



**Burlövs**  
kommun



## Detaljplan för del av Tågarp 15:11 m.fl.

Burlövs kommun, Skåne län

2019-05-27

**SAMRÅDSREDOGÖRELSE**

## REDOGÖRELSE EFTER SAMRÅD

---

### SAMRÅD

På uppdrag av kommunstyrelsen beslutade planchefen den 14 februari 2019 att gå ut på samråd med Detaljplan för del av Tågarp 15:11 m.fl.

Förslaget till detaljplan har varit föremål för samråd under tiden 22 februari – 22 mars 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 och biblioteket i Arlöv samt på kommunens hemsida.

Samrådsmöte hölls den 6 mars, 2019 klockan 18.00 i Stora sessionssalen i medborgarhuset i Arlöv.

Följande sammanställning redovisar samrådsynpunkter. 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. Sydvatten AB
2. VA SYD
3. Weum Gas AB

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. Region Skåne
5. Avfallsavdelningen VA SYD
6. E.ON Energidistribution AB
7. GERP Burlov AB
8. Frasetti Bakverk AB
9. Miljö- och byggnämnden
10. ██████████

## SYNPUNKTER OCH KOMMUNENS KOMMENTARER

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

### **Länsstyrelsen**

#### Hälsa och säkerhet – risker, farligt gods

Riskutredningen föreslår ett antal skyddsåtgärder för att möjliggöra planområdet för handel med livsmedel. Länsstyrelsen konstaterar att planbeskrivningen och plankartan är kompletterade med de åtgärder som den framtagna riskutredningen föreslår. Länsstyrelsen har inga synpunkter gällande risker och farligt gods.

#### Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen har med de aktuella planhandlingarna och nuvarande information inte några formella synpunkter på planförslaget utifrån länsstyrelsens prövningsgrunder enligt 11 kap. plan- och bygglagen.

### **Lantmäteriet**

#### För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

##### *Planbeskrivning*

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.

#### Delar av planen bör förbättras

##### *Plankarta*

Bestämmelsen för punktprickad mark är inte formulerad enligt Boverkets rekommendationer. För punktprickad mark rekommenderas skrivningen "Marken får inte förses med byggnad".

Bestämmelsen om korsprickad mark är inte formulerad enligt Boverkets rekommendationer. För korsmark rekommenderas skrivningen "Endast kundvagnsgarage får placeras".

##### *Planbeskrivning*

För den del av Tågarp 15:1 som ligger inom detaljplanen finns en gällande stadsplan, Förslag till stadsplan för centrum i Burlövs kommun. Detta bör nämnas i sammanhanget som tidigare ställningstaganden redogörs för i planbeskrivningen.

### Övriga frågor

Det finns inte angivet i planhandlingarna vilken version av plan- och bygglagen (med hänvisning till SFS-nummer) som används vid handläggningen av detaljplanen.

**Kommentar:** Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning av exploateringsavtalet.

För punktprickad mark ändras skrivningen till "Marken får inte förses med byggnad".

För korsmark ändras skrivningen till "Marken får med undantag av kundvagnsgarage, cykeltak och dylikt inte förses med byggnader".

Planbeskrivningen kompletteras med att för den del av Tågarp 15:1 som ligger inom detaljplanen finns en gällande stadsplan, Förslag till stadsplan för centrum i Burlövs kommun.

Planbeskrivningen kompletteras med vilken version av plan- och bygglagen (med hänvisning till SFS-nummer) som används vid handläggningen av detaljplanen.

### Trafikverket

#### Vägar

Planområdet berörs inte direkt av statlig väginfrastruktur.

#### Järnväg

Planområdet avgränsas av Södra stambanan som är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Områden av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen.

Generellt bör ny bebyggelse inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen (räknat från spårmittpå på närmaste spår), ett sådant avstånd ger utrymme för räddningsinsatser om det skulle ske en olycka, och det möjliggör en viss utveckling av järnvägsanläggningen. Men då planområdet redan är bebyggt med samma avstånd till järnvägen som planförslaget medger har Trafikverket inga invändningar mot verksamheternas placering.

Trafikverket anser att parkeringsplatser generellt bör anläggas minst 15 meter från järnvägen (räknat från spårmittpå på närmaste spår). Ett längre avstånd eller någon form av skydd kan behövas vid högtrafikerade banor och om tågen bromsar in vid den aktuella platsen. Körytan inom parkeringsområdet kan anläggas 10 meter från spårmittpå. Trafikverket efterfrågar information om avstånd mellan parkeringsplatser och spårmittpå.

För mer information: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/Sakerhet-och-konflikter/Sakerhetsavstand-mellan-infrastruktur-ny-bebyggelse-samt-ovriga-anordningar/sakerhetsavstand-vid-byggande-intill-jarnvag/>

### Risk

PM Risk anger ett avstånd om minst 20 meter mellan närmaste spår och byggnad (inlastningsstationer kan placeras närmare; dock ska de utformas så att de ger skydd mot brandgasspridning – t.ex. brandteknisk klass, placering av dörrar/port – och inläckage av gas/ånga – t.ex. övertryck eller luftflöde ut genom station). Trafikverket hävdar ett generellt skyddsavstånd om 30 meter.

Byggnationen är befintlig, men ändrad verksamhet kommer att ändra personantalet i lokalerna. Trafikverket vill därför lyfta följande i med PM Risk:

- Figur 4 och 5 (sida 6 och 7), visar individrisk på avstånd XX från Kronetorpsvägen respektive Södra stambanan. Vad blir den summerade individrisken vid platsen för lokalen?
- Kapitel 3.2 (sida 16), man inkluderar inte personalantal som rör sig i butiken och inte heller personantal från närliggande butik (vilken ska ligga bredvid enl. Fig. 12)
- Kapitel 3.3.1 (sida 17), Trafikverket efterfrågar förtydligande om antal transporter av farligt gods idag.
- Figur 15 (sida 22), Samhällsrisk ligger högt, det "förhöjda persontäthets"-scenariot tangerar dessutom acceptabel risk.

I övrigt hänvisar Trafikverket till Länsstyrelsen i Skånes bedömning.

### Farligt gods

Trafikverket vill framhålla att farligt gods ska kunna transporteras på Trafikverkets järnvägar. Hänsyn till farligt gods ska därmed 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 på Trafikverkets fastighet. Trafikverket hänvisar i övrigt till Länsstyrelsens bedömning.

### Buller

Trafikverket förutsätter att planområdet i sin helhet planeras och utformas så att riksdagens fastställda riktlinjer för trafikbuller inte överstigs. De nödvändiga åtgärder som kan krävas (bullerskydd) ska bekostas av kommunen och/eller exploitören.

**Kommentar:** De skyddsavstånd som generellt nyttjas utgör de som är aktuella med befintlig utformning. Ingen ny bebyggelse uppförs, förutom vissa justeringar vilka generellt sker på ett längre avstånd än 30 m. Avståndet från parkeringsplats till spårmitt är cirka 22 m. Körytan inom parkeringsplats från spårmitt är drygt 10 m.

Individrisken för Södra stambanan är ungefär en faktor 10 högre än Kronetorpsvägen. Detta medför att den summerade risken marginellt avviker från den som presenteras för Södra stambanan. Lokalen är även placerad 120 m från Kronetorpsvägen vilket medför att olyckorna som kan påverka lokalen reduceras. Detta illustreras i kap. 8 visuellt i tidigare utredning, referens [1].

Personer som befinner sig i butik samt i intilliggande butik inkluderas inom analysen. Aktuella antaganden återges i avsnitt 3.2.

Antalet transporter som nyttjas uppgår till 100 transporter per dygn med utgångspunkt från den information som framgår av referens [1]. Det framgår

*även en känslighetsanalys för en ökning till 140 transporter per dygn referens [2]. En sådan ökning medför en viss riskökning men är relativt liten sett till påverkan på den totala risken.*

*Som framgår av aktuell utredning är risknivån som ni beskriver att betrakta som hög. Det har med det som bakgrund tagits beslut att avgränsa aktuell förändring av planbestämmelse till aktuell del vilket åtminstone placerar risken inom det tolerabla området. Med hänsyn till att skyddsavståndet är svårjusterat m.h.t. befintliga byggnader och att flertalet riskreducerande åtgärder vidtagits har trots allt risknivån bedömts hög men erforderligt beaktad.*

*Skydds- och riskreducerande åtgärder har placerats på fastigheten Tågarp 15:11 och inte på Trafikverkets fastighet.*

*Länsstyrelsen har inga synpunkter gällande risker och farligt gods.*

*En planbestämmelse läggs till i plankartan att skydd mot järnväg får uppföras.*

### **Region Skåne**

Region Skåne tycker att det är positivt att planens genomförande innebär en ökad tillgänglighet för cykeltrafiken i området kring Burlövs centrum och Burlövs tågstation, detta genom att en cykelväg anläggs längs Hantverkargatans norra sida. Det är också bra att detaljplanens parkerings- och trafikutredning på ett initierat sätt behandlar parkeringsfrågan för cykel för såväl anställda som besökare till affärerna. Samtliga åtgärder gynnar en övergång till mer hållbara fossilfria persontransporter, vilket utgör ett viktigt mål i Region Skånes Strategi för hållbart transportsystem i Skåne 2050. Det är viktigt att den nya cykelvägens anslutningar till stationen, perrongerna och gång- och cykeltunneln under järnvägen ses över.

Att utöka handeln på Hantverkargatans norra sida kan föra med sig problem, t.ex. i form av många kundrörelser över gatan från Burlövs centrum och dess parkering. Att samla handeln på den södra sidan hade ur flera perspektiv varit bättre.

***Kommentar:** Kommunen har flera pågående detaljplaner i området och i Detaljplan för del av Tågarp 15:1 m.fl., Burlöv Centralstation behandlas anslutning till stationen. Kommunen arbetar både i detaljplaneprojekten och i projektet för Södra stambanan för att skapa goda förutsättningar för gång- och cykeltrafiken och kopplingen till kollektivtrafiken med tåg och buss.*

*Den aktuella fastigheten har handel redan idag. Kommunen ser hela området rund Burlöv C som ett utvecklingsområde där det är viktigt att ta tillvara det stationsnära läget. Nya övergångsställen över Hantverkaregatan kan bli aktuellt framöver men det är inget som regleras i detaljplanen.*

### **Avfallsavdelningen VA SYD**

En livsmedelsbutik genererar andra typer av avfall jämfört med dagens verksamhet. Hämtning av mat- och restavfall kommer att bli mer frekvent och bör tas i beaktande i trafikplaneringen. Denna hämtning kan ske i container eller konventionella kärl.

Följande krav för avfallshantering i kärl ställs;

Avstånd mellan hämtningsplats och uppställningsplats för hämtningsfordon ska vara så kort som möjligt. Vidare ska dragvägen vara lättframkomlig och fri från hinder som försvårar hämtningen. Manuell hämtning kan kräva jämn, hårdgjord dragväg utan trösklar och trappsteg. Backning med hämtfordon ska undvikas.

Om det är lämpligt utifrån placering av övriga publika återvinningsstationer (ÅVS) i kommunen, skulle planen kunna möjliggöra för placering av ÅVS för förpackningar och tidningar på parkeringen i anslutning till livsmedelsbutiken.

***Kommentar:** Transporter ska ske från byggnadens baksida, mot spårområdet, på samma sätt som den görs idag. Infart för transporter sker i den södra delen av fastigheten och utfart via den norra parkeringen, så som transporter inom planområdet redan sker. Backning med hämtfordon kan på detta sätt undvikas.*

*En ÅVS är utifrån detaljplanen möjlig att placera i anslutning till butikerna.*

#### **E.ON Energidistribution AB**

Vi har inom planområdet befintliga elledningar enligt bifogad karta. Under förutsättning att överenskommelse träffas för de åtgärder som eventuellt behöver vidtas på dessa elledningar och att den part som föranleder åtgärderna står för samtliga kostnader i samband med detta, har vi ingen erinran mot förslaget i denna del.

Byggnaden inom planområdet försörjs med el från en anslutning från vårt högspänningsnät. Befintlig transformatorstation som är placerad inom byggrätt E1 ägs av fastighetsägaren. Vi har inget utbyggt lågspänningsnät i området som kan försörja planområdet med el om fastighetsägaren önskar detta i framtiden. I samband med förändringar inom planområdet för ca 10 år sedan frågade dåvarande fastighetsägaren oss om det var möjligt att få en ny lågspänningsanslutning från vårt nät istället för befintlig högspänningsanslutning. Någon förändring av elanslutningen till byggnaden inom planområdet genomfördes dock inte. Om frågan om byggnadens elanslutning blir aktuell igen måste vi placera en ny nätstation inom planområdet. För att underlätta detta arbetet och säkerställa möjligheten att placera en nätstation inom planområdet föreslår vi att en byggrätt för nätstation redovisas på plankarta och i planbestämmelser. Vi föreslår vidare att byggrätten placeras i den östra hörnan av planområdet, så nära Hantverkargatan som möjligt. Den föreslagna placeringen innebär att det är möjligt att försörja, om det finns tillräckligt med kapacitet i nätstationen, delar av planerad bebyggelse öster om Hantverkargatan.

***Kommentar:** En ny byggrätt för en teknisk anläggning, nätstation läggs till i det nordöstra hörnet av plankartan.*

#### **GERP Burlov AB**

##### Parkering

##### *Bilparkering*

Parkering till butiker ska enligt planförslaget lösas inom planfastigheten och inom befintliga lägen. Att parkering till butiker löses inom planfastigheten är av central betydelse. Detta eftersom Grosvenor har parkering på andra sidan gatan (dvs. inom angränsande fastighet) för besökare till Burlöv Center. Vid brist på parkeringsplatser inom planfastigheten finns det

en överhängande risk att kunder till den på planområdet tilltänkta livsmedelsbutiken istället använder parkeringen inom Centrumfastigheten. För Burlöv Center är parkeringsplatserna inom Centrumfastigheten av mycket stor betydelse. För det fall kunder till butiker inom planområdet börjar nyttja Centrumfastighetens parkeringsplatser, kan det därmed få mycket negativa ekonomiska konsekvenser för Burlöv Center.

Inom planområdet finns idag cirka 225 parkeringsplatser för bilar, varav 170 platser inom den norra parkeringen och 55 platser inom den södra parkeringen. Planförslaget visar hur planfastigheten kan rymma upp till cirka 165 parkeringsplatser, varav cirka 50 platser inom den södra parkeringen och cirka 115 platser inom den norra parkeringen. Planförslaget innebär därmed att antalet parkeringsplatser inom den norra parkeringen kommer att minska med cirka 55 platser. Detta trots att den nya användningen (livsmedelsbutik) är mer besöksintensiv än tidigare tillåten handelsverksamhet.

Detaljplanen medför enligt WSP:s begränsade parkerings- och trafikutredning ett behov av 148 parkeringsplatser, varav 114 platser till besökare och 34 platser till anställda. Parkeringstalen baseras på kommunens parkeringsprogram, som inte gör skillnad på olika slags handel.

Inom Grosvenorkoncernen äger och förvaltar man ett flertal svenska köpcentrum med livsmedelskedjor som hyresgäster. Man har därför omfattande erfarenhet av livsmedelsbutiker som hyresgäster. Detta medför att Grosvenor därmed har stor kännedom om dessa verksamheters behov i fråga om bland annat parkering. Vid hyresförhandlingar med livsmedelskedjor är antalet parkeringsplatser regelmässigt av central betydelse. Det kan särskilt noteras att Coop (som avser bedriva verksamhet inom planområdet) tidigare har varit hyresgäst inom Burlöv Center. Coop krävde då att dess kunder, som ett minimum, skulle ha tillgång till minst 45 parkeringsplatser för varje 1 000 kvm butikslokal. Det får antas att Coop har mycket god uppfattning om vilket behov av parkeringsplatser som dess verksamhet faktiskt medför.

Vid tillämpning av Coops egna parkeringstal har endast livsmedelsbutiken inom planområdet ett parkeringsbehov om cirka 160 platser. Om kommunens parkeringstal skulle användas för övrig verksamhet inom planområdet (4,5 platser per 1 000 kvm BTA), uppgår parkeringsbehovet inom planfastigheten till cirka 220 platser (dvs. ungefär motsvarande befintligt antal parkeringsplatser). Det antal parkeringsplatser som detaljplanen föreskriver är mot bakgrund av ovanstående inte tillräckligt. Särskilt påtaglig kommer parkeringsbristen bli för livsmedelsbutikens verksamhet. Kunder till den nya livsmedelsbutiken kommer - med hänsyn till förväntade kundströmmar - främst att använda parkeringsplatserna inom den norra parkeringen, bestående av endast cirka 115 parkeringsplatser. Redan för livsmedelsbutiken föreligger således en påtaglig brist på parkeringsplatser (cirka 45 parkeringsplatser saknas inom norra parkeringen), vilket - i kombination med att livsmedelsbutiken kommer att dela parkeringsplatser med övriga verksamheter inom planområdet - innebär att parkeringen till verksamheterna inom planområdet inte är löst inom planfastigheten och befintliga lägen såsom anges i planförslaget. Tvärtom kommer verksamheterna att kräva att kunder nyttjar parkeringsplatser inom angränsande fastigheter (däribland Centrumfastigheten) och allmänna platser.

Planförslaget innehåller inte någon konkret utredning av parkeringssituationen. Den till planförslaget bilagda "PM parkerings- och trafikutredning DP för Tågarp 15:11 m.fl., Burlövs



kommun" innehåller ingen analys eller utredning kring parkeringssituationen. Istället hänvisar den endast till kommunens egna generella parkeringstal med efterföljande bedömning av om antalet platser som detta genererar rymms enligt planförslaget. Vid bedömningen av parkeringsbehovet, och hur det ska lösas inom planfastigheten, måste bedömningen istället utgå från det faktiska parkeringsbehovet, där hänsyn tas till kundströmmar och till att det inte är realistiskt att anta att den södra parkeringen kommer nyttjas av livsmedelsbutikens kunder. Den utredning som har vidtagits är därmed otillräcklig och underlaget till planen brister därmed i detta avseende.

#### *Cykelparkering*

Parkeringsutredningen anger att ett behov av 169 parkeringsplatser för cyklar föreligger. Vidare fastslås att cykelparkeringen helst ska placeras inom 25 meter från entréer. På grund av breddningen av sektionen för Hantverkargatan finns det emellertid begränsat utrymme för placering av cykelparkering i anslutning till entréer (särskilt i anslutning till entrén till livsmedelsbutiken). Planförslaget tillgodoser därmed inte parkeringsbehovet för cyklar. Ett övergripande mål för Burlöv kommun är enligt "Trafikplan Burlöv (2014-10-20)" att andelen gående, cyklister och resande med kollektivtrafik ska stå för minst 2/3 av alla resor i kommunen. En förutsättning för förverkligande av detta mål är att planförslaget tillgodoser möjligheten att anlägga erforderliga parkeringsplatser för cyklar. Aktuellt planförslag är, mot bakgrund av ovan redovisade brister på cykelparkering, inte förenligt med trafikplanen.

#### Hälsa och säkerhet

Planområdet är utsatt för risker främst från transporter av farligt gods på Södra stambanan och på Kronetorpsvägen. En generell riktlinje är att ny bebyggelse inte bör tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen (räknat från spårmittpå på närmaste spår). Syftet med ett bebyggelsefritt område är främst att a) förhindra att ett avåkande fordon kommer i konflikt med byggnader, i syfte att undvika förvärrad situation genom skada på farlig godsbehållare och/ eller byggnad; b) möjliggöra räddningsinsatser och c) begränsa antalet personer som påverkas av en eventuell olycka.

Baserat på planförslaget är, såvitt Grosvenor kan utläsa, avståndet mellan närmaste spår och fasaden för livsmedelsbutiken cirka 20 meter.

I enlighet med den riskvärdering som gjorts av AF, och som utgör underlag till planförslaget, är individ- och samhällsriskerna för aktuellt planområde att betrakta som betydande i närhet av både Södra stambanan och Kronetorpsvägen. Detta trots att ett betydande antal riskreducerande åtgärder redan utförts inom fastigheten i samband med antagande av befintlig detaljplan.

Eftersom risknivån är hög anges i AF:s rapport att åtgärder bör övervägas för att reducera persontätheten genom att tillåta verksamheten handel endast för vissa delar av planområdet alternativt undersöka alternativa lokaliseringar för livsmedelsverksamheten. Det kan konstateras att handel alltså tillåts för hela byggnaden inom planområdet. Någon åtgärd för att reducera persontätheten i detta avseende har således inte skett. Inom planområdet avses verksamheten istället utökas till att innefatta även dagligvaruhandel med livsmedel, vilket medför en förhöjd persontäthet jämfört med sådan sällanvaruhandel som enligt befintlig detaljplan får bedrivas inom området.

En av anledningarna till att ny bebyggelse inte bör tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen är, som angivits ovan, att nämnda avstånd är nödvändigt för att det ska

föreligga tillräckligt utrymme för räddningsinsatser i händelse av en olycka. Planförslaget medger att tillkommande lastbryggor med överbyggda skärmtak uppförs inom planområdet. Dessa får enligt förslaget placeras 15 meter från närmaste spår. Planförslaget innebär således, utöver förhöjd persontäthet, att räddningsinsatser ytterligare försvåras med anledning av att anläggningar uppförs nära järnvägsspåren. Utifrån de slutsatser som dras i säkerhetsutredningen samt mot bakgrund av de risker som är kopplade till en ökad persontäthet på området, vilka inte på ett tillfredställande sätt kan hanteras inom ramen för planarbetet, ifrågasätter Grosvenor starkt lämpligheten i att tillåta den förändrade markanvändningen i form av dagligvarubutik. Marken är, mot bakgrund av vad som framkommit i säkerhetsutredningen, helt enkelt olämplig för ändamålet. Speciellt mot bakgrund av att det finns annan mark inom Burlövs centrala delar som skulle vara lämpligare för dylik verksamhet och där någon förhöjd risknivå inte föreligger. Rimligen bör därför etablering av den tilltänkta verksamheten ske inom annat område som inte medför förhöjd risk för människors hälsa och säkerhet.

Det kan vidare noteras att utbyggnaden av fyra spår samt Burlöv Centralstation kommer att vara färdig år 2024. De riskbedömningar som görs inom ramen för arbetet med detaljplanen bör därför ske utifrån de ökade risker som rimligen följer av ökad järnvägstrafik med anledning av den beslutade utbyggnaden av Södra stambanan. Såvitt kan bedömas har den riskanalys som utgör underlag till planförslaget inte utgått från den ökade trafik som utbyggnaden medför, trots att utbyggnaden innebär en kraftigt ökad järnvägstrafik.

#### Riksintresse

Södra stambanan omfattas av riksintresse för kommunikationer. Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. I sammanhanget bör nämnas att möjligheterna att kunna underhålla järnvägsanläggningen är av största vikt. På motsvarande sätt som tillkommande lastbryggor med överbyggda skärmtak inom planområdet, placerade mot järnvägen, kan komma att försvåra räddningsinsatser, kommer manövreringsutrymmet att begränsas vid underhåll och reparationsarbeten av järnvägsnätet (som står inför en betydande uppgradering). Planförslaget försvårar därmed påtagligt underhållet av Södra stambanan och är därmed inte förenligt med det skydd som följer av Södra stambanans klassificering som riksintresse.

#### Trafik

Trafiknätet i planfastighetens närområde är redan idag mycket högt belastat och tillgängligheten till området är begränsad, vilket medför negativa konsekvenser för handeln inom området (innefattande handeln inom Burlöv Center). I planförslaget konstateras att den förändrade användning av planfastigheten kommer att medföra en förhöjd persontäthet inom planområdet, vilket också måste antas innebära en ökad trafikalstring inom området. Eftersom en livsmedelsbutik kräver fler leveranser än befintlig verksamhet kommer även mängden tung trafik att öka. I planförslaget har det inte gjorts någon närmare utredning kring hur den förväntade ökningen av resor (både med personbilar och tunga fordon) till och från planområdet kommer att påverka närliggande trafiksystem. Utan en sådan djupare trafikanalys är det omöjligt att analysera hur den ökade trafikmängden kommer att påverka trafiksystemet. Den utredning som har vidtagits är därmed otillräcklig och underlaget till planen brister i detta avseende.

Grosvenor anser att en fördjupad trafikutredning måste vidtas i syfte att analysera och sedermera vidta lämpliga åtgärder för att begränsa de negativa effekterna på trafikillgängligheten till området som planförslaget kan medföra.

**Kommentar:** Fastighetsägaren ska lösa parkeringsbehovet inom fastigheten. Detaljplanen utgår från Parkeringsprogram för Burlövs kommun – Policy & Norm som antogs av kommunfullmäktige 2016. Skulle ett ökat behov uppstå har fastighetsägaren ansvar att lösa parkeringssituationen. Platsen ligger i ett kollektivtrafiknära läge med bra gång- och cykelmöjligheter så möjligheterna att ta sig till butikerna utan bil är goda.

Huvudentrén till livsmedelsbutiken är planerad till byggnadens nordöstra sida och en stor cykelparkering planeras i direkt i anslutning till entrén.

Den riskvärderingsmetodik som nyttjas innebär att risker ska minimeras. Inom aktuellt förarbete har persontätheten diskuterats mycket och det beslutades slutligen att begränsa detaljplaneändringen till delar av den befintliga bebyggelsen. Detta reducerar risken för planområdet samtidigt som den totala risknivån, i och med detaljplaneförslaget, ökas. Placeringen av bebyggelsen är befintlig vilket innebär att åtgärder som genomförs behöver beakta att en flytt av byggnaden ej är att betrakta som praktisk genomförbar. Att risknivån är att betrakta som hög är korrekt, men samtidigt är risknivån inom det område som betraktas som tolerabelt ur ett samhällsperspektiv under förutsättningen att samtliga rimliga åtgärder genomförts vilket bedöms vara fallet.

Vad avser hänsyn till utbyggnad av Södra stambanan bedöms detta erforderligt hanterat inom de analyser som utförts. Se även svar till Trafikverket.

Detaljplanen omfattar en rad olika skyddsbestämmelser och flera åtgärder är genomförda på den befintliga byggnaden för att hantera riskerna. Länsstyrelsen har inga synpunkter gällande risker och farligt gods.

Då planen avser befintliga byggnader har Trafikverket inga invändningar mot verksamheternas placering.

Risken för tillkommande kapacitetsproblem avseende trafik som en följd av detaljplanen bedöms som liten. Den halva av byggnaden som omregleras för att tillåta handel med livsmedel kan möjligtvis ha en något mer besöksintensiv verksamhet än den nuvarande handelstypen. Den genomsnittliga längden för ett besök bedöms dock som likvärdig för de olika handelstyperna. Sammantaget bedöms detaljplaneändringen inte innebära märkbara trafikmässiga ändringar gentemot dagens detaljplan.

#### **Frasetti Bakverk AB**

Frasetti Bakverk AB noterar att avgränsningen av detaljplaneförslaget avviker från avgränsningen av den gällande detaljplanen, (vars genomförandetid gick ut 2018-10-27), detta genom att området (parkering och tillfart till inlastningsområdet utmed järnvägen)

sydväst om den befintliga byggnaden inte ingår i det nu upprättade detaljplaneförslaget. Dock beskrivs i parkeringsutredningen (WSP) en mindre förändring av antalet parkeringsplatser sydväst om den befintliga byggnaden, från 55 till 50 platser. Någon motivering för detaljplaneförslagets avgränsning lämnas ej.

Vi noterar vidare att med planförslaget förtydligas och säkerställs skyddsåtgärder mot järnvägen.

Frasetti Bakverk har som tidigare framförts i samband med järnvägsplanen för Södra stambanan och detaljplanen för järnvägens utbyggnad samt även vid upprättandet av detaljplaneförslaget "Stationstorget" framhållit vikten av att detaljplaneändringen för fastigheten Tågarp 15:13 borde genomföras samtidigt för att bl.a. klarlägga kommunikationsstråken i Burlöv centrumområde och den planerade utbyggnaden av stationen. Om och när en utbyggnad av Hantverkaregatan genomförs kommer detta att avsevärt påverka fastigheten Tågarp 15:13. Med anledning härav bör planområdet utvidgas för att även omfatta Tågarp 15:13 och koppla till Stationstorget/tunneln under järnvägen.

***Kommentar:** Kommunstyrelsens planutskott beslutade 2018-04-03 att ge positivt planbesked till Frasetti Bakverk för en ny detaljplan på fastigheten Tågarp 15:13. Det finns därmed redan ett pågående planarbete för Tågarp 15:13. I denna detaljplan kan utveckling av fastigheten och ändring av användning utredas vidare liksom trafiklösningar och anpassning till omgivningen. Detaljplanegränsen är satt för att möjliggöra olika lösningar på tillfart till de båda fastigheterna och stationen.*

#### **Miljö- och byggnämnden**

Miljö- och byggnämnden anser att förslaget kan tillstyrkas under förutsättning att nedanstående utredningar utförs och redovisas samt att synpunkter beaktas i granskningskedet.

#### Synpunkter utifrån miljöbalken

I plankartan bör det finnas med en bestämmelse som möjliggör byggande av en säker och väderskyddad cykelparkering.

I detaljplanen bör det, åtminstone i planbeskrivningen, framgå hur dagvattenhanteringen kommer att lösas (lokala lösningar, utlopp, recipient).

#### Synpunkter utifrån PBL

När det kommer till bygglov inom detaljplan ska frågor om lämpligheten av bebyggelse utifrån hälsa, säkerhet, och risken för olyckor, redan ha klargjorts i samband med beslut om detaljplan. Har kommunen beslutat anta en detaljplan har kommunen också prövat att området är lämpligt för planerad markanvändning. Prövningen i detaljplan ska vara uttömmande så att de byggrätter som ges i planen kan genomföras. Därför prövas inte frågor om hälsa, säkerhet, och risken för olyckor, i bygglov inom detaljplan. Byggnader i ett visst område kan dock behöva särskilda tekniska åtgärder för att uppfylla de krav på tekniska egenskaper som ställs i PBL och dess tillämpningsföreskrifter, till exempel BBR och EKS.

### Kommentarer angående planbeskrivningen

Genom antagandet av planen har kommunen bedömt att marken är lämplig att bebygga. Alla utredningar som behövs för att säkerställa detta måste därför ha genomförts innan planen antas. Hur säkerhetsfrågor beaktats i planen, innebörden och motiv för eventuella planbestämmelser i säkerhetshöjande syfte ska redovisas i planbeskrivningen. De tekniska utredningar som blivit utförda och hur resultatet av dessa har påverkat planutformningen bör redovisas i planbeskrivningen och inte i ett fristående dokument.

När det gäller identifierade risker så räcker det inte med att beskriva dessa och redogöra för möjliga åtgärder i en riskutredning. Kommunen måste följa upp detta genom reglering eller utformning av planen som innebär att riskerna hanteras och att markens lämplighet säkerställs. I planbeskrivningens genomförandedel ska kommunen ange vilka åtgärder som ska vidtas, när och hur olika åtgärder ska göras, hur mycket det kostar, vem som ansvarar för att de blir utförda och vem som ska betala för dem.

### Kommentarer till plankarta

Om en planbestämmelse i säkerhetshöjande syfte ska få avsedd effekt måste byggnadsnämnden eller annan tillståndsmyndighet kunna neka lov eller tillstånd om en sökt åtgärd strider mot bestämmelsen. Det måste även vara möjligt att ingripa om bestämmelsen inte följs. Därför måste det finnas en möjlighet till tillsyn och det måste vara möjligt att avgöra om bestämmelsen senare överträds. I en detaljplan får villkor för lov eller startbesked endast införas för det som räknas upp i 4 kapitlet 14 § plan- och bygglagen.

#### *- Upplysning på plankarta*

De punkter som räknas upp under upplysning (informationssystem övervakning, informationssystem omvänt utrymningslarm, utbildning av personal, VMA-signal) får inte villkoras för startbesked. För att säkerställa genomförande av dessa punkter måste civilrättsliga avtal med fastighetsägare eller exploatör upprättas. Innebörden av dessa avtal kan inte säkerställas inom bygglovsprövningen.

#### *- E2 teknisk anläggning, kassun, ska rymma en tankvagnslast*

Användningsbestämmelse innebär endast en rättighet att utföra åtgärden. Om åtgärden är ett krav till följd av riskutredningen måste detta regleras inom genomförandavtal eller villkoras inför bygglov/startbesked. Storleken på kassun bör förtydligas och regleras inom genomförandavtal.

#### *- Skyddsbestämmelser generellt*

Skyddsbestämmelser bör förtydligas och knytas till enskilda bestämmelser exempelvis m3 och vidare, och inte i löpande text. Skyddsbestämmelser som inte kan regleras genom 4 kapitlet 14 plan- och bygglagen ska regleras med genomförandavtal. Övriga bestämmelser måste regleras med villkor för bygglov/startbesked som en administrativ bestämmelse för att säkerställa dess genomförande.

#### *- Byggnaders bärande konstruktion ska utföras med avstyvningar mellan butiker och extra bärförmåga i pelare och tak*

Bestämmelsen är otydligt måste anges precist för att kunna efterlevas. För att säkerställa genomförandet bör detta regleras i genomförandavtal.

#### *- Minst en utrymningsväg ska finnas mot Hantverkargatan*

Bestämmelsen är otydlig och måste preciseras.

**Kommentar:** För korsmark ändras skrivningen till "Marken får med undantag av kundvagnsgarage, cykeltak och dylikt inte förses med byggnader".

Planbeskrivningen kompletteras med att Alnarpsån är recipient för dagvattnet. Då planen inte medger någon förändring i byggrättens omfattning eller markens utformning innebär det ingen förändring från dagens förhållande.

Dagvatten från Hantverkaregatan bör vid en ombyggnad tas om hand genom dike/infiltration inom grönremsan mellan körbanan och cykelbanan där man även tar upp eventuella höjdskillnader. VA SYD har inte haft något att erinra.

Formuleringen att punkterna under "Upplysning" villkoras för startbesked tas bort. Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning av gällande avtal avseende riskreducerande åtgärder.

Gällande E2 omformuleras bestämmelsen till: Teknisk anläggning, kassun. Ska rymma en tankvagnslast om minst 30 m<sup>3</sup>.

Upplägget för skyddsbestämmelserna förtydligas genom styckesindelningen i plankartan.

Resultaten av genomförda utredningar är inarbetade i planhandlingarna. Länsstyrelsen har konstaterat att planbeskrivningen och plankartan är kompletterade med de åtgärder som den framtagna riskutredningen föreslår. Länsstyrelsen har därför inga synpunkter gällande risker och farligt gods. Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning av gällande avtal avseende riskreducerande åtgärder.

Byggnadernas bärande konstruktion kan utföras på olika sätt beroende på placering och utformning. I samband med eventuell om- eller nybyggnation ska byggnaden dimensioneras med hänsyn till risk som föranleds av närheten till järnvägen.

Bestämmelsen angående utrymningsväg preciseras till att: Minst en utrymningsväg från varje butik ska finnas mot Hantverkaregatan.

Lite tyckande kring cykeltrafiken!

Så här står det i planbeskrivningen - "Cykelparkering för besökare ska helst placeras inom 25 meter från entréer. På grund av breddningen av sektionen för Hantverkaregatan finns det begränsat utrymme för placering av cykelparkering i anslutning till entréer."

Jag tolkar det som att det inte blir något förbud att anordna cykelparkering i anslutning till entréer och då får man nog räkna med att de som redan finns kommer att vara kvar. Rusta exv har dessutom skåp för gasförvaring utanför butiksentrén och ofta ställer man ut "beach flags" och andra typer av reklamskyltar utanför ingången. Det här är ju naturligtvis lite olyckligt för cyklister eftersom besökare från butikerna ofta stiger rakt ut utan att tänka närmare på att det finns en cykelbana väldigt nära butiksutgången. Det finns många potentiella risker för en cyklist på den korta sträckan mellan bron över Kronetorpsvägen fram till det nya Burlöv C - in/utfart från parkering i NÖ, butiksutgångar från Outletbutik,

Sovabutik, Rusta, parkering i SV, några övergångsställen och sedan är det oklart hur det ser ut vidare mot Burlöv C.

Dessutom har ju cyklister numera en tendens att hålla relativt höga farter bl.a. med hjälp av el-drift.

Jag vill föreslå att man i detaljplanen inför (om det är möjligt) att cykel och gångbana ska separeras med någon form av barriär/staket längs fastighetens fasad med öppningar endast vid övergångsställen. Ifall att det inte införs en effektiv separering av gång- och cykeltrafik i det här området kan man antaga att olyckstillbudet blir många.

**Kommentar:** Det blir inget förbud mot cykelparkering i anslutning till entréerna. Merparten av cykelparkeringarna är tänkta att placeras vid en entré på gaveln i nordöst. Detaljplanen reglerar inte separering mellan gång- och cykeltrafik och ett eventuellt staket men det är en lösning som skulle kunna genomföras om det visar sig lämpligt. Detaljplanen syftar till att det ska finnas både en gångbana och en separat cykelbana utmed båda sidor av Hantverkaregatan. Det finns förgårdsmark intill huset på fastigheten och gatumarken närmast byggnaden kommer att vara en gångbana så den som kommer ut från entréerna ska inte kliva ut rakt i cykelbanan.

## ÄNDRINGAR

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

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

### Plankarta

- För punktprickad mark ändras skrivningen till "Marken får inte försees med byggnad".
- För korsmark ändras skrivningen till "Marken får med undantag av kundvagnsgarage, cykeltak och dylikt inte försees med byggnader".
- En planbestämmelse läggs till i plankartan att skydd mot järnväg får uppföras.
- En ny byggrätt för en teknisk anläggning, nätstation läggs till i det nordöstra hörnet av plankartan.
- Formuleringen att punkterna under "Upplysning" villkoras för startbesked tas bort.
- Gällande E2 omformuleras bestämmelsen till: Teknisk anläggning, kassun. Ska rymma en tankvagnslast om minst 30 m<sup>3</sup>.
- Upplägget för skyddsbestämmelserna förtydligas genom styckesindelningen i plankartan.
- Bestämmelsen angående utrymningsväg preciseras till att: Minst en utrymningsväg från varje butik ska finnas mot Hantverkaregatan.

### Planbeskrivning

- Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning av gällande avtal avseende riskreducerande åtgärder.
- Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning av exploateringsavtalet.

- *Planbeskrivningen kompletteras med att för den del av Tågarp 15:1 som ligger inom detaljplanen finns en gällande stadsplan, Förslag till stadsplan för centrum i Burlövs kommun.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med vilken version av plan- och bygglagen (med hänvisning till SFS-nummer) som används vid handläggningen av detaljplanen.*
- *Planbeskrivningen kompletteras med att Alnarpsån är recipient för dagvattnet.*

#### MEDVERKANDE

Samrådsredogörelsen har tagits fram av kommunledningsförvaltningen genom Fanny Jacobsson på uppdrag av kommunstyrelsens planutskott. I arbetet har även Tengbom deltagit.

Kerstin Torseke Hulthén  
Planchef

Fanny Jacobsson  
Planhandläggare