

## **Detaljplan för del av Vallkärratorn 8:8 m fl (Stångby Öster II) i Stångby, Lunds kommun**

### **BAKGRUND OCH SAMMANFATTNING**

---

Detaljplanprocessen regleras i plan- och bygglagen och syftar till att pröva om ett givet förslag till markanvändning är lämpligt. I processen ska allmänna och enskilda intressen vägas mot varandra. Under samråds- och granskningsskedet ges möjlighet att skriftligen yttra sig. I detta dokument, samrådsredogörelse, redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkommit i samrådsskedet. Synpunkterna finns i sin helhet på stadsbyggnadskontoret. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje yttrande.

#### ***Samråd***

Enligt byggnadsnämndens beslut 2017-08-24 har rubricerad detaljplan, upprättad 2017-08-11, varit föremål för samråd under tiden 18 september – 20 november 2017.

#### ***Samrådsmöte***

Berörda bostadsrättshavare, hyresgäster och boende samt övriga intressenter har haft möjlighet att delta i ett gemensamt samrådsmöte 2017-10-05. Vid mötet närvarade 50-60 personer, varav 10-15 var barn eller ungdomar, samt representanter för Stadsbyggnadskontoret, Tekniska förvaltningen och Byggnadsnämnden.

#### ***Betydande miljöpåverkan***

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning om att planen inte innebär betydande miljöpåverkan.

#### ***Samlad bedömning***

Efter genomfört samråd har ett antal ändringar gjorts. Ingen av dessa ändringar frångår detaljplanens huvuddrag i samrådsskedet. Ändringarna påverkar inte tidigare gjorda avvägningar mellan enskilda och allmänna intressen.

Den samlade bedömningen är att planens genomförande inte bedöms medföra någon olägenhet i den mening som avses i PBL kap 2 § 9.

## YTTRANDEN

### *Myndigheter, statliga verk m fl*

#### **Länsstyrelsen Skåne**

Yttrande i samråd (aktbilaga 73)

Länsstyrelsen i Skåne framför bland annat att:

- Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att ett genomförande av planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. 11-18 §§ MB och 4 kap. 34 § PBL. (1)
- Länsstyrelsen framför i skrivelse att aktuellt planförslag avviker till mindre del från markanvändningskartan i gällande översiktsplan ÖP 2010. Länsstyrelsen erinrar om att planförslaget även avviker gentemot kommunens översiktsplanering utifrån antalet bostäder som föreslås i det aktuella området (860 gentemot 300-600). Länsstyrelsen kan av handlingarna inte utläsa skälen för denna avvikelse och anser därför att planbeskrivningen behöver kompletteras i detta avseende enligt 4 kap. 33 § PBL. (2)
- Enligt 3 kap. 4 § Miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver utveckla sina resonemang för att leva upp till Miljöbalkens krav i detta avseende. (3) Länsstyrelsen är generellt sett positiv till ett effektivt markutnyttjande i stationsnära lägen, men i det aktuella fallet kan Länsstyrelsen inte utläsa vilket behov som föreligger och som motiverar att kommunen planlägger för 500 fler bostäder i Stångby än vad som är föreslaget i kommunens översiktsplanering. (2)
- Aktuellt planområde berörs av Södra Stambanan som utgör riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Vid en utbyggnad av höghastighetsjärnväg kan antingen en spårdragning genom eller utanför Stångby bli aktuell givet att höghastighetsjärnvägen angör Lund i ett centralt stationsläge. Höghastighetsjärnvägen är idag utpekad som ett framtida riksintresse. Det är först då det finns en beslutad utredning och vald korridor för åtgärden, vilken ligger till grund för en precisering av riksintresset, som åtgärden får statusen planerad kommunikationsanläggning av riksintresse. (4)
- Länsstyrelsen har tagit del av Trafikverkets samrådsyttrande över aktuellt planförslag.
- Då det ännu inte finns en preciserad korridor för en framtida höghastighetsjärnväg har Länsstyrelsen i dagsläget i första hand att bevaka befintligt riksintresse Södra Stambanan. Utifrån

- föreliggande handlingar finner Länsstyrelsen att kommunen tagit tillräcklig hänsyn till detta. (4)
- Länsstyrelsen delar dock Trafikverkets synpunkt att det är viktigt att kommunen inte låser fast en struktur som i ett längre perspektiv riskerar att skapa problem för de föreslagna åtgärderna i detaljplanen eller för genomförandet av höghastighetsjärnvägen. Kommunen ska genom planläggningen säkerställa en lämplig markanvändning. Länsstyrelsen anser det därför ligga i kommunens eget intresse att i största möjliga mån klargöra hur aktuellt planförslag relaterar till en utbyggd höghastighetsjärnväg som passerar genom eller strax utanför Stångby. I sammanhanget ser Länsstyrelsen det som nödvändigt att kommunen och Trafikverket för en konstruktiv och tät dialog inom ramen för aktuellt planarbete. Detta också med tanke på de åtgärder som kommunen föreslår på den befintliga järnvägsanläggningen. (4)
  - Länsstyrelsen kan konstatera att bullervallar och/ eller bullerskärmar längs järnvägen är en förutsättning för att vissa delar av den föreslagna bebyggelsen ska kunna uppföras. Länsstyrelsen noterar att sådana skydd finns utsatta på plankartan, men av handlingarna framgår det inte hur kommunen avser att säkerställa att nödvändiga bullerskyddsåtgärder finns på plats innan berörd bebyggelse får uppföras. Länsstyrelsen anser att handlingarna behöver kompletteras i detta avseende. (5)
  - Av handlingarna framgår att ytterligare markprover ska tas för att utreda föroreningssituationen i området. Länsstyrelsen förutsätter att detta görs i det fortsatta detaljplanarbetet, då det är en del av bedömningen av markens lämplighet, och att förekomsten av eventuella föroreningar hanteras i detaljplanen. För att använda villkorsbestämmelsen i 4 kap. 14 § punkt 4 PBL ska det vara säkerställt att marken genom avhjälpandeåtgärder blir lämplig för sitt ändamål, samt att avhjälpandeåtgärderna är realistiska och genomförbara. Åtgärderna ska vara så preciserade att det är möjligt för den enskilde fastighetsägaren att förutsäga vilka fysiska åtgärder som krävs och hur mycket de kan kosta. (6)
  - Länsstyrelsen noterar att en uppdaterad skyfallskartläggning samt förprojektering med höjdsättning ska tas fram under hösten 2017. Länsstyrelsen kommer att följa upp detta i planens granskningsskede och vill i sammanhanget påminna om att nödvändiga åtgärder som utgör förutsättning för föreslagen markanvändning ska säkerställas genom planbestämmelser. (7)

Förutsatt att planhandlingarna kompletteras och förtydligas enligt ovan så att det visas att föreslagen markanvändning är lämplig har inte Länsstyrelsen några synpunkter utifrån 11 kap.

*Kommentarer*

- 1) *Yttrandet föranleder ingen åtgärd.*
  
- 2) *Planbeskrivningen har kompletterats med beskrivning av varför antalet bostäder överstiger det angivna antalet i den fördjupade översiktsplanen.  
Aktuell detaljplan är utformad i enlighet med fördjupningen av översiktsplanen avseende byggnadshöjder och hustyper (radhus, kedjehus och flerbostadshus upp till fyra våningar i de centrala delarna och upp till tre våningar längre från stationen), men avviker från den uppskattade tätheten (300-600 bostäder). Detta görs huvudsakligen av tre anledningar:
  - a. *Efter 2002, då fördjupningen av översiktsplanen beslutades, har strävan efter ett effektivt markutnyttjande stärkts, bland annat på grund av ett ökat bostadsbehov. Vid översiktsplanens framtagande (ÖP 2010) var kommunens målsättning 900 nya bostäder per år, vilket bedömdes svara mot den årliga befolkningsökningen. I Utbyggnads- och boendestrategi 2025, antagen 2016, bedömdes behovet av bostäder vara högre, vilket ledde till att målsättningen ändrades till 1200 nya bostäder per år.*
  - b. *I fördjupningen beskrivs vikten av att hushålla med marken genom ett effektivt markutnyttjande, vilket är i enlighet med både nu gällande översiktsplan och kommande översiktsplan.*
  - c. *Det allmänna intresset för bostadsförsörjningen väger allt tyngre och därmed även trycket på att möjliggöra en hög täthet inom varje område som exploateras.  
Stadsbyggnadskontoret har till följd av detta valt att i detaljplanen pröva möjligheten till en högre täthet än vad som beskrevs i fördjupningen.  
Lunds kommuns nya översiktsplan, ÖP 2018, antogs under 2018. Den har ännu inte vunnit laga kraft. I översiktsplanen är aktuell yta utpekad för bebyggelse. Antal bostäder anges inte.**
  
- 3) *Planbeskrivningen har kompletterats enligt nedan:  
I översiktsplanen beskrivs vikten av att både spara på den värdefulla åkermarken och att ge en långsiktig beredskap för fler bostäder och verksamheter. Dessa båda viktiga målsättningar och samhällsintressen kan ibland tala mot varandra. I översiktsplanen har en sammanvägning av dessa och andra intressen gjorts, vilket redovisas i översiktsplanens markanvändningskarta där utbyggnaden av Stångby pekas ut.*

*I Lunds kommun är det svårt att hitta exploateringsområden som både kan erbjuda goda möjligheter till hållbara resor och som inte*

*omfattar jordbruksmark. Stångby föreslås byggas ut kring ett befintligt kollektivtrafikstråk med ett befintligt stationsläge, vilket, tillsammans med cykelavstånd till Lunds centrum, ger goda möjligheter till hållbart resande och medger ett effektivt utnyttjande av redan utbyggd infrastruktur. Den befintliga stationen längs stambanan tillsammans med en förbättrad turtäthet möjliggör en pendlingstid på max en timme till alla större städer i Skåne och till Köpenhamn. För att hushålla med den värdefulla marken planeras utbyggnaden av Stångby med tät och sammanhållen bebyggelse. Lunds kommun bedömer därför att en exploatering i Stångby är motiverad, även om den tar högt klassad jordbruksmark i anspråk.*

- 4) Lunds kommun är väl inbegripen i Trafikverkets utredning angående höghastighetståg mellan Lund och Hässleholm. Stadsbyggnadskontoret har låtit ta fram en utredning av konsekvenserna av det fall höghastighetstågen går igenom Stångby i befintlig spårdragning. Utredningen ger en bedömning av utrymmeskravet för ett spårutrymme med höghastighetståg genom Stångby. Denna utredning har sedan legat till grund för en fortsatt dialog med Trafikverket.*
- 5) Kommunen har för avsikt att före detaljplanens antagande träffa avtal med Trafikverket avseende bullervallar och bullerskärmar längs järnvägen på Trafikverkets fastighet. Kommunen och exploitören kommer att stå för kostnader och underhåll av bullerskydden. Planbeskrivningen har kompletterats med beskrivning av de olika avtalen under rubriken Genomförande. För att säkerställa att nödvändiga bullerskyddsåtgärder finns på plats innan berörd bebyggelse får uppföras har bestämmelse om villkor för startbesked införts på plankartan.*
- 6) En översiktlig markundersökning (PQ Geoteknik & Miljö AB, 2015-12-22) har utförts inom del av fastigheten Vallkärratorn 8:88. Fram till 1980-90-talet användes marken till bostad och jordbruksmark. Därefter togs fastigheten över av Stångby Maskin AB, med maskinstation, materialhantering, återvinning mm. Marken utgörs, förutom av befintliga byggnader och trädgård, huvudsakligen av asfaltkross och hårdgjorda ytor och kringgärdande jordvall. Vid provtagning har man funnit en del föroreningar, dels i asfaltkross och viss annan ytjord, bland annat vid en dieseltank, dels bitvis i jordvallen där man funnit aska från en halmpanna.*

*Området utgörs dels av hårdgjord mark på åkermark, dels av mulljordsvallar runt tomten. Inom fastigheten bedöms förhållandena som relativt likvärdiga. I huvudsak har PAH-, metall*

*och oljeföroreningar påträffats i asfaltskross och aska. Även viss mängd mull/sand har kontaminerats.*

*Jordarna bedöms som tillräckligt väl definierade för ändamålet, översiktlig bedömning. Totalt bedöms cirka 1 400 m<sup>3</sup> jord klassificeras inom spannet >KM<FA, och därmed vara i behov av omhändertagande. I detta fall bedöms en schaktsanering vara mest lämpligt att utföra.*

*Inför kommande arbeten ska en anmälan enligt 28 § förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd upprättas. Anmälan ska lämnas in till miljönämnden innan åtgärden påbörjas. Detta sker lämpligen i anslutning till ansökan om bygglov eller innan exploatering av det berörda området. Sanering av mark ska utföras innan startbesked ges.*

- 7) *Skyfallskartläggning och höjdsättning har uppdaterats inför granskningen. Plankartan har kompletterats med bestämmelser om villkor för lov avseende åtgärder för skyfallshantering. På plankartan har även, i vissa delar, införts bestämmelse om att byggnad ska utföras så att översvämmande vatten upp till 2 decimeter över marknivå i fastighetsgräns mot gata inte skadar byggnaden. Planbeskrivningen har kompletterats avseende åtgärder för skyfallshantering.*

## **Region Skåne**

Yttrande i samråd (aktbilaga 74)

Region Skåne är överlag positiv till den planerade utvecklingen av planområdet. Planförslaget svarar utifrån flera olika aspekter upp mot de strategiområden som finns med i Strategier för det flerkärniga Skåne. Därutöver framför Region Skåne bland annat att:

- I Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 och i Mobilitetsplan för Skåne beskrivs bland annat hur färdmedelsfördelningen i Skåne behöver förändras för att lyckas uppfylla regionala, nationella och internationella mål för klimatet och för en hållbar utveckling. Region Skåne hade gärna sett att Lunds kommun kopplade planeringen av området till färdmedelsfördelningen för att visa hur den kan brytas ner i ett mer lokalt sammanhang. (1)
- Det aktuella planområdet ligger inom utredningsområdet för en utbyggnad av en ny stambana för höghastighetståg och Region Skåne vill i sammanhanget lyfta att det är viktigt att Lunds kommun beaktar detta i den fortsatta utvecklingen av området. (2)

- Jordbruksmarken är en viktig resurs för Skåne och för Sverige. Samtidigt är ofta utbyggnadstrycket som högst just där den högvärdiga jordbruksmarken finns. Då den mark som kommer att tas i anspråk framförallt består av högvärdig jordbruksmark efterlyser Region Skåne ett mer utförligt resonemang i planförslaget om komplexiteten och effekterna av den planerade exploateringen. (3)

*Kommentarer:*

- 1) *Detaljplanearbetet har utgått ifrån de befintliga mål och strategier som anges ibland annat i översiktsplanen och LundaMaTs. Närheten till den nya stationen har varit en grundläggande förutsättning i planeringsarbetet, och detta i kombination med en tydlig prioritering av gång- och cykeltrafiken skapar goda möjligheter för ett hållbart resande. Detta bedöms påverka färdmedelsfördelningen positivt. Stadsbyggnadskontoret anser att färdmedelsfördelning är ett bra verktyg för att arbeta mot ett mer hållbart resande, men kommer inte att konkretisera den ytterligare i aktuell plan.*
- 2) *Lunds kommun är väl inbegripen i Trafikverkets utredning angående höghastighetståg mellan Lund och Hässleholm. Stadsbyggnadskontoret har låtit ta fram en utredning av konsekvenserna av det fall höghastighetstågen går igenom Stångby i befintlig spårdragning. Utredningen ger en bedömning av utrymmeskravet för ett spårutrymme med höghastighetståg genom Stångby. Denna utredning har sedan legat till grund för en fortsatt dialog med Trafikverket.*
- 3) *Planbeskrivningen har kompletterats enligt nedan: I översiktsplanen beskrivs vikten av att både spara på den värdefulla åkermarken och att ge en långsiktig beredskap för fler bostäder och verksamheter. Dessa båda viktiga målsättningar och samhällsintressen kan ibland tala mot varandra. I översiktsplanen har en sammanvägning av dessa och andra intressen gjorts, vilket redovisas i översiktsplanens markanvändningskarta där utbyggnaden av Stångby pekas ut.*

*I Lunds kommun är det svårt att hitta exploateringsområden som både kan erbjuda goda möjligheter till hållbara resor och som inte omfattar jordbruksmark. Stångby föreslås byggas ut kring ett befintligt kollektivtrafikstråk med ett befintligt stationsläge, vilket, tillsammans med cykelavstånd till Lunds centrum, ger goda möjligheter till hållbart resande och medger ett effektivt utnyttjande av redan utbyggd infrastruktur. Den befintliga stationen längs stambanan tillsammans med en förbättrad*

*turtäthet möjliggör en pendlingstid på max en timme till alla större städer i Skåne och till Köpenhamn. För att hushålla med den värdefulla marken planeras utbyggnaden av Stångby med tät och sammanhållen bebyggelse. Lunds kommun bedömer därför att en exploatering i Stångby är motiverad, även om den tar högt klassad jordbruksmark i anspråk.*

*Vid översiktsplanens framtagande var kommunens målsättning 900 nya bostäder per år, vilket bedömdes svara mot den årliga befolkningsökningen. I Utbyggnads- och boendestrategi 2025, antagen 2016, bedöms dock behovet av bostäder vara högre än 900. Målsättningen i strategin är att öka bostadsbyggandet till 1200 nya bostäder per år.*

### **Trafikverket**

Yttrande i samråd (aktbilaga 59)

Trafikverket framför bland annat att:

- Trafikverket framför i skrivelse att de är positiva till att kommunen vill utveckla Stångby. Trafikverket framför också att de tidigare har påtalat att orten bör utvecklas från befintligt stationsområde men inte fått gehör för detta. (1)
- Våren 2017 lämnade Regeringen in direktiv till Trafikverket om att höghastighetsjärnvägar ska ingå i Sveriges framtida infrastruktursystem. Sträckan Lund-Hässleholm ska, tillsammans med Järna-Linköping, byggstartas under planperioden 2018-2029. Trafikverket har ännu inte påbörjat järnvägsplanen för den aktuella sträckan. I järnvägsplanen ingår bland annat den lokaliseringstudning som hanterar höghastighetstågets sträckning; genom eller förbi Stångby. I järnvägsplanen utreds även lämpligt avstånd mellan bebyggelse och spår. En väsentlig princip för Trafikverket är att det i utredningsområdet inte ska etableras ny bebyggelse eller bygglovspliktig verksamhet som avsevärt kan försvåra framtida byggnation av höghastighetsjärnvägen. Eftersom frågan om lämpligt avstånd mellan spår och byggnader endast kan besvaras genom järnvägsplanen bedömer Trafikverket att den föreslagna bebyggelsen närmast spåren (parkeringshus och intilliggande bostadskvarter) bör brytas ut ur aktuell detaljplan för att hanteras separat i ett senare skede. Alternativt bör kommunen avvakta besked om lokalisering och vidare utredningar i järnvägsplanen. (2)
- Trafikverket förutsätter att buller- och vibrationsutredningar uppdateras för att ta hänsyn till eventuella höghastighetståg. (3)
- Kommunen föreslår bullerskyddsåtgärder som belastar Trafikverkets fastighet och som Trafikverket ställer sig



tveksamma till. Vidare är risken påtaglig att invånarna i västra Stångby kan uppleva en försämrad ljudmiljö och kan komma att rikta krav på Trafikverket för bullerskyddsåtgärder. Om Trafikverket drabbas av kostnader till följd av kommunens planering kommer Trafikverket att överväga att ställa skadeståndsanspråk på kommunen. (4)

- Vaghållaransvaret för väg 936, inom planområdet, övergår till kommunen. Vaghållningsgränsen ska vara korsningspunkten med väg 936 enligt intentionerna i fördjupningen av översiktsplanen. Detta ska redovisas i planbeskrivningen. (5)

*Kommentarer:*

1. *Stångby tågstation kan idag upplevas som otrygg och oattraktiv, vilket sammanfaller med ett relativt lågt tågresaande. För att uppmuntra till mer tågresaande vill kommunen att stationsläget ska ligga tillsammans med centrumfunktioner såsom service och handel i Stångby. Detta är ett sätt att uppnå synergieffekter av att flera människor rör på sig på samma plats och därmed utnyttjar fler funktioner. Den upplevda tryggheten ökar av detta och gör det mer attraktivt att använda tågstationen. Redan i den fördjupade översiktsplanen 2002 konstaterade kommunen att detta inte är möjligt vid dagens stationsläge utan att det finns mycket att vinna på att flytta stationen. Kommunen står fast vid denna intention.*
2. *Lunds kommun är väl inbegripen i Trafikverkets utredning angående höghastighetståg mellan Lund och Hässleholm. Stadsbyggnadskontoret har låtit ta fram en utredning av konsekvenserna av det fall höghastighetstågen går igenom Stångby i befintlig spårdragning. Utredningen ger en bedömning av utrymmeskravet för ett spårutrymme med höghastighetståg genom Stångby. Denna utredning har sedan legat till grund för en fortsatt dialog med Trafikverket. Kommunen bedömer att det är möjligt att ta fram ett bebyggelsefritt avstånd och tillräckligt utrymme för järnvägsändamålet för att möjliggöra höghastighetståg genom Stångby innan järnvägsplanen färdigställs och att detaljplanen därmed tar tillräcklig hänsyn till det framtida riksintresset för höghastighetståg.*
3. *Bullerberäkningen inkluderar det som ingår i Trafikverkets officiella basprognos. I kommunens utredning av konsekvenserna av höghastighetståg genom Stångby redovisas hur bullerskydden kan byggas om dessa tåg skulle gå igenom samhället. Detaljplanen tillgodoser att det finns utrymme att bygga dessa.*
4. *Tyréns har tagit fram en bullerutredning (daterad 2019-10-06). Redan i bullerutredningen från 2017-06-09 visas att om*

*bullerplanken görs absorberande mot spåren, i de delar som inte är av glas, förblir ljudnivån mot husen västerut oförändrad. Detta regleras i detaljplanen ( $m_1$  och  $m_2$ ).*

5. *Planbeskrivningen har kompletterats för att tydligt redovisa hur väghållaransvaret förändras.*

### **Lantmäterimyndigheten i Lund**

Yttrande i samråd (aktbilaga 41)

Lantmäterimyndigheten framför i skrivelse att planbeskrivningens fastighetsrättsliga konsekvensbeskrivning ska kompletteras avseende gemensamhetsanläggningar, ledningsrätt, rättigheter och ansökan om fastighetsbildning.

*Kommentar:*

*Planbeskrivningen har kompletterats enligt ovan.*

### **Nämnder och styrelser**

#### **Kommunstyrelsen**

Yttrande i samråd (aktbilaga 48 och 49)

Kommunkontoret konstaterar att planområdet planeras för 860 bostäder. Området föreslås rymma en skola för 400 elever samt en förskola för 8 avdelningar. Kommunkontoret anser att mark behöver avsättas för ytterligare en förskola.

*Kommentar:*

*Skoltomternas antal och storlek har tagits fram i samråd med Barn- och skolförvaltningen. Detaljplanen rymmer en förskola för 8 avdelningar med 130 barn. Inom detaljplan för Stångby Söder, söder om väg 936, planeras mark avsättas för ytterligare en förskola med åtta avdelningar. Skolan planeras, enligt uppgift från serviceförvaltningen, för årskurserna F-3 med tre klasser i vardera årskurs. Tre parallella klasser med max 30 elever/klass blir 360 elever (att jämföra med samrådsförslagets 400). Tomtstorleken har dock inte ändrats efter samråd, tomten bedöms fortfarande kunna rymma 400 elever.*

## Tekniska nämnden

Yttrande i samråd (aktbilaga 75 och 76)

Tekniska nämnden framför bland annat att:

- Den cykelväg som är en del av cykelstråket mellan Håstad och Lund ska vara separerad och inte som i planförslaget ledas på en lokalgata, som dessutom föreslås vara inom gångfartsområde. (1)
- Det är viktigt att gång- och cykeltunneln blir tillgänglighetsanpassad med god standard för både cyklister och gång/rullstol. (2)
- Om det ska vara möjligt för Skånetrafiken att köra in och angöra med tågersättningsbussar runt kvarteret söder om så behöver gatorna dimensioneras för en boogiebuss. (3)
- Ambitionen att gång och cykel ska dominera de interna resorna motverkas i planen av att föreslagen gatustruktur till stora delar är gångfartsområde. Förvaltningen anser inte att det är rimligt att ställa kravet på cyklister att färdas i gångfart under längre sträckor för att nå station och service. (4)
- Det är viktigt att behovet av cykelparkering utreds och att det i planen framgår hur dessa ska hanteras så att inte stora delar av torgytan blir cykelparkering. (5)
- Vissa gator är dimensionerade efter sopfordon och räddningstjänstens standardfordon med en längd om 10 meter. Det bör konsekvensbeskrivas vad det innebär för väghållning och för transportörer, som har fordon som är 12 meter långa. (6)
- Trappor och ramper till fastigheter ska lösas på fastighetsmark (invändigt om det inte finns tillräckligt med förgårdsmark). En meter förgårdsmark är inte lämpligt om det ska anläggas en tillgänglig rampkonstruktion. Det kan på sina ställen bli aktuellt med krav på lägsta höjd på färdigt golv (sid 43) vilket också talar för att mått på förgårdsmarken behöver ses över. (7)
- Planens relativt lilla mängd grönyta, i förhållande till exploateringens storlek, kommer att generera hårt slitage på parkmark. Den centrala parkytan ska dessutom kunna ta emot skyfall/stora regn. Höjdsättningen gentemot omkringliggande ytor behöver göras så att inga kanter hindrar regnvattnet att ta sig in i parken. Den kommer därmed ofta att bli påverkad av regnvatten. För att ytan ska bli funktionell/användbar för de boende krävs en utformning som är mer bearbetad och därmed mer kostsam än normalt. (8)
- I planen saknas reserverad mark för nätstationer. (9)
- Det behövs en buffertzona mellan exploatering och åkermark. Med en zon på 3 meter ges en möjlighet att ta upp nivåskillnader och få en zon mellan fastighetsmark och åkerbruk. Åkerbruket kan också komma att kräva ett bryn med buskar och mindre träd vilket innebär att zonen behöver ha en bredd på ca 6 meter. Det är

viktigt att funktionen och bredden på denna zon är förankrad med berörda markägare. (10)

*Kommentarer:*

- 1. En separat gång- och cykelväg är möjligt att anlägga inom användningen Park, mellan väg 936 och gata, vilket överensstämmer med Trafikverkets planerade läge. Illustrationen justeras.*
- 2. Detaljplanen tar höjd för att lutningen ner till tunneln kan användas av både cyklar och rullstolsburna. Det är möjligt att komplettera gång- och cykeltunneln med hissar. Slutlig utformning och placering styrs dock inte i detaljplan.*
- 3. Gatan runt kvarteret söder om torget har kontrollerats med körspår för boggiebuss. Gatubredden har ökats med en meter för att förbättra framkomligheten för bussen.*
- 4. Benämningen gångfartsområde har i planbeskrivningen ändrats till lågfartsområde. Cyklar kan framföras i högre hastighet än gångfart. Stångby allé är försedd med cykelbana på båda sidor. Det finns även en nordsydlig gång- och cykelväg i mitten av planområdet, från väg 936 via skolan till Stångby allé. Längs Signalvägen och dess förlängning österut finns separata gångbanor och cyklar framförs i gata. Cykelvägarna är strategiskt placerade i planområdet och binder samman bostäder med skola och stationsområde. Man behöver som mest passera två kvarter med lågfartsområde för att nå cykelväg eller gata för bil och cykel.*
- 5. Detaljplanens illustrationskarta har kompletterats med cykelparkeringar för stationen, bland annat på torget. Det bedömda behovet för hela stationen är ca 500 cykelplatser vilket fördelas på den östra respektive den västra sidan av spårområdet. Det bedömda behovet finns mer utförligt beskrivet i planbeskrivningen.*
- 6. Gatornas sektioner har setts över och delvis reviderats. Samtliga gator är kontrollerade med körspår för fordon som är 12 meter långa.*
- 7. Förgårdsmarken har, för större delen av planområdet, breddats från minst 1,5 meter till minst 2,5 meter på entrésida, vilket rymmer en ramp längs fasad och vändyta framför ytterdörr. Längs den centrala delen av huvudgatan, mellan station och skola, är förgårdsmarken fortsatt 1,5 meter bred. Denna del planeras bebyggas med högre flerbostadshus. Tillgänglighet till entré kan här lösas inne i byggnaden (utan utvändig ramp längs gata).*
- 8. Kostnader för anläggandet av parkmark regleras i exploateringsavtal mellan kommunen och exploatören.*
- 9. Placering av nätstationer redovisas i samrådsförslaget. Området kräver två stationer. Nätstationerna rymms inom användning E.*
- 10. Buffertzonen mot åkermarken har utökats längs hela plangränsen så att den är minst 6 m.*

## Barn- och skolnämnden

Yttrande i samråd (aktbilaga 56 och 57)

Barn- och skolnämnden framför bland annat följande:

- Barn- och skolförvaltningen framför att den förväntade ökningen av skolelever ryms inom den föreslagna skoltomten. De understryker vikten av att skoltomten är tillräckligt stor för 400 elevers utemiljö. (1)
- Gällande utbyggnad av kapacitet för förskolebarn så anser Barn- och skolförvaltningen att en prognos för områdets utveckling bör tas fram. Det finns en risk att 8 avdelningar inte täcker hela behovet. Då en stor del av utbyggnaden ligger utanför nuvarande prognosperiod är det svårt att uppskatta behovet. (2)

*Kommentarer:*

1. *Skolan planeras, enligt uppgift från serviceförvaltningen, för årskurserna F-3 med tre klasser i vardera årskurs. Tre parallella klasser med max 30 elever/klass blir 360 elever (att jämföra med samrådsförslagets 400). Tomtstorleken ändras dock inte, tomten bedöms fortfarande kunna rymma 400 elever.*
2. *Detaljplanen rymmer en förskola för 8 avdelningar med 130 barn. Inom detaljplan för Vallkärratorn 8:18 m.fl., direkt söder om väg 936, planeras mark avsättas för ytterligare en förskola med åtta avdelningar.*

## Miljönämnden

Yttrande i samråd (aktbilaga 52 - 54)

Miljönämnden framför bland annat följande:

- Miljönämnden vill påpeka att planförslaget innebär att högklassig jordbruksmark tas i anspråk samtidigt som ett redan stationsnära samhälle byggs vidare vilket i sin tur stimulerar till hållbart resande och effektivt utnyttjande av infrastruktur.
- I planförslaget bör utvecklingen av Stångby och den framtida utbyggnaden och sträckningen av höghastighetsbanan och störningar i miljön gällande buller och luft tas i beaktning. (1)
- Det är av största vikt att beakta behovet av sammanhängande gröna stråk för rekreation. Vid anläggande av parkmark och allmänna grönområden bör man använda slamfri jord. (2)
- Vid utförande av byggnation bör hållbara material användas och därmed undvika bly och koppar, och andra utfasningsmaterial, enligt försiktighetsprincipen och intentionerna i kemikalieplanen. Gröna tak och solceller planeras där det är lämpligt. (3)
- Miljönämnden vill lyfta betydelsen av biologisk mångfald och ekosystemtjänster i enlighet med etappmålet i miljömålen. Ekosystemen ger ett direkt och ett indirekt bidrag till människans

välbefinnande och miljön som reglerande, stödjande, producerande och även kulturellt genom exempelvis luftrening, bullerdämpande, vattenrening, markrening, pollinering och lokala ekoodlingar. Ett mycket konkret exempel är plantering av fruktträd. (4)

- En bullerskärm mot väg 936 bör övervägas för att få en tystare miljö för de fastigheter som inte kan anordna bullerskyddade uteplatser på innergård. (5)
- Förskoletomten bör förses med kompletterande bullerskydd så att riktvärdena 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå kan uppnås. (6)
- Det är viktigt att den nya byggnationen och dess bullerskärmar mot järnvägen inte skapar mer buller för befintliga bostäder väster om järnvägen. (7)

*Kommentarer:*

1. *Lunds kommun är väl inbegripen i Trafikverkets utredning angående höghastighetståg mellan Lund och Hässleholm. Stadsbyggnadskontoret har låtit ta fram en utredning av konsekvenserna av det fall höghastighetstågen går igenom Stångby i befintlig spårdragning. Denna utredning har sedan legat till grund för en fortsatt dialog med Trafikverket.*
2. *Det finns flera gröna stråk både inom planområdet och längs dess yttre gräns i norr och öster. Jordkvalitet vid anläggning av grönområden styrs inte i detaljplan.*
3. *Byggnadsmaterial styrs inte i detaljplanen. Detaljplanens bestämmelser medger gröna tak och solceller.*
4. *Stadsbyggnadskontoret instämmer i vikten av biologisk mångfald och ekosystemtjänster. Detaljplanen ger goda förutsättningar för detta exempelvis genom den buffertzonen mellan bebyggelsen och åkermarken som planeras att planteras. Den mer detaljerade utformningen av grönområden tas fram av Tekniska förvaltningen och styrs inte i detaljplan.*
5. *Detaljplanen medger bullerskärm mot väg 936. I detaljplanen regleras att minst en bullerskyddad uteplats i anslutning till byggnaden ska anordnas där det är uppenbart att tyst uteplats inte går att ordna bakom huvudbyggnad, dvs där gavlar och trädgårdar placeras mot vägen.*
6. *Detaljplanen medger att bullerskärm eller komplementbyggnad uppförs på förskoletomten. Dessa placeras lämpligen i tomtens nordvästra hörn för bästa effekt. I bullerutredningen till granskningshandlingarna framgår konsekvenserna av en komplementbyggnad i det läget.*
7. *Tyréns har tagit fram en bullerutredning (daterad 2019-10-06). Redan i bullerutredningen från 2017-06-09 visas att om bullerplanken görs absorberande mot spåren, i de delar som inte är*

*av glas, förblir ljudnivån mot husen västerut oförändrad. Detta regleras i detaljplanen (m<sub>1</sub> och m<sub>2</sub>).*

### **Socialnämnden**

Yttrande i samråd (aktbilaga 71 och 72)

Socialnämnden framför bland annat att Socialnämnden är angelägen om att det bostadspolitiska målet, om att 10 % av hyresbostäder på kommunal mark erbjuds kommunens utsatta grupper, beaktas genom hela fortsatta planeringsarbetet.

*Kommentar:*

*I framtida avtal kommer det att ingå att minst 10 % av planerade hyresrätter ska erbjudas kommunen för att tillgodose särskilda bostadsbehov. Det finns även möjlighet att diskutera en liknande lösning med privata markägare.*

### **Vård- och omsorgsnämnden**

Yttrande i samråd (aktbilaga 45 och 46)

Vård- och omsorgsnämnden framför bland annat:

- Vård- och omsorgsförvaltningen framför att behovet av LSS-bostäder är stort och konstaterar att förvaltningens behov inte är inplanerat. Vård- och omsorgsförvaltningen önskar en gruppboestad i form av en separat byggnad på ca 500 kvm med sex lägenheter, tillhörande gemensamhetsutrymme och personalutrymme. (1)
- LSS-boende bör planeras in i ett tidigt skede. (2)
- Vård- och omsorgsförvaltningen förväntar sig att alla tillgänglighetsaspekter följs fullt ut och att frågan diskuteras med kommunens tillgänglighetsrådgivare i ett tidigt skede. (3)

*Kommentar*

1. *Vid ansökan om bygglov för boende med inslag av omsorg kan det vara svårt att avgöra var gränsen går mellan planbestämmelserna B (boende) och D (vård). Gruppbostäder och träningsbostäder kan ofta ingå i användningen B, och ryms därmed inom större delen av detaljplanen. Detaljplanen har även kompletterats med användningen D (vård) i ett flertal kvarter längs huvudgatans centrala del. Planen ger därmed även möjlighet till boende där vårdinslaget överväger. Dock medges inte kriminalvård, då det bedöms olämpligt i ett så pass tätbebyggt område.*
2. *Stadsbyggnadskontoret ser gärna att LSS-boenden planeras in i ett tidigt skede och har inför granskning haft en dialog om Stångby med Vård- och omsorgsförvaltningen.*

3. *Kommunala Funktionshinderrådet, där bland annat kommunens tillgänglighetsrådgivare ingår, är en av remissinstanserna i samrådet (se nedan).*

### **Servicenämnden**

Yttrande i samråd (aktbilaga 50-51)

Servicenämnden framför bland annat:

- Serviceförvaltningen framför att Barn- och skolförvaltningen tillsammans med kommunkontoret har bedömt att planområdet behöver rymma verksamhet för minst 100 barn på förskoletomten och minst 300 barn på skoltomten. Serviceförvaltningen bedömer att detta är tillgodosett. Angöring, transporter och handikapparkering behöver utredas ytterligare i det fortsatta planarbetet, liksom höjdsättning och skyfallshantering i förhållande till gårdarnas utformning. Serviceförvaltningen ser gärna att bestämmelsen om byggnadsplacering mot huvudgata ges en något friare formulering. (1)
- Serviceförvaltningen önskar en fortsatt dialog om bestämmelse angående tidpunkt för marksanering. (2)
- Serviceförvaltningen ifrågasätter inte att stationshuset åsätts skyddsbestämmelser, men vill påminna om att det medför ekonomiska konsekvenser. Vidare framför man att det har det visat sig vara en utmaning att finna lämpliga tagare av flera kulturhistoriska lokaler i kommunen. (3)

*Kommentarer:*

1. *Angöring, höjdsättning, placeringsbestämmelser mm har studerats ytterligare i samråd med serviceförvaltningen inför granskning av detaljplanen.*
2. *Generellt ska marken vara lämplig att bebygga innan en detaljplan antas. Vid förorenad mark har dock kommunen möjlighet att, enligt PBL 4 kap 14§, bestämma att lov eller startbesked för en åtgärd får ges under förutsättning att markförening har avhjälpes. Saneringen behöver då inte utföras innan detaljplanen antas, dock måste den vara utförd före startbesked.*
3. *Stationshuset har försetts med användningsbestämmelse C (centrum). C inrymmer verksamheter som handel, service, samlingslokaler och andra verksamheter som bör ligga centralt eller vara lätta att nå. Bestämmelsen rymmer många användningar, vilket förhoppningsvis kan underlätta i sökandet efter en lämplig tagare.*



## ***Ledningsrättshavare m fl***

### **Svenska Kraftnät**

Yttrande i samråd (aktbilaga 63)

Svenska Kraftnät framför i skrivelse att de inte har något att erinra mot förslaget, men att det kan finnas regionnätledningarna i närheten. Regionnätägaren bör därför höras.

*Kommentar:*

*E.ON Energidistribution AB meddelar att det inte finns några regionnätledningarna inom planområdet.*

## ***Organisationer och föreningar***

### **Föreningen gamla Lund**

Yttrande i samråd (aktbilaga 58)

Föreningen gamla Lund framför bland annat att:

- Föreningen är positiv till planförslaget. Den visade inspirationen från småstäder och trädgårdsstäder illustrerar en ambition att skapa en människovänlig och varierad miljö. Det är dock önskvärt att utbyggnaden sker genom att enstaka byggherrar får bygga i flera mindre spridda enheter så att det önskade intrycket av traditionellt småstadssamhälle kan uppnås. (1)
- Det vore en fördel om planbestämmelserna kunde främja större lokal variation. (2)
- Föreningen Gamla Lund har förståelse för att viss högklassig jordbruksmark får offras för att mark av andra skäl kan vara mycket välbelägen för utbyggnad. Att koncentrera utbyggnad till områden runt järnvägsstationer är ett sätt att både minska biltrafiken och förhindra stadsspridning över landskapet. Dock är det viktigt att utbyggnaden sker koncentrerat och tydligt avgränsat mot jordbrukslandskapet och att öppna landskapsstråk bevaras mellan Stångby och Lund. (3)

*Kommentarer:*

1. JM äger större delen av planområdet och har möjlighet att sälja delar till andra byggherrar. Detta kan dock inte styras i detaljplan.
2. I detaljplanen bestäms antal våningar (1-4 vån), byggnaders placering i förhållande till gata (grön förgårdsmark eller en mer direkt och stadsmässig anslutning till gata), var byggnader ska byggas samman med varandra och var de kan placeras glesare, samt var byggnader ska förses med sadeltak. Ett gestaltungsprogram har tagits fram inför granskningsskedet. Där beskrivs hur variation, utöver det som regleras i detaljplan, kan uppnås.
3. I gällande översiktsplan är området mellan Stångby och Lund markerat som värdefull landskapsbild och värdefull natur. Lunds kommun har tagit fram en ny översiktsplan, ÖP 2018.

*Översiktsplanen antogs under 2018 men har ännu inte vunnit laga kraft. Inte heller i denna översiktsplan ingår planer för bebyggelse i denna del.*

### **Lunds Naturskyddsförening**

Yttrande i samråd (aktbilaga 66)

Naturskyddsföreningen framför i skrivelse att de avstyrker förslaget till detaljplan. I Skåne finns goda förutsättningar för livsmedelsproduktion och därmed även ett ansvar för att långsiktigt bevara dessa förutsättningar. I det perspektivet bör åkerjorden inte exploateras. Möjligheterna att förtäta bebyggelsen på redan hårdgjorda ytor i staden är inte uttömda.

*Kommentar:*

*Stadsbyggnadskontoret är medvetet om att det finns en intressekonflikt mellan exploatering av planområdet och brukandet av marken. I Lunds kommun är det svårt att hitta exploateringsområden som både kan erbjuda goda möjligheter till hållbara resor och som inte omfattar jordbruksmark. Stångby föreslås byggas ut kring ett befintligt kollektivtrafikstråk med ett befintligt stationsläge, vilket, tillsammans med cykelavstånd till Lunds centrum, ger goda möjligheter till hållbart resande och medger ett effektivt utnyttjande av redan utbyggd infrastruktur. Den befintliga stationen längs stambanan tillsammans med en förbättrad turtäthet möjliggör en pendlingstid på max en timme till alla större städer i Skåne och till Köpenhamn. För att hushålla med den värdefulla marken planeras utbyggnaden av Stångby med tät och sammanhållen bebyggelse. Lunds kommun bedömer därför att en exploatering i Stångby är motiverad, även om den tar högt klassad jordbruksmark i anspråk.*

### **Kommunala funktionshinderrådet Lund**

Yttrande i samråd (aktbilaga 68)

Kommunala funktionshinderrådet framför bland annat att:

- Det står i planbeskrivningen att kravet på god tillgänglighet och användbarhet för funktionshindrade har beaktats. Byggnadernas skala är i huvudsak två till tre våningar. Alla hus i två våningar blir utan hiss, även trevåningshus kan uppföras utan hiss om de är enbostadshus. (1)
- Angående tillgängligheten till stationsområdet framförs följande:
  - Gc-tunneln kompletteras med hissar.
  - Man ska kunna sitta inne i värme och vänta
  - I omedelbar närhet till väntplatsen ska det finnas ett stort RWC
  - Man ska från väntplatsen se både när färdtjänstbilen och tåget kommer

- Det behövs fler än ett par parkeringsplatser för rörelsehindrade. (2)
- För att rymma en ramp enligt ALM 2 ska förgårdsmarken vara minst 3,5 m bred. (3)
- Var ska parkering för personer med rörelsenedsättning max 25 meters gångavstånd från tillgänglig entré placeras? (4)
- Lågfartsområde ska vara utformat så att det framgår att gående nyttjar hela ytan och så att det inte är lämpligt att framföra fordon med högre hastighet än gångfart. Lågfartsområden ska utformas med tydliga gångtytor där det inte förekommer fordonstrafik, släta gångtytor för passage såväl längs som tvärs lågfartsområdet. (5)
- Både skyfallshantering och tillgänglighet behöver lösas. Planen rör ny bostadsbebyggelse så det borde finnas gott om plats att bygga både tillgängligt och klimatanpassat. Ytor som är nedsänkta för att rymma vatten vid skyfall, till exempel på skolgårdar, ska planeras så att de kan användas av alla, även personer med funktionsnedsättning. (6)
- Utrymning för rörelsenedsatta måste lösas med hänsyn till att utrymning ska kunna ske utan hjälp av räddningstjänst. (7)

#### *Kommentar*

1. *Stadsbyggnadskontorets bedömning är att kraven på god tillgänglighet och användbarhet för funktionshindrade kan tillgodoses med hänsyn till bestämmelserna i detaljplanen. Hur tillgängligheten löses i de enskilda byggnaderna hanteras dock inte i detaljplan, utan först i samband med bygglov och anmälan, och då enligt gällande lagstiftning i bland annat PBL (Plan- och bygglagen) och PBF (Plan- och byggförordningen). Gällande lagstiftning medger att en bostad uppförs i flera plan under förutsättning att bostadens entréplan uppfyller tillgänglighetskraven avseende hygienrum, sängplats, möjlighet till matlagning mm. Frågan om hisskrav i trevåningshus regleras inte i detaljplan.*
2. *Det är möjligt att komplettera med hissar, väntplats, RWC och fler parkeringsplatser för rörelsehindrade inom stationsområdet. Slutlig utformning styrs dock inte i detaljplan.*
3. *All förgårdsmark inom detaljplanen ligger på kvarteretsmark, vilket hanteras i BBR. Möjlighet att anordna ramper har studerats. Förgårdsmarken har, för större delen av planområdet, breddats från minst 1,5 meter till minst 2,5 m, vilket rymmer en ramp längs fasad och vändyta framför ytterdörr. Där höjdsättningen av marken medför högre sockelhöjder har förgårdsmarken breddats för att rymma en längre ramp.*
4. *Parkering kan antingen anordnas på den egna tomten, till exempel vid enbostadshus, eller i gemensam parkering inom kvarteret. Infart till kvarteren kan, med undantag från längs huvudgatans centrala*

*del, ske från samtliga omgivande gator, vilket ger goda möjligheter att välja lämplig placering av infart och parkering med hänsyn till tillgängligheten. Där det är utfartsförbud mot huvudgatan och underjordisk parkering inte anläggs kan det bli svårt att anordna tillgänglig parkering 25 meter från huvudentré mot gatan. Där får tillgänglig entré istället nås från gårdssidan. Flerbostadshus ska enligt planbestämmelse ha genomgående entréer.*

*Stadsbyggnadskontorets bedömning är att kraven på parkering för personer med rörelsenedsättning kan tillgodoses med hänsyn till bestämmelserna i detaljplanen. Hur tillgängligheten löses i de enskilda projekten hanteras inte i detaljplan utan först i samband med bygglov.*

5. *Lågfartsområden ska vara utformade så att det framgår att gående nyttjar hela ytan och att det därmed inte är lämpligt att framföra fordon med hög hastighet. Att utforma lågfartsområden med tydliga gångbanor vid sidan om fordonstrafik bedöms motverka lågfartsområdets syfte. Med olika banor blir det tydligt att gående inte nyttjar hela ytan. Till följd av detta skulle det inte bli lika självklart för övrig trafik att gående ska lämnas företräde på hela lågfartsområdet och att all trafik ska framföras i låg fart.*
6. *Under samrådstitiden har en förprojektering med höjdsättning tagits fram. Den visar att de nedsänkta ytorna för skyfall bedöms vara möjliga att utforma på ett sätt så att de är tillgängliga för funktionsnedsatta. Tillgänglighet på skolgårdarna hanteras i samband med bygglov. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att kraven kan tillgodoses med hänsyn till bestämmelserna i detaljplanen.*
7. *Utrymning för rörelsenedsatta hanteras i samband med anmälan.*

## **Övriga**

### **Magnus Buchholt**

Yttrande i samråd (aktbilaga 42)

Framför bland annat att:

- Trafik som kommer söderifrån på väg norrut kör ofta fortare än 40 km/h. Det vore därför önskvärt med en digital skylt som visar vilken hastighet man håller. (1)
- Idag stannar ersättningsbussarna vid väg 936. Hållplatserna behöver ses över då de inte är tillgängliga med barnvagn eller rullstol, man kliver av och på direkt från diket, och det finns inga väderskydd. (2)

Kommentarer:

- 1) *Frågan om hastighetsskyltar hanteras inte i detaljplan. Yttrandet har vidarebefordrats till tekniska förvaltningen.*

- 2) *Det är möjligt att anordna en hållplats för ersättningsbussar inom detaljplaneområdet. Tanken är att bussarna ska runda det kvarter som byggs söder om stationstorget, och sedan stanna på torgets södra sida nära tågstationen.*

### **Annika Jonsson och Ulf Johansson**

Yttrande i samråd (aktbilaga 43)

Framför bland annat att:

- Järnvägen bör läggas i schakt som i Åkarp och Hjärup för att minska dess barriäreffekt. Över spåren kan en gång- och cykelväg anläggas på en kulle, liknande "viltövergång". (1)
- Om järnvägen är kvar i markplan bör den föreslagna gång- och cykelvägen mellan Stationsvägen och den nya tunneln inte byggas. Istället byggs enbart en trappa mot stationshuset och gång- och cykelväg söderut mot Vallkärravägen. På så sätt undviks branta sluttningar och befintlig träd- och buskridå längs villaträdgårdarna kan bibehållas. (2)
- Tunneln kan medföra en lokal grundvattensänkning vilket kan påverka trädgårdsbrunn och bergvärme samt medföra sättningar i huset. Man kräver därför mätningar innan arbetet inleds och kompensation vid eventuell skada. (3)
- Man kräver att vall med växtlighet längs villaträdgårdarna bevaras eftersom den fungerar som skydd vid skyfall, då tunneln under järnvägen fylls, och hyser bevarandevärda växter och djur, bland annat vinbergssnäcka, vanlig padda och större vattensalamander. De två senare är fridlysta arter. Man befävar att en grundvattensänkning kan torka ut marken så att dessa inte kan överleva. (4)
- Man vill också bevara de gamla häckarna längs tomtgränserna mot Stationsvägen. (5)

*Kommentarer:*

- 1) *Detaljplanen styr inte järnvägens höjdläge. Om det blir aktuellt med en ombyggnad av järnvägen genom Stångby så har kommunen en möjlighet att framföra önskemål till Trafikverket om att sänka järnvägen. För att planen ska vara genomförbar även utan ombyggda spår så har detaljplanen utgått från befintligt spårläge.*
- 2) *Cykelvägen från tunneln upp till Stationsvägen är en del av att tydliggöra ett samlande stråk från skola till skola tvärs järnvägen och det planerade torget på östra sidan. Idén kring detta samlande stråk har funnits med redan i den fördjupade översiktsplanen och är även en viktig del av detaljplanen för Stångby Väster II som nu håller på att genomföras.*
- 3) *En hydrologisk förstudie har genomförts och resultatet av denna har förts in i granskningshandlingarna. Förstudien har gjort en beräkning av hur stort område som kommer*

*att påverkas av grundvattensänkningar. Utifrån tillgängligt material tyder beräkningarna på att influensområdet där grundvattensänkning är 0,3 meter (eller djupare) har en utbredning 50 meter från schaktkanten. 0,3 meter bedöms vara en naturlig variation av grundvattennivån och därför en gräns för när sänkningen bedöms påverka brunnar. Det totala området som påverkas av även mindre grundvattensänkning beräknas bli 70 meter från schaktkanten. Närmsta dricksvattenbrunn ligger 90 meter från kanten och närmsta grävda trädgårdsbrunnen ligger 60 meter bort. Bergborrade energi- eller dricksvattenbrunnar bedöms inte alls påverkas.*

- 4) *Den mängd vatten som samlas i gångtunneln har enligt beräkningarna god marginal för att inte översvämma omgivande fastigheter.*

*Vid genomförande av gångtunneln kommer det att bli mycket svårt att behålla markhöjder och växtlighet hela sträckan mot tomterna i väster. Arterna som nämns är fridlysta, men bedöms inte vara beroende av just detta habitat. Den större vattensalamandern intill planområdet är ett enstaka fynd, medan det längre norrut finns flera fynd av djuret. En bedömning är att aktuell plats inte är huvudsaklig bo- och övervintringsplats. Den nya "Byaparken" som anläggs 150 meter västerut kommer att rymma både större dammar, stenmurar och flera andra miljöer som bedöms vara attraktivare habitat för de nämnda arterna. Utredning avseende eventuella konsekvenser för vattensalamandern till följd av detaljplanens genomförande kommer att tas fram före detaljplanens antagande.*

- 5) *Det kommer att dras relativt stora ledningar i Stationsvägen. VA Syd kan försöka bevara de befintliga häckar som går ut över kommunens mark, men det blir förmodligen svårt eftersom både schakt och passage behöver få plats i en ganska smal sektion.*

### **Sofia och Johan Selin**

Yttrande i samråd (aktbilaga 44)

Framför bland annat att:

- 3-4,5 våningshus passar inte in i den lantliga miljö som finns i och omkring Stångby. Bebyggelsen bör istället vara max 3 våningar. (1)
- Trafiken längs Haraldsfältsvägen ökar och det finns en oro för att hastighetsbegränsningen inte hålls. Kommunen bör ta fram en åtgärdsplan för att säkerställa en säker trafikmiljö för barnen i området. (2)
- Man önskar större friliggande villor i området. (3)
- Gärna en lekplats liknande den vid Kristallen i Lund eller på Husarvägen i Stångby. (4)

- Man önskar en säkrare överfart för gångtrafikanter över Svenshögsvägen (väg 936). (5)

*Kommentarer:*

- 1) *Idag skapas Stångbys karaktär till stor del av den småskaliga bebyggelsen och lantliga miljön. Denna karaktär kommer delvis att förändras i takt med att orten växer. Bland annat tillkommer ett centrum med handel och service. Detta blir ett nytt inslag i Stångby som, enligt stadsbyggnadskontoret, motiverar en något högre bebyggelse. Den tillkommande bebyggelsen föreslås, som en anpassning till Stångbys befintliga karaktär, ha trädgårdsstaden och småstadens stadsrum och bebyggelse som förebild. Till största delen uppförs ny bebyggelse i 2-3 våningar, men i huvudgatans centrala del och runt torget, närmast stationen, medges bebyggelse i upp till fyra våningar. Denna bebyggelse kommer sannolikt främst att innehålla lägenheter som kan komplettera dagens bostadsutbud i Stångby.*
- 2) *Stångby allé (Haraldsfältsvägens förlängning) utgör den bärande stommen för trafiksystemet i Stångby Öster II, enligt de principer som anges i fördjupningen av översiktsplanen för Stångby. För att undvika höga hastigheter har gatan planerats så att det inte ska vara för långa raksträckor, samt med korta avstånd mellan korsningar. Visar sig detta inte tillräckligt för att säkerställa efterlevnaden av hastighetsbegränsningen kan hastighetsdämpande åtgärder behöva sättas in. För detta ansvarar Gatu- och trafikkontoret, Tekniska förvaltningen.*
- 3) *Detaljplanen medger i vissa delar friliggande villor. Planen styr inte storlek på villor eller tomter.*
- 4) *I "Byaparken" i västra Stångby planeras en lekplats som kan jämföras med nämnda lekplatser. Inom aktuell detaljplan planeras en mindre lekplats i parken, denna ska komplettera de lekplatser som redan finns i östra Stångby.*
- 5) *I aktuell detaljplan samt i detaljplanen för Vallkärratorn 8:18 och del av 17:1 m fl (som ligger på andra sidan väg 936) planeras tre av korsningarna utformas som cirkulationsplatser. Dessa cirkulationsplatser kommer att sänka hastigheten och överfarter planeras i samband med dessa, där hastigheten är som lägst. Cirkulationsplatserna kan även utformas med upphöjning vid överfarterna för att ytterligare säkra låga hastigheter.*

**Hanna Samuelsson**

Yttrande i samråd (aktbilaga 47)

Framför bland annat att:

- Ett bilfritt grönområde för lek skulle uppskattas, till exempel öster om Elloket 3. (1)

- Det behövs fler åtgärder för att hålla nere hastigheten på Örtoftavägen. (2)
- Man önskar cykelbanor i hela bostadsområdet, framför allt till skola och förskola, samt trottoarer inom bostadsområdet. (3)
- Nya lekplatser kan gärna vara utformade för lite äldre barn då de befintliga är för yngre barn. (4)
- Man tror att det behövs fler grönområdena än vad som illustreras i planområdet. (5)
- En löpslinga i Stångby skulle göra att färre åker till Skrylle. (6)
- Fler pulkabackar önskas. (7)
- En direktväg för cykel till Norra Fälåden skulle minska bilåkandet. (8)
- En 4H-gård eller liknande önskas. (9)

*Kommentarer:*

- 1) *Kvarteret Elloket ligger mellan Lokparken och detaljplaneområdets centrala park, som kommer att rymma både grönska och plats för lek. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att kvarteret därmed kommer att bli relativt välförsett avseende nära kommunal parkmark.*
- 2) *I aktuell detaljplan samt i detaljplanen för Vallkärratorn 8:18 och del av 17:1 m fl (som ligger på andra sidan väg 936) planeras tre av korsningarna utformas som cirkulationsplatser. Dessa cirkulationsplatser kommer att sänka hastigheten och överfarter planeras i samband med dessa där hastigheten är som lägst. Cirkulationsplatserna kan även utformas med upphöjning vid överfarterna för att ytterligare säkra låga hastigheter.*
- 3) *Inom lågfartsområden ska all trafik framföras i låg fart. Det medför att gående och cyklister där i viss mån prioriteras framför bilar. Stångby allé är försedd med cykelbana på båda sidor. Det finns även en nordsydlig gång- och cykelväg i mitten av planområdet, från väg 936 via skolan till Stångby allé. Längs Signalvägen och dess förlängning österut finns separata gångbanor och cyklar framförs i gata. Cykelvägarna är strategiskt placerade i planområdet och binder samman bostäder med skola och stationsområde. Man behöver som mest passera två kvarter med lågfartsområde för att nå cykelväg eller gata för bil och cykel.*
- 4) *I "Byaparken" i västra Stångby planeras en större lekplats som kan passa även äldre barn. Inom aktuell detaljplan planeras en mindre lekplats i parken, denna ska komplettera de lekplatser som redan finns i östra Stångby.*
- 5) *Inom planområdet har avvägningen gjorts att satsa på en större park istället för flera mindre. Dessutom kan detaljplanen ses i ett sammanhang där "Byaparken" väster om järnvägen håller på att genomföras, och söder om väg 936 där det nyligen har anlagts en damm. Dammen planeras i detaljplanen för Vallkärratorn 8:18 och*



*del av 17:1 m fl (som ligger på andra sidan väg 936) och är tänkt att utvecklas till ett rekreativt grönområde.*

- 6) *I "Byaparken" i västra Stångby planeras en delvis belyst löpslinga. Denna planeras så att den ansluter till omgivningen och möjlighet finns att skapa personliga längre löprundor.*
- 7) *Pulkabackar planeras i "Byaparken" i västra Stångby.*
- 8) *Arbete pågår inom Lunds kommun med att ta fram vägplan för en cykelväg mellan Norra Fäladen och Stångby längs med väg 936. Även Trafikverket arbetar med en vägplan för en fortsättning av denna cykelväg från Stångby till Håstad.*
- 9) *Odling och djurhållning kan medföra olägenhet gällande lukt, allergener och höga ljud, och kan till följd av det kräva skyddsavstånd i olika grad. Detaljplanen avser Stångbys centrala och stationsnära delar där tät bebyggelse har prioriterats. Om det blir aktuellt med en 4H-gård bör denna, enligt stadsbyggnadskontoret, placeras i ett mindre centralt läge.*

### **Samfälligheten Slipern**

Yttrande i samråd (aktbilaga 55)

Framför bland annat att:

- Det finns risk att det uppstår en genväg parallellt med järnvägen på samfällighetens område. Nya byggnader och anläggningar mellan järnvägen och samfälligheten bör utformas så att detta förhindras. Alternativt måste ett staket sättas upp. (1)
- Föreningen förutsätter att perrongen kommer att vara tillgänglig för funktionshindrade även i den södra delen. Anslutningen till befintlig tunnel behöver redovisas i detaljplanen. (2)
- Sophantering bör placeras nära gatan för att undvika tung trafik inom gårdsområden, som ofta inte är klarar belastningen från tunga fordon. Sophanteringen kan gärna lösas i form av underjordsbehållare. (3)
- För att Stångby ska bli attraktivt krävs mer service, tätare kollektivtrafik och fler aktiviteter för ungdomar. (4)
- Möjlighet till utbyggnad av småskalig industri och tjänsteverksamhet bör belysas. (5)

*Kommentarer:*

- 1) *En eventuell genväg parallellt med spåren kan uppstå om samfällighetens västra parkeringsytor sammanbinds med den befintliga cykelvägen under järnvägen i söder och den i norr planerade gatan. Genom att inte bygga dessa förbindelser bedömer stadsbyggnadskontoret att sannolikheten för att en genväg uppstår är mycket låg eftersom det i söder är en nivåskillnad ner mot tunneln och i norr behöver man korsa ett litet dike. Den illustrerade öst-västliga genvägen till spåren direkt norr om samfälligheten tas*

- bort. Dels minskar detta risken för den ovan nämnda genvägen, dels skulle den medföra ett komplicerande avbrott i bullerskyddet.*
- 2) *Perrongerna kommer troligen att planeras 250 meter långa vilket inte når hela vägen från det nya stationsläget till den befintliga tunneln. Tillgänglighet för perrongerna prioriteras i den punkt där huvudstationsläget ligger med biljettautomater och där man också kan förvänta sig att det går att kliva på tåget. En förbindelse mellan perrong och den befintliga tunneln kan troligen göras enkelt och utan negativa följder på den östra sidan eftersom man då kan röra sig längs pendlarparkeringen. På den västra sidan är svårare att planera en sådan förbindelse. Antingen skulle den gå mycket nära spåren eller riskera att ge upphov till den ovan nämnda genvägen. Detaljplanen styr inte denna utformning, möjlighet att justera detta finns i genomförandeskedet.*
  - 3) *Bostadskvarteren omges av allmänna gator som kommer att anläggas för att tåla tung trafik. Val av avfallssystem styrs inte i detaljplan.*
  - 4) *Fler invånare i Stångby kommer att ge ett större underlag för service, kollektivtrafik och olika aktiviteter. Det kan dock inte styras i detaljplan. I de centrala delarna medger detaljplanen centrumverksamhet, vilket både kan innebära lokaler för ungdomsaktiviteter och annan service.*
  - 5) *Industriverksamhet är möjlig i befintligt industriområde söder om planområdet. Detaljplanen ger möjlighet att inreda lokaler, till exempel för tjänsteverksamhet, längs hela den centrala delen av huvudgatan och mot torget. I hela detaljplanen tillåts mindre lokaler för kontor, hantverk eller liknande i anslutning till bostadshus.*

### **Anna Berger Torres**

Yttrande i samråd (aktbilaga 60)

Framför bland annat att hon önskar gästparkeringsplatser i närheten av den egna fastigheten.

*Kommentar:*

*I Lunds kommuns parkeringsnorm anges för småhus ett behov på två platser om parkering sker på den egna tomten. Dessa två platser inkluderar gästparkering och säkerställdes i samband med bygglovet. Den nu aktuella detaljplanen för Stångby Öster II hanterar inte parkeringsbehovet för befintlig bebyggelse.*

### **Annika Bengtsson**

Yttrande i samråd (aktbilaga 61)

Framför bland annat att:

- Nya byggnader i kvarteret Elloket bör vara en till två våningar för att passa ihop med befintliga hus. På tomter direkt intill befintliga hus är en våning lämpligast. Byggnadernas placering bör anpassas så att de nya husen kommer så långt bort från befintliga som möjligt för att minimera insyn. (1)
- Det är önskvärt med ett grönområde centralt i kvarteret. (2)
- Byggnader över två våningar placeras nära stationen, i övrigt bara en till två våningar. (3)

*Kommentarer:*

- 1) *I befintlig detaljplan för den västra delen av kvarteret Elloket medges bebyggelse i en till två våningar. Byggnaders placering styrs inte, förutom att en remsa närmast gatan inte får bebyggas. Aktuell detaljplan kan ses som en fortsättning på den befintliga detaljplanen. På de tomter som ligger intill befintliga tomter medges bebyggelse i en till två våningar, i övrigt, längst i öster, medges tre våningar. På nya tomter intill befintliga styrs huvudbyggnadernas placering till minst fem meter från fastighetsgräns till befintliga hus. Inom denna femmetersremsa får marken ej bebyggas.*
- 2) *Kvarteret Elloket ligger mellan Lokparken och detaljplaneområdets centrala park, som kommer att rymma både grönska och plats för lek. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att kvarteret därmed kommer att bli relativt välförsett avseende nära kommunal parkmark.*
- 3) *Stångbys karaktär kommer delvis att förändras i takt med att orten växer. Bland annat tillkommer ett centrum med handel och service. Detta blir ett nytt inslag i Stångby som, enligt stadsbyggnadskontoret, motiverar en något högre bebyggelse. Den tillkommande bebyggelsen föreslås, som en anpassning till Stångbys befintliga karaktär, ha trädgårdsstaden och småstadens stadsrum och bebyggelse som förebild. Till största delen uppförs ny bebyggelse i 2-3 våningar, men i huvudgatans centrala del och runt torget, närmast stationen, medges bebyggelse upp till fyra våningar. Denna bebyggelse kommer sannolikt främst att innehålla lägenheter som kan komplettera dagens bostadsutbud i Stångby.*

### **Thomas Bengtsson**

Yttrande i samråd (aktbilaga 62 och 70)

Framför bland annat att:

- Nya byggnader direkt intill befintliga hus bör vara i en våning och placeras så att insyn minimeras och utsikt bibehålls. Området bör planeras med luft, utrymme och grönt mellan husen. (1)

- Det behövs fler gästparkeringar. (2)
- Cykelvägarna, mot Lund och inom området, bör förbättras och ges bättre belysning. Tillsammans med bättre bussförbindelser kan detta ge ett lägre bilanvändande. (3)
- Fler farthinder, lägre hastigheter och tydlig skyltning behövs på väg 936, gärna digital fartskylt och fartkamera som vid Annehem. (4)
- Man önskar även fler internetleverantörer och bättre elnät. (5)
- Alla byggnader bör förses med solpaneler, att man gärna ser en vindkrafts- eller solpark i området och att Stångby bör vara självförsörjande på el. (6)

*Kommentarer:*

- 1) *I befintlig detaljplan för den västra delen av kvarteret Elloket medges bebyggelse i en till två våningar. Byggnaders placering styrs inte, förutom att en remsa närmast gatan inte får bebyggas. Aktuell detaljplan kan ses som en fortsättning på den befintliga detaljplanen. På föreslagna tomter som ligger intill befintliga tomter medges bebyggelse i en till två våningar, i övrigt, längst i öster, medges tre våningar. På nya tomter intill befintliga styrs huvudbyggnadernas placering till minst fem meter från fastighetsgräns till befintliga hus. Inom denna femmetersremsa får marken ej bebyggas.*
- 2) *Vid detaljplanering och i bygglovsskedet tillämpas Lunds kommuns parkeringsnorm. Normen anger det beräknade behovet av parkeringsplatser för olika typer av bebyggelse, och inkluderar även gästparkering. För befintlig bebyggelse på Stångby Öster anses normen vara uppfylld, och ytterligare parkeringsytor är inte aktuella.*
- 3) *Arbete pågår inom Lunds kommun med att ta fram vägplan för en cykelväg mellan Norra Fäladen och Stångby längs med väg 936. Även Trafikverket arbetar med en vägplan för en fortsättning av denna cykelväg från Stångby till Håstad.*
- 4) *I aktuell detaljplan samt i detaljplanen för Vallkärratorn 8:18 och del av 17:1 m fl (som ligger på andra sidan väg 936) planeras tre av korsningarna utformas som cirkulationsplatser. Dessa cirkulationsplatser kommer att sänka hastigheten och överfarer planeras i samband med dessa, där hastigheten är som lägst. Cirkulationsplatserna kan även utformas med upphöjning vid överfarterna för att ytterligare säkra låga hastigheter. Även andra åtgärder som exempelvis digital hastighetsskylt skulle kunna bli aktuella.*
- 5) *Internetleverantörer och elnät kan inte styras i detaljplan.*
- 6) *Energiförsörjning styrs inte i detaljplanen. Byggnadernas takmaterial styrs inte i detaljplan. Detaljplanens bestämmelser medger solceller på tak.*

**Lena Christensen och Magdalena Sivik med stöd av  
Jens Andersson, Hjalmar Unneberg, Anders Koos, Jonathan  
Seaquist och Malin Rosdahl**

Yttrande i samråd (aktbilaga 64)

Framför bland annat att:

- Haraldsfältsvägen är idag en radhusgata som detaljplaneförslaget föreslår ska bli en ringled och nav för trafiken i Stångby och därmed kommer att få en orimligt hög trafikbelastning. (1)
- En konsekvensbeskrivning efterfrågas för Haraldsfältsvägen, denna ska ta hänsyn till aspekterna trivsel, trafikmängd, trafiksäkerhet samt buller och partikelutsläpp. Yttrandet tar upp att bilar redan idag kör snabbt på gatan, att det inte finns utrymme att separera gång- och cykeltrafik längs Haraldsfältsvägen, att ökade trafikmängder kommer att leda till köbildning ut mot väg 936 och ökade luftföroreningar. Vidare beskrivs att de befintliga husen är utformade med stora fönsterytor på ett sätt som gör dem olämpliga längs en huvudgata. (2)
- Det borde skapas attraktiva alternativa infartsvägar till området. (3)

*Kommentarer:*

- 1) *Både i fördjupningen av översiktsplanen från 2002 och i detaljplanen för Haraldsfält är Haraldsfältsvägen markerad som huvudgata. Det framgår också att det finns en tänkt, och delvis påbörjad, fortsättning norrut. Dagens karaktär av lugn radhusgata får därför betraktas som tillfällig, i avvaktan på fortsatt utbyggnad. Även om huvudgatan har varit planerad länge, kommer förändringen förstås att på olika sätt påverka de boende i området.*
- 2) *För den befintliga bostadsbebyggelsen längs med Haraldsfältsvägen kommer trafikflödet att öka till följd av att en stor del av trafiken till planområdet kommer att använda denna gata. Trafikökningen har dock enligt Tyréns bullerutredning mycket liten påverkan på ljudnivåerna (<1 dBA). De befintliga bostäderna längs med Haraldsfältsvägen har uppförts så att minst hälften av bostadsrummen är vända mot gårdssidan. Den nya bebyggelsen kommer även att bidra till bättre ljudnivåer genom att den skärmar av den befintliga bebyggelsen från järnvägsbullret. Luftföroreningar behandlas i planbeskrivningen, där det framgår att luftföroreningarna ligger inom godtagbara nivåer inom planområdet. De sociala konsekvenserna i planbeskrivning kompletteras med en beskrivning av den påverkan och förändring som planförslaget medför för de boende längs Haraldsfältsvägen.*
- 3) *De infartsvägar som planeras för det nya detaljplaneområdet bedöms som fullt tillräckliga för att hantera de trafikflöden som*

*uppstår till följd av planen. Ytterligare infarter utöver dessa är därför inte aktuella.*

### **Margaretha Håstadius**

Yttrande i samråd (aktbilaga 65)

Framför bland annat att:

- Planområdet idag består av aktiv jordbruksmark av högsta kvalitet. Om planförslaget ska genomföras bör det vara på en mindre yta. (1)
- Planförslaget bör aktivt ta upp frågan om jordbrukets och de boendes olika intressen och de konflikter som kan uppstå. Det har i planförslaget skapats en zon mellan bostäder och åkermark i form av gata och mindre park, men denna är långt ifrån tillräcklig. Normal jordbruksdrift omfattar både buller, damm och besprutning. Det är viktigt att Lunds kommun i exploateringsavtal mm säkerställer denna information till köpare eller verksamhetsutövare i området. (2)
- Planområdet ligger söder om åkermarken. Träd och annan växtlighet längs plangränsen bör planeras så att de inte skuggar odlingarna. Skördeutfallet blir sämre på de platser som skuggas. (3)
- Planförslaget är utformat så att det skapar förutsättningar för ett tvingande och fortsatt exploateringsarbete i norr. Området kring Stångby behandlas i den nya översiktsplanen för Lund. Aktuell detaljplan bör därför behandlas först efter att ny översiktsplan fastställts. Om Stadsbyggnadskontoret anser att en utökad trafikled över järnvägen måste skapas ska detta lösas inom ramen för det pågående planarbetet. (4)
- Det material som presenterats angående vattenförhållanden måste kompletteras innan yttrande kan lämnas. Ägaren till fastigheten Håstad 27:1 uttrycker oro för detaljplaneförslagets påverkan på grundvattenförhållandena, vilket är väsentligt för jordbruksmarkens produktivitet, och för ytvatten inom planområdet och den egna fastigheten. (5)
- Det är bra att bullerdämpning längs åkermarken i norr sker med plank eftersom vallar både tar mer mark i anspråk och ökar behovet av ogräsbekämpning. (6)

*Kommentarer:*

1. *Stadsbyggnadskontoret är medvetet om att det finns en intressekonflikt mellan exploatering av planområdet och brukandet av marken. I Lunds kommun är det svårt att hitta exploateringsområden som både kan erbjuda goda möjligheter till hållbara resor och som inte omfattar jordbruksmark. Stångby föreslås byggas ut kring ett befintligt kollektivtrafikstråk med ett befintligt stationsläge, vilket, tillsammans med cykelavstånd till*

*Lunds centrum, ger goda möjligheter till hållbart resande och medger ett effektivt utnyttjande av redan utbyggd infrastruktur. Den befintliga stationen längs stambanan tillsammans med en förbättrad turtäthet möjliggör en pendlingstid på max en timme till alla större städer i Skåne och till Köpenhamn. För att hushålla med den värdefulla marken planeras utbyggnaden av Stångby med tät och sammanhållen bebyggelse. Lunds kommun bedömer därför att en exploatering i Stångby är motiverad, även om den tar högt klassad jordbruksmark i anspråk.*

2. *Längs planområdets kanter planeras en ca 6 meter bred skyddszon som planeras med skyddsplantering för att fånga upp en del av det damm som kommer från jordbruket. Under konsekvenser i planbeskrivningen beskrivs problematiken av att föra vidare information angående lantbruksnära bostäder till kommande boende.*
3. *Planteringen i skyddszonen är inte planerad i detalj och styrs inte heller av detaljplanen. Önskemålet om att undvika skuggande träd beskrivs i planbeskrivningen och framförs till tekniska förvaltningen som kommer att genomföra planteringen.*
4. *Fram till att översiktsplanen från 2018 vinner laga kraft gäller den fördjupade översiktsplanen från 2002. I båda planerna finns det stöd för en ny förbindelse under järnvägen samt en fortsatt exploatering norrut. Aktuellt planförslag möjliggör en fortsatt exploatering norrut genom att ha en struktur som är möjlig att bygga på. Detaljplanen är däremot inte beroende av en fortsatt exploatering.*
5. *En grundvattenutredning (ÅF 2019-05-10) och en Utvärdering av skyfallsanpassning (DHI, oktober 2019) har tagits fram och finns att tillgå som del av granskningshandlingarna. Resultaten från skyfallsutredningen redogörs även för på separat möte.*
6. *Bullerdämpningen vid åkermarken planeras i form av plank.*

### **Jan Rossing**

Yttrande i samråd (aktbilaga 67)

Framför bland annat att:

- *Jordbruksmark med hög klassning inte bör bebyggas. Det finns mark med sämre klassning i Lund och i närområdet. Det är heller inget egenvärde att Lund ska växa ohejdat. (1)*
- *Planförslaget lägger alltför stor tyngd på fortsatt utbyggnad norrut. Jan Rossing är helt negativ till att Stångby allé i framtiden ska gå över hans mark. (2)*
- *Det vatten som vid översvämningar hamnar på jordbruksmarken norr om planområdet kommer att rinna över järnvägen och där orsaka problem i ett annat dikningsföretag som redan idag är överfullt vid skyfall och snösmältning. Översvämningar måste hanteras inom planområdet. (3)*

- Inga vägarbeten som hindrar framkomligheten för lantbruksmaskiner och andra transporter till Vallkärratorn 2:2 får påbörjas innan det finns alternativa vägar, oavsett om det berör planerna för Stångby Öster eller Väster. (4)
- Man bör planera in en lantbruksväg i utkanten på planområdet som ansluter direkt till väg 936. (5)

*Kommentarer:*

- 1) *Stadsbyggnadskontoret är medvetet om att det finns en intressekonflikt mellan exploatering av planområdet och brukandet av marken. I Lunds kommun är det svårt att hitta exploateringsområden som både kan erbjuda goda möjligheter till hållbara resor och som inte omfattar jordbruksmark. Stångby föreslås byggas ut kring ett befintligt kollektivtrafikstråk med ett befintligt stationsläge, vilket, tillsammans med cykelavstånd till Lunds centrum, ger goda möjligheter till hållbart resande och medger ett effektivt utnyttjande av redan utbyggd infrastruktur. Den befintliga stationen längs stambanan tillsammans med en förbättrad turtäthet möjliggör en pendlingstid på max en timme till alla större städer i Skåne och till Köpenhamn. För att hushålla med den värdefulla marken planeras utbyggnaden av Stångby med tät och sammanhållen bebyggelse. Lunds kommun bedömer därför att en exploatering i Stångby är motiverad, även om den tar högt klassad jordbruksmark i anspråk.*
- 2) *Aktuellt planförslag möjliggör en fortsatt exploatering norrut genom att ha en struktur som är möjlig att bygga vidare på. Detaljplanen är däremot inte beroende av en fortsatt exploatering.*
- 3) *Eftersom planområdet kommer att hantera dagvatten upp till 20-årsregn kommer jordbruksmarken öster om järnvägen att översvämmas mer sällan idag med genomförd detaljplan. Därmed bedöms även antalet tillfällen då vattnet svämmas över spåren minska till ett fåtal skyfallssituationer, vilka är så sällsynta att systemen inte kan dimensioneras för dessa.*
- 4) *Utbyggnadsetapper (och tillfälliga trafiklösningar) styrs ej i detaljplanen. Frågan hanteras i exploateringstalet mellan kommunen och exploatörer och kommande entreprenader.*
- 5) *Eftersom den åkermark som tillhör Håstad 27:1 även kan nås från annat håll, längre norrut längs väg 936, så har inte en lantbruksväg i planområdets utkant bedömts nödvändig. Vid behov finns möjlighet att koppla på den norra delen av planområdets huvudgata. Körbanans bredd är 6,5 meter.*



### **Per Samuelsson**

Yttrande i samråd (aktbilaga 69)

Framför bland annat att:

- Framför i skrivelse att det är önskvärt med ett grönområde centralt i kvarteret, gärna kuperat så att det passar både vinter- och sommaraktiviteter. (1)
- Träd bör planteras i tidigt skede som skydd mot vinden. (2)
- Det är bra med rondell mot väg 936, det kan minska hastigheten på vägen. (3)
- Det bör genomgående finnas trottoarer och cykelbanor för enkel och miljövänlig transport inom området. (4)

#### *Kommentar*

- 1) *Kvarteret Elloket ligger mellan Lokparken och detaljplaneområdets centrala park, som kommer att rymma både grönska och plats för lek. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att kvarteret därmed kommer att bli relativt välförsett avseende nära kommunal parkmark. Den centrala parken i området planeras med en skålning/kupering av marken.*
- 2) *När träden planteras avgörs först i den kommande entreprenaden. Tekniska förvaltningens avsikt är att i ett tidigt skede planera träd i den planerade randzonen (mellan åkermark och bebyggelse) i planområdets norra och östra gräns samt den centrala parken. Däremot kan trädplanteringar i gatumiljö behöva invänta husbyggnadsprojekt för att inte skadas i ett byggskede.*
- 3) *I aktuell detaljplan samt i detaljplanen för Vallkärratorn 8:18 och del av 17:1 m fl (som ligger på andra sidan väg 936) planeras tre av korsningarna utformas som cirkulationsplatser. Dessa cirkulationsplatser kommer att bidra till att sänka hastigheten och blir därför lämpliga platser för passager för oskyddade trafikanter.*
- 4) *De flesta bostadsgator i området planeras som lågfartsområden där all trafik ska framföras i låg fart. Det medför att gående och cyklister i viss mån prioriteras framför bilar. Stångby allé är försedd med gång- och cykelbanor på båda sidor. Det finns även en nordsydlig gång- och cykelväg i mitten av planområdet, från väg 936 via skolan till Stångby allé. Längs Signalvägen och dess förlängning österut finns separata gångbanor och cyklar framförs i gata. Cykelvägarna är jämnt placerade i planområdet och passerar/leder till skola och stationsområde. Man behöver som mest passera två kvarter med lågfartsområde för att nå cykelväg eller gata för bil och cykel. På lokalgatorna bedöms trafikflödena och hastigheterna bli så låga att samtliga transportslag kan samsas på gemensamma ytor.*

### **Cornelia Levin Tolvhed, Line Skarping och Daniel Ottosén med namnlistor (129 namnunderskrifter)**

Yttrande i samråd (aktbilaga 80-83)

framför följande i skrivelse:

En utbyggnad av Stångby är en positiv utveckling och den kommer att leda till ökade möjligheter för social samvaro och lokalt vardagsliv i byn. Men, för att utvecklingen ska kunna harmoniera med den existerande bebyggelsen och Stångbybornas nuvarande levnadsmiljö behöver kommunen ändra i den detaljplan man nu tagit fram.

Vi yrkar på följande:

- Byggnader med maximalt 2 våningar längs vägarna Vagnvägen och Signalvägen för att de ska harmoniera med befintlig bebyggelse. (1)
- Bussgator förbättrar framkomligheten och ökar trafiksäkerheten. (2)
- Den befintliga Haraldsfältsvägen är för smal för bussar och trädkronor begränsar körytan ytterligare. (3)
- Minska genomfarten genom befintlig bebyggelse i Stångby Öster och öka tillgängligheten för hela området genom att leda busstrafik längs med eller i den yttre delen av Stångby Öster II, vilket även ökar framkomligheten och säkerheten. (4)
- Bullernivån kommer att öka. (5)
- Planera för lek och fritidsaktiviteter för barn i alla åldrar, dvs. fler lekplatser och en fritidsgård för äldre barn och ungdomar. (6)

#### *Kommentar*

1. *Tätheten på exploateringen ska dels förhålla sig till Stångbys befintliga bykaraktär, dels till kraven på att hushålla med marken genom en hög exploateringsnivå. Stadsbyggnadskontoret har tagit fram ett planförslag med högre markutnyttjande än omgivande befintlig bebyggelse, men som håller sig inom ramarna för en karaktär av trädgårds- eller småstad. I granskningsförslaget regleras att byggnader öster om Vagnvägen, undantaget den tomt som ligger längst norrut mot Signalvägen, får uppföras i som mest två våningar. Längs Signalvägen får byggnader uppföras som mest i tre våningar. I planområdets centrala delar får byggnader uppföras i som mest fyra våningar.*
2. *Bussgator kan vara en bra metod för att öka kollektivtrafikens attraktivitet. Detta förutsätter dock att bussgatan utgör en genare sträckning än de gator som är avsedda för övrig trafik, och inte anläggs runt om hela planområdet. Enligt Vägverkets publikation 2001:2 sker det totalt sett färre olyckor på bussgator än på andra gator, men det sker fler olyckor där oskyddade trafikanter är*

- inblandade. Då många barn och unga rör sig i området anser stadsbyggnadskontoret att bussgata inte är en lämplig lösning.*
- 3. Haraldsfältsvägen och dess planerade förlängning igenom planområdet är cirka 6,5 meter bred. Detta är en tillräcklig bredd för att två bussar i rörelse kan mötas enligt Trafikverkets publikation 2015:087 "Råd för vägars och gators utformning". Grenar som hänger ut över gata kan behöva klippas.*
  - 4. Det finns idag inga beslut kring busslinjens dragnings, det är inte heller något som regleras i detaljplan. Planförslaget möjliggör busstrafikering längs med Haraldsfältsvägen, Stångby allé samt väg 936.*
  - 5. För den befintliga bostadsbebyggelsen längs med Haraldsfältsvägen kommer trafikflödet att öka till följd av att en stor del av trafiken till planområdet kommer att använda denna gata. Trafikökningen har dock enligt Tyréns bullerutredning mycket liten påverkan på ljudnivåerna (<1 dBA). De befintliga bostäderna längs med Haraldsfältsvägen har uppförts så att minst hälften av bostadsrummen är vända mot gårdssidan. Den nya bebyggelsen kommer även att bidra till bättre ljudnivåer genom att den skärmar av den befintliga bebyggelsen från järnvägsbullret.*
  - 6. Detaljplanen tillför nya lek- och rekreativmiljöer till Stångby i park och på skolgårdar. Skola och förskola kan även rymma olika fritidsaktiviteter för barn och ungdomar. I de centrala delarna medger detaljplanen centrumverksamhet, vilket både medger möjlighet till lokaler för ungdomsaktiviteter och annan service. Detta kan dock inte styras i detaljplan.*

## **SAMLAD BEDÖMNING**

Efter genomfört samråd har ett antal ändringar gjorts. Ingen av dessa ändringar frångår detaljplanens huvuddrag i samrådsskedet. Ändringarna påverkar inte tidigare gjorda avvägningar mellan enskilda och allmänna intressen. Den samlade bedömningen är att planens genomförande inte bedöms medföra någon olägenhet i den mening som avses i PBL kap 2 § 9. Följande ändringar har gjorts efter samrådet, mindre språkliga justeringar och förtydliganden i planbeskrivningen redovisas inte:

Plankarta:

- Genomförandetiden för järnvägsområdet har ändrats till att börja gälla först tio år efter antagen detaljplan och därefter vara i fem år.
- Kvartersmarken för bostäder och skola norr om parken är förändrad.

- Byggrätterna för skola och förskola är ändrade för att medge en kompaktare byggnadsvolym.
- Användningsområde för nätstation (E) har flyttats från skolgårdens östra sida till dess västra sida på grund av skyfallsstråk på den östra sidan.
- Kvarterstrukturen söder om parken är justerad för att korsning med väg 936 ska ligga mitt emot planerad korsning i detaljplanen söder om väg 936.
- Användningen D (vård) har utökats till att medges i fler kvarter, samt reglerats till att inte medge kriminalvård.
- Buffertzonen mot åkermarken har utökats längs hela plangränsen.
- Förgårdsmarken är ändrad i flera kvarter till följd av studier av höjdsättning för skyfallshantering och utrymme att göra bostädernas entréer tillgängliga.
- Gatubredderna har justerats lokalt
- Flera kvarter har kompletterats med en möjlighet att underbygga även gårdsytan.
- Placeringsbestämmelserna har justerats.
- Sockelhöjder regleras till högst en meter.
- Tillåtna djup på balkonger och burspråk har justerats.
- Gatan runt kvarteret söder om torget är breddad så att den rymmer en dimensionerande boogiebuss.
- Gatorna mellan stationstorget och parken samt längs parkering i nordväst har breddats för att rymma en större va-ledning.
- Byggrätten på den inre delen av kvarteren har ändrats för att möjliggöra nybyggnation i flera plan, medan tillbyggnader endast medges i en våning.
- Villkor för lov har införts avseende skyfallsåtgärder samt varsamhet stationshus och uthus/avträde.
- Villkor för startbesked har införts avseende uppförande av bullerskydd.
- Ändrad lovplikt har införts avseende marklov i den centrala parken.
- Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar har införts norr om stationstorget.

#### Illustrationsplan:

- Illustrationsplanen har uppdaterats utifrån ändringar i plankarta.
- Storleken på cirkulationsplatserna har ändrats.

#### Gestaltningssprogram

- Har tillkommit till granskningskedet.

#### Planbeskrivning:

- Beskrivningen har kompletterats avseende varför antalet bostäder överstiger det angivna antalet i ÖP 2010 och i FÖP 2002.

- Bedömningen av förhållandet mellan de båda allmänna intressena, bevarandet av brukningsvärd jordbruksmark och bostadsförsörjningen, har kompletterats.
- De förändringar som krävs av hänsyn till det fall höghastighetstågen går igenom Stångby i befintlig spårdragning har beskrivits i planbeskrivningen.
- Planbeskrivningen har förtydligats i avseende på vilka avtal som avses tecknas i samband med detaljplanens genomförande.
- Beskrivningarna av skyfallshantering och konsekvenserna av skyfall har justerats efter övriga ändringar i detaljplanen och den senaste utredningen i ämnet.
- Bullervärdena har justerats enligt den senaste bullerberäkningen.
- Planbeskrivningen har förtydligats angående väghållaransvaret.
- De fastighetsrättsliga konsekvenserna har kompletterats.
- De sociala konsekvenserna i planbeskrivning har kompletterats med en beskrivning av den påverkan och förändring som planförslaget medför för de boende längs Haraldsfältsvägen.
- Under konsekvenser i planbeskrivningen beskrivs problematiken av att föra vidare information angående lantbruksnära bostäder till kommande boende.
- Beskrivningen av de arkeologiska förhållandena har kompletterats.
- Beskrivningen av markföroreningar har kompletterats och justerats.
- Beskrivning av påverkan på grundvattennivåer har förts in.
- Beskrivning av tillgängligheten i området har kompletterats.

STADSBYGGNADSKONTORET I LUND

Ole Kasimir  
planchef

Ella Swahn  
planarkitekt

Daniel Hansson  
planarkitekt