

UTLÅTANDE

FRAMTIDSPLAN FÖR BURLÖVS KOMMUN



140320



Burlövs kommun

Förord

”Framtidsplan för Burlövs kommun” är Burlövs nya översiktsplan. Planen har varit på utställning under tiden 3 oktober - 5 december 2013. Under utställningstiden har möjlighet funnits att se hur yttranden som kom in under samrådet som varade mellan den 17 oktober 2012 — 17 januari 2013 har bemöts och vilka eventuella ändringar eller förtydliganden dessa har bidragit till. Detta har redovisats i ”Samrådsredogörelse - Framtidsplan för Burlövs kommun 130919”.

Under utställningstiden har Framtidsplanen och samrådsredogörelsen funnits tillgänglig i Medborgarhuset och biblioteket i Arlöv och Möllegården kultur och biblioteket i Åkarp. Materialet har också funnits tillgängligt på kommunens hemsida. Information om Framtidsplanen och utställningen har getts ut till alla hushåll och företag i kommunen genom ”Burlövstidningen”. Informationsmaterial och blädderexemplar av planen och samrådsredogörelsen har även funnits på Burlöv Center där många människor rör sig.

Den 4 och 7 november 2013 fanns tjänstemän från Burlövs planeringsavdelning på Burlöv Center mellan klockan 17-19 för att ge möjlighet till dialog och svara på frågor om Framtidsplanen. Möjlighet att ställa frågor har även gets den 8 och 14 november klockan 10-12 på Arlövs bibliotek samt den 14 och 20 november klockan 14-16 på Möllegården kultur i Åkarp.

I detta utlåtande redovisas de skriftligen inkomna yttrandena under utställningen tillsammans med kommentarer och vilka eventuella ändringar som har gjorts i antagandehandlingen för ”Framtidsplan för Burlövs kommun”.

Innehållsförteckning

Förord	2
Inkomna synpunkter	4
Statliga och regionala myndigheter	4
Havs- och vattenmyndigheten	4
Lantmäteriet	4
Luftfartsverket	4
Länsstyrelsen	4
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	17
Naturvårdsverket	17
Region Skåne	17
Räddningstjänsten Syd	18
Statens geotekniska institut	19
Sveriges geologiska undersökning	19
Tillväxtverket	19
Trafikverket	19
Kommunalförbund	20
VA SYD	20
Kommuner	20
Bromölla kommun	20
Kävlinge kommun	20
Lomma kommun	21
Lunds kommun	23
Malmö stad	24
Staffanstorps kommun	24
Svedala kommun	24
Kommunala nämnder	24
Miljö- och byggnämnden	24
Tekniska nämnden	24
Intresseorganisationer, föreningar och politiska partier	24
Karstorps villaförening	24
Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd	26
Företag	26
E.ON	26
GERP Burlöv Center AB	26
Svenska Kraftnät	28
Sydvatten	29
Sysav	29
Privatpersoner	29
██████████	29
████████████████████	30
██████████	31
Sammanfattning	33

Inkomna synpunkter

Statliga och regionala myndigheter

Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten avstår från att yttra sig.

Lantmäteriet

Lantmäteriet har tagit del av översiktsplanen och har inga synpunkter.

Luftfartsverket

Luftfartsverket (LFV) har som sakägare av CNS-utrustning inget att erinra mot planen. LFV vill dock påminna om att alla byggnadsverk över 20 m i höjd ska remitteras till LFV. Detta gäller oavsett byggnadsverkets position och omfattar alla typer av objekt.

Vidare ska alla nybyggnationer och förändringar av kraftledningar på stolpar remitteras till LFV. LFV utför även flyghinderanalys av objekt som ingår i planer då en kommun vill säkerställa att en etablering är möjlig med hänsyn till civil luftfart.

Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och radar (Communication, Navigation, Surveillance). Analysen grundar sig på Svensk Standard 447 10 12 utgåva 1:1991 ”Skyddsavstånd för luftfartsradiosystem mot aktiva och passiva störningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift”, Standardiseringskommissionen i Sverige.

I LFV:s remissvar har de inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser ska därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 m ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta cirka 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för ”Minimum Sector Altitude”.

LFV erbjuder produkten Flyghinderanalys, där de utför kontroll av flygvägar, luftrum och all tänkbar radioutrustning för luftfarten.

Kommentar: I Framtidsplanen på sidan 170 redogörs för att alla höga byggnadsverk över 20 m behöver samrådas.

På denna sida står också att berörda flygplatser alltid ska tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 m ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering.

Swedavia Malmö Airport som ligger inom 60 km från Burlövs kommun har getts tillfälle att yttra sig över Framtidsplanen både under samrådet och utställningen och de hade inte några synpunkter på förslaget under samrådet. De har inte inkommit med något yttrande under utställningen.

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen anser att kommunen har gjort ett mycket ambitiöst arbete med att lyfta olika sakfrågor, sätta in kommunen i ett mellankommunalt och regionalt sammanhang samt argumentera för de val som resulterat i det 2030-scenario som kommunen nu arbetat fram.

Trots den höga ambitionsnivån anser Länsstyrelsen att Framtidsplanen brister i sin grundläggande uppgift att ange en planläggning som syftar till att mark- och vattenområden används för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Burlövs kommun har haft en befolkningsutveckling de senaste åren motsvarande ca +1%. Kommunens vision att växa med ca 400 invånare/år motsvarar en befolkningsutveckling på ca 2%. Den utbyggnad som planen nu föreslår med förtätning, omvandling och utbyggnad motsvarar bostadsbehovet för en befolkningsökning på ca 3%. Länsstyrelsen anser att konsekvenserna av den föreslagna utbyggnaden samtidigt kan komma att ske i strid med ett flertal statliga och allmänna intressen och påverka omkringliggande kommuner. Planhandlingarna saknar i detta avseende även ett mellankommunalt perspektiv på befolkningsutvecklingen.

Vid sin granskning av Framtidsplanen saknar Länsstyrelsen ställningstaganden och åtgärder som visar att genomförande av översiktsplanen tillgodoser riksintresse (Ri) för kulturmiljövården. Kommunen ifrågasätter värdet av riksintresset inom delområde 3, Kronetorpsområdet, och att det därför är möjligt att exploatera området för bebyggelse. En översyn av riksintresset är under beredning. Oavsett utgången av översynen kvarstår enligt Länsstyrelsen Kronetorpsområdet och Kronetorps gård som centrala för utpekandet av riksintresseområdet. Länsstyrelsen rekommenderar därför kommunen att avvakta fastställande av riksintressebeskrivningen innan Framtidsplanen går till antagande i fullmäktige. Vidare saknar Länsstyrelsen ställningstaganden kring hur bebyggelsen blir lämplig

med hänsyn till hälsa och säkerhet, risken för olyckor och risken för översvämning. Vidare saknar Länsstyrelsen riktlinjer och åtgärder inför kommande prövningar för av hur gällande miljökvalitetsnormer för luft (MKN Luft) ska följas. Efterföljande detaljplanläggning kan därför komma att bli föremål för statlig överprövning för följande områden eller sakfrågor:

- Bebyggelse inom delområde 3/Kronetorpsområdet (Ri kulturmiljö, MKN Luft, hälsa och säkerhet)
- Ny och förtätad bebyggelse/anläggningar som negativt kan påverka MKN Vatten (ytvattenförekomsten Alnarpsån)

Länsstyrelsen bedömer att Framtidsplanen saknar vägledning för hur kommande prövningar för följande sakfrågor kommer att hanteras och bekräftar kommunens bedömning att dessa frågor kvarstår inför planläggning i ett flertal områden:

- Byggande av bostäder/skola/vård där de av riksdagen beslutade riktvärden för buller kan komma att överskridas
- Bebyggelse inom område med risk för översvämning
- Byggande som berörs av farligt gods-led och miljöfarliga verksamheter
- Byggande som berör förorenad mark

Länsstyrelsen anser att den miljökonsekvensbeskrivning som tagits fram inte uppfyller kraven enligt 6 kap Miljöbalken, vilket innebär att krav på miljökonsekvensbeskrivning kan komma att bli aktuellt vid kommande planläggning t ex avseende riksintresse för kulturmiljövård och MKN luft.

Länsstyrelsen kan ur planhandlingarna inte utläsa hur följande utbyggnadsområden på jordbruksmark kan anses vara ett angeläget samhällsintresse som inte kan tillgodose på annan plats. Länsstyrelsen bedömer därför att miljökonsekvensbeskrivning (MKB) krävs vid kommande planläggning för:

- delområde 3 för blandad bebyggelse (Kronetorpsområdet),
- delområde 19 för bostandsändamål och service (östra Åkarp), samt för
- delområde 32 för verksamheter (söder om väg 11 vid Stora Bernstorp).

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

I enlighet med kraven i PBL och MB har en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, tagits fram. Fem scenarier presenteras fram till 2030 (MKBn hänvisar tillbaka till avsnittet Scenarior, takt och etapper vilket har tagits med i presentationen av scenarierna nedan):

- Maxutbyggnadsscenario - en fullständig utbyggnad

innanför motorvägarna i kommunens norra del och omfattar inom hela kommunen bostäder för 33 000 invånare och ca 14 300 arbetstillfällen.

- Nollbebyggelsescenariot - förutsätter en liten uppgång av invånarantalet och sedan en minskad befolkning. Befolkningsökning till ca 18 500 invånare och ca 8 000 arbetstillfällen.
- Utbyggnadsscenario - en utbyggnad längs med Lundavägen, bl a inom Kronetorpsområdet, utan förtätning inom befintliga orter. Scenariot ger en kommunbefolkning på ca 28 000 invånare och 8 700 arbetstillfällen.
- Förtätningsscenario - förtätning inom befintlig bebyggelse för en kommunbefolkning på ca 23 000 invånare och 13 600 arbetstillfällen.
- 2030-bebyggelsescenario, planförslaget - utbyggnad, omvandling och förtätning för en kommunbefolkning på 24 000 invånare och 11 000 arbetstillfällen.

Länsstyrelsen anser att MKBn till sitt innehåll och upplägg inte uppfyller kraven enligt 6 kap 11§ MB. Slutsatserna i MKBn dras redan innan en jämförelse mellan scenarierna har gjorts, vilket gör att redovisningen inte kan anses ha skett på ett sakligt sätt. Det går inte att få en överblick för de olika scenariernas konsekvenser inom olika sakfrågor. Vidare saknas en redovisning av förslag på åtgärder för att hantera de konsekvenser som uppstår av de olika scenarierna samt förslag till kompensation.

MKBn hänvisar för olika sakfrågor till Framtidsplanens tematiska kapitel för fler ställningstaganden och åtgärder, men dessa tar upp konsekvenser och åtgärder för 2030-bebyggelsescenariot dvs planförslaget. MKBn har således inte använts som det processverktyg som det var tänkt, därmed minskar läsarens förståelse för valt alternativ. Det saknas en tydlig redovisning av hur olika miljöaspekter påverkas av olika utvecklingsförslag och det saknas en sammanvägd bedömning och förslag till åtgärder. Sammantaget innebär det att vid kommande prövningar kan det bli aktuellt med miljökonsekvensbeskrivningar eftersom översiktsplanens MKB saknar tydliga avvägningar. Det gäller t ex påverkan på riksintressen och ianspråktagande av jordbruksmark.

Riksintresse för kulturmiljö

Under planprocessen har Länsstyrelsen tagit fram förslag till ny avgränsning och ny värdebeskrivning för riksintresse Alnarp – Burlöv (M:K 77). I korthet innebär förslaget ett förtydligande av riksintressebeskrivningen, uppdelning av nuvarande riksintresseområde i två delar samt en utökning med de kulturhistoriska värdena i Arlov. Förslaget är under bearbetning och

Länsstyrelsen rekommenderar kommunen att avvakta fastställande av riksintressebeskrivningen innan Framtidsplanen går till antagande i fullmäktige.

Kommunen ifrågasätter värdet av riksintresset inom delområde 3, Kronetorpsområdet, och att det därför är möjligt att exploatera området för bebyggelse. En översyn av riksintresset är under beredning men innebär i korthet ett förtydligande av riksintressebeskrivningen, uppdelning av nuvarande riksintresseområde i två delar samt en utökning med de kulturhistoriska värdena i Arlöv. Oavsett utgången av översynen kvarstår enligt Länsstyrelsen Kronetorpsområdet och Kronetorps gård som centrala för utpekandet av riksintresseområdet.

Kärnvärdet inom riksintresset utgörs av det öppna odlingslandskapet som bland annat präglats av storgårdarnas rationella jordbruksdrift. Kronetorps gård har sedan slutet på 1700-talet haft en viktig roll i utformningen av landskapet och kring gården upplevs det fortfarande som öppet. Trots omkringliggande och barriärskapande infrastruktur har gården en tydlig koppling till det öppna odlingslandskapet. Eftersom det inte har tagits några nya beslut angående riksintresset anser Länsstyrelsen att kommunen har att förhålla sig till gällande riksintresse och således de värden och den avgränsning som det har vid den tidpunkt som översiktsplanen antas (se föregående stycke).

Kronetorps gård kan delas upp i två delar i förhållande till vad den representerar för värden inom riksintresset. Dels är det gårdens välbevarade bebyggelsestruktur med hus, trädgård och park, dels gårdens solitära läge i landskapet och hur den samspelar med omgivande strukturer i landskapet. Ny bebyggelse måste underordna sig dessa strukturer för att samspelet mellan gården och det omkringliggande landskapet inte ska gå förlorat.

Gården är således en viktig del av riksintressets kärnvärde och bör även fortsättningsvis kunna upplevas som en solitär i det öppna landskapet. Att införliva den som en enhet i en stadsstruktur, som föreslås i Framtidsplanen, skulle undergräva dess ställning som värdebärande element för kärnvärdet inom riksintresset. Anläggande av bullerskydd, i form av vallar och plank, kan komma att påverka landskapsbilden och riksintresset för kulturmiljövård negativt. Länsstyrelsen kan inte utifrån planförslaget bedöma graden av denna påverkan utan anser att det kommer att skada riksintresset. Länsstyrelsen utesluter inte att bullerskydd framförallt längs motorvägarna kan komma att innebära påtaglig skada på riksintresset.

Länsstyrelsen anser således att planförslaget i sin nuvarande omfattning inte har beaktat riksintresset på ett sådant sätt att riksintresset tillgodoses. Genomförande av översiktsplanen i den omfattning som nu föreslås inom delområde 3, Kronetorpsområdet, kommer att påtagligt skada de värden som har motiverat att området har bedömts vara av riksintresse för kulturmiljövården varför Länsstyrelsen vid kommande planläggning kan komma att ingripa vid sin tillsyn enligt 11 kap 10-11 §§ PBL.

Riksintresse för trafikslagets anläggningar avseende väg och järnväg

Länsstyrelsen anser att beskrivningen av riksintresse för järnväg för Södra stambanan, Lommabanan och Simrishamnsbanan är tillräckligt beskrivna i planhandlingarna och att det redovisar rimlig hänsyn. Länsstyrelsen vill i sammanhanget påpeka att syftet med utpekandet av riksintresse för trafikslagets anläggningar är att bevara och säkerställa funktionen. Stationernas utpekande som riksintresse innebär inte att en utbyggnad av t ex bostäder och verksamheter i dess närhet kan klassas som ett väsentligt samhällsintresse.

Länsstyrelsen konstaterar att utredningsområde för vindkraft pekats ut i avsnittet Trafik och annan infrastruktur. Utpekandet saknas på markanvändningskartan. Utredningsområdet kan komma i konflikt med framtida utbyggnad av Simrishamnsbanan.

Länsstyrelsen anser att planförslaget inte motverkar funktionen av de vägar inom kommunen som är utpekade som riksintressen. Det finns dock frågor som kvarstår att hantera vid kommande prövningar var gällande t ex buller och närheten till farligt gods-led.

Riksintresse för kustzonen samt Natura2000-områden

Länsstyrelsen anser att planen tagit rimlig hänsyn till riksintresse för kustzonen. Inom kommunen finns ett Natura2000-område som även är naturreservat. Länsstyrelsen anser att Framtidsplanen tar tillvara och tillgodoser riksintresset inom och i anslutning till området på ett bra sätt.

Miljö kvalitetsnormer för luft (MKN luft)

Länsstyrelsen anser att Framtidsplanen saknar tillräcklig redovisning av genomförandets påverkan på MKN luft, särskilt dess påverkan på luftkvaliteten i Malmö. Planhandlingarna saknar åtgärder och riktlinjer inför kommande prövningar och lovgivning för att säkerställa att MKN luft i Malmö inte överskrids. Länsstyrelsen kan därför inte utesluta att planens genomförande

innebär att MKN luft överskrids. Detta leder till att det ställs stora krav på redovisningar i efterföljande provningar t ex detaljplaneläggning.

Miljö kvalitetsnormer för vatten (MKN vatten)

Länsstyrelsen konstaterar att ytvattenförekomsten Alnarpsån är idag klassificerad som ”vattendrag med dålig ekologisk status”, vilket innebär att MKN vatten för Alnarpsån inte innehålls. Planförslaget innebär en ökad andel hårdgjord yta, vilket vanligtvis sker både vid ny bebyggelse och vid förtätning av befintlig bebyggelse. Detta kan innebära att vattendragets status försämras ytterligare. Länsstyrelsen kan inte utläsa ur handlingarna om så kommer att ske. Kommunen bedömer att genomförandet av Framtidsplanen i sin helhet inte påverkar MKN för vatten negativt. Om kommunens intentioner med ökad fördröjning av dagvatten och krav på grönytor genomförs vid förtätning är det möjligt att kommunens bedömning är rimlig. Då graden av förtätning och dess effekter i förhållande till möjligheterna att genomföra åtgärder inte har utretts tillräckligt går det inte att avgöra om planförslaget innebär att MKN går att följa. (se även Risk för översvämning). Vid kommande planläggning måste MKN beaktas i de fall en plan kan antas bidra till att en miljö kvalitetsnorm inte kan följas eller att tillståndet i en vattenförekomst försämras. Lämpligen bör frågan redovisas i MKB till efterföljande provningar.

Buller

Burlövs kommun är som helhet mycket utsatt för buller både från järnväg och från biltrafik. Planförslaget saknar strategier, vägledning och riktlinjer för hur buller utsatta miljöer ska hanteras vid kommande provningar eller hur befintlig bebyggelse ska få bättre ljudmiljöer. Genomförandet av planförslaget kan innebära att riktvärdena för vägtrafikbuller intill bostad överskrids. Behov av åtgärder eller begränsningar kan bli aktuellt vid kommande planläggning. Länsstyrelsen anser att kommande planering ska utgå från att gällande riktvärden för trafikbuller innehålls eller att där avstegsläge kan tillämpas enligt Boverkets allmänna råd hanteras med kompensationsåtgärder. Om inte riktvärdena för buller klaras vid kommande detaljplaneläggning kan de bli föremål för statlig överprövning.

Risker kopplade till farligt godsled, miljöfarliga verksamheter och djurhållning

Kommunen konstaterar att med sitt läge intill stora transportleder är en stor andel av befintlig och ny bebyggelse berörda av transporter av farligt gods. Vidare finns ett flertal verksamheter som ställer krav på hänsynsavstånd, antingen generellt eller via gällande

tillstånd. Planhandlingarna redovisar i stora drag var riskkällorna finns men det saknas ställningstaganden och vägledning för hur riskfrågor ska hanteras vid kommande provningar. Med tanke på kommunens exponering av olika risker anser Länsstyrelsen att en översiktsplan i sådana lägen måste ge vägledning för hur efterföljande provningar ska hantera problematiken. Det är orimligt att hänskjuta frågan till kommande planläggning. Länsstyrelsen kan därför inte utesluta att riskfrågorna blir föremål för statlig tillsyn.

Länsstyrelsen vill i likhet med samrådsyttrandet upplysa om att avseende skyddsavstånd för hästhållning hänvisas till Boverkets Vägledning för planering för och invid djurhållning (2011). Texten avseende skyddsavstånd till hästhållning på s 176 är därför missvisande.

Lämplig markanvändning med hänsyn till översvämning

Planhandlingarna visar både befintliga och nya områden som kan komma att bli utsatta för översvämning. Det framgår däremot inte i handlingarna om föreslagna exploatering är lämplig med hänsyn till risken för översvämning. De övergripande försiktighetsmått som redovisas i text återfinns enbart delvis på plankartan. Länsstyrelsens bedömning är att de dagvattenåtgärder som behövs för att undvika översvämning kan vara svåra att genomföra i sin helhet i kommande detaljplaneprovningar. Länsstyrelsens kan därför inte utesluta risk för översvämning i områdena 8,9,12,13,14,15,16,17 och 30. De utredningar som presenteras i handlingarna visar dessutom att det finns risk för översvämning inom områdena 5,18,21 och 23. För dessa områden kommer det att krävas särskilda utredningar i kommande detaljplaner för att marken ska kunna provas lämplig för bebyggelse.

Inom de områden som enligt planhandlingarna översvämmas vid ett 100 årsflöde från Alnarpsån kan ny bebyggelse enligt Länsstyrelsen inte anses lämplig innan skyddsåtgärder har vidtagits för befintlig bebyggelse. Länsstyrelsen ställer sig sammantaget tveksam till om det är realistiskt att genomföra de åtgärder som behövs för flödesutjämning, till följd av planförslaget, då det samtidigt finns ett stort behov av sådana åtgärder sedan tidigare.

Sammantaget kvarstår frågor kring översvämning för ett flertal områden vilket kan innebära att Länsstyrelsen kan komma att ha invändningar mot kommande detaljplaner.

Strandskydd

En översyn av det utvidgade strandskyddet ska vara genomfört senast den 31 december 2014. Översynen görs av Länsstyrelsen i samarbete med kommunen. Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen önskar att utöka det utvidgade strandskyddet. Frågan hanteras dock i särskild ordning utanför denna planprocess.

Mellankommunal samordning

Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att ett flertal frågor är mellankommunala. Samtidigt finns resonemang kring behovet av t ex bostäder samt påverkan på miljökvalitetsnormer för luft där Länsstyrelsen anser att samordning inte har skett på ett lämpligt sätt. Därför kvarstår behovet av en redovisning av frågan i ett regionalt perspektiv i kommande prövningar.

Burlövs kommun hänvisar i flera fall till att man ser sig som en resurs för att uppfylla andra kommuners behov av bostadsutveckling. Exempelvis har Lomma kommun angivit i sin ÖP (antagen 2010) att man vill ha en balanserad befolkningstillväxt på 1% per år och det har varit förutsättningen för vad översiktsplanen sedan föreslår av förändrade eller nya markanspråk. Burlövs kommun menar att då Lomma kommuns Bostads- och markförsörjningsprogram 2012-2025 anger att bostadsbyggandet efter ca 2017 kommer att minska kraftigt kommer efterfrågan på bostadsrätter i Burlövs kommun att öka. En sådan slutsats kräver en tydligare analys och inte minst en mellankommunal samordning, en redovisning av planförslagets konsekvenser för berörda kommuners översiktsplanering och bostadsförsörjningsplanering. Om Lomma kommun bedömer att man inte klarar att hantera sin befolkningsutveckling inom kommunens egna gränser eller att kommunens verksamhetsutveckling kräver ökad inpendling från boende från Burlövs kommun måste detta tydligt framgå av Framtidsplanens handlingar liksom konsekvensbeskrivas. Vad gäller bostadsbehovet i relation till den egna kommunen har Lomma kommun enbart bekräftat Framtidsplanens förslag att samordna studentbostäder för Alnarp.

Länsstyrelsen konstaterar att kommunen inte angivit vilka åtgärder som ska vidtas för att Framtidsplanen sammantaget inte ska öka bilpendlingen in till Malmö och Lund vilket i så fall kan ge försämrad luftkvalitet och att miljökvalitetsnormerna för luft överskrids.

Länsstyrelsen anser vidare att frågor som rör ianspråktagande av jordbruksmark för Skånes del är en viktig mellankommunal fråga av regional betydelse.

Jordbruksmarken är en begränsad och ändlig resurs både regionalt, nationellt och globalt. Ianspråktagandet blir vid tätortsutbyggnad irreversibelt och det är därmed en större fråga än hur stor andel jordbruksmark som tas i anspråk inom den egna kommunen. Ju mer jordbruksmark som tas i anspråk för ny bebyggelse i en kommun, ju mer måste övriga kommuner begränsa sin utbyggnad för att resursen som helhet ska värnas. Här måste varje enskild kommun i sin översiktsplan visa på faktiskt behov och hur man hanterar utbyggnaden på jordbruksmark mycket restriktivt sätt, vilket inte Länsstyrelsen anser att Burlövs kommun i Framtidsplanen har gjort.

Länsstyrelsens synpunkter avseende hänsynskraven enligt 2 kap PBL - Behov av att ta mark i anspråk

Planläggning och prövningen om lov/förhandsbesked ska syfta till att mark- och vattenområden används för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning. Vidare ska bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden i 3 och 4 kap miljöbalken tillämpas.

I Framtidsplanen har kommunen redovisat en befolkningstillväxt som under senare år inneburit en ökning på i genomsnitt 1% per år. Detta skulle ge ett behov av ca 1670 bostäder under planperioden fram till 2030. Kommunen har idag en planberedskap som möjliggör för ca 1500 bostäder. Framtidsplanens befolkningsscenario för ca 24 000 till 2030 med ca 400 invånare/år skulle innebära en befolkningsökning på, dvs nästan det dubbla, dvs ca 2%. Kommunen anger att man resursmässigt vad gäller t ex skolutbyggnad maximalt kan klara av en sådan utbyggnadstakt. Kommunen visar med sin genomgång av möjligheter till förtätning och komplettering av framförallt befintliga bebyggelseområden, att det är möjligt att även utan Kronatorpsområdet kunna hysa bostäder för 24 000 invånare till 2030, dvs ca knappt 3 300 bostäder. Länsstyrelsen kan samtidigt konstatera att den bostadsutbyggnad som planen sammanlagt möjliggör uppgår till nästan det dubbla, 6 780 bostäder, där Kronatorpsområdet står för knappt hälften. Kommunen skulle då kunna vara bostadsort för drygt 30 000 invånare. Detta innebär att omfattningen av utbyggnadsområden motsvarande bostäder för en befolkningsutveckling på nästan 3%.

Länsstyrelsen anser att kommunens befolkningsplanering hänvisar allt för schablonmässigt till befolkningsprognoser för regionen i stort, hänvisning till bostads-

kö, framtida bostadsbrist i grannkommunerna mm. Det saknas analyser och bedömningar av vad dessa faktorer skulle innebära av ett faktiskt ökat bostadsbehov för den egna kommunen. Länsstyrelsen ifrågasätter därför den redovisade befolkningsutvecklingen redan för nivån som visionen anger med +2%.

Länsstyrelsen anser att kommunen i sin markanvändningskarta har att peka ut den markanvändning som är lämplig och möjlig inom planperioden. Kommunen anger att man idag har en god planberedskap men att det pga den byggmarknadsekonomiska situationen inte byggs. Länsstyrelsen anser att Framtidsplanen pekar ut nya utbyggnadsområden där det finns ekonomiska intressenter snarare än där det ur ett allmänt perspektiv är lämpligt. Konsekvenserna blir att genomförandet av utbyggnadsområden, och då särskilt Kronetorpsområdet, inte är kopplat till ett kommunalt behov och att konsekvenserna av en sådan utbyggnad dessutom kommer att ske i konflikt med ett flertal allmänna och statliga intressen, i detta fallet riksintresse kulturmiljö. Länsstyrelsen anser därför att Framtidsplanen inte kan anses uppfylla kraven enligt 2 kap PBL.

Kommunen anger att antalet arbetstillfällen till 2030 antas ligga på 11 000. Vad detta innebär av markanspråk för verksamheter/arbetsplatser framgår inte. Framtidsplanen anger att behovet av arbetsplatser i teorin bygger på att kommunens invånare ska kunna arbeta inom kommunens gränser, vilket är proportionen mellan boende och arbetsplatser idag. Länsstyrelsen anser att detta är ett resonemang som inte visar Burlövs roll i regionen idag där det både sker en stor arbetspendling. För befolkningsutvecklingen på 2% hänvisar dessutom Framtidsplanen i stor grad till aspekter som inte är kopplade till kommunens egna verksamheter/arbetsplatser, vilket gör att Länsstyrelsen inte kan bedöma om kommande markbehov för verksamheter är rimligt.

Länsstyrelsens synpunkter avseende kraven på vägledning enligt 3 kap 2 § PBL

Planen ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Kommunens ÖP har således en vägledande roll både vid kommunens prövningar och för andra myndigheter, vilket ställer stora krav på tydlighet.

Länsstyrelsen konstaterar att planhandlingarna är sådana att det är svårt att få en överblick av vilka riktlinjer och hänsynstagande som kommunen avser ska gälla vid kommande prövningar för kommunens olika

delar. Det gäller framförallt den redan byggda miljön. Redovisningen har i flera fall karaktär av mål och visioner snarare än ställningstaganden. Länsstyrelsen anser även att det är problematiskt att så pass många frågor generellt hänskjuts till detaljplan utan att Framtidsplanen ger vägledning hur olika sakfrågor bör och ska hanteras i kommande planläggning. Länsstyrelsen anser att det inte är en orimlig uppgift för en kommunomfattande översiktsplan för Burlövs kommun.

Markanvändningskartan

Planhandlingarna redovisar en sammanfattande markanvändningskarta samtidigt som det finns sammanfattande kartor för respektive tema som har karaktär av reglerande/vägledande markanvändningskartor (grönt och värdefullt s 52, delområden s 90, trafik och infrastruktur s 131). Länsstyrelsen anser att den slutliga markanvändningskartan tydligare bör sammanfoga ställningstaganden för hela kommunen och dess olika delområden. Länsstyrelsen saknar i markanvändningskartan ställningstaganden om t ex områden lämpliga för förtätning. Vidare redovisar kommunen en etapindelning för kommunens utveckling. Denna saknas på markanvändningskartan, vilket innebär att statusen för en tänkt etapputbyggnad är oklar vid kommande prövningar. Vidare är det otydligt hur vattenområdet är tänkt att hanteras. Länsstyrelsen kan samtidigt konstatera att merparten av vattenområdet ligger inom strandskydd och fredningsområde för fisk, vilket i sig är begränsande.

Samordning med nationella och regionala mål, planer och program

Länsstyrelsen anser att genomförandet av översiktsplanen på flera punkter kan komma att ske i strid med framförallt det regionala åtgärdsprogrammet för miljömålen d v s planförslaget kommer inte att medverka till att miljö kvalitetsmålen kommer att nås eller att planen kommer att leda till Hållbar utveckling.

Hållbara transporter – stationsnära byggande, bilberoende och framtida infrastruktur

Kommunen ska enligt planhandlingarna verka för att andelen gående, cyklande och resor med kollektivtrafik ska stå för minst 2/3 av alla resor och att andelen bilresor inte ska överstiga 1/3 av det totala antalet resor. Det framgår inte hur situationen ser ut idag eller hur kommunen avser att genomföra detta mål.

Länsstyrelsen ser positivt på kommunens satsning på utbyggnad i stationsnära läge och lägen som redan har service, teknisk infrastruktur och kollektivtrafik. Samtidigt konstateras att Burlöv trots sina starka kollektiv-

trafikstråk har hög bilpendling. I det sammanhanget går det inte enbart att schablonmässigt hänföra till avstånd mellan bostad och t ex tågstation som skäl för byggande. Här är bostädernas sammantagna relation till läge, station, service och attraktiva gång- och cykelvägar viktigt att väga samman. Länsstyrelsen anser att det för Burlövs del är viktigt att först prioritera och utveckla de mest stationsnära lägena för bostäder och service och successivt växa utåt för att bygga tydliga sammanhang från början för att kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen i vardagen. Planförslaget reglerar inte utbyggnaden av bostäder på ett sådant sätt att de boende blir oberoende bil. Länsstyrelsen anser att sådana förutsättningar finns i Burlövs kommun. Närheten till motorvägen mot t ex Malmö och Lund innebär att bilen blir attraktiv för dagliga resor. Planförslaget ger motstridiga besked om i vilken ordning utbyggnaden ska ske, framförallt vad gäller Kronetorpsområdet, vilket innebär att exploatering relativt långt bort från stationen kan förväntas ske före en tätning i mer stationsnära lägen. Ett sådant genomförande av planen kommer därmed riskera att bidra till att försämrade klimatet genom ökade utsläpp av koldioxid, vilket strider mot nationella mål. Därmed kommer inte planen att bidra till långsiktig hållbar livsmiljö.

Lommabanan och Simrishamnsbanan är infrastrukturprojekt som framhålls i den regionala infrastrukturplanen, RTI-planen, men som inte finns med i de planerade investeringarna för 2010-2021. Det är därför mycket osäkert när de kan genomföras. Länsstyrelsen vill påpeka att framtida station i Arlöv inte finns med i RTI-planen och är inte utpekade av Trafikverket som kommande riksintresse. De förändringar som därför föreslås måste därför vara möjliga och lämpliga oberoende av ny infrastruktur.

I Framtidsplanen föreslås nya vägstrukturer i anslutning till delområde 19. Dessa föreslås på jordbruksmark och utan en beskrivning i handlingarna som motsvarar åtgärdsvalsanalys dvs en beskrivning av varför vägen behövs och vilka steg 1-4 som behöver genomföras. Precis som för byggande i övrigt måste behovet och konsekvenserna av ny infrastruktur konsekvensbeskrivas. Nya vägar ger generellt inducerad trafik, dvs då en ny väg genererar mer trafiken utöver det faktiska behovet av att komma fram.

Hushållning med mark och vatten - bruksningsvärd jordbruksmark

Av både Plan- och bygglagen (2 kap) och Miljöbalken (3 kap) framgår att hänsyn måste tas till föreliggande behov när mark- och vattenområden planläggs, och

att företräde ska ges sådan användning som medför en god hushållning från allmän synpunkt. Enligt 3 kap 4 § MB får bruksningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Länsstyrelsen delar inte kommunens uppfattning att stationsnära bebyggelse kan anses vara ett sådant väsentligt samhällsintresse som avses i 3 kap 4 § MB. Länsstyrelsen är positiv till byggande i stationsnära lägen (max 1,5 km från befintlig station) men anser att kommunen inte har visat att behovet av bostäder och verksamheter inte går att lösa på ett rimligt sätt på annan plats. Vidare ger planhandlingarna dubbla budskap om hur utbyggnaden ska ske i relation till själva stationen. Å ena sidan anges att fokus ska ske på utvecklingen närmast stationen med ett resonemang om att etappvis växa utåt. Å andra sidan pågår redan arbete för en första bebyggelseutveckling kring Kronetorpsgården, som ligger avskilt från den befintliga stationsnära bebyggelsen. Länsstyrelsen anser att all lovgivning på jordbruksmark ska ske restriktivt. Sammantaget anser Länsstyrelsen att kommunen inte angivit vilka behov som är de särskilda skäl för att ta jordbruksmark i anspråk i den omfattning som nu föreslås. Detta berör framförallt delområde 3 (Kronetorpsområdet), delområde 19 (östra Åkarp) samt delområde 32 (söder om väg 11 vid Stora Bernstorp).

Skydd av Skånes natur och kulturvärden

Från naturvårdssynpunkt finner Länsstyrelsen översiktsplanen ambitiös och genomarbetad. Även om kommunen har begränsade kulturvärden finns en tydlig ambition att bevara, utveckla och binda samman dessa samtidigt som man vill tillgängliggöra områden för friluftsliv och rekreation. Länsstyrelsen ser mycket positivt på kommunens planer att nyskapa biotoper i jordbrukslandskapet och anlägga nya stråk för friluftsliv. Länsstyrelsen ser mycket positivt på kommunens ambition att revidera nu gällande bevarandeplan för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och miljöer och eventuellt komplettera med ytterligare byggnader och miljöer som kan behöva skydd.

Tilläggsyttrande över granskning av Framtidsplan för Burlövs kommun, översiktsplan för Burlövs kommun

Länsstyrelsen lämnade den 4 december 2013 ett granskningsyttrande över förslaget Framtidsplan för Burlövs kommun, översiktsplan för Burlövs kommun.

Sedan dess har Riksantikvarieämbetet fattat beslut om riksintresse för kulturmiljövården, Alnarp-Burlöv M:K77. Efter förslag från Länsstyrelsen innebär beslutet att riksintresset har delats upp i två delar. Delen som ligger i Burlövs kommun har fått en ny värdebeskrivning samt även utökats geografiskt till att omfatta delar av tätorten Arlöv. Det nya riksintresseområdet färdigställdes efter att översiktsplanen varit på utställning och efter att Länsstyrelsen avgett sitt granskningsyttrande. Därför har konsekvenserna för det nya riksintresset inte beskrivits i översiktsplanen vad avser den utökade delen. Översiktsplanen redovisar viss förtätning inom den utökade delen. Även områden med bevarandevärd bebyggelse pekas ut, vilka redan har ett skydd eller på sikt avses skyddas.

Länsstyrelsen anser, utifrån den översiktliga detaljeringsnivå som redovisas i översiktsplanen, att de värden som utgör motiven till utpekandet av riksintresset går att förena med föreslagen förtätning inom den utökade delen. Länsstyrelsen kan dock inte utesluta att framtida förtätningar eller andra exploateringar som inte är redovisade i översiktsplanen kan innebära skada på riksintresset. Den förfrågan som kommunen gjort den 18 augusti 2011 om att upphäva delen av riksintresset som omfattar Kronetorpsområdet får härmed anses vara besvarad.

Kommentar: I Plan- och bygglagen 3 kap 2 § står det "Översiktsplanen ska ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Planen ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras." I 3 kap 5 § PBL står det "Av översiktsplanen ska framgå 1. grunddragen i fråga om den avsedda användningen av mark- och vattenområden...".

Burlövs kommun är bara cirka 19 km². Kommunen vill framhålla att detaljeringsgraden i Framtidsplanen är relativt stor, att grunddragen tydligt framgår och att planen ger tydlig vägledning för kommande prövningar i detaljplaner och bygglov. Översiktsplanen visar de allmänna intressena och de enskilda intressena kommer att utredas vidare i detaljplanerna.

Burlövs kommun har jobbat med MKB:n som ett processverktyg från början och genom hela processen med framtagandet av Framtidsplanen. Exempel på detta i planen kan ses under rubriken "Huvud- och delstrukturer" på sidan 67 och framåt där berörda frågeställningar tas upp som underbyggnad inför kommunens bedömningar om var det är lämpligt att bygga. Detta har varit beslutsunderlag för framtagandet av karta med

huvudstrukturer och 4 delstrukturer på sidan 68. Under rubriken "Bebyggelseutveckling" på sidan 69 och framåt diskuteras stationsnära lägen, om kommunen ska ha en station på Simrishamnsbanan och bebyggelse i anslutning samt bebyggelseöar i odlingslandskapet. Framtidsplanen behöver läsas i sin helhet för förståelsen av valt planalternativ. Resonemang kring val av utvecklingsstrategi och miljöaspekter redogörs inte bara för i MKB:n utan genomsyrar hela dokumentet.

De olika scenarierna för bebyggelseutvecklingen presenteras i kapitlet "Stadsbebyggelse och mötesplatser" tillsammans med bedömningar av vad som kan anses vara lämpligt för bebyggelseutvecklingen. I MKB:n behandlas också scenarierna översiktligt. Efter bedömningar för varje scenario och jämförelse dem emellan av vad som anses mest lämplig markanvändning med tanke på exempelvis placering i förhållande till stationsnära läge, förtätning, jordbruksmark, utbyggnadstakt med mera har slutligen ett scenario valts; 2030-bebyggelsescenario, det vill säga det valda planalternativet. Eftersom de övriga scenarierna har valts bort på denna nivå redovisas inte ingående konsekvenser inom olika specifika sakfrågor och kompensation för varje scenario. Att redovisa sakfrågor för scenarier/alternativ som valts bort hade medfört att planen blivit ohanterbar och läsbarheten blivit lidande. Sakfrågorna har dock hela tiden varit en del av den totala arbetsprocessen. Processbilden för MKB:n och scenarierna förtydligas ytterligare i kapitlet "Miljökonsekvensbeskrivning".

Sedan utställningen har Riksantikvarieämbetet antagit en ny värdebeskrivning och avgränsning för riksintresset för kulturmiljö. I den nya beskrivningen lyfts sockerbrukets betydelse för Arlövs framväxt upp i större utsträckning än innan.

Burlövs kommun planerar för att Kronetorps gård och dess bebyggelsestruktur ska bevaras. Kopplingar till det omkringliggande öppna landskapet kommer att bevaras genom de historiska vägarna och en utökning av natur- och kulturstigen. Kommunen tänker sig Kronetorps gård som en historisk solitär i en ny bebyggelsestruktur i ett stadslandskap. Gården kan upplevas som en solitär genom att den nya omkringliggande bebyggelsen får en modern arkitektur som står i kontrast till gårdsmiljöns historiska utbredning och arkitektur.

Bullerproblematiken kommer att behandlas vidare i detaljplanearbetet för Kronetorp. Samråd och platsbesök har hållits med länsstyrelsen angående den första detaljplanen närmast gården.

Det framtida utredningsområdet för vindkraft som låg i anslutning till Simrishamnsbanan i samrådshandlingen är borttaget i utställningshandlingen (sidan 124). Det framtida utredningsområdet för vindkraft som är kvar i utställningshandlingen är i anslutning till Yttre Ringvägen. Området skulle på sikt kunna undersökas för vindkraft i och med utvecklingen av kraftverken men i dagsläget är det inte förenligt med till exempel skyddsavstånd för boende. Ställningstagandena är därför att kommunen ska verka för:

- att i dagsläget inte planera in vindkraft eftersom att möjliga områden saknas på grund av boende med mera, vilket dock kan förändras över tid.
- att all vindkraftsetablering ska prövas i detaljplan på grund av många olika markanvändningsintressen.

På grund av detta finns inte några utpekanden i markanvändningskartan.

Avseende MKN luft hänvisar Burlövs kommun till svar i samrådsredogörelsen där kommunen menar att länsstyrelsen bortser från de vinster i form av avlastning från Malmös gaturum som Framtidsplanen bidrar till. Detta sker bland annat genom pendlarstationen och utbyggnad kring stationsnära lägen, helt enligt "Reviderat åtgärdsprogram för att nå miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid i Malmö stad" (Länsstyrelserapport 2011:4). Sett till antalet körda mil och bilinnehav per invånare ligger Burlövs kommun i topp (det vill säga få körda mil och lågt bilinnehav) av alla Sveriges kommuner. Burlövs kommun bedömer att Framtidsplanen bygger vidare på dessa goda resultat. Burlövs kommun ställer sig frågande till länsstyrelsens uppfattning om att Framtidsplanen saknar riktlinjer för MKN luft. Framtidsplanen bygger uteslutande på stationsnära bebyggelse och god kollektivtrafik inklusive pendlarstation. I form av riktlinjer för halter är miljö kvalitetsnormerna för luft lagstiftning och ska därmed följas. Nuvarande ställningstagande från länsstyrelsen angående MKN luft i Malmö är mycket oprecist och kommunen har svårt att kunna utläsa vad som efterfrågas och om detta är skäligt.

Angående MKN för vatten konstaterar kommunen att länsstyrelsen är av samma uppfattning som kommunen, att förutsättningarna för att nå MKN ökar om åtgärder som exempelvis fördröjning genomförs. Burlövs kommun är medvetna om att MKN vid kommande planläggning måste beaktas i de fall en plan kan antas bidra till att en miljö kvalitetsnorm inte kan följas eller att tillståndet i en vattenförekomst försämras. Burlövs kommun har sedan utställningsskedet av Framtidsplanen avslutat arbetet med VA-plan och arbetet med dagvattenstrategi pågår. I

dessa dokument belyses frågorna delvis i större utsträckning.

Burlövs kommun instämmer med länsstyrelsen om att buller är ett stort problem. Framtidsplanen behandlar buller på flera ställen. I ställningstagandekartan i kapitlet "Trafik och annan infrastruktur" finns åtgärder presenterade för att bebyggelsen ska få bättre ljudmiljöer. I slutet av kapitlet "Miljö, risker, säkerhet och sårbarhet" finns bedömningar av buller för varje litet delområde. Bullerproblematiken är störst från statens vägar och järnvägar. Även utan plan kan statens vägar med ökad trafik göra att riktvärdena för vägtrafikbuller överskrids. Bullerproblematiken kommer vidare att hanteras i detaljplaneringen och även inom utbyggnaden av Södra stambanan och Lommabanan. Bullerutredningar med åtgärder sker redan idag i stort sett alla detaljplaner.

Beträffande risker kopplade till farligt godsled, miljöfarliga verksamheter och djurhållning saknas det inte riktlinjer för detta i Framtidsplanen - däremot är riktlinjerna givetvis inte bindande. Kan man visa på att risker, störningar med mera kan minskas eller att de generella riktlinjerna inte är tillämpbara kan det vara möjligt att göra avsteg. Framtidsplanen är vägledande, inte beslutande, i kommande prövning. Om man i en detaljplan inte kan visa att risken, som angivits i Framtidsplanen, kan bli acceptabel kan man inte bygga. Därför anges endast generella avstånd. Angående hästar och djurhållning illustrerar detta exempel på variation över tid om vad som anses acceptabel risk. Burlövs kommun kan inte se vad som skulle kunna vara missvisande med detta.

Angående översvämningsrisker kan inledningsvis poängteras att försök att ha med allt (eller mer) i markanvändningskartan har gjorts men att det blivit alldeles för rörigt och i princip otidbart även om kartan skulle förstöras. Därav de olika kartorna. Burlövs kommun är medveten om översvämningsriskerna och det vidare utredningsarbete som krävs och arbetar aktivt med frågan i ett politiskt beslutat projekt. Inom de områden som enligt planhandlingarna översvämmas vid ett 100-årsflöde från Alnarpsån kan ny bebyggelse enligt länsstyrelsen inte anses lämplig innan skyddsåtgärder har vidtagits för befintlig bebyggelse. Burlövs kommun har svårt att se hur en så generell hållning kan vara hållbar då effekterna av ny bebyggelse inte är utredd och kan variera mellan förtätningsområden. Arbeta med att utreda befintlig bebyggelse och översvämningsrisker pågår inom det politiskt beslutade projektet. Ny bebyggelse byggs så att översvämningsriskerna är acceptabla. Angående strandskydd är frågan redan beslutad av länsstyrelsen.

Burlövs kommun har bra samarbeten med grannkommunerna. Samarbeten sker bland annat inom 5 YES, strukturbild Malmö-Lund, MalmöLundregionen och olika infrastrukturprojekt. I strukturbild Malmö -Lund har exempelvis gemensamma utvecklingsstrategier tagits fram som även omfattar bostadsutvecklingen. Kommunerna har i strukturbilden tittat på var det är regionalt lämpligt att bebygga. Detta arbete är tänkt att arbetas in i kommunernas översiktsplaner vilket Burlövs kommun delvis redan har gjort.

Bebyggelseplaneringen och befolkningsutvecklingen i Burlövs kommun utgår från både det kommunala och regionala behovet och analyser kring detta. Det går inte att se Burlöv isolerat från sina grannkommuner och regionen. Burlöv tillhör sydvästra Skåne där befolkningsutvecklingen har varit som störst i Skåne. Eftersom det är stor närhet mellan kommunerna i sydvästra Skåne är bostadsmarknaden och arbetsmarknaden i många hänseenden mellankommunal. Burlövs kommun är exempelvis en inpendlingskommun för arbetande.

Bostadsbyggandet i Lomma har sedan ett antal år varit mycket omfattande, inte minst till följd av projektet Lomma Hamn. Lomma kommun har bidragit mycket till bostadsförsörjningen i regionen. Under de kommande 4-5 åren förväntas bostadsbyggande i Lomma tätort fortsatt vara mycket högt enligt Lomma kommun¹. Efter denna period har Lomma prognostiserat att färre bostäder kommer att byggas. En faktor som enligt Lomma kommun numera väger tyngre än tidigare är vad som är lämpligt byggande med hänsyn till kapacitet och utbyggnadsmöjligheter inom framför allt förskola och skola inom kommunen.

Självklart har bostadsbyggandets totala omfattning stor betydelse för befolkningsutvecklingen. Eftersom Lomma kommun har haft ett omfattande bostadsbyggande de senaste åren har också deras befolkning ökat ganska kraftigt. Skulle bostadsbyggandet komma igång runt Burlöv C och i Kronetorpsområdet i samband med att Lomma beräknar att deras bostadsbyggande kommer att minska kommer troligen befolkningsökningen att bli större i Burlöv än i Lomma.

Lunds kommun skriver i den fördjupade översiktsplanen för Brunnsberg² att planförslaget för Brunnsberg, som innehåller ett stort antal arbetsplatser, väntas innebära ökat tryck på bostadsmarknaden i Lund och dess kransorter. Detta innebär att trycket på bostäder även

väntas öka i Burlövs kommun. Lunds kommun skriver i sitt utställningsyttrande över Burlövs Framtidsplan att de är positiva till en koncentration av bebyggelsen enligt 2030-scenariot.

Burlöv ligger mitt i en storstadsregion med Malmö som närmsta granne. Malmö stad skrev i samrådsyttrandet att de välkomnar det i Framtidsplanen betonade regionala perspektivet. Malmö ställer sig också positiva till det föreslagna tillväxtscenariot då detta innebär en förstärkning av MalmöLundregionen och dess kommunöverskridande arbetsmarknad. Det råder bostadsbrist i regionen och i Burlövs Bostäders kö kommer huvuddelen av de sökande utanför Burlöv med en stor andel från Malmö.

Enligt Burlövs Bostäder står det cirka 6 000 personer i kommunens bostadskö. Cirka 33 % av de sökande kommer från Burlöv, 33 % från Malmö, 27 % från övriga Skåne och 7 % utanför Skåne. Det finns alltså ett tryck på bostäder i Burlöv inte bara från burlövsbor utan även från andra kommuner i Skåne och då särskilt från Malmö. Av de sökande är cirka 30 % mellan 20-29 år och 23 % mellan 30-39 år. Det finns en efterfråga på allt från lägenheter med 1-5 rum där den största andelen efterfrågar 2:or och 3:or. Det är framför allt 2:or och 3:or som planeras att byggas i Kronetorpsområdets första etapp. I Kronetorpsområdet eftersträvas en blandning av olika upplåtelseformer för att få ett fortsatt mångsidigt utbud av bostäder. Kommunen genom Burlövs Bostäder planerar att bygga hyresrätter i området för den första detaljplanen vid Kronetorps gård.

Burlövs kommun ställer sig frågande till länsstyrelsens uppgifter om att det idag skulle finnas en planberedskap för 1 500 bostäder i Burlöv. Kommunens uppskattning är att det idag finns planberedskap för cirka 250-300 bostäder i lagakraftvunna detaljplaner. Detta räcker inte långt för att lösa bostadsköer och trångboddhet, därför behövs på sikt fram till år 2030 ytterligare planberedskap.

Befolkningstillväxten under senare år har legat runt 1 % i Burlövs kommun. Under denna tid har byggnationen varit relativt begränsad. De senaste årens ekonomiska situation, som ligger utanför kommunens påverkan, har påverkat att byggnation uteblir och att bostadsproblemen därmed har förvärrats och skjutits på framtiden.

En befolkningsökning till över 30 000 invånare ligger utanför plantiden 2030. Burlövs kommun räknar inte med en ökning med 3 % till 2030. Över 30 000 invånare skulle kunna bli verklighet med utblick mot 2050. Anledningen till att Framtidsplanen redan nu redovisar möjligheter för en större befolkningsutveckling är att

¹ Lomma kommun (2013). Bostads- och markförsörjningsprogram för Lomma kommun 2013-2026. Godkänt av kommunstyrelsen 24 april 2013.

² Lunds kommun (2013). Fördjupning av översiktsplanen för Lund NE/BRUNNSBERG. Antagen av kommunfullmäktige 2013-12-19.

främst Kronetorpsområdet behöver få ett helhetsgrepp. Detta gäller exempelvis vägar, vattenhantering, elledning, bebyggelsestruktur och riksintresset för kulturmiljö. Länsstyrelsen har särskilt efterfrågat en planering av helheten av Kronetorpsområdet. Kronetorpsområdet tillsammans med de övriga områdena med förtätning och omvandling rymmer dock fler invånare än vad som kommunen bedömer sig klara av fram till 2030. När man börjar bygga i Kronetorpsområdet blir det allt svårare att fortsätta bedriva jordbruk mellan motorvägarna och bebyggelsen varför det är rimligt att redan nu i översiktsplanen ange att marken planeras för blandstad. Kommunen måste titta på helheten redan nu för att utvecklingen ska bli hållbar stadsbyggnadsmässigt, miljömässigt, socialt och ekonomiskt.

Burlövs kommun anser att en befolkningsutveckling på i genomsnitt cirka 2 % per år fram till runt 2030 är rimlig. De senaste åren har bostadsbyggandet varit relativt lågt och kommunen har haft en befolkningstillväxt på cirka 1 % per år. Bland annat Region Skåne anger i utvecklingsstrategin för 2030³ att ”Bostadsbyggandet har inte hängt med befolkningsökningen och det råder idag brist på bostäder i stora delar av Skåne.” Eftersom det har byggts relativt lite finns det ett uppdämt behov av nya bostäder i Burlöv liksom i hela sydvästra Skåne. Kommer bostadsbyggandet i gång de kommande åren runt bland annat Burlöv Centralstation, Åkarps station och i Kronetorpsområdet kommer det att bidra till en högre befolkningstillväxt än 1 % vilket det har varit de senaste cirka 10 åren. Burlöv måste nu vara beredd med exempelvis kommunal service och infrastruktur vilket tydligt redovisas i Framtidsplanen. Mellan åren 1964 och 1974 ökade exempelvis Burlövs befolkning med i genomsnitt 650 invånare/år med ett toppår 1965-1966 då befolkningen ökade med 1 700 invånare. Detta var väldigt kraftiga ökningarna och Burlövs kommun vill för de kommande åren begränsa ökningen till i genomsnitt cirka 400 invånare/år för att exempelvis klara den kommunala servicen.

I sydvästra Skåne bor drygt hälften av Skånes befolkning. Det är sydvästra Skåne som har haft den kraftigaste folkökningen av de fyra regiondelarna sedan slutet av 1980-talet. Inflyttningen till området har varit stor de senaste åren, från såväl övriga riket som utlandet. Inflyttarna är unga och det föds många fler barn än det avlider personer i området. Sydvästra Skåne förväntas även under Region Skånes prognosperiod 2013-2022 ha den kraftigaste folkökningen i Skåne, med många födda barn och inflyttare.⁴

3 Region Skåne (2014). *Det öppna Skåne 2030*. Skånes regionala utvecklingsstrategi 2030. Remissförslag januari 2014.

4 Region Skåne (2013). *Skånes befolkningsprognos 2013-2022*.

Den valda markanvändningen innebär att bostadsbristen och arbetslösheten kan minskas i regionen och att underlaget för kommersiell och kommunal service ökar. Med ökad befolkning, fler arbetsplatser samt mer service och kollektivtrafik har Burlöv större möjlighet att fortsätta att vara en livskraftig egen kommun även i framtiden. Burlöv vill även fortsättningsvis vara en egen kommun.

Det finns en problematik kring trångboddhet i Burlöv. Definitionen av trångboddhet är: Fler än två boende per rum, kök och ett rum oräknade, samt enpersonshushåll i ett rum och kök eller mindre. Finns samboende i hushållet reduceras rumskravet med ett rum. Burlövs kommun har statistik för cirka 50 % av hushållen när det gäller information om antalet rum och inneboende. Denna statistiskt gäller främst lägenheter, för exempelvis villor finns inte statistik för antal rum. Utifrån dessa uppgifter har översiktliga beräkningar gjorts som visar på att cirka 14 % av det totala antalet hushåll i kommunen är trångbodda och att andelen trångbodda som bor i lägenhet är 24 %. Dessa siffror indikerar att det finns ett behov inom kommunen av ett utökat antal bostäder. Även bostadskön med cirka 6 000 personer i kö visar tydligt behov av fler bostäder inom kommunen.

Burlövs kommun har bedömt det som regionalt lämpligt att planera för blandstad med bostäder i de stationsnära lägena i Burlöv.

Burlövs kommun har gjort en uppskattning av hur många arbetstillfällen som skulle kunna finnas i kommunen år 2030. För varje delområde görs uppskattningar av hur många arbetstillfällen som skulle kunna rymmas inom området. För många områden anges även byggnadshöjder och ibland även exploateringsstal. Det går i denna översiktliga planering inte att ange exakt markanspråk för verksamheter/arbetsplatser eftersom kommunen inte äger all mark och översiktsplanen inte ska gå ner på enskilda frågor utan endast allmänna. Burlövs kommun eftersträvar förtätning och att det ska bli blandstad med både arbetsplatser och bostäder. Burlöv ser det som värdefullt med denna blandning för att skapa en attraktiv kommun. Det är viktigt att inte bara kunna erbjuda bostäder utan även arbetstillfällen både för kommunen och regionen för att det ska bli hållbart både socialt och miljömässigt. Framtidsplanen framhåller Burlövs roll i regionen och att det sker en stor arbetspendling i regionen. Burlövs kommun är en inpendlingskommun med fler inpendlare än utpendlare. När antalet invånare ökar är det viktigt att det även finns möjlighet till fler jobb. Möjlighet och närhet till arbete är ofta en avgörande faktor när val av bostadsort görs. Närhet

mellan bostad och arbete har många positiva aspekter som minskade bilresor, det är tidssparande, ger en mer levande stad och är ur många hänseenden ekonomiskt. Burlöv C blir en nod med god kollektivtrafik i ryggraden mellan Malmö och Lund vilket kan göra det attraktivt för både företag och boende att etablera sig här.

Gällande vägen i område 19 så finns det redan en juridiskt gällande detaljplan från år 2000 för denna väg. Vägen behövs även av staten, Trafikverket, vid utbyggnaden av Södra stambanan. Karta över redan detaljplanelagd mark finns på sidan 59 i utställningshandlingen.

I plan- och bygglagen 2 kap 3 § står det att "Planläggning enligt denna lag ska med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden främja bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet." Bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet är enligt plan- och bygglagen ett allmänt intresse.

De särskilda skäl som föreligger för att ta jordbruksmark i anspråk för den föreslagna bebyggelsen i Burlöv är att det är mark i stationsnära lägen med en strategisk placering i tillväxtregionen Malmö-Lund. Burlöv ligger i ett storstadsområde och har två järnvägsstationer varav en kommer att bli en regional station utmed ett av Sveriges mest trafikerade kollektivtrafikstråk. Läget för ny blandstad är strategiskt bra i tillväxtregionen. Beskaffenhetsen på marken som föreslås för ny bebyggelse i Kronetorpsområdet och i Åkarp är att den ligger på över 3 m över havet och i direkt anslutning till befintlig bebyggelse och service. Översvämningsproblematik från Alnarpsån kommer sannolikt att minska i och med utbyggnaden av Södra stambanan. Marken tas i anspråk eftersom det finns ett stort behov av nya bostäder och arbetsplatser i regionen.

Av den stationsnära marken i Kronetorpsområdet är det endast cirka 50 % som idag är jordbruksmark. Jordbruk så nära bebyggelse medför en hel del problem. Kronetorps gård används inte längre som jordbruksenhet. Bonden har flyttat ut till sina ägor utanför E22:an för ett mer effektivt bruk. Burlövs kommun har gjort bedömningen att det är bättre att exploatera nära detta befintliga starka kollektivtrafikstråk och på så sätt spara jordbruksmark på andra platser som inte är lika stationsnära. Kollektivtrafiken kommer också att förstärkas i och med utbyggnaden av Södra stambanan. Intentionerna i Framtidsplanen är att bevara så mycket odlingsmark som möjligt söder om väg E22.10, mer än vad som föreslogs i den fördjupade översiktsplanen för Arlov som Framtidsplanen nu tar över. Eftersom gården inte längre

används som jordbruksenhet måste en ny användning till för att de viktiga kulturvärdena ska kunna bevaras för framtiden och så att byggnaderna inte förfaller och/eller blir föremål för skadegörelse. Gården planeras bli ett offentligt tillgängligt stadsdelscentrum i ett nytt stadslandskap.

Framtidsplanen beskriver den önskvärda etapputbyggnaden men också att det är många faktorer som spelar in i vilken ordning olika områden utvecklas. Kommunen arbetar parallellt med både området närmast Burlöv C och för en första bebyggelseutveckling kring Kronetorpsgården. På grund av att kommunen exempelvis fick pengar från Hjälpmedelsinstitutet för att genomföra en arkitekttävling närmast gården och att det nu finns en markägare som vill utveckla området och bevara gårdsmiljön har detta kommit före i tid. Runt den nya pendlarstationen är det svårt att förtäta innan staten är klar med planerna för och utbyggnaden av Södra stambanan. Kommunen planerar för att helheten ska bli så bra som möjligt och måste börja där öppningar ges. Framtidsplanen visar på helhetslösningar som kan nås till 2030 och på olika möjliga vägar dit.

Den mark som kommunen föreslår för ny bebyggelse i område 3 (Kronetorpsområdet), område 19 (östra Åkarp) samt delområde 32 (söder om väg 11 vid Stora Bernstorp) är redan planlagd i den fördjupade översiktsplanen för Arlov respektive den kommunövergripande översiktsplanen från 1998 (förklarad aktuell vid två tillfällen, 2002 och 2006). Framtidsplanen tar alltså ingen ny mark i anspråk som inte redan är planlagd i lagkraftvunna översiktsplaner eller detaljplaner. Däremot har kommunen tagit bort ett planerat utbyggnadsområde på jordbruksmark sydost om Burlövs egnahem som ligger i riksintresset för kulturmiljö. Kommunen planerar inte heller att anlägga en station inklusive stationsnära bebyggelse vid Simrishamnsbanan. Istället avsätts marken till förmån för jordbruksmark, grönstruktur och för översvämningsområden för Sege å.

Länsstyrelsen har i sitt granskningsyttrande över den nu gällande fördjupade översiktsplanen för Arlov skrivit "Länsstyrelsen anser att Fördjupad översiktsplan för Arlov är ett bra och strategiskt viktigt dokument som ger tydliga riktlinjer för Arlovs framtid. Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen planerar för markanvändningen i stationsnära läge och att man uppmärksammar den regionala betydelse som Burlövs station kommer att få när citytunneln öppnar." Länsstyrelsen skriver vidare "Med anledning av att så många människor som möjligt ska få ta del av det kollektivtrafiknära läget vid Burlövs station samt att den planerade expansionen av Krone-

torpsområdet sker på odlingsbar åkermark, förordar Länsstyrelsen att kommunen i kommande detaljplanering eftersträvar att bebyggelsen blir tät men även blandad för att på så sätt skapa förutsättningar för en levande och trygg stadsdel." Framtidsplanen som kommer att ta över den fördjupade översiktsplanen för Arlöv visar en ännu tätare bebyggelse än vad den fördjupade översiktsplanen gör.

Burlövs kommun anser att Framtidsplanen ger vägledning för kommande beslut. Riktlinjer och ställningstagande finns i redovisade kartor, texter och tabeller. Varje litet delområde är beskrivet och i slutet av kapitlet "Grönt och värdefullt" samt "Miljö, risker, säkerhet och sårbarhet" finns tabeller med vilka hänsynstaganden som måste hanteras i kommande prövningar i varje område.

På den sammanfattande markanvändningskartan sammanfogas de huvudsakliga ställningstagandena för kommunen. Varje kapitel har också ställningstagandekartor för att tydliggöra ställningstaganden för de olika ämnesområdena. Att sammanfoga precis allt i en karta hade gjort den oläsbar. De olika delområdena finns beskrivna i dokumentet. Många av dessa delområden har detaljplanestorlek och alldeles för många enskilda berörda för att göra mer detaljerade beskrivningar och tabeller än de som redan finns i Framtidsplanen. Beskrivningarna gäller tillsammans med kartmaterialet, Framtidsplanen beskriver både förtätning och önskvärd etappindelning. I PBL finns det ingen statusuppdelning mellan bindande plankarta och beskrivningar för översiktsplaner. Hänvisningar till avsnittet med områdesbeskrivningarna läggs till vid den sammanfattande ställningstagandekartan och vid kartan i kapitlet "Stadsbebyggelse och mötesplatser". Den sammanfattande markanvändningskartan anger tydligt att vattenområdena utanför Burlövs kust är naturskyddade förutom en liten del som tillhör hamnområdet. Det finns inga planer på att områdena skulle hanteras på något annat sätt.

Av Framtidsplanen framgår det på sidan 109 att mer än hälften av alla resor sker med bil. I kommunens Trafikplan finns mer ingående beskrivningar av hur fördelningen mellan olika resor ser ut idag. Framtidsplanen och Trafikplanen beskriver på många olika sätt hur kommunen avser att genomföra målet att 2/3 av alla resor ska ske till fots, cykel eller med kollektivtrafik och att andelen bilresor inte ska överstiga 1/3. Hela översiktsplanen utgår från de stationsnära lägena och att det ska vara lätt att åka kollektivtrafik istället för att ta bilen. Föreslagen bostadsutbyggnad är gjord med utgångspunkt i de stationsnära lägena där det redan finns service och

utbyggda gång- och cykelvägar. Kommunen ger förslag på prioritering av trafikslagen, nya busslinjer, gång- och cykelstråk och på hur kommunen planerar att arbeta för att påverka människors beteende genom kampanjer, utbildning och information. Burlöv arbetar med att skapa en grön, skön och trygg stadsbebyggelse som gör det attraktivt att gå och cykla och därmed uppmuntrar till detta. Kommunen är också med och finansierar utbyggnaden av Södra stambanan och andra infrastrukturprojekt som en del i målet att minska bilanvändningen.

I ett regionalt perspektiv är Kronetorpsområdet ett utbyggnadsområde mycket nära en tågstation, vilken kommer att bli en regional station med mycket tät tågtrafik. Dessutom finns det redan utbyggda gång- och cykelvägar i Kronetorpsområdet och det planeras för ett ännu tätare nät och en gång- och cykelvänlig stadsbebyggelse. Burlövs kommun ställer sig frågande till länsstyrelsens påstående om att utbyggnaden av stationsnära områden, enligt länsstyrelsens med fleras vägledning, skulle leda till ett oacceptabelt bilberoende. Att utgå från de stationsnära lägena är en huvudstrategi inom länsstyrelsens och regionens arbete. Bara för att området inte är absolut närmast är det inte långt bort, det ligger inom 1,5 km från den blivande regionala stationen vilket är inom vad som definieras som stationsnära enligt länsstyrelsen med fleras vägledning. Burlövs kommun anser inte att ordningen av utbyggnaden skulle bidra till ett bilberoende. Kronetorpsområdet ligger inte avskilt från Arlövs bebyggelse och infrastruktur, det är redan idag stor närhet både visuellt och fysiskt. Självklart kommer kopplingarna stärkas mot Burlöv C när Kronetorpsområdet utvecklas och byggs ut. Angående att närheten till motorvägarna är ett problem, så beskrivs det i Framtidsplanen och att tillgängligheten till de samma är relativt låg från delar av bebyggelsen. Se vidare resonemang nedan där MKN luft diskuteras.

Burlövs kommun anser att de förändringar som föreslås i Framtidsplanen är lämpliga och möjliga även om projekten för Lommabanan och Simrishamnsbanan kommer i ett senare skede. Burlövs kommun föreslår ingen ny station på Simrishamnsbanan och inte heller ny bostadsbebyggelse i denna delen av kommunen. Arlövs station på Lommabanan kommer inte som det ser ut i dagsläget att bli aktuell i den första etappen. Arlövs station kan bli möjlig i en andra etapp för Lommabanan. Burlöv ser positivt på att Arlövs station blir utbyggd i etapp 2. Arlöv har redan idag Burlövs station och busstrafik som kollektivtrafikförsörjer orten.

Angående tilläggsyttrandet från länsstyrelsen om utökandet av riksintresset för kulturmiljö, där även centrala

delar av Arlov numer ingår, bedöms Framtidsplanen inte innebära betydande miljöpåverkan. Detta med stöd av länstyrelsens yttrande: ”Länstyrelsen anser, utifrån den översiktliga detaljeringsnivå som redovisas i översiktsplanen, att de värden som utgör motiven till utpekandet av riksintresset går att förena med föreslagen förtätning inom den utökade delen.”

Framtidsplanen har uppdaterats utifrån den nya motivering och uttrycket för riksintresset.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap avstår från att yttra sig i ärendet.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket avstår från att lämna synpunkter.

Region Skåne

Region Skåne anser som helhet att Framtidsplanen för Burlövs kommun tar ett bra helhetsgrepp kring kommunens framtida utveckling med utgångspunkt från en analys av Burlövs roll i regionen och den övergripande ambitionen att skapa ett långsiktigt hållbart samhälle.

Kommunen tar i sin framtidsplan ett brett grepp som med tydlig utgångspunkt från människorna i kommunen visar hur kommunen kan utvecklas till en attraktiv kommun att bo och verka i. Människorna och näringslivet ges en central plats i framtidsplanens visions- och målbildsbeskrivningar, vilket är mycket positivt enligt Region Skåne. I det långsiktiga planeringsarbetet beskrivs hur nya mötesplatser ska bidra till en dynamisk utveckling och hur näringslivets behov får beaktas i omvandlingen av verksamhetsområden till mer blandade miljöer.

Framtidsplanen bygger enligt Region Skåne på en vällovlig ambition att förändra fördelningen mellan transportslagen i riktning mot ett minskat bilanvändande och ökat cyklande respektive kollektivtrafikresande. Region Skåne skriver att när det gäller resonemanget kring supercykelvägar redovisar Burlövs kommun bitvis en annan föredragen sträckning än vad som förespråkas i Trafikverkets förstudie. Region Skåne vill erinra om vikten av att berörda parter när en samsyn och vill i detta sammanhang hänvisa till det material som har tagits fram i Interreg-projektet Öresundsregionen som cykelregion. I detta sammanhang bör särskilt nämnas rapporten Cykelexpressrutter - en kunskapsöversyn och förslag till definition.

Framtidsplanen föreslår en utveckling av stads- och regionbusstrafiken och regiontågtrafiken för att ge förutsättningar för ett ökat kollektivtrafikresande. Utöver vad som framfördes i samrådsskedet, vill Region Skåne kommentera följande kring föreslagna linjedragningar:

- Linje Q från Ö hamnen i Malmö är en förlängning av befintlig linje 35, vilket är en rimlig planeringsambition. Sydöstra Arlov har dock redan annan kollektivtrafik. Region Skånes uppfattning är att en förlängning av linje 35 i grundalternativet bör ha en sträckning till Burlöv C via Arlovsvägen, Tågarpsvägen och Arlovs station.
- Planerad Pågatågtrafik på Lommabanan får eventuellt en station vid Rinneback, vilket då ersätter behovet av bussmatning av Arlov C via linje 133 (och en förlängd linje 35).
- Linje X är i praktiken dagens linje 132. Denna kommer om några år att gå via motorvägen mellan Malmö och Lomma, varvid den föreslagna sträckningen av linje X inte kommer att bli aktuell. En ambition att kollektivtrafikförsörja relationen Burlöv C-Lomma-Bjärred bör företrädesvis diskuteras genom en ny eventuell linje som utgår från Burlöv C.
- Det är möjligt att dra linje 130 inom Burlöv C, men det kräver en rationell körväg för att inte drabba genomresande, t ex mellan Åkarp och Malmö, alltför mycket.

Region Skåne vill lyfta fram vikten av en kontinuerlig dialog i den fortsatta planeringen mellan kommunen och Region Skåne som kollektivtrafikhuvudman för att identifiera de långsiktigt bästa lösningarna.

Region Skåne framförde i samrådsyttrandet att det vore önskvärt med en beskrivning av vilka konsekvenser som värmeböljor kan få, samt erbjöd sig att bidra med underlag. De urbana värmeöarna kommer till exempel att öka i omfattning till följd av den ökande stadsbyggnad som Framtidsplanen föreslår, men det finns konkreta insatser som kan medverka till att begränsa denna effekt. I Klimatsamverkan Skånes projekt Handlingsplan för värmeböljor finns mer kunskap i ämnet.

Region Skåne finner det positivt att kulturarvsaspekter och kulturella värden kommer att beaktas vid en eventuell exploatering av Kronetorpsområdet. Tillsammans med ett intressant fokus på ungas kulturutövande, med potentiella mötesplatser såsom graffiti vägg, temapark, kreativt aktivitetscentrum, och utbyggnad till kulturskola, finns här en grogrund för en positiv social, kulturell och ekonomisk utveckling, som har förutsättningar att öka kommunens attraktivitet. Mötesplatser och gränsöverskridande arbete kan även bidra till att

medvetandegöra och öka innovation utifrån ett näringslivsperspektiv anser Region Skåne.

Kommentar: Trafikverket har inte presenterat någon slutlig sträckning av supercykelvägen eller snabbcykelstråket som det nu kallas. Kommunen föredrar att cykelvägen ligger på nordvästra sidan i Åkarp. Det passar enligt Trafikverket bra i och med att en serviceväg planeras mellan Hjärup och Åkarp på denna sida vilket de skrev i sitt samrådsyttrande till Framtidsplanen. Trafikverket har i sitt utställningsyttrande inte tagit upp snabbcykelstråket eller att kommunens önskade sträckning inte stämmer överens med deras planer. Arbetet med supercykelvägen fortsätter med Trafikverket, Region Skåne och grannkommunerna. Kommunen har också tillsammans med Trafikverket Region Syd, Region Skåne, Malmö stad, Staffanstorps kommun och Lunds kommun skrivit under en avsiktsförklaring för snabbcykelvägen och för förbättrade cykelförbindelser på stråket Malmö-Arlöv-Åkarp-Hjärup-Lund.

Som planeringen för Lommabanan ser ut i dagsläget kommer Burlövs kommun inte att få någon station i Arlöv i den första etappen varför det är viktigt att det finns bra bussförbindelser. Burlövs kommun kallar den kommande tågstationen på Lommabanan Arlövs station (tidigare Rinneback) och den blivande pendlarstationen på Södra stambanan Burlöv C. Vid eventuella indragningar av busslinjer när tågtrafiken utökas är det enligt Burlövs kommun viktigt att beakta resmönstren, tillgänglighet, målpunkter med mera. Burlövs kommun anser att det är fel att ta bort bussförbindelser innan persontågen på Lommabanan börjar stanna i Arlöv. Vidare anser kommunen att när bussarna tas bort ska de utan kostnad för kommunen ersättas med tåg. När busslinjer tas bort och ersätts med tåg förlorar kommunen viss lokaltrafik med lokala busshållplatser som finns idag vilket måste beaktas. Bussarna kan koppla samman fler hållplatser och målpunkter som inte järnvägstrafiken har möjlighet till. Detta går förlorat om alla bussar tas bort när tågstationen tillkommer vilket är oacceptabelt.

Burlövs kommun anser att det är av stor vikt att det finns bra kollektivtrafikförbindelser även till målpunkter inom de mindre orterna, mellan de mindre orterna och inte bara snabbförbindelser in till Malmö och Lund. Burlövs kommun fortsätter gärna dialogen med Skånetrafiken för att kollektivtrafikförsörja relationen Burlöv C-Lomma-Bjärred och Burlöv-Staffanstorps.

Utvecklingen runt Burlöv Centralstation och Burlöv Center är något som kommunen kommer att arbeta vidare med ihop med markägare, sakägare och intressenter. I

detta arbete kommer rationella körvägar för kollektivtrafiken att undersökas vidare. Burlövs kommun ser positivt på att Skånetrafiken anger det som möjligt att dra linje 130 till Burlöv C.

Burlövs kommun håller med om att det är av stor vikt med en kontinuerlig dialog mellan kommunen och Skånetrafiken i den fortsatta planeringen. Kartan över busslinjerna i översiktsplanen visar funktionen och platser som kommunen vill binda samman men givetvis kan då olika kombinationer av linjer eller alternativa namn fungera utmärkt.

Klimat och temperaturökningar finns beskrivet under rubriken "Klimat" på sidan 163. Konsekvenser och hälsoeffekter av ett varmare klimat och värmeböljor finns beskrivet på sidan 167 i utställningshandlingen.

Burlövs kommun ser stor potential i att utveckla mötesplatser.

Räddningstjänsten Syd

Räddningstjänsten Syd har tagit del av insända handlingar och bedömer att potentiella riskkällor och sårbarheter, som kan påverka Burlövs kommun, är analyserade på ett genomarbetat sätt. I framtida planarbeten är det viktigt att tidigt i processen studera eventuella risker så att dessa kan beaktas och implementeras i planbestämmelserna. Därför är det enligt Räddningstjänsten Syd viktigt att risk- och sårbarhetsarbetet som är framtaget i framtidsplanen används som grund i framtida planarbete inom kommunen.

När riskerna i samband med farligt gods har studerats i framtidsplanen har huvudsakligen riktlinjerna i RIKTSAM använts. För att frånga de skyddsavstånd mellan bebyggelse och farligt godsstråk som anges i RIKTSAM krävs det enligt Räddningstjänsten Syd att detaljerade riskanalyser görs i planprocessen för att utreda om riskreducerande åtgärder krävs. Förslagsvis tas övergripande riskanalyser fram för de olika farligt godsstråken för att slippa enskilda analyser i varje detaljplan. Hur eventuella riskreducerande åtgärder samspelar med andra intressen, som krävs för att bygga en hållbar kommun, ska beaktas i planprocessen anser Räddningstjänsten Syd.

Räddningstjänsten Syd rekommenderar att man tar del av de riskanalyser/riskutredningar som finns för de verksamheter som kan påverka framtida exploatering i kommunen. På så vis får man tidigt vetskap om vilka förutsättningar som gäller vilket underlättar utvecklingen av kommunen.

Avslutningsvis ser Räddningstjänsten Syd positivt till Burlöv kommuns visioner och bistår gärna med kunskap så att kommunen utvecklas på ett säkert och hållbart sätt.

Kommentar: Risk- och sårbarhetsarbetet i Framtidsplanen kommer att ligga till grund för kommande detaljplaner. En övergripande riskanalys för farligt godsstråken är gjord inom ramen för FÖP Arlov, vilken utvidgats till hela kommunen i Framtidsplanen. Det är denna som redovisas i karta. Ska dessa skyddsavstånd frångås i till exempel detaljplanen krävs vidare analyser, enligt Framtidsplanen.

Burlöv ser positivt på ett fortsatt samarbete för att kommunen ska utvecklas säkert och hållbart.

Statens geotekniska institut

Statens geotekniska institut (SGI) har tidigare till länsstyrelsen lämnat yttrande, daterat 2012-12-03, på samrådshandlingen. SGI konstaterar där att konsekvenser av klimatförändringar, framtida havsnivåhöjningar och risker för kusterosion belyses tillfredsställande.

När det gäller risk för ras och skred konstateras i planhandlingarna att riskerna är små till följd av det platta landskapet. SGI påpekade i sitt tidigare yttrande att det finns anledning att beakta förutsättningarna för ras och skred i anslutning till de vattendrag som finns i kommunen och tillse att tillräckligt avstånd finns till bebyggelse och samhällsviktig verksamhet. I samrådsredogörelsen kommenteras detta med att risker längs vattendrag ska ritas in i ställningstagandekartor. Sådan kartredovisning saknas med avseende på ras och skred anser SGI. Utställningshandlingen redovisar en överskådlig och bra matris med riskfaktorer för olika delområden inom kommunen. Matrisen saknar dock risk för ras och skred vilket den bör kompletteras med enligt SGI.

Sammanfattningsvis har SGI inga invändningar mot förslag till översiktsplan för Burlövs kommun under förutsättning att ovanstående kommentarer beaktas.

Kommentar: Ras och skred läggs till i tabell och tabelltext i antagandehandlingen under riskmatrisen i slutet av kapitlet "Miljö, risker, säkerhet och sårbarhet".

Sveriges geologiska undersökning

Sveriges geologiska undersökning (SGU) tycker att det är positivt att kommunen har beaktat deras synpunkter angående radon och klimatförändringar i utställnings-

handlingen. De noterar att Burlövs kommun inte anser att frågan om naturgrus är en översiktsplanfråga och vill framföra att SGU i denna fråga står fast vid sitt tidigare yttrande.

Tillväxtverket

Tillväxtverket avstår från att yttra sig.

Trafikverket

Trafikverket har lämnat synpunkter i samrådsskedet, de synpunkter de lämnar nu gäller i första hand nya uppgifter som tillkommit i utställningshandlingarna.

På sida 120 har kommunen tagit ställning till att inte verka för 2 extra busskörfält på E22 men istället tycker kommunen att satsningar ska göras på tågtrafiken. Trafikverket vill informera om att det görs en åtgärdsvalsstudie som kommer analysera stråket Malmö-Lund, där kommunen deltar och där denna fråga kommer behandlas. Med denna anledning tycker Trafikverket att kommunen inte kan ta ställning innan studien är klar.

Kommunen lyfter också Staffanstorps framtida planer att knyta Hjärup till motorvägen genom att föreslå en ny trafikplats på E22 från Hjärup. Förslaget finns varken med i nuvarande transportsplan 2010-2021 eller framtida plan 2014-2025. Trafikverket är generellt negativa till ytterligare trafikplatser på denna del av E22 eftersom det påverkar kapacitet och framkomlighet för den långväga trafiken, godstrafiken och kollektivtrafiken (detta enligt ställningstagandet från Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för Västkuststråket).

När det gäller plankorsningsåtgärdsförslag i planen som påverkar statens vägar eller järnvägar ska kommunen ta kontakt med Trafikverket innan de genomförs. Dessa förslag kan innebära att avtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket om båda parter är överens om att åtgärden behövs.

I planen föreslås bullerskärmar längs E6, E22, E20 och Simrishamnsbanan. Trafikverket bygger nya bullerskärmar när de bygger nytt eller gör väsentliga ombyggnader. Om kommunen väljer att exploatera nära befintliga infrastruktur är det enligt Trafikverket kommunen och exploatören som ansvarar och bekostar eventuella bullerskärmar. Trafikverket kommer inte att bygga bullerskärmar längs befintliga vägar och järnvägar även om trafiken kan ha ökat något, de gör dock kontinuerliga punktinsatser för de fastigheter som har höga bullernivåer.

Trafikverket anser att det är mycket viktigt att Burlövs station ska kunna fungera som den pendlarstation i tågsystemet som det är tänkt enligt avtal mellan kommunen, Region Skåne och Trafikverket. Detta kräver att kommunen möjliggör goda parkeringsmöjligheter i nära anslutning till stationen enligt Trafikverket.

Kommentar: På sidan 120 behandlas frågan om en eventuell utökning av bussfält på E22:an. Burlövs kommun är positiv till busstrafik mellan Malmö och Lund som kompletterar tågtrafiken och som använder de befintliga vägnäten. Bussfiler på E22:an bör utredas vidare och att åtgärderna i så stor utsträckning som möjligt ska kunna rymmas inom befintliga vägområden. Burlövs kommuns ställningstaganden (sidan 134) är att kommunen ska verka för:

- att undvika ytterligare infrastruktur på odlingsmark, barriärer och bullerkällor genom att bland annat inte avsätta mark i markanvändningskarta för yttre godsspår och breddning av motorvägarna.
- att delta aktivt i frågor och samarbeten gällande eventuella yttre godsspår och breddning av motorvägar för att värna Burlövs, men också regionens, intressen.

Burlövs kommun lyfter planerna om kopplingar från Hjärup till motorvägarna eftersom kommunen vill minska genomfartstrafik på det mindre vägnätet som exempelvis Lundavägen genom kommunen. Det är viktigt att så mycket som möjligt av genomfartstrafiken går på det övergripande vägnätet och leds till detta så effektivt som möjligt.

En del av plankorsningsåtgärdsförslagen diskuteras och förhandlas vidare mellan kommunen och Trafikverket i projektet för utbyggnaden av Södra stambanan. När övriga projekt blir aktuella kommer självklart kontakt att tas med Trafikverket. Kommunen avvaktar även åtgärdsvalsstudien för Malmö-Lund när det gäller de statliga vägarna.

Eftersom det framför allt är från de statliga vägarna och järnvägarna som det bullrar mest är det viktigt att det finns bullerskydd vid dessa för att skydda de boende och verksamma i Burlöv. Många hus har varit befintliga när infrastrukturen har byggts. Utmed exempelvis Lommabanen kommer det att bli väsentliga förändringar med en stor ökning av gods och ny persontrafik och också på sikt en ny station i Arlov. Därför bör bullerskydd finnas utmed banan. Burlövs kommun vidhåller att Trafikverket är väghållare och därför ansvarig för ökat trafikbuller och för att skydda omgivningarna.

Burlövs kommun håller med Trafikverket om att det är mycket viktigt att Burlöv Centralstation ska kunna fungera som en pendlarstation. Under rubriken "Regionala stationsområden" står det bland annat "Den nya pendlarstationen i Burlöv kommer också att förutsätta att det finns goda parkeringsplatser för både cyklar och bilar i anslutning till stationen. Ett parkeringshus med pendlarparkeringar för bilister och cyklister planeras i anslutning till stationen. Cykelparkeringen måste ligga närmast på-/avstigning från perrongerna för att fungera". Det finns även en beskrivning under rubriken "Parkering". Burlövs kommun verkar för att så många som möjligt ska gå, cykla och åka kollektivtrafik till pendlarstationen vilket skulle kunna minska behovet av pendlarparkeringar för bilar. Burlövs kommun vill att Skånetrafiken ska leda in bussarna till Burlöv C.

Kommunalförbund

VA SYD

I samrådsredogörelsen återges VA SYD:s tidigare yttrande och hur deras synpunkter beaktats eller inarbetats i utställningsförslaget. Detta har från VA SYD:s synvinkel gjorts på ett bra sätt och de har därav inget ytterligare att erinra mot förslaget.

Kommuner

Bromölla kommun

Bromölla kommun lämnar ingen erinran mot upprättat förslag till Framtidsplan för Burlövs kommun.

Kävlinge kommun

Kävlinge kommun anser det positivt med den ambitiöst producerade översiktplanen Burlöv har framställt. Det är viktigt med bred förankring i visionsbyggande. Det är enligt Kävlinge kommun utfört med ett spännande upplägg av arkitektävlingar för att redogöra potentialen i olika delar av kommunen.

Kävlinge kommun ser positivt på att de mellankommunala perspektiven belyses, exempelvis IT-sammanslagning, personaladministration, Lommabanans framtid och snabbcykelbana Malmö-Lund.

Kävlinge kommun anser det positivt att MalmöLundregionens gemensamma visionsarbete blir en del i utvecklingsplanen för Burlöv. Det är viktigt då prioriteringar påpekas utifrån att kunna motivera den utvecklingsmöjlighet som presenteras i detta samarbete för Burlövs kommun. Det förtydligas enligt Kävlinge kommun av redogörelsen av det dagsaktuella efter-

frågade bostadsbehovet relaterat en framtida positiv utveckling. Det vill säga att en inspirerande redogörelse framförs med olika tillväxtscenarier som ger en inriktning: fram till 2030, (förtäta och bygg i kollektivtrafiknära läge, kommunens olika centrum Åkarp, Burlöv samt Arlov ska stå för tillväxtplatserna). Trovärdigheten i genomförbarheten framställs styrkt i visionsberättelsen med en bakgrund i framtagandet av Burlövs ÖP anser Kävlinge kommun. Dialogen har varit viktig och den sociala hållbarheten framhålls viktig, detta åskådliggörs bland annat via ett förtydligt arbete med barnperspektivet samt att kommunen ska erbjuda både arbetsplatser och boendemöjligheter.

Markanvändningskartan visar de stora dragen tydligt för utvecklingen av kommunens mark- och vattenområden men blir lite svårtolkad då det gäller fördelningen av de olika resonemang av blandade bebyggelseytologier som beskrivs i dokumentet enligt Kävlinge kommun.

Kävlinge kommun är tveksam till slutsatsen angående ställningstagandet som presenteras för ett avståndstagande till ett yttre godsspår. Motiveringen att ett yttre godsspår medför en ökad trafikering av tåg och därmed en ökad belastning i fråga om bullerspridning. Ett yttre godsspår kompletterar hela kedjan av tågtrafik och skulle innebära en förbättring för övriga kommuner som får en lättnad gällande bullerspridning i tätortsnära lägen anser Kävlinge kommun. En generell inställning för hållbar utveckling bör enligt Kävlinge kommun i dagens läge vara enad i Skåne för en utökning av järnvägstrafikering och avlastning av transportsektorn, biltrafiken utsläppen, etcetera och därmed vara en bärande länk i den hållbara utvecklingen, miljömålen god bebyggd miljö, etcetera.

Kommentar: Att dela in den blandade bebyggelsen i markanvändningskartan för varje litet delområde skulle göra kartan mer svårläst. Mer ingående beskrivningar för varje delområde finns inne i dokumentet under rubriken "Bebyggelseområden". Varje kapitel har också olika temakartor som avslutas med ställningstagandekartor/markanvändningskartor som gäller just de kapitelämnen. Hänvisningar till avsnittet "Bebyggelseområden" där områdesbeskrivningarna finns läggs till vid den sammanfattande ställningstagandekartan för markanvändningen och ställningstagandekartan i kapitlet "Stadsbebyggelse och mötesplatser".

Enligt Region Skånes "Godsstrategi för Skåne - Remissutgåva 2013-06-12" har ett yttre godsspår liten strukturell betydelse. Region Skåne redogör för att ökad

järnvägstransport kan leda till ett allt större behov av uppställningsplatser i väntan på en ledig tågkanal via Öresundsförbindelsen. Därmed behövs ökad kapacitet för rangering och uppställning vid Malmö godsbangård. Eftersom denna lediga kanal behöver börja vid Malmö godsbangård förefaller det enligt Region Skåne inte vara kapacitetsmässigt motiverat med ett yttre godsspår förbi Malmö. Region Skåne skriver vidare "Stora investeringar i ny järnvägsanslutning till Malmö Hamn och ett eventuellt yttre godsspår kan starkt ifrågasättas utifrån ett längre tidsperspektiv med en framtida HH-förbindelse eftersom kapacitetsbehovet för godståg i sydvästra Skåne torde minska betydligt. En alternativ möjlighet att hantera ökande godstågtrafik är att tillskapa bangårdskapacitet i norra Skåne. Detta skulle avlasta Malmö godsbangård och möjliggöra en effektivare användning av spår och mark i Malmöområdet."

Region Skåne, Trafikverket och länsstyrelsen har inte kommenterat yttre godsspår i sina utställningsyttranden eller angivit att markreservat för detta bör läggas in i Burlövs kommun.

På sidan 134 finns ställningstagandet att Burlövs kommun ska verka för att delta aktivt i frågor och samarbeten gällande eventuella yttre godsspår och breddning av motorvägar för att värna Burlövs, men också regionens, intressen.

Lomma kommun

Lomma kommun anser att det är mycket olyckligt att Burlövs kommun i sin Framtidsplan anser det som olämpligt att bygga ett yttre godsspår som ansluter till stambanan i Burlövs kommun. Planeringen av ett yttre godsspår är en viktig mellankommunal fråga som blir ännu mer angelägen i och med den förväntade ökningen av godstrafiken när tunneln genom Hallandsåsen öppnas enligt Lomma kommun. På sikt är ett yttre godsspår en viktig del i planeringen för att minska godstrafikens negativa påverkan i en mindre ort som Lomma men även i större städer som Lund och Malmö.

I avsnittet om Framtidens kollektivtrafik har en alternativ färdväg för regionbusslinje 133 ritats in där ett förslag till ny sträckning går som en slinga genom Arlov för att angöra vid en framtida Burlöv C. Lomma kommun menar att en sådan omläggning inte tjänar de resenärer som använder sig av linje 133 för att snabbt kunna resa mellan Lomma/Alnarp och Malmö, främst då Malmö central. Linje 133 ska på intet sätt utvecklas till att bli en lokalbuss inne i Arlov, något som skulle utöka restiden på ett sätt som dagens resenärer skulle

uppleva som mycket negativt enligt Lomma kommun. Lomma kommun anser att den överhängande risken är att man istället väljer bilen. Samma resonemang gäller för det framtida högklassiga busstråk längs med kusten som planeras från Löddeköpinge via Bjärred och Lomma mot Malmö. Att leda den linjen, i Framtidsplanen kallad X, via Burlövs station skulle enligt Lomma kommun kullkasta intentionen på en snabb och direkt busslinje längs kusten. De anser att det är av yttersta vikt att bussen när den lämnar Lomma, tar den snabbaste och genaste vägen in mot Malmö.

Klimatförändringens risker är mycket väl hanterade och överlag har vattenfrågorna lyfts fram på ett tydligare sätt enligt Lomma kommun. Dock saknas fortfarande Lommabukten i vissa avsnitt ("Grönt och värdefullt", "Miljö, risker, säkerhet och sårbarhet" samt MKB:n) och såväl konsekvenser som möjliga åtgärder för att minska påverkan av övergödande ämnen. Bukten har måttlig ekologisk status i vattendirektivets statusklassning på grund av den övergödningens problematik som finns här. Även om Burlöv har en kort kuststräcka så är Lommabukten recipient för en stor del av det vatten som kommer från kommunens områden. Detta kunde tydliggöras anser Lomma kommun.

Kommentar: Utställningshandlingen har inte ändrats gentemot samrådshandlingen avseende att det inte finns något markreservat för ett eventuellt yttre godsspår. Enligt Region Skånes "Godsstrategi för Skåne - Remissutgåva 2013-06-12" har ett yttre godsspår liten strukturell betydelse. Region Skåne redogör för att ökad järnvägstransport kan leda till ett allt större behov av uppställningsplatser i väntan på en ledig tågkanal via Öresundsförbindelsen. Därmed behövs ökad kapacitet för rangering och uppställning vid Malmö godsbangård. Eftersom denna lediga kanal behöver börja vid Malmö godsbangård förefaller det enligt Region Skåne inte vara kapacitetsmässigt motiverat med ett yttre godsspår förbi Malmö. Region Skåne skriver vidare "Stora investeringar i ny järnvägsanslutning till Malmö Hamn och ett eventuellt yttre godsspår kan starkt ifrågasättas utifrån ett längre tidsperspektiv med en framtida HH-förbindelse eftersom kapacitetsbehovet för godståg i sydvästra Skåne torde minska betydligt. En alternativ möjlighet att hantera ökande godstågstrafik är att tillskapa bangårdskapacitet i norra Skåne. Detta skulle avlasta Malmö godsbangård och möjliggöra en effektivare användning av spår och mark i Malmöområdet." Region Skåne, Trafikverket och Länsstyrelsen har inte kommenterat yttre godsspår i sina utställningsyttranden eller angivit att markreservat för detta bör läggas in i Burlövs kommun.

På sidan 134 finns ställningstagandet att Burlövs kommun ska verka för att deltaga aktivt i frågor och samarbeten gällande eventuella yttre godsspår och breddning av motorvägar för att värna Burlövs, men också regionens, intressen.

Kollektivtrafikförbindelserna mellan Lomma och Burlöv är idag (2013) ganska begränsade. Förslaget med den nya sträckningen för buss 133 är tänkt att stärka kopplingarna mellan Lomma och Arlöv. Detta skulle vara positivt för exempelvis arbetspendlingen till Arlövs företagsby och för besökare till Burlöv Center. Den nya dragningen skulle ge Lomma och Alnarp en direktförbindelse till Burlöv C. Både Pågatåg och Öresundståg kommer att stanna vid Burlöv C vilket innebär att lommabor inte skulle behöva åka in till Malmö (eller Lund) för att ta tåg vidare söder eller norr ut. Förslaget är lagt med utgångspunkt att det ska minska andelen biltrafik och ge möjlighet för lommaborna att komma till Burlöv C med pendlarstationen utan att behöva åka bil. Samma resonemang gäller förslaget med busslinjen kallad X mellan Löddeköpinge och Malmö. Förutom att det ska finnas bra och snabba förbindelser till Malmö är det viktigt att koppla ihop de mindre orterna med kollektivtrafik då alla inte har målpunkter i Malmö.

Lommabukten finns beskriven på en rad olika ställen i Framtidsplanen. I kapitlet "Grönt och värdefullt" finns Lommabukten bland annat beskriven under rubriken "Natura 2000 och naturreservat" och "Vatten". I slutet av detta kapitel finns ställningstagandekarta och ställningstaganden och konsekvenser för Lommabukten gällande exempelvis riksintresse för kustzon, Natura 2000, naturreservatet och strandskydd. Vid beskrivningarna av åarna står det att Kalineån och Alnarpsån mynnar ut i Öresund och Lommabukten. Det står också att framför allt Alnarpsån och Sege å är viktiga recipienter för dagvattnet. I kapitlet "Miljö, risker, säkerhet och sårbarhet" finns Lommabukten beskriven under rubriken "Vatten" enligt följande: "Burlövs kommun är en kustkommun. Kuststräckan är ytterst liten men väldigt värdefull ur ekologisk synvinkel och är därför skyddad både genom reservats- och Natura-2000-bestämmelser. Lommabukten bedöms ha måttlig ekologisk status och god kemisk status. Den bedöms ha risk att inte nå god ekologisk status till år 2015."

Övergödningens problematiken finns också beskriven i Framtidsplanen, bland annat i kapitlet "Miljökonsekvensbeskrivning". Föreslagna åtgärder för att förbättra vattenkvaliteten i Lommabukten är bland annat att Sege å pekas ut som grönområde utan station på Simrishamnbanan och stationsnära bebyggelse vilket medför

att skyddszonerna för markavrinning kommer att öka samtidigt som plats kan ges till renande våtmark/dammområden och meandering.

Lunds kommun

När Lunds kommun tog del av Framtidsplan för Burlövs kommun under samrådsskedet lämnades den övergripande synpunkten att planerna för Burlövs utveckling och ny stadsbebyggelse i stationsnära läge bedömdes som ambitiösa och positiva samt att Framtidsplanen har en regionalt ansvarsfull inriktning. Utställningshandlingen av Framtidsplanen visar samma intentioner vilket gör att Lunds kommun vidhåller dessa övergripande synpunkter.

I Framtidsplanen vill Burlöv ta tillvara på sitt tillgängliga läge centralt i MalmöLundregionen genom att med effektiv markanvändning ge plats för bostäder och arbetsplatser vilket kan stärka hela regionens utveckling och attraktionskraft. I planen finns ett tydligt regionalt och kommunöverskridande perspektiv vilket är nödvändigt med tanke på Burlövs läge i regionen. I utställningshandlingen av Framtidsplanen förstärks detta perspektiv genom att hänvisa till arbetet som pågår med strukturbild MalmöLund, ett mellankommunalt projekt som drivs av Malmö och Lund och som undersöker potentialen i det storstadsområde som Malmö, Lund, Burlöv, Staffanstorp och Lomma tillsammans utgör. Lunds kommun uppskattar att projektet ses stärka Framtidsplanens regionala perspektiv.

Planerna för Burlöv C som en regional järnvägsstation och ett centrum och bytespunkt för fler än bara Burlövsbor är ett exempel på hur planeringen i Burlöv kan bidra för invånare och verksamma även utanför kommungränsen och därmed bidra till att skapa ett hållbart regionalt system, både socialt, ekologiskt och ekonomiskt anser Lunds kommun.

Huvudstrukturen för markanvändningen och dess inriktning gör Framtidsplanen tydlig enligt Lunds kommun. Det gör det lätt för kommuner och andra aktörer i regionen att ta del av Burlövs övergripande strategier. Det är positivt att Burlöv vill värna och utveckla rekreationsområden över kommungränsen anser Lunds kommun.

I samrådsskedet gjordes följande tillägg till Stadsbyggnadskontorets synpunkter av byggnadsnämnden i Lund. ”Lunds byggnadsnämnd har förhoppningen att Burlövs kommun i större utsträckning kan undanta jordbruksmarken från exploatering då den odlingsbara marken kommer få en allt viktigare roll för framtidens

livsmedelsförsörjning. Vi förordar att riksintresset för kulturmiljö bevaras och beaktas.”

I utställningshandlingen har ett av utbyggnadsscenarioerna, 2030-scenariot, tydliggjorts som planens ställningstagande. Det innebär att en mindre andel jordbruksmark exploateras jämfört med det max-scenario som också togs fram för Framtidsplanen. Lunds kommun är positiv till en koncentration av bebyggelsen enligt 2030-scenariot. Då Burlöv ser en utbyggnadstakt där hälften av planens beredskap kan byggas fram till 2030 uppmuntrar Lunds kommun Burlöv till en tät bebyggelse stationsnära där så mycket jordbruksmark som möjligt kan sparas. Dialogen med markägare och andra intressenter blir en avgörande fråga för genomförande av Burlövs Framtidsplan.

Inom infrastrukturområdet ser Lunds kommun positivt på att Burlöv i Framtidsplanen arbetar för en 4-spårsutbyggnad av Södra stambanan och förhåller sig positivt till en utbyggnad av Simrishamnsbanan genom kommunen.

Vad gäller godstransporter anser Burlöv att ett yttre godsspår bedöms som mycket olämpligt att bygga med dagens kunskap. Liksom i samrådsskedet vill Lunds kommun lyfta att ett yttre godsspår kan på lång sikt bli en viktig pusselbit för att minska godstransporternas negativa påverkan i såväl Malmö, Lunds, Burlövs, Lomma och Staffanstorps kommun. Det kan t ex förbättra möjligheterna att genomföra den stationsnära stadsbebyggelsen i Arlöv och Åkarp enligt Lunds kommun. Även om godstransporter fortsätter gå genom Arlöv och Åkarp till Malmö hamn kan ett yttre godsspår avlasta både Lommabanan och Södra stambanan vad gäller transporter via bland annat Öresundsbron och Trelleborgs hamn. En framtida förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör kan enligt Lunds kommun inte tas för givet, då varken finansiering som nya godsspår genom Själland är säkerställt. Även om en HH-förbindelse kommer till stånd så kommer mycket godstågstrafik att gå igenom sydvästra Skåne, t ex via Trelleborg. Därför är det reserivat för yttre godsspår, som både Lund, Malmö, Lomma och Staffanstorp redovisar i sina översiktsplaner, ett viktigt ställningstagande för framtiden enligt Lunds kommun. Denna fråga bör diskuteras vidare i regionala sammanhang.

I samrådsskedet lyfte Lunds kommun den idé som lagts fram (av Malmö stad, Lunds kommun, Skånetrafiken och Trafikverket) om att utöka E22 med ett bussfält i vardera riktningen för att på så sätt förbättra pendlingsmöjligheterna mellan Malmö och Lund. Bur-

lov svarar med att bedöma att en sådan åtgärd innebär allt får stora ingrepp genom att ta jordbruksmark i anspråk samt öka bullernivåerna. Lunds kommun vill framhäva att den studie som tagits fram visar på att ytterligare bussfält kan till stora delar tillkomma inom befintligt vägområde samt att den framtida förväntade trafikökningen innebär en ökad framkomlighet för busstrafik men knappast för biltrafik. Lunds kommun håller dock med Burlöv om att åtgärden behöver utredas ytterligare.

Kommentar: 2030-bebyggelsescenariot som översiktsplanen förespråkar tar mindre jordbruksmark i anspråk än maxscenariot. Riksintresset för kulturmiljö kommer att vara kvar i Kronetorpsområdet och har utökats till att även omfatta stora delar av Arlov. Kronetorps gård kommer att skyddas i detaljplan. Burlövs kommun arbetar mycket för att skapa stationsnära tät bebyggelse och har dialog med både markägare och andra intressenter för att kunna förverkliga Framtidsplanen.

Enligt Region Skånes "Godsstrategi för Skåne - Remissutgåva 2013-06-12" har ett yttre godsspår liten strukturell betydelse. Region Skåne redogör för att ökad järnvägstransport kan leda till ett allt större behov av uppställningsplatser i väntan på en ledig tågkanal via Öresundsförbindelsen. Därmed behövs ökad kapacitet för rangering och uppställning vid Malmö godsbangård. Eftersom denna lediga kanal behöver börja vid Malmö godsbangård förefaller det enligt Region Skåne inte vara kapacitetsmässigt motiverat med ett yttre godsspår förbi Malmö. Region Skåne skriver vidare "Stora investeringar i ny järnvägsanslutning till Malmö Hamn och ett eventuellt yttre godsspår kan starkt ifrågasättas utifrån ett längre tidsperspektiv med en framtida HH-förbindelse eftersom kapacitetsbehovet för godståg i sydvästra Skåne torde minska betydligt. En alternativ möjlighet att hantera ökande godstågstrafik är att tillskapa bangårdskapacitet i norra Skåne. Detta skulle avlasta Malmö godsbangård och möjliggöra en effektivare användning av spår och mark i Malmöområdet."

Region Skåne, Trafikverket och Länsstyrelsen har inte kommenterat yttre godsspår i sina utställningsyttranden eller angivit att markreservat för detta bör läggas in i Burlövs kommun.

På sidan 120 behandlas frågan om en eventuell utökning av bussfält på E22:an. Burlövs kommun är positiv till busstrafik mellan Malmö och Lund som kompletterar tågtrafiken och som använder de befintliga vägnäten. Bussfiler på E22:an bör utredas vidare och att åtgärderna i så stor utsträckning som möjligt ska kunna

rymmas inom befintliga vägområden. På sidan 134 finns ställningstagandet att Burlövs kommun ska verka för att deltaga aktivt i frågor och samarbeten gällande eventuella yttre godsspår och breddning av motorvägar för att värna Burlövs, men också regionens, intressen. Burlövs kommun ska verka för att undvika ytterligare infrastruktur på odlingsmark, barriärer och bullerkällor genom att bland annat inte avsätta mark i markanvändningskarta för yttre godsspår och breddning av motorvägarna.

Malmö stad

Malmö stad hänvisar till synpunkterna i tidigare yttrande i ärendet.

Staffanstorps kommun

Staffanstorps kommun har inte något att erinra mot förslaget till ny översiktsplan för Burlövs kommun.

Svedala kommun

Svedala kommun har inte några synpunkter på översiktsplanen för Burlövs kommun.

Kommunala nämnder

Miljö- och byggnämnden

Miljö- och byggnämnden tillstyrker Framtidsplanen. Miljö- och byggnämnden redovisar nämndens synpunkter från samrådsskedet och hur dessa tagits hänsyn till i utställningsförslaget. Nämnden anser att deras synpunkter har beaktats eller att nämnden har möjlighet att påverka i samråd vid framtida detaljplaneprojekt för frågor som inte i detalj behandlas i översiktsplanen.

Tekniska nämnden

Tekniska nämnden tillstyrker Framtidsplanen.

Intresseorganisationer, föreningar och politiska partier

Karstorps villaförening

Karstorps villaförening har med stort intresse tagit del av den reviderade upplagan av "Framtidsplan för Burlövs kommun". De uppskattar den reviderade planen och att den har reviderats för att ta hänsyn till samrådet för ett år sedan. Under samrådet lämnade villaföreningen en del synpunkter på den då föreliggande planen samt på den separata Trafikplanen. Föreningen uppskattar de svar som de har fått i Samrådsredogö-

relsen och de justeringar som därmed har gjorts nu i Framtidsplanen.

Föreningen uppskattar det mesta som finns i den reviderade planen. De skulle dock vilja framföra ytterligare synpunkter på några punkter i planen som har bäring på de boende inom deras område:

1. Föreningen kan förstå önskemålet om att få ett bra befolkningsunderlag nära Åkarps station. De ser det dock som angeläget att en förtätning av bebyggelsen sker med försiktighet. Det är viktigt att bevara och utveckla grönområdena kring järnvägen. Det gäller nu särskilt när övertäckningen av järnvägen ger möjlighet att knyta ihop grönområden norr och söder om järnvägen enligt föreningen. Övertäckningen av järnvägen bör ge möjlighet att skapa ett parkområde som binder samman områdena nordöst och sydväst om järnvägen. Villaföreningen tycket att förslaget om att utveckla Alnarpsån är positivt.

2. Föreningen uppskattar att även kommunen anser att det är angeläget att bevara och utveckla den gamla järnvägsstationen. De kommer att be sina medlemmar om förslag på hur stationen skall kunna användas i framtiden. De återkommer därför i denna fråga.

3. I sitt yttrande förra året framförde föreningen: ”Framtidsplanen nämner en önskvärd förtätning också inom Svanetorps- och Karstorpssområdena på grund av deras närhet till stationen. Vi ställer oss dock lite frågande till vad detta skulle kunna innebära. Det kan dock bli positivt med fler servicefunktioner inom områdena.”

I svaret i Samrådsredogörelsen sägs:

”Ska en förtätning ske i Svanetorps- och Karstorpssområdena behöver detaljplanerna ändras. Genom detta kan också större möjlighet ges till fler servicefunktioner. Förtätning kan innebära att man ger möjlighet till högre bebyggelse, att man bygger mellan befintlig bebyggelse eller att om något hus behöver rivras kan det ge plats för något högre hus. Tillägg görs i beskrivningen för området att eventuell förtätning ska ske med försiktighet.”

Föreningen uppskattar att en eventuell förtätning ska ske med försiktighet. De ställer sig dock fortsatt tveksamma till en förtätning. Om inte avsikten är att riva befintliga villor så finns inom Svanetorps- och Karstorpssområdena i stort ingen tillgänglig mark för ny bebyggelse utan att inkräkta på befintliga grönområden enligt föreningen. Redan idag finns begränsat

med grönytor och det är viktigt att dessa kan bevaras. Föreningen saknar i Framtidsplanen i avsnittet ”Grönt och värdefullt” skrivningar om vikten att bevara till exempel naturområdet ”Sibirien”, parkområdet kring Svanetorps gård med dess gravhögar samt grönområdet i anslutning till Svanetorpsskolan. Det senare är det enda större grönområdet och det är enligt föreningen flitigt utnyttjat som fritidsaktiviteter och som samlingsplats för områdets boende. Samtidigt att området behålls öppet för dess närhet till gravhögar.

4. Avsnittet om ”Fritid, utbildning, arbete och social hållbarhet” borde innehålla skrivningar om målsättningar när det gäller tillgänglighet för lekplatser anser föreningen. Inom Karstorpssområdet råder idag brist på fungerande lekplatser. På senare tid har ett större antal barnfamiljer flyttat in, och det är av vikt att lekplatser finns i tillräcklig omfattning såväl för de minsta som de lite större skriver föreningen.

5. Föreningen uppskattar att det föreslås att en gång- och cykelväg har lagts in utefter hela Gränsvägen och Alnarpsvägen.

6. Föreningen uppskattar förslaget att bygga en cykelväg längs med Svanetorpsvägen mot Lomma.

7. Föreningen uppskattar att kommunen inte önskar någon ny motorvägskorsning på E6:an mellan Åkarp och Lomma och att Gränsvägen inte skall tillåtas bli en genomfartsväg för fordon från till exempel Hjärup till E6:an.

8. Föreningen är fortsatt skeptiska till att koppla ihop stationsvägen och Gränsvägen eftersom det kommer att öka biltrafiken precis utanför dagis- och skolområdet längs med Stationsvägen. Om detta trots allt genomförs bör vägen enligt föreningen förses med fysiska hinder som tvingar fram krypfart för biltrafiken.

Karstorpss villaförening ser fram emot den slutliga Framtidsplanen och de hoppas att ovanstående synpunkter då har kunnat beaktas i den.

Kommentar: Förslaget att förtäta runt Åkarps station skulle ge möjlighet för fler människor att bo stationsnära och minska behovet att ta jordbruksmark i anspråk. Att uppföra lägenheter skulle också ge möjlighet för åkarpsbor att bo kvar i orten om man exempelvis vill flytta från sin villa till en mindre lägenhet. Vid eventuella förtätningar behöver stor hänsyn tas till omgivningen och vid framtagandet av de nya detaljplanerna kommer möjlighet att yttra sig ges. Tanken är att övertäckningen

över järnvägen ska binda samman Åkarps norra och södra delar på ett starkare sätt. Framtidsplanen beskriver bland annat utvecklingen av grönstrukturen i anslutning till stationsområdet och övertäckningen på sidorna 48-49.

Både Karstorpsparken, ”Sibirien” och Svanetorpsparken finns utmärkta som gröna platser i ställningstagandekartan i kapitlet ”Grönt och värdefullt” på sidan 52 och i den sammanfattande ställningstagandekartan för markanvändningen på sidan 23. Parkerna planeras alltså att bevaras. Gravhögar är fornlämningar som skyddas av kulturminneslagen. Kommunen arbetar med en separat handlingsplan för lekplatserna. I denna plan tittar man på vilka lekplatser som ska vara kvar, eventuellt tas bort och var och när upprustningar ska ske. Lekplatserna ska vara säkra och uppfylla gängse normer och regler samt vara tillgänglighetsanpassade.

Trafikverket har inte heller framfört några planer på att Gränsvägen skulle kunna fungera som genomfartsväg.

Som beskrevs i samrådsredogörelsen så är tanken med att koppla ihop Stationsvägen och Gränsvägens förlängning att det skulle ge en bättre tillgänglighet till stationen och det skulle inte bli lika långa omvägar till stationen från andra delar av Åkarp. Kopplingen ger även bättre tillgänglighet till skolområdet. Gränsvägens förlängning till Dalslundsvägen och Lundavägen kommer att byggas ut i och med ombyggnationen av Södra stambanan. Kopplingen till Stationsvägen bedöms i dagsläget inte tillkomma förrän området planeras för nya bostäder. Det ska inte vara inbjudande för endast genomfartstrafik. Självklart kommer säkerhetsaspekterna vara viktiga för utformningen av vägen och för hastighetsanpassningen.

Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd

Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd har yttrat sig i tidigare skede över Framtidsplanen. De vidhåller de tidigare framförda synpunkterna men vill framföra att den nu reviderade utgåvan av Framtidsplanen har förbättrats. Detta mycket tack vare de synpunkter som kommit in under samrådsskedet och som tagits i beaktande och nu inarbetats i planen.

Företag

E.ON

E.ON har inte några ytterligare synpunkter att framföra gällande den utställda översiktsplanen utöver det som bolaget tidigare framfört i samrådsskedet. Detta

framförs på uppdrag av följande dotterbolag; E.ON Elnät Sverige AB, E.ON Gas Sverige AB, E.ON Värme Sverige AB samt E.ON Wind Sweden AB.

GERP Burlöv Center AB

Först vill GERP Burlöv Center AB (GERP) åter igen betona, efter genomläsning av förslaget till framtidsplan, att den är väldokumenterad. Ett bra arbete som kommer att vara en bra vägvisare för kommunen inte bara fram till 2030. Under perioden från och med samrådsyttrandet och detta yttrande har GERP och Burlövs kommun haft enskilda träffar där de framfört ytterligare synpunkter. GERP är inte heller denna gång benägna att gå in i detalj i så många frågor utan kommer att beröra några som berör deras fastigheten mest. Framtidsplanens syfte är ju att vara just vägvisare och vara inspirationskälla för framtida utveckling där GERP självklart vill vara med och bidra till människors vardagsliv. GERP säger sig vara så naiva och tror att om de bidrar till detta kommer det att ge det bästa resultatet även för dem.

De frågor GERP särskilt vill kommentera är;

- Burlöv Center i sig
- Staden kring Burlöv Center
- Tillgänglighet, vägar och parkering.
- Tågstationen, stationstorget
- Bebyggelse runt Burlöv Center
- Bebyggelse på parkeringen

Burlöv Center i sig

Burlövs kommun skriver att målbilden är att; ”För att utnyttja det pendlarstationsnära läget och göra det attraktivt föreslås tät, blandad miljömässigt hållbar stad med personintensiva utåtriktade verksamheter, bostäder och citykänsla närmast runt Burlövs C”. Detta uppskattar naturligtvis vi och stödjer fullt ut skriver GERP.

GERP skrev tidigare vilket de vidhåller att; ”Precis som ni skriver ”finns det stora förutsättningar att skapa innerstads- och citykänsla i Burlöv Centers närhet”. Ni skriver vidare ”Detta bedöms ge en attraktiv och hållbar framtidsutveckling som hela kommunen kan dra nytta av.” Vi håller med om detta men självklart måste allt göras med noggrannhet och försiktighet. Varje investerad krona måste leva på egna meriter oavsett om det är kommunen eller GERP som investerar. GERP Burlöv Center AB vill vara med i utvecklingen både på kort och lång sikt, att alltid värna om det investerade kapitalet och att även nyinvestera och utveckla dolda värden”.

Staden kring Burlöv Center

GERP skrev tidigare vilket de vidhåller att; ”Den alldeles avgörande faktorn för att åstadkomma den ändring i samhällsstrukturen som målas upp som visionen i Framtidsplanen är att skapa de trivsamma rummen, rätt skala, ett samhälle i ett plan samt en långsiktighet. Likaså gäller det att inte vara rädd att planera bort gamla felaktiga beslut.

Vi vill också betona vikten av att gaturummen och torgrummen inte blir för breda och stora, rekommendabelt är max 11-12 m för gator gör situationen optimal för detaljhandeln och livet i övrigt. Gör torgutformningar mindre än vad som känns rätt. Då får vi det gatuliv vi önskar i Burlöv där befolkningsunderlaget inte är det starkaste ur ett densitetsperspektiv. För att ytterligare förbättra förutsättningarna för att skapa framtidens stad bör alla planskillnader tas bort. Som konsekvens av detta bör alla viadukter i möjligaste mån byggas bort och alla höjdnivåer nivelleras ut så att alla byggnader möter marken och vardagslivet koncentreras till ett plan, dvs. markplanet. Detta är en förutsättning för att mötet, vardagslivet med handeln i markplanet skall fungera i framtiden”.

GERP stödjer kommunens syn på Burlöv centrum's möjlighet att vara en stark mötesplats i kommunen. Detta befästs med ”Burlöv Centrum kan, rätt utformat, bli hela kommunens och alla kommuninnevänares gemensamma mötesplats”.

GERP stödjer även tankarna kring ”Bebyggelsen bör utformas och ändras så att den vänder sig ut mot och stödjer centrum som representerar invånarnas gemensamma vardagsrum och kommunens ansikte utåt.”

Tillgänglighet, vägar och parkering

GERP skrev tidigare vilket de vidhåller att; ”Av största betydelse för en handelsplats av den karaktären som utgörs av Burlöv Center är tillgängligheten. Den näst största betydelsen är också tillgängligheten och därefter kommer innehållet. Det är den nakna sanningen för en handelsplats som både har en lokal och en regional prägel. Precis som ni beskriver har Burlöv Center en attraktionskraft som vida överstiger den lokala marknaden och som därmed utgör grunden till det handelsindex kommunen har det vill säga ett stort inflöde. Detta har skapats beroende på de tre faktorerna ovan, god infrastruktur, goda infartsmöjligheter och en generös parkering.

Det är av största vikt att dessa faktorer inte påverkas negativt varför vi vill påtala vikten av att i fortsatt-

ningen ha en kreativ, interaktiv dialog i den fortsatta utvecklingen så att kommunens vision om utveckling kan bli verklighet samtidigt som förutsättningarna för Burlöv Centers tillgänglighet inte försämras. Vi vill därför inte idag kritisera era ideer i illustrationen kring Burlöv Center utan samtidigt som vi reserverar oss för lösningarna vill vara öppna för era framtida ideer under strikta ekonomiska analyser.

Vi ser självklart mycket positivt på den nya järnvägsstationen Burlöv Centrum för den spårbundna trafiken. Vi ser också positivt på om planeringen av busstrafiken”.

Till detta vill GERP nu tillägga att för att skapa stads-karaktär måste en öppen struktur med god tillgänglighet i kvarterstrukturen åstadkommas. Det vill säga anser GERP det inte lämpligt med gator med ensartade trafikslag såsom bussgator med flera. Alla ska vara välkomnade, transporter, rörelsehindrade, taxi, buss, bil, cykel samt gångtrafikanter.

Tågstationen, stationstorget

GERP skrev tidigare vilket de vidhåller att; ”Utformningen i planen bör i första hand stärka stråket (rörelsen och siktlinjer) från stationen via StationsTorget, Kulturhus, annan service och fram till Burlöv Center. Ett starkt stråk som binder samman kollektivtrafiken med de centrala delarna stärker Burlövs Centrum. Platsbildningen utanför stationen får inte stoppa personflödet för tidigt utan skall sprida rörelsen/strömmen av människor vidare.”

I övrigt som tillägg, för att torg ska upplevas trygga bör det vara befolkade. Inom planområdet bör det därför inte finnas allt för många definierade torg utöver ett antal lämpliga platsbildningar anser GERP.

Bebyggelse runt Burlöv Center

Planen beskriver stora ambitioner kring förvandling och förändring av samhället i stort. GERP sympatiserar med detta under förutsättning att tillgängligheten bibehålls till Burlöv Center så att Burlöv Center kan fortsätta vara den energipunkt som kommunen fortsättningsvis vill ha. GERP bedömer detta som fullt möjligt med hänsyn taget till vad de tidigare nämnt om tillgänglighet och nämner i bebyggelse på parkeringen. När det gäller bebyggelsen kring stationstorget är GERP intresserade av att exploatera dessa byggrätter tillsammans med kommunen så att investeringen blir så rätt som möjligt för att skapa rätt utbud och säkerställa kvaliteten i bebyggelse och lokalutbud. GERP föreslår att dessa frågor samlas upp i den framtida

dialogen där planens framtida lösning ger underlag för eventuella lösningar. Här förutsätter GERP en nära dialog i det framtida detaljplanarbetet.

GERP ser det som självklart att områdena kring stationen, Lundavägen samt Kronetorpsvägen exploateras först i nyss nämnda ordning. Dessa områden är relativt enkla att exploatera utan direkta hinder. Vi anser därför att vi tillsammans kan starta detaljplanarbetet med dessa områden så snart förutsättningarna för detta finns, däribland att Framtidsplanen blir beslutad.

GERP kan även vara intresserade av att exploatera andra byggrätter i Burlöv Centers närmaste omgivning.

Bebyggelse på parkeringen

Framtidsplanen utvisar en god framtida vision om att skapa ett samhälle kring Burlöv Center av stadskarakter. Denna illustration visar inte hur en ny parkeringslösning för Burlöv Center skall se ut efter att bebyggelsen är uppförd. Vi förstår att detta är en framtidsvision men vill ändå framföra ett stort frågetecken för denna lösning. Den nuvarande parkeringslösningen är självklart förutsättning för Burlöv Centers fortvarighet. Vi kan därför i dagsläget vare sig vidimera eller refusera detta förslag förrän kommunen framöver visar oss en godtagbar teknisk/ekonomisk lösning på detta.

GERP ser fram emot den fortsatta dialogen för Burlöv Centrums utveckling.

Kommentar: Att utveckla området runt Burlöv Center och järnvägsstationen kommer självklart att kräva fler detaljstudier och ske med både stadsmässig och ekonomisk noggrannhet. Stor vikt kommer att läggas på utformningen av gaturum, torg och kvarter för att skapa en vacker och trivsamt stadsdel. Som även GERP nämner är det viktigt med väl definierade rum som är befolkade och känns trygga, vilket också är strävan i Framtidsplanen. Mått och dimensioner för gator och torg kommer att vara en del för det fortsatta arbetet. Framtidsplanen beskriver bland annat utformningen av gator och torg i kapitlet ”Stadsbebyggelse och mötesplatser”.

Planskillnader kommer att krävas för gatorna som ska korsa järnvägarna och motorvägarna. I övrigt önskar kommunen liksom GERP en omvandling av Lundavägen och Kronetorpsvägen och för områdena i anslutning för att skapa bättre, mer stadsmässiga gatu- och stadsrum i ett plan; markplan. Dessutom förordas sammanhängande gatunät framför säckgator för god tillgänglighet för alla.

Burlövs kommun håller med om att tillgängligheten är en viktig faktor för Burlöv C och centret. Kommunens ambition är att andelen biltrafik ska minska till förmån för kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Detta bedöms dock med alla nya invånare och arbetsplatser inte att minska biltrafiken totalt, bara andelen som färdas med bil. Tågtrafiken kommer att utökas till Burlöv C och förhoppningen är att även bussarna ska stanna här. Detta kommer att ge ypperliga förutsättningar för att komma till Burlöv Center med kollektivtrafik. Cykelförbindelserna hit är också goda och de kommer även att förbättras. Förtäta Burlöv Centers parkering med bebyggelse kommer självklart parkeringsmöjligheterna att behöva ses över. Kommunen arbetar självklart vidare tillsammans med Burlöv Center i dessa frågor. Det planeras även för ett parkeringshus i och med att Burlöv C ska bli en pendlarstation. Parkering finns bland annat beskrivet på sidan 121 i Framtidsplanen.

Utformningen mellan Burlöv C och Burlöv Center är något som det kommer att arbetas vidare med tillsammans med markägarna. Burlövs kommun ser det också som viktigt att det kommande torget ska vara befolkat och upplevas som tryggt och att det ska vara väl definierade småskaliga platser i kvarterstrukturens markplan.

Burlövs kommun ser positivt på den fortsatta dialogen och samarbetet med GERP Burlöv Center AB för utvecklingen av Burlöv Centrum.

Svenska Kraftnät

I Burlövs kommun har Svenska Kraftnät tre 400 kV-ledningar som utgår från station Sege. Svenska Kraftnät vill förtydliga att de i dagsläget inte har några planer på att gräva ner de tre 400 kV-ledningarna de har som går igenom Burlövs kommun.

Svenska Kraftnät önskar ta del av framtida bygglov och detaljplaner som rör det området där deras kraftledningar går.

Svenska Kraftnät vill också informera om att de på kommunens begäran kostnadsfritt tar fram platspecifika magnetfältsberäkningar.

Så länge deras rekommendationer beaktas och planering och projektering sker i samarbete med Svenska Kraftnät, har de inga invändningar mot aktuell översiktsplan.

För ytterligare information rörande Svenska Kraftnäts framtida planer för stamnätet för el hänvisar de till Perspektivplan 2025. Detta dokument finns publicerat

via deras hemsida:

[http://www.svk.se/Global/02 Press Info/Pdf/20i.so42Q-Perspektivplan202f.pdf](http://www.svk.se/Global/02%20Press%20Info/Pdf/20i.so42Q-Perspektivplan202f.pdf)

Kommentar: Svenska Kraftnät finns med på kommunens sändlista för detaljplaner och får planerna om de är berörda.

Sydvatten

Sydvatten har inget att erinra.

Sysav

Sysav tackar för möjligheten att lämna synpunkter på förslaget till översiktsplan för Burlövs kommun. Sysav vill framföra följande synpunkter på förslaget till översiktsplanen:

Skyddsavstånd

Sysav påpekade i remissvaret till Samrådshandling 120927 att planen redogör för verksamheter inom Burlövs kommun där speciella skyddsavstånd och riskhänsyn gäller. Sysav välkomnar att det framgår av kommunens kommentar i samrådsredogörelsen att ”skyddsavstånd läggs till på Spillepeng, 500 meter enligt ”Bättre plats för arbete”. Sysav menar dock att detta minimiavstånd inte är tillräckligt och vill istället förorda ett skyddsavstånd om 700 meter.

Fortsatt verksamhet på Spillepengs avfallsanläggning

Sysav påpekade i remissvaret till Samrådshandling 120927 att enligt ”Sysavs bedömning kommer Spillepengs avfallsanläggning även fortsättningsvis ingå som en central del i bolagets verksamhet. Då det i princip är omöjligt att finna alternativ till denna plats anser Sysav att det är av största vikt att bolaget hushåller med ytorna inom anläggningen så denna kan fortsätta vara en betydande del av bolagets verksamhet. Med stor sannolikhet kommer det att bedrivs avfallsrelaterad verksamhet på anläggningen så länge som det kommer att finnas krav på att omhänderta avfall från samhället.

Spillepengs fritidsområde utgör en del av Burlövs kommuns grönområden. I översiktsplanen redogörs för att avfallsverksamheten i området på sikt kommer att avvecklas och vad som skall ske när så skett. För området har en ny detaljplan antagits som bland annat fastlägger att avfallsverksamhet i området kommer att fortgå till minst 2040-2050, vilket är ungefär så långt fram i tiden som man kan överblicka för närvarande.”

Av föreliggande utställningshandling framgår det att Sysav bedömer att avfallsupplaget på Spillepeng

kommer att räcka till 2040-2050. Men det står också att Sysav före 2025 skall fastställa tidpunkten för när avfallsverksamheten ska vara avslutad och området omvandlat till rekreationsområde”, med hänvisning till Detaljplan för Spillepeng, Arlövs 22:188 m fl i Burlöv, Lomma och Malmö kommuner, Skåne län.

Sysav kan däremot inte se att det framgår av nämnda detaljplan att Sysav före 2025 skall fastställa tidpunkten för när avfallsverksamheten ska vara avslutad och området omvandlat till rekreationsområde.

Ovan nämnda detaljplan syftar till att möjliggöra för fortsatt verksamhet inom avfallsanläggningen vid Spillepeng vilket innebär att tidpunkten för omvandling av området till fritidsområde skjuts framåt i tiden. Sysav bedömer idag att avfallsupplaget kommer att räcka till 2040-2050. Detta framgår även i nämnda detaljplan.

Kommentar: I detaljplanen står inget om att längre skyddsavstånd skulle krävas. Däremot står att närmaste boende finns på drygt 500 m. Skyddsavstånden är allmänna råd enligt ”Bättre plats för arbete”. Burlövs kommun anser det inte rimligt att utöka skyddsavståndet till anläggningen. Framtidsplanen planerar dock inga bostäder närmare än cirka 600 m från anläggningen.

I ”Genomförandebeskrivning” för Detaljplan för Spillepeng, Arlövs 22:188 m fl i Burlöv, Lomma och Malmö kommuner, Skåne län står det på sidan 4 att ”Sysav ska före 2025 fastställa tidpunkten för när avfallsverksamheten ska vara avslutad och området omvandlat till rekreationsområde.”

Privatpersoner

██████████
██████████ undrar om inte den gröna oasen vid Kronetorps gård blir förstörd med nya bostadshus, restauranger med mera.

Likaså undrar ██████████ verkligen om pendlarparkeringen är så nyttig med tanke på all koloxid + andra avgaser som kommer att släppas ut. I alla reportage så skyl-ler de ju på oss människor menar ██████████ ██████████ undrar hur kommunen tänker i denna fråga. Är luften så bra i Burlövs kommun så en pendlarstation spelar mindre roll undrar ██████████

Kommentar: Kronetorps gård och park kommer att bevaras och skyddas i kommande detaljplan. Bonden som ägde gården har sålt och flyttat och husen behöver därför en ny användning, annars står de och förfaller. Gården

har haft en viktig roll i jordbrukssammanhang och därför planerar kommunen att den ska få en fortsatt viktig roll men nu som stadsdelscentrum i den nya stadsdelen Kronetorp.

Burlövs kommun har en relativt bra luftkvalitet och utför kontinuerliga luftmätningar. Pendlarstationens huvudsyfte är att människor ska åka tåg istället för bil. Det är inte heller nödvändigt att pendla till stationen med bil. Kommunen planerar för ännu bättre cykelvägar i framtiden och har en kontinuerligt dialog med Skånetrafiken om att bussarna bör gå till pendlarstationen; Burlöv C. Pendlarstationen förväntas vidare även avlasta områden till exempel i Malmö där det är betydligt sämre luftkvalitet.

att igår gick tiden ut för att ha möjlighet att inkomma med synpunkter på den nya framtidsplanen/översiktsplanen. beskriver att de var några grannar som för ett par veckor sedan gick till biblioteket i Arlov för att ta del av vad de trodde en utställning om detta. Intryckt i ett hörn till höger om entrén stod en vikskärm med en karta. Nedanför låg två låneexemplar, tjocka som en gammaldags telefonkatalog som beskrev planen i detalj. De har också varit inne på hemsidan och bläddrat igenom planen där. De kan konstatera att den nya planen finns där detaljerat beskrivet i text och bild. ställer sig frågande till hur många burlövsbor som har tid och möjlighet att sitta i timmar med texten på hemsidan framför sig eller på en stol och läsa låneexet där?

Det är många kommuninvånare som känner stort engagemang i hur framtidsplanen i kommunen ser ut och vill vara delaktig och kunna påverka den. skriver att det handlar inte om ett "allmänt intresse" utan om att det är och har varit så mycket problem i kommunen att de är nödsakade att lägga så mycket av sin tid som är möjligt på detta. Men de är inte anställda av kommunen att sätta sig in i alla dessa frågor, utan får använda sin fritid för att läsa och förstå skriver De som bor och lever här vill varken drabbas av ogenomtänkta åtgärder eller att fler misstag ska begås.

1. Efter att tagit del av "utställningen" på biblioteket, de två låne-exen och hemsidan undrar de, är det så här planavdelningen i Burlövs kommun vill kommunicera med kommuninvånarna?

2. Finns det ingen ambition att försöka nå så många som möjligt i kommunen?

3. Planen behöver presenteras på ett mer överskådligt och begripligt vis för människor som inte sysslar med detta som yrke. Detta är en demokratifråga.

4. Planen behöver ha längre tid för att kommuniceras ut bättre till kommuninvånarna.

5. Planen behöver presenteras i en mer lättillgängligt version som alla kommuninvånare bör få i sina brevlådor. Med hänvisning till planen i sin helhet på bibliotek/hemsida.

Kommentar: Burlövs kommun ser mycket positivt på att många burlövsbor känner stort engagemang i hur Framtidsplanen ser ut och vill vara delaktiga och kunna påverka den.

Planeringsavdelningen har arbetat mycket för att kommunicera med invånarna. Framtidsplanen har tidigare varit på samråd under tre månader, mellan den 17 oktober 2012 — 17 januari 2013. Syftet med samrådet är att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Samrådet annonserades i Sydsvenska, Skånskan, på kommunens hemsida och anslagstavla.

Samrådsmöten för "Framtidplan för Burlövs kommun", den nya översiktsplanen, hölls den 6 november i Dalslunds skolans aula i Åkarp samt den 8 november 2012 i Stora Sessionssalen i Medborgarhuset i Arlov.

Under samrådstiden har Framtidsplanen och information om samrådet funnits på kommunens hemsida, biblioteket i Arlov och Åkarp samt i Medborgarhusets entré.

Alla kommunens invånare och företag har fått information om Framtidsplanen i brevlådan genom Burlövstidningen. I ett specialnummer presenterades huvuddragen i planen i ett mer lättillgängligt sammandrag samt vad som hände under samrådstiden och hur man skulle gå tillväga för att yttra sig. Det finns även en sammanfattning i början av Framtidsplanen för den som inte har möjlighet att läsa hela dokumentet. I innehållsförteckningen kan man även se om det är något speciellt ämne man är intresserad av.

Tjänstemän från Planeringsavdelningen har varit och informerat om Framtidsplanen på Trafikverkets samrådsmöten för projektet Flackarp-Arlov, fyra spår i Arlov den 9 oktober och i Alnarp den 11 oktober 2012. På mötet i Arlov kom cirka 45 personer och på mötet i Alnarp som hölls för Åkarp kom cirka 135 personer.

På Burlöv Center har information om Framtidsplanen funnits uppsatt på en av pelarna i varuhuset där många människor rör sig. Vid pelaren har blädderexemplar av Framtidsplanen varit tillgängliga samt att fyrsidiga folddrar med mer lättillgänglig kortare text på svenska och engelska har funnits att ta med sig.

Tjänstemän från Planeringsavdelningen har vid tre tillfällen, 12, 13 och 20 november 2012, stått på Burlöv Center och informerat och svarat på frågor om Framtidsplan för Burlövs kommun.

Den 6 november 2012 arrangerade Planeringsavdelningen tillsammans med Ung NU, ett projekt som drevs av ABF MittSkåne, en ungdomsworkshop. Ungdomsworkshopen hölls i Medborgarhuset i Arlöv. Ungdomar från årskurs 8 och lärare från Vårboskolan i Arlöv och Stora Dalslundskolan i Åkarp deltog i workshopen. Tillsammans med representanter från Ung NU, politiker och tjänstemän från olika förvaltningar diskuterades Burlövs framtid.

Representanter från Planeringsavdelningen har också exempelvis varit på besök i en klass 2. Eleverna diskuterade bland annat målorden för kommunen. I inledningen till Framtidsplanen finns ett kollage av barnteckningar som illustrerar texten "En spännande framtid!". Planchefen har under samrådet haft dialog och genomgång av Framtidsplanen med alla politiska partier och intresseföreningar inom till exempel näringslivet som har så önskat.

Samrådet och inkomna yttranden och svar på dessa redovisas i "Samrådsredogörelse - Framtidsplan för Burlövs kommun 130919" som finns tillgänglig på kommunens hemsida.

Samrådet och de inkomna yttrandena har legat till grund för fasen efter samrådet som i Plan- och bygglagen kallas utställning. Utställningen har varat i två månader, under tiden 3 oktober - 5 december 2013. Detta har annonserats i Sydsvenska, Skånskan, på kommunens hemsida och anslagstavla. Under utställningstiden har möjlighet funnits att se hur samrådsyttrandena har bemöts och vilka eventuella ändringar eller förtydliganden dessa har bidragit till. Det har vidare funnits möjlighet att återigen lämna skriftliga synpunkter på Framtidsplanen under utställningstiden.

Under utställningstiden har förslaget funnits tillgängligt på Medborgarhuset och biblioteket i Arlöv samt på biblioteket och Møllegården kultur i Åkarp. Framtidsplanen och samrådsredogörelsen finns även på kommunens

hemsida. Även under denna fas har information om Framtidsplanen funnits uppsatt på en av pelarna i Burlöv Center där även blädderexemplar har funnits.

Den 4 och 7 november 2013 var tjänstemän från Burlövs planeringsavdelning på Burlöv Center mellan klockan 17-19 för att ge möjlighet till dialog och svara på frågor. Möjlighet att ställa frågor har även gets den 8 och 14 november klockan 10-12 på Arlövs bibliotek samt den 14 och 20 november klockan 14-16 på Møllegården kultur i Åkarp.

Ambitionen har varit att nå så många som möjligt i kommunen. Att ta fram en översiktsplan är en lång process som påbörjades våren 2011 och under denna tid har många tillfällen gets för dialog, att ställa frågor och att yttra sig. Finns det förslag på hur kommunen skulle kunna förbättra kommunikationen med invånarna så välkomnas detta.

Framtidsplanen är bara början och lägger grunden för efterkommande projekt och planer. Det kommer finnas fler tillfällen att påverka utvecklingen av Burlöv i exempelvis detaljplaneprocesserna.

██████████
██████████ tycker att planen ser intressant ut och han håller med om mycket. ██████████ har egentligen bara en synpunkt/fråga som han vill väcka. På sidan 116 ser det ut som om kommunen har tänkt dra busstrafiken rakt genom villaområdet upp mot Burlöv C. Om detta är tanken så verkar det inte rimligt enligt ██████████. ██████████ tycker det finns alternativa sträckningar som löser utmaningen utan att få negativa konsekvenser för de boende.

Kommentar: Väster om Burlöv Center är tanken att Vånggatan och inte bostadsgatan Lillevångsgatan kan komma att öppnas upp för att koppla bussarna till Burlöv Centralstation. Effektiva bussförbindelser till Burlöv C skulle kunna minska biltrafiken i området och även minska behovet av parkering för de som pendlar. Tunneln under Södra stambanan mellan Hantverkaregatan och Företagsvägen kommer att utformas för att ge plats till både gående, cyklisterna och ge möjlighet till busstrafik.

Tägarpsvägen kan komma att öppnas upp mot Lommavägen och ge möjlighet för busstrafik till både Arlövs station och Burlöv Centralstation om det beslutas att tunneln under Lommabanan även ska utformas för bussar. Arlövs station är inte med i Trafikverkets planering för etapp 1 med persontrafik på Lommabanan

och Arlövs station blir därmed inte aktuell förrän efter cirka 2020. En större andel invånare och besökare som går, cyklar och åker kollektivtrafik skulle minska andelen biltrafik vilket skulle vara positivt för miljön och de boende i Arlöv. Vidare utredningar och beslut avgör om Tågarpsvägen öppnas upp för busstrafik eller inte och då kommer en viktig aspekt vara att minimera de negativa konsekvenserna för boende i området.

Sammanfattning

Mindre uppdateringar och förtydliganden har gjorts i Framtidsplanen efter utställningen när det gäller exempelvis lagändringar, beslut och redaktionella ändringar. Yttrandena under utställningen har inte föranlett några principiella ändringar i sak i Framtidsplanen.

Riksintresset för kulturmiljö är uppdaterat utifrån Riksantikvarieämbetets beslut om ny värdebeskrivning och avgränsning.

Lag (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar har ändrats efter utställningen vilket har uppdaterats i Framtidsplanen.





Burlövs kommun