

Upprättad 2006-05-16  
Reviderad 2006-12-06  
Reviderad 2007-03-19

## ANTAGANDEHANDLING

**Förslag till detaljplan för Sandbäck 4:10, Omma 2:22 m.fl. fastigheter (Sjöbo väst), Sjöbo kommun, Skåne län**

### PLANBESKRIVNING

#### HANDLINGAR

Planhandlingarna består av plankarta med bestämmelser, illustrationsplan, planbeskrivning, genomförandebeskrivning, fastighetsförteckning, planprogram, PM angående vissa aspekter rörande hälsa och säkerhet, flora och fauna, va-utredning och geoteknisk undersökning.

#### PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet är att åstadkomma ett utbyggnadsområde med större småhustomter i västra delen av Sjöbo tätort och med bensinstationer, motell, handel, verksamheter samt skola och förskola i östra delen av planområdet.

#### PLANDATA

##### Lägesbestämning

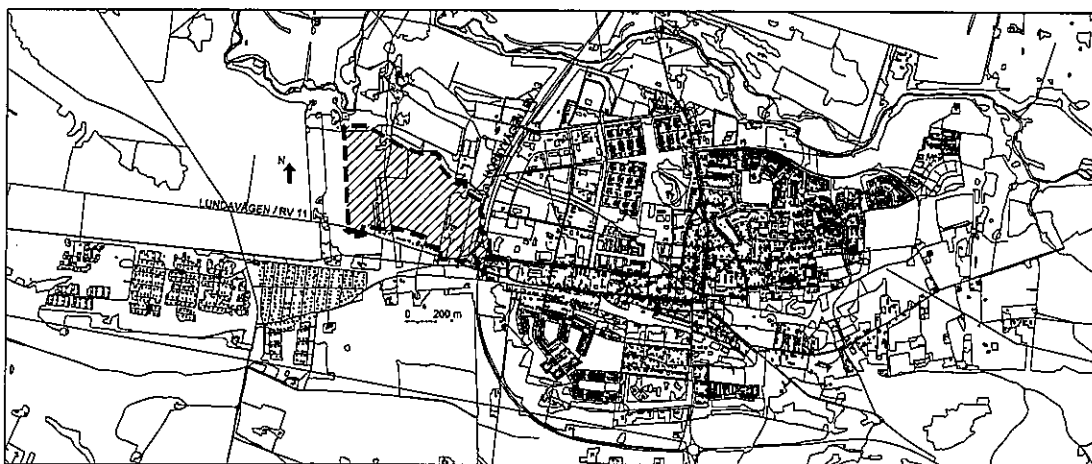
Området ligger öster Omma 1:7 och 1:20 och i stort öster om golfbanan, söder om Björkaån/Åsumsåns dalgång, väster om Hörbyvägen, rv 13 och norr om Lundavägen, rv 11.

##### Areal

Planområdets totala areal är ca 59,3 ha.

##### Markägoförhållanden

Marken är i kommunal ägo med undantag av två enskilda villatomter.



Oversiktskarta, skraffering markerar planområdet

## BEHOVSBEDÖMNING ENLIGT MILJÖBALKEN

Vid upprättande av en detaljplan ska kommunen enligt 6 kap. 11 § Miljöbalken bedöma om planens genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas. Då detaljplanen får tas i anspråk för verksamhet enligt 5 kap 18 § tredje stycket PBL ska bedömningen göras med stöd av bilaga 2 och 4 i förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar.

### *Planens karaktäristiska egenskaper.*

A1. Projektet omfattar drygt 50 ha mark och motsvarar ca 9 % av Sjöbo tätort. Området är väl avgränsat med rv 11 och befintlig bebyggelse i söder, rv 13 i öster, Björkaåns dalgång i norr och delvis i nordost samt av markväg i väster. Mark avsätts främst för friliggande småhus men även viss lager-, handels-, bensinförsäljning, motell mm.

A2. Planen, som följer översiktsplanen, ansluter på ett lämpigt sätt till orten och kan ses som en naturlig utbyggnad västerut av Sjöbo.

A3. Marken utgörs i stort av skogsmark. Medelboniteten i Skåne ligger omkring 6,8 m<sup>3</sup>/ha och på den magra sandjorden inom planområdet är den ca 5,5 m<sup>3</sup>/ha. Vatten och andra resurser påverkas marginellt och är inte platsberoende.

A4. Avfall, föroreningar och störningar orsakade av projektet är inte betydande.

A5. Risken för olyckor bedöms som ringa, särskilt när det gäller de ämnen och den teknik som ha använts. Bensinstationerna i sydost ligger på erforderligt avstånd från bostadsbebyggelsen, vilket framgår av denna beskrivning och övriga planhandlingar.

B: Planen kan ses som en självständig del dock med viss betydelse för framtida planer för fortsatt utbyggnad fram till golfbanan. Betydelsen för deras miljöpåverkan bedöms som ringa.

C: Miljön inom området bedöms ha en mindre känslighet och utgör inte, ett större opåverkat område, våtmark, bergs- och skogsområde, nationalpark, naturreservat, kulturresevat och andra områden som är skyddade enligt 7 kap miljöbalken, område där kvalitetsnormer har överträtts eller riskerar att överträdas samt historiskt, kulturellt eller arkeologiskt betydelsefullt markområde.

Området ligger i stort mellan två tätbefolkade områden Sjöbo tätort och Sjöbo Sommarby. Planområdet kommer att utgöra en integrerad del i helheten. Föreslagna verksamheter är inte störande och ligger som en buffert mot rv 13 och befintliga verksamheter öster om riksväg 13.

D: Planen innebär inte miljöproblem som är relevanta.

E: Planen har inte betydelse för genomförandet av gemenskapens miljölagstiftning. Dock omhändertas dagvattnet lokalt.

### *3. De möjliga effekternas karaktäristiska egenskaper*

a) Start av tunga fordon bullrar och kan vara störande på omgivningen. Verksamheterna kommer att avskämmas med en parkzon. Avståndet till befintlig och föreslagna bostadsbebyggelse kommer som närmast att bli ca 70 meter.

b) Effekterna bedöms inte vara av gränsöverskridande karaktär.

c) Verksamheterna bedöms inte ha sådan påverkan eller komplexitet, att särskild hänsyn tas till allmänhetens behov av information, utöver planförfarandet.

d) Buller från fordonstrafik är högst sannolik.

- e) Trafik kommer att förekomma dagligen under arbetstid och tidvis även kvällstid.

#### *Bilaga 4*

##### *Bedömningskriterier*

1. Planens eller programmets karaktäristiska egenskaper

- a) Planen möjliggör för ovanstående verksamheter att ett ca 5 ha stort område etableras mellan rv 13 och parkzonen. Verksamheterna kommer att bedrivas dagligen med trafik till och från området.  
b) Planen bedöms inte ha betydelse för andra planers miljöpåverkan.  
c) Planen har viss betydelse för integreringen av miljöaspekter, särskilt då den främjar ett hållbart omhändertagande av dagvatten.  
d) Planen innebär inte relevanta risker för människors hälsa eller miljön.  
e) Planen har marginell betydelse för genomförandet av gemenskapens miljölagstiftning.

2. Typen av påverkan

- a) Buller kommer att förekomma dagligen inom verksamhetsområdet. Möjligheten att avhjälpa buller bedöms som stort enligt vad som tidigare beskrivits.  
b) Påverkans totaleffekt bedöms som ringa.  
c) Påverkan bedöms inte ha gränsöverskridande art.  
d) Riskerna för människors hälsa eller för miljön bedöms som ringa.  
e) Påverkans storlek och fysiska omfattning, hålls inom ovan nämnda gränser.  
f) Verksamhetens ianspråktagande av mark framgår enligt ovan. Området utgör inte ett område eller natur som har erkänd, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus.

Planområdet utgör en naturlig utbyggnad av Sjöbo västerut längs rv 11. Föreslagen bebyggelse i anspråk tar skogsmark utan utpekade allmänna intressen. Bebyggelsen lokaliseras inom gångavstånd till befintlig service och regionala snabbussar. Bussarna möjliggör ett resande som bidrar till en hållbar utveckling och möjliggör ett reducerat utsläpp av växthusgaser.

Sammanfattningsvis bedöms att ingen betydande miljöpåverkan kan antas uppstå pga. planförslaget, varför en miljöbedömning med särskild MKB ej görs. I beskrivningen görs en sedvanlig beskrivning av miljöhänsyn kompletterad vissa utredningar kring dessa frågor.

#### **FÖRENLIGT MED 3,4 OCH 5 KAP MB**

Planförslaget bedöms förenligt med 3, 4 och 5 kap miljöbalken i enlighet med 5 § förordningen (1998:896) om hushållningen med mark och vattenområden m.m..

















#### **TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN**

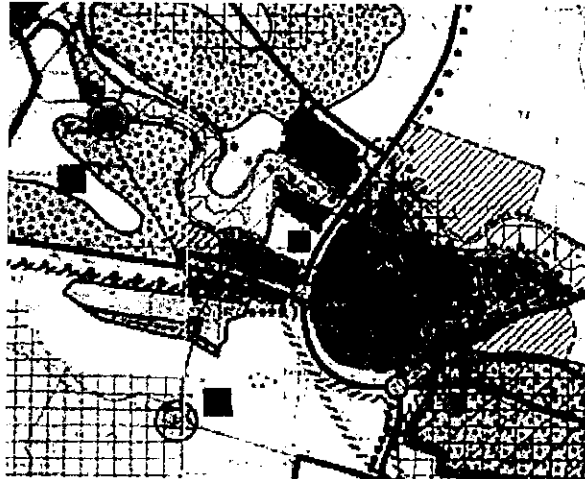
Riksintressen

Lundavägen, rv 11 och Hörbyvägen, rv 13 utgör kommunikationer av riksintresse enligt MB 3 kap 8 §.

Översiktliga planer

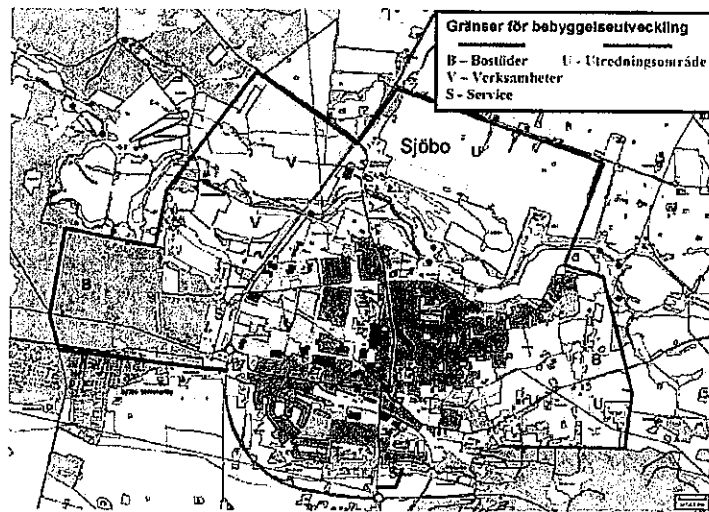
Enligt gällande översiktsplan 1992 är området avsatt som ett framtida utbyggnadsområde för Sjöbo tätort.

-  BESTÄMDE  
PLANERAD
-  HJÄRNSTADEN
-  INTERESSOSTADEN
-  VERKSAMHETER
-  SERVICE
-  FRITIDSANLÄGGNING
-  MINDRE SAMHÄLLE
-  REKREATIVT OMRÅDE
-  INTERESSEZON FÖR FRITIDSUTBYGGNAD
-  INTERESSEZON FÖR TÄRTOUTBYGGNAD
-  MAJORSTUFÖRBEHÅLL
-  STÖRRE VÄG/PLATSVIDIGHET
-  INTERESSEZON FÖR VÄGUTBYGGNAD
-  GÅNG- OCH CYKELVÄG UTANFÖR TÄRTORT
-  GÅNGTUNNEL (BEFRÄMMANDE)
-  RESERVAT FÖR SPÅRBINDEN TRAFIK



Utdrag ur översiktsplan för Sjöbo kommun 1992

Enligt samrådsförslag till översiktsplan för Sjöbo kommun 2003 framgår följande: I översiktsplanen hålls tre utbygg-



Utdrag ur samrådsförslag till översiktsplan för Sjöbo kommun

nadsriktningar tills vidare öppna; mot väster utmed rv 11; mot norr över Åsumsgården — Lillås; mot sydost som fortsättning på Grimstoftas utbyggnad. I första hand avses en utbyggnad mot väster studeras vidare i en fördjupad översiktlig planering. Detta motiveras bl.a. av de goda

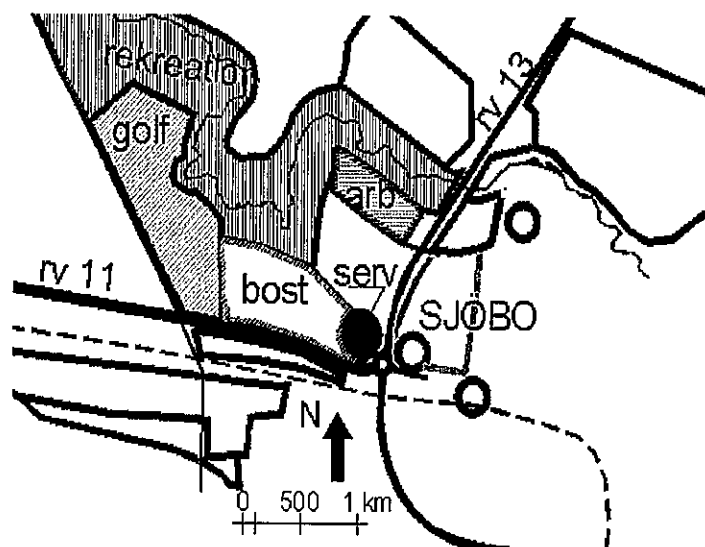
möjligheterna att försörja området med såväl biltrafik som kollektivtrafik. Här måste dock ev. kvarvarande försvarsintressen studeras och avvägas mot samhällets utbyggnad mot väster. För att rv 11 och 13 skall få godtagbar standard måste efter hand investeringar ske i bl.a. utbyggnad av anslutningspunkter och planskildheter för korsande gång- och cykeltrafik med dessa vägar.

*Enligt samrådsförslag till fördjupad översiktsplan för västra delen av Sjöbo tätort 2004 framgår följande för området:*

*Övergripande mål och visioner*

*Sjöbos tillväxt förväntas bli väster om väg 13. Där ges möjlighet att få ett boende med närhet till goda vägkommunikationer och framtida tågförbindelser. Området ligger nära service, arbetsområden och rekreationsområden.*

Befintliga bensinstationer inne i Sjöbo tätort planeras bli omlokiserade till Sjöbo Väst vid rondellen i korsningen mellan riksväg 11 och 13.



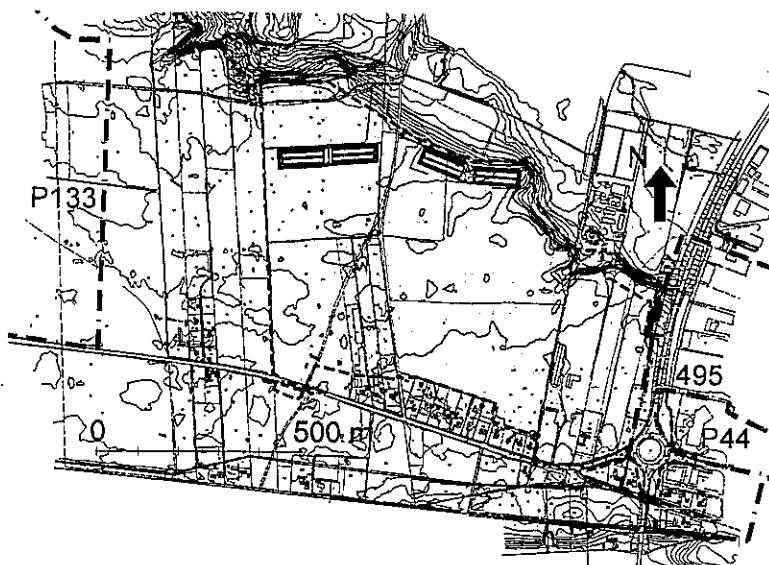
*Utdrag ur samrådsförslag till fördjupad översiktsplan för Sjöbo V*

Bebyggelsen norr om riksväg 11 ges en trädgårdsstadskaraktär med främst småhus. Längs infartsgator utförs bebyggelsen i något sammanhållande tema.

## Detaljplaner

Området är i stort inte tidigare detaljplanelagt. För väg 13 och cirkulationsplatsen gäller en av länsstyrelsen den 30 november 1978 fastställd detaljplan, "Förslag till ändring och

utvidgning av stadsplan för Sandbäck 2:2 m.fl. i Sjöbo kommun (plan nr 495)". Enligt planen är väg 13 och cirkulationsplatsen avsatta som specialområde för trafikändamål. Bostadsfastigheten Sandbäck 3:10 ingår i specialområdet. Planen har ingen genomförandetid.



*Grå toning markerar planområdet. Fet streckad linje och skraffering markerar gällande detaljplaner.*

Utanför planområdet gäller ovannämnda detaljplan delvis öster om rv 13. Närmast rv 13, söder om Planteringsgatan, är marken avsatt för småindustriändamål och norr därom industriändamål. Omedelbart norr om Planteringsgatan gäller en av kommunstyrelsen den 30 mars 1989 antagen "detaljplan för Tryckaren 5 mm, Sjöbo kommun, (plan nr P 44)". Enligt planen är området i kvadranten nordost om rondellen avsatt för bilservice, bilhandel och handel. Genomförandetiden har gått ut. Väster om planområdet, ca 400 meter bort, gäller "Detaljplan för Björka 18:1 m.fl, Sjöbo kommun, (plan P 133). Planen är avsatt för golfändamål. Närmast rv 11 är en skyddszon utlagd mellan vägen och golfbanan. Planen har fortfarande genomförandetid och får inte ändras mot markägarens bestridande.

Kommunala beslut i övrigt Enligt kommunens naturvårdsplan finns inget utpekat naturvårdsobjekt inom planområdet.

Kommunen har beslutat att med detaljplan låta pröva markens lämplighet för bostadsändamål.



Plan och Arkitektur  
i Malmö AB

2006-05-16  
2006-12-06  
2007-03-19

7(21)

Vägverket

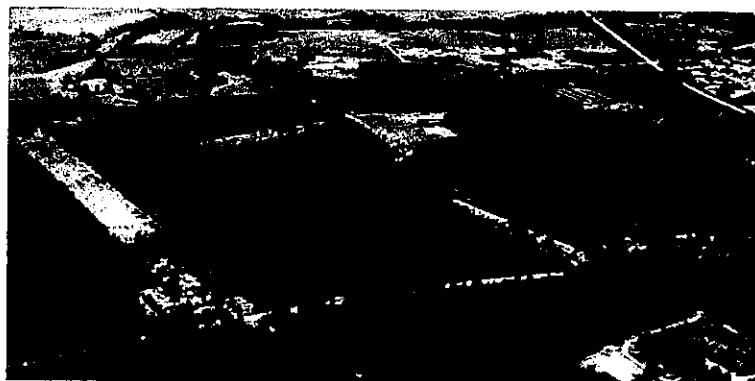
Vägverket planerar en ombyggnad av rv 11, idag en 2-filig väg, till en väg med 2+1 filer och mitträcke. Befintliga utfarter till rv 11 vill vägverket stänga.

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER

### Mark och natur

#### *Skogsbruk*

Marken är i dag planterad med tall troligtvis sen slutet av 1800-talet.



*Flygfoto söderifrån mot rv 11 och norrut*

#### *Vegetation*

Marken består till övervägande del av barrskog främst med tall. Längs markvägar, på tomter och i öppna gläntor finns inslag av gran och lövträd. Öppen mark och gläntor finns i öster längs rv 13 och i norr vid infiltrationsområdena samt söder därom.

#### *Delavrinningsområde.*

Planområdet delas i två delavrinningsområden, vilka båda rinner ut i Björkaån / Åsumsån norr om planområdet.



*Hel linje med pilar markerar gräns mellan avrinningsområden*

Delavrinningsområdena ingår i Kävlingeåns avrinningsområde.

#### *Topografi*

Området är i stort helt flackt och ligger mellan 47-48 meter över havet. I norr avgränsas området av Björkaåns / Åsumsåns dalgång med brant stupande sydsida med över tio meters höjdskillnad.

#### *Geologi*

I en inventering gjord 1995 redovisar länsstyrelsen förekomst av berg och naturgrus i Skåne. Inom kommunen finns omfattande stråk av isälvsavlagringar. Ett område med naturgrus (klass 2) sträcker sig från östra sidan av Vombsjön, den s.k. Vombsänkan, och följer Fyledalen mot sydost.

#### *Radon.*

Enligt Boverkets rekommendationer för klassning av mark ur radonsynpunkt utgör mark, där radonhalten understiger  $10 \text{ kBq/m}^3$ , lågriskmark. Mark med halter mellan  $10$  och  $50 \text{ kBq/m}^3$  är normalriskmark och mark med halter över  $50 \text{ kBq/m}^3$  är högriskmark. Vid bedömning av mätresultat måste hänsyn tas till bl.a. årstid, jordart och grundvattennivå.

**Mätplats:** Sjöbo väster.

**Datum för ankomst och analys av filmer:** 22/2-06 resp. 28/2-06.

**Jordart på mätplats:** Sand.

**Resultat:**

| Detektor nr | Mättid 2006 | Mätdjup på djupet 1m (cm) | Radonhalt ( $\text{kBq/m}^3$ ) | Anm. |
|-------------|-------------|---------------------------|--------------------------------|------|
| LE 2545     | 9/2-20/2    | 70                        | $15,1 \pm 2,5$                 | Bh 1 |
| LE 2549     | "-          | 70                        | $7,3 \pm 1,0$                  | Bh 2 |
| LE 2550     | "-          | 70                        | $12,2 \pm 2,2$                 | Bh 3 |
| LE 2647     | "-          | 70                        | $16,4 \pm 2,6$                 | Bh 4 |

Ovanstående mätvärden visar på radonhalter inom normalriskintervallets nedre del. Halten kan vara högre vid annan årstid vid lägre grundvattennivå eller efter dränering. Det är lämpligt med radonskyddat byggande särskilt med tanke på jordarten.

#### *Geotekniska förhållanden*

Enligt en "Geoteknisk översikt för utbyggnadsområde "Sjöbo



Väst" inom Sandbäck 2:22, m fl, Sjöbo kommun", utförd av Geoexperten RS AB, daterad 2006-03-02, framgår bla följande:

*Byggnadstekniska förutsättningar*

Förekommande sandjord har gynnsamma geotekniska egenskaper för bostadshus med upp till 2 å 3 våningar. Laster av storleksordningen 0,1-0,2 MPa kan påföras ytjorden utan risk för stabilitetsproblem eller sättningar. I vissa fall kan dock packning av ytskiktet med vibrationsvält eller vibratorplatta vara aktuellt att utföra. På 2 å 3 m djup kan ytterligare högre laster påföras.

Ur geoteknisk synpunkt föreligger inga hinder för utförande av källare.

Grundläggning kan utföras på sedvanligt sätt med hel kantförstyvad bottenplatta, långsgående grundsulor eller utbredda grundplattor i naturlig sand eller ny kontrollerad fyllning.

Sanden är relativt genomsläpplig med ett k-värde (hydraulisk konduktivitet) av i storleksordningen  $10^{-5}$  m/sek och därmed gynnsam för infiltration av dagvatten.

Sedvanliga dräneringsåtgärder med dränerande och kapillärbrytande skikt och dräneringsledning ska utföras under fuktkänsliga konstruktioner. Dräneringsledningarna avser att avleda yt- och sjunkvatten vid nederbörd, snösmältning, etc.

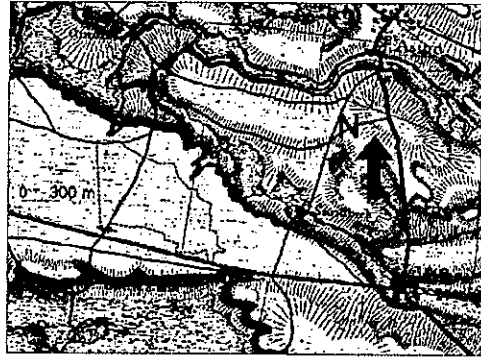
Jorden är lättschaktad med normal maskinutrustning. Sanden är dock relativt rasbenägen varför släntlutningarna kan bli flackare än normalt.

Fornlämningar

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar. Skulle under mark dold fornlämningar påträffas vid markarbeten avbryts arbete till den del fornlämningen berörs och anmälan görs till Länsstyrelsen.

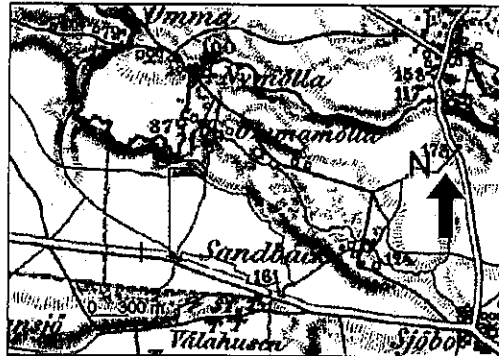
Kulturmiljö

Inom planområdet fanns vid skånska rekognoseringskartans upprättande mellan 1812 och 1820 ingen bebyggelse. Enligt kartan utgjordes området av ängsmark. Området avgränsas



Utdrag ur skånska rekognoseringskartan

i söder av Lundavägen. Inom området finns två vägar, Ommavägen och vägen västerut längs dalgången. Sjöbo, Sandbäck och Omma ligger utanför som oskiftade byar.



Utdrag ur generalstabskartan

Generalstabens karta från ca 1870/80 visar samma grundläggande vägstruktur kompletterat med två vägförbindelser. Den ena från Välahuset söder om planområdet till Sandbäck. Den andra utgår från Omma vägens korsning med Lundavägen i riktning nordväst. Området har ännu inte tagits i anspråk för bebyggelse. På kartan syns inga planteringar inom planområdet



Utdrag ur häradskartan.

Enligt Häradskartan från ca 1920 ligger området inte längre kvar oförändrat. Inom planområdet har en bebyggelsegrupp tillkommit öster om Ommavägen. I stort en tredjedel av planområdet öster om Ommavägen har planterats med tall. Området genomkorsas av ytterligare tre markvägar. Vägarna förbinder i huvudsak norra delen med södra. Vidare har en kraftledning dragits genom den sydöstra hörnan av planområdet. Utanför har Vålahusen 1830, Omma 1833 samt Sandbäck 1859 skiftats och järnvägen brutit förbindelsen mellan byarna.

Ommavägen med koppling till Lundavägen och markvägen längs dalgången utgör gamla vägsträckningar sedan åtminstone slutet av 1700-talet.

Det känns angeläget att i ett kulturhistoriskt perspektiv bibehålla Ommavägens koppling till Lundavägen med medlöpande trafik.

## Bebyggelse

### *Befintlig bebyggelse*

Inom området finns idag inga bostadshus utan endast verksamhetslokaler. Utanför planområdet, längs norra sidan av rv 11, Lundavägen, finns ett flertal bostadshus. Här finns även ett antal verksamhetslokaler, fördelade på ett fåtal fastigheter. Befintliga verksamhetslokaler kommer att successivt rivras och ersättas med bostäder eller nya lokaler.

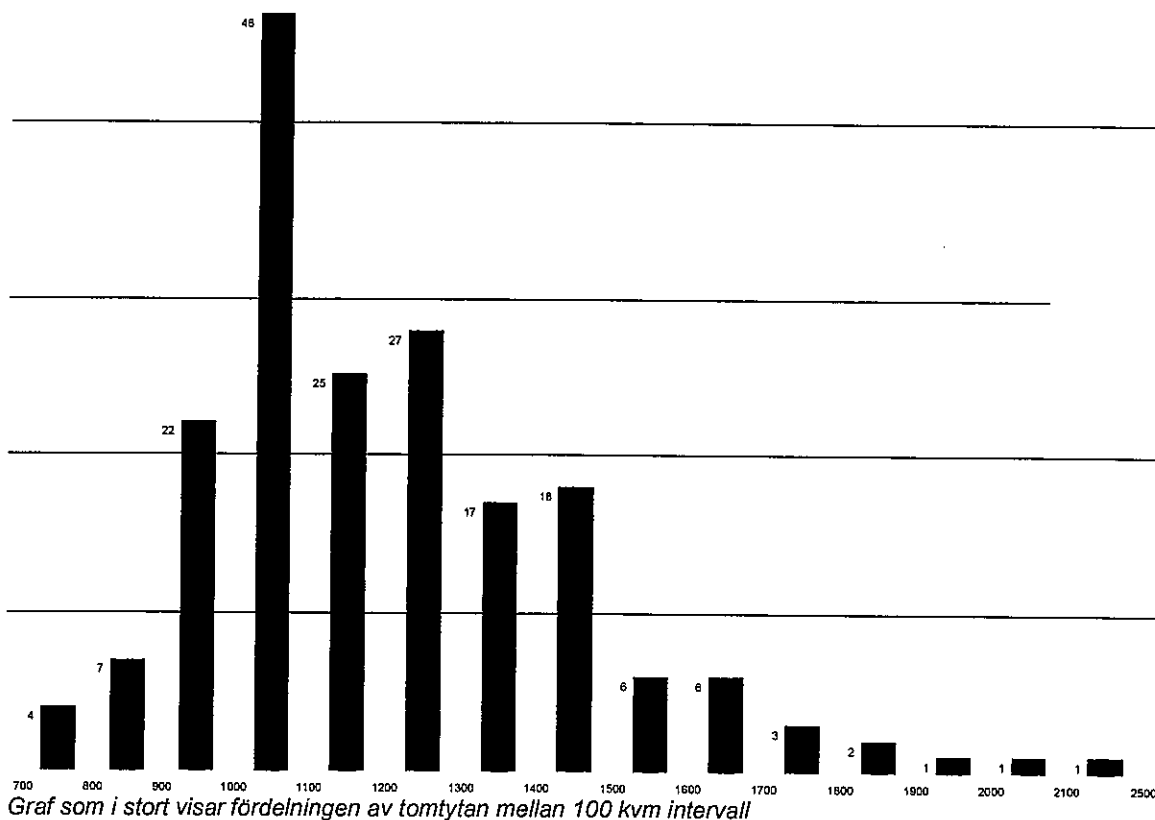


*Bostadshus och verksamhet norr om rv 11*

### *Bostäder*

Huvuddelen av planområdet ca 22 ha avsätts för småhusbebyggelse. Området innehåller 24 kvarter med ca

190 tomter. Tomterna görs relativt stora för att bibehålla



skogskarakteren. Husen får uppföras i två våningar med 4 meters byggnadshöjd. På varje tomt får endast en lägenhet och ett annex om två rum och kokvrå uppföras. Dock får inom kvarteren söder om fastigheten för skola/förskola varje tomt innehålla flera lägenheter. Mindre kupor och frontespiser får härutöver uppföras. En huvudbyggnad och ett uthus får uppföras. Huvudbyggnad skall placeras 4,5 meter från tomtgräns och uthus 1 meter från en gräns. Sammanbyggs huvudbyggnad och garage skall bostadsdelen vara 4,5 meter från tomtgräns. Uthus får placeras längs en tomtgräns vinkelrät mot gata. En tredjedel av tomternas yta får bebyggas. Uterum som inte är större än 24 kvm, där ingen byggnadsdel går över takfoten och placerad 4,5 meter från fastighetsgränsen, får uppföras utan bygglov.

Av 190 tomter ligger ca 150 st mellan 900 m<sup>2</sup> och 1500 m<sup>2</sup>. Medeltomten är ca 1200 m<sup>2</sup>. Tomterna varierar från ytterligheterna ca 700 m<sup>2</sup> till 2500 m<sup>2</sup>.

Tomtutfarter över parkmark skall utföras med gräsarmering.

Två kvarter i nordväst får med hänsyn till va-utbyggnaden tas i anspråk för bebyggelse först efter år 2011.

#### *Verksamheter*

I områdets östra del längs riksväg 13 föreslås, ett ca 5 ha stort område för olika verksamheter. Verksamheterna är inte arbetsintensiva och skall inte vara störande för närboende. Verksamheterna är till övervägande delen av karaktären upplag, lager men även försäljning av skrymmande varor kan förekomma.

I sydost nära anslutningen till rondellen föreslås ett mindre handelsområde ca 1,3 ha. Handelsytan begränsas till max 2900 kvm, vilket regleras i planbestämmelserna.

För utlokalisering av befintliga bensinstationer föreslås två områden för bilservice, bensinförsäljning, motell m.m. tillsammans 1,5 ha. Anläggningarna lokaliseras på behörigt avstånd, 100 m, från närboende och ca 60 meter till närmsta byggnad inom verksamhetsområdet.

Bebyggelsen inom den del av verksamhetsområdet, resp bensin- och handelsfastigheterna, som ligger 60 m från rv 11 och 13, vilka utgör led för transport med farligt gods, skall uppföras med fasader och tak i icke brännbart material samt med avstängningsbar ventilation. Marken inom ovannämnda områden skall till minst 15 % av fastighetsarean hållas planterad och möjliggöra fördröjning av dagvatten.



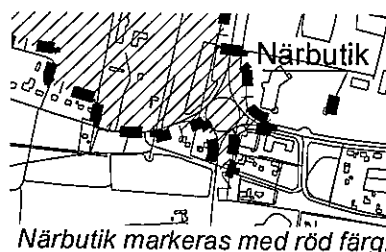
*Flygfoto över planområdet från öster*

Verksamhetsområdet avgränsas med en ca 70 meter bred skyddszon gentemot bostadsbebyggelsen i väster.

### Service

I nordöstra delen, väster om verksamhetsområdet, möjliggörs ett ca 1,6 ha stort område för skola och förskola. Intill området föreslås ett större skogsområde avsatt som natur, vilket också kan ha ett stort pedagogiskt värde.

Ortens kommersiella service finns att få dels i närheten i



västra Sjöbo dels i centrum. I västra Sjöbo, öster om riksväg 13 ligger bla närmsta livsmedelsaffär mm.

I centrum, ca 1500 till 2500 meter från planområdet, finns fullödig service med, handel, skola, daghem, bibliotek mm.

### Tillgänglighet

Området och bebyggelsen kommer att göras tillgänglig.

### Park / Grönområden

Inom planområdet föreslås ett nord-sydligt och ett öst-västligt parkstråk. Stråken sammanknyter området och underlättar orienteringen. Mindre parker har placerats i området avgränsade av gatumark för att öppna upp i skogs-karaktären och skapa gläntor. Parkerna är som några enstaka noder i gatustrukturen.

### Lek

Villatomterna är så stora att närlek ryms på den egna fastigheten. Härutöver föreslås en lekplats inom det nordsydliga parkstråket för småbarnslek.

### Rekreation och friluftsliv

En mindre idrottsplats 60 x 100 m anläggs på en öppen ängsmark i planområdets norra del öster om Ommavägen.

Planområdet ligger omedelbart söder om Björkaån / Åsumsåns dalgång som utgör ett vackert landskapselement med stora rekreativa värden. Längs ån råder strandskydd. Området är lättillgängligt för bl.a. boende i planområdet.

I väster drygt fyra hundra meter från plangränsen ligger Sjöbo golfbana med dess rekreativvärden.



Sammantaget finns stora fina möjligheter till friluftsliv med promenader i ådalgången och spel på intilliggande golfbana.

#### Gator och trafik mm

##### *Biltrafik*

Gatustrukturen inom området är medvetet oregelbunden för att hålla nere bilhastigheten. Inga återvändsgator finns utan rutnätsprincipen ligger i grunden i kombination med en sk. "Citteplan".

Planområdet, som ligger norr om riksväg 11, angörs från ett nytt sk. femte ben i befintlig rondell i korsningen mellan rv 11 och 13.

Övriga anslutningsvägar norr om riksväg 11 och tomtutfarter utanför planområdet avser vägverket stänga när riksväg 11 byggs om. Dock föreslås Ommavägens koppling till Lundavägen bibehållas. I arbetsplanen för väg 11 föreslås en ny anslutningsväg parallellt med rv 11, som skall ansluta till Björkavägen. Föreslaget strider mot gällande detaljplan för golfbanan och får under genomförandetiden mot berörda fastighetsägares bestridande ändras endast om det är nödvändigt på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt, vilka inte kunnat förutses vid planläggningen.

Befintlig bebyggelse utanför planområdet, norr om rv 11 i öster, föreslås i arbetsplanen för väg 11 få en ca 5 meters bred angoringsgata, söder om fastigheterna, kopplad som ett U till planområdets gatunät. Föreslagen u-gata ges anslutningsmöjlighet till planområdet.

Trafiken till norra delen av verksamhetsområdet avslutas med en vändplats för större fordon.

En överslagsmässig beräkning av trafik till verksamhetsområdet med handel, bensinförsäljning mm ger följande besök per maxdygn:

Bensinförsäljning ca 660 besök/dag/anläggning,  
Totalt med två bensinstationer och motell erhålls ca 1300 besök/dag

Handel (fredag) ca 475 besök/dag

Övriga verksamheter ca 60 anställda och 80 besökande

Sammantaget ger ovanstående om alla inledningsvis kommer utifrån ca 2550 – 3200 fordon/dygn

Boende, fullt utbyggt, med stora tomter ca 350 hushåll ger ca 1750 fordon/dygn, varav hälften av trafiken antas belasta östra infarten. Totalt kan trafikbelastningen i den östra anslutningen uppgå en fredag då handeln är som störst till 3500 – 4000 fordon/dygn. I denna etapp planläggs ca hälften.

#### *Kollektivtrafik*

I dagsläget trafikeras det aktuella området utmed väg 11 med kollektivtrafik av regionbuss 176 och Skåneexpressen 5 och 6. Området ligger mittemellan två hållplatser: Sjöbo Sommarby (med ett avstånd på cirka 1500 meter) och Sjöbo Sandbäck i Sjöbo tätort (med ett avstånd på cirka 1200 meter). inom området och in till Sjöbo centrum.

En framtida ny busshållplats föreslås lokaliserad i planområdets sydvästra del med planfrikorsning under riksväg 11 samt med en intilliggande pendlarparkering för bussresenärer.

Kollektivtrafiken får en egen angöring från Sjöbo rakt västerut via Fluggränd till riksväg 11. Fluggränds västra del öppnas för busstrafik till och från rv 11, korsande rv 13. Den föreslagna bussgatan med angöring till Fluggränd innebär en betydligt högre standard och komfort. Resultatet av bussgatan skulle innebära eventuell tidsvinst för kollektivtrafiken och möjliggöra ett bättre resandeunderlag. Detta bidrar till att busstråket Sjöbo-Lund blir ett mer högklassigt busstråk.

#### *Gångtrafik*

Trafiksäkra gångförbindelser anordnas till busshållplatser. Ett nord-sydligt gc-stråk anordnas i anslutning till det nordsydliga parkstråket och ett till busshållplatsen. Stråken förbinds med två öst-västråka stråk. Det ena anordnas längs det sydliga parkstråket och det andra anordnas centralt i området. Detta ansluter i öster till förskoletomten. En koppling görs till gc-stråket i gällande detaljplan, öster om riksväg 13. Vägpassagen skjuts norrut ca 80 meter norr om rondellen. Vägen ligger i skärning så förslagsvis lyfts passagen över rv 13 och fortsätter en bit upplyft för att möjliggöra passage mellan motell och bensinstation. Alternativt möjliggörs en tunnel närmare rondellen med anslutande gc-väg.

#### Parkering

Parkeringsplatser anordnas i tillräcklig omfattning på egen mark dels till föreslagna etableringar dels till bostadstomterna. Större parkeringsplatser avgränsas förslagsvis med häckar kompletterad med enstaka träd för att avskärma intrycket av stora p-ytor med parkerade bilar. Parkeringsplatsens ytskikt utförs med material som möjliggör infiltration av dagvatten.

Fyra parkeringsplatser avsätts för gäster till boende inom bostadsdelen. P-platserna är spridda inom området för att

ge korta gångavstånd och så placerade att de inte skall störa boende. Fågelvägen till p-platserna är ca 250 meter.

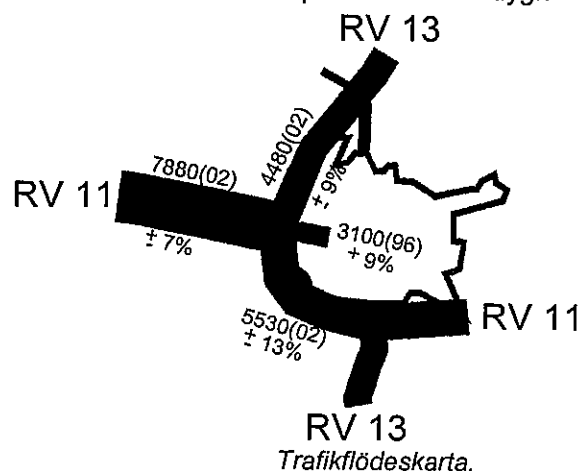
I sydväst föreslås en pendlarparkering med ca 30 uppställningsplatser samt några hcp-platser. P-platsen ligger i anslutning till föreslagen busshållplats,

### Störningar/Miljökonsekvenser

Verksamhetsförändringen bedöms, enligt tidigare i beskrivningen, inte innebära betydande påverkan på miljön, hälsan, hushållningen med naturresurser eller strida mot någon miljö kvalitetsnorm.

#### Vägtrafikbuller

Väg 11 trafikeras enligt vägverkets trafikmätning år 2002 med 7880 fordon per årsmedeldygn (f/åmd)  $\pm 7\%$  och väg 13 med 4480 fordon per årsmedeldygn (f/åmd)  $\pm 9\%$



Enligt vägverket som arbetar med ombyggnaden av väg 11 erfordras 2,5-3 meter höga bullerplank för att erhålla godtagbar bullernivåer enligt naturvårdsverkets riktlinjer, för befintlig bebyggelse intill rv 11. Ingen ny bostadsbebyggelse föreslås längs rv 11.

#### Landskapsbild

Inom området föreslås villor med stora tomter, vilket möjliggör att del av vegetationen kan bibehållas. Vidare avsätts inom planområdet breda naturbälten med befintlig vegetation ca 75 meter från riksväg 11 och drygt 200 meter från riksväg 13. Planområdet kommer i stort inte att förändra landskapsbilden för resenärer längs rv 11.

#### Flora och fauna

Beträffande floran och faunan inom området hänvisas till en

särskilda inventering/utredning daterad 2006-05-25, som naturvårdskonsulent Rune Gerell ansvarat för att ta fram. Utredningarna bifogas planhandlingarna. Del av den mest orörda delen av den vackra blandlövs-kogen avsätts som naturmark.

#### Hälsa och säkerhet

Ett särskilt PM har av experten Göran Loman tagits fram under december 2005. handlingen bifogas planärendet. En sammanfattning av innehållet som behandlar Avloppsreningsverket, Omma avfallsupplag, Riksväg 11 och 13 och Fjärrvärmeanläggningen följer nedan.



Vy från söder över planområdet med kringliggande anläggningar, avloppsreningsverket, Omma avfallsupplag och fjärrvärmeanläggningen samt riksvägarna 11 och 13.

#### Avloppsreningsverket

Av handlingen framgår att avloppsreningsverket är dimensionerat för 11 000 pe men belastning idag är cirka 9 000 personekvivalenter (pe).

Störningar från avloppsreningsverk, härrör av lukt från bland annat bassängerna. Avståndet till bassängerna är cirka 300 meter. Som schablon för skyddsavstånd anges i "Bättre plats för arbete" för verk av aktuell storlek, 500 meter. Boverket anför också att kortare skyddsavstånd kan tillämpas, om exempelvis en särskild studie visat att en god miljö alltså uppnås.

Boverket menar att de allvarligaste miljöproblemen vid avloppsreningsverk är luftföroreningar, som således blir dimensionerande. Som riktvärde för en acceptabel luktbelastning anges ofta att lukt inte får förekomma under mer än en begränsad tid. Enligt Naturvårdsverket (PM 1619) skulle en luftförekomst om mindre än en procent av tiden vara acceptabel.

Idag finns bebyggelse cirka tvåhundra meter öster om avloppsreningsverket, från dessa har inte inkommit klagomål på lukt.

Beräkningar av luktspridningen för jämförbart reningsverk har utförts. Dessa beräkningar har visat att vid neutral temperaturskiktning kan lukt förekomma upp till cirka ett hundra meter från verket. Vid inversion kan lukt förekomma upp till tvåhundraftio meter från reningsverket. (Dessa beräkningar är gjorda för luktpuffar med en varaktighet av tio minuter, enskilda kortare luktpuffar kan dock förekomma på längre avstånd.) Baserat på detta skulle lukt förekomma vid det planerade bostadsområdet, i samband med inversion och vind från nordöst.

En för det planerade bostadsområdet kritisk vindriktning från nordöst förekommer under omkring 5 % av tiden. En kritisk vindriktning tillsammans med inversion förekommer under mindre än 1 % av tiden. Enligt data från Sturup.

Baserat på att det bara är vid inversion som lukt från reningsverket under längre period kan förekomma vid det planerade bostadsområdet, uppskattas att luktfrekvensen är mindre än en procent. Detta är en frekvens som skulle vara godtagbart enligt Naturvårdsverkets definition kring acceptabel luktförekomst. Det kan också konstateras att några klagomål på lukt inte förekommit bland de boende öster om reningsverket, trots att dessa i något större utsträckning torde vara utsatta för luktsituationer.

Det något kortare avstånd än vad som anges som schablon, 300 meter mot 500 meter, bedöms kunna accepteras och alljämt innebära att en i detta avseende god miljö kan erhållas.

#### *Omma avfallsupplag*

Eventuella luktstörningar vid en avfallsanläggning skulle härröra från hushållsavfall. Något sådant får inte deponeras vid Omma, varför dessa problem ej uppkommer.

#### *Riksväg 11 och 13*

Transporterna av farligt gods är ytterst begränsade och utgörs främst av brandfarlig vätska såsom bensin och eldningsolja. Enligt statistik från Räddningsverket transporterades längs rv 11 under fjärde kvartalet 1998, något mellan 10 000 och 20 000 ton brandfarliga vätskor. Räknat på medianvärdet av detta intervall, skulle det per år transporteras cirka 60 000 ton, motsvarande cirka 1 700 lastbilar per år eller cirka sex per vardagsdygn. Enligt motsvarande beräkning för rv 13, uppgår dessa transporter

till cirka 150 per år, eller en vartannat vardagsdygn. Längs rv 11 sker, baserat på ovannämnda statistik, per år cirka femton transporter med gas.

Øresund Safety Advisers (ØSA) har på uppdrag av Länsstyrelsen i Skåne utarbetat förslag till riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen. Riktlinjerna är utformade som tre så kallade vägledning. Den första vägledningen är baserad enbart på skyddsavstånd. Denna vägledning skall klargöra vid vilka avstånd som farligt gods inte utgör något problem i planeringssituationen.

Bostäderna planerades tidigare att uppföras så nära vägen, att de enligt föreslagna normer inte automatiskt kan tillåtas, avståndet var fyrtio meter mot rekommenderade sextio meter. Sannolikheten för en farligtgodsolycka längs rv 11 i avsnittet förbi planområdet beräknas till  $2,2 \times 10^{-4}$  vilken är så pass liten (mindre än  $5 \times 10^{-4}$  per år) att ett avsteg från normen kan tillåtas, om åtgärder vidtas för att begränsa risken för brandspridning.

Lokaliseringen av motellet, med avstånd på mer än sextio meter från trafiklederna, är godtagbart även utan ytterligare analyser eller åtgärder.

#### *Fjärrvärmeanläggningen*

Cirka femhundra meter nordöst om de planerade bostäderna finns kommunens biobränslebaserade fjärrvärmeanläggning. Denna är dimensionerad för ett värmebehov av cirka 25 GWh per år. Utsläpp av luftföroreningar sker från en 40 meter hög skorsten.

ÅF-Processdesign AB har gjort en miljökonsekvensbeskrivning för anläggningen. ÅFs bedömning att varken luftföroreningar eller buller skulle skapa en besvärande boendemiljö delas fullt, och fjärrvärmeanläggningen förväntas inte komma i konflikt med de planerade bostäderna.

## **Teknisk försörjning.**

### *Vatten och avlopp*

Ett större område i norr används för infiltration av renat avloppsvatten. Infiltrationsanläggningen, är en extra kvävefiltrering av vatten som tidigare utsläppts direkt. Infiltrationen har pågått i 10 år utan befarade lukt- eller flugproblem. Området inhägnas och mark avsätts för en framtid utökning.



Parkzonen, mellan verksamhetsområdet och bostäderna, som innehåller befintliga ledningar kan även upplåtas för en överföringsledning från Blentarp och Sövde till reningsverket.

Inom området anläggs rensbrunnar med mellan 70 – 100 meters avstånd. Gatorna har utformats med korsningar anpassade så att antalet rensbrunnar kan minimeras. Anläggandet av en rensbrunn kostar ca 50000 kronor per brunn.

Befintliga ledningar som hamnar inom handelsområdet säkras med ett område för allmänna underjordiska ledningar.

#### *Dagvatten*

Hårdgjorda ytor minimeras eller utförs med infiltrationsmaterial. Allt dagvatten renas och fördröjas innan det släpps ut i Åsumsån. En dagvattendamm föreslås nedanför slänten mellan verksamhetsområdet och reningsverket.

Som framgår ovan säkerställs viss infiltrationsmark inom verksamhetsområdena.

#### *E/*

Fyra nya transformatorstationer varav en större föreslås för att klara elförsörjningen i området. Ett 5 meter brett område fritt från brännbart material möjliggörs runt anläggningarna.

### **Administrativa frågor.**

#### *Genomförandetid*

Genomförandetiden är fem år från laga kraft.

#### *Huvudman*

Kommunen är huvudman för allmänna platser och avloppssystem inom planområdet.


### **Medverkande tjänstemän**

Kommunens stadsbyggnadschef Jan-Åke Persson har deltagit i granskningen av detaljplanen.


Plan- och Arkitektur i Malmö AB

  
Thor Heijkenskjöld  
Arkitekt SAR/MSA

Tillhör kommunfullmäktiges i Sjöbo beslut 2007-04-25 enligt § 73 i protokollet betygar

  
Roger Larsson, kommundirektör

Att beslutet vunnit laga kraft 2007-11-29 betygar

  
Erik Månsson, stadsarkitekt

Upprättad 2006-05-16  
Reviderad 2006-12-06  
Reviderad 2007-03-19

## ANTAGANDEHANDLING

**Förslag till detaljplan för Sandbäck 4:10, Omma 2:22 m.fl. fastigheter (Sjöbo väst), Sjöbo kommun, Skåne län**

### GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

#### ORGANISATORISKA FRÅGOR

|                          |   |
|--------------------------|---|
| <b>Tidplan</b>           | Kommunstyrelsen beslöt december 2005 att låta upprätta och samråda rubricerat planförslag.  |
| <b>Genomförandetid</b>   | Bebyggelsen planeras att komma igång till hösten 2007. En lämplig genomförandetid föreslås vara 5 år efter laga kraft. Detaljplanen reglerar endast genomförandet för utbyggnad på kort sikt.         |
| <b>Ansvarsfördelning</b> | Kommun svarar för genomförandet. Vägverket ansvarar för åtgärder på rv 11.  |
| <b>Huvudmannskap</b>     | Kommunen är huvudman för allmänna platser. Vägverket är väghållare för riksväg 11. Enligt plan- och bygglagen övergår kommunens ansvar till staten för de delar som staten (Vägverket) är väghållare. |
| <b>Avtal</b>             | För rv 11 finns i Vägverkets ekonomiska planer medel avsatta för de delar som ligger inom statens väghållningsområde  |

#### FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

|                           |  |
|---------------------------|--|
| <b>Fastighetsbildning</b> | Marken indelas i tomter. Kommunen ansöker om förrättning.  |
| <b>Inlösen</b>            | Planförslaget innebär att mark till följd av planens antagande kan komma att tas i anspråk enligt 6 kap 17 – |

19 §§ plan- och bygglagen. Följande fastigheter berörs:  
del av Sandbäck 3:9 och 3:10.

### Ledningsrätt

Befintliga underjordiska ledningar inom kvartersmark säkerställs med ledningsrätt. Övriga underjordiska ledningar ligger inom allmän platsmark och behöver inget särskilt skydd.

### Fastighetsplan

Inom planområdet finns inga gällande fastighetsplaner. Något behov av fastighetsplan för planområdet föreligger inte.

## EKONOMISKA FRÅGOR

### Planekonomi

Ett särskilt avtal upprättas mellan kommunen och Vägverket innan planen antas som reglerar respektive parts kostnader.

## TEKNISKA FRÅGOR

### geoteknisk utredning

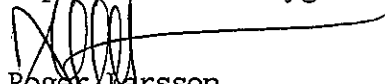
Ytterligare geoteknisk utredning görs senast i samband med byggandet, som visar hur marken lämpligen bör åtgärdas.

Plan- och Arkitektur i Malmö AB

  
Thor Heijkenskjöld

Arkitekt SAR/MSA

Tillhör kommunfullmäktiges i Sjöbo beslut 2007-04-25 enligt § 73  
i protokollet betygar

  
Roger Larsson  
Kommundirektör

Att beslutet vunnit laga kraft 2007-11-29 betygar

  
Erik Månsson  
Stadsarkitekt

## UTLÅTANDE

Sakägare enligt upprättad fastighetsförteckning och därmed jämställda  
Länsstyrelsen  
Lantmäterimyndigheten  
Försvarmakten Södra Skånska Regementet  
Vägverket  
Skånetrafiken  
Sydöstra Skånes Räddningstjänstförbund  
TeliaSonera AB  
E.on AB  
Sjöbo Elnät AB  
Naturskyddsföreningen i Färs  
Teknik- och fastighetsnämnden  
Miljö- och byggnadsnämnden  
Vård- och omsorgsnämnden  
Kultur-, turism- och fritidsnämnden  
Familjenämnden

**Förslag till detaljplan för Sandbäck 4:10, Omma 2:22 m.fl. fastigheter (Sjöbo väst), Sjöbo kommun, Skåne län.**

Sjöbo kommun har låtit upprätta ett förslag till detaljplan för rubricerat område. Förslaget syftar till att åstadkomma större småhustomter i västra delen av Sjöbo tätort och med, bensinstationer, motell, handel, verksamheter samt skola och förskola i östra delen av planområdet.

**Hur planarbetet bedrivits**

Programsamråd

Programmet har funnits tillgängligt för synpunkter under hösten 2005.

Plansamråd

Detaljplaneförslaget har funnits tillgängligt för synpunkter from den - 12 juli t o m den 15 augusti 2006.

Utställningen

Detaljplanen har varit utställd för granskning under tiden from den 22 december 2006 tom 16 januari 2007 och skickats ut till myndigheter och berörda sakägare.

**Inkomna skrivelser**

**Länsstyrelsen** framför i skrivelse den 26 januari 2007 att förslaget inte strider mot

de intressen Länsstyrelsen har att bevaka enligt 12 kap 1 § plan- och bygglagen.

Allmänt

Planen syftar till att skapa ett utbyggnadsområde med småhustomter, förskola, äldreboende, handel och verksamheter i västra delen av Sjöbo tätort. Planområdet omfattar ca 60 ha och består idag till största del av en tallplantering.

Hälsa och säkerhet

Buller

Länsstyrelsen anser att det vore önskvärt om även det planerade motellet omfattas av en bestämmelse för inomhusbuller. Enligt socialstyrelsens allmänna råd om buller inomhus gäller rekommendationerna 45 dBA maxnivå och 30 dBA ekvivalentnivå för sovrum i tillfälligt boende.

Luktstörningar

Uppstår Luktstörningar till följd av den inom planområdet belägna infiltrationsdammarna förutsätter Länsstyrelsen att dessa kommer att omlokaliseras.

Säkerhetsavstånd

Avståndet mellan handelsetableringen och den planerade bensinstationen understiger det säkerhetsavstånd (100 meter) som rekommenderas av bla Svenska Gasföreningen. Om bensinstationen skall sälja gas krävs det ett nära samarbete med räddningstjänsten kring bland annat utformningen av utrymningsvägar, gaslagrets placering och räddningstjänstens förmåga till insatser.

*Kommentar: rekommenderade bullernivåer inomhus föreslås även gälla motellet, avståndet till infiltrationsdammarna har utökats och gastankar inom bensinstationen föreslås lokaliserade på större avstånd än 100 meter från handelsbyggnaden.*

## Myndigheter mm

**Vägverket** framför i skrivelse den 11 januari 2007 att verket har tagit fram arbetsplan för ombyggnad av den allmänna vägen 11. I denna förutsätts att bullerdämpande plank skall byggas i vägens norra gräns mot de befintliga fastigheterna. Detta förutsätter samtidigt att samtliga direktutfarer från fastigheterna mot väg 11 stängs och att en parallellväg till väg 11 istället anordnas i anslutning till fastigheternas södra gräns.

Detaljplanen bör därför utökas att även gälla de fastigheter som ligger mellan väg 11 och nu aktuell detaljplan och då även redovisa ovanstående parallellväg söder om fastigheterna. Denna nya plangräns bör även förses med utfartsförbud, Detaljplanen omfattar i anslutning till cirkulationsplatsen Väg 11 / väg 13 även del av väg 11. Planen bör på denna sträcka omfatta vägen i hela dess bredd.

I planbeskrivningen nämns för kollektivtrafiken en ny angöring till Sjöbo rakt västerut via Fluggränd över väg 13 till väg 11 väster om cirkulationsplatsen. Som vi tidigare nämnt bör därför även denna nya angöring och mellanliggande bebyggelse ingå och redovisas i detaljplanen.

I planens västra del har redovisats två busshållplatser, en i vardera riktningen,

samt en pendlarparkering. Vid våra diskussioner med Skånetrafiken kunnat konstatera att det i dagsläget inte finns behov av dessa. Om det i framtiden, då eventuella exploateringar söder om väg 12 kommit till stånd, kan finnas ett behov av busshållplatser, är det inte givet att nu föreslagen placering är optimal. Vi anser därför att redovisade busshållplatser och pendlarparkeringen bör utgå ur planförslaget.

*Kommentar: Fastigheterna, med ny parallellväg till väg 11, ansluts till gata inom planområdet. Ett utfartsförbud skulle komma i konflikt med förslaget att köra ut på parallellvägen. Frågan får dock behandlas senare när området planläggs. Kring cirkulationsplatsen och Fluggränd skall vägplan och detaljplan i överlappande delar ha samma innehåll så planerna inte motverkar varandra utan tvärtom samverkar. Hela väg 11 / väg 13 förutsätts utanför detaljplanelagt område ligga inom vägplanen, som möjliggör genomförandet av vägen utan stöd av en detaljplan. Ny angöring till Sjöbo via Fluggränd över väg 13 finns med i detaljplanen. Kommunen anser det viktigt med föreslagen busshållplats, vars lokalisering följer den fördjupade översiktsplanen och planprogrammet för Sjöbo Väst. Lokaliseringen bedöms optimal med hänsyn till Sjöbo tätort i stort och till framtida planläggning för bostäder.*

**Skånetrafiken** har i skrivelse den 14 januari 2007 framfört att de är positiva till att kollektivtrafiken på ett tydligt och informativt sätt beskrivs som en av områdets planeringsförutsättningar. Följande synpunkter har Skånetrafiken angående planen:

- Skånetrafiken är beredd att diskutera en busshållplats i det föreslagna läget, men det innebär att den befintliga hållplatsen Sjöbo Sommarby 1/2 km västerut i så fall får slopas. Det finns bara underlag för en hållplats på sträckan väster om Sjöbo.
- När Simrishamnsbanan öppnas kommer busstrafiken att antingen läggas ner eller reduceras kraftigt. Den föreslagna bebyggelsen har gångavstånd till stationen som är i längsta laget, särskilt i de västra delarna av utbyggnadsområdet.

*Kommentar: I planprogrammet redovisades en busshållplats i planområdets västra del. I Skånetrafikens yttrande över samrådsförslaget framfördes bla följande "Möjligheter finns att på sikt, om resandeunderlaget är tillräckligt, planera en ny hållplats på väg 11 i anslutning till det aktuella området. Förutsättningarna för detta är dock inte klargjort." Planen utgör en utvidgning västerut av Sjöbo tätort och kommer att kompletteras med ytterligare bebyggelse i framtida detaljplaner. I planen föreslås därför, i enlighet med kommunens översiktliga planer, en ny busshållplats i västra delen av planområdet med tunnel under riksvägen mellan väntplatserna och en pendlarparkering norr om vägen. Föreslagen hållplats utgör en utökning av antalet hållplatser i Sjöbo tätort, vilket jämfört med antalet stopp i orterna Veberöd eller Staffanstorp inte synes anmärkningsvärt.*

**Försvarmakten Södra Skånska Regementet** har i skrivelse den 20 december 2006 inget att erinra gentemot rubricerat förslag till detaljplan.

**Sydöstra Skånes Räddningstjänstförbund** har i skrivelse den 9 januari 2007 framfört att räddningstjänsten funnit några punkter som måste beaktas.



- Om byggnader skall uppföras på närmare avstånd från transportled för farligt gods än Länsstyrelsens avstånds-förslag bör en särskild utredning göras. Utredningen bör innehålla en verifiering över vilka åtgärder som skall vidtagas för att farligt gods transporter inte skall utgöra något problem i planeringssituationen.
- Vid lokalisering av bensinstationerna bör man pröva om tankfordonstransporter till området kan ske på ett ur risksynpunkt tillfredsställande sätt.
- Brandvatten skall finnas tillgängligt enligt VAV-norm P32. Detta avser både avstånd till brandpost och kapacitet.
- Tillfartsvägar ska utformas så att avståndet till byggnader är max 50 m för uppställningsplats av tunga fordon.

*Kommentar: i skrivelse den 19 juli 2006 hade Sydöstra Skånes Räddningstjänstförbund inget att erinra under förutsättning att tillgängligheten för räddningstjänsten tunga brandfordon och brandvattenförsörjning tillgodoses. Planen är i stort den samma sen sist.*

*En särskild utredning "PM angående vissa aspekter rörande hälsa och säkerhet avseende program till detaljplan för Sandbäck 2:22 m fl i Sjöbo kommun" daterad den 2 december 2005 har kommunen låtit upprätta, som klargör frågorna kring farligt gods. Angöringen från cirkulationsplatsen är utformad efter vägmyndighetens förslag till vägplan. Brandvattenfrågan och uppställningsplats för tunga fordon får lösas i ett senare skede.*

#### **Kommunala nämnder mm**

**Miljö- och byggnadsnämnden** beslöt 9 januari 2007 att lämna följande yttrande över ändrat förslag till detaljplan

Den färdiga detaljplanen bör redovisas i skala 1:1000 för att ge ett bra underlag och arbetsmaterial vid förverkligandet av planläggningen. Detta är ett stort område som innefattar många blivande fastigheter och det är därför viktigt att planen är tydlig när t ex blivande fastighetsägare ska förstå vad som gäller just deras fastighet, hur stor är prickmarken osv.

-Planbeskrivningens föreskrift "Uthus får placeras 1,0 m från tomtgränsen mot granne" Detta innebär att man har denna rätt vid samtliga gränser. Med en tomtstorlek på i genomsnitt ca 1200 kvm och en byggrätt på 30 % blir det i regel en ganska stor yta över till uthus. Det vore bra om rätten att placera uthus därför stramades upp till "placeras 1.0 m från en av de tomtgränser som är vinkelrätt mot gata" eftersom man enligt planförfattaren eftersträvar en sammanhållen karaktär på bebyggelsen. Kommer det in bygglovsansökan med önskemål om andra placeringar får detta prövas i varje enskilt fall samt med grannhöran av berörda grannar. Med detta förfarande undviks en spridd bebyggelse och en del osämja mellan grannarna.

-De gathörn där man förväntar sig de större trafikströmmarna bör utformas så att sikttriangeln inte tillhör enskild fastighet utan gaturummet med hårdbelagd yta. Detta för att undvika riskerna för kommande siktproblem med höga häckar som skymmer och ökar olycksrisken för de oskyddade trafikanterna. Det är Miljö- och byggnadsnämndens uppgift att bevaka så att sikttriangelarna hålls fria från skymmande föremål, men det tar oftast lång tid att få rättelse i dessa ärenden så tyvärr kan olyckan hinna före.

-Ett visst skyddsavstånd måste fastställas mellan avloppsinfiltrationsytorna och bostäder. Enligt plankartan är det endast ca 30 meter till närmaste bostadstomt,

vilket är för lite. Det saknas ett resonemang för hur nära man kan bygga bostäder med avseende på risken för olägenhet i form av lukt, flugor, smittspridning med insekter etc. Formellt sett är det en avloppsanläggning för hela Sjöbo tätort och enligt Boverkets rekommendation i "Bättre plats för arbete" bör skyddsavståndet till avloppsanläggningar vara 500 meter.

-Planförslaget anger begränsning av bullernivån vid bostadshusen inte vid verksamhetens fastighetsgräns som MBN ville. De angivna värdena är vad man kan kräva vid klagomålsärenden enligt gällande rätt enligt miljöbalken. Begränsningen i planförslaget går alltså inte längre än vad man ändå kan uppnå. Vid denna nivå vet man att en betydande del människor känner sig störda. I en detaljplan är det inget som hindrar att man går längre i sina begränsningar, vilket man borde överväga i detta fall

*Kommentar: En karta i skala 1:1000 tas fram. Alla som söker bygglov på en obebyggd tomt måste ha en nybyggnadskarta oftast i skala 1:400 eller 1:500 som visar gällande bestämmelser och byggrätt. En sammanhållen karaktär på bebyggelsen syftar främst på huvudbyggnaderna längs vägen. Med krav att uthus mm skall placeras längs en tomtgräns innebär en annan placering en avvikelse från planen. För att möjliggöra efterfrågad reglering kompletteras bestämmelserna. Gatustrukturen har justerats med hänsyn till bla sikttrianglar. Sikttrianglarna måste bedömas utifrån gatubreddens 8 m och en körbanebredd på 5,5 meters. Avståndet mellan bostadstomter och infiltrationsytorna har utökats. Minsta avstånd är nu 40 meter. Infiltrationsvattnet förutsätts vara renat avloppsvatten, som vanligtvis släpps direkt i vattendragen. I prop. till PBL framhölls att en detaljplan inte kan kräva mer än vad en miljödomstol kan. Ekvivalentnivån 40 dB(A) i kvartersgräns kompletteras med ytterligare 70 meters skyddsområde samt en gata, vilket torde innebära en avståndsfördubbling och därmed en ljudreduktion på ytterligare minst 3 dB(A) till 37 dB(A). 35 dB(A) är vad som godtas inomhus dagtid och 55 dB(A) vid en uteplats.*

**Teknik- och fastighetsnämnden** beslöt den 11 januari 2007

att fortsatt förorda, av nämnden, tidigare föreslagen lösning (AU § 52, 2006-08-24) att föreslå att det nordligaste området tas bort från detaljplanen i denna etapp dels eftersom området är viktigt ur rekreationssynpunkt, dels eftersom passage via infiltrationsdammarna är olämpligt ur miljösynpunkt

att påpeka att trafiklösning typ Backarna undviks för att undvika genomfartstrafik att påpeka att hänsyn tages i planförslagen så att snöröjning och sophämtning m.m. kan utföras obehindrat samt

att presidiet och förvaltningschefen träffar kommunstyrelsens arbetsutskott/kommunledningen och framför dessa synpunkter

Redogörelse för nämndens tidigare yttrande genomförs (AU § 52, 2006-08-24)

#### Ur Trafiksynpunkt

Föreslaget vägnät ger ett ostrukturerat intryck.

Huvudgatan i söder bör förläggas friliggande i parkmark med ett fåtal anslutande matargator.

I fastighetsdämpande anordningar utförs på strategiska platser t.ex. gatuanslutningar och korsande Gc-vägar.

Till huvudgatan ansluter från norr två matargator, en östlig och en västlig. Varje bostadskvarter har en lokalgata med rundkörning men med endast en anslutning

mot matargatan. Lokalgatan betjänar fastigheter på båda sidor. Mellan bostadskvarteren i nordsydlig- och östvästlig riktning förläggs två grönstråk som kan innehålla GC-förbindelser.

#### Ur VA-synpunkt

Bostadskvarteren i öster bör kunna utnyttja befintligt huvudledningssystem. Föreslaget utjämningsmagasin för dagvatten från industriområde bör förläggas nedanför släntkrönet för att erhålla större effektiv volym. Utjämningsmagasinet bör ingå i planområdet.

Bostadskvarteren i väster kan antingen ansluta direkt mot avloppsreningsverket eller till en planerad överföringsledning från Blentarp/Sövde omedelbart väster om planområdet.

Befintliga VA-ledningar hamnar delvis inom kvartersmark (industriområde). U-område erfordras.

#### övrigt

Tveksamt om äldre befintligt hönsstall ska påverka industrimarkens utnyttjande.

*Kommentar: Gatustrukturen har ändrats enligt ett förslag från företrädare för Teknik- och fastighetsnämnden. Det norra området har fått ett ökat avstånd till infiltrationsområdet och byggs i en senare etapp med stöd av en särskild bestämmelse. Gatumarken har som minst 8 meters bredd och körbanan förutsätts vara 5,5 meter bred med radier så att snöröjning kan ske obehindrat och sopfordon skall komma fram utan återvändsgator. Dagvattenmagasinet ingår i planområdet nedanför släntkrönet. Va-ledningarna är säkrade med u-område.*

**Kultur-, turism- och fritidsnämnden** beslöt den 23 januari 2007 att ej erinra mot förslag till detaljplan för Sandbäck 4:10 m.fl.

**Vård- och omsorgsnämnden** beslöt den 18 januari 2007, att nämnden har inget att erinra mot upprättat förslag till detaljplan för Sandbäck 4:10 m.fl. Omma 2:22 m.fl. fastigheter (Sjöbo Väst), reviderad 2006-12-06.

#### **Sakägare**

**Joakim Persson, ägare till Omma 2:35** framför i skrivelse den 15 januari 2007 att i egenskap av ägare till fastigheten Omma 2:35 vill jag härmed framföra ett krav på ökat avstånd till planområdets lokal-gata och min fastighet för att i framtiden erhålla en acceptabel trafik-buller-nivå.

Jag är rädd för att trafiken på denna lokal-gata kommer att öka kraftigt i framtiden,

*Kommentar: Gatan flyttas en aning så minsta avstånd till fastigheten blir 10 meter och inga utfarter tillåts från bostäderna norr om gatan, stängningen av genomfartstrafiken på Omma byväg / Ommadalsvägen samt föreslagen väg längs sa:2, minskar trafiken till södra gatan. Den nya gatan beräknas bli trafikerad med ca 500 personbilar/dygn vilket ger en ekvivalentnivå på 46 dB(A) och maxnivå på 67 dB(A). Rekommenderade värden 55 dB(A) respektive 70 dB(A) innehålls.*

**Ulf och Inger Linderoth, ägare till Omma 7:2** framför i skrivelse den 14 januari 2007 att de med denna skrivelse Vill än en gång framföra våra åsikter angående utbyggnaden av Sjöbo Väster.

Vi bor på fastigheten Omma 7:2 norr om det nordvästra området. Där har 16 tomter planerats norr om de västra infiltrationsdammarna. Avståndet till våra marker är under 200 meter. Vi bedömer det som otillräckligt då vi bedriver ett aktivt lantbruk med hästavel och lammproduktion. Skall det byggas norr om infiltrationsdammarna vill vi ha en skriftlig försäkran att vår djurhållning ej kommer att påverkas nu eller i framtiden.

Den befintliga vägen norrut från området Sjöbo väster bör stängas för motortrafik i norr där kommunens mark slutar. Då vi befarar att biltrafiken kommer att öka. En del bostadsfastigheter ligger intill vägen som är kurvig och kuperad.

*Kommentar: Hästar är särskilt allergena. Vid en mindre anläggningar, 1-10 hästar, bör skyddsavståndet vara minst 100 meter från stall och gödselhantering och minst 50 meter från område där hästar vistas. Avståndet mellan plangränsen och gräns till fastigheten är ca 80 meter och marken utgörs av skog. Avståndet till närmsta stallbyggnad är ca 200, vilket innehåller länsstyrelsen riktlinjer. Den kurviga vägen bibehålls i befintligt skick för att inte bli attraktiv för smittrafik.*

**Nicke Olofsson, ägare till fastighet Omma 2:44** har i skrivelse den 10 oktober 2006 framfört dessa åsikter och synpunkter i egenskap av ägare till Omma 2:44.

Läget:

På dagens planering så upphör lokalgatan längs riksväg 11 vid Ommavägen dvs precis innan fastighet Omma 2:44. Vidare kommer blivande ägare till fastighet Omma 2:8 och 2:46 inte att kunna använda denna tidigare nämnda lokalgata som infart.

Istället kommer det att anläggas en gata precis norr om fastighet 2:44 där trafik till fastigheterna 2:8 samt 2:46 kommer att framföras.

Invändningar:

Detta innebär att min fastighet Omma 2:44 kommer att få tre stycken vägar upp till tomtgränsen istället för tidigare förslag där ett grönområde var inplanerat precis norr om fastighet Omma 2:44.

Dessa tre vägar/gator medför att faran för mindre barn ökar (tillökning i nov). Trafiken och därmed avgaserna, bullernivån och olägenheterna med bilarnas ljuslyktor mot dagens nivå kommer att öka och försämra våra boendevillkor. För en fastighet som får tidigare nämnda problem kommer värdet på fastigheten att minska. Därför kräver jag att gatan norr om fastighet Omma 2:44 förflyttas norrut och en säkerhetszon (förslagsvis grönområde) skapas. Även ett krav på ersättning för bl.a. värdeminskningen av fastigheten sätts. Eftersom det har varit många turer kring planerna runt riksväg 11 och Sjöbo Väst känner jag mig även förd bakom ljuset då det lovats lokalgata framför fastighet 2:44 samt att ett grönområde norr om samma fastighet skulle upprättas. Dessa planer har varit de samma under lång period men ändrats i slutändan utan att inbjuda till ett möte med de direkt inblandade dvs ägare till fastighet 2:44.

Nytt förslag:

Dessutom så kommer det en väg från öster ca 50 meter längre norrut. Denna väg skulle vara en bättre val då vägnätet inte skulle försvåras med fler antal vägkorsningar.

Ett annat förslag är att strunta i infarterna till fastigheterna 2:8 och 2:46 och istället förlänga lokalgatan ca 60 meter så att deras infarter sker på denna lokalgata. Vid samtal med vägverket så föreslogs detta och det skulle inte medföra några



problem. Fastigheterna kan ha en gemensam infart och skulle därmed direkt komma på en enklare färdväg mot Sjöbo. Ytterligare vinning med detta är att gata norr om fastighet 2:44 inte behöva byggas samt att bullernivån från riksväg 11 skulle sänkas då vägen inte kommer i direkt anknnytning med tomtgränsen.

*Kommentar: Föreslagna vägar finns endast med i vägplanen. Fastigheten fanns endast med i programsamrådet och då fanns inget grönområde norr om fastigheten. Ägaren var kallad till plansamrådet men kom inte. Vägverket, som ansvarar för ombyggnaden av väg 11 har i vägplanen bla framfört att "anses förslaget om förlängning av lokalgatan som bästa lösningen för samtliga fastigheter så går det att ordna." Vidare bedömde vägverket förhållanden kring fastigheten med bullerskydd och en trafiksäker utfart sammantaget bli förbättrade.*

**Gustav Pedersen ägare till Omma 2:18, Svea Nilsson, ägare till Omma 2:24, Peter Magnusson hyresgäst Omma 2:25, Rolf Olsson ägare till Omma 2:26, Lennart Persson, Omma 2:27, Sven Linderoth, Omma 2:28, Mattias Pedersen, Omma 2:29, Richard Björkqvist, Omma 2:30, Karin Olsson, Omma 2:31, Krister Jansson, Omma 2:32, Kjell-Erik Lundén, Omma 2:34, Joakim Persson, Omma 2:35 och Niklas Olofsson, Omma 2:44 samt Omma Vägsamfällighet** framför i skrivelse den 11 januari 2007 synpunkter och krav på plan-/programområde Sjöbo Väst

Det är positivt med en utbyggnad av samhället Sjöbo i denna riktning. Bra läge för de som vill/ska pendla till Lund, Malmö – Sturup, Köpenhamn - Kastrup. Bra läge för de som vill bo nära naturen och/eller golfbanan. Utbyggnad av Sjöbo, västerut ligger i tiden.

#### *Planprocessen*

Samkörning av kommunens detaljplan med Vägverkets plan för utbyggnad av Riksväg 11 är nödvändig,

För närvarande ser fortfarande inte förslagen från Sjöbo Kommun och Vägverket likadana ut.

Detaljplanen för Sjöbo Väst skall enligt Länsstyrelsen och Vägverket även inkludera den befintliga bebyggelsen norr om Riksväg 11, utfarten från sommarbyn (Välahusen) samt den del som ligger sydväst om rondellen innehållande fastigheter, bussgata samt eventuell förbifart söderut till Riksväg 13. (Eventuella inlösta fastigheter behöver ej vara med, endast det som är relevant för framtiden.) Med andra ord, detaljplanen skall omfatta hela det inblandade området, vilket även innefattar lokalgator, gatubelysning, bullerdämpande åtgärder, utfartsförbud mot Riksväg 11 mm. inom det idag i planen ej ingående området kring Riksväg 11. Den planerade lokalgatan söder om bebyggelsen bör gå ända fram till fastigheten Omma 2:46 för att inte störa det planerade grön-/parkområdet norr om fastigheterna Omma 2:44, del av Omma 2:8 och del av Omma 2:46, eller så bör 2:8 och 2:46 anpassas med nya utfarter norrut över grönområdet mot områdesgatan. Grönområdena bör behålla sin busk-/skogskaraktär för att kunna avskärma mot trafiken.

Utmed det planerade södra grön-/parkområdet har den befintliga bebyggelsen ett antal utfarter, som måste sammanbindas med planerat vägsystem inom området. Hänsyn skall tagas till den nya lokalgatans trafikintensitet och buller.

#### *Bebyggelse*

Trädgårds- och skogskaraktären på bebyggelsen i Sjöbo Väst måste väl även

omfatta den nuvarande bebyggelsen. Ett sammanhållande tema är ju stora tomter med hus mitt på, vilket gör att det blir mycket grönt mellan husen.

Radhusbebyggelse är inte att föredra utan friliggande hus med ganska fria val av utseende, färg mm.

#### *Närservice*

Att området berikas med mer service och möjliga arbetstillfällen är positivt. Planen att flytta ut bensinstationerna från tätorten är positivt ur många olika perspektiv – bland annat: Brand-/olycksrisk och tillgänglighet.

#### *Fritid och rekreation*

Rekreationsområden finns redan idag i området, men kan utvecklas och utnyttjas ytterligare. Åsumsåns dalgång är ett naturområde som är väl värt att göra mer tillgängligt för allmänheten, dalgången är mycket vacker vid alla årstider. Området skulle kunna marknadsföras mer och göras än mer tillgängligt med skyltar, kartor och parkering.

Provisorisk grillplats finns idag strax norr om golfbanan och denna skulle kunna göras mer permanent, liknande de som idag finns uppe i Sjöbo Ora.

Gångstigen längs Åsumså, mellan Omma och bort mot Björka behöver rensas upp för träd efter stormen "Gudruns" framfart. Vid några ställen har kanten mot ån rasat ner och utgör en fallrisk när man går eller cyklar. Detta kan man väl ej klassa som lämpligt ströv-/rekreativområde för dom nyinflyttade.

Boende på Sjöbo Väst bör kunna nå golfbanan och rekreativområden direkt från Sjöbo Väst. (I planen anges ett avstånd på 400 m, fågelvägen?)

#### *Befolkning*

Både förskolans och skolans utbyggnad bör särskilt beaktas då man kan anta att många barnfamiljer och/eller yngre par kommer att bosätta sig här.

Även i den nuvarande bebyggelsen ses ett generationsskifte med ett ökat antal barn som resultat.

#### *Arbetspendling*

För att underlätta arbetspendling västerut måste framtida busshållplats och Riksväg 11 kunna nås på ett enkelt och trafiksäkert sätt för alla.

En busshållplats i väster, som ska kunna fungera för både boende på Sjöbo Väst och sommarbyn, förses med en trafiksäker över-/undergång för cykel och gående. Förslagsvis förläggs gång- och cykelstråk längs med huvudgatan inom området eller längs Riksväg 11 närmast den nuvarande bebyggelsen så att både bussen, golfen och bostäderna nås på ett säkert sätt.

Den planerade pendlarparkeringens tillfarter för bilister redovisas inte men det bör ju vara möjligt att köra dit både från västra området och från Riksväg 11

#### *Detaljplaner*

Golfbanan är nu färdig och här finns en skyddszon mellan Riksväg 11 och golfbanan. I förslaget för Sjöbo Väst ses en skyddszon mellan affärsverksamheter och närboende på 70-100 m.

Som boende längs Riksväg 11 idag, kan man undra om det är viktigare att bilisterna skyddas mot golfbollar än att boende skyddas mot trafiken.

#### *Markägoförhållanden*

Viktigt med en öppen dialog mellan nuvarande privata ägare och Sjöbo Kommun t ex vad gäller ansvar för skötsel av gator och grönområden.

#### *Trafikbuller*

Trafikmätningen som planen hänvisar till utfördes år 2002 !! Man kan med starka skäl anta att trafiken är ännu mer intensiv idag.



Vi hoppas på en lägre hastighet/bullernivå utanför fastigheterna utmed Riksväg 11 när nu Vägverket och Kommunen har accepterat en framtida lokalgata med ett bullerplank mot Riksväg 11.

Utmed Riksväg 13 finns det säkert också viss störande trafik.

Det stipulerade mottagaravståndet ang. buller på 30 m kommer inte att uppgå till mer än 2/3, ca 20 m, enligt Vägverkets plan gällande Riksväg 11 efter breddning i sin nuvarande sträckning.

Flertalet av de nuvarande fastigheterna längs Riksväg 11 har trädgårdar och uteplatser söderut.

#### *Farligt gods*

De riktvärden för hur nära tätbebyggt område får förläggas invid vägar med mycket tungt och farligt gods som gäller, måste väl följas! (Är 60 m ett krav?) Detta måste beaktas även för den nuvarande bebyggelsen, angående Riksväg 11.

#### *Förändringar*

Den planerade bussleden omsluter de nuvarande 2 fastigheterna vid rondellen med mycket och tung trafik, Det finns kanske en lösning på dessa fastigheters problem genom en dialog mellan Vägverket, Kommunen samt ägarna.

Den av kommunen omtalade förbifarten söderut mot Riksväg 13, gör ju också sitt för en bättre lösning av denna hörnas problem

Angöringarna till Riksväg 11 enligt kommunens plan stämmer inte överens med Vägverkets senaste förslag (Lokalgata samt utfarter etc. utmed Riksväg 11).

Omma byaväg/Ommadalsvägen är idag i den norra delen en liten kurvig grusväg med dålig sikt på flera platser och måste därför anpassas och göras mer trafiksäker för utökad trafik med bil, cykel och gående.

Enligt planen så verkar det ju inte som att det kommer till att bli någon större förbindelse mellan Sjöbo Väst och Ommadalsvägen, utan den kommer eventuellt endast att få utfart till riksväg 13 (Detta kan ju bli ett problem för dom som bor norr om området samt arbetspendlar västerut.)

Att gatustrukturen görs oregelbunden med korta raksträckor är positivt ur säkerhet/hastighetssynpunkt. Samtidigt ska det vara ett område som det är lätt att hitta och köra i. (Är minirondeller att se som farthinder.)

Så som riksväg 11 är belägen idag har man ju fått acceptera. Vi har nu också accepterat föreslaget från Kommunen och Vägverket att göra den nuvarande sträckningen av Riksväg 11 intill fastigheterna på den norra sidan till en lokalgata med en gång- och cykelväg närmast fastigheterna.

Söder om lokalgatan görs en kant med gatubelysning samt ett bullerplank och därefter byggs Riksväg 11 i sin fulla bredd.

#### *Sammanfattning*

När vi nu har den förmånen att redan vara boende på Sjöbo Väst, som vi tror kommer att bli ett mycket attraktivt område för många, accepterar vi inte att våra 14 fastigheter väster om rondellen och norr om riksväg 11 inte ingår i planen för Sjöbo Väst!

Tacksam för noggrann beaktan av ovanstående synpunkter Sjöbo 2007-01-11.

*Kommentar: Vägplanen och detaljplanen är koordinerade se kommentar under vägverket. Gränsen för parkmarken flyttas så att befintlig utfartsväg längs södra vägen bibehålls med anslutning till den nya lokalgatan söder om södra vägen. Avsikten är att grönområden skall behålla sin busk-/skogskaraktär. Utfarter från den södra gatan har tagits bort. Beträffande buller se kommentar angående Omma 2:35. Framtida busshållplats föreslås*

med pendlarparkering som kan nås dels från området dels från rv 11 i riktning mot Malmö. Skötselfrågor regleras i plan och bygglagen. Vägverket avgör framtida hastighet på den ombyggda riksvägen. Enligt vägverket kommer den planerade bullerskärmen att innehålla rekommenderade bullernivåer så att befintliga uteplatser blir bättre än i dagens läge. Förbifarten fanns endast med i ett inledande översiktsplaneskede. Omma byväg/ Ommadalsvägen är inte avsedd för genomfart genom området. Vägen har kapacitet för att undvika genomfart och bör i norr inte förbättras så att trafiken på vägen ökar. Området längs väg 11 planeras att i ett senare skede detaljplaneläggas.

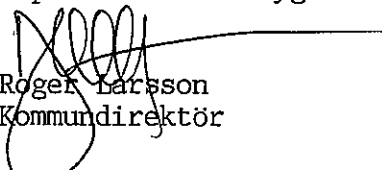
Efter diskussion med kommunala företrädare har följande smärre justeringar vidtagits: Byggrätten begränsas till endast en huvudbyggnad och ett uthus, uthus får endast placeras 1 meter från ena tomtgränsen, byggrätten omfattar hela tomten, kravet på en sammanhållen karaktär kvartersvis tas bort, ena lekplatsen nära transformatorstationen tas bort och en smitväg söder om rondellen illustreras.

Ovan föreslagna revideringar - komplettering av bestämmelserna, flyttningen av eventuell genomfartstrafik till västligaste och östligaste gatorna från Omma byväg/ Ommadalsvägen och föreslagen väg längs ga:2, vilka stängs, skjutning av tvärgatorna norrut, borttagandet av tomtufarter längs södra gatan, något ökat avstånd till infiltrationsmarken - vilka knappast påverkar miljön inom området, har inte någon påtaglig betydelse för sakägare och är inte av intresse för allmänheten, bedöms inte vara sådan väsentlig ändring att en ny utställning erfordras. Kommunstyrelsen föreslås godkänna ändringarna och låta kommunicera utlåtandet med berörda sakägare samt föreslå kommunfullmäktige att anta detaljplanen.


Plan och Arkitektur i Malmö AB

  
Thor Hejkenskjöld  
Arkitekt SAR/MSA

Tillhör kommunfullmäktiges i Sjöbo beslut 2007-04-25 enligt § 73 i protokollet betygar

  
Roger Larsson  
Kommundirektör

Att beslutet vunnit laga kraft 2007-11-29 betygar

  
Erik Månsson  
Stadsarkitekt