



Detaljplan för del av Kronetorp 1:1, etapp II

Burlövs kommun, Skåne län

2021-02-01

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

SAMRÅD

Planutskottet beslutade via delegationsbeslut den 4 september 2019 att gå ut på samråd med detaljplan för del av Kronetorp 1:1 etapp II, och att detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Förslaget till detaljplan har varit föremål för samråd under tiden 14 september 2019 till och med den 13 oktober 2019 enligt plan- och bygglagen (PBL) 5 kap 11 §.

DELGIVNA MYNDIGHETER, ORGANISATIONER OCH SAKÄGARE

Kungörelse om samrådet har införts i ortspressen. Detaljplanen har varit utsänd för samråd med länsstyrelsen, berörda nämnder, statliga och kommunala organ, sakägare och andra som kan ha ett väsentligt intresse av förslaget.

Andra intresserade har kunnat ta del av förslaget i medborgarhuset i Arlöv, biblioteket i Arlöv, samt på kommunens hemsida.

Samrådsmöte hölls den 1 oktober 2019 kl. 18.00 i Stora sessionssalen i medborgarhuset i Arlöv.

Följande sammanställning redovisar samrådssynpunkter. Remissinstanser och remissvaren i sin helhet kan fås på begäran av kommunledningsförvaltningen.

YTTRANDEN SOM INKOMMIT

Under samrådstiden har yttranden utan erinringar eller med tillstyrkan kommit från:

1. Försvarsmakten
2. Swedgas
3. Weum Gas AB
4. Sydvatten
5. Svenska Kraftnät

Yttranden med erinringar, påpekanden, synpunkter och frågor som föranleder kommentarer respektive ska inarbetas i planen har inkommit från:

1. Länsstyrelsen Skåne
2. Lantmäteriet
3. Trafikverket
4. Luftfartsverket
5. Region Skåne, Regionala utvecklingsnämnden
6. Miljö- och byggnämnden, Burlövs kommun
7. Swedavia AB, Malmö Airport
8. Skanova
9. E-on
10. VA SYD
11. VA SYD, avfallsavdelningen

12. Hyresgästföreningen
13. Kronetorp Park AB
14. [REDACTED], Åkarp 6:154 (ej sakägare)
15. [REDACTED], Arlöv 19:67 (ej sakägare)

SYNPUNKTER OCH KOMMUNENS KOMMENTARER

Kommunens kommentarer och förslag med anledning av vad som framförts redovisas med kursiverad och indragen text.

Länsstyrelsen Skåne

”Länsstyrelsens formella synpunkter

Riksintressen

Riksintresse Kulturmiljövård 3kap. 6 § MB

Länsstyrelsen bedömer att det finns risk för att detaljplanen innebär påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljövården Burlöv [M77]. Länsstyrelsen har redan i planprogrammets samråd lyft fram behovet av en fördjupad analys av kulturmiljö och landskapsbild där ett bredare spektrum av värden och samband analyseras. Detta behov kvarstår, exempelvis belyser planhandlingarna inte konsekvenserna av att uppföra av ett nytt landmärke i närheten av Kronetorps mölla och vilken inverkan det kan ha på Holländaremöllans dominerande läge i landskapet. Det framgår inte heller hur upplevelsen av det ”område med disposition och gestaltning som tar hänsyn till riksintresset för kulturmiljövård samt markerar den historiska axeln mellan Kronetorps gård och Kronetorps Mölla” påverkas av att ett 14-våningars punkthus uppförs i direkt anslutning. Konsekvenserna av de skydd som föreslås mot buller framgår inte heller.

Planförslaget ingår i en mycket omfattande exploatering inom en av riksintresseområdets värdekärnor, det innebär att planeringen måste drivas med den kulturhistoriska miljöns värden i fokus. För att på ett trovärdigt sätt kunna argumentera för att den föreslagna utvecklingen kan ske i samklang med riksintresset behöver förslaget analyseras med helheten avseende så väl värden som konsekvenser i fokus. Planprogrammet slår fast att mer detaljerade konsekvensbeskrivningar och eventuella miljökonsekvensbeskrivningar kommer att göras i de kommande detaljplanerna. Den framtagna konsekvensanalysen i detaljplanen saknar den detaljeringsgraden. Det behöver tydligare redovisas vilka delar av riksintresseanspråket som kommer att påverkas och i vilken grad skada uppstår.

Exempelvis redogjorde planprogrammet för att ett genomförande kommer att medföra en negativ konsekvens för kulturmiljön då odlingslandskapet tas i anspråk för bebyggelse. Det framgår inte i detaljplanen att denna negativa konsekvens kvarstår.”

Kommentar: En kulturmiljöutredning för Kronetorpsområdet har genomförts (Olga Schlyter 2019-12-18). En av slutsatserna i utredningen behandlar byggnadshöjder:

”Planprogrammet går inte in i detalj vad gäller byggnadshöjder på den nya bebyggelsen. Höjderna ska enligt programmet variera mellan två och sex våningar. Ur kulturmiljösynpunkt bör bebyggelsen trappas ner mot Kronetorps gård, medan den kan vara högre i andra delar av planområdet. Exempelvis bör kvarteren norr om gårdsbebyggelsen vara i 3–4 våningar för att möta den småskaliga bebyggelsen vid gården. I anslutning till gröningen

vid siktlinjen mot Kronetorps mölla bör bebyggelsen hållas låg, fyra våningar med indragen takvåning, av respekt för möllan som landmärke. Ett av riksintressets uttryck är Kronetorps mölla ”med dominerande läge i landskapet”.

Planförslaget justeras och kompletteras utifrån innehållet och slutsatserna i kulturmiljöutredningen. Detta innebär bland annat att byggrätten i planområdets södra del som omfattar kontor, hotell samt bostäder påverkas.

”Riksintresse Kommunikationer 3kap. 8 § MB

Kommunen gör bedömningen att detaljplanen inte berörs av riksintresse för kommunikationer. Riksintresse för kommunikation ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Även åtgärder utanför eller i utkanten av ett riksintresse kan påverka riksintresset. Planbeskrivningen måste kompletteras med kommunens bedömning om ett genomförande av detaljplanen kan innebära någon påverkan på riksintresset.”

Kommentar: *Region Skåne visar i sin senaste befolkningsprognos att befolkningen i kommunerna längs E6:an kommer att öka med 103 779 personer fram till år 2029. De större ökningarna förväntas ske i Lunds kommun (18 350 personer eller 17,7 % av befolkningsökningen längs E6), Malmö (38 393 personer eller 37,0 % av befolkningsökningen längs E6) och Helsingborg (28 073 personer eller 27,0 % av befolkningsökningen längs E6). Ökningen i Burlövs kommun prognostiseras till 1562 personer eller 1,5 %, alltså en förhållandevis liten del av befolkningsökningen längs E6:an. Motorvägarna E6 och E22 är hårt belastade och en rad utredningar visar på hur situationen utvecklats över tid och hur den antas bli framöver i olika scenarios. Det är högst sannolikt att belastningarna på dessa vägar kommer att öka framöver, men Burlövs kommun anser att utbyggnaden av Kronetorpsområdet inte kommer att vara huvudskälet till detta.*

Trafikverket redovisar ett omfattande utredningsmaterial på sin webbplats (<https://www.trafikverket.se/nara-dig/skane/vi-bygger-och-forbatttrar/e6-genom-skane/atgardsvs studie-om-E6-genom-Skane/Dokument-for-/>) tillsammans med en åtgärdsvalsstudie för E6 genom Skåne (<https://www.trafikverket.se/nara-dig/skane/vi-bygger-och-forbatttrar/e6-genom-skane/atgardsvs studie-om-E6-genom-Skane/>) där bland annat ett extra körfält i båda riktningarna mellan trafikplats Alnarp och trafikplats Lomma nämns. Syftet med detta är att öka trafikkapaciteten i vägavsnittet längs E6 där trafikbelastningen är som störst.

Utvecklingen av trafiksystemet i Burlövs kommun baseras bland annat på de övergripande målen Fler gående och cyklister, Tydligare och tillgängligare trafiksystem och Stärkta förutsättningar för kollektivtrafiken (”Trafikplan Burlöv”, 2014). Ett led i det arbetet är att arbeta för att minska andelen bilburna invånare genom utformningen av Kronetorpsstaden och övriga delar av kommunen. Utbyggnaden av Södra Stambanan medför att Burlöv C utvecklas som pendlingsstation med fler avgångar och direktförbindelser inom Öresundsregionen. Planområdet och Burlöv C knyts samman med ett

gent gång- och cykelstråk, och i direkt anslutning till stationsområdet planeras för en större och säker cykelparkering inomhus. Avståndet mellan planområdet och stationen är mindre än 1000 meter.

Utifrån utbyggnadens relativa omfattning, den pågående utvecklingen av E6 samt den fortsatta implementeringen av "Trafikplan Burlöv" anser Burlövs kommun att riksintressena Södra Stambanan samt E6, E6.01 och E22 inte kommer att skadas.

"Miljökvalitetsnormer för luft

Av planhandlingarna framgår att kommunens bedömning är att planerad bebyggelse inte kommer medföra miljökvalitetsnormerna för luft överskrids. Länsstyrelsen efterlyser kommunens resonemang till hur man kommit fram till den bedömningen. Länsstyrelsen framförde i yttrandet över planprogrammet att länsstyrelsen menade att kommunen behövde utreda frågan om MKN luft vidare. Länsstyrelsen kan av planhandlingarna inte utläsa att kommunen gjort detta."

Kommentar: *Kontroller av luftkvaliteten i Burlövs kommun visar generellt acceptabla resultat och att lokalt uppsatta miljömål klaras. Den största risken för överskridande av miljökvalitetsnormer för luft i samband med utbyggnaden av Kronetorpstaden är att dessa överskrids i Malmö stad. Miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid, som är den mest aktuella normen, har inte överskridits i Malmö stad sedan 2013 och åtgärdsprogrammet som beslutades 2007 (uppdaterat 2011) har därför beslutats att upphöra. Med tanke på de senaste årens rådande halter, exploateringens kollektivtrafikhänsyns läge och de åtgärder Burlövs kommun har genomfört eller planerar att genomföra bedöms vidare utredningsbehov inte föreligga.*

"Miljökvalitetsnormer för vatten

Av planhandlingarna framgår att kommunens bedömning är att planerade bebyggelse inte kommer medföra miljökvalitetsnormerna för vatten överskrids. Länsstyrelsen efterlyser kommunens resonemang till hur man kommit fram till den bedömningen. I det fortsatta planarbetet förutsätts därför att detta redovisas. Det är i sammanhanget angeläget att koppla planens dagvattenhantering till miljökvalitetsnormerna."

Kommentar: *Utredningar gällande dagvatten, skyfall och höjder (Dagvatten- och skyfallsutredning för planprogram Kronetorpsstaden, Ramböll 2018-12-14, PM Masshantering, Ramböll, 2019-05-17, samt Kompletterande dagvattenutredning, Ramböll, mars 2020) har genomförts. Alnarpsån är recipient för dagvattnet och har klassningen "dålig ekologisk status" samt "uppnår ej god kemisk status". Det är därför viktigt att i planarbetet säkerställa att vattenkvaliteten inte försämras i ån. Alnarpsån är dock recipient för flera större områden uppströms och belastningen från Kronetorpsområdet är förhållandevis liten idag. En utbyggnad av området medför att stora ytor hårdgörs och tas i anspråk för bebyggelse. I detta skede finns ytor avsatta för fördröjning av dagvatten i strukturen.*

Planbeskrivningen kompletteras utifrån innehållet och slutsatserna i utredningarna gällande dagvatten, skyfall och höjder.

”Hälsa och säkerhet – buller och risker farligt gods

Det framgår av planhandlingarna att separata utredningar avseende risk och buller har gjorts. Kommunen redogör mycket kortfattat för dessa i planhandlingarna. Länsstyrelsen menar att det är av planhandlingarna som det ska gå att utläsa de fakta och utredningar som finns och vilka avvägningar kommunen gjort. Det är lämpligt att man i planhandlingarna beskriver och redovisar relevanta delar av de utredningar och avvägningar som legat till grund för planeringen. Länsstyrelsen menar att det inte ska vara nödvändigt att läsa en separat utredning för att förstå planhandlingarna. Detta framgår av 4 kap. 33 § PBL (2010:900).”

***Kommentar:** Eftersom det är en tätbebyggd stadsdel och riskkällorna utgörs av trafik på gator och järnväg finns behov av riskreducerande åtgärder som hastighetsbegränsning på gator, bullerskydd mot motorvägar och järnväg samt placering av byggnader med verksamheter närmast genomfartsgator och järnväg. Detta är förutsättningar för att hantera både risker och buller. Åtgärder i byggnadernas fasader i form av förstärkningar, placering av friskluftsintag och varningssystem kan också bli aktuellt. Se även kommentarer till synpunkter under rubriken ” Risker – väg, farligt gods mm”.*

”Buller

Planområdet är enligt planbeskrivningen utsatt av buller från järnvägen (södra stambanan), E22, E6, Kronetorpsvägen samt gamla Lundavägen. Till planhandlingarna finns en bullerutredning bifogad. Länsstyrelsen menar att handlingarna måste kompletteras i fråga om bullersituationen. Utifrån den nya skrivningen i PBL 2010:900 4 kap 33a § och att den planerade bostadsbebyggelsen är bullerutsatt ska planbeskrivningen innehålla en redovisning av beräknade värden för omgivningsbuller. Detta ska redovisas både vid bostadsbyggnadens fasad och vid uteplats. Det behöver framgå av planhandlingen vilka åtgärder som krävs för att möjliggöra bebyggelsen och dessa åtgärder blir planens förutsättningar. Tillsynsmyndigheten, det vill säga kommunens, möjlighet att i efterhand ställa krav på verksamhetsutövaren har förändrats i och med införandet av den nya bullerförordningen.

Av planbeskrivningen och bullerutredningen framgår att resultaten av de beräknade bullervärdena utgår från att vissa skydd i form av vallar och skärmar utanför planområdet genomförs. Länsstyrelsen menar att dessa skydd måste vara uppförda innan planens antas eller på annat sätt vara säkerställt att dessa åtgärder kommer till stånd för att kunna utgöra en förutsättning för planen.

Länsstyrelsen saknar hur bullerutredningens slutsatser säkras i planbestämmelser i plankarta. Detta bör tydliggöras i planbeskrivning och säkerställas på plankartan. Till exempel framgår det att den föreslagna bebyggelsen längs med Kronetorpsvägen fungerar som en skärm för buller in mot planområdet, det framgår också att bebyggelsen behöver vara sammanbyggd för att riktvärdena ska klaras. Vidare framgår det av planbeskrivningen att för att klara riktvärdena för de föreslagna punkthusen i öster krävs en byggnad söder om husen med minst åtta våningars höjd, detta är dock inte något som redovisas i bullerutredningen. För byggrätterna för punkthusen är det utifrån bullerutredningen också svårt att utläsa hur riktvärdet för uteplats klaras. Det framgår också att det krävs genomgående lägenheter inom delar av området för att klara riktvärdena. För dessa finns också ett resonemang om att om genomgående lägenheter inte är möjliga att genomföra här, kan en lösning vara att placera en glasskärm framför fönstren/vädringsfönstren.

Länsstyrelsen kan inte se hur denna lösning medför att riktvärdena för fasaden som helhet klaras.

För vägledning för planbestämmelser att använda läs mer här:

<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/temadelar-detaljplan/buller-vid-detaljplanering/reglering-i-detaljplan/>

Av bullerutredningen framgår att det föreslagna bostadshuset längst i söder inte kommer att innehålla bostäder och att det därför inte finns några riktvärden på fasad att förhålla sig till. I planförslaget föreslås dock bostäder för denna byggrätt. Länsstyrelsen efterlyser kommunens bedömning av byggrättens lämplighet för bostäder i förhållanden till riktvärden för buller.

Länsstyrelsen ifrågasätter slutsatserna från bullerutredningen om att cirka 50% av skolgårdsytan uppfyller Naturvårdsverket riktvärden gällande de delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet. Enligt Naturvårdsverket bör den ekvivalenta ljudnivån i dessa delar underskrida 50 dBA. Av materialet som presenteras i bullerutredningen redovisas ekvivalenta ljudnivåer på 50 dBA och uppåt.

Sammantaget bedömer länsstyrelsen att det inte är möjligt att pröva området lämplighet för föreslagen bebyggelse utan kompletteringar enligt ovan.”

Kommentar: *En förskoleverksamhet bedrivs sedan 2019 i den till planområdet angränsande fastigheten Kronetorp 1:15. Miljö- och byggnämnden har förelagt verksamhetsutövaren om försiktighetsmått (2019-12-04) gällande bland annat ljudnivån utomhus i enlighet med Naturvårdsverkets riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik. Detta innebär att verksamhetsutövaren ska redovisa för tillsynsmyndigheten att riktvärdena uppfylls.*

I den utförda bullerutredningen (Ramböll, 2019) redovisas det generella behovet av bullerskydd samt redovisar vilka områden som är mest påverkade av buller. De ekvivalenta ljudnivåerna för skolans föreslagna friytor inom planområdet beräknas till mellan 50 och 60 dB(A) 2 meter över mark och med 4 meter höga bullerskydd längs Södra Stambanan och E6/E22. Dessa värden överskrider Naturvårdsverkets riktvärden vilket utgör en förutsättning för den fortsatta prövningen. Den föreslagna byggrätten för skola/förskola kan dock fortsätta prövas under förutsättning att den pågående förskoleverksamheten inom fastigheten Kronetorp 1:15 kan uppfylla kraven som ställts i föreläggandet enligt ovan gällande utomhusbuller.

Plankartan kompletteras med administrativ bestämmelse om att bygglov inte får ges för förskola/skola förrän bullerskydd har uppförts enligt ovan.

”Risker – väg, farligt gods mm

De riskkällor som påverkar planområdet är Kronetorpsvägen och E22 där det sker transporter av farligt gods. Länsstyrelsen konstaterar att slutsatserna utifrån den riskutredning som kommunen tagit fram och kommunens avvägningar i förhållande till denna inte framgår tillräckligt väl av planförslaget. Länsstyrelsen saknar en redovisning av, kopplat till respektive trafikled, vilka riskerna är, vilken typ av bebyggelse som är lämplig,

vilka riskreducerande åtgärder som är kopplade till respektive trafikled samt hur dessa säkerställs antingen genom planens utformning och/eller genom planbestämmelser. Länsstyrelsen anser att planhandlingarna måste kompletteras i enlighet med ovanstående inför nästa skede för att det ska vara möjligt att bedöma markens lämplighet för föreslagen användning.”

Kommentar: En riskutredning som omfattar planområdet har genomförts (ÅF, 2017-03-31). Utredningen visar att då det planeras för en tätbebyggd stadsdel utgörs riskkällorna av trafik på gator och järnväg och att riskreducerande åtgärder ska genomföras.

Som exempel på åtgärder anges följande;

- hastighetsbegränsning på gator
- bullerskydd mot motorvägar och järnväg utförs för att även reducera risk
- parkeringshus och byggnader med verksamheter placeras närmast genomfartsgator och järnväg för att hantera både risk och buller
- åtgärder i fasad som förstärkning av byggnader och placering av öppningsbara fönster och dörrar
- placering av friskluftsintag vänds från riskkällan
- eventuellt varningssystem

Planbeskrivningen och plankartan kompletteras utifrån innehållet och slutsatserna i riskutredningen.

”Länsstyrelsens rådgivning

Brukningsvärd jordbruksmark

Planförslaget innebär att jordbruksmark tas i anspråk. Enligt 3 kap. 4§ MB får brukningsvärd 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. I yttrande över planprogrammet framförde länsstyrelsen att kommunen behöver/behövde utveckla sina resonemang för att leva upp till miljöbalkens krav. Länsstyrelsen vidhåller fortsatt detta.

Länsstyrelsen menar att den föreslagna bebyggelsen tydligare behöver analyseras och motiveras utifrån vilka behov som föreligger. Därtill behöver kommunen tydligare visa att behovet inte går att lösa genom att annan mark ianspråk tas. Länsstyrelsen har tidigare också framfört liknande synpunkter i sitt granskningsyttrande till Burlövs översiktsplan.”

Kommentar: Jordbruksmark ska så långt som möjligt skyddas från exploatering. Jordbruksmarken i Burlöv är bland de bästa i Sverige för odling ur produktionssynpunkt och är klassad som 9-10 på en skala mellan 1-10 där 10 utgör den högsta kvaliteten. Inom programområdet används omkring hälften av marken, cirka 50 ha, som jordbruksmark. Eftersom jordbruksmarken i området är omgärdad av stora infrastrukturstråk och bebyggelse har möjligheterna att driva ett effektivt jordbruk med rationella brukningsmetoder försvårats efterhand.

Programförslaget medför att jordbruksmarken kommer att tas i anspråk för blandad stad; bostäder, verksamheter, parker och gator. Detta kan motiveras bland annat av det kollektivtrafiknära läget och att möjligheterna att bruka

marken är redan idag starkt begränsade av de infrastrukturbarriärer och den bostadsbebyggelse som redan idag finns i och omkring området.

Burlövs kommun har i Framtidsplanen formulerat en tydlig strategi för hur anspråk på jordbruksmark ska hanteras, det vill säga att intresset att bygga bostäder ska ha företräde mellan Västkustvägen och Stockholmsvägen och att jordbruksintresset har företräde mellan Stockholmsvägen och Sege å. Kommunens strategi syftar till att hushålla med marken så att den används till det som är mest lämpligt samtidigt som den säkerställer att minskningen av jordbruksmark är kontrollerad.

”Information om biotopskydd/skyddade arter

Biotopskydd

Planhandlingarna redogör inte för om det finns några biotoper som omfattas av det generella biotopskyddet. Länsstyrelsen råder kommunen att klargöra detta i det fortsatta planarbetet.”

Kommentar: *Planhandlingarna förtydligas och kompletteras gällande förekomsten av biotopskyddade områden.*

”Skyddade arter

Länsstyrelsen finner att artskyddsfrågan inte är tillräckligt behandlad i planen. Av planprogrammet framgick att det finns skyddade arter inom programområdet, bl.a. fladdermöss inom Kronetorps park. Av planprogrammet framgick också att det eventuellt skulle kunna finnas groddjur i våtmarkerna inom programområdet. Länsstyrelsen konstaterar att det ligger en damm direkt söder om det nya aktuella planområdet.

Länsstyrelsen anser att kommunen måste redogöra för skyddade arters förekomst i området samt göra en analys av avseende vad ett genomförande av planen skulle innebära för påverkan på miljön i området och på de skyddade arterna, samt vidare beskriva hur påverkan i så fall ser ut. Vidare bör redogöras för vilka åtgärder som kan vidtas för att undvika skada och om dispens från artskyddsförordningen krävs för genomförandet av planerad exploatering. Länsstyrelsen vill erinra om att artskyddet alltid gäller, även om en detaljplan har vunnit laga kraft. Kan inte dispens från artskyddet lämnas kan planen inte genomföras.”

Kommentar: *Planbeskrivningen förtydligas gällande förekomsten av skyddade arter.*

”Råd om planteknik/planförfarande

Länsstyrelsen påminner om att det av planbeskrivningen enligt 4 kap. 33§ ska framgå om planen avviker från översiktsplanen, på vilket sätt den i så fall gör det och skälen för avvikelsen.

Länsstyrelsen vill i detta sammanhang erinra om att länsstyrelsens granskningsyttrande enligt 3 kap. 20§ gäller tillsammans med översiktsplanen. För planer som inte är förenliga med översiktsplanen eller länsstyrelsens granskningsyttrande ställer PBL krav på utökat förfarande och att det av kungörelse ska framgå om förslaget avviker från översiktsplanen eller länsstyrelsens granskningsyttrande. Länsstyrelsen menar att planförslaget inte är

förenligt med granskningsyttrandet och råder kommunen att gå över till att handlägga detaljplanen med utökat förfarande.”

Kommentar: Planbeskrivningen förtydligas och kompletteras gällande planförslagets överensstämmelse med översiktsplanen. Den vidare handläggningen av planförslaget sker med utökat förfarande.

”Råd om Miljöbedömning

Av planhandlingarna framgår att kommunen gjort bedömningen att ett genomförande av detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen menar att det av planbeskrivningen bör framgå vad kommunen grundar den bedömningen på. Särskilt med anledning av att länsstyrelsen i yttrande över planprogrammet rått kommunen till att göra en samlad miljöbedömning för hela Kronetorpsområdet. Länsstyrelsen efterfrågar särskilt en motivering gällande de aspekter som länsstyrelsen i yttrandet över planprogrammet menade borde belysas i en MKB.”

Kommentar: Under framtagandet av planprogrammet för Kronetorpstaden har ett antal utredningar genomförts som bland annat omfattar kulturmiljö, buller, dagvatten- och skyfallshantering samt miljö kvalitetsnormer för vatten och luft. I samband med framtagandet av kulturmiljöutredningen (Olga Schlyter, Kulturmiljökonsult, 2019-12-18) togs frågan kring MKB upp i samtal med Länsstyrelsen. De frågor som är av störst vikt att bedöma med hänsyn till miljöpåverkan i planförslaget är kulturmiljön och miljö kvalitetsnormerna. I det fortsatta planarbetet kommer slutsatserna från ovanstående utredningar att ligga till grund för samt arbetas in i förslaget.

”Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsens samlade bedömning är att det finns frågor som inte är tillräckligt utredda avseende riksintresse för kulturmiljö, riksintresse för kommunikation, miljö kvalitetsnormer, buller och risker, varför planförslaget kan komma att prövas utifrån 11 kap. 10-11§§ PBL.”

Lantmäteriet

”Nedanstående synpunkter är vad som bör åtgärdas dvs. Lantmäteriet har inte funnit någon del som måste åtgärdas.

Plankarta

Placeringsbestämmelsen – p1 - Byggnader ska placeras i förgårdsmarkens gräns. Uppfattas otydlig. Vilken gräns är det? Detta framgår först när man läser planbeskrivningen. Det är en fördel att samtliga bestämmelser går att läsa och förstå utifrån plankartan. Kan vara tydligare att relatera till en användningsgräns eller egenskapsgräns i detta fall allmän plats – gata eller prickmark eller något annat som är definierat i plankartan.

Utfartsförbud

Det är otydligt om det finns regler om utfartsförbud som ligger i samma läge som plangränsen. Stängselkrav och utfartsförbud får enligt 4 kap. 9 § PBL endast läggas mot allmänna platser. Detta innebär att det inte är möjligt att lägga denna typ av bestämmelse i en planområdesgräns av följande skäl:

I en planområdesgräns går det inte att säkerställa att det är allmän plats eller även i fortsättningen kommer att vara allmän plats i den angränsande planen. Bestämmelsen

reglerar dessutom indirekt något som ska gälla för området utanför det i planförslaget aktuella planområdet vilket inte är tillåtet, se s. 59 i Boverkets konsekvensutredning inför införandet av de allmänna råden för planbestämmelser.

Ifall det är en smal remsa allmän platsmark utanför planen som innebär att plangränsen inte samstämmer med utfartsförbudet kan denna remsa eventuellt göras bredare för att tydliggöra att så är fallet.

Genomförandebeskrivning:

Servitutsavtal

Det är oklart vilka servitutsavtal som avses. Det anges att det finns några som ska uppdateras eller avslutas. Om de finns bör de eventuellt redovisas i grundkartan. Detta hör normalt till fastighetsrättsliga frågor och kan även vara ekonomiska konsekvenser.

g-områden

G-BESTÄMMELSEN TÄCKER HELA KVARTERET MED NUVARANDE REDOVISNING

Markreservat (i detta fall g-områden) ska enligt Boverkets rekommendationer redovisas på olika sätt beroende på när planläggningen startats:

- för PBL-planer med planstart från och med januari 2015 ska markreservat redovisas som administrativa bestämmelser och omges av administrativa gränser eller i förekommande fall användnings- / planområdesgränser.

I det aktuella planförslaget redovisas markreservatet som en administrativ bestämmelse bland planbestämmelserna samtidigt som det saknas administrativa gränser för avgränsning av aktuella områden i plankartan. Detta innebär att markreservatsbestämmelsen inte avgränsas av de egenskapsgränser som finns i plankartan utan bestämmelsen gäller fram till närmaste användningsgräns. Effekten blir att all mark inom kvarteret omfattas av markreservatet.

- Ofta är det tydligt för förståelsen av planen att ange vilket ändamål g-områdena avser i planen.
- g-områdena är inte omnämnda i genomförandebeskrivningen: under fastighetsrättsliga frågor bör anläggningslagen eller inrättande av gemensamhetsanläggningar tas upp, även vilka ändamål som avses och gärna vilka som borde ingå. Inrättande av gemensamhetsanläggningar ger också ersättningsmässiga konsekvenser som bör framgå i ekonomiska frågor.

Exploateringsavtal

I planbeskrivningen anges att exploateringsavtal ska upprättas, men inget ytterligare anges om innehållet.

Enligt 5 kap. 13 § 3 st. PBL ska kommunen, om avsikten är att ingå exploateringsavtal, redan i samrådsskedet redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen.

När redovisning av innehållet i ett kommande exploateringsavtal saknas i planbeskrivningen innebär det:

- att det inte finns någon möjlighet för Lantmäteriet att utföra sin

lagstadgade uppgift att i samrådsskedet lämna råd i de fall avtalsinnehållet förefaller strida mot reglerna i 6 kap. 40-42 §§ PBL.

- att de som är berörda av planen inte har någon möjlighet att överblicka de konsekvenser som det tänkta avtalsinnehållet kommer att få bl.a. vid genomförandet av detaljplanen

Använd gärna handboken "Lantmäterimyndighetens roll i planeringsprocessen, Handbok 5 kap. 15 och 22 a §§ PBL" som stöd ang. lagstiftningens krav när ni kompletterar planhandlingarna.

Planens ekonomiska konsekvenser

Planens ekonomiska konsekvenser för kommunen och för enskilda fastighetsägare och rättighetshavare ska redovisas. Beskrivningen underlättar kopplingen till kommunens investeringsbudget och visar att planen är ekonomiskt genomförbar. I genomförandebeskrivningen uppges endast att ekonomiska frågor ska regleras genom exploateringsavtal. Lantmäteriet vill framföra att det bör framgå mer vad som kommer regleras i exploateringsavtalet och vilka kostnader det handlar om."

***Kommentar:** Plankartan förtydligas och kompletteras gällande byggnaders placering i relation till förgårdsmark. g-bestämmelsen utgår. Plankartan justeras gällande bestämmelse om utfartsförbud mot Kronetorpsvägen.*

Planbeskrivningen förtydligas och kompletteras gällande innehåll i kommande exploateringsavtal samt planförslagets ekonomiska konsekvenser.

Plankartan och/eller planbeskrivningen kompletteras gällande hanteringen av servitut.

Trafikverket

"Trafikverket har yttrat sig på planprogrammet (2017/73788) och lyfter bl.a. att utbygganden av planområdet inte får påverka den statliga infrastrukturen negativt. Trafikverket förutsatte att kommande detaljplaner respekterar gällande avstånd till väg- och järnväg. Trafikverket förutsatte att utredningar om risker, buller, vibrationer och trafikstring skulle genomföras.

Vägar

Statliga vägar som berörs av planförslaget är väg E6 och E22, vägarna är av riksintresse och utökat byggnadsfritt avstånd om 50 meter gäller. Planbeskrivningen anger att riksintresse för kommunikationer inte påverkas av detaljplanen, Trafikverket anser inte att frågan är utredd och saknar underlag som stödjer kommunens ställningstagande.

Utredning om dagvatten är genomförd (Ramböll, 2018-09-18). Trafikverket anser att dagvattenutredningen bör utvecklas och innehålla förslag på åtgärder kopplat till den specifika detaljplanen. Trafikverket vill påminna om att dagvatten inte får anordnas så att vatten släpps ut i Trafikverkets vägdiken. Trafikverkets vägdiken ska endast hantera vatten från vägen. Dagvattendammen ska placeras utanför det byggnadsfria avståndet på 50 meter.

Trafikverket efterfrågar resonemang om risker med bländning för fordonsförare på statlig väg kopplat till önskad fasad av solpaneler.

Risker

Trafikverket vill framhålla att farligt gods kan transporteras på väg E6 och E22. Hänsyn till farligt gods ska beaktas för exploatering enligt de rekommendationer länsstyrelsen i Skåne anger. Trafikverket vill uppmärksamma att eventuella skydds/riskreducerande åtgärder som sker till följd av kommunal planering inte ska placeras inom vägområdet eller på Trafikverkets fastighet. Trafikverket hänvisar i övrigt till Länsstyrelsens bedömning.

Trafikalstring

Av planbeskrivningen framgår inte den beräknade trafikökningen som kommer att ske till följd av planförslaget, enbart en genomgång av befintliga trafikflöden. För att Trafikverket ska kunna ta ställning till planförslaget krävs en genomlysning av trafikalstring och flödesfördelning och vilka åtgärder som kan krävas. Genomlysningen ska ta hänsyn till full utbyggnad av hela området, Kronetorpsstaden, inte enbart etapp II, vilket även påtalades i samråd för planprogrammet. Basprognos 2040 ska gälla och för åtgärder som rör statliga anläggningar ska krav och råd enligt VGU följas. Åtgärder på det statliga vägnätet och dess anslutningar, till följd av en exploatering, ska bekostas av kommunen och/eller exploatören. Om sådana åtgärder blir nödvändiga ska, innan detaljplanen föres till antagande, ett finansierings- och genomförandeavtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket.

Planförslaget anger att: gatustrukturen planeras för att minimera biltrafiken inom planområdet. Områdets parkeringar förläggs i parkeringshus vid infarten, vilket ger bullerdämpning och minimering av biltrafik inom området. Trafikverket efterfrågar förtydligande om hur detta ska uppnås, vilka åtgärder ska genomföras, ska justering av p-tal ska genomföras utifrån ovan resonemang?

Järnväg

Planområdet ligger inom en radie av ca 1 km från Södra stambanan. Södra stambanan mellan Lund och Malmö är en av Sveriges mest trafikerade järnvägssträckor. För att öka kapaciteten bygger Trafikverket ut till fyra spår på sträckan och bygger bl.a. om Burlövs station.

Planbeskrivningen anger att gångvägen kommer vara 5–10 min mellan Burlövs station och planområdet. Trafikverket anser att detta är en något optimistisk bedömning av gångtiden 12-15 min. Trafikverket anser därför att det är av stor vikt att utbyggnad av lokalbusslinjer samt gång- och cykelvägar genomförs parallellt med byggnation av bostäder för att möjliggöra hållbara transporter mellan station och bostäder.

Buller

Trafikverket har blivit remitterad i bygglov gällande bullerskydd utmed väg E6/E22 (TRV 2019/100773). Bullerskyddet är en förutsättning enligt bullerutredningen för att gällande riktvärden ska klaras inom planområdet. Delar av bullerskyddet föreslås placeras på Trafikverket vägbro väg E6/E22, vilket kräver gemensam utredning av kommun och Trafikverket samt slutgiltigt godkännande av placering och utformning av Trafikverket. Det är i dagsläget inte utrett av kommun och Trafikverket om placering och utformning är möjlig. Trafikverket anser att frågan behöver utredas vidare innan planområdets lämplighet för bostäder kan säkerställas.

Utredning om buller är genomförd (Tyréns, 2018-04-19). I bullerutredningen anges följande: ”Punkthuset längst söder i planen (markerad med röd stjärna i figur 2) kommer inte att innehålla bostäder och det finns således inga riktvärden på ljudnivå på fasad att förhålla sig till.”. I plankartan har bygganden bestämmelsen KOB (kontor, hotell och bostad). Bullerutredningen har alltså inte prövat byggrättens lämplighet för bostäder för punkthuset.

En del av de tillkommande byggnaderna (se planbestämmelse F6, PCB, CDPB) krävs för att bullerskydda den bakomvarande bostadsbebyggelse så att gällande riktvärden kan innehållas. Trafikverket anser att det i plankartan ska regleras att byggnader PCB och CDPB är uppförda innan slutbesked för berörda bostäder ges. Vidare behöver F6 även reglera att det blir en sammanbyggd bebyggelse.

Gällande skolgård anser Trafikverket att det i plankartan inte är tydligt hur man ska tillgodose bullerskyddad utemiljö enligt Naturvårdsverkets riktlinjer. Trafikverket anser att plankartan ska reglera bullerskyddad LEK.

Lufft

Trafikverket anser att man i plankartan bör utgå från totalhöjd från marknivå istället för från nollnivå. Vidare anser Trafikverket att plankartan ska reglera totalhöjd och inte nockhöjd. Trafikverket konstaterar att planområdet inte påverkar Mobisir negativt.

Detaljplanen medger byggnation som är högre än 20 meter inom tätbebyggt område. Etableringen ligger inom den MSA-påverkande zonen för Malmö Airport. Flygplatsen är sakägare och ska därför beredas möjlighet att yttra sig. Även LfV (Luftfartsverket) är sakägare och ska ges möjlighet att yttra sig över detaljplanen. LfV:s CNS-utrustning (Communication, Navigation, Surveillance) är säkerhetsklassad och eventuell påverkan på utrustningens funktion kan endast bedömas av LfV. LfV hörs genom tjänsten ”CNS-analys” på LfV:s hemsida:

<http://www.lfv.se/tjanster/luftrumstjanster/cns-analys>

Då planförslaget medger byggnation om 42 meter vill Trafikverket även informera om att vid byggnation över 45 meter inom tätbebyggt område ska även Försvarmakten remitteras då hög byggnation kan påverka Försvarmaktens intressen gällande militär luftfart.

Sammanfattning

Inför granskning av planförslaget anser/förutsätter Trafikverket:

- Att kommunen redovisar ställningstagande gällande eventuell påverkan på riksintresse för kommunikationer inte påverkas av detaljplanen.
- Att dagvattenutredningen bör utvecklas och innehålla förslag på åtgärder kopplat till den specifika detaljplanen.
- Att planbeskrivningen ska kompletteras med resonemang om risker med bländning för fordonsförare på statlig väg kopplat fasad av solpaneler.
- Att planbeskrivningen ska kompletteras med beräknade trafikökning till följd av planförslaget, d.v.s. trafikstring och flödesfördelning. Vid behov av åtgärder på det statliga vägnätet och dess anslutningar ska avtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket, samtliga åtgärder ska bekostas av kommunen och/eller exploatören.
- Att planen ska kompletteras med resonemang om hur biltrafiken inom området ska minimeras.

- Att planens lämplighet för bostäder utifrån bullersituationen inte är säkerställd. För att säkerställa möjligheterna att placera bullerskydd på Trafikverket vägbro väg E6/E22 krävs gemensam utredning av kommun och Trafikverket samt slutgiltigt godkännande av placering och utformning av Trafikverket. Det är i dagsläget inte utrett av kommun och Trafikverket om placering och utformning är möjlig. Kommunen ansvarar för att kontakta Trafikverket för vidare hantering av frågan.
- Att bullerutredningen ska pröva byggrättens lämplighet för bostäder för punkthuset.
- Att planen reglerar att byggnader PCB och CDPB är uppförda innan slutbesked för bakomliggande bostäder ges. Samt att F6 reglera att det blir en sammanbyggd bebyggelse.
- Att plankartan ska reglera bullerskyddad LEK.
- Att plankartan bör utgå från totalhöjd från marknivå istället för från nollnivå samt att plankartan ska reglera totalhöjd och inte nockhöjd
- Att kommunen hör berörd flygplats samt LFV. I de fall det framkommer behov av flyghinderanalys ska en sådan genomföras och skickas till berörd flygplats.”

Kommentar: Minsta avstånd mellan planområdesgräns och E22 överstiger 50 meter. Inga byggrätter föreslås alltså inom 50 meter från E6 eller E22.

Planförslaget kompletteras med flyghinderanalys inför vidare prövning. Se även kommentarer till Luftfartsverkets och Swedavia Airports yttranden.

Solpanelerna som nämns i planförslaget får inte förorsaka bländning av vägtrafikanter. För att förhindra detta kompletteras plankartan med bestämmelser gällande placering av solpaneler. Se även kommentarer till miljö- och byggnämndens yttrande.

Plankartan kompletteras med administrativ bestämmelse om att bygglov inte får ges för bostäder eller förskola/skola förrän bullerskydd har uppförts. Se även kommentarerna till Länsstyrelsens yttrande gällande buller.

Avståndet mellan planområdet och Burlöv C är ca 700 meter. Gång- och cykelvägen blir däremot något längre och uppskattas till ca 1000 meter. Planbeskrivningen justeras i detta avseende.

Hantering av dagvatten redovisas för hela Kronetorpsområdet i ”Dagvatten- och skyfallsutredning – planprogram för Kronetorpstaden” (Ramböll, 2018-12-14) i vilken det framgår att åtgärderna för planområdets dagvattenhantering ingår i ett större sammanhang. Planbeskrivningen och plankartan kompletteras utifrån innehållet och slutsatserna i detta dokument.

Beräkningar avseende trafikstring diskuteras och redovisas för hela Kronetorpsområdet i ”PM Trafikutredning Kronetorpstaden” (Ramböll, 2018-10-16). Planbeskrivningen och plankartan förtydligas utifrån innehållet och slutsatserna i detta dokument.

Luftfartsverket

”LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen.

Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LfV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och övervakning (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, samt på ICAO DOC 015.

VIKTIGT: I vårt remissvar har LfV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter 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 ca 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för "Minimum Sector Altitude".

LfV erbjuder produkten Flyghinderanalys, där vi utför kontroll av flygvägar, luftrum och all tänkbar radioutrustning för luftfarten. För mer information, se www.lfv.se/flyghinderanalys."

***Kommentar:** Planförslaget kompletteras med flyghinderanalys inför vidare prövning. Se även kommentarer till Trafikverkets och Swedavia Airports yttranden.*

Region Skåne, Regionala utvecklingsnämnden

"Region Skåne ser positivt på att Burlöv möjliggör för ny bebyggelse i kollektivtrafik och stationsnära läge med goda förbindelser till såväl spårbunden som regional busstrafik. Kommunens ambitioner med en blandstad av flerfamiljshus är positiv och angelägen och Region Skåne vill lyfta fram vikten av ett ökat bostadsbyggande som en viktig utvecklingsfaktor för Skåne.

Region Skåne är positiv till ambitionen att området blir så bilfritt som möjligt. För att området ska ha potential att bli attraktivt för cyklister är det viktigt med sammanhängande, gena och säkra gång- och cykelvägar samt tillgång till väderskyddade cykelparkeringsplatser i anslutning till såväl bostäder som kollektivtrafiksnoder.

Planförslaget innebär i anspråkstagande av jordbruksmark. I *Strategier för Det flerkärniga Skåne* lyfts vikten av en balanserad och hållbar markanvändning. Jordbruksmark är en resurs som är central att hushålla med. Då planområdet är lokaliserat till jordbruksmark är det viktigt att Burlövs kommun noggrant överväger och stärker motiven att exploatera i området. Det kan vara motiverat att bebygga jordbruksmark om det sker med högexploatering eller i samband med utveckling av kollektivtrafiklägen,

Region Skåne vill också uppmärksamma Burlövs kommun att en av busslinjerna som nämns i planförslaget kommer att få en ändrad ändhållplats. Linje 172 kommer få sin ändhållplats vid nya Burlövs station för vidare resor med tåg. Idag går linjen ända in till Malmö C."

Kommentar: Se kommentarerna ovan till Länsstyrelsens yttrande gällande brukningsvärd jordbruksmark.

Miljö- och byggnämnden

”Miljö- och byggnämnden lämnar följande synpunkter:

Detaljplanekartan saknar helt bestämmelser som reglerar åtgärder med anledning av de höga bullernivåerna. Då detta inte kan prövas i samband med bygglovet måste detaljplanekartan kompletteras med bestämmelser som säkerställer att nya bostäder uppfyller kraven på trafikbuller i bullerförordningen.

Eftersom bullerskyddet i form av byggnader längs Kronetorpsvägen är en förutsättning för att kunna bebygga vissa delar området behöver plankartan kompletteras med en planbestämmelse om att lov eller startbesked för ändrad markanvändning endast får ges under förutsättning att bullerskyddet har anordnats, dvs. villkorat lov i enlighet med 4 kap. 14 § PBL. För områden där bullerbestämmelser klaras om hälften av rummen orienteras mot tyst sida måste detta anges som en planbestämmelse på kartan.

Enligt bullerutredningen kommer ekvivalent ljudnivå (Leq) vara 50-55 på cirka 50 % av skolgårdsytan. Barn tillbringar en stor del av sin barndom i förskolan och skolan, dessa miljöer har därför stor betydelse för barnens utveckling och för deras hälsa. Barn väljer inte själva vilken miljö de vill befinna sig i och kan inte heller själva utforma sin närmiljö. Barn i förskolan vistas oftast flera timmar per dag på gården utomhus. Både förskolor och grundskolor har även pedagogiska verksamheter utomhus vilket kräver en bra ljudmiljö. Vid planläggning finns god möjlighet att utforma en så bra miljö som möjligt för barnen, bl.a. utifrån buller. För utemiljöer vid skolor och förskolor är det enligt Boverkets rapport 2015:1, *Gör plats för barn och unga!*, önskvärt med högst 50 dBA ekvivalent dagvärde på de delar av skolgården som är avsedda för lek, rekreation och pedagogisk verksamhet. En målsättning kan, enligt rapporten, vara att resten av ytorna ska ha högst 55 dBA. Naturvårdsverkets riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik anger samma värden. Dessa nivåer bör vara vägledande vid planläggning av skolor och förskolor. Skolgårdens lokalisering är olämpligt enligt 2 kap. 6 § miljöbalken. Miljö- och byggnämnden kan komma att ställa krav på ytterligare bulleråtgärder alternativt förbjuda förskoleverksamheten i samband med anmälan av densamma.

Enligt 4 kap 33 a § PBL ska planbeskrivningen, om det inte kan anses obehövligt med hänsyn till bullersituationen, innehålla en redovisning av beräknade värden för omgivningsbuller vid bostadsbyggnadens fasad, och vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden. Då området kommer utsättas för relativt höga bullernivåer bör det inte anses obehövligt.

Då utredning visar att minst hälften av bostadsrummen i vissa lägenheter behöver orienteras åt en sida som uppfyller riktvärdena för skyddad sida, ska lägenhetslösningar redovisas i utredningen och/eller planbeskrivningen.

Uteplatser bör markeras i illustrationskarta.

I bullerutredningen ska samtliga skyddsåtgärder som bedöms nödvändiga för projektets genomförande beskrivas i både bild och text, inklusive effekten av sådana åtgärder.

Av trafikbullerutredningen framgår att höghus i söder (14 våningshuset) inte har utretts för boende. På plankartan är dock angivet att byggnaden får innehålla boende. Trafikbullerutredningen behöver därför uppdateras för att omfatta även denna byggnad, alternativt byggrätten för bostäder tas bort.

Det är viktigt att fönster och eventuella friskluftsdon dimensioneras så att folkhälsomyndighetens riktvärden för inomhusbuller klaras.

Förorenad mark

I planbeskrivningen anges att inga markföroreningar har påträffats. Har en miljöteknisk undersökning genomförts bör innehållet i denna redovisas. Om provtagning inte anses nödvändig bör detta ställningstagande motiveras.

Parkeringshus

För garage större än 50 kvm och med golvbrunn behövs oljeavskiljare enligt VA Syds riktlinjer för olje- och slamavskiljare.

Miljömål

Planens påverkan på miljömålen finns inte beskrivet i planhandlingarna.

Energi

Planen bör kompletteras med uppgifter på hur solpaneler möjliggörs.

Bebyggelseutformning bör möjliggöra för anläggning av förnybara energisystem såsom solceller, solfångare, solkyla osv.

Planen bör ge möjlighet för laddning av elbilar på offentliga ytor.

Cykelparkeringar bör utformas med mål att skapa trygga, säkra, tillgängliga, tillräckliga och klimatskyddade parkeringsmöjlighet.

Stadsmiljö

I planbeskrivningen finns ingående beskrivningar av hur området kan komma att se ut inklusive kulörprogram. Detta har dock inte resulterat i några utformningsbestämmelser på plankartan. Erfarenhet från andra projekt i kommunen är att det oftast är lämpligt att reglera detta, speciellt i en stadsdel som kommer få en betydande påverkan på upplevelse av Burlöv, både ifrån siktlinjer sett från Möllan men även som ett nytt ansikte in i Burlöv. Vill man ha en mer flexibel plan kan man välja att endast reglera detta i det mest exponerade lägena och lämna större friheter i områden som får mindre inverkan på upplevelsen av det nya området.

Av den anledningen är det även viktigt att beakta gestaltning av byggnader ut mot Kronetorpsvägen, då långa sammanhängande parkeringshus lätt får ett slutet och tråkigt intryck och upplevs som en instängande mur. Det kan också lätt upplevas som en otrygg miljö och man behöver därför arbeta mycket med hur man skapar en trygg utemiljö där människor gärna rör sig, det gäller såväl Kronetorpsvägen som den nya lokalgatan inne i området.

Dagvattenmagasin är beskrivet som ett inhägnat område med lodräta väggar. Utifrån stadsmiljösynpunkt vore det bra att överväga om en av sidorna kan utformas som en flack

strand ner mot vattenytan, för att möjliggöra en trevligare miljö och kontakt med vatten. Aktuella planbestämmelser, såsom de är utformade, hindrar inte en sådan lösning.

Parkering

I planbeskrivningen saknas beskrivning av hur man resonerat kring gångavstånd mellan bostadshus och parkering samt eventuella angöringsplatser för bilar. Erfarenhet från etapp 1 av Kronetorp visar på att detta bör tydliggöras redan i planbeskedet för att undvika osäkerhet i samband med bygglovet. Det blir då tydligt både för nämnden och för exploateringen vad man har att förhålla sig. Det bör vidare anges var man har tänkt sig att parkering för rörelsehindrade ska placeras.

Vid förskolan finns en yta för parkering redovisad och nämnden tolkar detta som att denna är tänkt för hämtning och lämning av barn. Det framgår dock inte om denna är tillräcklig eller hur man i så fall har kommit fram till denna. Vidare är det inte tydligt angivet logistiken kring hämtning och lämning samt lastning och lossning för transporter till förskolan ska fungera. Detta bör tydliggöras hur tänkta trafikrörelser ser ut, både får barn som kommer med bil och de som kommer med cykel/gående, för att säkerställa en god trafikmiljö oavsett hur man tar sig till förskolan.

Skola/förskola

I kvarter väster om kvarteret med utrymme för skola och skolgård finns i planen möjliggjort för skola/förskola, dock utan vidare redovisning av friyta eller tillgång till sådan. Utgångspunkten för skolgården är att gården ska vara placerad i omedelbar närhet av verksamheten för förskola och skola med årskurs F-6, för att säkerställa en god utevistelse då barnen inte kan förväntas klara av att gå dit själva. Det är därför olämpligt att placera byggrätten på detta sätt.

Bestämmelsen skola inbegriper vanligen både grundskola och förskola, vill man tillåta båda räcker det således att ange skola. Vill man precisera den till att endast tillåta förskola i vissa områden kan detta göras. Förskolan blir dimensionerande för friyta, klaras denna för förskola är även grundskola möjligt sett till friytans storlek.

I Boverkets riktlinjer anges att för förskola är ett lämpligt mått att räkna med minst 40 kvm för barn på förskola och en total minsta yta om 3000 kvm. I planbeskrivningen anges att man räknar med 35 kvm per barn. Boverkets riktlinjer är inte bindande, men de fungerar som lämpliga värden att utgå ifrån. I vissa fall kan de vara svåra att uppnå, speciellt i en befintlig tät stadsmiljö. Då det i aktuellt projekt handlar om bebyggelse och oexploaterad jordbruksmark bör det till väldigt starka skäl för att frångå rekommendationen om 40 kvm. Det är inte planbeskrivningen inte redovisat några sådana. Det bör vara möjligt att minska exploateringen av området om det är nödvändigt för att friytan ska utökas. Plan- och bygglagen är en avvägningslag och barns behov av ytor att röra sig på bör väga tungt i detta, särskilt barn inte själva väljer vilken miljö de vill befinna sig i och de kan inte heller själva utforma sin närmiljö.

Friytans olämplighet utifrån höga bullernivåer beskrivs vidare ovan under avsnittet buller.

Vård

Konsekvenserna av att tillåta vård i området är inte beskrivna, det framgår inte heller vilken typ av vård man tänker sig. Detta bör förtydligas, åtminstone i planbeskrivningen, och

eventuella konsekvenser bör beskrivas. Planerar man för någon form av vårdboende bör man särskilt beakta att platsen utsätts för höga bullernivåer.

Avfall

I planbeskrivningen framgår att avfallshantering ska genom 6 stycken UWS (*underground waste system*, dvs nedgrävda avfallsbehållare med inkast ovan mark) samt en återvinningsstation. Möjlig placering finns redovisad på illustrationskarta. Det finns ingen närmare beskrivning av hur man beaktat framtida krav på fastighetsnära insamling eller de tillgänglighetskrav för insamling av mat och restavfall som finns i Boverkets byggregler. Detta behöver beskrivas och det behöver framgå om krav på avstånd kommer att uppfyllas.

Friyta vid bostäder

Plan- och bygglagen anger att om en tomt ska bebyggas med bostäder ska det på tomten, eller i närheten av den, finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Planbeskrivningen anger att kvartersgårdarna kan ge möjlighet för utevistelse, dock har vissa av de redovisade kvarterna, främst i öster, relativt små ytor som hålls fria från bebyggelse. Till skillnad från friyta för skola/förskola finns inga riktlinjer eller rekommendationer för storlek på friytor vid bostadshusen, men det bör ändå framgå av planbeskrivningen hur man har resonerat kring frågan om friytans placering och storlek.

Planbeskrivningen

I planbeskrivning finns på flera ställen angivet att byggnadshöjd är 4-7 våningar, det korrekta är att antalet våningar är 4-7 stycken. Byggnadshöjd är inte reglerat i detaljplan utan man har istället valt att reglera nockhöjd.

Vidare anges i planbeskrivningen att översta takvåningen ryms inom tillåtet våningsantal, men på plankartan anges att denna får anordnas utöver angivet våningsantal. Detta bör justeras så att det som anges i planbeskrivningen stämmer överens med det som anges på plankartan.

Dagsljus

Det finns inget beskrivet planbeskrivningen och dagsljus för lägenheterna och det framgår inte om någon dagsljusutredning gjorts. Kravet på dagsljus finns i Boverkets byggregler och prövas slutligt inför startbeskedet, men förutsättningar för tillgång till dagsljus i de blivande bostäderna bör kartläggas åtminstone översiktligt i detaljplaneskedet. Tillgången till dagsljus får sägas hänga ihop med områdets lämplighet för bebyggelse och det bör i samband med framtagandet av detaljplanen ha framkommit att det finns åtminstone ett sätt att uppföra byggnaden enligt planbestämmelserna som uppfyller krav på dagsljus.

Risk

På sidan 48 i planbeskrivningen finns sammanfattning från den riskutredning som är gjord. Det är något otydligt huruvida den tillkommande bebyggelsen placeras på ett sådant avstånd från farligt godsled att det blir aktuellt med det rekommendationer som anges i riskutredning (byggnader med stabila stommar, nödstopp på ventilation samt särskild hänsyn vid placering av friskluftsintag). Om avsikten är att dessa åtgärder ska vidtas på några av de blivande byggnaderna inom området måste detta regleras med planbestämmelse på plankartan.

Balkonger

I planbeskrivningen anges att balkonger och burspråk kan finnas på samtliga plan över förgårdsmark. Som bestämmelsen om prickmark är formulerad kan det utgöra en avvikelse från detaljplan att placera dessa över prickad mark och att det därmed kan finnas hinder mot att uppföra byggnader med balkonger på det sätt som beskrivs i planbeskrivningen.

Genomgående entréer

I planbeskrivning anges att minst 2 entréer på kvarter ska vara genomgående. Detta bör regleras med planbestämmelse på plankartan, då erfarenhet från andra projekt visar på att det annars kan vara svårt att få igenom i samband med bygglovet. Det bör också tydliggöras, åtminstone i planbeskrivningen, att både entré mot gata och gård ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning.

Planbestämmelser

Kommentarer till planbestämmelser:

Prickmark - Då bestämmelsen anger att byggnad inte får uppföras behöver förtydligandet om sophantering inte finnas med. Vill man tydliggöra det bör det i första hand läggas i planbeskrivningen.

Korsmark, marken får endast undantagsvis bebyggas med uthus – Bestämmelsen är otydligt formulerad och svårtolkad vid en bygglovsprövning. Ordet uthus är gammalmodigt och bör inte användas idag, istället för bestämmelsen formuleras enligt Boverkets allmänna råd, med endast komplementbyggnader får placeras. Om det finns ett behov av att begränsa storlek på komplementbyggnader eller antalet bör detta göra istället för att ange att de endast undantagsvis får uppföras.

F4, byggnadsvolymen kan brytas upp i två delar – Om syftet är att styra att uppdelningen sker bör bestämmelsen formuleras med ska istället för kan. Om syftet är att tillåta uppdelningen bedöms bestämmelsen vara onödig, då det inte finns något uppenbart som hindrar en sådan uppdelning av byggnadsvolymer i övriga bestämmelser.

Ringmark vid parkeringshusen - Syftet med marken är otydlig, på illustrationskartan finns irriterat en återvinningsstation på den aktuella marken. Om det är syftet bör det tydliggöras.

Antal våningar - Våningsantal bör generellt inte användas som bestämmelse då denna reglerar den inre utformningen av en byggnad och inte byggnadens volym. Att beräkna våningsantalet är dessutom ibland en komplicerad process, t.ex. om byggnaden förses med takkupor eller andra uppstickande delar. Det kan dock inte uteslutas att det finns fall där våningsantal är lämpligt som bestämmelse, anser man att detta är fallet bör det tydliggöras i planbeskrivningen varför man önskar använda det och man behöver fundera kring frågan om byggnaderna ska förses med takkupor och om detta behöver regleras särskilt på som planbestämmelse på plankartan.

N1 – Det saknas stöd i plan- och bygglagen för tvinga fram detta i lovskedet eller i samband med tillsyn. Miljö- och byggnämnden saknar därmed befogenhet att se till att detta är utfört, vill man säkerställa att det kommer till stånd behöver det regleras i exploateringsavtalet.”

***Kommentar:** Byggrätten i planområdets södra del som omfattar kontor, hotell samt bostäder ses över i det fortsatta arbetet med planförslaget. Se*

även kommentarerna ovan till Länsstyrelsens yttrande gällande riksintresse för kulturmiljövård.

Plankartan kompletteras med administrativ villkorsbestämmelse gällande genomförande av bullerskydd. Se även kommentarerna ovan till Länsstyrelsens yttrande avseende buller.

Solpanelerna som nämns i planförslaget får inte förorsaka bländning av vägtrafikanter. För att förhindra detta kompletteras plankartan med bestämmelser gällande placering av solpaneler. Se även kommentarer till Trafikverkets yttrande.

Plankartan kompletteras med bestämmelser gällande bebyggelsens utformning.

Plankartan kompletteras med bestämmelser för motverkande av risker.

Plankartan förtydligas gällande bestämmelsen för prickmark.

Plankartan kompletteras med bestämmelse gällande genomgående entréer.

Plankartan förtydligas gällande bestämmelsen för korsmark.

Planbestämmelsen f_4 utgår.

Planbeskrivningen kompletteras med redovisning av beräknade värden för omgivningsbuller vid bostadsbyggnadernas fasader.

Planbeskrivningen förtydligas gällande kommunens ställningstagande till behovet av miljöteknisk undersökning inom planområdet.

Planbeskrivningen förtydligas gällande kopplingen mellan byggrätten för förskola/skola och den angränsande friytan.

Planbeskrivningen kompletteras med en motivering gällande storleken på förskolans/skolans friyta.

Planbeskrivningen kompletteras gällande hur avfallstransporter ska ske inom planområdet.

Planbeskrivningen kompletteras med översiktlig redovisning av dagsljusutredning för bostäderna.

Planbeskrivningen förtydligas gällande entréers tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar.

Planbeskrivningen förtydligas gällande byggnadsvolymnernas utformning.

Plankartan och planbeskrivningen justeras gällande våningsantal.

Swedavia AB, Malmö Airport

”Malmö Airport har granskat samrådshandlingar för rubricerad detaljplan och vill tillägga följande:

För att Malmö Airport ska kunna göra en bedömning av lämpligheten i planen behöver vi ta del av LVFs flyghinderanalys eller beslut om att flyghinderanalys inte behövs i aktuellt planarbete. Vid alla byggnationer eller uppställningar av byggkranar över 20 meter ska kontakt tas med LFV. LFV beslutar då om flyghinderanalys ska utföras eller inte. Beslutar LFV att flyghinderanalys inte behövs sker det via mail som ni sedan bifogar i underrättelsen om samråd för detaljplan till oss. Yttranden från LFV angående CNS utrustning ser vi gärna att ni mailar till Swedavia för information. Upprättade flyghinderanalyser mailar ni till Swedavia för utlåtande.”

***Kommentar:** Planförslaget kompletteras med flyghinderanalys inför vidare prövning. Se även kommentarer till Luftfartsverkets och Trafikverkets yttranden.*

Skanova

”Skanova har markförlagda kabelanläggningar inom och kring detaljplaneområdet, se bifogad karta.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga kabelanläggningar nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.”

***Kommentar:** Planförslaget kompletteras avseende ledningslägen. Planbeskrivningens genomförandedel förtydligas gällande fördelning av kostnader avseende flyttning av ledningar.*

E-on

”Vi har inom planområdet en befintlig elledning enligt bifogad karta. Ledningen är även redovisad på plankartan. Under förutsättning att överenskommelse träffas för de åtgärder som eventuellt behöver vidtas på denna elledning och att den part som föranleder åtgärderna står för samtliga kostnader i samband med detta, har vi ingen erinran mot förslaget i denna del.

För att kunna försörja planområdet med el erfordras tre nya nätstationer. För att möjliggöra byggandet av nya nätstationer föreslår vi att tre byggrätter för nätstation redovisas på plankarta och i planbestämmelser. Om tanken är att placera en nätstation inom område betecknat med E (Teknisk anläggning) är detta ett lämpligt läge för en av nätstationerna. De övriga nätstationerna kan förslagsvis placeras på parkeringsplatsen söder om förskolan och i den västra delen av planområdet.”

***Kommentar:** Planförslaget kompletteras avseende ledningslägen. Plankartan kompletteras med byggrätt för nätstation. Planbeskrivningens*

genomförandedel förtydligas gällande fördelning av kostnader avseende flyttning av ledningar.

VA SYD

"VA SYD har befintliga VA-ledningar söder om Kronetorpområdet i gc-vägen intill den planerade dagvattendammen. Dock finns det troligtvis inte tillräcklig kapacitet i dessa ledningar för att ansluta hela området i denna detaljplan.

Dricksvatten:

En ny dricksvattenledning behöver läggas ned och anslutas i Lundavägen från rondellen vid Kronetorps gård. Detta kommer troligtvis att utföras nu i byggskedet för etapp I.

Spillvatten:

Spillvattennätet i Arlov är hårt belastat och VA SYD tittar just nu på kapacitetsförbättringar i kommunen. Just nu utförs det flödesberäkningar på den del av nätet som kommer att ta emot det tillkommande flödet när Kronetorp del 1:1 etapp II blir utbyggt. Vi kommer nu i höst att veta mer om det kommer vara möjligt att ansluta hela planområdets spillvatten till de befintliga ledningarna i GC vägen i söder. Eftersom bostadsområdet söder om Kronetorp troligtvis kommer att förtätas inom den närmsta framtiden måste även detta tas med i beaktning när vi undersöker kapaciteten på vårt nät.

Troligtvis kommer en del spillvatten från planområdet behöva ledas nordväst till befintlig ledning nere vid järnvägen dit spillvattnet från framtida utbyggnad av Kronetorp kommer att ledas. Eftersom hela Kronetorpsområdet ska byggas ut i framtiden är det viktigt att det finns en fastlagd gatustruktur i området så att vi redan nu kan lägga ner vår huvudledning i den mark som kommer att bli gata i framtiden. Denna gatustruktur bör ligga med i denna detaljplan.

Dagvatten:

Precis som det står i dagvattenutredningen är dagvattennätet hårt belastat vilket gör att endast ett utflöde på 1,5 l/s*ha tillåts från området i sin helhet. Det efterfrågas en hållbar dagvattenhantering i hela området som innebär att så tröga system som möjligt bör eftersträvas, även på kvartersmark. VA SYD önskar att exploatörerna fördröjer dagvattnet på respektive fastighet/kvarter så att utloppsflödet motsvarar 20 l/s*ha.

I dagvattenutredningen för hela Kronetorpområdet är det beräknat att det behövs en dagvattendamm med en volym på 4168 m³ för att fördröja ett 10 års regn inom avrinningsområdet. Det finns även en dagvattendamm inritad i utredningen men det står ingenting om vilka slänter denna damm förväntas att ha. För att få en korrekt och tillräcklig yta avsatt för fördröjning i detaljplaneskedet är det viktigt att ta fram volym, djup och slänter på dammen. Risker är att ytan för fördröjning blir alldeles för liten om man ej tagit hänsyn till att det ur ett säkerhetsperspektiv bör vara flacka slänter. Detta får till följd att fördröjningsvolymen kan bli för liten och det finns risk för att närliggande byggnader översvämmas. Dagvattenutredningen för detaljplaneområdet är tyvärr bristfällig ur detta hänseende.

Det framgår ej heller om volymen är beräknad utifrån att 20 l/s*ha fördröjs på kvartersmark. Eftersom VA SYD inte kan garantera att fördröjning till 20 l/s*ha utförs på

kvartersmak bör man ej räkna med denna fördröjning vid beräkning av volymen på dagvattendammen på allmän platsmark.

Allmänt:

VA SYD anser att kompletterande arbete gällande spill- och dagvattenproblematiken bör utredas ytterligare innan denna detaljplan antas.”

***Kommentar:** Planförslaget kompletteras avseende ledningslägen. Plankartan kompletteras med u-områden. Hanteringen av dagvatten redovisas för hela Kronetorpsområdet i ”Dagvatten- och skyfallsutredning – planprogram för Kronetorpstaden” (Ramböll, 2018-12-14) i vilken det framgår att åtgärderna för planområdets dagvattenhantering ingår i ett större sammanhang. Planbeskrivningen och plankartan kompletteras utifrån innehållet och slutsatserna i detta dokument.*

VA SYD, avfallsavdelningen

”VA SYDs avfallsavdelning ser positivt på att det är angivet på plankartan att anordning för avfallshantering får uppföras på prickmark. Dock verkar inte den föreslagna platsen för en ÅVS vara prickmark. Det är viktigt att denna lite större station för avfallsinsamling inte uteblir, såvida inte avfallshanteringen inne i området kompletteras ytterligare.

Vi ser positivt på delad avfallshantering på 7 platser. Om gångavstånd för att avlämna avfall överstiger 50 meter från bostadsentré är det viktigt att avfallshanteringen ligger i den naturliga rörelseriktningen.

Det råder för närvarande osäkerhet kring vad de nya förordningarna om producentansvar för förpackningar (2018:1462) och returpapper (2018:1463) i praktiken kommer att innebära för krav på avfallshanteringen vid planering av nya områden, då inget insamlingssystem ännu fått tillstånd av Naturvårdsverket. VA SYD bedömer dock att föreslagen detaljplan är tillräckligt flexibel för att möta kommande krav.”

***Kommentar:** Plankartan förtydligas gällande bestämmelsen för prickmark.*

Hyresgästföreningen

”Vi är väldigt glada att se att det planeras för fler bostäder i vår kommun. Det byggs inte tillräckligt mycket för att möta efterfrågan och många har svårt att hitta en bostad. Hyresrätten, som är en flexibel boendeform, är eftertraktad för många grupper; unga som riktigt gamla, par som vill flytta ihop eller isär osv. Det är viktigt med blandande upplåtelseformer och vi hoppas att kommunen engagerar sig för att säkerställa detta.

För en långsiktigt hållbar utveckling är det viktigt att ett helt nytt område binds samman med den befintliga bebyggelsen. Det saknas utförliga beskrivningar hur integreringen med resten av orten kommer att ske.

Vi vill även lyfta upp behovet av att bygga levande bostadsområden som sträcker sig över hela dygnet. Kvartersbebyggelser, med bostäder och plats för olika slags verksamheter, är lovvärt och vi vill lyfta upp vikten av att det offentliga rummet är tillgängligt för alla, yngre som äldre. Offentliga mötesplatser och verksamheter av olika slag där människor kan träffas kan ytterligare förstärka gemenskapen och tryggheten.

Eftersom fler människor ska samsas på de offentliga ytorna inser vi att det är viktigt att ordentligt fundera kring utformningen av grönytorna och hur maximera utemiljöernas miljönytta.”

Kommentar: Planförslaget är en del av den bebyggelse som planeras i området mellan Kronetorpsvägen, järnvägen och E6/E22. Ambitionen är att skapa en levande stadsdel med kopplingar till övriga Arlöv. Områdets utveckling beskrivs bland annat följande i planprogrammet för Kronetorpstaden:

”Kronetorpstaden, den nya stadsdelen i framtidens Burlöv, blir ett tillskott med ett utbud av attraktiva bostadsmiljöer, grönska, skola, badhus och rekreation. Den ska byggas stadsmässigt som en kvartersstad med blandat bostadsutbud, offentlig och privat service. Trygga och trivsamma platser, gator och parker ska locka till utevistelse och fungera som mötesplatser för alla åldrar. Stadsparken, skola, idrottsplats och badhus kommer att bli viktiga mötesplatser både för boende i Kronetorpstaden och kommunen i stort.”

”Nu planerar Burlövs kommun för en ny stadsdel inom riksintresset. Den ska hålla så hög kvalitet att det kan bli en ny del av den värdefulla kulturmiljön. Arlöv är blandningen av bebyggelse typer stor samtidigt som de olika typerna ofta är geografiskt åtskilda. En av kvaliteterna är hur orten utvecklats i utvecklingsprång med många olika bebyggelse typer från olika epoker. Nu planerar Burlövs kommun för en ny stadsdel, med nya årsringar, inom riksintresset. Stadsdelen ska hålla så hög kvalitet att det kan bli en ny del av den värdefulla kulturmiljön.”

Kronetorp Park AB

”SAMMANBYGGDA PARKERINGSGARAGE

Kronetorp Park arbetar för hållbar byggnation och bruk; ekologiskt, ekonomiskt och socialt.

Detaljplanen har målsättningen att minimera trafikrörelse inom planområdet. Därför är planen disponerad med tre byggnader för parkering i södra delen av planområdet, förlagda i rad, parallellt med Kronetorpsvägen. På detta sätt koncentreras bilrörelser till denna del av planområdet.

Kommunens parkeringsnorm kräver dock så många parkeringsplatser att de helt skulle uppta dessa byggnader.

För att, i dessa byggnader, bereda möjlighet för verksamheter samt boende krävs fler parkeringar, vilka i planen är förlagda till två separata underjordiska parkeringsgarage under de södra bostadskvarteren.

Parkeringsgaragen är förlagda intill varandra med endast en gata emellan. Det innebär ineffektivitet både avseende byggnation och nyttjande samt kräver två separata ut- och infarter.

Denna lösning är, med vår ambition om hållbar byggnation och bruk, inte acceptabel.

Planförslaget med två separata underjordiska garage lades fram först i slutskedet av planprocessen, 190830. Vi framställde då nedanstående argument för sammanbyggda garage och kommunen utlovade att avvåga denna lösning inför granskningskedet.

Argument för sammanbyggda garage;
-fler parkeringsplatser
-gemensam ut-/infart
-mindre ekonomisk belastning för hyresgästerna

Vi anser därför att planbestämmelserna bör justeras för att ge möjlighet till sammanbyggda garage. Se bilagd plankarta med förslag till dylik utformning av plankarta/-bestämmelse.

LANDMÄRKE

Vi har under planprocessen framställt önskan om ett högre landmärke och pläderar för att landmärket höjs till 19 våningar med indragen takvåning för publik takterrass.

Det ger byggnaden proportioner för

- arkitektonisk gestaltning av en smäcker byggnad som understryker vertikalitet
- god synbarhet, trots läge bakom Kronetorps höga skogsnaturpark

Vi anser därför att planbestämmelserna bör justeras för att ge möjlighet till en byggnad med 19 våningar med indragen takvåning/takterrass. Se bilagd plankarta med förslag till dylik utformning av plankarta/-bestämmelse.

YTA MARKERAD ALLMÄN PLATSMARK - NATUR SAMT DIKE
mellan terrasshus och Möllestigen

Ytan tillhör idag Kronetorp Park. Vår avsikt är att här bedriva verksamhet i form av stadsodling samt ge plats för fysisk aktivitet med redskap för utegym.

Vi anser därför att ytan fortsatt skall tillhöra Kronetorp Park.”

Kommentar: Plankartan kompletteras med bestämmelse gällande möjlighet till garage under gatumark.

En kulturmiljöutredning för Kronetorpsområdet har genomförts (Olga Schlyter 2019-12-18). En av slutsatserna i utredningen behandlar byggnadshöjder:

”Planprogrammet går inte in i detalj vad gäller byggnadshöjder på den nya bebyggelsen. Höjderna ska enligt programmet variera mellan två och sex våningar. Ur kulturmiljösynpunkt bör bebyggelsen trappas ner mot Kronetorps gård, medan den kan vara högre i andra delar av planområdet. Exempelvis bör kvarteren norr om gårdsbebyggelsen vara i 3–4 våningar för att möta den småskaliga bebyggelsen vid gården. I anslutning till gröningen vid siktlinjen mot Kronetorps mölla bör bebyggelsen hållas låg, fyra våningar med indragen takvåning, av respekt för möllan som landmärke. Ett av riksintressets uttryck är Kronetorps mölla ”med dominerande läge i landskapet”.”

Se även Länsstyrelsens yttrande gällande riksintresse för kulturmiljövård. Planförslaget justeras och kompletteras utifrån innehållet och slutsatserna i kulturmiljöutredningen. Detta innebär bland annat att byggrätten i planområdets södra del som omfattar kontor, hotell samt bostäder påverkas.

I planbeskrivningen beskrivs ytorna i anslutning till dagvattendammen som utförda med staket och nedsänkta sittgradänger. I områden med kommunalt huvudmannaskap är det kommunen som ansvarar för utbyggnad, skötsel och underhåll av utformningsåtgärder. En enskild huvudman har inte motsvarande skyldighet som kommunen att iordningställa den allmänna platsen. Det är den enskilde huvudmannen själv som avgör i vilken takt och på vilket sätt detta ska göras. Eftersom kommunen inte har möjlighet att kontrollera genomförandet av utformningsbestämmelser på allmänna platser med enskilt huvudmannaskap, samt att dagvattendammen är placerad nära den föreslagna bebyggelsen, anser Burlövs kommun att det är lämpligt med kommunalt huvudmannaskap för naturmarken inom planområdet.

██████████, Åkarp 6:154 (ej sakägare)

"Hej!

Här kommer förslag till detaljplanen Kronetorp 1:1 Etapp II

1. Lekplatser för barn upp till 12år som behöver höga kullar-pulkaåkning, naturens utmaningar, långa rutschbanor, linbanor, goda mått med småbarnsgungor och vanliga gungor, stora höga klätterställningar var är detta planerat?

Är barnen bortglömda?

Varje gård behöver dessutom en mindre lekplats med sandlåda och gungor precis som på 60-talet.

2. Cykelöverfarter och övergångsställen med ljus runt Lidel? Livsfarligt och helt oskyddat för gångtrafikanter och cyklar, hur ser man till att bygga SAMMAN en trygg och säker kommunikation till fots/cykel igenom hela området? Även mot badet, dvs Öster/väster/söder/norr?

Är cyklar och gångtrafikanter bortglömda?

3. Var ligger skolan? Och var ligger en fristående förskola med rejäl utelekmiljö? Vi har ju kommit fram till att lägenhetsförskolor inte är bra? Förskolor bör ju byggas enligt modell Östragårds fristående förskola. 6st avdelningar och stor gård för lek och rörelse? Kommunen har stor brist på skolplatser. Nu går samtliga 1or i Åkarp i överfulla klasser. Vi har 27st barn/klass. Det går inte att lära ut svenska och matematik i grupper på 27st barn. Ljudnivå och arbetsro kan inte hållas på en rimlig nivå. Lärarna orkar inte med dessa klasstorlekar. Vi var lovade 21st barn/klass i lågstadiet, vad händer med detta? Vilka lokaler planeras? Vi saknar ju skola och nu bygger man nytt område utan att NYA skolan är irriterad? 2006 fanns det mellan 17st-19st elever/klass i 1an. Varför försämras detta hela tiden? NY Skola måste gå före nybyggnation det är AKUT. Vi har flera dyra paviljonger som kommer att bli permanenta.

4. Höjdmärke i Burlöv, 14 våningar. Det är en tokig ide i ett område som behöver lugn och ro och inte mera problem. Hus på höjden i låginkomsttagarnas Burlöv är inget som på lång sikt blir bra. Vi ser Rosengård och liknande områden, det blir på sikt oattraktivt. Att bygga

på höjden i lågskattekommuner med höginkomsttagare fungerar bättre. Viktigast är lugn, trygghet och fungerande samhälle där människor känner grannar och människor på gårdarna. Nej max 5-6 våningar. Högre höjder passar inte in i en låginkomsttagarkommun det blir inget bra.

5. En skridskobana som kommuninvånarna i Burlöv kan använda vintertid tycker jag kunde vara ett roligt och originellt inspel, kan man inte förhandla sig till en konstfrusen utomhusbana som används vintertid gärna med en lång cirkulär sträckning så att man kan prova på långfärdsskridskor? Ingen sådan skridskobana finns väl i Skåne? Det är betydligt roligare än ett landmärke på 14 våningar. Tänk på tidningsrubrikerna!

6. Rejält med stora träd behövs för att bryta av vinden på ett heltigenom kalt område. Gärna fina träd som valnöt, ek, bok, blodbok, etc etc gärna rejält med perenner för insekter. Hur mycket stora träd planeras? Har dessa också glömts bort? Det ser fattigt ut med träd och grönska?"

[REDACTED], Arlöv 19:67 (ej sakägare)

"Nedan kommentarer görs med erfarenheter från min tid på stadsplaneringsprogrammet på Malmö universitet, samt med beaktande av mitt övriga intresse för vår bebyggda närmiljö

Bebyggelsestruktur

Återigen planeras icke-stadsmässig bebyggelse i Arlöv. Öppna kvarter är ett slöseri med mark och öppnar upp ett privat område, som hade kunnat vara de boendes. Det finns absolut ingen anledning till att lämna en glipa i ett annars slutet kvarter, där vem som helst kan ta sig in och få tillgång till den privata sfären, som hade kunnat finnas för de boendes gemenskap. Öppna kvarter hör till postmodernismen, något vi bör förpassa. Vilket kvarter föredrar folk att promenera runt i, Rörstaden eller lindängen? Slut kvarteren, och få till fler lägenheter på köpet. Läs gärna följande artikel på ämnet:

<https://arkitekten.se/kultur/bostadsgarden-som-inramad-rumslighet/>

Kopplingen till Kronetorpsvägen går om intet med den nuvarande utformning. Parkeringshusen bildar en barriär mot vägen, som ser ut att bibehålla sin karaktär av genomfartsled. Med vanliga bostadshus (gärna högre, för att markera en viktig väg) som har verksamhetslokaler i botten riktade mot vägen kan den nya bebyggelsen integreras med Svenshög, vilket leder till nästa punkt: gör något åt de tomma gräsplättarna mellan Kronetorpsvägen och Raps- och Kornvägen. De fyller ingen funktion och genom att vara tomma bibehålls barriären och områdena separeras från varandra, vilket i praktiken bidrar till att det nya bostadsområdet fungerar som en ö, stadsmässigt avskuren från resten av Arlöv. Detaljplanen detaljerar inte denna fråga, men en sak att beakta är att inte ha för breda gatusektioner, d.v.s. håll mindre avstånd mellan byggnaderna. Idag byggs många nya områden med alltför breda gatusnitt, där trottoarerna har plats för tio personer i bredd. Således skapas stora ytor för vinden att ta fart i.

Höjd

Det är glädjande att se att bebyggelsehöjden har ökat jämfört med grannkvarteren som redan står färdiga, längre norrut. Dock tycker jag att höjden hade kunnat vara lite mer varierande, åt det högre hållet. Många byggnader kommer att vara 5-6 våningar höga, flera av dessa hade med fördel kunnat vara 8-12 våningar höga. Vidare tycker jag att landmärket kan höjas med flera våningar, uppemot 20. Således byggs ett riktigt landmärke, något som

kan ses från långt håll och ger karaktär till en i övrigt anonym förort. När nu åkermarken får ge vika till förmån för staden bör denna chans ta tillvara och exploateringsgraden vara maximalt utnyttjad, för att fler människor ska få plats på en mindre yta. Detta bidrar till mindre avstånd och ett minskat behov av transporter, samt ett ökat liv i närområdet då fler befinner sig på samma yta. Högre bebyggelse bidrar till detta, särskilt i detta område som ligger i utkanten av Malmö tätort och således inte drar till sig folkiv på samma sätt ett kvarter vid Triangeln gör.

Sammanfattningsvis tycker jag att man kan ta ut svängarna mer. När man ändå bebygger förstklassig åkermark, som ligger nära stora transportförbindelser bör detta utnyttjas till fullo. Detta är särskilt relevant nu som människan behöver leva hållbart, med mindre avstånd. Bygg mer, bygg högre. De svenska städerna är ofta inte lyckade ut ett stadsplaneringsperspektiv om man jämför med vad man egentligen kan åstadkomma. Genom att blicka ut mot kontinenten tror jag att man kan ta lärdom över hur man bygger trivsamma områden. Sådana områden har ofta beaktat vad jag skrivit högre upp och är avsevärt tätare än svenska städer. Så bygg inte hus i park och öppna kvarter, för det är inte stad.”

ÄNDRINGAR

Kommunledningsförvaltningen bedömer att det med följande ändringar är lämpligt att gå vidare med förslaget.

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

- Planbeskrivningen förtydligas och kompletteras gällande planförslagets överensstämmelse med översiktsplanen.
- Planförslaget justeras och kompletteras utifrån innehållet och slutsatserna i kulturmiljöutredningen (Olga Schlyter 2019-12-18).
- Planbeskrivningen kompletteras utifrån innehållet och slutsatserna i utredningarna gällande dagvatten, skyfall och höjder (Dagvatten- och skyfallsutredning för planprogram Kronetorpsstaden, Ramböll 2018-12-14, PM Masshantering, Ramböll, 2019-05-17, samt Kompletterande dagvattenutredning, Ramböll, mars 2020).
- Planbeskrivningen och plankartan förtydligas utifrån innehållet och slutsatserna i trafikutredningen (Ramböll, 2018-10-16).
- Planbeskrivningen och plankartan kompletteras utifrån innehållet och slutsatserna i riskutredningen (ÅF, 2017-03-31).
- Planförslaget kompletteras med flyghinderanalys.
- Planbeskrivningen kompletteras med översiktlig redovisning av dagsljusutredning för bostäderna.
- Planbeskrivningen kompletteras med redovisning av beräknade värden för omgivningsbuller.
- Planhandlingarna förtydligas och kompletteras gällande förekomsten av biotopskyddade områden.
- Planbeskrivningen förtydligas gällande förekomsten av skyddade arter.
- Planförslaget kompletteras avseende lägen för befintliga ledningsstråk.
- Plankartan kompletteras med administrativ bestämmelse om att bygglöv inte får ges för förskola/skola förrän bullerskydd har uppförts.

- Plankartan kompletteras med bestämmelser gällande placering av solpaneler.
- Planbeskrivningen förtydligas gällande kommunens ställningstagande till behovet av miljöteknisk undersökning inom planområdet.
- Planbeskrivningen kompletteras med en motivering gällande storleken på förskolans/skolans friyta.
- Planbeskrivningen förtydligas gällande entréers tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar.

- Den vidare handläggningen av planförslaget sker med utökat förfarande.

MEDVERKANDE

Samrådsredogörelsen har tagits fram av kommunledningsförvaltningen genom Joel Tufvesson på uppdrag av kommunstyrelsens planutskott. I arbetet har även Kerstin Torseke Hulthén deltagit.

Elin Tängemyr
Tillväxtchef

Joel Tufvesson
Stadsarkitekt