



Staffanstorps
kommun

Redogörelse efter samråd

detaljplan för del av Stora Uppåkra 12:2 m fl, Hjärup NO etapp 3

Hjärup, Staffanstorps kommun

Detaljplanen har varit föremål för samråd under tiden 2015-06-08 -- 2015-08-16. Handlingarna har funnits tillgängliga på Rådhuset i Staffanstorps, på biblioteken i Staffanstorps och Hjärup samt på kommunens hemsida.

Handlingarna har enligt sändlista sänts på remiss till länsstyrelsen, berörda nämnder, statliga och kommunala organ, sakägare och andra som kan ha ett väsentligt intresse av förslaget.

Kungörelse har varit införd i Staffanstorps Aktuellt 2015-06-04/05 samt i Sydsvenskan 2015-06-07 och 2015-06-11.

Samrådsmöte har hållits 2015-06-10 i Hjärupslundsskolans matsal, Hjärup.



Inkomna yttranden utan erinran

Länsstyrelsen
Tele 2 (inga ledningar inom området)
E.ON Värme
Svenska kraftnät
TeliaSonera Skanova Access AB
Hyresgästföreningen

Inkomna yttranden med synpunkter

Lantmäteriet
Trafikverket
Region Skåne
Burlövs kommun
Tekniska nämnden

Robert Ottocan, Stora Uppåkra 12:197
Malin Delén, Stora Uppåkra 12:197
Anna och Martin Sevelo, Stora Uppåkra 12:193
Ardina och Håkan Kullenberg, Stora Uppåkra 12:192
Frauke och Oliver Kirstein, Stora Uppåkra 12:118
Camilla och Michael Hagenborn, Stora Uppåkra 12:148
Andreas Hansson och Melissa Dahlqvist, Stora Uppåkra 12:201
Thobias Hörberg, Stora Uppåkra 12:200
Camilla Karlsson och Daniel Fridh, Stora Uppåkra 12:147
Sebastian Anderson och Marije Borghart, Stora Uppåkra 12:114
Paul Jensen och Helén Kinnman, Stora Uppåkra 12:191
Anna Johansson och Andreas Almén, Stora Uppåkra 12:189, samt Karin Svensson och Fredrik Olofsson, Stora Uppåkra 12:188
Andréas och Lisa Borssén, Stora Uppåkra 12:155
Sandra och Ola Martinsson, Stora Uppåkra 12:198
Malin och Anders Björklund, Stora Uppåkra 12:116
Madelene och Johan Wendelo, Stora Uppåkra 12:117

Hjärups byalag
Minna och Anders Johansson, Stora Uppåkra 12:209
Anders Lundqvist, Stora Uppåkra 12:144

Ewa Krupinska, Stora Uppåkra 12:247
Johan Almevi och Julia Munther, Stora Uppåkra 12:255
Johan och Elisabeth Thelin, Stora Uppåkra 12:228
Linda Liefke, Stora Uppåkra 12:248
Jonas och Erika Bågeman, Stora Uppåkra 12:256
Niklas Lindgren, Stora Uppåkra 12:231
Greger Forsberg, Stora Uppåkra 12:233
Jenny och Niklas Persson, Stora Uppåkra 12:277
Håkan Düring och Anna Nyman, Stora Uppåkra 12:232
Viktoria och Carl Diehl, Stora Uppåkra 12:230
Marie och Erik Svartbo, Stora Uppåkra 12:261
Daniel Nyqvist, Stora Uppåkra 12:246
Anna Kristensson, Stora Uppåkra 12:238
Henrik Fagerström, Stora Uppåkra 12:234
Henrietta Lööf, Stora Uppåkra 12:168
Christer Nilsson och Carolina Hansson, Stora Uppåkra 12:240
Linn och Daniel Hilvardén, Stora Uppåkra 12:270
Krzysztof och Anna Kuchcinska, Stora Uppåkra 12:140
Jenny och Patrik Forsberg, Stora Uppåkra 12:210
Linda och Magnus Månsson, Stora Uppåkra 12:180
Linda och Henrik Ståhl, Stora Uppåkra 12:171
Håkan Lyngsjö och Caitlinn Loftus, Stora Uppåkra 12:159
Caroline Lindström, Stora Uppåkra 12:120
Daniel Lindström, Stora Uppåkra 12:120
Maria Fransson och Fredrik Danielsson, Stora Uppåkra 12:158
Richard Chiem, Charlotte och Walter Steinweg, Stora Uppåkra 12:271
Håkan Johansson och Marie Louise Eriksson, Stora Uppåkra 12:225
Mea Pelkonen och Aleksandar Pavkovic, Stora Uppåkra 12:237
Lennart Friberg, Stora Uppåkra 5:118
Elisabeth Pegelow, Hjärup 8:190

Redovisning av yttranden med synpunkter

Inkomna yttranden från berörda myndigheter/organisationer:

Länsstyrelsen

"Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen har inget att erinra.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt.”

Kommentar:

-

Lantmäteriet

”Lantmäteriet har tagit del av förslaget till ändring av detaljplan. Någon fullständig genomgång av planförslaget har inte skett. Genomgången har främst varit inriktad på genomförandefrågor.

Egenskapsbestämmelsen e_1 som finns i plankartan finns inte med under planbestämmelser. Jag har via e-post fått veta att bestämmelsen lyder: ”Största byggnadsarea i procent av fastighetsarea”. Lantmäterimyndigheten har inga synpunkter på planförslaget.

Kommentar:

Plankartans bestämmelselista kompletteras med definitionen av e_1 .

Trafikverket

”Trafikverket har fått rubricerat ärende på remiss och vill lämna följande synpunkter.

Eftersom planen föreslår många anslutningar till Park Allé, och därmed fler bilar som kommer trafikera vägen som ansluter till Gamla Lundavägen är det viktigt att utformning av korsningen görs enligt VGU (Vägar och gators utformning).

Trafikutredning som är framtagen visar att det krävs en åtgärd på korsningen Park Alle/Gamla Lundavägen.

Även om anslutning Park Alle/Gamla Lundavägen inte ingår i denna plan förutsätter Trafikverket att detaljplanen innehåller en anslutning till statlig allmän väg. I detaljplane-processen tar Trafikverket ställning till anslutningens placering samt val av korsningstyp. I god tid före genomförandet ska sedan kontakt tas med Trafikverket som ska godkänna detaljutformningen för anslutningen. Detta ska framgå av detaljplanens genomförandebeskrivning. Trafikverket ställer krav på bl.a. anslutningens geometri och bredd, lutning, vattenavrinning etc. Anslutningen ska utformas enligt vid tidpunkten för genomförandet gällande VGU (Vägar och gators utformning). Kontakt med Trafikverket, inför genomförandet, sker via formuläret för ansökan om utfart, som finns på Trafikverkets hemsida (www.trafikverket.se). Ange i formuläret i vilken detaljplan anslutningen tidigare behandlats, samt Trafikverkets ärendenummer.

I övrigt har vi inga synpunkter.”

Kommentar:

Parkalléns anslutning till Gamla Lundavägen ingick i detaljplanen för Hjärup IP (som vann laga kraft 2013) och har byggts ut inom ramen för detta projekt. I utbyggnaden ingick även upphöjningen av den korsande gång- och cykelvägen längs Gamla Lundavägen.

För att säkerställa att framkomligheten och trafiksäkerheten i korsningspunkten Parkallén/Gamla Lundavägen kommer att vara god även när Hjärup NO etapp 2 och 3 byggs ut har korsningens utformning studerats i förhållande till de ökade trafikmängder som dessa nya områden, inklusive ny skola med idrottshall, förskola, idrottsplats och bostäder, beräknas ge upphov till. Även Parkalléns sammankoppling med Ämnesvägen har ingått som förutsättning. Utredningarna som tagits fram visar att framkomligheten i korsningen kommer att vara av god standard (beräkningsprogrammet Capcal användes). Det finns också marginal i detta avseende ifall trafikmängderna skulle bli högre än vad som förutsatts i utredningen. Utredningarna visade också att utformningen av korsningspunkten, med upphöjd gång- och cykelväg, är bra ur trafiksäkerhetssynpunkt för gående och cyklister (som referens har VGU och ”Rätt fart i staden” använts). För att även uppnå en god trafiksäkerhetssituation för bilister bör dock hastigheten på Gamla Lundavägen sänkas från 70 km/h till 60 eller 50 km/h. I det fall hastigheten på Gamla Lundavägen i höjd med korsningen förblir 70 km/h föreslår utredningarna att Gamla Lundavägen utformas med vänsterkörfält för att förbättra trafiksäkerheten i korsningen. Det påtalas dock även att vänsterkörfält riskerar att leda till ökade hastigheter då vägrummet breddas.

Kommunen för diskussioner med Trafikverket gällande hastigheterna på Gamla Lundavägen. I samband med detta kommer även en fortsatt dialog att föras gällande eventuell ombyggnad av korsningen Gamla Lundavägen/Parkallén.

Region Skåne

”Region Skåne vill framhålla det positiva med att Staffanstorps kommun planerar för bostäder och en blandning av olika typer av bostäder för en blandad befolkningsstruktur. Bostadsutbudet är en viktig utvecklingsfaktor för Skåne och ur det regionala perspektivet bidrar intentionerna i planen till en balanserad bostadsmarknad.

Utbyggnad kommer ske på högvärdig jordbruksmark och Region Skåne vill därför betona vikten av att utbyggnaden sker med så högt exploateringsstal som är möjligt. Region Skåne ser positivt på exploatering i stationsnära lägen och ser positivt på planens intentioner att skapa goda förutsättningar för gång- och cykeltrafik.



Kommentar:

Kommunen har bedömt att den nu föreslagna exploateringsgraden och typen av bebyggelse inom området är en rimlig avvägning mellan å ena sidan önskan om en hög utnyttjandegrad och varierande boendeformer, å andra sidan en anpassning efter Hjärups nuvarande byggda struktur med villa, radhus- och kedjehustomter.

Burlövs kommun

”Utbyggnadsområdet kommer att öka andelen hårdgjord mark i Hjärup och även om det nämns att dagvatten ska fördröjas i en damm i Hjärups park innan det leds vidare till Alnarpsån, efterlyser Burlövs kommun en tydligare beskrivning av påverkan på Alnarpsån och nedströms liggande bebyggelse i planbeskrivningen.

En utbyggnad på 150 bostäder som tillskott till den redan planerade utbyggnaden kommer enligt Burlövs kommuns bedömning påverka trafikmängden på Lundavägen. Burlövs kommun efterfrågar en redovisning i planbeskrivningen av påverkan på Åkarp och Kronetorpsområdet, samt åtgärder som minskar genomfartstrafiken på Lundavägen. Det framgår inte om detta finns med i den trafikutredning som tagits fram under planarbetet.

Burlövs kommun skulle uppskatta om det gick att hitta utredningar som ligger till grund för planhandlingarna till exempel på kommunens hemsida för nedladdning.”

Kommentar:

Dagvatten från området kommer att fördröjas i Hjärups park, i en damm vars utsläppspunkt dimensioneras efter att området inte ska släppa mer vatten än det gör idag. (Damarna dimensioneras efter 20-årsregn och begränsning av utsläpp till 1,0 l/s/ha, vilket är en hårdare begränsning än schablonavrinningen från åkermark å 1,5 l/s/ha). Påverkan på recipienten finns mer beskriven under ”Miljö kvalitetsnormer för vatten” på s 11 i planbeskrivningen.

Bebyggelsen inom Hjärup NO etapp 3 beräknas alstra ca 650 fordonsrörelser/dygn. Huvuddelen av dessa antas komma röra sig mellan området och målpunkter inom respektive utanför Hjärup via Gamla Lundavägen. Ca 45 %, alltså knappt 300 fordon/dygn förväntas röra sig mellan planområdet och Malmö och kommer därmed ha viss påverkan på Åkarp/Kronetorpsområdet. Sett till den totala trafikmängden på Gamla Lundavägen är siffran dock relativt blygsam.

Staffanstorps kommun har i översiktsplanen Framtidens kommun - perspektiv 2038 föreslagit att Hjärup ska knyts till E22 med en ny anslutning sydöst om orten, samt mot 108:an via en ny anslutning norr om orten. Dessa anslutningar skulle båda avlasta Gamla Lundavägen, Åkarp och Kronetorpsområdet. När och om anslutningarna kan

komma att realiseras är ännu oklart, i synnerhet eftersom genomförandet kräver överenskommelser med andra aktörer såsom Trafikverket.

Staffanstorps kommun lägger normalt inte ut underlag till planhandlingar på hemsidan, om intresset inte visar sig vara särskilt stort för en specifik utredning. Kommunen skickar dock gärna utredningar på begäran.

Tekniska nämnden

”Tekniska nämnden beslutar

att medel avsätts i tekniska nämndens budget så att erforderligt parkområdet i Hjärups park kan anläggas som samprojekt med anläggandet av dagvattendamm för Hjärup NO 3, samt

att i övrigt inte ha något att erinra”

Kommentar:

-

Inkomna yttranden från sakägare

Robert Ottocan, Stora Uppåkra 12:197

Malin Delén, Stora Uppåkra 12:197

Ovanstående har inkommit med samma yttrande men i separata skrivelser:

”Jag vill härmed framföra mina synpunkter för ovanstående planförslag för utbyggnaden av Hjärup.

Jag vill även härmed bestrida planförslaget i sin helhet på grund av nedanstående punkter.

Att ha en tätast bebyggelse med höghus mot Hjärups Park anser jag vara totalt felaktigt i flera avseenden:

1. Den bygger upp en vägg mot parken vilket medför att villaområdet mister den vackra och fridfulla ingången till parken.
2. Ur ett planmässigt perspektiv faller det absolut inte naturligt att ha ett höghusområde innan parken, eller för övrigt i villa/ radhusområdet. Det förstör topografin och därmed den luftiga fina känslan som nu infinner sig och som har tagit en sådan lång tid att bygga upp.
3. Att ha ett höghus kommer absolut inte vara proportionerligt till den naturen som finns i dagsläget. Därmed förstör den jämvikten mellan villorna.



4. När vi köpte huset vi bor i (se adress nedan) så fanns det inga planer på höghus i närområdet. Detta var ett av de stora kriterierna vi hade då vill bo i ett villaområde, inte höghusområde!

Jag, som så många andra med mig, kommer att till sista instans att överklaga alla beslut om att anta denna detaljplan.”

Kommentar:

Bebyggelsen närmast parken/Parkallén kommer tillsammans med de häckar etc som troligtvis kommer att omgärda respektive fastighet i viss mån att uppfattas som ett ”hinder” mellan bakomliggande bebyggelse och parken. Att det istället för tvåvåningsbebyggelse rör sig om bebyggelse i tre och fyra våningar bedöms inte få avgörande betydelse för denna upplevelse. Det är istället gatorna och gång- och cykelvägarna genom, öster respektive väster om Hjärup NO etapp 3 som kommer att vara de huvudsakliga kopplingarna mellan bakomliggande bebyggelse och park och det är också kring dessa som entréerna in i parken är lokaliserade.

Den högre bebyggelsen ut mot Parkallén kommer att ligga i gränzonen mellan villa-bebyggelsen och parken som på sikt kommer att utvecklas med uppvuxna träd. I relation till det gröna parkrummet är den föreslagna byggnadshöjden inte särskilt hög och behövs, tillsammans med viss täthet, för att skapa en tydlig kant mot parken. Entréer mot Parkallén och uppsikt över parken från fönster i flera plan skapar också mer liv och rörelse längs gatan och ökar den upplevda tryggheten i park och längs gång- och cykelstråk. Detta kan i sin tur antas bidra till ökad användning av parken. Att endast kanta parken med villor och radhus, där de boende har egna, ofta häckomgärdade, trädgårdar att vistas i, riskerar däremot att leda till att parken känns mindre trygg och att färre människor har anledning att använda parken.

Även i förhållande till Ämnesvägen/Hjärupslundsskolan/Kids2home anses en lite högre och tätare bebyggelse vara välgörande för att skapa tydligare gaturum och orienterbarhet i området. Tre våningar med möjlighet till en indragen fjärde våning bedöms inte orimligt i förhållande till närmast omgivande bebyggelse som ju också skiftar i höjd, mellan en och två våningar. Även inom andra delar av orten förekommer bebyggelse som är högre än ett - två plan.

Inslag av tätare, högre bebyggelse är ett sätt att utnyttja jordbruksmarken mer effektivt när denna tas i anspråk, men också ett sätt att bättre utnyttja närheten till kollektivtrafik. Ett blandat bostadsbestånd med både lägenheter i flerbostadshus och småhus är också önskvärt ur ett socialt hållbarhetsperspektiv - det blir exempelvis lättare för äldre och fränskilda att bo kvar i området/i närheten av ett tidigare småhusboende vid förändrad

livssituation och möten mellan människor med olika livssituation, bakgrund osv underlättas.

Av översiktsplanen, antagen 2009, framgår det att Hjärup NO avses utvecklas med en blandad bostadsbebyggelse med flerbostadshus, radhus, kedjehus och enbostadshus. Det är i översiktsplanen inte definierat höjder eller våningsantal på bebyggelsen.

För att förtydliga hushöjderna och relationen mellan bebyggelse av olika höjd i området kompletteras planbeskrivningen med sektioner och uppdaterade skuggdiagram. Plankartan kompletteras också med begränsning av husens nockhöjder (13,0 respektive 16,0 meter) för att de sammantagna byggnadsvolymer ska vara lättare att förutse. För småhusbebyggelsen utgår den högsta byggnadshöjden och ersätts av högsta nockhöjden 8,0 meter. Byggnadshöjden för den sydvästligaste byggrätten har höjts från 13,0 till 13,5 meter då det visat sig svårt att få plats med avsedda fyra våningar med de krav som ställs i planen på förhöjd förgårdsmark och extra hög takhöjd inomhus.

[Anna och Martin Sevelo, Stora Uppåkra 12:193](#)

[Ardina och Håkan Kullenberg, Stora Uppåkra 12:192](#)

[Frauke och Oliver Kirstein, Stora Uppåkra 12:118](#)

[Camilla och Michael Hagenborn, Stora Uppåkra 12:148](#)

[Andreas Hansson och Melissa Dahlqvist, Stora Uppåkra 12:201](#)

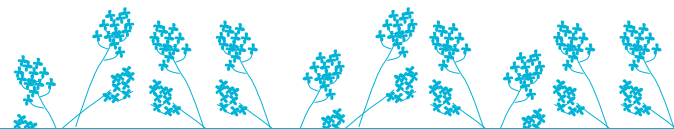
[Thobias Hörberg, Stora Uppåkra 12:200](#)

[Paul Jensen och Helén Kinnman, Stora Uppåkra 12:191](#)

Ovanstående har inkommit med yttranden som är snarlika. Formuleringar som inte är gemensamma för alla yttranden markeras här med lila färg och namn på den som framfört synpunkten.

”Vi skriver detta brev både som sakägare och särskilt berörda. Vi flyttade till Trädgårdslunden i Hjärup för att få en lugn miljö på landet. Nu vill ni ändra förutsättningarna och öka trafiken med mer än 300% på vissa vägar. Vi är redan oroliga för trafiken idag tex när vår lilla flicka vill hjälpa till att hämta posten i brevlådan som är på andra sidan vägen (där trottoar saknas) och nu vill ni göra det värre? (Sevelos)

Att skicka ut kallelse till samråd med endast någon dags varsel precis i student- och skolavslutningstider med en deadline endast några veckor senare är inte att uppmuntra kommunens innevånare att delta i den demokratiska processen, utan är tvärtom ett sk ”köra-över-möte”. På samrådsmötet gjordes en begäran om utsträckt tid för samråd med minst 2 månader pga semestertider. Detta blev ej tillgodosett, istället sätter man ett nytt datum som är ett par dagar FÖRE skolorna i Staffanstorps kommun börjar för terminen



dvs fortfarande alldeles för kort tid. Motiveringen till det nya datumet är att det passar kommunens planer, dvs inte att det möjliggör för fler invånare att inkomma med synpunkter efter semestertider. Vidare finns detta beslut ej dokumenterat i protokoll enligt Staffanstorps kommun. (Sevelos)

Barn och deras säkerhet bör alltid vara högsta prioritet i planeringar av nya områden och tyvärr saknas detta perspektiv helt i samrådshandlingen. Vi som bor i Trädgårdslunden vill inte ha genomfarter till det nya området. Redan idag är trafiksäkerheten ett problem vilket redan har påtalats till kommunen, dels av Trädgårdslundens samfällighetsförening och dels av privatpersoner som fått positivt bemötande av den nye ordföranden för tekniska nämnden. Kommunens ordförande för tekniska nämnden förstår alltså att det redan är ett problem med trafiksäkerheten i Trädgårdslunden och nu vill ni ÖKA trafiken genom att skapa genomfartsvägar? (Sevelos)

Vi kräver en grundlig trafikutredning. Tyrens dokument är inte komplett, då man inte tar hänsyn till att ett stort antal nya hushåll, affärsverksamheter och en ny skola kommer att skapa mycket mer trafik. Hänsyn tas inte heller till att vägarna inom Trädgårdslunden är olika utformade, t ex den avgränsade trottoar som finns på Sagas väg saknas helt på de vägar man nu vill göra till genomfartsvägar. Vidare kommer bilarna som kör genom Trädgårdslunden att använda det som en genomfart, vilket i sig innebär högre hastigheter. Samma konsultfirma har dessutom medgett att de gissade i trafikutredningen för Åttevägen i Hjärup då de fick för lite tid att göra en riktig trafikutredning. (Sevelos, Kullenbergs).

Ni skapar ett område i Hjärup som har många förutsättningar att bli bra för barnen med flera skolor, förskolor, idrottspark och park i en cirkel där villor utgör den sista och minsta tårtbiten. Nu vill ni förstöra detta genom att mitt i denna cirkel med aktiviteter för barn bygga höghus med företagsverksamhet och skapa en genomfart mellan Ämnesvägen och Parkallen som kommer att skära rakt igenom området. Detta precis där barnen kommer att röra sig som mest. Vi vill inte ha höghus med företagsverksamhet som drar trafik och genomfart mitt bland skolor, förskolor och lekomyråden. Barnen kommer att behöva passera Parkallen varje gång de ska ha idrott eller ska till parken, trafiken på denna bör därför minimeras genom att det inte blir en genomfartsväg och genom att bygga villor istället, vilket drar mindre trafik.

I Boverkets allmänna råd (2015: 1) om friyta för lek och utevistelse vid fritidshem, förskolor, skolor eller liknande verksamhet från 2015-02-24 ([https://rinfo.boverket.se/FRI/PDF/BFS2015-1-FRI-1 .pdf](https://rinfo.boverket.se/FRI/PDF/BFS2015-1-FRI-1.pdf)) står bl a ”Friytan bör placeras i direkt anslutning till byggnadsverk som innehåller lokaler för förskola, förskoleklass, skola årskurs ett till sex, fritidshem eller liknande verksamhet och barnen och eleverna bör självständigt kunna ta sig mellan byggnadsverket och friytan.” Var är friytorna för skolor och skolor?

I Boverkets rapport 2015:8 (<http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2015/gor-plats-for-barn-och-unga.pdf>) står bl a ”Vid lokaliseringen är det också viktigt att planera för goda och säkra färdvägar för gång och cykel så att barnen på ett enkelt och självständigt sätt kan ta sig mellan bostaden och skolan.” Hur ska barnen självständigt kunna förflytta sig när ni vill bygga genomfart rakt igenom området?

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (<http://www.ntf.se/anser/trafikantgrupper/barn/>) anser bl a

- Barn har rätt till en säker, hälsosam och stimulerande utemiljö.
- Ansvar för barns trafiksäkerhet vilar på de vuxna.
- Barn ska ha möjlighet att röra sig fritt i sin närmiljö utan risk för att dödas eller skadas i trafiken.
- De som beslutar om utformning av trafikmiljö bör få utbildning om barn i trafik så att barn och föräldrar kan få gehör för krav på förbättringar i barnens trafikmiljö.
- Närmiljö och skolvägar ska säkras utifrån barnens förutsättningar och mognad.
- Vid alla förändringar av regelsystemet som kan beröra barn och av vägmiljön i områden där barn vistas ska barnkonsekvensutredningar göras.

Vi kräver att en barnkonsekvensutredning genomförs.

Kulturmiljöprogram för Skåne som tagits fram av Länsstyrelsen 2006 pekar ut området kring Hjärup som en Särskilt värdefull kulturmiljö enligt samrådshandlingen. Området beskrivs som ett flackt landskap med öppna marker, alléer och trädridåer som bedöms vara av betydelse för helheten tillsammans med bymiljöerna. Nu går ni emot kulturmiljöprogrammet genom att vilja bygga en vägg med 11 höghus. Dessa hus kommer att vara det dominerande inslaget i landskapet.

Höghusen skapar även en effektiv vägg genom Hjärup som utestänger Trädgårdslunden från den nya parken, vi får se en rad med höghus mer passande för en storstad istället för grönska som man förväntar sig när man flyttar till landet. (Sevelos, Kullenbergs)

Vi flyttade till Hjärup och Staffanstorps kommun för att få en lugn miljö på landet och nu ändrar ni förutsättningarna. (Sevelos, Kullenbergs). Trädgårdslunden marknadsfördes som en lugn och trygg miljö på landet och nu ändrar ni förutsättningarna. (Kirsteins, Hagenborns, Hansson och Dahlqvist). Att köpa hus är en stor investering, den största för många barnfamiljer och istället för en lugn miljö där barnen kan leka fritt, vill ni bygga genomfarter, öka trafiken, bygga höghus med affärsverksamhet, göra det bättre för bilister och sämre för barnen? Barnkonventionen Artikel 3 anger att det är barnets bästa som ska styra alla beslut om barnet, här vill ni istället måna om bilisterna?



Vi kräver en ordentlig skuggstudie, vilket saknas. På samrådsmötet framgick det att man inte tagit hänsyn till höjden på de planerade husen eller att de kommer att ligga upphöjda från marken. Ett hus som är 13 meter högt där taket möter väggen kan bli betydligt högre beroende på taktyp, behövs en hisstrumma tillkommer ytterligare höjd, vi talar alltså om minst 15 meter för endast huset.

En grundläggande överklagandepunkt är dagvattenhantering. Parkens detaljplan ger inget stöd för att ta emot dagvattenhantering från Hjärup NO. Tekniska nämnden skrev vid samrådsförbandet: ”Parkens samlade form gör att den saknar potential att ta omhand dagvatten från gatorna och saknar möjlighet till en samordning av befintlig och planerad dagvattenhantering.” och fick till svar: ”Det främsta syftet med parken är inte att omhänderta dagvatten från intilliggande bostadsområden utan att skapa en grön och lummig miljö för hjärupsborna.” Detta medför rimligtvis att man måste bygga ett mindre antal bostäder och anlägga en egen damm inom detaljplaneområdet.

År 2005 gjordes en massiv namninsamling för att förhindra genomfartstrafik i Hjärup och detta ledde till att partierna år 2006 var överens om att inte skapa någon genomfartstrafik i Hjärup. Nuvarande förslag går helt emot detta beslut och vi kräver därför att planen för Hjärup NO etapp 3 ändras så att genomfartstrafiken tas bort, både förbindelsen till Trädgårdslunden och förbindelsen mellan Ämnesvägen och Parkallen.

Vi ser detta som enkelt att lösa, lyssna på oss som bor i området och;

- 1) Bygg inte genomfartsvägar genom Trädgårdslunden
- 2) Bygg inte ihop Parkallen och Ämnesvägen
- 3) Bygg villor som passar in i kulturmiljön och drar minimalt med trafik istället för höghus med verksamheter.
- 4) Bygg höghus med verksamheter vid det nya området Västerstad vid stationen istället (Sevelos, Kullenbergs)”

Kommentar:

Sakägare - särskilt berörda

Med sakägare i ett detaljplaneärende menas ägare till fastigheter som är berörda av planen, eller innehavare till annan särskild rätt i berörda fastigheter än hyresrätt och bostadsrätt, exempelvis arrendatorer. En berörd fastighet är normalt sett en fastighet som ligger inom planområdet, som gränsar direkt till detta eller som endast skiljs från planområdet av en väg, smalare parkremsa eller liknande. Ibland kan även fastigheter längre bort från planområdet anses (särskilt) berörda, detta är dock beroende på arten och omfattningen av den aktuella åtgärden, natur- eller trafikförhållandena på platsen m.m.

Kommunen gör en första avgränsning av sakägarkretsen genom den till detaljplanen hörande fastighetsförteckningen. Fastighetsförteckningen har dock inte någon självständig rättsverkan när det gäller sakägarkretsens avgränsning - det är Länsstyrelsen som första instans som vid ett eventuellt överklagande avgör om någon är att betrakta som sakägare eller på annat sätt berörd (i sammanhanget kan nämnas att hyresgäster, bostadsrättsägare eller boende då likställs med fastighetsägare).

Samrådstid - kommunikation

Lagstiftningen styr inte längden av samråd men enligt praxis ska samråd pågå minst tre veckor, om samrådet meddelats ca en vecka innan. I det fall samrådet påbörjas direkt efter annonsering bör samrådet pågå minst fyra veckor. I semestertider bör samrådstiden förlängas, men någon tydlig definition av vad en förlängning innebär saknas.

Det aktuella samrådet annonserades i lokalpressen tre-fyra dagar (4-5 juni) innan samrådets officiella start (8 juni) samt fem - sex dagar innan samrådsmötet (10 juni). Utskick av samrådshandlingar till samtliga sakägare och myndigheter gjordes ytterligare några dagar tidigare (1-2 juni). I samband med detta lades även information om samrådet upp på kommunens hemsida. Den ursprungliga samrådstiden sattes till fem veckor (8 juni - 12 juli). Kommunen bedömde att samrådstiden var rimligt lång och att medborgarna skulle ha tillräckligt med tid för att inkomma med synpunkter, särskilt eftersom samrådet påbörjades redan i början av juni.

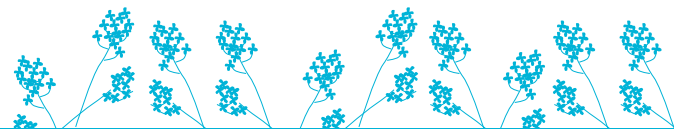
På begäran om förlängning av samrådstiden (minst två månader) förlängde kommunen samrådstiden med en månad, till totalt två månader. Denna förlängning anser kommunen är en högst rimlig avvägning mellan å ena sidan medborgarnas möjlighet att inkomma med synpunkter på planförslaget, å andra sidan möjligheten för kommunen att arbeta vidare med detaljplanen. Samrådstiden bedöms väl tilltagen och väl inom vad som kan anses vara praxis.

Trafik

Angående att inte ha genomfartsvägar genom Trädgårdslunden:

Gatustrukturen har inte revideras inför granskningen, då kommunen ser att det finns många skäl för att behålla den struktur som föreslogs i samrådshandlingen:

- Hjärup NO etapp 1 planerades för genomsilningstrafik inom området, men också för kopplingar till det nya området söder om (etapp 3) och till Parkallén. Detta framgår av planhandlingarna för Hjärup NO etapp 1.
- Med den gatustruktur som föreslås inom Hjärup NO etapp 3 kommer de trafikrelser som redan genereras inom etapp 1 att fördelas jämnare inom detta område eftersom inte alla som bor i de södra delarna av etapp 1 kommer att behöva köra



norrut. Belastningen på gator, korsningspunkter och tomter inom etapp 1 kommer därmed också att fördelas jämnare. Förändringen innebär att trafiksituationen i de norra delarna av Hjärup NO etapp 1 kommer att förbättras.

- Få av de boende inom etapp 3 kommer att ha anledning att köra genom etapp 1 eftersom det inte blir ett gent alternativ. Det samma gäller för boende i andra delar av Hjärup. Det är därmed de boende inom Hjärup NO etapp 1 som har störst påverkan på trafiksituationen i det egna området.
- Trafikmängderna kommer att öka i de södra delarna av Hjärup NO etapp 1, men trafikmängderna kommer fortfarande att vara låga. Ca 100-200 fordon på gatorna inom etapp 1, uppåt 400 fordon inom Hjärup NO etapp 3, är inga stora trafikmängder (jämför med ca 1200 fordon/dygn på Klockaregårdsvägen och ca 1000 fordon/dygn på Fredriks väg).
- Hjärup NO som helhet, även Hjärup NO etapp 1, har planerats för parkeringsmöjlighet på den egna fastigheten, inte med gemensamma parkeringar i områdets utkanter (såsom vid exempelvis Banmästaregården i Hjärup). Detta innebär per automatik att gatorna inom området fungerar som transportrum i första hand, inte som lekytor, oavsett om antalet trafikrörelser på gatan är lite fler eller lite färre. Den här typen av trafiksystem underlättar på många sätt vardagen för de boende då de kan ha bilen utanför dörren, men ställer också större krav på vuxna att ta större ansvar och ha mer uppsikt över sina barn på gatorna än vad en helt bilfri miljö gör.
- Om gatorna inom Hjärup NO etapp 3 skulle stängas av skulle detta innebära att ett flertal stora, ytkrävande vändplatser måste planeras in och anläggas, alternativt att gatunätet inom området ritas om med en öst-västlig gatustruktur istället för en nordsydlig. Detta skulle leda till tomter som blir grundare och med sämre ljusförhållanden.
- Huvuddelen av hushållen inom Hjärup NO etapp 1 har redan idag mellan en och två bilar. Detta förhållande bedöms inte påverkas av utbyggnaden av Hjärup NO etapp 3. Inte heller kan planeringen utgå från att boende inom etapp 3 inte kommer att ha bil. Genom att kommunen tillsammans med andra aktörer exempelvis arbetar för än bättre kollektivtrafik kan bilinnehavet visserligen komma att minska på sikt, men bilanvändandet är en förutsättning som måste hanteras i planeringen och som inte kan förutsättas minska för att gatustrukturens utformas på det ena eller andra sättet. Att bygga in sig i gatustrukturer som tvingar fram långa omvägskörningar och större trafikbelastning i enskilda punkter bedöms därmed olämpligt med tanke på bland annat den ökade belastningen på miljön.

Angående att inte bygga ihop Parkallén och Ännesvägen:

Kommunen bedömer inte att det vore lämpligt att stänga av den i delar redan påbörjade Parkallén i höjd med Hjärup NO etapp 3. Skälen för dessa är flera:

- Gatan som genomgående stråk har varit en förutsättning för strukturen inom hela

Hjärup NO, utan den skulle området med största sannolikhet ha utformats på ett annat sätt. Att Parkallén skulle vara genomgående visas bland annat i planhandlingarna till Hjärup NO etapp 1 (där anslöt den dock till Väståkravägen i nordöst istället för till Gamla Lundavägen) samt senare i planprogrammet för Hjärup NO, Åretrunbyn.

- Flödet av bilister längs gatan skulle minska, vilket skulle innebära att det känns mindre tryggt att röra sig längs den separata gång- och cykelvägen som går längs parken. Även en människa inne i en bil är någon som ser och kan reagera om något händer och vars närvaro därmed bidrar till en känsla av trygghet. Istället för att cykla på den separata gång- och cykelvägen längs Parkallén kan fler antas välja att cykla längs Heimdalls väg, som endast är utformad med separat gångbana. Detta kan i sin tur bidra ytterligare till en känsla av otrygghet i parken och längs gång- och cykelvägen.
- Hjärups park och gatan har planerats tillsammans och gatans varande har därmed varit en av förutsättningarna vid planeringen och utformandet av parken. Utan Parkallén med sin föreslagna sträckning skulle tillgängligheten till Hjärups park minska, med risk för att färre använder parken. Parken skulle också få en mindre aktiv "front" i form av gata och bebyggelse som vänder sig mot denna, varför det finns risk för att parken hamnar "på baksidan" om all den bebyggelse som omgärdar parken (så är ju fallet redan i parkens södra delar), med de nackdelar i form av bland annat ökad otrygghet som detta skulle innebära.
- Orienterbarheten och tydligheten i området skulle försämrats, med risk för fler felkörningar och smittrafik på gång- och cykelvägen mellan Hjärupslundsskolan och Uppåkravallen och Uppåkraskolan.
- Istället för att trafiken mot målpunkterna i området fördelas på i huvudsak Parkallén och Januarivägen inom Hjärup NO etapp 2, skulle den mesta trafiken belasta Januarivägen. Detta har inte varit en förutsättning vid planeringen av denna.
- Trafikmängderna på Parkallén beräknas komma att vara jämförbara med dem på exempelvis Klockaregårdsvägen (uppmätt 2008), lite fler längs österut (men beräknas där komma att bli färre än vad som exempelvis uppmättes på Väståkravägen 2008). Detta är inte några extrema trafikmängder och inte fler än att en god trafikmiljö kan skapas även för oskyddade trafikanter med hjälp av upphöjningar, förträngningar och liknande åtgärder som hjälper till att hålla hastigheterna nere.
- Om Parkalléns västra delar endast skulle användas för trafik till och från bostäderna i anslutning till den är det svårt att motivera den pampigare utformningen med trä-dallé och gång-och cykelväg på båda sidor som planerats.

Övrigt:

Utöver ovanstående platsspecifika skäl för att inte hindra silande trafikrörelser finns ytterligare generella skäl:

- Ett silande vägnät är mer flexibelt vid exempelvis olyckor, grävarbeten osv – om en väg måste stängas av under en period finns fler andra alternativ.



- Ett silande vägnät bidrar till större flexibilitet vid framtida förändringar av den byggda strukturen. En förtätning inom en ort som byggts upp med återvändsgator kan till exempel bli problematisk eftersom all trafik från det aktuella området kan komma att belasta en enskild väg, istället för att kunna fördelas på flera. Inflexibla lösningar som återvändsgator kan därför motverka en god och hållbar samhällsutveckling.
- System av trafikseparering har delvis som syfte att skapa trafiksäkra stråk för cyklister och gående. Ett annat syfte med trafikseparering är dock att underlätta för bilisten, genom att skapa effektiva stråk med färre korsningspunkter/störningsmoment för bilisterna. På gator där korsningspunkter etc. saknas blir hastigheterna lätt högre eftersom bilisterna inte förväntar sig att möta oskyddade trafikanter – vilket i sin tur innebär en ökad risk för de oskyddade trafikanter som faktiskt väljer att röra sig längs dessa gator.
- Ett silande vägnät med blandtrafik innebär att föräldrar måste ta större ansvar för sina barns trafiksäkerhet när de rör sig på gatan. Att som föräldrar tidigt ha engagerat sig i och lärt sina barn att hantera olika trafiksituationer är dock en fördel när ett barn så småningom är moget att röra sig på egen hand i olika trafikmiljöer, inte bara i det egna närområdet och den egna orten utan även på andra platser.

Trafikutredning

Trafikutredningen har fokuserat på trafik genererad av befintliga respektive nya bostäder inom etapp 1 och etapp 3, samt på trafiken till och från förskolan. Någon annan trafik har inte räknats med eftersom få trafikanter, med undantag för de boende inom området, har anledning att köra genom området. Gatunätet är inte tillräckligt gent - att köra Ämnesvägen/Parkallén resp Väståkravägen är ett smidigare alternativ om man exempelvis ska till Uppåkraskolan och Uppåkravallen, eller mot Gamla Lundavägen. Eftersom det idag inte finns några konkreta planer på verksamheter inom området har inte heller några verksamheter räknats med, men i det fall det skulle bli aktuellt med några mindre verksamheter kommer dessa inte att vara av sådan art att de alstrar mycket trafik och trafiken till och från dem kan därmed i viss mån antas ersätta den trafik som skulle alstrats av bostäderna som verksamhetslokaler i så fall ersätter.

I bedömningen av hur trafikerörelserna i området fördelar sig har hänsyn tagits till målpunkterna inom närområdet - fler trafikanter har exempelvis bedömts köra söderut för att kunna passera Uppåkraskolan på väg mot Gamla Lundavägen. Viss hänsyn har också tagits till läget på trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Trafikutredningen är framtagen med vedertagna beräkningsmetoder. De beräknade trafikmängderna kan dock komma att skilja sig från det verkliga antalet när området väl är utbyggt. Även om så skulle bli fallet bedöms inte skillnaderna bli så stora att trafikmängderna blir orimliga utifrån områdets förutsättningar och utformning.

Friytor

Med friytor till förskola och skola avses förskole- respektive skolgård. Hjärups park utgör i viss mån ett komplement till dessa utemiljöer, men är inte att betrakta som skolgård/friyta tillhörande förskola/skola. Att parken skiljs av från förskola och skola av en gata innebär därför ingen orimlig situation, i synnerhet inte när gatan utformas med trafiksäkerhets- och hastighetsdämpande åtgärder.

Barnkonsekvensbeskrivning - barnperspektivet

Samhällsplanering innebär att beakta olika samhällsgrupper, olika allmänna intressen samt att väga dessa till en helhet så att en hållbar samhällsutveckling uppnås.

Plan- och bygglagen ställer inga särskilda krav vad gäller barnkonsekvensanalyser eller barnchecklistor. Utifrån plan- och bygglagens perspektiv omfattas barn av begreppet människor, och eftersom all planering enligt lagen ska ta hänsyn till människors livsmiljö, hälsa och säkerhet, så gäller detta även barnen. Någon specifik barnkonsekvensbeskrivning behöver således inte upprättas.

För att garantera att kommuner planerar på ett sätt som inte är farligt eller äventyrar människors hälsa och säkerhet, innehåller plan- och bygglagen också kopplingar till miljöbalken samt möjligheter och skyldigheter för länsstyrelsen att ingripa om en detaljplan kan antas medföra att en miljökvalitetsnorm inte följs eller om bebyggelse blir olämplig i förhållande till människors hälsa och säkerhet.

Bebyggelse

Se kommentar till yttrande från Ottocan och Delén.

Kulturmiljö

Såsom uttrycks i planbeskrivning är den kulturmiljö som beskrivs i det regionala kulturmiljöprogrammet redan starkt påverkat av vägar, kraftledning och tätortsbebyggelse (bland annat den inom Hjärup NO etapp 1). Den nu föreslagna bebyggelsen kommer att ligga i anslutning till/omgiven av befintlig bebyggelse och bedöms därför inte påverka den beskrivna kulturmiljön, även om de nya husen mot Parkallén kommer att höja sig en-två våningar över bebyggelsen inom exempelvis Trädgårdslunden. Även om huvuddelen av bebyggelsen i Hjärup består av en och tvåplanshus finns redan hus som är högre - bebyggelsen inom Jakriborg, Centrumgården och Hjärup Bocentrum som nu är under byggnation.

Verksamhetslokaler

Även om service-, kontors- och handelsfunktionerna inom Hjärup koncentreras till stationsområdet ser kommunen det som positivt att underlätta för de verksamhetsutövare



som önskar etablera exempelvis en mindre kontorsverksamhet även i andra delar av orten. Funktionsblandning leder till större aktivitet under fler delar av dygnet med ökad social kontroll och fler möjligheter till mänskliga möten som konsekvens, vilket vore mycket positivt exempelvis längs Parkallén.

Verksamhetsetableringarna som möjliggörs inom området (detaljplanen kan inte tvinga fram sådana, endast möjliggöra dem) är av arten bostadskompletterande, mindre verksamheter. Dessa bedöms inte komma att alstra sådana trafikmängder att det får någon större påverkan på området.

Dagvatten

Det finns inga lagkrav på att dagvatten som genereras inom ett visst (plan)område ska fördröjas inom samma område. Enligt 2 kap Plan- och bygglagen (PBL) 5§ ska bebyggelse och byggnadsverk dock lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet bland annat med hänsyn till möjligheterna att ordna avlopp (i vilket begrepp dagvatten ingår, planförfattarens anmärkning) och med hänsyn till möjligheterna att förebygga risk för översvämning.

Genom att föreslå att dagvatten från Hjärup NO etapp 3 ska avledas via kommunala ledningar (vid större regn även via gatorna) mot fördröjningsytor/dammar i Hjärups park inför fortsatt avledning mot recipient har kommunen visat att dagvatten/avlopp kan hanteras. Kommunen bedömer att denna lösning är lämplig för området som helhet eftersom parken är stor till ytan och gott och väl kan rymma dammarna, samtidigt som de kan bidra till en varierad och intressant parkmiljö.

Tekniska nämnden hade mycket riktigt synpunkter på förslaget med dagvattendammar i parken under samrådet av planprogrammet för parken, men under detaljplaneskedet framfördes inga sådana synpunkter, varken under samrådet eller utställningen. Av planbeskrivningen till detaljplanen för parken framgår också att "... Området får inte släppa mer dagvatten till befintligt system än nuvarande situation. Detta kan åstadkommas genom fördröjning i öppna system som även kan skapa mervärden i parken. Möjligheten att använda parkmarken för fördröjningsdammar i dagvattensystemet minskar även risken för översvämningar i omgivande bostadsområden. Dammar i parkmiljö har även betydelse ur ett ekologiskt perspektiv... Möjligheten att omhänderta dagvatten från intilliggande planerade bostadsområden i parken ska undersökas i det fortsatta planarbetet." Avsikten har alltså sedan arbetet med detaljplanen för parken varit att dagvatten ska kunna fördröjas i denna.

Även om förhållandena i framtiden skulle förändras och synen på fördröjning i parken av någon anledningen skulle förändras har kommunen ansvar för att tillgodose att dag-

vattenhanteringen inom området fungerar ändå, oavsett lösning. Detta eftersom området ingår i kommunalt verksamhetsområde för dagvatten (ansvaret regleras genom vatten-tjänstlagen).

Camilla Karlsson och Daniel Fridh, Stora Uppåkra 12:147

"Vi skriver detta brev både som sakägare och särskilt berörda. Vi flyttade till Trädgårdslunden i Hjärup för att få en lugn miljö på landet med en låg och harmonisk landskapsbild.

1. Vi bor på Frejas väg 1, 12:147 och då vi har alla våra fönster och hela vår trädgård riktad ut mot Heimdalls väg så blev vi mycket glada över att se att ni placerat dom nya villorna i linje med våra hus.

På detta sätt så får vi fortsatt privat trädgård och inte massa grannhus som ser rakt in till oss och ner i vår trädgård, som det skulle bli om ni placerat villorna längst med Heimdalls väg.

2. Vi vet att det är många i Trädgårdslunden som ifrågasätter de långa genomfartslederna. Men en lösning vore att sätta återvändsgränder på Vårvägen, Sommarvägen och Hästvågen där villorna möter höghuset. På detta sätt får alla som bor i höghuset köra via Parkallen och alla som bor i villorna på Vår, Sommar och Höstvågen köra via Trädgårdslunden.

3. När det gäller just höghuset så är vi inte nöjda med att det ska byggas inne i vårt härliga villaområde. Och minst nöjda är vi med det höghuset som ska stå kloss intill befintliga förskolan Kids2home på Heimdalls väg. Det kommer bli som en stor mur och kommer att förstöra hela landskapsbilden. Vi är fullt medvetna om att det behövs flerbostadshus även i Hjärup dock är det helt tokigt att trycka in det på denna lilla åker. Vi ser hellre att man samlar flerbostadshuset ner mot Gamla Lundavägen då där inte ligger några villor idag som kan störas. Eller på andra sidan järnvägen vid Jakriborg där stadsbilden/siluetten redan är hög."

Kommentar:

Gällande punkt ett och två, se kommentar till yttrande från Sevelos, Kullenbergs med flera.

Gällande punkt tre, se kommentar till yttrande från Ottocan och Delén. Mot Heimdalls väg läggs en zon om 2,5 meter som inte får bebyggas för att säkerställa ett viss avstånd mellan gata och bebyggelse i denna del. I övrigt kompletteras planen med högsta nockhöjder (13,5 respektive 16,0 meter) för att tydliggöra den totala byggnadsvolymen. För



småhusbebyggelsen utgår den högsta byggnadshöjden och ersätts av högsta nockhöjden 8,0 meter. Byggnadshöjden för den sydvästligaste byggrätten har höjts från 13,0 till 13,5 meter då det visat sig svårt att få plats med avsedda fyra våningar med de krav som ställs i planen på förhöjd förgränsning och extra hög takhöjd inomhus.

I det godkända planprogrammet för Hjärup NO, Åretrunbyn som antogs 2013 angavs för övrigt också att det västligaste kvarteret inom Hjärup NO etapp 3 liksom fastigheterna närmast Parkallén skulle utvecklas med tätare och högre bebyggelse - flerbostadshus och radhus.

Sebastian Anderson och Marije Borghart, Stora Uppåkra 12:114

”Vi flyttade från en stadsmiljö till Hjärup för att komma till en lantlig miljö och i detta lockade det att bo i en ort som främst utgjordes av villor, radhus, kedjehus och liknande lägre bebyggelse. Att det som nu kallas etapp 3 skulle byggas visste vi om vid köp och inflyttning och utbyggnaden i sig välkomnar vi och tycker är positiv. Det vi har invändningar mot är den högre bebyggelsen, framförallt de två högsta husen (med tillhörande större parkering) som är tänkta att byggas i västra delen mot Ämnesvägen. Dessa har inte funnits med på tidigare planer utan det har varit tal om villor på dessa fastigheter. Byggnaderna kommer enligt den information vi fått bli 15-20 m höga (inkl hisstrumma etc). Detta kommer för oss som bor närmast utgöra en önskad försämring i form av en massiv vägg som skuggar hela vår främre trädgård och tar bort eftermiddags-/kvällssol samt kraftigt försämrar utsikten och kraftigt ökar insynen. Hade vi velat ha det så hade vi inte behövt lämna stan och det är heller inget vi tycker går hand i hand med de värdeord som projekten i Hjärup tidigare stått för.

Vi fick på samrådsmötet ej heller en helt tillfredsställande eller övertygande bild av målgruppen eller efterfrågan vad gäller dessa högre flerbostadshus. Samtidigt är det ju ingen hemlighet att köparna i princip står på rad för att köpa villor/radhus och liknande i Hjärup.

Om det tvunget behöver byggas så pass höga flerbostadshus kan dessa förslagsvis istället byggas i Hjäruvs västra del (på nuvarande industrifastigheten på andra sidan järnvägsspåren där det som vi tolkat det redan planeras för dylik bebyggelse) och är det så att det behövs mer utrymme för affärsverksamhet kan denna koncentreras till ett slags ”affärscentrum/-stråk” i Hjäruvs östra utkant (det som kommer att bli etapp 4) i anslutning till Gamla Lundavägen/Ljungs Handel/planerad rondell.

Så snälla ni, låt oss behålla den miljö vi har (och som lockade oss och som fortsatt lockar människor att flytta till Hjärup) och bygg inte två på alla sätt önskade kolosser utan bygg villor, radhus eller liknande lägre bebyggelse istället.”

Kommentar:

Angående bebyggelsens utformning och verksamhetslokaler, se kommentar till yttrande från Sevelos, Kullenbergs med flera.

Flera exploatörer med god inblick i efterfrågan på olika typer av bostäder har uttryckt intresse för att bygga flerbostadshus inom Hjärup NO etapp 3. Att det finns en tro på lägenheter i flerbostadshus i Hjärup har visat sig tidigare, exempelvis i projektet Hjärup Bocentrum och Åttevägen, där avtal finns tecknade med exploatörer. Flera olika målgrupper bedöms kunna ha intresse för bostäder inom området - äldre som inte längre vill ta hand om villa och trädgård, fränskilda som vill bo kvar på samma ort som barnen, yngre som har svårt att få tag på lägenhet i Lund och Malmö osv.

Anna Johansson och Andreas Almén, Stora Uppåkra 12:189, samt Karin Svensson och Fredrik Olofsson, Stora Uppåkra 12:188

”Vi skriver detta brev både som sakägare och särskilt berörda.

Barn och deras säkerhet bör alltid vara högsta prioritet i planeringar av nya områden och tyvärr saknas detta perspektiv helt i samrådshandlingen. Vi som bor i Trädgårdslunden vill inte ha genomfarter till det nya området. Redan idag är trafiksäkerheten ett problem vilket redan har påtalats till kommunen, dels av Trädgårdslundens samfällighetsförening och dels av privatpersoner som fått positivt bemötande av den nye ordföranden för tekniska nämnden.

Vi kräver en grundlig trafikutredning. Hänsyn tas inte till att vägarna inom Trädgårdslunden är olika utformade, t ex den avgränsade trottoar som finns på Sagas väg saknas helt på de vägar man nu vill göra till genomfartsvägar. Vidare kommer bilarna som kör genom Trädgårdslunden att använda det som en genomfart, vilket i sig innebär högre hastigheter.

Ni skapar ett område i Hjärup som har många förutsättningar att bli bra för barnen med flera skolor, förskolor, idrottspark och park i en cirkel där villor utgör den sista och minsta tårtbiten och det ser vi som mycket positivt

Vi ser detta som enkelt att lösa, lyssna på oss som bor i området och;

1) Bygg inte genomfartsvägar genom Trädgårdslunden”

Kommentar:

Se kommentar till yttrande från Sevelos, Kullenbergs med flera.



Andréas och Lisa Borssén, Stora Uppåkra 12:155

”Vi som skriver detta brev är sakägare. När vi flyttade till Trädgårdslunden i Hjärup gjorde vi detta för att bo i en lugn miljö på landet. Det fanns inte i vår vildaste fantasi att ett höghus skulle kunna komma att byggas ca 25m från vår tomt. Hade vi vetat detta hade vi med all säkerhet ej gjort en sådan stor investering. Byggande av höghuset i NV kommer avsevärt sänka värdet på vår fastighet.

Anmärkningsvärt står det överhuvudtaget inte alls nämnt i text om detta höghus i nordvästra delen av planområdet. Det är först vid finstudering av plankartan man ser att det även planerats för höghus här. Således finns det heller inga beskrivningar om utseendet på denna fastighet.

Skuggberäkningarna som är gjorda kan inte på något sätt anses fullvärdiga då man endast tagit hänsyn till en höjd på 10,5m (gäller vår närmaste byggnation i NV). 10,5m är endast höjden där taket möter väggen och är sålunda ej totalhöjd. Man har helt bortsett från att marken också ligger högre än vår fastighet. Vi har inte tagit del av en reell skuggberäkning där man tar ut höjden till minst 15m (som kan tänkas täcka hisschakt och reell marknivå).

Det känns för oss främmande att lägga ett höghus så nära en förskola med den ökade trafiken som detta kommer att innebära. Vi liksom många andra i närområdet funderar på våra barns säkerhet.

Om vi koncentrerar oss till ovan nämnda NV läge av detaljplanen, blir vi oroliga av den förmodade trafikökning ni har gissat fram. När vi granskar ritningarna ser vi en stor fara att trafiken markant kommer att öka förbi just förskolan Kids2home och dess parkering. Vi ser redan idag på nära håll hur farligt barnen lever på väg till och från förskolan. En parkeringsplats till höghuset i NV inbjuder till att gena just här!

Vi förstår att kommunen har ett incitament att förtäta byggnationerna i Hjärup, samt att den framtida parken säkert till viss del är sponsrad av byggföretag. Dessa har i sin tur säkerligen önskemål om hur de vill bygga sina hus och hur stora de vill ha dem. Om höghusplaneringen inte kan ändras till att bara vara villor vilket vore det föredömliga och mest logiska i närmiljön, skulle man kunna tänka sig att flytta höghuset i nordväst till den östliga delen av planområdet. Där skulle den angränsa till grönområden och inte störa redan befintlig byggnation och oroliga ägare. Ett annat alternativ skulle kunna vara att öka höjden på höghuset vid den nya allén och minska höjden på byggnation i NV. Vi är säkert inte heller de enda som framförallt skulle vilja föreslå att höghuset endast byggs i den del av Västra Hjärup där det redan finns sådana. Är det männe även här byggföretagen ställer krav?”

Kommentar:

Se kommentar till yttrande från Sevelos, Kullenbergs med flera, samt kommentar till yttrande från Ottocan och Delén respektive Karlsson och Fridh.

Planbeskrivningen förtydligas gällande bebyggelsen i det västligaste kvarteret.

JM (som bygger småhus i området) bidrar enligt avtal ekonomisk till bekostandet av Hjärups park. I övrigt finns inga avtal med byggföretag om finansiella bidrag till parkprojektet.

Sandra och Ola Martinsson, Stora Uppåkra 12:198

”Vi skriver detta brev både som sakägare och särskilt berörda. Vi flyttade till Trädgårdslunden i Hjärup för att få en lugn miljö utanför staden. Nu vill ni ändra på förutsättningarna och öka trafiken med mer än 300% på vissa gator.

Vi vill inte ha genomfartstrafik genom Trädgårdslunden till det nya området. Redan idag är trafiksäkerheten i området ett problem, som tagits upp med berörda på kommunen. Att binda ytterligare ett område till det befintliga och öka trafiken i området är därför högst olämpligt.

Vi kräver att man gör en grundlig trafikutredning. Dokumenten är inte kompletta, då man inte tagit hänsyn till att ett stort antal nya hushåll, affärsverksamhet och skola kommer att skapa mycket mer trafik.

Trädgårdslunden är ett område fullt med barn, i området finns också en förskola och i framtiden kommer också en grundskola ligga tätt intill den nya bebyggelsen. Som planerna ser ut saknar vi en konsekvensanalys för de hundratals barn som blir direkt berörda av den ökade trafiken i området.

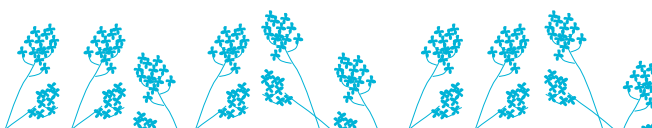
Vi kräver därför en barnkonsekvensutredning.”

Kommentar:

Se kommentar till yttrande från Sevelos, Kullenbergs med flera.

Malin och Anders Björklund, Stora Uppåkra 12:116

Vi har som sakägare tagit del av ert förslag och känner oss väldigt besvikna på hur era planer för denna delen av Hjärup ser ut. Vi valde för 5 år sedan att bosätta oss i en by bestående av framförallt villabebyggelse. Vi kunde då inte någonstans se att man hade för avsikt att bygga flerbostadshus i denna delen av byn.



Vi har full förståelse för att byn behöver nå en viss storlek på befolkningen för att man ska kunna göra byn attraktiv för olika typer av näringsidkare, som bedriver handel och service gentemot de boende i byn. I det syftet har vi full förståelse för att flerbostadshus är en del av den planen. Vi tycker dock att man antingen skall göra detta på områden där det redan finns den typen av bebyggelse, eller i helt nya områden där de som flyttar in i omgivningen redan kan ta del om hur framtida bebyggelse kommer att se ut.

Det som vi framförallt motsätter oss är de flerbostadshusen som är placerade i västra delen vid Ämnesvägen/Heimdalls väg. Detta eftersom vi inte anser att den typen av hus hör hemma i den villabebyggelse som resten av området består av. Detta kommer också öka trafiken avsevärt då det blir fler boende och fler bilar på liten yta. Detta medför att barnen som rör sig i området får en otryggare väg till skola, kompisar och fritidsaktiviteter.

Vår fastighet riskerar att påverkas av skuggning beroende på hur man väljer att utforma husen. De skuggberäkningar som är gjorda är väldigt undermåliga och inte baserade på en faktiskt totalhöjd. Därför kan inte dessa överhuvudtaget ligga som grund för något beslut. Då tomterna är relativt små så kan en ev skuggning få stor påverkan på trivselen och värdet på fastigheten. Vi får en markant ökad insyn som är svår att skydda sig mot. Detta medför att det blir otrevligt att bo kvar.

Vårt förslag är att man bygger ett kvarter med friliggande villor, radhus eller kedjehus i max två plan i hela det kvarteret som är placerat mellan de föreslagna Ämnesvägen och Vårvägen.

Vi motsätter oss också den trafiksituation som kommer att bli i området. Vårt förslag är därför att Parkallén blir infartsväg till hela området. Men att det sen inte är möjligt att köra från Parkallén till det som idag är Ämnesvägen eller till Heimdalls väg. Detta för att minska sträckorna som bilarna behöver köra i bostadsområden. Vi har tidigare sett tydliga tecken på att man ökar farten markant när man kommer en bit bort från sin egen gata. Under en period när Trädgårdslunden byggdes så var Sagas väg inte färdigställd och då användes Heimdalls väg/ Frejas väg som transportsträcka och det förekom ofta att bilar körde i väldigt hög fart.

Vi ställer oss också frågande till vilka signaler kommunen sänder ut till nya medborgare då man planlägger små områden hela tiden. Vem vågar köpa ett hus om det helt plötsligt på tomten rakt över gatan kan byggas för vilken typ av verksamhet som helst. Borde man inte ta ett större helhetsgrepp och planera större områden?

Kommentar:

Se kommentar till yttrande från Sevelos, Kullenbergs med flera, samt kommentar till yttrande från Ottocan och Delén respektive Karlsson och Fridh.

Kommunens översiktsplan, eventuella fördjupade översiktplaner såväl som de planprogram som ibland tas fram för större utbyggnadsområden bidrar alla till att ge en samlad, övergripande bild av det som planeras inom kommunen som helhet respektive inom dess olika delar. Att ta fram detaljplaner för alltför omfattande områden riskerar att leda till att detaljplanen inte hinns genomföras inom ett rimligt tidsperspektiv och att delar av planen hinns bli inaktuella och måste omarbetas - ett onödigt resursslöseri.

Madelene och Johan Wendelo, Stora Uppåkra 12:117

Det är med bestörtning vi tagit del av planförslaget och som sakägare och särskilt berörda vill vi framföra följande yttranden, kommentarer och förslag på förändringar kring den föreslagna planen. Generellt upplever vi att hänsyn till de invånare som nu har sin livsoas i områden som gränsar till planområdet inte tas över huvud taget utan att andra krafter helt fått råda när förslaget utarbetats.

Det är nu något mer än fem år sedan vi flyttade till Hjärup och Trädgårdslunden, en plats som i vår värld är optimal sett ur många perspektiv, men främst ur perspektivet tryggheten för våra barn. Att denna livoas och stora investering nu genom bland annat höghusbyggnation, genomfartsleder, ökad trafikmängd och minskad trygghet riskerar att raseras kunde vi i våra vildaste fantasier inte ens drömma om.

Landskapsbild och kulturmiljö

Med föreslagen plan riskerar bilden av odlingslandskapet att helt raseras, en bild som Länsstyrelsen lyfter fram som särskilt viktig att bevara. Byggnader med högsta byggnadshöjd på upp till 13 meter medför en helt annan byggnadsstruktur än i det omgivande landskapet och dess byar. Planen anger inte heller totalhöjd på byggnader varför den faktiska byggnaden kan bli mycket hög.

Förslag: Högsta byggnadshöjd i hela planen anges lika som i detaljplanen för Hjärup NO etapp 1, Trädgårdslunden. Då harmoniserar den nya planområdets struktur med den omgivande bebyggelsens.

Trafik

I föreslagen plan kommer trafiken på Heimdalls väg att öka med minst 67%. Detta är helt oacceptabelt för oss som bor längs gatan, främst med avseende på vår och våra barns säkerhet och möjlighet till rörelse, lek och förmåga att självständigt transportera sig säkert till skola och kompisar i hela byn. Vi är också rädda att bullernivån från trafiken ökar i och med den ökade trafiken.

Förslag: Genomför en komplett barnkonsekvensanalys av hela planförslaget, jmf den av riksdagen antagna propositionen 2009/10:232. Begränsa tillgängligheten mellan Hjärup



NO etapp 1 och etapp 3 till att endast tillåta gång och cykeltrafik. Gör ingen koppling för motorfordonstrafik mellan den framtida Parkallén och Ämnesvägen utan samlokalisera vändplats för Parkallén med den föredömligt föreslagna och placerade återvinningsstationen. Hjärup som by, och ett av dess stora värden, är att prioritera icke motorfordons- trafik exempelvis genom att bygga återvändsgränder och inte tillåta genomfartstrafik. Förstör inte denna unika och trygga miljö.

Insyn och skuggning

När vi bosatte oss i Hjärup var det för att komma bort i från en stadsmiljö med höghus, insyn och skuggning. I de planer som gällde då fanns inga planer på höghusbebyggelse i vår omedelbara närhet. Vi är mycket oroade över att höghusbebyggelsen i planområdets västra delar kraftigt kommer att försämra vår boendemiljö med avseende på skuggning och på insyn, två faktorer som vi inte kan värja oss emot. Vi är också oroade över att värdet på vår bostad kommer att minska i och med skuggning och insyn. Den skuggstudie som presenteras är mycket rudimentär och tar varken hänsyn till markförhållanden, grundläggningshöjder, placering av byggnad inom fastigheten eller byggnadernas totalhöjd.

Förslag: Dimensionera totalhöjd på byggnaderna utifrån att skuggning och insyn till omkringliggande fastigheter i Hjärup NO etapp 1 inte får ske. Genomför dimensioneringen som i alla andra fall av beräkningar, utgå i från maximalvärdena, dvs totalhöjd för byggnader placerade så optimalt som möjligt. Glöm inte att ta med markhöjder vid dimensioneringen. Enklarest är att planera för höghusbebyggelse i de områden i byn där sådan bebyggelse redan finns, dvs väster om järnvägen.

Näringverksamhet

Att en by behöver ett visst mått av service har vi viss förståelse för. Däremot ser vi inte varför denna service ska förläggas till ett område som är placerad i både den nuvarande och den planerade byns utkant.

Förslag: Placera serviceinrättningar där den hör hemma, nämligen i det framtida centrum som blir runt Hjärup's nya station. Där finns kommunikationerna och kundunderlaget.

Sammanfattningsvis

Vi mycket oroade över intentionen i planen, att ingen helhetssyn på Hjärup och dess traditioner tas med och föreslår att hela detaljplanen med följande förutsättningar

- Högsta byggnadshöjd lika Hjärup NO etapp 1, Trädgårdslunden
- Ingen genomfart för trafik, varken mellan Hjärup NO etapp och etapp 3 eller mellan Ämnesvägen och Parkallén
- Ingen ökad trafikmängd, ökad hastighet eller försämrad säkerhet i Hjärup NO etapp 1
- Ingen insyn till och skuggning av bebyggelse i Hjärup NO etapp 1

Kommentar:

Se kommentar till yttrande från Sevelos, Kullenbergs med flera, samt kommentar till yttrande från Ottocan och Delén respektive Karlsson och Fridh.

Angående bullernivån längs Heimdalls väg kommer trafikmängderna trots en ökning inte att vara så stora att det föreligger någon risk för att riktvärdena för buller vid bostäder överskrids.

Inkomna yttranden från övriga

Hjärup's Byalag

”Byalaget har redan i sina synpunkter på detaljplanen Hjärup NO etapp 2, framhållit vikten av att inte tillåta bilburen genomfartstrafiken i Hjärup och vill därför att man bryter genomfarten ” Parkallen – Ämnesvägen. Detta kan man göra genom att fördela utfarternas från området mellan Ämnesvägen-Väståkravägen och Parkallen-Gamla Lundavägen.

Generellt hävdar byalaget att 3 våningar är tillräcklig höjd på bebyggelse i byn.

Antalet parkeringsplatser för flerfamiljshusen (9 per 1000 m² BTA) med genomsnittslägenheter på 70 m² innebär ju inte mycket mer än bil i varannan lgh.

Om man lyckas få till någon form av enklare verksamhet i husen längs Parkallen måste man också se till att det finns korttidsparkering i anslutning till dessa. Parkeringen i anslutningen till Hjäruplundsskolan är idag underdimensionerad. Det är även viktigt att man lyckas knyta samman Hjäruplundsskolan och biblioteket med eventuella verksamheter i flerfamiljshusens undervåningar genom enkla gång och cykelvägar från parkeringarna, så att onödig bilkörning elimineras.

Eftersom man sätter hastighetsbegränsningen på Parkallen till 30km/tim. förbi skolan och idrottsplatsen finns det ingen anledning att förordna 40km/tim. på resterande del av vägen längs den kommande parken. 30km/tim. skall vara ett riktmärke för de inre delarna av Hjärup.”

Kommentar:

Gällande Parkallén, se kommentar till yttrande från Sevelos, Kullenbergs med flera.

Parkeringskravet 9 bilplatser/1000 m² BTA används i planeringskedet som ett riktvärde. I bygglovsskedet då antalet lägenheter är känt ska istället siffran 1,0 bilplatser/lägenheter användas (förutom om det bara rör sig om smålägenheter, då bör 9 bilplatser/1000

m2 BTA användas.) Planbeskrivningen förtydligas gällande detta.

Hastigheten på Parkallén beslutas med hjälp av så kallade ”lokala trafikföreskrifter” inför att gatan ska tas i bruk och regleras därmed inte i detaljplanen.

Minna och Anders Johansson, Stora Uppåkra 12:209
Anders Lundquist, Stora Uppåkra 12:144
Ewa Krupinska, Stora Uppåkra 12:247
Johan och Elisabeth Thelin, Stora Uppåkra 12:228
Johan Almevi och Julia Munther, Stora Uppåkra 12:255
Linda Liefke, Stora Uppåkra 12:248
Jonas och Erika Bågeman, Stora Uppåkra 12:256
Jenny och Niklas Persson, Stora Uppåkra 12:277
Niklas Lindgren, Stora Uppåkra 12:231
Greger Forsberg, Stora Uppåkra 12:233
Håkan Düring och Anna Nyman, Stora Uppåkra 12:232
Viktoria och Carl Diehl, Stora Uppåkra 12:230
Marie och Erik Svartbo, Stora Uppåkra 12:261
Daniel Nyqvist, Stora Uppåkra 12:246
Anna Kristensson, Stora Uppåkra 12:238
Henrik Fagerström, Stora Uppåkra 12:234
Henrietta Lööf, Stora Uppåkra 12:168
Christer Nilsson och Carolina Hansson, Stora Uppåkra 12:240
Linn och Daniel Hilvardén, Stora Uppåkra 12:270
Krysztof och Anna Kuchcinska, Stora Uppåkra 12:140
Jenny och Patrik Forsberg, Stora Uppåkra 12:210
Linda och Magnus Månsson, Stora Uppåkra 12:180
Linda och Henrik Ståhl, Stora Uppåkra 12:171
Håkan Lyngsjö och Caitlinn Loftus, Stora Uppåkra 12:159
Caroline Lindström, Stora Uppåkra 12:120
Daniel Lindström, Stora Uppåkra 12:120
Maria Fransson och Fredrik Danielsson, Stora Uppåkra 12:158
Richard Chiem, Charlotte och Walter Steinweg, Stora Uppåkra 12:271
Mea Pelkonen och Aleksandar Pavkovic, Stora Uppåkra 12:237

Ovanstående har inkommit med samma skrivelse som Kirsteins, Hagenborns m fl. För yttrande och kommentarer till detta, se ovan, sidan 5 och framåt.

Håkan Johansson och Marie Louise Eriksson, Stora Uppåkra 12:225

”Hej som boende i området och därmed särskilt berörd vill vi framföra följande synpunkter.

Vi ser att kommunen undviker att nybyggnation medför att trafik leds in och genomfartsvägar byggs genom Trädgårdslunden och att detta tillgodoses i detaljplanen och kommande byggnation.”

Kommentar:

Se kommentar till yttrande från Sevelos, Kullenbergs med flera.

Lennart Friberg, Stora Uppåkra 5:118

Elisabeth Pegelow, Hjärup 8:190

Ovanstående har skickat in snarlika yttranden. Formuleringar som inte är gemensamma för båda yttranden markeras här med lila färg och namn på den som framfört synpunkten.

- ”Låt Östra Hjärup förbli den Gröna By som Ni döpt den till med trädgårdar och gröna stråk i byn samt villabebyggelse.
- De som flyttar hit är i första hand barnfamiljer! Tänk då utifrån deras behov vad gäller trafikplanering och följ Barnkonventionen. Låt inte billisterna styra samhällsplaneringen. De som flyttat hit har gjort det för att det är en trevlig bykänsla i Hjärup. Gör dem inte besvikna! Då flyttar de härifrån!!
- Bygg inte en väldigt lång genomfartsled från Lundavägen, ända upp till Hjärupslundsskolan. En lång raksträcka förbi nya skolan, med hastigheter därefter, kommer göra det svårt för barn att komma från Hjärup nordost in till kommande park. (Friberg)
- I framtiden kommer troligen stationsområdet att bli Hjärup Centrum, med service runt stationen och i Jakriborg samt i det planerade Skanskaområdet. Därför skall ni där bygga högre hus med plats för affärsverksamhet, liksom den höjd som husen idag har i Jakriborg. Låt resten av Hjärup få vara ett villaområde. Därför bör ingen byggnation öster om järnvägen få vara högre än Centrumgården, vilket tidigare lovats av politiker i Kommunen. Det är ju i Centrum (Stationsområdet) av en By som ev. husen skall vara högre samt lägre längre ut från Centrum (östra Hjärup).
- Ändra inte på det som kännetecknar Hjärups trafiknät idag med gator som inte är genomfartsleder. Hindra trafik genom Trädgårdslunden till det nya området. Anslut ej Parkallén till Ämnesvägen utan låt den stoppa vid de nya ”höghusen”. Gör en ny trafikutredning som följer Barnkonventionen samt en Konsekvensutredning,
- Jag har svårt att tänka mig att små företag vill etablera sig utefter Parkallén. De vill säkert hellre etablera sig där människoflödet kommer att vara i framtiden, dvs runt stationen (då historiskt en tågstation alltid har dragit affärsverksamhet till sig). Därför behövs där inga affärsytor utefter Parkallén utan låt lägenheterna på bottenvåningen få terrasser/trädgårdar i stället. Se på hur Kajgatan/Strandpromenaden i



Lomma har planerats och gör liknande byggnation i Hjärup. Lagg husen med grönstråk emellan. Inte högre än max 3 vån ev. med indragen 4:e våning (Pegelow). Varför skall vi ha ett nytt Centrum med höghus vid skolorna som ökar trafiken i stället för att se till att barnen korsar så lite trafik som möjligt, till och från skolan?”

Kommentar:

Se kommentar till yttrande från Sevelos, Kullenbergs med flera.

Ändringar efter samråd

Justeringar av planhandlingar har gjorts efter de synpunkter som har kommit in under samrådet. Ändringar av planförslaget är enligt följande:

Plan- och illustrationskarta

- Vintergatans läge justeras 5,5 meter norrut för att förbättra möjligheterna att skapa en god bostadsmiljö i det sydöstligaste kvarteret. Som en konsekvens skjuts även gång- och cykelvägsanslutningen något norrut.
- Nockhöjden för bebyggelsen längs Parkallén, Ämnesvägen och den västligaste delen av Heimdalls väg begränsas till 16,0 resp 13,0 meter.
- Begränsningen av byggnadshöjden för småhuskvarten utgår och ersätts av en högsta nockhöjd om 8,0 meter.
- Byggnadshöjden för den sydvästligaste byggrätten höjs från 13,0 till 13,5 m.
- Kvarteret i nordväst kompletteras med prickmark om 2,5 meter mot Heimdalls väg.
- Begränsningen av högsta byggnadshöjd för komplementbyggnader utgår för att underlätta byggandet av vegetationsklädda pulpettak.
- Bestämmelserna kompletteras gällande att balkonger och skärmtak får kraga ut över prick- respektive plusmark.
- Kravet på att bebyggelsen ska ligga i förgårdsmarkslinje utgår vid Ämnesvägens förlängning och gäller endast längs Parkallén.
- Det sydvästligaste kvarteret kompletteras i illustrationen med det antal parkeringsplatser som krävs för att uppfylla kraven på antal parkeringsplatser.
- Den illustrerade bebyggelsens läge justeras något för att bättre överensstämma med planbestämmelserna.

Planbeskrivning

- För att förtydliga hushöjderna och relationen mellan bebyggelse av olika höjd i området kompletteras planbeskrivningen med en sektion genom hela området och upp-

med daterade skuggdiagram.

- Förtydligas gällande kravet på antal parkeringsplatser.
- Förtydligas gällande överensstämmelse med kommunens översiktsplan.
- Förtydligas gällande att den dagvattendamm i Hjärups park som ska försörja området måste anläggas senast i samband med att området byggs ut.

Kvarstående synpunkter på detaljplanen

Berörda myndigheter/organisationer som inte fått alla sina synpunkter tillgodosedda:

Trafikverket

Sakägare som inte fått alla sina synpunkter tillgodosedda:

Robert Ottocan, Stora Uppåkra 12:197

Malin Delén, Stora Uppåkra 12:197

Anna och Martin Sevelo, Stora Uppåkra 12:193

Ardina och Håkan Kullenberg, Stora Uppåkra 12:192

Frauke och Oliver Kirstein, Stora Uppåkra 12:118

Camilla och Michael Hagenborn, Stora Uppåkra 12:148

Andreas Hansson och Melissa Dahlqvist, Stora Uppåkra 12:201

Thobias Hörberg, Stora Uppåkra 12:200

Camilla Karlsson och Daniel Fridh, Stora Uppåkra 12:147

Sebastian Anderson och Marije Borghart, Stora Uppåkra 12:114

Paul Jensen och Helén Kinnman, Stora Uppåkra 12:191

Anna Johansson och Andreas Almén, Stora Uppåkra 12:189, samt Karin Svensson och

Fredrik Olofsson, Stora Uppåkra 12:188

Andreas och Lisa Borssén, Stora Uppåkra 12:155

Sandra och Ola Martinsson, Stora Uppåkra 12:198

Malin och Anders Björklund, Stora Uppåkra 12:116

Madelene och Johan Wendelo, Stora Uppåkra 12:117

Övriga som inte fått alla sina synpunkter tillgodosedda:

Hjärups byalag

Minna och Anders Johansson, Stora Uppåkra 12:209

Anders Lundqvist, Stora Uppåkra 12:144

Ewa Krupinska, Stora Uppåkra 12:247

Johan Almevi och Julia Munther, Stora Uppåkra 12:255

Johan och Elisabeth Thelin, Stora Uppåkra 12:228
Linda Liefke, Stora Uppåkra 12:248
Jonas och Erika Bågeman, Stora Uppåkra 12:256
Niklas Lindgren, Stora Uppåkra 12:231
Greger Forsberg, Stora Uppåkra 12:233
Jenny och Niklas Persson, Stora Uppåkra 12:277
Håkan Düring och Anna Nyman, Stora Uppåkra 12:232
Viktoria och Carl Diehl, Stora Uppåkra 12:230
Marie och Erik Svartbo, Stora Uppåkra 12:261
Daniel Nyqvist, Stora Uppåkra 12:246
Anna Kristensson, Stora Uppåkra 12:238
Henrik Fagerström, Stora Uppåkra 12:234
Henrietta Lööf, Stora Uppåkra 12:168
Christer Nilsson och Carolina Hansson, Stora Uppåkra 12:240
Linn och Daniel Hilvardén, Stora Uppåkra 12:270
Krysztof och Anna Kuchcinska, Stora Uppåkra 12:140
Jenny och Patrik Forsberg, Stora Uppåkra 12:210
Linda och Magnus Månsson, Stora Uppåkra 12:180
Linda och Henrik Ståhl, Stora Uppåkra 12:171
Håkan Lyngsjö och Caitlinn Loftus, Stora Uppåkra 12:159
Caroline Lindström, Stora Uppåkra 12:120
Daniel Lindström, Stora Uppåkra 12:120
Maria Fransson och Fredrik Danielsson, Stora Uppåkra 12:158
Richard Chiem, Charlotte och Walter Steinweg, Stora Uppåkra 12:271
Håkan Johansson och Marie Louise Eriksson, Stora Uppåkra 12:225
Mea Pelkonen och Aleksandar Pavkovic, Stora Uppåkra 12:237
Lennart Friberg, Stora Uppåkra 5:118
Elisabeth Pegelow, Hjärup 8:190

Staffanstorps 2015-12-02



Katarina Jeraeus
Planarkitekt
Staffanstorps kommun



Thomas Lexén
Stadsarkitekt
Staffanstorps kommun

