



Synpunkter på förslaget till detaljplan för Stehag 5:118

2021-12-28

Sammanfattning

- Stehags intresse- & försköningsförening (föreningen) menar att ytterligare exploatering söder om stambanan inte kan bli aktuellt innan utförandet av tidigare utlovade - eller andra likvärdiga - trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder har utförts. Föreningen kräver att kommunen i samråd genomför en revision av trafiksituationen i byn, i enlighet med *Översiktsplan Eslöv 2035, Stehag, stycket "Verka för en gång- och cykelvänlig bykärna."*
- Föreningen anser att förslaget till detaljplan kommer att förvärpa en redan katastrofal trafiksituation och att detaljplanen är undermålig vad avser GC-trafik mellan det föreslagna området och resten av byn.
- Föreningen anser att blandad bebyggelse med fler typologier bidrar till en mer livskraftig by och möjliggör för fler att bo/bo kvar i olika stadier av livet. Det är positivt att kommunen, via planen, delar den synen.
- Om förslaget genomförs kommer byborna att berövas ett populärt rekreationellt gångstråk. Föreningen anser att planens ersättare inte är ett likvärdigt alternativ och föreslår därför en annan sträckning.
- Förslaget till detaljplan tar jordbruksmark klass 7 i anspråk för att bygga bostäder och riskerar därmed att strida mot Miljöbalkens 3 kap 4 §.
- Förslaget underlättar för cyklister att ta sig från byns södra del till Sjöholmen.

Inledning

Stehag är en by som de senaste 20 åren har expanderat i en mycket hög takt - huvudsakligen som en följd av antagandena av detaljplanerna S13 (Thulebacke, byns sydvästra del) och S15 (syd Skytteskogen, byns sydöstra del). Byn präglas av att den av järnvägen är delad i två halvor och att dessa två endast förbinds genom en enfilig banport med tillhörande upphöjd trottoar (cykelväg saknas).

Till den norra halvan är idag byns service förlagd - samtidigt som det är den södra som har expanderat kraftigt med bostäder. Med den föreslagna utbyggnaden kommer invånarantalet att ha mer än fördubblats sedan 1990, men endast marginella åtgärder har vidtagits vad gäller infrastrukturen som förbinder byns halvor. Stehags invånare består till mycket stor del av



barnfamiljer och det är i huvudsak barn som är i behov av att ta sig till fots eller med cykel mellan byns olika delar. Speciellt utsatt är det stråk som blir många barns närmsta väg till skolan.

De senaste 25 åren har byns invånare i samband med varje utbyggnad av samhället uttryckt sin otillfredsställelse med trafiksituationen, brister som även Trafikverket och kommunens egna tjänstemän har identifierat. För att åtgärda problemen har kommunen tidigare utlovat åtgärder i form av en ny passage under stambanan (mark finns reserverat i detaljplan S13) - något som ännu inte genomförts. Vidare har man i detaljplan S15 ritat in en bilväg mellan väg 1306 och 1314, samt i exploateringsavtalet kopplat till detaljplan S15 förbundit sig att förse området med en gen GC-väg till bykärnan (med exploatören som medfinansierar upp till 800 000 kr). Inte heller några av dessa åtgärder har vidtagits.

Ansökan som har föranlett förslaget till detaljplan för Stehag 5:18 kommer från exploatören bakom detaljplanområdet S15. Föreningen anser det anmärkningsvärt att exploatera byn ytterligare innan Eslövs kommun har levererat på de åtaganden som har ställts som förutsättningar för de två senaste exploateringarna (S13 och S15). Som en följd av den idag bristande infrastrukturen uppstår dagligen farliga situationer mellan bilar och GC-trafik och vi ser att situationen kommer att förvärras ytterligare, om den föreslagna detaljplanen skulle bli verklighet. Därför anser vi den föreslagna detaljplanen vara undermålig, då den inte hanterar dess inverkan på redan befintliga trafikproblem samt riskerar att skapa nya (se nedan).

Detaljplanens trafikpåverkan

1. Korsningen Smedbacken/Värtingevägen/Gruvbacken

Från utbyggnadsområdet föreslås gång- och cykeltrafik ledas till korsningen Smedbacken/Värtingevägen/Gruvbacken, en plats där det dagligen uppstår farliga situationer för just GC-trafikanter. Korsningen lider av dålig sikt, hög hastighet, avsaknad av utrymme och skydd för GC-trafik - detta samtidigt som Smedbacken/Värtingevägen enligt Swecos trafikrapport är byns överlägset mest trafikerade gata. Det handlar alltså om en trafiksituation som redan idag är oacceptabel, och som kommer att spädas på av den föreslagna detaljplanen.

2. GC-trafik längs Smedbacken och Värtingevägen

Från ovan nämnda korsning kommer GC-trafiken dela sig i två stråk; ett norrut via Smedbacken mot byns norra sida (mot station, skola, affär och övrig service), och ett söderut via Värtingevägen mot den planerade förskolan på Kornvägen (söder om Skytteskogen). I båda riktningarna erbjuder Smedbacken/Värtingevägen idag otillräckligt



skydd och utrymme för gående, barnvagnar och cyklar. I båda fallen behöver vägen korsas en eller två gånger (beroende på riktning), samtidigt som det saknas reglerade övergångar. Varken situationen i korsningen eller den generella trafiksituationen längs Smedbacken/Värplingevägen reflekteras över eller hanteras i förslaget till detaljplan.

Som en delösning föreslår föreningen att kommunen öster om Skytteskogen överväger att förlägga en GC-väg mellan det föreslagna utbyggnadsområdet och området S15 (och därmed den snart etablerade förskolan där).

3. Ökad biltrafik på överbelastad vägsträcka

Enligt Swecos trafikrapport kommer exploateringen leda till ytterligare drygt 200 fordon/dygn genom banporten, vilket kommer att spä på den redan ohållbara situationen på sträckan mellan korsningen Stationsvägen/Kärrstorpsvägen (norr om banporten) och upp till Värplingevägen. Trafikverket har i kommunikation med föreningen deklarerat att vägsträckan inte är överbelastad sett till antalet fordonsrörelser/dygn, men de bortser då från att Stehag är en utpräglad pendlingsort och att den absoluta merparten av trafiken belastar vägen endast ett fåtal av dygnets timmar.

4. Nordgående GC-trafik från utbyggnadsområdet

Förslaget förbiser den GC-trafik som kommer att ta sig till byns norra del via den östra järnvägsviadukten (väg 1314). Det är troligt att vägen kommer att användas flitigt då den är den mest gena till några av byns serviceinrättningar (exempelvis Hasslebo och Torsholkens förskola). Den befintliga GC-vägen tar idag slut vid Stationsvägen, varpå trafikanterna har att välja på att följa Stationsvägen alternativt dikesrenen på väg 1314 (och sedan vika av västerut på grässtigen längs bäcken). Båda vägarna är dåliga alternativ då de saknar vägren, sikten är begränsad och trafiken är tung (fordon högre än tre meter som önskar passera stambanan kan endast göra det via väg 1314). Särskilt alstrar Rönneholms Återvinningscentral mycket lastbilstrafik till och från den södra sidan.

5. GC-trafik genom utbyggnadsområdet

Föreningen ser det som positivt att planförslaget försöker att inom området separera fotgängare och cyklister från biltrafik. Vi anser dock att man inte nått målet på grund av de fyra korsande bilgator som planeras genom promenadstråket. Vi anser att det finns goda



förutsättningar att stänga bilgatorna och låta dem bli återvändsgränder i åtminstone de två centrala korsningarna, eventuellt alla tre inre korsningar. Detta skulle främja människors nyttjande, grönyrtornas potential och trafiksäkerheten i området. Framkomlighet för sopbilar kan möjliggöras genom väl planerad lokalisering av återvinningshus och särskild genomfart för enbart dessa sopbilar (och utryckningsfordon) i något fall.

Detaljplanen i relation till andra planer

I samband med all nyexploatering finns det anledning att reflektera över hur den står sig i relation till kommunens strategier och överenskommelser. I kommunens översiktsplan finns följande att läsa:

"I den fortsatta utvecklingen av Stehags bykärna till en mer gång- och cykelvänlig by behöver den totala trafiksituationen ses över. En sådan utredning kräver noggranna studier, dialoger och ett långsiktigt arbete och förhållningssätt. I bykärnan och längs skolvägar ska gång- och cykeltrafiken prioriteras, särskilt med fokus på barns rörelsefrihet, trygghet och tillgänglighet."

Vidare hittar vi, som femte punkt i utvecklingsstrategin, följande målbild:

"Bykärnan är gång- och cykelvänlig och stationsområdet är en trygg och attraktiv vardagsplats i byn. Stationen och busshållplatsen är en mötesplats, bytespunkt och entré till byn".

Inget av detta reflekteras i det som idag prioriteras. Men föreningen anser att det bör prioriteras innan olyckor sker och det vore rimligt att "långsiktigt arbete och förhållningssätt" (som nämns i kommunens översiktsplan) föregår en fortsatt och snabb expansion.

I utvecklingsstrategin för bebyggelsestrukturen ska ny bebyggelse i första hand tillkomma genom förtätning och i potentiellt goda kollektivtrafiklägen. Syftet med kollektivtrafikhöga bostäder blir avsevärt sämre om t.ex. föräldrar på grund av bristande GC-infrastruktur blir tvungna att välja bilen för att på ett säkert sätt lämna barn vid skolan. Detta borde vara av största fokus med tanke på att oerhört värdefull åkermark tas i anspråk.

Jordbruksmark

Av det som framgår i detaljplanen avser kommunen bebygga högklassig jordbruksmark utan närmare motivering. När prövning av



exploateringsföretag sker via detaljplaner är kommunen skyldig att, i enlighet med 3 och 4 kap Miljöbalken, redovisa att det finns ett samhällsintresse av projektet, att det saknas annan mark att bebygga samt att redovisa vilka alternativa lokaliseringar som finns för ändamålet.

Kommunen ska dessutom, före översiktsplaneprocessen, ta fram ett kommunalt planeringsunderlag avseende jordbruksmark. Föreningen frågar sig om kommunen tagit fram ett sådant planeringsunderlag avseende jordbruksmark och därefter vägt det mot detaljplanen.

Rekreatiionsstråk, grönytor och övrig tillgänglighet

Den upptrampade gångbana som nämns på s. 9 i förslaget är ett stråk som huvudsakligen används för rekreation, eftersom den erbjuder vacker utsikt över fältet upp mot Stehagsgården. Att ersätta den med en stig genom det tänkta bostadsområdet är inte ett likvärdigt alternativ. Ett gångstråk i områdets södra utkant bör planeras in, med utsikt som inte skymms av den nya bebyggelsen.

Området närmast Skytteskogen är attraktivt, såväl för rekreation som för tomtexploatörer. Vi anser att det vore markant bättre för de boendes livsmiljö och rekreatiionsmöjligheter att avsätta hela den västra kanten mot Skytteskogen till naturmark. Det kan också innebära en mjukare övergång mellan skogen och bostadsområdet, och minskar framtida risk för konflikter mellan tomtägare och utväxande biologiskt värdefulla brynmiljöer samt skuggande och vitalitetssänkta naturvärdesträd i skogen. Planlagd naturmark är i regel gynnsam för en lång rad ekosystemtjänster, inklusive jordmånsbildning och bördighet.

Ekosystemtjänster

Föreningen instämmer i den sammanfattande bedömningen om negativa konsekvenser för stödjande ekosystemtjänster och positiva konsekvenser för kulturella ekosystemtjänster (EST). Beträffande försörjande EST så anser vi att planförslaget har missförstått begreppet jordmånsbildning. Planförslaget anser att jordmånsbildning inte påverkas negativt eftersom den kan fortgå utanför planområdet. Med ett sådant resonemang blir all EST-analys meningslös.

Ouppfyllda åtaganden

Föreningen har ovan berört några av de brister och ouppfyllda löften som lever kvar efter exploatering av S13 och S15, samt noterat att exploatören bakom den föreslagna detaljplanen och S15 är densamme.



Baserat på kommunens samt exploatörens underlåtenhet att svara upp till tidigare åtaganden är intresseföreningen oroad att scenariot nu ska återuppspela sig. *Föreningen kräver att kommunen nogsamt följer upp sina egna, samt övriga parter åtaganden i samband med tidigare exploatering, likväl som vid en framtida ny.*

Å styrelsen i Stehags intresse- och försköningsförenings vägnar

Jacob Skerfe

Sandra Nilsson

Emil Åsegård

Louise Hagelberg

Referenser

Översiktsplan Eslöv 2035 (utvecklingsstrategi Stehag sid 31)

https://eslov.se/wp-content/uploads/oversiktsplan_eslov2035_antagen20180528.pdf

Detaljplan S15

<https://kartportal.eslov.se/portal/sharing/rest/content/items/ac9bbc147d8242bf938ab8344d081a1e/data>

Detaljplan S13

<https://kartportal.eslov.se/portal/sharing/rest/content/items/0bd05501f69b43b39c8f5a7b5a7e39e1/data>

Slutrapportering värdering av jordbruksmark jordbruksmark i planeringsprocesser

<https://jordbruksverket.se/download/18.4137e45617d4ac03597d469b/1637920970680/Slutredovisning-mm-r-projekt-vardering-jordbruksmark-tga.pdf>