



STAFFANSTORPS
KOMMUN

PLANBESKRIVNING

Detaljplan för del av Hjärup 4:159 m fl

- SPÅROMRÅDET

Hjärup, Staffanstorps kommun, Skåne län



H 34



Medverkande tjänstemän

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

Upprättad 2014-06-04
Reviderad 2015-09-09
Reviderad 2015-12-02
Reviderad 2016-03-21

Detaljplanen vann laga kraft 2016-05-06

Staffanstorp kommun

Planansvarig

Thomas Lexén
Lisa Callréus
Pontus Borgstrand
Lowe Kisiel
Kerstin Jensen

Lowe Kisiel
Planarkitekt
Staffanstorps kommun

Torsten Jonsson
arkitekt SAR/MSA
Sweco Architects

Trafikverket

Följande personer har medverkat:

Marie Minör
Åke Holm

SWECO Architects

Torsten Jonsson
Susanna Zinkernagel
Boel Andersson



Innehåll

1	Planens bakgrund, syfte och huvuddrag	5	Tekniska byggnader	
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 MKB	
			Sammanfattning miljökonsekvenser	
8	Förslag till detaljplan	15	11 Källhänvisning	27
	Område för järnvägstrafik			
	Bullerskyddsåtgärder			



Handlingar

Detaljplanen omfattar:

- Denna planbeskrivning
- Plankarta med bestämmelser
- Illustrationskarta
- Miljökonsekvensbeskrivning (Miljökonsekvensbeskrivning Flackarp-Arlöv, Trafikverket 2014-05-28.)
- 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.

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) ska identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter och konsekvenser som den planerade utbyggnaden kan medföra. MKB-processen ska dessutom bidra till att miljöanpassa projektet för såväl drifts- som byggskede. MKB är en obligatorisk del av järnvägsplanen enligt lagen om byggande av järnväg. En kort sammanfattning av de konsekvenser som järnvägsutbyggnaden får för Hjärup, redovisas i planbeskrivningen.

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 planerade förändringar utanför det nu aktuella planområdet. Den slutliga utformningen av angränsande områden 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.



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.

I det planprogram som framtagits och godkänts av kommunen föreslås detaljplaneändringarna för järnvägsutbyggnaden genomföras uppdelat på fyra olika

detaljplaner. Planernas omfattning beskrivs närmare i avsnitt 6. Den här aktuella detaljplanen omfattar järnvägens spårområde på en sträcka av cirka 1,4 km, mellan de planerade korsningarna med Lommavägen och Vragerusvägen. Detaljplanen syftar till att skapa de formella förutsättningarna för genomförande av järnvägsplanen.

Utbyggnaden av järnvägen kommer som tidigast att påbörjas 2017 och vara klara i slutet av 2022.



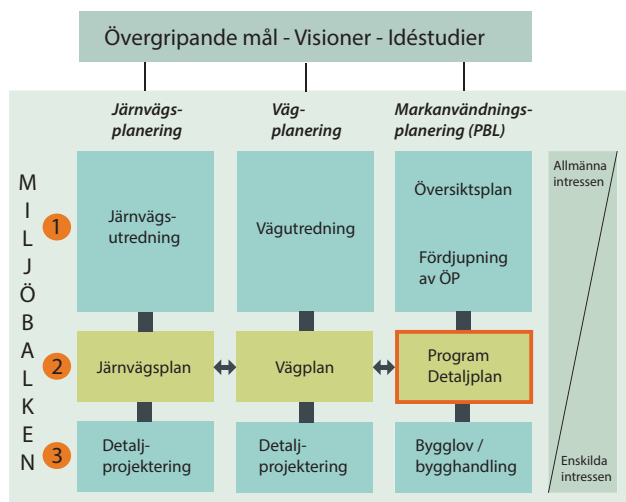
Figur 1.1 Översikt, avgränsning av detaljplanen.



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 övrig markanvändning. 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.

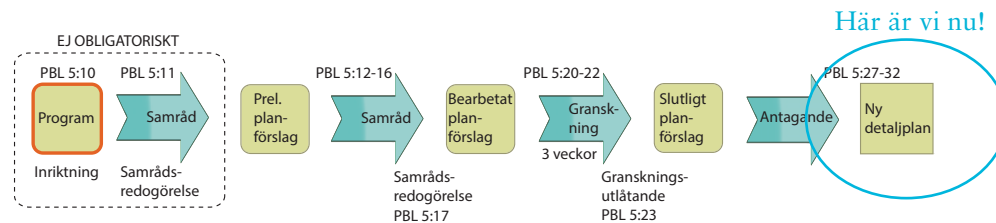
4. Förutsättningar

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.



Normalt planförfarande PBL 5 kap

Figur 2.2 Processchema för utarbetande av detaljplan, normalt planförfarande.

Översiktsplan, Framtidens kommun

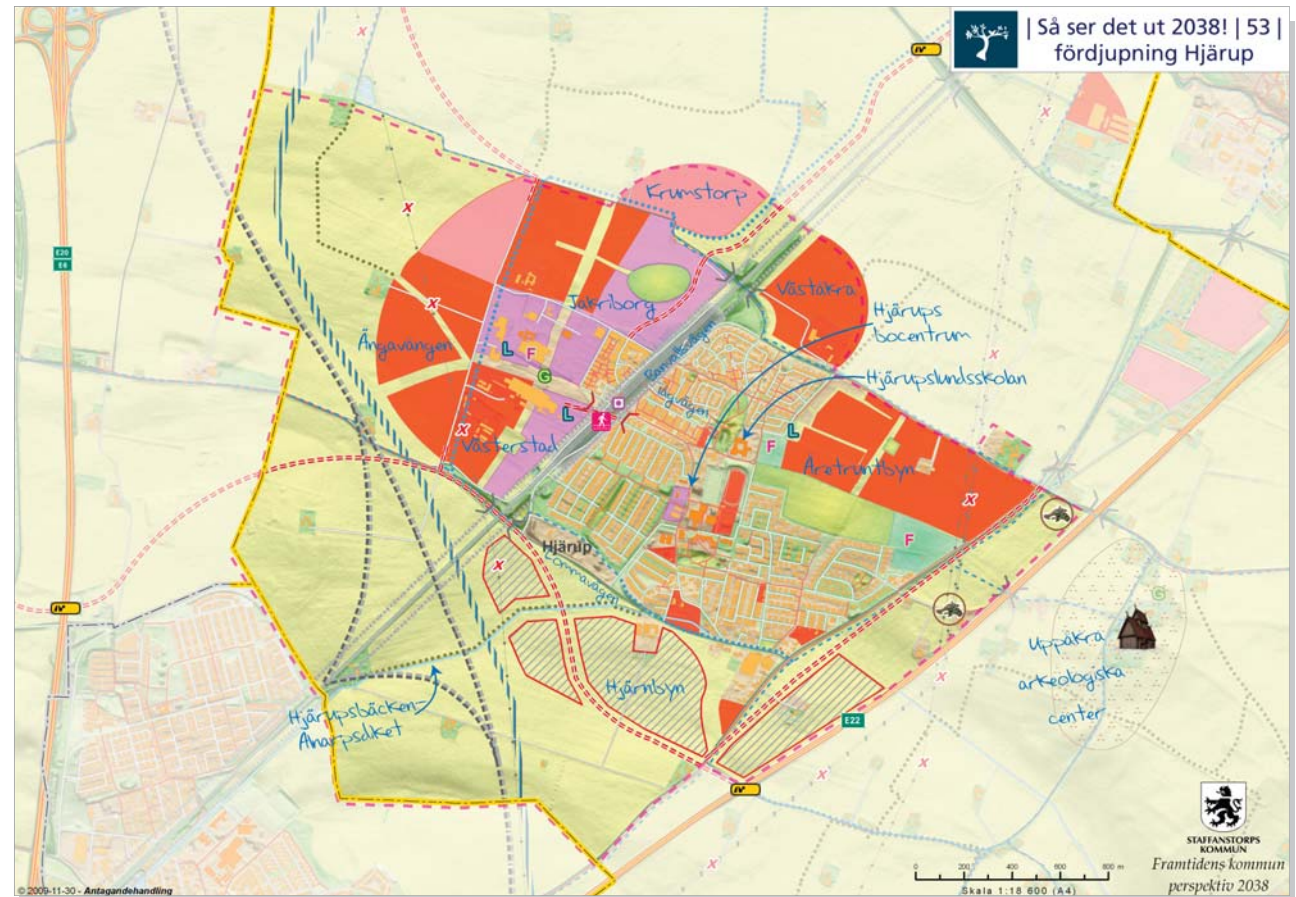
Kommunens översiktsplan ”Framtidens kommun – perspektiv 2038”, är antagen av kommunfullmäktige 2009-11-30. Fördjupningen av översiktsplanen för Hjärup har inarbetats i den nya översiktsplanen, Framtidens kommun. Översiktsplanen har aktualitetsförklarats av kommunfullmäktige 2011-10-24. Framtidens kommun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

Framtida markanvändning

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



Figur 4.1 Översiktsplan, Framtidens kommun, planerad markanvändning.



ett antal nya vägförbindelser. En ny vägförbindelse föreslås mot Lund längs västra 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 1400 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 Stenvägen gäller detaljplan (H18) antagen av kommunfullmäktige 1996-04-25. 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:

- (H5) antagen 1969-10-29,
- (H6) antagen 1973-01-25,
- (H10) antagen 1981-04-07 och
- (H15) antagen 1991-05-27.

För järnvägsområdet norr om stationen samt den



Figur 4.2 Översikt, gällande detaljplaner.

i öster angränsande bebyggelsen, fd stationshuset, stinshuset m m. saknas detaljplan.

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. Angränsande jordbruksmark berörs i mindre utsträckning.

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.

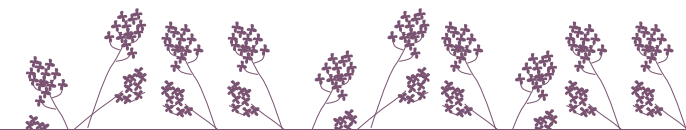
Fornlämningar och kulturhistoria

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 och den första stationsbyggnaden i Hjärup tillkom 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 perioden 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 småspröj-



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

6. Pågående planering

sade 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. 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 planerade fyrspårsutbyggnaden 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.

Strukturbild MalmöLund

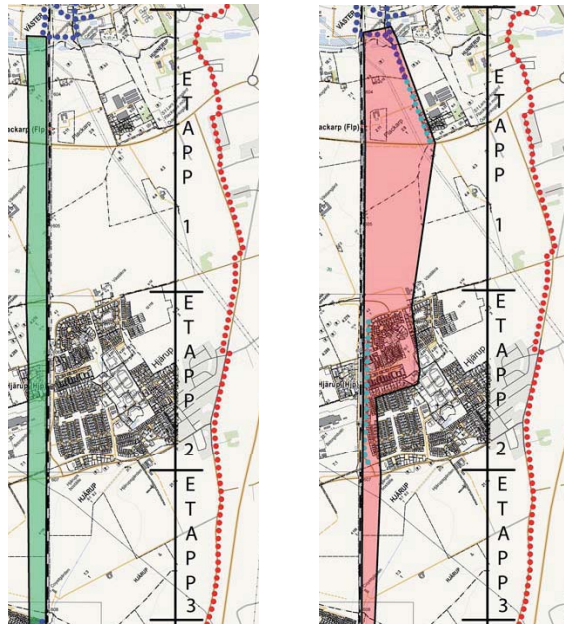
Region Skåne påbörjade år 2005 projektet Strukturbild Skåne och har sedan dess i ett flertal rapporter redovisat olika strategier för den regionala planeringen. Målet är att tillsammans med kommunerna skapa gemensamma strategier för Skåne med koppling till den fysiska strukturen. God tillgänglighet i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



Figur 6.2 Alternativa sträckningar för Snabbcykelvägen.

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.
3. Järnvägsalternativ öster – anlägga ett Snabbcykelstråk öster om järnvägen.

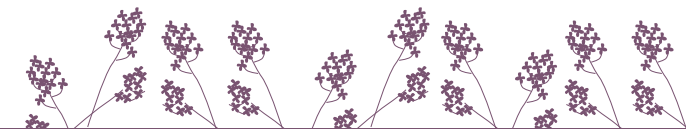


Figur 6.3 Framtida Snabbcykelväg, passage vid Burlöv Center (idéskiss Sweco Architects).

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 spårområdet pågår upprättandet av:

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

Detaljplan för Stationsbron

Detaljplanen ska omfatta Stationsbron samt dess anslutningar till befintligt trafiknät på ömse sidor av järnvägen. Planen ska även omfatta parkeringsområden för bil och cykel på ömse sidor av järnvägen. Det

av Trafikverket och kommunen framtagna förslaget till stationsbro kommer att bilda underlag för detaljplanen.

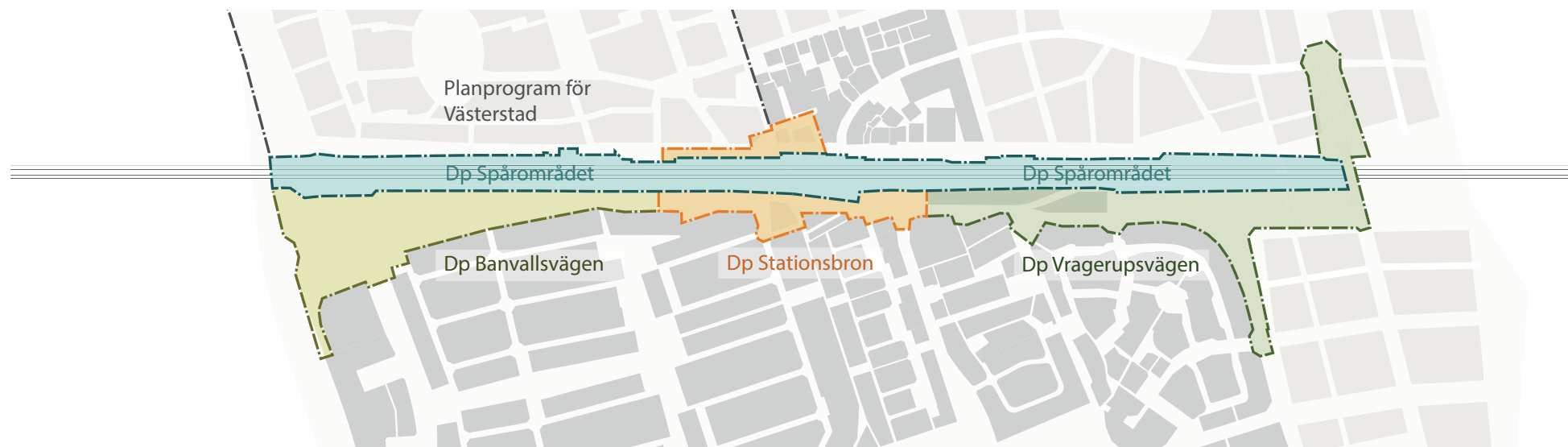
Detaljplan för Banvallsvägen

Detaljplanen omfattar Banvallsvägens nya sträckning från stationsområdet i norr, till Lommavägen i söder. Banvallsvägen förutsätts flyttad mot öster för att ge plats för 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 redovisar detaljplanen vägens anslutning till Banvallsvägen och Väståkravägen. I planen ingår även Banvallsvägen på sträckan norr om stationsområdet. På den västra sidan av järnvägen redovisas Vragerupsvägen fram till planerad anslutning mot Köpmannagatan i Jakriborg.



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

Program, detaljplan för Västerstad

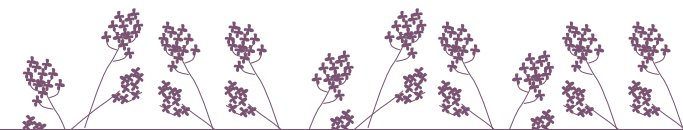
Planprogrammet syftar till utbyggnad av en ny stadsdel, Västerstad, i anslutning till det planerade stationsläget. Skanska Sverige AB har träffat avtal (godkänt av kommunstyrelsen 2014-02-10) med Staffanstorps kommun om utbyggnaden av området. Program till detaljplan har påbörjats. Området kommer att 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 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

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 sidoplattformar 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 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 Köpmanagatan i Jakriborg och dels via planerade stråk inom Västerstad. Från öster ansluter Stationsstigen och stråken längs Banvallsvägen.

Miljön på Stationsbron utformas så att biltrafiken håller låg hastighet så att gående och cyklande prioriteras.

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. Stationsbyggnaden kan



Figur 8.1 Vy från norr över Stationsbron samt planerad bebyggelseutveckling i etapp 2 (Metro Arkitekter). Bilden visar områdets principiella utformning, observera att bebyggelsen mellan Stationsbron och Jakriborg har utgått samt att bullerskärmar saknas.



rymma klimatskyddade sittplatser, biljettautomater och resandeförmedling. Toaletter och cykelservice föreslås anordnas i anslutning till stationen. Såväl uppe på bron som i anslutning till de övriga nedgångarna anordnas cykelparkeringar. Den nuvarande bilparkeringen öster om järnvägen behålls om än i med annan utformning och storlek. Även väster om järnvägen kommer parkeringsplatser att finnas.

Område för järnvägstrafik

Detaljplanen omfattar utbyggnad av järnvägen mellan Lommavägen och Vragerupsvägen samt utbyggnad av Stationsbron över järnvägen. Utbyggnaden av vägarna och andra områden som gränsar till järnvägen kommer att redovisas i de detaljplaner som utarbetas parallellt enligt planprogrammet, se figur 6.4.

Planförslaget innebär att järnvägen byggs ut från två spår i markplanet till fyra spår i nedsänkt läge. Utökningen för de permanenta spåren kommer att ske västerut från de befintliga spåren.

Den föreslagna banprofilen innebär att järnvägen ligger nedsänkt cirka fyra meter på sträckan mellan Lommavägen och Vragerupsvägen. Kraven på minsta frihöjd (6,7 meter) innebär att de korsande broarna kommer att ligga 3,5-5 meter över omgivande mark. Kvartersmarken för järnvägsområdet omfattar de nya plattformarna vid stationsläget, förbindelserna till plattformarna samt stationens servicebyggnader uppe på bron.

Trafikområdet (T₁) innefattar spår, plattformar (längd

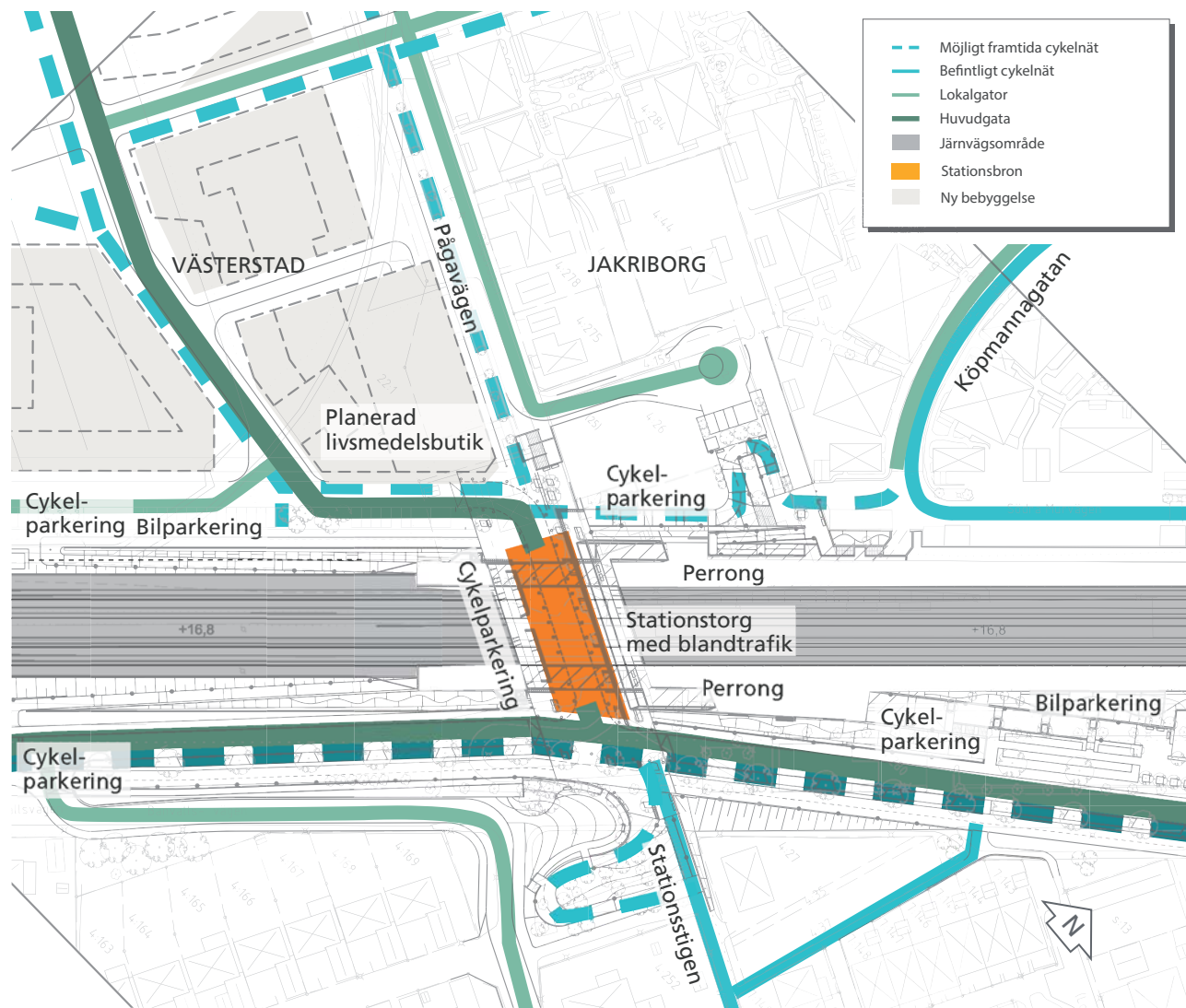


Figur 8.2 Vy över Stationsbron från öster, bebyggelseutveckling etapp 2 (Metro Arkitekter). Bilden visar områdets principiella utformning.

= 250 meter), banvall, diken, slänter, bullervallar/bullerskärmar och teknikhus. Bullerskärmarernas placering alternativt släntrönet för den nedsänkta järnvägen och de tekniska anläggningarnas lägen blir avgörande för trafikområdets avgränsning.

Järnvägsutbyggnaden innebär intrång på kvartersmarken, dels i anslutning till nedgången till plattformen i Köpmannagatans förlängning och dels längs spårområdet norr därom. 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.

Längs den västra sidan spåren planeras flera olika teknikbyggnader samt en kommunikationsmast. Masten och den planerade pumpstationen för spillvatten kommer att regleras i detaljplan först i samband med planläggning av det angränsande området väster om järnvägen. Byggrätter för övriga anläggningar preciseras i den nu aktuella detaljplanen. Den teknikbyggnad som föreslås norr om Jakriborg berör mark som enligt gällande detaljplan (detaljplan H19) utgör allmän plats, gata. Gatan som löper parallellt med järnvägen har i planen en total bredd av cirka 13 meter (körbana, gångbanor, sidoutrymmen). För att ge plats för den planerade teknikbyggnaden föreslås att den totala gatubredden minskas till 10,3 meter, vilket är en anpassning till den gatubredd som gäller för den i väster angränsande Hansagatan. Den närmare avgränsningen av planområdet framgår av plankartan. För att minimera bredden på järnvägsområdet planeras låga stödmurar längs spårområdet. Marken ovan stödmurarna släntas med lutning 1:1,5-1:2 upp



Figur 8.3. Förslag till utformning av närområdet kring Stationsbron, bebyggelseutveckling etapp 2.



mot nuvarande marknivå, alternativt mot planerad bullervall. Utöver de markanspråk som redovisas i detaljplanen tillkommer servitutsrättigheter och tillfälligt markutnyttjande enligt järnvägsplanen. Under utbyggnadstiden kommer provisoriska järnvägsspår att behövas längs östra sidan av järnvägen. Provisoriska spår och erforderliga bullerskydd under utbyggnaden redovisas enbart i järnvägsplanen.

Tekniska byggnader

För den tekniska försörjningen av järnvägen planeras ett antal teknikhus längs järnvägens västra sida. Omedelbart norr om Jakriborg planeras en större teknikbyggnad med två transformatorstationer, signalkiosk och pumpstation för dagvatten. Mellan Lommavägen och Jakriborg planeras en teknikbyggnad rymmande transformatorstation och signalkiosk. Trafikverkets nuvarande kommunikationsmast väster om järnvägen, tas bort och ersätts av en ny, cirka 12 meter hög mast, som placeras utanför planområdet norr om Lommavägen.

Allmän plats, gata

Den korsande broförbindelsen redovisas som allmän plats, lokalgata. Stationsbron får en bredd av 28 meter och kommer att ligga 3,5 till 4 meter över omgivande mark. Bron kommer att rymma många funktioner så som passagemöjligheter för bil-, gång- och cykeltrafik, eventuellt framtida busstrafik, samtidigt som utrymme ges för väderskydd för väntande resenärer och cykelparkeringar. Bron förbinds med plattformarna genom trappor och hissar. På bron föreslås en cykelparkeringen. Biltrafiken uppe på bron förutsätts vara begränsad och ske på de gåendes villkor.

Parkering

Planerade parkeringar i anslutning till stationen redovisas i detaljplan för Stationsbron och kommande detaljplan för Västerstadsområdet. 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. Handikappsparkeringsplatser ska läggas nära tillgänglighetsramper.

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

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

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 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 som 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 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.

Bullerskyddsåtgärder

Plankartan anger att bullerskyddsåtgärder ska anordnas längs järnvägen. Banverket och Naturvårdsverket har gemensamt publicerat riktlinjer och tillämpningar för ”Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik” (Dnr.S02-4235/SA06). För utbyggnaden tillämpas riktvärde för väsentlig ombyggnad.

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 mer detaljerat i underlaget till järnvägsplanens MKB (Miljökonsekvensbeskrivning 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. Bullerskydd mot planerad ny bebyggelse hanteras först i samband med kommande detaljplaneläggning.



Bullerskyddsåtgärder, östra sidan av järnvägen

Söder om Vragerupsvägen ger den befintliga bullervallen ett tillräckligt bullerskydd. Vallen tas dock bort i samband med utbyggnaden av de provisoriska spårren men kommer senare att återskapas med samma höjd cirka 4,5 meter över befintlig 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. Vid plattformens norra del placeras en 3,0 meter hög skärm (7,0 meter över rök) på stödmuren mot järnvägen. Söder därom följer bullerskärm västra sidan av Banvallsvägen. Skärmen som är 1,3 meter hög följer vägens stigning upp mot Stationsbron. Även söder om bron följer bullerskärm Banvallsvägens västra sida. I takt med att gatunivån vid bron sänks mot befintlig mark blir skärmen successivt högre. Höjden kommer här att variera mellan 7,8 och 8,1 meter över rälsöverkant.

I höjd med den nya anslutningen av Lars väg, placeras en 3,5 meter hög bullerskärm uppe på en 2 meter hög vall (9,5 meter över rök). Längre söderut, sänks bullerskärm uppe på vallen till 1,5 meter (7,5 meter över rök).

På den återstående sträckan fram till Lommavägen återskapas befintlig bullerskyddsvall till nuvarande höjd (7,3 meter över rök).

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 Jakri-

borg. Skärmen kommer att förlängas mot norr i samband med utbyggnaden av angränsande bebyggelse enligt gällande detaljplan. Jakriområdet bullerskyddas av den nuvarande stadsmuren kring området.

Vid Stationsbron får vägramperna norr och söder om bron en bullerskyddande effekt. Norr om Stationsbron föreslås inga kompletterande skärmar utöver den mur (0,8 meter) som planeras följa rampen. Söder om Stationsbron kompletteras muren med en skärm som successivt blir högre i takt med att gatunivån sjunker mot befintlig mark. Söder om nedgången till plattformen placeras skärmen på stödmuren närmast järnvägen. Bullerskärmens totala höjd trappas från cirka 8,1 meter över rök närmast bron till 6,6 meter till den punkt där skärmen slutar cirka 170 meter söder om bron.

Bullerskyddet längs västra sidan av järnvägen kan senare komma att anpassas med hänsyn till planerad utbyggnad inom det angränsande Västerstadsområdet.

Fastighetsnära bullerskydd

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

För två fastigheter öster om järnvägen, (fd Stationshuset och Stinsbostaden), överskrids riktvärdet utomhus med 1-3 dBA. Fastigheterna (Hjärup 4:277, Stora Uppåkra 13:12), gränsar direkt till spårområdet och ytterligare bullerskyddning av trädgårdarna bedöms därför inte möjlig.

För den övriga bebyggelsen samt 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

Gestaltningssystem 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 gestaltningssystem upprättats (Trafikverket 2015-01-26). Gestaltningssystemen har sedan konkretiserats i samband med den förprojektering som genomförts av kommunen i samverkan med Trafikverket.

Stationsområdet

Ett preliminärt gestaltningssystem har utarbetats för Hjärup station och Stationsbron. Gestaltningssystemet, ”den gröna klammern”, består av en inglasad gångpassage med resandeförmedling och biljettautomater längs brons norra sida som sammankopplats med inglasade trapphus till plattformarna. Belysningsstolpar och avvikande markbeläggning ska bidra till att understryka brons karaktär. En samordnad utformning av belysningsarmaturer och stolpar eftersträvas inom Stationsbron och det angränsande stationsområdet.

Bullerskärmar

Det är viktigt att bullerskärmarna gestaltningssystemmässigt kan samverka med omgivningen. Gröna, växtbeklädda bullervallar där skärmarna 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 skärmarna 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.

Teknikhus

Utformningen av teknikhusen ska genom formspråk, material och färg anpassas till platsen. Spaljéverk monterade på skivmaterial föreslås för att förhindra klotter. Större teknikbyggnader, t ex planerad byggnad i anslutning till Jakriområdet, kan behöva en platsanpassad utformning där byggnaden upplevs som en integrerad del av den omgivande bebyggelsen.

Trafikområde

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

Skyddsområde (vallar, plantering)

Delar av bullerskyddsvallarna som avgränsar järnvägen mot omgivningen blir belägna utanför trafikområdet och behandlas i de detaljplaner som utarbetas parallellt med detaljplanen för spårområdet. Om-

rådet som redovisas som Park/skyddsområde avses planteras med träd och buskar. Vegetationen ska gestaltningsmässigt samordnas med den parkliknande karaktär som eftersträvas vid planeringen av angränsande områden.

Teknisk försörjning, ledningar

Dagvattenanläggningar

I dagsläget leds dagvattnet från industriområdet väster om järnvägen via en utjämningsdamm (belägen väster cirka 250 meter norr om Lommavägen), under befintlig järnväg och vidare mot Alnarpsdiket. Efter utbyggnaden av järnvägen planeras dagvattnet att ledas västerut till befintliga dikningsföretag med självfall. Dagvattnet och grundvatten från den nedsänkta järnvägen avses att pumpas upp och avledas mot Höje å. Norr om Vragerupsvägen och väster om järnvägen planeras ett fördröjningsmagasin för dagvatten från järnvägen.

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. Efter bropassagen ansluts spillvattenledningarna till befintligt system i höjd med Stationsvägen / Lommavägen.

Dricksvatten

Dricksvattenledningen till Jakriborg leds i dagsläget under järnvägen i samma punkt som dag- och spill-

vattnet. Dricksvattnet är redan trycksatt, men en kompletterande tryckstegringsstation kan komma att behövas. Ledningen planeras att ansluta till befintligt system i höjd med Stationsvägen /Lommavägen.

El

En 400 kV högspänningsledning korsar järnvägen söder om Hjärup. Utbyggnaden av Lommavägen förutsätts kunna ske utan omläggning av ledningen.

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 avses att läggas om i samband med järnvägsutbyggnaden och passera järnvägen i bron över Lommavägen respektive Vragerupsvägen.

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 vid Stationsbron över järnvägen.

Framtida ledningar

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

Risk och säkerhet

En risk- och säkerhetsanalys har genomförts vid framtagningen av järnvägsplanen. Generellt sätt mins-



kar 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.

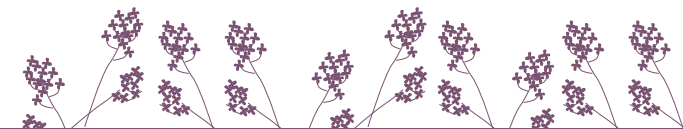
Där bullerskärmar eller andra skärmar saknas anordnas stängsel för att försvåra olagligt korsande av spåren.

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. I det aktuella fallet begränsas den allmänna platsmarken till Stationsbron. Ansvaret för framtida drift och underhåll av Stationsbron kommer att regleras i avtal mellan Trafikverket och kommunen. Trafikverket svarar även för bullerskydd och övriga åtgärder på angränsande fastigheter och byggnader till följd av järnvägsprojektet.

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 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 Vragerupsvägen ersätts av en vägbro över järnvägen. Enligt avtalet förutsätts ett särskilt genomförandebrev träffas mellan parterna innan järnvägsplanen fastställs.

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 marköverlåtelse- och rättighetsupplåtelse. Kommunen ska enligt detta avtal bidra med 50 Mkr med indexreglering. Avtalet ska godkännas av kommunstyrelsen innan detaljplanen för spårområdet kan antas. Utöver de 50 Mkr kommer järnvägsprojektet att innebära merkostnader för kommunen på grund av omgivande mark.

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.

Ledningsägare och Trafikverket

Före omläggningen av befintliga ledningar ska avtal tecknas mellan Trafikverket och berörda ledningsägare för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader, utförande och säkerställande av rättigheter. Vidare bör ledningsavtal upprättas för nya ledningslagen 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 bebyggda fastigheter som direkt kommer att beröras av järnvägsutbyggnaden. Tre hus belägna väster om järnvägen kommer att rivas för att möjliggöra utbyggnaden av Stationsbron.

Trafikverket är ägare till Hjärup 4:21, Hjärup 4:24, Hjärup 4:159, 4:280, Stora Uppåkra 13:14 samt Hjärup 22:2. Övriga fastigheter som berörs av utbyggnaden är: Hjärup 3:2, Hjärup 4:2, Hjärup 7:1, Hjärup 4:276, Hjärup 4:283, Hjärup 4:286, Hjärup 4:288, Hjärup 21:36, Hjärup 22:1 samt Flackarp 7:1.

Fastighetsbildning

Trafikverket kommer att ansöka om ändrad fastighetsbildning för att säkerställa den mark som behövs permanent för järnvägsanläggningen. Detaljplanen möjliggör 3D-fastighetsbildning 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. Där allmänna ledning finns kommer de att läggas om och säkerställas i nya sträckningar.

Den östra sidan av Jakrimuren, vilken vetter mot spårområdet, ska vara tillgänglig för skötsel och underhåll av muren. Tillgängligheten bör säkerställas genom servitut.

10. Konsekvenser

Ekonomiska konsekvenser

Genom nedsänkningen av järnvägen skapas möjligheter till att skapa en attraktiv centrummiljö i anslutning till stationen då bullernivåer och risker minskar. Därigenom kan Hjäruks 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 Hjäruks station ges möjligheter till att skapa en levande stationsmiljö och binda samman 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 föreslagna utformningen kan även förbättra förutsättningar för människor att vara fysiskt aktiva i sin vardag genom att välja cykeln framför bilen. Detaljplanerna bereder plats för funktionella cykelparkeringar 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.



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 spårområdet kan medföra risk för betydande miljöpåverkan. Samråd med Länsstyrelsen angående behovsbedömningen har genomförts i samband med remissen av programhandlingen.

Då detaljplanen endast omfattar åtgärder som ska prövas genom upprättande av järnvägsplan enligt lagen om byggande av järnväg och arbetsplan enligt vägagen behövs inte någon miljökonsekvensbeskrivning som är särskilt upprättad för detaljplaneärendet (PBL 4 kap 35§). Beträffande konsekvenserna av genomförandet hänvisas därför till den miljökonsekvensbeskrivning som Trafikverket upprättat för järnvägsplanen.

Sammanfattning miljökonsekvenser

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

Främst bedöms följande frågor medföra konsekvenser på omgivande miljö:

- Den samlade effekten av järnvägs- och vägtrafikbuller.
- Risker förknippade med närliggande bebyggelse på ömse sidor om järnvägen.
- Barriäreffekter till följd av spårutbyggnaden.
- Påverkan på stadsbild/landskapsbild till följd av breddningen av spårområdet, bullerskyddsåtgärder, samt nya planskilda korsningar över och under järnvägen.
- Risken för tillfälliga eller permanenta grundvattensänkningar i anslutning till den nedsänkta järnvägen.

Konsekvenserna under byggskedet behandlas i Trafikverkets MKB för järnvägsplanen.

Buller och vibrationer

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. Skärmar utförs i vissa fall som en kombination av buller-

vall med bullerskärm uppe på vallkrönet och i vissa fall som enbart bullerskärm. Längs del av järnvägen i norr och söder, kommer nuvarande bullervallar att återskapas till nuvarande höjd. Bullerskyddsskärmarnas höjd kommer att variera mellan cirka 6,5 och 9,5 meter över rök (rälsöverkant) och ligga cirka 3,5 till 5 meter över omgivande mark. I vissa avsnitt kommer skärmarna av estetiska skäl att göras transparenta. Den totala ytan av ljudabsorberande material får dock inte understiga 60%.

Av fastigheterna utmed järnvägen kommer 49 stycken att få tågbuller över riktvärdet på 55 dBA ekvivalent nivå och/eller 70 dBA maximalnivå vid fasad på bottenvåningen som gäller vid avgränsad uteplats. Av fastigheterna behöver 5 stycken fastighetsnära åtgärder för att klara riktvärdet vid avgränsad uteplats. Det vill säga, dessa fastigheter har trädgård direkt mot järnvägen eller ingen avskärmad uteplats. Med samtliga föreslagna åtgärder kommer riktvärdena inomhus att kunna innehållas för alla fastigheter i Hjärup. För 14 fastigheter bedöms dock riktvärdet 60 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad överskridas vid något våningsplan.

Efter ombyggnaden och föreslagna åtgärder erhåller samtliga fastigheter en påtaglig minskning av bullernivån jämfört med dagens situation då cirka 320 fastigheter har bullernivåer över 55 dBA ekvivalentnivå och/eller 70 dBA maximalnivå.

Dagens trafik på Lommavägen uppgår till cirka 2 900 fordon/dygn och förväntas öka till cirka 7 200 fordon/dygn, år 2030. Genomförd bullerberäkning visar att

fastighetsnära åtgärder krävs för att riktvärdesnivån 55 dBA ska kunna innehållas.

Dagens trafik på Banvallsvägen uppgår till cirka 1 200 fordon/dygn. Enligt prognos kommer trafiken på Banvallsvägen att öka till cirka 2 400-2 500 fordon/dygn, år 2030. Utbyggnaden av järnvägen innebär också att Banvallsvägen måste flyttas jämfört med idag. Samtliga fastigheter bedöms klara riktvärdena för vägtrafikbuller.

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.

Risker

Generellt sätt minskar riskerna inom den aktuella sträckan av järnvägen, huvudsakligen beroende av att järnvägen förläggs i nedsänkt läge. Utbyggnadsförslaget medför de risker som normalt förknippas med järnvägsdrift. Risker orsakade av att farligt gods transporteras är utifrån genomförd riskbedömning aldrig att betrakta som hög vid den befintliga bebyggelsen. Genom att antalet tåg ökar blir sannolikheten större för fler olyckshändelser men samtidigt innebär nedsänkningen av spåren i Hjärup en riskreduktion i och med att den skyddar omgivningen mot vissa olycksförlopp, främst brand. Även avåkningssträckan påverkas positivt vid nedsänkning. Den innebär dock att räddningstjänstens tillträde delvis försvåras.

Barriäreffekter

Järnvägen delar Hjärup i två delar och det kommer att finnas tre platser att korsa spårområdet, vid Vragerupsvägen, stationsområdet samt vid Lommavä-

gen. Den nya utformningen av Vragerupsvägen och Banvallsvägen innebär en kortare väg och förbättrade möjligheter att passera järnvägen vilket minskar barriäreffekten mellan västra och östra delen av Hjärup. Den nya Stationsbron samt broarna vid Lommavägen och Vragerupsvägen ersätter nuvarande väg- och gator under järnvägen. Stationsbron och bron över Lommavägen innebär inte någon större förändring av den fysiska barriäreffekten jämfört med idag. Utbyggnaden bedöms dock innebära en väsentligt bättre orienterbarhet och innebära en stor förbättring ur trygghetssynpunkt.

Stadsbild / landskapsbild

På nära håll innebär nedsänkningen och omgivande bullerskärmar (bullervall + plank) som är som mest cirka 3,0 -5,5 m över omgivande mark, ett stort fysiskt ingrepp och en visuell barriär, som skall vägas mot lägre bullernivåer och riskreducering.

För att minska den visuella barriären kan skärmarna göras genomsiktliga (glas) inom vissa avsnitt. Dock måste minst 60% av den totala ytan innehålla ljudabsorberande material. Inne i Hjärup sker stora förändringar i stadsbilden till följd av utbyggnaden då ett helt nytt stationstorg bildas över spåren och där anslutande gator höjs upp mot bron. Tre hus på västra sidan och ett (närbutik) på den östra sidan om spåren kommer att rivas på grund av utbyggnaden.

Bullerskyddsskärmar kommer att finnas längs spåren på båda sidor om järnvägen. Parkområdet mellan Banvallsvägen och bebyggelsen kommer att påverkas genom att vegetation försvinner i samband med utbyggnaden av tillfälliga spår under genomförandeskedet. Avsikten är att spara så många träd som möjligt.

Parkområdet kommer dock genom Banvallsvägens nya sträckning att bli väsentligt smalare jämfört med nuläget. Även en rad stora träd söder om den fd stationsbyggnaden kommer sannolikt att behövas tas bort i genomförandeskedet.

De nya broarna för Vragerupsvägen och Lommavägen kommer att indirekt medföra förändrade vyer och delvis begränsade siktlinjer. Broarna utformas med slänter ut mot omgivande mark. Mot omgivande jordbruksmark görs slänterna flackare, lutning 1:10, för att möjliggöra odling fram till vägområdet.

Påverkan på yt- och grundvatten

Grundvattennivån inne i Hjärup påträffas generellt cirka 3,5 till 5 meter under markytan. Sänkning av järnvägsprofilen med 4 m 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 m ut från järnvägsspåren. 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 grundvattnet och dagvatten från järnvägsanläggningen samt dagvatten från Lommavägen kommer att ske via utjämningsmagasin mot Alnarpsån samt mot Höje å. Avledningen via dammarna bedöms minska risken för spridning av eventuella utsläpp av föroreningar.

Övrig påverkan

Stationshuset och stinsbostaden, som har ett kulturhistoriskt värde och är identitetsskapande för Hjärup, kommer att bevaras. Den nya miljön med nedsänk-



ningen och bullerskärmar kommer dock att påverka upplevelsen av den ursprungliga stationsmiljön. Den biotopskyddade anlagda dammen inom Skanskaområdet, väster om järnvägen, kommer att tas bort och dess funktion ersättas av ett dike. Dammen har inventerats och bedöms inte ha några höga dokumenterade naturvärden, exempelvis har inga grodor påträffats vid inventeringen. Eventuellt lokalt förekommande djurliv bedöms kunna etablera sig utmed det nya diket som istället anläggs.

I och med att den nya järnvägsanläggningen tar mer mark i anspråk på den västra sidan i Hjärup kommer magnetfältet från järnvägen generellt få en något ökad omfattning på denna sida, medan utbredningen blir något mindre på den östra sidan. Årsmedelvärdet 0,4 μ T beräknas dock inte överskridas vid något hus i Hjärup där människor bor eller arbetar.

Cirka 385 000 m³ massor kommer att grävas ur längs delsträckan genom Hjärup. Risken för förekomst av markföroreningar bedöms dock som liten inom Hjärup.

Jordbruksmarken berörs i liten omfattning av järnvägsutbyggnaden genom Hjärup. Flyttningen av Lommavägen cirka 10 meter söderut kommer dock ta viss jordbruksmark i anspråk.

När det gäller luftkvaliteten antas utbyggnadsförslaget innebära att en del av vägtrafiken flyttas över till järnväg. Detta förväntas medföra en viss förbättring av luftkvaliteten jämfört med nuläget/nollalternativet. Ombyggnaderna av Lommavägen bedöms inte innebära några förändringar avseende luftkvalitet. Inga

miljökvalitetsnormer för luft bedöms överskridas på grund av utbyggnadsförslaget.



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, Vragersvägen, 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.

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

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

Region Skåne

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

Foto

Flygfoton 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 snabbcykelväg, Trafikverket.

Fig 6.3 Idéskiss snabbcykelstråk, Sweco arkitekter

Fig 6.5 Planförslag för Hjärup västra, Gehl Architects, september 2014.

Fig 8.1 Visualisering av Hjärups stationsbro, Metro Arkitekter.

Fig 8.2 Visualisering av Hjärups stationsbro, Metro Arkitekter.

