



PLANBESKRIVNING

Detaljplan för del av Hjörup 4:2 m fl - STATIONSBRON

Hjörup, Staffanstorps kommun, Skåne län



H 36



Medverkande tjänstemän

Planförslaget har utarbetats i samverkan mellan Staffanstorps kommun och Trafikverket. Planhandlingarna har framtagits av Sweco Architects i Malmö.

Följande personer har medverkat:

Staffanstorp kommun

Thomas Lexén
Lowe Kisiel
Lisa Callréus
Kerstin Jensen

Trafikverket

Marie Minör
Åke Holm

SWECO Architects

Torsten Jonsson
Susanna Zinkernagel

Upprättad 2014-06-04
Reviderad 2015-09-09
Reviderad 2015-12-02
Reviderad 2016-04-25

*Detaljplanen vann laga
kraft 2016-05-23.*



Lowe Kisiel
Planarkitekt
Staffanstorps kommun



Torsten Jonsson
arkitekt SAR/MSA
Sweco Architects



Innehåll

1	Planens bakgrund, syfte och huvuddrag	5	Snabbcykelstråk		
2	Planeringsprocessen	6	Tillgänglighet		
3	Planprogram	6	Gestaltning		
4	Förutsättningar	6	Teknisk försörjning, ledningar		
	Tidigare ställningstaganden		Risk och säkerhet		
	Mark och vegetation		Masshantering		
	Geotekniska förhållanden				
	Fornlämningar och kulturhistoria				
5	Förenlighet med 3, 4 och 5 kap i miljöbalken	10			
6	Pågående planering	10	9	Genomförande	22
	Strukturbild MalmöLund		Tidplan		
	Snabbcykelstråket		Genomförandetid		
	Pågående detaljplanering		Huvudmannaskap och ansvarsfördelning		
	Område söder om Jakriborg		Avtal		
			Fastighetsrättsliga frågor		
7	Mål och Vision	14	10	Konsekvenser	24
	Framtidens kommun		Ekonomiska konsekvenser		
			Sociala konsekvenser		
			Behovsbedömning av MKB		
			Sammanfattning miljökonsekveser		
8	Förslag till detaljplan	15	11	Källhänvisning	27
	Område för järnvägstrafik				
	Bullerskyddsåtgärder				



Handlingar

Detaljplanen omfattar:

- Denna planbeskrivning
- Plankarta med bestämmelser
- Illustrationskarta
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande

Planbeskrivningen redovisar de överväganden som ligger till grund för planens utformning med hänsyn till motstående intressen och planens konsekvenser. Den redovisar även vilka organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behöver vidtas för genomförande av planen. Beträffande konsekvenserna av genomförandet hänvisas till den miljökonsekvensbeskrivning som Trafikverket upprättat för järnvägsplanen.

Plankartan redovisar hur markanvändningen inom planområdet delas upp för olika ändamål och vilka bestämmelser som gäller för olika områden. Plankartan har juridiskt bindande verkan.

Illustrationskartan syftar till att underlätta allmänhetens förståelse av planen. För att förtydliga konsekvenserna av den nedsänkta järnvägen kopplas ett antal sektioner till illustrationskartan. Illustrationerna på kartan har ingen rättsverkan utan redovisar endast hur området är tänkt att utformas. För att det ska vara möjligt att få en helhetsbild av de planerade förändringarna redovisar illustrationsplanen även plane-

rade förändringar utanför det nu aktuella planområdet. Den slutliga utformningen kommer att redovisas först i kommande detaljplaner enligt planprogrammet, se figur 6.4.

Samrådsredogörelse. De synpunkter på ett förslag till detaljplan som kommit fram under samrådet ska redovisas i en samrådsredogörelse. Där dokumenterar kommunen alla förslag och synpunkter och redovisar i vilken utsträckning kommunen avser att tillgodose dem i detaljplanen. Samrådsredogörelsen ligger till grund för och motiverar planförslaget och ska sedan finnas tillgänglig tillsammans med planförslaget vid granskningen av detaljplanen.

Granskningsutlåtande. Skriftliga synpunkter som kommit in under granskningstiden ska sammanställas och besvaras i ett granskningsutlåtande. Vid bemötandet av synpunkterna har kommunen möjlighet att hänvisa till handlingar som ingår i tillståndsärendet. I undantagsfall kan planen ändras efter granskningen. Är det en mindre ändring kan det göras som en revidering, vid en större förändring krävs en ny granskningstid. Granskningsutlåtandet och det eventuellt reviderade förslaget är kommunens beslutsunderlag inför ett godkännande.

Fyrspårsutbyggnaden av järnvägen prövas enligt miljöbalken genom upprättande och fastställande av järnvägsplan. Konsekvenserna av fyrspårsutbyggnaden redovisas i den miljökonsekvensbeskrivning som upprättats av Trafikverket (Miljökonsekvensbeskrivning Flackarp-Arlöv. Trafikverket 2014-05-28).



Vy längs Södra stambanan från söder.

1. Planens bakgrund, syfte och huvuddrag

Järnvägen mellan Lund och Malmö är av stor nationell, regional och lokal betydelse och är samtidigt en av Sveriges hårdast trafikerade järnvägssträckor. Idag uppgår trafiken till cirka 460 tåg per dygn. Sträckan har under lång tid varit en flaskhals för tågtrafiken då den maximala kapaciteten på banan i princip har uppnåtts. Detta har inneburit att trafiken under rusningstid är extremt störningskänslig. Trafiken förväntas att öka till cirka 650 tåg per dygn till år 2030. I syfte att öka kapaciteten planerar Trafikverket därför en utbyggnad av Södra stambanan på sträckan Flackarp – Arlöv, från två till fyra spår. I samband med utbyggnaden kommer stationerna i Hjärup, Åkarp och Arlöv att förnyas. För Hjärup innebär järnvägsutbyggnaden en breddning och nedsänkning av järnvägen med cirka 4 meter, ombyggnad av stationen samt ändring av korsande väg-, gång- och cykelförbindelser.

Utbyggnaden av Södra stambanan är av sådan art att tillåtligheten ska prövas av regeringen enligt miljöbalken. Banverket lämnade in en första begäran om tillåtlighet 2006. I juni 2009 skrev Banverket (nuvarande Trafikverket), Staffanstorps kommun och Region Skåne under ett avtal om hur utbyggnaden genom Hjärup ska utformas. I mars 2010 skickade Banverket in en ny begäran om tillåtlighet till miljödepartementet för utbyggnaden mellan Flackarp och Arlöv. Ansökan hade då reviderats utifrån de avtal som skrivits med kommunerna om nedsänkta lägen genom Åkarp och Hjärup. I november 2011 träffades ett tilläggsavtal mellan parterna kring utformningen av den nu aktuella utbyggnaden. Regeringen har 2014-04-16 beslutat om tillåtlighet för utbyggnaden.

Den planerade järnvägsutbyggnaden kommer att påverka ett flertal detaljplaner i Hjärup. Då en järnvägsutbyggnad inte får ske i strid mot gällande detaljplaner förutsätts en ändring av planerna. I det planprogram som framtagits och godkänts av kommunen föreslås detaljplaneändringarna för järnvägsutbyggnaden genomföras i etapper uppdelat på fyra olika detaljplaner. Planernas omfattning beskrivs närmare i avsnitt 6. Den nu aktuella detaljplanen syftar till att klara ut anslutningarna mot Stationsbron och den nya stationen. Detaljplanen omfattar Stationsbrons anslutningar till befintligt trafiknät på ömse sidor av järnvägen. Även parkeringsområden för bil och cykel på ömse sidor av järnvägen ingår i detaljplanen. Det av Trafikverket och kommunen gemensamt framtagna förslaget till stationsbro bildar underlag för detaljplanen.

Utbyggnaden av järnvägen kommer som tidigast att påbörjas 2017 och vara klar 2022.

Förprojektering

En förprojektering av Hjärups station och angränsande områden kring järnvägen har genomförts under perioden april till augusti 2015. Förprojekteringen har medfört följande ändringar av det tidigare förslaget:

- Planområdet väster om järnvägen har begränsats att enbart omfatta Pågavägens förlängning samt de gångvägar och ramper som krävs för att säkra tillgängligheten till plattformarna. Övriga vägar, ramper och parkeringar inom området väster om järnvägen kommer istället att ingå i kommande detaljplan för angränsande område (Västerstad).
- Stationsbron utgår ur detaljplanen och regleras nu endast i detaljplanen för Spårområdet.

- Öster om stationsbron har tillkommit ett parkområde (tidigare redovisat som möjligt bebyggelseområde) med trädplanteringar.
- Tidigare ramp längs Stationsstigen har ersatts av trappa och ramp i park för att undvika stödmurar i gräns mot omgivande fastigheter. Ändringen innebär att behovet av stödmurar även begränsas i anslutning till fastigheten Hjärup 4:27 samt möjliggör att fastigheten kan behålla sin nuvarande anslutning mot Lars väg.
- Parkeringsområdet öster om stationen har flyttats mot norr för att ge ökat utrymme för cykelparkering och ramper.
- Bullerskyddens utformning kring stationen har preciserats.
- Stödmurar kommer att uppföras i gräns mot fastigheterna Hjärup 7:143, 7:144 och 7:145.
- Mindre justeringar av gränsen mot järnvägsområdet har genomförts för att uppnå samstämmighet med järnvägsplanen.



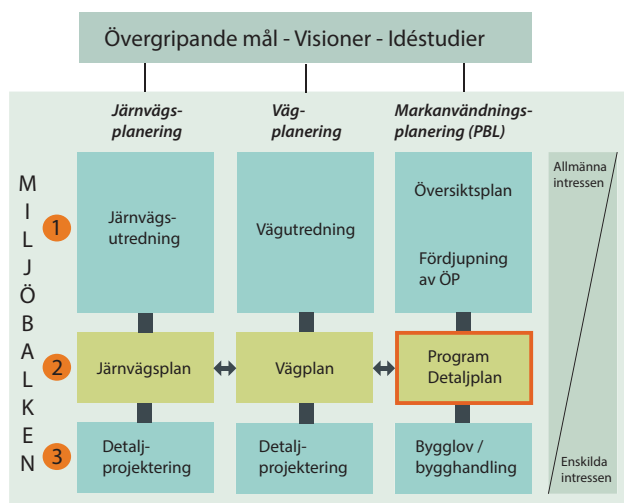
Figur 1.1. Översikt, avgränsning av detaljplanen.



2. Planeringsprocessen

I planeringsprocessen för järnvägsutbyggnaden finns det ett behov av samverkan mellan järnvägs- väg- och markanvändningsplanering. Trafikverket ansvarar för planeringen av järnväg och allmänna vägar medan kommunen ansvarar för planeringen av markanvändningen. Planeringsprocessen för järnvägar regleras i Lagen om byggande av järnväg (SFS 1995:1649) och planeringen av allmänna vägar regleras i Väglagen (1971:948). Planeringsprocessens olika skeden redovisas i figur 2.1.

Detaljplaneprocessen regleras i Plan- och Bygglagens femte kapitel. Detaljplanen kommer att handläggas med normalt planförfarande, se figur 2.2.



Figur 2.1 Samverkan mellan järnvägs- väg- och markanvändningsplanering.

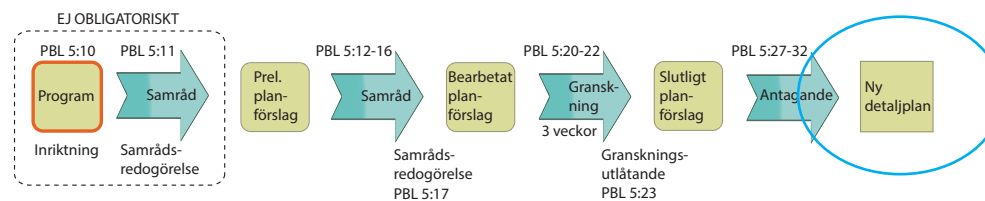
3. Planprogram

Då utbyggnaden är av större omfattning har kommunen beslutat upprätta ett program för kommande detaljplaner. Programmet har godkänts av kommunstyrelsen 2013-02-11. I planprogrammet redovisas kommunens riktlinjer för den fortsatta planeringen.

Förändringar i förhållande till planprogrammet

Kommunens målsättning är att ett "grönt" samordnat gestaltningsskoncept som omfattar järnvägsområdet i sin helhet, ska genomföras. På den västra sidan av järnvägen kommer genomförandet att ske etappvis i takt med att bostadsutbyggnaden genomförs. Längs järnvägens östra sida är marken i huvudsak kommunägd vilket gör det möjligt att genomföra planprogrammets intentioner i nu aktuella detaljplaner.

Bron vid Vragerupsvägen behandlas inte i detaljplanen för Spårområdet utan endast i den kommande detaljplanen för vägen.



Normalt planförfarande PBL 5 kap

Figur 2.2 Processchema för utarbetande av detaljplan, normalt planförfarande.

4. Förutsättningar

Tidigare ställningstaganden

Fördjupad översiktsplan (Föp), Hjärup -06

En fördjupning av översiktsplanen för Hjärup har antagits av kommunfullmäktige 2007-06-18. Totalt redovisar planen en utbyggnad av Hjärup med cirka 2 600 nya bostäder samt en utbyggnad av trafiknätet där västra och östra Hjärup sammanbinds genom tre planskilda korsningar av järnvägen. Planen redovisar även förslag till utbyggnad av en ny väg mellan Vragerupsvägen och väg 108.

Järnvägen är av staten utpekad som riksintresse för kommunikation enligt MB 3 kap. 8 §. En utbyggnad av Södra stambanan från två till fyra spår förutsätts i översiktsplanen. Kommunen har genom översiktsplanen accepterat utbyggnaden av Södra stambanan med fyra spår under förutsättning att järnvägen byggs i tunnel alternativt i nedsänkt läge och att tre planskilda korsningar anordnas i Hjärup. Länsstyrelsen har i granskningsyttrande 2006-12-19 för Föp Hjärup förklarat att översiktsplanen är förenlig med riksintresset för kommunikation.

Översiktsplan, Framtidens kommun

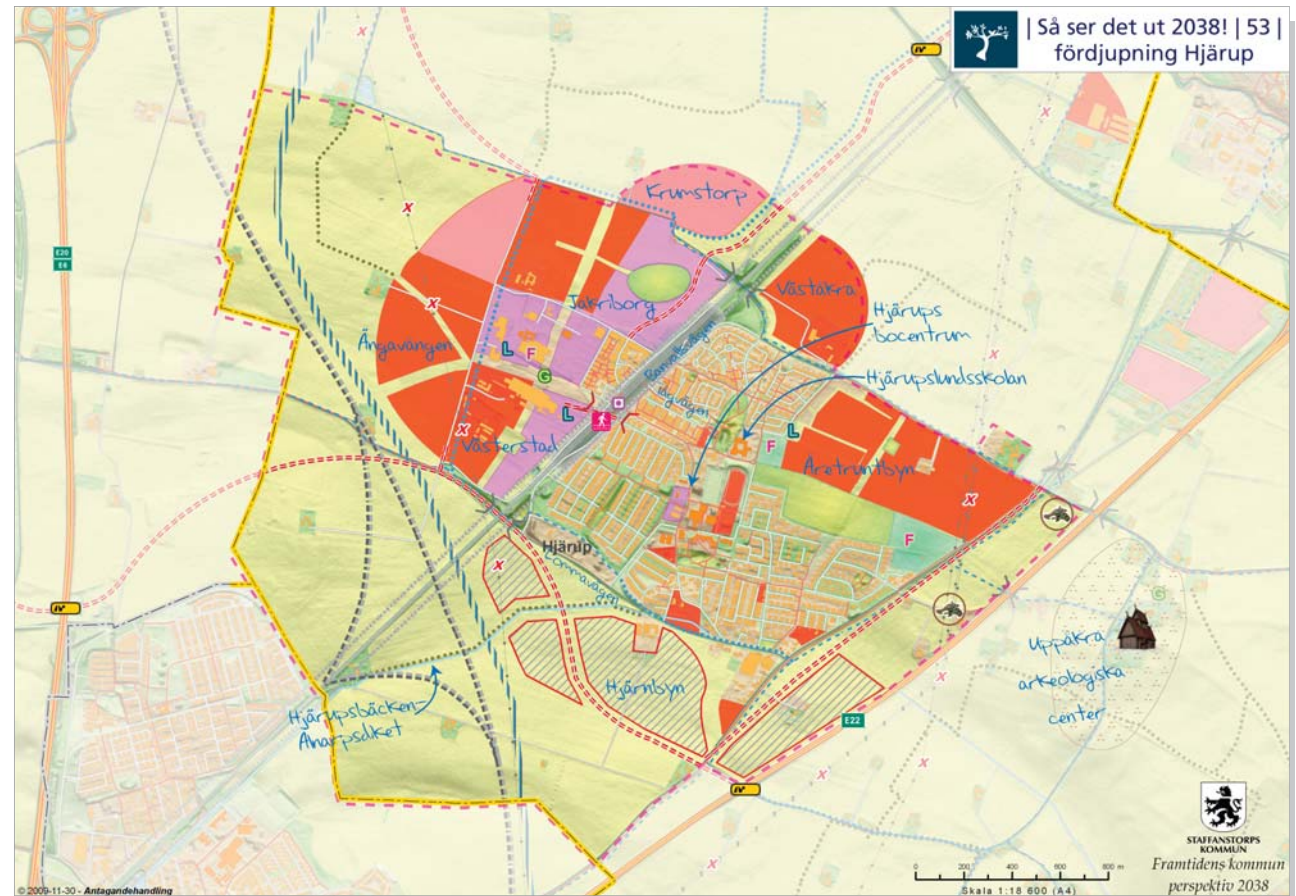
Kommunens översiktsplan ”Framtidens kommun – perspektiv 2038”, är antagen av kommunfullmäktige 2009-11-30. Fördjupningen av översiktsplanen för Hjärup har inarbetats i den nya översiktsplanen, Framtidens kommun. Översiktsplanen har aktualitetsförklarats av kommunfullmäktige 2011-10-24. Framtidens kommun - perspektiv 2038, är ett visionsdokument som till stor del handlat om att bygga identitet som grundat sig på fem identitetsbärare - hembygd, livsoas, tidskvalitet, stadsliv och inspiration. Visionen redovisas närmare i avsnitt 7, Mål och Vision.

Utvecklingen av de spårbundna kommunikationerna är utgångspunkten för kommunens planering. Många människor som verkar i Malmö, Lund eller Köpenhamn söker sig en livsoas nära arbetet, men ändå utanför storstaden. Nya bostads- arbetsplats- och verksamhetsområden ska därför placeras i kollektivtrafiknära lägen. För Hjärup redovisar översiktsplanen en tätare blandad centrummiljö nära stationen och en mer varierad boendemiljö / villamiljö på större avstånd. Totalt redovisar översiktsplanen en utbyggnad av Hjärup med cirka 3 000 nya bostäder och 1 200 nya arbetstillfällen under perioden fram till år 2038. Huvuddelen av bostadsutbyggnaden planeras ske väster om järnvägen. Nya verksamhetsområden föreslås söder om Hjärup.

Västra och östra Hjärup ska vid utbyggnaden sammanbindas genom en bred bro / ”humanpassage” över järnvägen. Kontakterna med det omgivande vägnätet ska förbättras. Översiktsplanen föreslår därför

Framtida markanvändning

- Blandad centrummiljö, 35-50 bostäder/hektar
- Varierad boendemiljö, 15-30 bostäder/hektar
- Villamiljö, färre än 15 bostäder/hektar
- Karaktärsområde
- Fördjupning för Hjärup
- Fornlämningsområde Uppåkra
- Verksamhet



Figur 4.1 Översiktsplan, Framtidens kommun, planerad markanvändning.



ett antal nya vägförbindelser. En ny vägförbindelse föreslås mot Lund längs norra sidan av järnvägen med anslutning till väg 108 genom planerad ny trafikplats. En ny vägförbindelse föreslås norrut som ansluter till planerad trafikplats vid väg 103. Ny vägförbindelse föreslås söder om Hjärup från ny trafikplats vid E22 till framtida trafikplats vid väg E6/E20 (ersätter Lomavägen). Reservat för framtida yttre godstågsspår redovisas söder om Hjärup.

Bostadsutbyggnaden inom västra Hjärup förutsätter en omläggning av nuvarande 400 kV-ledning. Översiktsplanen redovisar nytt läge väster om bebyggelsen. I avsnittet, Utblick efter 2038, redovisas en skisserad spårvägslinje som korsar järnvägen vid stationsområdet.

Länsstyrelsen har i sitt granskningsyttrande ifrågasatt behovet av den nya anslutningen mellan E6 och E22 bl.a med hänsyn till att stora områden värdefull jordbruksmark tas i anspråk.

Tillväxt 2011-2020

En prognos för kommunens tillväxt redovisas i Projektkatalog, Tillväxt 2011 - 2020, antagen av kommunstyrelsen 2011-10-03. Under perioden beräknas Hjärup få en tillväxt med cirka 1 400 bostäder. Tillväxten planeras huvudsakligen ske väster om järnvägen.

Detaljplaner

Järnvägsutbyggnaden berör ett flertal detaljplaner inom Hjärup. En översikt av gällande detaljplaner redovisas i figur 4.2. Detaljplan (H14), antagen av

kommunfullmäktige 1989-09-25, gäller för stationsområdet och delar av järnvägsområdet, delar av Banvallsvägen, samt viss angränsande bostadsbebyggelse i söder. För Jakriområdet och delar av Stenavägen gäller detaljplan (H18) antagen av kommunfullmäktige 1996-04-25. För angränsande bostadsbebyggelse öster om järnvägen gäller följande detaljplaner:

- (H5) antagen 1969-10-29 och
- (H10) antagen 1981-04-07.

För järnvägsområdet norr om stationen samt den i öster angränsande bebyggelsen, fd stationshuset, stinshuset m m. saknas detaljplan.



Figur 4.2 Översikt, gällande detaljplaner.

Grönplan

Grönplan för Staffanstorp och Hjärup har upprättats 2010. Grönplanen syftar till att ge en helhetsbild över grönstrukturen där befintliga värden säkras och nya skapas. För Hjärup föreslås ett centralt sammanbindande parkstråk genom västra och östra delarna av samhället med förgreningar i mindre stråk mot norr och söder. Längs parkstråket finns Hjärups viktiga målpunkter och aktivitetskapande verksamheter som ska göra stråket tryggt att röra sig längs. Tekniska nämnden beslutade den 7 december 2010 att godkänna Grönplan för Staffanstorp och Hjärup som ett vägledande dokument för grönstrukturutvecklingen.



Figur 4.3 Princip för grönstrukturuppbbyggnad (Grönplan 2010).

Trafikplan

I samband med fördjupningen av översiktsplanen för Hjärup upprättades en trafikplan 2007 (Trafikplan för Hjärup. WSP 2007-11-30, rev 2008-03-12). Syftet med trafikplanen var att principiellt föreslå hur gatu- och vägnätet samt gång- och cykeltrafiknätet inom samhället kan förbättras och byggas ut på såväl kortare som längre sikt. Det redovisade förslaget har legat till grund för redovisningen i kommunens översiktsplan. I trafikplanen förutsattes dock att järnvägen låg kvar i markplanet och att tvärförbindelser anordnas via portar under järnvägen.



Figur 4.4 Principskiss till framtida väg- och gc-nät (Trafikplan 2007).

Mark och vegetation

Berört område utgörs i huvudsak av järnvägsområde, skyddsområden och impedimentmark kring järnvägen. I anslutning till det f.d. stationsområdet berörs tomtmarken kring fastigheterna. I anslutning till området finns även högvuxna träd av betydelse för miljön.

Geotekniska förhållanden

Marken kring Hjärup utgörs normalt av mäktiga lager av lermorän där kalkstenen ställvis överlagras av intermoräna sediment. Förekommande jordarter är fasta och ej sättningsbenägna.



Figur 4.5 Den fd stationsbyggnaden.

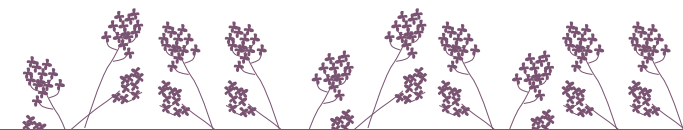
Fornlämningar och kulturhistoria

Förekomsten av fornlämningar har undersökts av Wallin kulturlandskap och arkeologi, 2011 och 2012. En bronsålders boplatz har tidigare avgränsats norr om Jakriborg. Området är stort och utpekats som fornlämningsområde i detaljplan H19. Området benämns Uppåkra 32:2. Inom området har även hittats en flatmarksgrav från yngre romersk järnålder (Uppåkra 32:1).

Skånes regionala kulturmiljöprogram pekar ut området Bomhög-Hjärup-Uppåkra som särskilt värdefull kulturmiljö. Programmet pekar även ut Södra stambanan som ett kulturmiljöstråk.

På 1850-talet anlades Södra stambanan genom Hjä-rups bymarker. Inledningsvis fanns endast en hållplats norr om det nuvarande stationsläget. Stationsbyggnaden i Hjärup tillkom först 1909. Då stationen blev belägen inom Uppåkra socken fick den namnet Uppåkra station. I kulturmiljöprogrammets motiv för bevarande utpekats Uppåkra station tillsammans med de få intilliggande bostäderna som tidstypiska för tiden kring 1900-talet. Stationshuset i Uppåkra ingår i den länstäckande stationsinventeringen, klassificerad i grupp 1A.

Den fd stationsbyggnaden och stinsbostaden är ritade av SJ:s dåvarande chefsarkitekt Folke Zettervall. Byggnaderna är uppförda i tidstypisk nationalromantik vilket avspeglas i materiaval (s.k. äkta material: tegel, natursten och trä), den omsorgsfulla detaljutformningen och det hantverksmässiga utförandet. Karakteristiskt är fasadernas handslagna tegel



5. Förenlighet med 3, 4 och 5 kap i miljöbalken

och förekomsten av tegelornamentik, de småspröjsade fönstren och de branta takfallen avtäckta med tegel. Byggnaderna är exteriört välbevarade, den f.d. stationsbyggnaden i synnerhet, och innehar såväl arkitektoniska som samhällshistoriska värden. Tillsammans med omgivande trädvegetation innehar det f.d. stationsområdet ett stort miljöskapande värde. Tomtgränsen markeras av en sentida tillkommen, en drygt 1,5 meter hög putsad mur med tegelpilastrar, som liksom övriga delar av muren avtäckts med tegel.

Vid exteriör renovering eller ombyggnad bör en antikvarisk förundersökning tas fram för att mer i detalj definiera och beskriva byggnadernas kulturhistoriska värden.

Södra stambanan är av staten utpekad som ett riksintresse för kommunikation. Områden som är av riksintresse för anläggningar som avses i första stycket skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten och utnyttjandet av anläggningarna. Kommunen har genom översiktsplanen (fördjupning av översiktsplanen för Hjärup antagen av kommunfullmäktige 2007-06-18) accepterat utbyggnaden av Södra stambanan med fyra spår under förutsättning att järnvägen byggs i tunnel alternativt i nedsänkt läge och att tre planskilda korsningar anordnas i Hjärup. Länsstyrelsen har i granskningsyttrande 2006-12-19 för Föp Hjärup förklarat att översiktsplanen är förenlig med riksintresset för kommunikation. Den nu aktuella detaljplanen bedöms bidra till att säkerställa riksintresset.

Det finns idag miljökvalitetsnormer för buller, luft och vattenkvalitet. Den utbyggnad av gatu-/vägsystemet som sker till följd av planerad fyrspårsutbyggnad av järnvägen bedöms inte bidra till överskridande av gällande miljökvalitetsnormer.

De åtgärder som planen medger bedöms vara förenliga med en ur allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurserna enligt bestämmelserna i MB 3, 4 och 5 kapitel.

6. Pågående planering

Strukturbild MalmöLund

Region Skåne påbörjade år 2005 projektet Strukturbild Skåne och har sedan dess i ett flertal rapporter redovisat olika strategier för den regionala planeringen. Målet är att tillsammans med kommunerna skapa gemensamma strategier för Skåne med koppling till den fysiska strukturen. God tillgänglighet i regionen är en förutsättning för att Skåne ska bli en sammanhållen arbetsmarknadsregion. Målsättningen är att i samverkan planera för och utveckla energieffektiva och hållbara fysiska strukturer. Att bygga längs redan etablerade stråk och att förtäta är en viktig del av den regionala utbyggnadsstrategin. Storstadsregionen Malmö Lund är en av tre tillväxtmotorer i länet som bedöms kunna driva utvecklingen framåt. Malmö och Lund har tillsammans med grannkommunerna Burlöv, Staffanstorps och Lomma under 2012 påbörjat ett gemensamt strukturbildsarbete där syftet är att stärka den regionala kärnan.



Figur 6.1 MalmöLund, Vision 2030 och strategi (arb. matr. dec 2012)

Snabbcykelstråket

Fråga har väckts om utbyggnad av ett ”snabbcykelstråk” längs järnvägen. Cykelvägen skulle kunna dra nytta av järnvägens genhet och prioritet, vilket skulle innebära ett högklassigt cykelstråk, ett snabbcykelstråk. Möjligheter att utnyttja servicevägar, temporära spår och eventuellt befintlig gång- och cykelväg till denna utbyggnad kan innebära att ett högkvalitativt cykelstråk kommer till stånd till en betydligt lägre kostnad än om Flackarp-Arlöv projektet inte hade genomförts. En förstudie har utförts av Trafikverket 2012-01-04 (remisshandling). Det huvudsakliga syftet är att ge underlag för ställningstagande om projektet ska drivas vidare eller inte samt definiera utredningsområdet för kommande skede. Förstudieområdet



Figur 6.2 Alternativa sträckningar för Snabbcykelstråket.

täcker in Malmö, Burlöv, Staffanstorps, Lomma och Lunds kommun. Förstudien har studerat problem, klargjort förutsättningar samt översiktligt redovisat effekter och konsekvenser av de tänkbara alternativen. Förstudien har utrett följande alternativ:

1. Nollalternativet.
2. Nollplusalternativet – upprustning av befintlig cykelväg.
3. Järnvägsalternativ öster – anlägga ett supercykelstråk öster om järnvägen.
4. Järnvägsalternativ väster – anlägga ett supercykelstråk väster om järnvägen.



Figur 6.3 Framtida Supercykelväg, passage vid Burlöv Center (idéskiss Sweco Architects).

Cykelstråket förväntas enligt förstudien ha en bredd mellan 3-5 meter. Samråd med allmänheten i Hjärup har ägt rum 2011-11-22.

En avsiktsförklaring för förbättrade cykelförbindelser på stråket Malmö-Arlöv-Åkarp-Hjärup-Lund har träffats under våren 2013 mellan Trafikverket, Region Skåne, Malmö Stad, Burlövs kommun, Staffanstorps kommun och Lunds kommun.



Pågående detaljplaner

Parallellt med detaljplanen för Stationsområdet pågår upprättandet av:

- Detaljplan för Spårområdet
- Detaljplan för Banvallsvägen
- Detaljplan för Vragerupsvägen
- Planprogram, detaljplan för Västerstad

Detaljplan för Spårområdet

Detaljplanen omfattar järnvägens spårområde på en sträcka av cirka 1,4 km, mellan de planerade korsningarna med Lommavägen och Vragerupsvägen. Järnvägsområdet utvidgas mot väster för att möjliggöra utbyggnad från två till fyra spår. Läget för den nya Stationsbron samt föreslagna bullerskyddsåtgärder fastläggs i detaljplanen.

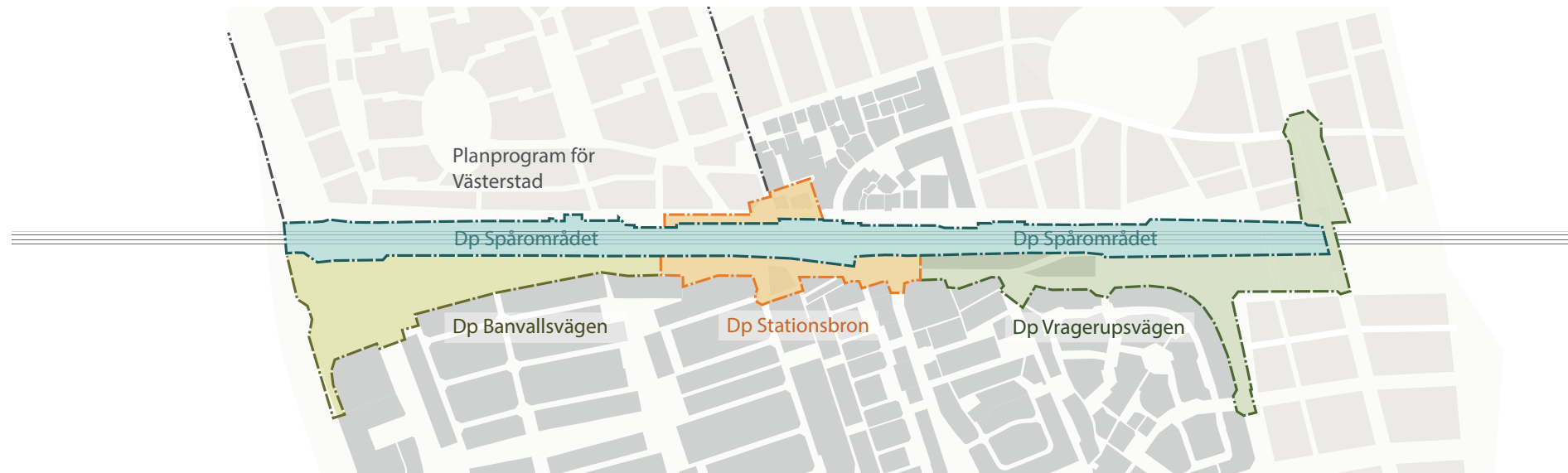
Detaljplan för Banvallsvägen

Detaljplanen omfattar Banvallsvägens nya sträckning från stationsområdet i norr, till Lommavägen i söder. Banvallsvägen förutsätts flyttad mot öster för att ge plats för bullerskydd närmast järnvägen. Längs Banvallsvägens östra sida föreslås en separat gång- och cykelväg som i norr ansluts mot Stationsbron. I söder

ansluts gång- och cykelvägen till den nya bron vid Lommavägen. Parkområdet närmast bostadsbebyggelsen kommer att ges en ny utformning i samband med utbyggnaden. Under utbyggnaden av järnvägen kommer provisoriska spår och en temporär hållplats att anläggas öster om Banvallsvägen. De provisoriska lösningarna under utbyggnadstiden utreds av Trafikverket och redovisas i järnvägsplanen.

Detaljplan för Vragerupsvägen

Den nuvarande vägporten kommer att ersättas av en ny bro över järnvägen. På den östra sidan av järnvägen redovisas Vragerupsvägens anslutning till Väståkravägen och Banvallsvägen. På den västra sidan av järnvägen redovisas Vragerupsvägens sträckning fram till planerad anslutningsväg mot Jakriborg och framtida väg mellan Hjärup och väg 108.



Figur 6.4 Preliminär avgränsning av planerade detaljplaneändringar enligt planprogram, Fyrspårsutbyggnad genom Hjärup.

Program, detaljplan för Västerstad

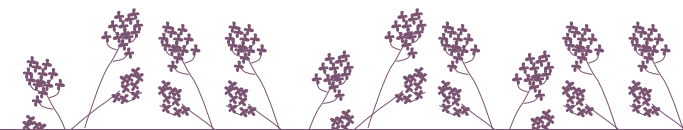
Planprogrammet syftar till utbyggnad av en ny stadsdel, Västerstad, i anslutning till det planerade stationsläget. Skanska Sverige AB har träffat avtal (godkänt av kommunstyrelsen 2014-02-10) med Staffanstorps kommun om utbyggnaden av området. Program till detaljplan har påbörjats. Området kommer att rymma en tät stadslig bebyggelse med bostäder, handels- och servicefunktioner samt icke störande verksamheter. Detaljplaner för områdets infrastrukturutbyggnad och en första utbyggnadsetapp har påbörjats och förväntas vara klara under 2016. Utbyggnaden är tänkt att ske etappvis under perioden 2016-2024.



Figur 6.5 Skisserad utbyggnad av Västerstad (Gehls ark.).



Vy över Hjärup längs Södra stambanan.



7. Mål och Vision

Framtidens kommun

Identitet

Framtidens kommun - perspektiv 2038, är ett visionsdokument, som också utgör kommunens översiktsplan. Arbetet med översiktsplanen har till stor del handlat om att bygga en identitet och grundar sig på fem identitetsbärare - hembygd, livsoas, tidskvalitet, stadsliv och inspiration. En ansvarsfull och hållbar tillväxt är medlet för att nå målen. Markanvändningen styrs framförallt av närheten till spårburen kollektivtrafik och att stationsnärheten ska utnyttjas effektivt. De befintliga tätorterna utvecklas kraftigt. Framtidens kommun - perspektiv 2038, anger att huvuddelen av planområdet ska utvecklas till en varierad boendemiljö.

Attraktivitet

Det goda kommunikationsläget är en viktig attraktivitetsfaktor för Hjärup som bostadsort. Järnvägen utgör ryggraden för kollektivtrafiken och ger möjlighet för boende i Hjärup att på kort tid nå stora delar av Öresundsregionen. Stationen blir på nytt ett viktigt nav i samhället och en viktig utgångspunkt för den nya bebyggelsestruktur som växer fram inom västra Hjärup. Ett ökat kollektivresande ger även möjlighet till utbyggnad av nya servicefunktioner i stationens närhet. Den tidigare koncentrationen av service ersätts av en spridd servicestruktur längs huvudstråken mot stationen. Utvecklingen av servicestrukturen ska göra det lätt att ta sig till och från jobbet, lätt att handla mat och annat som behövs och lätt att kunna lämna och hämta barnen. Resan med tåg ska inte bara vara en förflyttning utan även skapa mervärde för resenären genom bästa möjliga utnyttjande av restiden.

Tillgänglighet

Med bättre kommunikationer till storstadsområdena ökar betydelsen av närhet till stationer och hållplatser. De blir viktiga delar i människors vardagsliv och kommer att vara drivkrafter i utvecklingen av bostadsområden. För Hjärup planeras en tätare blandad centrummiljö nära stationen och en mer varierad boendemiljö /villamiljö på större avstånd. En hög tillgänglighet för gående och cyklande prioriteras. Sammanhängande huvudstråk knyts samman genom mer finmaskiga nät med bostadsbebyggelsen. Den nya bebyggelsen planeras inom ett attraktivt avstånd till Hjärups station.

Liv och rörelse – plats för möten

Centrummiljön kan bestå av en blandning av bostäder och verksamheter med målpunkter som butiker, arbetsplatser och offentlig service. Centrummiljön skapar liv, rörelse och trygghet och stärker därigenom resandet. Utvecklingen kring stationsområdet möjliggör platser, torg och stadsliv. Stationsområdet ska kännas tryggt och inspirerande och ge plats för möten.

Ett Hjärup

Hjärup ska uppfattas som ett Hjärup, detta trots att en utbyggnad sker på båda sidor om järnvägen. Förbindelserna tvärs järnvägen ska utformas så att de västra och östra delarna av Hjärup upplevs som en sammanhängande tätort.

Långsiktigt hållbart

Den planerade järnvägsutbyggnaden kommer under lång tid att bli styrande för Hjärups framtida utveckling. Stationsmiljön ska tåla att åldras. De skydds-

åtgärder som planeras mot bostadsbebyggelsen ska dimensioneras för att klara kraven för en god boendemiljö med framtida trafikökningar. Den planerade järnvägsutbyggnaden ställer därför stora krav på långsiktig hållbarhet vid utformningen av järnvägsanläggningen och dess närområde.



Figur 7.1 Identitetsbärare i Framtidens kommun.

8. Förslag till detaljplan

Stationsbron

Stationsbron, som förbinder västra och östra Hjärup, säkerställs genom järnvägsplanen och detaljplanen för Spårområdet och ingår formellt inte i den här aktuella detaljplanen. Planbeskrivningen redovisar dock den planerade utbyggnaden ur ett helhetsperspektiv.

Det nya stationsområdet

Järnvägen byggs ut till fyra spår i nedsänkt läge. Västra och östra delarna av Hjärup binds samman av den föreslagna Stationsbron. Järnvägens krav på fri höjd innebär att bron ligger upphöjd cirka 4 meter över nuvarande mark och att de angränsande gatorna och gc-stråken höjs till denna nivå. Vid stationen anordnas sidoplatthor väster och öster om järnvägen. Den öppna stationslösningen, ger god kontakt med plattformarna från såväl stationsbron som från angränsande gångstråk längs järnvägen, vilket är bra ur trygghetsynpunkt.

Närmiljön kring stationen ska bidra till bilden av ett ”grönt” Hjärup. Stationstorget blir en tydlig urban plats centralt belägen i samhället. En väl utformad möblering med sittplatser, planteringar och belysningsarrangemang ska göra stationstorget till en attraktiv plats för möten. Inom angränsande kvarter i väster planeras dagligvarubutik, servicefunktioner, småbutiker och verksamheter som gör området levande. Från väster ansluter viktiga rörelsestråk, dels via Köpmannagatan i Jakriborg och dels via planerade stråk inom Västerstad. Från öster ansluter Stationsstigen och stråken längs Banvallsvägen. Öster om bron planeras en stationspark med sittplatser och



Figur 8.1 Vy över Stationsbron från öster, bebyggelseutveckling etapp 2 (Metro Arkitekter). Bilden är hämtad från det ursprungliga förslaget vilket innebär att utformningen delvis förändrats i det nu aktuella förslaget liksom den planerade bebyggelsen i anslutning till området.



högvuxna träd som ska bidra till att stärka det gröna intrycket av stationsområdet. En tillgänglighetsanpassad ramp mellan stationsstigen och bron inordnas i parken.

Plattformarna blir tillgängliga dels från stationsbron via hissar och trappor samt via ramper och trappor från angränsande områden, norr respektive söder om bron. Hissarna blir belägna inom södra delen av bron. Inom den norra delen av bron har de inglasade trapphusen till plattformarna bundits samman med ett glastak. Den klimatskyddade plats som därvid skapas kan rymma sittplatser, biljettautomater och resandeinformation. En offentlig toalett föreslås uppföras väster om stationsbron. Inom den södra delen av bron föreslås område för cykelparkering. Cykelparkeringar anordnas även i anslutning till övriga nedgångar till plattformarna väster och öster om bron. Den nuvarande bilparkeringen öster om järnvägen behålls om än med annan utformning och storlek. Även väster om järnvägen kommer parkeringsplatser att anordnas i kommande detaljplan.

Trafik

Stationsbron får en bredd av 28 meter. Bron kommer att rymma flera olika funktioner. I mittdelen skapas passagemöjligheter för både bil-, gång- och cykeltrafik samt eventuellt även framtida busstrafik.

Stationsbron får formellt funktion som lokalgata med undantag för de delar av bron som nyttjas för funktioner kopplade till järnvägstrafiken och stationen. Biltrafiken över bron förutsätts begränsad och ske på de oskyddade trafikanternas villkor. Utformningen



Figur 8.2 Vy över Stationsbron från öster, bebyggelseutveckling etapp 2 (Metro Arkitekter). Bilden är hämtad från det ursprungliga förslaget vilket innebär att utformningen delvis förändrats i det nu aktuella förslaget liksom den planerade bebyggelsen i anslutning till området.

av gatan ska bidra till en god trafiksäkerhet för alla trafikantgrupper.

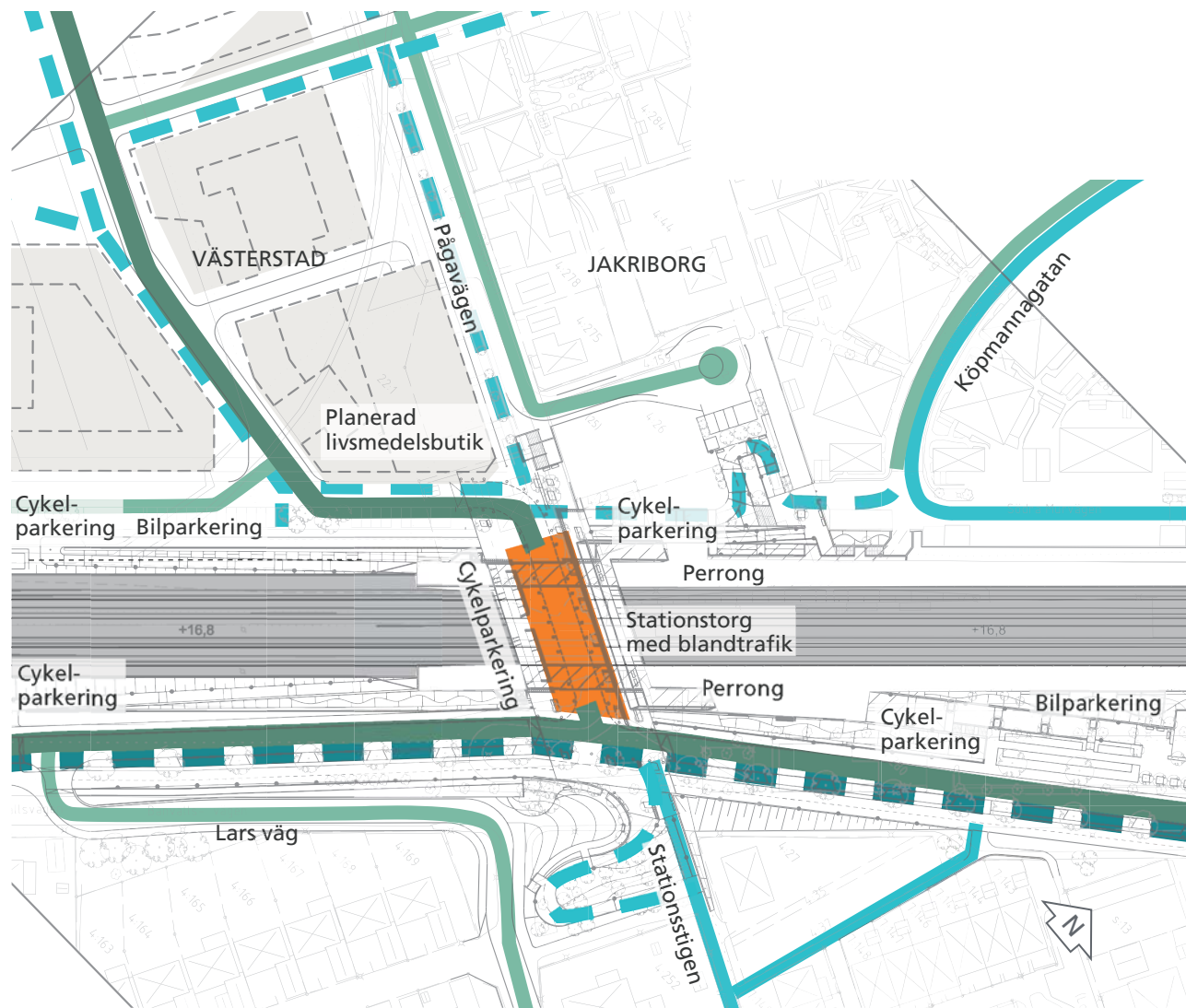
På den västra sidan av bron kommer biltrafiken att anslutas via planerad lokalgata som ingår i kommande detaljplan för Västerstad. Även planerad bilparkering för tågresenärer samt cykelparkering kommer att ingå i det kommande planförslaget.

Utbyggnaden av järnvägen kan ske utan större ingrepp på stadsmuren kring Jakriborgsområdet. Enligt gällande detaljplan ingår ett cirka 4,5 meter brett område öster om stadsmuren i kvartersmark för bostadsändamål. Järnvägsutbyggnaden innebär intrång på kvartersmarken, dels vid nedgången till plattformen i Köpmannagatans förlängning och dels längs spårområdet norr därom. Stationsbron ansluts mot Jakriborg genom en tillgänglighetsanpassad ramp.

Pågavägen förlängs upp mot Jakriborg och avslutas i en vändplats. I anslutning till vändplatsen anordnas ett antal parkeringsplatser för korttidsparkering. Där gatan viker av mot norr planeras en trappa upp mot Stationsbron. Den föreslagna utbyggnaden av vändplatsen innebär att befintlig lekplats måste flyttas till nytt läge.

Ombyggnaden av den idag utbyggda delen av Pågavägen, med en gång- och cykelramp längs södra sidan upp mot Stationsbron, kommer att ingå i kommande detaljplan för Västerstad.

Banvällsvägen ansluter i upphöjt läge på den östra sidan av Stationsbron. Ombyggnaden av Banvällsvägen innebär att anslutningen av Lars väg flyttas cirka 100 meter mot söder. Längs Banvällsvägens östra sida



Figur 8.3. Schematisk redovisning av trafiksystemet i anslutning till Stationsbron, bebyggelseutveckling etapp 2.



planeras en gång- och cykelväg mellan Lommavägen i söder och Vragerupsvägen i norr. Vid gc-vägens korsning med anslutande gator ges cyklisterna företräde genom upphöjda cykelöverfarer. Längs Banvallsvägens föreslås parkeringsfickor infällda mellan träd längs östra sidan av gatan. På den västra sidan av Banvallsvägen, söder om den planerade anslutningen av Lars väg, markeras uppställningsplatser för ersättningsbussar som nås via gångbanan. Då det ska vara en undantagssituation att bussarna utnyttjas förutsetts de kunna stå i körbanan.

Mellan Lars väg och Stationsstigen anordnas tillfart (lokalgata) till fastigheten Hjärup 4:27. Vid Stationsstigen anordnas en trappa upp mot Banvallsvägen. Inom det angränsande parkområdet anordnas en tillgänglighetsanpassad ramp samt gångförbindelse från Lars väg mot Stationsbron.

Den upphöjda delen av Stationsstigen gränsar mot fastigheten Hjärup 4:27. Den nya utformningen av Stationsstigen bedöms kunna genomföras utan intrång på fastigheten men den befintliga växtligheten

längs fastighetsgränsen kan komma att påverkas i samband med genomförandet. Utbyggnaden innebär också att fastigheten i väster och söder blir omgärdad av upphöjda trafikytor, se figur 8.4.

Parkering

Bedömningen av parkeringsbehoven grundar sig på tidigare utredning (PM Mark- och trafikutformning, Sweco 2013-09-30, rev 2014-05-21). Enligt utredningen ska 26 bilparkeringsplatser anordnas på östra sidan och 27 på den västra (ingår i kommande detaljplan för Västerstad). Handikappsparkeringsplatser ska anläggas nära tillgänglighetsramperna till plattformarna.

Cykelparkeringsplatser anordnas vid plattformsentréerna samt på stationsbron;

- uppe på Stationsbron, cirka 90 platser
- vid nordöstra entrén, cirka 100 platser
- vid nordvästra entrén, cirka 50 platser
- vid sydöstra entrén, cirka 50 platser
- vid sydvästra entrén, cirka 20 platser (ingår i kommande detaljplan för Västerstad)

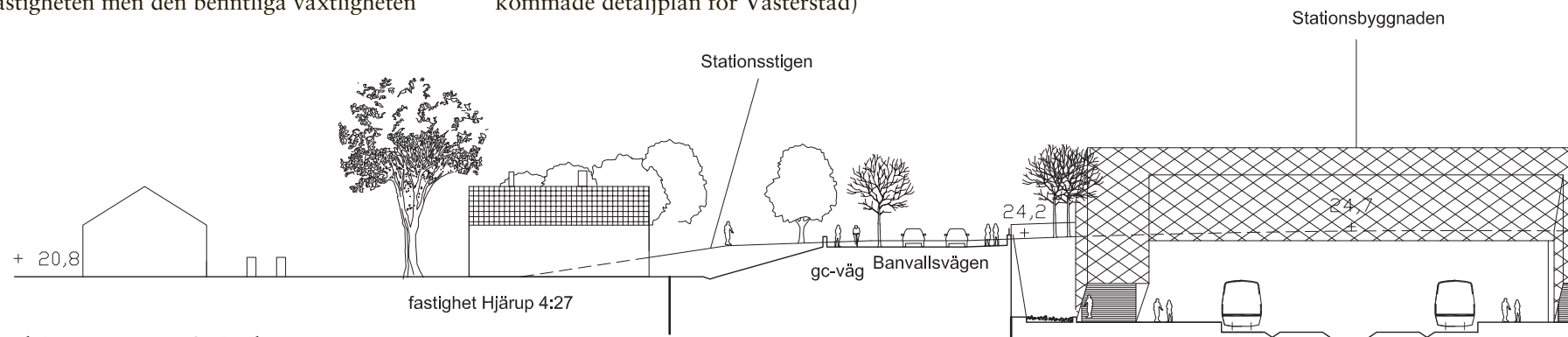
Sammanlagt planeras 53 parkeringsplatser för bilar samt 310 platser för cyklar i anslutning till stationen.

Snabbcykelstråk

Snabbcykelstråkets sträckning mellan Malmö och Lund kommer att studeras av Trafikverket i samarbete med Malmö, Burlöv, Staffanstorps och Lund i en separat utredning. Sträckningar, såväl väster som öster om järnvägen kommer att utredas. De nu aktuella detaljplanerna berör huvudsakligen den östra sidan av järnvägen varför det inte har varit möjligt att göra någon bedömning av vilken sida av järnvägen som bäst svarar mot de krav som ställs för snabbcykelstråket.

Tillgänglighet

Järnvägen och stationen ska på ett enkelt och smidigt sätt kunna samverka med sin omgivning. Den ska vara enkelt nåbar och inte bilda barriärer och hinder i närmiljön. Hela stationsanläggningen ska genom



Figur 8.4 Principsektion strax norr om Stationsbron.

sin uppbyggnad vara orienterbar, framkomlig och uppfylla de lag- och regelkrav som finns gällande åtgärder för personer med funktionsnedsättning.

Den valda stationsutformningen ger en god överblick över stationsområdet vilket underlättar orienterbarheten. Plattformarna vid stationen är tillgängliga via trappor, ramper och hissar från västra respektive östra sidan av järnvägen. På den östra sidan anordnas handikappsparkering i direkt anslutning till rampen mot plattformen. På den västra sidan anordnas i kommande detaljplan för Västerstad, handikappsparkering i ett läge omedelbart söder om Stationsbron.

I detaljplanerna och den kommande projekteringen säkerställs att gång- och cykelvägarna mot plattformarna och Stationsbron uppfyller gällande krav avseende tillgänglighet enligt Boverkets föreskrift och

allmänna råd om tillgänglighet BFS 2011:5 - ALM 2.

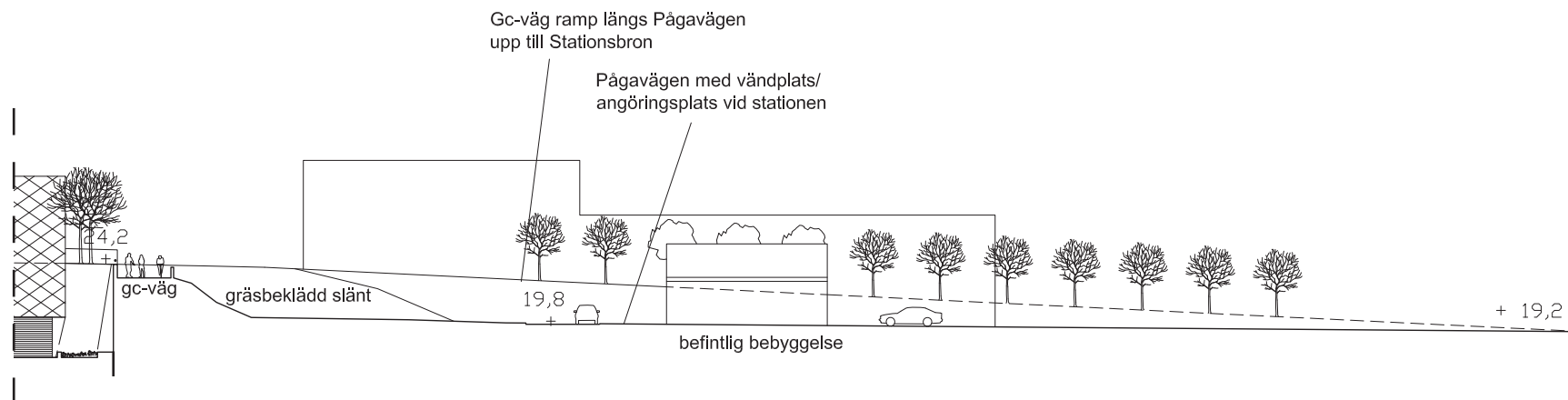
Väster om spåren ansluter gång- och cykelvägen längs Stenavägen upp mot Stationsbron med som mest en 5 % lutning. En utgångspunkt i planeringen är att nuvarande marknivåer vid stadsmuren till Jakriborg ska kunna behållas. Detta innebär att rampen upp mot Stationsbron får en lutning på 8 % vilket bedöms som en godtagbar avvikelse under förutsättning att det finns hiss mellan Stationsbron och plattformen. Från bilangöringen vid Pågavägens vändplats anläggs en gångväg fram till den tillgänglighetsanpassade rampen ner till den västra plattformen.

Öster om spåren följer gång- och cykelvägarna Banvällsvägen mot norr och söder (3,5 % lutning). Det väst-östliga gång- och cykelstråket följer Stationsstigen på den östra sidan av järnvägen. På den västra

sidan föreslås stråket, i kommande detaljplan för Västerstad, följa Pågavägen. Höjdskillnaderna tas upp via ramper med vilplan (max 5 % lutning på ramper med vilplan var 0,5:e höjdmeter). På den östra sidan har rampen inordnats i den planerade stationsparken.

Bullerskyddsåtgärder

Järnvägen passerar genom samhället i ett nedsänkt läge vilket begränsar behovet av bullerskyddsåtgärder. Kompletterande bullerskyddsåtgärder krävs dock inom tätortsavsnittet. Bullerskydden utformas som vallar och/eller skärmar i nära anslutning till spåren. Trafikverket svarar för de skyddsåtgärder som förutsätts för att begränsa bullerspridningen kring järnvägen. Behovet av bullerskyddsåtgärder redovisas i underlaget till järnvägsplanens MKB (Mil-



jöksekvensbeskrivning Flackarp-Arlöv. Trafikverket 2014-05-28). På illustrationsplanen redovisas den föreslagna banprofilen genom höjder för spårens rälsöverkant (rök). Bullervallarnas och bullerskyddsskärmarnas ungefärliga höjd anges i meter över mark respektive rälsöverkant. Planerade stödmurar i anslutning till plattformarna förses med ljudabsorbenter.

Bullerskyddsåtgärder, östra sidan av järnvägen

Den upphöjda delen av Banvallsvägen kompletteras med bullerskärmar av varierande höjd enligt illustrationsplanens redovisning. Vid det fd stationsområdet planeras en bullerskärm i gräns mot järnvägen. Närmast söder om bron, i höjd med den nya anslutningen av Lars väg, föreslås bullerskärm placerad uppe på en 2 meter hög vall.

Bullerskyddsåtgärder, västra sidan av järnvägen

Den befintliga bebyggelsen avskärmas av stadsmuren kring Jakriborg samt av Stationsbron och de anslutade väg- och gc-ramperna mot norr och söder. Norr om Stationsbron föreslås inga kompletterande skärmar. Söder om Stationsbron kompletteras bullerskyddet på en sträcka av cirka 170 meter för att begränsa bullerspridningen mot bebyggelsen i Jakriborg. Närmast söder om Stationsbron kompletteras väg-rampen med en bullerskyddsskärm som placeras uppe på stödmuren.

Fastighetsnära bullerskydd

Vid förskolan inom fastigheten Hjärup 9:8 föreslås en 1,3 meter hög bullerskärm längs fastighetsgränsen mot gatan. För ett antal bostäder inom Jakriområdet kan fasadåtgärder behövas av att uppnå acceptabla

bullernivåer inomhus. För en bostad (nr 35) inom Jakriområdet (Hjärup 4:283) kan finnas behov av fastighetsnära bullerskydd för att klara riktvärdet vid uteplats.

Gestaltning

Gestaltningens program är ett viktigt redskap för att få en helhetssyn på utformningen och att konkretisera och kommunicera kvalitetsfrågorna med berörda parter. För projektet Flackarp-Arlöv har ett separat gestaltningsprogram upprättats av Trafikverket (Trafikverket 2015-01-26).

En konkretisering av gestaltningen har skett i samband med den förprojektering som genomförts av kommunen och Trafikverket under perioden april till augusti 2015.

Bullerskärmar

Det är viktigt att bullerskärmar gestaltningensmässigt kan samverka med omgivningen. Gröna, växtbeklädda bullervallar där skärmar upplevs som en integrerad del, föreslås som ett genomgående tema. Gestaltningen av bullerskydden inom stationsområdet ska samordnas med stationsanläggningen som helhet. Inom stationsområdet eftersträvas en god visuell kontakt mellan perronger och angränsande områden. För att behålla den visuella kontakten och öka tryggheten inom stationsområdet föreslås att skärmar till viss del är transparenta. En riktlinje, enligt de genomförda bullerberäkningarna, är att omkring 80 % av skärm-ytan mot järnvägen ska vara ljudabsorberande. Inom

avsnitt där det finns behov av transparenta skärmar bör den ljudabsorberande ytan inte vara mindre än 60 % för att undvika ogynnsamma ljudreflexer.

Trafikområdet

Ett grönt helhetsintryck eftersträvas in mot spårområdet (slänter och skärmar). Slänterna in mot spåren bör vara gräsbevuxna och bullerskärmar dominans kan med fördel brytas upp genom klångväxter och annan vegetation.

Teknisk försörjning, ledningar

Dagvattenanläggningar

I nuläget leds dagvattnet från industriområdet väster om järnvägen via en utjämningsdamm (belägen väster om järnvägen, cirka 250 meter norr om Lommavägen), under befintlig järnväg. Efter utbyggnaden av järnvägen planeras dagvattnet att ledas västerut till befintligt dikningsföretag (Vinstorp-Lomma 1943, akt 12-LN-768) med självfall. Dagvattnet och grundvatten från den nedsänkta järnvägen avses att pumpas upp och avledas mot Höje å. Norr om Vragrupsvägen och väster om spåren planeras ett fördröjningsmagasin för dagvatten från järnvägen. En befintlig dagvattenledning passerar längs Banvallsvägen öster om Stationsbron. Ledningen bibehålls i befintlig sträckning. Den nya gatan höjs som mest cirka 4 meter vilket innebär att djupa ledningsbrunnar erfordras för att göra den tillgänglig. Dagvatten från berörda gator avleds via gatubrunnar och ledningsnät.



Spillvatten

Spillvatten från Jakriborg leds idag under järnvägen i samma punkt som dagvattnet. I samband med järnvägsutbyggnaden planeras ledningen att förlängas söderut genom en självfallsledning ned till Lommavägen. Nära brofästet anläggs en pumpstation som trycker spillvattnet över till östra sidan av järnvägen för anslutning till befintligt spillvattensystem. En befintlig spillvattenledning följer dagvattenledningen öster om Stationsbron. Liksom dagvattenledningen kommer spillvattenledningen att ligga kvar och kunna nås via ledningsbrunnar.

Dricksvatten

Dricksvattenledningen till Jakriborg leds i dagsläget under järnvägen i samma punkt som dag- och spillvattnet. Dricksvattennätet är redan trycksatt, men en kompletterande tryckstegringsstation kan komma att behövas. Ledningen planeras att förlängas fram till Lommavägen för att där korsa järnvägen och ansluta till befintligt system söder om bebyggelsen.

Tele

Skanova har fiber- och kopparnätskablar inom planområdet. Fyra kablar korsar järnvägen, en norr om Lommavägen, en söder om nuvarande gångtunnel samt två stycken norr om Vragerupsvägen. Kablarna planeras att läggas om i samband med järnvägsutbyggnaden och passera järnvägen i bron över Lommavägen respektive Vragerupsvägen. Öster om Stationsbron förutsätts omläggning av befintlig tele- och optoledning.

El

Nuvarande nätstation söder om Pågavägen föreslås flyttas till nytt läge i anslutning till planerad vändplats vid Jakriborg.

Gas

E:ON Gas Sverige AB har en gasledning som korsar järnvägsområdet cirka 250 meter söder om den nuvarande gångtunneln. Ledningen planeras, i det fall den ska finnas kvar, att läggas om och passera över järnvägen vid Stationsbron.

Framtida ledningar

Vid de nya broarna vid Lommavägen och Vragerupsvägen ska reservat för framtida allmänna ledningar även säkerställas i brosektionen för idag okända behov.

Risk och säkerhet

En risk- och säkerhetsanalys har genomförts vid framtagningen av järnvägsplanen. Generellt sätt minskar riskerna inom den aktuella sträckan av järnvägen, huvudsakligen beroende av att järnvägen förläggs i nedsänkt läge. En kort sammanfattning av analysen redovisas i avsnitt 10, Konsekvenser.

Räddningstjänstens tillgänglighet till spårområdet säkras genom dels de servicevägar som kommer att byggas ut längs banan och dels genom det kommunala trafiknätet. Uppställningsplatser för räddningsfordon behöver finnas i anslutning till Stationsbron

inom ett avstånd av 50 meter från nedgångarna. En särskilt utmärkt plats för insatsfordon bör finnas uppe på bron.

Där bullerskärmar eller andra skärmar saknas anordnas stängsel för att försvåra olagligt korsande av spåren.

Trafikverket arbetar med trädsäkring längs järnvägsnätet. Inom 14 meter från närmaste spårmitt bör inga träd växa. Inom avsnitt där järnvägen, som i Hjärup, går i kraftig skärning, behövs en individuell bedömning för att undvika problem för järnvägstrafiken. Vid nyplantering av parkträd och större buskar/buskträd ska hänsyn tas till trädens storlek och utbredning när de är fullt utvecklade efter 20-30 år. Mindre träd kan planteras närmast spårområdet medan större träd planteras på större avstånd.

Masshantering

Den nya järnvägsanläggningen kommer att generera stora massöverskott. Målet är att de schaktade massorna inte ska behöva flyttas långa sträckor eftersom det skulle öka miljöbelastningen. Inom projektet identifieras olika platser där massorna kan återanvändas. I anslutning till järnvägsutbyggnaden planeras uppfyllnad av marken i anslutning till brofästena vid Lommavägen och Vragerupsvägen. Därutöver kommer massor att behövas för kompletteringar av befintliga bullervallar.



9. Genomförande

Tidplan

Detaljplanen beräknas kunna godkännas av Miljö- och Samhällsbyggnadsnämnden i december 2015 och antas av Kommunfullmäktige under februari 2016. Utbyggnaden av järnvägen kommer som tidigast att påbörjas 2017 och vara klar 2022.

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är 5 år. Under genomförandetiden har fastighetsägaren en garanterad rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens utgång fortsätter planen att gälla, men den kan då ändras eller upphävas utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Kommunen är huvudman för allmän platsmark, vilket innebär att kommunen ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll av allmän plats inom planområdet.

Trafikverket ansvarar för genomförande och drift av trafikområdet och de anläggningar som tillhör järnvägen. I detta ingår de bullerskyddsskärmar som uppförs i kvartersgräns.

Avtal

Tidigare avtal

I juni 2009 skrev Banverket, Staffanstorps kommun och Region Skåne under ett avtal om hur utbyggnaden genom Hjärup ska utformas och vissa åtgärder finansieras. Avtalet innebär bland annat att järnvägen sänks på valda delar mellan Lommavägen och Vragerupsvägen. Nedsänkningen kompletteras med att spårområdet täcks över på lämpligt sätt på valda delar vid stationen. I avtalet ingick att Trafikverket bygger en bred underfart för bil-, gång- och cykeltrafik söder om stationen. Parterna var överens om grundförutsättningarna och att arbeta vidare för att finna en konkret utformning av hela stationsområdet.

I november 2011 träffades ett tilläggsavtal mellan parterna som innebar att passagen för bil-, cykel- och

gångtrafik ska ske över istället för under järnvägen samt att övertäckningen då inte genomförs. Spåren sänks till cirka 2,5 meter under dagens räls på så lång sträcka som möjligt genom Hjärup. Den planerade järnvägsbron över Vragerupsvägen ersätts av en vägbro över järnvägen. Enligt avtalet förutsätts ett särskilt genomförandebrev träffas mellan parterna innan järnvägsplanen fastställs.

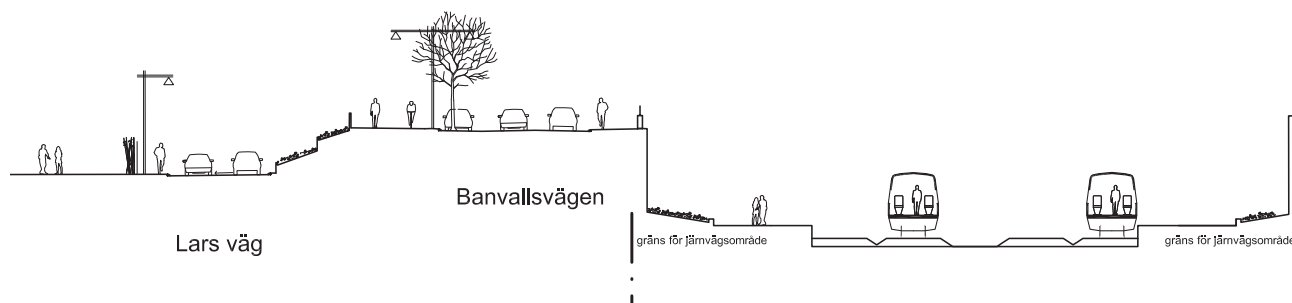
Avtal mellan kommunen och Trafikverket

Innan detaljplanen antas kommer ett genomförandebrev och ett markavtal upprättas mellan kommunen och Trafikverket som reglerar ansvarsfördelningen och förutsättningarna för järnvägsprojektets och detaljplanens genomförande. Genomförandebrevet ska bland annat reglera ansvar och åtagande vad gäller kostnader och utbyggnad av allmän plats, flytt av befintliga ledningar, iordningsställande av marken utmed järnvägen, framtida drift- och skötselfrågor. Markavtalet ska bland annat reglera nödvändiga marköverlåtelser och rättighetsupplåtelse.

Avtal mellan övriga fastighetsägare och Trafikverket

Erforderliga överenskommelser och avtal med enskilda fastighetsägare avseende markåtkomst till följd av järnvägsprojektet avses upprättas mellan Trafikverket och respektive fastighetsägare. Dessa överenskommelser kan sedan ligga till grund för lantmäteriförrättning. Frågan kan även lösas direkt genom lantmäteriförrättning.

Avtal förutsätts träffas mellan Trafikverket och ägaren till fastigheten Hjärup 4:283 angående ändringar i stadsmuren vid Jakriområdet, utbyggnaden av ramper på kvartersmark samt angående tillgängligheten till stadsmurens östra sida för framtida underhåll.



Figur 9.1 Principsektion genom Lars väg - Banvallsvägen - Stationsområdet, strax söder om Stationsbron

Avtal mellan ledningsägare och Trafikverket

Innan påbörjat genomförande kommer avtal avseende omläggningar av ledningar att tecknas mellan respektive ledningsägare och Trafikverket för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader, utförande samt ansökan om ledningsrätt. Vidare bör ledningsavtal upprättas för nya ledningslägen inom kvartersmark avsedd för järnvägstrafik, detta avtal kan sedan ligga till grund för eventuell ledningsrätt.

Avtal mellan kommunen och fastighetsägare

Avtal mellan kommunen och ägaren till fastigheten Hjärup 22:1 (Skanska) förutsätts träffas gällande tidigt genomförande av markuppfyllnad inom angränsande område väster om Stenavägen respektive söder om Pågavägen. Avtal förutsätts träffas mellan kommunen och ägaren till fastigheten Hjärup 4:26 angående förvärv av marken.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetskonsekvensbeskrivning - Inlösen av mark

Trafikverket kan med stöd av en fastställd järnvägsplan lösa in den mark som behövs för järnvägen och dess anläggningar. Järnvägsplanen ger även rätt att genom tillfällig nyttjanderätt ta i anspråk mark som behövs för genomförandet av utbyggnaden. Trafikverket har förvärvat de bebyggda fastigheter som direkt kommer att beröras av järnvägsutbyggnaden (Hjärup 4:21, 4:24, 4:280, 4:277 och 22:2). Tre bostadshus väster om järnvägen samt närbutik öster om järnvägen har rivits för att möjliggöra utbyggnad av de tillfälliga spåren och stationsbron.

I anslutning till Jakriborgsområdet sker intrång på kvartersmark för bostadsändamål. Trafikverket kommer att lösa in del av fastigheterna Hjärup 4:283, 4:286 och 4:288 för att möjliggöra utbyggnaden av järnvägen. Kommunen har rätt och skyldighet att lösa in den allmänna platsmarken utan att avtal föreligger med fastighetsägaren. Ersättningen för marken bestäms enligt reglerna i expropriationslagen om ingen annan överenskommelse träffas.

Kommunen är ägare till fastigheten Hjärup 4:2 vilken omfattar stor del av den mark som avses för allmänt ändamål. Kommunen avser att förvärva fastigheten Hjärup 4:26 samt delar av fastigheterna Hjärup 4:21, 4:23, 4:24, 4:159, 4:276, 4:280, 22:1 och 22:2.

Fastighetsbildning

Trafikverket kommer att ansöka om ändrad fastighetsbildning för att säkerställa den mark som behövs permanent för järnvägsanläggningen. Tredimensionell fastighetsbildning kan bli aktuell vid Stationsbron.

Servitut, ledningsrätt

Flera för järnvägen nödvändiga anläggningsdelar så som förankringsstag, stödmursfötter säkras genom servitut där de anläggs under mark och inom allmänplatsmark. Även utbyggnaden av servicevägar samt tillgänglighet för skötsel av bullerskärmar säkerställs genom servitut. Ett antal allmänna ledningar korsar järnvägen. I samband med järnvägsutbyggnad finns behov av att lägga om ledningarna vilket kan ske med ledningsrätt.



10. Konsekvenser

Ekonomiska konsekvenser

Genom nedsänkningen av järnvägen skapas möjligheter för en attraktiv centrummiljö i anslutning till stationen, då bullernivåer och risker minskar. Därigenom kan Hjärups stationssamhälle utökas och en attraktivare boendemiljö skapas, vilket lockar nya kommuninvånare och ett utökat näringsliv. Ombyggnaden kräver dock samtidigt stora investeringar i såväl spårområdet som omkringliggande infrastruktur. Denna kostnad ligger delvis på staten och regionen, delvis på kommunen. Sammantaget bedöms utbyggnaden positiv för samhällsekonomi genom förbättrad kollektivtrafik och därigenom minskad belastning på miljön, samtidigt som ortens attraktionskraft för boende och näringsliv ökar, vilket i sin tur ger ökade skatteintäkter.

De ekonomiska frågorna mellan kommunen och Trafikverket regleras via avtal.

Ett antal fastigheter utsätts för bullernivåer över riktvärdet för nybyggnad av järnväg. Trafikverket utför och bekostar åtgärder för att åstadkomma acceptabla bullerförhållanden för angränsande bebyggelse och utemiljö.

Sociala konsekvenser

Genom omvandlingen av miljön kring Hjärups station ges möjligheter till att skapa en levande stationsmiljö och binda ihop östra och västra Hjärup på ett bättre sätt än idag. Stationsmiljön ska utformas för att erbjuda enkla byten mellan olika trafikslag som tåg, cykel, bil och i framtiden buss. Stationsbron utformas för att fungera som både ett funktionellt stråk och som en mötesplats på väg till och från Hjärup.

Genom de mer övergripande visionerna för Hjärup med ett starkare servicestråk genom östra och västra Hjärup kopplas stationen och centrumfunktionerna tydligare samman. Detta underlättar i vardagen för pendlaren som kan handla i anslutning till stationen på väg hem. En väl utvecklad kollektivtrafik med direkt koppling till kommersiell och offentlig service som dagis och livsmedelsbutik kan vardagen för såväl män som kvinnor underlättas.

Den nya stationsmiljön bör utformas med en hög ambition vad gäller trygghet och tillgänglighet. Alla, oavsett ålder och funktionell förmåga, ska enkelt kunna nyttja stationen. Utformningen bör därför utgå från kvaliteter som hög orienterbarhet, tydlighet, överskådlighet, god belysning etc. Genom att erbjuda plats för vila kan stationsmiljön underlätta för äldre att resa kollektivt och vara mera rörliga. För barn och ungdomar kan det istället handla om trygga och säkra gång- och cykelvägar som kopplar samman skolan, lekplatser, station och andra viktiga målpunkter. För att stationsmiljön ska uppfattas som trygg är även insatser efter byggnationen viktiga.

Den planerade utbyggnaden kan även förbättra förutsättningar för människor att vara fysiskt aktiva i sin vardag genom att välja cykeln framför bilen. Detaljplanerna bereder plats för funktionella cykelparkeeringar i direkt anslutning till stationsområdet. Det bör vara mer attraktivt att cykla än att ta bilen till stationen. Ett finmaskigt cykelnät i övriga Hjärup utvecklas och kopplas samman med gång- och cykelstråken mot stationen, för att ytterligare höja attraktiviteten för cykeln framför bilen. Den planerade Stationsbron bedöms i jämförelse med den nuvarande gångtun-

neln innebära att sambandet mellan västra och östra Hjärup avsevärt förbättras samt att orienterbarheten och tryggheten ökar.

Planerade anslutning mot Stationsbron kommer att påverka den angränsande befintliga bostadsmiljön, dels genom att gång- och cykelvägarna delvis kommer att ligga upphöjda samt dels genom de stödmurar som erfordras. Utbyggnaden av Pågavägen innebär att befintlig lekplats inom Hjärup 4:26 måste flyttas till nytt läge.

Behovsbedömning av MKB

Länsstyrelsen har i enlighet med 6 kap 4§ miljöbalken fattat beslut att utbyggnaden av järnvägen kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Beslut fattades 1999-11-26 för delen Flackarp-Arlöv. Enligt Plan- och bygglagen 5 kap och Miljöbalken 6 kap ska kommuner för alla detaljplaner göra en behovsbedömning för att avgöra om planens genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller ej. Om en verksamhet enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken kräver tillstånd eller om planen förutsätter verksamhet enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar bilaga 1 eller 3 antas planen alltid medföra betydande miljöpåverkan. Programmet till detaljplan för Fyrspårutbyggnaden genom Hjärup (godkänd av kommunstyrelsen 2013-01-28) omfattar en behovsbedömning enligt 6 kap MB och 5 kap PBL. Kommunens bedömning är att detaljplanen för Stationsbron inte kan medföra risk för betydande miljöpåverkan. Samråd med Länsstyrelsen angående behovsbedömningen har genomförts i samband med remissen av programhandlingen. Länsstyrelsens delar kommu-



nens uppfattning i behovsbedömningen. Beträffande konsekvenserna av järnvägens utbyggnad hänvisas till den miljökonsekvensbeskrivning som Trafikverket upprättat för järnvägsplanen.

Sammanfattning miljökonsekvenser

Sammanfattning av Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning (Miljökonsekvensbeskrivning Flackarp-Arlöv. Trafikverket 2014-05-28) för järnvägsplanen.

Följande frågor bör belysas i planarbetet:

- Påverkan på stadsbilden till följd av stationsbron, bullerskydd mm.
- Kopplingen mellan östra och västra Hjärup
- Fysiska och visuella barriäreffekter till följd av utbyggnaden av stationsbron, tillgänglighet
- Effekter m ht biltrafiken
- Grönstrukturfrågor
- Stationsmiljön som identitetsskapare

Konsekvenserna under byggskedet behandlas i Trafikverkets MKB för järnvägsplanen.

Påverkan på stadsbilden

Stationsbron och omgivande miljö kommer att gestaltas på ett stadsmässigt sätt så att en helhetsmiljö skapas. På ömse sidor om själva bron kommer ramper med låga murar att uppföras mot spåren. Här kommer bullerskärmar att bli mer visuellt framträdande då de inte kan döljas av vegetation som inom andra delar. Tre befintliga hus väster om järnvägen samt närbutiken öster om järnvägen kommer att rivas och omgi-

vande träd och planteringar försvinner.

Kopplingen mellan östra och västra Hjärup

Den cirka 30 meter breda öppna bron kommer att skapa en väsentligt förbättrad tillgänglighet mellan östra och västra Hjärup jämfört med idag. Stationsbron kommer att bli ett nytt landmärke i samhället vilket underlättar orienterbarheten.

Bullereffekter med hänsyn till biltrafiken

Dagens trafik på Banvällsvägen uppgår till cirka 1 200 fordon/dygn. Enligt genomförda prognoser bedöms den öka till cirka 2 400-2 500 fordon/dygn, år 2030. Samtliga fastigheter utmed vägen bedöms klara riktvärdena för vägtrafikbuller. Biltrafiken över Stationsbron bedöms uppgå till cirka 1 700 fordon/dygn, år 2030. När butiker och annan service byggs ut i stationens närområde finns möjlighet att via trafikregleringar och lokala trafikföreskrifter reglera trafikflödet över Stationsbron.

Såväl Banvällsvägen som Stationsstigen höjs via ramp

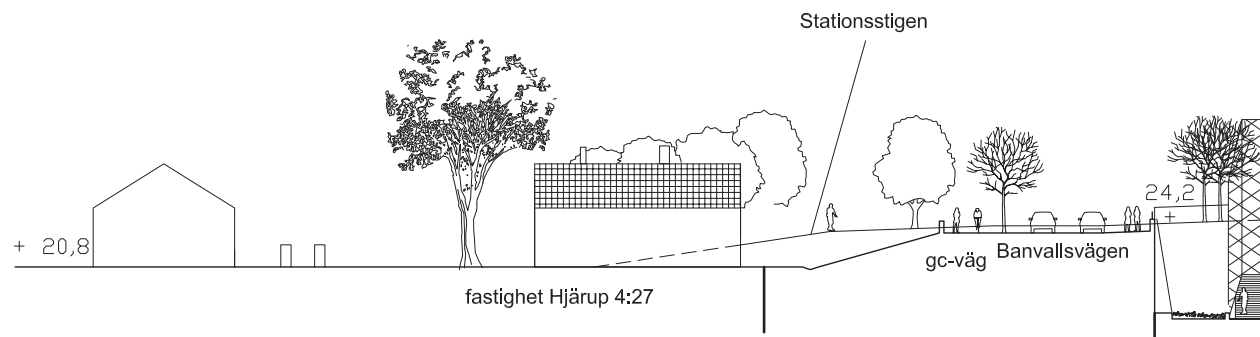
och trappor upp mot Stationsbron. Det innebär att fastigheten Hjärup 4:27 i väster och söder blir omgärdad av upphöjda trafikytor. Gående och cyklande kommer att passera nära fastigheten i ett upphöjt läge, se figur 10.1.

Grönstrukturfrågor

En rad stora träd söder om den fd stationsbyggnaden kommer sannolikt att behöva tas bort i samband med utbyggnaden av de provisoriska spåren.

Stationsmiljön som identitetsskapare

Den nya miljön kring Stationsbron kommer att ges en stadsmässig utformning som kommer att ge Hjärups centrala delar en ny identitet och attraktionskraft. Den moderna gestaltningen och det centrala läget bör kunna utveckla platsen till en samlingspunkt för boende och resande till Hjärup. Närheten till kollektiva transportmedel bedöms innebära att Hjärups attraktionskraft för boende kommer att öka.



Figur 10.1 Principsektion genom fastigheten Hjärup 4:27, med redovisning av Stationsstigen och Banvällsvägens ungefärliga höjdlägen i förhållande till fastigheten.



11. Källhänvisning

Trafikverket

Järnvägsutredning Södra stambanan Håstad - Arlöv, Trafikverket 2004.

Förstudie Flackarp – Arlöv, fyra spår. Lommavägen – Korsning med Södra stambanan. Trafikverket. Granskningshandling 2012-04-13.

Förstudie Väg 882, Vragerupsvägen, Staffanstorps kommun, Skåne län. Trafikverket. Samrådshandling 2012-01-10.

Förstudie Supercykelväg Malmö – Lund, Malmö, Burlöv, Staffanstorp och Lunds kommun. Trafikverket. Remisshandling 2012-01-04.

Järnvägsplan Flackarp – Arlöv, fyra spår. Plan- och genomförandebeskrivning. Trafikverket. Utställningshandling 2013 (utkast)

Gestaltningssprogram Flackarp – Arlöv, fyra spår. Trafikverket 2015-01-26.

Miljökonsekvensbeskrivning Flackarp – Arlöv, fyra spår – Miljökonsekvensbeskrivning. Trafikverket 2014-05-28.

Tekniskt PM Miljöteknik. Projekt Flackarp-Arlöv. Översiktliga undersökningar, sträcka 640+640-612+740. Koncept 2011-11-01. Ver 1.0

Hjärups stationsbro. Anslutning mot Jakriborg. Skiss 2012.05.04. Trafikverket / Metro Arkitekter.

Trafikstudie Hjärups stationsbro. Trafikverket 2012-06-26.

Kommunen

Framtidens kommun – Perspektiv 2038. Staffanstorps kommun.

Underlag till Framtidens kommun - Perspektiv 2038. Fördjupad översiktsplan för Hjärup -06.

Grönplan för Staffanstorp och Hjärup 2010. Staffanstorps kommun.

Trafikplan för Hjärup. Staffanstorps kommun, 2007-11-30, Rev 2008-03-12.

Planförslag för Hjärup Västra. Skanska Nya Hem genom Gehl Architects i september 2014.

Detaljplan för Jakriborg, del av Hjärup 4:276, 4:282 m fl. Staffanstorps kommun. Antagen 2005-12-07.

PM. Mark- och trafikutformning, Sweco 2013-09-30, reviderad 2014-05-21.

Gestaltning och förprojektering av Hjärups station samt angränsande områden. Sweco 2015-07-01. Granskningshandling.

Region Skåne

Bytespunkten som mötesplats i Skåne. Attraktiva bytespunkter med människan i centrum. Region Skåne genom Gehl Architects, maj 2011.

Foto

Flygfoto över Hjärup, Trafikverket.

Figurer

Fig 4.1 Översiktsplan, Framtidens kommun, Staffanstorp kommun.

Fig 4.2 Gällande detaljplaner, Staffanstorp kommun.

Fig 4.3 Grönplan 2010, Staffanstorp kommun.

Fig 4.4 Trafikplan 2007, Staffanstorp kommun.

Fig 6.1 MalmöLund, Vision 2030 och strategi, Region Skåne.

Fig 6.2 Förstudie snabbcykelstråk, Trafikverket

Fig 6.3 Idéskiss snabbcykelstråk, Sweco arkitekter.

Fig 6.5 Planförslag för Hjärup västra, Gehl Architects 2014.

Fig 8.1 Visualisering av Hjärups stationsbro, Metro Arkitekter.

Fig 8.2 Visualisering av Hjärups stationsbro, Metro Arkitekter.