



STAFFANSTORPS
KOMMUN

Program till detaljplaner

Västerstad

Hjärup, Staffanstorps kommun, Skåne län



GODKÄND AV MILJÖ- OCH SAMHÄLLSBYGGNADSNÄMNDEN 2015-12-02



VÄSTRA HJÄRUP program till detaljplaner

HANDLINGAR

Planprogrammet omfattar:

- Denna rapport
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Samrådsredogörelse

MEDVERKANDE

Staffanstorps kommun

Thomas Lexén, stadsarkitekt / plan- och exploateringschef

Lowe Kiesiel, planarkitekt

Anna Fogelberg, planarkitekt

Lisa Callreus, trafik- och exploateringsingenjör

Skanska Nya Hem Öresund

Anders Bolltoft, projektledare

Olof Pauli, projektchef

Sweco Architects

Torsten Jonsson, arkitekt / projektledare

Boel Andersson, planeringsarkitekt

Lina Melldén, arkitekt

Lisa Östman, landskapsarkitekt

Susanna Zinkernagel, arkitekt

Gehl Architects

Ewa Westermark, arkitekt

Esben Neander Kristensen, arkitekt

Sweco Architects / Metro Arkitekter

Urban Skogmar, arkitekt

Gustav Skarin, arkitekt

UPPDRAGSNUMMER 3831778000



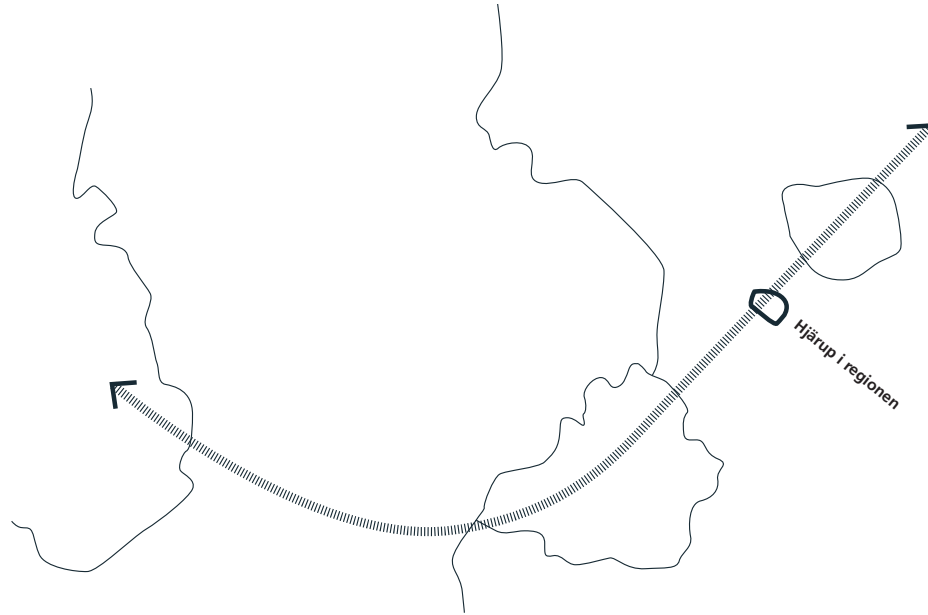
INNEHÅLL

SAMMANFATTNING	5	Kompletterande utredningsinsatser	41
1 BAKGRUND OCH SYFTE	7	Fastighetsbildning	42
Historik	7	Huvudmannaskap	42
Hjärup idag och i framtiden	7	Masshantering	42
Planerad utbyggnad	7	Tekniska frågor	42
Programmets syfte	7	5 KONSEKVENSER	43
Programområdet	8	Uppföljning av framtidens kommun	43
Planeringsprocess	10	Behovsbedömning	43
2 VISIONER OCH MÅL	11	Bedömning av miljöpåverkan	44
Framtidens kommun - perspektiv 2038	11	Sociala konsekvenser	44
Kommunikationer - Regionala samband	12	Ekonomiska konsekvenser	44
3 PROGRAMFÖRSLAG	15	6 PLANFÖRUTSÄTTNINGAR	45
Vision Västerstad	15	Tidigare ställningstaganden	45
Planstrategi	17	Pågående planering	48
Helheten	18	Markförhållanden, grund- och ytvatten	50
Norra delen	20	Markägoförhållanden	50
Södra delen	22	Landskapsbild	50
Skola, service och handel	24	Lokalklimat	50
Grönstruktur med parker och offentliga rum	24	Naturmiljö	50
Motion och rekreation	28	Rekreation	51
Lek	28	Jordbruk	51
Gator och gaturum	30	Kulturmiljö	51
Hållbar utveckling	32	Kommunikationer	52
Teknisk försörjning	34	Ledningar	53
Trafik	36	7 KÄLLOR	54
Miljö, hälsa och säkerhet	38		
4 GENOMFÖRANDE	41		
Avtal	41		
Tidplan - fortsatt planering	41		
Etapputbyggnad	41		



Programförslaget baseras på ett idékoncept som utarbetats av Gehl Architects på uppdrag av Skanska under 2012. Förslaget har därefter bearbetats av Gehl Architects under hösten 2014 i samverkan med Staffanstorps kommun och Sweco Architects. Bearbetningen grundar sig på ett flertal olika delutredningar som genomförts av Sweco under våren 2014 som under 2015 har fördjupats inför detaljplanelarbetet. Metro arkitekter, numera ingående i Sweco Architects, har svarat för gestaltningen av stationen och den närmast angränsande bebyggelsen.

För källhänvisning till text- och bildmaterial och sammanställning av genomförda utredningar, se slutet av rapporten.



SAMMANFATTNING

Hjärup har ett unikt bra kommunikationsläge varifrån det är möjligt att med kort restid nå stora delar av Öresundsregionen. Utvecklingen av tågtrafiken gör att restiderna förkortas. Planerat snabbcykelstråk kan i framtiden ytterligare stärka kontakten med Lund och Malmö.

Stationen blir det nya navet i samhället och en viktig knutpunkt som binder samman bebyggelsen väster och öster om järnvägen.

Stationsområdet blir också en viktig entréport till Hjärup. En välkomnande miljö med byggnader av hög arkitektonisk kvalitet eftersträvas. Stationsnära verksamheter och mötesplatser ska bidra till att många människor rör sig i området vilket ökar tryggheten och attraktiviteten i resandet.

Västerstad, en ny stadsdel inom västra Hjärup.

Mitt i storstadsregionen, i ett attraktivt läge mellan Malmö och Lund, byggs Västerstad. Stadsdelen ska erbjuda ett varierat boende med tydlig miljöprofil i ett stationsnära läge. Inom centrumområdet och längs delar av centrumgatan föreslås en funktionsblandad stad med en hög andel flerbostadshus och med handels- och kontorsverksamheter närmast järnvägen. Bebyggelsen inom området kan variera mellan 2-5 våningar. Enstaka högre byggnader kan i framtida detaljplaner komma att prövas inom hela planområdet.

Bostäder med olika upplåtelseformer planeras med såväl bostadsrätter, äganderätter som hyresrätter, liksom lägenheter anpassade för olika behov, t ex seniorlägenheter, studentlägenheter och omsorgsboende. Området bedöms fullt utbyggt rymma mellan 850 och 1 000 bostäder, varav cirka 2/3 i flerbostadshus och cirka 1/3 i enbostadshus. Den planerade bebyggelsen uppskattas ge ett befolkningstillskott på 2 000 - 2 500 personer.

Handels- och servicefunktioner etableras i ett tidigt skede i anslutning till stationen. Förskolor tillkommer etappvis under områdets utbyggnad. Nuvarande skola och förskolor kan på sikt ersättas av nya anläggningar norr om programområdet.

Parker och grönområden planeras anpassade till en övergripande struktur för Västra Hjärup. Utvecklingen av en väl genomtänkt grön struktur med parker och offentliga rum ska vara kännetecknande för området.

Västerstad ges en stark hållbarhetsprofil, där miljövänliga transporter, energisnåla byggnader, utnyttjande av förnyelsebara energikällor och en klimatanpassad dagvattenhantering föreslås.

Konsekvenserna av den planerade utbyggnaden redovisas i en separat miljökonsekvensbeskrivning som stöd för kommande detaljplaner.





1 BAKGRUND OCH SYFTE

HISTORIK

Hjärup är ett relativt ungt samhälle med rötter i Hjäruups by. Den gamla byplatsen låg i anslutning till Alnarpsån öster om järnvägen. Byplatsen kan fortfarande skönjas i området genom att några av gårdarna finns bevarade. Järnvägen började att byggas ut i Sverige under senare hälften av 1800-talet. Den första järnvägen som öppnades för trafik 1856 var Malmö – Lund. En station anlades nordväst om Hjäruups by. Då stationen var belägen inom Uppåkra socken fick den namnet Uppåkra station. Stationen placerades vid korsningen till en av byvägarna. Av häradsekonomiska kartan från 1910-1915 framgår att området kring stationen fortfarande var obebyggt cirka 50 år efter det att järnvägstrafiken startades.

Det omgivande landskapet har i första hand skapats genom enskiftesreformen vid 1800-talets början. Landskapets struktur och bebyggelsens omfattning vid denna tid kan studeras i äldre kartor, t ex Rekognoseringskartan och Häradsekonomiska kartan. Vägar och jordbruksfastigheter inom området har en klar öst- västlig struktur som tidigare tydliggjorts av alléer och vegetationsgränser. Moderna brukningsmetoder har bidragit till dagens storskaliga landskapsbild.

Under början av 1960-talet anlade Skanska Prefab, dåvarande Skanska Cementgjuteriet, en betongelementfabrik väster om järnvägen och under slutet av 1970-talet tillkom ytterligare industriverksamheter. Först under 1970- och 80-talet började Hjäruups samhälle att växa och en mer omfattande bebyggelse tillkom öster om järnvägen. Genom tillkomsten av Jakriborg under början av 2000-talet påbörjades bostadsutbyggnaden inom västra Hjärup.

HJÄRUP IDAG OCH I FRAMTIDEN

Hjärup är idag ett samhälle med cirka 4 400 invånare (2013). Kommunens planering syftar till att Hjärup under perioden 2011-2020 ska ha en tillväxt av cirka 1 400 bostäder, där huvuddelen av tillväxten förväntas ske väster om järnvägen.

Hjärup ingår som en del i den flerkärniga Ortsstruktur som utvecklas i Öresundsregionen med järnvägen som ryggrad. Det goda kommunikationsläget innebär bl a en ökad tillgänglighet till regionens studieplatser och arbetsmarknad. Den planerade fyrspårutbyggnaden av järnvägen och den nya stationen är utgångspunkten för den bebyggelsestruktur som kommer att växa fram under den närmaste 20-årsperioden.

PLANERAD UTBYGGNAD

Enligt kommunens översiktsplan, Framtidens kommun, planeras inom området en varierad bostadsbebyggelse. Skanska påbörjade i egen regi planeringen av utbyggnadsområdet under 2011 och lämnade under 2012 in en ansökan till kommunen om planläggning av området. I början av 2014 träffades en överenskommelse mellan kommunen och Skanska att påbörja planeringsarbetet.

PROGRAMMETS SYFTE

Utbyggnaden av Västerstad kommer att pågå under en längre tidsperiod. Då detaljplanering och genomförande kommer att ske etappvis, har kommunen beslutat att detaljplanerna ska föregås av ett planprogram. Planprogrammets syfte är att skapa gemensamma utgångspunkter och lägga fast riktlinjer för den fortsatta planeringen med precisering av områdets etappvisa planering och utbyggnad.



Figur 1.1 Häradsekonomiska kartan, 1910 - 1915.



PROGRAMOMRÅDET

Området avgränsas i väster av Ynglingavägen, i öster av Södra stambanan och i söder av Lommavägen.

Området omfattar totalt en areal av cirka 26 ha. Stor del av området (cirka 11 ha) är idag ianspråktaget för industriverksamhet, medan resterande delar utgör jordbruksmark (cirka 11 ha) eller gräsbevuxen mark (cirka 4 ha).

Skanska Prefabs industriområde upptar huvuddelen av den industriella marken. Betongfabriken är numera nedlagd. Befintliga anläggningar inom områdets södra och västra del är upplåtna för olika företag. Närmast stationen ligger ett antal äldre bostadshus som sannolikt tillkommit före eller i samband med järnvägens utbyggnad. Husen har förvärvats av Trafikverket för att möjliggöra den planerade stationsutbyggnaden. Upplevelsemässigt domineras området av betongfabrikens byggnader och traversbanor, väst-östliga vegetationsridåer som strukturerar området, samt av den 400 kV kraftledning som passerar genom områdets sydvästra del.

I norr gränsar området till Jakriborg och till den industriellt präglade bebyggelsen väster därom. Jakriborg byggdes ut i början av 2000-talet och blev uppmärksammas som ett av de första exemplen på nyurbanism samt genom sin Hansainspirerade arkitektur. Jakriborg blev också uppmärksammas genom sin stadsmur och bebyggelsens nära koppling till järnvägen och stationen. Jakriborg rymmer idag cirka 390 lägenheter med cirka 900 invånare. Bebyggelsen längs den centralt belägna Köpmannagatan är utformad för att skapa ett levande småstadsliv. Inom husens bottenvåningar finns möjlighet att inrymma



Figur 1.2. Planområdet med omgivningar



butiker och lokaler för olika verksamheter. I nuläget finns nära tiotalet mindre verksamheter bl a livsmedelsbutik, bageri, konditori, blom- och presentaffär, hår- och nagelvård samt solarium och träningsanläggning. Under jultid anordnas en julmarknad på Köpmannagatan som drar ett stort antal besökare. Området väster om Jakriborg domineras av stora hårdgjorda ytor och äldre industribyggnader. Här ligger idag friskolan, Den skånska småstadens kulturskola. Verksamheten rymmer förskola, grundskola F-9 och fritidshem samt frivillig kulturskola. Inom samma byggnad ligger Studio S som är ett gym och träningscenter. Övriga delar av byggnaden har periodvis utnyttjats som dans- och festlokal.

Bebyggda delar av programområdet ägs av Skanska dock med undantag för mindre del med småindustri inom den norra delen (Lundgren Machinery).



Figur 1.3. Vy över planområdet från sydost.

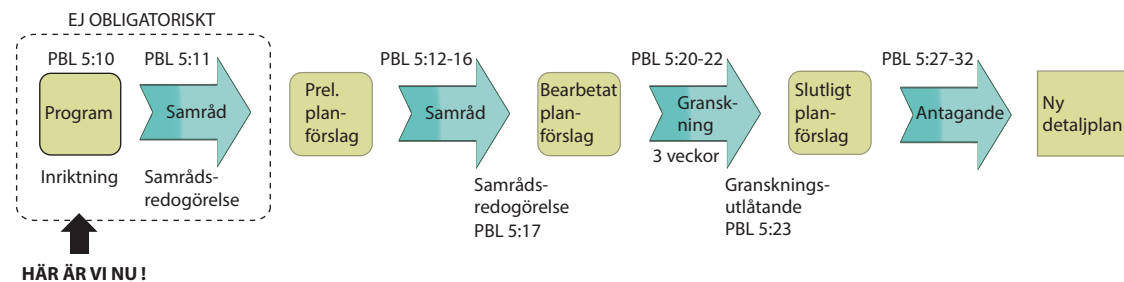
PLANERINGSPROCESS

Planeringsprocessen för detaljplaner regleras i Plan- och bygglagen (PBL). Kommunen är ansvarig för planeringen. Den 1 januari 2015 ändrades reglerna för hur en detaljplan ska tas fram, i syfte att förenkla planprocessen. För de planer som påbörjats efter års-skiftet kan kommunen vid framtagande av en detaljplan välja mellan standard-, utökad- eller samordnat förfarande. Under vissa förutsättningar är det möjligt att tillämpa ett begränsat förfarande som endast innehåller ett kommunikationssteg. Valet av förfarande utgår från förutsättningarna i det enskilda ärendet, och regleras av plan- och bygglagens femte kapitel. Boverket ger vägledning om valet av förfarande via PBL Kunskapsbanken.

Kommunen gör bedömningen att planerna är av betydande intresse för allmänheten och i övrigt av stor betydelse vilket innebär att ett *utökad förfarande* kommer att tillämpas. Planeringsprocessen vid utökad planförfarande redovisas i figur 1.5.



Figur 1.4. Vy från öster över stationsområdet och norra delen av utbyggnadsområdet.



Figur 1.5 Planprocessen, utökad planförfarande enligt PBL 5 kap.



2 VISIONER OCH MÅL

FRAMTIDENS KOMMUN – PERSPEKTIV 2038

Framtidens kommun - perspektiv 2038, är ett visionsdokument, som 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 närheten till stationen ska utnyttjas effektivt. De befintliga tätorterna inom kommunen föreslås en kraftig utveckling. 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 är 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.

Utvecklingen av service 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 småskaligare boendemiljö på lite längre avstånd. En hög tillgänglighet för gående och cyklande prioriteras. Överordnade rörelsestråk knyts samman med bostadsbebyggelsen genom mer finmaskiga nät. 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 och torg som kan ge ett stadsliv. Stationsområdet ska kännas tryggt och inspirerande och ge plats för spontana och arrangerade möten.

Ett Hjärup

Målsättningen är att Hjärup ska upplevas som en sammanhängande tätort. Detta trots att utbyggnad sker på båda sidor om järnvägen. Förbindelserna över järnvägen mellan östra och västra Hjärup är mycket viktiga för att motverka den barriäreffekt som järnvägen orsakar.

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 2.1 Identitetsbärare för översiktsplanen, Framtidens kommun.



KOMMUNIKATIONER - REGIONALA SAMBAND

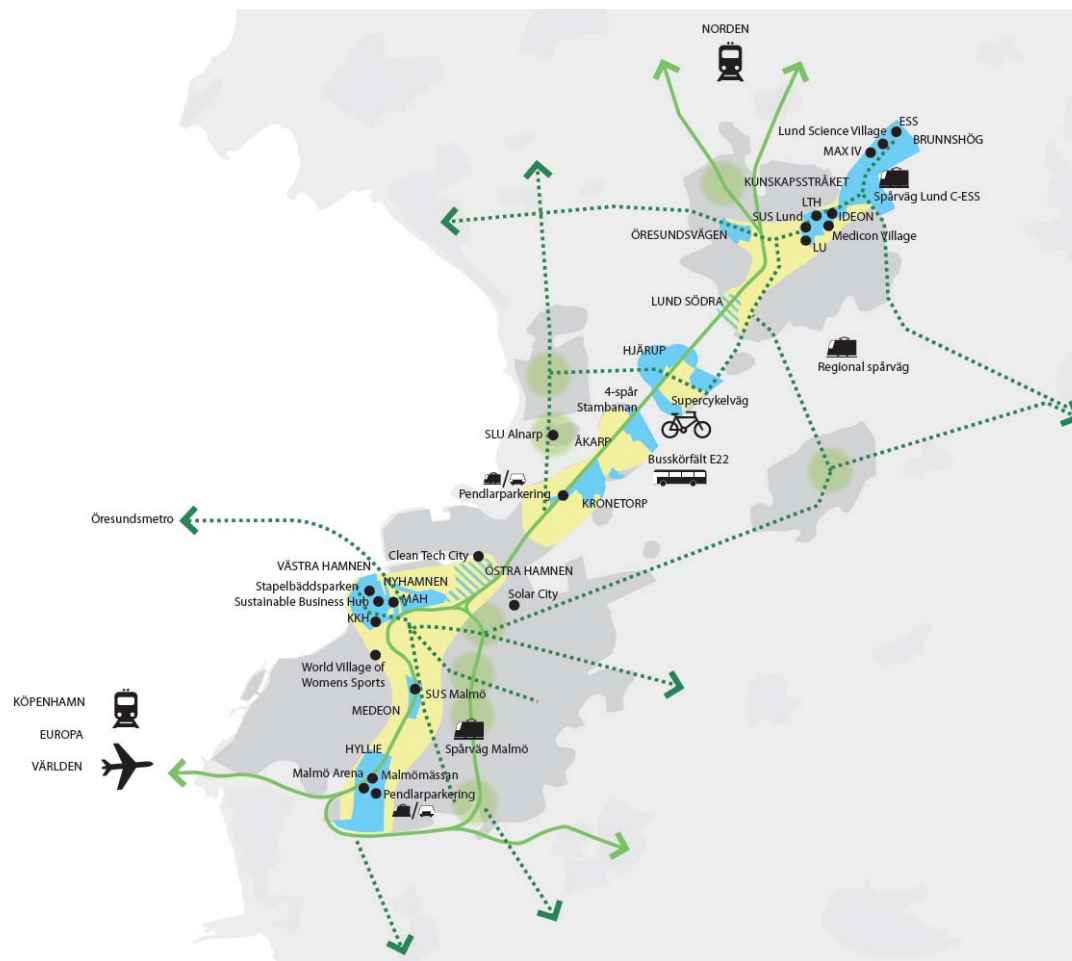
MalmöLund - Vision 2030 och strategi

Malmö, Lund, Burlöv, Staffanstorps och Lomma har tillsammans utarbetat en strukturbild för regionens utveckling. Genom denna vision, *MalmöLund – Vision 2030, och strategi* har kommunerna satt en inriktning för utvecklingsarbetet. MalmöLund ska utnyttja potentialen i att vara en expansiv och omvärldsorienterad region. MalmöLund ska gemensamt agera som utvecklingsmotor och planera för regionförstoring, internationalisering och hållbar tillväxt.

Visionen om den flerkärniga ryggraden bygger på att:

- En ryggrad utgör den starkaste och tydligaste strukturen i MalmöLund. Med en flerkärnig ryggrad ska MalmöLund vävas samman som ett storstadsområde och integreras i en större regional struktur med Köpenhamn och andra storstadsområden.
- Varje regional kärna kan utveckla sin unika roll och tillsammans ska de stärka varandra och skapa en mångfald av regionala kärnor längs ryggraden.
- Utanför de regionala kärnorna skapas en mosaik av varierande miljöer som passar invånare och företag med olika behov.
- Gränzoner och mellanrum ska tas om hand för att stärka en närhet och ett utbyte mellan lokala boende- och livsmiljöer samt de regionala kärnornas internationella flöde av människor och idéer.

Den flerkärniga ryggraden visar på vilka delar av MalmöLund som bör präglas av täta strukturer som stödjer möten, innovation och en hållbar utveckling.



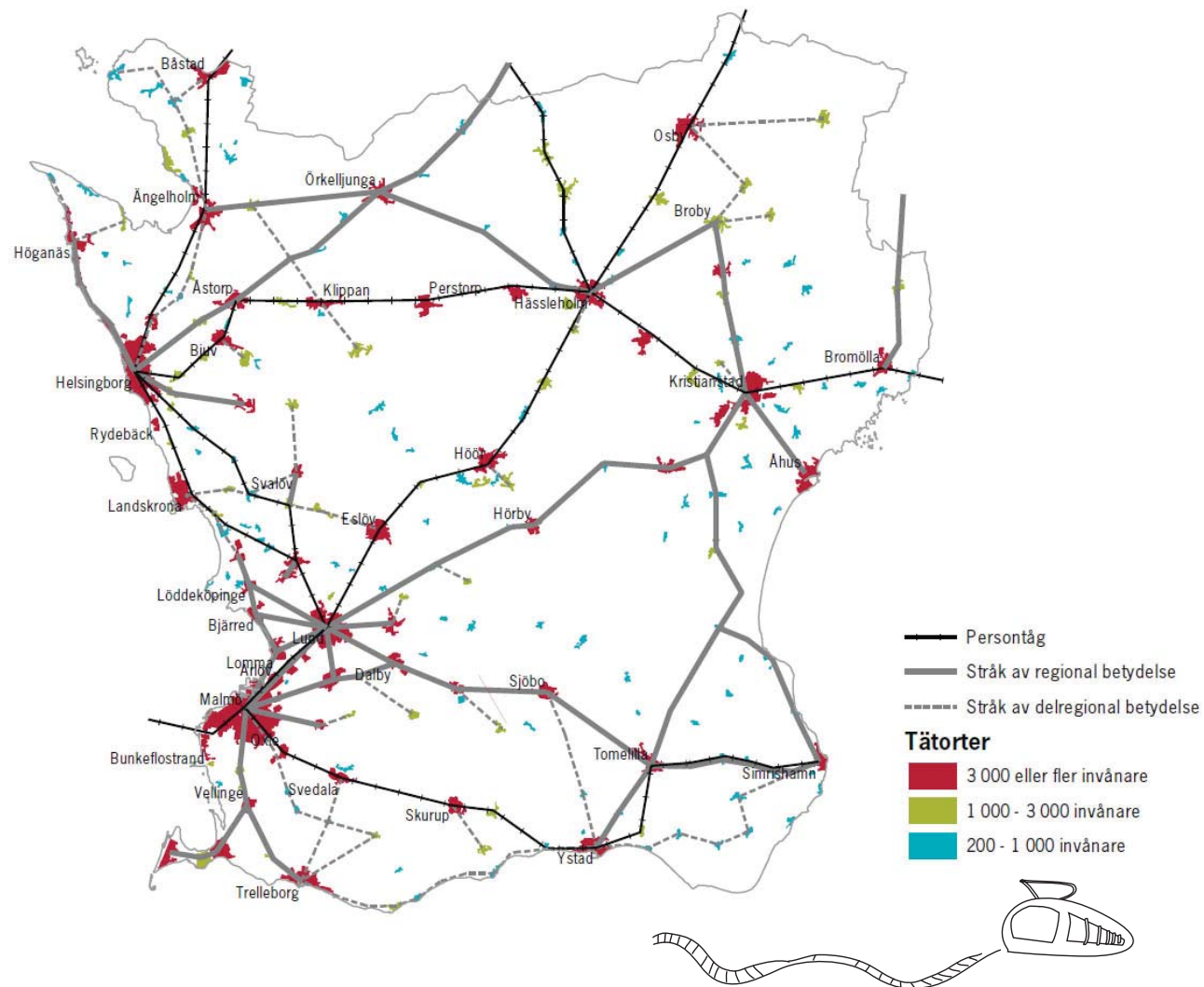
Figur 2.2 Strukturbild MalmöLund



Storleksordningen 130 000 nya bostäder och lika många arbetsplatser kan rymmas i strategiska lägen längs ryggraden. Den flerkärniga ryggraden lyfter även fram var beredskap finns för de strategiskt viktigaste utbyggnadsåtgärderna i regionen även efter 2030. Investeringarna i spårburen kollektivtrafik är särskilt avgörande för att utveckla MalmöLund och stärka en hållbar utveckling av hela regionen. För att förverkliga visionen om den flerkärniga ryggraden är det viktigt att se sambanden över kommungränserna. Men varje kommun bör utveckla strategier för sitt område som bidrar till att förverkliga visionen. För Staffanstorps är det viktigt att ta till vara Hjärups centrala läge i ryggraden och utveckla en tät urban miljö som är lämplig för orten.

Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2015

Trafikförsörjningsprogrammet har utarbetats av Region Skåne och är ett viktigt strategiskt dokument för utveckling av attraktiv kollektivtrafik och omfattar planeringen fram till 2030. Kollektivtrafikens strukturbildande roll understryks och programmet stödjer bebyggelseutveckling längs viktiga kollektivtrafikstråk. En central bytespunkt eftersträvas i varje större ort. Behoven av attraktiva gång- och cykelvägar och väl fungerande hållplatslösningar understryks i planen.



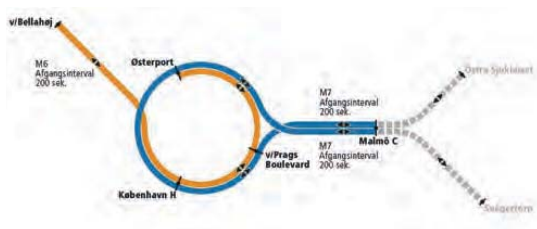
Figur 2.3 Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2015.



Öresundsmetro, MalmöLund och Köpenhamn

Tillsammans med Köpenhamn bedriver Malmö stad idag strategiskt arbete med att bland annat lansera Köpenhamn-Malmö som ett attraktivt miljonstadsområde för internationella företags- och forsknings-etableringar. Med ESS-anläggningen i Lund så ökar behovet av att etablera ett Köpenhamn-Malmö-Lundperspektiv.

Livskvaliteten och attraktiviteten i MalmöLund ökar med tillgång till Köpenhamns utbud av kultur, nöje, arbete och utbildning. I MalmöLund kan utbudet på samma sätt vara ett stöd för hela regionens alla invånare, men som komplement till Köpenhamn. En ny fast förbindelse, en Öresundsmetro, kan bidra till att stärka integrationen över sundet ytterligare.



Figur 2.4 Exempel på hur Öresundsmetron kan omge Köpenhamns centrum och förgrena sig inom MalmöLund-regionen. (Förstudie Öresundsmetro Köpenhamn Malmö 2013, Köpenhamns kommun och Malmö stad)

Snabbcykelstråk Malmö-Arlöv-Åkarp-Hjärup-Lund

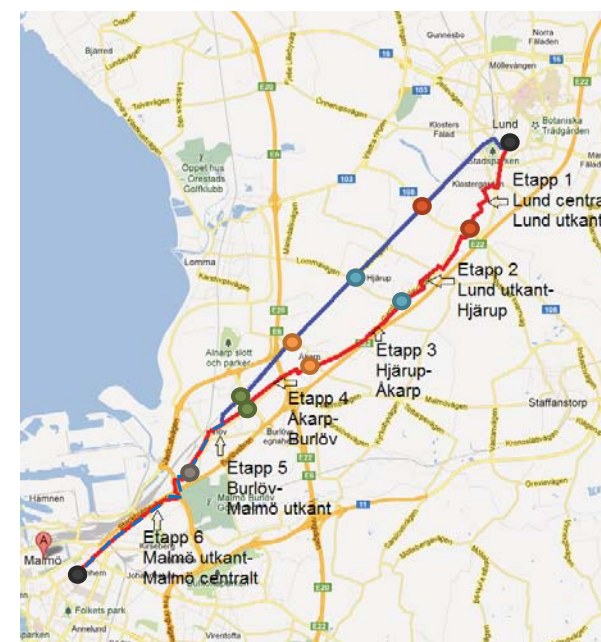
Snabbcykelstråket finns med i den regionala transportinfrastrukturplanen (RTI-planen) 2014-2025. Snabbcykelstråk är ett koncept som har tagits fram inom projektet Öresund som cykelregion, där Trafikverket arbetar för att utveckla en nationell definition. Principen för snabbcykelstråk är att skapa gena och trafiksäkra cykelförbindelser i starka pendlingsrelationer, med funktionskrav som ger hög framkomlighet för cyklisten på hela sträckan. Skånes första snabbcykelstråk planeras att byggas på sträckan Malmö-Arlöv-Åkarp-Hjärup-Lund. Det är en investering i två etapper och innefattar både en upprustning av befintlig cykelväg och en ny cykelväg som byggs i samband med utbyggnaden av Södra stambanan till fyra spår Arlöv-Lund. Den totala kostnaden för båda etapperna uppskattas till 50 miljoner kronor, varav 10 miljoner kronor finansieras av den regionala planen.



Figur 2.5. Snabbcykelstråk Malmö - Lund. (Idéförslag Sweco Architects)

Snabbcykelstråkets sträckning mellan Malmö och Lund studeras av Trafikverket i samarbete med Malmö, Burlöv, Staffanstorps och Lund i en separat utredning. Sträckningar såväl väster som öster om järnvägen kommer att utredas.

Trafikverket har tagit fram en idé- och inspirations-skrift för planering av snabba cykelstråk (Trafikverket, mars 2014. *Snabba cykelstråk. Idéer och inspiration*). Önskad standard vid olika planeringssituationer redovisas.



Figur 2.6. Snabbcykelstråk Malmö-Lund. Snabbcykelstråk, blå linje, befintlig sträckning, röd linje. (Förstudie Supercykelväg Malmö-Lund, Trafikverket m fl)



3 PROGRAMFÖRSLAG

VISION VÄSTERSTAD

Mitt i storstadsregionen, i ett attraktivt läge mellan Malmö och Lund, byggs Västerstad. Området ska erbjuda ett varierat boende med tydlig miljöprofil i ett stationsnära läge.

Västerstad ska utvecklas till en modern och trivsamt stadsdel med ett inbjudande centrum i anslutning till stationen. Vardagslivet och det bostadsnära livet står i fokus och barnen får en huvudroll vid utformningen av området. Vardagslivet blir enkelt när de mesta boende behöver finns nära; hjälpsamma grannar, vänner, förskola och skola, lekplatser, matbutiken och olika transportalternativ till den större regionen. Västerstad ska utvecklas till ett tryggt område där det är lätt att orientera sig och röra sig till, från och genom området både till fots, på cykel och med bil.

Västerstad ska utvecklas till ett grönt område med en mångfald av olika utemiljöer. Mötesplatser som inte tidigare återfinns i Hjärup ger området karaktär och bidrar till att skapa en upplevelserik och inbjudande miljö. Utemiljöerna och nya funktioner bjuder in Hjärupsbor från andra delar av samhället och bidrar till den sociala gemenskapen i närområdet och samhället som helhet.

Bebyggelsen ska vara småskalig och utformas för att skapa bykänsla och behagliga gaturum och platser. Västerstad utvecklas på flera olika vis i linje med Staffanstorps Kommuns vision 2038 med identitetsbärarna: hembygd, livsoas, tidskvalitet, stadsliv och inspiration.

Grönt i harmoni med landsbygden

Västerstad ska utvecklas för att bygga vidare på samhällets gröna karaktär och ta tillvara på och minna om läget på den skånska slätten. Med varierade gröna rum och växtlighet av olika typer skapas rekreativa möjligheter, sinnliga upplevelser och identitet i området. På följande vis skapas ett grönt område:

- Ett flertal grönrum med olika användning och karaktär. Alla bor nära ett grönrum.
- Gatuträd längs huvudförbindelser.
- Trädgårdar och förträdgårdar.
- En tät bebyggelsekant med utsikt mot det öppna landskapet skyddar mot oönskad vindpåverkan.
- Vyer mot landskapet från bebyggelse och utemiljöer.
- Landsbygdselement och vegetation inarbetas i utformning av utemiljöerna.

I barns ögonhöjd

Västerstad ska utvecklas med barnen i åtanke till ett tryggt område där man med lätthet rör sig till fots och på cykel. Den goda tillgången på kollektivtrafik ger barnen rörelsefrihet. Möjligheter för lek etableras i parker och i stadsdelens gemensamma utemiljöer. På följande vis blir området attraktivt för barn och barnfamiljer:

- Ökad bredd bland förskolor och skolor.
- Skola och förskola med lättillgängligt läge.
- Ett finmaskigt nätverk och smitvägar genom kvarteren som gör det lätt att komma till grannen.
- Långsam trafik genom området.
- Separata cykelbanor längs de mer trafikerade gatorna i området.
- Grönrum och platser med lekmöjligheter för alla åldrar och lekfull utformning.



Trygghet och gemenskap

Västerstad ska utvecklas till ett tryggt område där bebyggelsen och utemiljöerna uppmuntrar till möten och gemenskap mellan människor. Man bor privat men i gemenskap. På följande vis skapas förutsättningar för social gemenskap:

- Mötesplatser lokaliseras i vägshål mellan naturliga rörelsestråk.
- Sociala rum som är inbjudande för många brukargrupper, bostadsnära och på stadsdelsnivå
- Utemiljöer och funktioner som attraherar boende från andra delar av samhället.
- Koncentration av verksamheter i ett centrum i anslutning till befintlig handelsgata och stationen.
- Bebyggelse med entréer mot gator och platser.
- God kontakt mellan inne och ute och passiv övervakning eftersträvas.

Vardagslivet i centrum

Västerstad utvecklas för att berika och förenkla vardagslivet för de boende. Det boendenära livet med barnens lek och samvaro mellan grannar står i centrum och området erbjuder såväl trivsamma boendemiljöer som ett utökat handels- och serviceutbud. På följande vis skapar området goda förutsättningar för ett enkelt vardagsliv:

- Korta avstånd och god tillgänglighet till fots, med cykel, bil och med kollektivtrafik.
- Närhet till skola och dagis.
- Ett breddat utbud av handel, service i centrumområdet.
- Lek, rekreations- och träningsmöjligheter inom korta avstånd.

Särpräglade arkitektoniska upplevelser

Västerstad ska utvecklas till ett område med egen karaktär och identitet som erbjuder intressanta upplevelser och stimulerar sinnen. Variation och mångfald eftersträvas i såväl bebyggelsen som utemiljöerna. På följande vis skapas ett upplevelserikt och karaktäristiskt område:

- Mänsklig skala och fin detaljering på bebyggelse och i utemiljöerna. Behagliga gaturum och platser.
- Stadsform med bykänsla snarare än villakvarter.
- Sekvenser av olika rum längs områdets huvudförbindelser.
- Stadsrum med olika användning, karaktär och utformning.
- Flera olika bostadstyper inom varje kvarter och längs varje gata.
- Sadeltak i olika utföranden som sammanhållande element.

Attraktivitet idag och i framtiden

Västerstad ska inte bara vara en tilltalande stadsdel när området står klart utan också under utbyggnadstiden. Strukturen och bebyggelsen ska vara flexibel för att kunna möta marknadsmässiga förändringar och framtidens behov. På följande vis skapas ett flexibelt och tilltalande område över tid:

- Planstruktur som möjliggör olika funktioner, bebyggelse typer och täthet.
- Etappvis utbyggnad med ett grönrum i varje fas.
- Tillfälliga tilltag som väcker intresse och attraherar människor till Västra Hjärup redan idag.
- Träd planteras tidigt liksom viktiga offentliga rum och förbindelser.
- Bebyggelse med bottenvåningar som kan konverteras mellan olika bruk i centrum.



PLANSTRATEGI

Koncentration av centrumlivet

Centrumfunktioner och en blandad bebyggelse koncentreras inom ett litet område i anslutning till stationen, Jakriborg och övergången till östra Hjärup. Detta för att verksamheter och aktiviteter ska styrka varandra och centrum få ökad attraktionskraft. Blandade funktioner och täthet prioriteras först och främst vid kvarteren närmast stationen och därefter utmed centrumgatan. Resterande delar av området planeras för att erbjuda attraktiva boendemiljöer med närhet till rekreation, förskolor och skolor.

Trafiken utanför området

Huvudsaklig tillfart med bil till området och andra delar av västra Hjärup sker, likt idag, från utkanten av området. En ny huvudgata etableras mellan Ynglingavägen och stationen. Gatan ger direkt och god tillgänglighet till stationen och de centrala delarna av området. De östra delarna nås i första hand till fots och på cykel. Ej behörig trafik kan på så vis hållas utanför de mer bostadsdominerade delarna av området.

Huvudförbindelser mot målpunkter och omgivningar

Stråk som leder mellan olika målpunkter har bäst förutsättningar att befolkas. Huvudförbindelserna genom området erbjuder anslutning till bostäderna och kopplar till målpunkter i och i anslutning till området. Stationen och Köpmannagatan i Jakriborg är de viktigaste. Den öst-västliga huvudförbindelsen möjliggör framtida förbindelser till angränsande nya utvecklingsområden väster om området. Det nordsydliga huvudstråket förbinder stationen, centrum med de viktigaste stadsrummen och cykelförbindelser mot Åkarp och Lomma.

Sekvenser av rum och centrala mötesplatser i vägskal

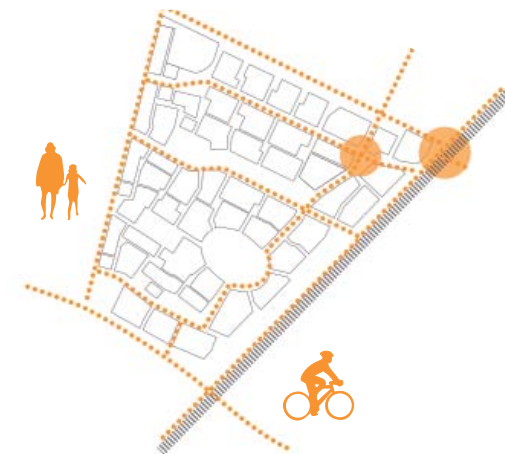
Längs med huvudstråken skapas sekvenser av olika rumsliga upplevelser, huvudsakligen av grön karaktär. Rummen fungerar som mötesplatser och målpunkter och skapar identitet och värde för de boende. De allra viktigaste mötesplatserna placeras i vägskalen mellan huvudstråk för att skapa de bästa förutsättningarna för att de tas i bruk. Flera av stadsrummen har placerats för att kunna bevara existerande träd. Området byggs ut i etapper centrerade runt de olika gröna rummen.

Alla bor vid parken

Bostäderna lokaliseras dels utmed huvudförbindelserna och grönrummen och dels utmed gränder som utgår ifrån och mynnar i de olika grönrummen. Gränderna bidrar till en finmaskighet och erbjuder många möjligheter att röra sig genom området. Gränderna utformas med brutna siktlinjer och möjlighet för samvaro.

En varierad bebyggelse

En tät småskalig bebyggelse som skapar stadskänsla eftersträvas i området som helhet. En variation ska finnas i bebyggelsen även på kvartersnivå. Centrum liksom kvarteren längs huvudgatan urskiljer sig från övriga delar av området med en större täthet, slutna kvarter, bostäder i större flerbostadshus och inslag av handel och service. Även längs spårområdet föreslås en tätare bebyggelse med slutna kvarter. I övriga delar eftersträvas kvarter och gator med relativt tät stadsbebyggelse och ett varierat uttryck. I anslutning till grönrummen skapas också möjligheter för att introducera andra funktioner än bostäder.



HELHETEN

Stadsdelen föreslås få en tät småskalig arkitektur och en finmaskig kvarterstruktur som ger god tillgänglighet. Utformningen av kvarteren samspelar med dagens tydliga vegetationsridåer. Härigenom föreslås en tydlig uppdelning av området som ger naturliga utbyggnadsetapper. En planstruktur med sekvenser av stadsrum med stor rumslig och arkitektonisk variation har eftersträvat. Stationsbron och det väst-östliga stråk som binder samman västra och östra Hjärup, är en viktig utgångspunkt för planuppbyggnaden. På den västra sidan av järnvägen förgrenar sig huvudstråken som binder samman Jakriborg och Västerstad med stationen.

Inom centrumområdet och längs delar av centrumgatan föreslås en funktionsblandad stad med en hög andel flerbostadshus och med handels- och kontorsverksamheter närmast järnvägen. Bebyggelsen kan i dessa delar variera mellan 3-5 våningar, med inslag av enstaka högre byggnader.

Inom de östra delarna av området gränsar bebyggelsen till dagvattenstråket och järnvägen. Kvarteren sluts och ges en högre bebyggelsekant mot järnvägen. I denna del planeras en varierad bebyggelse i 3-4 våningar, med flerbostadshus, stadsradhus och med inslag av verksamheter och enstaka högre byggnader i lämpliga lägen.

Inom övriga delar av området planeras en tät varierad småhusbebyggelse i 2-3 våningar.

Bostäder med olika upplåtelseformer eftersträvas.



Figur 3.1 Programområde med förtydligande av de viktigaste rörelsestråken kring stationen och stationstorget.



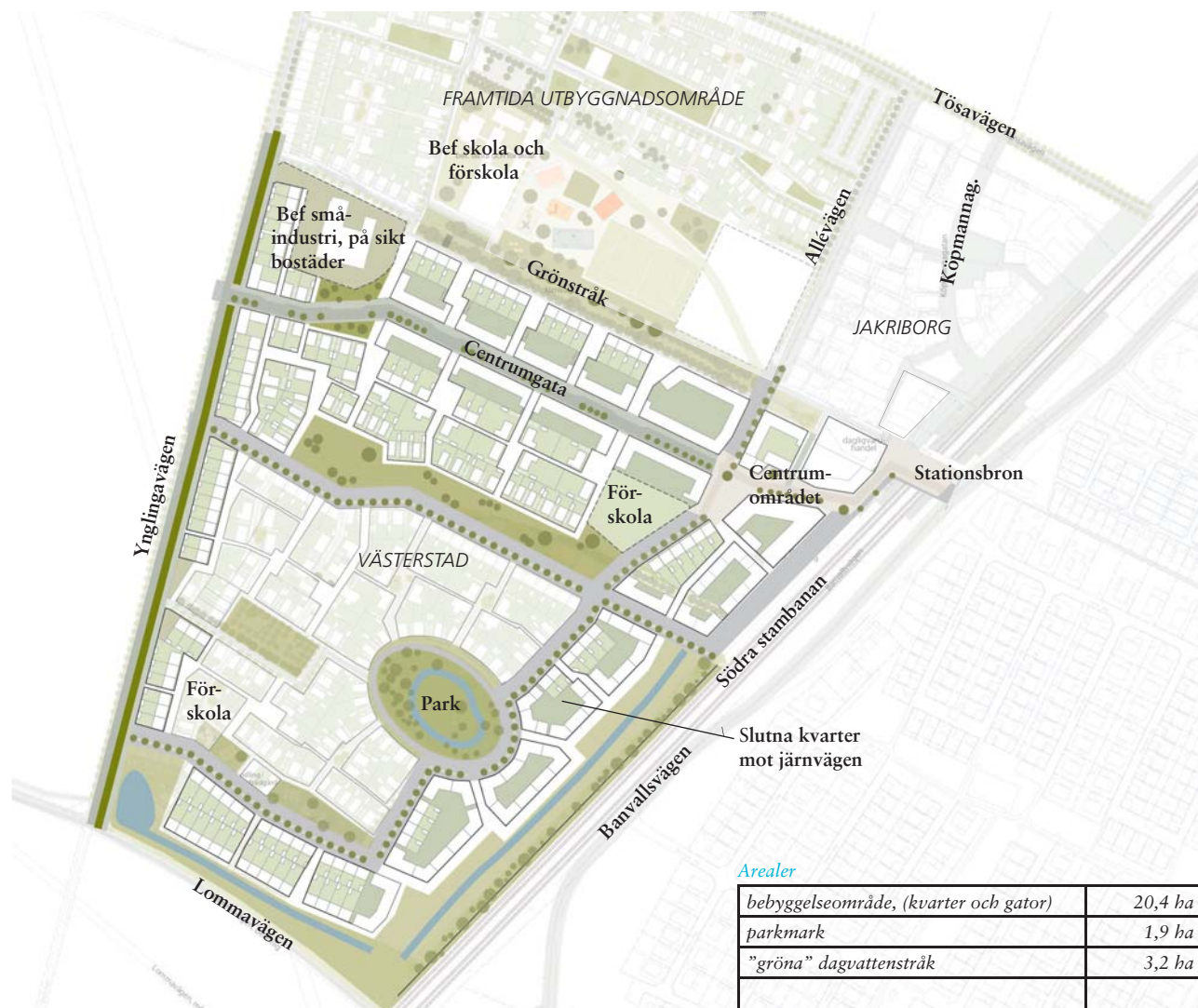
Såväl bostadsrätter, hyresrätter och äganderätter planeras inom området. Den centrala delen lämpar sig väl för seniorboende, studentboende samt vård- och omsorgsboende.

Bebyggelsen ska präglas av en mänsklig skala med en hög detaljeringsgrad. Sadeltak i olika utföranden kan vara ett sammanhållande element. Västra Hjärup ska ges en tydlig grönstruktur med parker, stråk och offentliga rum enligt intentionerna i kommunens grönplan. Inom Västerstad föreslås en centralt belägen park samt ett antal mindre närparker.

Hjärup Västerstad bedöms fullt utbyggt rymma mellan 850 och 1 000 lägenheter, varav cirka 2/3 i flerbostadshus och cirka 1/3 i småhusbebyggelse. Den planerade bebyggelsen uppskattas ge ett befolknings-tillskott på 2 000- 2 500 personer.

Blandstadsbebyggelse

En blandning av boende, arbetande och besökare skapar en stimulerande miljö och gör området mer levande och ger ett ökat underlag för service. Inom centrumområdet föreslås en blandad bebyggelse med bostäder, handel och verksamheter. Ett större inslag av verksamheter planeras inom området närmast järnvägen. Tänkbara verksamheter kan vara kontor och företagshotell. Även söder om centrumområdet föreslås blandstadsbebyggelse inom områden med slutna kvarter.



Figur 3.2 Strukturplan för Västerstad samt skisserad utveckling för angränsande område i norr (utanför planområdet)



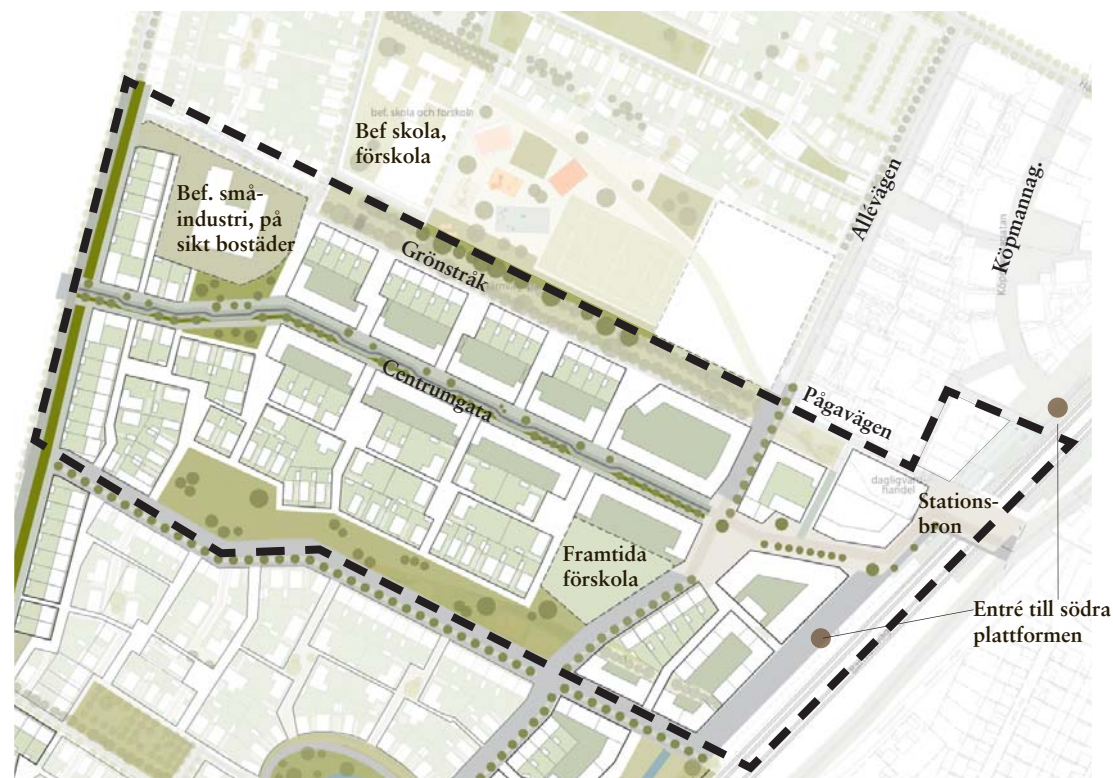
NORRA DELEN

Stationen blir en viktig entréport till Hjärup där många människor passerar. En välkomnande miljö med byggnader med hög arkitektonisk kvalitet eftersträvas. Stationsnära verksamheter ska bidra till att många människor rör sig genom området, även under dygnets sena timmar, vilket bidrar till att öka tryggheten kring stationsområdet. Nedgångar till plattformarna planeras, dels från Stationsbron, dels via nedgångar vid Jakriborg och söder om stationsbron. I nära anslutning till nedgångarna planeras cykelparkeeringar och söder om Stationsbron ett begränsat antal parkeringsplatser för bilar.

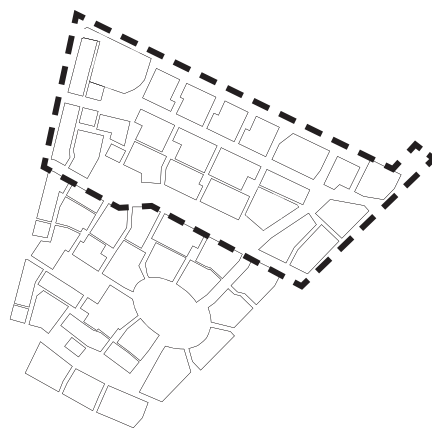
En tät kvartersstad som ger en tydlig centrumkänsla planeras inom området närmast stationen. Vid Stationsbron planeras en centrumbyggnad med dagligvarubutik och småbutiker med entréer såväl mot stationstorget och mot omgivande rörelsestråk. Söder därom planeras verksamheter som t ex kontor och företagshotell, närmast järnvägen.

Köpmannagatan i Jakriborg kopplas samman med Stationsbron genom ett bilfritt stråk. Pågavägen förlängs och avslutas söder om Jakriborg. Den väst-östliga centrumgatan blir en viktig länk mellan Ynglingavägen och stationen och vidare mot östra Hjärup.

Trygghet och god framkomlighet är centralt för alla trafikslag. Centrumgatan utformas med separat cykelbana och en bred södervänd trottoar. Inom området närmast stationen föreslås bebyggelsen utformas med förhöjda bottenvåningar som ger förutsättningar för butiker och mindre verksamheter mot gatan.



Figur 3.3 Föreslagen utformning av områdets norra del.

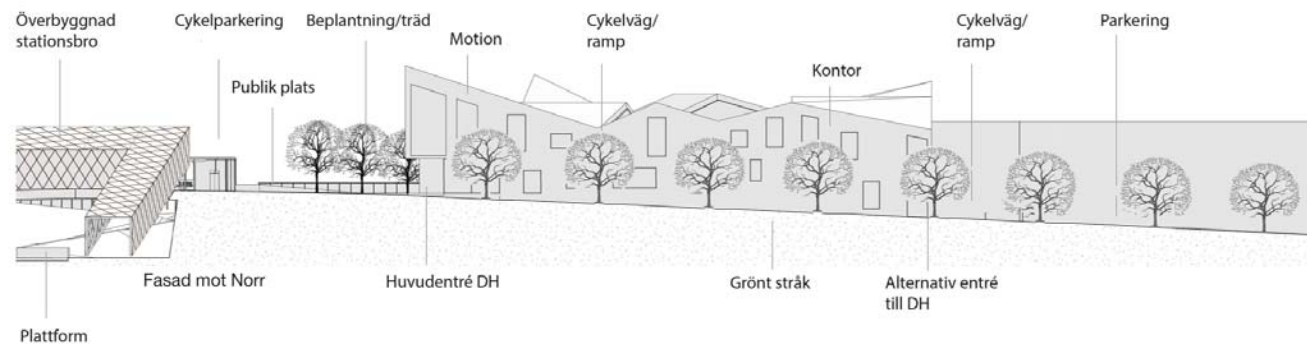
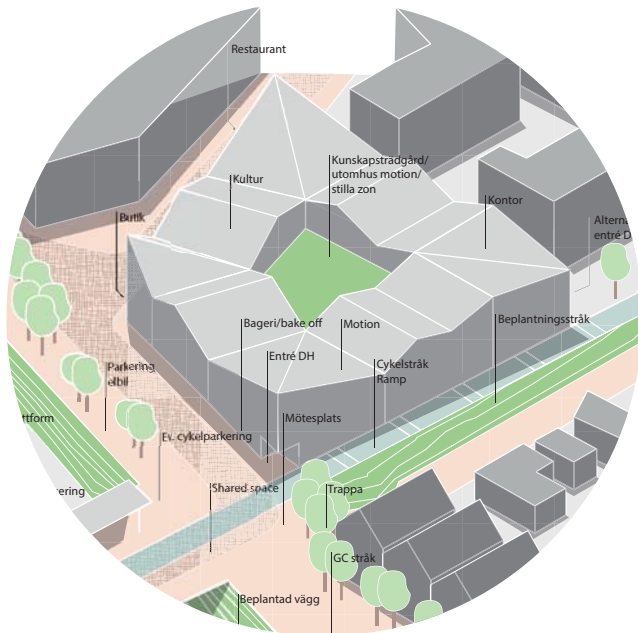


Den västra delen av området planeras huvudsakligen för bostadsbebyggelse. Kvarteren norr om centrumgatan rymmer ett större inslag av flerbostadshus. Kvarterstrukturen ska möjliggöra genomsilning av gående mot framtida målpunkter norr om området.

Inom centrumområdet förutsätts en stor andel samlade parkeringar anordnade under byggnader eller som parkeringsgårdar.



Figur 3.4 Vy från Stationsbron mot dagligvarubutiken (Sweco / Metro Arkitekter).



Figur 3.5 Centrumkvarter, fasad mot norr (Sweco / Metro Arkitekter).



SÖDRA DELEN

Inom området utvecklas ett småskaligt bostadsområde, med en blandning av enbostads- och flerbostadshus. Centralt inom området föreslås en park med lekplats. Därutöver finns ett antal mindre parkrum insprängda i området. Området avgränsas mot järnvägen och Lommavägen av ett grön- och dagvattenstråk.

Inom den östra delen av området föreslås bebyggelsen grupperad kring gårdar som sluts mot järnvägen. Bebyggelsen kan bestå av flerbostadshus, urbana radhus i flera våningsplan med inslag av verksamheter och enstaka högre byggnader i lämpliga lägen. En högre bebyggelsekant mot järnvägen kan bidra till att skärma boendemiljön från trafikbuller samtidigt som möjlighet ges till utblickar över landskapet.

Inom de södra och västra delarna förläggs bebyggelsen antingen mot de mindre parkerna eller längs de smala bostadsgränderna. Entréer vänds mot parkerna för ökad trygghet i de offentliga rummen. Kvarteren orienteras i sydöstlig/nordvästlig riktning för att skapa så många trädgårdar med fördelaktiga sollägen som möjligt. Bebyggelse med norrvända trädgårdar kompenseras med lägen mot parken samt bredare södervänd förgårdsmark på framsidan. Tomternas djup varierar i storleksordningen 25-30 m.

I områdets utkanter, längs Ynglingavägen och mot Lommavägen eftersträvas en sammanhängande bebyggelsekant som skyddar området från sydvästvinden. Även flerbostadshus kan med fördel integreras i denna del av området om de marknadsmässiga förutsättningarna skulle medge detta.

De föreslagna huvudgatorna genom området ansluter trafiken mot Ynglingsvägen i väster och mot centrumområdet och stationsområdet i norr.



Figur 3.6 Föreslagen utformning av områdets södra del.





SKOLA, SERVICE OCH HANDEL

Skola, förskola

Inom Jakriborg finns idag cirka 95 barn i åldern 7-15 år och cirka 120 barn i förskoleålder. En översiktlig bedömning visar att utbyggnaden av Västerstad kan ge ett tillskott av storleksordningen 165 barn i åldern 7-15 år och cirka 500 barn i förskoleålder. Utbyggnaden innebär att det totalt kommer att finnas storleksordningen 260 barn i åldern 7-15 år och 620 förskolebarn väster om järnvägen.

Inom det i norr angränsande området finns idag förskola, grundskola F-9, fritidshem och frivillig kulturskola. Verksamheterna är inrymda i äldre lokaler och har begränsade möjligheter till lek och utevistelse. På sikt kan det därför finnas behov av en ny skola inom västra Hjärup.

Inom Västerstad reserveras mark för två förskolenheter om vardera 6 avdelningar. Övrigt behov förskolor kan tillgodoses genom mindre enheter som integreras med bebyggelsen. För förskolorna föreslås 1000 kvm/avdelning (byggnad + 30 kvm/barn i friyta) gälla som dimensioneringstal.

Handel

I anslutning till stationstorget planeras en centrumbyggnad som i gatuplanet rymmer en dagligvarubutik och mindre småbutiker. Dagligvarubutiken är i storleksordningen 1 500 kvm med parkering och inlastning i bottenplanet. En mindre markparkering föreslås väster om byggnaden. Längs centrumgatan ges möjlighet för ytterligare butiksetableringar i husens bottenvåningar.

GRÖNSTRUKTUR MED PARKER OCH OFFENTLIGA RUM

Övergripande mål

Det är i rummen mellan husen, i parkerna och stråken, på gatorna, torgen och gårdarna – som människor vistas och möts och kulturer utvecklas. Det är också här mellan husen som stadens ekosystem finns och utvecklas. Stadens natur bidrar i hög grad till den biologiska mångfalden. Det är längs dagvattenstråken, i parkerna och andra gröna miljöer, trädgårdar och täppor, miljöer skapas som ger förutsättningar för många olika arter. En stor artrikedom ger rikare och fler upplevelser och det gör staden, stadsdelen, attraktiv för människor att bo i och besöka.

Vid exploatering på den goda jorden i det skånska landskapet krävs en mer insiktsfull och långsiktig planering än i många andra miljöer. Grönstrukturen är här än viktigare att utveckla och att skapa en samverkan mellan vatten och grönska. Västra Hjärup byggs till viss del ut på jordbruksmark där exploateringen och nyttjandet av marken till ny bebyggelse ska samspela med behovet av en grönstruktur för att få en fungerande ny stadsdel som är både hälsosam och attraktiv. I Staffanstorps grönplan lyfts en bra planering fram för att hushålla med markresurserna. Det betonas även att dagens parker och grönområden måste fylla fler funktioner och fungera för många olika målgrupper. Genom en fungerande och välplanerad grönstruktur - miljöerna mellan husen – ges förutsättningar för en hållbar stad såväl ekologiskt, ekonomiskt och socialt.

Parkerna inom Hjärup ska tillsammans omfatta olika karaktärer för att få ett varierat och stort utbud av upplevelser och funktioner. Parkerna är tillsammans

med gatumiljöer, platser och torg samt gröna stråk en förutsättning för ett lokalt omhändertagande av dagvattnet. En långsam avrinning krävs med en mycket hög fördröjning. Detta innebär att de gröna miljöerna kopplas samman med de hårdgjorda miljöerna. Även skyddsområden mot järnväg och trafikerade vägar ska utnyttjas till miljöer med mycket växtlighet och dagvattenstråk. De mer naturliga miljöerna blir då komplement till de inre parkerna.

Grönt stråk förbinder västra och östra Hjärup

Ett grönt huvudstråk binder samman östra och västra Hjärup. Det planerade parkstråket inom östra Hjärup förlängs och fortsätter väster om järnvägen. Från huvudstråket föreslås länkar mot gröna målpunkter inom stadsdelarna.

Stationstorget en del av stråket

Stationstorget är en tydlig urban plats i det gröna stråket. Här ses en aktiv plats med viss service. Det är även mötet med Hjärup för många resenärer, ett möte som ska vara så grönt som möjligt.

Centralt belägen park inom Västerstad

Inom Västerstad föreslås en park centralt inom området. Parken ska bli en rymma lekplats för barn i olika åldrar. En mindre del av parken ska anpassas för att vid tillfällena med kraftiga regn kunna möjliggöra fördröjning av dagvatten.

Mindre platsbildningar - närparker

Inom Västerstad föreslås ett antal mindre närparker med olika innehåll. En viktig funktion är att skapa plats för större träd att växa upp och skapa mindre parkrum som variation i den i övrigt täta bebyggelsen. Närparken kompletterar framför allt de mindre trädgårdarna med yta för springlek, bollek och andra



aktiviteter. Då bebyggelsen är tät och många av miljöerna är tillgängliga för fordonstrafik blir parkrummen viktiga bilfria miljöer där barn och ungdomar och vuxna kan vara utan att behöva ta hänsyn till trafiken. Närparkerna kan även behöva anpassas för att möjliggöra fördröjning av dagvatten.

Befintlig grönstruktur inom Västerstad

De befintliga planteringarna domineras av tätt planterade popplar. De befintliga ridåerna ger såväl en tydlig uppbyggd struktur och visuell koppling till den östra sidan som de skapar lä i det utsatta landskapet innan bebyggelsen etablerats och nya parkmiljöer skapats. Poppelridåerna har en likartad ålder och täthet vilket innebär svårigheter att spara vissa individer i bestånden till förmån till andra. Även om den nuvarande vegetationen sannolikt kommer att ersättas innebär de en bra struktur som ger en stadga åt de kommande parkmiljöerna under den etappvisa utbyggnaden.

Grönstråk längs järnvägen och Lommavägen/ skyddszoner

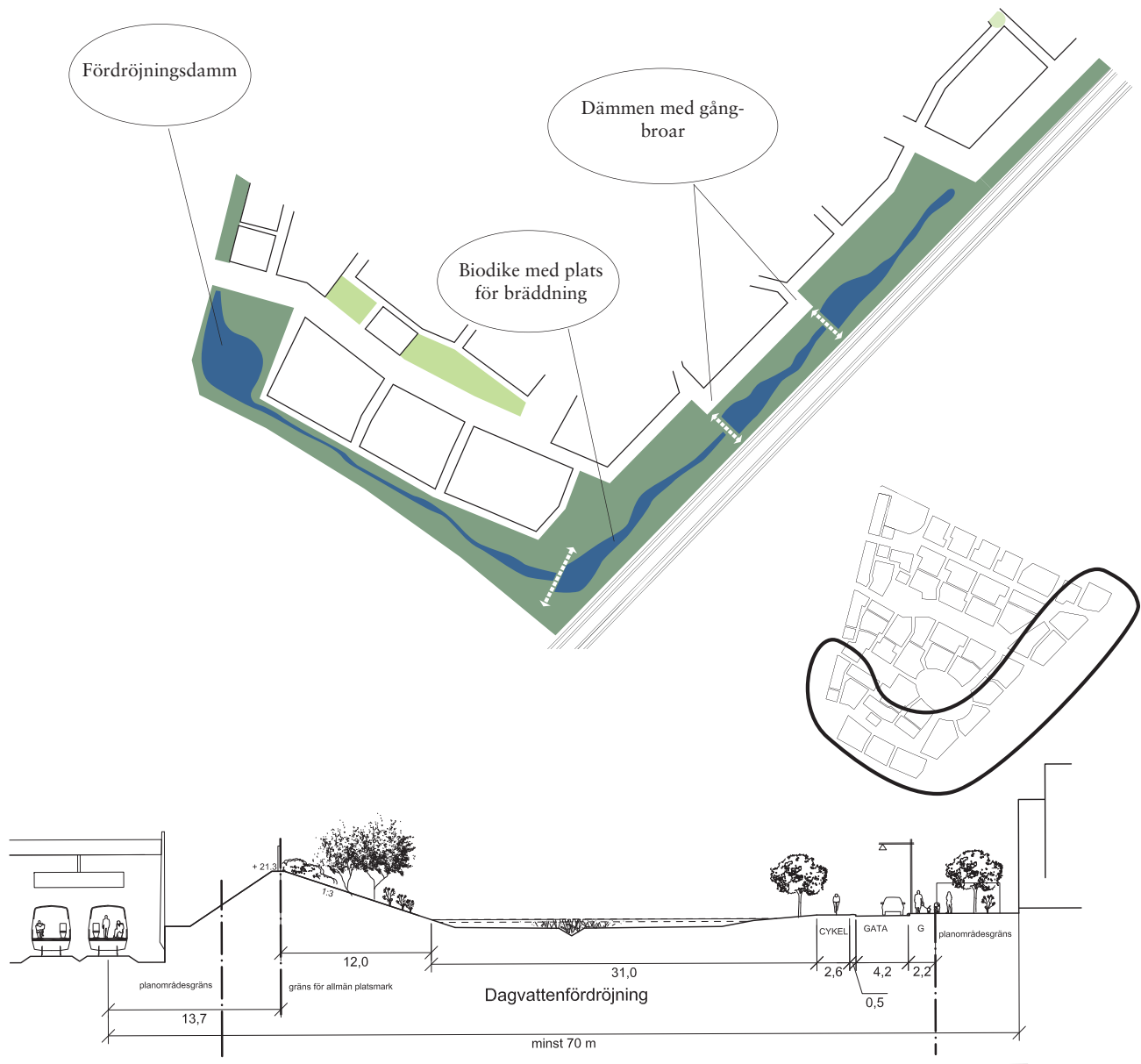
Smala grönstråk föreslås mot järnvägen och Lommavägen. Stråken har en viktig funktion som skyddszoner mot trafiken. Grönstråket avskärmar bebyggelsen visuellt från trafikanläggningarna samtidigt som plats skapas för stoftabsorberande planteringar och bulleravskärmande vallar.

Dagvattenhanteringen samordnas i möjlig utsträckning med skyddszonerna för att uppnå ett bättre markutnyttjande. Dessa ytor kan ges en hög biologisk mångfald samtidigt som de tekniska kraven på fördröjning och rening av dagvattnet kan lösas. Dessa ytor ger även möjlighet till läplanteringar vilket är av betydelse i det öppna och ofta blåsiga landskapet.



Figur 3.7 Grönstruktur med parker och offentliga rum.





Figur 3.8 Dagvattenstråk längs järnvägen och Lommavägen, sektion mot järnvägen

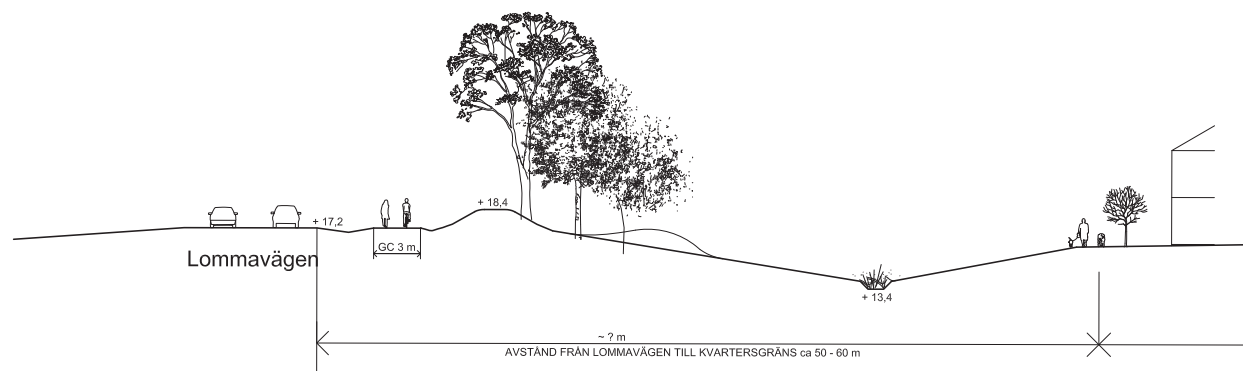
Gröna och blå strukturer

De trädplanterade gaturummen är en viktig del av områdets grönstruktur. Gatuträden kan ha flera olika funktioner som till exempel vara strukturbildande för området, skapa trivsel, markera gatans funktion i trafiknätet, samt ventilera gaturummet under varma somrardagar. Fördröjning av dagvatten kan ske genom nedsänkta vattenhållande stråk där gräs, träd och örter planteras, så kallade rain gardens.

Parkerna är tillsammans med gatumiljöer, platser och torg samt gröna stråk en förutsättning för lokalt omhändertagande av dagvattnet. Genom att arbeta med ett lokalt fördröjande och ytligt system kan ett robust dagvattennät skapas med en mycket hög fördröjning av dagvattnet.



Fördröjningen kan ske på flera olika nivåer, dels inom bebyggelsen genom t ex vegetationsklädda tak och lokalt genom omhändertagande inom tomtmark, inom gatumiljön genom trädplanterade gator, genomsläppliga beläggningar och vattenhållande skelettjordar. Överskottsvattnet leds vidare längs olika avrinningsstråk. Längs avrinningsstråken skapas fördröjningsytor i lämpliga lägen inom skyddszoner och parkmark. En samordnad planering av grönstruktur och dagvattenhantering är en viktig förutsättning som också kan skapa stora miljömässiga mervärden för området.



Figur 3.9 Sektion mot Lommavägen inom västra delen av planområdet.



MOTION OCH REKREATION

Idag tillbringas av de flesta människor den största delen av sin vakna tid stillasittande. Det är därför viktigt att den byggda miljön stödjer fysisk aktivitet och lockar till utevistelse. Behoven i Hjärup bedöms särskilt stora då samhället ligger i ett odlingslandskap och därför saknar närbelägen naturmark. För att klara behovet krävs tillräckligt stora ytor med hög kvalitet och ett rikt innehåll.

Från bostäderna ska man lätt hitta promenadvägar och platser för utevistelse. En gång- och cykelvänlig miljö kan kombinerat med rimliga avstånd till viktiga målpunkter bidra till ökad fysisk aktivitet i vardagen.

Cyklandet har under senare tid ökat i omfattning. Det är därför viktigt att hålla en god standard i cykelvägnätet, utveckla bra servicepunkter samt säkra och klimatskyddade cykelparkeringar. Den diskuterade snabbcykelvägen mellan Malmö och Lund skulle göra det möjligt att från Hjärup nå centrala delarna av Lund på styvt 10 minuter. Detta öppnar stora möjligheter för cykelpendling och för studenter att bosätta sig utanför Lund. Snabbcykelstråket skulle även göra det möjligt att snabbt nå Malmö, Åkarp och Alnarp. Snabbcykelvägens standard gör den även intressant för inlinesåkare och motionärer på rullskidor.

Cykelstråket längs Lommavägen ger också en god kontakt med intressanta rekreationsområden längs Lommabukten.

LEK

Lekplatser som är spännande och roliga spelar en viktig roll i barnens utveckling. Kommunens lekplatspolicy är att lekplats ska kunna nås inom max 500 meter från bostaden.

Inom den centralt belägna parken inom Västerstad föreslås en större lekplats för området.





GATOR OCH GATURUM

De gröna inslagen i strukturen är viktig. Trädkantade gator och gröna förgårdar och platser är önskvärt för att få en behaglig utemiljö men även nödvändigt för att fördröja dagvatten.

Gaturummet, de olika platserna och torgen är viktiga delar av strukturen. I de föreslagna gatusektionerna föreslås en standard där en del av gatan är avsatt till magasinering av dagvatten. Underjordiska magasin, raingardens (öppna växtbäddar där dagvattnet filtreras), svackdiken, rännalar och kanaler är olika sätt att lösa fördröjningen. De olika lösningarna påverkar i hög grad gatornas karaktär och funktion. Vatten är en fin tillgång i staden men också en risk vid stora vattenmängder. Felaktiga vattenmängder innebär risk för stora skador för samhället med fyllda källargrage, högt stående vatten i lågpunkter m m.

Gaturum

Förslaget baseras på några olika gatutyper. Huvudgator som ger en överordnad struktur och en tydlig orienterbarhet. Dessa gator är mer tillgängliga och erbjuder en trafikseparerad gång- och cykelbana. De mer småskaliga lokalgatorna är delvis trafikseparerade och de intima gränderna som signalerar ett lägre tempo och en annan närhet. Trafikseparerade miljöer för cyklister har stor betydelse för att skapa en trygg och tillgänglig miljö för barn. Att själv kunna ta sig till och från skola, fritidsaktiviteter och vänner ger frihet och självförtroende.

Ynglingavägen

Ynglingavägen har en övergripande funktion i trafiknätet. Gatan kantas av träd och längs östra sidan föreslås en gång- och cykelväg samt ett öppet stråk för dagvattenavrinning. Ynglingavägen ansluter till det öppna landskapet och här föreslås större vindtåliga träd, till exempel oxlar.

Centrumgatan - Huvudgatan in i området

Centrumgatan ska vara en generös gata som medger varutransporter in i centrumområdet. Medelstora till stora träd föreslås på gatans södra och norra sida. På den norra sidan föreslås en sektion som får anpassas till den angränsande bebyggelsen, butikslägen med mera. Gatan ska även kunna fördröja dagvatten. Viss bilparkering ska även kunna ordnas längs gatan. Inom den östra delen får gatan en mer urban karaktär med breddade trottoarer och butiker i husens bottenvåning.

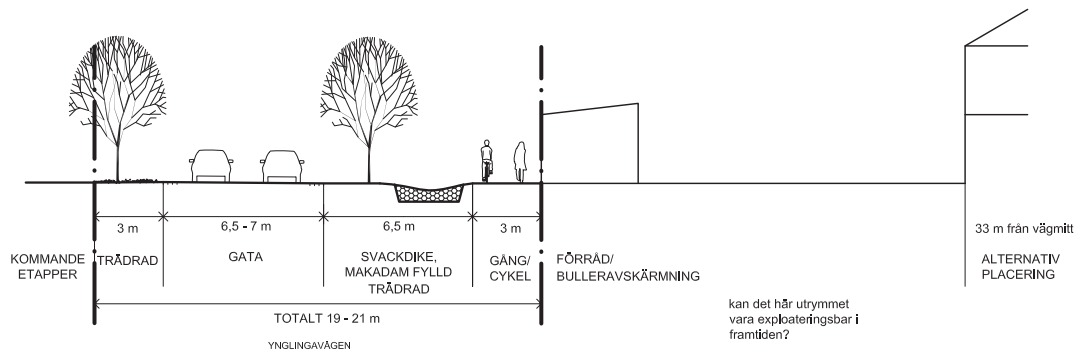
Lokalgator

Lokalgatorna är mer småskaliga gator men som mycket påminner om huvudgatan. Däremot är måtten trängre och trädvalet medelstort, gärna med blommande arter.

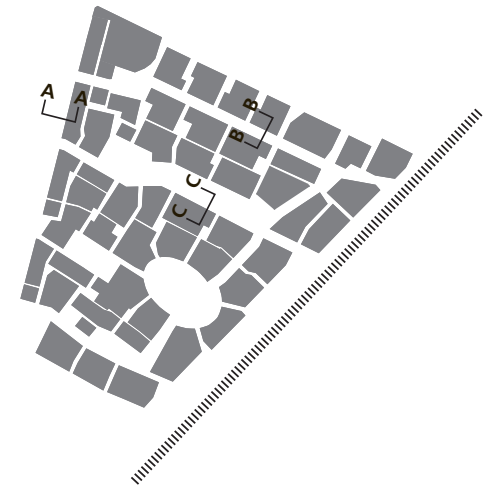
Entrégator och gränder

Dessa föreslås som intima gatumiljöer där bilar framförs i mycket låga hastigheter på de gåendes villkor. Sektionerna tillåter inga gatuträd däremot bör träd placeras där utrymmet så medger och bli gröna inslag i bostadsmiljöerna.

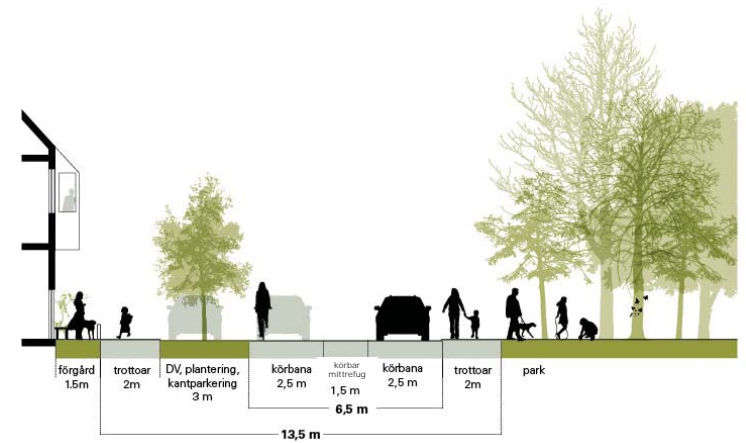




Sektion A-A Ynglingavägen med föreslaget biodike.



Sektion B-B Centrumgatan (huvudgatan)



Sektion C-C Princip för lokalgata utmed parkens sydsida

Figur 3.11 Gatusektioner inom Västerstad.

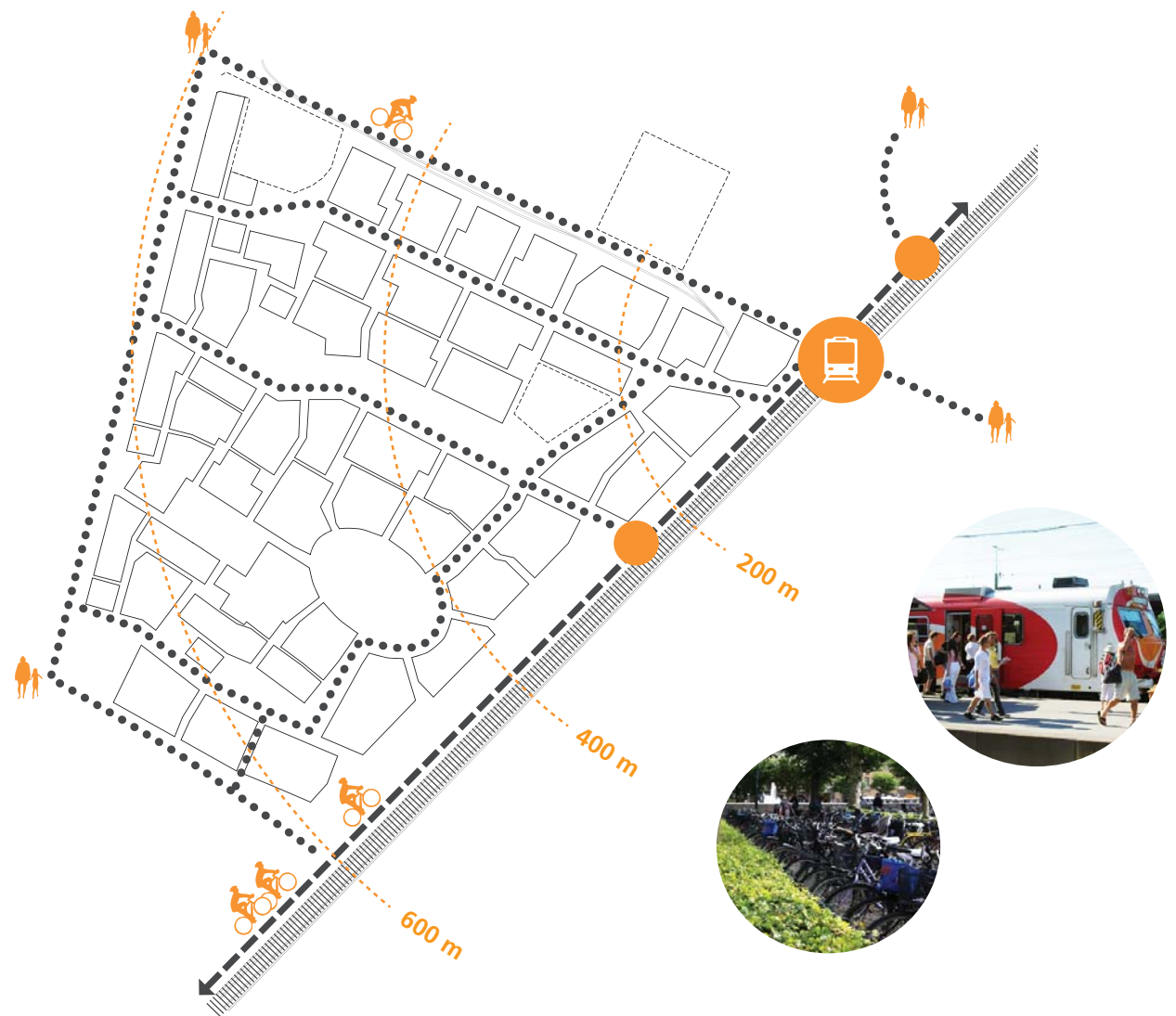


MILJÖPROFIL - HÅLLBAR UTVECKLING

Målsättningen är att Västerstad ska utvecklas till ett attraktivt område med en tydlig miljöprofil. Genom att studera miljöfrågorna i ett helhetsperspektiv ska en hållbar utveckling främjas i både stort och smått. Hållbarhetstänkandet ska utgå från planeringens miljömässiga, sociala och ekonomiska dimensioner. Tillämpning av ny teknik och innovativa systemlösningar för energi, transport och avfall ska bidra till en hållbar stadsutveckling. Hållbarhetstänkandet ska ses som en process som ständigt utvecklas och följs upp under områdets utbyggnad. Nedan redovisas exempel på olika hållbarhetsaspekter som ingår i planeringen av Västerstad och som kommer att utvecklas i den fortsatta planeringen.

Miljöeffektiva, hållbara transporter

- Västerstad har ett mycket bra läge ur kommunikationssynpunkt. Det stationsnära läget, moderniseringen av järnvägsnätet, där spårtrafiken på ett effektivt sätt knyter samman Västerstad med Malmö, Lund och stora delar av regionen, kommer att bidra till att minska bilresandet.
- Inom Västerstad prioriteras cykel- och gångtrafik framför biltrafik. Verksamheter som tillämpar "Grön resplan" får enligt parkeringsnormen möjlighet att reducera antalet bilparkeringsplatser.
- Planerat snabbcykelstråk mellan Malmö och Lund ger goda förutsättningar för cykelpendling.



Figur 3.12 Viktiga stråk för tillgänglighet och hållbara kommunikationer.



Hållbara energi- och värmesystem

- Förnybar och återvunnen energi prioriteras inom Västerstad.
- Västerstad planeras anslutas till fjärrvärmenätet i Lomma med hög andel förnyelsebar och återvunnen värme.
- Grön el från vindkraft och solenergi från solceller kan bli aktuella som komplement.
- Energieffektiva system för gatubelysning.

Klimatanpassning

- Västerstad har anpassats för att hantera kommande klimatförändringar med ökad nederbörd och att därigenom förebygga risk för skador på bebyggelsen.
- Träd och annan vegetation används för att utjämna mikroklimatet.

Markhushållning

- En hög bebyggelsestäthet och resurseffektiva strukturer som stöttar befintlig kollektivtrafik, eftersträvas i planeringen.

Hållbar dagvattenhantering

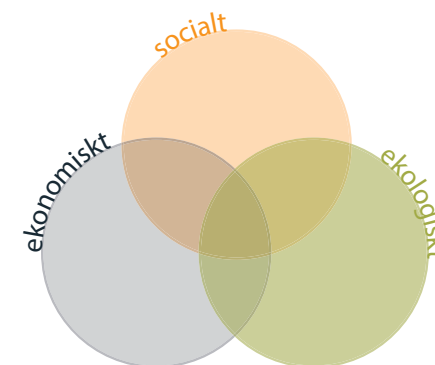
- En modern dagvattenhantering tillämpas inom Västerstad.
- Fördröjning av dagvatten sker i tre steg; inom kvartermark vid källan, inom allmän platsmark genom trög avledning via biodiken samt genom fördröjningsmagasin.
- Dagvattnet utnyttjas som en resurs i området för att skapa biologisk mångfald och främja områdets grönstruktur.
- Biologisk rening av dagvattnet sker via Raingardens och biodiken.

Hållbar stadsbebyggelse

- Inom Västerstad planeras en tät och blandad stadsbebyggelse med bostäder, verksamhet och servicefunktioner. Tätheten och blandstadskonceptet ger bra hushållning med mark, bra underlag för service, kollektivtrafik och energieffektiva lösningar.
- Energieffektiva byggnader och bra materialval ska bidra till en hållbar stadsbebyggelse.

Social hållbarhet

- Västerstad har ett starkt fokus på att skapa förutsättningar för möten och attraktivt stadsliv.
- Bebyggelsen utformas med husentréer mot gator och stråk som ger trygghet under dygnets alla timmar.
- Blandade upplåtelseformer ger förutsättningar för en socialt sammanhållen stadsdel.



TEKNISK FÖRSÖRJNING

Dagvattenhantering

Området dagvattenhantering har studerats och redovisas i separata rapporter (se källhänvisning).

Planområdet har idag en höjdskillnad på cirka 4 meter. En väst- östlig vattendelare följer områdets norra gräns och lägsta punkten ligger i områdets sydvästra hörn. Där finns områdets naturliga avvattning till dikningsföretag (Vinstorp-Lomma 1943, akt 12-LN-768 med omförrättning enligt vattenlagen 2001) med utlopp i Höje å. Avrinningen till detta är juridiskt reglerad i dikningsföretag och uppgår till 1,3 l/s och ha. Detta innebär en högt satt fördröjning och att åtgärder krävs inom hela utbyggnadsområdet. Dagvattensystemet inom Västerstad har dimensionerats för en nederbördssituation med 20 års återkomsttid. Området ska vid tillfällena med extremnederbörd klara att tyledes avleda vatten från ett regn med 100 års återkomsttid utan att bebyggelsen drabbas av översvämningar. Vid dessa tillfällen måste vatten utan hinder kunna rinna tyledes i sin naturliga riktning mot områdets lägsta punkt. Denna är belägen vid dikningsföretagets början, norr om korsningen Lommavägen/Ynglingavägen. Inom bebyggelseområdet fördröjs dagvattnet inom den centralt belägna parken, effektiv volym cirka 1 200 kbm, samt inom gator och mindre parkområden. Genom markens och gatornas höjdsättning leds vattnet mot de huvudstråk för dagvatten som omger bebyggelseområdet. Ett stråk följer Ynglingavägen i väster, ett följer järnvägen och fortsätter längs Lommavägen i söder. Stråket längs järnvägen har en effektiv volym av cirka 4 500 kbm, där vattnet genom planerade dämmen fördröjs i tre magasin. Även utmed Lommavägen ges möjlighet att dämna dagvattnet innan det når områdets lågpunkt. I lågpunkten i sydväst anläggs en damm, med en effektiv volym av cirka 2 400 kbm, för att reglera

utflödet till dikningsföretaget. I anslutning till denna planerar Trafikverket en separat damm med cirka 116 kbm för trafikdagvatten från Lommavägen.

Det beskrivna dagvattensystemet fungerar om avrinningsfaktorn (en faktor mellan 0 och 1 som beror på hur stor del av nederbörden som beräknas nå recipienten) för hela området sätts till 0,46. Detta innebär att avrinningen från allmänna gator och torg i medeltal kan vara cirka 0,50 och från bostadsfastigheter cirka 0,55, och från centrumbebyggelsen cirka 0,7. Inom fastigheter har faktorn för tak antagits vara 0,9 och mark 0,15.

Principen för dagvattensystemets funktion är att vattnet ska fördröjas så nära där det faller som möjligt.

Genomsläppliga beläggningar

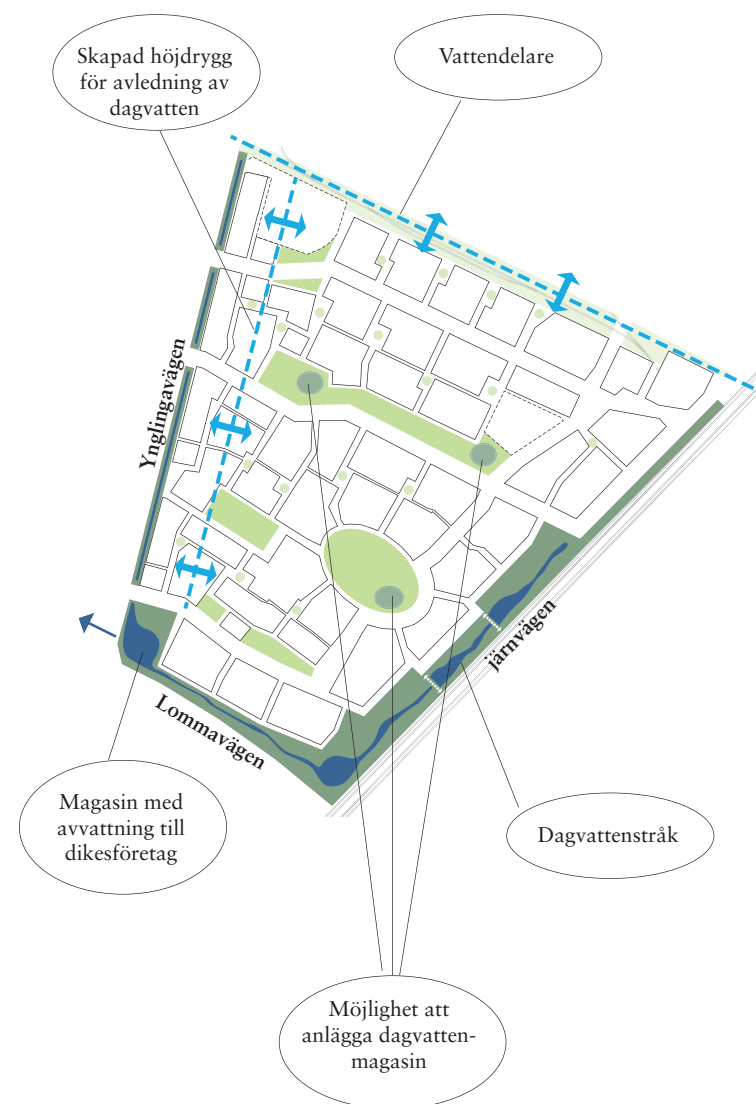
Hårdgjorda vattengenomsläppliga beläggningar, så kallade permeabla beläggningar, kan användas på gårdar, lekplatser och parkeringar för att öka infiltrationsmöjligheterna.

Gröna tak och gröna väggar

Gröna tak kan bidra till fördröjning av dagvattnet. Taken består ofta av sedumarter som har en hög vattenhållande förmåga (upp till 50 % av den årliga avrunna volymen). Även gröna väggar kan utformas så att de bidrar till fördröjningen av takdagvattnet.

Rain garden

Inom gatumark och inom större områden med hårdgjorda ytor kan flera olika fördröjningsprinciper utnyttjas. Nedsänkta stråk där vegetation träd, örter och gräs planteras, så kallade Raingardens, är ett sätt att fördröja och rena trafikdagvatten. Raingardens syftar till att såväl fördröja som rena dagvattnet.



Figur 3.13 Principer för avledning av dagvatten inom området.



Skelettjordar

Under gångbanor och parkeringsytor där träd planteras kan skelettjordar användas för att reducera dagvattenvolymen och för att ge träden en bra växtmiljö.

Biodiken

I de smala parkstråken kan dagvattnet ledas genom så kallade biodiken. Biodiket består av ett svagt skålat dike planterat med växter som har förmåga att ta upp näringsämnen och föroreningar ur vattnet och lagra dessa i sin biomassa. Biodiket syftar till att såväl fördröja som rena dagvattnet.

Torra fördröjningsytor

Inom t ex parkområden är det möjligt att anlägga skarpa torra fördröjningsytor. Det innebär att området normalt har en helt annan funktion, t ex som amfiteater, lekplats eller bollplan, men som vid tillfällena med stor nederbörd tas i anspråk för fördröjning av dagvatten.

Fördröjningsdammar

Fördröjningsdammar har under lång tid varit det vanliga sättet att minska dagvattenvolymen före utsläpp till dikningsföretag eller ledningsnät. Dammarna tar stor plats och kan därför med fördel placeras perifert och inom områden som av olika skäl inte kan nyttjas för bebyggelse. Dammens huvudsyfte är att fördröja vattnet och att sedimentera föroreningar. Genom att dammen utformas med en djupare del som alltid är vattenfylld, med en flackare sluttning (kring 1:10) samt i någon del gränsar till skyddande kantvegetation och skuggande träd så kan den biologiska mångfalden gynnas.

Spillvatten

I samband med järnvägsutbyggnaden sker en omläggning av befintliga spillvattenledningar. En ny huvudledning anläggs längs järnvägen från Jakriborg till planerad pumpstation inom områdets södra del. Västerstads spillvattensystem ansluts områdesvis till huvudledningen längs järnvägen. Höjdsättningen av huvudledning och pumpstation görs så att ledningarna kan anslutas med självfall, utan pumpning. I kommunens huvudnät finns idag en bristande kapacitet. Kommunen utreder därför alternativa möjligheter för anslutning av spillvattnet från västra delen av Hjärup.

Färskvatten

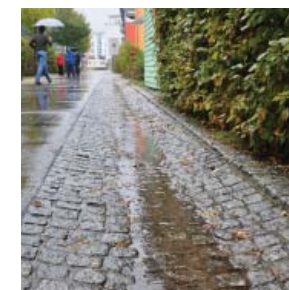
Vattenförsörjningen säkras genom att området ansluts till Hjärups vattenledningsnät genom ledningar som passerar över järnvägen i norr och i söder.

El

Befintlig nätstation vid Pågavägen ersätts enligt detaljplanen för Stationsbron i nytt läge nära södra stadssporten till Jakriborg. Ytterligare två nätstationer förutsätts inom området, en inom parkstråket söder om Centrumgatan (etapp 1) och en i anslutning till den södra tillfartsvägen från Ynglingavägen.

Fjärrvärme

Skanska har tecknat ett preliminärt avtal med Kraftringen kring anslutning av Västerstad till fjärrvärmennätet i Lomma. Det innebär att en ny stamledning kommer att dras från Lomma till en fjärrvärmecentral (2,5 x 3,5 m) inom den norra delen av Västerstadsområdet. Stamledningen är tänkt att korsa Södra stambanan cirka 200 meter söder om Stationsbron för att även kunna nå den östra delen av Hjärup.



Bredband

Fiber kommer att byggas ut inom området.

Avfallshantering

Vid planering av avfallshantering i ett nybyggt område måste flera aspekter tas hänsyn till, bland annat:

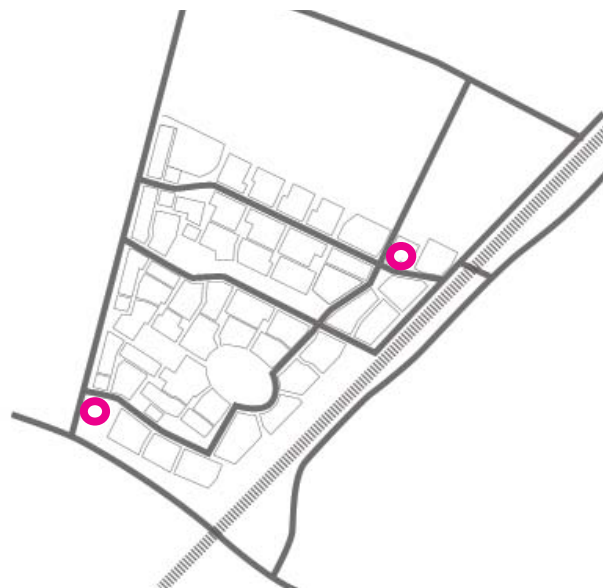
- Servicenivå vad gäller tillgänglighet för källsortering som ska erbjudas de boende.
- Framkomlighet för sopbilar, bärighet, väg bredd, vändzoner o.s.v.
- Begränsning av tung trafik i området kopplat till buller, olycksrisker m m.
- Möjlighet att placera sopkärl vid tomtgräns
- Offentliga återvinningsstationer.

I Västerstad föreslås en kombination av lösningar för avfallshantering, dels två publika återvinningsstationer som ska serva dem som inte har tillgång till egen återvinningsstation och dels en kombination av traditionell fastighetsnära kärllhämtning och gemensamhetslösningar. Varje hushåll bör ha max 50 meter att gå till plats för avlämning av hushållsavfall. Nedan redovisas förslag till en lämplig avfallshantering för olika typer av bebyggelse:

Flerfamiljshus

Tillgång till sortering av samtliga fraktioner bör finnas fastighetsnära, dvs i ett utrymme i huset, eller på gården. Avstånd till farbar väg, avstånd till husets entréer samt att alla fraktioner bör avlämnas på samma ställe bör beaktas vid planering.

Kommunala verksamheter som skola och förskola
Tillgång till sortering av samtliga fraktioner bör fin-



Figur 3.14 Tänkbara lägen för publika återvinningsstationer.

nas. Placering av utrymme för kärll eller containrar bör planeras så att hämtningen inte stör verksamheten eller utgör en olycksrisk.

Småhus

Från småhus med tomt som angränsar till farbar väg kan avfallshämtningen ske i traditionella kärll alternativt via en gemensamhetsanläggning i form av miljöhus eller underjordiska behållare.

Gathus/radhus

Av både praktiska och estetiska skäl är det en god idé att undvika kärllhantering då dessa hus har liten eller ingen tomt som angränsar till farbar väg. Gemensamhetsanläggning i form av miljöhus eller underjordiska behållare, gärna med full källsortering, rekommenderas som alternativ. Placering av gemensam avfallshantering bör ske vid farbar väg exempelvis i samband med en grönyta.

Publika återvinningsstationer

Inom området föreslås två publika återvinningsstationer. Planering av dessa ska ske i samråd med Förpacknings- och tidningsinsamlingen AB, som kommer att vara ansvariga för stationerna. Stationerna är placerade vid huvudvägarna och i anslutning till dagligvaruhandeln.

Vägarnas lämplighet för avfallshantering

I samband med detaljplaneringen av området bör studeras inom vilka gator som man bör undvika avfallstransporter samt var gemensamhetsanläggningar lämpligen placeras.



TRAFIK

Övergripande struktur

För att skapa en trygg boendemiljö är det en övergripande målsättning att anpassa trafiknätet till en långsam biltrafik genom området. För att stärka resandet med kollektivtrafik ska säkra och gena gång- och cykelförbindelser med stationen finnas.

Ynglingavägen får enligt kommunens översiktsplan en viktig roll som en central infarts-/huvudgata för den planerade utbyggnaden av västra Hjärup. Gatan ansluter i norr till Vragerupsvägen och i söder till Lommavägen vilka också ingår i det överordnade trafiknät som leder trafiken ut mot det regionala trafiksystemet. För att skapa en större variation och bryta siktlinjer föreslås trädplanterade mittrefuger vid de anslutande gatorna.

En ny huvudgata/centrumgata föreslås inom utbyggnadsområdets norra del. Gatan ansluter i väster till Ynglingavägen och öster om järnvägen till Banvällsvägen. Uppsamlingsgator / lokalgator samlar upp biltrafiken och leder den ut mot de överordnade gatorna i trafiknätet. Utformningen av de olika gatusektionerna anpassas till de funktioner som ska rymmas i gaturummet, se figur 3.11.

Huvudgata/centrumgata

Centrumgatan får en viktig funktion då den ansluter till stationen och svarar för trafikförsörjningen av planerade handels- och kontorsverksamheter inom centrumområdet. Huvudgatan utformas för att klara en trafik på upp mot 3 000 fordon/dygn och ska även vara framkomlig för större fordon, exempelvis varuleveranser. Gatan föreslås ha olika karaktärer på olika

delar och grönstruktur, parkering och dagvattenhantering anpassas efter detta. Gatan föreslås utformas med smala körbanor med en överkörningsbar mittremsa av gatsten i mittzonen. Sidoförskjutningar av körbanorna kombinerat med särskild gatubeläggning och träd som visuellt bryter siktlinjen, föreslås som hastighetsdämpande åtgärder. Stationstorget får formellt funktion som lokalgata och kommer att utformas för nyttotrafik på gåendes villkor.

Uppsamlingsgata/lokalgata

De uppsamlade lokalgatorna bör dimensioneras för trafik kring 1 000 fordon/dygn. Även dessa gator kommer att ha olika krav på funktion. Den genomförda trafikutredningen föreslår ett antal viktiga punkter att tillgodose inom trafikområdet i det fortsatta planeringsarbetet; det avser strategier, struktur, utformning och parkering.



Cykeltrafik

I området behövs prioriterade huvudstråk för cykeltrafik mot viktiga målpunkter som stationen, skolor etc. Huvudstråken kompletteras med cykeltrafik i blandtrafik längs en del av områdets mer nedtonade gator samt med stråk genom parkerna. Även till planerade förskolor och skola norr om området ska separata cykelvägar finnas. De nord-sydliga stråken blir viktiga för att sammankoppla området till en hel-

het samtidigt som de är en förutsättning för att kunna binda ihop området med övriga delar av Hjärup. I den norra delen av programområdet föreslås två huvudstråk för cykeltrafik i öst-västlig riktning. Här bedöms behovet av utrymme för separata cykelbanor vara stort i och med närheten till Stationsbron samt den något högre exploateringsgraden jämfört med övriga delar av området. Ett cykelstråk behövs i Pågavägens förlängning för att knyta samman cykelstråket från östra Hjärup, via Stationsbron, till skolområdet. Längs Centrumgatan föreslås ett separerat cykelstråk eftersom detta kommer att bli ett huvudstråk för biltrafik i området.

Utbyggnaden av ett snabbcykelstråk mellan Malmö och Lund utreds för närvarande av Trafikverket i samverkan med berörda kommuner. Sträckningar, såväl väster som öster om järnvägen kommer att utredas. Cykelstråket längs Stenavägen kan på grund av sin gena sträckning bli aktuellt att integrera i snabbcykelstråket mellan Malmö och Lund. Stråket bör utformas så att det kan breddas för att klara funktionskraven för snabbcykelstråket. Cykelstråket ska ges en tydlig anslutning mot Stationsbron och Lommavägen.

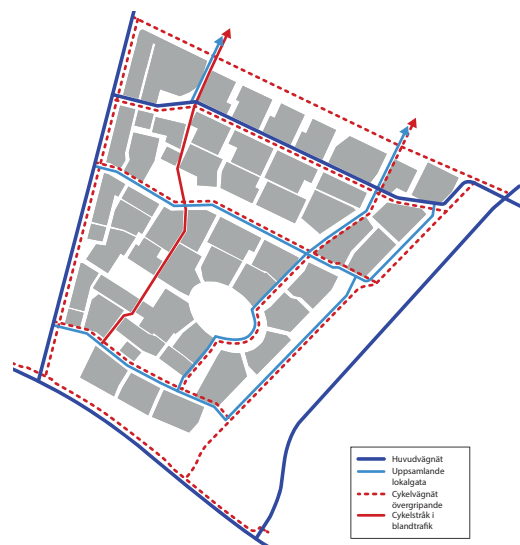
Parkering

Den tätare bebyggelsen förutsätter samlade parkeringslösningar under byggnaderna. En tänkbar lösning är samlade parkeringar i halvt nedsänkta parkeringsgarage. Småhusbebyggelsen föreslås ha parkering på egen tomt. Kommunens parkeringspolicy gäller som underlag för framtida dimensionering av parkeringsytorna. En reduktion av antalet parkeringsplatser för småhusbebyggelse kan ske genom



samlade parkeringsplatser. För bostäder i stationsnära läge kan p-normen för bil sänkas, till exempel genom upprättandet av en så kallad ”Grön resplan”. I resplanen beskrivs vilka åtgärder som ska vidtas för att sänka p-normen i området, exempelvis införandet av bilpool eller samnyttjande av parkeringsplatser.

Söder om stationsbron föreslås bilparkering för tågresenärer, cirka 30 platser. Cykelparkering för tågresenärer planeras dels upp på Stationsbron, cirka 90 platser, och dels i anslutning till nedgångarna till västra plattformen, norr och söder om bron, cirka 50 respektive 20 platser. För att gynna gång- och cykeltrafiken sker en medveten underdimensionering av antalet parkeringsplatser för bil.



Figur 3.15 Föreslagen trafikstruktur.

MILJÖ, HÄLSA OCH SÄKERHET

Miljökonsekvenserna av utbyggnaden redovisas i en separat miljökonsekvensbeskrivning. Syftet är att ge övergripande belysning av miljöfrågorna som underlag för kommande detaljplaner och områdets etappvisa utbyggnad.

Trafikbuller

Områdets påverkan av trafikbuller har studerats och redovisas i separata rapporter (se källhänvisning). Riksdagen har genom ny förordning (SFS 2015:216) beslutat om nya riktvärden för buller utomhus för bland annat vägar och spårtrafik. Utbyggnadsområdet Västerstad påverkas främst av trafikbuller från Södra stambanan, men området påverkas även av trafikbuller från de omgivande vägarna, Lommavägen och Ynglingavägen.



Figur 3.16 Områdets trafikallsträng vid full utbyggnad.

Södra stambanan

Den största bullerdämpningen sker genom att järnvägen byggs i nedsänkt läge, cirka 4 meter under nuvarande marknivå. Inom området mellan Stationsbron och Lommavägen föreslås skyddet stärkas genom en bullerskyddsskärm cirka 8,5 meter över rälsöverkant (rök). Inom centrumdelen, där bebyggelsen utgörs av verksamheter som ligger nära järnvägen, utformas bullerskyddet som bullerplank. Inom avsnittet söder därom ligger bostadsbebyggelsen indragen från järnvägen. Bebyggelsen ligger inom detta avsnitt cirka 70 meter från närmaste spårmitt och bullerskyddet utformas som en cirka 4 meter hög bullervall kompletterad med ett 2 meter högt bullerplank på krönet av vallen.

Den genomförda bullerberäkningen visar att kompletterande bullerskyddsåtgärder erfordras för att undvika bullerläckage under brospannet vid Lommavägen. I första hand bör prövas att förlänga bullerskärmen söderut längs järnvägen inom den del som omfattas av Lommavägens vägområde.

Generellt visar bullerberäkningen ett mindre överskridande av gällande bullerriktvärden inom planerad bostadsbebyggelse.

Följande bör beaktas i detaljplanearbetet:

- Bostäderna bör grupperas i minst halvslutna kvarter som sluter sig mot järnvägen.
- Minst hälften av bostadsrummen, liksom uteplats, bör vara vända mot den ljuddämpade sidan.
- Låga ljudnivåer inomhus är den enskilt viktigaste kompensationsåtgärden för bostäder



i bullerutsatta lägen. Detta är möjligt att uppnå med lämpligt val av yttervägg och fönster samt eventuella uteluftdon (öppningar i fönster som tar in friskluft).

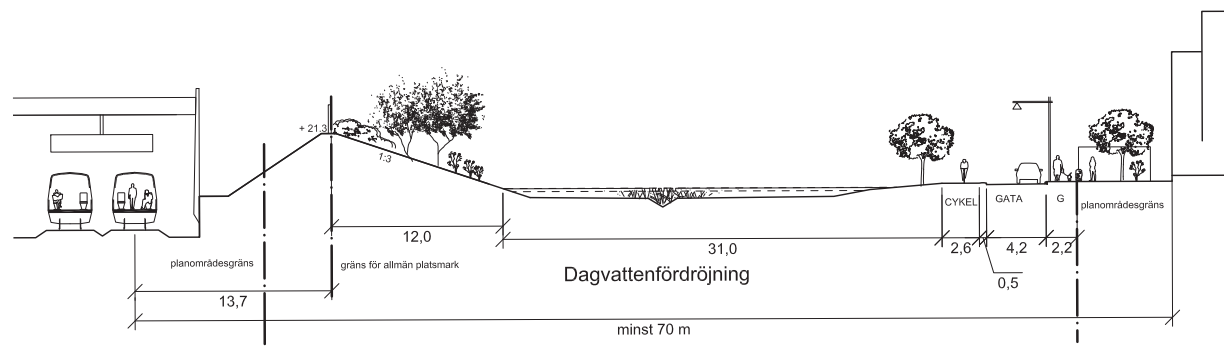
Generellt gäller att bebyggelsen i största möjliga omfattning ska grupperas så att den bidrar till att avskärma boendemiljön från trafikbuller.

Lommavägen

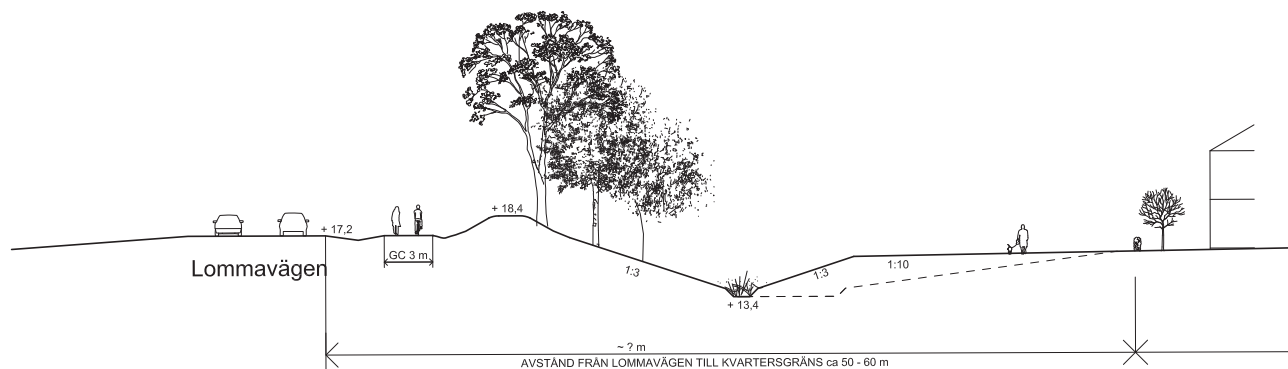
Lommavägen byggs om i ny sträckning och passerar på bro över järnvägen. Detta innebär att Lommavägen kommer att ligga upphöjd på bank inom sträckan mellan järnvägen och Ynglingavägen. Längs vägens norra sida planeras en cirka 1 meter hög bullervall, se figur 3.18. Den planerade bostadsbebyggelsen norr om vägen påverkas av buller från såväl biltrafiken på Lommavägen som järnvägstrafiken på Södra stambanan. Bostadsbebyggelsen förutsätts utformad som en skärm mot vägen med uteplatser på den ljuddämpade sidan. Vid Ynglingavägens anslutning påverkas bebyggelsen av samverkande buller från de båda vägarna. Vid korsningspunkten föreslås ett parkområde med dagvattenmagasin, vilket ger ett större avstånd till vägarna.

Ynglingavägen

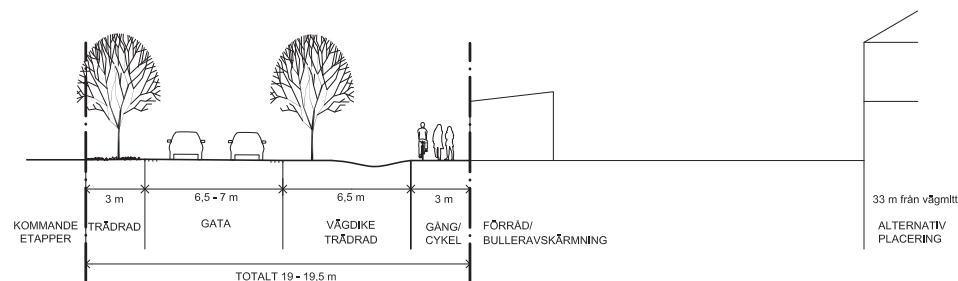
Ynglingavägen kommer att byggas om i befintlig sträckning. Förrådsbyggnader sammanbundna med plank skapar bullerskydd för angränsande bostäder och uteplatser. Bostäderna placeras på cirka 30 meters avstånd från vägen. Se figur 3.19. Alternativt kan bebyggelsen placeras nära vägen och därigenom avskärma uteplatserna öster därom.



Figur 3.17 Sektion över Södra stambanan med föreslagen bulleravskärmning



Figur 3.18 Sektion över Lommavägen med föreslagen bulleravskärmning



Figur 3.19 Sektion över Ynglingavägen med föreslagen bulleravskärmning



Riskhänsyn – transport av farligt gods

Södra stambanan är klassad som primär transportled för farligt gods. En översiktlig riskbedömning (Se källhänvisning) har genomförts i samband med programarbetet. En väsentlig riskreduktion sker genom att järnvägen byggs i nedsänkt läge, cirka 4 meter under nuvarande marknivå. Inom centrumområdet kring stationen planeras bebyggelse (handel/service, kontor) på ett avstånd av cirka 30 meter från närmaste spårmitt. Riskreducerande åtgärder förutsätts enligt riskbedömningen. Behovet av åtgärder ska följas upp i detaljplanerna och vid utformningen av bebyggelsen. Nedan redovisas exempel på åtgärder som bör beaktas i detaljplanarbetet:

- Obrännbara fasader och fönster.
- Skydd nära järnvägen, bullerplank och vallar.
- Inga friskluftsintag riktade mot järnvägen, alternativt att ventilationen förses med nödstoppfunktion.
- Utrymningsvägar från byggnaderna bör förläggas på ett sådant sätt att utrymningen inte sker i riktning mot järnvägen. Eventuella återsamlingsplatser för utrymmande ska förläggas på den sida som skyddas av själva byggnaden.

Inom den södra delen av området planeras bostadsbebyggelse på cirka 70 meters avstånd från närmaste spårmitt. Inga riskreducerande åtgärder bedöms nödvändiga inom denna delen av järnvägen.

Vibrationer

Störande vibrationer kan i vissa fall uppstå i samband med järnvägar. Vibrationsspridningen beror på tågets och rälsens egenskaper och de geologiska och geotek-

niska förutsättningarna i området. Risken för komfortstörande vibrationer bedöms i miljökonsekvensbeskrivningen som liten. När byggnadernas lägen och funktion, grundläggningsnivåer samt lastsituationen är fastställd föreslås en fördjupad geoteknisk undersökning varvid risken för vibrationsstörningar bör uppmärksammas.

Elektromagnetism

Kring kraftledningar och andra anläggningar för eldistribution uppstår elektriska och magnetiska fält vilket i ett samlingsnamn benämns som elektromagnetism. Området påverkas av elektromagnetism genom den 400 kV-ledning som korsar området, samt genom järnvägens ledningar och byggnader för kraftförsörjning. Det finns inga av myndigheterna fastställda riktvärden för elektromagnetisk strålning eller krav på skyddsavstånd. Trafikverket m fl myndighet tillämpar försiktighetsprincipen vid bedömning av elektromagnetism. Med stöd av forskningen förordas att platser där människor bor eller stadigvarande arbetar, bör ha ett medelvärde som ligger under 0,4 mikrotesla. Kraftledningen genom området kommer att flyttas till ny sträckning utanför området. Då flyttningsprocessen kommer att ta tid kan ledningen tänkas ligga kvar när utbyggnaden av området påbörjas. Svenska Kraftnät har bedömt att en 130 meter bred skyddszon bör hållas mot ny bebyggelse. Kravet på skyddszon bör beaktas vid planering av områdets etapputbyggnad. Omgivningspåverkan av elektromagnetisk strålning från järnvägen har bedömts i Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning (Miljökonsekvensbeskrivning, Flackarp-Arlöv. Trafikverket 2014-05-28.) Som en generell bedömning anges att magnetfältet som kan relateras till järnvägen normalt

är svagare på 25 meters avstånd än de som i medeltal förekommer i svenska bostäder.

Markföroreningar

Då delar av området tidigare utnyttjats för industriverksamhet finns risk för markföroreningar. Markundersökningar har genomförts (Se källhänvisning) och potentiellt förorenade områden har identifierats. Vid exploateringen av fastigheten rekommenderas att de påträffade föroreningarna utreds ytterligare och framförallt avgränsas i plan. Kompletterande provtagning rekommenderas framförallt under de nuvarande byggnaderna.

Vid utbyggnaden planeras överskottsmassor från järnvägen att utnyttjas. I samband med genomförandet bör ett kontrollprogram upprättas för att säkerställa att enbart rena massor används inom utbyggnadsområdet.



4 GENOMFÖRANDE

AVTAL

Skanska Sverige AB har ansökt om planläggning av området 2012-06-14. Staffanstorps kommun och Skanska Sverige AB har därefter träffat avtal kring exploatering av fastigheterna Hjärup 7:1 och 22:1 vilket godkänts av kommunstyrelsen 2014-02-10.

TIDPLAN

Det nu aktuella planprogrammet anger riktlinjer för den fortsatta planeringen. Efter godkännande kommer planprogrammet att ligga till grund för en etappvis detaljplaneläggning av området. Planarbetet bedrivs med målsättningen att beslut om godkännande av planprogrammet ska kunna fattas av miljö- och samhällsbyggnadsnämnden under december månad 2015. Olika delutredningar har genomförts under det inledande programskedet för att säkerställa genomförandet av den föreslagna planstrukturen. Efter det att planprogrammet godkänts påbörjas upprättandet av detaljplaner och kompletterande utredningar genomförs som underlag för planarbetet.

FORTSATT PLANERING- ETAPPUTBYGGNAD

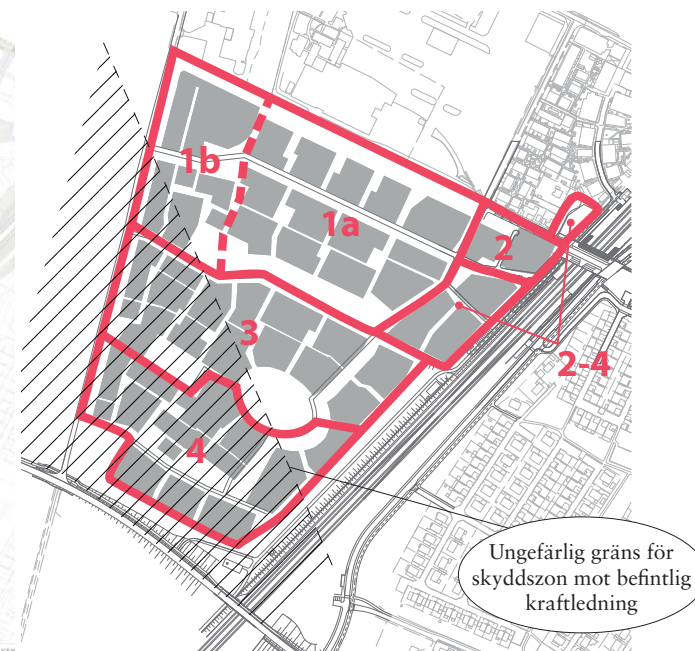
En omläggning av den befintliga kraftledningen väster om området planeras. Det är i nuläget osäkert när ledningen kan tas bort. Fram tills dess innebär ledningen och skyddsområdet (cirka 130 meter med hänsyn till elektromagnetiska fält) en restriktion för områdets utbyggnad. Detta är ett av flera skäl som talar för en utbyggnad av området från norr mot söder, se föreslagen etappindelning, figur 4.2. Den planerade utbyggnaden av områdets tekniska försörjning har anpassats efter den tänkta etappindelningen. I den första utbyggnadsetappen ingår genomförandet av park/naturmark längs järnvägen omfattande bulleravskärmning, dagvattenstråk och zon för omläggning av



Figur 4.1 Preliminärt föreslag till avgränsning av skelettplanen.

ledningarna i anslutning till järnvägsutbyggnaden.

Detaljplaneringen av området är tänkt att inledas med upprättande av en så kallad skelettplan. Planen ska bland annat omfatta trafikangöringen till området, Ynglingavägen och Centrumgatan med koppling till Allévägen, samt dagvattenstråk och bullerskyddsåtgärder i anslutning till järnvägen och Lommavägen. Avsikten är att jordbruksmarken inom områdets södra del ska kunna brukas så länge som möjligt. Den övergripande skelettplanen bedöms kunna antas av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden under tredje kvartalet 2016. Genomförandet av markuppfyllnader och bullervallar förutsätts ske samordnat med järnvägsutbyggnaden. Parallellt med skelettplanen påbörjas detaljplaneringen av bebyggelsen inom etapp 1a och 1b. Utbyggnadsordningen har anpassats med



Figur 4.2 Föreslagen etapputbyggnad

hänsyn till befintlig industriverksamhet, skyddszon mot kraftledning och utbyggnaden av tekniska försörjningssystem.

Utbyggnaden av etapp 2 som bland annat omfattar planerad serviceutbyggnad, ska säkerställa kopplingen mellan bebyggelsen i etapp 1 och Stationsbron. Utbyggnaden har samordnats med tidpunkten när järnvägsutbyggnaden är klar, det vill säga kring år 2022. Därefter sker en succesiv utbyggnad av etapp 3 och 4 inom områdets södra del. De stationsnära kvarteren som rymmer en stor andel verksamheter kommer sannolikt att byggas ut under en längre tidsperiod där vissa delar kan tillkomma samtidigt som etapp 2 medan genomförandet av andra delar kan ske först i slutet av planperioden.



MASSHANTERING

En översiktlig studie av markutformningen har genomförts i samband med programarbetet (Se källhänvisning). Delutredningen har studerat områdets befintliga höjder och kommande höjder i samband med järnvägsutbyggnaden.

Nedsänkningen av Södra stambanan innebär ett stort överskott på schaktmassor (cirka 400 000 m³). Målsättningen är att i största möjliga utsträckning kunna använda överskottsmassorna för utfyllnader inom området.

Den nu föreslagna utformningen innebär att överskottsmassor kan användas för markuppfyllnader inom området väster om Stationsbron, för anläggande av bullervall längs järnvägen samt för markuppfyllnader inom området som helhet.

Den föreslagna höjdsättningen syftar bland annat till att få en bra funktionalitet för dagvattensystemet inom området.

I ett första skede redovisades en höjdsättning av området som innebär att cirka 100 000 kbm massor kunde mottas inom planområdet. I det nu aktuella förslaget har marknivån höjts cirka 0,5 meter vilket innebär att cirka 160 000 kbm av schaktmassorna från järnvägen kan omhändertas inom planområdet.

Områdets etappvisa genomförande bör studeras vidare med utgångspunkt från den tidpunkt som massorna förväntas bli tillgängliga.

TEKNISKA FRÅGOR

Ledningsnät

Inom området finns befintliga ledningar under mark. Vissa av ledningarna berörs av järnvägsutbyggnaden och kommer att läggas om i nya sträckningar fram mot planerade bropassager vid stationen och Lom-mavägen. Befintlig gasledning fram till fd Skanska Prefab, kommer att tas bort.

KOMPLETTERANDE UTREDNINGSSINSATSER

Kommunens huvudnät för spillvatten har idag en bristande kapacitet. Kommunen utreder därför alternativa möjligheter för anslutning av spillvattnet från Hjärup.

I samband med den arkeologiska utredningen 2008 påträffades och avgränsades en fornlämning centralt inom området. En slutundersökning och borttagning av fornlämningen planeras under sommaren 2016.

Fördjupade studier bör genomföras beträffande områdets etappvisa genomförande av dagvattensystemet, och mottagningen av överskottsmassor från järnvägen för markuppfyllnad.

En fördjupad geoteknisk undersökning bör genomföras inför detaljplanering av ny bebyggelse.

I samband med detaljplaneringen av centrumbebyggelsen i anslutning till järnvägen bör en fördjupad riskbedömning genomföras.

Staffanstorps miljöförvaltning är tillsynsmyndighet i markföroreningsfrågor. Den miljötekniska markundersökningen har översänts till tillsynsmyndighe-

ten som sedan fattar beslut om behovet av ytterligare undersökningar, efterbehandlingsåtgärder m m.

Plan bör upprättas för rivning av befintliga industribyggnader. För rivning av byggnader inom detaljplanlagt område krävs rivningslov och planerade markuppfyllnader kräver marklov.

FASTIGHETSILDNING

Kommande detaljplaner förutsätter markregleringar där överlåtelse sker av allmän platsmark till kommunen och fastighetsreglering sker av kvartersmark.

HUVUDMANNASKAP

Kommunen ska vara huvudman för allmänna platser, gator och parkmark.



5 KONSEKVENSER

UPPFÖLJNING AV FRAMTIDENS KOMMUN

Identitetsbärarna

Hembygd

Utbyggnaden av Västerstad innebär att den del av området som idag används för industri och jordbruk tas i anspråk för ny bebyggelse. Bebyggelsestruktur och planteringar knyter an till befintliga strukturer inom området och inom det omgivande jordbrukslandskapet. Förslaget knyter också an till Jakriborgsområdet som en tidig förebild för stationsnära bebyggelse.

Livsoas

Identitetsbäraren livsoas handlar om att man ska skapa en oas för livets alla faser där man kan leva bekymmersfritt. Blandade boendeformer och goda rekreativmöjligheter i livsmiljön för alla åldrar är exempel på detta. En blandning av småhus, radhus samt flerbostadshus med små och stora lägenheter inom Västerstad ger en större variation i bostadsutbudet och gör det lättare att byta boende inom Hjärup. Västra Hjärup föreslås också utformas med en hög miljöprofil vilket lägger grunden för en hälsosam boendemiljö.

Tidskvalitet

Identitetsbäraren tidskvalitet talar om möjligheter för individen att utnyttja sin tid på bästa sätt. Att lägga till bostäder, verksamhetslokaler, rekreation och handel i direkt anslutning till Hjärup stationsområde medför att fler aktiviteter och ett större serviceutbud kan finnas lättillgängligt för många i ett kollektivtrafiknära läge.

Stadsliv

I Framtidens kommun berättas om att stadslivspulsen slår i takt med upplevelsetätheten. Fler upplevelser i stadsmiljön skapar attraktivitet och lockar fler

människor, vilket skapar liv och rörelse. Västerstad innehåller både bostäder, handel och verksamheter, med högst densitet omkring stationen. Området har utformats med stort fokus på att skapa goda förutsättningar för möten och stadsliv. I västra Hjärup planeras områdets mötesplatser ligga längs huvudförbindelserna där många människor passerar på vägen till sin bostad, till stationen, till skolan, till affären eller till någon av parkerna. Utöver de stora mötesplatserna inbjuder små platsbildningar längs gränderna till samvaro mellan grannar.

Inspiration

Identitetsbäraren inspiration står för att kommunen vill entusiasmera och inspirera till samverkan och nätverkande mellan exempelvis näringsliv, lärmiljöer, upplevelser, fritid med mera. I Framtidens kommun ska aktiviteter samordnas och äga rum vid de platser där människor rör sig. Västerstad föreslås bli en funktionsblandad stadsdel där alla, via gena huvudstråk och mindre gränder, har närhet till såväl grönska som stadsliv och kommunikationer.

Energieffektivitet

I den särskilda sammanställning som gjorts som en utvärdering och uppföljning av Framtidens kommuns konsekvensbeskrivning föreslogs ett antal åtgärder som kontinuerligt ska följas upp. Några av dessa åtgärder är kopplade till detaljplaneprocessen och ska därför, när det är relevant, behandlas i samband med upprättandet av detaljplaner. Vid planläggningen av Västerstad bedöms följande åtgärd vara relevant:

- I samband med detaljplanläggning för ny bebyggelse ska krav ställas på energieffektiva lösningar.

BEHOVSBEDÖMNING

För detaljplaner ska kommunen alltid bedöma om planens genomförande kan antas innebära betydande miljöpåverkan och en miljöbedömning därför ska göras enligt 6 kap 11 § miljöbalken. Denna så kallad behovsbedömning ska göras med hjälp av de kriterier som anges i bilaga 4 till MKB-förordningen. Kriterierna i bilaga 4 till MKB-förordningen handlar bland annat om riskerna för människors hälsa eller för miljön, det berörda områdets sårbarhet på grund av till exempel överskridande av miljökvalitetsnormer, kulturarvet eller påverkan på skyddad natur.

Behovsbedömning enligt ovan nämnda kriterier har redovisats i rapport 2014-06-16. Kommunen har därvid gjort bedömningen att genomförandet kan komma att innebära betydande miljöpåverkan, varför en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska upprättats för planprogrammet. Avgränsningen av miljöaspekter i MKB:n för Västra Hjärup har gjorts med utgångspunkt från den genomförda behovsbedömningen och Länsstyrelsens samrådsyttrande.

MKB:n omfattar bland annat följande frågor:

- Kommunikation, riksintresse Södra stambanan och Europabanan,
- Naturresurser, jordbruk
- Natur, biologisk mångfald
- Kulturmiljö
- Riskhänsyn mot transportled för farligt gods och småindustri
- Trafikbuller från järnväg och väg
- Markföroreningar
- Yt- och grundvatten
- Miljökvalitetsnormer



BEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN

En separat miljökonsekvensbeskrivning har upprättats och redovisas i separat handling. Syftet är att ge en övergripande belysning av miljöfrågorna som stöd för kommande detaljplaner. Nedan redovisas en samlad bedömning av miljökonsekvenserna:

Utbyggnaden av bostäder och blandstadsbebyggelse i det stationsnära läget överensstämmer helt med målsättningarna i den kommunala och regionala planeringen. Utnyttjandet av det goda kommunikationsläget stödjer kollektivtrafiken, bidrar till en hållbar samhällsutveckling och stödjer därmed Södra stambanan som riksintresse för kommunikation. Området belastas av bullerstörningar från järnvägstrafiken och trafiken på de omgivande större vägarna. Planerade skyddsåtgärder ska genomföras så att gällande bullerriktvärden innehålls. Trafiken med farligt gods på järnvägen innebär risker för närmiljön. Sänkningen av järnvägen ska tillsammans med planerade riskreducerande åtgärder inom området innebära att acceptabla riksnivåer uppnås.

Föreslagen dagvattenhantering bedöms minska riskerna för överskridande av miljökvalitetsnormerna för ytvatten. Utgrävningen och borttagningen av den påträffade fornlämningen innebär att värdet delvis går förlorat samtidigt som lämningarna dokumenteras och kunskapen om landskapets historia förbättras. Lanspråktagandet av högvärdig jordbruksmark får negativa konsekvenser för den långsiktiga resurshushållningen. Hög täthet och gott markutnyttjande samt planerad omvandling av äldre industrimark kompenserar till viss del de negativa konsekvenserna. Påträffade markföroreningar kommer att tas om hand i samband med områdets utbyggnad vilket minskar risken för spridning och negativa effekter för miljön. Övriga bedömda aspekter bedöms få inga eller försumbara konsekvenser.

SOCIALA KONSEKVENSER

Programförslagets fokus på sociala mötesplatser ger goda förutsättningar för social hållbarhet. Genom utbyggnaden ökar befolkningen väster om järnvägen vilket innebär ökat underlag för utbyggnad av skola, förskola handels- och servicefunktioner. Genom närheten till stationen blir det enklare för många att pendla med tåg. Blandade upplåtelseformer ger förutsättningar för en mer blandad befolkning.

Barnperspektivet

Västerstad planeras med barnen i åtanke. Området gestaltas på ett sätt som främjar möten mellan unga och gamla. Kombinationen av gång- och cykelbanor längs huvudstråken, gårdsgator på de gåendes villkor och smala lågtrafikerade gränder ger en trygg trafikmiljö. Alla bostäder är placerade nära en park eller annan grön miljö, vilket gör det lätt för barnen att komma ut och leka. Parkerna i området ska utformas så att de erbjuder en variation avseende användning och karaktär och lekmöjligheter för alla åldrar. Förskolor har föreslagits i lättillgängliga lägen med närhet till gröna rum och lektyr.

Jämställdhet

Områdets kollektivtrafiknära läge i kombination med god utbyggnad av gång- och cykelstråk gör det lätt för både män och kvinnor i alla åldrar att ta sig från sin bostad till sitt arbete, kulturevenemang och fritidsaktiviteter. I direkt anslutning till stationen planeras en dagligvarubutik. Det möjliggörs även etablering av butiker och andra verksamheter längs centrumgatan och en bit söderut längs järnvägen. Att ha nära till handel och service underlättar vardagslivet för alla och ger också möjlighet för spontana mötesplatser, rörelse och liv såväl dag som kvällstid.

Trygghet

Västerstad ska utvecklas till ett tryggt område där bebyggelsen och utemiljöerna uppmuntrar till möten och gemenskap. Gemensamma torg och platser koncentreras längs de viktigaste stråken och har därmed goda förutsättningar för att bli befolkade under stor del av dygnet och på så sätt upplevas som trygga för alla grupper. Att området utformas i en kvartersstruktur med ett finmaskigt nät av små gränder gör att det alltid finns alternativa vägar att välja om en känsla av hot uppkommer. Entréerna till de nya husen ska vändas mot gemensamma parker, gaturum och platser. Detta bidrar till en ökad känsla av trygghet i det offentliga rummet. Bostäderna lyser upp gaturummet, boende och besökande rör sig vid entréerna och området får därigenom en form av passiv bevakning.

EKONOMISKA KONSEKVENSER

Kostnaderna för plangenomförandet regleras genom avtal mellan kommunen och exploatören samt mellan Trafikverket och exploatören. Initialt uppkommer stora kostnader för exploatören genom flyttning av befintlig kraftledning, slutundersökning och borttagning av fornlämningar, rivning av befintliga industribyggnader, eventuella åtgärder med hänsyn till markföroreningar samt genom utbyggnad av områdets dagvattensystem. Kommunens driftkostnader för gata, park och social service kommer att öka till följd av utbyggnaden samtidigt som skatteintäkterna ökar till följd av de nya invånare som flyttar in. Ökad befolkning ger också underlag för service och kollektivtrafik vilket bedöms ge positiva ekonomiska konsekvenser. Genom exploatering av det centralt belägna området nära stationen kan gjorda investeringar utnyttjas vilket också ger samhällsekonomiska fördelar. Kommunens stora investeringskostnader kommer att bli utbyggnaden av vatten- och spillvattenledningsnätet, samt samfinansieringen av järnvägsinvesteringar och snabbcykelstråk.



6 PLANFÖRUTSÄTTNINGAR

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

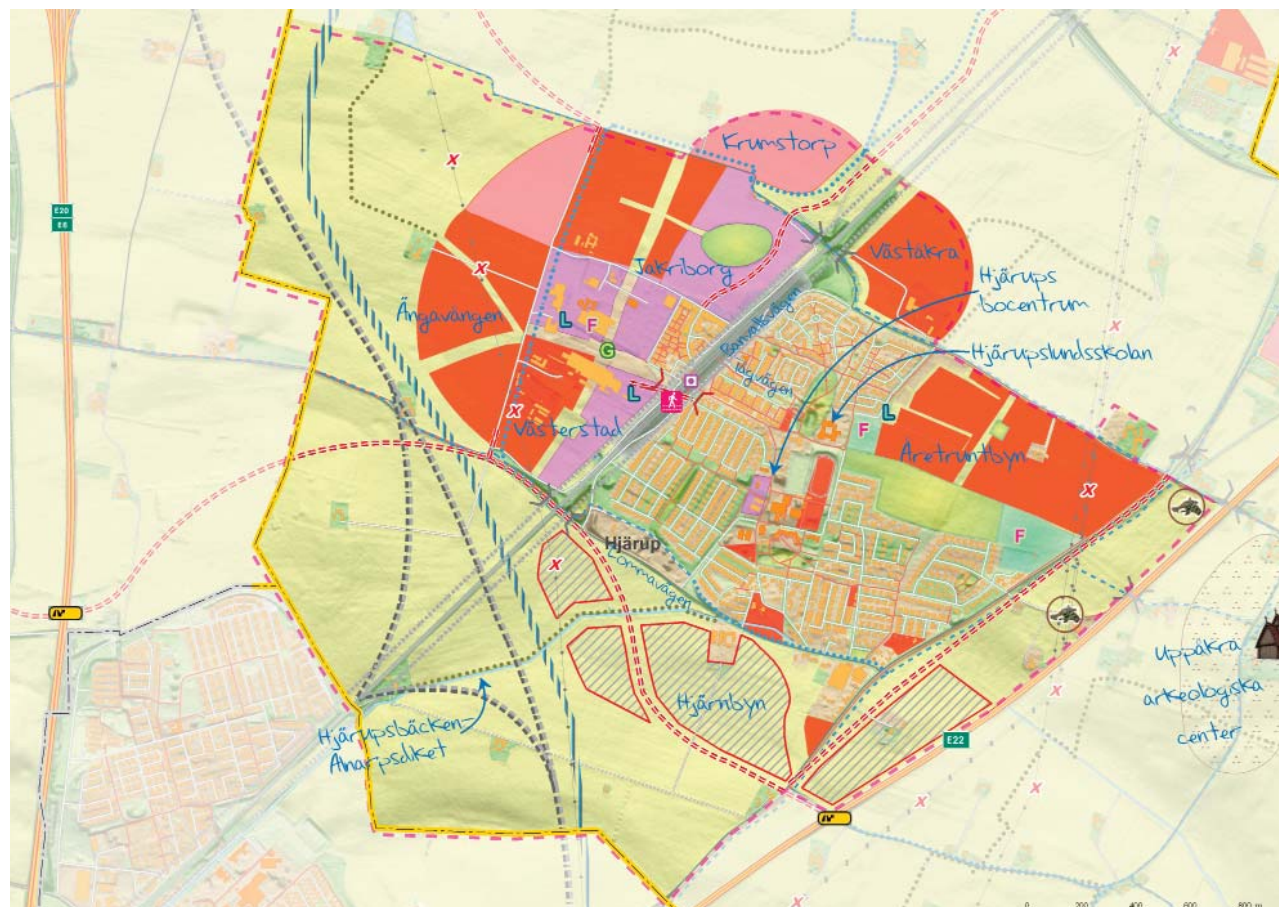
Fördjupad översiktsplan (Föp), Hjärup -06

En fördjupning av översiktsplanen för Hjärup antogs 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 Vragersvågen och väg 108.

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

Översiktsplan, Framtidens kommun

Kommunens översiktsplan "Framtidens kommun – perspektiv 2038", antogs av kommunfullmäktige 2009-11-30. Fördjupningen av översiktsplanen för Hjärup har inarbetats i den nya översiktsplanen, Framtidens kommun. Översiktsplanen aktualitetsförklarades av kommunfullmäktige 2011-10-24. Framtidens kommun - perspektiv 2038, är ett visionsdokument som till stor del handlar om att bygga identitet som grundat sig på fem identitetsbärare: hembygd, livsoas, tidskvalitet, stadsliv och inspiration. Visionen redovisas närmare i avsnitt 2, Mål och Vision.



Figur 6.1 Översiktsplan Framtidens kommun

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

Framtida spårtrafik

- Fyra spår på stambanan
- Yttre godsspår
- Delvis övertäckning av järnväg
- Station för Pågatåg
- Framtida ny väg
- Framtida planskild trafikplats
- Befintlig planskildhet

Elförsörjning

- Befintlig kraftledning
- Framtida flyttad kraftledning
- Framtida markförlagd kraftledning
- Reservat för ombyggnad av kraftledning
- Befintligt vindkraftverk



Utvecklingen av de spårbundna kommunikationerna är utgångspunkten för kommunens planering. Många människor som verkar i Malmö, Lund eller Köpenhamn söker sig en boendemiljö 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 (35-50 bostäder/ha) och en mer varierad boendemiljö (15-30 bostäder/ha) samt villamiljö (15 bostäder/ha) 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 ett antal nya vägförbindelser. En ny vägförbindelse föreslås mot Lund längs norra sidan av järnvägen med anslutning till väg 108 genom planerad ny trafikplats. En ny vägförbindelse föreslås norrut som ansluter till planerad trafikplats vid väg 103. Ny vägförbindelse föreslås söder om Hjärup från ny trafikplats vid E22, till framtida trafikplats vid väg E6/E20 (ersätter Lomavägen). Reservat för ett 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 bland annat 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.

Grönplan för Staffanstorps och Hjärup

I grönplanen för Staffanstorps kommun beskrivs såväl nuläget i kommunen som ges en vision för framtiden. Grönplanen ger riktlinjerna för den framtida planeringen av nya parker och grönområden och ger grunden för resursfördelningen till befintliga parker. Det är viktigt vid en utbyggnad av kommunen att befintliga värden bevaras och utvecklas samtidigt som nya skapas. Målet för grönplanen är att skapa parker och grönområden som tillsammans erbjuder en stor variation i upplevelse och innehåll.

Grönplanens utvecklingsförslag i korthet:

- De fem identitetsbärare som beskrivs i översiktsplanen Framtidens kommun - perspektiv 2038 ska även prägla utvecklingen av de allmänna park- och grönytorerna.
- För att uppfylla staffanstorpsbornas behov av gröna miljöer behöver de flesta parker fylla många olika behov och funktioner.



Figur 6.2 Hjärup i Grönplan 2010



Figur 6.3 Princip för grönstrukturuppbyggnad (Grönplan 2010).



Detaljplaner

En översikt av gällande detaljplaner redovisas i figur 6.6. För industriområdet, delar av Stenvägen samt det i norr angränsande Jakriborgsområdet, gäller detaljplan (H18) antagen av kommunfullmäktige 1996-04-25. Detaljplan (H14), antagen av kommunfullmäktige 1989-09-25, gäller för stationsområdet och delar av järnvägsområdet, delar av Banvallsvägen, samt viss angränsande bostadsbebyggelse i söder.



Figur 6.6 Översikt gällande detaljplaner (Staffanstorps kommun)

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.

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 med minimala korsnings- och konfliktpunkter – 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 ställnings-

tagande om projektet ska drivas vidare eller inte samt definiera utredningsområdet för kommande skede. Förstudieområdet täcker in Malmö stad, Burlövs, Staffanstorps, Lomma och Lunds kommun. Förstudien har studerat problem, klargjort förutsättningar samt översiktligt redovisat effekter och konsekvenser av de tänkbara alternativen.

Förstudien har utrett följande alternativ:

- Nollalternativet
- Nollplusalternativet – upprustning av befintlig cykelväg
- Järnvägsalternativ öster – anlägga ett snabbcykelstråk öster om järnvägen
- Järnvägsalternativ väster – anlägga ett snabbcykelstråk väster om järnvägen

Cykelstråket förväntas enligt förstudien ha en bredd mellan 3-5 meter. I Trafikverkets skrift "Snabba cykelstråk - Idéer och inspiration" anges dock 2,5 meter som en acceptabel minimibredd inom tätort.

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



Pågående detaljplaner

Parallellt med detaljplanen för spårområdet pågår upprättandet av:

- Detaljplan för Spårområdet
- Detaljplan för Stationsbron
- Detaljplan för Lommavägen / Banvallsvägen
- Detaljplan för Vragerupsvägen

Detaljplan för Spårområdet

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

Detaljplan för Stationsbron

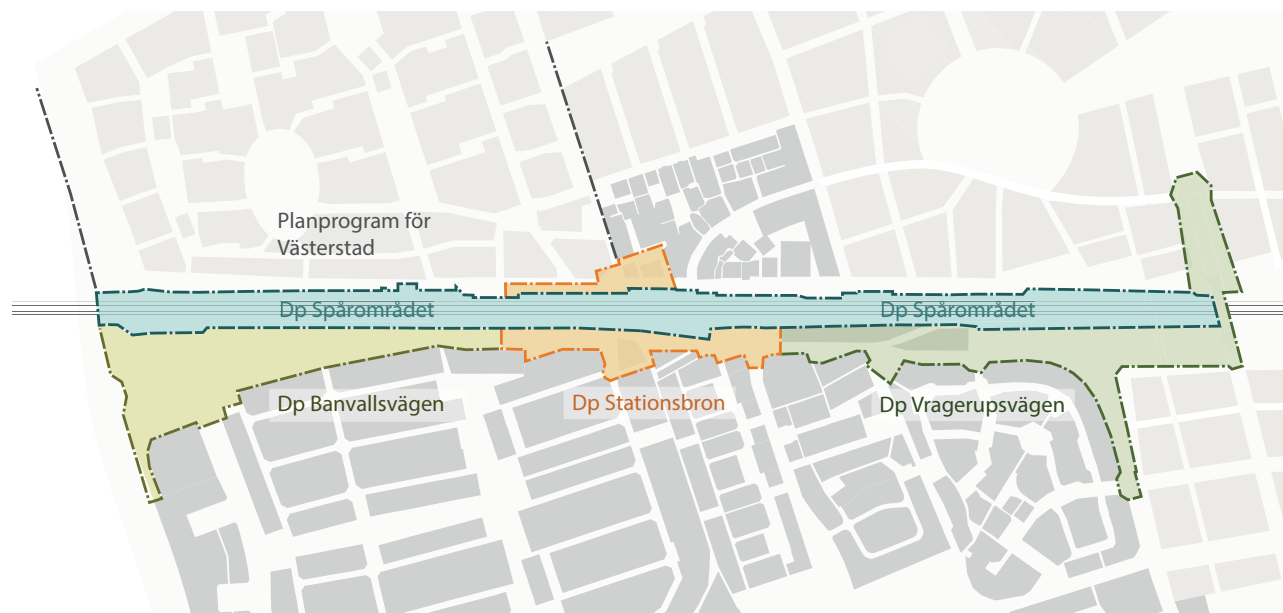
Detaljplanen omfattar anslutningar till befintligt trafiknät på ömse sidor av Stationsbron samt parkeringsområden för bil och cykel på den östra sidan av järnvägen.

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 ingår Vragerupsvägens anslutning till befintlig väg.



Figur 6.7 Översikt pågående detaljplaner

MARKFÖRHÅLLANDEN, GRUND- OCH YT-VATTEN

Översiktliga geotekniska undersökningar har utförts inom planområdet (se källhänvisning). De geotekniska undersökningarna har kombinerats med miljöprovtagning inom området. Undersökningspunkterna har placerats inom befintliga industriområden inom fastighet Hjärup 22:1 samt inom förekommande jordbruksmark inom fastighet Hjärup 7:1. Läget för undersökningspunkterna förlagda i befintlig jordbruksmark har anpassats efter området för arkeologiska utgrävningar av boplats. De geotekniska undersökningarna visar på byggtekniskt goda förhållanden inom området. Marken inom består inom den före detta fabriken huvudsakligen av cirka 0,2-1,9 meter fyllning av lermorän eller sand med ställvis förekomst av betong, asfalt, kalk, grus och silt. Fyllningen underlagras i huvudsak av lermorän, men i några undersökningspunkter förekommer även sand, silt eller lera under fyllningen. Inom områdets södra del, fastighet Hjärup 7:1 och den del av fastighet Hjärup 22:1 som idag är jordbruksmark består marken främst av lermorän. I punkterna vid områdets östra sida, längs Stenavägen, underlagras lermoränen av sand, siltig sand eller siltig lera från cirka 2,5- 3,0 meters djup under markytan. Området har relativt höga grundvattennivåer. Grundvatten har uppmätts cirka 0,7 till 2,1 meter under markytan, motsvarande nivåer på +18,6 till 15,5 meter. Infiltrationsmässigt är området att betrakta som tät då marken i huvudsak består av lermorän. I vissa punkter består dock marken av cirka 0,2 – 0,7 meter sandig fyllning och i dessa lägen är markens översta del mer genomsläpplig. Detta gäller även för marken inom områdets västra del, söder om den tidigare betongelementfabriken.

En kompletterande undersökning har genomfört för planerat dagvattenstråk längs järnvägen och Lomma-vägen. Utförda utredningar är av översiktlig karaktär. När planerade byggnaders lägen, grundläggningsnivåer samt lastsituation är fastställda föreslås en detaljerad objektsspecifik geoteknisk undersökning i syfte att fastställa grundläggningsförutsättningar för planerade objekt.

MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Skanska Sverige AB är ägare till fastigheterna Hjärup 7:1 och 22:1 vilka omfattar huvuddelen av marken inom området. Ett mindre område med småindustri finns inom planområdets norra del (Lundgren Machinery) ägs av Midrock Property Development AB. Mindre markområden närmast stationen har förvärvat av Trafikverket.

LANDSKAPSBILD

Området omges av den sydvästska slättbygden, som brukar kallas Lundaslätten. Det är ett öppet, flackt mjukt böljande odlingslandskap vilket möjliggör långa utblickar mot närliggande orter men framför allt mot Lund som ligger något högre. Landskapet karaktäriseras av sitt ljus och stora himmelsdel där korsande vägar, trafikleder, kraftledningar och vindkraftverk blir tydliga inslag. Vegetationen begränsas till gårdsmiljöer, mägergravar, dammar och tydliga vinddämpande klimatriddåer av poppel och pil. Denna del av Lundaslätten, söder, väster och norr om Hjärup bedöms enligt Länsstyrelsens naturvårdsprogram 2004, ha högsta värde med avseende på terrängformer och landskapsbild.

LOKALKLIMAT

På sommaren dominerar syd- och västvindarna i området medan nord- och östvindar dominerar på vintern. Årsmedelvindhastigheten är hög i Malmöområdet (t ex 50 % högre än i Stockholm). Sommaren är lugnare med >5,5 meter/sek 25% av tiden, jämfört med 40 % av tiden på vintern.

NATURMILJÖ

Inga uttalade bevarandebestämmelser finns dokumenterade inom eller i anslutning till området.

Befintliga dagvattendammar inom området omfattas av generellt biotopskydd enligt miljöbalken. Dagvattendammen i anslutning till järnvägen kommer att tas bort i anslutning till järnvägsutbyggnaden och dess funktion kommer ersättas genom ett fördröjningsdike. Dammen bedöms sakna bevarandevärden ur natursynpunkt.

Befintliga vegetationsridåer inom området har en läskyddande funktion och utgör ett värdefullt skydd för bl a fåltviltet. Vegetationsridåerna och trädrad utmed Ynglingavägen bedöms inte omfattas av biotopskydd då de är belägna i direkt anslutning till befintlig bebyggelse.

I samband med upprättandet av kommunens naturvårdsplan 1995 (Naturvårdsplan för Burlövs och Staffanstorps kommuner, april 1995) genomfördes en inventering av hotade arter. Inga skyddsvärda arter enligt artskyddsförordningen (2007:845) är kända inom området.



REKREATION

Hjärup saknar helt tillgång till större rekreationsområden/naturområden i nära anslutning till samhället. Inom östra delen av Hjärup planeras utbyggnad av ett central öst- västligt parkstråk under 2015. Inom västra Hjärup saknar den befintliga bostadsbebyggelsen inom Jakriborg liksom Småstadens kulturskola helt tillgång på park- och grönområden.

Befintliga markvägar inom och i anslutning till området utnyttjas frekvent för cykling och promenader. Öster om järnvägen pågår genomförandet av ett öst-västligt park- och aktivitetsstråk enligt intentionerna i kommunens grönsplan.

JORDBRUK

Marken utgörs av i stort sett stenfri moränlera där jordmånen är mycket bra för odling. Jordbruksmarken i Sverige klassificeras i skala 1-10 med avseende på produktionsförmåga. Jordbruksmarken inom området är av klass 10 och tillhör Europas bästa.

KULTURMILJÖ

Kulturmiljöprogram för Skåne

I programmet redovisas ett antal särskilt värdefulla kulturmiljöer i Staffanstorps kommun varav två berör det nu aktuella området.

Bomhög-Hjärup-Uppåkra

Området utgör en rest av det nu till stadslandskap exploaterade jordbruksområdet. De öppna åkermarkerna och gamla landsvägsallén, liksom andra alléer och trädridåer, är av betydelse för helheten tillsammans med bymiljöerna.

Mellan Lomma, Åkarp och Lund utbreder sig ett flackt odlingslandskap som är kännetecknande för den landskapstyp som uppstod i samband med skiftet under 1800-talet med utflyttade gårdar omgivna av sina ägor. Ägo gränser och vägar markeras av alléer och trädtrader. Flera av gårdarna bevarar ett äldre byggnadsskick och har en bibehållen fyrlängad plan. Förutsättningarna för ett tidigt åkerbruk har här varit mycket goda. Den stora gravhögen Bomhög norr om Svanetorp tillhör bronsåldern. Vid utgrävningar i närheten har boplatsslämningar och en brandgrav från yngre bronsålder påvisats.

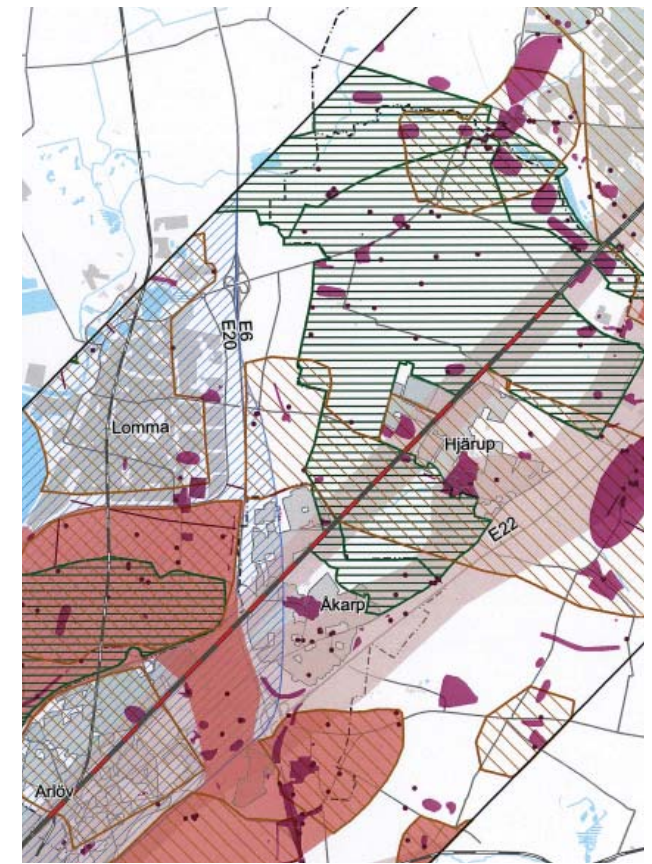
Kulturmiljöstråket Södra stambanan

Planområdet berör det regionala kulturmiljöstråket Södra stambanan. Länsstyrelsens motiv för bevarande av kulturmiljöstråket Södra stambanan är:

”År 1856 öppnades järnvägen mellan Malmö och Lund, som var Skånes första järnväg. Södra stambanan var av stor betydelse för förbindelserna inom Sverige och är ett viktigt och levande dokument över järnvägsbyggande som fortfarande har stor betydelse i den svenska infrastrukturen.”

Arkeologi

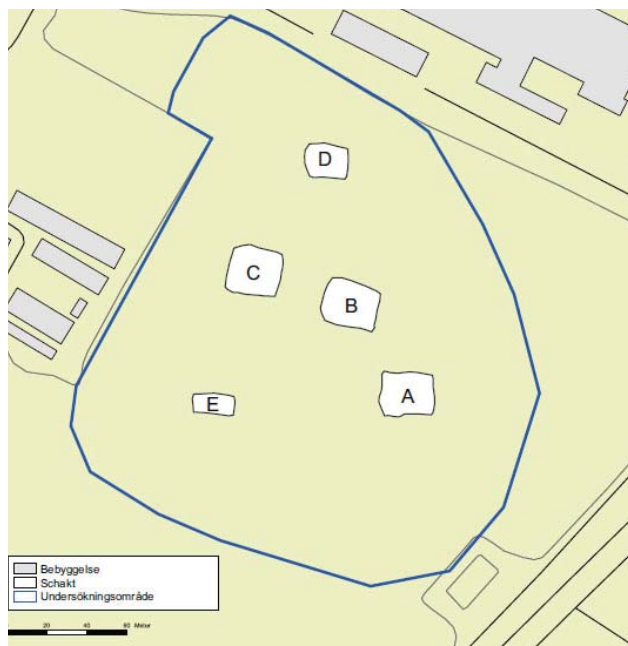
Förhöjda fosfathalter i marken har tidigt indikerat att det kan finnas fasta fornlämningar under mark inom området. Under 2008 utfördes en arkeologisk utredning inom hela det nu aktuella utbyggnadsområdet. Utredningen utfördes av Riksantikvarieämbetet UV Syd och redovisas i rapport 2009:4. Utredningen resulterade i att en boplatsslämning, preliminärt daterad till järnålder, avgränsades inom en östvästlig höjdrygg centralt i området. En förundersökning eller bevarande föreslogs för området vilket omfattade cirka 44 000 kvm.



Figur 6.8 Natur- och kulturmiljöintressen inom området (Länsstyrelsens planeringsunderlag).



En arkeologisk förundersökning har genomförts av Riksantikvarieämbetet UV Syd under hösten 2011 och redovisas i rapport 2012:2. Fornlämningen omfattning och storlek bekräftades genom de sökschakt som genomfördes under förundersökningen. Såväl avgränsade gårdslägen, som omfattande gropsystem, hägnader och grav visar på en ansenlig, komplex och välbevarad fornlämning. Förutsatt att lämningen inte kan bevaras så föreslås en slutundersökning inom hela området.



Figur 6.9 Fornlämningsområde

KOMMUNIKATIONER

Vägtrafik

Lommavägen, Ynglingavägen, Väståkravägen/Vragrupsvägen, Banvallsvägen och Gamla Lundavägen utgör huvudvägarna i Hjärups vägsystem. I framtiden kan vägsystem kompletteras genom en ny väg mellan Hjärup och Lund längs järnvägens västra sida. Utbyggnaden av den nya vägen har under 2012 prövats genom en åtgärdsvalsstudie och där bedömts som samhällsekonomiskt motiverad.

Lommavägen som utgör allmän väg, är en viktig förbindelse mellan Lomma och Hjärup. Årstrafiken på Lommavägen är 2 370 fordon per dygn. Tung trafik i form av varutransporter och traktorer trafikerar vägen. Den tunga trafiken utgör cirka tre procent av den totala trafiken. Enligt trafikprognos Hjärup 2030 bedöms trafiken under perioden att öka till 6 700 fordon per dygn. I samband med fyrspårsutbyggnaden av järnvägen kommer befintlig plankorsning med Lommavägen att rivas och ersättas av en bro cirka 10 meter söder om korsningen. Den planerade vägomläggningen har studerats av Trafikverket och ingår i järnvägsplanen för fyrspårsutbyggnaden. Lommavägen kommer i planeringen att klassificeras som genomfartsgata vilket innebär att inga nya tillfarter medges.

Ynglingavägen blir en viktig gata för trafikmatningen av det nya utbyggnadsområdet. Idag trafikerar vägen av styvt 1 000 fordon per dygn.

Gång- och cykelvägar

En separat gång- och cykelväg finns anlagd längs norra sidan av Lommavägen. Gc-vägen förbinder

västra och östra Hjärup och leder i väster vidare mot de centrala delarna av Lomma med förgrening mot Alnarp.

Det angränsande Jakriberg är ett helt bilfritt område där gång- och cykeltrafik prioriteras. Bilarna lämnas på de parkeringar som anordnats längs områdets utkanter.

Södra stambanan

Södra stambanan är av staten utpekad som riksintresse för kommunikation. I miljöbalkens (MB) 3 kap. 8 § anges grunderna för riksintresset enligt följande:

”Mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för industriell produktion, energi-produktion, kommunikationer, vattenförsörjning eller avfallshantering skall så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandegraden av anläggningarna. 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.”

En utbyggnad av Södra stambanan till fyra spår förutsätts i kommunens översiktsplan. Kommunen har genom översiktsplanen accepterat utbyggnaden med fyra spår under förutsättning att järnvägen byggs i tunnel alternativt i nedsänkt läge och att tre plan-skilda korsningar anordnas i Hjärup. Länsstyrelsen har i granskningsyttrande över FÖP Hjärup förklarat att översiktsplanen är förenlig med riksintresset för kommunikation.



Järnvägen genom Hjärup kommer att anläggas i nedsänkt läge cirka 4 meter under befintlig marknivå. På den västra sidan av järnvägen planeras bullerskydd för att klara befintlig bebyggelse. Genom att det nu aktuella utbyggnadsområdet inte är detaljplanelagt för bostadsändamål genomförs inga bullerskyddsåtgärder i samband med järnvägsplanen. Längs den västra sidan av banan planeras en serviceväg för järnvägen som i framtiden kan komma att samordnas med en eventuellt snabbcykelstråk. I anslutning till järnvägen planeras ett antal tekniska byggnader och en kommunikationsmast för järnvägen samt en kommunal pumpstation.

LEDNINGAR

Kraftledning

Svenska Kraftnät har en 400 kV högspänningsledning som korsar den sydvästra delen av området.

Vatten

Kommunen är delägare i Sydsvatten. Hjärup får sin vattenförsörjning via Ringsjöverket och där vattnet normalt kommer från sjön Bolmen. Vattenledningen till Jakriborg leds tillsammans med spill- och dagvattenledningar under järnvägen i höjd med den befintliga dagvattendammen norr om Lommavägen. Ledningen kommer att läggas om i samband med järnvägsutbyggnaden och korsa järnvägen vid Lommavägen.

Spillvatten

Spillvattenledningen från Jakriborg leds idag under järnvägen i samma punkt som vatten- och dagvat-

tenledningen. I samband med järnvägsutbyggnaden planeras ledningen att förlängas söderut genom en självfallsledning ned till Lommavägen.

Dagvatten

Nuvarande bebyggelseområden väster om järnvägen avvattnas genom befintligt dagvattensystem mot Alnarpsdiket. Inom området finns två fördröjningsdammar, en söder om Skanska Prefabs område och en i anslutning till den punkt där ledningen korsar järnvägen.

Gas

E ON Gas Sverige AB har en gasledning som korsar området. Ledningen planeras att läggas om i samband med järnvägsutbyggnaden och sannolikt passera järnvägen vid Stationsbron.

Tele, bredband

Skanova har två fiber- och kopparnätskablar inom planområdet. Kablarna avses att läggas om i samband med järnvägsutbyggnaden och sannolikt passera järnvägen via den nya bron över järnvägen vid Lommavägen.

El

Kraftringen har en nätstation i anslutning till Pågavägen.



7 KÄLLOR

Trafikverket

Järnvägsutredning Södra stambanan Håstad - Arlöw, Trafikverket 2004.

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

Gestaltningssprogram Flackarp – Arlöw, fyra spår. Trafikverket/WSP, 2012-11-08, version 4.

Miljökonsekvensbeskrivning Flackarp – Arlöw, fyra spår – Miljökonsekvensbeskrivning. Trafikverket 2013-07-04, version 1.6.

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.

Staffanstorps kommun

Framtidens kommun – Perspektiv 2038. Staffanstorps kommun.

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

Grönplan för Staffanstorp och Hjärup 2010. Staffans-
torps kommun.

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

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.

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

Skanska

Planförslag för Hjärup Västra. Skanska Nya Hem genom Gehl Architects i mars 2012. Reviderat i september 2014.

Textunderlag till avsnitten ”Vision Västerstad” och ”Planstrategi” på sidorna 15-17 i Program till detaljplaner Västerstad är huvudsakligen hämtade från ovanstående rapport.

Region Skåne

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

Utredningar i samband med programarbetet

Översiktlig geoteknisk undersökning. Sweco 2014-06-04.

Miljöteknisk markundersökning. Sweco 2014-07-01. VA-utredning. Sweco 2014-07-01, reviderad 2015-01-19.

Markutformning. Sweco 2014-07-01, reviderad 2015-01-19.

Trafikplanering. Sweco 2014-07-01.

Trafikbuller. Sweco 2014-07-01.

Riskhänsyn. Sweco 2014-07-01.

Energiutredning, inledande förstudie. Sweco 2014-07-01.



Utredningar i samband med skelettplanen, etapp 1

Översiktlig PM Geoteknik. Sweco 2015-07-13.

Markmiljö – Kompletterande beskrivning av markföroreningar, version 1. Sweco 2015-09-25.

VA-utredning, version 1. Sweco 2015-09-25.

Mark, version 1. Sweco 2015-09-25.

Trafik, version 1. Sweco 2015-09-25.

Trafikbuller, version 1. Sweco 2015-09-25.

Anslutningszon mot järnvägsområdet, version 1. Sweco 2015-09-25.

Foton, illustrationer och figurer

Strukturplan och illustrationsplan, Gehl Architects

Kollage och perspektiv/visualiseringar (undantaget sidan 21), Gehl Architects

Sektioner på sidan 31, Gehl Architects

Sektion och perspektiv/visualisering på sidan 21, Metro Arkitekter

Sektioner på sidan 26-27 samt 39, Sweco Architects

Figurer på sidan 17, 25, 26, 32, 34, 36, 38 och 41, Sweco Architects baserat på strukturplan från Gehl Architects

Figurer på sidan 5 och på sidan 13, Mumma reklambyrå

Foton, Sweco (där inget annat anges)

Ortofoton, Staffanstorps kommun

Flygbilder, Skanska

Kartmaterial

Staffanstorps kommun

Framsida

Foto, Gehl Architects

Perspektiv 1 och 2, Gehl Architects

Perspektiv 3, Metro Arkitekter

Bård och tågfigur, Mumma reklambyrå

