



STAFFANSTORPS
KOMMUN

Granskningsutlåtande

Detaljplan för del av Hjärup 4:159 m.fl.

SPÅROMRÅDET

Hjärup, Staffanstorps kommun

Detaljplanen har varit föremål för granskning under tiden 2015-03-16 -- 2015-04-26. 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 2015-03-12 samt i Spegeln 2015-03-29.



Inkomna yttranden utan erinran

Länsstyrelsen
Region Skåne
Trafikverket
Svedala kommun
Svenska Kraftnät
Sydvatten

Inkomna yttranden med synpunkter

Regionmuseet Kristianstad
Lantmäteriet
Tekniska nämnden, Staffanstorps kommun (tjänsteskrivelse)
Lomma kommun
Burlövs kommun
Kraftringen
E.ON Gas Sverige AB
Hjärups Byalag

Inkomna yttranden i samband med granskningsutställningen av järnvägsplanen redovisas under särskild rubrik sist i handlingen.

Redovisning av yttranden med synpunkter

Inkomna yttranden från berörda myndigheter/organisationer:

Regionmuseet Kristianstad

Aktuell detaljplan föreslår en dramatisk förändring av området. I det annars ganska småskaliga Hjärup kan den nya bebyggelsen komma att kännas stor och främmande. Det är viktigt att befintlig bebyggelse och bebyggelsestruktur tas i beaktning när nya detaljplaner genomförs. Den gamla stationsmiljön med stations- och stinshus kommer påverkas av att järnvägsspåren sänks och den nya övergången byggs. Regionmuseet ser gärna att utförligare utredningar genomförs över detaljplanens påverkan på området och bebyggelsen i närheten.

Kommentar:

Konsekvenserna av detaljplanens genomförande utreds i samband med järnvägsplanen och redovisas i Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning.

Lantmäteriet

Ska ledningsrätt upplåtas inom kvartersmark ska läget reserveras med u-område. Bestämmelsen (T_1) meddelar förvisso att "Bron över järnvägsområdet ska ha utrymme för allmännyttiga ledningar" med ett u-område hade säkrat möjligheten att bilda ledningsrätt på ett tydligare vis.

Kommentar:

Med hänsyn till att ledningarna planeras passera via bron och inte inom markutrymmet under spåren har vi valt att koppla ledningsreservatet till (T_1)-bestämmelsen och inte som normalt till ett u-område.

Tekniska nämnden, Staffanstorps kommun (tjänsteskrivelse)

Tredimensionell fastighetsbildning stationsbron

Trafikverket kommer att äga stationsbrons konstruktion förutom ytskiktet. Ytskiktet ska ägas av kommunen och utgör då allmän platsmark. Bilden över den tredimensionella fastighetsbildningen på illustrationskartan är svårtydd och bör därför förtydligas.

Kommentar:

Sektion x-x har kompletterats med följande text som förtydligar gränsen mellan brokonstruktion och ytskikt: "Fastighetsbildningen ska ske så att ytskiktet ovan brokonstruktionen tillhör lokalgatan."

Teknikbyggnad i konflikt med ramp

Teknikbyggnaden som är placerad i anslutning till rampen mot perrongen på den sydvästra sidan av bron ser ut att kunna komma i konflikt med rampen. Teknikbyggnadens och rampens placering bör ses över i det fortsatta arbetet tillsammans med Trafikverket.

Kommentar:

Teknikbyggnadens och rampens utformning har justerats med hänsyn till den nu genomförda förprojekteringen av stationsområdet och detaljplanen har därefter anpassats till den nya utformningen.

Behov av servitut Jakriborg

En del av kvartersmarken som finns i anslutning till Jakrimuren tas i anspråk av järnvägsplanen och därmed också som kvartersmark i denna detaljplan. Eventuellt behov av servitut för skötsel av muren bör skrivas in i genomförandebeskrivningen.

Kommentar:

Den östra sidan av Jakrimuren, vilken vetter mot spårområdet, ska vara tillgänglig för skötsel och underhåll av muren. Markområdet längs muren kommer att vara tillgängligt från Södra Murvägen i höjd med Hansavägens anslutning. I anslutning till stationsområdet kommer marken närmast muren att i sin helhet ianspråkta av planerade trappor till plattformen. I denna del förutsätts skötseln av muren ske från järnvägsområdet (kvartersmark för järnvägstrafik). Tillgängligheten för skötsel av muren bör säkerställas genom servitut. Information om detta har införts i planbeskrivningen under rubriken ”Fastighetsrättsliga frågor”.

Bullerskydd

Bullerskärmarna ska stå inom kvartersmarken för järnvägen eftersom det är Trafikverket som kommer att äga och sköta dem. Vid parkeringen på den östra sidan är ett av bullerskydden placerat på kommunens mark vid trappan mot Banvallsvägen. Detta måste justeras.

Höjden på några av bullerskydden är satta utan referens. För att kunna få en uppfattning av hur bullerskydden kommer att uppfattas bör alla bullerskyddens höjder relatera till t.ex. rälsöverkant.

Kommentar:

Gränsen för kvartersmark/järnvägstrafik samt bullerskärmarnas lägen har justerats med hänsyn till den nu genomförda förprojekteringen av stationsområdet.

Bullerskärmen vid nedgången till plattformen nordost om stationsbron har justerats med

hänsyn till den nu genomförda förprojekteringen varvid skärmens höjd relaterats till rälsöverkant.

Kostnader och avtal

Ett medfinansieringsavtal ska tecknas mellan Trafikverket och kommunen som kommer att reglera kostnader och åtaganden för båda parter. Kommunen ska enligt detta avtal bidra med 50 Mkr med indexreglering. Avtalet ska godkännas av kommunstyrelsen innan detaljplanen för spårområdet kan antas. Utöver de 50 Mkr kommer järnvägsprojektet att innebära merkostnader för kommunen på grund av omgivande mark.

Kommentar:

Genomförandebeskrivningen har förtydligats enligt ovanstående.

Lomma kommun, kommunstyrelsen

I samrådsremissen yttrade Lomma kommun sig om vikten av att alla nya detaljplaner som skapas i Höje å avrinningsområde ska bidra till att minska dagens belastning på vattendragen. Lomma kommun vill upprepa detta, och efterlyser en tydligare lösning för områdets dagvattenhantering som även inkluderar en lösning för att hantera höga flöden och eventuella ökade 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:

Konsekvenserna av plangenomförandet utreds i samband med järnvägsplanen och redovisas i Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning (Trafikverket 2014-05-28. Järnvägsplan Flackarp-Arlöv, fyra spår. Miljökonsekvensbeskrivning.) Föroreningshalterna i järnvägens dagvatten bedöms vara låga och flödena utjämnas. Utbyggnadsförslaget bedöms inte innebära risk för försämring av vattenkvaliteten i de ytvatten som omfattas av miljökvalitetsnormer.

Burlövs kommun

Burlövs kommun konstaterar att Staffanstorps kommun och Burlövs kommun står inför liknande utmaningar och möjligheter i och med Södra stambanans utbyggnad. Det är mycket positivt att Staffanstorps kommun tagit fram förslag till detaljplan för utbyggnad av Södra stambanan. En utbyggnad möjliggör för resande och transporter att flyttas över från vägtrafik till järnvägstrafik. Burlövs kommun ser positivt på alla åtgärder som minskar avrinningen till Alnarpsån. Burlövs kommun ser även positivt på att längs Södra stambanan skapa möjligheter för ett snabbcykelstråk med hjälp av järnvägens servicevägar. I övrigt har Burlövs kommun inget att erinra.



Kommentar:

En samordning av gemensamma intressen förutsätts ske i den fortsatta planeringen.

Kraftringen

Kraftringen Nät AB har kablar och transformatorstation i anknötning till detaljplaneområdet. Skulle det visa sig att flyttning erfordras faller kostnaden på exploatören.

Kommentar:

Kraftringens anläggningar kan indirekt komma att påverkas av järnvägsutbyggnaden. Kostnader för eventuell omläggning av ledningar eller flyttning av transformatorstation kommer att regleras i samband med plangenomförandet.

E.ON Gas Sverige AB

E.ON Gas Sverige AB har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har följande synpunkter.

I vårt tidigare yttrande daterat 2014-09-11 redovisade vi var våra distributionsledningar för natur- och biogas är lokaliserade inom området, samt att dessa är underkastade Energigasnormens regler (EGN 2011) som bland annat innebär ett minsta skyddsavstånd mellan ledning och byggnad inom tätbebyggelse 2 meter samt närmaste gräns för område med förväntade grävningsaktiviteter på 2 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. I det tidigare yttrandet skrev vi även att ”innan planen antas måste kontakt tas med vår områdeshandläggare Rolf Granqvist, tfn 070-230 63 38 för att utreda vart den nya sträckningen kan ske samt måste kostnadsfördelningen för ledningsflytten vara klar och förankrad med oss”. Vilket inte har skett. Kommunen skriver att ”Före omläggningen av befintliga ledningar ska avtal tecknas mellan Trafikverket och berörda ledningsägare för att säkerställa åtagande vad gäller kostnader, utförande och säkerställande av rättigheter ...” Vi yrkar på att ovan skrivelse från kommunen ändras till att: Innan planen antas ska avtal tecknas mellan Trafikverket och berörda ledningsägare Som alternativ till avtalstecknande enligt ovan kan E.ON Gas acceptera oförutsägarheterna i detaljplanen om Trafikverket genom lydelse i planbeskrivningen tar på sig kostnader för samtliga de åtgärder som blir nödvändiga att vidta på E.ON Gas ledningsinfrastruktur till följd av detaljplanen. För att detaljplanen ska vara godtagbart ur E.ON Gas perspektiv måste bolaget kunna förutse planens organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga konsekvenser och även bekräfta rimligheten i dessa. När den nya sträckningen för gasledningen är fastställd så kommer den troligtvis beröra planområdet varav vi kommer att hemställa om ett 5 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 Vragersvägen och Lommavägen. Alla kostnader som uppstår vid eventuell omläggning av ledningar kommer att hanteras av Trafikverket och projektet Flackarp-Arlöv. Möjligheten att förlägga ledningarna i broarna är säkerställd genom planbestämmelse angående allmännyttiga ledningar.

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

Inkomna yttranden från sakägare

Inga synpunkter har inkommit från sakägare.

Inkomna yttranden från övriga

Hjärups Byalag

Buller och barriäreffekt:

Beträffande ovan nämnda detaljplan synes bullerskyddet vara i det närmaste färdigplanerat. Det är mycket viktigt vilken typ av bullerskydd som väljs för att minimera barriäreffekten som trots allt blir påtaglig. Vilka de 49 fastigheterna är som får tågbuller överskridande gränsvärdena, utgör en viktig fråga att få svar på.

Kommentar:

Bullerskärmar utförande studeras för närvarande av Trafikverket och kommunen. I anslutning till stationen föreslås i vissa avsnitt transparenta bullerskärmar för att begränsa den visuella barriäreffekten. Fastigheter som exponeras för tågbuller över 55 dBA ekvivalent nivå och/eller 70 dBA maxnivå utomhus vid fasad, redovisas på karta och i tabell som bilaga till Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning.

Parkeringsmöjligheter:

Antalet parkeringsplatser vid Stationsbron är i förslaget underdimensionerat med totalt 53 stycken fördelade på båda sidor av spåren. Detta kan jämföras med dagsläget, där det finns 54 stycken inklusive handikapplats, väl utnyttjade på den östra sidan och inga på den västra sidan om järnvägen. Planförslaget innebär 26 platser på den östra sidan och 27 på den västra som inte markerats på plankartan. Fler ytor måste reserveras till bilparkeringar, t.ex. mitt emot stationsområdet där det idag finns en välfylld parkering vid Lars väg. Denna används flitigt även av närboende som gästparkering. Här har man istället

planerat för ”Möjlig framtida bebyggelse”!? Längs järnvägen norr och söderut måste det även finnas fria ytor som kan användas för just parkering. Byborna vill inte att gatorna nära stationen ska användas, något som dessutom trafiksäkerhetsmässigt är helt förkastligt. Att majoriteten skulle cykla till stationen är ett önsketänkande. Man måste tänka på hur tågpassagerare med olika behov och i alla åldrar kommer till och från tåget. Det får inte bli så att folk resonerar som; ”Det är inte någon idé att ta tåget för att det finns ingenstans att parkera”. Noteras kan att pendlarna från Lomma och södra Lund har blivit allt fler. I planen framgår inte heller om det kommer att finnas parkeringsfickor för av och påstigning. Detta är ett måste och sådana ska finnas på båda sidor om stationsläget.

Kommentar:

Som framgår av planbeskrivningen grundar sig redovisningen av parkeringsplatser på en tidigare genomförd parkeringsberäkning. Stationen ligger huvudsakligen inom gång- och cykelavstånd från befintlig och planerad bebyggelse i Hjärup. Målsättningen är att det stora flertalet ska välja att ta sig till fots eller med cykel till stationen i stället för att använda bilen. Av detta skäl har antalet bilparkeringsplatser medvetet underdimensionerats i planeringen. Angöringsplatser för av och påstigning kommer att anordnas i anslutning till Stationsbron. Pendlare som kommer från områden utanför Hjärup hänvisas till stationen i Arlöv som planeras bli en s.k. pendlarstation. Det innebär att såväl regiontåg (Öresundståg) som lokaltåg (Pågatåg) kommer att stanna vid stationen samt att goda parkeringsmöjligheter för bilar kommer att finnas.

Grönområden:

Att det ska värnas om grön- och parkområden har Hjärups Byalag kontinuerligt påpekat och vis ser fram mot att så blir fallet. En nu mycket populär hundrastplats förväntas finnas med i planeringen.

Kommentar:

Den nuvarande hundrastplatsen planeras att återskapas i befintligt läge.

Grundvattnet:

Även om Miljökonsekvensbeskrivningen till Järnvägsplanen (2014-05-08) gör bedömningen att varken risken för försämrat grundvatten eller problem med sänkt grundvatten är särskilt stor, så vill Byalaget framhålla att det ska göras noggranna undersökningar av både de grävda och brunnarna och eventuella sättningar hos fastigheter i närområdet. Dessa ska göras både under byggskedet och något år efter färdigställandet.

Kommentar:

Trafikverket kommer att upprätta ett kontrollprogram i syfte att finna eventuella skillnader mellan bedömda och verkliga miljöeffekter samt för att identifiera behov av ytterligare åtgärder. Kontroll och uppföljning av grundvattensänkning under byggskedet och

en bit in i driftsskedet redovisas som en av flera angivna punkter som enligt miljökonsekvensbeskrivningen bör ingå i kontrollprogrammet.

Bevarande av byggnader:

Stationsbyggnadernas bevarande som kulturhistoriskt värdefulla är av stor vikt. Byalaget har i samarbete med Staffanstorps kommun ansökt om q-märkning av byggnaderna.

Kommentar:

Som framgår av detaljplanen för den angränsande stationsbebyggelsen skyddas bebyggelsen genom en q-bestämmelse (detaljplan för del av Hjärup 4:2 m fl. Vragersvägen.).

Framtida utredningar:

När får vi ta del av vidare utredningar om snabbcykelstråk och nya vägförbindelser längs järnvägen samt yttre godsspår och fortsatt utbyggnad av fyra spår in mot Lund?

Kommentar:

Behovet av en framtida vägförbindelse mellan Hjärup och väg 108 har tidigare utretts av kommunen. Inga ytterligare utredningar är aktuella i nuläget. Reservat för en eventuell framtida utbyggnad av ett Yttre godstågsspår finns med i kommunens översiktsplan men inga utredningar pågår eller är aktuella för närvarande. Trafikverket utreder för närvarande fyrspårsutbyggnaden av järnvägen mellan Flackarp och Lund samt snabbcykelstråket Malmö-Lund. Kommunen kan i nuläget inte ange när pågående utredningsarbeten kommer att vara klara.

Skyddsåtgärder under byggtiden:

Byggarbetsplatsen kommer under minst tre år att utgöra stora olägenheter för många i Hjärup, inte bara de närboende. Det gäller främst trafiksäkerhet, damm/nedsmutsning, arbetstider samt mätbara störningar av buller, elektronik och vibrationer. Byalaget emotser snarast information. Hittills har den varit obefintlig. Man bygger i en befintlig tätort där det finns bebyggelse på båda sidor av järnvägsspåren som dagligen passerar av många, däribland skolbarn.

Kommentar:

Trafikverket ansvarar för att allmänheten får relevant information om de olika skyddsåtgärder som kommer att vidtas under byggskedet.



Inkomna yttranden till Trafikverket angående järnvägsplanen

Yttranden utan erinran

Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet avstår från att lämna synpunkter i ärendet. I detta fall anser Riksantikvarieämbetet att ärendet bäst hanteras i kontakt med länsstyrelsen, som företrädare för de statliga kulturmiljöintressena.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket har tagit del av handlingarna i rubricerat ärende och avstår från att lämna synpunkter.

Yttranden med synpunkter som berör Hjärup

Region Skåne

Region Skåne framför att fyrspårsutbyggnaden är ett viktigt projekt som är avgörande för den framtida trafikförsörjningen i Skåne och Sydsverige. En framgångsfaktor i det komplexa projektet är fortsatt samverkan i projekterings- och byggskedet. Följande detaljsynpunkter framförs; Byggsåret ska ha samma möjligheter som idag, dvs. att köra mellan upp- och nedspår, vilket behövs om det uppstår störningar på det ena spåret. Byggsåret behöver även plattformar på bägge sidor. I den slutliga lösningen behövs möjligheten att växla mellan uppspår och nedspår. Exempelvis blir det svårt att nå den fortsatta sidoplattformen i Åkarp respektive Hjärup om något har hänt på spåret vid den sidoplattform som var tänkt att stanna vid.

SGU

De geologiska och hydrogeologiska förhållandena är väl belysta i järnvägssplanen och miljökonsekvensbeskrivningen. Man har även på en tillräckligt noggrant sätt redovisat de problem som sannolikt kommer att uppstå vid grundvattensänkning och de skyddsåtgärder som kommer att vidtas. SGU har även svarat i samrådet om miljödomstolsansökan (TRV201511454 och vårt Dnr 33-704-2015) som gäller påverkan av yt- och grundvatten och vi hänvisar även till detta. För övrigt har vi inget att erinra mot järnvägsplanens urformning.

Lomma kommun, kommunstyrelsen

Lomma kommun ställer sig generellt positiv till den föreslagna utbyggnaden av Södra Stambanan. Vi har dock några synpunkter som vi vill ska beaktas i det fortsatta arbetet.

Buller:

Enligt järnvägsplanen ska bullerproblematiken minska i de berörda tätorterna Arlov, Åkarp och Hjärup genom den ombyggnad som sker. Detta är naturligtvis positivt. Det är dock viktigt att också beakta påverkan på de områden som ligger utanför dessa tre samhällen. Inom Lomma kommun är det framförallt Alnarpsområdet som påverkas av Södra Stambanan. Alnarpsområdet gränsar i öster till E6 och i söder till E6.01, vilket ytterligare understryker behovet av att beakta bullerproblematiken för detta område. Inom bebyggelseområdet i Alnarp finns i dess östra kant den så kallade Rehabträdgården, som i princip kan betraktas som en vårdinrättning. Alnarpsområdet i sin helhet är också riksintresse för kulturmiljövärden. Vi uppfattar att bullerproblematiken vad gäller Alnarpsområdet inte är tillräckligt beaktad i denna järnvägsplan.

Dagvatten:

Järnvägsplanens nordligaste område (Hjärup) avvattas som vi uppfattar det mot Höjeå. Lomma kommun arbetar tillsammans med Staffanstorp och Lund för att minska dagvattenutsläppen till denna å, för att därmed minimera riskerna för översvämningar. Vår uppfattning är att det är mycket angeläget att i varje ny detaljplan eller motsvarande tillse att dagvattenutsläppen till detta åsystem. Staffanstorps kommun hänvisar också till denna järnvägsplan när vi har påtalat denna problematik i samband med yttranden över kommunens detaljplaner för järnvägsområdet genom Hjärup.

Ledningsnät för avlopp:

Det är viktigt att vid ombyggnaden av järnvägsområdet ta hänsyn till de behov av ledningsdragningar som ABMA (AB Malmöregionens avlopp) har inom sitt ledningsområde. Det är särskilt viktigt att beakta framtida behov av åtkomlighet för service.

Hjärups byalag

Framför samma synpunkter angående järnvägsplanen som tidigare redovisats för detaljplanen.



Ändringar/Justeringar efter granskning

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

Plankarta och illustrationskarta

- Sektion x-x på plankartan har kompletterats med följande text ”Fastighetsbildningen ska ske så att ytskiktet ovan brokonstruktionen tillhör lokalgatan.”
- Utformningen av rampen till plattformen sydväst om stationsbron samt teknikbyggnadens läge i anslutning till rampen, har justerats på illustrationsplanen och plankartan.
- Gränsen för kvartersmark/järnvägstrafik samt bullerskärmarnas lägen har justerats på illustrationsplanen och plankartan.
- Bullerskärmen vid nedgången till plattformen nordöst om stationsbron har kompletterats med uppgift om höjd i förhållande till rälsöverkant.
- Redovisningen av planerade bullerskydd längs järnvägen har uppdaterats med hänsyn till nytt underlag i järnvägsplanen.

Planbeskrivning

- Planbeskrivningen har kompletterats med uppgift angående medfinansieringsavtal.
- Planbeskrivningen har kompletterats med uppgift angående servitut för att säkerställa att marken öster om den befintliga Jakrimuren blir tillgänglig för underhåll.
- Redaktionell bearbetning av planbeskrivningen har genomförts.

Kvarstående synpunkter på detaljplanen

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

- Lomma kommun

Sakägare som inte fått alla sina synpunkter tillgodosedda:

- Inga synpunkter har inkommit från sakägare.

Övriga som inte fått alla sina synpunkter tillgodosedda:

- Hjärups Byalag

Staffanstorps 2016-03-21

Lowe Kisiel
Planarkitekt
Staffanstorps kommun

Torsten Jonsson
Arkitekt SAR/MSA
Sweco Architects

