

Redogörelse efter samråd

Detaljplan för del av Hjärup 4:159 m fl, SPÅROMRÅDET 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 och i Spegeln 2014-06-15 samt i Sydsvenskan 2014-08-03.

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



Inkomna yttranden utan erinran

Försvarsmakten

Tele2

Sydvatten

Svenska kraftnät

Tekniska nämnden, Staffanstorps kommun

Hjärups Byalag

Inkomna yttranden med synpunkter

Länsstyrelsen Skåne

Lantmäteriet

Trafikverket

Region Skåne

Regionmuseet i Kristianstad, Landsantikvarien i Skåne

Malmö Stad

Burlövs kommun

Lomma kommun

Lunds kommun

Swedegas

Skanova

E.ON Gas Sverige AB

E.ON Elnät Sverige AB

Redovisning av yttranden med synpunkter

Inkomna yttranden från berörda myndigheter/organisationer:

Länsstyrelsen Skåne

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 åtgärdsvals-

studien 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 Vragerusvägen 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 bedömer 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 trafikuppräkningsstal (Trafikverkets publikation Modellanpassade indata- och omvärlds-förutsättningar 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 mel-lankommunal fråga. Staffanstorps och Lunds kommuner har i sina respektive översikts-planer redovisat överensstämmande reservat för utbyggnad av en ny vägförbindelse väster om järnvägen med anslutning till väg 108. Utbyggnaden har inte ifrågasatts i Länsstyrelsens granskningsyttrande över Lunds respektive Staffanstorps översiktsplaner. Staffanstorps kommun har tagit initiativ till en fördjupad studie av vägförbindelsen (Åtgärdsvalsstudie. Västra Hjärups framtida transportbehov. Sweco 2013-05-03). I studien ingår en analys av alternativa åtgärder enligt Fyrstegsprincipen. Enligt studien bedöms utbyggnaden av vägen vara samhällsekonomiskt motiverad. En möjlig anslutningspunkt till Vragerupsvägen redovisas men själva utbyggnaden ingår inte i detaljplanen.

Biltrafiken över Stationsbron kommer enligt förslaget att begränsas till förmån för gång-, cykel- och nyttotrafik. En förutsättning för detta är att biltrafiken kan ledas över broarna vid Vragerupsvägen och Lommavägen. Broarna har även en stor betydelse för samman-länkningen av gång- och cykelvägsnätet mellan västra och östra Hjärup. I ett alternativ utan Vragerupsbron kan biltrafiken över Stationsbron och bron vid Lommavägen för-väntas öka samtidigt som det totala trafikarbetet inom Hjärup förväntas öka till följd av ökade körsträckor. Under utbyggnadsskedet kommer bron vid Vragerupsvägen också att nyttjas för omledningen av trafiken i samband med att den nya bron byggs vid Lom-mavägen.

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 bullerdäm-pande 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 i gräns mot trafikområdet eller inom allmän platsmark. I ett begränsat antal fall föreslås fastighetsnära åtgärder. Planbestämmelserna anger att "Bullerskydd ska finnas längs järnvägen." För att undvika dubbelreglering och avvikelser mellan pla-nerna har inga bullerriktvärden redovisats i planbestämmelserna.

Övrigt

En eventuell framtida omläggning av Lommavägen i ny sträckning för anslutning till motorvägsnätet behandlas inte i detaljplanen.

Lantmäteriet

Lantmäteriet frågar om man avser att bilda 3D-fastigheter eller servitut för stationsbron och ger förslag på lämpliga alternativa lösningar.

Lantmäteriet påpekar att bron över järnvägsspåret redovisas i två detaljplaner och att bestämmelserna för stationsbron skiljer sig mellan de två plan. Bestämmelserna är lämp-ligen formulerade 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.

Bestämmelserna har korrigerats så att de är identiska i båda planerna.

Trafikverket

Trafikverket påpekar att beskrivning av planernas förenlighet med 5 kap miljöbalken (om miljö kvalitetsnormer) saknas och måste kompletteras för att planen ska kunna fast-ställas.

Flera för järnvägen nödvändiga anläggningsdelar som i järnvägsplan tas i anspråk med servitut (förankringsstag, stödmursfötter) finns inte med i detaljplan.

Det är viktigt att en del av cykelparkeringarna utformas med cykelställ och tak.



Kommentar:

Detaljplanens förenlighet med 5 kap miljöbalken redovisas i planbeskrivningen på sidan 9. Beskrivningen förtydligas angående miljö kvalitetsnormer.

Genomförandebeskrivningen kompletteras med redovisning av anläggningsdelar som säkerställs genom servitut. Ingen förändring av redovisade gränser för trafikområdet föreslås.

Bestämmelsen för Lokalgata förtydligas enligt följande: "Cykelparkering med tak får finnas."

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 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 stationssamhälle.

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:

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.

Planen föreslår att tre byggnader väster om järnvägen skall rivas. Byggnaderna finns inte beskrivna eller värderade i plan handlingen. Regionmuseet har därför svårt att förstå kommunens ställningstagande att byggnaderna ska rivas.

I planen belyses hur de omfattande bullerskydderna som krävs för spårutbyggnaden påverkar landskapsbilden och även barriäreffekten den medför. Regionmuseet håller med om detta och att det är viktigt att utreda frågan närmare för att få en nyanserad bild av behovet.

Kommentar:

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

De tre befintliga bostadshusen väster om järnvägen är sedan tidigare inlösta av Trafikverket. Planbeskrivningen förtydligas beträffande motiven för rivning av befintliga byggnader.

Behovet av planerade bullerskyddsåtgärder och konsekvenserna för landskaps-/stadsbilden redovisas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning.



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:

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 2014-05-21) föreslås att cykelbanan ska vara dimensionerad för dubbelriktad trafik med en bredd av 2,5 meter med en separat gångbana på 2,0 meter. I Trafikverkets skrift "Snabba cykelstråk - Idéer och inspiration" anges 2,5 meter som en acceptabel minimibredd för snabbcykelstråk inom tätort. Vid passage av anslutande gator ges cyklisterna företräde genom upphöjda passager. En framtida sträckning väster om järnvägen ger inom obebbyggda delar möjlighet för en högre standard. Framkomligheten inom avsnittet vid Jakriborgsområdet är begränsad vilket kan innebära att stråket byter sida vid Stationsbron, alternativt att åtgärder vidtas för att förbättra framkomligheten längs den västra sidan.

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 kom-

muns översiktsplan, står inför en betydande framtida expansion. Det vore även positivt om framtida genomfartstrafik, 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 Skanskaområdet kopplas mot dikningsföretag väster om järnvägen. Vid all bebyggelseplanering strävar kommunen efter största möjliga fördröjning av dagvattnet lokalt.

Lomma kommun

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

Lomma kommun anser att dagvattenfrågan är ottydligt beskriven samt otillräckligt konsekvensbedömd i alla tre detaljplanerna. Man tycker att det saknas information om vilka vattenförekomster som påverkas, i vilken utsträckning eventuella dagvattenåtgärder är tillräckliga ur flödeshänseende och ur kvalitetshänseende samt om MKN för 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 å avrinningsområde är mycket viktigt att alla nya detaljplaner bidrar till att minska dagens belastning på vattendragen, både ur kvantitets- och kvalitetshänseende. Lomma kommun efterlyser därför en tydligare lösning för de tre områdenas dagvattenhantering som även inkluderar en lösning för att hantera höga flöden och eventuella ökande halter av ämnen som bidrar till att god status inte kan nås i vattenförekomsterna. Det är önskvärt att det finns ett tydligt ställningstagande att Höje å inte ska utsättas för en högre belastning än vad som sker idag, varken flödesmässigt eller ur vattenkvalitetssynpunkt. Tvärtom måste belastningen minska.

Kommentar:

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

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 Staffantorp 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 snabbcykelstråk, se kommentar under Malmö stad.

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 in om detaljplaneområdet. Karta bifogas. Flertalet av ledningarna måste 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.

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, tfn 040-24 47 24. 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 om-



ges med särskilda försiktighetsåtgärder. E.ON Gas förutsätter att exploatören 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:

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

Trafikverket avser att träffa avtal med berörda ledningsägare före genomförandet.

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 nätägares nätområde, Kraftringen Nät AB. I det närmaste ligger E.ON's nätområde öster om järnvägen och söder om Väståkravägen. Kraftringens nätområde ligger väster om järnvägen och norr om Väståkravägen.

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

denna information nu eftersom de ser att det på några av plankartorna redovisats byggrätter för tekniska anläggningar inklusive transformatorstationer. Dessa byggrätter är dock bara redovisade väster om järnvägen. Eftersom gränsen för de båda nätområdena går vid järnvägen kan en nätstation väster om järnvägen inte försörja en elanläggning öster om järnvägen.

Kommentar:

Trafikverket avser att träffa avtal med berörda ledningsägare före genomförandet.

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

Inkomna yttranden från sakägare

Inga yttranden har inkommit.

Övrigt

Stationsområdet

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

Dagvatten

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



Ändringar/Justeringar efter samråd

Ändringar efter granskning

Följande ändringar har genomförts i samband med bearbetningen av förslaget:

- Trafikområdets gränser har justerats enligt nytt underlag från Trafikverket.
- Gatuhöjderna ändrade från Trafikverkets höjdsystem RH70 till kommunens höjdsystem RH2000 (+0,093 meter).
- Gatuhöjden vid stationsbron har ändras från +24,4 till +24,6 (RH2000).
- I övrigt har redaktionella ändringar genomförts av förslaget.

Ändringar med hänsyn till framförda synpunkter

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

Plankarta

- Planerad 3D-fastighetsbildning för lokalgatan vid Stationsbron har förtydligats genom sektion på plankartan.
- Planbestämmelsen för Lokalgata har kompletterats för att möjliggöra cykelparkering med tak.

Illustrationsplan

- Endast redaktionella ändringar har genomförts.

Planbeskrivning

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

Kvarstående synpunkter på detaljplanen

Synpunkter som berör järnvägsplanen överlämnas till Trafikverket för vidare behandling.

Inga kvarstående synpunkter bedöms i övrigt finnas mot planförslaget.

Staffanstorp 2015-02-25

Lowe Kisiel
Planarkitekt
Staffanstorps kommun

Torsten Jonsson
Arkitekt SAR/MSA
Sweco Architect

