



Redogörelse efter samråd

Detaljplan för del av Hjärup 4:2 m fl - VRAGERUPSVÄGEN

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

Försvarsmakten
Tele2 Sverige AB
Sydvatten
Svenska Kraftnät
Hjärups Byalag

Inkomna yttranden med synpunkter

Länsstyrelsen Skåne
Lantmäteriet
Trafikverket
Region Skåne
Landsantikvarien i Skåne, Regionmuseet Kristianstad
Tekniska nämnden, Staffanstorp
Lomma kommun
Malmö Stad
Burlövs kommun
Lunds kommun
Swedegas AB
E.ON Gas Sverige AB
Kraftringen Nät AB
Telia Sonera Skanova Access AB
Rolf Lind, Johannas väg 10, 245 63 Hjärup

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 §§ 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.

Utbyggnaden av Vragerupsvägen och dess koppling till väg 108 och vidare mot Lund är en mellankommunal fråga där länsstyrelsen har synpunkter. Länsstyrelsen ställer sig negativ till utbyggnad av Vragerupsvägen. Hjärup har idag två bilkopplingar över järnvägsspåren. Med en utbyggnad av Vragerupsvägen skulle antalet bilkopplingar utökas till tre jämfört med dagens två. Det är inte bara trafiksituationen i Staffanstorps kommun som berörs utan också trafiksituationen i grannkommunerna. Med tre bilkopplingar över spåren ökas biltillgängligheten kraftigt vilket missgynnar tågåkandet och cyklandet. Behovet av utbyggnaden av Vragerupsvägen och kopplingen mot Lund är inte tillräckligt redovisat i planförslaget eller i samband med översiktsplaneringen. Alternativa åtgärder till att bygga ut Vragerupsvägen bör redovisas enligt fyrstegsprincipen.

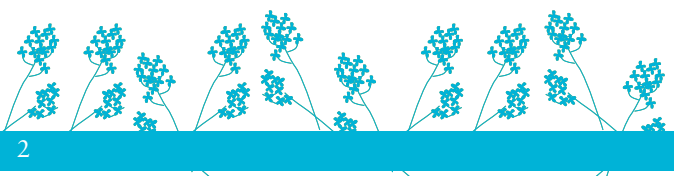
Länsstyrelsen vill påpeka att Länsstyrelsen anser det negativt att bygga ut en ny väg från Hjärup norr/österut längs spåren mot väg 108. Länsstyrelsen anser att vägen längs med spåret till väg 108 ökar biltillgängligheten och kommer att leda till mer trafik till Lund. Miljökvalitetsnormerna för luft riskerar att påverkas negativt.

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 Vragerupsvägen 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 grann-



kommunerna 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.

Kulturmiljö

För att säkerställa att intentionerna med de på plankartan angivna skydds- och varsamhetsbestämmelserna får full effekt kan dessa med fördel kompletteras med en utökad lovplikt för till exempel ändring av fasad- och takmaterial.

Fornlämningar

Mellan ”Jakriborg” och Vragerupsvägen ligger en förhistorisk boplats registrerad som fornlämning nr 32 i Uppåkra socken. Fornlämningen identifierades vid en arkeologisk utredning som genomfördes 2001. Enligt översiktsplanen sid 7 verkar avsikten vara att fornlämningen ska bevaras och ”förlängningen av Köpmannagatan” dras söder om den. Om inte krävs särskilt tillstånd enligt 2 kap kulturmiljölagen. Krav på arkeologiska insatser kommer i så fall att ställas.

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. Förlängningen av Köpmannagatan och cirkulationsplatsen har ingen koppling till fyrspårsutbyggnaden. Länsstyrelsen ifrågasätter att dessa är med i den här detaljplanen. Länsstyrelsen vill påpeka att detta yttrande inte godtagit t ex bostadsutbyggnad kring Köpmannagatan och Vragerupsvägen som illustreras i handlingarna.

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

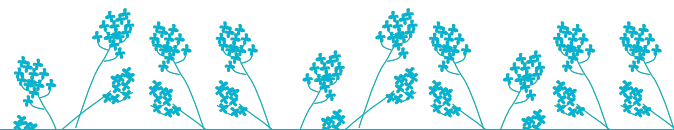
Biltrafiken över Stationsbron kommer enligt förslaget att begränsas till förmån för gångcykel- och nyttotrafik. En förutsättning för detta är att biltrafiken kan ledas över broarna vid Vragerupsvägen och Lommavägen. Broarna har även en stor betydelse för sammanlänkning av gång- och cykelvägsnätet mellan 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 ingår också bron vid Vragerupsvägen som en viktig förutsättning för omledningen av trafiken i samband med avstängningen av Lommavägen för utbyggnad av ny bro.

Behovsbedömning

Kommunen vidhåller sitt tidigare ställningstagande och anser att broförbindelsen inte innebär betydande miljöpåverkan. Den nya bron för Vragerupsvägen ersätter dagens vägport. Då utbyggnaden av bron är en direkt konsekvens av planerad fyrspårsutbyggnad bör den ingå i miljökonsekvensbeskrivningen av järnvägsplanen.

MKN luft

Kommunen instämmer i de framförda synpunkterna.



Hälsa säkerhet - 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 bullervallar 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.

Kulturmiljö

Detaljplanen föreslås kompletterad med utökad lovplikt.

Fornlämningar

Den nya gatan kan marginellt komma att beröra fornlämningsområdet. Behovet av arkeologiska insatser får bedömas i samråd med Länsstyrelsen. I den fortsatta planeringen kommer den aktuella gatan att utgå varför frågan om intrång på fornlämningsområdet inte längre är aktuell.

Övrigt

Förlängningen av Köpmannagatan fram till Vragerupsvägen samt planerad bostadsutbyggnad redovisas i kommunens översiktsplan. Den första utbyggnadsetappen av vägen och bostadsutbyggnaden redovisas i den detaljplan som antagits av kommunen 2005. Utbyggnaden av förbindelsen är angelägen för att undvika att Stationsbron belastas av biltrafik. Murvägen som idag löper parallellt med järnvägen måste ersättas av ny väg i samband med fyrspårsutbyggnaden. Planen gör det möjligt att förlägga den nya vägen i Köpmannagatans förlängning.

Angående en eventuell framtida omläggning av Lommavägen i ny sträckning för anslutning till motorvägsnätet, se kommentar till detaljplan för Lommavägen och Banvallsvägen.

Lantmäteriet

Lantmäteriet påpekar att det under rubriken Fastighetskonsekvensbeskrivning-Inlösen av mark bör redogöras för de ekonomiska konsekvenserna av inlösen, att ersättningen för marken bestäms enligt reglerna i expropriationslagen om inte annan överenskommelse träffas. Under rubriken Fastighetsbildning ,servitut , ledningsrätt kan det läggas till

att kommunen ansöker om fastighetsbildning för fastighetsreglering av den allmänna platsmarken som ska lösas in.

Kommentar:

Planbeskrivningen kompletteras enligt Lantmäteriets synpunkter.

Trafikverket

Trafikverket påpekar att det i planen anges ca 4 m för bullervallen som omformas, i planen för stationsområdet anges ca 4,5 m i text men på illustration ca 4 m (ca 4,5 m är i likhet med bullerutredningen).

Kommentar:

Bullervallens höjdangivelse justeras i enlighet med trafikbullerutredningen.

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 Vragerupsvägen är en av dessa fyra planer.

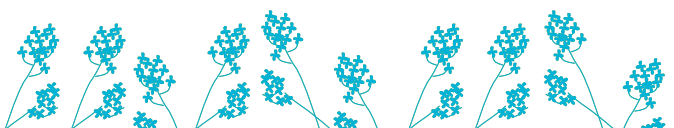
Övergripande

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 fyrspårsutbyggnaden. 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 stationsområde.

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 av snabbcykelstråket 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.

Landsantikvarien i Skåne, Regionmuseet Kristianstad

Hjärup är tillsammans med Bomhög och Uppåkra utpekad i Skånes regionala kulturmiljöprogram och södra stambanan är utpekad som ett kulturmiljöstråk i samma program, detta menar Regionmuseet bör framgå av planhandlingen. Inom planområdet ligger Hjärups gamla stationsbyggnad samt stinsbostad och här ligger också ett hus som benämns "Gula villan" i planhandlingen.

Regionmuseet ser det som mycket positivt att kommunen ser potential och vill bevara och utveckla det gamla stationsområdet med stationsbyggnad och stinsbostad. Här avser man att tillskapa en mötesplats med bland annat café och småbutiker. I planen skyddas stationshuset och stinsbostaden med ett q som här betecknar att byggnaden inte får rivas eller förvanskas. Regionmuseet föreslår att kommunen identifierar och skyddar byggnadernas värdefulla karaktärsdrag för ett mer detaljerat skydd på plankartan. Den s.k. "Gula villan" avser man att riva. Byggnaden finns inte beskriven eller värderad i planhandlingen och därför menar Regionmuseet att det är svårt att förstå kommunens ställningstagande att byggnaden ska rivas.

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 anser Regionmuseet att kommunen bör utreda om det finns byggnader och strukturer i fabriksområdet som har ett bevarandevärde och därför på något sätt kan ingå i det nya området.

Kommentar:

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

Stationsbebyggelsen omnämns i Länsstyrelsens Kulturminnesvårdsprogram för Skåne med bevarandeklass 1B. Planbeskrivningen kompletteras med information kring bygg-



nadernas värdefulla karaktärsdrag. Ett starkare skydd på plankartan bedöms dock inte motiverat med hänsyn till vad som framförs i kulturminnesvårdsprogrammet. För att säkerställa bevarandeintentionerna föreslås en utökad lousplikt (se kommentar till Länsstyrelsens yttrande). Motiven för rivning av "Gula villan" förtydligas i planbeskrivningen.

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

Tekniska nämnden Staffanstorp

Tekniska nämnden påpekar att det i planbeskrivningen anges att cykelbanan längs snabbcykelstråket ska ha en beläggning som skiljer sig från gångbanan, bl a för att öka trafiksäkerheten och underlätta för synskadade. Tekniska nämnden anser att det vore bra om texten ändrades till att cykelbanan föreslås ha en beläggning som skiljer sig från gångbanan då skillnad mellan gång- och cykelbana kan tydliggöras på andra sätt. Man framför också att cyklisterna längs snabbcykelstråket avses ges företräde vid passage av anslutande gator genom upphöjda passager. Inte upphöjda övergångsställen som det står i planbeskrivningen.

Avseende det område som markeras som PARK i planförslaget påtalar Tekniska nämnden att det i plankartan finns en egenskapsgräns som markerar gräns mellan vall och dagvatten. För att inte begränsa parkens utformning menar man att egenskapsgränsen bör tas bort.

Vidare påpekar Tekniska nämnden att det finns ett separat avtal för snabbcykelstråket mellan Malmö och Lund som innefattar stråket längs Banvallsvägen. Planbeskrivningen bör kompletteras med avtalet för snabbcykelstråket.

Kommentar:

Planhandlingen justeras i enlighet med Tekniska nämndens synpunkter.

Lomma kommun

Lomma kommun har lämnat ett samlat yttrande på detaljplanerna för stationsbron, Lommavägen och Vragerusvägen.

Lomma kommun anser att dagvattenfrågan är otydligt beskriven samt otillräckligt konsekvensbedömd i alla tre detaljplanerna. Det saknas information om vilka vattenförekomster som påverkas, i vilken utsträckning eventuella dagvattenåtgärder är tillräckliga ur flödeshänseende och ur kvalitetshänseende samt om MKN för vatten 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 otydligt hur de beskrivna åtgärderna är relaterade till dagens belastning.

Det är Lomma kommuns bestämda uppfattning att det i Höje ås 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:

Avvattningen av järnvägsområdet och Lommavägen utreds av Trafikverket i järnvägsplanen och konsekvenserna redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen till planen. Utbyggnaden av järnvägen i nedsänkt läge innebär att dagvattnet från bland annat Skanskaområdet överförs från Alnarpsdiket till dikningsföretag (Vinstorp-Lomma1943, akt 12-LN-768) som leder vattnet västerut mot Lomma.

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 Arlov, 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 Hjärups 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 Skanska-

området kopplas mot dikningsföretag väster om järnvägen. Vid all bebyggelseplanering strävar kommunen efter största möjliga fördröjning av dagvattnet lokalt.

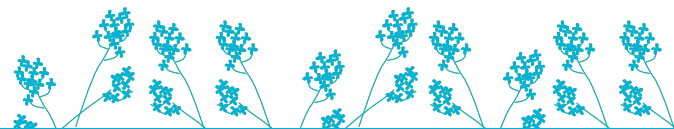
Lunds kommun

De detaljplaner som Staffanstorp nu skickar ut för synpunkter är ett viktigt steg i genomförandet en utbyggnad av fyra spår på Södra stambanan mellan Arlov 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:

I de nu aktuella detaljplanerna redovisas en möjlig sträckning av snabbcykelstråket 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.

Swedegas AB

Av de erhållna handlingarna framgår att Swedegas AB inte har någon högtrycksledning eller planerad utbyggnad för energigas i anslutning till planområdet. Swedegas meddelar att deras Högtrycksledning ligger ca 1 km sydväst om planområdet och påverkas där av Trafikverkets spårutbyggnad. Swedegas AB är i kontakt med Trafikverket, där diskussion pågår om ev. justering av befintlig ledning i korsningspunkten i Åkarp.

Swedegas AB har i övrigt inget att erinra mot erhållet detaljplaneförslag.

Kommentar:

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

E.ON Gas Sverige AB

E.ON Gas Sverige AB har lämnat ett samlat yttrande över de fyra detaljplaner som berör järnvägsutbyggnaden i Hjärup.

Inom planområdena har E.ON Gas distributionsledningar 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 distributionsledningar 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 exploitören bekostar sådana åtgärder, vilket bör framgå i genomförandebeskrivningen.

Innan planen antas måste kontakt tas med E.ON's områdeshandläggare Rolf Granqvist 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 säkerställs genom planbestämmelse angående allmännyttiga ledningar.

Trafikverket avser att träffa avtal med berörda ledningsägare före genomförandet av detaljplanen.

Kraftringen Nät AB

Kraftringen Nät AB meddelar att de har kablar och transformatorstation inom eller bredvid detaljplansområdet. Om detta behöver flyttas förutsätter Kraftringen att kostnaderna belastar exploitören, som även ombesörjer nytt område för det berörda.

Kommentar:

Trafikverket avser att träffa avtal med berörda ledningsägare före genomförandet av detaljplanen.

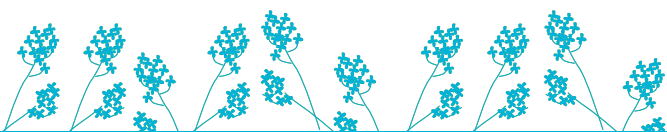
Telia Sonera Skanova Access AB

Skanova meddelar att de har flera markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet, och hänvisar till bifogade kartor.

Enligt Skanova måste flertalet av ledningarna läggas om i samband med genomförande av plan. Skanova förutsätter att de blir kallade till samordningsmöten i god tid innan genomförandet.

Kommentar:

Trafikverket avser att träffa avtal med berörda ledningsägare före genomförandet av detaljplanen.



Inkomna yttranden från sakägare

Inga synpunkter har inkommit.

Inkomna yttranden från övriga

Rolf Lind, Johannas väg 10, Hjärup 4:183

Önskar få upplysning om avtalet mellan kommunen och ägarna till Jakriborg angående omläggning av Vragerupsvägen.

Kommentar:

Jakriborg ägs sedan tidigare av Jakri AB. Detaljplan för området norr om Jakriborg (etapp II), totalt ca 450 bostäder antogs den 7 december 2005. Exploateringsavtal träffades i samband med antagandet av planen. Enligt avtalet skall exploatören anlägga anslutningsgata samt ny väg mellan Vragerupsvägen och riksväg 108.

Övrigt

Dagvatten

Under samrådsskedet har konstaterats att risk kan finnas för instängningseffekter av dagvatten vid tillfällena med stora nederbörds mängder. 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:

- Banvallsvägen har återfått sin nuvarande sträckning inom avsnittet med befintlig bebyggelse i höjd med Blåklintsvägen.
- Förslaget parkeringsområde utgår inom fastigheten Stora Uppåkra 13:12.
- Förslagen bullerskärm norr om fastigheten Stora Uppåkra 13:12 (fd stinsbostaden) har ersatts av en bullervall vilket får till följd att järnvägsområdet utökats.

- Utjämningsmagasin för dagvatten norr om Stora Uppåkra 13:12 har utgått.
- Väster om järnvägen har Vragerupsvägens vägområde utökats att omfatta slänter mot omgivande mark.
- Anslutningsväg mot Jakriborg utgår.
- 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).
- Avsnittet fastighetsrättsliga frågor i planbeskrivningen har kompletterats.
- I övrigt har redaktionella ändringar genomförts av förslaget.

Övriga ändringar med hänsyn till framförda synpunkter under samrådet

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

Plankarta

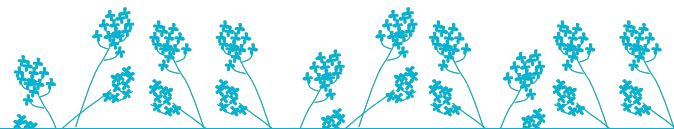
- Skydds- och varsamhetsbestämmelserna inom f d stationen och stinsbostaden, har kompletterats med utökad loyplikt för ändring av fasad- och takmaterial.
- Egenskapsgräns som markerar gräns mellan vall och dagvatten har tagits bort.

Illustrationsplan

- Angiven höjd för befintlig bullervall som återställs ändras från cirka 4 m till cirka 4,5 m, i överensstämmelse med trafikbullerutredningen.

Planbeskrivning

- Beskrivningen har kompletterats under rubriken *Fastighetskonsekvensbeskrivning- Inlösen av mark* med redogörelse för de ekonomiska konsekvenserna av inlösen av mark.
- Beskrivningen förtydligas beträffande stationsområdets framtida utformning.
- Beskrivningen har kompletterats under rubriken *Fastighetsbildning, servitut, ledningsrätt* med att kommunen ansöker om fastighetsbildning för fastighetsreglering av den allmänna platsmarken som ska lösas in.
- Beskrivningen har kompletterats med berörda kulturmiljöintressen enligt Skånes regionala kulturmiljöprogram.
- Planbeskrivningen har kompletterats med information kring stationsbyggnadens och stinsbostadens värdefulla karaktärsdrag.



- Beskrivningen har ändrats avseende snabbcykelvägens beläggning och passager av anslutande gator.
- Planbeskrivningen har kompletteras med redovisning av avtalet för snabbcykelstråket.

Kvarstående synpunkter på detaljplanen

Synpunkter som berör järnvägsplanen överlämnas till Trafikverket för vidare behandling.

Risken för instängningseffekter av dagvatten vid stora nederbördsmängder till följd av att Banvallsvägen ligger upphöjd vid Stationsbron, ska utredas.

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



