



LÄNSRÄTTEN

I Skåne län

Box 4522

203 20 MALMÖ

Överklagan avser Staffanstorps kommunfullmäktiges beslut 2002-12-16 § 260 att anta ÖP-2002.

"ärende 7, Översiktsplan för Staffanstorps kommun m.m., förslag till antagande av", protokollet justerat den 23 december 2002. Datum för anslags uppsättande 2002-12-27.

YRKANDE

Vi yrkar att Länsrätten upphäver kommunfullmäktiges beslut, 2002-12-16 § 260, på grund av att beslutet inte tillkommit i laga ordning (KL 10 Kap.8 § 1.) samt att beslutet strider mot lag eller annan författning (KL 10 Kap. 8 § 4.)

Eftersom tiden för överklagandet är synnerligen begränsad (23 december 2002 till 16 januari 2003) begär Vi att få rätt att komplettera överklagandet med ytterligare handlingar i ärendet. Det är helt omöjligt att under någon dag mellan jul och nyår liksom mellan nyår och trettondedag jul kunna få någon jurist till hjälp i detta för invånarna så viktiga ärende. Enda "normala" tid är vecka 2 år 2003 (fyra arbetsdagar) och vecka 3 år 2003 (tre arbetsdagar). Förlängning av tiden begärs till den 15 februari 2003.

Lagrum som åberopas

Med hänvisning till kommunallagen 10 Kap 8 § punkt 1. och 4..

Ett överklagat beslut skall upphävas, om

1. Beslutet inte har tillkommit i laga ordning
4. Beslutet strider mot lag eller annan författning

Redovisning av grunder för överklagan

Kommunallagen 10 Kap 8 § 1. Beslutet har inte tillkommit i laga ordning

1. Gällande ”kungörelse” om program/idéskisser och bristfällig information (se bilaga 1)
2. Gällande kungörelse om samråd och bristfällig information (se bilaga 1)
3. Gällande kungörelse om utställning och bristfällig information (se bilaga 1)
4. ÖP 2002 har i sista stund vid beslut om antagande ändrats väsentligt, (PBL 4.10) och därför skulle ny utställning med informationsmöten ske. (se bilaga 2)
5. Utdrag ur Trivectors minnesanteckningar(undanhållande av information) (se bilaga 3)

Kommunallagen 10 Kap 8 § 4. Stridande mot lag eller annan författning

6. ÖP 2002 strider mot gällande detaljplan för Brågarps Kyrkby (se bilaga 4)
7. ÖP 2002 strider mot områdesbestämmelserna för Djurslöv och Särslöv (se bilaga 4)

Övrigt

8. Staffanstorpspartiets yttrande avseende utställd översiktsplan (se bilaga 5)

Staffanstorp den 16 januari, 2003

Joakim Kock . Tf ordförande Staffanstorpspartiet
staffanstorpspartiet@writeme.com

This file was generated with the demo version of the PDF Converter

Med hänvisning till kommunallagen 10 Kap 8 § punkt 1. Ett överklagat beslut skall upphävas, om 1. Beslutet inte har tillkommit i laga ordning

Förändringar har skett i PBL, sedan 1990.

Dels har kravet på medborgarinflytande ökat.

(PBL 4 kap 1, 3 och 4 §§).

Dels har kravet på tydlighet skärpts.

(PBL 4 kap 1 §).

Dels bör ÖP föregås av ett program där kommunens ambitioner med ÖP redovisas och diskuteras på bred front.

(PBL 4 kap 3 och 8 §§).

”PBL 4 Kap Översiktsplan

1 § I översiktsplanen skall redovisas de allmänna intressen enligt 2 Kap och de riskfaktorer som bör beaktas vid beslut om användning av mark- och vattenområden.”

3 § När förslag till översiktsplanupprättas, skall kommunen samråda medoch enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av förslaget skall beredas tillfälle till samråd.

4 § och 8 §.....och konsekvenser redovisas.

Exempel på brister vid handläggningen

- Något program som diskuterats på bred front **har inte föregått ÖP-2002**. Många problem hade kunnat undvikas om ett program varit föremål för granskning och allmänheten därvid fått nödvändig information. Enda information som delgivits invånarna var när ett bristfälligt arbetsmaterial diskuterades under hösten år 2000 och i Hjärup 2001-01-16. I Hjärup har kommunen satsat ca 500 000:- på att medverka till att bilda ett byalag som får regelbunden information. Den text som tillhörde informationen/idéskisserna var otillräcklig och innehöll dessutom en del felaktigheter. På grund av detta var stadsbyggnadschefen vid det skedet inte villig att på kommunens hemsida informera medborgarna.
- Något ökat medborgarinflytande har således **inte skett**. Några informationsmöten har **inte förekommit** vare sig under samrådet eller under utställningstiden. Detta trots att ett flertal kommuninvånare/medborgare vid ett flertal tillfällen begärt få träffa kommunens företrädare.
- **Informationsmöten har begärts såväl skriftligt som muntligt.**
- **Viktig information har sopats under mattan** och berörda invånare vägras det medborgarinflytande som de enligt lag har rätt till.
Se ”Trivectors” rekommendation till kommunen, avsiktsförklaringen (bilaga 3)
- Det sätt på vilket programmet, samrådet och utställningen har bedrivits måste prövas av en högre rättsinstans. **Det har varit omöjligt för medborgarna att komma till tals** och få svar på för Dem angelägna frågor.
- Kommunens egen miljöförvaltning skriver i sitt yttrande **att det synes omöjligt att öppna Staffanstorpsbanan** för tågtrafik och förordar därför alternativ till den nuvarande sträckningen. (Samrådsredogörelsen). I utställningsyttrande välkomnas det södra alternativet. Vid antagandet slopades det södra alternativet och kvar blev endast nuvarande sträckning. Detta förfarande är exempel på demokrati på hög nivå. **Ny utställning krävs enligt PBL 4 kap 10 §.**

**Med hänvisning till kommunallagen 10 Kap 8 § punkt 1.
Ett överklagat beslut skall upphävas, om
1. Beslutet inte har tillkommit i laga ordning**

Vi måste ifrågasätta om ÖP-2002 har handlagts på ett korrekt sätt.

Programskedet

Kungörelse om informationsmöten avseende idéskisserna fanns endast i ”STAFFANSTORPS AKTUELLT”.

Kommunen menar att programskedet inte är formellt reglerat utan stor frihet råder och därför behöver inte det ökade medborgarinflytandet beaktas. Endast en sporadisk diskussion kring målsättningar och inriktningar har förekommit. Deltagare som var politiker fick inte komma till tals när idéskisserna diskuterades.

Samrådsskedet

Kungörelsen om samråd fanns i ortstidningen den 2 november 2001. Någon tid för samrådets början eller slut fanns inte angiven. Endast att synpunkter kan senast den 14 december lämnas till kommunstyrelsen. (42 dagar) Dock framgår det av utlåtandet att samrådstiden började den 1 oktober fram till den 14 december. **OBS Kungörelsen fanns i ortstidningarna den 2 november alltså 1 månad för sent detta efter flera påstötningar och mot kommunens mening. Först efter hot om överklagan kom kungörelsen in i tidningarna.**

Är detta ökat medborgarinflytande? Informationsmöten vägrades också under denna tid.

Utställningsskedet

Kommunfullmäktige har beslutat att utställningstiden skall vara från den **1 juli till den 30 september**. Enligt kungörelsen var utställningstiden från den **8 juli till den 30 september 2002**. Detta strider mot kommunfullmäktiges beslut. Den förkortade utställningstiden blev för medborgarna en synnerlig nackdel. **Det är väsentligt att medborgarinflytandet tillgodoses.** Endast Villaägarna och Länsstyrelsen fick förlängd tid. Övriga kommuninvånare fick ingen förlängd tid. **Möjlighet till en dialog med ansvariga politiker har hela tiden nekats trots att begäran om en dialog under förlängningen framställdes.**

*Enligt PBL 4 Kap 7 § skall kungörelse om utställning av **planförslaget** ske minst en vecka före utställningstidens början samt anslås på kommunens anslagstavla och införas i ortstidning.*

Kungörelsen fanns insatt i ortstidningarna (SDS + SKD) **den 7 juli 2002**.

Förslaget var enligt kungörelsen utställt för granskning från den **8 juli till den 30 september 2002**.

Kungörelsen borde varit insatt i tidningen före den 30 juni 2002. Således försent insatt i tidningen. Om kommunfullmäktiges beslut hade följts skulle kungörelsen varit i tidningarna den 21 juni 2002.

Till översiktsplanen bifogat brev ”Utställning av förslag till Översiktsplan för Staffanstorps kommun” anges att frågor om förslaget kan under augusti – september ställas till stadsbyggnadschefen Göran Berggren enklast per e-post: ”**Varför fanns det ingen ansvarig under juli månad?**”

Bilaga 2

Med hänvisning till kommunallagen 10 Kap 8 § punkt 1.

Ett överklagat beslut skall upphävas, om

1. Beslutet inte har tillkommit i laga ordning

ÖP 2002 har i sista stund ändrats väsentligt och skulle därför ha följts av ett nytt utställningsförfarande innan ÖP-2002 antogs av kommunfullmäktige.

I ÖP 2001 (Samrådshandlingen) fanns ingen alternativ järnvägssträckning till Staffanstorpsbanan. I ÖP 2002 (utställningshandlingen) fanns efter flera påpekanden inritat en alternativ sträckning för järnvägen söder om samhället. I förslaget till utlåtande som låg till grund för antagandet av ÖP 2002 (vid KF:s möte den 16/12) togs detta alternativ bort.

Citat ur utlåtandet sid 12/74

Sammanfattningsvis föreslås översiktsplanen ändras så att reservat för alternativ sträckning av Simrishamnsbanansöder om Staffanstorp utgår.

.....Ändringarna bedöms sammantaget inte vara av sådan väsentlig omfattning att förnyad utställning av ÖP erfordras.

Vi anser att detta ställer helt nya krav på utredningar etc varför enligt vår mening ny utställning krävs. Vi kräver ny utställning med möjlighet att diskutera/påverka planen. Plan- och bygglagens kap 4 § 10 har inte följts.

Dessutom finns ju ingen konsekvensanalys för järnvägsdragningen, vilket ytterligare understryker anledning med att ha minst två nya alternativa sträckningar i planen.

Enligt Vår mening är denna ändring synnerligen väsentlig för de boende utmed Staffanstorpsbanan.

Att bibehålla nuvarande sträckning är kanske tekniskt möjligt men inte ekonomiskt försvarbart.

Dessutom är det estetiskt förkastligt.

Vi hävdar att ÖP-2002 inte har redovisat de miljö- och riskfaktorer som bör beaktas enligt plan och bygglagen kap 4 § 1.

Kap 8.15 MILJÖ OCH RISKFAKTORER (sid 105) se även sidan 116

Kapitlet bör kompletteras med en kommunal riskanalys/säkerhetsanalys. **Här borde redovisas sannolikheten för en olycka och vad det kan få för konsekvenser för de närboende.**

(Vi har inte glömt vad som hände i Landskrona och Kävlinge m.fl. orter)

Bilaga 3

Utdrag ur Trivector Information AB:s minnesanteckningar från möte den 6 maj 2002 med GRUPPEN SIMRISHAMNSBANAN.COM JÄMTE TILLHÖRANDE PROCESSGRUPP (förslag till kommunikationsstrategi)

Bilaga 1 till minnesanteckningar 2002-05-06

Kommunikationsstrategi för den tänkta Simrishamnsbanan

.....

Bakgrund

.....

Förslag till framtagande av kommunikationsstrategi

.....

Vår utgångspunkt

Det är högst väsentligt att man noga funderar över vilka målgrupper som behöver information och i vilken omfattning som denna information ska ges. Det finns alltför många exempel på hur man missat att ta hänsyn till att verksamheten rymmer flera olika målgrupper.

Det finns några "sanningar" att ta avstamp i: Alla behöver inte veta all och olika målgrupper behöver information vid olika tidpunkter. Olika personer inom och utanför organisationen är också mer eller mindre involverade och tar därför till sig ny information på olika sätt.

I ett tidigt skede av processen med att få till stånd "Simrishamnsbanan" är det allra viktigast att politiker och andra beslutsfattare såväl lokalt som regionalt som centralt får kunskap om planerna. För att de ska bli övertygade och för att skapa enighet kring frågan kan möjligen andra målgrupper fungera som "stöd" i beslutsprocessen. Därför är det viktigt att lokalisera vilka dessa intressegrupper kan vara och hur de bäst kan nås.

..... Det är dock viktigt att påpeka att detta inte gäller alla medarbetare inom organisationen.

Som klart framgår har informationen avsiktligt undanhållits för de berörda utmed Staffanstorpsbanan. Nu när läget är fastlagt och förankrat hos de högre makterna kan kommunen tänka sig en fortsatt dialog och avser därför att anordna diskussionsmöten med allmänheten. Så var det med det medborgarinflytandet. Detta är så långt från demokrati man kan komma.

Liknade oklarhet och desinformation finns i hela ÖP-2002 avseende öppnandet av Staffanstorpsbanan.

Detta förfarande strider mot intentionerna i PBL 4 kap 1, 3, 4 och 8 §§.

Minnesanteckningarna fördes vid ett möte med GRUPPEN SIMRISHAMNSBANAN.COM JÄMTE TILLHÖRANDE PROCESSGRUPP i Sjöbo kommun den 6 maj 2002.

Närvarande var representanter från :

Lunds kommun, Skånetrafiken, Staffanstorps kommun, Tomelilla kommun och Simrishamns kommun.

Med hänvisning till kommunallagen 10 Kap 8 § punkt 4 Ett överklagat beslut skall upphävas, om 4. Beslutet strider mot lag eller annan författning

ÖP 2002 strider mot fastställd detaljplan för Brågarps Kyrkby

STADSPLAN / DETALJPLAN KYRKBYN

Enligt detaljplan/stadsplan för de centrala delarna av Staffanstorps samhälle över del av fastigheten Brågarp 6:1 m.fl.(Kyrkbyn) i Staffanstorps kommun framgår det att byggnation av bostäder så nära järnvägsspåret som har skett endast kunnat ske om järnvägstrafiken inte skulle öka från den dåvarande nivån (d.v.s. nivån vid planeringstillfället). **Ett godståg per vecka i max 30 km/tim.**

I Länsstyrelsens yttrande från 1978-06-02 framgår det att ”*Bebyggelsen närmast järnvägen torde endast kunna godtas under förutsättning att någon väsentlig utökning av järnvägstrafiken inte sker. Statens järnvägar (Banverket –min anm.) bör höras i ärendet*”.

I den fastställda stadsplanen/detaljplanen (och bilagor till denna) där det förutom att det finns en hänvisning till ovan nämnda yttrande också står att läsa ”*Mellan nyssnämnda bebyggelse och planområdet passerar järnvägen som numera endast utgör industrispår som trafikeras av ett par tågsätt per dygn. Växling sker dessutom i direkt anslutning till stationsområdet. Järnvägen (Banverket - min anm.) har enligt uppgift vid samrådet inga planer på att utöka trafiken.*”

Enligt uppgift ifrån Länsstyrelsen måste ett öppnande av järnvägen prövas enligt Järnväglagen och miljöbalken. Detta innebär att riskavståndet (vid urspårning) är minst 40 meter till bostäder.

Resultatet av detta blir att ett flertal bostäder (25 – 30 st) och en del verksamhetslokaler måste tvångsinlösas. Ett antal förskolor måste flyttas. Skolundervisning kan förmodligen inte ske i alla nuvarande lokaler.

Grundförutsättningen för att kunna bebygga tomterna som ligger på ett avstånd av ca:5m från rälsen var alltså att **ingen utökning av järnvägstrafiken från den nivå som gällde 1978 fick ske**. Den reguljära tågtrafiken lades ned 1975 och den enda trafik som återstod var som framgår av Stadsplanen/detaljplanen två tåg per dygn på ”industrispåret” med en begränsad hastighet av 30 km/tim.

Inga av dessa tåg gick längre än till industri området öster om väg 108. Rälsen bortom detta läge är uppbruten sedan ca: 20 år. **1993 upphörde också godstrafiken på ”industrispåret” och har till dags datum ännu inte återupptagits på nämnda sträcka (förbi kyrkbyn).**

Dessutom innebär planerna på utökad järnvägstrafik ett löftesbrott eftersom tomterna längs järnvägen såldes av kommunen med löftet att detta spår aldrig mer skulle öppnas för järnvägstrafik. (Vittnen finns tillgängliga)

Utdrag ur PBL

5 kap 9 §, SFS 1989:1049

.....Planhandlingen skall utformas så att det tydligt framgår hur planen reglerar miljön.

Vid laga kraft prövningen av detaljplanen förutsattes att järnvägstrafiken skulle upphöra och därför kunde man acceptera att bostäderna byggdes nära det befintliga spåret som skulle upphöra att användas för järnvägstrafik.

Vi hävdar därför att ÖP 2002 strider mot annan lag. Nämligen plan och bygglagen Kap 5 § 9 m.fl. §§ eftersom ÖP-2002 inte är förenlig med intentionerna i detaljplanen för Brågarps Kyrkby.

ÖP 2002 strider mot områdesbestämmelserna för Djurslöv, Särslöv.

Av samrådsredogörelsen avseende "Områdesbestämmelser 1995-10-02" meddelar SJ att dom inte har något att erinra mot områdesbestämmelserna.

Utdrag ur:

Områdesbestämmelser Djurslöv, Särslöv 1995-11-29

Generellt strandskydd 2x100m.gäller enl. NVL §§ 15 och 16 för området kring Sege å.

Nya verksamheter kan endast tillåtas om det inte har negativ inverkan på miljön.

Åtgärder får inte vidtagas som kan verka störande för de boende eller vara till men för pågående markanvändning.

Grönstrukturerna inom bestämmelseområdet är av särskilt kulturhistoriskt och miljömässigt värde och får ej förvanskas.

Elektrifiering av järnvägen samt trafik hela dygnet är därför oförenligt med områdesbestämmelserna.

Vi hävdar därför att Öp 2002 strider mot Plan och bygglagen (PBL) kap 5 § 16.



Kommunstyrelsen
Staffanstorps kommun
245 80 STAFFANSTORP

Yttrande avseende utställd översiktsplan (ÖP-2002)

1 ÖVERSIKTSPLANENS HUVUDDRAG (SID 5)

Horisontåret bör vara år 2020 eller 2030. 10 år är ett allt för **kort** tidsperspektiv när det gäller översiktlig planering. Inte minst med tanke på den långa handläggningstid avseende detaljplaner som numera råder i kommunen (4 – 10 år).

5.1 STAFFANSTORPS TÄRTORT (SID 28)

Översiktsplanen utgår från ett bibehållande av befintlig järnvägssträckning vilket också framgår Banverkets stråkstudie (BRST-PM 2002-05-13) och den avsiktsförklaring som kommunfullmäktige (2002-06-17) ställt sig bakom. Detta framgår även av broschyren "Simrishamnsbanan på rull genom Skåne" (produktion 2002-08 Simrishamnsbanan.com) som finns att få på kommunkontoret.

"Trafikförutsättningarna och miljökonsekvenserna av trafiken behöver dock ytterligare studeras" (= citat sid 28. KOMMUNIKATIONSFRÅGOR)

Detta påstående äger sin riktighet. **Men konsekvenserna borde utredas innan kommunen m.fl. bestämmer sig för att använda nuvarande spårområde.**

Det kan knappast vara ekonomiskt försvarbart att lösa in ett stort antal fastigheter och omvandla dessa från bostadsändamål till annat ändamål. Fastigheterna ligger endast 4 – 10 meter från spårområdet. Länsstyrelsen förordar ett 40 meter bebyggelsefritt område kring järnvägen (bostäder). Dessutom kommer samhället att delas eftersom det krävs ett mycket högt och dominant bullerskydd utmed i princip hela järnvägens sträckning.

Det gamla stationsläget föreslås att bibehållas. Skånetåg som har långt framskridna planer på att växla ihop tåg på (rangering av gods på järnväg) Staffanstorps nys bangård, eftersom det är mycket trångt i Malmö. Vi vill dock uppmärksamma kommunen på att rekommenderat

skyddsområde mellan en rangerbangård och bostäder är 500 meter. **Vad får detta för konsekvenser i Staffanstorps tätort?** Att kombinera gods- och persontrafik på spåret är att betrakta som en tickande bomb.

This file was generated with the demo version of the PDF Converter

Figur 5.1 Områden i Staffanstorp som berörs av särskilda programfrågor.

Så vitt vi kan bedöma måste alla dessa områden föregås av en **normal** prövning (program, samråd, utställning) innan de kan tas i anspråk för föreslaget ändamål.

Område 14 ”På sikt planeras utbyggnad av bostadsutbyggnad söder om väg 11” Detta synes vara helt omöjligt med tanke på det **stora antal hästar** som finns inom området.

Område 14 kan med fördel utvidgas mot väster och benämnas utredningsområde.

Figur 5.2 Områden i Hjärup som berörs av särskilda programfrågor.

Område 5 som är strategiskt intressant genom dess närhet till stationsläget i Hjärup med god koppling till spårbunden kollektivtrafik bör utnyttjas för bostadsändamål (gångavstånd till pågatågsstation). Enligt tidigare beslut i kommunfullmäktige där kommunen ställt sig bakom intentionerna MaTs (miljöanpassat transportsystem) det vill säga att i första hand bygga nya bostäder i närheten av befintlig järnvägsstation i Hjärup. (Se FÖP-94). **Lev upp till detta löfte.** Här krävs en mer långsiktig planering. **Tänk längre än 10 år.** Detta är en översiktsplan. En flyttning av Gamla Lundavägen och Lommavägen är synnerligen viktig och därvid måste ett tillräckligt skyddsavstånd till bostäder hållas.

5.3 BYARNA (sid 35)

Kyrkheddinge: Området norr om Gamla Dalbyvägen bör kunna utnyttjas för mindre gårdar med hästhållning eller liknande. Hållplatsen för pågatåg (eller andra liknade tåg) är synnerligen osäker. Om det skulle bli aktuellt med en hållplats krävs det en större utbyggnad med bostäder och verksamheter. Enligt vår mening bör återhållsamhet iakttas med utbyggnad av bostäder i Kyrkheddinge, med tanke på bullret från flygtrafiken norrut från till Sturup (många klagomål från Dalbyborna, som har ungefär lika stor olägenhet av flygbullret. Piloterna följer inte rekommenderad sträckning.

Kyrkheddinge: -områdets avgränsning bör ses över avseende skyddsavstånd till djurhållning.

Nordanå: Hållplatsen för pågatåg är synnerligen osäker. Om det skulle bli aktuellt med en hållplats krävs det en större utbyggnad med bostäder och verksamheter.

5.4 LANDSBYGDEN

Vi kräver en **levande landsbygd**. Föreslagna restriktioner är alltför kategoriska. Gällande områdesbestämmelser (OB) är nu inaktuella och behöver ses över och ändras till detaljplaner.

KARTA 4 (sid 39)

Kommunikationer - anger att det skall finnas ett ”reservat för spårutbyggnad, persontrafik, tåg alternativt snabbspårväg”.

Hur kommer kommunen att kunna förhindra att befintlig järnväg och att reservatet för persontrafik inte kommer att utnyttjas för trafik med spårbundet farligt gods?

Innan kommunen bestämmer sig för välja befintligt spårområde bör en kompletterande MKB upprättas där såväl det södra alternativet som ett alternativ norr om samhället beskrivs.

Alternativ norr kan med fördel följa kraftledningen norr om Nordanå fram till fram till Tirup för att därefter få en gen sträckning till Lund (viktigt med snabba transporter). Norra alternativet kan även kopplas till Linnero – Dalby och/eller till Kyrkheddinge – Dalby.

Det är viktigt att transporter med farligt gods flyttas från de tätbebyggda områdena.

(Säkerhetsaspekt i första hand men även med avseende på buller).

Intresseområdet för vindkraftsutbyggnaden vid Trolleberg kan utgå. En vindkraftsetablering här innebär alltför stora restriktioner för utbyggnaden av Hjärup. Landskapsbilden är viktigare.

Vindkraftverk med en sammanlagd effekt av mer än 125 kW men högst 1 MW räknas som **miljöfarlig verksamhet** som skall prövas som skall tillståndsprövas och anmälas enligt 9 kap.6 § MB (prövningsnivå C). Kostnad för prövning och tillsyn utgår enligt särskild taxa. Vindkraftverk placerade intill större allmänna vägar bör ha en skyddszon motsvarande verkets navhöjd plus tre gånger rotordiametern.

7 PLANER OCH BESTÄMMELSER (sid 40)

De 50 områdesbestämmelser som antagits av kommunen är ett mycket värdefullt material men detta planeringsinstrument har spelat ut sin roll och bör ersättas med nya detaljplaner.

8.1 Planerad bostadsutbyggnad (sid 48)

Tabell 8.2 redovisar planerad bostadsutbyggnad 2001-2004. En förutsättning för att redovisade lägenheter skall kunna tas i bruk före 2004 är att det finns antagna detaljplaner för alla dessa områden. Så är inte fallet och med tanke på den handläggningstid som råder i kommunen för upprätta detaljplaner (4 – 10 år) synes siffran 392 lägenheter vara för hög även om den är önskvärd.

Tabell 8.3 redovisar planerad bostadsutbyggnad 2005 – 2011. Tabellen borde redovisa utbyggnaden 2005 – 2020. Innan utbyggnaden av områdena 11 och 12 påbörjas bör man avvakta huruvida det blir spårbinden trafik på Staffanstorpsbanan eller ej. Det är förmodligen förenat med mycket stora kostnader att förverkliga öppnandet av Staffanstorpsbanan i dess nuvarande läge.

Möjligen tekniskt möjligt men inte ekonomiskt försvarbart dessutom är det estetiskt förkastligt.

Tabellen bör kompletteras med ytterligare områden och förutsätta att det byggs ca 200 lägenheter per år fram till år 2020 det vill säga ytterligare ca 2000 lägenheter. Utbyggnadsåret behöver inte preciseras men utgångspunkten bör vara att områden med gångavstånd till spårbinden kollektivtrafik prioriteras.

Översiktsplanen **borde innehålla/redovisa en utförlig säkerhets- och riskanalys.**

Resultatet av en sådan analys kan påverka utformningen av utbyggnadsområdena.

8.2 VERKSAMHETSOMRÅDEN Karta 8 (sid 51)

Hjärups industriområde: För den händelse att del av området utnyttjas för exempelvis bostäder i framtiden bör det redovisas ny mark för verksamheter av icke störande slag.

Brågarps industriområde, södra delen: Nuvarande detaljplan medger att det byggs stora lagerlokaler och liknande som kan generera tung lastbilstrafik. Detta är inte bra varför detaljplanen bör ses över och för varje kvarter bör detaljplanen föreskriva ett skyddsavstånd till närmaste bostäder. En detaljplan skall ange de gränsvärden som kan godtas enligt 2 kap. § 3 och § 4 samt 3 kap. § 2

Järnvägsgatans industriområde bör på längre sikt omvandlas för bostäder.

En helt **ny kartbilaga som utvisar skyddsavstånd** kring bl.a. gårdar med djurhållning liksom vilka skyddsavstånd som i dag rekommenderas kring de befintliga verksamheterna i tätorterna och byarna. (Exempelvis svinhållningen i Esarp). Ett sådant dokument är ovärderligt för bl.a. miljö- och samhällsbyggnadsnämnden vid prövning av bygglov m.m.

Karta 9 VÅRD, SKOLA, BARNOMSORG (sid 55)

Hur påverkar en utbyggnad av Staffanstorpsbanan verksamheten på:

- Önsvala Förskola: Närheten till spårområdet innebär förmodligen att verksamheten får flyttas till annan lokal. Var skall den i så fall finnas?
- Hagalids skola: Stora bullerproblem. Går det att bedriva undervisning i de lokaler som ligger närmast spårområdet
- S:t Staffansgården, Axet, Kyrkans Förskola: Närheten till spårområdet innebär förmodligen att verksamheten får flyttas till annan lokal. Var skall den i så fall finnas?
- Vuxenskolan, Kyrkvägen: Stora bullerproblem. Går det att bedriva undervisning i de lokaler som ligger närmast spårområdet
- Brågarps kyrka: Går det hålla begravningsakter m.m? Stora bullerproblem. Klarar kyrkan eventuella vibrationer?

Karta 12 VÄGNÄT (sid 65)

Korsningen väg 108 och Gullåkravägen – Maskinvägen redovisas som ”Planerad trafikplats”. Kommunfullmäktige har beslutat korsning skall utformas planskild. Texten bör ändras till Planerad planskild korsning

”Diskuterad vägtunnel” redovisas där järnvägen korsar väg 108. Då det är synnerligen tveksamt om det möjligt att trafikera nuvarande spårområde **bör kommunen meddela vägverket och banverket att utformningen av väg 108 i detta avsnitt bör avvakta en utredning som visar om det är ekonomiskt försvarbart och tekniskt möjligt att bibehålla järnvägstrafik på nuvarande spårområde.**

Karta 13 JÄRNVÄGSNÄT (sid 69)

Det är synnerligen viktigt att de tio kommunerna i Sydvästra Skåne **vidhåller kravet på att ett yttre godsspår snarast byggs.** Gör en säkerhets- och risk analys snarast och redovisa denna för berörda invånare och beslutsfattare. Riskanalysen bör **redovisa konsekvenserna av en olycka med farligt gods i centrala Hjärup.**

Kartan bör kompletteras med ett reservat för spårutbyggnad **norr om Staffanstorps tätort.** Innan kommunen bestämmer sig för vilket alternativ som skall förordas krävs en noggrann MKB med riskanalys. Alla tre alternativen bör analyseras såväl tekniskt som ekonomiskt. I det norra alternativet förutsätts att Gullåkra mosse och Vesums mosse sparas.

Karta 14 KOLLEKTIVTRAFIK (sid 71)

De fem redovisade ”Diskuterade stationslägen” synes vara överdrivna. Vem vill åka kollektivt (snabbt) om det innebär att tåget skall stanna fem gånger i Staffanstorps kommun?

Staffanstorpspartiet rekommenderar tät busstrafik med täta hållplatsavstånd.

Trådbussar kan vara något att pröva. Det är billigare än att bygga spårväg men dyrare än vanliga bussar. Dock slipper man avgaser och buller och trådbussar kan transportera fler passagerare per timme.

8.15 MILJÖ OCH RISKFAKTORER (sid 105) se även sidan 116

Kapitlet bör kompletteras med en kommunal riskanalys/säkerhetsanalys. Här redovisas sannolikheten för en olycka och vad det kan bli för konsekvenser. (Ni har väl inte glömt vad som hände i Landskrona och Kävlinge m.fl.)

Banverkets bullerutredning i Hjärup bör kompletteras med buller från **tät godstrafik nattetid**. 55dB (A) på natten är värre än 55dB (A) på dagtid.

Karta 24 MILJÖ OCH RISKFAKTORER (sid 107)

Kartan bör kompletteras med de riktvärden för skyddsavstånd som rekommenderas i ”**Bättre plats för arbete**”

9 KONSEKVENSBESKRIVNING (sid 120)

Utdrag ur lagtext enligt PBL:

”4 kap 1 § i ÖP skall redovisas de allmänna intressen enl. 2 kap och de miljö- och riskfaktorer som bör beaktas ...

4 kap § 1 § 2. Kommunens syn på hur den byggda miljön skall utvecklas och bevaras.

4 kap § 1 § 3. Hur kommunen avser att tillgodose de redovisade riksintressena och iaktta gällande miljö kvalitetsnormer.

Översiktsplanens konsekvenser skall kunna utläsas utan svårighet.”

Citat sidan 120 ”*Kommunen kan själv bestämma konsekvensanalysens omfattning och inriktning*”.

Konsekvensbeskrivningen är enligt vår mening otillräcklig och bör ersättas av en **fullständig KONSEKVENSANALYS** som analyserar varje objekt och beskriver dess för och nackdelar inte minst ekonomiska och estetiska aspekter. Det räcker inte med att i första hand identifiera strategiska vägval avseende de övergripande strukturfrågorna. **Man kan knappast påstå att det går att utläsa konsekvenserna utan svårighet.** Konsekvenserna finns överhuvudtaget inte redovisade. (T.ex. för Staffanstorpsbanan). Kraven har skärpts sedan tidigare genom att redovisning av konsekvenserna skall finnas med redan vid samrådsskedet.

Konsekvenserna skall också finnas med vid utställningen.

Med den dåliga planberedskap som nu råder i kommunen är det tveksamt om det går att uppfylla utbyggnaden av bostäder i takt med regionen.

En utbyggnad av Staffanstorpsbanan förutsätter att **antalet busslinjer kommer att bli lika med noll**. En satsning på en utbyggd kollektivtrafik med bussar (gärna eldrivna) torde kunna ge samma möjlighet att söka arbete inom en större region. Avsevärt billigare och mer estetiskt tilltalande än befärdade stora bullerskydd (järnvägens barriäreffekt) genom hela samhället.

En relevant analys av en utbyggnad av ett yttre godsspår saknas. Det kan vara viktigare att värna om människors hälsa före en påverkan av landskapet. Vad blir konsekvenserna av en olycka med farligt gods mitt i centrala Hjärup? Det är säkert Hjärups byalag intresserade av att få ta del av.

Den aviserade fördjupade översiktsplanen för Hjärup borde ingå i nu utställd ÖP eftersom den radikalt kan påverka utformningen av de nya områdena i Hjärup. (Trafikmatning – allmän- och kommersiell service m.m.)

ÖVRIGT

Under utställningstiden skall planförslaget åtföljas av (4 kap 8 § 3., PBL) gällande översiktsplan. Så vitt vi kunnat bedöma fanns den inte som bilaga till ÖP 2002.

Vi måste även ifrågasätta om ÖP-2002 har handlagts på ett korrekt sätt. Kommunfullmäktige har beslutat att utställningstiden skall vara från den 1 juli till den 30 september. Enligt kungörelsen var

utställningstiden från den 8 juli till den 30 september. Detta strider mot kommunfullmäktiges beslut.

Förändringar har skett i PBL, sedan 1990.

Dels har kravet på medborgarinflytande ökat.

Dels har kravet på tydlighet skärpts.

Dels bör ÖP föregås av ett program där kommunens ambitioner med ÖP redovisas och diskuteras på bred front.

- Något program som diskuterats på bred front har inte förgått ÖP-2002.
- Något ökat medborgarinflytande har skett. Några informationsmöten har inte förekommit vare sig vid samrådet eller under utställningstiden. Detta trots att ett flertal kommuninvånare begärt få träffa kommunens företrädare.
- Viktig information sopas under mattan och berörda invånare vägras det medborgarinflytande som de enligt lag har rätt till.
- Det sätt på vilket samråd och utställning har bedrivits bör prövas och kommer förmodligen att prövas vid ett eventuellt överklagande efter det att kommunfullmäktige antagit ÖP-2002.
- Kommunen kan knappast mena allvar med Staffanstorpsbanan eftersom MOS medgav att det nerbrunna huset i Kyrkbyn fick återuppbyggas på samma plats – det vill säga några meter från spåret. Är det meningen att Banverket skall lösa in detta hus om några år?
- Om konsekvenserna redovisas tidigt är det lättare för berörda myndigheter, kommuninvånare m.fl. att förstå innebörden av förslaget.
- Om Staffanstorpsbanan öppnas för spårbunden trafik går det inte att förhindra att banan trafikeras av spårbunden transport av farligt gods. Det går inte heller att förhindra att planerna på att använda stationsområdet i Staffanstorp för rangering av gods (rangerbangård vilken kräver ett skyddsavstånd på 500 meter till bostäder).

Utgångspunkter som bör gälla för detaljplaner kring järnvägen.

1. Grundläggande förutsättning är att det kring järnvägen skall finnas en restriktionszon med 40 meters bredd inom vilken olika åtgärder skall vidtas med hänsyn till de störningar som järnvägstrafiken orsakar. Vidare finns en inre restriktionszon med en bredd på 20 meter inom vilken konkreta åtgärder skall vidtas när järnvägen byggs. (Staffanstorpsbanan räknas som ny järnväg).
2. Inom 20 meter (beroende på Järnvägsbankens höjdläge) från spårmitt skall bostäder och kundintensiva verksamheter inte finnas när ny eller ombyggnad av spåren är klar
3. Befintliga uthus, lagerlokaler etc. inom samma zon kan accepteras under en övergångsperiod.
4. På sikt skall 20-meterszonen utbildas till en planterad – i verkligheten synbar – och obebyggd skyddszon vilket i detaljplan innebär planterad prickmark inom byggnadskvarter eller – hellre – planteringszon inom järnvägsområde eller på

allmän platsmark. Planbestämmelserna skall således syfta till att befintliga byggnader försvinner på sikt.

5. Befintliga bostäder och verksamheter mellan 20 och 40 meter kan tillåtas allt eftersom omständigheterna i det enskilda fallet.
6. Befintliga ej utnyttjade byggrätter inom 40 meter släcks ut

Staffanstorp den 30 september, 2002

Leif Widmark

Ralph Friberg

Bertil Franzén

This file was generated with the demo version of the PDF Converter