



STAFFANSTORPS  
KOMMUN

# Granskningsutlåtande

## Detaljplan för Hjärup 4:2 m.fl.

### STATIONSBRON

#### Hjärup, Staffanstorps kommun

Detaljplanen har varit föremål för granskning under tiden 2015-09-21 -- 2015-09-19. 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 Sydsvenskan 2015-09-19.



## Inkomna yttranden utan erinran

Länsstyrelsen i Skåne  
Lantmäteriet  
Region Skåne, Regionala utvecklingsnämnden  
Trafikverket  
Sydvatten  
E.ON Värme Sverige AB  
Swedavia AB

## Inkomna yttranden med synpunkter

Lomma kommun, kommunstyrelsen  
Burlövs kommun  
Staffanstorps kommun, tekniska nämnden, tjänsteskrivelse  
Regionmuseet Kristianstad/Landsantikvarien i Skåne  
Hyresgästföreningen Region södra Skåne  
Svenska Kraftnät  
E.ON Gas Sverige AB  
E.ON Elnät Sverige AB  
Åke Törringer  
Hjärups Byalag

## Redovisning av yttranden med synpunkter

### Inkomna yttranden från berörda myndigheter/organisationer:

#### Lomma kommun

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

#### Kommentar:

*Dagvattnet från området fördröjs huvudsakligen inom området öster om järnvägen och avrinner mot Alnarpsdiket. Vid utformningen av det kommunala dagvattensystemet föreslås åtgärder för att fördröja och rena vattnet före anslutning till diktningföretag och recipient.*

#### Burlövs kommun

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

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

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

#### Kommentar:

*Dagvattnet från området fördröjs huvudsakligen inom det kommunala dagvattensystemet öster om järnvägen. Fördröjningsvolymen är baserad på 20-års-regn och fördröjning till 1,5 l/s och hektar.*



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

### Staffanstorps kommun, tekniska nämnden, tjänsteskrivelse

#### Förslag till beslut

Tekniska Nämndens ordförande föreslår att Miljö och Samhällsbyggnadsnämnden besluta:

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

#### Ärendebeskrivning

Trafikverket har för avsikt att förbättra stambanan mellan Flackarp och Arlöv genom att bygga ut med ytterligare 2 spår till 4 parallella spår. Detta kommer att förbättra kapaciteten på sträckan. Järnvägen kommer att vara nedsänkt 4 m vid stationen och de två spårren i mitten kommer att vara till för framförallt fjärrtåg och de närmast plattformarna för regiontåg. I dagsläget finns inget beslut om att förbättra turtätheten för Pågåtaågen till och från Hjärup, men denna ombyggnad möjliggör detta.

Inom detaljplanen Stationsbron så är nuvarande markanvändning allmän plats och kvartermark. Kommunen och Trafikverket är markägare till nästan all mark, en mindre del är privat och denna mark har kommunen för avsikt att köpa.

Detaljplanen medger ombyggnad av området vid stationen så att detta anpassas till 4 spår och till framtidens Hjärup där fler människor förväntas bo både på östra och västra sidan av järnvägen. Detta gör att det beräknas bli fler resenärer som passerar stationsområdet varje dag och därmed kommer det att behövas upprustning och förbättring av området runt stationen. Inom detaljplanen Spårområdet blir det möjligt att anlägga en bredare bro, ett stationstorg, över järnvägen och i denna detaljplan möjliggörs anslutningar till detta torg. Banvallsvägen kommer att byggas om och ansluta till bron i höjdnivå med bron och ledas över det tänkta stationstorget. Det blir möjligt med en gång- och cykelvägar utmed Banvallsvägen vilket saknas idag, vilket föreslås i Trafikplanen för Hjärup för förbättrat cykelvägnät i orten. Den nuvarande gång och cykelväg från Stationsstigen till västra sidan av järnvägen är tänkt att gå på bron och genom parkmiljö. Inom denna detaljplan så kommer området att påverkas i stor utsträckning av utbyggnaden av stambanan till 4:a spår och nedsänkningen av järnvägen. Detta medför att Trafikverket ska bekosta alla återställning och i avtalet som tecknades 2009 med Trafikverket finns medel

avsatta för bron och för att utveckla område inom detaljplanen till stationstorg, park m.m. Detta medför att det mesta inom detaljplanen är finansierat antingen av Trafikverket eller inom det redan tecknade avtalet. Det som tillkommer utöver detta som är tänkt att finansieras av kommunen är gång- och cykelvägen utmed Banvallsvägen, upprustning och anpassning av Pågåvägen och ramperna på södra sidan av bron.

Det finns ett avtal tecknat 2009 och kompletterat 2011 mellan Trafikverket, Regions Skåne och kommunen gällande utbyggnad av stambanan till 4:a spår genom Hjärup. I detta avtal står att ett genomförandeavtal ska tecknas mellan parterna innan Järnvägsplanen fastställs och en förutsättning för fastställande av Järnvägsplanen är att det inte finns detaljplaner som strider mot Järnvägsplanen. Detta medför att vid antagandet av detaljplanerna ska detta avtal vara tecknat.

#### Kommentar:

*Kommunens uppfattning är att avtalen om ansvarsfördelning, finansiering och genomförande ska vara tecknade före antagandet av detaljplanen.*

#### Regionmuseet Kristianstad/Landsantikvarien i Skåne

Hänvisar till tidigare yttrande under samrådet, 2014-09-10.

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 förslås 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 har tidigare kompletterats med berörda kulturmiljöintressen enligt Skånes regionala kulturmiljöprogram. Kioskbyggnaden är inlöst av Trafikverket för att möjliggöra stationsutbyggnaden. Byggnaden har därefter rivits. Synpunkterna angående bebyggelseområdet väster om järnvägen kommer att behandlas i samband med pågående program- och detaljplanarbeten inom området.*



## Hyresgästföreningen Region södra Skåne

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

### *Kommentar:*

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

## Svenska Kraftnät

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

### *Kommentar:*

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

## E.ON Gas Sverige AB

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

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

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

samtliga sina ledningar även under byggskedet för att kunna avhjälpa fel som uppstår och garantera oavbruten leverans. De fastighetsbildningsåtgärder som detaljplanerna föranleder kommer eventuellt innebära att E.ON Gas befintliga ledningar, och till dessa hörande rättigheter, hamnar på annan fastighet än där de byggdes respektive uppläts. E.ON Gas förutsätter att Trafikverket samt Staffanstorps kommun i så fall upplyser Lantmäteriet om detta förhållande så att rättigheterna förordnas att fortsätta att gälla i den mottagande fastigheten. Detta är särskilt viktigt i det fall aktuella rättigheter inte är inskrivna i fastighetsregisteret.

Vi noterar att det i samrådsredogörelsen står att Trafikverket avser att träffa avtal med berörda ledningsägare före genomförandet. E.ON Gas utgår från att kommunen menar före genomförandet av nu aktuella detaljplaner. För att detaljplanerna skall vara godtagbara ur E.ON Gas perspektiv måste bolaget kunna förutse planens organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga konsekvenser och även bekräfta rimligheten i dessa.

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

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

### *Kommentar:*

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

## E.ON Elnät Sverige AB

Enligt samrådsredogörelserna avser Trafikverket att träffa avtal med ledningsägarna före

genomförandet. E.ON Elnät kan dock konstatera att Trafikverket hittills inte tagit några kontakter i ärendet. Vi har inget emot att anpassa våra befintliga elanläggningar till detaljplanens intentioner. Vi är även positiva till att denna fråga regleras i ett avtal mellan oss och Trafikverket. För att detaljplanerna skall vara godtagbara ur vårt perspektiv måste vi dock kunna förutse planernas organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga konsekvenser och även bekräfta rimligheten av dessa. Av denna anledning anser vi att avtalet med Trafikverket måste vara klart och undertecknat innan detaljplanerna kan antas. Vi anser att en utredning över nödvändiga åtgärder på våra anläggningar med efterföljande avtal utgör en sådan ekonomisk fråga som enligt PBL ska hanteras i planhandlingarna för att säkerställa ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanerna. Beträffande kommentaren i samrådsredogörelserna avseende elförsörjning av Trafikverkets tekniska bygggander kan vi bara konstatera att det är mycket vanligt att dessa byggnader, av leveranssäkerhetsskäl, även har en anslutning till vårt nät.

#### **Kommentar:**

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

### **Inkomna yttranden från sakägare**

Inga synpunkter har inkommit från sakägare.

### **Inkomna yttranden från övriga**

#### **Åke Törringer**

Jag tycker det är bra att järnvägsbygget nu äntligen kommer igång.

Jag tycker också det är bra att kommunen samtidigt tittat på hur järnvägsbygget kan utnyttjas för att knyta ihop Hjärupsdelarna väster och öster om järnvägen samt börjar detaljplanera området väster om järnvägen.

#### **Snabbcykelstråket:**

Med Malmö stads erfarenhet av att blanda racercyklist, vanliga cyklister (bland annat skolbarn) och fotgängare så bör man planera så att dessa har skilda avgränsade stråk för att förebygga olyckor. Barnens skolväg skall på alla sätt vara säker, annars får vi en massa onödig biltrafik av föräldrar i Hjärup som anser att de måste skjutsa sin barn till skolan.

#### **Stationsbron:**

Bredden, tillgängligheten och trafiksäkerheten är viktig för att bron skall bli det stråk som binder ihop de två Hjärupsdelarna. Fotgängare skall prioriteras, precis som barnen.

All biltrafik bör förbjudas på bron (Undantag naturligtvis för räddningstjänsten och ambulanser under utryckning.) Bron bör vara säker som ett torg inte som en lokalgata. Man kan inte blanda bilar och barn och samtidigt ha en trafiksäker miljö!

Någon genomfartstrafik kan inte vara nödvändig. Det behövs inte i Lund så varför skall det behövas i Hjärup? Låt de som så önskar köra runt om med sin bil. Bussar skall inte heller planeras att någon gång kunna köra över bron av samma skäl. Utanför bron längs med Banvallsvägen bör det finnas trafiksäkra särskilda busshållplatser för ersättningsbussar och för framtida lokal- och regiontrafik. Det är bra att byggnationen öster om bron har försvunnet och blivit en allmän plats.

#### **Kommentar:**

*Trafiken på Stationsbron kommer att regleras genom lokala trafikföreskrifter. Plats för ersättningsbussar planeras längs Banvallsvägen, söder om Stationsbron.*

#### **Hjärups byalag**

Hjärups Byalag fasthåller fortfarande sina synpunkter som framförts vid föregående samrådstillfälle hösten 2014 (se brev 20140907), även om Lommavägsanslutning inte är aktuell i denna omgång. Vi vill återigen trycka på behovet av fler parkeringsplatser än de föreslagna 53 st i anslutning till stationen. Idag finns 55 st i direkt närhet till stationen och de är dagligen fullbelagda. Gästparkeringar och gator (namngatorna) i anslutande villaområde är också ofta utnyttjade. Cykelparkeringen är idag nästan alltid fullbelagd och där finns idag 200 platser och nu står åtminstone c:a 100 cyklar utanför platserna, så 310 i framtiden låter lite. Samtliga finns i dag på den östra sidan. Vi undrar om planerade cykelparkeringar kommer att placeras på båda sidor om järnvägen? Den gräsbevuxna trekanten vid Banvallsvägen i höjd med Ingris väg har nämnts. De närboende undrar om det blir de så. Vi måste kalkylera med att Hjärup för närvarande byggs ut i rask takt med hus belägna på allt längre avstånd från stationen. Det är ju stationen som är en av Hjärups attraktionspunkter attraktivt och då gäller det att man kan lämna bil eller cykel i anslutning till stationen. Vi vill också betona vikten av helhetssynen på gång och cykelstråken i Hjärup. Det är idag stor belastning morgon och kväll på de befintliga så det är viktigt att man funderar på om t.ex. stationsstigen (och eventuellt centrumstigen) kommer att klara den ökade belastningen av cyklar från de nya områdena i östra Hjärup till stationen. Finns det utrymme för gång- och cykelbana längs hela Banvallsvägen är en annan fråga. En passage från Banvallsvägen till Malenas väg får inte bli en framtida cykelväg och belasta lokalatorna på den östra sidan. Många undrar över planeringen av snabbcykelspåret. Denna bör också med i helhetssynen. Trafiksäkerhetsmässigt bör Staffanstorps kommun även se över hastighetsbegränsningar och farthinder på de kommunala vägarna i Hjärup. Detta har påpekats tidigare. Bilarna kör fort!



#### **Kommentar:**

Planeringen syftar till att göra det mer attraktivt att cykla än att ta bilen till stationen. Behovet av bil- och cykelparkering för tågresenärer grundar sig på tidigare genomförd trafikutredning. Såväl bil- som cykelparkeringar kommer att finnas på ömse sidor av järnvägen. Cykelparkeringarna anordnas uppe på stationsbron samt i anslutning till gångvägsanslutningar mot plattformarna. De aktuella detaljplanerna redovisar utbyggnad av en gång- och cykelbana längs hela Banvallsvägen. Cykelvägen har dimensionerats för att möjliggöra utbyggnaden av en eventuell snabbcykelväg mellan Malmö och Lund. Kommunen arbetar fortlöpande med olika åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten. Frågan angående passage vid Malenas väg tas upp i utlåtandet över detaljplanen för Banvallsvägen.

## **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**

- Mindre justering av Stationsbrons avgränsning mot Pågavägen har genomförts.

#### **Illustrationsplan**

- Redovisningen av planerade bullerskydd längs järnvägen har uppdaterats med hänsyn till nytt underlag i järnvägsplanen.

#### **Planbeskrivning**

- Redaktionell bearbetning av planbeskrivningen har genomförts.

## **Kvarstående synpunkter på detaljplanen**

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

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

### **Sakägare som inte fått alla sina synpunkter tillgodosedda:**

- Inga synpunkter har inkommit från berörda sakägare.

### **Övriga som inte fått alla sina synpunkter tillgodosedda:**

- Hjärups Byalag

Staffanstorp 2016-04-25



Lowe Kisiel  
Planarkitekt  
Staffanstorps kommun



Torsten Jonsson  
Arkitekt SAR/MSA  
Sweco Architects