



STAFFANSTORPS
KOMMUN

Granskningsutlåtande

Detaljplan för del av Hjärup 4:2 m.fl. BANVALLSVÄGEN

Hjärup, Staffanstorps kommun

Detaljplanen har varit föremål för granskning under tiden 2015-09-21 -- 2015-09-19. Handlingarna har funnits tillgängliga på Rådhuset i Staffanstorps, på biblioteket 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 Sydsvenskan 2015-09-19.



Inkomna yttranden utan erinran

Länsstyrelsen i Skåne

Lantmäteriet

Region Skåne, Regionala utvecklingsnämnden

Regionmuseet Kristianstad/Landsantikvarien i Skåne

Sydvatten

E.ON Värme Sverige AB

Swedavia AB

Inkomna yttranden med synpunkter

Trafikverket

Lomma kommun, kommunstyrelsen

Burlövs kommun

Staffanstorps kommun, tekniska nämnden, tjänsteskrivelse

Hyresgästföreningen Region södra Skåne

Kraftringen

Svenska Kraftnät

E.ON Elnät Sverige AB

E.ON Gas Sverige AB

Stallvägens Samfällighetsförening gm Per Engström

Josefine och Per Engström

Niklas och Jenny Rystedt

Ingegerd Höglund

Karl-Gösta och Berrieth Hansson

Hjärups Byalag

Redovisning av yttranden med synpunkter

Inkomna yttranden från berörda myndigheter/organisationer:

Trafikverket

Lommavägen är anlagd med vägrätt. Observera att plangränsen mot Lommavägen måste överensstämma med gällande gräns för vägrätten. Vägrätten sträcker sig även en bit in på Banvallsvägen. Området måste även ha vall som planbestämmelse då befintlig vall mot Lommavägen och Banvallvägen skall bevaras som bullerskydd. I övrigt har vi inga synpunkter.

Kommentar:

Enligt kommunens uppfattning är det inget som formellt hindrar att den del av Banvallsvägen som omfattas av vägrätt för Lommavägen, ingår i detaljplanen. Dubbla planprocesser gäller i det fallet och gatan är tillika även allmän väg.

Den befintliga vallen vid Hjärups Boställe har varit en förutsättning för beräkningarna i Trafikverkets bullerutredning. Vallens bullerskyddande effekt ska därför bibehållas i detaljplaneförslaget. I den nu genomförda förprojekteringen har vallen återställts till ursprunglig höjd i nytt läge. Vallen redovisas på illustrationsplanen och planbestämmelsen vall införs på plankartan.

Lomma kommun

I samrådsremissen yttrade Lomma kommun sig om vikten av att alla nya detaljplaner som skapas i Höje å avrinningsområde ska bidra till att minska dagens belastning på vattendraget, både ur kvantitet- och kvalitetshänseende och efterlyste en tydligare lösning för områdets dagvattenhantering. Lomma kommun kvarstår i sin synpunkt att även om Trafikverket ansvarar för avvattningen av järnväg och väg bör konsekvenserna framgå av detaljplanehandlingarna.

Kommentar:

Dagvattnet inom det nu aktuella planområdet omhändertas av det kommunala dagvattensystemet öster om järnvägen vilket avrinner mot Alnarpsdiket. Vid utformningen av det kommunala dagvattensystemet föreslås åtgärder för att fördröja och rena vattnet före anslutning till diktningföretag och recipient.

Burlövs kommun

Burlövs kommun är mycket positiv till att Staffanstorps kommun tagit fram förslag till detaljplaner som möjliggör en utbyggnad av Södra stambanan som nu har kommit till granskningsskedet.

För Burlövs kommun är det av yttersta vikt att dagvattenfrågorna är fullständigt utredda innan detaljplanerna antas. Alnarpsån är en redan hårt belastad å, både vad gäller vattenflöden och vattenkvaliteten. Dagvattensystemen ska vara dimensionerade för högst 1,5 l/s/ha till recipient som Alnarpsån vid 10-års-regn. Om möjligt bör markavrinning vid extrem nederbörd ledas till annan recipient än Alnarpsån. Burlövs kommun ser positivt på alla åtgärder i detaljplanerna som leder till att Alnarpsån avlastas.

Burlövs kommun anser även att den i detaljplanerna föreslagna bredden för den redovisade sträckningen av snabbcykelstråket genom Hjärups tätort på 2,5 m inte motsvarar de förväntningar på standarden som finns för detta projekt. Ett bredare reservat för snabbcykelstråket vore mycket önskvärt.

Kommentar:

Dagvattnet från området fördröjs bland annat inom planerat dagvattenmagasin norr om Lomnavägen. Fördröjningsvolymen är baserad på 20-års-regn och fördröjning till 1,5 l/s och hektar. Trafikverket svarar för omhändertagande av dagvattnet från Lomnavägen och har i järnvägsplanen redovisat ett mindre dagvattenmagasin söder om Lomnavägen.

Planeringen av snabbcykelstråket har inte kommit så långt att det varit möjligt att ta hänsyn till det i de planförslag som utarbetats för fyrspårsutbyggnaden av Södra stambanan. I Trafikverkets skrift "Snabba cykelstråk - Idéer och inspiration" anges 2,5 meter som en acceptabel minimibredd för snabbcykelstråk inom tätort.

Staffanstorps kommun, tekniska nämnden, tjänsteskrivelse

Förslag till beslut

Tekniska Nämndens ordförande föreslår att Miljö och Samhällsbyggnadsnämnden beslutar:

- att detaljplanen antas under förutsättning att avtal finns mellan Trafikverket, Regionen och kommunen om genomförandet av 4-spårsprojektet och att ekonomiska medel finns avsatt inom ramen för kommunens budget för det kommunen enligt avtalet skall bekosta.

Ärendebeskrivning

Trafikverket har för avsikt att förbättra stambanan mellan Flackarp och Arlöv genom att

bygga ut med ytterligare 2 spår till 4 parallella spår. Detta kommer att förbättra kapaciteten på sträckan. Järnvägen kommer att vara nedsänkt 4 m vid stationen och de två spåren i mitten kommer att vara till för framförallt fjärrtåg och de närmast plattformarna för regiontåg. I dagsläget finns inget beslut om att förbättra turtätheten för Pågåstågen till och från Hjärup, men denna ombyggnad möjliggör detta. Inom detaljplanen Stationsbron så är nuvarande markanvändning allmän plats och kvartersmark. Kommunen och Trafikverket är markägare till nästan all mark, en mindre del är privat och denna mark har kommunen för avsikt att köpa.

Detaljplanen medger ombyggnad av området vid stationen så att detta anpassas till 4 spår och till framtidens Hjärup där fler människor förväntas bo både på östra och västra sidan av järnvägen. Detta gör att det beräknas bli fler resenärer som passerar stationsområdet varje dag och därmed kommer det att behövas upprustning och förbättring av området runt stationen. Inom detaljplanen Spårområdet blir det möjligt att anlägga en bredare bro, ett stationstorg, över järnvägen och i denna detaljplan möjliggörs anslutningar till detta torg. Banvallsvägen kommer att byggas om och ansluta till bron i höjdnivå med bron och ledas över det tänkta stationstorget. Det blir möjligt med en gång- och cykelvägar utmed Banvallsvägen vilket saknas idag, vilket föreslås i Trafikplanen för Hjärup för förbättrat cykelvägnät i orten. Den nuvarande gång och cykelväg från Stationsstigen till västra sidan av järnvägen är tänkt att gå på bron och genom parkmiljö.

Inom denna detaljplan så kommer området att påverkas i stor utsträckning av utbyggnaden av stambanan till 4:a spår och nedsänkningen av järnvägen. Detta medför att Trafikverket ska bekosta alla återställning och i avtalet som tecknades 2009 med Trafikverket finns medel avsatta för bron och för att utveckla område inom detaljplanen till stationstorg, park m.m. Detta medför att det mesta inom detaljplanen är finansierat antingen av Trafikverket eller inom det redan tecknade avtalet. Det som tillkommer utöver detta som är tänkt att finansieras av kommunen är gång- och cykelvägen utmed Banvallsvägen, upprustning och anpassning av Pågåvägen och ramperna på södra sidan av bron. Det finns ett avtal tecknat 2009 och kompletterat 2011 mellan Trafikverket, Regions Skåne och kommunen gällande utbyggnad av stambanan till 4:a spår genom Hjärup. I detta avtal står att ett genomförandavtal ska tecknas mellan parterna innan Järnvägsplanen fastställs och en förutsättning för fastställande av Järnvägsplanen är att det inte finns detaljplaner som strider mot Järnvägsplanen. Detta medför att vid antagandet av detaljplanerna ska detta avtal vara tecknat.

Kommentar:

Kommunens uppfattning är att avtalet som reglerar ansvarsfördelning, finansiering och genomförande, ska vara tecknat före detaljplanens antagande.



Hyresgästföreningen Region södra Skåne

Ingen erinran mot detaljplanen men saknar en tydligare redovisning av hur man tänker överbrygga de barriärer som järnvägen riskerar att utgöra.

Kommentar:

I första hand överbryggas den fysiska barriären genom förbindelserna över järnvägen vid Stationsbron, Lommavägen och Vragerupsvägen där Stationsbron genom sitt läge får störst betydelse. Gång- och cykelstråkens koppling till olika målpunkter på ömse sidor av järnvägen är också viktiga för att överbrygga järnvägens barriäreffekt.

Kraftringen

Kraftringen undersöker möjligheter att leverera fjärrvärme till Hjärup. Denna ledning skulle då läggas från Lomma till Hjärup. En tänkt korsning av södra stambanan är mellan fastigheterna med adress Malenas väg 19 och Malenas väg 21. Ledningen skulle sedan dras vidare ned mot Hjärup centrum. Tidplanen för detta är inte bestämd, men vi kommer att verka för att få ned skyddsror/tomror (2 st 300 mm) under stambanan i samband med att utbyggnaden av järnvägen sker.

Kommentar:

Samråd bör ske med Trafikverket angående fjärrvärmeledningens korsning av järnvägen.

Svenska Kraftnät

Hänvisar till tidigare yttrande under samrådet, 2014-08-26.

Kommentar:

Svenska Kraftnäts yttrande berör den befintliga 400 kV-ledning som passerar väster om planområdet. Synpunkterna har tagits upp i samband med programarbetet för Västerstadsområdet.

E.ON Elnät Sverige AB

Enligt samrådsredogörelserna avser Trafikverket att träffa avtal med ledningsägarna före genomförandet. E.ON Elnät kan dock konstatera att Trafikverket hittills inte tagit några kontakter i ärendet. Vi har inget emot att anpassa våra befintliga elanläggningar till detaljplanens intentioner. Vi är även positiva till att denna fråga regleras i ett avtal mellan oss och Trafikverket. För att detaljplanerna skall vara godtagbara ur vårt perspektiv måste vi dock kunna förutse planernas organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga konsekvenser och även bekräfta rimligheten av dessa. Av denna anledning anser vi att avtalet med Trafikverket måste vara klart och undertecknat innan detaljplanerna kan antas.

Vi anser att en utredning över nödvändiga åtgärder på våra anläggningar med efterföljande avtal utgör en sådan ekonomisk fråga som enligt PBL ska hanteras i planhandlingarna för att säkerställa ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanerna. Beträffande kommentaren i samrådsredogörelserna avseende elförsörjning av Trafikverkets tekniska byggnader kan vi bara konstatera att det är mycket vanligt att dessa byggnader, av leveranssäkerhetsskäl, även har en anslutning till vårt nät.

Kommentar:

Trafikverket avser att träffa överenskommelse med berörda ledningsägare före fastställandet av järnvägsplanen.

E.ON Gas Sverige AB

Vi har i tidigare samråd redovisat vart våra gasledningar är lokaliserade inom planområdena. E.ON Gas har förstått att ett genomförande av detaljplanen förutsätter förändringar av våra befintliga gasledningar.

E.ON Gas utgångspunkt i alla ombyggnadsprojekt är att sträva efter att om möjligt behålla befintliga ledningar i befintligt utförande och läge. På så vis uppstår det inga kostnader för ledningsombyggnad och E.ON Gas behöver inte lägga ned möda på nya, alternativt ändrade markupplåtelser. De markupplåtelser som svarar mot befintliga ledningars placering och utförande har framförhandlats och överenskommit med markägaren.

E.ON Gas har lagt ned stor möda i att hitta lämpliga och markägaren godtagbara placeringar för gasledningarna och är av den anledningen i grunden negativ till ledningsomläggning. Samtidigt vill E.ON Gas inte vara en bromskloss i samhällsutvecklingen utan vill samarbeta för att åstadkomma de planerade förändringarna. Ett första steg är då att undersöka om de önskade åtgärderna (i nuläget oklart vilka) är tekniskt möjliga. Om så är fallet är E.ON Gas självklara utgångspunkt att den som begär åtgärderna också skall bekosta dem. En annan lika självklar utgångspunkt är att bolaget får samma rättigheter gentemot markägaren i ledningens nya läge efter flytten som före. Den som begär åtgärderna måste också stå för ersättningen för markupplåtelsen till den markägare som upplåter mark för ledningar i nya lägen. Slutligen måste E.ON garanteras åtkomst till samtliga sina ledningar även under byggskedet för att kunna avhjälpa fel som uppstår och garantera oavbruten leverans.

De fastighetsbildningsåtgärder som detaljplanerna föranleder kommer eventuellt innebära att E.ON Gas befintliga ledningar, och till dessa hörande rättigheter, hamnar på annan fastighet än där de byggdes respektive uppläts. E.ON Gas förutsätter att Trafikverket samt Staffanstorps kommun i så fall upplyser Lantmäteriet om detta förhållande så att

rättigheterna förordnas att fortsätta att gälla i den mottagande fastigheten. Detta är särskilt viktigt i det fall aktuella rättigheter inte är inskrivna i fastighetsregisteret. Vi noterar att det i samrådsredogörelsen står att Trafikverket avser att träffa avtal med berörda ledningsägare före genomförandet. E.ON Gas utgår från att kommunen menar före genomförandet av nu aktuella detaljplaner. För att detaljplanerna skall vara godtagbara ur E.ON Gas perspektiv måste bolaget kunna förutse planens organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga konsekvenser och även bekräfta rimligheten i dessa.

E.ON Gas anser att en redogörelse över nödvändiga åtgärder på befintliga gasledningarna med efterföljande avtal mellan Trafikverket (exploatören) och E.ON Gas utgör en sådan fråga som enligt PBL skall hanteras i planhandlingarna för att säkerställa ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanerna. I likhet med genomförandeaftalet mellan Staffanstorps kommun och Trafikverket måste ett sådant avtal vara klart och undertecknat innan detaljplanerna antas.

Som alternativ till avtalstecknande enligt ovan kan E.ON Gas acceptera oförutsägheter i detaljplanerna om Trafikverket genom lydelse i planbeskrivningen tar på sig kostnader för samtliga de åtgärder som blir nödvändiga att vidta på E.ON Gas ledningar till följd av detaljplanerna. Förslagsvis genom att det under genomförandefrågor i planbeskrivning tas med följande lydelse: Trafikverket ersätter E.ON Gas fullt ut för de kostnader E.ON får för åtgärder på befintliga gasledningarna som initieras av Trafikverket som ett led i att genomföra dessa detaljplaner. Trafikverket ersätter även E.ON Gas för de kostnader de får för att bygga nya gasledningarna som blir nödvändigt med anledning av åtgärder vidtagna enligt föregående mening samt kostnader de får för att skapa jämförbara rättigheter för ledningar i nya lägen.

Kommentar:

Trafikverket avser att träffa överenskommelse med berörda ledningsägare före fastställandet av järnvägsplanen.

Inkomna yttranden från sakägare

Ingegärd Höglund

Synpunkter från fastighetsägare på Malenas väg:

Trafikbulerutredningen enligt MKB i järnvägsplanen avser tågtrafik. Mätningen är dessutom gjord för flera år sedan. Trafikverket har utrett buler eftersom det för järnvägen gäller ”väsentlig ombyggnad”. Samma sak bör gälla för Staffanstorps kommun beträffande vägtrafikbuler längs Banvallsvägen. En övergripande fråga är således om biltrafiken klarar aktuella riktvärden? Samtal måste redan idag avbrytas när man befinner sig på 10 meters avstånd från vägen då bilar passerar. Detta ska ses i ett perspektiv av beräknad trafikmängd nu och framöver. Banvallsvägen kommer efter nybyggnation betydligt närmare befintliga tomter, i vissa fall strax utanför tomtgränsen. Den befintliga kullen längs vägens östra sida som i dag ger ett visst skydd kommer dessutom att tas bort. Finns det ett åtgärdsprogram för vägtrafikbuler? Bullermätning avseende vägtrafiken såväl inom- som utomhus förväntas bli utförd snarast längs Banvallsvägen. Fastigheter där riktvärdena för vägtrafik överskrider 55 dBA ska bullerskyddas vid ”väsentlig ombyggnad”.

Enligt detaljplanen är gång-, cykelvägen planerad för att de boende på ett trafiksäkert sätt ska ta sig till stationen. Bredden som bedöms som nödvändig för detta ändamål är 2+2,5 meter exklusive mellanliggande grönstråk. Det blir inalles mer än 5 meter. I dag finns det inte tillräckligt utrymme vid ett antal fastigheter längs den östra sidan av Banvallsvägen. Snabbcykelspåret och dess bredd, som troligen kommer att ökas, diskuteras i detaljplanerna av såväl Trafikverket som andra aktörer, exempelvis Region Skåne och närliggande kommuner. Hur tänker sig Staffanstorps kommun planeringsmässigt kring gång- och cykelbanor och när förväntas utredningen kring snabbcykelspåret vara klar? Cykelbanor ska planeras med hänsyn till tillgängliga utrymmen vid bebyggda tomter och med tanke på trafiksäkerhet. Även cyklar kör fort och orsakar olyckor.

Beträffande grönområden ska Staffanstorps kommun enligt aktuellt dokument återkomma med detaljutformning av parkområdet och dess återställande. Som tidigare nämnts värnar vi om att parkområdet blir så stort som möjligt och likt det vi har idag. Befintliga träd ska bibehållas i största möjliga mån. Det finns många frågor som berör de närboende och alla dem som värnar om det Gröna Hjärup. När kommer detaljutformningen av park- och grönområdena att göras? Hur stor blir parkytan och hur går det med befintliga träd? Hur går det med trafiksäkerhetsfrågorna, blir det t.ex. någon form staket eller avskärmning längs gång- och cykelvägen? Kommer de närboende att få delta i planeringen?

Inga hastighetsdämpande åtgärder är planerade. Staffanstorps kommun anser att hastighetsdämpning kan göras vid senare behov och anses inte vara inom detaljplanens ramar. Vad menas egentligen? Bilarna kör fort och behov av hastighetsdämpande åtgärder finns redan idag!



Parkytan mellan fastigheterna Hjärup 4:112 och Hjärup 4:105 är enligt samrådsredogörelsen ämnad att vara en gång- och cykelväg. Detta har de boende på Malenas väg sedan tidigare ifrågasatt. Passagen som i dag utgör parkyta är smal, maximalt 4,5 meter mellan de två tomtgränserna närmast Banvallsvägen. Hur rimmar detta med aktuellt förslag till bredd av den planerade gång- och cykelvägen längs Banvallsvägen? Skymd sikt vid utfarten mot Marlenas väg utgör en trafiksäkerhetsrisk som är svår att åtgärda. Vi anser att cykeltrafik inte ska belasta namngatorna på den östra sidan, vilket tycks bli fallet i denna planering. Behovet av en passage mellan nämnda fastigheter är en viktig fråga. Planeringen av gång- cykelstråk ska ses över i ett helhetsperspektiv.

Kommentar:

Kommunen har tillsammans med Trafikverket genomfört en förprojektering av Banvallsvägen och de parkområden som gränsar till järnvägen. Det utrymme som ianspråkats för bullerskyddsvallen mot järnvägen är avgörande för Banvallsvägens framtida sträckning. Enligt den miljökonsekvensbeskrivning som upprättats för järnvägsplanen (Trafikverket 2014-05-28. Miljökonsekvensbeskrivning. Järnvägsplan Flackarp-Arlöv, fyra spår.) kommer samtliga fastigheter utmed vägen att klara riktvärdena för vägbuller. Kommunen har inte utfört någon egen bullerberäkning i samband med detaljplanen.

Trafikverket ansvarar för planeringen av ett eventuellt snabbcykelstråk. Kommunen har ingen kännedom om hur långt arbetet har kommit i nuläget. Ett reservat för stråket har redovisats längs Banvallsvägen i de aktuella detaljplanerna. Inga avskärmningar eller staket planeras längs cykelstråket.

Oberoende av detaljplanen har kommunen möjlighet att med stöd av lokala trafikföreskrifter besluta om hastighetsbegränsningar inom det kommunala trafiknätet. Kommunen följer trafikutvecklingen och kan vid behov besluta om en sänkning av hastigheten.

Inom parkstråket öster om Malenas väg finns idag en gång- och cykelväg som är sammanbunden med det övergripande gc-nätet inom östra Hjärup. Passagemöjligheten vid Malenas väg finns i gällande detaljplan och är viktig för att få ett sammanhängande gång- och cykelvägsnät inom östra Hjärup.

Karl-Gösta och Berrieth Hansson

Karl-Gösta och Berrieth Hansson är boende på Hjärupsgården och ägare till fastigheten Hjärup 21:36.

Denna mark angränsar till Banvallsvägens korsning med Lommavägen och har i detalj-

planen blivit markerad som Parkområde. Vi önskar att ni gör förändringar i detaljplanen före godkännande enligt nedan:

- Förändrad användning av marken märkt 21:36 från park till planerad framtida bebyggelse. Detta då vi har pågående samtal och diskussioner med ägaren av Hjäruups Boställe 7:88 och med arkitekt och om att erbjuda marken märkt 21:36 för bebyggelse.
- Förändring/flytt av fördröjningsdamm planerad på mark 21:36 för att möjliggöra för framtida bebyggelse av markytan. Möjlig placering är söder om Lommavägen i hörnet vid anslutning av korsningen med järnvägen.
- att eventuell bullervall på mark 21:36 mot Banvallsvägen och Lommavägens sträckning görs med minimalt anspråktagande av mark för att möjliggöra framtida bebyggelse.

Övrigt önskemål med anledning av ovan och som vi kan se med det underlag som vi har tillgängligt i dagsläget är:

- Förändrad placering av återvinningsstation till östra delen av Hjärup för att förhindra trafikproblem med vändande bilar på Banvallsvägen.
- Att Stallvägen görs om till en återvändsgata med infart från Fredriks väg och med vändområdet utanför markytan 21:36 och Hjäruups Boställe 7:88.
- Hastighetsbegränsade åtgärder på Lommavägen och Banvallsvägen för att minska buller.

Vi önskar få fortlöpande information om projektets framskridande samt tidplanering.

Kommentar:

Fastigheten Hjärup 21:36 är idag belägen utanför detaljplanelagt område. Vid bildandet av fastigheten Hjäruups Boställe 7:88, gjordes en bedömning av lämplig fastighetsavgränsning mot Banvallsvägen. Kommunen bedömer den aktuella fastigheten som olämplig för framtida bebyggelse.

Placeringen av återvinningsstationen har skett med utgångspunkt från tidigare erfarenheter som säger att boende i allmänhet besöker stationen på väg från hemmet. Problem med vändande bilar kan finnas men bedöms vara av begränsad omfattning.

Enligt kommunens bedömning saknas det idag motiv för att stänga av Stallvägen för genomgående trafik.

Angående hastighetsbegränsningar på Lommavägen och Banvallsvägen, se bemötande av synpunkter från Ingegärd Höglund.



Inkomna yttranden från övriga

Stallvägens Samfällighetsförening gm Per Engström

Granskningstiden för trafikverkets vägplan är avslutad och våra synpunkter har inte vidarebefordrats till Trafikverket. Vi har blivit lovade en extra granskningsperiod av Trafikverkets vägplan, men för att inte förlora rätten att överklaga detaljplanen motsätter vi oss att Lommavägen utgår ur detaljplanen. Dessutom är föreningens förslag på en hastighetsdämpande åtgärd på Stallvägens anslutning till Banvällsvägen inte besvarad och ingår inte i den reviderade detaljplanen.

Kommentar:

Hastighetsdämpande åtgärder kan oberoende av detaljplanen genomföras med stöd av lokala trafikföreskrifter. Den föreslagna gång- och cykelvägen längs järnvägen korsar Stallvägen vid anslutningen till Banvällsvägen. För att ge cyklisterna företräde utformas korsningen med upphöjd cykelöverfart, vilket kommer att bidra till minska bilarnas hastighet i anslutning till korsningen. Övriga synpunkter som framförs angående Lommavägen kan inte beaktas då vägen inte längre ingår i förslaget till detaljplan. Synpunkterna kommer istället att prövas i samband med Trafikverkets vägplan.

Josefine och Per Engström

Vi tycker att det gemensamma bemötandet ”på sidan 13” bara är en sammanställning och inte bemöter något av våra yttranden.

Granskningstiden för trafikverkets vägplan var avslutad vid beslutet att Lommavägen utgår från detaljplanen utan att våra synpunkter har vidarebefordrats till trafikverket. Vi har blivit lovade en extra granskningsperiod av trafikverkets vägplan, men för att inte förlora rätten att överklaga detaljplanen motsätter vi oss att Lommavägen utgår ur detaljplanen.

Kommentar:

Se kommentar till yttrande från Stallvägens Samfällighetsförening.

Niklas Rystedt

Vi bor på Stallvägen 21 (Hjärup 7:205), gränsande mot Lommavägen. Vi har lämnat yttrande angående den planerade ombyggnaden av Lommavägen. I ert utskick där ni sammanfattar samrådet för detaljplanen får vi reda på att kommunen i samråd med Trafikverket beslutat att Lommavägens ombyggnad ska utgå ur detaljplanen, utan att vi fått yttra oss över detta. Vi är mycket förvånade över detta beslut och motsätter oss det. Vi är också mycket besvikna över att kommunen helt ignorerar våra synpunkter i samrådet. Bullret från Lommavägen är mycket påtagligt för oss. Som kommuninnevånare förväntar vi oss att kommunen inte undandrar sig sitt ansvar för att skapa en god miljö för alla kommunens invånare.

Kommentar:

Som framgick av den tidigare samrådsredogörelsen föreslog Trafikverket en 0,7 meter hög skärm på befintlig stödmur som en så kallad ”fastighetsnära åtgärd”. För att skärmen skulle få avsedd effekt förutsätts en sammanhängande skärm längs vägen. Då flertalet fastighetsägare motsatte sig bullerskyddsåtgärden sänktes förutsättningarna för genomförande. I övrigt se bemötande av Stallvägens Samfällighetsförening.



Ändringar/Justeringar efter granskning

Justeringar av planhandlingar har gjorts efter de synpunkter som har kommit in under granskningsperioden. Ändringar av planförslaget är enligt följande:

Plankarta

- Befintlig vall som återskapas mellan Stallvägen och Lommavägen, redovisas med planbestämmelsen ”vall” på plankartan.

Illustrationsplan

- Planerade bullerskydd längs järnvägen har uppdaterats med hänsyn till nytt underlag i järnvägsplanen.
- Befintlig vall som återskapas mellan Stallvägen och Lommavägen, redovisas på illustrationsplanen.

Planbeskrivning

- Diskuterad sträckning för eventuell framtida fjärrvärmeledning redovisas i planbeskrivningen.
- Därutöver har redaktionella ändringar genomförts i planbeskrivningen.

Kvarstående synpunkter på detaljplanen

Berörda myndigheter/organisationer som inte fått alla sina synpunkter tillgodosedda:

- Trafikverket
- Lomma kommun
- Burlövs kommun
- E.ON Elnät
- E.ON Gas

Sakägare som inte fått alla sina synpunkter tillgodosedda:

- Ingegerd Höglund
- Karl-Gösta och Berrieth Hansson

Övriga som inte fått alla sina synpunkter tillgodosedda:

- Stallvägens Samfällighetsförening
- Josefin och Per Engström
- Niklas Rystedt
- Hjärups Byalag

Staffanstorp 2016-04-25



Lowe Kisiel
Planarkitekt
Staffanstorps kommun



Torsten Jonsson
Arkitekt SAR/MSA
Sweco Architects