



**BURLÖVS KOMMUN**



Planprogram för Södra stambanan  
genom Burlövs kommun,  
Skåne län

## **SAMRÅDSREDOGÖRELSE**

## REDOGÖRELSE EFTER PROGRAMSAMRÅD

---

### PLANPROGRAM

Planprogram används ibland som ett första steg i planprocessen och möjliggör för kommunen att i ett tidigt skede få in synpunkter om programområdet. Därför är inte ett planprogram juridiskt bindande för hur marken inom programområdet ska användas och kan heller inte överklagas. Planprogrammet kan sedan leda till en eller flera nya detaljplaner. Syftet med planprogrammet för Södra stambanan genom Burlövs kommun är att lyfta utvecklingsmöjligheter utanför de detaljplaner som tas fram för spårområdet (beskrivs nedan).

### DETALJPLANER

För att möjliggöra en utökning av Södra stambanan genom Burlövs kommun från två till fyra spår tas två nya detaljplaner fram, en för sträckningen i Arlöv, *Tågarp 15:5 m fl, Södra stambanan genom Arlöv*, och en i Åkarp, *del av Åkarp 1:68 m fl, Södra stambanan genom Åkarp*. En detaljplan styr juridiskt hur marken inom detaljplaneområdet ska användas och tas alltid fram av kommunen. Detaljplaner tas fram i enlighet med en i plan- och bygglagen styrd planeringsprocess. Den syftar till att ge myndigheter och berörda invånare, markägare m fl möjlighet att lämna synpunkter som besvaras av kommunen i en samrådsredogörelse och kan även leda till ändringar i detaljplaneförslagen. Eftersom detaljplanerna kommer att vara juridiskt bindande för hur marken ska användas så kan de i slutet av planprocessen överklagas av de berörda som tidigare lämnat skriftliga synpunkter.

### SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Burlövs kommun har fått in ett antal synpunkter på planprogrammet. Alla synpunkter besvaras i en den här samrådsredogörelsen.

### SAMRÅD

Förslaget till planprogram har varit föremål för samråd under tiden 23 oktober till 23 november 2014 enligt plan- och bygglagen 2010:900 (PBL) 5 kap.

### GRANSKNING

De synpunkter som inkommit på programmet under samrådstiden har inneburit vissa revideringar. Programmet kommer därför att ställas ut för granskning där det åter finns möjlighet att inkomma med synpunkter.

### Delgivna myndigheter, organisationer och sakägare

Kungörelse om samrådet har införts i ortspressen. Planprogrammet har varit utsänt på remiss och för samråd med länsstyrelsen, berörda nämnder, statliga och kommunala organ, sakägare och andra som kan ha ett väsentligt intresse av förslaget.

Andra intresserade har kunnat ta del av förslaget på Medborgarhuset i Arlöv, biblioteken i Arlöv och Åkarp samt på kommunens hemsida.

Samrådsmöten har hållits den 5:e november för detaljplan för *Tågarp 15:5 m fl, Södra stambanan genom Arlov*, 6:e november för detaljplan för *del av Åkarp 1:68 m fl, Södra stambanan genom Åkarp*, och ett gemensamt möte för dessa detaljplaner den 11:e november 2014. På dessa möten behandlades även *Planprogram för Södra stambanan genom Burlövs kommun*.

Följande sammanställning redovisar skriftligen samråds- och remissynpunkter. Remissinstanser och remissvaren i sin helhet kan fås på begäran av planeringsavdelningen på samhällsbyggnadsförvaltningen i Burlövs kommun.

#### YTTRANDEN SOM INKOMMIT

Under samrådstiden har yttranden utan erinringar eller med tillstyrkan kommit från:

Lantmäteriet  
Sydvatten AB  
Luffartsverket  
Lomma kommun  
Svedala kommun

Yttranden med erinringar, påpekanden, synpunkter och frågor som föranleder kommentarer respektive har inarbetats i planprogrammet har inkommit från:

1. Länsstyrelsen i Skåne län
2. Trafikverket
3. Miljö- och byggnämnden
4. Tekniska nämnden
5. Kultur- och fritidsnämnden
6. Barn- och utbildningsnämnden
7. VA-Syd
8. E.ON Elnät Sverige AB
9. E.ON Värme Sverige AB
10. Malmö Museer
11. Segeåns vattendragsförbund och vattenråd
12. Region Skåne
13. Malmö stad (kommunstyrelsen)
14. Staffanstorps kommun (kommunstyrelsen)
15. Lunds kommun (kommunstyrelsen)
16. Fosieplast AB
17. Sockervägens samfällighet
18. [REDACTED]
19. [REDACTED]
20. [REDACTED]
21. [REDACTED]

## ERINRINGAR, PÅPEKANDEN, SYNPUNKTER M M SAMT KOMMUNENS KOMMENTARER

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Synpunkterna finns i sin helhet på Burlövs kommun. Kommunens kommentarer och förslag med anledning av vad som framförts redovisas med kursiverad och indragen text. Endast yttranden gällande *planprogram för Södra stambanan genom Burlövs kommun* bemöts, övriga synpunkter, samt synpunkter på detaljplanerna rörande stambaneutbyggnaden bemöts ej i denna samrådsredogörelse.

### **1. Länsstyrelsen**, har följande synpunkter på programmet.

Då programmet inte konkretiserar projekten blir det svårt för länsstyrelsen att i dagsläget yttra sig om de olika förslagen. Det kan dock konstateras att det i kommande detaljplaner behöver utredas sakfrågor så som buller, dagvatten, översvämningsrisker, markföroreningar, risker från verksamheter och transporter, behovet av andra tillstånd, fornlämningar, påverkan på riksintresse etc.

I områdena Dalslund och Bruksvägen-Lervägen-Tegelvägen i Åkarp formuleras vissa förtätningssidéer för både bostäder och verksamheter. I granskningsyttrandet till den nyligen antagna översiktsplanen noterade länsstyrelsen att det i området som i programmet benämns Dalslund finns risk för översvämning och att det för dessa områden kommer att krävas särskilda utredningar i kommande detaljplaner för att marken ska kunna prövas lämplig för bebyggelse.

I planprogrammet redovisas en väg vid Åkarps östra del som omsluter jordbruksmark. Inom området väster om vägen framgår det att avsikten är att det ska byggas bostäder. Vägen är planlagd sedan tidigare, men inte genomförd. Själva bostadsbebyggelsen är visserligen inte behandlad i planprogrammet, men länsstyrelsen vill ändå påpeka följande. Länsstyrelsen har intagit en mer restriktiv hållning i frågan om hur och varför jordbruksmark kan komma i fråga för bebyggelse. Enligt 3 kap 4 § MB får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses genom att annan mark tas i anspråk. I länsstyrelsens granskningsyttrande till översiktsplanen menade länsstyrelsen att frågor som rör ianspråktagande av jordbruksmark är en viktigt mellankommunal fråga av regional betydelse. Ju mer jordbruksmark som tas i anspråk för ny bebyggelse i en kommun, desto mer måste övriga kommuner begränsa sin utbyggnad för att resursen som helhet ska värnas. Länsstyrelsen menade även i granskningsyttrandet till översiktsplanen att stationernas utpekande som riksintresse, eller stationsnära bebyggelse som sådan, inte innebär att utbyggnad i dess närhet kan klassas som ett väsentligt samhällsintresse. Behovet av bostadsutbyggnad i kommunen har i granskningsyttrandet ifrågasatts, då planberedskapen redan i dag uppgår till ca 1500 bostäder inom kommunen. Det kan även konstateras att det finns mark som inte utgör jordbruksmark inom kommunen där bostäder i första hand kan uppföras, varför frågan om byggande på åkermark vid en framtida planläggning måste motiveras och utredas.

### Planförfarande

Länsstyrelsen menar att planprogrammet mer har karaktären av en inventering eller förstudie än ett planprogram. Då planprogram och detaljplanerna delvis omfattar samma områden kan det bli ottydligt för allmänheten hur planprocessen ser ut och vilka handlingar som innebär konkreta juridiska rättigheter och skyldigheter och vilka som är mer av visionskaraktär. Länsstyrelsen rekommenderar, om kommunen ändå vill gå vidare med arbetet inom ramen för program, att de delar som parallellt prövas med detaljplan undantas ur planprogrammet.

### Riksintressen

Programområdet berörs av riksintresse Kulturmiljö (3 kap MB) och riksintresse Kustzon (4 kap MB). Länsstyrelsen ser i dagsläget inte att förändringarna som föreslås i planprogrammet kan komma i konflikt med dessa riksintressen. Järnvägen (Södra stambanan) är riksintresse för kommunikationsanläggningar enligt 3 kap MB. Åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av Södra stambanan kan inte godtas, och det måste därför utredas hur de kommande planförslagen påverkar riksintresset för kommunikationer.

### Hälsa och säkerhet samt risk för olyckor

I kommande detaljplaner ska frågor om buller, risker från järnväg och transporter och trafikfrågor behandlas. Det finns inom programområdet områden som är förorenade eller potentiellt förorenade. Vissa fastigheter har inventerats och klassats. Det kan inte uteslutas att fler än de redan inventerade områdena är förorenade av utfyllnadsmassor eller tidigare verksamheter på platsen.

### Vattenfrågor

Programområdet berör dikningsföretag i både Arlöv och Åkarp. Åtgärder som berör dessa kan utgöra vattenverksamhet. En ökad avrinning kan bidra till försämrade möjligheter att följa miljö kvalitetsnormerna för vatten. Frågan om dagvattenansvar och lämplig hantering av dagvattnet ska utredas och säkerställas vid kommande detaljplanering. Även översvämningens risk och frågor som rör klimatförändringar måste belysas och hanteras vid kommande planering.

### Fornlämningar

Inom och invid programområdet finns kända fornlämningar. Ingrepp som berör dessa kräver tillstånd enligt 2 kap. Kulturmiljölagen. Inom andra delar av området, där länsstyrelsen bedömer att det sannolikt finns fornlämning dold under mark, kan krav ställas på arkeologisk utredning inför en eventuell exploatering. Separat samråd i fornlämningsfrågan bör ske tidigt med länsstyrelsens kulturmiljöenhet. Fornlämningsförekomsten bör redas ut i ett tidigt skede så att de kan arbetas in i planerna för de aktuella områdena.

### Miljöbedömning

Då det i dagsläget inte helt framgår vilka konkreta åtgärder som är aktuella kan länsstyrelsen inte heller utesluta att någon eller några av de framtida detaljplanerna kan innehålla frågor som behöver utredas i MKB.

***Kommentar:** I planprogrammet lyfts översiktligt möjligheten att tillåta ny bebyggelse i områdena Dalslund och Bruksvägen-Lervägen-Tegelvägen i Åkarp. Med anledning av länsstyrelsens tidigare yttrande till Framtidsplanen avser Burlövs kommun i första hand att gå vidare med planering i nämnda två områden och tills vidare spara jordbruksmarken mellan Dalslund och Gränsvägens framtida förlängning.*

*För att tydliggöra skillnaden mellan de pågående detaljplanerna som möjliggör för själva stambaneutbyggnaden och planprogrammets mer visionsmässiga karaktär för stambanans omgivning kommer detaljplanegränserna att läggas in i planprogrammet under en ny rubrik som behandlar detaljplanerna.*

*I övrigt noteras synpunkterna.*

## **2. Trafikverket** vill lämna följande synpunkter.

På s 27 ska det istället stå att Trafikverket bedömer att det är orimligt att förlägga en gång- och cykelpassage under eller över spåren vid Företagsvägen eftersom förutsättningarna för att skapa en trygg och användbar lösning på platsen är mycket dåliga.

Om det skall vara full fri höjd 4,70 m i tunneln vid Burlövs station blir enligt beräkningar på s 32 i planprogrammet tunnelgolvet under järnvägen 0,8 m över havet om busspassager ska vara möjliga. Sektionerna på samma sida visar en utformning med enbart gång- och cykelpassager vilket bör framgå. Trafikverket ifrågasätter lämpligheten att utföra tunneln vid Burlövs station på ett sådant sätt att busstrafik kan passera genom tunneln. Busstrafik blandat med gående och cyklister innebär att trafiksäkerheten äventyras. Det blir också onödigt stor höjdskillnad för de gående och cyklister som skall angöra stationen varje dag. Anslutningarna till tunneln måste studeras noggrant då det kan bli både otryggt och otydligt när Företagsvägen måste sänkas med snarare 5 än 4m i en gångpassage mellan järnvägen och intilliggande företag. Motortrafik i tunneln innebär också nedsmutsning av avgaser. Att placera montrar med tågtider och kommuninformation på den höga muren som blir följden vid Företagsvägen är inte lämpligt med tanke på att det hamnar en trafikerad väg mellan tågresenärerna och informationen.

Trafikverkets planering utgår ifrån att Alnarpsån kommer att kulverteras både tillfälligt och permanent i den trånga sektion där Sockervägen löper parallellt med järnvägsspåren. (s 46) Det är, precis som också påpekas i planprogrammet, inte möjligt att få plats med en öppen Alnarpså, Sockervägen, gångväg och breddad cykelväg i det tillgängliga området.

Under utbyggnadstiden kommer Bruksvägen tidvis att vara avstängd. Trafiken kommer då att hänvisas till tillfälliga lösningar. (s 47)

Under utbyggnadstiden kommer Gränsvägens bro över järnvägen inte att vara tillgänglig för gående och cyklister. En gång- och cykelpassage vid stationen i Åkarp kommer att hållas öppen under hela byggtiden. (s 61)

Inom Arlöv finns ett antal grönytor och någon park som ligger nära järnvägen. Trafikverket bedömer att dessa områden inte tillhör kategorin ”Rekreationsområden i tätort” enligt definition från Naturvårdsverkets dokument ”Nationell samordning av omgivningsbuller-  
Gemensamma definitioner och begrepp 2013-05-31”. (s 67).

**Kommentar:** På sida 27 i planprogrammet justeras texten till ”Projekt Flackarp-Arlöv har bedömt det som rimligt att utreda en ny gång- och cykelpassage över eller under spåren i förlängningen av Företagsvägen.”

Diskussioner om utformning av passagen under Burlöv Centralstation fortgår mellan Projekt Flackarp-Arlöv och Burlövs kommun. Med anledning av detta är avsikten i pågående detaljplanearbete (detaljplan för Tågarp 15:5 m fl, Södra stambanan genom Arlöv) att inte begränsa höjden i passagen.

Projekt Flackarp-Arlöv och Burlövs kommun för fortsatt en dialog gällande den permanenta lösningen för Alnarpsån.

I övrigt justeras planprogrammet i enlighet med yttrandet och synpunkterna noteras.

### 3. Miljö- och byggnämnden framför följande synpunkter.

#### Lommavägen

Det är positivt med en koppling mellan Boklunden och grönytan vid gamla Lommavägen. Kan bli ett naturligt pormenadstråk. Miljö- och byggnämnden förordar alternativet ”Park i sydväst” eftersom det medger ett sammanhängande grönstråk, vilket är en bristvara i kommunen.

#### Gång- och cykelpassage vid Företagsvägens slut

Det är positivt med en tunnel (gång- och cykelväg) till framtida tågstation på Lommabanan. Vid genomförandet får man vara observant på markföroreningarna vid Beijer bygg (f.d. sågverk). Markföroreningarna bör i så fall utredas i detaljplanen.

#### Burlöv Centralstation (Burlöv C) och stationsparken

Det finns en risk för konflikt mellan fotgängare som ska ta tåget och cyklister som använder supercykelvägen. Riskerna ökar om man dessutom drar in busstrafik på Hantverkaregatan. Anledningen till förbud för genomfartstrafik på Hantverkaregatan är upprepade klagomål från de boende på Norrevångsområdet. Vånggatan är avstängd av samma anledning. Att öppna upp dem för trafik på nytt kommer att leda till förnyade klagomål.

Att bara öppna upp för busstrafik kan få negativa konsekvenser för de verksamheter som finns på Hantverkaregatan, som på så sätt hindrar kunderna från att komma fram till verksamheterna.

Vill man ha en busspassage kan man lika gärna bygga Burlöv C vid den befintliga viadukten vid Kronetorpsvägen. Föreslagen busspassage vid Hantverkaregatan/Företagsvägen kommer att innebära stora ingrepp i industrifastigheten Tågarp 16:75 på den norra sidan och ta i anspråk stora delar av angöringsytorna till Coop Forums inleverans.

Att flytta på befintlig bullervall vid Företagsvägen medför att man befattar sig med markföroreningar.

Icke störande verksamheter kan bli störda av buller och vibrationer från järnvägen.

Tillståndspliktiga verksamheter som finns i direkt anslutning till detaljplaneområdet kan komma att påverkas negativt genom minskad acceptans för deras verksamhet och ökade myndighetskrav som följd.

Det är i så fall bättre att angöra med busstrafik till stationsområdet från Företagsvägen. Det ger möjlighet att ta fram en bussförbindelse till Alnarp och Lomma som får direktkontakt med södra stambanan och Öresundståg.

Om man har för avsikt att tillskapa nya bostäder inom Företagsvägen/ Hammarvägen bör man i så fall ändra detaljplanen för industriområdet. Företagen bör ges möjlighet att flytta sin verksamhet. Att omgärda företagen med bostäder och annan känslig verksamhet och på det sättet tränga undan tillverkande företag missgynnar företagsklimatet i kommunen.

Promenadstråk på bullervallens krön (med vallens nuvarande utformning) är inte lämpliga ut säkerhetssynpunkt.

#### Kronetorpsvägen

Ny framtida bebyggelse i suterräng i anslutning till Kronetorpsvägen kan vara olämplig ur säkerhetssynpunkt.

#### Alnarpsvägen-Sockervägen och Åkarpsdammen

Det föreslagna bullerskyddet som kommer att skilja dammen från det nedsänkta spåret kommer i praktiken att fungera som ett översvämningsskydd och bör utformas därefter med möjlighet till avvattning om översvämning skulle uppkomma.

I planprogrammet framhålls att parkeringsplatser till Harakärrsområdet står ofta outnyttjade. Förhåller det sig så även kvälls- och nattetid? Detta bör utredas innan marken tas i anspråk för kompensationsåtgärder.

#### Området Bruksvägen-Lervägen-Tegelvägen

Markföroreningarna orsakade av tidigare bedriven miljöfarlig verksamhet ska undersökas innan markanvändningen i området förändras, företrädesvis genom en ny detaljplan.

Vid utformning av bullerskydd bör i första hand material väljas för att dämpa så mycket som möjligt av det oönskade ljudet, i andra hand kan krav på genomsiktighet ställas.



### Åkarps station med överbyggnaden

Att uppföra byggnader i nära anslutning till järnvägsspåret kan göras om det inte handlar om stadigvarande verksamhet. Bostadsbebyggelse är direkt olämplig p.g.a. risk för överskridanden av riktvärden för elektromagnetiska fält och vibrationer samt ur säkerhetssynpunkt.

### Dalslund

Att öppna upp Villavägen och cykelvägen längs med Lilla Dalslund för biltrafik bör undersökas närmare. I det första fallet lär det bli mer genomfartstrafik för de boende och i det andra fallet försämrar man förutsättningarna för lärandemiljön.

En rivning av Lilla Dalslund förutsätter omfattande satsningar på utbyggnad av Svanetorps- resp. Södervångsskolan. Svanetorpsskolan har begränsade utbyggnadsmöjligheter avseende tillgänglig yta medan Södervångsskolan är gammal och kräver en omfattande ombyggnad vid tillbyggnad.

***Kommentar:** Om en gång- och cykelpassage byggs vid Företagsvägens slut kommer de utredningar som behövs tas fram.*

*Diskussioner kring hur busstrafik eventuellt kan komma att trafikera Hantverkaregatan förs i dialog mellan Burlöv Center, Skånetrafiken och representanter från Burlövs kommun för att möjliggöra utvecklingen av Burlöv station till Burlöv C som resecentrum.*

*Att bygga ut Burlöv C i höjd med Kronetorpsbron skulle innebära större ingrepp i befintliga omgivande fastigheter än den föreslagna placeringen. Den nya stationen med mittplattformar blir betydligt bredare än den befintliga. I den föreslagna placeringen kan i första hand mark som redan ägs av Trafikverket och Burlövs kommun tas i anspråk i den befintliga bullervallen vid Rotgatan.*

*Planprogrammet nämner i likhet med Burlövs kommuns framtidsplan att på lång sikt kan Företagsvägen mellan framtida Burlöv C och Lommabanan utvecklas med bostäder och mer personintensiva företag. Området är i stora delar utanför programområdet. Om ny bebyggelse med ny användning ska kunna tillkomma i området förutsätter det att nya detaljplaner tas fram.*

*Om ny bebyggelse ska kunna uppföras i souterräng kommer de utredningar som behövs tas fram för att undersöka lämpligheten i en sådan lösning.*

*I diskussioner med Harakärns samfällighets styrelse bekräftades att parkeringarna ofta står oanvända eftersom de boende i första hand parkerar på sina respektive tomter. Om området med parkeringarna permanent ska byta*

*användning förutsätter det att en ny detaljplan tas fram. Däri kan dialogen med samfälligheten och deras parkeringsbehov fortsätta.*

*En eventuell permanent öppning av cykelvägen längs Lilla Dalslund för motortrafik kommer att utredas i en ny detaljplan där frågor rörande trafikmängder, buller och liknande kan belysas.*

*Resonans från bron över Lommavägen har inte utretts i planprogrammet. Om sådant buller visar sig uppstå och överstiger gällande bullerriktvärden så kan miljö- och byggnämnden förelägga Trafikverket om åtgärder.*

*I övrigt noteras synpunkterna.*

#### **4. Tekniska nämnden** har följande synpunkter på planprogrammet.

##### Generellt

Tekniska nämnden delar intentioner och syftet i programmet och har en positiv inställning till att ett planprogram tas fram i samband med detaljplanerna för fyra spår på Södra stambanan.

Som också lyfts i svaren i detaljplanerna behöver det tas fram en kostnadsplan för investering, projektering, drift, park och så vidare så att organisationen kan möta upp de mål som programmet fram.

All projektering av allmän platsmark ska godkännas i förväg av kommunteknik.

Trafikverket behöver se över även befintliga bullerskydd, det finns avtal kring detta.

Ett avtal mellan kommunen och Trafikverket om underhåll av broar behöver arbetas fram.

##### Enligt sidhänvisning

s. 17. Parallella uppdrag Burlövs station: Kopplingen till Kronetorp för oskyddade trafikanter är en av de mest svårlösta vad gäller trafiken kopplad till och från och inom området Kronetorp. Ett av förslagen redovisar en bra koppling mot Burlövs station även för oskyddade trafikanter som kan vara positiv att ta med i framtida planering.

s. 17. Bussförbindelser för de på Svenhögsområdet förlorar sin hållplats om den flyttas. Det är ett stort område med många passagerare som även om det tillkommer en ny hållplats vid Kronetorp kommer att behöva en egen försörjning nära Lundavägen, inte nödvändigtvis av dagens linje 130 eller 172.

s. 17. Positivt med markanvändning för exempelvis kommersiellt ändamål i markplan av parkeringshus. Det skapar mindre otrygghet och ger mer liv och rörelse.

s. 16-17. Ge cyklister möjlighet att använda parkeringshus (se exempelvis Kristallen i Lund och Hyllie station) med möjlighet att duscha, pumpa däck och så vidare i markplan. (tas upp sidan 34 i programmet)

s. 16-17. Parkeringshus bör ha möjlighet till direktkoppling till galleria och till spår, även för cyklister och gående. Nordvästra sidan är att föredra för en placering av eventuellt parkeringshus. Många förslag har dock långt till service, exempelvis med tanke på dagligvaruhandeln. En fråga som ganska snart bör redas ut är vem ska äga och drifta parkeringshusen. Underjordiska garage har många fördelar, men måste vara säkra för översvämningar.

s. 16-17. Det är viktigt med grönstruktur/gröna rum kring stationerna så att det inte blir en hårdgjord yta som upplevs som en öken.

s.23. Som framkommit i nämndens yttrande till detaljplanen önskas teknikhuset att placeras på NÖ Lommavägen eller alternativt inne på sin egen mark. Parken är viktig att bevara, i synnerhet om det kommer ett punkthus som också tar plats i anspråk. Marktegel i parken ska bevaras eller återanvändas inom parkområdet.

s. 24. ”Ytan mellan Medborgarhuset och sockerbruket bör återspegla byggnadernas samband med varandra och deras historiska betydelse för Arlov. Nya trappor och breda övergångsställen skulle kunna knyta samman platsen.” Tekniska nämnden ställer sig skeptisk till att detta är möjligt och samtidigt upprätthålla en trafiksäkerhet. En välvd gångbro skulle vara ett säkrare, om än kostsammare, alternativ.

s. 26 Ett parkstråk i sydväst förespråkas på grund av att det bättre skulle kunna skapa attraktiva gång- och cykelstråk samt ge bättre möjlighet för natur- och djurliv. Denna koppling skulle också förstärka parkerna som nu är på var sida spåret bättre. En mittrefug är också svår att drifta av gatuunderhåll, då måste ett körfält stängas av, gäller exempelvis vid belyningsarbete, rengöring av brunnar och så vidare. Det blir ett känsligt system. Om det är en refug ska denna vara överkörningsbar, men då måste placering av gatubelysning förändras till exempelvis sidan om vägen. Generellt är det viktigt att få lägre och tätare belyningsstolpar för att minska motorvägskänslan och skapa ett trevligare gaturum på denna plats. Tekniska nämnden ser gärna möjligheten att ta ut den fulla bredden med raka väggar för att få in så mycket ljus som möjligt till grönska och trafikanter.

s. 31 ”...inom Trafikverket ägd mark”, det finns avtal om att vallen ska ha övergått till kommunen redan. Det finns möjlighet att modellera marknivån, det vill säga höja med hjälp av massorna för att inte få för bred slänt/vall.

s 31. En plan för godstransporter (lastbil) till och från verksamheter, Burlöv center med flera behövs. Lastning och lossning ska inte konkurrera med exempelvis linjetrafik och snabbcykelstråk och vice versa.

s. 32. Grönytorna på vallen mot Företagsvägen ska återplanteras med likvärdiga växter och kvaliteter.

s. 32. Angående sänkning av Företagsvägen behövs ett klagörande om det bara är inom skissad sträcka.

s. 38. Det är viktigt att tänka på vattenavrinning, i synnerhet i tunnarna, så att vägar inte svämmar över vid kraftiga skyfall. Gång- och cykelbanor är positivt. Tekniska nämnden delar idén om en välvd takkonstruktion i Kronetorpstunneln.

s. 40. Projekt Flackarp-Arlöv (nämns även i yttrande till detaljplan): Bullervallar från Bolmörtsvägen och norrut kommer att innebära att all uppväxt vegetation kommer att tas bort. Detta ger ett bra skydd för bland annat insekter och fåglar och skydd mot luftföroreningar från motortrafiken. Vi föreslår att vallen behålls i befintligt skick men med komplettering av plank eller liknande.

s. 43. Risk finns att befintliga träd (i huvudsak kring Åkarpsdammen) att påverkas under byggtiden av att näringstillförseln och vattenupptaget förändras. Träden status bör hållas under uppsikt. Ersätt med stora träd.

s. 44. Hur ska boende på Åkarp 8:157 få anslutningar till vägnätet under byggtiden med tillfälliga spår på Sockervägen, bör redas ut. Ansvarig planhandläggare har svarat att i vita villan ska ej någon bo under byggtiden. Övriga boende och transporter ska eventuellt kunna ta sig via Bladvägen.

s. 47. Bruksvägen måste tillfälligt stängas. Kometeknik har förråd, extra viktigt under vintern. Även sommertid, toalett, fordonsuppställning osv. Kommunen måste hitta ersättning i god tid. Längs med koloniområdet från avfarten från E6:an kan eventuellt vara lämpligt. Kräver en finansiering.

s. 49. Istället för anslutning via kometekniks mark och norrut, föreslås att den tomten endast får koppling till Tegelvägen. En mast finns i närheten som behörig entreprenör måste kunna komma till.

s. 52. Teknikhuset i Åkarp, vid kommungränsen, kan vara en olämplig placering med anledning av framtida gång- och cykelbanan längs med Gränsvägen. Huset riskerar att bli ett fast hinder samt påverka utsikten mot det öppna kulturlandskapet mot Staffanstorp.

s. 54. Väderskydd på plattformarna önskas. Nedgång för cyklister placeras nära, det är positivt för att uppmuntra ”hela resan-perspektivet”.

s. 54. Med rätt teknik går det att plantera på locket i trågliknande konstruktioner, eller med teknik som på ekodukten.

s. 56. Det är mycket aktivitet kring Dalslund, även kvällar- och helger.

s. 59. Gods till och från skolan under byggtiden behöver förtydligas.

s. 59. Den nya föreslagna sträckningen mellan Åkarp centrum och Åkarps station är positiv men det är viktigt med utformningen så att oskyddade trafikanter säkerhet kan garanteras, i synnerhet för passerande skolbarn. Rummet bör utformas på de gåendes villkor med goda möjligheter till ett rum som inbjuder till vistelse, både för passerande samt för den som vill sitta ner. Det vore positivt om näringsidkare får möjlighet att ha kafébord, försäljningsytor med mera för att förstärka centrumkänslan och ge platsen en ökad trevnad.

s. 63. Gång- och cykel längs Gränsvägen: olämpligt med kombinerad gång- och cykelbana med tanke på att hastigheterna kommer att vara så skiftande, gående kommer troligtvis att uppleva en otrygghet. Förslaget är att minska körytan till 6,5 meter och bredda gångytan till 2 meter och ha en separat cykelbana. Det får inte vara diken med stillastående vatten om träden ska klara sig.

s. 66. Positivt med bullerskydd klädda i grönska även om det medför mer skötsel än målade plank. Klotter kan också undvikas med grönska.

#### Specifikt dagvatten

Ytterligare undersökningar och analyser behövs för att bygga modeller som kan beräkna effekterna av att en betydande ökad mängd dagvatten måste kunna tas emot och föras ut i Öresund. Den enda recipienten för Åkarp är Alnarpsbäcken. Denna har redan i dag otillräcklig kapacitet för den mängd dagvatten som måste tas om hand. Tar man då i beaktande att det fortfarande finns stora ytor som skall bebyggas (Kronotorp, Trädgårdsbyn, Vallgården och Östra Dalslund) så kommer det att behövas kraftfulla åtgärder för att hantera den mängd vatten som då tillkommer. Planeringen av dagvattenhanteringen måste göras för hela kommunen i ett sammanhang och inte fragmenteras till att hanteras inom olika byggområden. Till detta kommer de stora ytor som kommer att hårdgöras i samband med spårområdet som också måste avvattnas till recipienten. Vi har då inte tagit hänsyn till att ytterligare bebyggelse i Staffanstorps kommun (Hjärup) också kommer att belasta recipienten.

Även om det anläggs fördröjningsdammar är det högst sannolikt att åtgärder behövs för att öka flödet i Alnarps bäcken. I detta sammanhang är det vidare viktigt att man också tar hänsyn till de klimatförändringar som sker och som kommer att höja havsytan. Erfarenheterna från tidigare stormar visar att utflödet från Alnarpsbäcken kraftigt begränsas när havsytan höjs. Detta har medfört kraftiga översvämningar i både Åkarp och Arlöv. De analyskartor som tas fram av kommunen i samarbete med VA Syd över översvämningssytornas utbredning vid olika havsnivåhöjningar, bör noggrant analyseras och beaktas i arbetet med att säkerställa att områden i Arlöv och Åkarp inte översvämmas eller att tågtrafiken slås ut.

### Grundvatten

Grundvattnet längs sträckningen kommer att påverkas men det finns ingen grundlig utredning om hur detta påverkar omgivningen utanför det närmaste spårområdet. Både permanenta och tillfälliga grundvattensänkningar kan ha stor påverkan även på områden långt utanför spårområdet. Höjdskillnaderna i Åkarp mellan högsta punkt och spårområdet gör att påverkan på grundvatten, brunnar, byggnader och växtlighet måste utredas betydligt noggrannare än vad som är gjort i den nu liggande planen.

Den sänkta grundvattennivån tillsammans med risken för saltvatteninträngning från havet i samband med höjd havsytta måste beaktas.

### Resonans vid viadukter

Tekniska nämnden önskar uppmärksamma planutskottet på att den breddade tunneln under Lommavägen och Kronetorpsvägen kan ge upphov till en resonanslåda och åtföljande bullerproblem.

### Övrigt

Följderna av de många förändringar som måste genomföras i samband med spårutbyggnaden är omfattande och kommer kraftigt att påverka kommunen under flera år framåt. Det är därför av yttersta vikt att de utredningar som görs i detta sammanhang så tydligt som möjligt beskriver de förändringar som kommunen skall planera för, finansiera och genomföra för att de negativa effekterna skall drabba Burlövs invånare så lite som möjligt samtidigt som de positiva effekterna av spårutbyggnaden kan utnyttjas på bästa sätt.

***Kommentar:** Förhandling pågår mellan Burlövs kommun och Trafikverket vad det gäller mer detaljerade avtal och ansvarsfördelning för genomförandet av stambaneutbyggnaden. I det arbetet ges kommunteknik möjlighet att få underlag till kostnadsberäkningar.*

*Genomförandedelen i detaljplan för Tågarp 15:5 m fl, Södra stambanan genom Arlöv kompletteras med att Trafikverket avses äga hela brokonstruktionen men med servitut för pelarna under bron. Genomförandedelen i detaljplan för del av Åkarp 1:68 m fl, Södra stambanan genom Åkarp kompletteras med att pelarna tillhörande bro med allmän gata ska ägas av kommunen. Skötsel av pelare regleras i avtal mellan kommunen och Trafikverket.*

*Teknikhuset vid Lommavägen kan inte placeras enligt nämndens önskemål eftersom utrymmet inte finns inom Trafikverkets fastighet och järnvägsområdet. Placeringen av teknikhuset måste ske i detta läge på grund av järnvägens behov.*

*Förhandling om gångbron över Lommavägen pågår. I pågående framtagande av detaljplan för Tågarp 15:5 m fl, Södra stambanan genom Arlöv finns inte gångbron med. Det finns även en risk kopplad till att ha en gångbro så nära spåren.*

*I planprogrammets granskningshandlingar förespråkas förslaget ”avsmalning” vad det gäller Lommavägens framtida utformning. Lösningen möjliggör för bredare sammanlänkning på båda sidor om vägbanan.*

*I enlighet med fastighetsregistret äger Trafikverket vallen vid Rotgatan. Avtalet angående överlåtelse av marken till Burlövs kommun är inte genomfört. Frågan tas med i det vidare arbetet mellan Burlövs kommun och Trafikverket.*

*Gällande lastning och lossning till och från Burlöv Center och omgivande verksamheter så ligger det utanför planprogramsområdet. Frågan ingår i arbetet med skelettdetaljplan för Kronetorp.*

*Diskussioner om Företagsvägens och Hantverkaregatans eventuella sänkning pågår mellan Burlövs kommun och Trafikverket. I programmet är inte sträckan för själva sänkningen definierad.*

*Ett eventuellt bullerskydd norr om Bollmörtsvägen ligger utanför planprogrammet. Om kommunen vill ta emot massor för att bullerskydda sträckan så finns eventuellt den möjligheten i och med projekt Flackarp-Arlöv.*

*För åtkomst till Åkarp 8:157 kommer tillfälliga lösningar att krävas. Trafikverket har startat en dialog med de boende i Sockervägens samfällighet och ansvarar för åtkomst till fastigheten under utbyggnadstiden.*

*En tillfällig väg kommer behöva byggas för åtkomst till de byggnader som ligger vid Bruksvägen mellan Lervägen och Alnarpsvägen. I det stora kvarteret äger kommunen fastigheterna Åkarp 1:40 och Åkarp 18:48. Där kan den tillfälliga lösningen uppföras och sedan eventuellt permanentas. I kvarteret finns ingen kommunägd mark som kopplar kommuntekniks förråd till Tegelvägen. Det är därför svårare att genomföra den lösning som tekniska nämnden förordar.*

*Teknikhuset vid kommungränsen till Staffanstorp ligger i föreslagen slänt mot järnvägstråget. Det finns ingen möjlighet att justera läget på teknikbyggnaden som beroende på sin funktion storleksmässigt kan variera.*

*Planprogrammet förtydligas med att aktiviteter förekommer vid skolan och idrottsområdet på kvällar och helger.*

*Vad det gäller gång- och cykelväg längs Gränsvägen så finns möjlighet i gällande detaljplan att ändra bredderna i enlighet med tekniska nämndens förslag. Planprogrammet ändras i enlighet med tekniska nämndens förslag.*

*Planeringsavdelningen håller för närvarande på att ta fram en kartläggning av översvämningsrisker relaterat till klimatförändringar. Det avser att bli ett*

*kommunövergripande dokument. Planprogrammets syfte är inte att undersöka översvämningsproblematiken kopplade till Alnarpsån. Om nya detaljplaner tas fram så behöver de belysa dagvattenhanteringen inom planområdena. Vad det gäller dagvattenhantering och grundvattenfrågor kopplade till stambanans utbyggnad, se detaljplan för Tågarp 15:5 m fl, Södra stambanan genom Arlöv och detaljplan för del av Åkarp 1:68 m fl, Södra stambanan genom Åkarp samt tillhörande miljökonsekvensbeskrivning med underlagsrapporter.*

*I övrigt noteras synpunkterna.*

**5. Kultur- och fritidsnämnden** framföra att vid anläggandet av Burlövs centralstation är det viktigt att bevara siktlinjen till Kronetorps gård och vägen mellan gården och Lundavägen. Denna väg är en del av tågarpsbornas gamla kyrkoväg till Burlövs by. En siktlinje ökar den historiska läsbarheten i den nyskapade miljön.

Vid utformningen av de bullerplank och andra avskärmningar som kommer att ligga intill de gamla kulturmiljöerna i Arlöv och Åkarp, bör man välja material och utformning som anknyter till omgivningens tidsepok. Långa, släta och enformiga avskärmningar talar ett främmande formspråk i t ex dammiljön i Åkarp.

När det gäller kulturmiljön kring stationsområdet i Åkarp är det önskvärt att framtidens burlövsbor skall kunna identifiera var den allra första stationen från 1856 låg liksom var stinsbostaden från 1919, som skall rivas, låg.

**Kommentar:** *Utformning av marken mellan framtida Burlöv C och Kronetorps gård utreds i Kronetorps skelettdetaljplan. Allén till Kronetorps gård avses att bevaras som gång- och cykelväg samtmed två gaturum på var sida.*

*Planprogrammet kompletteras med att det vore positivt om framtidens burlövsbor ges möjlighet att identifiera var den allra första stationen från 1856 låg liksom var stinsbostaden från 1919, som ska rivas, låg.*

*I övrigt noteras synpunkterna.*

**6. Barn och utbildningsnämnden** framför följande.

Det aktuella planprogrammet är omfattande och innehåller många delar som är intressanta för alla som bor och verkar i Burlövs kommun.

Nämndens uppfattning är att det innehåller mycket intressanta resonemang och ställningstaganden. Om alla förslagen i programmet genomförs så kommer det på ett positivt sätt utveckla och förändra hela kommunen.

En sådan utveckling kommer att vara av värde för alla delar av kommunens verksamhet, även inom barn- och utbildningsnämndens verksamhetsområde.



Såvitt vi kan bedöma så berörs dock våra verksamheter mer indirekt av programmet. Från sidan 56 och några sidor framåt finns ett resonemang om skolområdet vid Dalslund i Åkarp som mer direkt berör våra verksamheter. Vi har redan lämnat en del synpunkter om behovet att göra ytterligare utredning av hur befintliga förskolor/skolor i Åkarp påverkas under en byggtid i vårt yttrande om förslag till detaljplan Åkarp 1:68 m.fl. och dessa synpunkter är också giltiga i detta ärende.

I planprogrammet förs även ett vidare resonemang om skolorganisation i Åkarp som utgår från skrivningar i kommunens framtidsplan.

Barn- och utbildningsnämnden har fått i uppdrag av fullmäktige att ta fram ett förslag till lokalförsörjningsplan för skolor i Arlov och Åkarp. Nämnden har som sin ambition att anta ett sådant förslag till plan i början av nästa år. I den planen kommer den nya nämnden att redovisa sina ställningstaganden kring framtida skolorganisation. Det innebär att vi i detta yttrande inte kommenterar det resonemang om skolorganisation som förs i planprogrammet. Vi återkommer med synpunkter i detta ärende inom kort.

**Kommentar:** Synpunkterna noteras.

7. VA SYD påpekar att det generellt sett är ett relativt omfattande planprogram som för den icke insatta inte är helt enkelt att följa i alla delar.

Redan år 2011 har VA SYD presenterat ett relativt heltäckande material av kända korsningspunkter och problemställningar på ledningsnätet vid en utbyggnad av fyra spår. Denna genomlysning kan säkert skilja sig på någon punkt med det nu presenterade materialet men i stort så gäller det fortfarande.

Ingenstans i programmet går det att utläsa hur försalget kommer att påverka VA SYDs befintligt ledningsnät samt vilka nya ledningsdragningar som kommer att krävas inom området. VA SYD ser gärna att man i programmet tar ett vidare grepp i frågan och redovisar dessa tekniska aspekter samt att man även beskriver ansvar och genomförande i dessa delar.

VA SYD anser även att ett program av denna storlek bör belysa hur man inom kommunen ser till översvämningsrisker och hur man ev. säkrar vattenvägar inom området vid kommande katastrofsituationer då programmet innefattar ett flertal underfarter och nya förtätningsområden utmed det nya spårområdet.

Inom delar av programområdet pågår det idag ett arbete mellan bl.a kommunen, VA SYD, och Trafikverket för att lösa frågor kring omläggning av va-ledningar mm. Vi anser att detta bör beskrivas i planprogrammet.

**Kommentar:** Planprogrammets syfte är att ge en översiktlig bild av förändringarna som utbyggnaden av Södra stambanan från två till fyra spår i Burlövs kommun innebär och vilka möjligheter detta ger för områdena längs med stambanan. Programmet ska visa Burlövs kommuns visioner för

*utvecklingen av dessa områden samt peka ut vilka framtida detaljplaner som kan komma att behövas för att möjliggöra önskad utveckling. Djupare analyser av översvämningsrisker, ledningsdragningar och liknande utreds i eventuella efterföljande detaljplaner.*

*Planprogrammet kompletteras med att det idag pågår ett arbete mellan b.la kommunen, VA SYD, och Trafikverket för att lösa frågor kring omläggning av va-ledningar.*

*I övrigt noteras synpunkterna.*

**8. E.ON Elnät Sverige AB** framför att de inom planområdet har befintliga elanläggningar. Under förutsättning att överenskommelse träffas för de åtgärder som eventuellt behöver vidtas på dessa elanläggningar och att den part som föranleder åtgärderna står för samtliga kostnader i samband med detta, har de ingen erinran mot förslaget i denna del.

Befintligt elnät inom planområdet är dimensionerat för att klara befintliga verksamheters behov av el. Det befintliga elnätet har inte tillräcklig kapacitet att i någon större omfattning försörja några nya elkonsumenter med el. På några avsnitt av planområdet är avståndet mellan befintligt elnät och eventuellt nya elkonsumenter större än vad som är tekniskt möjligt att försörja från det befintliga elnätet. Det kan därför bli nödvändigt att komplettera elnätet med nya nätstationer om nya elkonsumenter etableras inom planområdet.

Markanvändningen inom planområdet är till övervägande delen avsett för järnvägstrafik, planbestämmelse T1, och stationsområden, planbestämmelse T2. Utöver järnvägstrafik och stationsområden ger de båda planbestämmelserna möjlighet att uppföra tekniska anläggningar som krävs för att bedriva järnvägstrafik. Förmodligen ger de nämnda planbestämmelserna även möjlighet att uppföra nya nätstationer om de behövs för att försörja en teknisk anläggning som i sin tur behövs för att klara järnvägsdriften. Om kommunen gör samma bedömning behöver inte planhandlingarna kompletteras. I annat fall föreslår de att planhandlingarna kompletteras med en generell byggrätt för nätstation.

**Kommentar:** *Vad det gäller synpunkter på detaljplanerna kopplade till stambanans utbyggnad, se detaljplan för Tågarp 15:5 m fl, Södra stambanan genom Arlov och detaljplan för del av Åkarp 1:68 m fl, Södra stambanan.*

*I övrigt noteras synpunkterna.*

**9. E. ON Värme Sverige AB (EVS)** vill framföra följande synpunkter.

EVS har noterat att inom planerat område korsar fjärrvärmeledningar järnvägen från Hantverkargatan 22 till Företagsvägen, samt parallellt med Industrigatan som sedan korsar järnvägsspåren, EVS vill styrka att dessa är de viktigaste distributionsledningarna för leverans av fjärrvärme i Burlövs kommun, och är därför beroende av vilken årstid som eventuell ombyggnad eller flytt kan tänkas ske.

Om detaljplanens genomförande medför flytt eller ombyggnad av fjärrvärmeledningar ska detta bekostas av exploatören, och detta ska framgå i planprogrammet.

För att undvika skada på person och egendom är det viktigt att arbete i närheten av ledning utförs enligt de grävningföreskrifter som EVS har tagit fram. I föreskriften framgår att byggnader eller fasta anordningar inte får placeras närmre än 2 m från fjärrvärme- och fjärrkylaledningar. EVS förutsätter att exploatören skaffar sig kunskap om dessa föreskrifter i god tid innan sådant arbete kan påbörjas.

EVS vill bli kontaktad av exploatören i god tid innan arbeten påbörjas.

***Kommentar:** Om nya detaljplaner tas fram så kommer de behandla eventuell flytt eller ombyggnad av fjärrvärmeledningar.*

*I övrigt noters synpunkterna.*

**10. Malmö museer** har följande synpunkter.

Under kapitlet *Tidigare ställningstaganden* bör i framtida detaljplaneförslag Burlövs kommuns *Bevarandeplan* från 2000 redovisas.

Under kapitlet *Planområden* bör det i framtida detaljplaneförslag tydligt framgå vilka konsekvenser förslaget genomförande kan få för de byggnader som är utpekade i Burlöv kommuns *Bevarandeplan*. Ur kulturmiljösynpunkt är det viktigt att man strävar efter att säkra de värden som är utpekade i bevarandeplanen.

Inom planområdet finns byggnader som inte är upptagna i Burlöv kommuns *Bevarandeplan* men som vi vid fältbesök bedömts som kulturhistoriskt intressanta. Den befintliga bevarandeplanen bygger på 1983 års bevarandeplan vad gäller urvalet av bevarandevärda byggnader och miljöer. Redan i 2000 års bevarandeplan flaggades för nästa översyn och att man då skulle lägga större vikt även vid trädgårdar, gator, markbeläggningar etc. Med tanke på att urvalet av miljöer nu är över 30 år gammalt bedömer vi att det kan vara motiverat att göra en ny översyn av bevarandevärden i samband med framtida detaljplanearbeten.

Den trädinventering som gjordes av träd i anslutning till Södra Stambanan 2014 borde användas som grund för att även bedöma trädens kulturhistoriska värden i framtida detaljplaneförslag. Ur kulturmiljösynpunkt är det viktigt att man strävar efter att bevara träd med högt kulturhistoriskt värde.

Den arkeologiska situationen och fornlämningsförekomsten inom området bör framgå tydligt i planprogrammet och i framtida detaljplaneförslag.

***Kommentar:** Om nya detaljplaner tas fram så kommer de behandla eventuella fornlämningsförekomster.*

*I övrigt noteras synpunkterna.*

**11. Segeåns vattendragsförbund och vattenråd** önskar framföra följande synpunkter. Vattenfrågan är inte alls tillräckligt belyst i det aktuella materialet. Hur man avser lösa dagvattenhanteringen i det aktuella området är mycket sparsamt diskuterat. Man säger i handlingarna att man ska ha dagvattendammar. Det framgår inga dimensioner eller beräkning som styrker att planerade dammars storlek är tillräckliga för att klara extrema vädersituationer i dagsläget. Det framgår inte heller någonstans i dokumentationen något om att man tagit höjd för kommande klimatförändringar. Järnvägen skall ju ha ett perspektiv på minst 100 år.

Man kommer att påverka grundvattenreservoarer längs sträckningen och avser ha en permanent sänkning av grundvatten i området. Det är i princip det som sägs om grundvatten. Vår kommentar är att detta medför en stor risk för saltvatteninträngning från Öresund. Grundvatten är en bristvara i stora delar av världen och våra grundvattenreservoarer i Skåne är viktiga i ett framtidsperspektiv då ytvatten kanske inte längre är ett bra alternativ för dricksvattenförsörjning.

Man avser pumpa ut dagvatten via dammar till Alnarpsdiket. Alnarpsdiket avser man göra en nygrävning för och flytta från sitt ursprungliga läge. Den gamla sträckningen ska kulverteras. Vår kommentar: Vatten söker sig ofta tillbaka i de ursprungliga lägena vilket man bör ha i åtanke. Redan idag har vatten som kommer via Alnarpsdiket eller Segeå svårt att ta sig ut i Öresund särskilt när havet står högt mot kusten. De ökade mängderna dagvatten som det aktuella projektet medför särskilt vid extrema vädersituationer kommer att med stor sannolikhet medföra ytterligare problem jämfört med idag.

De stora arealerna med hårdgjorda ytor och diket för spårområdet kommer att medföra att dagvatten ökar avsevärt i området. För att klara detta behöver mycket noggranna utredningar göras. Det är också oerhört viktigt att ta höjd för kommande klimatförändringar och ha ordentliga dimensioner på alla konstruerade anläggningar för omhändertagande och transport av vatten.

Den planerade sänkningen av spåren till 6 meters djup kommer att påverka även den vattenföring som sker i marken på ett avsevärt sätt vilket kan orsaka översvämningar och förändringar i grundvattenlager. Detta behöver inte bara innebära en påverkan i närområdet. Det planerade nedsänkta spårområdet kommer också att innebära en betydande barriär för fauna och flora i området och det nämns inte heller i materialet.

Det är också tveksamt om vanliga dammar kan rena föroreningar från spårområdet i tillräcklig grad. Här kan man också tänka sig en hel del metallföroreningar och eventuella dieselspill samt bekämpningsmedelsrester förutom de vanliga närsalterna som föroreningar man kan hitta i dagvatten från spårområdet. I det aktuella dokumentet diskuteras inte alls vilka föroreningar man kan förväntas finna och inte heller nämns några andra förslag på rening än dammar.

Segeåns vattendragsförbund och vattenråd ställer sig mycket tveksam till det presenterade förslaget och yrkar på att vattenfrågorna utreds mycket grundligare med ett helhetsperspektiv som visar hur hela vattnets kretslopp i regionen kommer att påverkas av projektet. Samt att man tar klimatförändringarna i beaktande i analysen.

***Kommentar:** Planeringsavdelningen håller för närvarande på att ta fram en kartläggning av översvämningsrisker relaterat till klimatförändringar. Det avser att bli ett kommunövergripande dokument. Planprogrammets syfte är inte att undersöka översvämningsproblematiken kopplade till Alnarpsån. Om nya detaljplaner tas fram så behöver de belysa dagvattenhanteringen inom detaljplaneområdena. Vad det gäller dagvattenhantering och grundvattenfrågor kopplade till stambanans utbyggnad, se detaljplan för Tågarp 15:5 m fl, Södra stambanan genom Arlov och detaljplan för del av Åkarp 1:68 m fl, Södra stambanan genom Åkarp samt tillhörande miljökonsekvensbeskrivning med underlagsrapporter.*

*I övrigt noteras synpunkterna.*

**12. Region Skåne** framför följande synpunkter på programförslaget.

Region Skåne ser mycket positivt på att Burlövs kommun har upprättat ett planprogram för fyrspårets sträckning genom Burlöv och Åkarp, så att de nya förutsättningarna för stadens utveckling kan utredas och tas till vara på bästa sätt. Burlövs kommuns vision för 2030 är "Den kreativa mötesplatsen för boende, näringsliv, utveckling och kultur". Region Skåne ser positivt på att Burlövs kommun redovisar hur planprogrammet svarar upp mot översiktsplanens vision och mål på ett tydligt sätt.

Planprogrammet ligger i linje med den regionala utvecklingsstrategin *Det öppna Skåne 2030* samt med ett flertal av strategierna i *Det flerkärniga Skåne*, som till exempel att bygga integrerade stadsmiljöer i kollektivtrafiknära lägen samt att öka andelen resor med kollektivtrafik. Genom de nya stationsmiljöerna finns stora möjligheter att skapa bostäder, verksamheter, parker och mötesplatser med en direkt närhet till kollektivtrafik. Som Burlövs kommun konstaterar i planprogrammet så ökar tillgängligheten för resor med direkttåg till bland annat Göteborg, Kastrup och Köpenhamn vilket kan ge möjlighet för att höja attraktiviteten vilket i sin tur kan öka känslan av trygghet i området.

Region Skåne ser gärna att fler kopplingar över eller under stambanan studeras vidare för att minska barriäreffekten av spåren och knyta samman orten ytterligare.

#### Snabbcykelväg

Snabbcykelvägen är en angelägen satsning som Region Skåne är positiv till. Om sträckningen inte kommer i konflikt med sträckningen genom Hjärup ser Region Skåne att samtliga alternativ är tänkbara. Avgörandet av vilket alternativ som det blir bör grunda sig i det alternativ som har genast sträckning, bäst upptagningsområde och är tryggast. Vid val av västra sidan av järnvägen genom Åkarp ser Region Skåne det som positivt om bron över järnvägen inte blir för hög utan att den går över nedsänkningen. Region Skåne önskar

tydligare information i kommande underlag om hur snabbcykelvägen bäst kopplar på mot järnvägsstationen i Åkarp.

### Kollektivtrafik

Burlövs utbyggda station blir en viktig knutpunkt i trafiksystemet. Region Skåne anser dock att det inte är självklart att all busstrafik i närområdet dras via stationen. Motorvägsbussarna från Lomma är utredda gemensamt av Lomma kommun och Skånetrafiken i tidigare skede och då visade det sig att genomresande resenärer förlorar mer än vad lokalresande vinner om körvägen läggs om via stationen.

Från Lomma kommer det att gå Pågatåg till Malmö, vilket gör att resor med byte i Burlöv inte blir så intressanta. Tåganslutningar norrut från Lomma sker bäst via Lund. Från Bjärred och Löddeköpinge är det bättre att göra bytet till tåg i Lund, då detta ger snabbast resor.

Om busstrafik ska finnas mellan Burlövs station och Lomma/Bjärred/Löddeköpinge så skulle det innebära en särskild linje, som troligtvis behöver finansieras genom kommunalt tillköp. Det innebär att Region Skåne inte ser något behov av en tunnel med fri höjd för att klara busstrafik under Burlövs station. Busslinje 130 Malmö-Burlöv-Åkarp-Lund har heller inget stort behov av att nå stationen i Burlöv, då linjen är tågparallell och tågkompletterande snarare än tågmatande. Busslinje 130 kan dras via stationen under fårutsättning att körvägen blir gen och snabb, så att inte restiden påverkas negativt.

I resandeprognosen får år 2020 bedömdes resandet i Burlöv till 8 200 av- och påstigande per vardag. Motsvarande siffra får Åkarp är 1 600. Eftersom tågresandet de senaste åren utvecklats något långsammare än vad som fårutspäddes när prognosen gjordes så är aktuell bedömning att värdena är rimliga att räkna med för mitten av 2020-talet. Dessa värden kan lämpligen ligga till grund för dimensionering av cykel- och bilparkeringsplatser.

### Burlöv C

När det gäller namnfrågan anser Region Skåne att Burlöv C är ett passande namn för den utbyggda stationen i Burlöv. Däremot ser Region Skåne inte det som lämpligt att kalla en eventuell framtida station på Lommabanan för Arlov. Både Arlov och Burlöv avser samma ort vilket kan skapa förvirring för på- och avstigande. Region Skånes uppfattning är att stadsdelsnamnet Rinneback är en bättre beteckning för en station på Lommabanan. Eventuellt kan båda stationerna ha namnet Burlöv C som till exempel Malmö C, där såväl banhallen som tunnelstationen heter Malmö C trots att de ligger åtskilda med några hundra meters gångväg emellan. Region Skåne ser förslaget om att ha en tydlig siktlinje och bra gångväg mellan de två stationslägena som mycket positivt.

***Kommentar:** Syftet med framtida Burlöv C som pendeltågstation är att underlätta resor med kollektivtrafik och att avlasta Malmö C och i viss mån Lund C.*

*Detaljplan för Tågarv 15:5 m fl, Södra stambanan genom Arlov som är under framtagande avser att vara flexibel i val av tunnelhöjd vid Burlöv C.*

*En gen och snabb framtida sträckning för buss 130 genom Kronetorp och förbi  
Burlöv C utreds i Kronetorps skelettplan.*

*Planprogrammet kompletteras med prognos för framtida av- och påstigande vid  
Burlöv C i beräkning av behov av cykelparkeringsplatser.*

*Burlövs kommun avser att hålla fast vid namnförslaget Arlov station eller  
möjligen Arlov nya station med anledning av att stationen ligger i Arlov.*

*I övrigt noteras synpunkterna.*

### **13. Malmö stad** anför följande.

Planeringen av stadsbebyggelse i stationsnära lägen skapar goda förutsättningar för boende, arbetsplatser, service, kultur m.m. för regionen och stärker möjligheterna till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Det är en bra utgångspunkt att etablera en högexploaterad stadsdel i Kronetorpsområdet. Den fortsatta planeringen bör ur ett socialt, ekologiskt och ekonomiskt perspektiv inriktas på att få till stånd en tät, funktionsuppblandad och livaktig stadsmiljö i de nya områden, inte minst närmast stationerna. Det är viktigt med en attraktiv och funktionell pendelparkering vid Burlövs station och Malmö stad stödjer därför denna inriktning. För att skapa en trygg och attraktiv stationsmiljö bör mångfunktionella parkeringshus prioriteras före vidsträckta markparkeringar.

Bussmatning från omlandet till de nya stationsnoderna, primärt Burlöv, bör noga studeras vidare enligt Malmö stad. Det är viktigt ur Malmös och hela regionens perspektiv att inte försämra reskvaliteten för de genomresande. Nya kopplingar med bussar till stationsnoder måste göras på ett sätt som undviker det, utan att för den sakens skull etablera nya busslinjer med låg kostnadstäckningsgrad.

Snabbcykelstråket Malmö-Lund är viktigt att planera in med god kvalitet i ett tidigt skede. En fullgod kvalitet ur en mångfald av aspekter – framkomlighet, prioritet, genhet, trygghet och skönhet för att nämna några – är avgörande för framgång. Burlövs kommun förordar en lösning för snabbcykelstråket i befintligt cykelstråk längs Lundavägen mellan Hantverkargatan och kommungränsen till Malmö. Malmö stad vill peka på att detta stråk i nuläget inte har den kvalitet som kan förväntas av en prioriterad cykelväg som bör eftersträvas i en världsledande cykelregion. Det är vidare svårt att i såväl planprogram som i samrådsaktuella detaljplaner dra några slutsatser om cykelförbindelserna kan ges erforderlig prioritet och kvalitet. När det gäller mer detaljerade synpunkter vad gäller supercykelvägens dragning och utformning hänvisas till Malmö stads yttrande över de samrådsaktuella detaljplanerna. Malmö stad ser positivt på att planprogrammet på en generell nivå innehåller mycket om cyklar och cykling.

Malmö stad vill uppmärksamma hänvisningen till Framtidsplan för Burlövs kommun som beskriver att andelen resor till fots, per cykel eller med kollektivtrafik ska öka till minst 2/3 av alla resor. Det är en glädjande formulering som helt går i linje också med Malmö stads mål

och visioner. Följaktligen håller Malmö stad med om de slutsatser som dras för att uppnå detta. Fyrspårsutbyggnaden är i sig en viktig förutsättning för att kunna nå detta färdmedelsmål.

***Kommentar:** Ett framtida snabbcykelstråk i befintligt cykelstråk längs Lundavägen mellan Hantverkargatan och kommungränsen till Malmö kräver en ombyggnad av nämnda sträcka. Hur det kan komma att lösas får utredas inom ramen för snabbcykelprojektet. Att minimera konfliktpunkter kommer vara en viktig del i det arbetet. Samtidigt kommer det vara omöjligt att helt undvika konflikter i de mer tätbebyggda delarna av Arlöv och Åkarp, särskilt vid tågstationerna.*

*I övrigt noteras synpunkterna.*

#### **14. Staffanstorps kommun** har följande synpunkter.

Burlövs kommun har för yttrande översänt ett planprogram och två detaljplaner som hanterar utbyggnaden av Södra stambanan till fyra spår. Överlag saknar planbeskrivningar/program ett helhetstänk när det gäller vatten. Burlövs kommun borde göra en större utredning av vattenfrågorna som visar vilken påverkan man kan antas komma få på alla vatten: grundvatten och ytvatten.

Anläggandet av en knutpunkt för pendling med regionaltåg påverkar kollektivtrafiken inom flera närliggande kommuner en sådan planering måste föregås av ett gemensamt arbete där även grannkommuners intressen tillvaratas.

***Kommentar:** Planeringsavdelningen håller för närvarande på att ta fram en kartläggning av översvämningsrisker relaterat till klimatförändringar. Det avser att bli ett kommunövergripande dokument. Planprogrammets syfte är inte att undersöka översvämningsproblematiken kopplade till Alnarpsån. Om nya detaljplaner tas fram så behöver de belysa dagvattenhanteringen inom detaljplaneområdena. Vad det gäller dagvattenhantering och grundvattenfrågor kopplade till stambanans utbyggnad, se detaljplan för Tågarp 15:5 m fl, Södra stambanan genom Arlöv och detaljplan för del av Åkarp 1:68 m fl, Södra stambanan genom Åkarp samt tillhörande miljökonsekvensbeskrivning med underlagsrapporter.*

*I övrigt noteras synpunkterna.*

#### **15. Lunds kommun** framföra nedanstående synpunkter:

Järnvägsutbyggnaden av fyra spår mellan Arlöv och Flackarp är en av de mest betydelsefulla investeringarna i infrastruktur för hela Sverige. Den aktuella järnvägsutbyggnaden spelar en avgörande roll för hela transportsystemets funktionssätt, kapaciteten i befintliga stråk, möjligheten till regional, nationell och internationell persontrafik och arbetspendling, godstransporter etc.



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 Burlöv lyft in detta arbete i planprogrammet.

Beträffande läget för snabbcykelvägen anser Lunds kommun att östligt läge ger bättre anslutning till det befintliga cykelvägnätet jämfört med alternativ väster. Alternativ väst innebär också att cykelvägen måste korsas järnvägen i Arlov. Detta minskar cyklisternas framkomlighet på grund av höjdskillnader och sannolikt också tvära kurvor i samband med korsningen. Lunds kommun förespråkar därför i enlighet med tidigare ställningstaganden i anslutning till Trafikverkets förstudie ”Supercykelväg Malmö – Lund” ett östligt läge för snabbcykelvägen.

***Kommentar:** Burlövs kommun förespråkar i dagsläget en dragning av snabbcykelstråket på den nordvästra sidan av spåren i Åkarp. Det gör att den serviceväg som trafikverket kommer att bygga i anslutning till Södra stambanan kan samnyttjas av snabbcykelstråket. Framkomligheten och minimering av konfliktpunkter åstadkoms också på ett bättre sätt på den nordöstra sidan i Åkarp. Det kommer innebära att järnvägen behöver korsas. Det är omöjligt att helt undvika konflikter i de mer tätbebyggda delarna av Arlov och Åkarp, särskilt vid tågstationerna. Hur det kan komma att lösas får utredas inom ramen för snabbcykelprojektet.*

*I övrigt noteras synpunkterna.*

**16. Fosieplast AB** (Tågarp 16:45) bedriver tillståndspliktig verksamhet som det ibland kan lukta styren ifrån. Om det blir en parkering i deras tomtgräns önskar de en park eller plantering däremellan som skydd. Både så att Fosieplasts verksamheten inte stör personer på parkeringen och så att bilarna på parkeringen inte stör Fosieplasts uteplats.

***Kommentar:** Synpunkterna noteras och tas med till eventuell detaljplaneläggning av nämnda parkering.*

**17. Sockervägens samfällighet** framför följande.

Gångtrafikanter, barn och äldre verkar vara nedprioriterade i förhållande till bilister och pendlare cyklister i järnvägsplanen. Symptomatiskt så kröns taket över järnvägen med en parkeringsplats borta vid Dalslundsskolan. Dammen som idag har en trädridå mot järnvägen kommer att få en tegelmur istället. Planerna för området utanför Sockervägens samfällighet ser ut att i huvudsak resultera i asfaltytor.

En arbetsgrupp inom samfälligheten har intervjuat delägarana kring planprogrammet (se bilaga 1). Det står klart att samtliga medlemmar är emot ett öppnande av Sockervägen. Vi vill även i framtiden att Sockervägen avslutas vid vår parkering och att ytan mellan oss och

järnvägen disponeras för Alnarpsån, en cykelväg och en gångväg. Då finns möjligheter att väva in gröna partier och skapa en hållbar trafikmiljö för alla.

#### Sockervägens samfällighet

Sockervägens samfällighet ligger längst ner på Sockervägen i Åkarp, nära järnvägen. Ytan sammanfaller nästan helt med ytan i detaljplanen Åkarp 8:1 från 1977. Området kommer att beröras både av järnvägsombyggnaden och hur området vid järnvägen utformas efteråt.

Området, som var inflyttningsklart 1978, består totalt av 22 fastigheter. Åtta av de ursprungliga ägarna bor fortfarande kvar. Alla som flyttat in de senaste 25 åren, har haft förskolebarn. Idag har sju av hushållen barn under 15 år och tre av hushållen har tonåringar över 15 år (totalt 10 hushåll).

Området upplevs som tryggt och trafiksäkert, både av de boende och av besökare. Det består av parhus som i tre längor omgränsar en gräsyta. Det finns även en lekplats, i anslutning till gården, som utnyttjas av kringboende barn.

#### Öppning av Sockervägen

Kommunen hävdar att man vill verka för "att nå ett hållbart resande inom kommunen" med en "minskad hälsopåverkan och ökad påverkan av trafikbeteendet". En öppning av Sockervägen riskerar att öka biltrafiken inom Åkarp på bekostnad av den cykel- och gångtrafik som finns idag till Dalslundsskolan och idrottsplatsen. Redan 1979 gjorde samfälligheten en skriftlig framställan till tekniska nämnden i frågan (29/3). Svaret var då att Sockervägen inte skulle öppnas utan avslutas med en vändplats.

Korsningen mellan Sockervägen och Alnarpsvägen riskerar att blir trafikfarlig. Den passeras av skolbarn på väg till och från Dalslundsskolan. Hela skolklasser cyklar längs Sockervägen på väg till Burlövsbadet. Nedgång till tågstationen kommer också att ligga i anknytning till denna miljö.

Området mellan samfälligheten och ett framtida bullerplank är begränsat. En öppning av Sockervägen tar mycket plats och gör att hela området blir sterilt och problematiskt att utveckla för gång- och cykeltrafik. Om ingen öppning av vägen sker ökar dessutom möjligheten att undvika en permanent kulvertering av Alnarpsån.

Trafikmiljön kring samfälligheten riskerar att kraftigt försämrans i ett läge där vi redan befinner oss i en trafikknutpunkt med järnväg, motorväg, cykelvägar och gångbanor i omedelbar närhet.

#### Alnarpsån och naturmiljö

Samfälligheten anser att det är viktigt att det även i framtiden finns ett vattendrag utanför området för att behålla den gröna korridoren och minska asfaltkänslan. Det skapar också möjligheter för en bra miljö för såväl cykel- som gångtrafikanter. Dragningen av Alnarpsån bör efterlikna ett naturligt vattendrag för att öka känslan av en levande miljö. En kulvertering av Alnarpsån kan öka risken för översvämningar och andra vattenrelaterade problem.

### Supercykelväg

Samfälligheten delar kommunens uppfattning att en ökad cykeltrafik är positiv. Det måste dock ske på ett sätt där de olika trafikslagen tydligt separeras. Att blanda cykelpendlingstrafik med normal gång- och cykeltrafik inom orten är säkerhetsmässigt förkastligt. Cyklande barn och andra trafikanter med lägre hastighet bör inte behöva samsas om samma område som cyklister som pendlar mellan Malmö och Lund i hög hastighet.

Redan idag trafikeras cykelvägen mellan Åkarp och Arlov av skolbarn som cyklar till badet. Med anläggandet av Burlöv C kommer den lokala cykeltrafiken med stor sannolikhet att öka och med den risken för olyckor vid en sammanblandning av de olika trafiktyperna.

### Samfällighetens gräns

Samfälligheten kräver att dess befintliga gräns ska återställas i samband med att järnvägsombyggnaden är klar samt att det inte sker några inskränkningar av områdets yta för att det även i fortsättningen ska vara en dräglig och trafiksäker boendemiljö.

Ett av samfällighetens garage kommer att rivas i samband med byggnationen av de tillfälliga spåren. Detta garage måste ersättas med ett nytt garage som ligger i omedelbar närhet till fastigheterna. Områdets parkeringsplatser utomhus är redan hårt belastade och det är inget alternativ att minska antalet.

### Bilaga 1 – Sammanfattning av enkät till delägarna

#### Framtiden

Alla ville behålla Sockervägens samfällighet som den är idag – en lugn och trygg, barnvänlig oas, även efter utbyggnaden.

19 hushåll valde ut de tre viktigaste frågorna (i fallande prioriteringsordning):

1. Behålla Sockervägen som en återvändsgata
2. Behålla nuvarande, tydliga, gräns mot gatan
3. Behålla gröna ytor och en öppen Alnarpså

#### Alnarpsån i ett öppet dike?

Fyra av 22 svarade Nej. De allra flesta svarade Ja på frågan, ganska många hade ingen åsikt. Flera oroade sig för risken för översvämningar i framtiden. (Det är inte förvånande att det inte fanns några starka åsikter. Vi ser inte vattenytan idag och ån befinner sig bakom en trädrida. Bakom trädridan ser vi järnvägen.)

#### Supercykelväg?

Sju tydliga Ja och sex tydliga Nej. Övriga svarade Ja med reservationer som berör trafiksäkerheten. Många var oroliga för att tanken är att blanda ”cykeldårar”, äldre, skolbarn och skolklasser. Flera ställde villkoren att supercykelvägen ska vara avgränsad från övriga cyklister och att cykel- och gångvägar inte ska korsa Sockervägen.

#### Öppna Sockervägen för trafik?

Ingen svarade Ja på frågan, alla omformulerade den till ett Nej. De allra flesta tryckte hårt på att de inte vill öppna Sockervägen. Det fanns en oro för ökat buller från bilar och för att

trafiksäkerheten kommer att bli sämre. (De få bilister som inte bor på Sockervägen brukar köra riktigt fort (mer än 70 km/h) tills de inser att de inte kommer fram till Alnarpsvägen. Sockervägen är rak fram till vårt område.)

Gröna ytor (gräs/buskar/träd) mellan garagen och bullerskärmen?

20 svarade att de vill ha gröna ytor mellan Sockervägen och bullerplanket. Många sa uttryckligen att det var viktigt. En svarade Nej och en hade ingen åsikt.

Tydlig gräns mellan vår parkering och gatan(trottoaren (t ex en häck)?

Alla ville ha en tydlig gräns och behålla nuvarande läge på gränsen mellan samfälligheten och gatan/trottoaren. (Häcken mot gatan ger oss avskildhet. Att riskera att backa på en skolklass på väg till simhallen är ingen risk som någon är villig att ta.)

Behålla parkeringsplatser intill garagen?

Detta var en fråga som engagerade många. Flera uttryckte ett behov av fler parkeringsplatser än de 21 platser som finns idag. (Vi har fler bilar än garageplatser idag. Till det kommer ett behov av parkeringsplatser för gäster).

**Kommentar:**

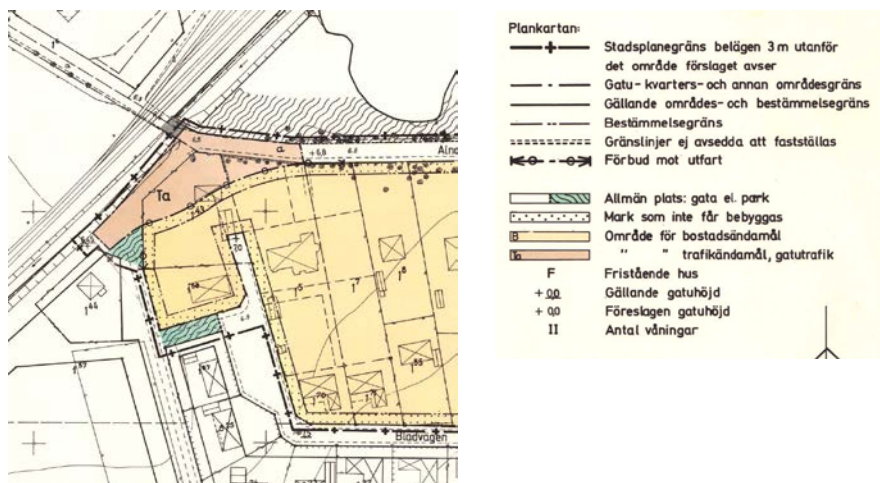
Parkering på överbyggnad

Överbyggnaden vid stationen utgör en torgyta där en del kommer att hysa parkering. En betydligt större del av överbyggnaden planeras som park. Anledningen är att överbyggnaden endast klarar begränsade laster. Genom att placera parkeringarna som en del av torgytan frigörs områden intill stationen som istället för parkering kan exploateras och förstärka stationsläget. Torgytan utgör en målpunkt och central mötesplats kring stationen och tillhörande parkering avser inte utgöra en pendlarparkering. Pendlarparkering planeras i Arlöv.

Öppning av Sockervägen

Det finns i enlighet med gällande detaljplan (se figur nedan) möjlighet att koppla Sockervägen till Alnarpsvägen (TA =. Område för trafikändamål, gatutrafik).

Burlövs kommuns ambition är att i denna smala passage (området från järnvägsspåren/Alnarpsån, inom nuvarande gatusträckning, fram till samfälligheten) ha både ett snabbcykelstråk en motortrafikspassage och en öppen Alnarpså. Anledningen till att öppna Sockervägen är att fördela biltrafiken mellan den hårt belastade Alnarpsvägen och Sockervägen. Den begränsade ytan gör det tyvärr svårt att få plats. Samtidigt finns rättigheten att bygga ihop Sockervägen och Alnarpsvägen redan i befintlig gällande detaljplan. Men en eventuellt kommande detaljplan kan komma att behandla området och frågorna om hur Sockervägen och Alnarpsån kommer gestaltas i framtiden.



### Alnarpsån och naturmiljö

*Kommande projektering kommer att avgöra om Alnarpsån kan bibehållas som ett öppet vattendrag eller inte. Under byggperioden kommer troligen Alnarpsån att vara kulverterad söder om Åkarpsdammen och förbi den trånga passagen parallellt med Sockervägen. Lösningen för slutläget är inte klar, utan diskussion pågår mellan Trafikverket och Burlövs kommun.*

### Supercykelväg

*Att minimera konfliktpunkter kommer vara en viktig del i planeringen av snabbcykelstråket. Samtidigt kommer det vara omöjligt att helt undvika konflikter i de mer tätbebyggda delarna av Arlov och Åkarp. Därför måste cykeltrafikens hastigheter anpassa till förhållandena i tätorterna.*

### Samfällighetens gränsdragning

*Samfällighetens mark kan inte tas i anspråk för allmänna ändamål utan att en ny detaljplan som möjliggör detta tas fram. Inga förändringar avseende samfällighetens gränsdragning kan genomföras i juridisk mening till följd av planprogrammet. Däremot beskriver programmet möjliga förändringar.*

*I övrigt noteras synpunkterna.*

18. [REDACTED] (Åkarp 8:54) framför följande.

Frågan lyftes angående den temporära vägen genom Åkarp. Själv tycker jag denna vore en utmärkt idé att göra centrum i Åkarp mer trevligt och sammanhängande. Det var många som ogillade idén och jag nämnde detta för min fru som är lärare. Det hon nämnde som ni borde se över är att göra gatan enkelriktad vilket är mer säkert för barnen då bilarna endast kommer från ett håll i detta fall. Att släppa av folk blir även säkrare. Blir det en enkelriktad väg kan man använda Villavägen som returväg.

När ni kopplar ihop Sockervägen till Alnarpsvägen kommer Sockervägen bli mer belastad. Kommer ni se över bulleräkningen från denna väg med när trafiken kommer öka här?

Sockervägen är idag rätt stor och bred vilket gör att många håller runt 70 - 80 på denna 50-väg. Ni borde se över hur man kan få ner hastigheten på denna väg när trafiken kommer öka vid hopkopplingen.

***Kommentar:** En eventuell temporär gata vid Dalslund kan sedan permanentas och till exempel byggas som ett gångfartsområde, göras enkelriktad eller omöjliggöras för genomfart för att minska trafikmängderna. För att kunna genomföra denna lösning permanent måste en ny detaljplan tas fram. Däri kan gatans detaljutformning studeras vidare.*

*Rättigheten att bygga ihop Sockervägen och Alnarpsvägen finns redan i befintlig gällande detaljplan. Men en eventuellt kommande detaljplan kan komma att behandla området och frågorna om hur Sockervägen och Alnarpsån kommer gestaltas i framtiden. I det arbetet kan det också bli aktuellt att bullerberäkna framtida förväntade trafikmängder. Trafikhastighetsdämpande åtgärder är ur plansynpunkt möjliga att genomföra redan idag. Synpunkten vidarebefordras till kommunteknik.*

**19.** [REDACTED] (Åkarp 4:246).

På samrådsmötet den 11 nov 2014 i Dalslunsskolans aula framkom information som direkt har beröring för boenden runt om i Åkarp i samband med utbyggnad av stambanan.

För boende runt Åkervägen i Åkarp kommer det få konsekvenser då Gränsvägen enligt planprogram, förlängs till Lundavägen samt kopplas ihop med Dalslundsvägen vid Östragårdens förskola. Om jag förstått det rätt finns redan en detaljplan för förlängning av Gränsvägen samt till anslutningsvägarna.

Det som framkom på samrådsmötet var att Gränsvägen med anslutningsvägar kommer användas för tung lastbilstrafik i samband med byggandet av nya stambanan under flera år. Det har inte tidigare framkommit utan var helt ny information. Med tanke på hur förlängningen av Gränsvägen med tillhörande anslutningsvägar presenterades, har jag synpunkter och några frågor som jag gärna vill ha svar på.

Synpunkt

Byggandet av vägarna kommer starta redan under 2016 enligt presentationen. Bilderna i planprogram 2014-10-16 framgår det tydligt att Gränsvägen och anslutningen till Dalslundsvägen går mycket nära boenden runt Åkervägen och förskola. Min synpunkt är att det inte kan vara rimligt att förlägga vägar så nära boenden med trafik som över tiden kommer öka. Det kommer försämra livsmiljön ute/inne (buller, skakningar, luftförorening) för boenden samt framkalla ohälsa för människor. Dessutom påverkar det attraktions och marknadsvärdet av husen negativt då miljön och landskapsbilden förändras, vilket påverkar den egna ekonomin den dag man vill avyttra sitt hus. Med hänsyn för boenden vore det mer logiskt att Gränsvägen med tillhörande anslutningsvägar förläggs så långt som möjligt från boendemiljön.

### Frågor

1. Vilka åtgärder kommer vidtas som miljöskydd med tanke på den tunga trafiken som kommer gå på Gränsvägen för närmast boenden (buller, skakningar, inne/ute luft)?
2. Vilka åtgärder kommer vidtas som miljöskydd med tanke på den trafik som kommer gå på Dalslundsvägen för närmast boenden, förskola (buller, skakningar, inne/ute luft)?
3. Kommer det göras någon form av miljöutredning i samband med förlängning av Gränsvägen och tillhörande anslutningsvägar gällande den tunga lastbilstrafiken nära boenden?
4. Vilket ansvar har kommunen att säkerställa boendens närmiljö enligt miljöbalken gällande förlängning av Gränsvägen och tillhörande anslutningsvägar?
5. Går det att ändra på detaljplanen för Gränsvägens förlängning och tillhörande anslutningsvägar?
6. Går det att förlägga Gränsvägen och tillhörande anslutningsvägar längre från den del som utgör boendemiljö?
7. Konsekvensanalys av marknadsvärdet för boenden närmast vägarna, kommer det göras?

**Kommentar:** I planprogrammet återfinns en karta som visar Gränsvägens dragning (sida 62) i gällande detaljplan. Att gatan finns i en detaljplan innebär att den i juridisk mening är färdigutredd och möjlig att bygga ut. Den yta som enligt detaljplanen är möjlig att ta i anspråk för Gränsvägen är cirka 30 meter bred. Gatan avses att byggas ut i enlighet med sektionen på sida 63 i planprogrammet. Sektionen är med trädplantering samt gång- och cykelväg sammanlagt 15,5 meter. Det gör att all den yta som är markerad på sida 62 i programmet inte behöver tas i anspråk av gatan.

Nya Gränsvägens körbana har i det reviderade planprogrammet föreslagits att smalnats av med 0,5 meter till förmån för gång- och cykelvägen i jämförelse med i tidigare samrådsförslag.

### Fråga 1.

Under byggtiden kommer arbetsfordon och transporter till och från Södra stambanan att trafikera Gränsvägen. Under en period kommer också Alnarpsvägen att vara avstängd vilket gör att Gränsvägen under denna tid blir enda motortrafikspassage över järnvägen i Åkarp. Om gällande bullerriktvärden beräknas överskridas under byggtiden eller därefter så behöver bullerskyddsåtgärder vidtas. Eventuella bullerskyddsåtgärder kan även komma att skilja sig åt under byggtiden och därefter. Bostadsbebyggelse får enligt

*detaljplanen inte exponeras för buller från Gränsvägen över gällande riktvärden.*

*Vad det gäller skakningar eller påverkan på luftmiljön under byggtiden ansvarar Trafikverket för att hantera eventuella störningar och risker vilket styrs av gällande regelverk. Även kommunen ansvarar som huvudman för gatan för buller och störningar från Gränsvägen.*

Fråga 2.

*Både Dalslundsvägen och Gränsvägen samt gatornas sammankoppling är detaljplanelagd vilket innebär att de i juridisk mening är färdigutredda och möjliga att bygga samman. Om exempelvis klagomål på buller från gatorna skulle uppkomma handläggs det av miljö- och byggnämnden vilken kan ställa krav på åtgärder om det bedöms skäligt.*

Fråga 3.

*Under byggtiden ansvarar Trafikverket för att hantera eventuella störningar och risker vilket styrs av gällande regelverk.*

Fråga 4.

*Kommunen som huvudman för Gränsvägen har ett ansvar för att miljöbalken tillgodoses. Kommunens miljö- och byggnämnd har tillsynsansvar avseende miljöbalken, dock inte inom alla områden som till exempel vattenverksamhet. Om exempelvis klagomål på buller skulle uppkomma handläggs det av miljö- och byggnämnden vilken kan ställa krav på åtgärder om det bedöms skäligt.*

Fråga 5.

*Det går alltid att ändra en detaljplan men det är en både kostsam och tidsödande process. I detta fall skulle en sådan process försena stambaneutbyggnaden.*

Fråga 6.

*Det går inte att uppföra Gränsvägen längre från bostäderna än vad detaljplanen ger möjlighet för så länge inte en ny detaljplan tas fram.*

Fråga 7.

*Någon konsekvensanalys av marknadsvärdet för bostäderna närmast gatorna kommer inte att göras.*

*I övrigt noteras synpunkterna.*

20. [REDACTED] (Åkarp 6:11)önskar framföra följande åsikter. Bullerfrågan och "bom-eländet" har varit det bärande argumentet för hela detta projekt och således har inte mycket av andra viktiga delar behandlats i god tid.



De grundvattenpumpningar som måste göras kan påverka hela Åkarp inte bara i området kring stambanan. "Cut and Dig" projektet kommer att skära av de "naturliga" vägar som grundvattnet har och hela balansen kommer att rubbas. Genom ständig utpumpning ändras grundvattennivåerna i de olika delarna av samhället. Risk med sättningar i byggnader, uttorkade rotsystem för gamla träd och torrlagda vattenbrunnar kan bli följden.

Nivåskillnaderna i Åkarp är stora från ca 7 m ö.h. till över 22 m ö. h. Det är av stor betydelse att redovisning och utredningar görs, hur påverkan blir på miljö och ekologiskt på hela samhället.

Nederbörden nu och framåt kommer att öka p.g.a. klimatförändringar. När havsytan är hög kan ej dagvatten ta sig ut i havet/Öresund vilket medför översvämningar. Detta gör att säkerheten vid sänkning 6 m, endast 1 m över havsnivå, är osäker. Det har redan tillförts Alnarpsbäcken så mycket dagvatten att det vid stora nederbördsmängder uppstår översvämningar.

De utbyggnader som planeras i Åkarp och Kronetorpsområdet kommer att ytterligare belasta bäcken även om fördröjningsanläggningar anläggs!

En viktig del är också att stambanan måste säkras från att översvämmas då stora nederbördsmängder faller och dessutom grundvattentrycket kan vara stort. Det har informerats från Trafikverkets personal att man tänker sig att pumpa upp i dammar vid sidan om sänkan för att sedan vidareföra till bäcken, men den kan inte ta emot fler mängder eftersom den är överbelastad redan vid stora nederbördsmängder.

Det avses att kulvertera Alnarpsbäcken längs stambanan vid en del där stationen mm skall placeras. Detta är inte problemfritt ty det slam som rinner in från åkrar och dess dräneringssystem plus allt bråte ställer till med stopp. Dessutom är dagvatten syresatt och växter kommer att plantera sig i kulverten på många ställen. Denna måste underhållas mycket noggrant annars riskerar man översvämningar på "andra" platser.

Stora mängder tövatten kommer att belasta systemet när plötsliga regn töar snön på fälten, som har tjäle.

De fördröjningsdammar som har tänkts göras, måste göras snarast, bl.a. den stora damm öster om idrottsplatsen som med fördel kan anläggas i ravinen som är ca 5 m djup. Där kan man utvidga ravinen till en stor damm och sedan utföra ett reglerat vattenfall på flera meter.

Staffanstorps kommun måste vidta åtgärder på sin sida eftersom Hjärups samhälle leder sitt dagvatten via dike/bäcken till Alnarpsbäcken genom Åkarp. Utöver detta måste fördröjningsdamm med översvänningsområde finnas väster om E6/E20.

Den 400m långa överbyggnaden är placerad på ett ställe som på Svanetorpssidan ligger dels på ett grönt område dels vid bebyggt område. Hur har man tänkt klara nivåerna mellan högpunkt på överbyggnaden och befintlig marknivå?

Överbyggnadens markytenivå kommer snarare att var 3 meter över befintlig marknivå, än utsagda 2 m, p.g.a. att betongkonstruktion med vägbyggnad utgör en stor del (Bana+tåg+strömledning = ca 8 m). På andra sidan vid Dalslundsområdet kommer lutningen att sträckas sig till bäcken!

Enligt handläggande planarkitekt skulle en parkering ev. kunna placeras på överbyggnaden, men det var väl meningen att denna överdäckning skulle bli en grön del som "sammanför" de olika delarna av Åkarp!

De plank eller murar som omgärdar hela sänkan kommer att avskärma Åkarps delar, hur resonerar planarkitekterna att det skall se ut? Kostnader för alla "kring-utbyggnader" skall betalas av kommunens skattebetalare. Var finns en uppskattning på denna kostnad innan allt sätts igång?

De förslag som gjorts på samrådsmöten med bl.a. väggenombrott från Dalslunds- och Alnarpsvägen till Stationsvägen är inte alls att tänka på, ty det förstör ytterligare och ger trafiken mer utrymme inom detta område. När Gränsvägen byggs måste Stationsvägen och Dalslundsvägen anslutas till denna.

Trafikföring måste någon gång ske med hänsyn till dem som bor vid de inre gatorna inom ett samhälle och inte ske precis som man gjort med Alnarpsbäcken. Bara föra på och knyta på tills allt blir omöjligt!

I detta sammanhang kan undras hur mycket tid och ansträngningar det har lagts på att ta bort ljuden från E6/E20 som passerar Åkarp!? Det är mer än 50 år sedan vägen byggdes och 14 år sedan den öppnades för trafik från Köpenhamn! Ingenting har gjorts!

Man har från förra regeringen och nuvarande sagt, att höghastighetsbanor Stockholm-Malmö och Stockholm-Göteborg skall utredas och det finns en vilja att genomföra. En uppskattning har gjorts att kostnaden skulle bli 125 miljarder. Det är 1,25 miljarder per mil. Kostnaden för 8 km Arlov-Flackarp är uppskattad till 3-4 miljarder. Det är mer än dubbelt så dyrt!

Många länder i Europa har utbyggda högastighetsbanor och vi kommer, om inte dessa byggs här att bli en "glömd" del i Europa.

***Kommentar:** Planeringsavdelningen håller för närvarande på att ta fram en kartläggning av översvämningsrisker relaterat till klimatförändringar. Det avser att bli ett kommunövergripande dokument. Planprogrammets syfte är inte att undersöka översvämningsproblematiken kopplade till Alnarpsån. Om nya detaljplaner tas fram så behöver de belysa dagvattenhanteringen inom*

*detaljplaneområdena. Vad det gäller dagvattenhantering och grundvattenfrågor kopplade till stambanans utbyggnad, se detaljplan för Tågarp 15:5 m fl, Södra stambanan genom Arlov och detaljplan för del av Åkarp 1:68 m fl, Södra stambanan genom Åkarp samt tillhörande miljökonsekvensbeskrivning med underlagsrapporter.*

*Dialog mellan Staffanstorps kommun och Burlövs kommun rörande dagvattenhantering pågår.*

*I detaljplanen är nu överbyggnaden över järnvägen i Åkarp höjdsatt för att garantera placeringen i höjded. Vid Bruksvägen vid Apelvägen och Svanetorpsvägen finns begränsad yta för att ta upp överbyggnadens höjdskillnad. Här kommer det därför att krävas en låg stödmur. I övriga lägen finns mer plats för att åstadkomma mer naturliga höjdskillnader. Vid torgets kopplingar till befintlig mark finns möjligheten att i framtiden låta ny bebyggelse ta upp de höjdskillnader som uppstår.*

*Överbyggnaden vid stationen utgör en torgyta där en del kommer att hysa parkering. Anledningen är att överbyggnaden endast klarar begränsade laster. En betydligt större del av överbyggnaden planeras dock som park. Genom att placera parkeringarna som en del av torgytan frigörs områden intill stationen som istället för parkering kan exploateras och förstärka stationsläget. Torgytan utgör en målpunkt och central mötesplats kring stationen och tillhörande parkering avser inte utgöra en pendlarparkering. Pendlarparkering planeras i Arlov.*

*Åkarp station avses omgärdas av bullerskydd i tegel och genomsiktliga material medan övriga bullerskydd i orten får enklare material.*

*Burlövs kommun och Trafikverket förhandlar om kostnader kopplade till utbyggnaden av stambanan med kringåtgärder.*

*En eventuell gata förbi Lilla Dalslund blir angöringsväg till skolan och idrottsområdet med en del trafik morgon och eftermiddag under utbyggnaden av stambanan. I en framtida detaljplan har kommunen ambitionen att möjliggöra för en tydligare koppling mellan Åkarps centrum och stationen via Dalslundskolan. Det är ett sätt att knyta samman mötesplatser och att centralt i samhället erbjuda förutsättningar för nya bostäder och näringsverksamheter, till exempel småskalig handel, i ett stråk där Åkarps station utgör en given målpunkt. Skolområdet är idag under vissa delar av dygnet outnyttjat och tar mycket yta i anspråk i form av otydliga asfaltsytor. Skolan bör också tydligare knytas till samhället i övrigt såsom centrum och stationen. Fönster och entréer till bostäder och näringsverksamheter i anslutning till skolområdet ger möjlighet för att människor kommer att röra sig där under flera timmar av*

*dygnet. Det kan verka förebyggande mot skadegörelse och inbrott. Gatan kan till exempel byggas som ett gångfartsområde, göras enkelriktad eller omöjliggöras för genomfart för att minska trafikmängderna. En översiktlig trafikutredning har gjorts i Burlövs kommuns trafikplan.*

*Bullervallar avses att uppföras från Bolmörtsvägen i norr till cirka 100 meter norr om Lundavägen i söder längs E6/E20 när stambanan byggs om.*

*Burlöv följer aktivt för eventuellt framtida deltagande Sverigeförhandlingen vad det gäller nya höghastighetståg.*

*I övrigt noteras synpunkterna.*

21. [REDACTED] kräver fastighetsnära bulleråtgärder i form av 3-glasfönster mot Fiskaregatan för att eliminera bullertoppar från godståg (odämpade boogievagnar) på natten.

**Kommentar:** Enligt bullerberäkningar i detaljplan för Tågarp 15:5 m fl, Södra stambanan genom Arlov och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning med underlagsrapporter kommer inte riktvärden för buller från järnväg att överstigas vid fastigheten Arlov 17:59. Därmed kommer inte heller några bullerskyddande fönsteråtgärder att vidtas.

## Ändringar

Samhällsbyggnadsförvaltningen bedömer att det med följande ändringar är lämpligt att gå vidare med förslaget.

Utöver mindre justeringar, förtydliganden och redaktionella ändringar föreslås följande:

- *I planprogrammet läggs två nya rubriker till som behandlar detaljplanerna och järnvägsplanen som möjliggör utbyggnad av stambanan.*
- *Information om den pågående detaljplaneprocessen för utbyggnaden av Södra stambanan förtydligas i planprogrammet.*
- *Planprogrammet kompletteras med prognos för framtida av- och påstigande vid Burlöv C och Åkarp station i beräkning av behov av cykelparkeringsplatser.*
- *Planprogrammet kompletteras med uppdatering av utformning av Lommavägen.*
- *Planprogrammet kompletteras med uppdatering av möjlig utformning av gång- och cykelväg i Företagsvägen förlängning.*
- *Planprogrammet förtydligas gällande Projekt Flackarp-Arlövs bedömning av att utreda en ny gång- och cykelpassage över eller under spåren i förlängningen av Företagsvägen.*
- *Beskrivningen av passagen under Burlöv C förtydligas samt att en pendlarparkering behöver anordnas i när anslutning till stationen.*
- *Planprogrammet kompletteras med information om att vallen vid Burlöv station till viss del enligt avtal ska övergå till kommunen.*

- *Planprogrammet kompletteras med att det vore positivt om möjlighet ges att identifiera var den allra första tågstationen och var stinsbostaden, som ska rivas, låg i Åkarp.*
- *Planprogrammet förtydligas angående området Dalslund och en eventuell tillfällig infart som kan bli till en permanent koppling.*
- *Sektioner som visar Gränsvägen uppdateras med bredare gång- och cykelväg samt smalare körbana.*
- *Planprogrammet uppdateras med att Gränsvägens bro över Södra stambanan inte kommer kunna passeras till fots och per cykel under byggtiden.*
- *Planprogrammet kompletteras med att det idag pågår ett arbete mellan bland annat kommunen, VA SYD, och Trafikverket för att lösa frågor kring omläggning av va-ledningar.*
- *I övrigt har mindre kompletterande förtydliganden gjorts i planprogrammet.*

### Medverkande

Samrådsredogörelsen har framtagits av planeringsavdelningen genom planarkitekt Erik Karlsson och planchef Gertrud Richter på uppdrag av kommunstyrelsens planutskott. I arbetet har även miljöstrateg Johan Rönnborg deltagit.

Gertrud Richter  
Planchef

Erik Karlsson  
Planhandläggare