



**Burlövs**  
kommun



## Detaljplan för Åkarp 18:48 m.fl., Lemuren

Burlövs kommun, Skåne län  
2025-04-15

**SAMRÅDSREDOGÖRELSE**

## SAMRÅD

Burlövs kommuns kommunstyrelsens planutskott beslutade den 31 maj 2022 § 20 att gå ut på samråd med Detaljplan för Åkarp 18:48 m.fl., Lemuren. Förslaget till detaljplan har varit föremål för samråd under tiden den 9 juni till och med den 10 juli 2022 enligt plan- och bygglagen (PBL) 5 kap 11 §.

## DELGIVNA MYNDIGHETER, ORGANISATIONER OCH SAKÄGARE

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 Åkarp, samt på kommunens hemsida. Samrådsmöte hölls den 28 juni, 2022 klockan 18 i Dalslundskolans aula i Åkarp.

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. Luftfartsverket	2022-10-20
2. Swedavia Airports	2022-10-10
3. Svenska kraftnät	2022-07-29
4. E.ON Energiinfrastruktur AB	2022-06-09
5. Sydvatten AB	2022-06-21
6. Skanova AB	2022-06-14

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

1. Länsstyrelsen Skåne	2022-08-08
2. Lantmäteriet	2022-07-08
3. Trafikverket	2022-07-29
4. Region Skåne	2022-07-08
5. E.ON Energidistribution AB	2022-04-08
6. Nordion Energi AB	2022-06-21
7. VA SYD ledningsnät	2022-07-07
8. VA SYD avfallshantering	2022-07-04
9. Räddningstjänsten syd	2022-07-11
10. Tegelvägens samfällighetsföreningar	2022-07-11
11. HB BGM Innovation	2022-07-08
12. Ulrika och Peter Aavall Åkerblom	2022-07-11
13. Maj-Lis Persson	2022-07-01 och 2022-07-06
14. Gunilla Lundgren	2022-07-07
15. Sara Vesterling	2022-07-09
16. Caroline Höstgren och Jesper Kristensen	2022-07-06

## SYNPUNKTER OCH KOMMUNENS KOMMENTARER

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

### **1. Länsstyrelsen, 2022-08-08**

#### Hälsa och säkerhet – risker farligt gods

Av planbeskrivningen framgår det att genomförd riskutredning (Bengt Dalgren, 2021-11-22) visar att risknivåerna inom planområdet är förhöjda utifrån närheten till Södra stambanan och transporter av farligt gods. Det framgår av handlingarna att en nedsänkning av Södra stambanan är en starkt riskreducerande åtgärd som har beaktats i riskutredningen och i de studerade riskscenariona som kan uppkomma vid transport av farligt gods på Södra stambanan. Länsstyrelsen menar att då resultatet av riskutredningen bygger på att nedsänkningen kommit till stånd så utgör detta en förutsättning för detaljplanen och markens lämplighet. Ett antagande av detaljplanen behöver därför invänta att Södra stambanans permanenta sträckning har tagits i drift och att spåret blivit nedsänkt.

Vidare menar Länsstyrelsen att riskutredningens resultat behöver förtydligas i planbeskrivningen så att det tydliggörs vad som är riskreducerande åtgärder som föreslås i riskutredningen behöver säkerställas på plankartan.

#### Hälsa och säkerhet - buller

Enligt planbeskrivningen ska en bullerutredning genomföras inför granskningskedet. Länsstyrelsen förutsätter att resultatet av utredningen inarbetas i granskningshandlingarna.

#### Risk för översvämning

Enligt framtagna utredning om skyfall är färdigt golvhöjd en viktig parameter. Om det är en förutsättning för detaljplanen ska detta säkerställas med planbestämmelse på plankartan.

#### Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsens samlade bedömning är att det finns frågor som inte är tillräckligt utredda avseende risk för farligt gods, översvämning och buller varför planförslaget kan komma att prövas utifrån 11 kap. 10–11 §§ PBL.

***Kommentar:** Plankartan har uppdaterats och i stora delar reviderats i samband med att planområdet utökats med fastigheterna väster om samt fastigheten öster om de som ingick i samrådsförslaget.*

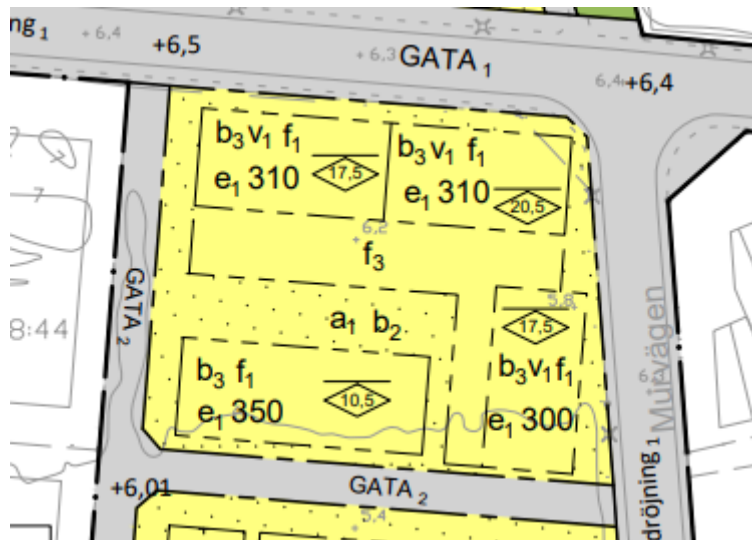
*Sedan detaljplanen var ute på samråd har Södra stambanans sträckning tagits i drift och dess riskreducerande effekter är därmed nu gällande. Övriga riskreducerande åtgärder som föreslås i riskutredningen har säkerställts på plankartan och förtydligats i planbeskrivningen.*

*En bullerutredning har tagits fram inför granskningskedet och resultatet av utredningen har inarbetats i granskningshandlingarna.*

### **2. Lantmäteriet, 2022-07-08**

#### Plankarta med bestämmelser

Ett användningsområde saknar bestämmelse om markanvändning, se utklipp från plankartan nedan.



#### Planbeskrivning

Lantmäteriet konstaterar att plankartan är upprättad efter Boverkets nya föreskrifter och allmänna råd BFS 2020:5 och 2020:6. Med tanke på framtida digitalisering kan det vara bra att redovisa i planbeskrivningen om vilka föreskrifter och allmänna råd som följts. Följer planen även föreskrifterna och allmänna råden om digital planbeskrivning enligt BFS 2020:8?

#### Genomförandebeskrivning

I planbeskrivningen anges att ett exploateringsavtal ska tecknas i senare skede. Det anges vad exploateringsavtalet ska innehålla men inte vilka åtaganden eller skyldigheter det rör sig om. Lantmäteriet konstaterar att lagstiftaren har avsett att exploatörens samtliga åtaganden ska redovisas på en översiktlig nivå, men där det ändå ska gå att bedöma vad åtagandena innebär. Lantmäteriet bedömer att handlingarna i dess nuvarande skick inte är tillräckligt tydliga och behöver därför kompletteras.

Eftersom redovisningen inte är så tydlig som krävs finns det inte 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.

#### Grundkarta

För att uppgifterna i grundkartan ska vara aktuella bör den inte vara äldre än tre månader. I förevarande fall verkar grundkartan vara från maj 2021.

Befintliga rättigheter inom planområdet är svåra att tyda i grundkartan.

#### Övrigt

På planbeskrivningens första sida står datumet 2021-05-31. På plankartan står dock 2022-05-31 vilket synes mer troligt.

**Kommentar:** Plankartan har uppdaterats och i stora delar reviderats i samband med att planområdet utökats med fastigheterna väster om samt fastigheten öster om de som ingick i samrådsförslaget.

*Grundkartan har uppdaterats och förtydligats i granskningshandlingen.*

### **3. Trafikverket, 2022-07-29**

#### Järnväg

Södra stambanans spårområde ligger vid planområdets sydöstra gräns. Södra stambanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Områden som är 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.

Kommunen har låtit utföra en riskutredning för aktuell bebyggelse. Enligt riskutredningen kan bebyggelse i form av bostäder placeras minst 15 meter från närmaste spår. Det framgår även i riskutredningen att nedsänkningen av Södra stambanan är en starkt riskreducerande åtgärd som har beaktats i utredningen. Det behöver därför vara en förutsättning för startbesked för planens bostäder att Södra stambanans permanenta sträckning har tagits i drift. Om inte detta säkerställs i planen behöver riskutredningen hantera och bedöma risk för planområdets bostäder utifrån den nuvarande, tillfälliga, sträckningen.

#### Buller

Det har inte utförts en bullerutredning för aktuell plan vilket medför att kommunen inte kan säkerställa att gällande riktvärden för buller vid bostad innehålls, varken mot fasad eller vid uteplats. Att hänvisa till den bullerutredning som Trafikverket utförde i samband med fyrspårsutbyggnaden är inte acceptabelt då den aktuella planens förutsättningar inte prövades i den utredningen. Det är kommunens ansvar att säkerställa att planförslaget går att genomföra utan avsteg från gällande trafikbullerförordning.

Kommunen har meddelat att en bullerutredning avses att utföras till granskningskedet. Det problematiska med detta förfarande är att Trafikverket inte har någon möjlighet att kontrollera eventuella kompletteringar som kan krävas på bullerutredningen för att säkerställa att ingen påtaglig skada sker på riksintresset Södra stambanan. Trafikverket uppmanar kommunen att i framtida detaljplaner, om så är nödvändigt, att alltid ta fram bullerutredningar redan till samrådsskedena.

#### Vibrationer

Det framgår ej av planbeskrivningen om kommunen avser att undersöka vibrationer från järnvägen och dess påverkan på planområdet. Kommunen hänvisar endast till en utredning som Trafikverket utfört i samband med arbetet för fyrspårsutbyggnaden. Vidare utfördes mätningen som kommunen hänvisar till ca 15 meter längre bort än föreslagen bebyggelse. Kommunen behöver tydligt ta ställning till om vibrationsfrågan behöver utredas vidare och motivera detta i planbeskrivningen.

#### Luffart

Detaljplanen medger byggnation som är högre än 20 meter inom tätbebyggt område. Etableringen ligger inom den MSA-påverkande zonen för Malmö Sturups flygplats. 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.

Trafikverket förutsätter 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:** Plankartan har uppdaterats och i stora delar reviderats i samband med att planområdet utökats med fastigheterna väster om samt fastigheten öster om de som ingick i samrådsförslaget.*

*Sedan detaljplanen var ute på samråd har Södra stambanans sträckning tagits i drift och dess riskreducerande effekter är därmed nu gällande. Övriga riskreducerande åtgärder som föreslås i riskutredningen har säkerställts på plankartan och förtydligats i planbeskrivningen.*

*En bullerutredning har tagits fram inför granskningskedet och resultatet av utredningen har inarbetats i granskningshandlingarna.*

*Detaljplaneförslaget har samråtts med Malmö Sturups flygplats (swedavia airports) och Luftfartsverket som inte har något att erinra.*

#### **4. Region Skåne 2022-07-08**

Region Skåne ser positivt på att Burlövs kommun möjliggör förtätning med bostäder i ett stationsnära läge. Det går linje med *Regionplan för Skåne 2022–2040* som betonar betydelsen av att utveckla bebyggelse utifrån befintliga strukturer och genom förtätning i strategiska och kollektivtrafiknära lägen. Vidare är det positivt att planförslaget tillför ny grönska till ett område som idag främst består av hårdgjorda ytor. Att säkerställa grönstruktur av tillräcklig kvalitet och kvantitet är viktigt för människors hälsa och livskvalitet och för en långsiktigt hållbar utveckling i Skåne.

***Kommentar:** Burlövs kommun noterar Region Skånes synpunkter.*

#### **5. E.ON Energidistribution AB 2022-04-08**

Inom området har E.ON markförlagda låg- och mellanspänningskablar, kabelskåp samt en transformatorstation (N136327 Alnarpsvägen), se bifogad karta. Innan markarbete påbörjas måste kablarnas lägen säkerställas.

För elledning i mark får byggnad eller annan anläggning inte utan ledningsägarens medgivande och lämnade instruktioner uppföras på närmare avstånd än 3 meter från ledningen. Inte heller får utan ledningsägarens medgivande upplag anordnas eller marknivån ändras ovanför ledningarna, så att reparation och underhåll försvåras.

E.ON noterar i plankartan att ett E-område är utlagt för vår befintliga transformatorstation samt att det även finns två c<sub>1</sub>-områden för att möjliggöra för nya transformatorstationer. E.ON yrkar på att områdena preciseras (enligt riktlinjerna i Boverkets allmänna råd om planbestämmelser) och istället får beteckningen "E<sub>1</sub> - Transformatorstation". Områdena ska vara minst 9x6 meter. Det ska vara fritt från hinder som kan försvåra normalt underhåll.

Det ska vara möjligt att kunna ta sig till transformatorstationerna med tungt fordon.

För att kunna försörja den planerade bebyggelsen inom planområdet med el behövs nämligen ett antal nätstationer. Kring en elanläggning finns elektriska och magnetiskt fält. Styrkan beror bland annat på avståndet till anläggningen, spänningen och belastningsströmmen. Det finns inga riktvärden för var nätstationer ska placeras, men myndighetens försiktighetsprincip tillämpas.

Utformning och placering bör ske på ett sätt som begränsar exponeringen av magnetfält, exempelvis i friliggande byggnad med ett avstånd till annan byggnad som överstiger fem meter. Vid placering av nätstation i byggnad, bör ett avstånd på minst fem meter hållas mellan nätstationen och byggnadsdel med hög vistelsegrad, till exempel bostad eller kontor. Detta hanteras vidare i bygglovsprocessen.

Enligt Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter och standarder så ska minsta avstånd från nätstation vara fem meter till annan brännbar byggnadsdel eller brännbart utplag, vilket bör framgå i planbestämmelserna.

Vidare noterar E.ON att det i planbestämmelserna under rubrik "Markreservat för allmännyttiga ändamål." står att "anläggningen ska harmonisera med intilliggande bebyggelse", vilket vi vill ändras till "möjlige mån efterlikna och harmonisera med intilliggande byggnader". I planbeskrivningen framgår det att byggnader ska förses med tegelfasader. Det är inte möjligt i den omfattningen att klä nätstationer med riktigt tegel.

För information så har E.ON även en transformatorstation (N001421 BRUKSVÄGEN 12) som precis går utanför plangränsen vid korsningen av Murvägen och Bruksvägen. Enligt Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter måste en starkströmsanläggning vara utförd enligt god elsäkerhetsteknisk praxis, vilket bland annat innebär att den ska vara utförd enligt svensk standard (SS-EN 61936-1). Svensk standard föreskriver att nätstationer ska placeras så att de rimligtvis inte skadas av vägfordon, samt att tillräckligt utrymme för normal drift och underhåll ska säkerställas. Det ska vara möjligt att kunna ta sig till transformatorstationen med tungt fordon.

Det är viktigt att vägen anpassas på så sätt så att befintlig transformatorstation uppfyller Trafikverkets krav på bebyggelsefritt avstånd för väg.

E.ON noterar att det i planbeskrivningen under rubrik "Övriga ledningar" står att det kan bli aktuellt med ledningsflyttar. Eventuella kostnader i samband med planens genomförande så som flyttningar eller ändringar av våra befintliga anläggningar bekostas av exploatören, vilket bör framgå av genomförandebeskrivningen.

**Kommentar:** Planområdet har utökats sedan samråd och innehåller i föreliggande förslag tre nätstationer. Två av dessa är befintliga idag och ny är förslagen i norra delarna av området. Nätstationerna föreslås inom användningsområde med beteckningen E<sub>1</sub> – Transformation.

Anläggningarna ligger i anslutning till allmän plats med körbara ytor. Detaljplanens bedöms därmed ge tillräckligt goda möjligheter att ge åtkomsten till anläggningarna med tungt fordon.

En skrivning om att den part som föranleder förändringar på befintliga

*ledningar eller anläggningar inom området står för samtliga kostnader i samband med detta, har lagts till i planbeskrivningen.*

## **6. Nordion Energi 2022-06-21**

Inom planområdet innehar Nordion Energi distributions- och servisledningar för energigas samt avkopplade ledningar, se karta nedan.

Vi önskar att ledningarna märks ut med – G – i plankartan.

Då ledningarna är placerade inom prickmark, som inte får bebyggas, samt GATA och PARK förutsätter vi att ledningarna kan ligga kvar i nuvarande läge. Under dessa förhållanden har Nordion Energi därmed inget ytterligare att erinra på plankartan.

Distributionsledningar är underkastade Energigasnormens regler (EGN) som bland annat anger minsta skyddsavstånd om minst 2 meter mellan ledning och byggnad inom tätbebyggelse samt närmaste gräns för område med förväntade grävningsaktiviteter. Plantering av träd bör ej ske närmare en gasledning än 3 meter. För att minska risken för skador på träd i samband med eventuella framtida arbeten med distributionsledningen rekommenderas att träd i närheten förses med rotskydd.

Nordion Energi förutsätter att eventuella kostnader i samband med planens genomförande såsom flyttningar eller ändringar av våra befintliga anläggningar och ev omprövning av ledningsrätten bekostas av exploatören, vilket bör framgå av planbeskrivningen.

Det är viktigt att samråd sker med Nordion Energis områdeshandläggare redan i tidigt projekteringsstadium, speciellt om arbete sker i närheten av gasledningen.

Nordion Energi har gärna en dialog med exploatören om försörjning med gas inom planområdet.

**Kommentar:** *En övervägande majoritet av nämnda distributions- och servisledningar ligger inom vad som i planförslaget utgör allmän plats, frånsett ett par ledningar från stråken och in på enskilda fastigheter.*

*En skrivning om att den part som föranleder förändringar på befintliga ledningar eller anläggningar inom området står för samtliga kostnader i samband med detta om ej annat avtalats, har lagts till i planbeskrivningen.*

## **7. VA SYD ledningsnät, 2022-07-07**

VA SYD anser att planen inte är lämplig att genomföra i sitt nuvarande utförande. Anledningen är bland annat skyfallshanteringen, att det inte finns tillräckligt utrymme för magasinet för dagvatten/skyfallshantering och att kostnader för dagvatten, skyfallssåtgärder och ledningsflytt inte är tillräckligt utredda.

### Skyfall:

Skyfallshanteringen är inte så enkel som det låter i planbeskrivningen på sidan 22. En underjordisk skyfallsväg är mycket sårbar. Hur säkerhetsställs att skyfallsledningen fungerar

som den ska den dag som skyfallet faller? Erfarenheten från översvämningar, nu senast i Gävle, visar att när skyfallet kommer så täpps intag till ledningar och brunnar snabbt igen av skräp som regnet drar med sig. Skyfallsvägar bör alltid vara ovan mark.

Om kommunen väljer att leda bort skyfallsvatten i en ledning så måste det vara i en separat ledning som Burlövs kommun äger. VA SYD rekommenderar dock inte denna lösning. Skyfallsledningen ska bekostas och ägas av Burlövs kommun, som också ska stå för all framtida drift och underhåll. VA SYD kommer inte att dimensionera det allmänna VA-ledningsnätet för skyfallsvatten. VA SYD kan inte heller ta ansvar för skyfallsvatten i vårt ledningsnät.

Magasinet, som det är tänkt, är till för både skyfall och dagvatten, vilket innebär att det är ett gemensamt ansvar för VA SYD och Burlövs kommun. Detta innebär att kostnaden för anläggande och drift och underhåll ska fördelas mellan VA SYD och kommunen. Därtill kommer den juridiska aspekten av en gemensam dagvatten/skyfallshantering som måste redas ut. Vem har ansvar för skada när det uppkommer, VA SYD eller Burlövs kommun? Vem hanterar skaderegleringen? Detta ska stå i genomförande delen.

#### Ledningsflytt:

Detaljplanen kräver flytt av dag-, spill-, och vattenledningar och anläggning av nya VA-ledningar. Ledningsflytt ska framgå av detaljplanen. Förprojektering av flytt av ledningar och anläggande av nya ledningar ska ske innan granskning, för att reda ut om det är tekniskt genomförbart. I samband med förprojekteringen bör även en kostnadsberäkning göras för framför allt flytt av befintliga ledningar och kostnaden för att anlägga det nya dagvattenmagasinet. Provtagning av marken bör göras i tänkt ny ledningssträckning till granskning. Kostnaden för flytt av ledningar, inklusive nya utlopp i skyfallsdammen och eventuell marksanering ska bekostas av Burlövs kommun alternativt markägaren. Detta måste stå både under "Konsekvenser" och "Genomförande".

#### Utformning av dagvattenmagasin, inklusive skyfall:

Magasinet bör utformas torrt för att få plats med den mängd dagvatten och skyfallsvatten som krävs. Ett dagvattenmagasin med permanent vattenspegel ska ha ett minsta vattendjup på 1,0 meter för att inte växa igen. En dagvattenanläggning med vattenspegel måste tömmas på sediment ibland för att upprätthålla sin funktion. Till ett magasin med permanent vattenspegel behövs därmed att en yta, i närheten av magasinet, som kan nyttjas för avvattning av sediment vid behov reserveras. När ytan inte nyttjas för avvattning av sediment kan den nyttjas av allmänheten. Hur ofta denna avvattningsyta behövs beror på hur snabbt sediment byggs upp i anläggningen - detta kan och bör uppskattas via StormTac. Vid behov av avvattning av massor så spärras ytan av under någon månads tid därefter transporteras massorna bort och området blir tillgängligt för allmänheten. Ytan som reserveras bör vara förstärkt så maskiner kan köra på den, förstärkningen kan t.ex. anläggas dold under gräs. Att transportera oavvattnade sedimentmassor innebär en onödig kostnad sett till pengar och miljö samt en säkerhetsrisk då våta massor ökar risken för att lastbilen ska tippa under transport.

Till granskning ska klargöras viken plushöjd ligger grundvattnet på i förhållande till planerad botten på anläggningen. Grundvattenrör ska sättas på platsen för framtida dagvatten/skyfallsmagasin. Grundvattenrören ska läsas av minst ett år för att få med alla säsongsvariationer. Detta ska stå i genomförandedelen i planbeskrivningen.

Om grundvattennivån är så hög att tät botten krävs så kan uppbyggnaden av botten, som behövs för att motverka upptryckning, minska kapaciteten i anläggningen betydligt. För att motverka upptryckningen kommer man dessutom att behöva schakta ur ett ännu större område för att kunna bygga upp en tyngre botten, detta blir dyrt att anlägga både sett till pengar och miljöpåverkan. Detta är ytterligare ett argument för att anlägga ett torrt magasin.

Till granskning ska ses över om det finns utrymme att sköta om magasinet i framtiden. Alla slänter ska vara möjliga att klippa. Utrymme för serviceväg till och från dagvattenanläggningen och dess in och utlopp är viktig. En spolbil ska kunna parkera tillräckligt nära in- och utlopp så att slang behöver dras max 10 meter. Servicevägen ska utformas så att spolbilen inte behöver backa, detta för att minimera riskerna för allmänheten. Detta gäller oavsett om dagvattenanläggningen utformas som torr eller blöt. Tillgänglighet till in- och utlopp via trappa kommer också att behövas, trapporna ska ligga i direkt anslutning till rörmyningarna, detta för att möjliggöra drift av galler.

Slänter på 1:3 är inte godkända. 1:4 är den allra minsta lutning som godkänns sett till säkerheten för allmänheten. Endast en del av slanten bör utformas till 1:4, resterande delar ska hellre vara mellan 1:5-1:6. Detta gäller oavsett om anläggningen utformas som torr eller blöt.

Sett till det vi skrivit ovan ser vi inte det som möjligt att magasinet får plats på anvisad plats.

Illustration på sidan 18 i planbeskrivningen: regnbäddarna bör vara nedsänkta för att kunna ta större del dagvatten. Det kommer att behövas med tanke på den stora skyfallsvolymen som försvinner i och med att detaljplanen byggs ut.

Marken i området är förorenad. I genomförandebeskrivningen ska stå: Sanering ska ske ner till under markbädd i alla framtida ledningsträckningar och dagvatten/skyfallsmagasin. Markägaren betalar för saneringen.

Plankartan:

Bestämmelsen  $b_2$ : 30 % genomsläpplig yta av max 30 % av hela fastigheten, innebär att 9 % av hela ytan är genomsläpplig. Vissa fastigheter har 30 % genomsläpplig yta av ca 10 % yta, vilket innebär 3 % av hela fastigheten. Det är för lite och bör ökas för att ge effekt. Därtill kommer det faktum att cirka 60 % av befintlig mark är genomsläpplig, så det behövs mer genomsläpplig mark. Se figur 13 i dagvatten- och skyfallsutredningen.

Vi vet att Åkarp har bekymmer med översvämningar och instängda områden. Lokalt omhändertagande av dagvatten är därför nödvändigt.  $b_2$  är den enda bestämmelsen som gör att ett lokalt omhändertagande av dagvatten sker på fastighetsmark. Det är önskvärt med en högre ambition att ta hand om dagvatten lokalt. I planbeskrivningen kan även anges förslag på lokalt omhändertagande av dagvatten i form av regnbäddar, regnvattentunnor för växtbevattning, utkastare till gräsmatta, gröna tak med mera. Detta bidrar även till en rening av dagvattnet innan det når recipienten Alnarpsån.

Dagvatten och Skyfallsutredning:

Notera att i dagvatten- och skyfallsutredningen har räknats med att 60 % är hårdgjort och 40 % är grönyta, på innergårdarna (se sidan 19). På plankartan får innergården, i till exempel det kvarter som benämns kvarter II i dagvatten- och skyfallsutredningen, 50 %

hårdgöras till 100 % och 50 % hårdgöras till 70%. Det är betydligt sämre förhållanden än vad som räknats med i dagvattenutredningen. Till granskning bör figur 12 i dagvattenutredningen räknas om för att anpassas till plankartan alternativt den genomsläppliga ytan på plankartan justeras.

I dagvatten- och skyfallsutredningen ska fastigheten 18:49 räknas in. Detta dagvatten och skyfall kommer att nå planområdet. Det kommer inte att kunna tas om hand om någon annanstans.

***Kommentar:** Plankartan har uppdaterats och i stora delar reviderats i samband med att planområdet utökats med fastigheterna väster om samt fastigheten öster om de som ingick i samrådsförslaget. Till följd av detta har en ny utformning av infrastruktur för dagvatten arbetats fram till granskningen i samarbete med VA Syd.*

*Det nya förslaget innebär bland annat att den tidigare fördröjningsytan för dagvatten med vattenspegel, i yttrandet benämnt som dagvattenmagasin, har ersatts av en nedsänkt yta med primärt syfte att hantera skyfall.*

#### **8. VA SYD avfallshantering, 2022-07-04**

De principiella lösningarna för avfallshanteringen behöver utredas redan i detaljplaneskedet.

Utifrån illustrationen ser bostadsbebyggelsen ut att kunna angöras med avfallsfordon från omkringliggande gator, men angöringen behöver studeras vidare i det fortsatta arbetet med detaljplanen för att säkerställa tillgängligheten. Hämtningsplats för kärl ska vara belägen så nära uppställningsplats för hämtningsfordon som möjligt och avståndet får inte överstiga 50 meter. Backrörelser ska undvikas.

Andra faktorer som det behöver tas hänsyn till i den fortsatta planeringen är placering och dimensionering av avfallslösningen, så att tillräcklig yta avsätts i anslutning till bostadsbebyggelsen. Det är inte möjligt att uppföra miljöhus på de ytor som i detaljplanen är reglerade som mark som inte får bebyggas.

Regeringen beslutade 2022-06-30 om nya regler för förpackningsinsamlingen. Beslutet innebär att ansvaret för insamling av förpackningar 2024-01-01 övergår till kommunerna, och att insamlingen senast 2027-01-01 ska ske fastighetsnära.

I den fortsatta planeringen är det viktigt att det avsätts plats för samtliga avfallsfraktioner fastighetsnära.

Standardlösningen för radhus är två fyrfackskärl på vardera 370 liter, med full sortering i anslutning till varje bostadshus. Två fyrfackskärl tar 2 x 1 meter i anspråk på varje tomt. I vissa fall kan det finnas fördelar med en gemensam avfallslösning, för att till exempel minska trafikrörelserna i ett område, men detta behöver utredas vidare i det fortsatta arbetet.

VA SYD Avfall vill peka på möjligheten att i planområdet göra plats för funktioner för återbruk, och andra cirkulära lösningar, för att minska inflödet av avfall.

Planbeskrivningen förslås kompletteras med texten *Avfallshanteringen ska lösas i enlighet med Renhållningsordning 2021–2030 för Burlövs kommun och Malmö stad*, under rubriken Planförslag/Teknisk försörjning/Avfall.

Under rubriken Förutsättningar/Teknisk försörjning/Avfall bör det förtydligas att det är Renhållningsordningen som är ett samarbete mellan VA SYD, Malmö stad och Burlövs kommun.

I dokumentet Gör rum för miljön, som finns tillgängligt på VA SYD:s hemsida, finns vägledning kring planeringen av nya avfallslösningar.

VA SYD är gärna delaktiga i det fortsatta arbetet med detaljplanen, och föreslår fortsatt dialog och avstämning innan granskningskedet av detaljplanen.

**Kommentar:** *Planbeskrivningen har kompletterats enligt VA Syds förslag. I övrigt noterar Burlövs kommun synpunkterna.*

## 9. Räddningstjänsten syd, 2022-07-11

### Riskhänsyn

Enligt utförd Riskbedömning för ny detaljplan (Bengt Dahlgren Brand & Risk AB, 2021-11-2) är risknivåerna inom planområdet förhöjda. Det anges även i planbeskrivningen.

Planbeskrivningen saknar dock en redogörelse för hur de förhöjda risknivåerna avses att hanteras. I riskbedömningen rekommenderas följande riskreducerande åtgärder för att risknivåerna ska vara tolerabla:

- Ett minsta avstånd om 15 meter från spårmittpå Södra stambanan till bebyggelse inom planområdet.
- Delar av bullerskydd jämte Södra stambanan som utgörs av glas utförs obrännbara eller i lägst brandteknisk klass EI 30 (EW 30 för genomsläppliga partier).
- Områden närmast riskkällorna Södra stambanan ska utformas så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse utomhus. Gäller avstånd om minst 20 meter från Södra stambanan.
- Fasader inom 20 meter från närmsta spårmittpå och som vetter mot Södra stambanan utförs obrännbara eller i brandteknisk klass EI 30. Fönster i dessa fasader utförs i lägst brandteknisk klass EW 30, men får vara öppningsbara.
- Friskluftsintag placeras på tak alternativt på skyddad sida från Södra stambanan. Gäller bebyggelse inom 50 meter från Södra stambanan.

I avsnittet Konsekvenser på sid. 24 i planbeskrivningen anges att *18 meter bebyggelsefritt bedöms enligt framtagna riskutredning vara tillräckligt utifrån både risk- och säkerhetssynpunkt*. Det överensstämmer inte med ovan rekommenderade åtgärder.

Räddningstjänsten Syd anser inte att riskerna är tillräckligt hanterade i detaljplanarbetet. Behovet av riskreducerande åtgärder behöver säkerställas i planen, antingen genom utformningen av området eller som planbestämmelser.

### Brandvattenförsörjning

Planbeskrivningen saknar en redogörelse för hur brandvattenförsörjningen i området ska säkerställas. Det finns inte brandposter idag i tillräcklig omfattning utan nya brandposter

behöver anordnas. Flödet i brandposterna ska dimensioneras enligt Svenskt Vattens publikation P114 Distribution av dricksvatten. Avståndet mellan brandpost och uppställningsplats för släckbil får inte överstiga 75 meter. Uppställningsplatsen får vara placerad maximalt 50 meter från byggnadens angreppsväg (normalt entrén).

#### Insatstid

Området är beläget inom normal insatstid (10 minuter).

#### Räddningstjänstens tillgänglighet

Tillgänglighet för räddningstjänstens fordon ska anordnas inom området. Avståndet mellan körbar väg (uppställningsplats för släckbil) och byggnadernas entréer får inte överstiga 50 meter. Om byggnaderna dimensioneras för utrymning med hjälp av räddningstjänsten krävs tillgänglighet direkt till fasaden. Räddningstjänstens bärbara stege kan användas vid utrymning om avståndet mellan marken och balkongens överkant eller fönstrets underkant inte överstiger 11 meter. Räddningstjänstens höjdfordon kan användas upp till 23 meter under förutsättning att räddningsväg och uppställningsplatser för höjdfordon finns.

Om uppställningsplatser är tänkta att förläggas på allmän platsmark behöver utformningen stämmas av med kommunens trafik- och gatuavdelning för att säkerställa att åtkomlighet kan garanteras över tid.

Observera att trädplantering enligt illustrationsplanen kommer att påverka räddningstjänstens möjlighet att genomföra fönsterutrymning. Vid den fortsatta planeringen av området och vid projektering av byggnader ska detta beaktas. Om tillgängligheten inte kan säkerställas krävs att byggnaderna dimensioneras för utrymning utan räddningstjänstens medverkan. Det innebär att trapphusen ska uppfylla lägst klass Tr2, alternativt att ytterligare en oberoende utrymningsväg ska anordnas. Då det påverkar den byggnadstekniska projekteringen bör detta utredas redan i planskedet.

***Kommentar:** Planbeskrivningen har kompletterats med en redogörelse för hur de förhöjda risknivåerna inom planområdet avses hanteras. Plankartan har kompletterats med i riskutredningen föreslagna planbestämmelser.*

*Planbeskrivningen har kompletterats med att området saknar i dag brandposter i tillräcklig omfattning och behöver förses med detta. Då VA-nätet i området ska ses över och i delar byggas ut anläggs brandposter samtidigt. VA SYD bestämmer placeringen av nya brandposter, men försöker uppfylla räddningstjänstens önskemål om avstånd.*

#### **10. Tegelvägens samfällighetsföreningar, 2022-07-11**

Det av er presenterade förslaget till detaljplan kommer om det genomförs innebära begränsningar och påverka den befintliga boendemiljön negativt för såväl boende på Tegelvägen men även för de samfälligheter vi har på Burlöv Åkarp GA 26/ GA27.

En av frågorna handlar om *säkerhet* för boende med den förmodat ökande trafiken som kommer vara på Tegelvägen med anledning av den förtätning som planeras och ca 700 nya invånare som ska bo och leva i det planerade detaljplansområdet. Redan nu är trafikintensiteten hög för boende på Tegelvägen med såväl personbilar som tyngre trafik. Det rör sig om befintligt boende idag samt trafik till och från de företag som finns på Tegelvägens norra och södra del. I dag sker det incidenter nästan dagligen vid transport ut

från Tegelvägen ut på Lervägen och vidare ut på Gränsvägen. Hastigheterna är höga och med fler boende i området kommer intensiteten inte bli lägre och när det i detaljplanen dessutom planeras för avsmalning av såväl Tegelvägens norra del samt Lervägen kommer riskerna öka. Det är dessutom ett populärt gång- och cykelstråk för människor i Åkarp på deras väg till bland annat Alnarpsparken men även till de busshållplatser som finns på Alnarpsvägen. De åtgärder som är framtagna i detaljplanen kommer således innebära en ökad *risk för incidenter och skador*. Förutom säkerhetsmässiga aspekter kommer framför allt det förslag som tagits fram innebära begränsningar för de boende på Tegelvägen. Det är i detaljplanens förslag planerat för att ta bort hälften av de parkeringsmöjligheter som finns idag samtidigt som ni i ert underlag skriver att det ska byggas ca 180 parkeringsplatser och övriga hänvisas till de i dag befintliga parkeringsmöjligheterna. Hur har ni tänkt att den ekvationen ska gå ihop när det redan idag, periodvis, är fullt av parkerande bilar i en blandning av boende och gäster. Denna lösning är inte hållbar eftersom de boende på Tegelvägen 38–48 inte har möjlighet till parkering på sina respektive tomter. Förutom det skulle en avsmalning av vägen till nämnd bredd av 5 m innebära att möte mellan bilar kommer innebära en risk. I kombination med att även den vändzon som finns idag planeras att tas bort kommer innebära risk vid till exempel en brand när *räddningstjänsten kommer begränsas* i transport till existerande fastigheter. Den begränsningen kommer även bli för de boende vid eventuella materialtransporter med hjälp av bil och släp eller med lastbil. Trafiksituationen kommer inte bli hållbar för de redan boende.

*Gällande byggnationer måste den ursprungliga översiktsplanen* som ännu så länge är den som gäller följas och därmed bör alltså nybyggnationer följa hur den befintliga bebyggelsen ser ut idag. För att få till ett flöde som ni beskrev vid samrådsmötet borde därför lägre bebyggelse byggas mellan Tegelvägen – Lervägen och ju längre söderut bebyggelsen sträcker sig desto högre kan den planeras. Det innebär en dynamik i hur bebyggelsen ser ut med ett naturligt inslag av harmoniskt flöde och ökad attraktivitet. När bebyggelsen på GA26/GA27 planerades och byggdes skapades förutsättningar för ett nära boende mellan grannar med en bibehållen *möjlighet till privat yta och integritet*. Om detaljplanen som ligger just nu fullföljs innebär att den tanken kommer försvinna när en del av fastigheterna direkt påverkas genom att boende på högre våningar i de nya fastigheterna får full insyn in i deras fastigheter. Det kommer ske på ett avstånd om cirka 10–15 meter mellan fastigheterna utifrån detaljplanen. Detta kommer även påverka befintlig bebyggelse negativt vid en eventuell försäljning med denna insyn och försämrade tillgänglighet som blir följderna till fastigheterna.

Ytterligare synpunkter på detaljplanen är att den *harmoni och attraktivitet* som önskas inte kommer ske i det framtagna förslaget. En av de boende beskrev det som att mötas av en vägg som det första när man kommer in i området. Tanken måste väl ändå vara att mötas av det bästa som går och att det ska vara lockande redan vid ett första intryck. Det talar också för att visa upp det bästa först när man kommer från Gränsvägen det vill säga lägre bebyggelse. Dessutom har Åkarp historiskt alltid bestått av låg bebyggelse och vi boende ställer oss frågande till varför Åkarp ska planeras för högre bebyggelse som kommer förändra stadsbilden lokalt på Tegelvägen – Lervägen.

§2 ”...gestaltning med hög kvalitet och omsorg bör innebära att byggnaderna skall anpassas till att de byggs i ett villaområde med både gamla och nya hus”

**Kommentar:** Efter samrådet har planförslaget i stora delar reviderats i samband med att planområdet utökats med fastigheterna väster om de som

*ingick i samrådsförslaget. Bebyggelsen med flerbostadshus i den norra delen av planområdet som föreslogs i samrådshandlingarna har ersatts med lägre bebyggelse i form av radhus eller kedjehus. Genom det nya förslaget bedöms trafikintensiteten längs den norra delen av Tegelvägen i förhållande till samrådsförslaget minska till nivåer som endast utgör en ringa trafikökning.*

*I föreliggande förslag har även förekomsten av en vändplats vid norra ändan av Tegelvägen befästs. Denna upptar en större yta än befintlig vändplats, då den kombineras med parkeringar för hälften av de föreslagna radhusen/kedjehusen norr om Lervägen. Sammantaget bedöms detta förbättra förutsättningarna för en god trafikmiljö i förhållande till samrådsförslaget.*

*Gällande parkering möjliggör förslaget för 180 p-platser inom planområdet, vilket är i linje med normen i kommunens parkeringspolicy och ska därmed täcka behovet för föreslagna byggnader. Resonemangen i planbeskrivningen kring placering och utförande för parkeringarna har i utvecklats i föreliggande förslag. Hänvisningen i planbeskrivningen till parkering på allmän plats på intilliggande gator har därmed utgått från planbeskrivningen.*

#### **11. HB BGM Innovation, 2022-07-08**

Från tiden då HB BGM Innovation byggde Burlöv Åkarp 18:43 år 2006 hade Burlövs kommun som motiv att hålla byggnationen nere och accepterade inte en förtätning av boendet. Denna inställning har radikalt förändrats. Något som vi som befintliga fastighetsägare inte kan förstå är hur man kan planera boende i området för den föreslagna mängden personer.

Vi har inget emot att de tidigare industritomterna bebyggs, men det bör ske med varsamhet och i harmoni med befintligt bostadsområde, bestående av tvåplansvillor och vår fastighet på Tegelvägen 12–36.

Ni beskriver följande:

”...bedöms innebära en förändring av stadsbilden då en ny bebyggelsekaraktär möjliggörs i Åkarp. Idag omges planområdet av en låg och gles bebyggelsestruktur med friliggande byggnader i huvudsak 1–2 våningar och planförslaget medger öppen kvartersstruktur i 2–5 våningar.”

Dessa 5-våningshus med vindsvåningar planeras i direkt anslutning till Tegelvägen och kommer att göra vårt område såväl mörkt som inestängt. Vi hävdar med det bestämdaste att de högre husen måste byggas i området längre ner mot järnvägen, om de överhuvudtaget skall byggas och där nya inflyttande har att ta ställning till om de kan trivas i en sådan miljö. Att bygga höghus invid villor och en låg hyreslänga är att ändra förutsättningarna för vår trivsel totalt. Historiskt har Åkarp alltid haft principen ha bebyggelse med låghus. Höghus har byggts och byggs fortsättningsvis i Arlöv.

Tillgängligheten för våra hyresgäster och villaägarna på Tegelvägen kommer att märkbart försämrats om Tegelvägen smalnar av. Var skall alla de nya boende parkera sina bilar? Stor risk för en farlig trafikmiljö. Visionerna om att folk skall cykla och promenera är goda, men i praktiken rätt så omöjliga för merparten att följa.

Vid in- och utflyttningar dels hos oss, dels även för villaägarna på Tegelvägen 38–50 blir det i stort sett omöjligt att backa upp och köra ut på en gata som är 5 meter bred. Ber er hålla i minnet att sett omöjligt att backa upp och köra ut på en gata som är 5 meter bred. Ber er hålla i minnet att villaägarna har begränsad framkomlighet i sina villor i dagsläget.

Som hyresvärdar vill vi verkligen poängtera problemen som kan uppstå i ett idylliskt villaområde om det blir en så stor förändring mot flerfamiljshus och mycket tät bebyggelse. Vi har erfarenhet av vad en person med avvikande beteende kan ställa till med, trots de allra bästa rekommendationer. Som liten hyresvärd har man möjlighet att notera när det blir någon förändring till det sämre på grund av droger eller alkohol och får samtidigt uppleva hur svårt det är att kunna säga upp en hyresgäst med dagens regler på bostadsmarknaden.

Ju större fastigheterna är, desto mer anonymt blir boendet och det lockar till sig mindre lämpliga personer. Detta kan förstöra Åkarps mycket goda boendemiljö.  
Vem är tilltänkt ägare till dessa fastigheter? Burlövs Bostäder?

Vi följer med stort intresse er reviderade detaljplan. Den befintliga måste omarbetas grundligt i den del som sträcker sig mellan Tegelvägen och Lervägen.

***Kommentar:** Burlövs kommun tackar för synpunkterna och hänvisar till kommunens kommentarer under yttrande nr 10.*

## **12. Ulrika och Peter Aavall Åkerblom, 2022-07-11**

Det vi opponerar oss mot är ett antal saker som rör såväl estetik, tillgänglighet och säkerhet för oss som redan är boende på Tegelvägen 12–50. Vi bor på Tegelvägen 42.

När det gäller *estetik* vänder vi oss emot att det i detaljplanens förslag, i direkt anslutning till den befintliga bebyggelsen bestående av 2-plansfastigheter på Tegelvägen samt 1–1,5-plansfastigheter på Lervägen planeras för nya fastigheter på 5–6 våningar med en bygghöjd på 20,5 meter. Detta harmonierar inte på något sätt med den idag befintliga bebyggelsen och skulle direkt förändra stadsbilden till det negativa. Ni beskriver under planförslaget att ”...bedöms innebära en förändring av stadsbilden då en ny bebyggelsekaraktär möjliggörs i Åkarp. Idag omges planområdet av en låg och gles bebyggelsestruktur med friliggande byggnader i huvudsak 1–2 våningar och planförslaget medger öppen kvartersstruktur i 2–5 våningar. En tätare bebyggelsestruktur i ett mycket stationsnära läge skapar en ny attraktiv målpunkt i Åkarp vilket är positivt för stadsbilden”. För mig som ny boende på Tegelvägen (inflyttad 2020) vill jag framföra att om jag vid tiden för flytt hit hade mötts av denna stadsbild med villabebyggelse varvat med denna planerade bebyggelse hade vi valt att inte flytta hit. Det är på inget sätt något som bidrar till att göra Åkarp mer attraktivt för nya boende utan tvärtom. Att mötas av denna planerade typ av bebyggelse med bygghöjd av 20,5 meter skulle snarare framstå som en vägg och väldigt oattraktivt. Viktigt för mig som boende på Tegelvägen och i Åkarp är att det blir harmoni på byggnationerna så det passar tillsammans. Eventuell högre bebyggelse bör därför planeras söder om Lervägen på den så kallade industritomt som finns där idag och följaktligen lägre bebyggelse om 2-plan till tomt mellan Tegelvägen och Lervägen. Låt planerad bebyggelse få ”växa” ju längre söderut den kommer mot Alnarpsvägen samt E6. Här anser vi att den gamla översiktsplanen ska gälla och att en eventuellt ny översiktsplan eventuellt tillåts påverka bebyggelse som planeras efter fastställande.

När det gäller *tillgänglighet* på det som rör oss på Tegelvägen, kommer det med föreslagen detaljplan att begränsa oss boende på ett antal olika sätt. I detaljplanen framgår det att från den fastighet som i dag inrymmer ett företag, södra sidan av Tegelvägen, kommer ni att begränsa bredden på vägen samt ta bort den vändzon som idag avslutar Tegelvägen. Detta kommer få konsekvenser för oss boende genom att ni begränsar de parkeringsmöjligheter till hälften som idag finns på Tegelvägen och som redan idag är knappa för oss boende. Fastigheterna på Tegelvägen har inga egna parkeringsmöjligheter på sina respektive tomter eller till sina lägenheter utan för boende i friliggande hus finns en samfällighetsparkering som rymmer 6 bilar. Om vi har gäster, har fler bilar i familjen eller är boende i någon av de 13 lägenheter i hyresfastigheten blir situationen prekär.

*"Planförslaget möjliggör för ca 180 p-platser inom kvartersmarken. Utöver det finns även möjlighet för parkering på intilliggande gator på allmän platsmark."* Om det redan idag är trångt om parkeringsmöjligheter, hur tänker ni med er detaljplan där ni endast planerat för 180 boendeparkeringar och hänvisar övriga till just intilliggande gator?

Inte nog med det som tillkommer enligt förslaget i detaljplanen, för denna del av Tegelvägen ska dessutom vägbredden begränsas till cirka 5 meter. Detta innebär en begränsning i tillgängligheten till våra fastigheter genom att möjligheten för till exempel egna leveranser till våra fastigheter inte kommer att kunna utföras med en bil med tillkopplad släpvagn. Än mindre kommer det vid en eventuell flytt till eller från våra fastigheter möjliggöra transporter med lastbil med anledning av smal vägbana. Denna smala väg samt det faktum att vändzonen planeras tas bort kommer också påverka de omkringliggande företagens materielleveranser då de inte kan vända på vägen om de råkar köra fel. En eventuellt backande lastbil kommer då bli en enorm säkerhetsrisk för alla de Åkarpsbor som rör sig på Tegelvägen till fots eller med cykel på väg till eller från Alnarpsparken.

Avslutningsvis kan det även försvåra en eventuell brand i någon av fastigheterna eftersom räddningstjänsten kan få svårare att komma fram till fastigheterna med anledning av dåligt manöverutrymme. Det är direkt olämpligt att både smalna av vägen samt ta bort vändzonen ur ett tillgänglighets- och säkerhetsperspektiv.

Fortsatt när det gäller *säkerhet* så kommer den föreslagna detaljplanen att öka trafiken väsentligt i denna del av Åkarp eftersom det i planen beskrivs som att 700–800 nya invånare ska beredas möjlighet till nytt boende. I praktiken innebär det att det tillkommer ca 200–300 nya bilar som både ska beredas möjlighet till parkering och som ska förflyttas i området. Detta på vägar som planeras bli smalare än vad de är idag. Detta kommer tillsammans med den idag befintliga trafiken av personbilar samt tyngre trafik att utgöra en ordentlig risk. Det som främst tagits hänsyn till i den riskbedömning som gjorts är konsekvenser ur ett miljöperspektiv men inte till den totala trafikmiljöförändring som kommer bli effekten av denna detaljplan. Vidare så kommer det även påverka övriga tillfarter i närområdet med ökad trafikintensitet på Alnarpsvägen samt Gränsvägen som redan idag är tungt belastade med bland annat tyngre fordon. Vidare kan jag inte utläsa att det gjorts någon riskbedömning som gäller för själva byggnationstiden.

#### Sammanfattningsvis gällande våra synpunkter:

På kort sikt kommer detaljplanen påverka beskriven *tillgänglighet* till min/våra fastigheter negativt eftersom våra rörelser till och från fastigheterna begränsas över tid. Säkerheten för oss boende kommer påverkas negativt, först vid byggnation när ökad trafik blir en direkt

risk för såväl personella som materiella skador när tung trafik kommer framföras i högre utsträckning. På lång sikt kommer *tillgänglighet och säkerhet* påverkas genom begränsning i vägbredd, borttagande av parkeringar samt vändzon. Det kommer sannolikt även påverka vårt sociala liv genom att möjligheterna till parkering i samband med besök begränsas. På kort sikt kommer värdet på min fastighet mest troligt gå ner med hänsyn till nybyggnationen och på lång sikt om detaljplanen kvarstår som den gör nu med begränsningar och typ av byggnation sänka värdet på såväl min fastighet som mina grannars.

Däremot kommer en bebyggelse i harmoni med omgivningen, där hänsyn tas till fortsatt tillgänglighet för den befintliga bebyggelsen, både höja värdet på den befintliga bebyggelsen såväl som den nya planerade bebyggelsen vilket också kommer göra den mer lättsåld.

Det gör Åkarp attraktivt för nya boende!!

*§2 " ...gestaltning med hög kvalitet och omsorg bör innebära att byggnaderna skall anpassas till att de byggs i ett villaområde med både gamla och nya hus"*

***Kommentar:** Burlövs kommun tackar för synpunkterna och hänvisar till kommunens kommentarer under yttrande nr 10.*

### **13. Maj-Lis Persson 2022-07-01 och 2022-07-06**

På flera ställen i er Detaljplan 293 gällande Åkarp 18:48 m fl, Lemuren i Åkarp står det att "En mer detaljerad bullerutredning kopplat till ny bebyggelse inom planområdet tas fram innan granskning". Jag undrar om inte en sådan detaljerad bullerutredning måste vara framtagen innan en detaljplan görs?

Nedanstående gäller området mellan Lervägen och Tegelvägen.

Byggnad a (se bilaga) som vetter ut mot Tegelvägen ska inte överstiga 2-våningar på grund av närheten till redan befintliga bostadshus.

De andra två husen b och c (se bilaga) ska inte överstiga 2-våningar (b) och 3-våningar (c) på grund av närheten till redan befintliga bostadshus.

För högre hus, är platsen där gamla persienfabriken och Åkarps Bil Mek ligger, bättre lämpade med inga befintliga bostadshus i närheten.

När det gäller den gångfartsgata d (se bilaga) mellan Tegelvägen och Lervägen som ligger sist på Tegelvägen kommer det att bli mer trafik än ni räknat på! Det kommer att bli mycket mer än "små trafikmängder och med litet behov av genomfartstrafik" som ni skriver i Detaljplanen. För det första därför att när bilar och lastbilar kommer in på Tegelvägen kan de inte vända tillbaka eftersom det inte finns någon vändzon utan de kommer att fortsätta ner på gångfartsgatan d (se bilaga) för att komma ut på Lervägen. För det andra behöver alla de som kommer att bo inom området köra ut och in från sina parkeringsplatser. På illustrationsplanen ser man en liten röd pil på infarten till deras parkeringsplats och det är ju ganska många som ska bo inom området och som troligen har bil!

Vad jag förstår av mötet så är ni inte rätt informerade om vilket flöde av cyklister och gående som använder nuvarande cykelväg och Tegelvägen för att komma exempelvis till

Alnarp. Här kommer ett stort antal klasser av barn från både skolorna och förskolorna samt familjer som ska vidare ut mot landsbygden och Alnarpsparken samt även till Lomma havsbad. Då är det inte lämpligt att ha en gångfartsgata med denna stora mängd utsatta trafikanter!



**Kommentar:** Att ta fram en detaljplan är en process som i slutändan ska mynna ut i en färdig detaljplanehandling. I den färdiga handlingen, när detaljplanen antas, ska hänsyn ha tagits till bland annat buller och då måste frågan ha utretts och resultatet förts in i planhandlingarna. I föreliggande granskningsförslag finns en detaljerad bullerutredning som legat till grund för utformningen av området.

I övrigt hänvisas till Burlövs kommuns kommentarer under yttrande nr 10.

#### 14. Gunilla Lundgren, 2022-07-07

Jag var inte med på ert informationsmöte tyvärr, men har fått ta del av informationen av mina grannar. Vi är rörande överens på alla punkter.

1. Nej till hus högre än 2 våningar. Det skulle kapsla in vårt område och förstöra helheten, den friden, jag köpte 2010, då jag flyttade in. Ett högt hus som utsikt istället för gröna trädtoppar låter som en mardröm. Jag har köpt ett hus för avskildhet och vill till exempel inte att någon från 5:e våningen ska titta ner på min balkong.
2. En vändzon, som finns idag, är nödvändig med hänsyn till nuvarande boende och parkeringsmöjligheter. Vägen trafikeras väl av boende samt alla med anknäytning till Alnarp.

Detta är mina två viktigaste argument men jag står bakom allt vad mina grannar i samfälligheten skriver.

**Kommentar:** Burlövs kommun tackar för synpunkterna och hänvisar till kommunens kommentarer under yttrande nr 10.

#### 15. Sara Vestering, 2022-07-09

Det vi opponerar oss mot är ett antal saker som rör såväl estetik, tillgänglighet och säkerhet för oss som redan är boende på Tegelvägen 12–50.

När det gäller *estetik* vänder vi oss emot att det i detaljplanens förslag, i direkt anslutning till den befintliga bebyggelsen bestående av 2-plans fastigheter på Tegelvägen samt 1–1,5-plans fastigheter på Lervägen planeras för nya fastigheter på 5–6 våningar med en bygghöjd på 20,5 meter. Detta harmonierar inte på något sätt med den idag befintliga bebyggelsen och skulle direkt förändra stadsbilden till det negativa. Ni beskriver under planförslaget att *"bedöms innebära en förändring av stadsbilden då en ny bebyggelsekaraktär möjliggörs i Åkarp. Idag omges planområdet av en låg och gles bebyggelsestruktur med friliggande byggnader i huvudsak 1–2 våningar och planförslaget medger öppen kvartersstruktur i 2–5 våningar. En tätare bebyggelsestruktur i ett mycket stationsnära läge skapar en ny attraktiv målpunkt i Åkarp vilket är positivt för stadsbilden"*. För mig som ny boende på Tegelvägen (inflyttad 2020) vill jag framföra att om jag vid tiden för flytt hit hade mötts av denna stadsbild med villabebyggelse varvat med denna planerade bebyggelse hade vi valt att inte flytta hit. Det är på inget sätt något som bidrar till att göra Åkarp mer attraktivt för nya boende utan tvärtom. Att mötas av denna planerade typ av bebyggelse med bygghöjd av 20,5 meter skulle snarare framstå som en vägg och väldigt oattraktivt. Viktigt för mig som boende på Tegelvägen och i Åkarp är att det blir harmoni på byggnationerna så det passar tillsammans. Eventuell högre bebyggelse bör därför planeras söder om Lervägen på den så kallade industritomt som finns där idag och följaktligen lägre bebyggelse om 2 plan till tomt mellan Tegelvägen och Lervägen. Låt planerad bebyggelse få "växa" ju längre söderut den kommer mot Alnarpsvägen samt E6. Här anser vi att den gamla översiktsplanen ska gälla och att en eventuellt ny översiktsplan eventuellt tillåts påverka bebyggelse som planeras efter fastställande.

När det gäller *tillgänglighet* på det som rör oss på Tegelvägen, kommer det med föreslagen detaljplan att begränsa oss boende på ett antal olika sätt. I detaljplanen framgår det att från den fastighet som i dag inrymmer ett företag, södra sidan av Tegelvägen, kommer ni att begränsa bredden på vägen samt ta bort den vändzon som idag avslutar Tegelvägen. Detta kommer få konsekvenser för oss boende genom att ni begränsar de parkeringsmöjligheter till hälften som idag finns på Tegelvägen och som redan idag är knappa för oss boende. Fastigheterna på Tegelvägen har inga egna parkeringsmöjligheter på sina respektive tomter eller till sina lägenheter utan för boende i friliggande hus finns en samfällighetsparkering som rymmer 6 bilar. Om vi har gäster, har fler bilar i familjen eller är boende i någon av de 13 lägenheter i hyresfastigheten blir situationen prekär. *"Planförslaget möjliggör för ca 180 p-platser inom kvartersmarken. Utöver det finns även möjlighet för parkering på intilliggande gator på allmän platsmark."* Om det redan idag är trångt om parkeringsmöjligheter, hur tänker ni med er detaljplan där ni endast planerat för 180 boendeparkeringar och hänvisar övriga till just intilliggande gator?

Inte nog med det som tillkommer enligt förslaget i detaljplanen, för denna del av Tegelvägen ska dessutom vägbredden begränsas till cirka 5 meter. Detta innebär en begränsning i tillgängligheten till våra fastigheter genom att möjligheten för till exempel egna leveranser till våra fastigheter inte kommer att kunna utföras med en bil med tillkopplad släpvagn. Än mindre kommer det vid en eventuell flytt till eller från våra fastigheter möjliggöra transporter med lastbil med anledning av smal vägbana. Denna smala väg samt det faktum att vändzon planeras tas bort kommer också påverka de omkringliggande företagens materielleveranser då de inte kan vända på vägen om de råkar köra fel. En eventuellt backande lastbil kommer då bli en enorm säkerhetsrisk för alla de Åkarpsbor som rör sig på Tegelvägen till fots eller med cykel på väg till eller från

Alnarpsparken. Det är direkt olämpligt att både smalna av vägen samt ta bort vändzonen ur ett tillgänglighets- och säkerhetsperspektiv.

Fortsatt när det gäller *säkerhet* så kommer den föreslagna detaljplanen att öka trafiken väsentligt i denna del av Åkarp eftersom det i planen beskrivs som att 7–800 nya invånare ska beredas möjlighet till nytt boende. I praktiken innebär det att det tillkommer cirka 2–300 nya bilar som både ska beredas möjlighet till parkering och som ska förflyttas i området. Detta på vägar som planeras bli smalare än vad de är idag. Detta kommer tillsammans med den idag befintliga trafiken av personbilar samt tyngre trafik att utgöra en ordentlig risk. Det som främst tagits hänsyn till i den riskbedömning som gjorts är konsekvenser ur ett miljöperspektiv men inte till den totala trafikmiljöförändring som kommer bli effekten av denna detaljplan. Vidare så kommer det även påverka övriga tillfarter i närområdet med ökad trafikintensitet på Alnarpsvägen samt Gränsvägen som redan idag är tungt belastade med bland annat tyngre fordon. Vidare kan jag inte utläsa att det gjorts någon riskbedömning som gäller för själva byggnationstiden.

4 spår har grävts ned 6 meter för att ljudet från tågen skall minimeras. Hur kan man då planera bebyggelse intill med höga byggnader, det rimmar mycket illa med tanke på vilka dyra åtgärder som gjorts för att åtgärda ljudproblemen, från järnvägen.

Trafiken som kommer att öka från området skall ut till huvudvägarna och då kan "kan" avfart och påfart till/från E6:1 (mot Burlöv C) västerut användas och Gränsvägen österut. Däremot kommer trafiken på Alnarpsvägen över nya 4-spårsbron att öka inne i gamla samhället, som inte klarar så stor ökning när befintliga bostäder och det nya föreslagna "Lemuren" använder bron.

Åkarps gamla del har genom årtiondena belastats med de nya områden som byggts utan att någon politiker eller stadsplanerare brytt sig.

Beträffande säkerheten vid stora regn/skyfall skriver man att dagvattnet också skall använda den konstgjorda damm som Trafikverket gjort för den cirka 6 hektar stora nedsänkta 4-spårssdelen. Denna damm skall alltså också fördröja i stort sett HELA området på norra sidan om järnvägen! Detta har troligen inte Trafikverket tagit med i beräkningen. Den så kallade Alnarpsån, som är en bäck, som är ett dike, skall transportera ut dagvattnet till Öresund men det fungerar inte om en storm eller kraftig blåst gör att havet stiger som 2015 då stormen Sven höll på att översvämma Citytunneln via västra uppgången mot Anna Linds Plats.

2014 kom 100 millimeter regn vilket motsvarar 100 liter/kvadratmeter och då översvämmades delar i Malmö och Genvägen i Åkarp. Detta har skett genom många årtionden nere i Åkarp i området kring Åkarpsdammen. Trafikverkets Örjan Larsson har sagt vid en fråga från mig, att det är kommunens ansvar att se till att allt dagvatten kommer ut till Öresund!!

*Det är av största vikt att stadsplanerare tänker längre än BARA till att bygga städer.*  
Förtätning är inte alltid rätt när man tänker på alla konsekvenser.

Sammanfattningsvis gällande mina synpunkter:

På kort sikt kommer detaljplanen påverka beskriven *tillgänglighet* till min/våra fastigheter negativt eftersom våra rörelser till och från fastigheterna begränsas över tid. Säkerheten för

oss boende kommer påverkas negativt, först vid byggnation när ökad trafik blir en direkt risk för såväl personella som materiella skador när tung trafik kommer framföras i högre utsträckning. På lång sikt kommer *tillgänglighet* och *säkerhet* påverkas genom begränsning i vägbredd, borttagande av parkeringar samt vändzon. Det kommer sannolikt även påverka vårt sociala liv genom att möjligheterna till parkering i samband med besök begränsas. På kort sikt kommer värdet på min fastighet mest troligt gå ner med hänsyn till nybyggnationen och på lång sikt, om detaljplanen kvarstår som den gör nu med begränsningar och typ av byggnation, sänka värdet på såväl min fastighet som mina grannars. Däremot kommer en bebyggelse i harmoni med omgivningen, där hänsyn tas till fortsatt tillgänglighet för den befintliga bebyggelsen, både höja värdet på den befintliga bebyggelsen såväl som den nya planerade bebyggelsen vilket också kommer göra den mer lättsåld.

Det gör Åkarp attraktivt för nya boende!!

§2 ” ...gestaltning med hög kvalitet och omsorg bör innebära att byggnaderna skall anpassas till att de byggs i ett villaområde med både gamla och nya hus”

Ni är väldigt välkomna på fika hem till mig så får vi se om ni från denna sida anser att 5 våningar mittemot är en utmärkt idé!

Bild bifogas!

Bild 1 är återvändsgränd som ni tänker ta bort och bygga på.

Bild 2 vid skylten och svarta bilen är ett 5-våningshus planerat, lägg märke att bilden är tagen från andra våningen (det kommer bli en vägg).

Bild 4 är från uppfarten. Närmare än skylten mittemot gatan så har ni planerat en 20 meter hög byggnad.

**Kommentar:** I föreliggande granskningsförslag finns en detaljerad bullerutredning som legat till grund för utformningen av området. Utredningen föreslår erforderliga åtgärder för att föreslagna bostäder ska uppfylla gällande riktlinjer för buller vid fasad. Med åtgärderna bedöms beräknade värden vara acceptabla. Föreslagna åtgärder har införts som planbestämmelser i plankartan.

Dammen sydväst om planområdet föreslogs inom ramen för samrådsförslaget hantera både dagvatten och skyfall. I föreliggande granskningsförslag, med fördröjande ytor uppströms inom planområdet, bedöms behovet för skyfall uppfyllas genom att de leds mot befintligt avrinningsstråk längs Alnarpsvägen. Dammen hanterar följaktligen i föreliggande förslag endast dagvatten från området, vilket den även gör redan idag.

I övrigt hänvisas till Burlövs kommuns kommentarer under yttrande nr 10.

## 16. Caroline Höstgren och Jesper Kristensen, 2022-07-06

Breda befintlig vägbredd och etablera boende/gästparkeringar för att möta både dagens och nya behovet med tillskottet av boende.

Säkerställ funktion för cykel och gångtrafik utan att begränsa tillgängligheten för Tegelvägens befintliga boende.

Enkelriktad trafik för att minska onödig biltrafik och beakta tillgänglighet till Tegelvägens nuvarande boende. Observera att fastighet 18:59 (Tegelvägen 48 har sin in/utgång direkt ut i gatan (markerat med rött kryss).

Här bör inga byggnader över 3 våningar (inklusive tak) uppföras, och borde byggas i stigande höjd norrifrån för att överbrygga den befintliga byggnationen till en eventuellt högre bebyggelse söder om Lervägen.

Beakta tillgänglighet för bil och gående till bilfria området och områdets parkeringsplats. Samtidigt viktigt att räddningsfordon kan komma in och ut på ett bra sätt och då gc-vägarna är väldigt smala behöver man beakta svängradie för större bilar som brandbil, flyttbil, lastbil etc. Detta är även idag en väldigt populär genväg för cyklande och gående som ska ta sig till Alnarp eller ta bussen från Alnarpsvägen vid motorvägen (Buss 139). ✘



**Kommentar:** Burlövs kommun tackar för synpunkterna och hänvisar till kommunens kommentarer under yttrande nr 10.

## ÄNDRINGAR

Efter samrådet har planförslaget reviderats i stort i samband med att området utökats med fler fastigheter. Ändringarna av planförslaget i förhållande till samrådsförslaget kan på ett övergripande vis beskrivas med följande punkter:

- I norra delen av planområdet har tidigare förslagna flerbostadshus ersatts med lägre bebyggelse i form av radhus eller kedjehus. I föreliggande förslag föreslås även ett parkstråk som avses innehålla en grön flerfunktionell yta för främst skyfallshantering och rekreation.
- I västra delarna av planområdet har planområdet utökats vilket möjliggör ett förslag med en mer sammanhållen struktur för både bebyggelse och infrastruktur i områdets centrala delar. Föreslagna bebyggelse ramar i granskningsförslaget in en torgyta som, tillsammans med anslutande bostadsgränder inom samma användningsområde, i sin tur delar in bostadskvarteren. Parken som föreslogs i samrådsförslaget har genom detta fått mer plats, vilket medför en ökad kapacitet att fördröja skyfall.

- Östra delen av planområdet har utökats med fastigheten Åkarp 18:50. Denna ligger i anslutning till den nya stationsmiljön och föreslås rymma flerbostadshus. Mellan bostadskvarteret och Åkarp station föreslås en ny torgyta som möter upp den nya bebyggelsen. Torget behöver fylla funktionerna som trivsamt plats för uppehåll men även som en fungerande passage.
- I södra delarna har på det flesta håll mindre justeringar av byggrätterna gjorts i förhållande till samrådsförslaget. Den största förändringen i förhållande till samrådsförslaget är att en ny byggrätt tillkommit i den sydvästra spetsen av planområdet.

Efter samrådet har även dagvatten och skyfallsförhållanden inom och i runt planområdet analyserats och förslaget innehåller en övergripande lösning för omhändertagande av avledning av dagvatten och skyfall inom området. Plankartan har på allmän plats försetts med styrande markhöjder där det anses lämpligt. Då föroreningar påträffas på många håll inom planområdet har även en fördjupad undersökning av markmiljön inom området tagits fram efter samråd. Denna inkluderar en saneringsplan samt en saneringskalkyl.

#### MEDVERKANDE

Samrådsredogörelsen har tagits fram av samhällsbyggnadsförvaltningen genom planarkitekt Mikael Larsson på uppdrag av kommunstyrelsens planutskott. I arbetet har även planarkitekt Matilda Kursis medverkat.

Elin Tängemyr  
Tillväxtchef

Mikael Larsson  
Planhandläggare