

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Handläggare: Erik Karlsson
Telefon: 040-625 61 56
E-post: erik.karlsson@burlov.se

Enligt sändlista

Laga kraftbevis för Detaljplan för Tågarp 15:5 m fl, Södra stambanan genom Arlöv

Kommunfullmäktige antog den 29 februari 2016 (KF § 25) detaljplan nr 250 för Tågarp 15:5 m fl, Södra stambanan genom Arlöv, Burlövs kommun.

Kommunfullmäktiges beslut om antagande överklagades till länsstyrelsen enligt 13 kap plan- och bygglagen (SFS 2010:900). Länsstyrelsen beslutade den 20 januari 2017 att avslå detaljplanens överklaganden. Även länsstyrelsens beslut överklagades men avlogs av mark- och miljödomstolen den 12 juni 2017.

Vid överklagandetidens utgång har inga överklaganden inkommit till mark- och miljödomstolen.

Antagandebeslutet har vunnit **laga kraft den 4 juli 2017**.

Erik Karlsson
Planstrateg

Kopia samt lagakrafthandlingar till:
Länsstyrelsen Skåne
Lantmäteriet

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angivna användning och utformning är tillåten. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela planområdet.

GRÄNSER

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser

- GATA
Allmän gata
- (GATA)
Allmän gata under järnvägsstro.
- PARK
Park, plantering
- TORG
Torg. Allmän gång- och fordonstrafik, parkering, väderskydd samt handel tillåts.
- (TORG)
Torg under järnväg.
- (GC-VÄG)
Allmän gång- och cykeltrafik under järnväg tillåts.

Kvartermark

- T₁
Järnvägstrafik. Tekniska anläggningar och bullerskydd tillåts upptåras.
- T₂
Stationsområde med plattformar, väderskydd, hissar och trappor. Tekniska anläggningar och bullerskydd tillåts upptåras.
- T₃
Järnvägstrafik med kulvererat valentdrag under järnvägen. Tekniska anläggningar och bullerskydd tillåts upptåras.
- HJK
Bilhandel, sällankopshandel, industri, kontor. Ej hotell.

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

Järnvägsområdet ska vara tillgängligt via serviceväg. Gång- och cykeltrafik tillåts.

BEGRENSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

Byggnad får inte upptåras.

Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

Utformning

Högsta byggnadshöjd i meter

STÖRRNINGSSKYDD

Bullerskydd ska utföras i enlighet med planbeskrivningen s. 35, rubrik Bullerskydd, där en mer detaljerad bild ges av hur bullerskydd, skärmar och vallar är tänkta att förläggas samt till vilken höjd dessa ska anläggas.

m₁ Bullerskydd ska finnas på båda sidorna om järnvägen.
m₂ Bullerskydd ska finnas på östra sidan om järnvägen.
m₃ Bullerskydd ska finnas på västra sidan järnvägen.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

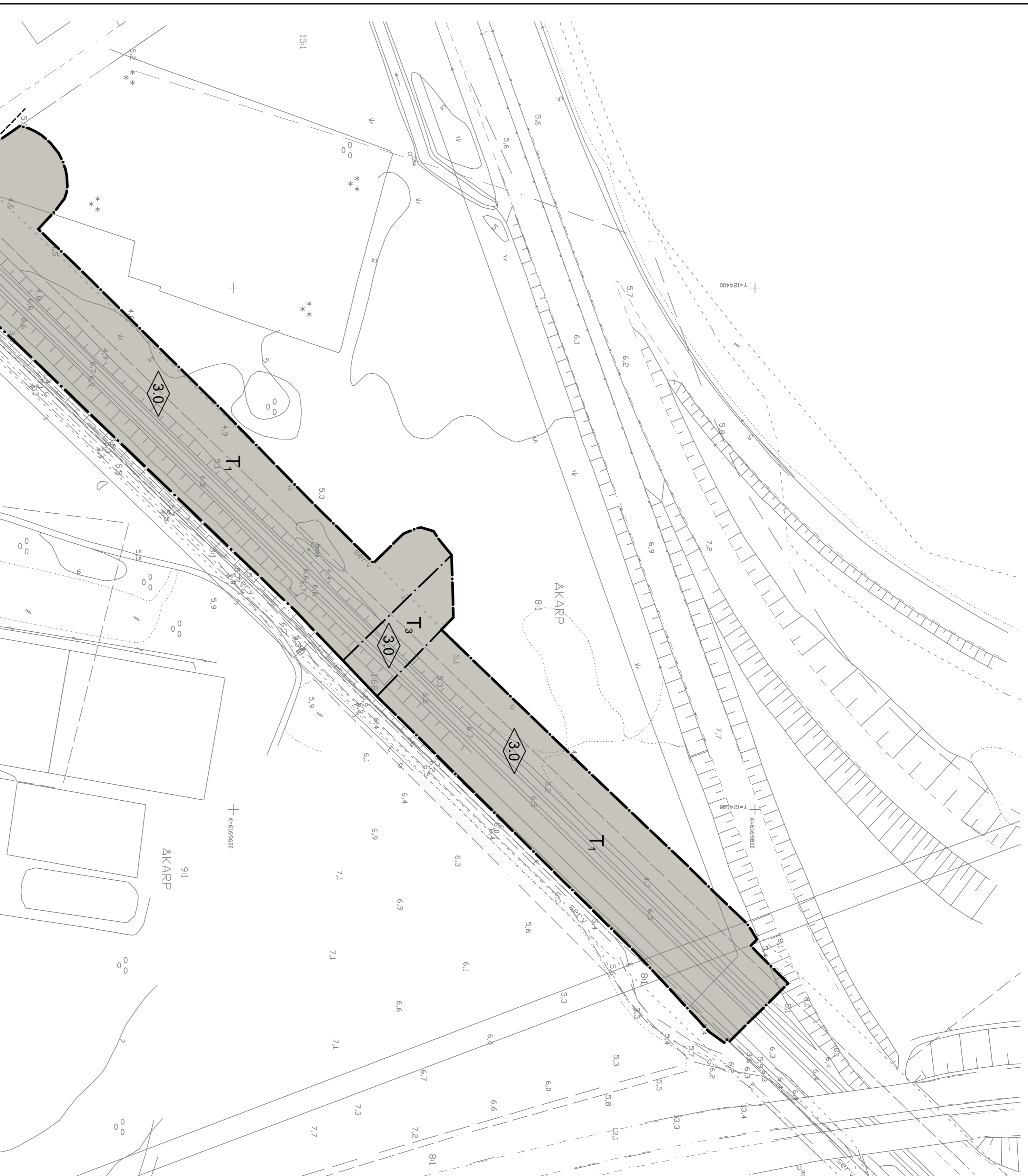
Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats.

ILLUSTRATIONER

Del Q(0) Korrektionlinje (gräns mellan delsträckor).

Del Q(0)



Beteckningar:

Tullgräns, kommungränslinje
Fastighetsgräns
Ämnesgräns (fastlag m.m.)
Bilskiljningsgräns

KVARTERET

KVARTERET 2
AKARP
132
47
84

Kommunen som utgör del av landskommunen
Reguleringens förhållande till kommunens
Tekniska
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

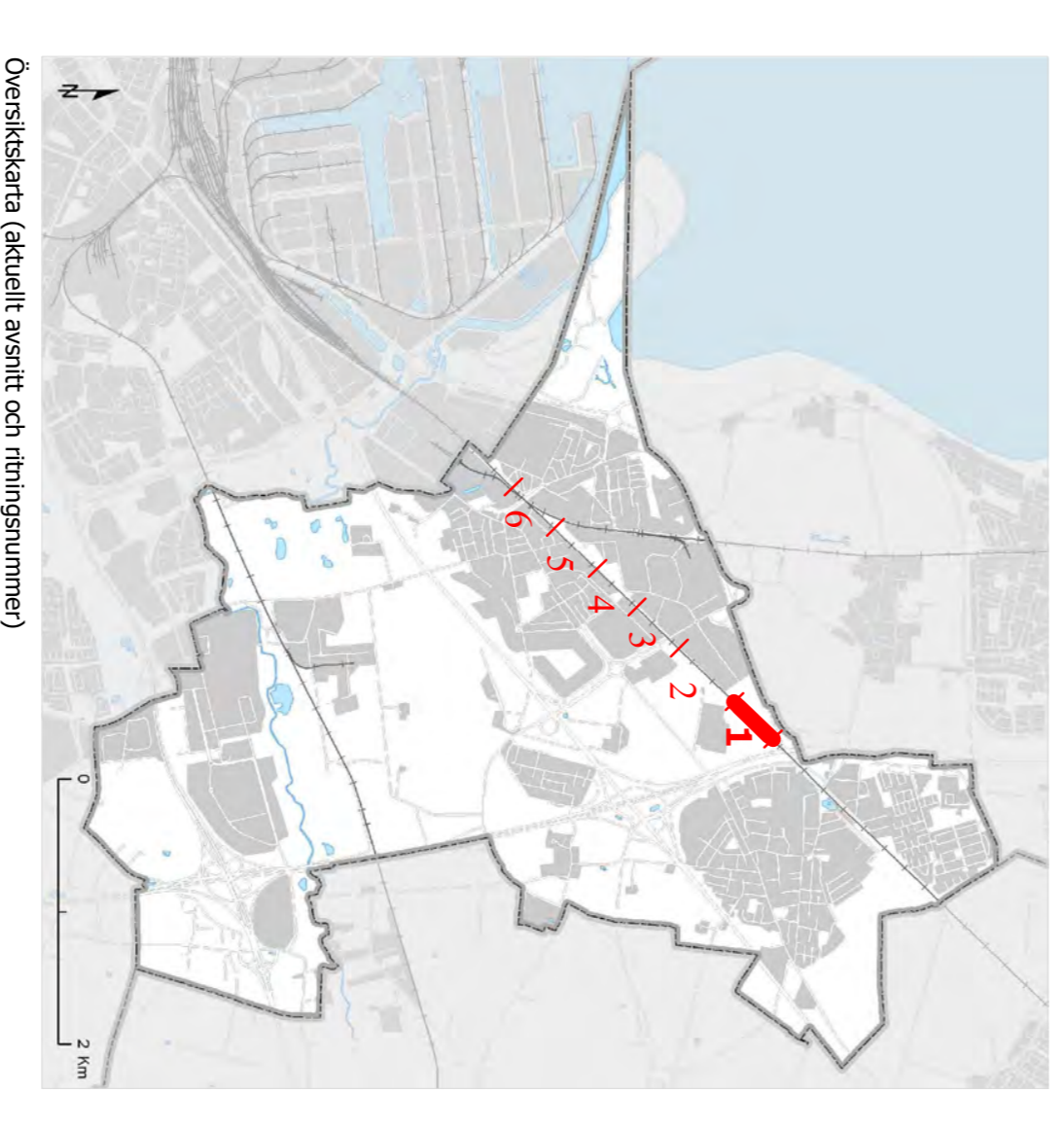
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens
Reguleringens förhållande till kommunens

LAGA KRAFTHANDLING 2017-07-04		
Detaljplan för Tågarp 15:5 m fl, Södra stambanan genom Arlov Burlövs kommun, Skåne län del 1(6)		
Upprättad av samhällsbyggnadsförvaltningen, Burlövs kommun		
Grundskarta upprättad 2015-09-02		
Gertrud Richter Planer	Erik Karlsson Handläggare	
HANDLINGAR		
<input checked="" type="checkbox"/> Planer med bestämmelser	<input checked="" type="checkbox"/> Miljökonsekvensbeskrivning	<input checked="" type="checkbox"/> Illustrationskarta
<input checked="" type="checkbox"/> Planbeskrivning	<input checked="" type="checkbox"/> Fastighetsförteckning	
<input checked="" type="checkbox"/> Samrådsredogörelse	<input checked="" type="checkbox"/> Genomgångsprotokoll	
Antagen av kommunfullmäktige 2016-02-15		
Vantat laga kraft 2017-07-04		
Dokumentnummer	KS/2011:268	Dp 250



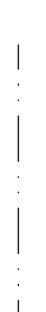


Översiktskarta (aktuellt avsnitt och rättningsnummer)

PLANBESTÄMMELSER

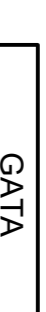




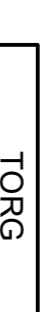
Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela planområdet.

GRÄNSER





-  Planområdesgräns
-  Användningsgräns
-  Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser

-  GATA
 -  GATA
 -  PARK
 -  TORG
 -  (TORG)
 -  (GC-VÄG)
- Allmän gång- och cykeltrafik under järnväg tillåts.

Kvartermark

-  T₁
 -  T₂
 -  T₃
 -  HJK
- Järnvägstrafik. Tekniska anläggningar och bullerskydd tillåts upptåras.
Stationsområde med plattformar, väderskydd, hissar och trappor. Tekniska anläggningar och bullerskydd tillåts upptåras.
Järnvägstrafik med kulvererat valendrag under järnvägen. Tekniska anläggningar och bullerskydd tillåts upptåras.
Bilhandel, sallankopshandel, industri, kontor. Ej hotell.

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER


Järnvägsområdet ska vara tillgängligt via serviceväg. Gång- och cykeltrafik tillåts.

BEGRENSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

 Byggnad får inte uppföras.
Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

Utförning

 Högsta byggnadshöjd i meter

STÖRRNINGSSKYDD

Bullerskydd ska utföras i enlighet med planbeskrivningen s. 35. nr:ik Bullerskydd, där en mer detaljerad bild ges av hur bullerskydd, skärmar och vallar är tänkta att förläggas samt till vilken höjd dessa ska anläggas.

- m₁ Bullerskydd ska finnas på båda sidorna om järnvägen.
- m₂ Bullerskydd ska finnas på östra sidan om järnvägen.
- m₃ Bullerskydd ska finnas på västra sidan järnvägen.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid


Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

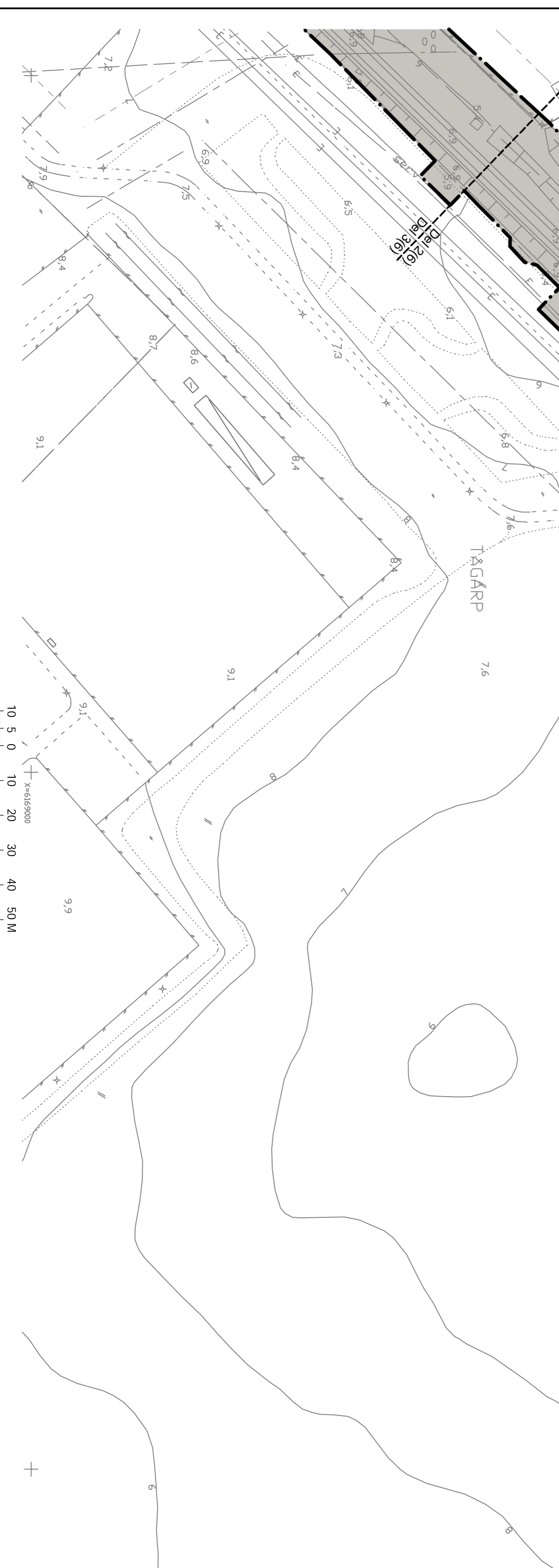
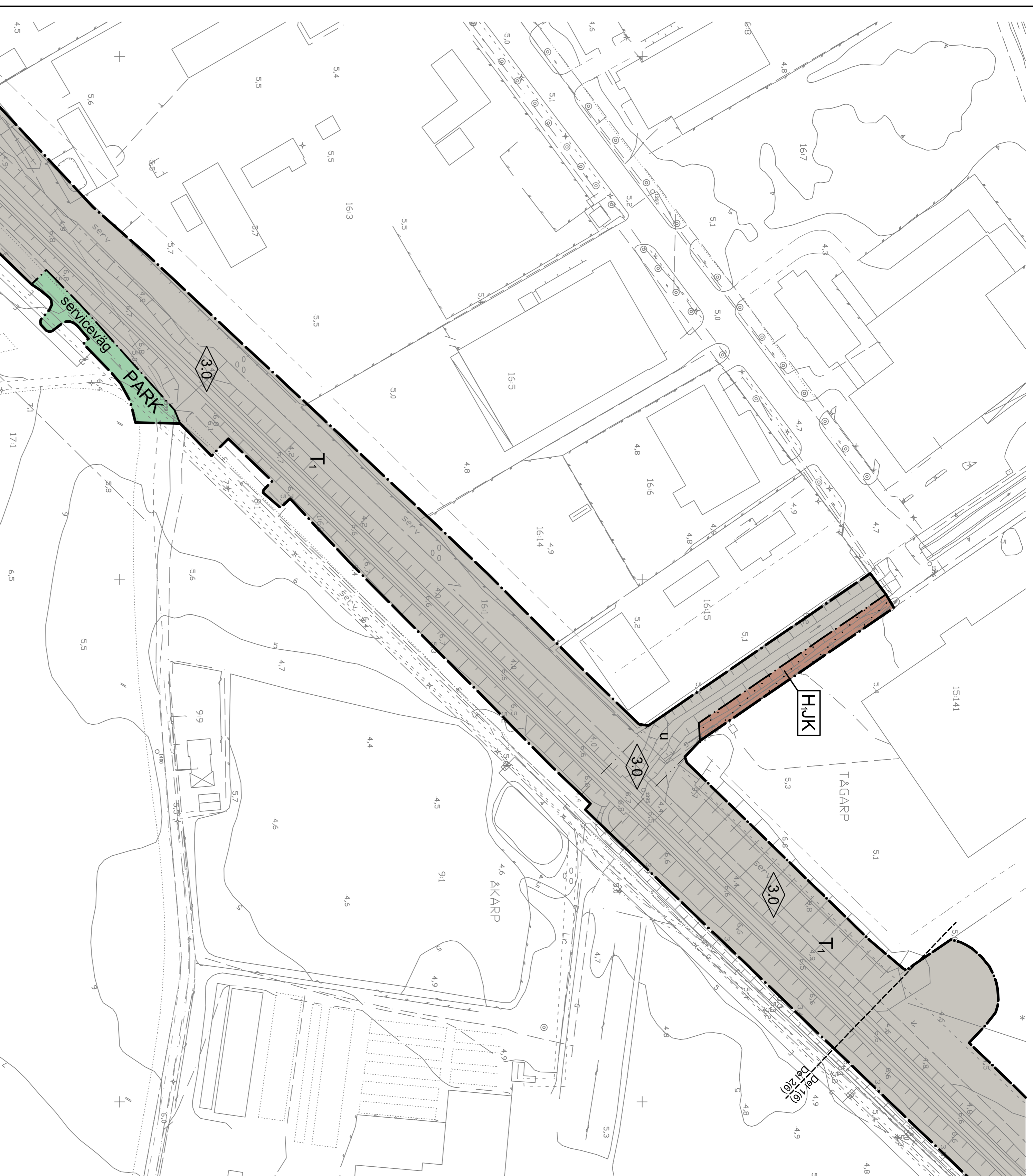
Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats.



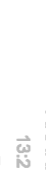









ILLUSTRATIONER

Del 0(0)  Konnektionslinje (gräns mellan delsträckor).

Del 0(0) 



10 5 0 10 20 30 40 50 M
Skala 1:1000 (A1) 1:2000 (A3)

Beteckningar:	
	Trafikplan, huvudsträngsplan
	Färdplan
	Användningsgräns (enl. 1)
	Egenskapsgräns
	Kvartermark
	GATA
	GATA
	PARK
	TORG
	(TORG)
	(GC-VÄG)
	T ₁
	T ₂
	T ₃
	HJK

LAGA KRAFTHANDLING 2017-07-04

Detaljplan för
Tågarp 15:5 m fl, Södra stambanan genom Arlöv Burlövs kommun, Skåne län
del 2(6)

Upprättad av samhällsbyggnadsförvaltningen, Burlövs kommun

Grundskarta upprättad 2015-09-02

Gertrud Richter
Planer

Erik Karlsson
Handläggare

Johann Andersson
Sandra Lundström
Maria Carlsson
Parvati Ketterer,
WSP

HANDLINGAR

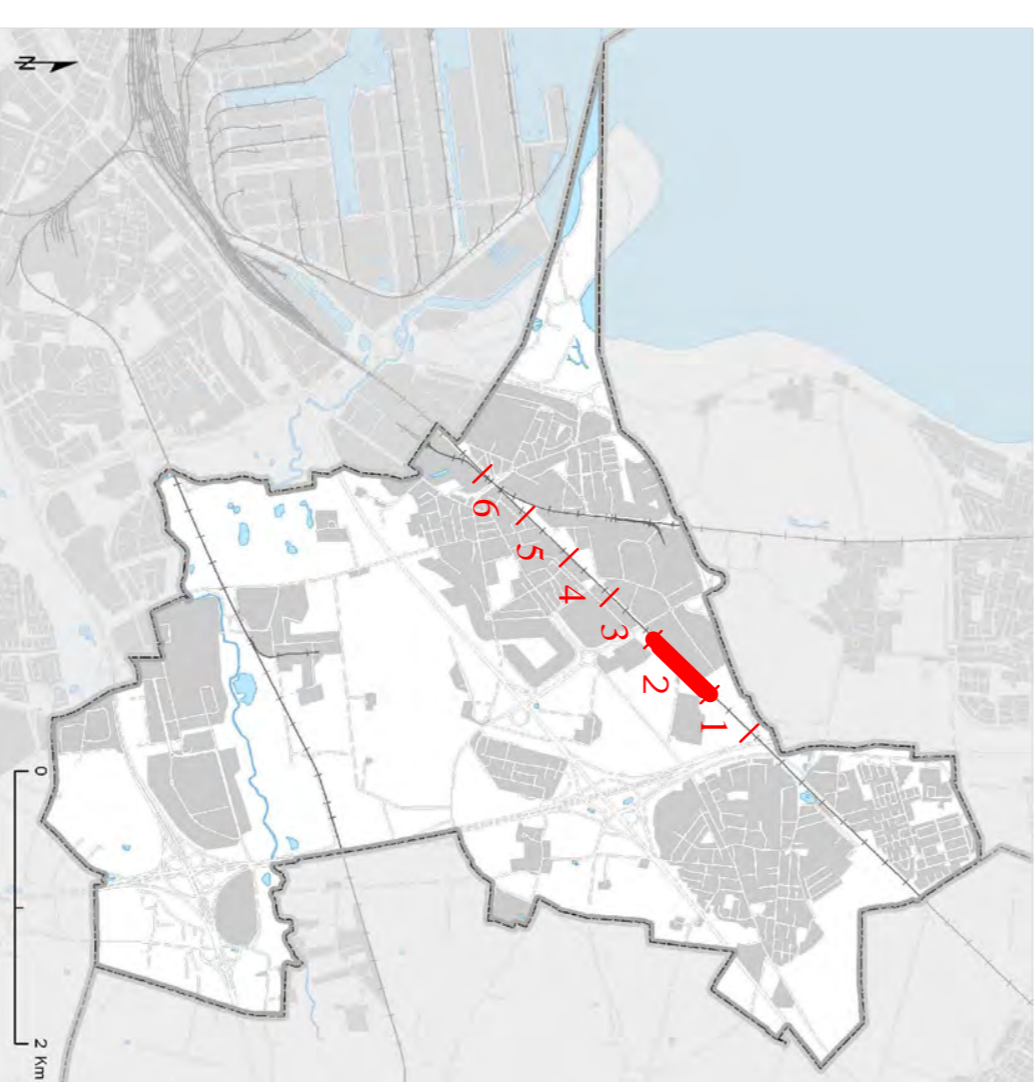
- Planer med bestämmelser
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Illustrationskarta
- Planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Samrådsredogörelse
- Genomgångsprotokoll

Anslagen av kommunfullmäktige 2016-02-15

Vuxnit laga kraft 2017-07-04

Dater/nummer KS/2011:268

Dp 250



Översiktskarta (aktuellt avsnitt och ritningsnummer)

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela planområdet.

GRÄNSER

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser

- GATA
Allmän gata
- (GATA)
Allmän gata under järnvägsstro.
- PARK
Park, plantering
- TORG
Torg. Allmän gång- och fordonstrafik, parkering, väderskydd samt handel tillåts.
- (TORG)
Torg under järnväg.
- (GC-VÄG)
Allmän gång- och cykeltrafik under järnväg tillåts.

Kvartermark

- T₁
Järnvägsstrafik. Tekniska anläggningar och bullerskydd tillåts uppföras.
- T₂
Stationsområde med plattformar, väderskydd, hissar och tappor. Tekniska anläggningar och bullerskydd tillåts uppföras.
- T₃
Järnvägsstrafik med kulvererat vattendrag under järnvägen. Tekniska anläggningar och bullerskydd tillåts uppföras.
- HJK
Bilhandel, sällankopshandel, industri, kontor. Ej hotell.

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

Järnvägsområdet ska vara tillgängligt via serviceväg. Gång- och cykeltrafik tillåts.

BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

- Byggnad får inte uppföras.
- Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

- Utformning
Högsta byggnadshöjd i meter

STÖRNINGSSKYDD

Bullerskydd ska utföras i enlighet med planbestämmelsen s. 35, rubrik Bullerskydd, där en mer detaljerad bild ges av hur bullerskydd, skärmar och vallar är tänkta att förläggas samt till vilken höjd dessa ska anläggas.

Bullerskydd ska finnas på båda sidorna om järnvägen.

Bullerskydd ska finnas på östra sidan om järnvägen.

Bullerskydd ska finnas på västra sidan järnvägen.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

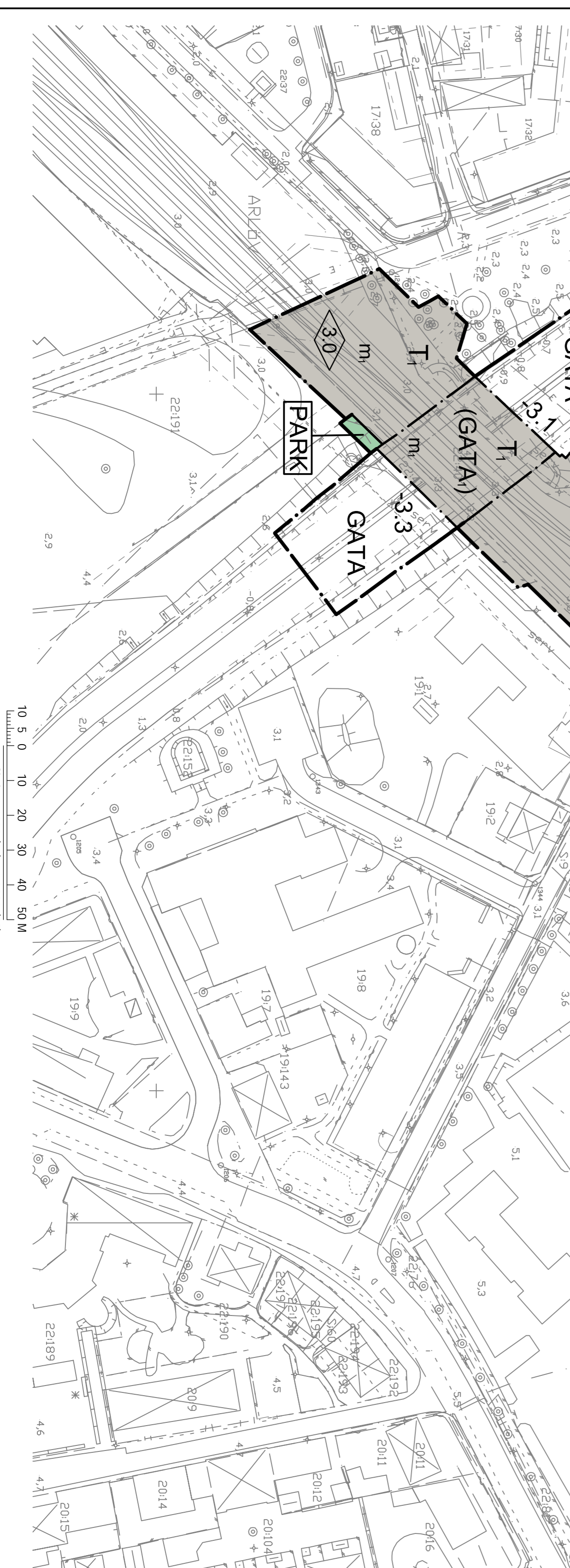
Huvudmannaskap

Kommunen är huvudmannen för allmän plats.

ILLUSTRATIONER

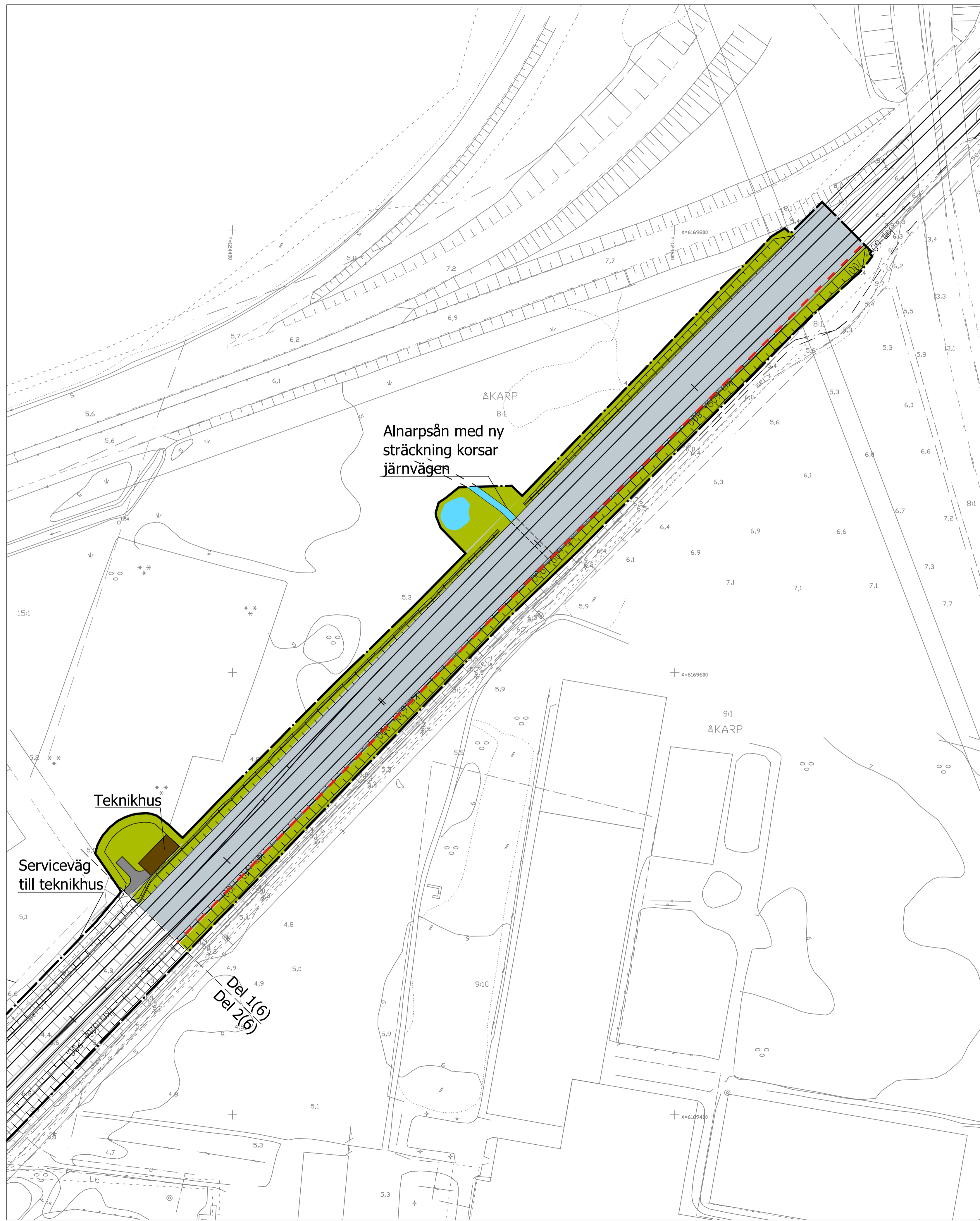
Del (0)0
Konnektionslinje (gräns mellan delsträckor).

Del (0)0



Beteckningar:	Täcknings- och användningsområden
+	Fästingryggar
+	Arkivgräns (gräns mot)
+	Riktlinjer
+	Kvartermark
+	Kvadrater
+	AKA 2
+	AKA 3
+	AKA 4
+	AKA 5
+	AKA 6
+	AKA 7
+	AKA 8
+	AKA 9
+	AKA 10
+	AKA 11
+	AKA 12
+	AKA 13
+	AKA 14
+	AKA 15
+	AKA 16
+	AKA 17
+	AKA 18
+	AKA 19
+	AKA 20
+	AKA 21
+	AKA 22
+	AKA 23
+	AKA 24
+	AKA 25
+	AKA 26
+	AKA 27
+	AKA 28
+	AKA 29
+	AKA 30
+	AKA 31
+	AKA 32
+	AKA 33
+	AKA 34
+	AKA 35
+	AKA 36
+	AKA 37
+	AKA 38
+	AKA 39
+	AKA 40
+	AKA 41
+	AKA 42
+	AKA 43
+	AKA 44
+	AKA 45
+	AKA 46
+	AKA 47
+	AKA 48
+	AKA 49
+	AKA 50
+	AKA 51
+	AKA 52
+	AKA 53
+	AKA 54
+	AKA 55
+	AKA 56
+	AKA 57
+	AKA 58
+	AKA 59
+	AKA 60
+	AKA 61
+	AKA 62
+	AKA 63
+	AKA 64
+	AKA 65
+	AKA 66
+	AKA 67
+	AKA 68
+	AKA 69
+	AKA 70
+	AKA 71
+	AKA 72
+	AKA 73
+	AKA 74
+	AKA 75
+	AKA 76
+	AKA 77
+	AKA 78
+	AKA 79
+	AKA 80
+	AKA 81
+	AKA 82
+	AKA 83
+	AKA 84
+	AKA 85
+	AKA 86
+	AKA 87
+	AKA 88
+	AKA 89
+	AKA 90
+	AKA 91
+	AKA 92
+	AKA 93
+	AKA 94
+	AKA 95
+	AKA 96
+	AKA 97
+	AKA 98
+	AKA 99
+	AKA 100

LAGA KRAFTHANDLING 2017-07-04	
Detaljplan för Tågarp 15:5 m fl, södra stambanan genom Arlov Burlövs kommun, Skåne län	
Upprättad av samhällsbyggnadsförvaltningen, Burlövs kommun	
Grundkarta upprättad 2015-09-02	
Gertrud Richter Planer	Erik Karlsson Handläggare
Isaklin Axelsson Sandra Lundström Maria Carlsson Paraski Klecker, WSP	
HANDLINGAR	<input checked="" type="checkbox"/> Plankarta med bestämmelser <input checked="" type="checkbox"/> Planbeskrivning <input checked="" type="checkbox"/> Samrådsredogörelse <input checked="" type="checkbox"/> Miljökonsekvensbeskrivning <input checked="" type="checkbox"/> Fästingryfsförteckning <input checked="" type="checkbox"/> Genomförandeförteckning <input checked="" type="checkbox"/> Illustrationskarta
Anslagen av kommunfullmäktige	2016-02-15
Vantill laga kraft	2017-07-04
Dokumentnummer	KS/2011:268
Dp 250	



--- Möjlig framtida komplettering av bullerskyddskärmar



Översiktskarta (aktuellt avsnitt och ritningsnummer)

LAGA KRAFTHANDLING 2017-07-04

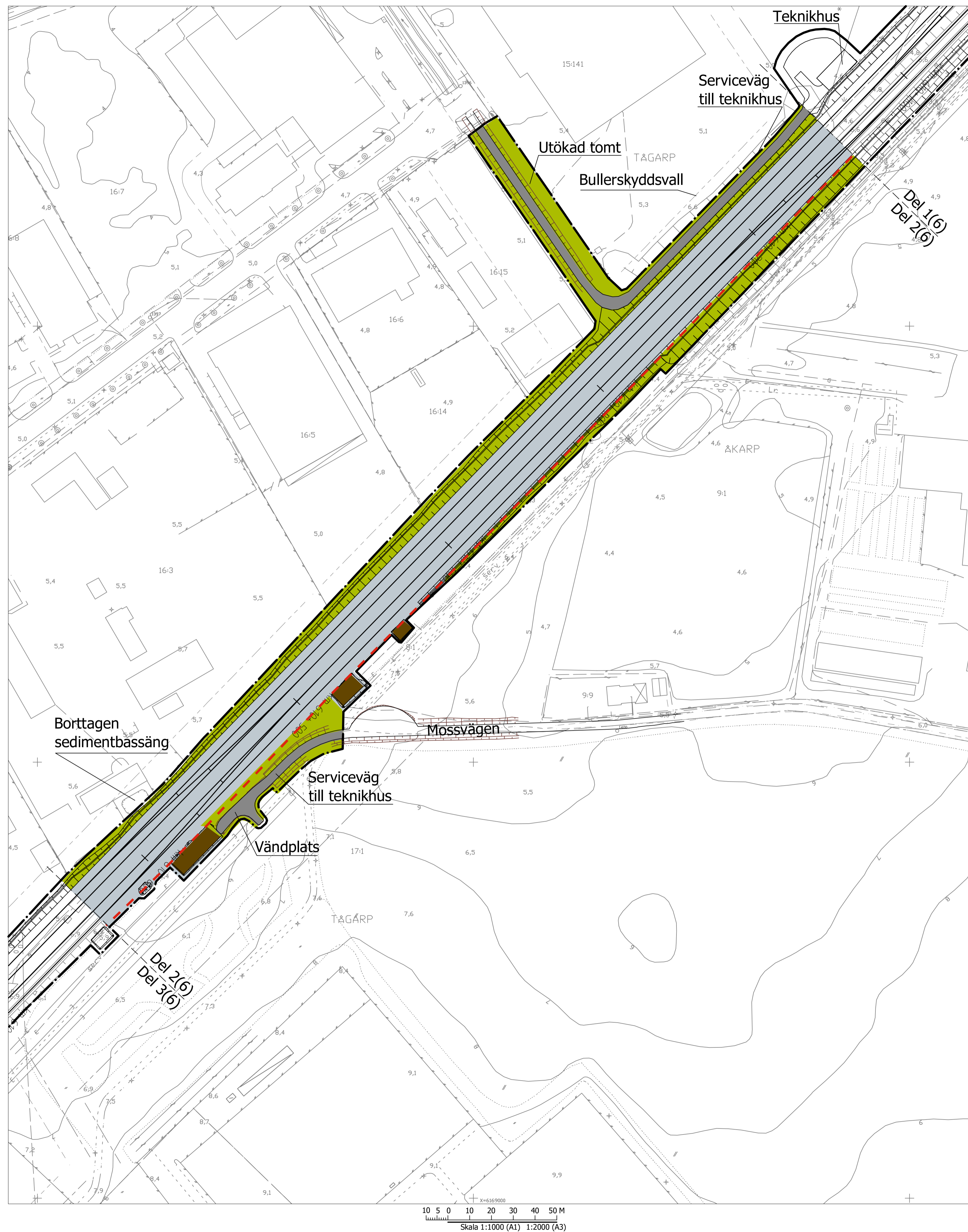
Illustration hörande till detaljplan för
Tågarp 15:5 m fl, Södra stambanan genom Arlövs
 Burlövs kommun, Skåne län del 1(6)

Upprättad av samhällsbyggnadsförvaltningen, Burlövs kommun Grundkarta upprättad 2015-09-02

Gertrud Richter Planchef	Erik Karlsson Handläggare	Joakim Axelsson Sandra Lindahl Maria Carlsson Planarkitekter, WSP	
-----------------------------	------------------------------	---	---

HANDLINGAR		
<input checked="" type="checkbox"/> Plankarta med bestämmelser	<input checked="" type="checkbox"/> Miljökonsekvensbeskrivning	<input checked="" type="checkbox"/> Illustrationskarta
<input checked="" type="checkbox"/> Planbeskrivning	<input checked="" type="checkbox"/> Fastighetsförteckning	
<input checked="" type="checkbox"/> Samrådsredogörelse	<input checked="" type="checkbox"/> Granskningsutlåtande	

Antagen av kommunfullmäktige	2016-02-15	Dp 250
Vunnit laga kraft	2017-07-04	
Diarienummer	KS/2011:268	



--- Möjlig framtida komplettering av bullerskyddskärmar



Översiktskarta (aktuellt avsnitt och ritningsnummer)

LAGA KRAFTHANDLING 2017-07-04

Illustration hörande till detaljplan för
Tågårp 15:5 m fl, Södra stambanan genom Arlövs
 Burlövs kommun, Skåne län del 2(6)

Upprättad av samhällsbyggnadsförvaltningen, Burlövs kommun Grundkarta upprättad 2015-09-02

Gertrud Richter
 Planchef

Erik Karlsson
 Handläggare

Joakim Axelsson
 Sandra Lindahl
 Maria Carlsson
 Planarkitekter,
 WSP



HANDLINGAR

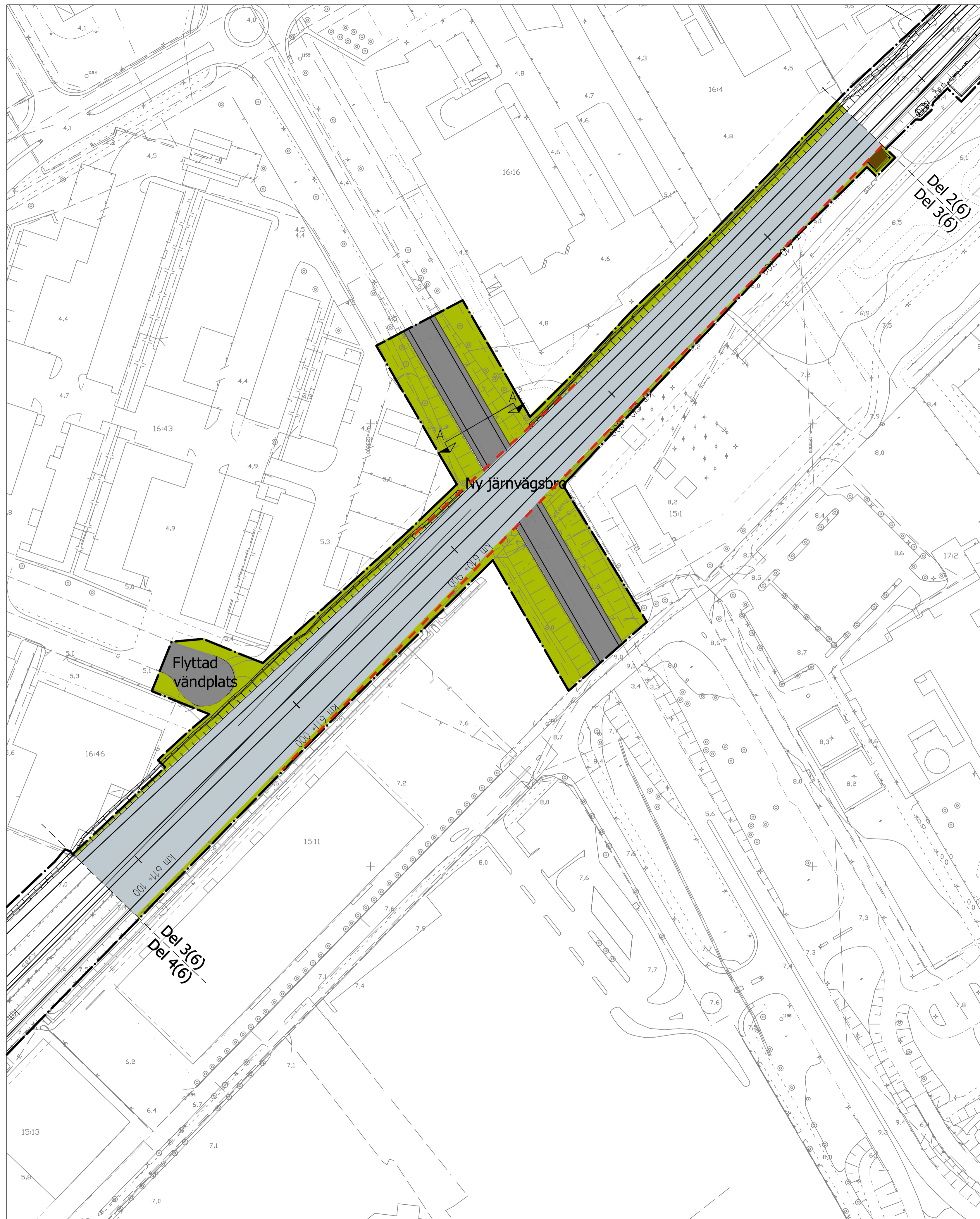
- Plankarta med bestämmelser
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Illustrationskarta
- Planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande

Antagen av kommunfullmäktige 2016-02-15

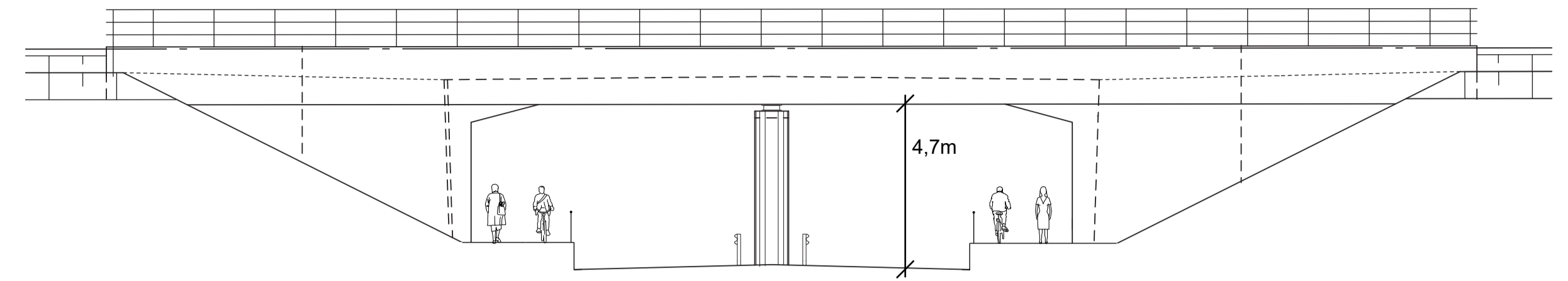
Vunnit laga kraft 2017-07-04

Diarienummer KS/2011:268

Dp 250



10 5 0 10 20 30 40 50 M
 Skala 1:1000 (A1) 1:2000 (A3)



Principsektion A-A
 Bron över Kronatorpsvägen.
 Skiss av Burlöv kommun.

--- Möjlig framtida komplettering av bullerskyddskärmar



Översiktskarta (aktuellt avsnitt och ritningsnummer)

LAGA KRAFTHANDLING 2017-07-04

Illustration hörande till detaljplan för
Tågarp 15:5 m fl, Södra stambanan genom Arlövs
 Burlövs kommun, Skåne län del 3(6)

Upprättad av samhällsbyggnadsförvaltningen, Burlövs kommun Grundkarta upprättad 2015-09-02

Gertrud Richter
 Planchef

Erik Karlsson
 Handläggare

Joakim Avelsson
 Sandra Lindahl
 Maria Carlsson
 Planarkitekter,
 WSP



HANDLINGAR

- Plankarta med bestämmelser
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Illustrationskarta
- Planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande

Antagen av kommunfullmäktige 2016-02-15

Vunnit laga kraft 2017-07-04

Diarienummer KS/2011:268

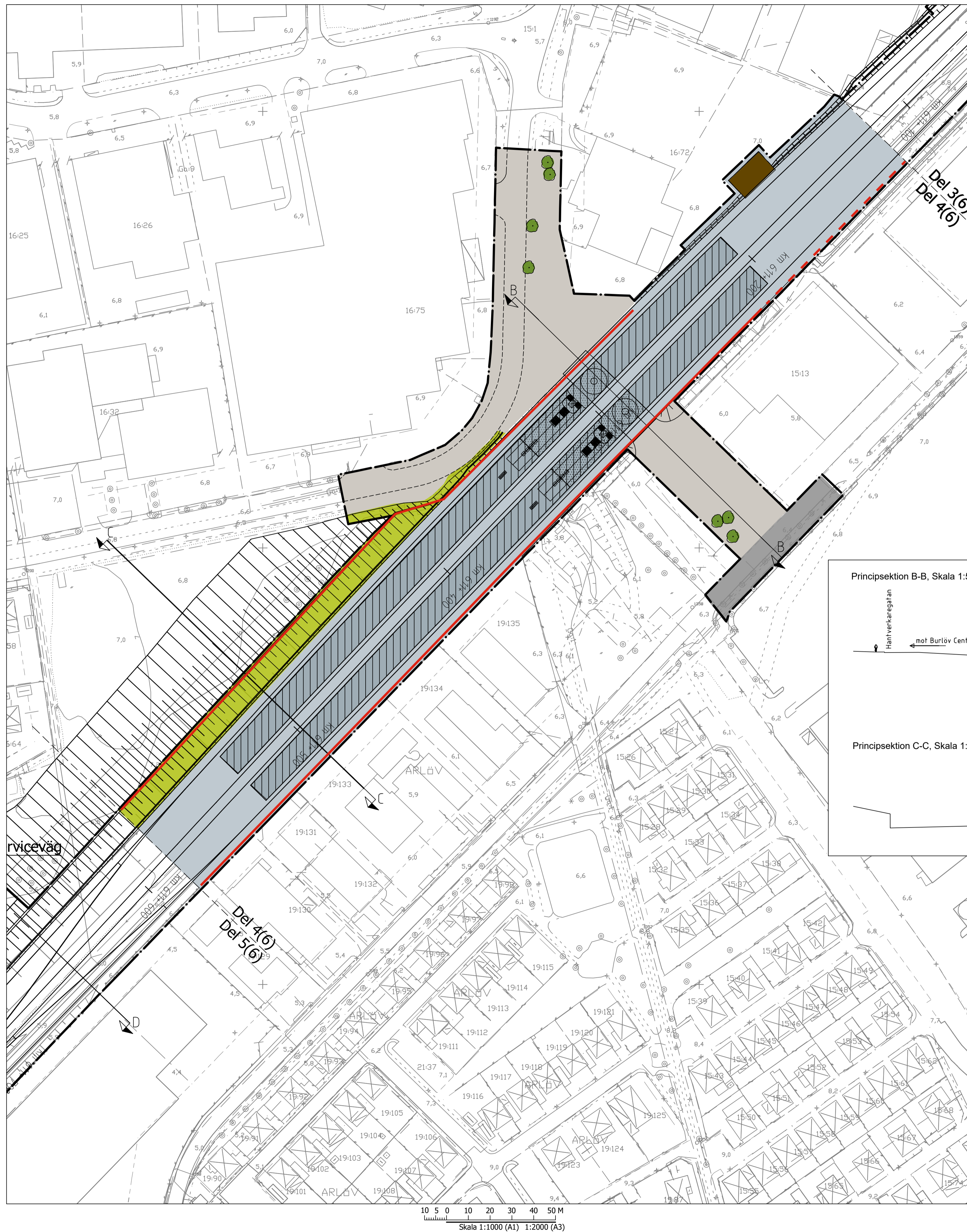
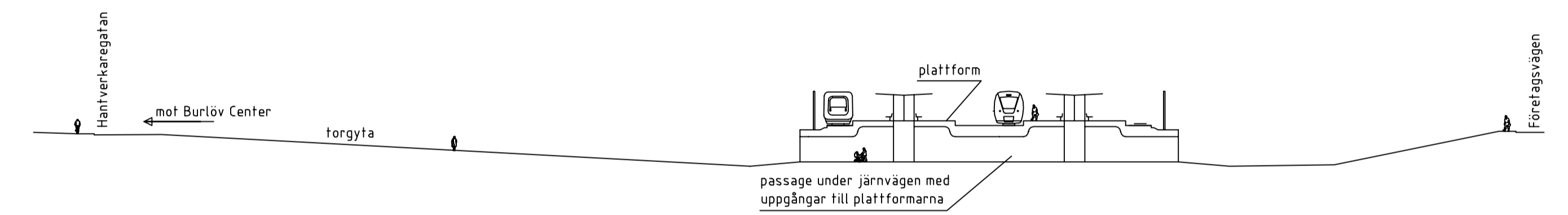


Illustration visar möjlig utformning av miljön i passagen under järnvägen med trappor upp till plattformarna

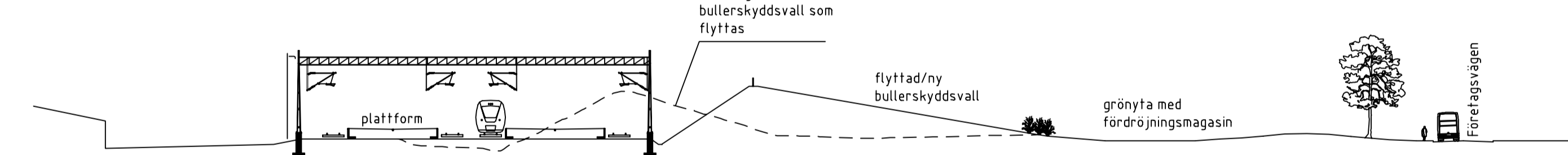


Idéskiss för hur stationen skulle kunna utformas. Illustration av Metro arkitekter.

Principsektion B-B, Skala 1:500



Principsektion C-C, Skala 1:500



--- Möjlig framtida komplettering av bullerskyddskärmar
— Bullerskyddsskärm



Översiktskarta (aktuellt avsnitt och ritningsnummer)

LAGA KRAFTHANDLING 2017-07-04

Illustration hörande till detaljplan för
Tågarp 15:5 m fl, Södra stambanan genom Arlöv
Burlövs kommun, Skåne län del 4(6)

Upprättad av samhällsbyggnadsförvaltningen, Burlövs kommun Grundkarta upprättad 2015-09-02

Gertrud Richter
Planchef

Erik Karlsson
Handläggare

Joakim Axelsson
Sandra Lindahl
Maria Carlsson
Planarkitekter,
WSP



HANDLINGAR

- Plankarta med bestämmelser
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Illustrationskarta
- Planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande

Antagen av kommunfullmäktige 2016-02-15

Vunnit laga kraft 2017-07-04

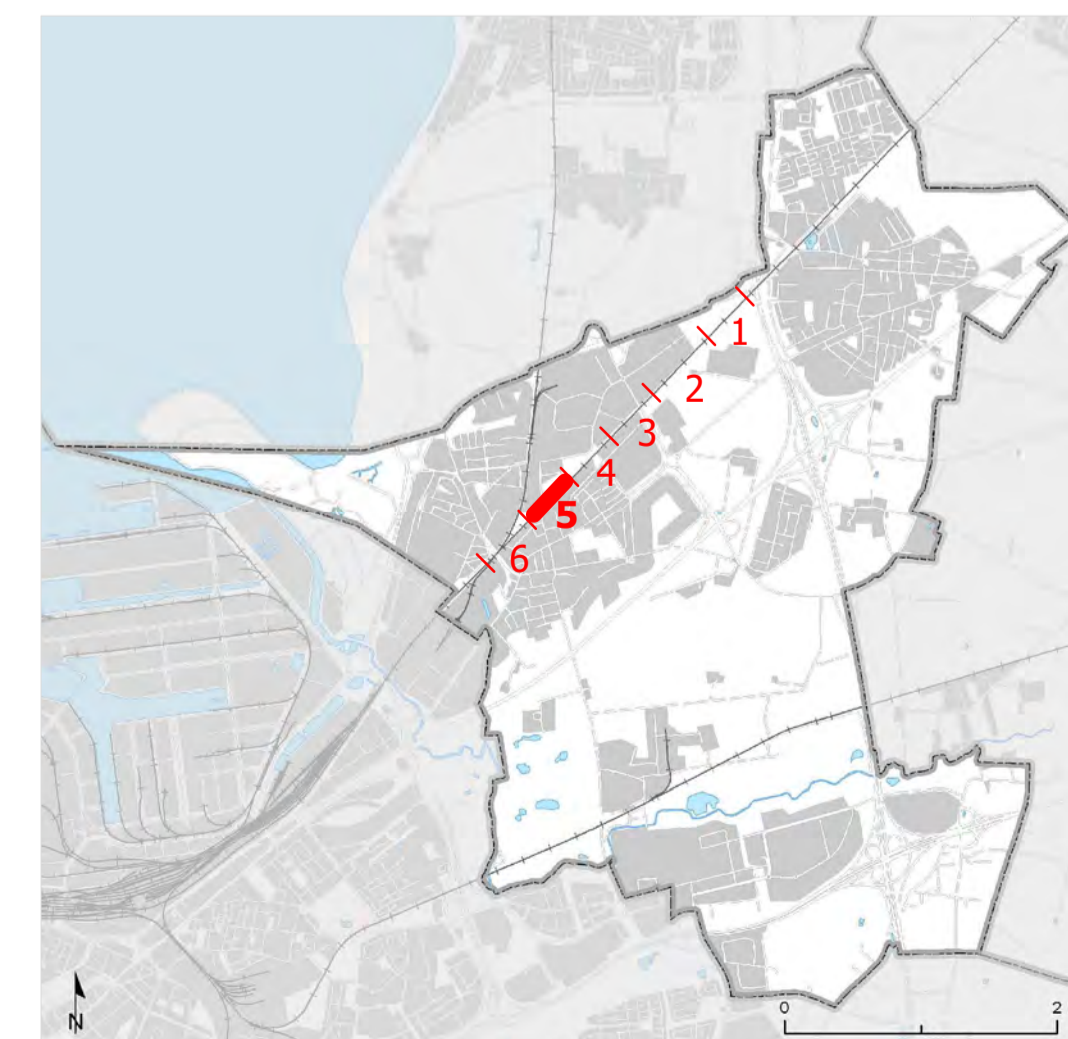
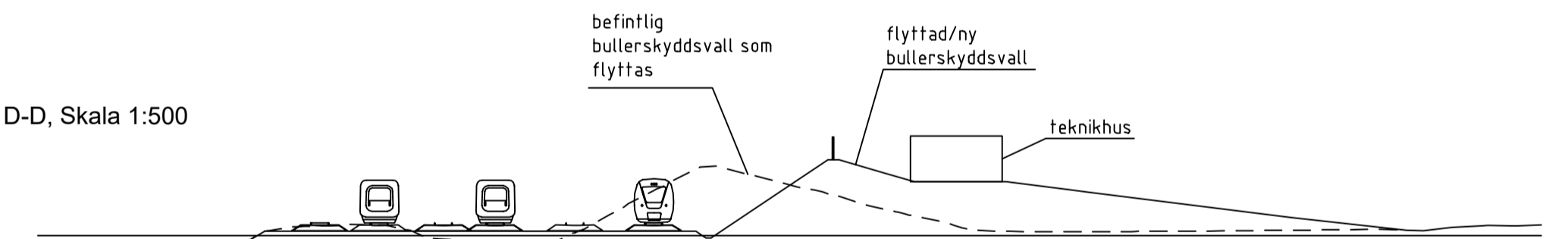
Diarienummer KS/2011:268

Dp 250



— Bullerskyddsskärm

Principsektion D-D, Skala 1:500



Översiktskarta (aktuellt avsnitt och ritningsnummer)

LAGA KRAFTHANDLING 2017-07-04

Illustration hörande till detaljplan för
Tågarp 15:5 m fl, Södra stambanan genom Arlöv
 Burlövs kommun, Skåne län del 5(6)

Upprättad av samhällsbyggnadsförvaltningen, Burlövs kommun Grundkarta upprättad 2015-09-02

Gertrud Richter
 Planchef

Erik Karlsson
 Handläggare

Joakim Axelsson
 Sandra Lindahl
 Maria Carlsson
 Planarkitekter,
 WSP



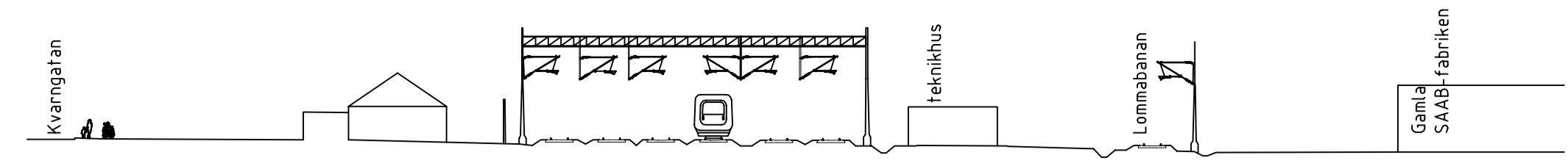
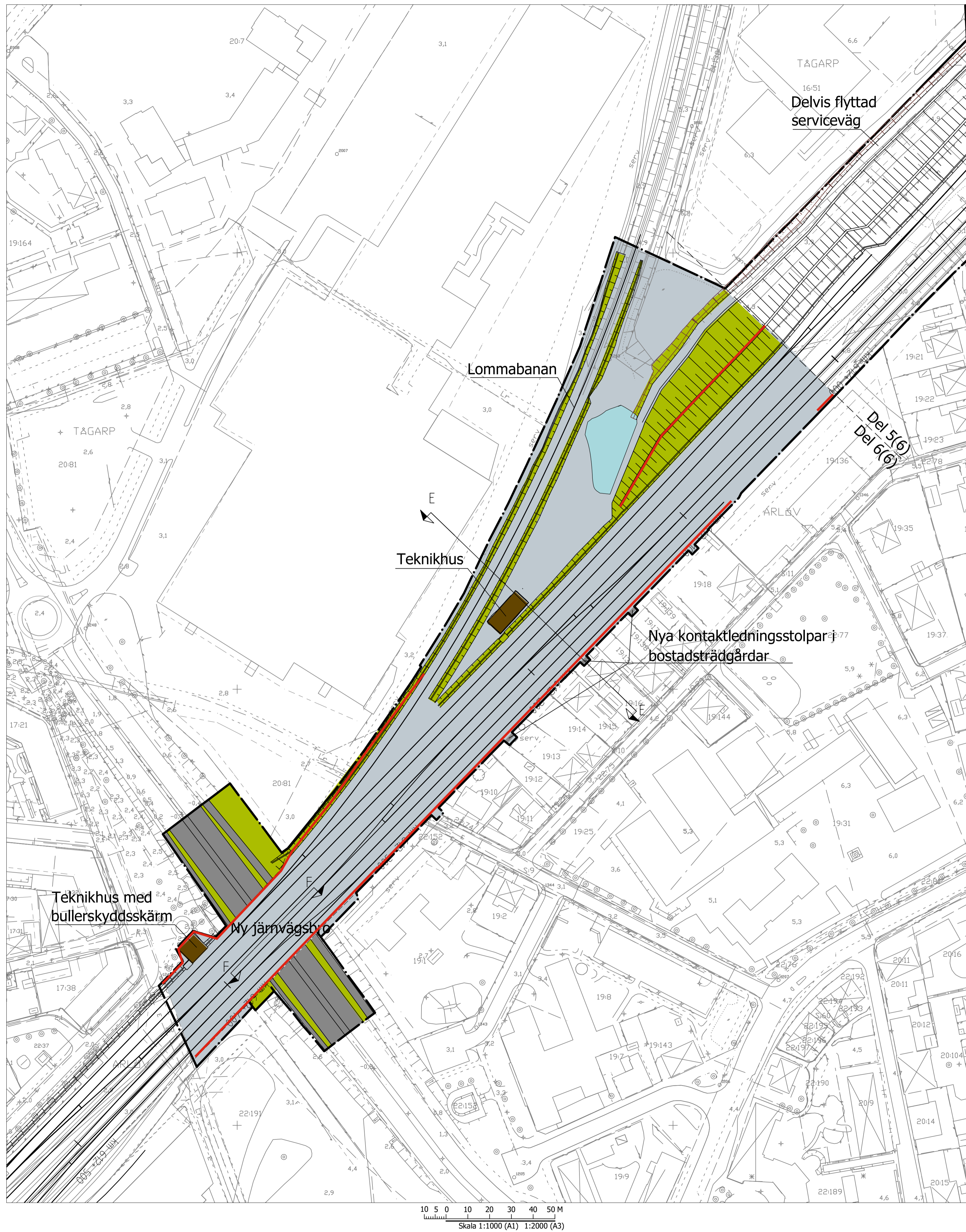
HANDLINGAR

- Plankarta med bestämmelser
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Illustrationskarta
- Planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande

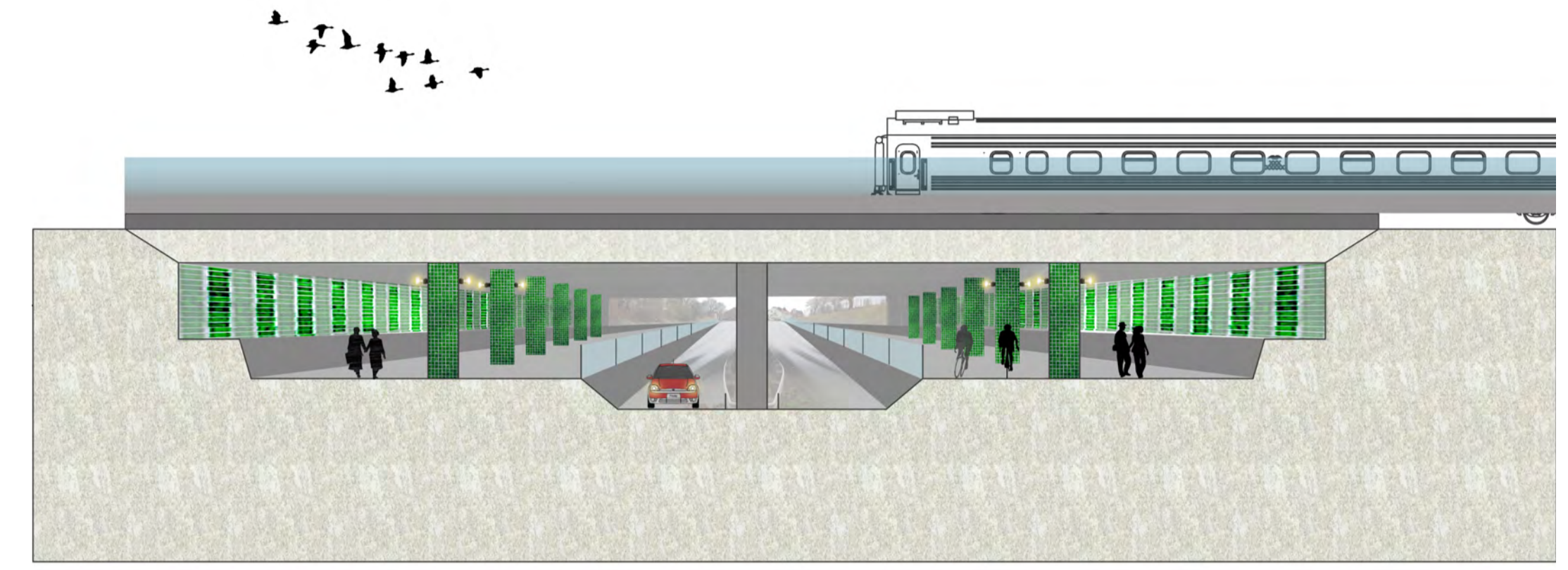
Antagen av kommunfullmäktige 2016-02-15

Vunnit laga kraft 2017-07-04

Diarienummer KS/2011:268



Principsektion E-E, Skala 1:500



Principsektion F-F
Bron över Lommavägen.
Skiss Burlöv kommun

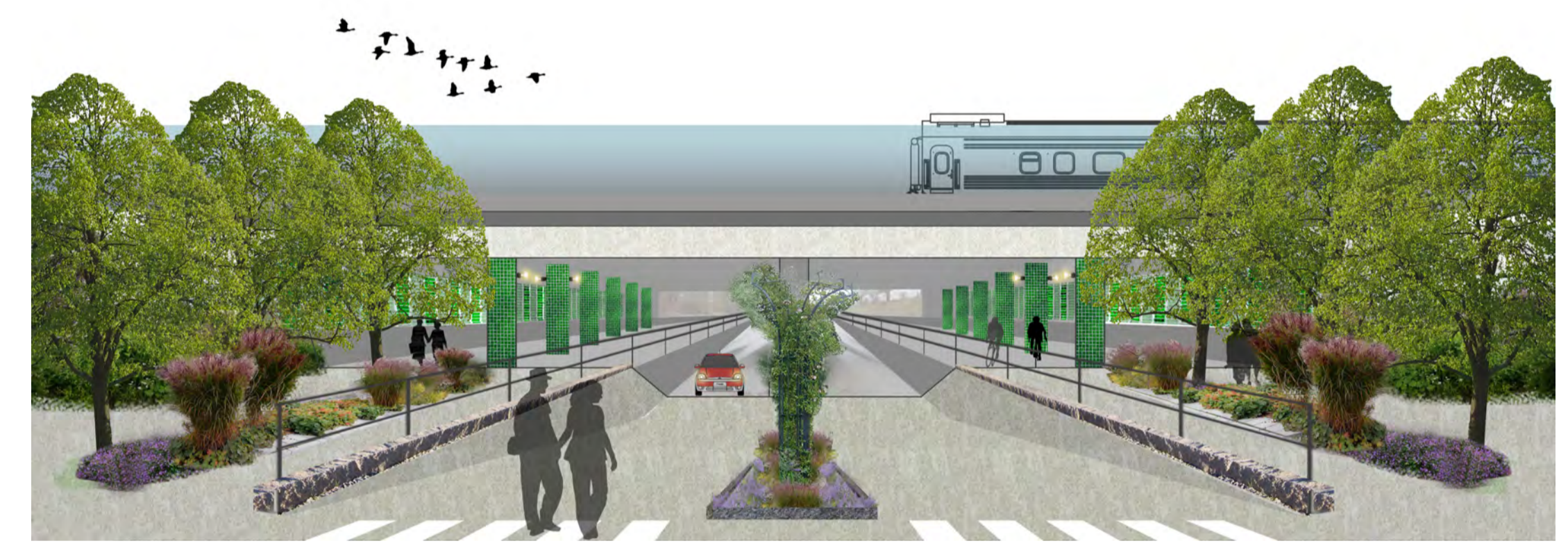
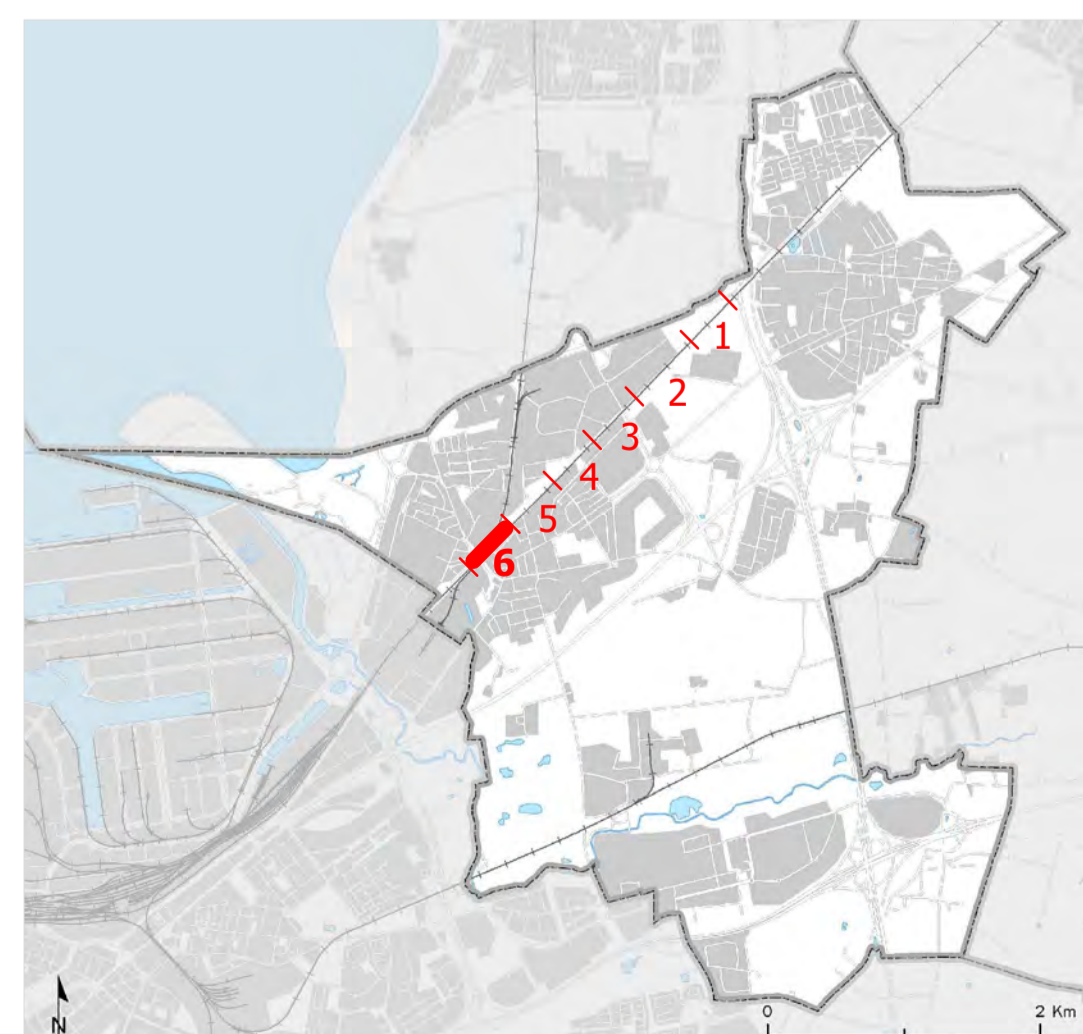


Illustration för bron över Lommavägen.
Körbanor på var sida om mittelaren
Skiss Burlöv kommun

— Bullerskyddsskärm



Översiktskarta (aktuellt avsnitt och ritningsnummer)

LAGA KRAFTHANDLING 2017-07-04
Illustration hörande till detaljplan för
Tågarps 15:5 m fl, Södra stambanan genom Arlövs
Burlövs kommun, Skåne län del 6(6)
Upprättad av samhällsbyggnadsförvaltningen, Burlövs kommun Grundkarta upprättad 2015-09-02

Gertrud Richter
Planchef
Erik Karlsson
Handläggare
Joakim Axelsson
Sandra Lindahl
Maria Carlsson
Planarkitekter,
WSP

- HANDLINGAR**
- Plankarta med bestämmelser
 - Miljökonsekvensbeskrivning
 - Illustrationskarta
 - Planbeskrivning
 - Fastighetsförteckning
 - Samrådsredogörelse
 - Granskningsutlåtande

Antagen av kommunfullmäktige 2016-02-15
Vunnit laga kraft 2017-07-04
Diarienummer KS/2011:268



BURLÖVS KOMMUN



Detaljplan för
Tågarp 15:5 m fl, Södra stambanan genom Arlöv
Burlövs kommun, Skåne län
– normalt planförfarande

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Till detaljplanen finns följande handlingar:

- Planbeskrivning (denna handling)
- Plankarta med planbestämmelser och grundkarta
- Illustrationer
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
- Fastighetsförteckning
- Samrådsredogörelse (sammanställs efter samrådet inför granskningsskedet)
- Utlåtande (sammanställs efter granskningsskedet inför antagandet)

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen är att medge en utbyggnad av Södra stambanan med tillhörande tekniska anläggningar och skydd etc samt gator under och över järnvägen. Trafikverket planerar att bygga ut Södra stambanan från två till fyra spår mellan Flackarp i Staffanstorps kommun (strax söder om Lund) och Arlöv i Burlövs kommun. För hela sträckan tas en järnvägsplan fram enligt lagen om byggande av järnväg (1995:1649). Enligt denna lag (1 kap 5 §) får en järnväg inte byggas i strid mot gällande detaljplan. Gällande detaljplaner som strider mot dessa utbyggnadsplaner måste ändras, helt eller delvis, så att detaljplanerna medger järnvägstrafik.

Det pågår en framtagning av järnvägsplan för ombyggnation av järnvägen enligt lagen om byggande av järnväg. Enligt plan- och bygglagen (2010:900) 5 kap 11, 16 §§, behövs då inget särskilt samråd av detaljplanen. Dock ingår, i föreliggande detaljplaneförslag, mark utanför själva järnvägsområdet, bland annat gatumark med förändrade markhöjder. Därför handläggs detta planförslag enligt normalt planförfarande, i vilket samråd ingår. Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) tillhörande järnvägsplanen, godkändes av länsstyrelsen 27 november 2014, och är utformad och upprättad för att tillhöra både detaljplanen och järnvägsplanen.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

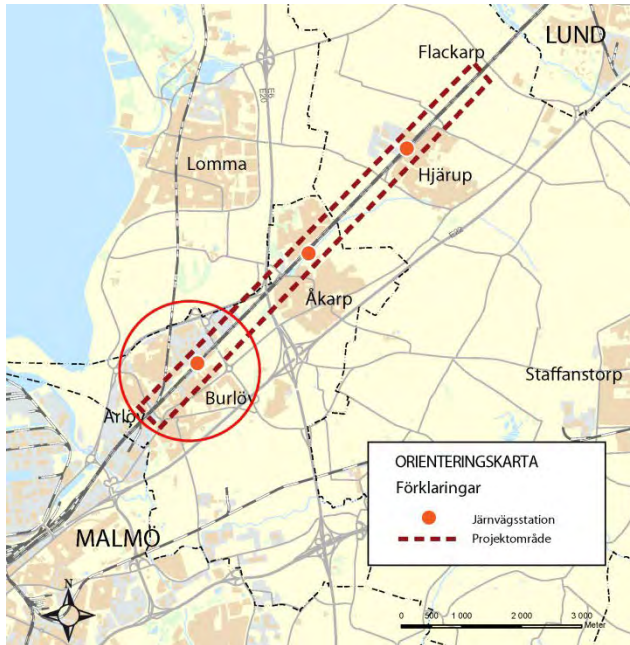
HANDLINGAR	2
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG	2
PLANDATA.....	5
LÄGESBESTÄMNING.....	5
AREAL	6
MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN	6
FÖRENLIGT MED 3, 4 OCH 5 KAPITLET MILJÖBALKEN	6
BEHOVSBEDÖMNING	6
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN.....	7
RIKSINTRESSEN.....	7
ÖVERSIKTSPLAN	8
BEVARANDEPLAN 2000.....	8
TRAFIKPLAN	8
JÄRNVÄGSPLAN OCH PROJEKTETS TILLÅTLIGHET.....	9
PLANPROGRAM.....	10
GÄLLANDE DETALJPLANER	10
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR.....	13
BAKGRUND	13
ÖVERGRIPANDE MÅLSÄTTNING.....	13
PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING.....	13
LANDSKAPETS FÖRUTSÄTTNINGAR.....	13
MARKFÖRHÅLLANDEN/GEOTEKNIK	14
FÖRORENAD MARK	15
YTVATTEN OCH DAGVATTEN	16
GRUNDVATTEN	17
KULTURMILJÖ OCH BEBYGGELSE	17
FORNLÄMNINGAR.....	18
JÄRNVÄGEN.....	18
RISK OCH SÄKERHET	18
ELEKTROMAGNETISKA FÄLT.....	19
TILLGÅNGLIGHET	20
GATOR OCH TRAFIK.....	20
KOLLEKTIVTRAFIK.....	20
SNABBICYKLSTRÅK MALMÖ - LUND	20
TRAFIKBULLER.....	21
MARKVIBRATIONER	27
PLANFÖRSLAGET	28
PLANBESTÄMMELSER	29
BESKRIVNING AV DE FÖRÄNDRINGAR SOM PLANEN MEDGER	32
GATOR	32
GÅNG- OCH CYKELVÄGAR	32
STATIONEN	32
PARKEN	34
STÖRNINGSSKYDD.....	34
BULLERSKYDD	35
TEKNIKHUS OCH SERVICEVÄGAR.....	35
KONTAKTLEDNINGSSSTOLPAR	36
KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE.....	37

STADS- OCH LANDSKAPSBILD.....	37
KULTURMILJÖ	37
NATURMILJÖ	37
BULLER OCH VIBRATIONER	37
RISK OCH SÄKERHET	37
ELEKTROMAGNETISKA FÄLT.....	38
BOENDEMILJÖ – FYSISKA BARRIÄRER OCH TRYGGHETSASPEKTER	38
LUFTKVALITET	38
UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER.....	38
VATTEN	38
FÖRORENAD MARK	38
JORDBRUKSMARK	38
GENOMFÖRANDE.....	39
BYGGTID.....	39
ORGANISATORISKA FRÅGOR.....	40
EKONOMISKA FRÅGOR.....	41
FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR	41
ADMINISTRATIVA FRÅGOR.....	44
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN	44
KÄLLOR:	44

PLANDATA

Lägesbestämning

Planområdet utgörs av befintligt järnvägsområde som löper genom centrala Arlööv samt därtill ytterligare mark som krävs för utbyggnaden till fyra spår, främst väster om de befintliga spåren. Planområdet sträcker sig ca 2,3 km från den nordligaste delen vid en punkt söder om Alnarps trafikplats till sockerbruket vid Lommavägen i söder.



Till vänster: Aktuellt planområde är markerat med en cirkel på den pågående omplaneringen av järnvägssträckan.

Nedan: Orienteringskarta med planområdet ungefärligt markerat med streckad linje.



Areal

Planområdets areal uppgår till ca 16,1 ha.

Markägoförhållanden

Befintligt järnvägsområde inom fastigheterna är i statlig ägo. Övriga fastigheter som berörs är kommunala gatu- och parkfastigheter och enskilda fastigheter. På den västra sidan av befintlig järnväg, inom verksamhetsområdet Arlövs Företagsby berörs samtliga angränsande fastigheter vilket främst är industritomter. På den östra sidan berörs enskilda fastigheter vid Burlövs station (industrifastigheten Tågarp 15:10) och vid Kvarngatan (bostadstomter). I övrigt på den östra sidan berörs kommunal gatu- och parkmark.

FÖRENLIGT MED 3, 4 OCH 5 KAPITLET MILJÖBALKEN

Planförslaget bedöms förenligt med 3, 4 och 5 kapitlet miljöbalken (MB) i enlighet med 5 § förordningen (1998:896) om hushållning med mark och vattenområden mm.

BEHOVSBEDÖMNING

Enligt 4 kap 34 § plan- och bygglagen ska 6 kap 11 § miljöbalken och bestämmelserna i 6 kap. 11-18 §§ tillämpas om ett genomförande av en detaljplan kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Kan planen medföra betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning göras och en miljökonsekvensbeskrivning tas fram. Behovsbedömning är den analys som leder fram till ställningstagandet om en miljöbedömning behöver utföras eller inte. Behovsbedömningen utgår från kriterierna i bilaga 2 och 4 i förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar.

Länsstyrelsen beslutade 1999 att en utbyggnad av järnvägen på sträckan Flackarp-Arlöv kan antas innebära betydande miljöpåverkan.

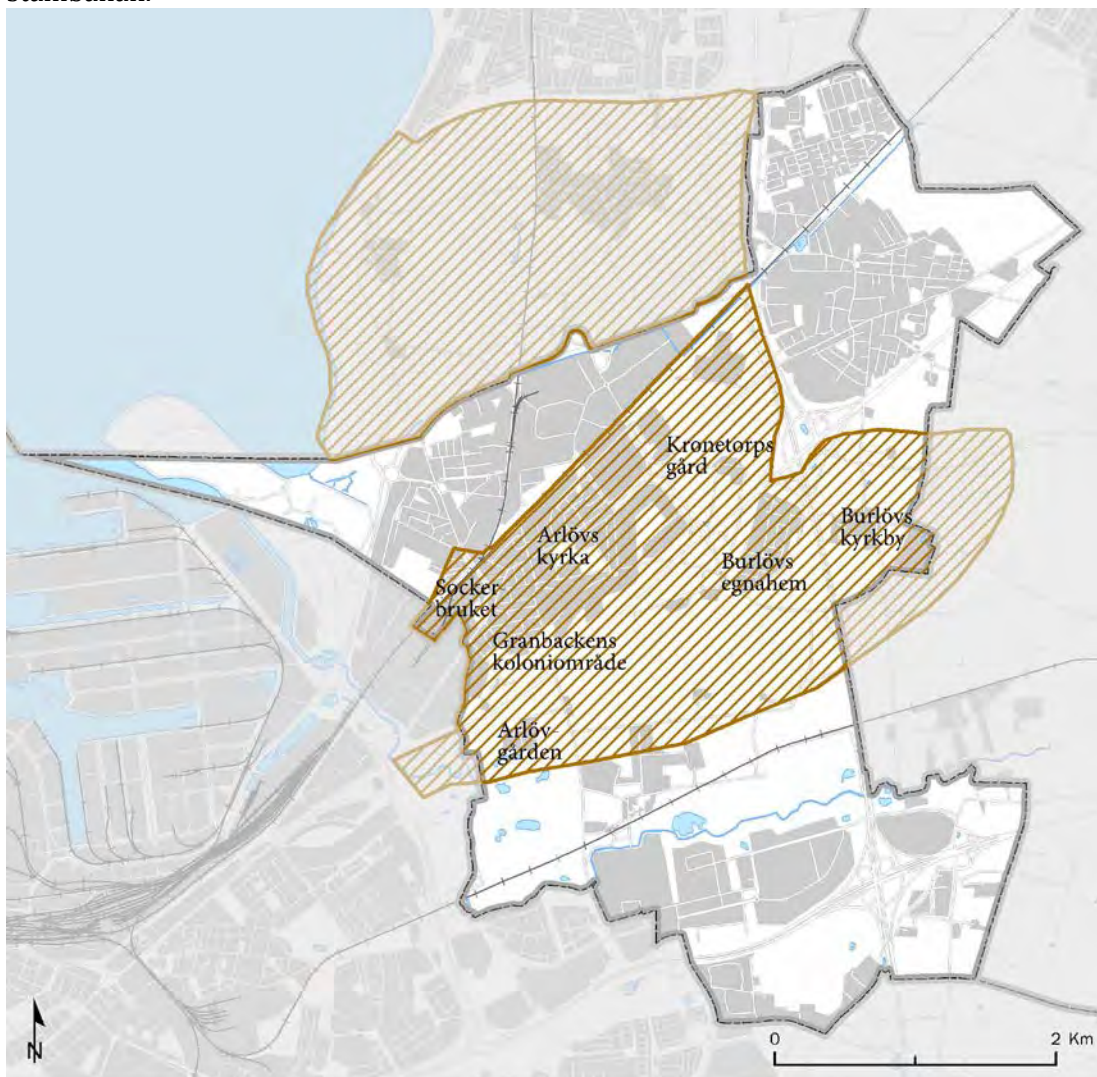
Kommunen har gjort bedömningen att detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan på miljön, människors hälsa och säkerhet eller hushållningen med mark, vatten och andra resurser. En miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har upprättats till planhandlingarna för detaljplanen samt järnvägsplanen. Det vill säga att samma MKB är utformad och upprättad till att tillhöra både detaljplanen och järnvägsplanen. Miljökonsekvenserna som utretts finns sammanfattade under avsnittet KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE.


TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Riksintressen

Södra stambanan och Simrishamnsbanan utgör riksintresse för järnväg medan E6/E20 utgör riksintresse för vägar. Södra stambanan som är en av Sveriges mest trafikerade järnvägar och ingår i riksintresse för kommunikation/järnväg och beskrivs i Framtidsplanen (laga kraft i maj 2014) att den ska byggas ut från två till fyra spår.

Hela den del av Arlöv som ligger mellan Södra stambanan och Stockholmsvägen är riksintresse för kulturmiljön. Nordväst om spåren innehåller riksintresset även den bebyggelse som ligger mellan Vintergatan, Lommavägen och stambanan. Det som i motiveringen berör stambanan är bland annat de större regionala och nationella kommunikationsstråkens förhållande till tätorten samt sockerbrukets anslutning till stambanan.



 Riksintresse kulturmiljö

Riksintresse för kulturmiljön

Hela Arlöv och den västra delen av Åkarp ligger inom riksintresset för kustzonen. Syftet är att säkra allmänhetens tillgång och tillgänglighet till strandområdena samt att skydda befintliga natur- och kulturvärden. Riksintresset kustzon ska inte utgöra hinder för utveckling av befintliga tätorter.

Ändrad användning av mark inom riksintressen ska tillgodose, och får inte skada, respektive intresse.

Översiktsplan

En ny översiktsplan, kallad "Framtidsplan för Burlövs kommun", vann laga kraft i maj 2014. I översiktsplanen går att läsa att järnvägen som etablerades år 1856 har haft en stor betydelse för utvecklingen av Arlöv. Kommunen har enligt Framtidsplanen ett bra läge mitt emellan Malmö och Lund med goda kommunikationer. Framtida utbyggnad ska koncentreras främst i anslutning till järnvägens stationer. Ur hållbarhetssynpunkt är den bästa lokaliseringen av personintensiva arbetsplatser och tät bostadsbebyggelse i lägen med god kollektivtrafik, d.v.s. runt järnvägsstationer och busstationer. Kommunen ska verka för att ingen byggnation skadar riksintressen, t.ex. Södra stambanan.



Översiktsplan Burlövs kommun

Bevarandeplan 2000

Burlövs kommun har en omfattande bevarandeplan som antogs år 2000. Planen berör Burlövs kyrkby, 15 bevarandevärda miljöer i Arlöv och Åkarp, 14 gårdar på landsbygden samt ett antal enstaka hus i Arlöv och Åkarp. Bevarandeplanen fungerar som vägledning vid olika planarbeten och tjänar som grund för bland annat skyddsbestämmelser och stöd vid bygglovs- och rivningsärenden.

Trafikplan

"Trafikplan Burlöv", antagen år 2014, är ett strategiskt måldokument till översiktsplanen "Framtidsplan för Burlövs kommun". Utgångspunkten för trafikplanen är att strategier och åtgärder ska leda i riktning mot ett hållbart resande och attraktiva livsmiljöer. Burlövs kommun är en geografiskt liten kommun med stor andel infrastruktur varav en del även är nationellt betydande.

En framtida inriktning för trafiksystemet i Burlövs kommun presenteras baserat på följande övergripande mål:

- Fler gående och cyklister
- Tydligare och tillgängligare trafiksystem
- Stärka förutsättningar för kollektivtrafiken
- Minskad negativ hälsopåverkan
- Tryggt och trafiksäkert trafiksystem
- Öka samverkan
- Påverka trafikbeteendet
- Effektiv parkering
- Estetiskt tilltalande trafiksystem

Målet är att andelen gående, cyklister och resande med kollektivtrafik ska stå för minst 2/3 av alla resor och att andelen bilresor inte ska överstiga 1/3 av det totala antalet resor samt att högst 1/5 av det totala antalet resor under 5 km ska ske med bil. Resorna internt innanför motorvägarna ska i första hand ske till fots eller med cykel.

Den övergripande inriktningen för Södra stambanan formuleras enligt följande:
"Burlöv ska fortsätta sitt nära samarbete med Trafikverket, Skånetrafiken och andra intressenter för Södra stambanan. Burlövs station ska utvecklas till Burlöv Centralstation, en station för hela kommunen och regionen. Centralstationen utvecklas till ett komplett resecentrum där olika trafikslag samordnas. Åkarps stationsområde utformas så att järnvägens barriäreffekter minskar och tryggheten ökar. Burlövs kommun ska verka för att åtgärder kommer till stånd så att bullerstörningarna minskar."

I planen presenteras förslag på fysiska förändringar för gång- och cykeltrafiken, kollektivtrafiken, biltrafiken samt för bullerskydd.

Järnvägsplan och projektets tillåtlighet

Parallellt med planarbetet arbetar Trafikverket med framtagande av en järnvägsplan för sträckan Flackarp – Arlöv. Arbetet avser en utbyggnad från två till fyra spår och en upprustning av stationerna i Hjärup, Åkarp och Arlöv. Ombyggnationen ger ökad kapacitet och punktlighet samt minskar bullerstörning och barriäreffekt från järnvägen. I arbetet med järnvägsplanen har flertalet utredningar tagits fram som även är aktuellt underlagsmaterial för denna detaljplan, bland annat en miljökonsekvensbeskrivning. Under oktober 2012 var järnvägsplanen ute på samråd, samrådsmöten hölls i Hjärup, Åkarp och Arlöv.

Järnvägsprojektet Flackarp-Arlöv, som berör både Burlövs och Staffanstorps kommuner, har tillåtlighetsprövats av regeringen och i samband med beslut om tillåtlighet ställdes villkor gällande trafikbuller. Anledningen till detta var att Arlöv och Åkarp präglas av buller från starkt trafikerade transportleder vilket innebär att det i detta ärende är motiverat att fästa särskilt stor vikt vid bullerfrågan för att kunna mildra de negativa konsekvenserna som järnvägsutbyggnaden kommer att medföra.

1. Bullerskyddsåtgärder längs fyrspårsprojektet ska vidtas avseende buller som härrör från trafikeringen på järnvägen med strävan att innehålla följande riktvärden i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt:

30 dBA dygnsekvivalent ljudnivå inomhus.

45 dBA maximalljudnivå inomhus nattetid.

55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid uteplats.

60 dBA dygnsekvivalent ljudnivå i bostadsområdet i övrigt.

70 dBA maximalljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Ovan redovisade riktvärden bör även tillämpas för fritidsbostäder och vårdlokaler. För arbetslokaler är riktvärdet 60 dBA maximalljudnivå inomhus samt för undervisningslokaler 45 dBA maximalljudnivå inomhus under lektionstid. I rekreatiomsområden i tätort är riktvärdet 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå.

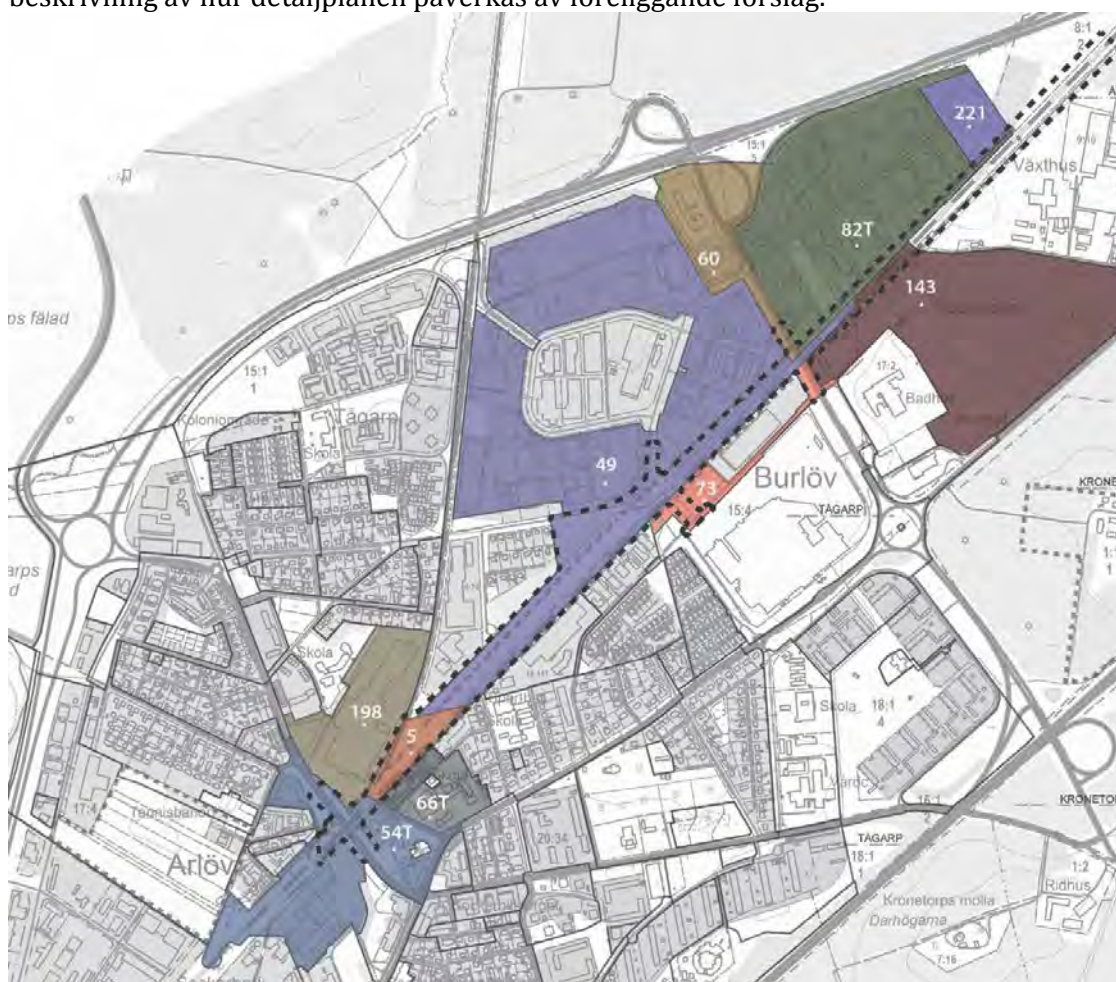
I övrigt villkorades att järnvägsplanen, enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg för den tillåtna verksamheten, ska fastställas senast den 30 april 2019. Därefter förfaller tillåtligheten för den del av verksamheten som inte omfattas av fastställd järnvägsplan.

Planprogram

Parallellt med detaljplanen pågår ett arbete med ett planprogram, (Planprogram för Södra stambanan genom Burlövs kommun), där planområdet ingår. Planprogrammet har varit på samråd mellan 23 oktober 2014 och 23 november 2014 och granskning mellan 8 april och 8 maj 2015. Syftet med planprogrammet är att ge en översiktlig bild av förändringarna som utbyggnaden av stambanan, från två till fyra spår, i Burlövs kommun innebär och vilka möjligheter detta ger för områdena längs med stambanan.

Gällande detaljplaner

Järnvägens utbyggnad får inte ske i strid mot gällande detaljplaner. Detaljplaner som inte medger järnvägstrafik måste därför ändras för utbyggnaden av stambanan. För Burlövs kommun pågår två parallella detaljplaner med anledning av järnvägens utbyggnad, dels denna och dels "Detaljplan för Åkarp 1:68 m fl, Södra stambanan genom Åkarp". Föreliggande detaljplan kommer att ersätta de berörda detaljplanerna helt eller delvis. Följande detaljplaner är direkt berörda av detta planförslag. Numren nedan är kommunens detaljplanenummer, följt av planens benämning och en kort beskrivning av hur detaljplanen påverkas av föreliggande förslag.



Gällande detaljplaner som direkt berörs av utbyggnaden visas i färg med plannummer i vitt. Ungefärlig utbredning av föreslaget planområde för järnvägen m.m. visas med svart streckning.

- 221 Detaljplan för Tågarp 15:141 i Arlöv, Burlövs kommun**
Bilhandel och/eller annan sällanköpshandel, industri, kontor (ej hotell). Befintlig bullerskyddsvall tas bort och en ny serviceväg som förbinder Testvägen med ett teknikhus ska byggas på järnvägens västra sida. Intrång sker på mark som saknar byggrätt ("prickmark").
- 82T Detaljplan för Tågarp 15:1 m.fl., Burlövs kommun**
Allmän plats i form av plantering utmed järnvägen och vattenområde (Alnarpsån) samt kvartersmark för industriändamål. Planteringen utmed järnvägens västra sida påverkas i sin helhet då järnvägen breddas västerut. Industrimark påverkas inom område som enligt detaljplanen saknar byggrätt ("prickmark"). Alnarpsån läggs om och inom markområdet kommer istället en serviceväg att anläggas.
- 143 Detaljplan för Tågarp 17:1 – Burlövs fritidscentrum**
Järnvägsområde och park/plantering. Intrång görs för att säkra att en serviceväg med vändplats kan skapas i Mossvägens förlängning. Gång- och cykelväg kan kombineras med servicevägen inom ramen för planbestämmelsen park.
- 60 Detaljplan för del av nordöstra delen av Arlöv**
Gatumark (del av Kronetorpsvägen) berörs. Den nya planen ska medge att en ny järnvägsbro kan byggas över Kronetorpsvägen. Detta medför att Kronetorpsvägens vägprofil måste anpassas höjdmässigt så att fri passage under broarna är möjlig även i framtiden. Nya gatuhöjder införs i viktiga punkter.
- 73 Detaljplan för Burlöv Centrum**
Berörd mark är allmän platsmark i form av gata (del av Kronetorpsvägen, öster om spåren) och plantering samt kvartersmark i form av område för serviceändamål, hantverksändamål och småindustriändamål. Det är endast fastigheten Tågarp 15:10 som berörs inom kvartersmark. Inom fastigheten har bedrivits tryckeriverksamhet. Anpassningen av Kronetorpsvägens vägprofil till den nya järnvägsbron medför att gatan delvis sänks för att medge fri passage under broarna även i framtiden. Nya gatuhöjder införs i viktiga punkter längs Kronetorpsvägen. Planteringen finns dels i Kronetorpsvägens gaturum, dels i anslutning till befintlig gång- och cykeltunnel, öster om spåren. Höjder införs inte för passage under stationen för att ge en flexibilitet i val av framtida lösning.
- 49 Detaljplan för nordöstra delen av Arlöv (med undantag)**
Kvartersmark som berörs är områden för industri- respektive järnvägsändamål. Allmän platsmark som berörs är park/plantering och gata (vändplats vid Limvägen samt del av Företagsvägen). Vändplatsen kommer att flyttas västerut då järnvägen breddas. Plantering utmed järnvägen, mellan Kronetorpsvägen och befintlig gång- och cykeltunnel försvinner. Bullervallen som löper från befintlig gång- och cykeltunnel och söderut ska flyttas västerut. Detta kan dock göras inom ramen för befintligt järnvägsområde.
- 66T Detaljplan för kv Tofsmesen m.fl. (Vårboskolan)**
Fem bostadsträdgårdar utmed Kvarngatan berörs då nya kontaktledningsstolpar ska placeras på järnvägens östra sida och intrång görs i trädgårdarna.
- 5 Detaljplan för vissa delar av Arlövs municipalsamhälle**
Befintligt järnvägsområde med både del av Lommabanan och Södra

stambanan berörs. Den nya detaljplanen kommer att släcka ut denna del av detaljplanen 5bT. Det kvarstår dock flera delområden.

198

Detaljplan för f.d. SAAB-området

Ett smalt markområde inom industritomten berörs (benämns i detaljplanen "Verksamhet och lager av sådan beskaftenhet att de kan ligga intill ett bostadskvarter"). Mellan industrimarken och Lommavägen berörs en mindre del av gatuplantering (i detaljplan benämnt "Anlagd park").

54T

Detaljplan för centrala delen av Arlöv

Förutom järnvägsområdet inom kvartersmark, så berörs allmän platsmark i form av gata (del av Lommavägen) med del av omgivande planteringar.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Bakgrund

Södra stambanan mellan Stockholm och Malmö är en av Sveriges viktigaste järnvägar och en mycket viktig länk i järnvägssystemet såväl för den nationella och regionala persontrafiken som för den internationella godstrafiken. Delen mellan Malmö och Lund är särskilt betydelsefull eftersom Västkustbanan ansluter till Södra stambanan i Lund, vilket innebär att delen söder om Lund blir extra belastad och får än större betydelse i järnvägssystemet. Tågtrafiken är redan idag så omfattande att den nuvarande järnvägens kapacitet är fullt utnyttjad.

Övergripande målsättning

En ökning av Södra stambanans kapacitet är nödvändig för att förbättra trafikstandarden och för att möjliggöra den ökning av tågtrafiken och tågresandet i regionen som bland annat Öresundsbron, Citytunneln i Malmö och utbyggnaden av Västkustbanan ger förutsättningar för.

Pågående markanvändning

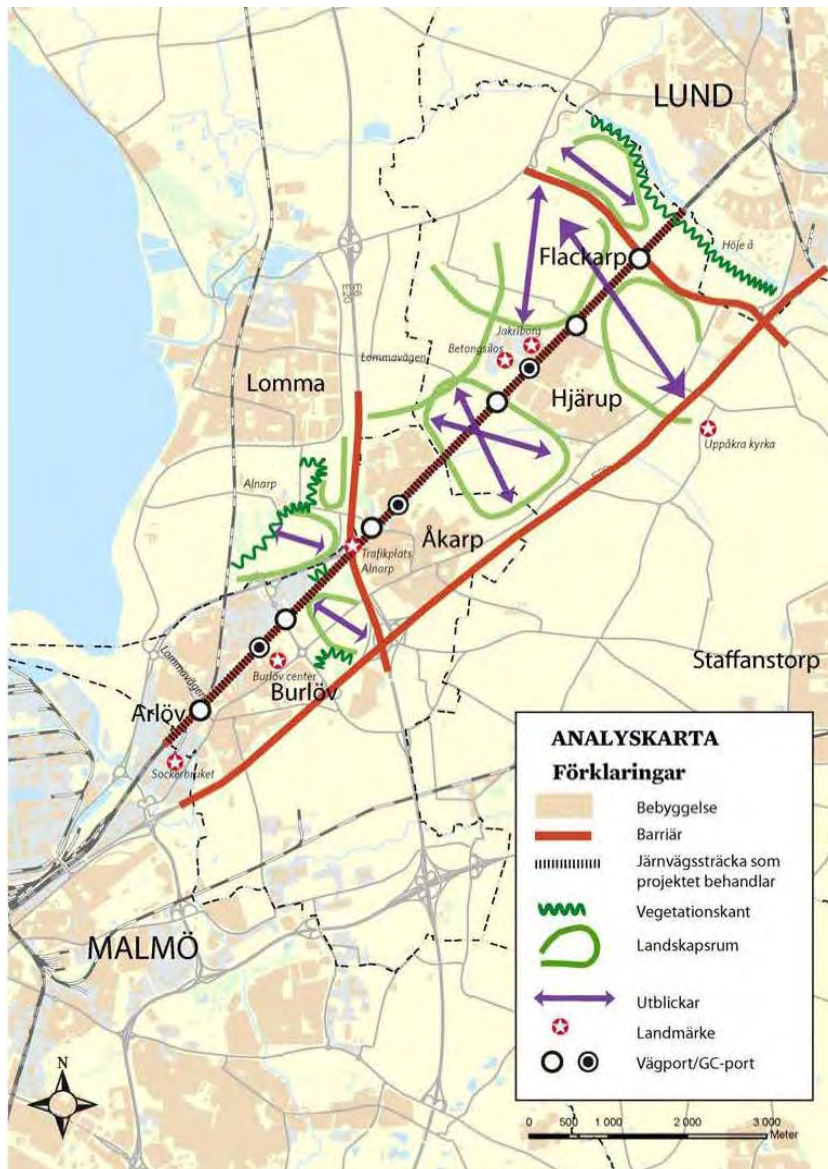
Järnvägstrafik har bedrivits på sträckan Lund- Malmö sedan år 1856. Två järnvägsspår har funnits på sträckan sedan år 1901. Den mark som ska tas i anspråk i föreliggande planförslag är, utöver befintligt järnvägsområde, industrimark, park, gata, vattenområde och delar av bostadstomter.

Landskapets förutsättningar

Landskapet kring Södra stambanan på sträckan mellan Malmö och Lund, kan kategoriseras som del av den typiska skånska slätten med fria vidder och långa utblickar. Landskapsbilden är dock i det aktuella avsnittet starkt påverkad av bebyggelse och infrastruktur.

Järnvägens omgivning i Arlöv präglas av verksamhetsområdena på ömse sidor. Från det yngre Arlövs Företagsby på västra sidan till småindustrierna på östra sidan utmed Hantverkargatan och sockerbruket intill Lommavägen. I norr är landskapet relativt öppet med inslag av trädridåer kopplade till fritidsområdet vid Burlövsbadet eller trädgångar kring växthusområdet vid Mossvägen. I kilen mellan järnvägen och Västkustvägen kan området beskrivas som frodigt grön våtmark. Vid befintligt stationsläge skiljs den västra plattformen åt från industriområdet med en trädridå. På den östra sidan brer Burlövs Centers parkeringar ut sig. Närmast järnvägen ligger handels och verksamhetsbyggnader.

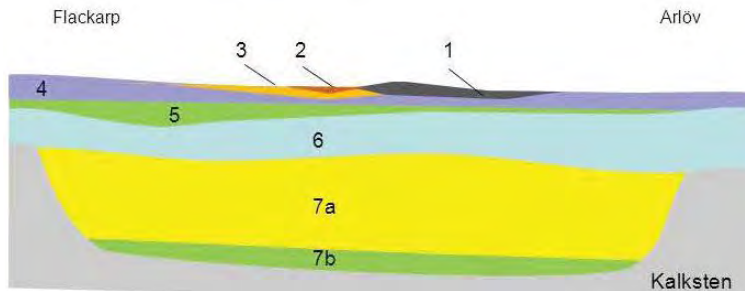
Söder om stationsläget, på den västra sidan ligger en bullervall på en sträcka om närmare 700 m, som dämpar bullret mot villabebyggelsen vid Rotgatan och Företagsvägen. Vallen ingår som del i ett parkområde och har delvis trädplanterats, men består i övrigt av gräsytor. I söder vid Kvarngatan gränsar ett antal bostadstomter åtskilt med ett bullerplank direkt mot järnvägsområdet.



Landskapsbildsanalys. Källa: MKB

Markförhållanden/Geoteknik

Marken längs Södra stambanan domineras av lermorän till undersökta djup, som mest 17 m under markytan. Sediment av sand, silt och lera förekommer dock som intermoräna sediment inlagrade i lermoränen ner till ca 5 meter under markytan. Mäktigheten på de intermoräna sedimenten kan variera från några decimeter till flera meter. Lermoränen är fast och överlag siltig och sandig. Lokalt längs sträckan påträffas fyllning, matjord och organiska jordar i ytan. Mäktigheterna uppgår som mest till ca 3 meter. Järnvägen passerar över Alnarpsänkan som är en mäktig nedsänkning med upp till 60-80 meters jorddjup. Sänkan begränsas av förkastningar i berggrunden och är under moränlagret fylld av submoräna sediment, huvudsakligen finsand (Alnarps sediment). Sänkan utgör därför en viktig potentiell grundvattenreservoar. Berggrunden utgörs av sedimentärt berg, kalkberg. Källa: Underlagsrapport MKB.

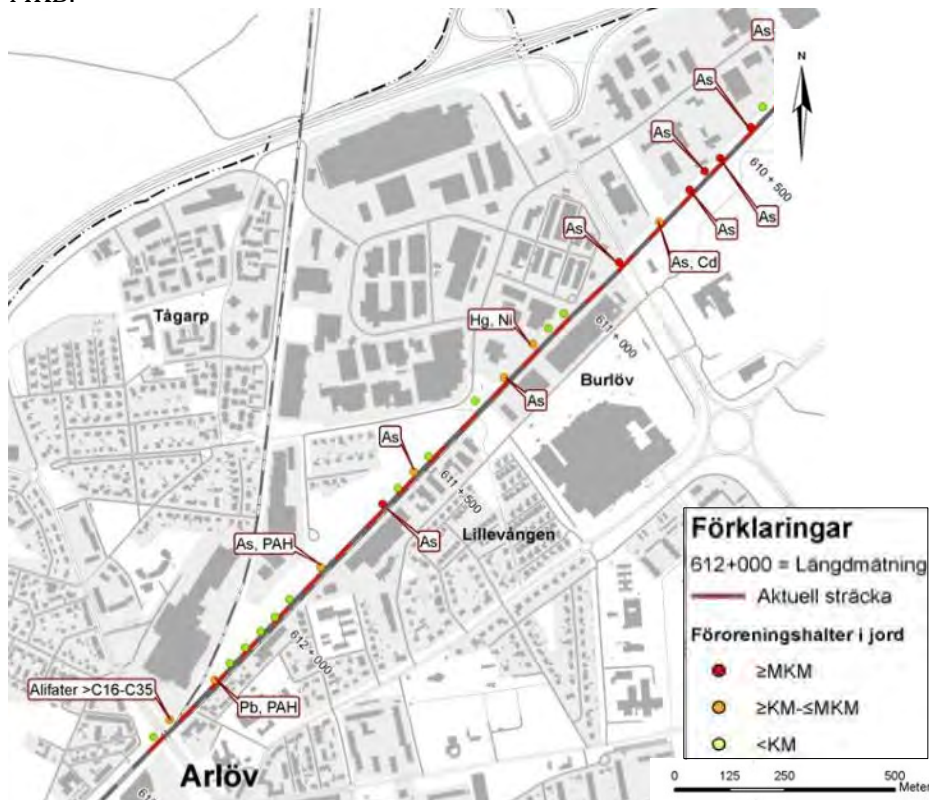


1. Fyllning (järnvägsbank, schakt- och fyllningsmassor). Måktighet <10 m.
2. Organiska jordarter (torv, gyttja och dy). Måktighet <10 m.
3. Övre sediment (svåm- och svallsediment med sand-, silt- och lerlager). Måktighet <10 m.
4. Övre morän (i huvudsak lermorän, sandig siltig lermorän eller sandig lermorän). Måktighet <10 m.
5. Intermoräna sediment (ofta lera-finsand men även med inslag av mellansand-grus). Måktighet <10 m.
6. Undre morän (sandig eller grusig sandig lermorän). Måktighet 10-15 m.
7. Alnarpssänkans jordarter: a) Övre delen (vanligen finsand, men även sand, silt, lera och äldre moränlager förekommer områdesvis liksom organiska jordarter). Måktighet 60-70 m. b) Undre delen (sand och grus).

Jordlagerföljd, principfigur som inte är skalenlig. Källa: Underlagsrapport till MKB.

Förorenad mark

Längs delsträckan har arsenikhalter över Naturvårdsverkets riktvärde för mindre känslig markanvändning uppmätts i sju provpunkter (se bild på nästa sida). I enstaka jordprov har riktvärden överskridits för känslig markanvändning och mindre känslig markanvändning uppmätts avseende metaller, olja och polycykliska aromatiska kolväten (en grupp ämnen som förekommer i petroleum och stenkol). Det finns riskobjekt utmed järnvägssträckan, den f.d. Saab-fabriken, Arlöv-Malmö bangårdsområde, Svensk Färgkemi/Färmi AB och ett f.d. sågverk på Beijer byggvarutomt. Till känslig markanvändning räknas t.ex. bostäder, till mindre känslig markanvändning räknas t.ex. industri, vägar och kontor. För mer information se s. 179 i MKB.



Föroreningshalter i jord. Källa MKB järnvägsplan.

Ytvatten och Dagvatten

Alnarpsån som har sitt ursprung i Staffanstorps kommun, i närheten av Hjärup, rinner genom Åkarp vidare via Alnarps trafikplats och utmed planområdets östra sida till en punkt ungefär vid Mossvägen, där den korsar järnvägen och flyter mellan industrifastigheterna i Arlövs Företagsby, på sin väg ner mot Alnarps strandängar och Öresund. Alnarpsån är utmed aktuell sträcka ett uträtat och relativt djupt dike. Dagvatten inom och kring planområdet leds i stor utsträckning till den hårt belastade recipienten Alnarpsån och i viss mån, runt Burlövs station, till det kommunala nätet.

Risken för spridning av eventuella utsläpp till yt- och grundvatten längs järnvägsträckan bedöms minska till följd av dagvattenhantering via dammar och magasin. Utjämningsdammar för anläggningsvattnet förutsätts kunna släppa ut upp till 5 liter vatten per sekund och avvattnad hektar till recipienten. Dammarna ska vara dimensionerade efter 10-årsregn, enligt P104. Dagvattendammarna bedöms även innebära minskad ekologisk påfrestning på recipienten Alnarpsån genom sin renande funktion vilket innebär en liten positiv effekt för den kemiska statusen. Möjligheterna att uppnå god ekologisk status i vattenförekomsten bedöms därmed också kunna öka. Utbyggnadsförslaget bedöms därigenom innebära små positiva konsekvenser. För mer information se s. 172 i MKB. I arbetet med järnvägsplan har en dagvattenutredning tagits fram, Sweco för Trafikverket, SYSTEMHANDLING, Flackarp-Arlöv, fyra spår, Lösningar för VA, PM 2013-03-07, benämnd SHSL-52-025-002.



Förslag till åtgärder avseende Alnarpsån samt föreslagen placering av fördröjningsdammar. Fotograf Perry Nordeng.

Grundvatten

De geologiska förhållandena innebär att det förekommer minst tre typer av grundvattenmagasin:

- Öppna magasin i de ytliga isälvsavlagringarna
- Öppet eller slutet magasin i de internmoräna sedimenten
- Ett gemensamt slutet magasin i de submoräna sedimenten och den övre uppspruckna kalkstenen.

Generellt dominerar den undre grundvattenakvifären som består av de djupt liggande sedimenten i Alnarpssänkan och det underliggande kalkberget. Överlag är lermoränen relativt tät. I de mer genomsläppliga sedimenten, som kan vara lokala eller ha en större utbredning, har grundvattennivåer uppmätts ca 1,3-3,0 meter under markytan. Föreslagen utbyggnad av järnvägsspåret genom Arlöv ligger på samma nivå som befintligt spår vilket innebär att inga permanenta konflikter med grundvattnet, bortsett från gångtunneln vid Burlövs station, kommer att uppstå varken i byggskedet eller i driftskedet. Bedömningen är att inga större förändringar kommer ske av grundvattennivån eller strömningsförhållandena på sträckan varmed såväl effekter som konsekvenser avseende grundvatten och förorenat grundvatten bedöms som inga eller endast små negativa. För mer information se s. 170 i MKB. En utredning gällande grundvatten har upprättats i arbetet med Järnvägsplanen, Sweco för Trafikverket, SYSTEMHANDLING, Flackarp-Arlöv, fyra spår, Lösningar för VA, PM 2013-03-07, benämnd SHSL-52-025-002.

Kulturmiljö och bebyggelse

Det fanns inte någon järnvägsstation i Arlöv vid järnvägens tillkomst 1856. Det var tack vare den växande sockerbruksverksamheten som en station tillkom 1871. Sockerbruket byggde inte, likt många andra bruk, i Sverige andra byggnader än industribyggnader. Den mark som bruket köpte upp användes främst för betodling. Kärnan av det framväxande industrisamhället bestod av ett antal husmanshus i korsningen Lundavägen/Lommavägen. Bebyggelsen i och runt Arlöv fortsatte att växa spontant med husmansgårdar runt landsvägarna. Husmän var lantarbetare, hantverkare eller soldater som ägde sitt eget boende, men inga markarealer.

Kring sekelskiftet 1900 etablerades ytterligare tre betydelsefulla industriverksamheter i samhället, Rösselska mekaniska (som senare kallas Waggonfabriken ASJ och sedermera Saab-Scania), Herman Gotthardt samt Skriv och Ritboks AB. Arlöv blev municipalsamhälle år 1899 och fram växte en mer urban bebyggelse i den för de skånska stationssamhällena karakteristiska tegelarkitekturen. För mer information se s. 66 i MKB.



Foto taget från sockerbruket, ca 1970, som visar miljön kring den gamla Lommavägen, som korsade Södra stambanan i plan. Den nya planskilda korsningen tillkom i början av 1970-talet och medförde samtidigt att hela kvarter försvann. I bildens övre högra hörn ses Lommabanan vika av till vänster och runda Waggonfabriken.

Fornlämningar

Delvis inom planområdet finns en känd boplats, Tågarps gamla bytomt med samlad gårdsbebyggelse från medeltiden (RAÅ Burlöv 46:1). Bytomten bedöms inte påverkas av utbyggnaden. För mer information om fornlämningar inom och intill planområdet se s. 78 i MKB.

Järnvägen

Södra stambanan löper idag med två spår genom Arlööv, i norra delen på bank, ca 1-2 meter över omgivande mark. Längre söderut ligger spåren ungefär i höjd med omgivande mark.

De två plattformarna som ligger mittemot varandra är ca 250 meter långa. Båda plattformarna nås via trappor eller ramper intill gång- och cykeltunneln. Den östra plattformen nås även via en trappa som ansluter till verksamheterna utmed Hantverkaregatan.

Risk och säkerhet

Järnvägen är överlag mycket säker och olyckor samt incidenter med farligt gods härstammar ofta från brister i säkerhet överlag, d.v.s. den initiala händelsen är inte specifik för enbart transport av farligt gods, utan en tågolycka i allmänhet. Samtliga alternativ (nuläge, nollalternativ och utbyggnadsalternativ) innebär till stor del de risker som normalt sett förknippas med järnvägsdrift.

Grunden i järnvägssäkerhet är att förhindra urspårningar och kollisioner, då det med anledning av exempelvis tågens stoppsträcka inte är möjligt att aktivt agera för att undvika en olycka. Förutom säkerhetssystem och säkerhetsanläggningar har även underhåll av bana samt fordonens skick betydelse, Riskbedömning avseende farligt gods (2012).

Trafiken styrs också så att risken för olyckor blir låg, t.ex. genom att endast ett tåg befinner sig på en viss avgränsad sträcka.

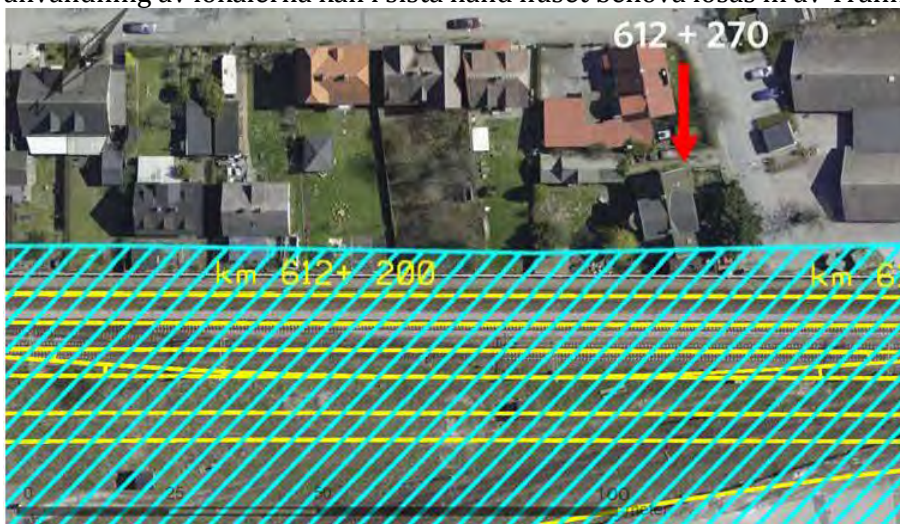
Järnvägen trafikeras av gods- och persontåg. Det sker mycket få olyckor med godståg, dock innebär järnvägstrafik att stora mängder gods transporteras tillsammans, vilket kan innebära stora konsekvenser, både vid störningar och vid olyckshändelser. Kemikalier som klassificeras som så kallat farligt gods transporteras på järnvägen. Mängden farligt gods per järnvägsvagn kan vara stor, Riskbedömning avseende farligt gods (2012).

Både befintlig och planerad järnväg har/kommer att ha god standard. Södra stambanan har bland annat (sedan tidigare) ett elektroniskt tågstyrningssystem (ATC). Transport av farligt gods innebär risker, dock har ingen i Sverige omkommit till följd av en olycka med järnvägstransport av farligt gods i modern tid. Dock har incidenter med farligt gods förekommit. Vid analys av risker orsakade av farligt gods beräknas ofta riskmättet individrisk (platsspecifik), vilket anger hur sannolikt det är att omkomma och är oberoende om det finns någon i området eller inte, Riskbedömning avseende farligt gods (2012).

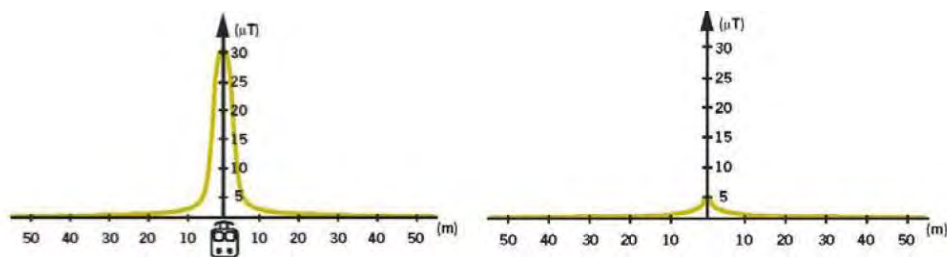
I nuläget transporteras farligt gods på befintlig sträckning. I nuläget är riskerna med transport av farligt gods lägre än i utbyggnadsalternativet då riskerna ökar med prognosen om ökad trafikering. Beräkningar av riskmättet individrisk (farligt gods) ger att risken är att betrakta som "medelhög" vid de närmsta fasaderna ("hög" inom ca 5 m och "låg" efter ca 60 m), Riskbedömning avseende farligt gods (2012).

Elektromagnetiska fält

Årsmedelvärdet $0,4 \mu\text{T}$ beräknas att överskridas vid ett bostadshus i Arlöv i samma omfattning som i nuläget. Innan en fördjupad utredning i enlighet med försiktighetsprincipen har genomförts går det inte utesluta att utbyggnadsförslaget lokalt kan medföra stora konsekvenser vid bostadshuset vid km 612+270. Utredningen kan visa att hela eller delar av bostadshuset kan användas stadigvarande. Om det skulle visa sig att inga rimliga åtgärder kan göras eller att det inte går att finna annan lämplig användning av lokalerna kan i sista hand huset behöva lösas in av Trafikverket.



Årsmedelvärdet $0,4 \mu\text{T}$ (det blå rastret) överskrids vid det markerade bostadshuset.
Källa: Buller och vibrationsutredning 2014-05-28.



Bilden till vänster illustrerar magnetfältets styrka på olika avstånd från järnvägen när tåget passerar. Det tillfälligt högre magnetfältet varar i ett par minuter för att avta när tåget är långt borta, illustrationen till höger. Källa: Trafikverket

Tillgänglighet

Tillgänglighet handlar dels om att miljön ska utformas med tanke på personer med funktionshinder, dels om att det rent allmänt ska vara enkelt att resa kollektivt eller att passera barriärer. Järnvägen utgör idag en barriär genom Arlöv. Det är möjligt att passera över/under järnvägen på 3 platser, på en sträcka av knappt 2 km.

Plattformarna vid nuvarande Burlövs station ligger högre än omgivande mark. Även om plattformarna är tillgängliga för rörelsehindrade, är standarden låg, eftersom ramperna är relativt långa, branta och delvis saknar viloplan.

Gator och trafik

Två större vägar korsar järnvägen på den aktuella sträckan, dels Kronetorpsvägen, dels Lommavägen. Utöver dessa finns gång- och cykeltunneln vid Burlövs station. Utmed Kronetorpsvägen finns gångbana. Utmed Lommavägen finns gång- och cykelbana. Kronetorpsvägen trafikförsörjer verksamhetsområdet Tågarp och Burlöv Center, samt förbinder Arlöv med Västkustvägen. Lommavägen trafikförsörjer i högre grad bostadsområden och förbinder centrala Arlöv med Västkustvägen.

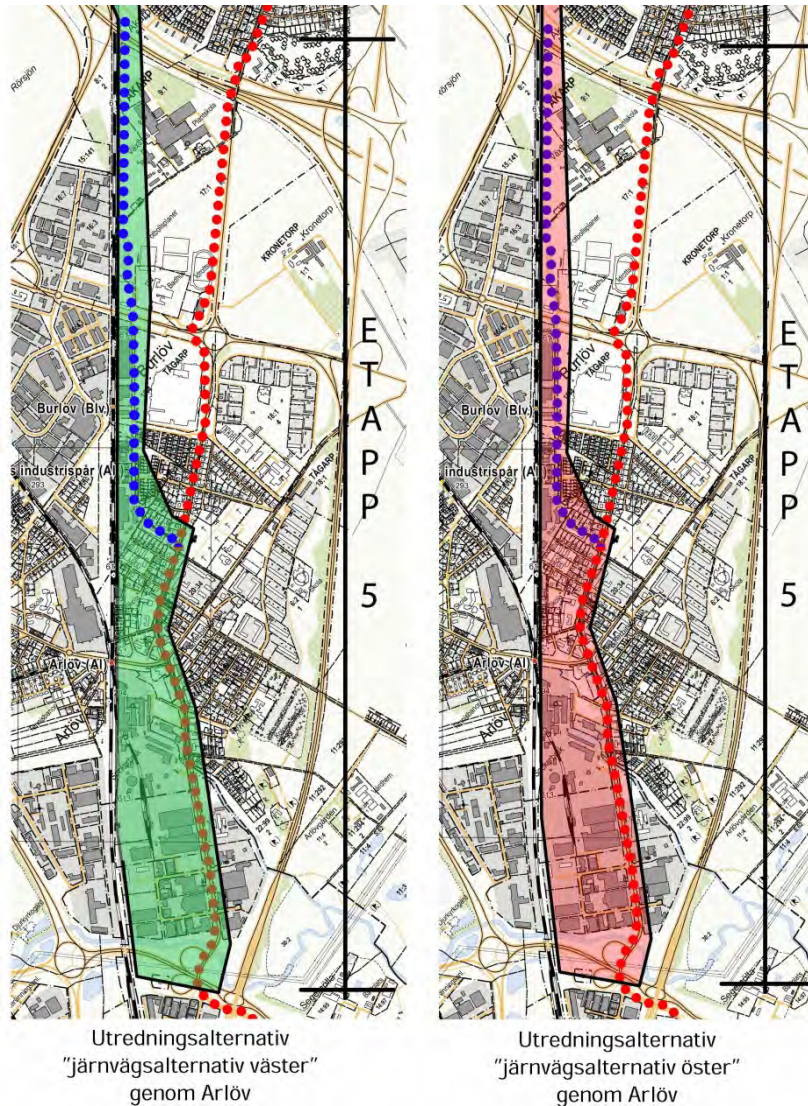
Kollektivtrafik

Pågatåg gör uppehåll vid Burlövs station varje halvtimme från morgon till sen kväll. Ingen busstrafik i linjetrafik angör stationen. Regionbuss mellan Malmö och Lund trafikerar Lundavägen med hållplatser vid Burlöv Center, ca 500 meters promenad från stationen. Turtätheten varierar från 10 min till 1 h.

Snabbcykelstråk Malmö - Lund

I gällande översiktsplan redovisas snabbcykelstråket mellan Malmö och Lund och dess föreslagna sträckning genom kommunen. Sträckning utgör ett av de tre alternativen i förstudien (Samrådshandling Förstudie Supercykelväg, Malmö –Lund, 2011-11-14, Trafikverket) som Trafikverket arbetat fram. Från norr kan snabbcykelstråket gå på nordvästra sidan av järnvägen från kommungränsen till Alnarpsvägen. Där korsar cykelvägen järnvägen och sedan håller sig cykelvägen längs sydöstra sidan fram till Kronetorpsvägen i Arlöv med vidare sträckning som följer Hantverkaregatan upp till Lundavägen. I förstudien studerades två ytterligare alternativa sträckningar översiktligt.

Genom Arlöv finns till stora delar redan gång- och cykelväg i den sträckning som föreslås för snabbcykelstråket. Anläggandet av en snabbcykelväg innebär sannolikt en breddning av nuvarande cykelväg.



*Principbild
snabbcykelstråk Malmö-
Lund. Sträckan är samma i
Arlöv för båda
utredningsalternativen.
Röda prickar = befintlig
cykelväg längs
Lommavägen.
Mörkblå prickar =
befintliga cykelvägar längs
spåren. Källa: Förstudie
supercykelväg*

Trafikbuller

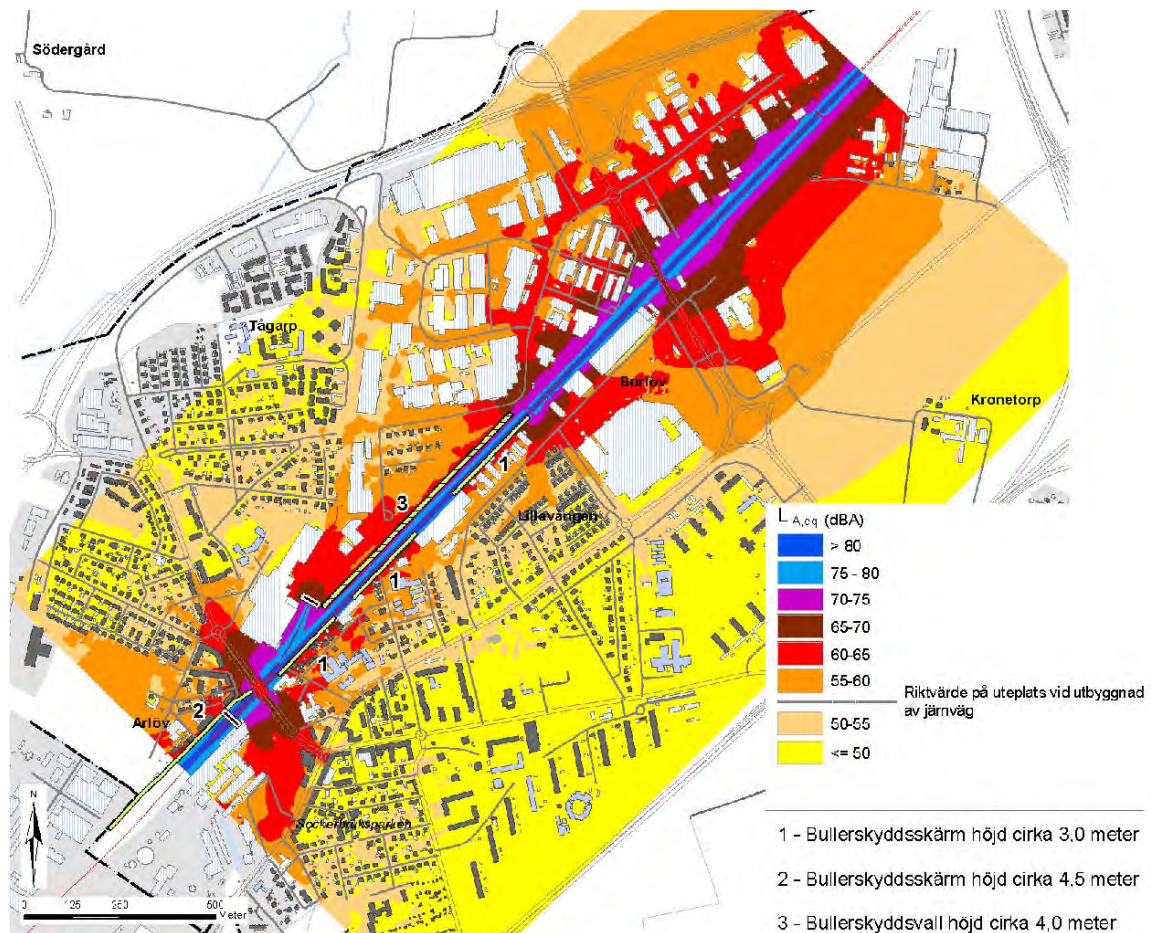
Riktvärden för buller enligt villkor i regeringsbeslutet för projektets tillåtlighet, daterat 2014-04-16, redovisas i tabellen på nästa sida. I beslutet anges även att de redovisade riktvärdena även bör tillämpas för fritidsbostäder och vårdlokaler. För arbetslokaler är riktvärdet 60 dBA maximalljudnivå inomhus samt för undervisningslokaler 45 dBA maximal ljudnivå inomhus under lektionstid. I rekreatiomsområden i tätort är riktvärdet 55dBA dygnskvivalent ljudnivå.

Riktvärden för trafikbuller	Ekvivalent ljudnivå	Maximal ljudnivå
Permanentbostäder		
- Inomhus	30 dBA	45 dBA ¹
- Utomhus, uteplats i anslutning till bostad	55 dBA ²	70 dBA ²
- Utomhus, bostadsområdet i övrigt	60 dBA ³	-

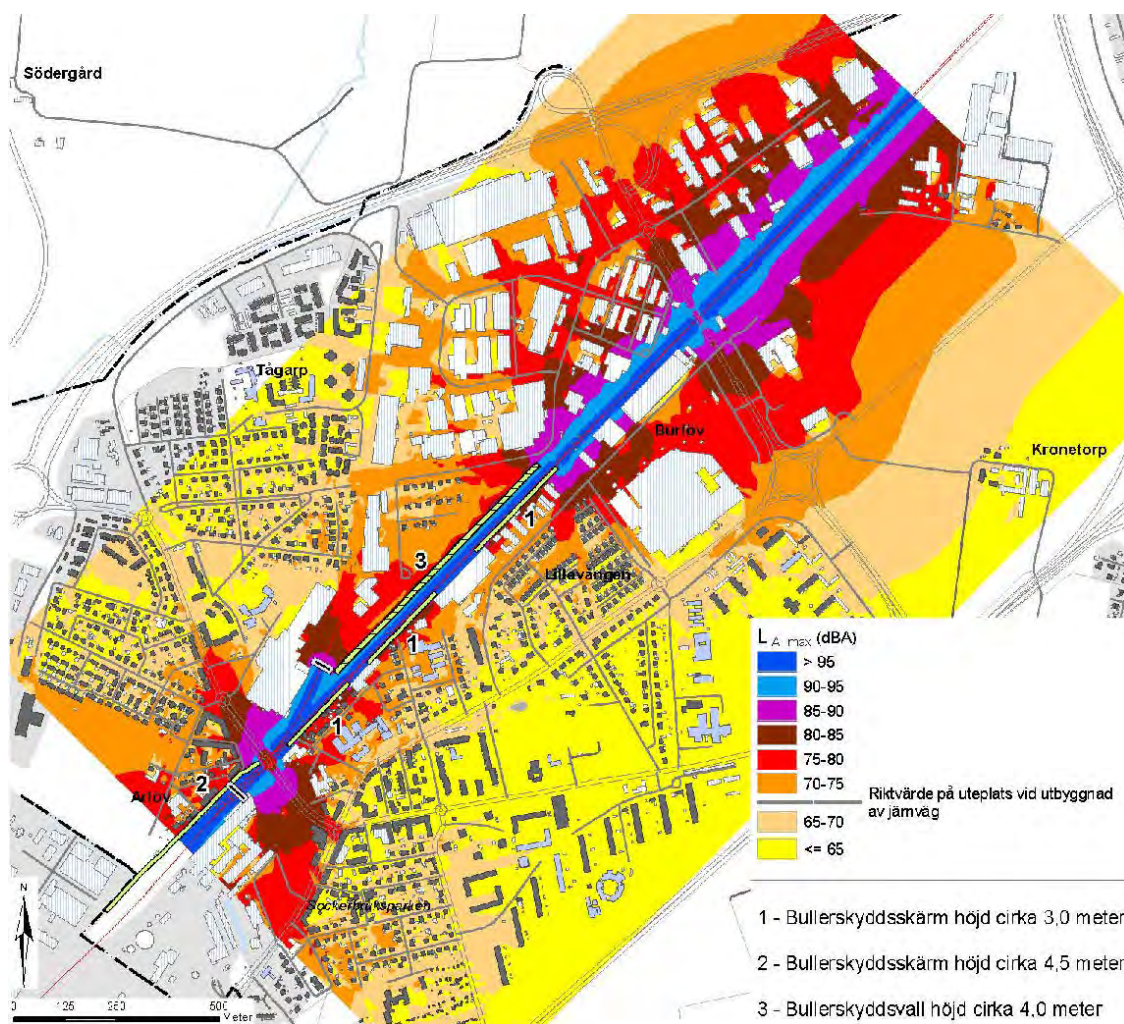
¹⁾ Avser utrymme för sömn och vila (sovrum) under tidsperioden 22.00 – 06.00 samt övriga bostadsrum (ej hall, förråd och wc)

²⁾ Avser uteplats, särskilt avgränsat utrymme

³⁾ Trafikverkets definition är att riktvärdet ska gälla vid fasad (vid samtliga våningsplan)



*Bullerpåverkan i Arlöv i nuläget. Dygnskvivalentnivå utomhus 2 meter ovan mark.
Källa: Buller- och vibrationsutredning 2014-05-28.*

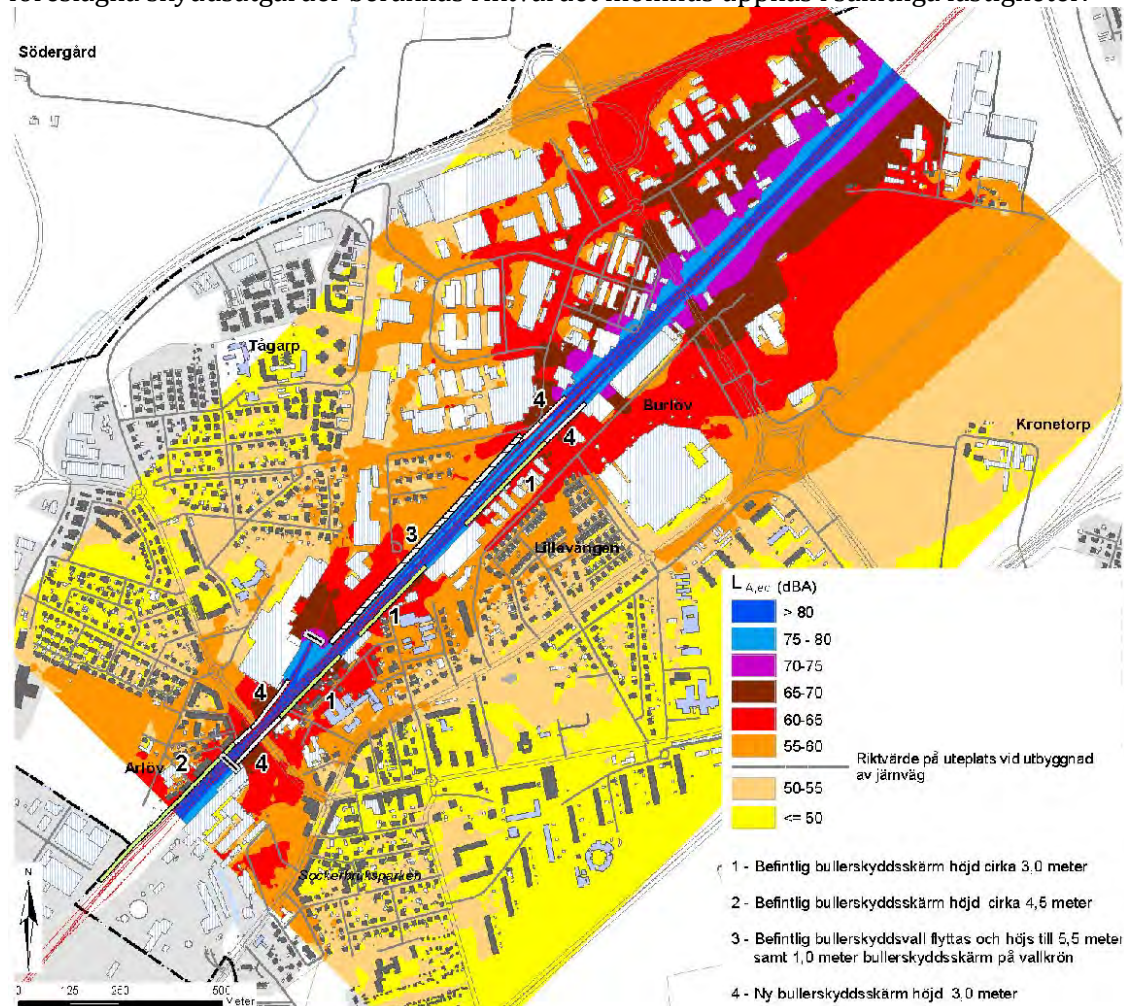


Bullerpåverkan i Arlööv i nuläget. Maximal nivå utomhus 2 meter ovan mark. Källa: Buller- och vibrationsutredning 2014-05-28.

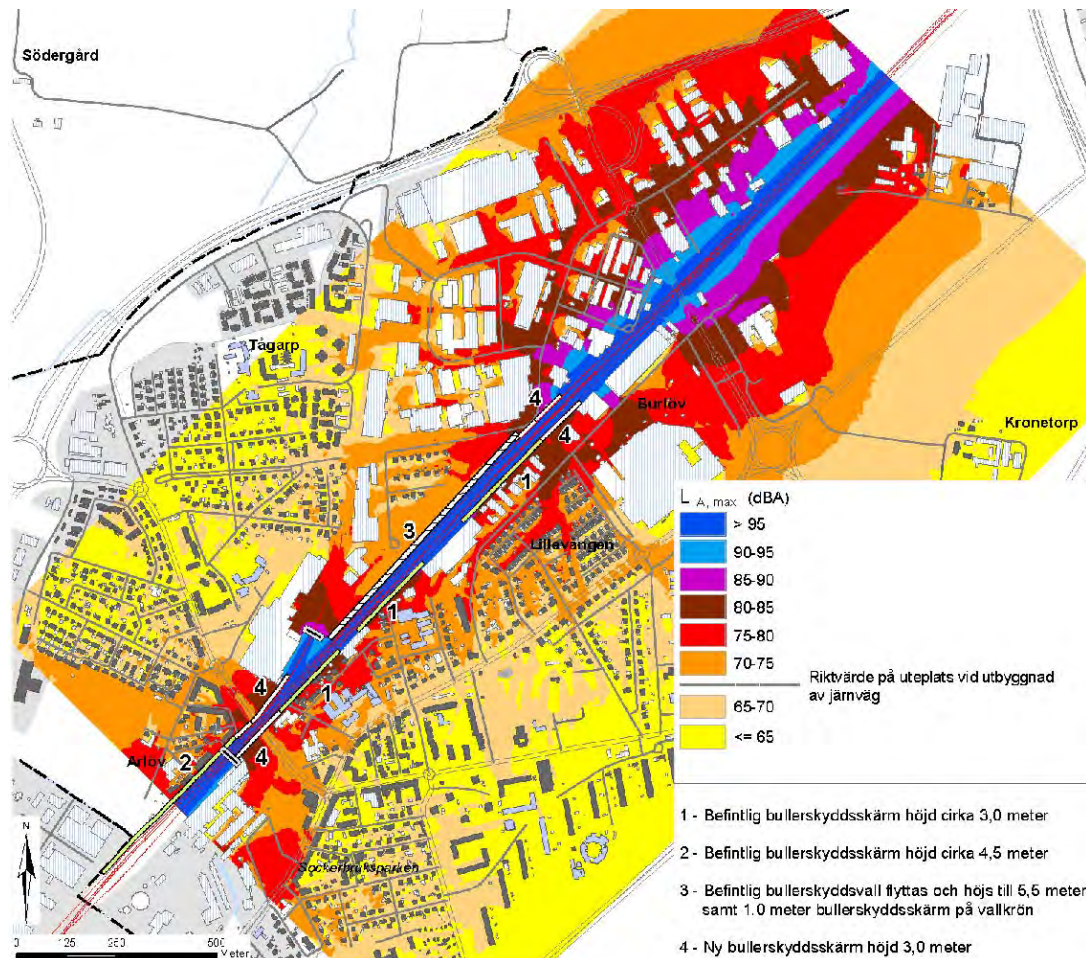
Bullerberäkningar har utförts för utbyggnadsförslaget med bedömd framtida tågtrafik år 2030 (650 tåg per dygn jämfört med 460 i nuläge och nollalternativet). Lommabanan kommer i projektet att byggas om på en sträcka bakom "gamla Saabfabriken". Denna del har integrerats i bullerberäkningarna och ett framtida scenario med 90 tåg/ dygn har använts. Bullerberäkningarna visar att med de angivna spårnära åtgärderna kommer 120 fastigheter exponeras för tågbuller över 55 dBA ekvivalent nivå eller 70 dBA maxnivå utomhus vid fasad mot järnvägen. Källa: MKB samt Buller- och vibrationsutredning 2014-05-28.

Samtliga ovan angivna fastigheter, där ett eventuellt överskridande av riktvärden har indikerats i beräkningarna, har inventerats för att klargöra förhållandena på plats. Inventeringen har visat att det är 21 fastigheter som har behov av fastighetsnära bullerskyddsåtgärder för att riktvärdena på uteplats ska klaras. För två fastigheter, Kärleksgatan (nr 11) och Mossvägen (19), uppnås dock inte riktvärdet för uteplats fullt ut. Dessa båda får med föreslagna åtgärder en påtaglig minskning av tågbullernivåerna men ett överskridande av riktvärdet för maximalnivå med 1-2 dBA.

Riktvärdet 60 dBA ekvivalentnivå för bostadsområdet i övrigt räknat vid fasad (samtliga våningsplan beaktade) kommer inte att kunna uppnås för 44 fastigheter. För 19 av dessa 44 fastigheter, överskrider riktvärdet vid de övre våningarnas fasad men klaras vid fasad i markplan. Våningar över markplan kan skyddas svårigen med järnvägsnära åtgärder eftersom plank eller vallar skulle bli orimligt höga. Istället kan fönsteråtgärder krävas för att riktvärdet för inomhus ska klaras. Med samtliga föreslagna skyddsåtgärder beräknas riktvärdet inomhus uppnås i samtliga fastigheter.



Bullerpåverkan i Arlöv efter utbyggnad. Dagnsekvivalent nivå utomhus 2 meter ovan mark. Källa: Buller- och vibrationsutredning 2014-05-28.



*Bullerpåverkan i Arlööv efter utbyggnad. Maximal nivå utomhus 2 meter ovan mark.
Källa: Buller- och vibrationsutredning 2014-05-28.*

25 fastigheter klarar inte riktvärdet 60 dBA vid fasad mot järnvägen på bottenplan. Överskridanden sker på 8 fastigheter i området vid Järnväggsgatan och 14 fastigheter vid Kvarngatan/Kärleksgatan/Industrigatan, en vid Norrevångsgatan och två vid Mossvägen.

- I området vid Järnväggsgatan överskrids riktvärdet med 3-4 dBA efter utbyggnaden. Där finns idag ett 4,5 m högt plank mot Järnväggsgatan. Bullerskyddet förlängs norrut mot Lommavägen.
- I området vid Kvarngatan överskrids riktvärdet med 3-5 dBA efter utbyggnaden. Där finns ett 3 m högt plank mot järnvägen. Inga ytterligare spårnära bullerskyddsåtgärder föreslås.
- Vid Norrevångsgatan överskrids riktvärdet med 1 dBA efter utbyggnaden.
- Vid Mossvägen överskrids riktvärdet med 3-6 dBA efter utbyggnaden. Inga spårnära åtgärder föreslås här med anledning av spårutbyggnaden. Däremot kan Trafikverket och kommunen komma att arbeta vidare med spårnära lösningar för att ge möjlighet för en utbyggnad i området.

För att klara riktvärdet 60dBA vid fasad mot järnvägen på första våningen överallt i Arlöv erfordras 7-8 m höga bullerskydd. En samhällsekonomisk utredning har genomförts för att bedöma den samhällsekonomiska lönsamheten med att höja befintliga och kommande bullerskärmar från 3 till 4,5 m över räls på järnvägens sydöstra sida. Beräkningen visar att det skulle vara mycket olönsamt, enligt ASEK:s lönsamhetsklassificering att genomföra en sådan åtgärd. Trafikverket bedömer därmed att åtgärden inte är ekonomiskt rimlig. Läs mer om påverkan och åtgärder gällande buller från järnvägen på s. 34-39 samt s. 76-91 i Buller- och vibrationsutredning 2014-05-28.



Till vänster: Fastigheter längs Gamla Lommavägen samt Järnvägsgatan, markerade med streckad blå linje på kartan, överskrider riktvärdet 60 dBA vid bottenvåningen efter ett genomförande med föreslagna åtgärder. Källa: Buller- och vibrationsutredning 2014-05-28. Till höger: Fastigheter längs Kärleksgatan (nr 11 och 9). Nr 11 överskrider riktvärden vid uteplats och bottenvåning och nr 9 endast bottenvåning. Längs Kvarngatan överskrider fastigheterna riktvärdet 60 dBA vid bottenvåning. Fastigheterna längs gatorna är markerade med streckad blå linje på kartan. Källa: Buller- och vibrationsutredning 2014-05-28.



Längs Industrigatan överskrider fastigheten nr 14 (närmast järnvägen) riktvärdet 60 dBA för buller vid bottenvåningen efter ett genomförande med föreslagna åtgärder. Fastigheten är markerad med cirkel på kartan. Källa: Buller- och vibrationsutredning 2014-05-28.



Fastigheter längs Mossvägen (nr 19 och 17) markerade med cirkel på kartan. Nr 19 överskrider riktvärdet 60 dBA vid bottenvåningen och uteplats och nr 17 endast vid bottenvåningen, efter ett genomförande med föreslagna åtgärder. Källa: Buller- och vibrationsutredning 2014-05-28.

Rekreatiomsområde i tätort, parker etc, definieras av Naturvårdsverket i dokumentet "Nationell samordning av omgivningsbuller- Gemensamma definitioner och begrepp, 2013-05-3. Definitionen lyder:

"Med friluftsliv- och rekreatiomsområden avses områden i översiktsplan för det rörliga friluftslivet eller andra områden som används mer frekvent för friluftsliv och rekreation där naturupplevelsen är en viktig faktor och där en låg ljudnivå är en särskild kvalitet. Vad som är god ljudnivå i parker och andra rekreatiomsområden inne i tätorter är bl.a. beroende på bakgrundsnivån på platsen". Utifrån denna definition bedömer Trafikverket att det inte finns några sk. rekreatiomsområde i tätort i Burlövs kommun.

Bullerriktvärdena innehålls för arbetsplatser och undervisningslokaler.

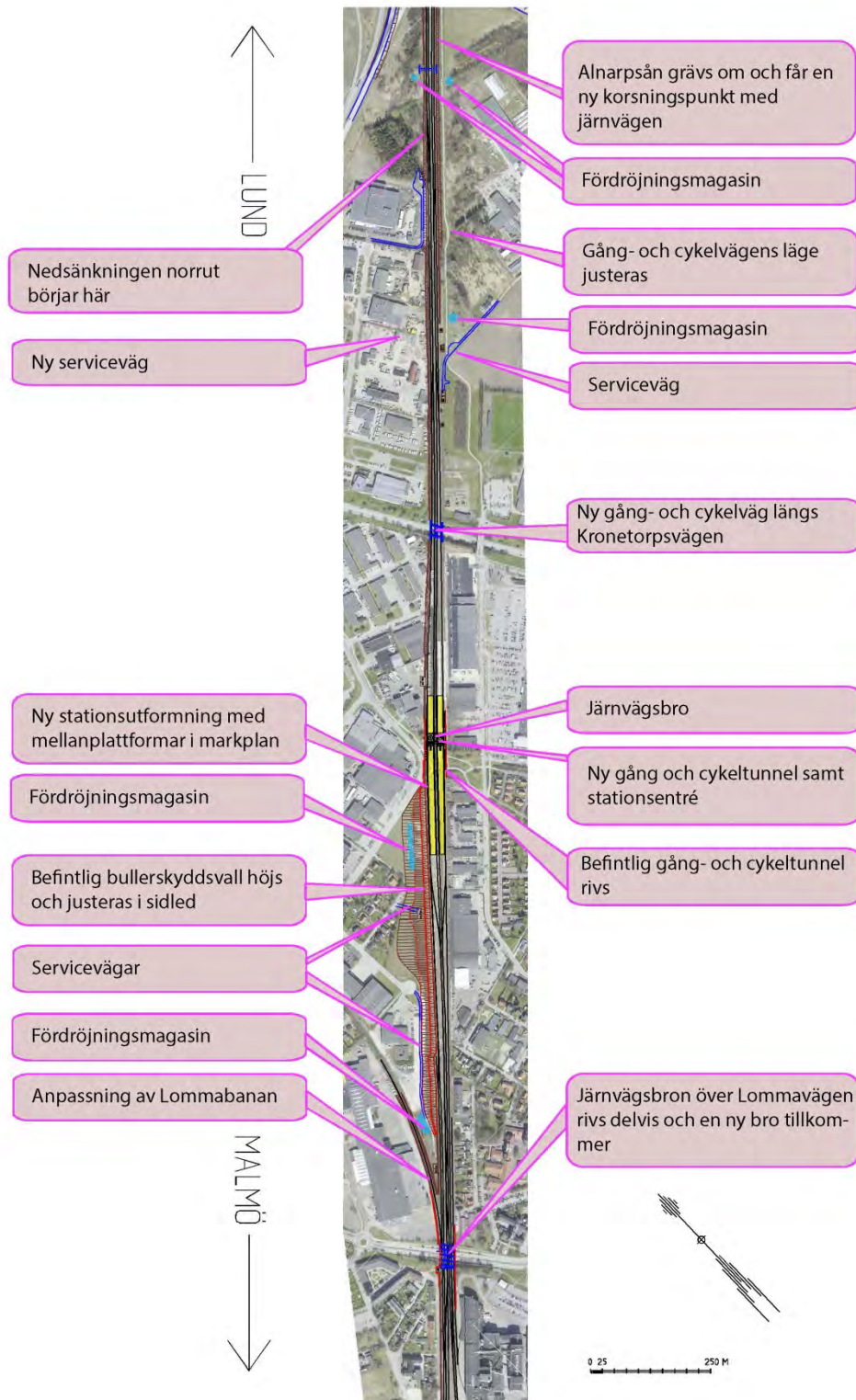
Markvibrationer

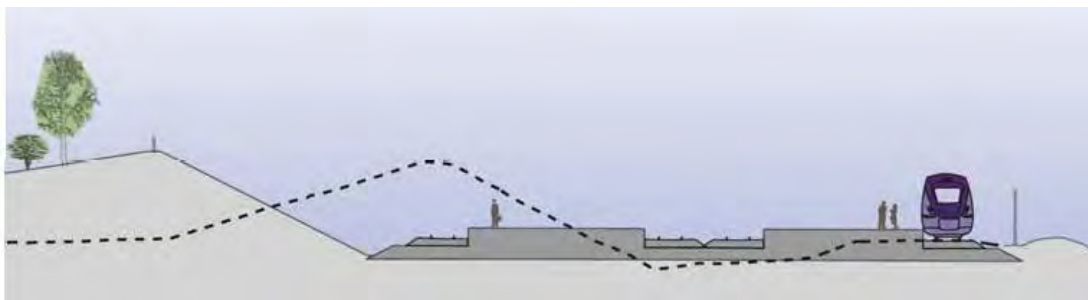
Riktvärden för vibrationer anges endast för bostäder inomhus i rum till 0,4 mm/s RMS. Mer om riktvärden för buller beskrivs på s. 111 i MKB.

En mätning av markvibrationer från tågtrafik har genomförts. I Arlööv utfördes mätningen i en bostadsfastighet belägen på ca 20 meters avstånd från järnvägen. Resultatet av mätningen visar att vibrationsnivån i nuläget med dagens tågtrafik inte överstiger 0,1 mm/s. Således innehålls riktvärdet 0,4 mm/s.

Vibrationsberäkningar för området visar att påverkan är oförändrad jämfört med i dagsläget/nollalternativet. Läs mer på s. 122-126 i MKB och underlagsrapporten Buller- och Vibrationsutredning 2014-05-28".

PLANFÖRSLAGET





Principsektion över Burlövsstation (enligt snittet på kartbilden på fg sida). Streckade linjen illustrerar befintlig marklinje. Källa: MKB.

Planbestämmelser

Denna detaljplan anger bestämmelser som syftar till att göra det möjligt att genomföra utbyggnaden av Södra stambanan till fyra spår, inklusive ny station vid nuvarande Burlövs station. Utöver detta omfattar denna detaljplan korsande strukturer såsom vägar, gång- och cykelvägar som direkt påverkas av järnvägens utbyggnad, t.ex. av ändrade markhöjder, nya vägportar m.m.

Målsättningen är att utbyggnaden av järnvägen i så liten utsträckning som möjligt ska påverka regleringen av mark utanför själva järnvägsområdet. Den innebär att planläggning av mark och ändring av gällande detaljplaner utanför det nu föreslagna järnvägsområdet, vägkorsningar och dylikt, i så liten utsträckning som möjligt ska påverkas. Om behovet uppstår i framtiden ska justeringar kunna ske i den takt som behov uppstår.

De i detaljplanen förekommande planbestämmelserna återfinns nedan tillsammans med förklaringar. Planbestämmelser inom (parentes) anger den markanvändning som på något sätt överlappar/korsar huvudändamålet järnvägstrafik. Exempelvis anges allmän platsmark för bro/tunnel över respektive under järnvägen på detta sätt, se även förklaring under respektive planbestämmelse.

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmän platsmark

- GATA** Områden är avsedda för allmän fordons- och gångtrafik. Separat gångbana (trottoar) eller gång- och cykelbana ska finnas. Inom området ska, där så är lämpligt, gatuplantering finnas, t.ex. i form av alléträd eller rabatter.
- (GATA₁)** Område avsett för allmän fordons- och gångtrafik under järnvägsbro. Separat gångbana (trottoar) eller gång- och cykelbana ska finnas. Gatuplantering ska, där så är lämpligt, finnas.
- (GC-VÄG)** Område där allmän gång- och cykeltunnel tillåts under järnvägen.
- TORG** Område avsett för torg med allmän gång- och fordonstrafik med väderskydd (hållplatsskydd, skärmtak och eller skärmväggar), handel och parkering (främst för cyklar). Torgytan ges möjlighet till en flexibel utformning. Runt torget kan det i framtiden uppföras byggnader för att rama in ytan och skapa en avgränsad plats. Utformningen av och runt torget ligger utanför denna detaljplan. På Företagsvägen och Hantverkaregatan avses motortrafik kunna passera medan torgytorna framför tunnelentrén till tågstationen i första hand är avsedda för gång- och cykeltrafik.

- (TORG₁)** Område avsett för entréplats till Burlöv C med allmän gång- och cykeltrafik under järnväg.
- PARK** Park, plantering. Vid Burlövs fritidscentrum tillkommer en serviceväg inom del av befintligt parkområde, men huvudanvändningen kan även fortsättningsvis vara park. Bullervallen i parken mellan järnvägen och Företagsvägen ska höjas och flyttas västerut. Gränsen mellan parken och järnvägen läggs i bullervallens krön. Företagsvägens vändplats omges av parkmark för att skapa en tilltalande fond på gatan där servicevägen ansluter. Söder om korsningen med Lommavägen, på järnvägens östra sida, föreslås en markreglering så att en mindre del av nuvarande järnvägsområde planläggs som park för att ingå i parken vid biblioteket.

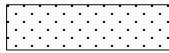
Kvartersmark

- T₁** Område för järnvägstrafik. Tekniska anläggningar tillåts uppföras. med banvall, spår, kontaktledning, kontaktledningsstolpar, teknikbodar/hus, signalanläggningar och servicevägar. Planbestämmelsen innebär att alla tekniska anläggningar som krävs för att bedriva järnvägstrafik får uppföras. Inom järnvägsområdet får även fördröjningsdammar för dagvatten från järnvägsanläggningen finnas. Bullerskydd ska uppföras inom området i enlighet med beskrivning under rubriken Bullerskydd s. 35. Bullerskydd som skärmar och/eller vallar får uppföras inom området för att i framtiden skydda eventuellt kommande bebyggelse.
- T₂** Järnvägsområde avsett för stationsläge och där det utöver de tekniska anläggningar som omnämns under T₁ får finnas plattformar, väderskydd (hållplatsskydd, skärmtak och eller skärmväggar), trappor samt hissar som förbinder plattformarna med allmän platsmark. Bullerskydd ska uppföras inom området i enlighet med beskrivning under rubriken Bullerskydd s. 35-36. Bullerskydd som skärmar och/eller vallar får uppföras inom området för att i framtiden skydda eventuellt kommande bebyggelse.
- T₃** Järnvägstrafik med kulverterat vattendrag under järnvägen. Tekniska anläggningar tillåts uppföras enligt beskrivningen ovan av T₁. Alnarpsån föreslås ledas under järnvägen i denna del vilket säkerställs med planbestämmelsen. Bullerskydd som skärmar och/eller vallar får uppföras inom området.
- H₁ J K** Bilhandel och eller/sällanköpshandel, Industri, Kontor. Ej hotell. Eftersom järnvägen gör intrång på verksamhetstomten då befintlig bullervall flyttas och en ny serviceväg anläggs finns möjlighet att delvis ersätta den förlorade ytan med annan mark. Detta är möjligt eftersom Alnarpsån kommer att grävas om och få en ny sträckning norr om den aktuella fastigheten.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

- +0.0** Föreskriven gatuhöjd i meter över nollplanet. Marknivåns höjd regleras för att säkerställa att gator inte kommer att anläggas höjdmässigt fel i förhållande till anslutande vägar, tillgänglighet etc.
- serviceväg** Serviceväg ska finnas. Inom parkmarken ska finnas möjlighet att framföra servicefordon för att nå järnvägen med tillhörande tekniska anläggningar. Gång- och cykeltrafik tillåts trafikera servicevägen.

BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE



Byggnad får ej uppföras. Prickad mark anges för att marken av olika anledningar inte är lämplig att bebygga t.ex. för att siktförhållanden i trafiken försämras.

- u** Markytan ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar. Denna bestämmelse anges för att säkerställa ett markreservat för allmänna ledningar i marken. u-området möjliggör för att leda dagvatten från Kronetorpsområdet till Alnarpsån. I övrigt kommer de ledningar som leds under järnvägen att säkerställas i avtal.

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE



Högsta byggnadshöjd i meter. Byggnader inom järnvägsområdet är uteslutande teknikbodar för driften av järnvägen. För utförningsexempel se rubriken Teknikhus och servicevägar på s. 36

STÖRNINGSSKYDD

Bullerskydd ska utföras i enlighet med planbeskrivning sid 45, under rubrik Bullerskydd, där en mer detaljerad bild ges av hur bullerskydd, skärmar och vallar är tänkt att förläggas samt till vilken höjd dessa ska anläggas. Ljudabsorberande material kan exempelvis vara: mineralullsabsorbent (10 cm). Bullerskydden kan komma att ersättas av byggnader där så visar sig vara lämpligt i framtida detaljplaneläggning.

- m₁** Bullerskydd ska uppföras på båda sidor om järnvägen. Planbestämmelsen baseras på underlagsrapporten Buller- och Vibrationsutredning 2014-05-28. I underlagsrapporten specificeras var bullerskydd, inom ramen för vad som enligt Trafikverket är ekonomiskt rimligt och tekniskt möjligt, måste uppföras för att minimera överskridanden av riktvärden för trafikbuller som påverkar intilliggande bebyggelse. Det finns fastigheter där riktvärdena inte klaras. För förklaring och motivering till varför, se s. 19-25. Kravet på bullerskydd säkerställs genom angiven planbestämmelse men utan att detaljprecisera läget på bullerskyddet, det sker i kommande projekteringskede för att uppnå bästa resultat och inte riskera att avsteg från detaljplanen krävs.

- m₂** Bullerskydd ska finnas på östra sidan om järnvägen. I övrigt se m₁.

- m₃** Bullerskydd ska finnas på västra sidan om järnvägen. I övrigt se m₁.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

Kommunen är huvudman för allmän plats. Genom bestämmelsen ansvarar kommunen för drift och underhåll av marken angiven som allmän plats så som GATA, PARK etc.

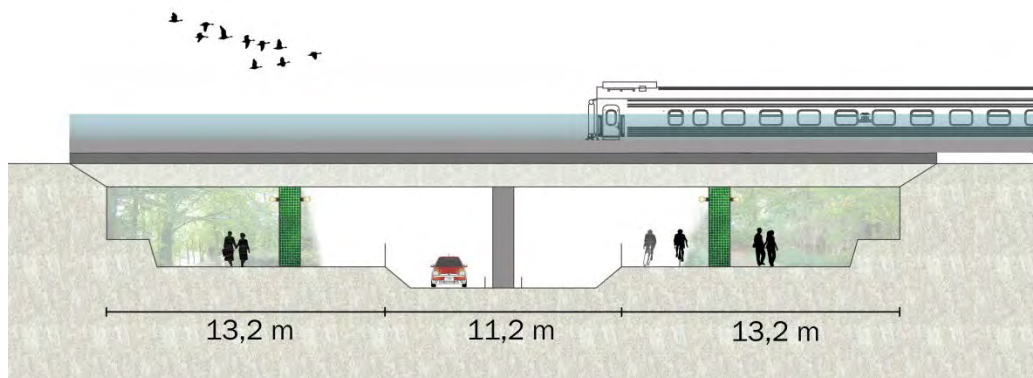
ILLUSTRATIONER

- Del 0(0) Konnektionslinje. Gränsen illustrerar vart planområdet övergår i en ny plankarta, 6 st för planområdet.
Del 0(0)

BESKRIVNING AV DE FÖRÄNDRINGAR SOM PLANEN MEDGER

Gator

Breddningen av järnvägen till fyra spår medför att nya järnvägsbroar tillkommer över Kronetorpsvägen och Lommavägen. Bullerskyddet vid Kronetorpsbron och Lommavägen ska utformas med transparenta material. För att fri höjd för allmän fordonstrafik ska kunna uppnås måste dessa gator få en ny sänkt profil. Höjdmässigt påverkas gatorna utmed en sträcka mellan ca 100 till 150 meter. Den nya passagen under järnvägen vid Burlöv C påverkar även eventuellt Företagsvägen och Hantverkaregatan höjdmässigt på delar av dessa gator.



Principsektion över Lommavägen.

Gång- och cykelvägar

Gång- och cykelvägar kan inom ramen för detta planförslag läggas utmed Kronetorpsvägen, i den nya passagen vid Burlöv C och utmed Lommavägen. Planen innebär i det hänseendet inget nytt. Möjligheten att anlägga en gång- och cykeltunnel under järnvägen vid Företagsvägens vändplats finns. Det förutsätter dock en vidare planläggning av marken öster om järnvägen för att skapa kopplingar till befintligt gatunät. Läget för den möjliga tunneln är mittemellan Burlövs station och Lommavägen, ca 500 meter från vardera plats. På parkmarken inom Burlövs fritidsområde där en serviceväg ska anläggas, finns möjlighet att samutnyttja marken för gång- och cykelväg.

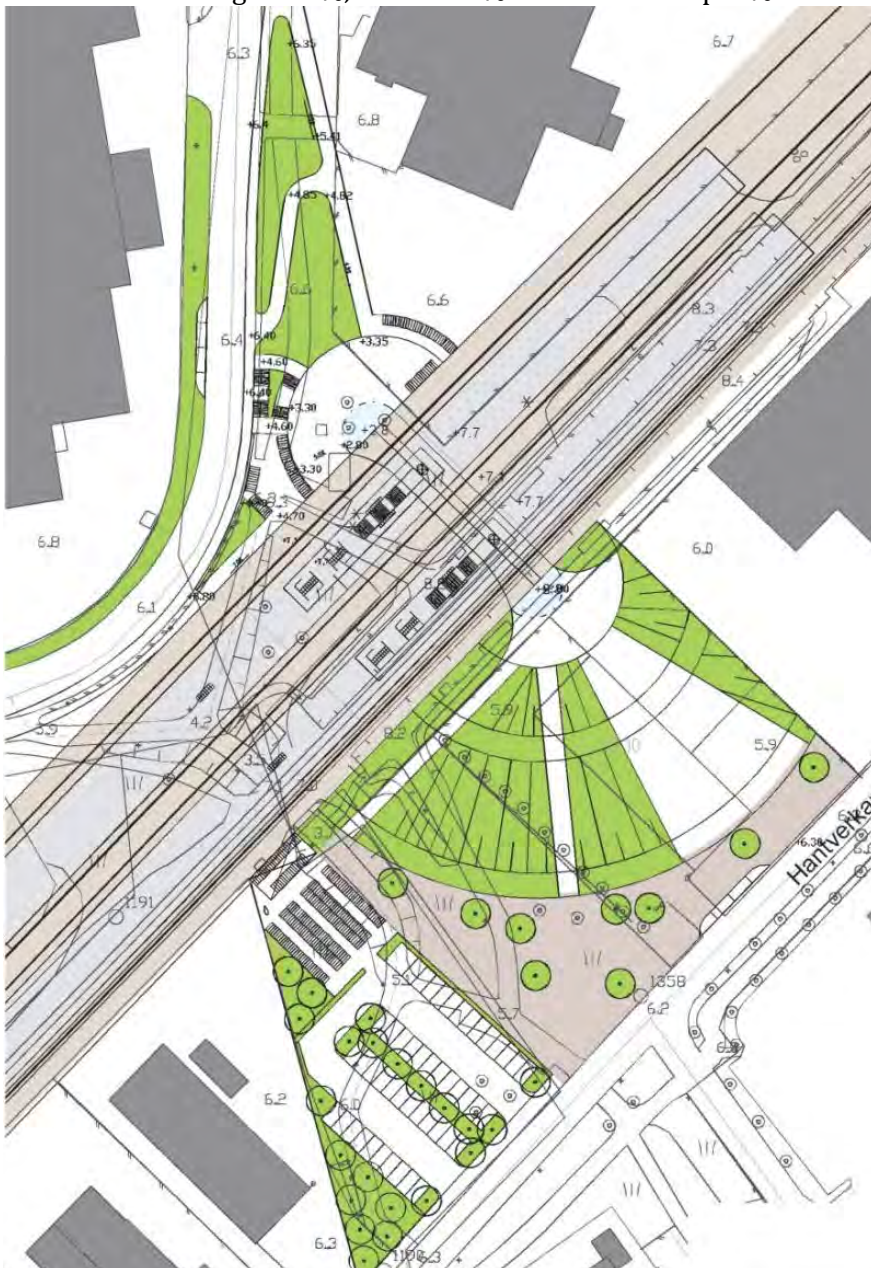
Stationen

Stationen kommer att bestå av två plattformar, vardera omgiven av två spår. Burlövs station kommer att få funktion som pendlingsstation där alla tåg ska kunna stanna, oavsett spår. I förhållande till nuvarande stationsläge kommer plattformarna ligga något längre söderut. Stationen kommer att kunna nås via trappor och hissar från den nya passagen under järnvägen. Passagen knyter samman Företagsvägen med Hantverkaregatan. Företagsvägen sänks eventuellt på ett avsnitt för att anpassas till den nya passagen och så att tillgängligheten säkras med ramper. Här finns möjlighet att anlägga cykelparkeringar. På den östra sidan skapas en lutande torgpyta mellan järnvägen och Hantverkaregatan. Torget ges möjlighet till en flexibel utformning och den slutliga storleken och utbredningen kräver ytterligare planläggning av omgivande mark. Tanken är att det runt torget ska uppföras byggnader i framtiden. Hantverkaregatan sänks på ett avsnitt för att ta upp höjdskillnader mot den nya passagen och entrén till Burlöv C och för att torget ska få en rimligare lutning. På plattformarna finns möjlighet att bygga skärmtak och vindskydd. Bullerskydden som ska uppföras vid stationsområdet ska utformas med omsorg och vara transparenta.

I kommunens Översiktsplan (Framtidsplan) och trafikplan anges att andelen gående, cyklande och resor med kollektivtrafik ska stå för minst 2/3 av alla resor.

I kommunens Framtidsplan och Trafikplan anges att. "Andelen gående, cyklande och resor med kollektivtrafik ska stå för minst 2/3 av alla resor." Behovet av antal cykelparkeringar vid stationen bedöms vara minst 1200 st, en siffra som är beroende på antalet tågresenärer. Generellt tar 20-40 % av tågresenärerna cykeln till stationen. Omkring 10-20 % tar cykeln från stationen till jobb/utbildning etc.

Resevaneundersökningen i Skåne 2013 som genomfördes i hela Skåne ger en uppfattning om hur resander ser ut idag. I studien syns att Burlöv är en utpräglad pendlingskommun. Inpendlingen är större än utpendlingen. Det störste utbytet sker mellan Burlöv och Malmö. Sammanlagt går 47 % av dagens resor till och från Malmö. Till och från Lund går 14 %, Lomma 6 % och Staffanstorp 5 %.



Ett tidigt skissförslag över hur Burlöv station kan utformas. Källa: Gestaltningsprogram till Järnvägsplan.

Ungefär hälften av dagens resande inom kommunen sker till fots eller per cykel. Ca 11 % av resorna till och från Malmö sker med cykel, till fots eller övrigt. Det samma gäller till och från Lund. Jämfört med Malmö och Lund har Burlöv en liknande andel kollektivtrafikresor, men andelen gång- och cykelresor är betydligt lägre. Med fler rese möjligheter från Burlövs station, som kommer att få förbättrade cykelkopplingar, finns stor potential att öka andelen pendlare som kommer till stationen med cykel. Det gäller främst den mörka delen av året då cykling kan kännas för långt.

Parken

Parken mellan Företagsvägen/Rotgatan och järnvägen kommer att påverkas då bullervallen flyttas västerut och höjs något. På bullervallens krön tillkommer en bullerskyddsskärm. Ett utjämningsmagasin för dagvatten från järnvägsanläggningen kommer att lokaliseras till parken. Detta kan utformas så att det blir en tilltalande del av parkmiljön. Företagsvägens vändplats omges av parkmark med undantag för anslutningen till den serviceväg som leder in i järnvägsområdet. Parkmarken bildar här en tilltalande fond i Företagsvägens slut.

Den befintliga mobilmasten i parken vid Burlövs station ska flyttas i samband med byggnationen av den nya pendlarstationen och utformningen av PARK-ytan. Det är möjligt att ge bygglov för en mast både på allmän platsmark och kvartersmark förutsatt att den inte försvårar användningen av marken för det avsedda ändamålet. Ny placering kommer att ske i samråd med huvudmannen till masten.

Störningsskydd

Bullerdämpning kommer att utföras enligt Buller- och vibrationsutredning (Underlag till miljökonsekvensbeskrivning 2014-05-28). Bullerskyddsskärmar och vallar ska verka för att hålla de riktvärden för buller som villkorats i regeringens beslut om projektets tillåtlighet. Det finns fastigheter där riktvärdena inte klaras. För förklaring och motivering till varför, se s. 19-25. Bullerskärmar ska gestaltungs mässigt samverka med omgivningen. Inom stationsområdet ska gestaltningen av bullerskydden samordnas med stationsanläggningen som helhet. Utbredningen av skärmar och vallar framgår av figuren under rubrik Bullerskydd nedan.



Typexempel på bullerskärmar.

Bullerskydd



Bullerskärmar och bullerskyddsvallarnas utbredning. Källa: Buller- och vibrationsutredning 2014-05-28. (1. Bef skärm 3,0 meter, 2. Befintlig skärm 4,5 meter, 3. Vall 5,5 meter + skärm 1,0 meter på krön, 4. Ny skärm 3,0 meter).

Befintliga skärmar ska kompletteras med tre meter höga skärmar vid Södra stambanans korsning över Lommavägen (4) och vid stationsläget (4). En fem och en halv meter hög bullerskyddsvall med en skärm som är en meter hög på vallens krön (3) ska uppföras nordväst om spåren mellan stationsläget och Lommabananans stickspår. Bullerskyddslösningar som ger bättre skydd mot buller, än ovan nämnda, får användas.

Vid stationsläget och på bron över Lommavägen ska transparenta bullerskydd användas men den totala ytan ljudabsorberande material får inte understiga 60 %.

Teknikhus och servicevägar

Teknikhus är nödvändiga för järnvägstrafikens drift. Dessa är bland annat del av el- och signalsystem eller hyser pumpar för dagvatten. Placeringen av teknikhusen har en stark koppling till vilken funktion de har. Teknikhusen får en enkel men ändamålsenlig utformning. Där teknikhusen ligger i tydligt exponerade lägen bör extra omsorg ges till utformningen, t.ex. genom att tegel används som fasadmateriell och att, där så är lämpligt, fasadgrönka övervägas. Järnvägen ska enkelt kunna nås för service och för räddningstjänsten. Där det inte finns ett befintligt gatunät i direkt anslutning finns därför behov att skapa servicevägar. En sådan kommer att ansluta till Testvägens slut och löpa norrut. Ytterligare en sådan kommer att ligga på järnvägens västra sida från Företagsvägens vändplats och söderut. Som tidigare nämnts kommer det även att finnas en serviceväg i parken intill Burlövsbadet. Den utformas med fördel som en del av parkens gångstråk.



Typexempel på teknikhus. Källa: gestaltungsprogram till järnvägsplan. Bilden till höger kommer från Veg Tech AB.

Kontaktledningsstolpar

Fem bostadsträdgårdar utmed Kvarngatan berörs då nya kontaktledningsstolpar måste placeras på järnvägens östra sida. Kontaktledningsstolparna placeras i direkt anslutning till befintligt järnvägsområde för att minimera intrånget.

KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

I miljökonsekvensbeskrivning har en bedömning av konsekvenser gjorts för nedanstående rubricerade aspekter för delsträckan genom Arlöv. Bedömningsskalan är i sju steg. Sist, efter varje aspekt anges bedömningen inom parentes:

- a) Stora negativa konsekvenser
- b) Medelstora negativa konsekvenser
- c) Små negativa konsekvenser
- d) Inga konsekvenser
- e) Små positiva konsekvenser
- f) Medelstora positiva konsekvenser
- g) Stora positiva konsekvenser

Stads- och landskapsbild

Utbyggnadsförslagets konsekvenser för stadsbilden i Arlöv bedöms som näst intill obefintliga, främst p.g.a. att järnvägen i huvudsak byggs ut inom befintligt järnvägsområde med tillhörande tekniska anläggningar och att det inte sker någon förändring i höjdled av spåret, med undantag för mindre ändringar av korsande vägar. Utbyggnaden innebär att träd försvinner. (d)

Kulturmiljö

Ingen påverkan på kulturmiljön bedöms ske i Arlöv. (d)

Naturmiljö

Ett fåtal utpekade värden berörs med mindre konsekvenser som följd. (c)

Buller och vibrationer

Utbyggnadsförslaget, nya bullerskydd och utbyte av gamla växlar till nya, bedöms i delar innebära förbättringar men även försämringar av bullersituationen. Ur vibrationssynpunkt bedöms inga konsekvenser uppstå till följd av utbyggnadsförslaget. (c)

Risk och säkerhet

Riskenivån med avseende på urspårning och olyckor med farligt gods blir inte oacceptabelt hög till följd av utbyggnaden, källa: MKB och tillhörande riskutredning.

Med en ökad trafik ökar sannolikheten för flertalet olyckshändelser, såsom urspårning. Urspårande tåg avviker sällan långt ifrån spårområdet. 98 % av resandetågen och 90 % av godstågen stannar inom 5 m.

Riskerna med farligt gods ökar något då antalet godståg och medellängden på godstågen förväntas öka. Avstånd till bebyggelse minskar i de flesta fall med utbyggnadsförslaget, men risken blir inte oacceptabelt hög vid befintlig bebyggelse. Risken orsakad av transport av farligt gods är att betrakta som medelhög ("hög" inom ca 3 m och "låg" efter ca 60 m). Även om utbyggnadsförslaget Flackarp-Arlöv bedöms ge positiva konsekvenser för riskenivån som helhet, bedöms konsekvenserna som små till medelstora negativa eftersom trafiken ökar och järnvägen inte sänks samtidigt som närheten till bebyggelsen kvarstår, källa: MKB och tillhörande riskutredning. (b)

Elektromagnetiska fält

Utbyggnadsförslaget har beräknats innebära stora negativa konsekvenser, lokalt, vid ett bostadshus. Beräkningar har gjorts utifrån årsmedelvärdet 0,4 µT (mikrotesla). (a)

Boendemiljö – fysiska barriärer och trygghetsaspekter

Avseende barriäreffekter bedöms utbyggnadsförslaget innebära positiva konsekvenser för hela järnvägssträckan avseende barriäreffekter och marginellt bättre i Arlöv. Förutsättningar för en ökad trygghets- och säkerhetsupplevelse i anslutning till stationen skapas. Tillkommande gång- och cykelväg längs Kronetorpsvägen bidrar även den positivt. (f)

Luftkvalitet

Utbyggnadsförslaget bedöms innebära en viss förbättring av luftsituationen till följd av att en del av vägtrafiken flyttas över till järnvägen och sammantaget bedöms konsekvensen som positiv jämfört med nollalternativet. Miljökvalitetsnormer för luft överskrids inte av ett genomförande av projektet. (e)

Utsläpp av växthusgaser

Utbyggnadsförslaget möjliggör överföring av transporter från väg till järnväg. Projektet bedöms sammantaget innebära en stor miljövinst och därmed en positiv konsekvens ur klimatsynpunkt. (g)

Vatten

De föreslagna åtgärderna beträffande hantering av anläggnings- och dagvatten innebär generellt sett positiva konsekvenser för ytvatten. Miljökvalitetsnormer för vatten överskrids inte av ett genomförande till följd av projektet. (Grundvatten: e / Ytvatten: e)

Förorenad mark

Urschaktningen under byggskedet innebär att förorenade massor inom järnvägsplanens område kommer att ha avlägsnats innan de nya spåren byggs och därmed kommer nuvarande exponerings- och spridningsrisker inom förorenade markområden att minska. Sammantaget bedöms konsekvenserna med avseende på markföroreningar som medelstort positiva i Arlöv. (f)

Jordbruksmark

Ingen jordbruksmark berörs. (d)

GENOMFÖRANDE

Planens syfte är att möjliggöra utbyggnaden av järnvägen vilket således innebär att järnvägsändamålet, i de fall där 3D-fastighetsbildning föreslås, är huvudändamålet och redovisas därför som grå färg på plankartorna. Det innebär att den allmänna platsmarken är den sekundära markanvändningen.

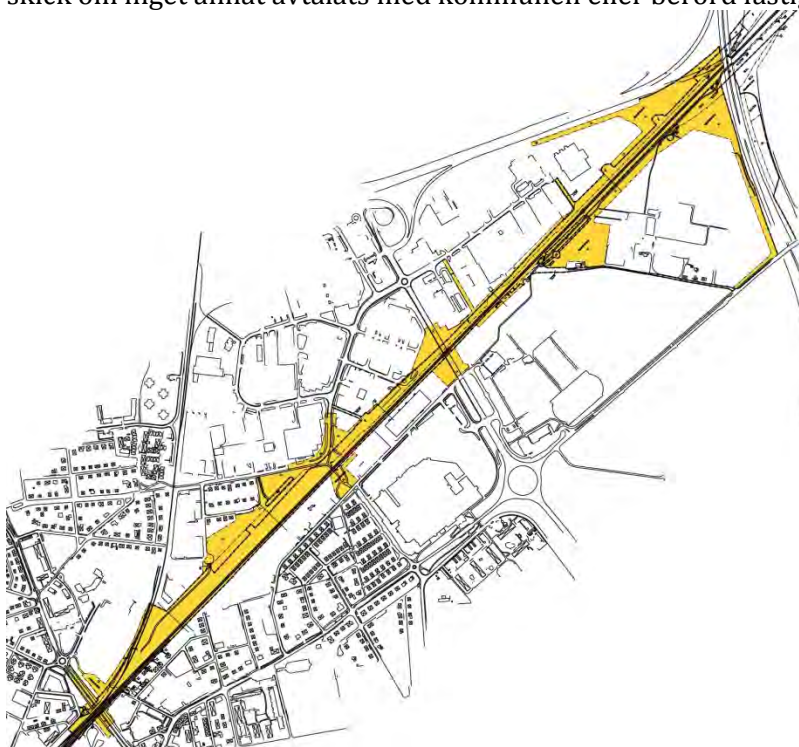
Byggandet av järnvägen Flackarp-Arlöv beräknas kunna genomföras under en femårsperiod. Lommavägen och Kronetorpsvägen stängs av växelvis då nya järnvägsbroar byggs. Tillfällig gång- och cykelförbindelse över järnvägen kommer också att finnas under byggtiden som ersättning för befintlig tunnel vid Burlövs station. De nya höjdskillnaderna som behöver tas upp mot intilliggande gatunät ska tas upp inom denna detaljplan, gäller vid Lommavägen respektive Kronetorpsvägen.

Redan idag finns bullerskydd längs stora delar av järnvägen och dessa ska så tidigt som möjligt i byggprocessen kompletteras för att minska störningarna under byggtiden t ex kan det nya bullerskyddet på den östra sidan av järnvägen vid Lommavägen anläggas i ett tidigt skede.

I Arlöv kommer järnvägen att breddas ytterligare i markplan vid stationen eftersom den byggs ut till en pendlarstation, nya Burlöv C.

Byggtid

Inga tillfälliga järnvägsspår krävs i samband med utbyggnaden i Arlöv eftersom det inte är någon höjdförändring av järnvägen. Övriga tillfälliga markanspråk kommer att behövas för etableringsplatser, upplag och byggvägar. Dessa kommer att redovisas i järnvägsplanen. Arbetet med gränsdragningar för dessa områden pågår och är därför ännu inte klarlagda. Marken kommer att återställas av Trafikverket till ursprungligt skick om inget annat avtalats med kommunen eller berörd fastighetsägare.



Kartan ovan visar de tillfälliga markanspråken som krävs för järnvägens utbyggnad. Åtgärder vidtas för att förhindra grumling av ytvatten och spridning av eventuellt förorenat grundvatten till omgivande yt- eller grundvatten under byggskedet. Eventuellt förorenat grundvatten kommer att renas, t.ex. genom kolfilter och/eller

genom pumpning till separat damm där föroreningar kan sedimentera innan vattnet leds till Alnarpsån. De eventuella föroreningar som ändå skulle kunna påverka Alnarpsån bedöms få en ytterst marginell påverkan på vattenkvaliteten. Därmed bedöms inga effekter av betydelse uppstå under byggskedet. Diffusa utsläpp till vatten från driften av järnvägen ska undersökas i ansökan om ändrad vattenverksamhet.

Trafikverket ansvarar för att program för uppföljning av buller och markvibrationer under byggskedet kommer att upprättas.

Organisatoriska frågor

Samråd av detaljplanen har genomförts under kvartal 4, 2014. Granskning genomfördes samtidigt med granskning av järnvägsplanen under kvartal 2, 2015. Planen vinner laga kraft tidigast 3 veckor efter att antagandet anslagits, förutsatt att beslutet att anta planen inte överklagats.

Övriga tidplaner för järnvägsprojektet:
2014-2016 arbete med detalj- och järnvägsplan.
2015-2017 detaljprojektering och upphandlingar
2017-2022 byggtid.

Genomförandetiden för detaljplanen är 5 år.

Trafikverket ansvarar för genomförandet av detaljplanens innehåll för järnvägsutbyggnaden och för drift och underhåll av järnvägsmarken. Bullerskydden blir en anordning som hör till järnvägen och Trafikverket underhåller dessa om inte annat avtalas.

Kommunen är huvudman för allmän platsmark och ansvarar för drift och underhåll av allmän plats. Ett avtal upprättas mellan Trafikverket och kommunen gällande när kommunens ansvar av drift och underhåll av allmän platsmark träder i kraft samt ansvarsfördelningen under byggtiden.

Ledningar inom föreslaget område för järnväg avses säkerställas genom upprättande av avtal mellan ledningsägare och Trafikverket. Samråd bör hållas i ett tidigt skede med respektive berörd ledningsägare gällande de förändringar i ledningsnätet som uppstår till följd av järnvägsutbyggnaden.

Trafikverket ansvarar för framtagande av kontrollprogram för mätning av elektromagnetiska fält när byggnationen är klar.

Tillstånd ska sökas enligt 9 kap MB för omhändertagande av förorenade massor om inte mindre än ringa föroreningsrisk föreligger.

Inför antagande av detaljplanen ska kommunen och Trafikverket ha kommit överens om ett genomförandavtal som redovisar genomförande och ekonomisk ansvarsfördelning, bland annat kostnader knutna till fastighetsrättsliga åtgärder som berör järnvägsutbyggnaden.

De avtal som tidigare har tecknats mellan Trafikverket, Burlövs kommun och Region Skåne är: Södra stambanan Flackarp – Arlöv utbyggnad till fyra spår, Utformningen genom Burlövs kommun 2008-06-24. Genomförande- och finansieringsavtal för Burlöv pendlarstation, 2012-01-10. Följande avtal har tecknats mellan Trafikverket och Burlövs kommun: Genomförandeavtal för upprättande av detaljplaner för Södra stambanans ombyggnad till fyra spår, Arlöv och Åkarp, 2011-12-19. Ytterligare ett plankostnadsavtal som reglerar etapp 2 kommer att upprättas mellan kommunen och Trafikverket innan detaljplanen antas.

Tillgång till fastigheten Åkarp 8:1 från Testvägen via järnvägsområdet tryggas genom avtal mellan de berörda parterna.

Diffusa utsläpp från järnvägsverksamhet undersöks i prövning av vattenverksamhet.

En överenskommelse från 2007 finns mellan Trafikverket (dåvarande Banverket) och kommunen som gäller bullervallen längs parken vid Burlövs station. Gränsen mellan Tågarp 21: 139 och kommunens fastighet Tågarp 15: I ska på Trafikverket bekostnad genom fastighetsreglering anpassas till den färdiga bullervallen på sådant sätt att fastighetsgränsen följer den nordvästra kanten av bullervallens krön. Överenskommelsen har inte genomförts.

Ekonomiska frågor

Trafikverket ansvarar för återställandet av den mark som ianspråktagits tillfälligt under byggtiden. De träd som måste tas ner under byggtiden, men som inte utgör någon risk under drifttiden, ska dokumenteras och ersättas av Trafikverket.

Ansvar för flytt av ledningar regleras i avtal med ledningsägare. .

Ansvar för hur den nya tågsationen Burlöv C kan nås med god tillgänglighet avtalas mellan de berörda parterna. Flytt av telemasten vid Burlövs station regleras i avtal mellan de berörda parterna.

Där fastighetsreglering krävs för ett genomförande av detaljplanen kommer ersättning att utgå till den berörda fastighetsägaren.

Ersättning för allmän platsmark som kommunen har möjlighet (och skyldighet) att lösa in bestäms enligt reglerna i expropriationslagen om ingen annan överenskommelse sker.

Fastighetsrättsliga frågor

Ett antal fastighetsregleringar krävs även för ett genomförande av järnvägens ombyggnad och sammanfattas i tabellen nedan. Fastighetsbildning kan påbörjas så snart detaljplanen har vunnit laga kraft.

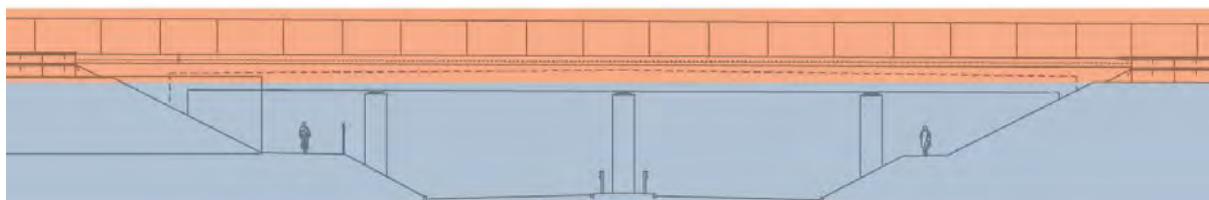
Ett servitut kommer att belasta fastigheten Tågarp 16:72 för att säkra tillgängligheten till en teknikbyggnad tillhörande järnvägen. Trafikverket ansvarar och bekostar ansökan om servitut.

Kommunen har genom detaljplanen möjlighet att lösa in mark angiven som allmän platsmark utan att avtal föreligger med fastighetsägaren. Kommunen har även en skyldighet att förvärva allmän platsmark om fastighetsägaren begär det.

Från fastighet	Till allmän plats	Till järnvägsmark	Åtgärd
Tågarp 15:141	-	Ca 650 kvm	Fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Åkarp 1:68
Tågarp 15:24		Ca 15 kvm	Fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Åkarp 1:68
Tågarp 16:15	-	Ca 150 kvm	Fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Åkarp 1:68
Tågarp 16:14	-	Ca 270 kvm	Fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Åkarp 1:68
Tågarp 16:5	-	Ca 200 kvm	Fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Åkarp 1:68
Tågarp 16:3	-	Ca 220 kvm	Fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Åkarp 1:68
Tågarp 16:4		Ca 150 kvm	Fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Åkarp 1:68
Tågarp 16:16	-	Ca 270 kvm	Fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Tågarp 15:5
Tågarp 16:43	Ca 180kvm	Ca 940 kvm	Fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Tågarp 15:5
Tågarp 16:46	-	Ca 1100 kvm	Fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Tågarp 15:5
Tågarp 16:72	Ca 630 kvm	Ca 2500 kvm	Fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Tågarp 15:5 respektive kommunens fastighet Tågarp 15:1
Arlöv 19:18	-	Ca 10 kvm	Fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Arlöv 22:40
Arlöv 19:17	-	Ca 10 kvm	Fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Arlöv 22:40
Arlöv 19:16	-	Ca 10 kvm	Fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Arlöv 22:40
Arlöv 19:13	-	Ca 17 kvm	Fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Arlöv 22:40
Arlöv 19:10	-	Ca 6 kvm	Fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Arlöv 22:40
Tågarp 20:81	-	Ca 1600 kvm	Fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Arlöv 22:40
Arlöv s:9	-	Ca 270 kvm	Fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Arlöv 22:40
Tågarp 15:10	Ca 2200 kvm	-	Fastighetsreglering till kommunens fastighet Tågarp 15:1
Åkarp 8:1	-	Ca 7450 kvm	Fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Åkarp 1:68
Tågarp 16:1	-	Ca 2900 kvm	Fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Åkarp 1:68
Åkarp s:3	Ca 5 kvm	Ca 25 kvm	Fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Åkarp 1:68 respektive kommunens fastighet Tågarp 17:1
Tågarp 17:1	-	Ca 320 kvm	Fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Tågarp 15:5
Tågarp 15:1	-	Ca 10200 kvm	Fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Tågarp 15:5

Från Fastighet	Till allmän plats	Till järnvägsmark	Åtgärd
Tågarp 21:139	Ca 1300 kvm	-	Fastighetsreglering till kommunens fastighet Tågarp 15:1
Tågarp 21:102	-	Ca 750 kvm	Fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Arlöv 22:40
Arlöv 22:41	Ca 120 kvm	Ca 250 kvm	Fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Arlöv 22:40 respektive kommunens fastighet Tågarp 22:152
Arlöv 22:152	-	Ca 100 kvm	Fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Arlöv 22:40
Arlöv 22:74	-	Ca 1 kvm	Fastighetsreglering till Trafikverkets fastighet Arlöv 22:40

Detaljplanen föreslår en 3D-fastighetsbildning i fyra lägen mellan Järnvägsändamål och allmän platsmark. Trafikverket avses äga hela brokonstruktionen men med servitut för pelarna underbron, principen redovisas enligt illustrationen nedan.



Principsektion över hur 3D- fastighetsbildningen avses ske mellan järnvägen (kvarterersmark) och allmän platsmark, fastighet för Järnväg överst i orange färg och allmän platsmark under järnvägen i grå färg.

De gällande fastighetsindelningsbestämmelser som återfinns i nedan återgivna tomtindelningar och fastighetsplan upphör att gälla inom denna detaljplan till följd av att detaljplanen vinner laga kraft.

Tomtindelning för Byavången (akt 12-BUR-524)

Tomtindelning för Mossavången (akt 12-BUR-525)

Tomtindelning för Tornfalken (akt 12-ARS-197/1930)

Tomtindelning för Tågarpsgårdarna (akt 12-BUR-589)

Fastighetsplan för Tågarpsgårdarna (akt 1231-P40)

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Medverkande tjänstemän

Planbeskrivningen har tagits fram av WSP, genom Joakim Axelsson, Sandra Lindahl och Maria Carlsson. Ansvariga tjänstemän från kommunen har varit planchef Gertrud Richter och planarkitekt Erik Karlsson.

Gertrud Richter
Planchef

Erik Karlsson
Planhandläggare

Källor:

- Översiktsplan Framtidsplan för Burlövs kommun, laga kraft 2014-05-22
- Ortsanalys Arlöv 2001 (Scandiakonsult)
- Bevarandeplan Burlövs kommun 2000
- Förstudie Supercykelväg Malmö-Lund, samrådshandling 2011-11-14
- Det skånska landsbygdsprogrammet, Länsstyrelsen (2007)
- Järnvägsplan med planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning (MKB) 2014-11-27, och tillhörande underlagsrapporter:
 - Gestaltungsprogram (2015-01-26) WSP
 - Riskbedömning avseende farligt gods (2013-05-21) Tyréns AB
 - Arkeologisk utredning, steg 1, (2011-09-23) Wallin kulturlandskap och arkeologi
 - Arkeologisk utredning steg 2, 2012, Järnvägsutbyggnaden Flackarp-Arlöv, Wallin kulturlandskap och arkeologi rapport 2012:8.
 - Inventering av Alnarpsån och Stationsdammen I Åkarp – med avseende på skyddsvärda arter i vattenmiljöer (augusti 2011) Ekoll AB
 - Elektromagnetiska fält – tekniskt PM (2012-09-21) Rejlers
 - Byggnadsverk – PM permanenta slitsmurar (2012-05-30) COWI
 - Buller- och vibrationsutredning (2014-05-28) Tyréns AB
 - Utsläpp av växthusgaser (2012-11-26) Tyréns AB
 - Luftkvalitet (2012-11-16) Tyréns AB
 - Vatten- och markföroreningar (2013-05-31), Tyréns AB
 - Regeringsbeslut. 2014-04-16, tillåtlighetsprövning enligt 17 kap MB, utbyggnad av Södra stambanan, Miljödepartementet M2010/1911/Me
 - Förutsättningar för hantering av vattenanknuten infrastruktur, (2012-12-07), Sweco för Trafikverket
 - Lösningar för VA, PM 2013-03-07, Sweco