



STAFFANSTORPS  
KOMMUN

## PLANBESKRIVNING

Detaljplan för del av Hjärup 4:2 m fl

- VRAGERUPSVÄGEN

Hjärup, Staffanstorps kommun, Skåne län



H 35



## 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	Grönstruktur - Park	
2	Planeringsprocessen	6	Trafik	
3	Planprogram	6	Snabbcykelstråk	
4	Förutsättningar	6	Bullerskyddsåtgärder	
	Tidigare ställningstaganden		Återvinningsstation	
	Mark och vegetation		Teknisk försörjning, ledningar	
	Geotekniska förhållanden		Risk och säkerhet	
	Fornlämningar och kulturhistoria		Masshantering	
5	Förenlighet med 3, 4 och 5 kap i miljöbalken	10	9 Genomförande	20
6	Pågående planering	10	Tidplan	
	Strukturbild MalmöLund		Genomförandetid	
	Snabbcykelstråket		Huvudmannskap och ansvarsfördelning	
	Pågående detaljplaner		Avtal	
	Område söder om Jakriborg		Fastighetsrättsliga frågor	
7	Mål och Vision	14	10 Konsekvenser	22
	Framtidens kommun		Ekonomiska konsekvenser	
8	Förslag till detaljplan	15	Sociala konsekvenser	
	Planens huvuddrag		Behovsbedömning av MKB	
	Fd stationsområdet		Sammanfattning miljökonsekvenser	
			11 Källhänvisning	25



## 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 av järnvägsutbyggnaden 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.

**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 – Arlov, från två till fyra spår. I samband med utbyggnaden kommer stationerna i Hjärup, Åkarp och Arlov 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 Arlov. 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.

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

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 innebär att den nuvarande vägporten vid Vragerupsvägen 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 ingår Vragerupsvägens sträckning över järnvägen fram till planerad anslutningsväg mot Jakriborg.

## Förprojektering

En förprojektering av berörda områden har genomförts under perioden april till augusti 2015. För den här aktuella detaljplanen har förprojekteringen medfört följande förändringar av det tidigare förslaget:

- Anslutningsvägen mot Jakriborg utgår.
- Banvallsvägen har återfått sin nuvarande sträckning inom avsnittet med befintlig bebyggelse.
- Föreslaget parkeringsområde inom fastigheten Stora Uppåkra 13:12 utgår.
- I anslutning till den nya bron har Vragerupsvägens vägområde utökats att omfatta slanter mot omgivande mark.
- Föreslagen bullerskärm norr om fastigheten Stora Uppåkra 13:12 (fd stinsbostaden) har ersatts av en bullervall vilket får till följd att järnvägsområdet utökats. Fördrojningsområde för dagvatten har utgått.



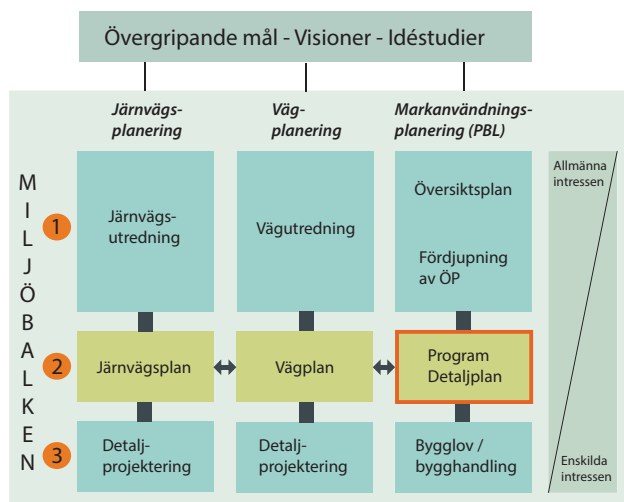
Figur 1.1 Översikt, avgränsning av detaljplanen.



## 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 gestaltningskoncept 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.

Vägtrafiksystemet har ändrats på den östra sidan av järnvägen efter samrådet kring programmet. Banvallsvägen förlängs nu mot norr och ansluts till Vragerupsvägen, vilket innebär att vägsträckningen mot korsningen Väståkravägen - Prästkragevägen utgår.

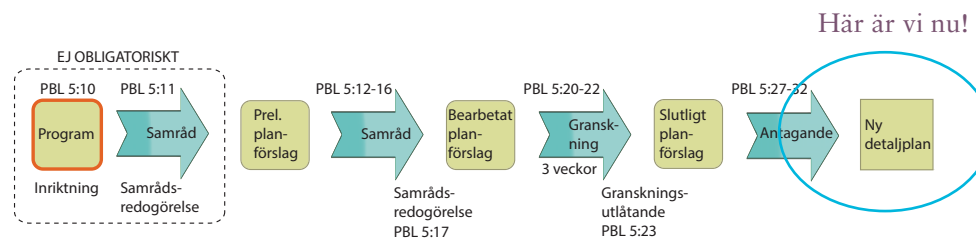
## 4. Förutsättningar

### Tidigare ställningstaganden

#### Fördjupad översiktsplan, 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.



Normalt planförfarande PBL 5 kap

Figur 2.2 Processchema för utarbetande av detaljplan, normalt planförfarande.

## Översiktsplan, Framtidens kommun

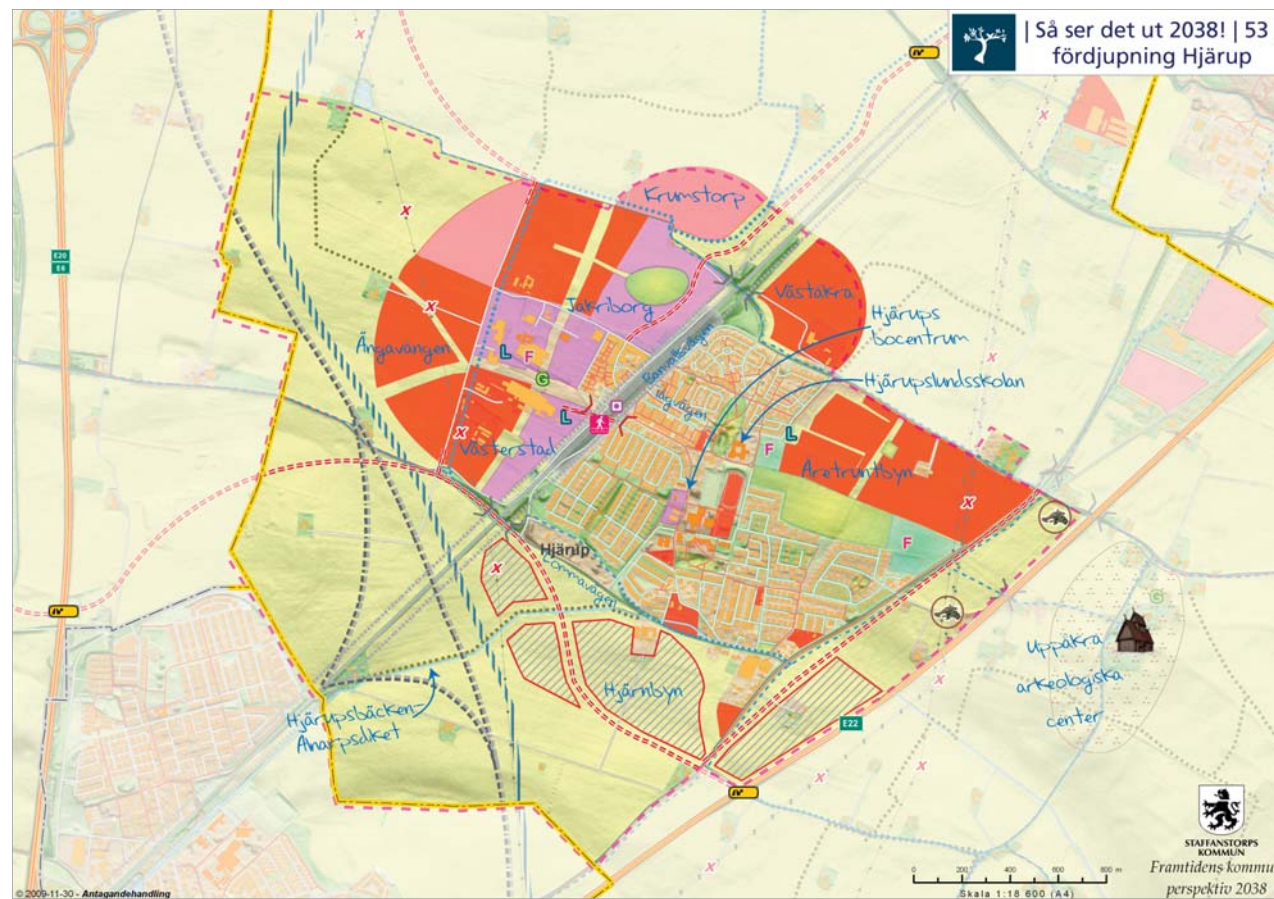
Kommunens översiktsplan ”Framtidens kommun – perspektiv 2038”, är antagen av kommunfullmäktige 2009-11-30. Fördjupningen av översiktsplanen för Hjärup har inarbetats i den nya översiktsplanen, Framtidens kommun. Översiktsplanen har aktualitetsförklarats av kommunfullmäktige 2011-10-24. Framtidens kommun - 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

## 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.





därför 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 Lommavägen). 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

Utbyggnaden 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. Bostadsområdet i nordost inklusive Banvallsvägen och Västakravägen omfattas om detaljplan (H15) antagen av kommunfullmäktige 1991-05-27. För planerat utbyggnadsområde norr om Jakriborg gäller detaljplan (H19) antagen av miljö- och samhällsbyggnadsnämnden 2005-12-07. För angränsande bostadsbebyggelse öster om järnvägen gäller följande detaljplaner:

- (H10) antagen ls 1981-04-07 och
- (H15) antagen kf 1991-05-27.

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 jordbruksmark, väg- och skyddsområden. I anslutning till det f.d. stationsområdet berörs tomtmarken kring fastigheterna.

I anslutning till det f.d. stationsområdet finns högvuxna träd som bedöms värdefulla att bevara.

### Geotekniska förhållanden

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



Figur 4.5 Den fd stationsbyggnaden.

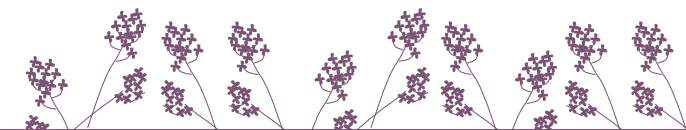
### Fornlämningar och kulturhistoria

Förekomsten av fornlämningar har undersökts av Wallin kulturlandskap och arkeologi, 2011 och 2012. En bronsåldersboplats har tidigare avgränsats norr om Jakriborg. Området är stort och utpekad 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 Hjäruks 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 utpekas 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 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.

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

Södra stambanan är av staten utpekad som ett riksintresse för kommunikation. I Miljöbalken (MB 3 kap. 8§) anges grunderna för riksintresset. 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

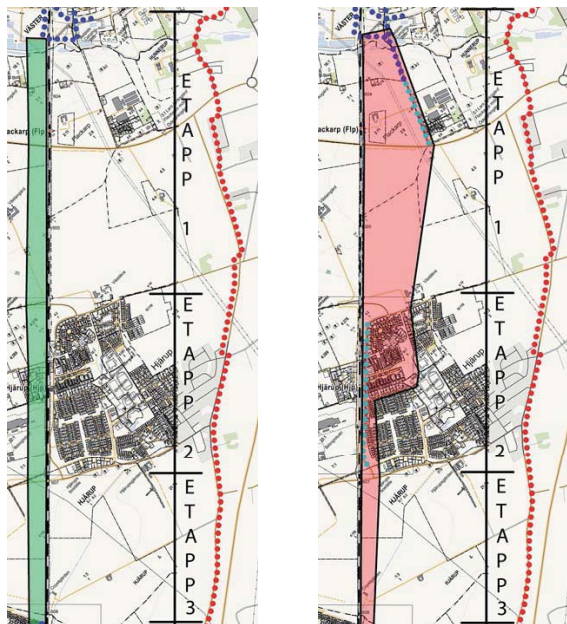
Region Skåne påbörjade år 2005 projektet Strukturbild Skåne och har sedan dess i ett flertal rapporter redovisat olika strategier för den regionala planeringen. Målet är att tillsammans med kommunerna skapa gemensamma strategier för Skåne med koppling till den fysiska strukturen. God tillgänglighet i 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, Staffanstorp 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



Figur 6.2 Alternativa sträckningar för Snabbcykelstråket.

ska drivas vidare eller inte samt definiera utredningsområdet för kommande skede. Förstudieområdet täcker in Malmö, Burlöv, Staffanstorp, 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



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

3. Järnvägsalternativ öster – anlägga ett snabbcykelstråk öster om järnvägen
4. Järnvägsalternativ väster – anlägga ett snabbcykelstråk väster om järnvägen

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 Vragerupsvägen pågår upprättandet av:

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

### Detaljplan för Spårområdet

Detaljplanen omfattar järnvägens spårområde på en sträcka av cirka 1,5 km, mellan de planerade korsningarna med Lommavägen och Vragerupsvägen. Järnvägsområdet utvidgas mot väster för att möjlig-

göra utbyggnad från två till fyra spår. Den nya Stationsbron samt föreslagna bullerskyddsåtgärder ingår i detaljplanen.

### Detaljplan för Stationsbron

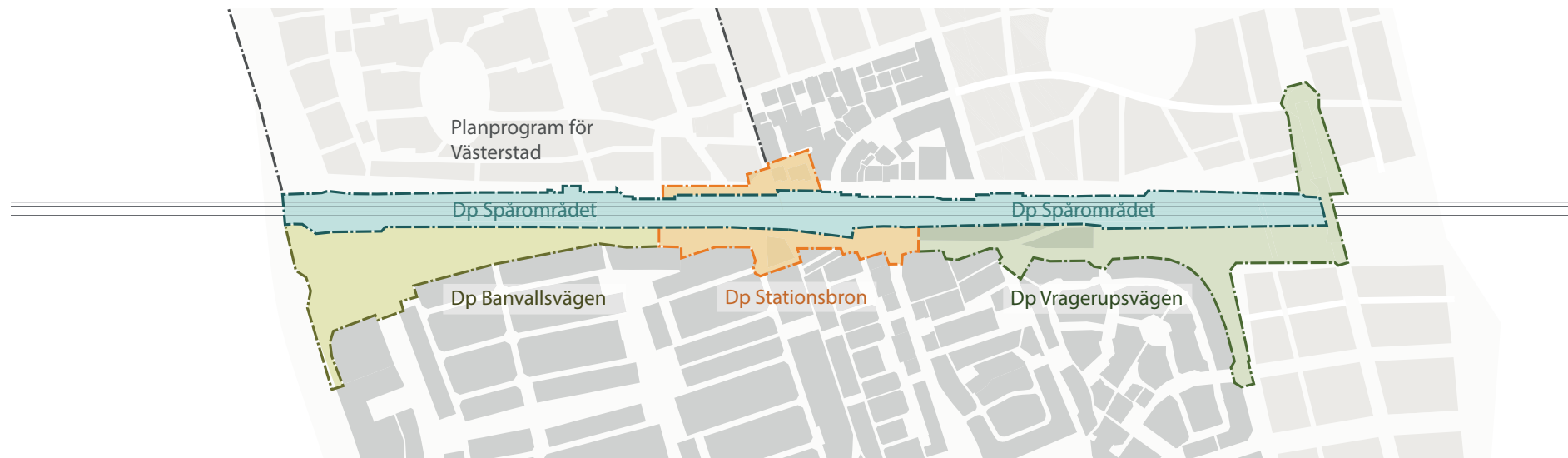
Detaljplanen omfattar Stationsbrons anslutningar till befintligt trafiknät på ömse sidor av järnvägen. Planen omfattar även parkeringsområden för bil och cykel i anslutning till järnvägen. Det av Trafikverket och kommunen framtagna förslaget till stationsbro bildar underlag för detaljplanen.

### 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 bullerskyddsvall 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 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.



Figur 6.4 Preliminär avgränsning av planerade detaljplaneändringar.

### Program, detaljplan för Västerstad

Planprogrammet syftar till utbyggnad av en ny stadsdel, Västerstad, i anslutning till det plane-  
rade 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 servi-  
cefunktioner samt icke störande verksamheter.  
Detaljplaner för områdets infrastrukturbygg-  
nad och en första utbyggnadsetapp har påbörjats  
och förväntas vara klar under 2016. Utbyggnaden  
är tänkt att ske etappvis under perioden  
2016-2024.



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



Figur 6.6 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

### Planens huvuddrag

Järnvägsutbyggnaden Flackarp - Arlöv innebär att järnvägen i Hjärup byggs ut från två spår i markplanet till fyra spår i nedsänkt läge. De nya spåren förläggs väster om de nuvarande och den nya stationen kommer att ligga söder om och i direkt anslutning till den nuvarande.

Den nu aktuella detaljplanen omfattar planerad utbyggnad av trafiknätet norr om stationsområdet. På den östra sidan av järnvägen ingår bevarandet av bebyggelsemiljön kring den fd stationen (fd stationsbyggnaden samt stinsbostaden), planerad förlängning av Banvallsvägen upp till Vragerupsvägen samt en omläggning av Väståkravägens anslutning till Banvallsvägen. Vragerupsvägen byggs ut i ny sträckning med bro över järnvägen.

### 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 sidoplatthöjningar 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 trygghetssynpunkt.

Närmiljön kring stationen ska bidra till bilden av ett ”grönt” Hjärup. Stationstorget blir en tydlig urban plats centralt belägen i samhället. En väl



Figur 8.1 Vy över norra Hjärup.



utformad möblering med sittplatser, planteringar och belysningsarrangemang ska göra stationstorget till en attraktiv plats för möten. Inom angränsande kvarter i väster och öster, planeras servicefunktion, 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.

Biltrafiken över stationsbron föreslås begränsad. Trafikytan föreslås utformad så att gående och cyklande ges företräde.

Plattformarna blir tillgängliga dels från stationsbron och dels via ramper och trappor från angränsande områden norr respektive söder om bron. De inglasade trapphusen till plattformarna har bundits samman till en öppen klimatskyddad stationsbyggnad som följer norra sidan av stationsbron. På den södra sidan av bron föreslås cykelparkeringar. Cykelparkeringar anordnas även i anslutning till de övriga nedgångarna. Den nuvarande bilparkeringen öster om järnvägen behålls om än i med annan utformning och storlek. Även väster om järnvägen kommer parkeringsplatser att finnas.

### Det fd stationsområdet

Detaljplanen omfattar bebyggelsen inom det fd stationsområdet (fd stationshuset och stinsbostaden). Bebyggelsen är sedan tidigare inlöst av Trafikverket. Planförslaget möjliggör att den fd stationsbyggnaden och den intilliggande stinsbostaden ska kunna

användas till allmän centrumverksamhet (CB<sub>1</sub>) så som service (café, restaurang, småbutik m m), kontor bibliotek och samlingslokal samt bostäder.

Bebyggelsen omges av stora träd, mestadels lindar men även kastanj, vilka är betydelsefulla för miljön. I syfte att skydda träden införs bestämmelse om marklov.

För att skydda stationsmiljön införs skyddsbestämmelse om byggnaderna inte får rivras eller förvandlas. För att säkerställa intentionerna föreslås en utökad lovplikt vid ändring av fasad- och takmaterial.

### Grönstruktur - Park

Detaljplaneprogrammets intension är att skapa ”Gröna kilar” längs järnvägen in mot stationsområdet. På den östra sidan järnvägen föreslås en sammanhängande grön zon längs Banvallsvägen upp mot Vragrupsvägen. I likhet med området söder om stationsområdet ges Banvallsvägen en grön karaktär, med mjuka övergångar mot omgivande svackdiken. Bullervallen mot järnvägen omformas för att gestaltningssmässigt kunna samverka med den omgivande parkmiljön.



Figur 8.2. Vy över Stationsbron från öster, bebyggelseetapp 2 (Metro arkitekter). Bilden visar områdets principiella utformning. Observera att bebyggelsen öster om Stationsbron har ersatts av parkområde samt att bullerskärmar saknas.



## Trafik

### Vragerupsvägen

Vragerupsvägen är en gammal väg vars sträckning är starkt präglad av det laga skiftet av jordbruksmarken under 1800-talet. Genom ett antal skarpa böjar följer vägen de gränser som skapats vid skiftet. Under senare tid har vägen byggts om i ny sträckning med vägport under järnvägen samtidigt som den äldre vägsträckningen avslutats väster om Väståkra gård. I samband med den nu aktuella järnvägsutbyggnaden återfår vägen sin tidigare sträckning.

Den nuvarande vägporten vid Vragerupsvägen ersätts av en bro för bil-, gång- och cykeltrafik i ett läge cirka 30 meter norr om den nuvarande. En separat gång- och cykelväg planeras längs Vragerupsbrons södra sida. Bron blir belägen 4 till 5 meter över omgivande mark. Brouformningen ska möjliggöra anläggande av temporära spår i samband med utbyggnaden. I detaljplanen säkerställs genomförandet av bron och



erforderlig mark för slänter. Marken i anslutning till bron kommer i senare skede att fyllas upp för att underlätta utbyggnaden av planerad bostadsbebyggelse inom angränsande områden.

Enligt kommunens översiktsplan planeras en ny väg mot Lund som ska ansluta till Vragerupsvägen väster om järnvägen. En åtgärdsvalsstudie har genomförts av kommunen som visar att utbyggnaden är samhälls-ekonomiskt lönsam att genomföra. Vägen planeras ansluta till Vragerupsvägen i Köpmannagatans förlängning. Planutformningen möjliggör att korsningen i framtiden byggs ut till rondell.

Öster om bron fortsätter Vragerupsvägen genom planerad bostadsbebyggelse vid Väståkra gård. Gestaltningen av mötet med den planerade bebyggelsen blir viktig för att förstå övergången från huvudgata till lokalgata.



Banvällsvägen, Väståkravägen och Vragerupsvägen ingår i huvudvägnätet och betecknas i planen som huvudgator.

### Banvällsvägen - Väståkravägen

Väståkravägen rätas upp och ansluts i t-korsning till Banvällsvägen som förlängs mot norr för att ansluta till Vragerupsvägen vid den nya bron. En gång- och cykelväg planeras längs Banvällsvägens östra sida.

I höjd med stationsområdet föreslås en sammanträngning av gatusektionen på en sträcka av cirka 20 meter. Den föreslagna vägbredden 3,5 meter, medger passage av en bil i taget. Åtgärden syftar till att ge plats för planerad cykelväg samt att dämpa hastigheten för biltrafiken. Den ensamliggande byggnaden (Hjärup 13:11) som tidigare blivit inlöst av Trafikverket, kommer att rivras.



Figur 8.3. Vy av Gamla stationen, muren och de uppvuxna träden kring gamla stationen och längs till höger Stinsbostaden.





Detaljplanen möjliggör att korsningen Banvallsvägen-Väståkravägen i ett senare skede byggs om till cirkulationsplats.

### Cykel

Snabbcykelstråkets sträckning mellan Malmö och Lund kommer att studeras i en separat utredning av Trafikverket i samarbete med berörda kommuner. 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. Cykelvägen är en viktig länk i det övergripande cykelvägnätet och kommer att behövas oavsett snabbcykelstråket framtida sträckning. Det tillgängliga utrymmet på den östra sidan av järnvägen är inom vissa avsnitt starkt begränsat. I förslaget prioriteras en likvärdig standard längs hela sträckningen genom Hjärup. Vid korsning med anslutande gator ges cyklisterna företräde genom upphöjda cykelöverfarter.

### Trafikområde

Den ändrade utformningen av bullerskyddet norr om den fd Stinsbostaden innebär att trafikområdet för järnvägen utökats i förhållande till järnvägsplanen inom en kortare sträcka.

### Tillgänglighet

Gång- och cykelvägen över den nya bron vid Vragerupsvägen ska utformas med vilplan vid sidan av gc-vägen för att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning.

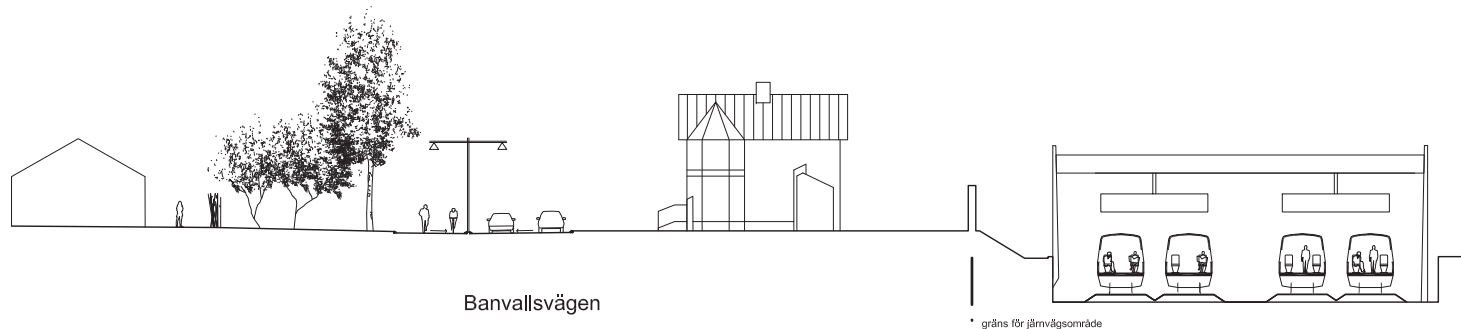
### Bullerskyddsåtgärder

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. Behovet av bullerskyddsåtgärder redovisas i underlaget till järnvägsplanens MKB

(Miljökonsekvensbeskrivning Flackarp-Arlöv. Trafikverket 2014-05-28) samt i järnvägsplanen. På illustrationsplanen redovisas den föreslagna banprofilen genom höjder för spårens rälsöverkant (rök). Bullervallarnas och bullerskyddsskärmarnas ungefärliga höjd anges i meter över mark respektive rälsöverkant. I samband med järnvägsutbyggnaden genomförs bullerskydd mot befintlig bebyggelse. Bullerskydd mot planerad bebyggelse anordnas först i samband med kommande detaljplanläggning och utbyggnad.

### Bullerskyddsåtgärder, östra sidan av järnvägen

Söder om Vragerupsvägen ger den befintliga bullervallen ett tillräckligt bullerskydd. Vallarna tas bort i samband med utbyggnaden av de provisoriska spåren men ersätts av en ny vall med samma höjd, cirka 4,5 meter över omgivande mark (8,1 meter över rälsöverkant). Inom avsnittet närmast norr om den fd Stinsbostaden höjs bullervallen till cirka 5,3 meter över mark (9,5 meter över rök). Söder därom, där bebyggelsen ligger nära järnvägen, samt inom stationsområdet föreslås cirka 3,5 meter (7,5 över rök) höga bullerskyddsskärmar.



Figur 8.4 Principsektion vid den fd stationsbyggnaden efter utbyggnaden av järnvägen.

### **Bullerskyddsåtgärder, västra sidan av järnvägen**

På den västra sidan av järnvägen uppförs bullerskyddsskärmar 3,7 meter över mark (7,7 meter över rök) längs järnvägen inom avsnittet norr om Jakriborg. Skärmen kommer att förlängas mot norr i samband med utbyggnaden av angränsande bebyggelse enligt gällande detaljplan.

### **Fastighetsnära bullerskydd**

Vid förskolan inom fastigheten Hjärup 9:8 föreslås en 1,3 meter hög bullerskärm längs fastighetsgränsen mot gatan.

För fastigheterna Hjärup 4:277, Stora Uppåkra 13:12 (fd stationshuset m fl) inom planområdet överskrids riktvärdet för bostäder utomhus med 1-3 dBA. Fastigheterna, gränsar direkt till spårområdet och ytterligare bulleravskärmning av trädgårdarna bedöms därför inte möjlig. För ett antal bostäder inom Jakriområdet kan fasadåtgärder behövas för att uppnå acceptabla bullernivåer inomhus.

### **Återvinningsstation**

Den nuvarande anläggning vid stationsparkeringen kommer att flyttas och ersättas av två nya stationer utmed Banvällsvägen, en norr och en söder om stationsområdet. Den norra stationen föreslås ligga i höjd med Blåklintvägens anslutning. En angöringsficka för bilar föreslås i anslutning till stationen. Stationen blir också tillgänglig för gång- och cykeltrafik. Nya typer av behållare gör att områdets storlek kan begränsas i jämförelse med den nuvarande anläggningen. Under utbyggnadsskedet kommer tillfällig återvinningsstation att anordnas på lämplig plats.

### **Teknisk försörjning, ledningar**

#### **Dagvattenanläggningar**

Dag- och grundvatten från den nedsänkta järnvägen kommer att pumpas upp och avledas mot Höje å. På den västra sidan av spåren, norr om Vragerupsvägen, planeras ett fördröjningsmagasin för dagvatten från järnvägen. Dagvatten från gatorna inom planområdet kommer att avledas via svackdiken till dagvattenledningarna.

#### **Tele**

Skanova har fiber- och kopparnätskablar inom planområdet. Två kablar korsar järnvägen norr om Vragerupsvägen. Kablarna kommer att läggas om i samband med järnvägsutbyggnaden och förläggas i Vragerupsbron över järnvägen.

#### **Framtida ledningar**

Vid planeringen av bron vid Vragerupsvägen ska ledningsreservat säkerställas för idag okända behov i samband med genomförandet.

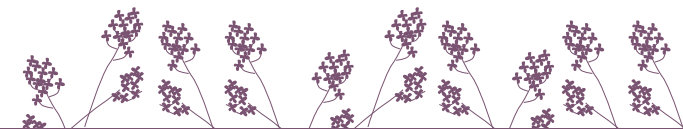
### **Risk och säkerhet**

En risk- och säkerhetsanalys har genomförts av Trafikverket i samband med 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. 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 spårmittpunkt 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 växtens 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 brofästet vid Vragerupsvägen planeras uppfyllnad av marken på ömse sidor av järnvägen.



## 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. I det aktuella fallet är det gatumarken i form av HUVUDGATA och LOKALGATA samt PARK som utgör allmän platsmark.

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

### Avtal

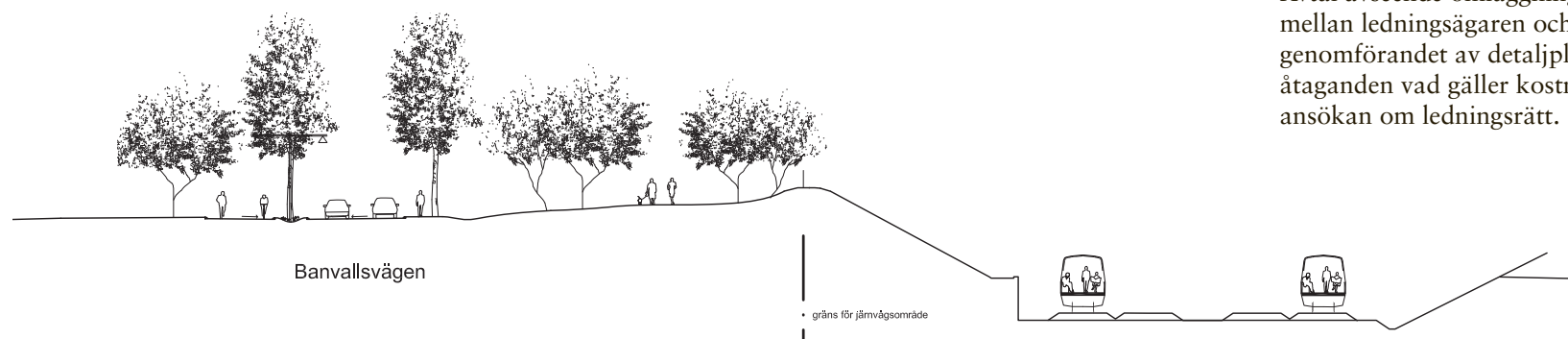
#### Tidigare avtal

I juni 2009 skrev Banverket, Staffanstorps kommun och Region Skåne under ett avtal om hur utbyggnaden

den genom Hjärup ska utformas och vissa åtgärder finansieras. Avtalet innebär bland annat att järnvägen sänks på valda delar mellan Lommavägen och Vragersvägen. 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 är överens om grundförutsättningarna och arbetar vidare för att finna en konkret utformning av hela stationsområdet.

I november 2011 träffades ett tilläggsavtal mellan parterna som innebär 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 Vragersvägen ersätts av en vägbro över järnvägen. Enligt avtalet förutsätts ett särskilt genomförandebrev träffas mellan parterna innan järnvägsplanen fastställs.

Avtal avseende omläggning av ledningar bör tecknas mellan ledningsägaren och Trafikverket, innan genomförandet av detaljplanen, för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader, utförande samt ansökan om ledningsrätt.



Figur 8.5. Principsektion dragen genom Banvallsvägen - rekreativområde / bullervall - spårområdet, strax söder om Vragersvägen.



### **Avtal mellan kommunen och Trafikverket**

Innan detaljplanen antas kommer ett genomförandeavtal och ett markavtal upprättas mellan kommunen och Trafikverket som reglerar ansvarsfördelningen och förutsättningarna för järnvägsprojektets och detaljplanens genomförande. Genomförandeavtalet 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 marköverlåtelse- 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 och när det gäller tillträde till mark med tillfällig nyttjanderätt genom beslut om tillträde av länsstyrelsen.

### **Avtal mellan ledningsägare och Trafikverket**

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

### **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 fastigheter som direkt kommer att beröras av järnvägsutbyggnaden.

Kommunen har rätt och skyldighet att med stöd av detaljplanen lösa in mark som avses utnyttjas för allmänt ändamål. Kommunen är ägare till fastigheten Hjärup 4:2 vilken ingår i det område som avses nyttjas för allmänt ändamål. Kommunen avser att förvärva Stora Uppåkra 13:11 samt delar av fastigheterna Hjärup 4:276 och Flackarp 7:1. Ersättningen för marken bestäms enligt reglerna i expropriationslagen om ingen annan överenskommelse träffas.

### **Fastighetsbildning**

Trafikverket kommer att ansöka om ändrad fastighetsbildning för att säkerställa den mark som behövs permanent för järnvägsanläggningen. Kommunen kommer att ansöka om fastighetsbildning för fastighetsreglering av den allmänna platsmarken som ska lösas in. Tredimensionell fastighetsbildning kan bli aktuell där Vragerupsvägen passerar på bro över järnvägen.

Fastigheten Hjärup 4:277 tillförs delar av Hjärup 4:159. Fastigheten Stora Uppåkra 13:12 tillförs del av Hjärup 4:2, 4:159 och Stora Uppåkra 13:14.

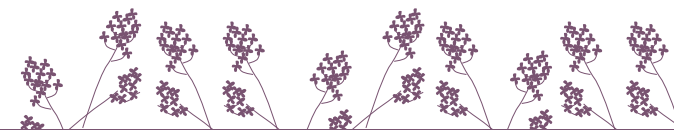
Utvidgningen av järnvägsområdet innebär att fastigheten Stora Uppåkra 13:14 tillförs del av Stora Uppåkra 13:11, 13:12 samt Hjärup 4:2.

Utbyggnaden av Vragerupsvägen väster om järnvägen innebär att delar av fastigheterna Flackarp 7:1, Hjärup 4:276 samt samfälligheten s:14 kommer att ingå i allmän platsmark och inlösas av kommunen.

### **Servitut, ledningsrätt**

Markanspråk som behövs för att säkerställa järnvägsanläggningens konstruktion, t ex underjordiska stag, säkerställs genom servitut. Även utbyggnaden av servicevägar samt tillgänglighet för skötsel av bullerskärmar säkerställs genom servitut.

Ett antal allmänna ledningar korsar järnvägen. I samband med Hjärups utbyggnad finns även behov av att reservera mark för framtida ledningsutbyggnader för idag okända behov i bropassagera över järnvägen.



## 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. En förutsättning för utformningen av området kring Stationsbron är att biltrafiken mellan västra och östra Hjärup kan ledas via de nya broarna vid Vragerupsvägen och Lommavägen. Vid den framtida utbyggnaden av Hjärup mot norr kommer bron vid Vragerupsvägen

att få stor betydelse som sammanbindande länk mellan bebyggelsen på den västra och östra sidan av järnvägen. I jämförelse med den nuvarande vägporten kommer den planerade bron att innebära väsentliga förbättringar ur såväl tillgänglighets- som trygghetssynpunkt.

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. 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 cykel-parkeringar 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. Utbyggnaden av gång- och cykelvägssystemet längs Banvallsvägen, Vragerupsvägen och infartsvägen mot Jakriborg ingår bland de åtgärder som föreslås för att öka attraktiviteten.

### 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 Vragerupsvägen inte medför risk för betydande miljöpåverkan. Samråd med Länsstyrelsen



angående behovsbedömningen har genomförts i samband med remissen av programhandlingen. Länsstyrelsen har i samrådsyttrande 2012-11-20 gjort bedömningen att detaljplanen för Vragerupsvägen innebär betydande miljöpåverkan.

Utbyggnaden av Vragerupsvägen ingår som en viktig del av Hjärups tätortsutveckling. Utbyggnaden av ny anslutningsväg mot väg 108, vilken ifrågasatts av Länsstyrelsen, har ingen direkt koppling till den nu planerade utbyggnaden av Vragerupsvägen. Stationsbrons planerade utformning förutsätter att trafikavlastning kan ske såväl via Vragerupsvägen som Lommavägen. Att dagens vägport ersätts av en ny bro över järnvägen är en direkt följd av järnvägsutbyggnaden. Under järnvägens utbyggnadsskede planeras Lommavägens trafik passera järnvägen via den nya bron vid Vragerupsvägen. Kommunen anser att den betydande miljöpåverkan som kan uppstå i samband med genomförandet är kopplat till järnvägsutbyggnaden och inte till den nu aktuella detaljplanen. Kommunen vidhåller därför sitt tidigare ställningstagande att detaljplanens genomförande inte medför betydande miljöpåverkan. Beträffande konsekvenserna av genomförandet hänvisas till den miljökonsekvensbeskrivning som Trafikverket upprättat för järnvägsplanen.

### Sammanfattning miljökonsekvenser

Konsekvenserna av fyrspårsutbyggnaden redovisas i Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning (Miljökonsekvensbeskrivning Flackarp - Arlov, Trafikverket 2014-05-28) för järnvägsplanen. Följande frågor bör belysas i planarbetet:

- Påverkan på landskapsbilden genom ianspråktagande av värdefull jordbruksmark och fragmentering av landskapet.
- Buller, effekter m.ht biltrafiken.
- Barriäreffekter. Kopplingen mellan östra och västra Hjärup.
- Möjligheterna till markutnyttjande och till en attraktiv utveckling av Hjärups tätort.
- Bebyggelsemiljön kring befintligt stationshus och stinsbostad.
- Grönstrukturfrågor och möjligheterna att röra sig ut i omgivande landskap.
- Påverkan på vattenförekomster.

Konsekvenserna under byggskedet behandlas i Trafikverkets MKB för järnvägsplanen.

### Landskapsbild

Den nya bron för Vragerupsvägen kommer att ligga cirka 4-5 meter över omgivande mark. Bron utformas med flacka slänter ut mot omgivande jordbruksmark för att underlätta anpassning till framtida bostadsutbyggnad. Den nya bron placeras cirka 30 meter norr om nuvarande vägport och kommer därmed att sammanfalla med vägens historiska sträckning. Den nya bron kommer att medföra förändrade vyer och delvis begränsade siktlinjer i nord-sydlig riktning. Befintlig bullervall på östra sidan av järnvägen, söder om bron, kommer efter utbyggnaden att återställas till nuvarande höjd, cirka 8,1 meter över rälsöverkant. Det innebär att den visuella barriären förblir oförändrad. Området kring bron vid Vragerupsvägen planeras att fyllas upp för att förbättra möjligheterna till framtida bebyggelse och undvika att anslutande vägar får en rampliknande effekt i anslutningspunkterna.

### Barriäreffekter

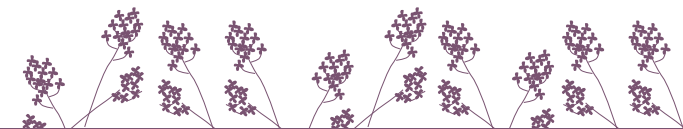
Järnvägens fysiska barriäreffekt är mest påtaglig för de som bor i Jakriborg som ligger lite för sig själv på den västra sidan medan huvuddelen av samhället ligger på den östra sidan. Kopplingen mellan västra och östra Hjärup kommer att förbättras jämfört med idag då man får en mer direkt förbindelse mellan bebyggelsen på ömse sidor via Stationsbron. Även utbyggnaden av Vragerupsvägen med separat gc-väg mot Jakriborg, kommer att innebära minskade barriäreffekter och förbättringar ur trygghetssynpunkt.

### Markutnyttjande - attraktiv utveckling av Hjärup

Genom utbyggnaden av trafiknätet inom norra delen av Hjärup med ny bro över järnvägen förbereds planerad bostadsutbyggnad på ömse sidor av järnvägen. Genom att samordna Trafikverkets behov av tillfälliga trafiklösningar under järnvägens utbyggnadsskede med kommunens behov av att bygga ut det permanenta gatunätet, utnyttjas resurserna optimalt och goda förutsättningar skapas för bebyggelseutvecklingen i Hjärup. Bebyggelsemiljön kring fd stationshuset och stinsbostaden har ett kulturhistoriskt värde som är identitetsskapande för Hjärup. Genom att byggnaderna bevaras och får en ny användning ges förutsättningar för nya verksamheter som kan berika samhället. Bullerskärmarna mot den nedsänkta järnvägen förutsätts utformade och materialmässigt anpassas till kulturmiljön kring den fd stationsbyggnaden.

### Grönstruktur

En rad stora träd söder om den fd stationsbyggnaden kommer att tas bort i samband med utbyggnaden av de tillfälliga spåren. Samtidigt kommer en ny grönstruktur att tillskapas öster om järnvägen i samband med ombyggnaden.





### **Buller, effekter med hänsyn till järnvägstrafiken**

I Hjärup kommer spåren att sänkas ner cirka 4 meter relativt dagens spår. Antalet tåg uppgår i dagsläget till 460 tåg/dygn. Den framtida tågtrafiken bedöms uppgå till cirka 650 tåg/dygn.

Den nedsänkta järnvägen minskar behovet av bullerskyddsåtgärder. Kompletterande bullerskyddskärmar förutsätts dock i anslutning till järnvägen. Längs del av järnvägen i norr, kommer nuvarande bullervall att återskapas till nuvarande höjd.

I anslutning till det fd stationsområdet (fastigheterna Hjärup 4:277 och Stora Uppåkra 13:12) planeras 3-3,5 meter höga bullerskyddsskärmar i gräns mot järnvägen. Riktvärdet för bostäder utomhus överskrids med 1-3 dBA trots skärmarna. Uteplatser bör därför anordnas i avskärmade lägen söder om byggnaderna.

En mätning av markvibrationsnivån har utförts utifrån dagens tågtrafik. Den visar att vibrationsnivån inte överstiger 0,1 mm/s vilket ligger väl under riktvärdet på 0,4 mm/s.

### **Buller, effekter med hänsyn till biltrafiken**

Utbyggnaden av järnvägen innebär att Banvallsvägen måste flyttas jämfört med idag. Dagens trafik på Banvallsvägen uppgår till ca 1 200 fordon/dygn. Enligt genomförda prognoser bedöms trafiken i den norra delen öka till omkring 2 500 fordon/dygn år 2030.

Inga bullerberäkningar har utförts för Vragerupsvägen och Köpmannagatans förlängning då de i dagsläget ligger långt från bebyggelse.

### **Påverkan på vattenförekomster**

Vid bron för Vragerupsvägen är grundvattenytan av-sänkt till erforderlig nivå. Mätningarna av grundvattennivåerna visar påverkan från bron längs en sträcka på cirka 150 meter.

Grundvattennivån inne i Hjärup ligger generellt cirka 3-5 meter under markytan. En indirekt påverkan till följd av detaljplanen för Vragerupsvägen är att en sänkning av järnvägsprofilen inom spårområdet med 4 meter innebär att grundvatten kommer att behöva dräneras ut och pumpas bort i järnvägens nedschaktade läge. Avsänkningen (avsänkning  $\geq 0,3$  meter) kommer som mest att omfatta ett område 450 meter ut från järnvägsspåren inom Hjärup. Totalt kommer ca 21 l/s att ledas bort vilket är 1,5 l/s mer än i dagsläget. Fyra brunnar i området kan komma att påverkas i viss utsträckning.

Avledning av grundvatten från järnvägsanläggningen samt dagvatten kommer att ske via utjämningsmagasin mot Alnarpsån samt mot Höje å. En vattendelare finns i Hjärup, vilket innebär järnvägssträckan från Flackarp till och med Hjärups station är lokaliserad inom avrinningsområdet för Höje å, medan resterande delar av Hjärup, öster om järnvägen, ligger inom avrinningsområdet för Alnarpsån, som passerar söder om Hjärup. Både Höje å och Alnarpsån är hårt belastade. Avledningen via dammar bedöms minska risken för spridning av eventuella utsläpp av föroreningar.

### **Övrig påverkan**

Totalt kommer netto cirka 0,9 ha jordbruksmark i nuläget att tas i anspråk för själva bron och anslutan-

de vägar. Den planerade bebyggelseutvecklingen inom västra Hjärup motiveras av det goda kommunikationsläget vilket också följer intentionerna i kommunens översiktsplan och det nu pågående arbetet med Strukturbild Malmö Lund. Utbyggnaden av trafiknätet är en viktig förutsättning för den planerade bebyggelseutvecklingen.

Förekomst av markföroreningar bedöms som liten i det material som kommer att användas för utfyllnad vid Hjärup.



# 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. Gestaltningssprogram. Trafikverket 2015-01-26.

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

Trafik-PM för Hjärups station. Tyréns version 2012-05-07.

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.

## 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.

PM. Dagvattenhantering och ledningsfrågor i anslutning till 4-spårutbyggnad. Sweco 2013-09-30.

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.

