



Redogörelse efter samråd

Detaljplan för del av Hjärup 4:2 m fl - LOMMAVÄGEN och BANVALLSVÄGEN

Staffanstorps kommun

Detaljplanen har varit föremål för samråd under tiden 2014-06-16 - 2014-09-14.
Handlingarna har funnits tillgängliga på Rådhuset i Staffanstorps, på biblioteken i Staffanstorps och Hjärup samt på kommunens hemsida.

Handlingarna har enligt sändlista sänts på remiss till länsstyrelsen, berörda nämnder, statliga och kommunala organ, sakägare och andra som kan ha ett väsentligt intresse av förslaget.

Kungörelse har varit införd i Lokaltidningen Staffanstorps 2014-06-18, i Spegeln 2014-06-15 och i Sydsvenska Dagbladet 2014-08-03.

Samrådsmöte har hållits 2014-09-03 i Hjärups skolas matsal.

En förprojektering av utbyggnadsområdet har genomförts under perioden april till augusti 2015. Förändringar av planförslaget till följd av förprojekteringen redovisas under särskild rubrik i slutet av redogörelsen.



Inkomna yttranden utan erinran

Tele2 Sverige AB
Sydvatten
Försvarsmakten

Inkomna yttranden med synpunkter

Länsstyrelsen Skåne
Lantmäteriet
Landsantikvarien i Skåne, Regionmuseet Kristianstad
Trafikverket
Region Skåne
Tekniska nämnden, Staffanstorps kommun
Lomma kommun
Malmö Stad
Burlövs kommun
Lunds kommun
E.ON Gas Sverige AB
Telia Sonera Skanova Access AB
Svenska Kraftnät
Kraftringen Nät AB
E.ON Elnät Sverige AB
Hjärups Byalag
Stallvägens samfällighetsförening genom ordförande Per Engström, Stallvägen 19
Fastighetsägare på Stallvägen 1, 3, 7, 17, 19 och 35 (gemensamt yttrande)
Kenth Larsson, Stallvägen 3
Henric och Hanna Bergsbjörk, Stallvägen 15
Josefine Marklund Engström, Stallvägen 19
Niklas och Jenny Rystedt, Stallvägen 21
Familjen Bolltoft, Stallvägen 37
Anders Adolvsson, Stallvägen 45
Fastighetsägare längs Malenas väg, företrädda av Ingegerd Höglund (Malenas väg 17)
Rickard och Gisela Nilsson, Lommavägen 8
Theresia och Martin Holm, Stallvägen 41
Tomas Nordblad med familj, Stallvägen 25

Redovisning av yttranden med synpunkter

Inkomna yttranden från berörda myndigheter/organisationer:

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer att föreslagen bebyggelse kan bli olämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet, buller varför Länsstyrelsen kan komma att ingripa vid sin tillsyn enligt 11 kap 10- 11 §§ PBL.

Hållbar markanvändning - en mellankommunal fråga

Länsstyrelsen har i sitt granskningsyttrande till Staffanstorps kommuns översiktsplan *Framtidens kommun - perspektiv 2038* skrivit att det är angeläget att kommunen i den fysiska planeringen tar ett stort ansvar för miljö- och klimatfrågor och planerar så att man begränsar bilburen pendling. Staffanstorps kommun utgör en viktig pusselbit i det regionala kollektivtrafik-nätverket. Det är därför extra viktigt att infrastrukturens och bebyggelsens utveckling samordnas med grannkommunerna.

Länsstyrelsen vidhåller sina synpunkter i sitt yttrande om *Åtgärdsvalsstudie Västra Hjärups framtida transportbehov*. I det yttrandet påpekar Länsstyrelsen att åtgärdsvalsstudien måste även sätta Hjärup i sitt sammanhang och ta hänsyn till relevanta omvärldsfaktorer såsom nationella och europeiska miljö- och klimatmål, omgivande kommuners arbete med att begränsa biltrafiken m.m. Länsstyrelsen håller inte med om problembeskrivningen att västra Hjärup har dålig tillgänglighet till det övergripande vägnätet, större städer och järnvägsnätet. Länsstyrelsen menar att åtgärdsvalsstudien inte kan användas för att motivera en utbyggnad av vägar för biltrafik. Länsstyrelsen ifrågasätter att kommunen planerar för ökad biltrafik, enligt trafikprognosen i *Program till detaljplan för fyrspårsutbyggnad genom Hjärup*, i ett läge med så pass bra kollektivtrafik.

Flytten av Lommavägen har inte stöd i översiktsplanen. I kommunens översiktsplan redovisas en omfattande utbyggnad av väg mellan väg E6 och väg E22. Den utbyggnaden av väg har Länsstyrelsen i sitt granskningsyttrande av kommunens översiktsplan ställt sig tveksam till med anledning av att Sveriges bästa jordbruksmark tas i anspråk. Behovet av en väg mellan väg E6 och väg E22 i det läget är inte beskrivet i översiktsplanen.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen har tidigare yttrat sig i det här ärendet om behovsbedömning enligt 6 kap MB och 5 kap PBL. Länsstyrelsen vidhåller bedömningen att detaljplanen för Lommavägen och Banvallsvägen innebär betydande miljöpåverkan.



MKN luft

Länsstyrelsen vill poängtera vikten av att planera för att minimera bilberoendet med anledning av de konsekvenser bilkörning får dels i den egna kommunen och dels i grannkommunerna i form av koldioxidutsläpp, buller, trängsel och dålig luft. I förlängningen riskerar miljö kvalitetsnormerna för luft att påverkas negativt. Länsstyrelsen vill betona att bilanvändningens miljöpåverkan är en viktig mellankommunal angelägenhet.

Buller

Länsstyrelsen menar att handlingarna måste kompletteras i fråga om bullersituationen. Nödvändiga skyddsåtgärder måste säkerställas genom planbestämmelser på plankartan som syftar till att säkra att gällande riktvärden för buller innehålls. Länsstyrelsen bedömer att det inte är möjligt att pröva områdets lämplighet för föreslagen bebyggelse utan en sådan redovisning och nödvändiga bestämmelser.

Kommentar:

Hållbar markanvändning – en mellankommunal fråga

De övergripande förutsättningarna för fyrspårsutbyggnaden redovisas i kommunens översiktsplan, Framtidens kommun. Översiktsplanen är det avtal mellan stat och kommun som gäller för den fortsatta detaljplaneringen. De tvärgående förbindelser som syftar till att binda samman västra och östra Hjärup, är en grundläggande förutsättning för kommunens behandling av fyrspårsutbyggnaden som riksintresse.

Kommunens planering är helt inriktad på att stödja ett ökat resande med kollektivtrafik. Trots detta ökar biltrafiken enligt kommunens och Trafikverkets gemensamma prognos. Bedömningarna av trafikutvecklingen utgår från planerad utbyggnad av bostäder och de trafikuppräkningsstal (Trafikverkets publikation Modellanpassade indata- och omvärldsförutsättningar 2012) som staten har tagit fram. Den föreslagna vägen in mot södra delen av Lund ger förutom ökad tillgänglighet med bil och ökad trygghet för cyklister, även möjlighet för framtida busslinjetrafik. Att skapa flera anslutningar till det överordnade trafiksystemet kan bidra till ett minskat trafikarbete mot målpunkter som inte är tillgängliga via persontågstrafiken.

Den i översiktsplanen redovisade förbindelsen mot Lund via väg 108 är en viktig mellankommunal fråga. Staffanstorps och Lunds kommuner har i sina respektive översiktsplaner redovisat överensstämmande reservat för utbyggnad av en ny vägförbindelse väster om järnvägen med anslutning till väg 108. Utbyggnaden har inte ifrågasatts i Länsstyrelsens granskningsyttrande över Lunds respektive Staffanstorps översiktsplaner. Staffanstorps kommun har tagit initiativ till en fördjupad studie av vägförbindelsen (Åtgärdsvalsstudie. Västra Hjärups framtida transportbehov. Sweco 2013-05-03). I studien ingår en analys av alternativa åtgärder enligt Fyrstegsprincipen. Enligt studien bedöms

utbyggnaden av vägen vara samhällsekonomiskt motiverad. En möjlig anslutningspunkt av vägen till Vragerupsvägen redovisas men vägen ingår inte i övrigt i detaljplanen.

Biltrafiken över Stationsbron kommer enligt förslaget att begränsas till förmån för gång-, cykel- och nyttotrafik. En förutsättning för detta är att biltrafiken kan ledas över broarna vid Vragerupsvägen och Lomnavägen. Broarna har även en stor betydelse för sammanlänkning av gång- och cykelvägsnätet mellan västra och östra Hjärup. I ett alternativ utan Vragerupsbron kan biltrafiken över Stationsbron och bron vid Lomnavägen förväntas öka samtidigt som det totala trafikarbetet inom Hjärup förväntas öka till följd av ökade körsträckor.

Under utbyggnadsskedet ingår bron vid Vragerupsvägen som en viktig förutsättning vid omledningen av trafiken i samband med avstängningen av Lomnavägen för utbyggnad av den nya bron.

En mindre omläggning av Lomnavägen i ny sträckning sker i samband med järnvägsutbyggnaden. Sträckningen mellan Ynglingavägen och Banvallsvägen överensstämmer i stort med översiktsplanens redovisning. En eventuell framtida omläggning av Lomnavägen i ny sträckning för anslutning till motorvägsnätet behandlas inte i detaljplanen.

Behovsbedömning

Utbyggnaden av Lomnavägen är en direkt följd av fyrspårsutbyggnaden av järnvägen. Länsstyrelsen har i yttrande 2012-08-17 över förstudien för Lomnavägens korsning med Södra stambanan bedömt att den planskilda korsningen med järnvägen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Genom att utbyggnaden ingår i järnvägsplanen kommer konsekvenserna av genomförandet att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen till planen.

MKN luft

Kommunen instämmer i de framförda synpunkterna.

Buller

Detaljplanen syftar till att skapa de formella förutsättningarna för genomförande av järnvägsplanen. Planen omfattar ingen ny bostadsbebyggelse. Behovet av bullerdämpande åtgärder för befintlig bostadsbebyggelse prövas enligt miljöbalken inom ramen för järnvägsplanen. Tillämpade riktvärden för buller samt konsekvenserna av utbyggnaden redovisas i den miljökonsekvensbeskrivning som är gemensam för detaljplanerna och järnvägsplanen. Planerade bullerskyddsåtgärder föreslås, i första hand genom bullervalvar och skärmar inom trafikområde eller inom allmänplatsmark. I ett begränsat antal fall föreslås fastighetsnära åtgärder. För att närboende och andra berörda ska kunna bedöma



konsekvenserna har åtgärderna tydligt redovisats på illustrationsplanen och i planbeskrivningen. Planbestämmelserna anger att "Bullerskydd ska finnas längs järnvägen." För att undvika dubbelreglering och avvikelser mellan planerna har inga bullerriktvärden redovisats i planbestämmelserna.

Lantmäteriet

Lantmäteriet påpekar att det under rubriken *Fastighetskonsekvensbeskrivning - Inlösen av mark* också bör framgå att kommunen inte bara har en rätt att lösa in marken utan också är skyldig att förvärva den allmänna platsmarken om fastighetsägaren begär det. Det bör också framgå att den allmänna platsmarken kan lösas in utan att avtal föreligger med fastighetsägaren. Även de ekonomiska konsekvenserna av inlösen bör belysas i planhandlingarna, att ersättningen för marken bestäms enligt reglerna i expropriationslagen om inte annan överenskommelse träffas.

Under rubriken *Fastighetbildning, servitut, ledningsrätt* kan det läggas till att kommunen ansöker om fastighetbildning för fastighetsreglering av den allmänna platsmarken som ska lösas in.

Kommentar:

Planbeskrivningen kompletteras enligt Lantmäteriets synpunkter.

Landsantikvarien i Skåne, Regionmuseet Kristianstad

Regionmuseet framför att Hjärup, tillsammans med Bomhög och Uppåkra, är utpekat i Skånes regionala kulturmiljöprogram och Södra stambanan är utpekat som ett kulturmiljöstråk i samma program, detta bör framgå i planhandlingen.

I anslutning till Lommavägen finns ett antal boplotsområden som eventuellt berörs av planen. Samråd bör därför ske med länsstyrelsen. I övrigt har Regionmuseet inget att erinra på planen.

Kommentar:

Planbeskrivningen kompletteras med berörda kulturmiljöintressen enligt Skånes regionala kulturmiljöprogram.

Samråd angående berörda fornlämningsområden sker inom ramen för Trafikverkets arbete med järnvägsplanen.

Trafikverket

Eftersom Lommavägens nya sträckning och vägbro över järnvägen byggs enligt järnvägs- och vägplanen som har tagits fram i Flackarp-Arlövs projektet tycker Trafikverket att det är viktigt att detaljplanen och Järnvägsplanen inte strider mot varandra. För de delar som ingår i Trafikverkets anläggning kommer byggnation göras enligt vad som står i järnvägsplanen, i övrigt gäller detaljplanen. Det ska tecknas ett genomförandeavtal som reglerar kostnads- och ansvarsfördelning. Trafikverket meddelar att detta kommer göras inom projektet Flackarp - Arlov.

I planen står det att "befintlig bullerskyddmur höjs från 1,3 m till 2,2 m" vilket, enligt Trafikverket, inte stämmer med vad som står i bullerutredningen (2,0 m).

I övrigt har Trafikverket inga synpunkter.

Kommentar:

Den prognostiserade hastigheten på Lommavägen har sänkts från 70 till 60 km/h i bullerutredningen vilket innebär att den erforderliga skärmböjden nu kan minskas. Höjdangivelsen för bullerskyddet längs Lommavägen ändras från 2,2 till 2 meter. Se i övrigt gemensamt bemötande av skrivelser på sidan 13.

Region Skåne

Region Skåne har valt att lämna ett samlat yttrande på de fyra detaljplaner kring järnvägsutbyggnaden i Hjärup som nyligen varit på samrådsutställning. Detaljplanen för Lommavägen och Banvallsvägen är en av dessa fyra planer.

Övergripande

Region Skåne ser positivt på att detaljplaner för utbyggnaden av Södra stambanan till fyra spår genom Hjärup nu tas fram, då dessa är viktiga i planeringsprocessen för fyrsårsutbyggnaden. Generellt sätt innebär planförslagen att en god tillgänglighet skapas från den nya stationen till omkringliggande bebyggelse i Hjärup och att tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter prioriteras. Därigenom skapas också möjlighet att skapa en mer levande stationsmiljö med centrumfunktioner samt att binda ihop den östra och den västra delen av Hjärup på ett bättre sätt.

Inom arbetet med strukturbild för Skåne har strategier för Det flerkärniga Skåne tagits fram. Region Skåne ser att planförslaget stämmer väl överens med dessa strategier. Ett av strategiområdena är att skapa socialt hållbara, attraktiva orter och miljöer som erbjuder hög livskvalitet och utvecklandet av mötesplatser kan bidra till detta. En utbyggnad av centrumverksamheter i samband med stationen kan öka möjligheterna att utveckla

fungerande mötesplatser i Hjärup. Region Skåne ser det som viktigt att binda samman Hjärup och skapa ett attraktivt stationssamhälle.

Snabbcykelstråket

Planförslaget har på ett bra sätt tagit det planerade snabbcykelstråket mellan Lund och Malmö i beaktande och olika alternativ har lämnats öppna för utbyggnad både på den västra och östra sidan om järnvägen. Region Skåne ser gärna att det förtydligas hur kommunen avser att snabbcykelstråket ska dras på den västra sidan om järnvägen, norr om Jakriborg. Region Skåne anser också att det är viktigt att inte låsa fast sig vid kraftiga lutningar på stationens västra sida för snabbcykelstråket.

Region Skåne vill lyfta frågeställningen om planerad totalbredd på 2,5 meter för snabbcykelstråket möjligen inte är tillräckligt. Eftersom detta är en ny typ av stråk kan vidare utredning behövas innan bredden läggs fast i detaljplan. Här kan Trafikverkets idéskrift *Snabba cykelstråk - idéer och inspiration* vara till hjälp och inspiration.

Som information till den pågående planeringen kan tilläggas att det pågår en åtgärdsvalsstudie i stråket Malmö - Lund med syfte att säkra en långsiktig hållbar tillgänglighet i stråket och att nyckelaktörer som är kopplade dit ska kunna enas om åtgärder som är anpassade till den övergripande målbilden. Alla trafikslag tas upp i åtgärdsvalsstudien, även ett eventuellt snabbcykelstråk.

Bredband

Med anledning av omfattande grävningsarbeten kan det vara tillfälle att fundera på om bredband behövs i området och om sådana i så fall kan samförläggas.

Stationen

Region Skåne anser att detaljutformningen av stationen behöver förtydligas i den fortsatta dialogen mellan berörda parter i planeringsprocessen. Exempel på detaljer som behöver specificeras är cykelparkeringar, utformningen av stationsbron och stationsbyggnaden. Utformningen av stationsområdet bör utgå från kvaliteter som orienterbarhet, tydlighet, överskådlighet och god belysning. Det är också av stor vikt att det finns möjlighet att på ett enkelt sätt komma till stationsområdet med tågersättande buss, eftersom det vid situationer med stopp i tågtrafiken kan kräva en stor kapacitet. Detaljutformningen för dessa delar bör förtydligas i tidigt skede i samråd mellan Skånetrafiken, Staffanstorps kommun och Trafikverket.

Kommentar:

Trafikverket utreder för närvarande snabbcykelstråket mellan Lund och Malmö. Stråkets framtida sträckning och standard kommer att klargöras i denna utredning. I de nu aktuella detaljplanerna redovisas en möjlig sträckning öster om järnvägen. Kommunen

har i detta fallet prioriterat en likvärdig standard inom hela tätortsavsnittet med anpassning till tillgängligt utrymme inom den centrala delen av samhället. I enlighet med den tidigare genomförda trafikutredningen (Sweco 2014-07-01) föreslås att cykelbanan ska vara dimensionerad för dubbelriktad trafik med en bredd av 2,5 meter med en separat gångbana på 2,0 meter. I Trafikverkets skrift "Snabba cykelstråk - Idéer och inspiration" anges 2,5 meter som en acceptabel minimibredd för snabbcykelstråk inom tätort. Vid passage av anslutande gator ges cyklisterna företräde genom upphöjda passager. En framtida sträckning väster om järnvägen ger inom obebbyggda delar möjlighet för en högre standard. Framkomligheten inom avsnittet vid Jakriborgsområdet är begränsad vilket kan innebära att stråket måste byta sida vid Stationsbron, alternativt att åtgärder vidtas för att förbättra framkomligheten längs den västra sidan.

Tekniska nämnden, Staffanstorps kommun

Tekniska nämnden föreslår justeringar av planförslaget enligt följande.

Gång- och cykelvägar

Cykelväg längs Lommavägen planeras mellan järnvägsbron och Gamla Lundavägen och är en del i projektet för snabbcykelstråket Malmö - Lund, då det är en viktig länk för anslutande cykeltrafik. En del av sträckan ligger inom aktuell detaljplan. För att underlätta planeringen och byggnationen av återstående cykelvägen längs Lommavägen bör detaljplanen förlängas till att omfatta den bit mark som inte är detaljplanelagd, karta bifogas yttrandet.

Park

I plankartan finns en egenskapsgräns som markerar gräns mellan vall och hundrastplats. Eftersom vallen kan komma att nyttjas som en del av hundrastplatsen bör denna egenskapsgräns tas bort.

Bullerskydd

Man bör undvika absoluta mått i plankartan för höjd på bullerskydd, vilket anges för muren vid Hästhagen. Istället bör anges att skyddet ska klara bullerriktvärdena. På illustrationen beskrivs vallen väster om Hjärups boställe som en befintlig bullerskyddsvall. Vallen är dock inte anlagd som formellt bullerskydd varför texten bör ändras till endast "vall".

Återvinningsstationer

Den nuvarande återvinningsstationen vid stationsparkeringen kommer att flyttas och ersättas av två nya stationer utmed Banvallsvägen, en norr och en söder om stationsområdet. Det är viktigt att det kommer att finnas en återvinningsstation vid Banvallsvägen



som är öppen under hela byggtiden. Denna kan eventuellt ha en eller flera tillfälliga placeringar under byggtiden.

Huvudmannaskap och väghållaransvar

Plankartan bör kompletteras med att Trafikverket är väghållare för Lommavägen under administrativa uppgifter. Dagvattendammen söder om Lommavägen kommer att fördröja dagvattnet från Lommavägen, vilket innebär att Trafikverket har skötselansvaret för dammen. Huvudmannaskap under kapitel 10 - Genomförande bör kompletteras med uppgift om skötselansvar för dammen. Här bör texten även kompletteras med att bullerskyddet vid Hästhagen ligger på en gemensamhetsanläggning.

Finansiering och avtal

Ett separat avtal finns för snabbcykelstråket mellan Malmö och Lund som även innefattar stråket längs Lommavägen. Planbeskrivningen bör kompletteras med avtalet för snabbcykelstråket.

Kommentar:

I gemensamt bemötande av skrivelser på sidan 13 föreslås att Lommavägens utbyggnad ska utgå ur förslaget till detaljplan. Detta innebär att frågor angående huvudmannaskap m.m. inte längre är aktuella.

Plankartan kompletteras med egenskapsgräns och beteckning så att vallen kan nyttjas som hundrastplats på sätt som redovisats i illustrationsplanen.

Bullervallen väster om Hjärups boställe har numera ersatts av en fastighetsnära åtgärd (berör fastigheten Hjärup 7:197.)

Tillfälliga lösningar under utbyggnadsskedet som t ex beträffande återvinningsstationens placering, behandlas av Trafikverket inom ramen för järnvägsplanen.

Planbeskrivningen kompletteras med avtal för snabbcykelstråket.

Lomma kommun

Lomma kommun har lämnat ett samlat yttrande på detaljplanerna för stationsbron, Lommavägen/Banvallsvägen och Vragerupsvägen.

Lomma kommun anser att dagvattenfrågan är ottydligt beskriven samt otillräckligt konsekvensbedömd i alla tre detaljplanerna. Man tycker att det saknas information om vilka vattenförekomster som påverkas, i vilken utsträckning eventuella dagvattenåtgärder är tillräckliga ur flödeshänseende och ur kvalitetshänseende samt om MKN för vat-

ten kan påverkas. I detaljplanen för Stationsbron ter sig den beskrivna lösningen förvärra dagens ansträngda situation för avrinningsområdet, då vattnet inte längre ska ledas till en utjämningsdamm, utan kopplas direkt på ett dikningsföretag. Vilket dikningsföretag man i planförslagen syftar på tycker Lomma kommun dock är oklart. I de två andra detaljplanerna är det ottydligt hur de beskrivna åtgärderna är relaterade till dagens belastning.

Det är Lomma kommuns bestämda uppfattning att det i Höje å avrinningsområde är mycket viktigt att alla nya detaljplaner bidrar till att minska dagens belastning på vattendragen, både ur kvantitets- och kvalitetshänseende. Lomma kommun efterlyser därför en tydligare lösning för de tre områdenas dagvattenhantering som även inkluderar en lösning för att hantera höga flöden och eventuella ökande halter av ämnen som bidrar till att god status inte kan nås i vattenförekomsterna. Det är önskvärt att det finns ett tydligt ställningstagande att Höje å inte ska utsättas för en högre belastning än vad som sker idag, varken flödesmässigt eller ur vattenkvalitetssynpunkt. Tvärtom måste belastningen minska.

Kommentar:

Avvattning av järnvägsområdet och Lommavägen utreds av Trafikverket i järnvägsplanen och redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen till planen. Utbyggnaden av järnvägen i nedsänkt läge innebär att dagvattnet från Skanskaområdet väster om järnvägen som idag avleds mot Alnarpsdiket överförs till dikningsföretag (Vinstorp-Lomma 1943, akt 12-LN-768) som leder vattnet västerut mot Lomma för anslutning till Höje å.

Malmö Stad

Malmö Stad anser att det redovisade cykelstråket längs Banvallsvägen med 2,5 meters bredd inte uppfyller en rimlig standard för snabbcykelstråk. Trafikverkets tidigare förstudie har angivit en bredd mellan 3-5 meter.

Det vore önskvärt att detaljplanen redovisade hur järnvägsutbyggnaden kan kopplas ihop med ett eventuellt framtida yttre godstågspår.

Kommentar:

Angående snabbcykelstråket, se kommentar under Region Skåne.

Enligt uppgift från Trafikverket kommer den planerade fyrspårsutbyggnaden inte att påverka förutsättningarna för en eventuell framtida utbyggnad av ett Yttre godstågspår enligt reservatet i kommunens översiktsplan.

Burlövs kommun

Burlövs kommun har inget att erinra mot detaljplaneförslagen men vill ändå framföra ett antal synpunkter. Staffanstorps kommun och Burlövs kommun står inför liknande utmaningar och möjligheter i och med att Södra stambanans utbyggnad förutsätter stora ombyggnationer i båda kommunerna.

Burlövs kommun är mycket positiv till att Staffanstorps kommun tagit fram förslag till detaljplaner som möjliggör en utbyggnad av Södra stambanan. Det möjliggör för att resande och transporter flyttas över från vägtrafik till järnvägstrafik. Det är positivt för både Arlöv, Åkarp och Hjärup om genomfartsbiltrafiken i orterna minskar. Kommunerna kan därför gemensamt gentemot Skånetrafiken arbeta för en utökning av turtätheten på Pågatågstrafiken i Åkarp och Hjärup när spårutbyggnaden är färdig. Det är särskilt viktigt med goda kollektiva kommunikationer när båda orterna, enligt respektive kommuns översiktsplan, står inför en betydande framtida expansion. Det vore även positivt om framtida genomfartsstrafik, som nämns i planbeskrivningen, hänvisas till E22 och E6/E20 via nya av- och påfarter till Lommavägen i Hjärup istället för Lundavägen genom Åkarp och Kronetorp.

Oavsett en framtida snabbcykelvägs sträckning mellan Åkarp och Hjärup kommer Trafikverket att anlägga en serviceväg på den nordvästra sidan om spåren mellan de båda orterna. Servicevägen kan enligt Trafikverket även användas som gång- och cykelväg. Burlövs kommun vill informera om att kommunens ambition är att koppla Åkarps lokala cykelvägnät till servicevägen. Det skulle möjliggöra en ny gen cykelväg mellan Åkarps och Hjärup's mer centrala delar. Burlövs kommun vill även möjliggöra för en rekreativ gång- och cykelstig längs Alnarpsån mellan de båda orterna.

För Burlövs kommun är det av yttersta vikt att Alnarpsån ej belastas med ökande vattenmängder, även vid större regn, då ån redan idag tidvis har problematiska vattennivåer. Burlövs kommun ser därför positivt på alla åtgärder som minskar avrinningen till ån.

Kommentar:

Staffanstorps kommun redovisar i översiktsplanen en framtida koppling av Lommavägen till motorvägsnätet. Behovet av att genomföra den redovisade utbyggnaden är beroende av den framtida trafikutvecklingen.

Kommunen ser positivt på att utnyttja servicevägen väster om järnvägen för cykeltrafik mellan Åkarp och Hjärup, samt tankarna på ett rekreativt stråk längs Alnarpsån. Järnvägsutbyggnaden innebär att Alnarpsån avlastas genom att dagvattnet från Skanskaområdet kopplas mot dikningsföretag väster om järnvägen. Vid all bebyggelseplanering strävar kommunen efter största möjliga fördröjning av dagvattnet lokalt.

Lunds kommun

De detaljplaner som Staffanstorp nu skickar ut för synpunkter är ett viktigt steg i genomförandet en utbyggnad av fyra spår på Södra stambanan mellan Arlöv och Högevall. Det är av stor betydelse för regionens utveckling och möjligheten till hållbart och effektivt resande. En utökad tågtrafik stärker särskilt förutsättningarna för utveckling i orterna i MalmöLund-stråket. En stadsutveckling i stråkets stationslägen som drar nytta av den höga tillgängligheten och det centrala läget i regionen lyfts i arbetet strukturbild MalmöLund som Lunds kommun och Malmö stad arbetat fram i samarbete med Staffanstorp, Lomma och Burlöv. Lunds kommun ser positivt på att Staffanstorp lyft in arbetet med Strukturbild MalmöLund i de aktuella detaljplanerna.

Lunds kommun anser att det är angeläget att inte förhindra möjligheterna att anlägga ett snabbcykelstråk intill järnvägen mellan Malmö och Lund. De nu aktuella detaljplanerna redovisar en sträckning av snabbcykelstråket längs Banvallsvägen på östra sidan av järnvägen. För att ge handlingsfrihet i framtidens planering bör det vara möjligt att förlägga en sträckning såväl väster som öster om järnvägen. Detta framfördes även i planprogramskedet. Enligt Trafikverkets förstudie 2012-01 -04 (remisshandling) förväntas cykelstråket ha en bredd mellan 3-5 meter. I de nu aktuella detaljplanerna har snabbcykelstråket genom Hjärup utformats för dubbelriktad trafik med en totalbredd på 2,5 meter. Lunds kommun anser att utformningen avseende bredden i de aktuella detaljplanerna inte motsvarar de ideer som lyfts för vad ett snabbcykelstråk innebär och önskar att Staffanstorp ser över möjligheterna att skapa bredare reservat.

Kommentar:

Angående snabbcykelstråket, se kommentar under Region Skåne.

E.ON Gas Sverige AB

E.ON Gas Sverige AB har lämnat ett samlat yttrande över de fyra detaljplaner som berör järnvägsutbyggnaden i Hjärup. Detaljplanen för Lommavägen och Banvallsvägen är en av dessa fyra planer.

Inom planområdena har E.ON Gas distributionsledningarna för natur- och biogas. Kartor som visar ledningarna har bifogats yttrandet.

Innan arbetet påbörjas i närheten av ledningarna anser E.ON att kontakt bör tas med E.ON Gas för ledningsvisning. Man meddelar också att distributionsledningarna är underkastade Energigasnormens regler (EGN 2011) som bland annat innebär ett minsta skyddsavstånd mellan ledning och byggnad på två meter.



Vidare bör plantering av träd ej ske närmare gasledning än 2,5 meter. För att minska risken för skador på träd i samband med eventuella arbeten med ledning, rekommenderas att träd i närheten förses med rotskydd.

Genomförandet av planen kommer att medföra att gasledningen måste flyttas eller omges med särskilda försiktighetsåtgärder. E.ON Gas förutsätter att exploatören bekostar sådana åtgärder, vilket bör framgå i genomförandebeskrivningen.

Innan planen antas måste kontakt tas med E.ON's områdeshandläggare för att utreda vart den nya sträckningen kan ske samt måste kostnadsfördelningen för ledningsflytten vara klar och förankrad med E.ON.

När den nya sträckningen för gasledningen är fastställd så kommer den troligtvis beröra planområdet varav E.ON kommer att hemställa om ett 4 meter brett u-område för den nya gasledningen.

Kommentar:

Befintliga ledningar kommer vid behov att läggas om och korsa järnvägen vid Stationsbron eller broarna vid Vragerupsvägen och Lommavägen. Möjligheten att förlägga ledningarna i broarna är säkerställd genom planbestämmelse angående allmännyttiga ledningar.

Trafikverket avser att träffa avtal med berörda ledningsägare före genomförandet.

Telia Sonera Skanova Access AB

Telia Sonera Skanova Access AB låter framföra att de har flera markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet, karta bifogas yttrandet.

På västra sidan av Lommavägen ligger ett kanalisationsstråk, i samband med projektering av Lommavägen anser Skanova att det bör utredas om detta stråk kommer att kunna användas efter ombyggnationen av vägen eller om det finns möjlighet att lägga ett nytt stråk som ersättning.

Vid planering av trädplacering efter Banvallsvägen menar Skanova att hänsyn bör tas till den serviskabel som försörjer fastigheterna Hjärup 4:105 och 4:106.

Kommentar:

Trafikverket avser att träffa avtal med berörda ledningsägare före genomförandet.

Svenska Kraftnät

Gällande detaljplanen som berör Lommavägen/Banvallsvägen vill Svenska kraftnät upplysna om att det på ett avstånd om ca 85 meter till närmaste planerade parkmark finns en 400 kV-ledning.

För att säkerställa att Svenska kraftnäts magnetfältspolicy uppfylls ska ny bebyggelse där människor vistas varaktigt placeras minst 130 meter från en 400 kV-ledning. Dessa avstånd är baserade på maximerat årsmedelströmvärde och är att anse som en rekommendation till beslutande myndighet. För avstånd utifrån en lednings faktiska årsmedelströmvärde menar Svenska kraftnät att det krävs en magnetfältberäkning. Svenska kraftnät utför beräkningar för sina egna ledningar utifrån magnetfältspolicyn. Svenska kraftnät förutsätter att ingen bebyggelse uppförs (på parkmarken) där människor vistas varaktigt inom ett område på 130 meter.

För ytterligare information rörande Svenska kraftnäts framtida planer för stamnätet för el hänvisar man till *Perspektivplan 2025* som finns publicerat på Svenska kraftnäts hemsida.

Kommentar:

Detaljplanen medger ingen ny bebyggelse där människor varaktigt vistas inom 130 meter från kraftledningen. I samband med den pågående planeringen av ny bostadsbebyggelse väster om järnvägen utreds möjligheten att ändra ledningens sträckning.

Kraftringen Nät AB

Kraftringen Nät AB har kablar och transformatorstation inom eller bredvid detaljplansområdet. Om detta behöver flyttas menar Kraftringen att kostnaderna belastar exploatören som även ombesörjer nytt område för det berörda.

Kommentar:

Trafikverket avser att träffa avtal med berörda ledningsägare före genomförandet.

E.ON Elnät Sverige AB

E.ON har inom planområdet befintliga elledningar enligt karta som bifogas yttrandet. Under förutsättning att överenskommelse träffas för de åtgärder som eventuellt behöver vidtas på dessa elledningar, och att den part som föranleder åtgärderna står för samtliga kostnader i samband med detta, har E.ON ingen erinran mot förslaget i denna del.



E.ON påpekar att planområdet även berör en annan nätägars nätområde, Kraftringen Nät AB. I det närmaste ligger E.ON's nätområde öster om järnvägen och söder om Väståkravägen. Kraftringens nätområde ligger väster om järnvägen och norr om Väståkravägen.

Generellt för samtliga detaljplaner som berör järnvägsutbyggnaden i Hjärup noterar E.ON att följande gäller. Enligt planhandlingarna ska *"Dag- och grundvatten från den nedsänkta järnvägen pumpas upp och avledas mot Höjeå."* vidare i planhandlingarna redovisas *"Nära brofästet (avser bron vid Lommavägen) anläggs en pumpstation som trycker spillvatten över till östra sidan av järnvägen."* och *"Dricksvattennätet (avser nätet i Jakriborg) är redan trycksatt, men en kompletterande tryckstregningsstation kan komma att behövas."* Befintligt elnät inom E.ON's nätområde är dimensionerat efter nuvarande verksamheters behov av el. Det befintliga elnätet har, enligt E.ON, inte tillräcklig kapacitet att i någon större omfattning försörja några nya pumpstationer eller andra anläggningar med el. Om det längre fram presenteras önskemål för E.ON om att få en elanslutning från deras nät, inom nu aktuella planområden, kan det bli nödvändigt att förstärka elnätet. Eventuellt behöver E.ON placera ut nya nätstationer. E.ON vill ge denna information nu eftersom de ser att det på några av plankartorna redovisats byggrätter för tekniska anläggningar inklusive transformatorstationer. Dessa byggrätter är dock bara redovisade väster om järnvägen. Eftersom gränsen för de båda nätområdena går vid järnvägen kan en nätstation väster om järnvägen inte försörja en elanläggning öster om järnvägen.

Kommentar:

Trafikverket avser att träffa avtal med berörda ledningsägare före genomförandet.

Trafikverkets tekniska byggnader försörjs via järnvägens elkraftssystem. Pumpstationens elförsörjning kommer att klargöras i samband med utbyggnaden av området väster om järnvägen.

Hjärups Byalag

Hjärups Byalag har skickat ett samlat yttrande för samtliga fyra detaljplaner för Södra stambanans utbyggnad. Detaljplanen för Lommavägen och Banvallsvägen är en av dessa fyra planer. De delar av yttrandet som berör denna detaljplan återges och kommenteras här. De delar av yttrandet som berör övriga detaljplaner inom området återges och kommenteras i samrådsredogörelse för respektive detaljplan.

Byalaget framför önskemål om att man i detaljplanen för Banvallsvägen anlägger P-platser längs den västra sidan av vägen längs större delen bort till Lommavägen, då det

tillsynes är ytterst få parkeringsmöjligheter kring Pågatågsstationen.

Vidare anser byalaget att vägtrafikbuller längs Banvallsvägen bör beräknas utifrån de nya och framtida förutsättningarna. Uppfylls inte riktvärdena, ska bullerskyddsåtgärder vidtas för fastigheter där så behövs. Byalaget undrar hur man redan idag kan utesluta skyddsåtgärder på vissa delar då det väl är verkligheten som gäller?

Nuvarande grön- och parkområdet kommer att kraftigt decimeras genom borttagande av busk och trädbevuxna kullar som bildat barriär mot Banvallsvägen. Detta anser byalaget ska återställas i görligaste mån med tanke på aktivitetsytor, djurliv och trafiksäkerhet. Vissa löften gavs om pulkabacken och hundrastplatsen. Hastighetsbegränsningar ska dessutom övervägas.

Gång/cykelstråket bör utformas i ett helhetsperspektiv för den s k. Ringvägen, dvs Väståkravägen och Banvallsvägen, samt dess aktuella anslutning till stråken längs Lommavägen som Trafikverket planerat. I detta sammanhang tycker byalaget att det även bör utredas om snabbcykelspåret mellan Malmö och Lund behöver få reserverad mark i detta skede. Alla sparade grönytor är av värde.

Information beträffande skyddsåtgärder under byggtiden efterlyses. Byggarbetsplatsen åsamkar olägenheter för många i Hjärup, inte bara för de närboende. Det gäller främst trafiksäkerhet, damm/nedsmutsning och arbetstider samt mätbara störningar av buller, elektronik och vibrationer, eftersom ljud studsar. En förbesiktning avseende vibrationer bör göras i god tid för alla utsatta fastigheter.

De provisoriska spårens sträckning och eventuell nedsänkning av dessa efterlyses och därmed även den provisoriska sträckningen av Banvallsvägen. Byalaget menar att skyddsåtgärder längs denna ska göras i likhet med tidigare framförda synpunkter.

Trafikdämpande åtgärder bör belysas ytterligare. Det finns en synlig avsmalning, vilket är bra. Vad mer behövs med tanke på att det är en plats där många kommer att röra sig? Mycket arbete bör läggas ner på trafiksituationen vid stationen både under byggtiden och senare.

Hjärup kommer inom de närmaste åren att se tre skilda byggnationer utförda längs Lommavägen: fyrspårsutbyggnad, Äppelhagen och Åkerslundshuset. Hjärups Byalag anser att kommunen saknar en helhetslösning av bil-, gång- och cykelvägar på Lommavägen. Från T-korsningen på Lundavägen/Lommavägen till den framtida bron vid järnvägen på Lommavägen. Hjärups Byalag kräver att kommunen tillsammans med Trafikverket omgående presenterar en plan för denna sträcka av Lommavägen.



Kommentar:

Sammanlagt planeras 53 parkeringsplatser för bilar samt 310 platser för cyklar i anslutning till stationen. Detaljplanerna bereder plats för funktionella cykelparkeringar i direkt anslutning till stationsområdet. Planeringen syftar till att göra det mer attraktivt att cykla än att ta bilen till stationen. Ett finmaskigt cykelnät utvecklas i övriga Hjärup som kopplas samman med gång- och cykelstråken mot stationen, för att ytterligare höja attraktiviteten för cykeln framför bilen.

Ombyggnaden av Banvällsvägen är en direkt följd av fyrspårsutbyggnaden. Konsekvenserna av utbyggnaden redovisas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. I de trafikbullerutredningar som genomförts av Trafikverket tas hänsyn till framtida trafikökningar. Beräkningarna visar att gällande riktvärden inte överskrids med de åtgärder som vidtas (nedsänkning av spåren samt bullerskärmar) längs järnvägen.

Som konstateras kommer nuvarande funktioner inom parkområdet att i möjlig utsträckning återskapas. Förslagets intentioner redovisas i planbeskrivning och på illustrationsplanen.

Inga hastighetsdämpande åtgärder har bedömts nödvändiga inom södra delen av Banvällsvägen. Om behov uppstår i framtiden så kan dessa genomföras inom ramen för detaljplanen.

Planering pågår för att bygga ut felande länkar i det övergripande gång- och cykelvägnätet. Kommunen har valt att utforma cykelvägen längs Banvällsvägen med så god standard som möjligt med hänsyn till det tillgängliga utrymmet. Avsikten är att cykelvägen ska kunna ingå i ett framtida snabbcykelstråk, om en sträckning längs västra sidan av järnvägen blir aktuell.

Synpunkterna angående befarade störningar, behov av förbesiktning och åtgärder under byggskedet behandlas av Trafikverket inom ramen för järnvägsplanen.

Inkomna yttranden från sakägare

Stallvägens samfällighetsförening genom ordförande Per Engström, Stallvägen 19

Stallvägens samfällighetsförening äger och har underhållsansvar av bullermuren längs med Lommavägen. Samfällighetens synpunkter är att ingen åverkan på muren får göras, inga ökade kostnader eller ökat underhåll på grund av ombyggnaden. I övrigt tycker de att en lämplig hastighetsdämpande åtgärd bör utföras på Stallvägens anslutning till Banvällsvägen.

Kommentar:

Se gemensamt bemötande på sidan 13.

Fastighetsägare på Stallvägen 1 (Hjärup 7:215), 3 (Hjärup 7:214), 7 (Hjärup 7:212), 17 (Hjärup 7:207), 19 (Hjärup 7:206) och 35 (Hjärup 7:198)(gemensamt yttrande)

De fastighetsägare som skrivit yttrandet bor alla ut mot muren som går längs Lommavägen. Att kunna bo på landet där man kan följa bondens arbete på åkern, andas frisk luft och njuta av vacker utsikt är en av anledningarna att de valde att bosätta sig på Stallvägen. Muren sägs vara byggd av tegel från det gamla stallet och den är vacker både inifrån trädgården och utifrån gatan. De boende menar att den är en av få vackra detaljer i Hjärup och ger karaktär åt området längs Lommavägen.

I yttrandet ges följande synpunkter vilka, enligt fastighetsägarna, samtliga är i linje med Staffanstorps kommuns vision om en rogivande ”hembygd och livsoas”.

Sänkt hastighet på Lommavägen mellan Banvällsvägen och Fredriks väg

Fastighetsägarna anser att hastigheten bör sänkas till max 40 km/h. Detta bör genomföras direkt och inte vänta på att Lommavägen byggs om.

De skrivande menar att förslaget skulle innebära en förbättrad luftkvalitet och en sänkt bullernivå, vilket i sin tur leder till att behovet av föreslagen bullerskärm försvinner. Därmed menar man att kostnaden för ombyggnationen och löpande underhåll dessutom kan hållas nere.

Fartkamera längs med Lommavägen

Idag är hastighetsbegränsningen på Lommavägen mellan Banvällsvägen och Fredriks väg 50/70 km/h. Fastighetsägarna upplever att många trafikanter inte håller hastighetsbegränsningen. De föreslår därför att fartkamera eller hastighetsdisplay monteras längs med Lommavägen för att säkerställa att den nya hastighetsbegränsningen efterföljs.

Man menar att förslaget dessutom skulle leda till en säkrare korsning mellan Lommavägen och Banvällsvägen, samt korsningen mellan Lommavägen och Fredriks väg.

Ingen bullerdämpande skärm på muren längs med Lommavägen

I detaljplanen föreslås montage av en bullerdämpande skärm på samfällighetens mur längs Lommavägen. Fastighetsägarna anser att det inte är lämpligt att göra åverkan på den vackra muren för att montera en skärm. Det skulle kräva underhåll samt regelbunden rengöring. Man menar att trädgården skulle förvandlas till ett skyltfönster om skärmen görs genomskinlig. Framförallt om en gång- och cykelbana ska anläggas precis utanför muren och vägbanan höjs.



Fastighetsägarna föreslår istället att hastigheten sänks enligt ovan och att bullerdämpande vägbeläggning används ("tyst asfalt"). Om dessa åtgärder inte är tillräckliga för att komma under gränserna för buller, önskar man vara med och utforma en bullerdämpande vall med växter istället för en skärm.

Ingen gång- och cykelbana längs muren på Lommavägen

I detaljplanen föreslås en gång och cykelbana mellan Lommavägen och samfällighetens mur. Detta trots att det redan finns en gång/cykelbana längs Stallvägen som fungerar utmärkt istället för den föreslagna sträckningen. Cykelbanan längs Stallvägen kan på ett naturligt sätt kunna anslutas från Lommavägen genom att lägga cykelbanan diagonalt över grönområdet öster om Fredriks väg.

Slutligen framförs att gatubelysning längs gång och cykelbanan skulle ta utsikten och lysa in i trädgårdar. Där gång och cykelbanan är föreslagen finns då möjlighet att istället anlägga en bullervall (se förslag ovan).

Kommentar:

Se gemensamt bemötande på sidan 13.

Kenth Larsson, Stallvägen 3, Hjärup 7:214

Kenth Larsson påtalar i sitt yttrande att det först och främst skulle vara lämpligt att redan i dag sänka hastigheten till 40 km/h mellan Fredriks väg och Banvallsvägen. Bara med denna enkla åtgärd menar han att luftkvaliteten kommer att förbättras och bullret sänkas radikalt. Som det är idag så är det bara 3 av 10 som håller 50 km/h. I samband med ombyggnaden så föreslås i yttrandet att man kan vidta åtgärder så bilisterna inte blir inbjudna att köra för fort utan hålla den hastighet som gäller på sträckan, t ex göra vägen smalare, bygga gupp, chikaner eller rondeller. En fartkamera önskas på sträckan.

Kenth Larsson anser att man ska använda sig av redan befintlig cykel/gångbana som går längs Stallvägen och slopa den, i planen, föreslagna cykel/gångbana längs Lommavägen helt. Skulle man, fastän att där redan finns en cykel/gångbana anlägga en ny cykel/gångbana bör den, enligt Kenth Larsson, anläggas intill vägen och inte intill muren, låt diket vara kvar mellan muren och eventuell ny cykel/gångbana. Kenth Larsson befarar att inbrottsrisken ökar då det blir ganska enkelt att hoppa över muren och tillgripa sig saker som är deras samt att det inte är så trevligt med fri insyn. Kenth Larsson anser att man kan flytta vägen lite om det skulle behövas. Man skulle kunna flytta vägen en bit efter Hjärups gård mot Banvallsvägen och söderut.

Kommentar:

Se gemensamt bemötande på sidan 13.

Henric och Hanna Bergsbjörk, Stallvägen 15, Hjärup 7:208

Henric och Hanna Bergsbjörk tycker att projektet som helhet är positivt och tror slutresultatet blir bra. Men det finns detaljer i projektet som de hoppas kan ändras. Som boende på Stallvägen 15 oroar de sig för planerna av en gång- och cykelväg precis jämte deras mur ut mot Lommavägen. Med den planerade utökningen av trafiken på Lommavägen är de dels rädda för ökat buller och dels oroade för störande ljus in i trädgården från vad man antar kommer vara en upplyst gång- och cykelväg. Man menar att det är svårt att se på skisserna om/hur belysning kommer att placeras, men om vägen är tänkt som gång- och cykelväg krävs det belysning för att skapa trygghet, särskilt för de gående som inte har egna lampor. Om inte, så menar man att det snabbt kommer att krävas av dem som nyttjar vägen. Vidare påpekas att bilarna redan kör på tok för fort på den 70-sträcka som är och framför allt på den bit som är 50-väg. Det är många boende som har klagat och vill ha en hastighetssänkning här. Utökad trafik kommer knappast minska hastigheterna utan bara utöka bullret och tyvärr antagligen farten också då folk tenderar att "hänga på" de framför.

Henric och Hanna Bergsbjörks förslag på förbättring av detaljplanen tar upp tre aspekter: Minskat buller, minskad hastighet samt undvika störande belysning in i trädgårdarna. En bonus med förslaget menar man även är bättre skydd/bevarande av den mur som finns idag.

Minskat buller

Henric och Hanna Bergsbjörk anser att man bör göra en mindre vall mellan Lommavägen och dagens befintliga mur, som går över hjulhöjd, men inte högre än muren (där vägen är i marknivå. Undantag är där vägen kommer ner från järnvägsöverfarten, då kanske det blir svårt precis i början att den lilla vallen inte går högre än den redan befintliga muren. Denna vall skulle minska bullret, eftersom det mesta bullret kommer från däckens mot underlaget. Bäst vore så klart om man även kunde använda så kallad "tyst asfalt" på den här sträckan eftersom det är så nära bostadshusen och beräkningarna för vägen är att den kommer att vara väl trafikerad. Man menar att de planerade träden kan planteras på denna upphöjning (vallen). Förhoppningsvis hjälper även de till att minska buller, men de bör inte ta all den vackra utsikt man har idag. Däremot tror man att de kan vara hjälp mot att skingra lite av ljuset från gång- och cykelbanan, samt från billykorna.

Minskad hastighet (=automatiskt även minskat buller)

Där gång- och cykelvägen knyter an till Lommavägen från Fredriks väg föreslår man i yttrandet en upphöjd överfart till fortsatt gång- och cykelbana på motsatta sidan Lommavägen. Den upphöjda cykelöverfarten kan då fungera som en trygg överfart för gående och cyklister samtidigt som det blir en naturlig fartbegränsning för bilarna. Minskad fart är redan efterfrågat. Med planerna på utökad trafik skulle minskad hastighet även minska risken för utökad störande buller. I samband med järnvägsöverfarten (på västra



eller östra sidan som det lämpar sig bäst) skulle ytterligare en upphöjd överfart kunna göras för att knyta an till den befintliga cykelvägen till Lomma. Detta skulle enligt Henric och Hanna Bergsbjörk minska bilarnas hastighet i båda riktningarna.

Undvik störande belysning in i trädgårdarna

Genom att ha gång- och cykelvägen placerad bortanför bilvägen så hamnar ju automatiskt även belysningen där. Det placerar den längre bort från trädgårdarna längs Stallvägen och minskar därmed störande ljus direkt in i trädgården och huset, tack vare både avstånd och träd som delvis skymmer. Om ljuslyktorna då placeras närmast bilvägen men riktat mot gång- och cykelvägen (ut över fälten mot Åkarp), så menar Henric och Hanna Bergsbjörk att det bör ha minimal inverkan i deras trädgård och i deras hem. Man räknar vidare naturligtvis med "milda" lampor som ger trygghet för dem som använder vägen men som inte ger störande ljus för de boende och inte bildar en "ljusvägg" ut mot resten av landskapet.

Bonus: bevara den vackra mur vi har idag och minska risken för klotter och "sönderfrätande" från urinerande hundar.

Husen på stallvägen är miljömärkta och det tänket gäller även muren som löper längs Lommavägen. Den är uppbyggd av de stenar som det tidigare stallet var byggt av. I yttrandet påpekas att en gångväg längs muren lockar till klotter och hundkiss vilket vore synd på den fina muren (och så klart en kostnad för de boende som ansvarar för underhåll av muren). Med den planerade vallen närmast muren samt gång- och cykelvägen placerad på andra sidan bilvägen minskar man risken för att folk rör sig på området precis utanför muren. (Gäller både potentiella inbrottstjuvar och klottrare.)

Kommentar:

Se gemensamt bemötande på sidan 13.

Josefine Marklund Engström, Stallvägen 19, Hjärup 7:206

Josefine Marklund Engström vill att man sänker hastigheten till så låg hastighet över järnvägen samt på Lommavägen att inga andra bullerdämpande åtgärder behövs längs Lommavägen. Vidare anser hon att man ska göra en bullerdämpande vall längs muren på Lommavägen för att inte behöva sätta bullerdämpande plexiglas på muren.

Kommentar:

Se gemensamt bemötande på sidan 13.

Niklas och Jenny Rystedt, Stallvägen 21, Hjärup 7:205

Niklas och Jenny Rystedt anser att frågan om buller från Lommavägen måste lösas. De tycker att den bästa, enklaste och billigaste lösningen vore att sänka hastigheten på Lommavägen till 40 km/h hela vägen från Fredriks väg till Banvallsvägen. De ser inte poängen med att skapa ett bullerproblem, för alla boende på Stallvägen längs Lommavägen, för att ha 60 km/h de 100 meter det gäller. Det är en tidsvinst på 3 sekunder för de som färdas på sträckan. För denna vinst menar Niklas och Jenny Rystedt att man skapar ett bullerproblem och en trafikfarlig korsning, förutom de miljöproblem som högre hastighet ger.

För att säkerställa att trafikanterna håller 40 km/h, föreslås i yttrandet att man bygger korsningen Lommavägen - Banvallsvägen som en rondell. Man menar att detta också kan vara värt att göra för Lommavägen - Fredriks väg. Dessa två korsningar är idag olycksdrabbade och behöver förbättras ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Niklas och Jenny Rystedt påpekar att det inte framgår av detaljplaneförslaget om det kommer att vara belysning på Lommavägen. Sådan belysning skulle lysa in i deras hem och vara direkt störande, så de motsätter sig detta.

Kommentar:

Se gemensamt bemötande på sidan 13.

Familjen Bolltoft, Stallvägen 37, Hjärup 7:197

Familjen Bolltoft framför följande synpunkter på planförslaget som angränsar till deras tomt på Stallvägen 37:

- Bullerskärm på befintlig mur är ingen önskvärd lösning för att hantera buller (kräver underhåll och försämrar utblickarna);
- Hastigheten på Lommavägen sänks till 40 km/h alt 50 km/h i syfte att dämpa buller;
- GC-väg längs med Lommavägen anser man vara en onödig lösning, då det finns en utmärkt GC-väg längs med Stallvägen (ingen större omväg att dra in cykeltrafiken här istället).

Familjen Bolltoft värdesätter de fria utblickarna söderut och vill genom ovanstående förslag undvika trädplantering och belysningsstolpar i nära anslutning till tomten. Genom att dra in GC-väg till befintlig GC-väg längs Stallvägen skapas utrymme för antingen en låg bullervall (som bibehåller utblickarna) alt att Lommavägen får en delvis ny sträckning längre söderut som i kombination med sänkt hastighet ger acceptabla bullernivåer. Man vill även att planförslaget innefattar en trafik- och hastighetsdämpande åtgärd i den



västra delen av Stallvägen. Stallvägen används idag frekvent av biltrafik från Banvallsvägen till Fredriks väg, som likaväl kan använda Lommavägen som genomfartsväg. Då Stallvägen passerar av barnen på väg till och från skolan menar familjen Bolltoft att det är rimligt att Stallvägen antingen avgränsas för genomgående trafik alt att hastighetsdämpande åtgärder genomförs.

Kommentar:

Ett flertal likartade skrivelser har inkommit från boende på Stallvägen. Synpunkterna berör föreslagna förändringar i anslutning till Lommavägen. Bland annat följande frågor tas upp:

1. *Flertalet fastighetsägare motsätter sig den föreslagna bullerskärmen på befintlig mur då den riskerar att förfula muren och begränsa sikten mot det omgivande landskapet. Istället önskas andra typer av åtgärder som t ex hastighetsbegränsning, fartkamera, rondeller vid anslutande vägar, tyst asfalt, alternativt bullervall längs vägen i stället för cykelbana.*
2. *Ett flertal fastighetsägare motsätter sig också den föreslagna gc-vägen längs Lommavägen på grund av risken för störningar, t ex störande belysning, ökad inbrottsrisk, risk för klotter, och anser att gc-vägen istället bör följa Stallvägen.*
3. *Genomfartstrafiken längs Stallvägen anser flertalet fastighetsägare vara ett stort problem.*

Planerade bullerskydd mot Lommavägen redovisas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning och i Trafikverkets trafikbullerutredning. Den föreslagna bullerskärmen (0,7 meter hög) på befintlig mur är en sk ”fastighetsnära åtgärd” vilket innebär att överenskommelse måste träffas mellan Trafikverket och varje enskild fastighetsägare för att åtgärden ska komma till stånd. För att bullerskärmen ska få avsedd effekt förutsätts också en sammanhängande skärm längs vägen. Då flertalet berörda fastighetsägare motsatt sig bullerskyddsåtgärden saknas i nuläget förutsättningar för genomförande. Erbjudandet om bullerskydd är enligt Trafikverket kopplat till ombyggnadstillfället för vägen.

Lommavägen är en allmän väg där staten är väghållare. Utbyggnaden av Lommavägen i ny sträckning med bro över järnvägen prövas genom den vägplan som upprättats av Trafikverket i samband med järnvägsutbyggnaden. Kommunen har i samråd med Trafikverket beslutat att Lommavägens ombyggnad i ny sträckning därför utgår ur förslaget till detaljplan.

Anders Adolvsson, Stallvägen 45, Hjärup 7:88

Lommavägens placering

Anders Adolvsson påpekar att placeringen som är föreslagen i det nya förslaget, skiljer

sig avsevärt från initialt förslag. Han anser att den tidigare lösningen upplevs som avsevärt mer lämplig, både ut buller- och säkerhetsynpunkt. Om bron flyttas 100m söderut, finns dessutom möjligheten att på längre sikt kunna bygga en större cirkulationsplats, något som ändå kommer att vara nödvändigt när en eventuell anslutning till E22 och E6/E20 blir aktuell. Anders Adolvsson menar att med nuvarande förslag finns ej plats till detta och kommunen låser sig till att tvingas bygga ytterligare en vägbro i framtiden. I yttrandet föreslås att den nya bron flyttas söderut med resultatet att alla invändningar ang. buller från Lommavägen elimineras samt att infrastrukturen blir framtidsäkrad.

Banvallsvägen/Stallvägen

Eftersom de boende på Stallvägen är otroligt trötta på all genomgående trafik på den gamla 70-vägen (många glömmer att det nu är begränsat till 30km/h), föreslås att Stallvägens anslutning till Banvallsvägen stängs för all motortrafik. Eftersom denna är Hjärups enda genomfartsväg, tvärtemot byns mål med enbart kringleder och matarvägar, framstår detta som ett självklart steg. Påverkningarna på nuvarande trafik blir, enligt Anders Adolvsson, minimal vid en stängning, eftersom Lommavägen kan användas för motsvarande syfte. Med en ny återvinningsstation på södra delen av Banvallsvägen påpekas vidare att trafiken riskerar att öka ytterligare från dagens redan höga påfrestningar. En stängning av Stallvägen medför att fler behöver köra runt området, ner på Lommavägen för att komma till t ex Hjärups skola, vilket innebär att anslutningen Banvallsvägen/Lommavägen måste bli betydligt säkrare, något som Anders Adolvsson anser att en större rondell förmodligen skulle lösa på bästa sätt. En rondell kräver givetvis mer plats, ytterligare ett argument för att flytta Lommavägen söderut. Anders Adolvsson menar att flytt av vägen och överfarten 100 m söderut skulle lösa både bullerproblematiken och säkerhetsaspekterna. En vändplats för arbetsfordon kan enkel anläggas vid stallvägens västra del.

Återvinningsstationen vid Banvallsvägen/Stallvägen.

Anders Adolvsson anser att återvinningsstationen ändrar förutsättningarna för de boende i anslutning och behöver bullerskyddas kraftigt, eftersom framförallt glasåtervinningen är ett mycket störande inslag för omgivningen. Tyvärr används dessa ofta dygnet runt (egen, dyrköpt erfarenhet), utan respekt för närboende. Anders Adolvsson menar att nuvarande förslag är helt öppet, helt utan skyddsåtgärd, vilket inte är acceptabelt.

Anders Adolvsson skriver avslutande: ”Som en av de fastighetsägare som drabbas hårdast? En 4 meter hög vall som skymmer precis all fantastisk vy söderut, utsikten i sydvästlig riktning skymd av en ny vägbro, ökad insyn i trädgården, ökat oväsen från återvinningsstationen? Förändringar i närmiljön som drastiskt minskar värdet på vår fastighet. Dessutom ska vi leva med den tillfälliga stationen placerad intill trädgården under flera år. Vi förväntar oss ett förslag på skälig ersättning från Staffanstorps kommun/ Trafikverket för detta oväntade och ytterst oönskade värdefall och obehag.”



Kommentar:

Lommavägens sträckning mellan Ynglingavägen och Banvallsvägen stämmer i stort med kommunens översiktsplan, Framtidens kommun. Ett av motiven för sträckningen är att minimera ianspråktagandet av jordbruksmark.

Avståndet mellan återvinningsstationen och närmaste bostad är cirka 80 meter. Lokaliseringen är en sammanvägning mellan behovet av tillgänglighet från bostäderna och risken för störningar.

I övrigt se gemensamt bemötande av skrivelser på sidan 13.

Fastighetsägare längs Malenas väg, företrädna av Ingegerd Höglund (Malenas väg 17)

Samtliga fastigheter på Malenas väg i Hjärup som ligger intill det nuvarande grönområdet vid Banvallsvägen kommer miljömässigt starkt beröras av utbyggnaden med fyra spår mellan Flackarp - Arlov, dels i ett framtida perspektiv, och dels under genomförandetiden.

Fastighetsägarna påtalar att grönområdet med en busk- och trädbevuxen kulle som i dag avgränsar mot Banvallsvägen kommer att försvinna och därmed dess avskärmande effekt mot en mycket trafikerad väg. Grönområdet kommer att starkt decimeras ytmässigt, och en lummig kulle försvinner som gör att även ett rikt djurliv får ändrade betingelser. Man menar att detta och trafiksituationen för de närliggande fastigheterna med framtida trafik- och bullerpåverkan än en gång måste sättas under lupp. Boende på Karnas väg berörs på liknande sätt. Det anses positivt att pulkabacken i denna del av grönområdet sparas. Likaså att en hundrastgård finns kvar vid Lommavägen.

Framtidsperspektiv

Att tågen kommer att gå i nedschaktat läge tycker man är bra liksom att bullervallen längs spårområdet blir obruten. Fastighetsägarna menar att bullret från järnvägen tycks vara säkrat enligt gällande normer men att miljöpåverkan dock måste ses i ett helhetsperspektiv. Därmed vill de som bor i berörda fastigheter på Malenas väg att även övrig trafikpåverkan utreds för de närboende i ett framtidsperspektiv.

Bullerskyddsåtgärder avseende trafik

Fastighetsägarna ifrågasätter noteringen "Samtliga fastigheter bedöms klara riktvärden för vägtrafikbuller" (Konsekvenser sid 23). De menar att de vid byggen av ny väg i detta fall kan ställa miljökrav på Staffanstorps kommun som har ansvar för denna huvudgata, tillika ringväg. Man påpekar att de nybyggda fastigheterna i Trädgårdslunden, vid Väståkravägen har fått och ska få plank längs tomtgränserna, och hänvisar till Detaljplan Hjärup NO. Trafikverket avser, enligt fastighetsägarna, dessutom att bullerskydda berörda

fastigheter vid ny sträckning av Lommavägen.

Om riktvärdena överstigs anser fastighetsägarna att bullerskydd ska placeras fastighetsnära, för att klara framtagna riktvärden för uteplats till berörda fastigheter.

Fastighetsnära trafik

Fastighetsägarna längs Malenas väg anser att nya Banvallsvägen ska anläggas så långt ut från tomtgränserna som möjligt.

De tre överfarterna med broar vid Lommavägen, stationsläget och Vragerupsvägen som byggs i upphöjt läge kan skapa lite av en berg- och dalbana. Marknivån på Banvallsvägens delavsnitt framgår inte i detaljplanen. Ett klargörande efterlyses.

Vidare tycker fastighetsägarna att bredden på nu planerad gång- respektive cykelväg kan minskas genom att vara gemensam. Gångtrafikanter väljer dessutom i dag företrädesvis lokalatorna. Detta är ett förslag i avvaktan på beslut om snabbcykelspåret (figur 6:2 sid 10). Man menar att varje inbesparad meter blir till fördel för de nya grön- och parkområdena. Väståkravägen har gemensam g/c väg som märkligt nog slutar vid Ämnesvägen. Beträffande g/c vägar vill man se en helhetslösning för Väståkravägen, Banvallsvägen samt Lommavägen.

Med ovan nämnda synsätt vill fastighetsägarna att man överväger att öka lutningen på bullervallen för att vinna markyta till att lägga Banvallsvägen närmare spårområdet. Man kan även se över bredden på ytan för tänkt allé med träd på en sida, t.ex. längs spårområdet.

Fastighetsägarna anser att det minimerade grön- och parkområdet ska planeras ur ett barnperspektiv med tydlig gräns mot trafikstråken och ge möjlighet för olika aktiviteter. Uppvuxna träd ska bevaras om möjligt. Snabbväxande träd och buskar bör planteras enligt principen att det som tas bort ska ersättas.

Man vill att hastighetsbegränsande åtgärder på Banvallsvägen ska vidtas. Prognosen pekar på dubblerad trafikmängd. Många bilar kör mer än 50 km/tim. Sänkning av hastigheten till 40 km/tim och avsmalning vid någon del bör kunna skapa sådan effekt.

Fastighetsägarna anser att parkytan, mellan fastigheterna Hjärup 4:112 (nr 19) och Hjärup 4: 105 (nr 21) inte ska ge möjlighet till genomfart. Enligt befintlig plan finns staket mot Malenas väg. Den skymda sikten och närhet till fastigheter gör att cykel- och moppedtrafik ska undvikas och därmed skapande av en uppenbar trafikfälla. Detta är ett mycket viktigt observandum för parkmark i anslutning till aktuellt planområde.



Genomförandetid

Vidare framförs att det är ytterst angeläget att närboende störs så lite som möjligt av byggarbetsplatsen. En redogörelse för hur kringmiljön påverkas under byggtiden emottas. Det gäller främst trafiksäkerhet, tunga fordon, schaktmassor, damm/nedsmutsning, arbetstider samt mätbara störningar av buller, vibrationer och elektronik. Man anser t.ex. att Trafikverket ska göra en förbesiktning avseende vibrationsskador för utsatta fastigheter och att kontakt ska tas med ägarna snarast.

Fastighetsägarna tycker att bredden på den tillfälliga Banvallsvägen måste minskas, om möjligt enkelriktas och i vilket fall hastighetsbegränsas. Sträckningen av denna väg och spåren (nedsänkt läge?) ska redovisas med hänsyn tagen till tidigare skrivelse (2012-06-24) där man föreslår att trafiken från Banvallsvägen kan ledas via lokalgatorna Botildas och Jöns väg. Man efterlyser en planritning för den tillfälliga Banvallsvägen, järnvägsspåren och stationsläget med tillhörande parkering. Buller- och trafiksäkerhetskydd längs denna tillfälliga väg och spårområde ska, enligt fastighetsägarna, göras utifrån tidigare nämnda synpunkter.

Slutligen vill man veta var man kan ta del av "Konsekvenserna under byggskedet behandlas i Trafikverkets MKB för järnvägsplanen" (Konsekvenser sid 23). Fastighetsägarna vill få reell information snarast möjligt och inte vänta tills utvald huvudentreprenör sagt sitt. Vid samrådsmötet den 3 september efterlystes tidig information av många deltagare. Det är inte bara "Under byggskedet som information till berörda är mycket viktig".

Kommentar:

Banvallsvägens nya sträckning är en direkt följd av den planerade fyrspårsutbyggnaden. Trafikverket har genomfört trafikbullerutredningar för såväl järnvägstrafiken som biltrafiken på Banvallsvägen. Slutsatsen av beräkningarna är att samtliga fastigheter med prognostiserade trafikmängder klarar gällande riktvärden. Konsekvenserna för fastigheterna redovisas närmare i miljökonsekvensbeskrivningen till järnvägsplanen.

Ambitionen har varit att Banvallsvägens sträckning ska följa så nära järnvägen som möjligt. Planerade stödmurar mot järnvägen är en åtgärd som föreslås i detta syfte. Behovet av bullerskyddsåtgärder och dagvattensystem har resulterat i den nu föreslagna sträckningen.

Gatuhöjder anges på plankartan i höjd med anslutande gator eller i brytningspunkter. Gatuhöjden förändras i princip rätlinjigt mellan dessa höjder.

Kommunen strävar efter en bra helhetslösning för gc-vägnätet. Gc-vägen längs Banvallsvägen får i framtiden en stor betydelse för att boende på ett trafiksäkert sätt ska kunna ta sig till stationen. Den bredd som föreslagits för gc-vägen bedöms nödvändig även om

snabbcykelstråket kommer att anläggas väster om järnvägen.

Bullervallens släntlutningar bedöms endast marginellt kunna påverka Banvallsvägens sträckning. Som framgår av illustrationsplanen, sektion c-c, planeras en låg stödmur mot gatan inom den trånga sektion mot bebyggelsen för att få plats med planteringsåtgärder mot planerade bullerskyddsskärmar.

Kommunen kommer att återkomma beträffande detaljutformningen av parkområdet och hur återställningen av parken ska genomföras.

I nuläget planeras inte någon hastighetsdämpande åtgärd längs vägen, men möjligheter finns att vid behov genomföra åtgärder inom detaljplanens ramar.

Parkytan mellan Hjärup 4:112 och Hjärup 4:105 har ursprungligen tillkommit för att möjliggöra gc-kontakt med Banvallsvägen. Illustrerad gc-väg mellan nämnda fastigheter stämmer överens med bestämmelserna i gällande detaljplan (antagen av kommunfullmäktige 1989-09-25). Gällande plan för denna yta anger att där ska finnas gc-väg och park, men saknar bestämmelser om att staket ska finnas mot Malenas väg. Genom att den nuvarande gc-vägen följer parkstråket österut fyller förbindelsen en viktig funktion i önskan att skapa en trafiksäker kontakt mellan bostäderna och stationsområdet. Eventuellt kan åtgärder behöva vidtas för att få en trafiksäkrare koppling över Magdalenas väg.

Synpunkterna angående befarade störningar och behov av åtgärder under byggskedet behandlas av Trafikverket inom ramen för järnvägsplanen.

Konsekvenserna av järnvägens utbyggnad och konsekvenser under utbyggnadsskedet redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen till järnvägsplanen.

Inkomna yttranden från övriga

Rickard och Gisela Nilsson, Lommavägen 8, Hjärup 8:75

Rickard och Gisela Nilsson framför att de tycker det är kortsiktigt att göra vid en så lång sträcka av Lommavägen här, en rejäl bit vid anläggandet av Åkerslundshuset utan att flytta vägen. De menar att när sedan trafiken ökar efter anläggandet av 750 bostäder på Skanskas område är skadan skedd. Man menar att detta framförts tidigare, när gc-väg anlades norr om Uniq-huset, och nu säger man det igen. Rickard och Gisela Nilsson tycker inte att Lommavägens sträckning är något problem idag (bristen på hastighetsdämpande åtgärder är det däremot), men de menar att det kommer att bli!

Kommentar:

Kommunen följer trafikutvecklingen och kommer vid behov att ta upp frågan med Trafikverket som är väghållare för Lommavägen.



Theresia och Martin Holm, Stallvägen 41, Hjärup 7:195

Theresia och Martin Holm skriver att i Hjärup har byn och kommunen ett uppsatt mål att enbart ringleder och matarvägar ska finnas. Man tycker det är fantastiskt och planeringen av Hjärup fungerar bra för de som bor i Hjärup och miljön är trygg för barn som går eller cyklar hem från skola eller förskola.

Theresia och Martin Holm påpekar att det tyvärr finns ett undantag, Stallvägen, som blivit en genomfartsled. Även om hastigheten är begränsad till 30 km/h så kör flertalet bilister mycket snabbare och vägen som barnen behöver korsa för att nå skola och förskola trafikerar av många bilar som kör för fort.

Theresia och Martin Holm föreslår att man i samband med ombyggnationen av Banvallsvägen enbart tillåter gående och cyklisterna i korsningen mellan Banvallsvägen och Stallvägen. Bilister använder istället Lommavägen som ringled för att nå Hjäruks skola och Ängslyckans förskola från Banvallsvägen. Om detta ej är möjligt att genomföra föreslås att man bygger hastighetsdämpande hinder, vägbulor eller liknande, samt övergångsställen på Stallvägen.

Kommentar:

Se gemensamt bemötande på sidan 13.

Tomas Nordblad med familj, Stallvägen 25, Hjärup 7:203

Tomas Nordblad med familj kräver att det görs en sammanfattande bullerutredning för Hästhagen där både tågtrafiken samt biltrafiken på Lommavägen räknas samman i en utredning (där bullervärdena högst sannolikt kommer att bli högre än var för sig) istället för som idag där man inte tar hänsyn till att båda sammantaget påverkar bullermiljön i nämnda område.

Eftersom trafiken på Stallvägen kommer att öka i och med och under ombyggnaden av järnvägen och Lommavägen kräver man vidare följande av Staffanstorps kommun samt Trafikverket att ta i beaktande i detaljplansarbetet:

- att Stallvägen görs till en återvändsgata eller att det görs farthindrande åtgärder på denna väg. Detta för att de cirka 33 st barn och skolungdomar som bor på Stallvägen måste ta sig över Hjäruks enda genomfartsväg för att kunna ta sig till skolor och daghem utan att det finns något säkert sätt att ta sig över Stallvägen.

- byggandet av en rondell i korsningen mellan Lommavägen och Fredriksväg, för att göra denna olyckdrabbade (förvisso inga dödsfall ännu) korsning säkrare (se erfarenheterna från Staffanstorps tätort) samt som ett led i att bilisterna på Lommavägen skall följa de föreskrivna hastighetsbestämmelserna.

- byggandet av en rondell i korsningen mellan Lommavägen och Banvallsvägen för att göra denna korsning säkrare (se erfarenheterna från Staffanstorps tätort) samt som ett led i att bilisterna på Lommavägen skall följa de föreskrivna hastighetsbestämmelserna.

- att hastigheten på Lommavägen sänks till 50 km/h eller lägre för att minska buller samt att öka säkerheten i ovan nämnda korsningar.

Kommentar:

Se gemensamt bemötande på sidan 13.

Övrigt

Stationsområdet

Detaljutformningen av stationsområdet pågår. Utformningen av stödmurar, ramper och slänter kan komma att påverka detaljplanens slutliga utformning. Frågorna kommer att studeras vidare i samråd med Trafikverket.

Dagvatten

Under samrådsskedet har konstaterats att risk kan finnas för instängningseffekter av dagvatten vid tillfällen med stora nederbördsmängder. Problemen uppstår i samband med de uppfyllnader av marken som sker i anslutning till järnvägen, dels vid Lommavägen och dels vid Banvallsvägen. Möjliga åtgärder för att minimera riskerna bör utredas i det fortsatta arbetet.



Ändringar/Justeringar efter samråd

Ändringar efter förprojektering

Staffanstorps kommun har tillsammans med Trafikverket genomfört en förprojektering för Hjärups station och de områden som gränsar till järnvägen. Förprojekteringen har medfört följande ändringar av planförslaget:

- Mindre justeringar av gränsen mot järnvägsområdet har genomförts för att uppnå samstämmighet med järnvägsplanen.
- Dagvattenmagasinens utformning och storlek har ändrats liksom illustrerade planteringsförslag inom parkmark.
- Højningen av befintlig vall väster om Hjärups boställe (Hjärup 7:88) har utgått och ersatts av fastighetsnära åtgärd inom Hjärup 7:197.
- Gatuhöjderna har ändrats från Trafikverkets höjdsystem RH70 till kommunens höjdsystem RH2000 (+0,093 meter).
- I övrigt har redaktionella ändringar genomförts av förslaget.

Ändringar med hänsyn till framförda synpunkter under samrådet

Följande ändringar av planförslaget har genomförts:

Plankarta

- Lommavägens utbyggnad i ny sträckning utgår ur detaljplanen.

Illustrationsplan

- Lommavägens sträckning utgår ur detaljplanen.
- Bullervall väster om Hjärups boställe utgår och ersätts av fastighetsnära åtgärd inom fastigheten Hjärup 7:197.

Planbeskrivning

- Utbyggnadens förenlighet med miljöbalkens kap 5 har förtydligats angående miljö kvalitetsnormer.
- Genomförandebeskrivningen kompletteras med beskrivning av anläggningsdelar som säkerställs genom servitut.
- Planförutsättningarna har kompletteras med information om kulturmiljöintressen enligt Skånes regionala kulturmiljöprogram (kulturmiljöstråket Södra stambanan samt kulturmiljön Hjärup, Bomhög - Uppåkra).
- Planbeskrivningen ändras beträffande tidpunkten när avtal ska träffas mellan Trafikverket och ledningsägarna.
- Planbeskrivningen kompletteras beträffande avtal kring snabbcykelstråket.

Kvarstående synpunkter på detaljplanen

Synpunkter som berör järnvägsplanen överlämnas till Trafikverket för vidare behandling.

Avtal angående omläggning av befintliga ledningar förutsätts träffas mellan Trafikverket och ledningsägarna före planens genomförande.

Risken för instängningseffekter av dagvatten vid stora nederbördsmängder till följd av Lommavägens utbyggnad ska utredas vidare i det fortsatta planeringsarbetet.

Inga kvarstående synpunkter bedöms i övrigt finnas mot planförslaget.

Staffanstorp 2015-09-09

Lowe Kisiel
Planarkitekt
Staffanstorps kommun

Torsten Jonsson
Arkitekt SAR/MSA
Sweco Architect

