



STAFFANSTORPS
KOMMUN

Redogörelse efter samråd

Detaljplan för del av Hjärup 4:159 m fl,

STATIONSBRON

Staffanstorps kommun

Detaljplanen har varit föremål för samråd under tiden 2014-06-16 - 2014-09-14. Handlingarna har funnits tillgängliga på Rådhuset i Staffanstorp, på biblioteken i Staffanstorp 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 Staffanstorp 2014-06-18 och i Spegeln 2014-06-15 samt i Sydsvenskan 2014-08-03.

Samrådsmöte har hållits 2014-09-03 i Hjäruks 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
Sydvatten
Svenska kraftnät
Försvarsmakten

Inkomna yttranden med synpunkter

Länsstyrelsen Skåne
Lantmäteriet
Trafikverket
Region Skåne
Regionmuseet i Kristianstad, Landsantikvarien i Skåne
Tekniska nämnden, Staffanstorps kommun
Lomma kommun
Malmö Stad
Burlövs kommun
Lunds kommun
Swedegas
Skanova
E.ON Gas Sverige AB
E.ON Elnät Sverige AB
Hjärups Byalag
Stig Möller
Christine Leeb-Lundberg, Sara Janmyr
Johan Svärd
Rolf Lind
Åke Törringer

Redovisning av yttranden med synpunkter

Inkomna yttranden från berörda myndigheter/organisationer:

Länsstyrelsen Skåne

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 §§ P BL.

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.

Detaljplanen är belägen i ett bra kollektivtrafikläge. En planering för hållbara transporter planerar för hållbara transportslag och prioriterar ner icke-hållbara transportslag. Länsstyrelsen anser att det är bra att avståndskänsliga trafikanter som gående och cyklister får en koppling över järnvägen. Däremot anser Länsstyrelsen att kommunen behöver prioritera kollektivtrafik och inte bygga ut vägnätet för biltrafik. Med en utbyggnad av Vragersvägen och stationsbron skulle antalet bilkopplingar utökas till tre jämfört med dagens två. Bron över järnvägen riskerar att ändra biltrafikströmmarna på ett oönskat sätt i Hjärup och skapa mer intern biltrafik. I ett så här pass stationsnära läge är en hållbar markanvändning inte att skapa mer yta för biltrafik.

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 bedö-

mer att det inte är möjligt att pröva områdets lämplighet för föreslagen bebyggelse utan en sådan redovisning och nödvändiga bestämmelser.

Övrigt

Länsstyrelsen har inte ändrat åsikt vad gäller de väganslutningar till E6/E22 som pekas ut i Staffanstorps översiktsplan, utan vidhåller sina synpunkter om dem.

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 trafikuppräkningsplaner (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 Hjärsups 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. Utbyggnaden ingår inte i detaljplanen. En möjlig anslutningspunkt till Vragerupsvägen redovisas i detaljplanen.

Biltrafiken över Stationsbron kommer enligt förslaget att begränsas till förmån för gång-, cykel- och nyttotrafik. Personbilstrafiken kommer att begränsas genom lokala trafikföreskrifter. En förutsättning för detta är att biltrafiken kan ledas över broarna vid Vragerupsvägen och Lommavägen. 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 Lommavägen förväntas öka samtidigt som det totala trafikarbetet inom Hjärup förväntas öka till följd av ökade körsträckor. Under utbyggnadsskedet igår bron vid Vragerupsvägen också som en viktig förutsättning för omledningen av trafiken i samband med avstängningen av Lommavägen för utbyggnad av ny bro.

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 bullerval-lar och skärmar inom trafikområde eller inom allmänplatsmark. I ett begränsat antal fall föreslås fastighetsnära åtgärder. Planbestämmelserna anger att "Bullerskydd ska finnas längs järnvägen." För att undvika dubbelreglering och avvikelser mellan planerna har inga bullerriktvärden redovisats i planbestämmelserna.

Övrigt

En eventuell framtida omläggning av Lommavägen i ny sträckning för anslutning till motorvägsnätet behandlas inte i den här aktuella detaljplanen. Se i övrigt kommentar i samrådsredogörelse till detaljplan för Lommavägen och Banvällsvägen.

Lantmäteriet

Lantmäteriet hänvisar till deras yttrande till detaljplanen för spårområdet. Där frågas om man avser att bilda 3D-fastigheter och servitut för stationsbron och ger förslag på lämpliga lösningar.

Det bör av planhandlingarna framgå att kommunen har rätt att lösa in den allmänna platsmarken utan att avtal föreligger med fastighetsägaren samt att ersättningen för mar-ken bestäms enligt reglerna i expropriationslagen om ingen annan överenskommelse träffas. Lantmäteriet hänvisar till deras yttrande till detaljplanen för spårområdet. Där påpekas att bron över järnvägsspåret redovisas i två detaljplaner och att bestämmel-serna för stationsbron skiljer sig mellan de två plan. Bestämmelserna är lämpligen formu-lerade på samma sätt i båda planerna i fall området ska redovisas i båda planer.



Kommentar:

Detaljplanen ska möjliggöra 3D-fastighetsbildning för lokalgatan vid Stationsbron. Plankartan kompletteras med en sektion som underlag för framtida fastighetsbildning. I den fortsatta planeringen kommer bron endast att redovisas i detaljplanen för Spårområdet varvid frågan om 3D-fastighetsbildning kommer att behandlas.

Planhandlingar kompletteras för att förtydliga kommunens rätt att lösa in den allmänna platsmarken.

Trafikverket

Det är önskvärt att prioritering ges till cyklister och gående på stationsbron, detta kan göras genom att ge bilister mindre parkeringsmöjligheter i närheten av stationen.

Redovisningen av stationsbro på plankartor för detaljplan spårområdet respektive detaljplan stationsbron -Varför samlas inte det som hör till järnvägstrafik i detaljplanen för spårområdet? Höjd anges vara 24,3 i bägge plankartor på den höjden vill vi inte bygga järnvägen.

Kommentar:

Antalet bilparkeringsplatser för pendlare grundas på Trafikverkets egna beräkningar. Antalet platser har enligt utredningen begränsats i syfte att prioritera gång- och cykeltrafiken. Avgränsningen grundas på tidigare planprogram och överenskommelse med Trafikverket. Höjden 24,3 avser gatuhöjden på bron (lokalgata) och inte på järnvägen.

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 Spårområdet är en av dessa fyra planer och relevanta delar av yttrandet återges här.

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 omkringsliggande 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 ideskript Snabba cykelstråk- ideer 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 samföräggas.

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 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 obebyggda delar möjlighet för en högre standard. Framkomligheten inom avsnittet vid Jakriborgsområdet är begränsad vilket kan innebära att stråket byter sida vid Stationsbron, alternativt att åtgärder vidtas för att förbättra framkomligheten längs den västra sidan.

Stationens detaljutformning kommer att studeras i samråd med Skånetrafiken, Trafikverket och Region Skåne.

Regionmuseet i Kristianstad/Landsantikvarien i Skåne

Antikvarien påpekar att Hjärup är tillsammans med Bomhög och Uppåkra utpekat i Skånes regionala kulturmiljöprogram och södra stambanan är utpekat som ett kulturmiljöstråk i samma program, detta bör framgå i kapitlet om förutsättningar i planhandlingen.

Stationsbyggnaden förslas få ett modernt uttryck i form av en "grön klammer", en inglasad gång med trapphus ned mot perrongerna. Hela stationsområdet med kommande intilliggande bebyggelse planeras att få en modern gestaltning. Mötet med Jakriborgs historiserande arkitektur bör i detta sammanhang studeras närmare. Av planhandlingen framgår att en enklare kioskbyggnad ska rivas. Byggnaden finns varken beskriven eller värderad i planhandlingen och därför blir ställningstagandet om rivning obegriplig.

I planbeskrivningen omnämns också planer för utbyggnad av ett bostadsområde väster om järnvägen, delvis inom området för Skanskas betongfabrik vars verksamhet lades ned 2006. Som underlag till detta planarbete bör kommunen utreda om det finns byggnader och strukturer inom fabriksområdet som har ett bevarande värde och därför på något sätt kan ingå i det nya området.

Kommentar:

Beskrivningen av planförutsättningar kompletteras med berörda kulturmiljöintressen enligt Skånes regionala kulturmiljöprogram.

Kioskbyggnaden är inlöst av Trafikverket för att möjliggöra stationsutbyggnaden. Planbeskrivningen förtydligas beträffande motiven för att byggnaden rivs.

Synpunkterna angående bebyggelseområdet väster om järnvägen kommer att behandlas i samband med pågående programarbete för området.

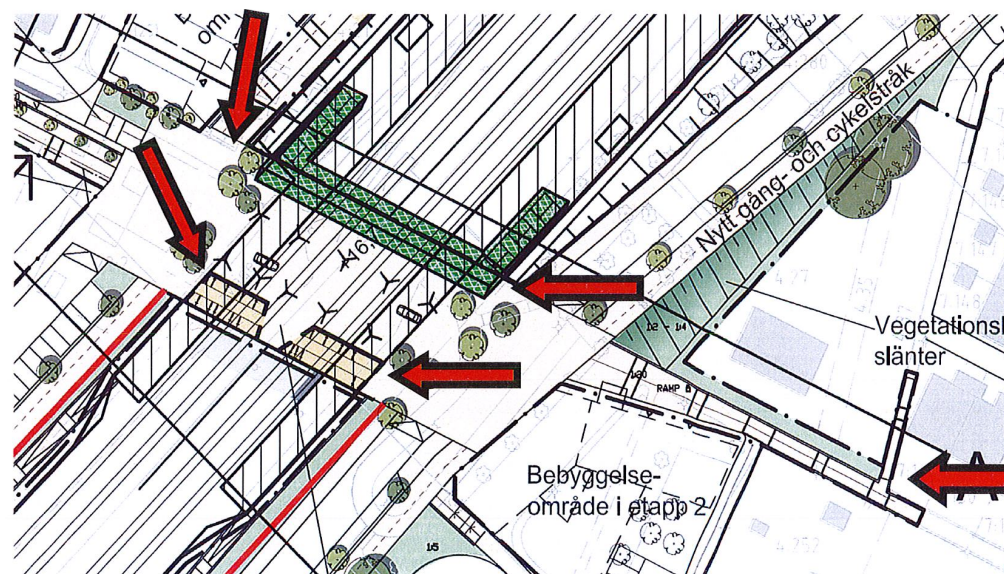
Tekniska enheten, Staffanstorps kommun

Tekniska enheten anser att lutningen på rampen till den västra plattformen från Stenavägen bör redovisas i planbeskrivningen.

Plangränsen föreslås flyttas 2 meter mot väster längs rampen mot Jakriborg för att uppnå en 5,0 % lutning och få plats med vilplan parallellt med rampen.

Fem punkter pekas ut där det kan komma att bli skydd sikt för gång- och cykeltrafiken. Sikten i dessa punkter måste beaktas i det fortsatta plan- och projekteringsarbetet. Se figur nedan.

Bredden på ramperna till och från plattformarna bör redovisas på illustrationsplanen



alternativt genom kompletterande sektioner.

Redovisning av bullerskydd saknas på den nordöstra sidan i illustrationsplanen.

Uppställningsplatser för räddningsfordon på stationsbron inom 50 m från nedgångarna bör redovisas på illustrationsplanen.

Behovet av antalet cykelparkeringar bör studeras vidare. Det bör även framgå av planhandlingarna, att om behov av fler cykelparkering uppstår i framtiden, kommer dessa att anläggas på föreslagna bilparkeringsplatser.

Det bör utredas om fastigheten Hjäru 4:27 kan ansluta sig till den gemensamma sophanteringen för fastigheterna vid Lokvägen.

Planbeskrivningen bör kompletteras med att nyttjanderättsavtal krävs mellan kommunen och fastighetsägaren till Hjäru 22:1 (Skanska) gällande hur upptagningen av höjdskillnaden på ca tre meter mot Hjäru 22:1 ska hanteras fram till dess att området vänster om järnvägen exploateras.

Kommentar:

Rampernas bredd har studerats i samband med den nu genomförda förprojekteringen. Även kravet på goda siktförhållanden har beaktats i samband med förprojekteringen.

Redovisningen av bullerskyddsskärmarna grundas på Trafikverket trafikbullerutredning. Skärmarnas placering vid Stationsbron har preciserats i samband med förprojekteringen.

Planbeskrivningen kompletteras med text eller illustration som förtydligar ramplutningar, rampbredder samt placering av uppställningsplats för räddningsfordon.

Antalet redovisade cykelparkeringar och bilparkeringsplatser grundas på Trafikverket beräkningar. Den största osäkerheten bedöms vara hur det framtida behovet kommer att fördelas på de olika nedgångarna. Om behovet av cykelparkeringar visar sig större än beräknat kan det vara möjligt att utöka antalet platser genom att ianspråkta bilparkeringsplatser. Planbestämmelsen för P-PLATS förhindrar inte en framtida omfördelning av parkeringsplatserna i anslutning till stationen.

Detaljplanen har efter förprojekteringen ändrats så att fastigheten Hjäru 4:27 bibehåller sin nuvarande utfart mot Lars Väg varför det inte längre är aktuellt att koppla sophanteringen till området vid Lokvägen.

Planbeskrivningen kompletteras angående avtal mellan kommunen och Skanska beträffande

fande tidigt genomförande av markuppfyllnad inom angränsande område väster om Stenavägen respektive söder om Pågavägen.

Lomma kommun

Lomma kommun har valt att lämna ett samlat yttrande på tre av de fyra detaljplaner kring järnvägsutbyggnaden i Hjäru som nyligen varit på samrådsutställning. Yttrandet över förslag till detaljplanerna för Lommavägen och Banvallsvägen, Stationsbron samt Vagerupsvägen återges i sin helhet här.

I alla tre detaljplanerna är dagvattenfrågan ottydligt beskriven samt otillräckligt konsekvensbedömd. Det saknas information om vilka vattenförekomster som påverkas, i vilken utsträckning eventuella dagvattenåtgärder är tillräckliga ur flödeshänseende och ur kvalitetshänseende samt om MKN får vatten kan påverkas.

I detaljplanen för stationsbron ter sig den beskrivna lösningen förvärpa dagens ansträngda situation för avrinningsområdet, då vattnet inte längre ska ledas till en utjämningsdamm, utan kopplas direkt på ett dikningsföretag. Vilket dikningsföretag man syftar på är dock 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:

Avvattningsavsnittet av järnvägsområdet och Lommavägen utreds av Trafikverket i järnvägsplanen och konsekvenserna redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen av planen. Utbyggnaden av järnvägen i nedsänkt läge innebär att dagvattnet från bland annat Skanskaområdet överförs från Alnarpsdiken 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 järnvägsutbyggnaden 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 Hjäruks 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:

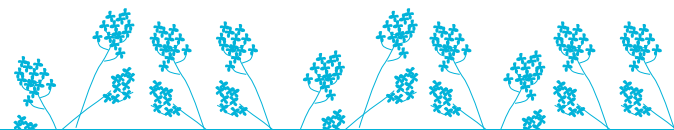
Staffanstorps kommun redovisar i översiktsplanen en framtida koppling av Lommavägen till motorvägsnätet. Behovet av att genomföra den redovisade utbyggnaden är beroende av den framtida trafikutvecklingen.

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.

Swedegas

Swedegas AB har inte någon högtrycksledning eller planerad utbyggnad för energigas i anslutning till planområdet. Swedegas Högtrycksledning ligger ca 1 km sydväst om planområdet och påverkas av Trafikverkets spårutbyggnad.

Kommentar:

Då ledningen är belägen utanför det aktuella planområdet föreslås ingen åtgärd.

Skanova

Skanova har flera markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Karta bifogas. Stråken är en blandning av koppar och fiberkablar och kräver lång framförhållning innan de kan flyttas. Skanova förutsätter att vi blir kallade till samordningsmöten i god tid innan omläggning.

Kommentar:

Trafikverket avser att träffa avtal med ledningsägarna före genomförandet.

E.ON Gas Sverige AB

Inom planområdena har E.ON Gas distributionsledningar för natur- och biogas, se bifogade kartor.

Innan arbetet påbörjas i närheten av ledningarna bör kontakt tas med E.ON Gas för ledningsvisning.

Distributionsledningar är underkastade Energigasnormens regler (EGN 2011) som bland annat innebär ett minsta skyddsavstånd mellan ledning och byggnad på två meter. Plantering av träd bör 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 exploitören bekostar sådana åtgärder, vilket bör framgå i genomförandebeskrivningen.

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

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

Kommentar:

Trafikverket avser att träffa avtal med ledningsägarna 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 Västakravägen. Kraftringens nätområde ligger väster om järnvägen och norr om Västakravägen.

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 "Dricksvattnet (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 ledningsägarna före genomförandet.

Trafikverkets tekniska byggnader försörjs via järnvägens elkraftsförsörjningssystem.

Hjärups Byalag

Yttrandet från Hjärups Byalag behandlar alla detaljplaner. De kommentarer som är relevanta för detaljplanen för Stationsområdet tas med och besvaras här.

I detaljplanen för stationsbron vill Byalaget gärna se två minirondeller längs Banvallsvägen, en vid nya anslutningen av Lars väg och en vid Tågvägens och P-infartens anslutning. Rondellerna skulle göra det möjligt att enkelt vända tillbaka när man släppt av eller hämtat någon tågresenär. Rondellerna skulle även tjänstgöra som fartdämpare för Banvallsvägen.

Ett annat önskemål är att man längs den västra sidan av Banvallsvägen inom området för detaljplanen för Banvallsvägen - Lommavägen anlägger P-platser längs större delen bort till Lommavägen, då det tillsynes är ytterst få parkeringsmöjligheter kring Pågatågsstationen.

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.

Byalaget vill belysa följande frågor då mycket kommer att ske som påverkar miljön kring stationsområdet. Det framtida torget/överfarten vid järnvägen med lokaler för kommersiell handel blir en naturlig mötespunkt för gående och cyklister. Hjärups Byalag vill därför att kommunen i sin planering av torget/överfarten försvårar trafiken för personbilar. Det ska inte vara en naturlig överfart för biltrafiken. Dock är det viktigt att räddnings-

tjänstens fordon kan komma fram snabbt och smidigt.

Byggnation av den fria ytan vid Stationsbron, som kan bli höghus, är en annan fråga. Där gäller byalagets syn på husens höjd; Hjärupshöjd- inte Jakriborgshöjd. dvs ingen smyghöjning av husen.

Parkeringarna och synen på planering av dessa fick vi svar på. Här gäller ju främst miljö- och framtidsperspektiv. Färre parkeringsplatser än idag på östra sidan är knappast realistiskt. Det byggs ju upp till Lundavägen. Finns inte parkeringsplatser, kommer folk att parkera på sidogatorna.

Trafikdämpande åtgärder bör belysas ytterligare. Det finns en synlig avsmalning. (inom området för detaljplanen för Vragersvägen, reds.anm.) vilket är bra. Vad mer behövs med tanke på att det är en plats där många kommer att röra sig? Mycket arbete bör lagas ner på trafiksituationen vid stationen både under byggtiden och senare.

Kommentar:

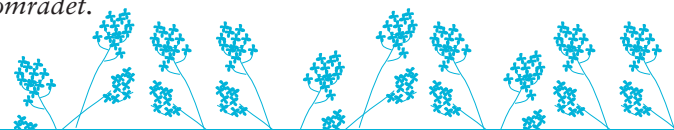
Det tillgängliga markutrymmet öster om järnvägen är begränsat och bedöms inte rymma de föreslagna minirondellerna. Ett antal p-platser inom parkeringsområdet öster om järnvägen bör kunna nyttjas för korttidsparkering vid avlämning eller hämtning vid stationen. Sammanlagt planeras 53 parkeringsplatser 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. I övriga Hjärup utvecklas ett finmaskigt cykelnät som kopplas samman med gång- och cykelstråken mot stationen, för att ytterligare höja attraktiviteten för cykeln framför bilen.

Kommunen har valt att utforma cykelvägen längs Banvallsvägen 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 östra sidan av järnvägen blir aktuell.

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

Kommunen delar Byalagets uppfattning angående begränsningen av biltrafiken över Stationsbron.

Utformningen av planerad bebyggelse väster om Stationsbron kommer att redovisas i det pågående detaljplanearbetet inom området.



Överfarten vid Stationsbron och avsmalningen i höjd med den gamla stationsbyggnaden förväntas dämpa hastigheten för biltrafiken. Några ytterligare trafikdämpande åtgärder på Banvallsvägen har inte bedömts nödvändiga i nuläget. Om behov uppstår i framtiden så kan dessa vidtas inom ramen för detaljplanen.

Inkomna yttranden från sakägare

Stig Möller, Ingris väg 6, Hjäru 4:167

Är intresserad av utformning av de tillfälliga och permanenta bullerskärmarna i anslutning till fastigheten.

Kommentar:

De tillfälliga bullerskärmarna under byggskedet behandlas endast i järnvägsplanen varför frågan överlämnas till Trafikverket. Enligt Trafikverkets trafikbullerutredning kommer ljudnivåerna från trafiken att efter genomförande understiga gällande riktvärden varför inga permanenta bullerskyddsåtgärder föreslås.

Chrisitine Leeb-Lundberg, Larsväg 1, Hjäru 4:252 och

Sara Janmyr, Larsväg 3, Hjäru 4:253

Vi bor i direkt anslutning till den planerade Stationsbron, och kommer att miljömässigt starkt beröras av utbyggnaden till fyra spår mellan Arlov och Flackarp, i ett framtida perspektiv och under genomförandetiden.

Våra tomter vetter mot den yta som ni planerar höja upp och som ska fungera som knutpunkt och "försörja" hela Hjäru med gång-, cykel- och biltrafik. Våra tomter har utfart mot både Lars väg och Stationsstigen. Vi hoppas och tror att det slutliga resultatet kommer att vara en positiv utveckling, men vill framföra våra synpunkter och önskemål om stöd under byggnadstiden och därefter för att säkerställa att vår vardag påverkas negativt så lite som möjligt.

Det som oroar oss och som vi vill att ni beaktar under den 5 år långa genomförandetiden är:

- Vilka tider på dygnet och i veckan som själva byggnadsarbetet kommer att pågå?
- Bullernivån vid bygget av den provisoriska järnvägen.
- Bullernivån från tågen på den provisoriska järnvägen som kommer att gå närmre våra tomter och eftersom de tvingas köra på en lägre hastighet upplevas som mer

konstant.

- Buller och byggdamm från maskiner och byggarbeten.
- Att bullernivån blir så hög att det blir svårt att arbeta och hålla möten hemifrån dagtid då vi på Lars väg 3 har eget företag och arbetar hemifrån flera dagar i veckan
- Att bullernivån blir så hög att vi på Lars väg 1 inte kan vara lediga dagtid i veckan när vi arbetat helg eller natt.
- Att bullernivån blir så hög att vi inte kan nyttja våra trädgårdar under semestrar, helger och kvällar. Det är redan idag svårt att sitta i trädgården och föra ett normalt samtal när husen rivs på andra sidan järnvägen!
- Att ökad gång och cykeltrafik på båda sidor om våra tomter och från en förhöjd ramp leder till ökad insyn och nedskräpning. Vi påverkas redan idag i viss mån av skräp som slänges in i våra trädgårdar.
- Hur kommer närmiljön för övrigt utformas intill våra tomter vad gäller konstruktion av Stationsbron? På detaljplanen visas att denna kommer att byggas i direkt anslutning till våra tomter. Hur kommer detta att påverka tomtgränsen samt marken på våra tomter?
- Omdragningen av Lars väg, hur kommer detta påverka tillgängligheten till våra tomter med bil och säkerheten får våra gående och cyklande barn?

Det som oroar oss och som vi vill att ni beaktar efter slutfört arbete är:

- Bullernivån från en beräknad dubblerad genomfart av biltrafik på den flera meter förhöjda Banvallsvägen.
- Brist på hastighetsbegränsande åtgärder på Banvallsvägen, Lars väg och Stationsstigen.
- Redan idag märker vi bl a av störningar kvälls- och i form av stök och skräp som kastas in på våra tomter! Vi önskar att ni har detta i åtanke för att vi ska kunna känna oss trygga och privata på våra tomter.
- Ökad genomfart på stationsstigen och hastigheten på denna. Vi motsätter oss av säkerhetsskäl att mopedtrafik ska vara tillåtet! Redan idag får man vara försiktig när man går ut från tomten trots att det finns hastighetsbegränsande bommar.

Våra önskemål om stöd från kommunen med anledning av ovan och som vi kan se med det underlag som vi har tillgängligt i dagsläget är:

- Bullerskyddsåtgärder avseende vägtrafik längs den förhöjda Banvallsvägen
- Bullerskyddsåtgärder avseende vägtrafik längs Lars väg
- Mur alternativt staket runt våra tomter som både skyddar mot insyn, belysning, buller och nedskräpning, under genomförandetiden och därefter. Detta ser vi gärna åtgärdas innan byggandet påbörjas.
- Byte av fönster som klarar bullret under arbetstiden och därefter. Detta är extra viktigt för att kunna arbeta hemifrån och vara ledig under "normala" arbetstider då man arbetat helg eller natt. Detta ser vi gärna åtgärdas innan byggandet påbörjas.



- Hastighetsbegränsande åtgärder både på Lars väg och stationsstigen så att vi och våra barn på ett säkert sätt kan ta oss in och ut från tomten.

Övriga önskemål som inte är direkt kopplade till stationsbron

- Hundrastplats på alternativ plats under byggnadstiden
- Tillgänglighet till Jakriborg på ett säkert sätt under byggtiden.

Vi önskar också få fortlöpande information om vad vi kan förvänta oss för åtgärder i övrigt för att minimera störningar för oss. Vi önskar också veta vart vi ska vända oss under byggnadstiden om orimliga störningar uppstår och hur vi i så fall kommer att bli kompenenserade.

Kommentar:

Frågor som avser byggskedet behandlas endast i järnvägsplanen varför synpunkterna överlämnas till Trafikverket för behandling. Tillsynsmyndighet under byggtiden är Miljöförvaltningen på Staffanstorps kommun.

Enligt Trafikverkets trafikbullerutredning kommer ljudnivåerna från trafiken att understiga gällande riktvärden varför inga bullerskyddsåtgärder föreslås.

Kommunen kommer att kontakta berörda fastighetsägare angående utbyggnaden av stödmurar och återställning av era fastigheter efter genomförandet.

Överfarten vid Stationsbron och avsmalningen i höjd med den gamla stationsbyggnaden förväntas dämpa hastigheterna på Banvallsvägen. Några ytterligare trafikdämpande åtgärder har inte bedömts nödvändiga i nuläget. Om behov uppstår i framtiden så kan dessa anordnas inom ramen för detaljplanen.

Kommunen har möjlighet att som föreslås förbjuda mopedtrafik på Stationsstigen. Frågan kan om så bedöms lämpligt behandlas av Miljö- och Samhällsbyggnadsnämnden som ett separat ärende.

Johan Svärd, Pågavägen 19, Hjärup 4:44

Föreslår att vändplatsen in på Pågavägen går hela vägen till Jakriborgs mur och i höjd med tomtgränsen för Hjärup 4:44. Detta för att ägaren till fastigheten ska kunna få dagvatten avrinning utanför fastigheten samt en riktigt väg hela vägen in till fastigheten.

Kommentar:

Plangränsen justeras så att den i större utsträckning följer fastighetsgränserna.

Inkomna yttranden från övriga

Rolf Lind, Johanäs väg 10, Hjärup 4:183

Efterlyser ordentliga bullerskydd under byggtiden.

Kommentar:

Frågor som avser byggskedet behandlas endast i järnvägsplanen varför synpunkterna överlämnas till Trafikverket för behandling. Tillsynsmyndighet under byggtiden är Miljöförvaltningen på Staffanstorps kommun.

Åke Törringer, Vångavägen 11, Hjärup 18:13

Jag tycker det är bra att järnvägsbygget nu antligen kommer igång. Jag tycker det är bra att kommunen samtidigt tittat på hur järnvägsbygget kan utnyttjas för att knyta ihop Hjäruks delarna väster och öster om järnvägen samt börja detaljplanera området väster om järnvägen. Jag tycker att bron över järnvägen är bred och bra. Det ser snyggt ut. Men låt bron bli mer av ett billöst torg än en bilgata. Att blanda fotgängare och bilar, dessutom barn och bilar är ingen bra lösning. Låt bilarna köra runt på Vragersvägen och Lommavägen. Om Lund central kan klara sig utan att man kör bil tvärs över vid stationen så måste vi i Hjärup klara det också. Dessutom så blir det mindre trafik på Banvallsvägen strax öster om järnvägen, precis som kommunen på informationsmötet ville ha det. Låt oss promenera i lugn och trafiksäker miljö och låt bilarna köra runt om.

Man måste lösa cykel och fotgängartrafiken till stationen. Stationsstigen är redan idag inte byggd för den cykeltrafik och gångtrafikanter som nyttjar den. Man måste här välja ett trafikslag och dirigera om det andra. Kan man kanske också sätta en miljöprofil på stationsområdet med solceller på allmänna tak? Kanske kan man också ge uppdrag till de som skall exploatera området väster om stationen att sätta solceller på taken för lokal konsumtion? Kallade inte våra politiker Staffanstorp för den gröna kommunen?

Cykelautostradan från Lund till Malmö måste också planeras in riktigt så att det blir trafiksäkert för andra trafikanter att korsa den. Denna cykelväg bör ju också kunna nyttjas av Trafikverket för underhåll av järnvägen, för att kunna smidigt utrymma tåg vid problem samt kunna nyttjas av räddningstjänsten vid behov. Hastigheten på denna cykelväg kommer att bli hög, se särskilda höghastighetscykelvägar i Malmö.

Under byggtiden så kommer det naturligtvis att bli störningar för de Hjäruksbor som bor närmast byggarbetsplatserna. Vid upphandlingen så måste kommunen dock kunna ställa krav på att dammpartiklar och decibel inte överskrider vissa nivåer/mättningsresultat. Se hur man gjorde i Malmö vid byggandet av citytunneln vid Triangeln. Det är viktigt att det finns överenskomna gränsvärden om grannarna skall kunna klaga och få rätt.



Kommentar:

Kommunen delar uppfattningen angående prioriteringen av gång- och cykeltrafik vid stationen. Trafiken på Stationsbron och Stationsstigen kommer att kunna regleras genom lokala trafikföreskrifter.

Snabbcykelvägen utreds av Trafikverket parallellt med detaljplanerna för fyrspårsutbyggnaden.

Frågor som avser byggskedet behandlas endast i järnvägsplanen varför synpunkterna överlämnas till Trafikverket för kännedom. Tillsynsmyndighet under byggtiden är Miljöförvaltningen i Staffanstorps kommun.

Övrigt

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:

- Planområdet väster om järnvägen har begränsats att enbart omfatta Pågavägen samt de gångvägar och ramper som krävs för att säkra tillgängligheten till plattformarna. Övriga vägar, ramper och parkeringar inom området väster om järnvägen kommer istället att ingå i den detaljplan som håller på att upprättas för angränsande område (Västerstad).
- Stationsbron utgår ur detaljplanen och regleras nu endast i detaljplanen för Spårområdet.
- Öster om stationsbron har tillkommit ett parkområde (tidigare redovisat som möjligt bebyggelseområde) med trädplanteringar.
- Tidigare ramp längs Stationsstigen har ersatts av trappa och tillgänglighetsanpassad

ramp inom det angränsande parkområdet för att undvika stödmurar i gräns mot omgivande fastigheter. Detta möjliggör även att fastigheten Hjärup 4:27 kan behålla sin nuvarande anslutning mot Lars väg.

- Parkeringsområdet öster om järnvägen har flyttats mot norr för att ge ökat utrymme för cykelparkering och ramper.
- Mindre justeringar av gränsen mot järnvägsområdet har genomförts för att uppnå samstämmighet med järnvägsplanen.
- Gatuhöjderna har ändrats från Trafikverkets höjdsystem RH70 till kommunens höjdsystem RH2000 (+0,093 meter).

Övriga ändringar med hänsyn till framförda synpunkter under samrådet

Justeringar av planhandlingar har gjorts efter de synpunkter som har kommit in under samrådet. Följande ändringar har genomförts:

Plankarta

- Planbestämmelsen för Lokalgata har kompletterats för att möjliggöra cykelparkering med tak.
- Plangränsen vid vändplatsen i Pågavägens förlängning har justerats för bättre överensstämmelse med befintliga fastighetsgränser.

Illustrationsplan

- Illustrationskartan har anpassats med hänsyn till de ändringar som gjorts till följd av förprojekteringen.

Planbeskrivning

- Utbyggnadens förenlighet med miljöbalkens kap 5 har förtydligats angående miljö kvalitetsnormer.
- Genomförandebeskrivningen kompletteras med beskrivning av anläggningsdelar som säkerställs genom servitut.
- Beskrivningen av stationen, stationsbron och planerade cykelparkeringar har förtydligats.
- Planföreskrifterna har kompletterats med information om kulturmiljöintressen enligt Skånes regionala kulturmiljöprogram (kulturmiljöstråket Södra stambanan samt kulturmiljön Hjärup, Bomhög - Uppåkra).
- Planbeskrivningen har ändrats beträffande tidpunkten när avtal ska träffas mellan Trafikverket och ledningsägarna.
- Planbeskrivningen förtydligas beträffande motiven för rivning av befintliga byggnader.

- Planbeskrivningen kompletteras med text eller illustration som förtydligar ramplutningar, rampbredder samt placering av uppställningsplats för räddningsfordon.
- Planbeskrivningen har kompletteras för att förtydliga kommunens rätt att lösa in den allmänna platsmarken.
- Planbeskrivningen har kompletterats angående avtal mellan kommunen och Skanska beträffande tidigt genomförande av markuppfyllnad inom angränsande område väster om Stenavägen respektive söder om Pågavägen.
- Planbeskrivningen har kompletterats med redovisning av avtalet för snabbcykelstråket.

Kvarstående synpunkter på detaljplanen

Samråd ska ske med berörda fastighetsägare angående utbyggnad av stödmurar i fastighetsgräns och återställning av fastigheter efter genomförandet. Gäller bland annat Hjärup 4:27, 7:143, 7:144 och 7:145.

Synpunkter som berör järnvägsplanen överlämnas till Trafikverket för vidare behandling.

Trafikverket förutsätts före genomförandet träffa avtal angående omläggningar av ledningar.

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

