



Samrådsredogörelse

Detaljplan för Revisorn 8 och 10 samt del av Härlöv 50:39, Kristianstad

Inledning

Detaljplanen för Revisorn 8 och 10 samt del av Härlöv 50:39, Kristianstad handläggs med standardförfarande enligt plan- och bygglagen SFS 2010:900.

Hur samrådet genomförts

Samråd har enligt byggnadsnämndens beslut 2019-06-25, § 105 genomförts under tiden 2019-08-19 till 2019-09-16. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare enligt upprättad fastighetsförteckning har underrättats om samrådet och fått möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget.

Planförslaget har under tiden funnits tillgänglig i Rådhus Skåne i Kristianstad samt på kommunens webbplats. Sammanlagt har 15 skriftliga yttranden kommit in under samrådet, varav 11 med synpunkter och invändningar mot planförslaget.

Föreslagna förändringar av planförslaget

Inkomna synpunkter under samrådet samt ny exploatör har medfört flera förändringar av planförslaget. Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen gör bedömningen att det är lämpligt att genomföra ytterligare ett samråd baserat på det nya bebyggelseförslaget.

Efter första samrådet beslutades det att detaljplanen för Revisorn 8 och 31 delas upp i två detaljplaner, en detaljplan kommer att omfatta Revisorn 8 m.fl. (BN16-0573, aktuellt planförslag) och en detaljplan för Revisorn 31 (BN 17-2024, 1290K-P2021/2, laga kraft 2021-01-07).

- Planområdets omfattning har ändrats så att det omfattar fastigheterna Revisorn 8 och 10 samt del av Härlöv 50:39.



- Planförslaget medger kvartersmark för bostadsbebyggelse och tillfartsväg samt allmän platsmark för skydd där bullerskärmande åtgärd ska uppföras.
- Tillfart till planområdet ska ske från Olof Mohlins väg i norr, via fastigheten Revisorn 10.

Redovisning av inkomna synpunkter under samråd 1

Denna samrådsredogörelse utgör en sammanfattning av de synpunkter som inkommit under samrådet. Yttrandena finns i sin helhet på Kristianstads kommun, miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen.

Yttranden utan synpunkter

Datum

1	Kommunstyrelsen	2019-09-18
2	Miljö- och hälsoskyddsavdelningen	2019-09-23
3	C4 Elnät	2019-09-17
4	Barn- och utbildningsförvaltningen	2019-08-16

Yttranden med synpunkter

Datum

Statliga och regionala instanser		
1	Länsstyrelsen	2019-09-17
2	Region Skåne	2019-09-16
3	PostNord Sverige AB	2019-08-16
4	Skanova	2019-09-16
5	Trafikverket	2019-09-11
Kommunala myndigheter, nämnder, förvaltningar och bolag		
6	Lantmäterimyndigheten i Kristianstad	2019-08-16
7	Räddningstjänsten i Kristianstad	2019-08-19
8	Tekniska förvaltningen	2019-09-12
Yttrande från fastighetsägare enligt fastighetsförteckning		
9	Fastighetsägare 1	2019-09-16
10	Fastighetsägare 2	2019-09-16
11	Fastighetsägare 3	2019-09-11



Statliga och regionala instanser

1. Länsstyrelsen

Riksintressen

Riksintresse Kommunikationer 3kap. 8 § MB

Planområdet angränsar till riksintresse för kommunikation, väg E22. Behovet av eventuella kapacitetsökande åtgärder mm vid trafikplats Härlöv utreds i en pågående åtgärdsvalsstudie.

Länsstyrelsen menar att kommunen i dialog med Trafikverket behöver utreda hur en utveckling av trafikplats Härlöv samt bullerskyddande åtgärder kan utföras så att inte riksintresse för kommunikation påtagligt skadas.

Hälsa och säkerhet

Buller

En bullerutredning har genomförts med år 2030 som basår. Enligt planhandlingarna ska en reviderad trafikbullerutredning med 2040 som basår tas fram i det fortsatta planarbetet. Länsstyrelsen förutsätter att detta görs inför granskningsskedet. Den bullerutredningen som tagits fram inför samrådsskedet visar att större delen av Revisorn 8 påverkas av ljudnivåer över 55 dBA ekvivalent ljudnivå 2 meter ovan mark. På 5 meters höjd ovan mark överskrids 55 dBA inom i princip hela fastigheten. Enligt planhandlingarna är bullerskärmande åtgärder samt en sluten bebyggelsestruktur förutsättningar för att klara riktvärdena för trafikbuller, både utifrån dagens vägområde och utifrån en eventuell framtida koppling till trafikplats Härlöv. Utifrån plankartans reglering kan länsstyrelsen inte se hur en sluten bebyggelsestruktur säkerställs genom planbestämmelser och kan därför inte se hur detaljplanen säkerställer att trafikbullerförordningens riktvärden klaras för den föreslagna bebyggelsen. Länsstyrelsen menar även att handlingarna måste kompletteras i fråga om bullersituationen. Det ska av planhandlingarna framgå vilka bullernivåer som planområdet beräknas utsättas för, både ekvivalenta och maximala nivåer. Beräkningen ska utgå från ett framtida scenario, i detta fall prognos år 2040, och ta hänsyn till samtliga bullerkällor. Värdet för buller bör beräknas till den gräns för byggrätt som planen medger i full utbyggnad samt utifrån antal våningsplan. I Naturvårdsverkets vägledning "Riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik, NV-01534-17" anges riktvärden för både äldre och nya skolgårdar. Bakgrunden till att riktvärdena tagits fram är bland annat att ljudmiljöerna på skol- och förskolegårdar har betydelse för barnens utveckling och lärande, deras sociala kontakter med jämnåriga och vuxna samt deras hälsa och trygghet. Buller kan medföra kroniska effekter för barnens kognitiva utveckling, minne och läsförmåga. I planhandlingarna illustreras en placering av skoländamål i planområdets nordvästra del, där det enligt planbeskrivningen går att innehålla de ekvivalenta och maximala bullernivåerna. Länsstyrelsen noterar dock att skoländamål medges inom större delen av planområdet, även där riktvärdena riskerar att överskridas



beroende på bebyggelsens utformning. Mot bakgrund av detta menar länsstyrelsen att kommunen behöver se över möjligheterna att säkerställa att skolgården placeras bullerskyddat för att kunna hålla sig inom naturvårdsverkets riktvärden och därmed säkerställa en god ljudmiljö för skolgården.

Markföroreningar

Inom planområdet har det tidigare bedrivits handelsträdgårdsverksamhet. En miljöteknisk markundersökning har därför gjorts inom fastigheten Revisorn 8, upprättad 2015-07-08. Undersökningen påvisar spår av bekämpningsmedel i områden där odling skett samt i anslutning till sprutpåfyllnad och i jordupplag. Avseende oljeprodukter bedöms påträffade halter vara en punktkälla från den f.d. oljecisternen. Den miljötekniska markundersökningen har begränsats till den allra ytligaste jorden inom valda delar av fastigheten. Enligt utredningen rekommenderas att kompletterande utredningar och undersökningar görs av djupare jordlager och i grundvattnet inom området. Eventuella kombinationseffekter av bekämpningsmedlen återstår också att utreda. Fastigheten har sedan markundersökningen gjordes sanerats vad gäller oljeförorening i anslutning till det tidigare cisternläget. I plankartan villkoras att startbesked inte får ges för byggnation förrän markföroreningarna är avhjälpna.

I planhandlingarna konstateras att föroreningssituationen behöver utredas vidare för att kunna bedöma omfattning och risk utifrån den föreslagna markanvändningen samt om det föreligger behov av eventuella avhjälpandeåtgärder. Kommunen vill också utreda om det går att använda bortschaktade massor från planområdet till bygget av den föreslagna bullervallen. Kommunen skriver att kompletterande utredningar och analyser ska utföras innan granskningskedet. Länsstyrelsen förutsätter att dessa utredningar och bedömningar görs i det fortsatta arbetet, då dessa är en del av prövningen av markens lämplighet. För att använda bestämmelsen i 4 kap. 14 § punkt 4 PBL ska det vara säkerställt att marken genom avhjälpandeåtgärder blir lämplig för sitt ändamål, samt att avhjälpandeåtgärderna är realistiska och genomförbara. Åtgärderna ska vara så preciserade att det är möjligt för den enskilde fastighetsägaren att förutsäga vilka fysiska åtgärder som krävs och hur mycket de kan kosta.

Risker – väg, farligt gods mm

Planområdet ligger utmed väg E22 som utgör primär väg för transport av farligt gods.

Kommunen har i samband med detaljplanen gjort en riskutredning. Enligt denna uppnås en godtagbar individrisk för bostadsändamål bortom 55 m från väggkant, utan att särskilda åtgärder behöver vidtas. Länsstyrelsen konstaterar att kvartermark för bostadsändamål, kontor, vård, förskola placeras inom 0-55 meter från befintligt vägområde vid E22. Länsstyrelsen menar att markens



lämplighet ska bedömas inom hela användningsområdet, inte bara inom de områden där det medges byggrätt. Länsstyrelsen bedömer att planens nuvarande utformning riskerar att bli olämplig utifrån hälsa och säkerhet kopplat till risk.

Utifrån aktuellt underlag delar länsstyrelsen kommunens bedömning att ett genomförande av planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. miljöbalken.

Länsstyrelsens samlade bedömning är att det finns frågor som inte är tillräckligt utredda avseende påverkan på riksintresse, buller, markföroreningar och risker, varför planförslaget kan komma att prövas utifrån 11 kap. 10-11 §§ PBL.

Kommentar

Inför det andra samrådet av planförslaget har nya utredningar avseende risk, trafik och buller tagits fram. Placering och utformning av föreslaget bullerskydd har skett i samråd med samhällsplanerare hos Trafikverket för att inte negativt påverka det angränsande riksintresset för väg som Hässleholmsvägen/E22 och trafikplats Härlöv utgör. Placering och utformning av bullerskyddet tar även hänsyn till en framtida avfartsramp till trafikplatsen. Bullerskyddande åtgärd föreslås till en lägsta höjd av 5 meter över angränsande eller planerad körbana. Bullerskyddet ska anläggas inom allmän plats, Skydd₁ och gäller tillsammans med bestämmelse om villkor för startbesked för bostadsbebyggelse. Bullerskyddet föreslås anläggas med vall till en höjd av 3 meter tillsammans med 2 meter tät skärm eller plank. Bullerskyddet ska uppföras inom allmän plats och kostnader för anläggande och eventuell skötsel och drift regleras i exploateringsavtal. Inom planområdet föreslås en administrativ bestämmelse om villkor för startbesked för att säkerställa att nödvändiga bullerskyddande åtgärder genomförs. Den förslagna bullerskyddande åtgärden säkerställer att samtliga byggrätter kan uppfylla gränsvärdet 60 dBA vid fasad. Det krävs således inga ytterligare planbestämmelser för att reglera bostädernas utformning utan dessa kan utformas fritt.

En reviderad riskutredning har tagits fram utifrån det nya bebyggelseförslaget och med förutsättning att en ny avfartsramp i trafikplatsen kan komma att anläggas. Utredningen har granskats av räddningstjänsten i Kristianstad. Bedömningen är att risknivån för planområdet, genererad av transporter av farligt gods på Hässleholmsvägen (E22) med tillkommande avfart, inte erfordrar



några särskilda riskreducerande åtgärder och planområdet kan därför utföras som underlaget beskriver.

Kommunens miljö- och hälsoskyddsavdelning gör bedömningen utifrån de upprättade miljötekniska markundersökningarna att frågan om markens lämplighet, ur ett föroreningsperspektiv, är tillräckligt utredd för fortsatt planläggning. Detta med hänsyn till att förekomsten av bekämpningsmedel är konstaterad till den mullhaltiga, övre delen av jordprofilen och den underliggande sanden är ren. De halter som uppmätts på fastigheten är låga och den samlade bedömningen är att ett genomförande av planförslaget medför acceptabla risker. Osäkerhet kring kombinationseffekter kvarstår till viss del men eftersom det är god marginal upp till referensvärdena påverkar inte detta tillsynsmyndighetens riskbedömning.

Plankartan ställer därmed inget krav på ändrad lovplikt om att marksanering ska genomföras innan startbesked eller bygglov ges eller andra krav på avhjälpandeåtgärder.

2. Region Skåne

Region Skåne ser positivt på att Kristianstads kommun planerar att utveckla det kollektivtafiknära området nordöst om Trafikplats Härlöv. Ytterkanten av området har en bit att ta sig till kollektivtrafiken och därför är goda gång- och cykelvägar kopplade till såväl hållplatsen Härlöv Slättängsskolan samt Härlöv Olof Mohlins väg betydelsefulla. Region Skåne anser att planbeskrivningen med fördel kan kompletteras avseende cykelparkeringsbehov. *Cykelstrategi för Skåne* lyfter betydelsen av att skapa attraktivt placerade och säkra cykelparkeringar i anslutning till målpunkterna. För att området ska ha potential att bli attraktivt för cyklister är det viktigt med sammanhängande, gena och säkra gång- och cykelvägar men även tillgång till säkra cykelparkeringsplatser i anslutning till entréerna.

Kommentar

Planförslaget medger tillräckliga ytor för att tillgodose parkeringsbehovet utifrån gällande parkeringsnorm. Avsikten är att cykelförråd ska uppföras invid varje huvudbyggnad men byggrätt tillåter även att ett gemensamt cykelförråd kan anläggas. Planförslaget medger ytor för komplementbyggnad, vilket även inkluderar till exempel cykelförråd. Det finns möjlighet att uppföra cykelförråd i anslutning till varje huvudbyggnad, alternativt enskilt vad varje bostad i låghusbebyggelsen.



3. Postnord

Postnord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma inom det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakt med Postnord ska ske i god tid för dialog gällande godkännande av postmottagningen i samband med nybyggnation. En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Kommentar

Planbeskrivningen kompletteras med information om posthanteringen inom planområdet.

4. Skanova

Skanova har kabelanläggningar inom planområdet. I nordöstra hörnan av Revisorn 31 finns ett betydande kabelskåp (för kopparkablar) och parallellt med Olof Mohlins väg finns två relativt stora kopparkablar. Det finns även en mindre kopparkabel på Revisorn 31 parallellt med Henriks väg. Kabelanläggningarnas läge framgår ungefärligt (ej lägesinmätta) av till yttrandet bifogad karta. skåpet är placerat i föreslaget u-område och kablarna verkar vara placerade i föreslaget u-område och bedöms därför kunna bibehållas men viss osäkerhet finns. För att säkerställa helt krävs kabelvisning/lägesinmätning. Flyttning eller andra åtgärder som krävs för att säkerställa kabelanläggningarnas funktion ska bekostas av exploitören/fastighetsägaren.

Kommentar

Berörd ledningsdragnings hanterades inom detaljplan för Revisorn 31 (BN 17-2024, 1290K-P2021/2, laga kraft 2021-01-07). Yttrandet föranleder ingen ändring av planförslaget.



5. Trafikverket

Vägar

Statliga vägar som berörs av planförslaget är väg 19 samt E22.

Byggnadsfritt avstånd (från vägområdesgräns) är 50 meter för E22 och 30 m för väg 19 och inom detta område ska inga byggnader eller andra fasta föremål som kan inverka menligt på trafiksäkerheten placeras.

Trafikverket ifrågasätter lämpligheten att planlägga ett område för bostäder i nära anslutning till E22, vilken är av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § MB. Riksintressets funktion ska skyddas, vilket innebär att det måste finnas utrymme även för framtida förändringar. Trafikverket har i tidigare dialog med kommunen framfört att det inte är lämpligt att placera bullerskyddet inom det planlagda naturområdet då Trafikverket kan behöva den ytan för framtida utveckling av E22. Möjligheten att utveckla trafikplatsen måste finnas kvar. Kommunen och Trafikverket håller på och utreder trafikplats Härlöv med omgivande vägsystem i en åtgärdsvalsstudie och vi rekommenderar kommunen att invänta resultatet av utredningen.

Buller

Bullerutredningen har genomförts med år 2030 som prognosår.

Bullerutredningen behöver revideras så att den utgår från prognosår 2040, vilket Trafikverket har framfört i tidigare dialog med kommunen. Utöver prognosår behöver bullerutredningen uppdateras och kompletteras med nedanstående.

Bullerutredningen behöver uppdateras då den inte är genomförd med den i planen reglerade vall+skärm= 3,5 meter utan har beräknats med befintlig skärm för östra delen. Det befintliga bullerskyddet är anpassat till nuvarande trafikplatsutformning och är till för att skydda befintlig bebyggelse. Detta kan inte ses som en utgångspunkt för det nya exploateringsområdet utan kommunen måste ta höjd för bullerskyddsåtgärder, som innebär att gällande riktvärden uppfylls för prognostiserade flöden 2040, för hela det nya området. I bullerberäkningarna behöver även en framtida ramp ingå och rampen behöver troligtvis mer utrymme och troligtvis en placering närmare fastigheten Revisorn 8 än vad som anges i bullerutredningen.

Trafikverket ställer sig frågande till om bullerutredningen stämmer överens med plankartan. Som bulleråtgärd beskrivs en vall och ett plank som är 300 meter långt och det är tveksamt att utrymmet är tillräckligt i plankartan.

Plankartan medger skola och skolgård i hela området vilket bullerutredningen inte har utrett möjligheterna för. Trafikverket anser att plankartan behöver förtydligas.



I bullerutredningen är maximalnivån lägre än ekvivalentnivån i vissa beräkningspunkter vilket bör korrigeras eller förklaras i texten.

I bullerutredningen beskrivs enstaka bostäder med 61 dBA ekvivalent ljudnivå på mest exponerad fasad och 56 dBA på ljuddämpad sida, som ett marginellt överskridande. I förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggnader är grundriktvärdet enligt 3§, 60 dBA ekvivalent ljudnivå. Om detta inte uppnås finns ett avsteg i 4§ att bostäder ändå kan vara godkända om hälften av bostadsrummen vänds mot en sida där ljudnivån inte överstiger 55 dBA. Bullerutredningen föreslår ytterligare avsteg från avsteget och vill höja nivåerna till 61 dBA på mest exponerad fasad alternativt 56 dBA på den ljuddämpade sidan utan vidare motivering än att det är få bostäder och överskridandet är marginellt. Trafikverket önskar ett förtydligande av motiveringen till avsteget.

Rapporten redovisar inte ljudnivå för samtliga fasader, en 3D bild med fasadnivåer utskrivna i siffor alternativt färgade fasader skulle ge en bättre helhetsbild och säkerställa att inga fasader som inte är beräknade överskrider riktvärdena.

Inom delar av planområdet med högre bullervärden anges att en yta där skolgård, som är avsedd för lek, vila och pedagogisk verksamhet, ska anordnas skärmande mot E22. Enligt Natuvårdsverkets riktlinjer för buller på skolgårdar ska yta för lek, vila och pedagogisk verksamhet inte överskrida 50dBA. Med föreslaget bullerskydd har delar av området m1 nivåer över 60 dBA. Trafikverket önskar ett förtydligande av hur skolgård kan anordnas skärmande mot E22.

Planen uppger att det för att lösa ljuddämpad sida och ljudnivå på uteplatser troligtvis krävs en sammanhållen bebyggelse som skärmar bullret ytterligare, utöver det som bullerskärmen gör. Detta behöver i så fall regleras i planen. Om det inte regleras i planen försvåras bygglovsprövning.

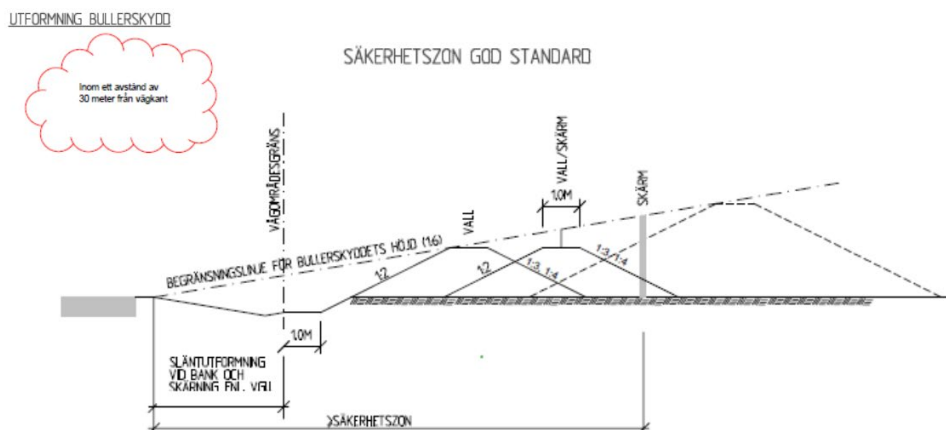
Bullerskyddets utformning och placering behöver förtydligas. Det ska i planen säkerställas att bullerskyddets utformning och placering uppfyller Trafikverkets krav, se bifogad fil. Säkerhetszonen är här 11 meter.

Farligt gods

Trafikverket vill framhålla att vägarna 19 och E22 är primära transportleder för farligt gods. Hänsyn till farligt gods ska beaktas för exploatering enligt de rekommendationer berörd länsstyrelse anger från vägen. 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.



Kommentar

Inför det andra samrådet av planförslaget har nya utredningar avseende risk, trafik och buller tagits fram. Placering och utformning av föreslaget bullerskydd har skett i samråd med samhällsplanerare hos Trafikverket för att inte negativt påverka det angränsande riksintresset för väg som Hässleholmsvägen/E22 och trafikplats Härlöv utgör. Placering och utformning av bullerskyddet tar även hänsyn till en framtida avfartsramp till trafikplatsen. Bullerskyddande åtgärd föreslås till en lägsta höjd av 5 meter över angränsande eller planerad körbana. Bullerskyddet ska anläggas inom allmän plats, Skydd₁ och gäller tillsammans med bestämmelse om villkor för startbesked för bostadsbebyggelse. Bullerskyddet föreslås anläggas med väll till en höjd av 3 meter i tillsammans med 2 meter tät skärm/plank. Bullerskyddet ska uppföras inom allmän plats och kostnader för anläggande och eventuell skötsel/drift regleras i exploateringsavtal. Inom planområdet föreslås en administrativ bestämmelse om villkor för startbesked för att säkerställa att nödvändiga bullerskyddande åtgärder genomförs. Den förslagna bullerskyddande åtgärden säkerställer att samtliga byggrätter kan uppfylla gränsvärdet 60 dBA vid fasad. Det krävs således inga ytterligare planbestämmelser för att reglera bostädernas utformning utan dessa kan utformas fritt.



En reviderad riskutredning har tagits fram utifrån det nya bebyggelseförslaget och med förutsättning att en nya avfartsramp till trafikplatsen kan komma att anläggas. Utredningen har granskats av räddningstjänsten i Kristianstad. Bedömningen är risknivån för planområdet, genererad av transporter av farligt gods på Hässleholmsvägen (E22) med tillkommande avfart, inte erfordrar några särskilda riskreducerande åtgärder och planområdet kan därför utföras så som underlaget beskriver.

Kommunala myndigheter, nämnder, förvaltningar och bolag

6. Lantmäterimyndigheten i Kristianstad

Gränserna mellan Revisorn 31 och 6 har tillkommit gnom avsöndring, liksom gränserna mellan Revisorn 31 och 10. Dessa gränser är således inte lagligen bestämda och fastighetsbestämning behöver göras innan planen antas. Vidare påtalas en del redaktionella justeringar som behöver göras i planbeskrivningen, bland annat vad gäller fastighetskonsekvenser, gemensamhetsanläggning och ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare.

Kommentar

Exploatören är informerad om att en gränsbestämning krävs för Revisorn 10.

7. Räddningstjänsten

Räddningstjänsten har granskat riskanalysen och anser att resultaten/slutsatserna bedöms som rimliga. Det aktuella planområdet ligger inom normal insatstid. Tillgång till brandvatten samt räddningstjänstens tillgänglighet ska beaktas i den fortsatta processen.

Kommentar

Planområdet kompletteras med information om insatstid och brandvatten. Räddningstjänsten har tagit del av och granskat uppdaterade riskutredningar tillhörande planförslaget.

8. Tekniska förvaltningen

In- och utfarten på östra sidan av Revisorn 8 ingår inte i kommunens väghållarskap och utgör inte allmän plats i den nuvarande detaljplanen. Bland de föreslagna ändringarna ska denna in- och utfart ändras till allmän plats.



Fastigheterna Revisorn 20 respektive 22, belägna på varsin sida om in- och utfarten kan antas få problem med en ökad trafikmängd utmed sina fastigheter då detta är den enda vägen till och från det planerade bostadsområdet. Risken för flaskhalsar i trafiken ökar också för de som vill köra ut på Slättängsvägen. Med anledning av detta motsätter sig trafik att till in- och utfarten ändras till allmän platsmark. För en bättre fördelning av trafikflödena föreslår trafik att ännu en in- och utfart övervägs från Revisorn 31, norr om det nya området.

Kommentar

Efter det första samrådet har en ny trafiklösning arbetats fram med tillfart från norr via Olof Mohlins väg. Det nya bebyggelseförslaget inklusive ny tillfart har samrådts med tekniska förvaltningen i samband med att det nya samrådsförslaget arbetades fram. Den nya trafikutredningen som ligger till grund för planförslaget har även granskats av tekniska förvaltningen.

Yttrande från fastighetsägare enligt fastighetsförteckning

9. Fastighetsägare 1

I den planbeskrivning/förslag som vi har fått ta del av kommer trafiksituationen att förändras oerhört mycket på Henriks väg. Den enda infarten till området som planeras för bebyggelse kommer att användas för alla trafikrörelser in/ut ur området. I nuläget är det i princip endast två villor som använder den för att komma åt uppfarter till egna fastigheter, plus någon trafikrörelse i form av post, avfall etc. Efter genomförd bebyggelse skulle det istället innebära fordon från boende, service, transporter, gång/cykel etc. Henriks väg är en smal och ej anpassad väg för ökad rörelsefrekvens. Ett mycket bättre alternativ hade varit en alternativ transportlösning via Revisorn 31 och att därmed inte använda Henriks väg för till/från trafik. Detta hade också lett till att trafikmängden i övrigt hade minskat på hela Olof Mohlins väg som är i huvudsak villabebyggelse. Man har dessutom under senaste halvåret gjort en stor ombyggnad av väg, GC-väg, ÖGS vid korsningen Slättängsvägen/Olof Mohlins väg (utanför Slättängsskolan). Detta för att skapa en säkrare trafiksituation för framförallt fotgängare/cyklister. Att ytterligare öka på frekvensen med trafikrörelser runt denna flaskhals, genom ut/infart till ett nytt bostadsområde skulle ge negativa konsekvenser. I nuläget är det fortfarande "rörigt" i korsningen framförallt under morgonperioden.

Av flera anledningar kan det vara lämpligt att titta på ett annat alternativ av markanvändning. Ett ypperligt exempel på att anpassa sig efter tiden och göra en insats hade varit att istället anlägga en typ av solcellspark i området. Ett bra



sätt att nyttja marken som kan exploateras utan större ekonomiska insatser för exploatering, markberedning och logistik för avlopp/kabel etc. Marken är på sina håll kontaminerad av olika gifter/medel som använts av handelsträdgårdsverksamhet under en mycket lång tid. Vid all kommande markbearbetning, beredning eller transport av jord skulle det kunna frigöras och spridas gifter/medel i omgivande luft, vatten eller mark. Provtagning är tidigare gjord på vissa ställen men det kan inte undvikas att det finns andra ansamlingar med gift på olika ställen i marken (både geografiskt och på djupet i jorden). Detta kräver att det måste tas kontinuerliga men i tid och rum utspridda prover på jord/sedimentkvaliteten. Detta krävs vid alla arbeten som sker under projektets gång. Jag vill vara helt säkerställd att det verkligen sker och att det är en fristående operatör som genomför det och dessutom att det redovisas öppet under projektets gång. Att bygga ytterligare drygt 50 bostäder i området kommer att ställa ökade krav på kommunen i form av förskola/skola etc. I dagsläget är de närmaste förskolorna/skolorna i princip fulla. Det innebär att både Slättängsskolan och Öllsjöskolan i dagsläget får neka till att ta emot fler elever. Slättängsskolan genomför i nuläget en om/tillbyggnad för att kunna klara av innevarande elevantal. Att ytterligare öka på behovet av skolplatser skulle kunna innebära ett nytt ekonomiskt ärende för Barn- och Utbildningsförvaltningens (BUF) planeringsavdelning. Är detaljplanen även på remiss hos BUF så att de har möjlighet att lämna synpunkter i ärendet?

Kommentar

Ett nytt förslag till bebyggelseutformning har tagits fram inför det andra samrådet. Förslaget innefattar bland annat en ny trafiklösning med tillfart från norr via Revisorn 10. Planförslaget medger nu endast nya byggrätter för byggnation av bostäder.

Kommunens miljö- och hälsoskyddsavdelningen gör bedömningen utifrån upprättad miljötekniska markundersökningen att frågan om markens lämplighet, ur ett föroreningsperspektiv, är tillräckligt utredd för fortsatt planläggning. Detta med hänsyn till att förekomsten av bekämpningsmedel är konstaterad till den mullhaltiga, övre delen av jordprofilen och den underliggande sanden är ren. De halter som uppmätts på fastigheten är låga och den samlade bedömningen är att detta inte innebär några oacceptabla risker. Osäkerhet kring kombinationseffekter kvarstår till viss del men eftersom det är god marginal upp referensvärdena påverkar inte detta tillsynsmyndighetens riskbedömning.



Plankartan ställer därmed inget krav på ändrad lovplikt om att marksanering ska genomföras innan startbesked eller bygglov ges eller andra krav på avhjälpandeåtgärder.

10. Fastighetsägare 2

Vi vill inleda med att påpeka att vi tycker det är mycket positivt att området här förtätas med bostäder. Det kommer att bli ett lyft för området. Vi tycker dock att trafikmiljön måste justeras något i detaljplanen för att det ska bli ett attraktivt område att bygga och bo i. Synpunkterna som vi har gäller infart och trafikflöde till fastighet Revisorn 8. För det första undrar vi vilket underlag som ligger bakom följande formulering från Planbeskrivningen sidan 20.

Fastigheten Revisorn 8 nås även den oförändrat öster ifrån via Henriks väg. En exploatering i enlighet med planförslaget kommer att innebära en märkbar ökning av trafiken till och från området. Detta gäller framför allt de för de fastigheter som gränsar till Henriks väg, Revisorn 20 och 22. Bedömningen är dock att den ökade trafiken till området via Henriks väg inte kommer att vara i den omfattningen att det kommer att medföra någon betydande störning för de boende i området.

Det finns utredningar av buller i underlaget men vi kan inte hitta vad som ligger bakom bedömningen i formuleringen ovan. Den märkbara ökningen av trafik finns inte heller med under Risker och störningar sidan 25-29. Vi anser att det kommer bli en väldig koncentration av trafik till infarten från öster till Revisorn 8. Det kommer i sin tur dels leda till att det även blir mer trafik längs hela Olof Mohlins väg med all den trafik till Revisorn 8 som kommer in via Herr Ivars väg. Dels kommer det att bli mer trafik i korsningen med Slättängsvägen, en känslig korsning som har byggts om för att det ska bli säkrare för gång- och cykeltrafikanter till Slättängsskolan och på detta vis kommer bli väldigt belastad. Värt att nämna i detta sammanhang är även att gång- och cykeltrafikanter kommer att öka i denna korsning och vid infarten då man får anta att det kommer att finnas ett antal elever i framtida bostäder på Revisorn 8. Gång- och cykeltrafikanter nämns inte i underlaget till detaljplanen, varken dess situation eller om det kommer att öka i antal. Det är viktigt att miljön för dessa såväl upplevs som är trygg och säker för områdets attraktivitet. Det finns en lösning till problemet med koncentrationen av trafik till infarten från öster. Om en infart anläggs från norr via parkeringen, som ligger i rak anslutning från Herr Ivars väg, på Revisorn 31 så kommer det att innebära en väsentlig avlastning på trafik. Det står dessutom att Härlövs trafikplats har hög belastning med mycket trafik och de trafikanter som ska till Revisorn 8 och ankommer från detta håll kan undvika omvägen via Olof Mohlins väg och smidigare komma in på området.

Vi hoppas att detta förslag på alternativ infart kan tas under beaktande då vi tror att det både skulle lösa ovanstående problem och att området till sin helhet skulle bli bättre anpassat och attraktivt för nuvarande och framtida boende. För det fall vårt förslag till lösning inte bedöms som ändamålsenligt så bör i vart fall konsekvenserna analyseras närmare än vad som synes ha gjorts gällande ökad trafikintensitet via Henriks väg utifrån bullersynpunkt. Det finns



enligt vår uppfattning en risk för betydande störning för de boende i området om förslaget godkänns i befintligt skick. Vidare bör också de följd effekterna i form av ökad trafikintensitet på andra platser såsom beskrivits ovan samt vilka effekter detta kan få trafiksäkerhetsmässigt utredas och analyseras närmare.

Kommentar

Ett nytt förslag till bebyggelseutformning har tagits fram inför det andra samrådet. Förslaget innefattar bland annat en ny trafiklösning med tillfart från norr via Revisorn 10. Planförslaget medger nu endast nya byggrätter för byggnation av bostäder

11. Fastighetsägare 3

Aktuell fastighetsägare vill med sitt yttrande framföra att den bullervall som planeras vid fastigheten Revisorn 8 bör vara högre än 3,5 m då mycket av det intensiva bullret uppstår när fordon accelererar på påfarten från trafikplats Härlöv i riktning mot trafikplats Vilan.

Kommentar

Utformningen av erforderligt bullerskydd utreds av konsult med kompetens för området och föreslagna lösningar ska godkännas av Trafikverket. Bullerskyddet ska utformas så att gällande riktvärden för trafikbuller inte överskrids. Yttrandet föranleder ingen ändring av planförslaget.