

# **Synpunkter från Byalagets arbetsgrupp, samt förslag till remissvar från Byalaget angående Staffanstorps kommuns fördjupade översiktsplan Hjärup –05.**

*” Vem vet bättre än de som bor i husen hur det fungerar att bo i dem?”*

*Om vi behåller grundsynen som lades fast av Ingeborg Hammarskjöld Reiz, som var kommunens stadsarkitekt i många år, och även i fortsättningen bygger vidare på återvändsgatusystemet och andra biltrafikminskande åtgärder, kommer vi att få ett utvecklingsbart, attraktivt, grönt och människovänligt Hjärup också i framtiden. Det är ju vi som bor i Hjärup som vet hur vi vill ha det.*

## **Inledning**

Under första halvåret 2005 har vi samlats i en arbetsgrupp som tillsattes 9 november 2004 efter initiativ av byalaget. Arbetsgruppen består av engagerade bybor i Hjärup och är politiskt obunden. Vi har utgått från Forum Hjärup som i stora delar visar att hjärupsborna önskar ett grönt Hjärup. Vi har efterhand kommit fram till en alternativ lösning som i stora delar skiljer sig från kommunens fördjupade översiktsplan. Ambitionen att via möten med kommunens representanter arbeta fram alternativ har mötts med ett totalt ointresse från kommunens sida. När så den fördjupade översiktsplanen presenterades den 20 maj –05 skiljde den sig markant från kommunens tidigare förslag, i synnerhet vad gäller antalet bostäder i centrum. Vi har därefter samlat våra tankar till detta dokument.

Våra idéer är både tänkta som förslag till remissvar från byalaget till kommunen, och som synpunkter som vi själva som grupp skickar till kommunen före samråd tidens utgång den 6 oktober 2005.

**Hjärup 2005-09-25**

**Arbetsgruppen:**

**Martin Ahlgren**

**Carina Andersson**

**Kristina Börebäck**

**Roger Eriksson**

**Niclas Fogwall**

**Tor Fossum**

**Bill Hansson**

**Jimmy Hassel**

**Rolf Lind**

**Jan Manshed**

**Jens Svefors**

**Olle Tannergård**

# 1. Planförslagets bärande idéer

Vårt planförslag innehåller följande bärande idéer, se skiss sist i dokumentet:

## 1.1 Spridd servicestruktur

### Service

Daghem ligger jämnt utspridda i byn. Vid nybyggnation är det självklart att nya daghem byggs i nya områden så att den spridda strukturen bibehålls. Detta ger generellt kortare promenader vid lämning och hämtning.

Den nya skolan är redan otillräcklig för den utbyggnad som föreslås här. Jakri planerar emellertid redan för en ny skola och då blir servicestrukturen mer utspridd.

Den nya vårdcentralen bör ligga i anslutning till stationsområdet där kommunikationerna har sin knutpunkt.

### Handel

Stationsområdet med Jakri är redan det kommersiella centrat i Hjärup och kommer förmodligen att utvecklas än mer som sådant. Andra alternativa lokaliseringar av kommersiell verksamhet som exempelvis mathall skulle kunna vara i anslutning till någon ringled. Här erbjuder sig på ett naturligt sätt triangeln vid norra underfarten till järnvägen, samt korsningen Väståkravägen - Gamla Lundavägen. Vill man ha en mer spridd servicestruktur vad gäller handel är vårt förslag att en mathall förläggs till sistnämnda korsning. En sådan mathall skulle kunna nyttjas av inte bara hjärupsbor utan också förbipasserande trafikanter och då möjligen kunna ha större kommersiell bärkraft.

## 1.2 Trygg trafik

Hjärup har idag en bra trafikplanering med säkra förhållanden för barn. Detta bör behållas och ytterligare förbättras. Kring skolor ska ingen genomfartstrafik förekomma. Nya områden med låg bebyggelse förses också de med återvändsgator. I och med att man sår strikt på gång- och biltrafikanter är det särskilt viktigt att de korsningar som trots allt förekommer byggs så säkra som det överhuvudtaget är möjligt. Bilar ska tvingas köra över gupp som pressar ner farten till under 4 km/h, likt de vid infarterna till Åkarp. All trafikplanering ska utgå från barns, gåendes och cyklandes perspektiv och behov.

## 1.3 Kulturkopplingar

De tre skolorna ska förbindas via G/C-vägar. Biblioteket i nya skolan kommer att fungera som ett kulturellt centrum på samma sätt som idag. Uppåkra kyrka kan enligt vårt förslag nås med G/C-vägar från tre håll.

## 1.4 Bebyggelsestruktur

Hjärups bebyggelse utökas enligt vårt förslag. Högre hus (2-3 vån) läggs nära bilvägar, dvs längs ringleder, Ämnesvägen, och i närheten av stationsområdet. På så vis minskar man problemet med biltrafik långt in i Hjärups gröna kärna, och med den tätare bebyggelsen i närheten av stationsområdet gör man det kommersiella centrat mer livskraftigt.

## **1.5 Grön kärna och själ**

Förslaget tillvaratar och bevarar Hjärups bilfria gröna och barnvänliga kärna, och länkar den till såväl fler delar av Hjärup som omlandet via gröna stråk.

## **1.6 Hållbar helhet och identitet**

Helheten i planförslaget ger förutsättningar för ett utvecklingsbart, attraktivt, grönt och barnvänligt Hjärup.

## **1.7 Föreslagen utbyggnad**

### Bostäder 10-15 lgh/ha

Småhus, parhus, radhus, kedjehus, äldreboende etc, 1-2 vån. Möjlighet till icke störande verksamhet bör finnas. Blandade upplåtelseformer är positivt. Kan uppföras med inslag av park i vissa fall. Vårt förslag rymmer ca 400 st lgh av denna sort.

### Bostäder/service/handel 25-50 lgh/ha

Kedjehus, radhus, flerbostadshus, serviceboende, 2-3 vån, bostäder kombineras med lokaler för verksamheter, handel, service, etc. Blandade upplåtelseformer är positivt. Vårt förslag rymmer ca 600 st lgh av denna sort.

## **1.8 Gröna områden**

Parker och gröna områden av olika karaktär och innehåll för att förstärka idén om Det Gröna Hjärup.

## **1.9 Kommersiell verksamhet**

Kommersiell verksamhet drar till sig biltrafik, och bör därför förläggas till de punkter som lätt kan nås av alla typer av trafikanter. Detta innebär att stationsområdet samt vägkorsningar vid ringleder är lämpliga. Förslaget fokuserar på stationsområdet, Jakri och norra viadukten under järnvägen eller korsningen Väståkravägen/Lundavägen

## **1.10 Högskoleverksamhet**

Vi föreslår att man till Hjärup försöker få förlagd någon verksamhet vid Lunds Universitet eller Malmö Högskola. Det skulle innebära ett klart lyft för Hjärup, inte minst med tanke på det låga invånarantalet under dagtid som Hjärup idag har. En sådan verksamhet kan förläggas på en av många olika platser, men bäst är de platser som har nära till stationen, och samtidigt är lätta att nå med bil.

## **2. Barnperspektivet**

### **2.1 Barnvänligt Hjärup**

Hjärup har sedan länge kännetecknats som en barnvänlig miljö. Här finns uppvuxna grönområden, lekplatser samt gång- och cykelvägar utan korsande biltrafik. Biltrafiken har i och med återvändsgatusystemet inte någon genomfartsmöjlighet, vilket leder till sparsam biltrafik i många av de områden där barn ofta rör sig.

De flesta hjärupshushåll består av barnfamiljer samt äldre par vars barnbarn kommer på besök. De som flyttar till Hjärup gör det ofta med anledningen att byn har en grön och förhållandevis säker miljö för barn att växa upp i.

Hjärup ska inte bara vara barnvänligt utan också attraktivt för barn. Barn ska längta till Hjärup. Hjärup's gamla centrum kan bli barnens och framtidens centrum, Här ska finnas plats för framtida utveckling t.ex. lek, bad, skridskobana, all form av sport, drakflygning, äventyr m. m. Hit ska barnen kunna ta sig på ett säkert sätt.

Av dessa anledningar finner vi det mycket angeläget att barnperspektivet belyses och prioriteras i översiktsplanen. Vi anser att den barnvänliga miljö som kännetecknar Hjärup inte ska vara föremål för kompromisser.

### **2.2 Barnens situation ska prioriteras**

Vi upplever inte att kommunens förslag i tillräcklig grad tar till vara den barnvänliga miljö som de flesta hjärupsbor är måna om att bevara och utveckla. Exempel på miljöer där barnen kommer i kläm är de grönområden vid idrottsplatsen som kommunen avser ersätta med bostadskvarter. I dessa grönområden finns kullar som barnen uppskattar under årets alla årstider. I byn finns också en cykelcrossbana och en uppväxt trädgård för Ängslyckans förskolebarn som kommunen föreslås ska ersättas av gårdsgator för biltrafik. Någon alternativ placering föreslås inte av kommunen. Alldeles intill skolan finns en scoutgård med en stor trädgård som kommunen vill riva och bygga bostäder på. Vi anser istället att scoutgården och dess trädgård ska bevaras och att renovera alternativt bygga ny scoutgård på samma tomt då dess läge ligger mycket lämpligt precis vid skolan.

### **2.3 Bilar ska inte få korsa g/c-vägar**

Kommunen föreslår vidare att Stationsstigen, som är den viktigaste gång- och cykelstigen mot skolan och Ängslyckan, ska korsas av biltrafik för tillfart till bostadskvarter längs fotbollsgrusplanen på idrottsplatsen. Om man ska ha barnperspektivet i tankarna är detta högst olämpligt, inte minst av trafiksäkerhetsmässiga skäl då Stationsstigen nyttjas av många skolbarn på morgnar och eftermiddagar, just den tid då de flesta förvärvsarbetande tar bilen till sin arbetsplats.

Vi anser att centrum's utformning ur barnperspektiv ska bevaras och inte kompromissas bort till förmån för bostadskvarter med tillfarter för biltrafik. Vi anser att bostadskvarter med tillfartsgator ska byggas där så är lämpligt med hänsyn till barnens behov och säkerhet.

## **2.4 Skolans utomhusmiljö ska värnas om**

Att behålla fotbollsplanen på dess nuvarande plats och förstärka grönområden, lek och idrott i området kring skolorna för att främja hälsa och rekreation, är helt i linje med ett bra barnperspektiv.

### **3. Bostadsbebyggelse**

#### **3.1 Inget intrång i befintliga grönstråk och g/c-vägar**

Nya bostadshus ska i möjligaste mån smälta in i befintlig omgivning av såväl estetiska som praktiska skäl. De kräver tillfartsgator för biltrafik och parkeringsmöjligheter. Därför bör nya bostadshus bebyggas utan att göra intrång i befintliga grönstråk och utan att tillfartsgator korsar befintliga gång- och cykelvägar.

#### **3.2 Anpassa nya hus efter omgivningen**

Bebyggelsen bör begränsas till våningsplan som överensstämmer med närmaste omgivningen. På östra sidan om järnvägen bör ske en begränsning till två våningsplan med vissa undantag: vid HSB:s Centrumgården, nuvarande centrumhusen (biblioteket mm) samt öster om Vikingsro kan vi tänka oss att i vissa fall tillåta ytterligare ett våningsplan för flerfamiljshus i syfte att befolkningsmässigt förtäta dessa områden. Vid Jakriborg kan i vissa delar vara lämpligt med flerfamiljshus på upp till fyra våningar.

#### **3.3 Bygg det mesta utanför bykärnan**

Då vi anser att befintliga grönområden med idrottsplats vid nuvarande centrum ska bevaras intakt, bör ny bebyggelse i huvudsak ske på andra ställen i Hjärup, bland annat väster om järnvägen samt öster om Vikingsro där JM planerar för nya bostadsområden. Genom att placera ny bebyggelse i utkanterna kan återvändsgatuprincipen bevaras och därmed den miljö som vi vill bevara i Hjärup.

Längs Tågvägen kan nya bostäder byggas, men endast under förutsättning att parkeringsfrågan får en vettig lösning. Då parkeringsplatser och garage ersätts av bostadshus krävs därmed en lösning som varken försvårar eller fördyrar för befintliga boende i närheten och för de nytillkommande.

Vid Tågvägens slut vill vi bevara befintligt grönstråk med cykelcrossbana och cykelväg, därmed ska inte heller någon biltrafik eller nybebyggelse finnas där. Tillfart för fordon mot nya skolan bör endast ske i riktning från Väståkravägen som ter sig mest vettig rent geografiskt samt ur trafiksynpunkt. Skolans elever kommer, med ett fåtal undantag, att själva ta sig till skolan varför bil tillfart västerut och söderut inte kan motiveras.

#### **3.4 En grön och säker by**

Det viktiga är att våra barn och cyklister får en säker miljö fri från biltrafik och med bevarande av befintliga lekytor och grönstråk. Bostadsbebyggelse är i sig ingen garanti för ett mer levande centrum då detta även kan medföra negativa sociala konsekvenser utöver det faktiska intrånget på den befintliga barnvänliga och gröna miljön. Hjärup som by vill vi fortfarande ska upplevas som en by för fritid och rekreation, inte som en liten stad i miniatyr.

#### **3.5 Äldreboende**

Det finns hög efterfrågan på äldreboende i Hjärup. Man ska kunna bo kvar i byn även i slutfasen av livet. Av nybyggnation bör därför en andel reserveras för äldreboende, dels i form av serviceanpassade lägenheter och dels i form av mindre radhus med liten grästäppa.

## **4. Trafik**

### **4.1 Nuläget**

Hjärup är uppbyggt med gatusystem av återvändskaraktär innanför ett antal ringledsvägar. Återvändsgatumodellen som Hjärup till stora delar är uppbyggt enligt, har stora fördelar med en avtrappning av trafikintensiteten ju närmare centrum man kommer. Ur barnens perspektiv och ur de gåendes och cyklandes är det en stor fördel med lågintensiv trafik i de områden där dessa rör sig mest: idrotts- och skolområdena. Att ta var på denna fördel när man ska planera för ett modernt och utbyggt Hjärup är viktigt ur allas invånares perspektiv. Det finns idag dock stora brister vad gäller gatornas skötsel, skyltning med sänkt hastighet innanför ringlederna, hastighetssänkande åtgärder m.m.

### **4.2 Förstärka länk mellan östra och västra Hjärup**

Järnvägen är en barriär som redan idag orsakar kommunikationsproblem mellan den nya stadslänkande bebyggelsen i västra delen och den till stor del äldre villabebyggelsen i östra delen. Med upp till fyra meter höga bullerskydd saknas visuell kontakt, och med få tunnlar för gående/cyklar samt biltrafik ökar uppdelningen av byn i två delar. För att inte få två konkurrerande samhällen är det viktigt att förstärka kommunikationen mellan öster och väster. En nergrävning av spåren är det enda godtagbara alternativet. Att på förhand resignera inför Banverkets förslag visar bara på en viljelöshet att planera för hela byn och i ett längre tidsperspektiv.

### **4.3 Kommersiella verksamheter**

Kommunikationen till det kommersiella centrat, som växer upp kring knutpunkten stationsområdet, är väl tillgodosett. Tågresenärer, gående och cyklande kan lätt komma dit, och med Banvällsvägen för bilister, gärna med en framtida överfart eller en tunnel under spåren. Hastighetssänkande åtgärder kring stationen är dock nödvändiga. Nya trafikkrävande verksamheter bör i möjligaste mån styras hit eller till de större ringlederna. Viss affärsverksamhet kan självfallet även förberedas vid nuvarande centrum, något som marknaden kan styra.

### **4.4 Hjärups kärna med bibehållen trafikstruktur**

Hjärupskärnan är idag ett grönt område med stora lek- och idrottsytor. Området mellan och runt om de båda skolorna kan vidareutvecklas till ett rekreativt område som är lättillgängligt för hela Hjärup från båda sidor om järnvägen. Denna typ av verksamhet medför ingen större belastning av trafiken.

Däremot är en transformation av fotbollsplanen och grönområdena till en småstadslänkande tätort inte lämplig på grund av den kraftigt ökande trafikintensiteten. Fem- till sjuhundra nya bilar, som varje dag ska köra längst in i hjärtat av Hjärup, tätt intill skol- och lekmiljön, sammantaget med den föreslagna uppbyggnaden av återvändsgatumodellen, som i sin tur stimulerar fler bilar att passera detta område, medför en kraftig försämring av tryggheten och miljön. Därför är det inte lämpligt att bryta upp dagens trafikmodell utan istället lägga kraften på sådana åtgärder som att få järnvägen med dess barriäreffekt nergrävd, så att östra och västra Hjärup kan enas, utöka och förbättra grönområdena, bygga ut idrottsverksamhet kring skolorna, samt att göra de nödvändiga trafikförbättringar som länge efterfrågats med olika hastighetssänkande åtgärder och andra förbättringar av vägnätet. Likaså att vid fortsatt utbyggnad av Hjärup hålla fast vid den



trafikstruktur som majoriteten av hjärupsborna har valt genom att aktivt flytta hit. En namninsamling, vars resultat kommunen har tagit del av, har visat att en klar majoritet av Hjärups invånare inte vill ha genomfartstrafik, utan behålla den modell vi har idag. Detta har även visats i den enkätundersökning som Byalaget nyligen genomförde.

Det gamla centrum är redan överspelat som kommersiellt centrum och med bibliotekets flytt till nya skolan minskar dess betydelse ytterligare. Trafikintensiteten till övriga verksamheter som scouting, församlingsgård m.m. torde inte öka nämnvärt i framtiden. Biltrafik till Hjärups skola bör koncentreras medelst skyltning och förbättrad tillfart/vändplats via Fredriks väg. Den nya skolan bör få sin tillfart från Väståkravägen då det är en naturlig infart för den stora majoriteten fordon. Den nya vårdcentralen har fördelar att placeras i nuvarande centrum då detta ligger närmare till hands för majoriteten äldre hjärupsbor. Det finns dock även argument för att den förläggs till stationsområdet då detta ligger naturligt bra till hands för tågresenärer, bilister och för de flesta barnfamiljer. På så sätt finns det inget behov av genomfarter som bryter upp återvändsgatusystemet i det gamla centrumområdet. Principen ska vara att tillfart till en viss verksamhet ska styras till närmaste lämpliga anslutningsgata som inte korsar viktiga G/C-stråk samt med kortaste avstånd till ringledssystemet. Ny bebyggelse förläggs lämpligast till områden där trafiksituationen är lätt att lösa.

#### **4.5 Gång och cykelstråk**

Gång- och cykelstråk måste utvecklas och knytas ihop till huvudleder. Det är dessa som ska ha prioritet i framkomlighetsavseende. Biltrafik får ta sig fram där de inte stör gång- och cykeltrafik. Det finns redan en god grund lagd för detta i Hjärup och som kan utvecklas till ett föredöme i samhällsplanering. Vi har dock ett problem med mopedister som ser dessa GC-stråk som motorvägar. Därför bör det inte vara tillåtet med motortrafik på dessa, samt lämpliga hastighetshinder för de mopedister som ändå kommer att köra där.

#### **4.6 I korthet**

- Utveckla byn, men med samma trafikmodell som vi har nu: återvändsgator. Planera inga genomfartsgator, varken via insilning från parkeringsplats eller gårdsgatusystem.
- Prioritera huvudstråk för gång- och cykeltrafik och låt bilarna komma i andra hand.
- Låt bilintensiva verksamheter placeras vid ringlederna, och cykelintensiva i hjärtat av Hjärup.
- Fler idrottsverksamheter kring skolområdet.
- Led inte in femhundra nya bilar varje dag till grönområdena i centrum. Trafiksystemet tål inte det. Bygg flervåningshus längs Väståkravägen t.ex. med god kommunikation till Lund.
- Gör inte två konkurrerande centra i Hjärup, utan inse att Hjärups centrum redan har flyttat till området kring järnvägsstationen - kommunikationsknutpunkten.
- Arbeta hårt för en nergrävd järnväg. I framtiden blir västra Hjärup lika stort som östra. Då kan man inte ha ett tudelat samhälle. Integrera Jakri med resterande Hjärup.

## **5. Parker och gröna stråk**

### **5.1 Behåll befintlig grönstruktur**

Hjärup är grönt och ska förbli grönt. En stark princip ska vara att uppvuxna friska träd sparas. Det tar lång tid för träd att växa upp och träd minskar blåsten i Hjärup. De är viktiga syreproducenter och bidrar miljömässigt också på andra sätt till en förbättring av det flacka landskapet. Det gröna Hjärup ska utvecklas med fler grönytor, orienterade i breda grönstråk/långsmala parker. Hjärup ska också vara grönt i anslutning till skolor och daghem. Med ett starkt utökat invånarantal blir behoven av grönytor större, speciellt eftersom förslaget innehåller ett antal flerfamiljshus i 2-3 vån.

Vi föreslår att grönytorerna i centrum bevaras, länkas till ett grönstråk åt öster och ett mot Lund. Den öppna och gröna kärnan är Hjärups själ på något sätt, och bör absolut bevaras.

### **5.2 Sammanhängande grönstråk**

Det är en fördel om grönstråken kan göras sammanhängande och i möjligaste mån bilda både N-S och Ö-V axel. Parkerna blir på det sättet mötesplatser för alla invånare i Hjärup. Parkerna ska innehålla nedgrävda skepp, offentlig konst, vattenytor (där barnsäkerheten så tillåter) amfiteatrar, plats för valborgs- och midsommarfirande, (Hjärupsfestival?), boulebanor, rastgårdar för hund, berg för pulkaåkning, mm. G/C-stråken går i vårt förslag i stor utsträckning genom grönstråk, och de kommer därför att ge tillfälle till många informella spontana möten mellan människor. Vi får ett levande och aktivt Hjärup.

Ett rekreationsområde norr om Hjärup i enlighet med kommunens förslag är också en bra idé, och stråk ut i landskapet, längs Hjärupsån mot Åkarp, mot Lund, och mot St Uppåkra.

### **5.3 Idrottsplatsen ska vara lättillgänglig**

Idrottsplatsens nuvarande förläggning är lättillgänglig för hela byn speciellt för gående och cyklister men är även tillgänglig för bilburna. Idrottsplatsen ingår naturligt i Hjärups gröna kärna och närheten till skolorna är en viktig förutsättning för främjandet av motion och hälsa. Vid utbyggnad av byn är det nödvändigt att bygga ytterligare grönområden och mindre idrottsplatser på andra håll, t.ex. väster om järnvägen. Det är också lämpligt att förlägga ytterligare idrottsverksamhet, tennisbana, simhall m.m., i anslutning till skolområdet. Vi har avsatt utrymme för detta i vår plan. En ev flytt av idrottsplatsen österut (kommunens förslag: Skånebyn) ökar avståndet rejält för de flesta hjärupsbor, i synnerhet för de hjärupsbor som är bosatta väster om järnvägen (Jakri m fl).

Skiss över arbetsgruppens planförslag

