



Hjärups byalag är en ideell förening för att tillvarata Hjärupsbornas intressen

Trafikverket
Att Nils Ahlfors

Hjärup den 12 april 2011

Beträffande förslagen till station och nytt centrum i Hjärup.

Av de fyra arkitektförslagen till utformningen av nytt centrum och stationsområde i Hjärup anser vi, att Metro Arkitekters förslag är det bästa. Deras förslag är dessutom klart och redigt redovisat på ett pedagogiskt sätt.

Uppgiften att utforma stationsområdet är parat med att motverka en fortsatt barriär mellan östra och västra Hjärup och det har de lyckats med. I uppgiften har också ingått en sänkning av bullret för de fastigheter som ligger närmast järnvägen. Detta är dock inte redovisat på reellt sätt utifrån de normer som gäller.

Det finns i förslaget möjligheter att hålla de kostnader som Banverket – Region Skåne och Staffanstorps kommun kommit fram till och skrivit avtal om. Övriga förslag med en större sänkning av järnvägsspåren är förmodligen mer kostsamma.

Fördel är även att få befintliga byggnader behöver lösas in på den östra sidan endast Jourbutiken berörs av vad som framgår på skisserna.

När det gäller Jakrimuren är vi klart emot att man rör eller river den. Det måste till varje pris motarbetas. Muren hör intimt ihop med MedeltidsHansaStaden, en riktigt stor turistmagnet i Hjärup. Däremot bör man redan nu arbeta för plantering av murgröna och vildvin som kan täcka nedersta delen på båda sidorna av muren så att man slipper ”vandalernas” klotter. Kan man dessutom sätta en rad taggiga eldtornbuskar och klångrosor precis framför kan det bli riktigt vackert.

Ett nytt kommersiellt centrum skapas vid stationen. I det nya centrat i anslutning till stationen med en nersänkt torgyta under spåren med café/restaurang, handel, cykelparkering/service, fitnesscentrum och liknande, som har öppet från morgon till sen kväll, kan göra stationen mer levande och säker. Det samhällsbundna centrat ligger kvar på den nuvarande platsen i form av vårdcentral, äldreboende, bibliotek, skolor o.s.v. I framtiden kan dock fler skolbyggnader behövas på den västra sidan vid utökat bostadsbyggande.

Blir den nersänkta delen tillräckligt bred så minskas barriäreffekten mellan bydelarna. Under alla omständigheter blir det långt bättre än den vi har idag.

Bra är även den extra bullerdämpningen mellan spåren. Detta bör göras hela sträckningen mellan Lomma- och Vragerupsvägen. Blir framtidens tåg och vagnar bättre än dagens ”bullermaskiner”, är det också en fördel.

Trevligt är också trapporna med sittytor i söderläge. Modulerna längs perrongen som innehåller biljettautomater, bänkar, orienteringsskyltar, kan också utformas med bullerdämpning – t.ex. av glas – samt också utformas som vindskydd.

I detta förslag finns inga hissar, vilket bör innebära minskade drifts- och underhållskostnader.

Några viktiga detaljer man bör ta stor hänsyn till i samband med det fortsatta arbetet är följande.

Det är viktigt med god tillgänglighet på båda sidor om järnvägen, så angöring med bil, för att lämna och hämta, kan göras på ett smidigt sätt. Riklig tillgång på P-platser är också nödvändig om kollektivåkande skall prioriteras. Regn, rusk, blåst och snöväder stor del av året lämpar sig inte alltid för cykelfärd eller promenad för de som har långt till stationen. Handikappanpassning är en annan förutsättning så att dagens tuffa lutning även anpassas till framförande av manuell rullstol.

Perrongerna har gjorts långa, men det är än mer viktigt att de görs tillräckligt breda, minst 6 meter som idag på huvuddelen där tågen stannar. Två nya Pågatågssätt blir 150 meter. Utrymmet behövs när ett godståg dundrar förbi för att man inte skall dras med av vinddraget.

Ett viktigt krav bör också vara att plats finns längs järnvägsspåren så att utryckningsfordon med enkelhet kan nå in över spåren. Vägnätet kring järnvägen är otydligt i flertalet förslag. Banvallsvägen som i dag är en ringväg förutsätts ha samma funktion som i nuläget.

När det gäller Hjärups tillväxt tycker vi att utformningen av gatunät och kvarter i sydvästra delen av Byn i Kanozi-förslaget verkar mer livligt intressant. Samtliga förslag har betonat grönytor vilket är positivt för identiteten "Det gröna Hjärup".

Ingen bebyggelse alls söder om Lommavägen eller norr om Vragerupsvägen! Det behövs gröna korridorer mellan Åkarp och Lund enligt Länsstyrelsebeslut.

Övertäckning av spårområdet i form av glastunnel några hundra meter t.ex. strax söder om undergången och ev. även på en sträcka längre norr ut för att medverka till låg ljudnivå i Hjärup är tänkbara alternativ. En bullerlösning som är hållbar även för den trafikmängd som denna sträcka bedöms ha om cirka 30 år kan aldrig underskattas och måste utredas tillsammans med mycket kunniga akustikexperter.

Vi prioriterar lågt buller, mycket god säkerhet och trevlig utformning.

Uppgiften har precis som de andra förslagen "målats" med en grov pensel. När man nu övergår till en något finare pensel i planeringsarbetet, behöver man ytterligare studera bullervallarna, bullret överhuvudtaget. Lutningar på de befintliga gatorna, stödmurar mot befintliga fastigheter, undersöka kravet på framtida utryckningsfordon (brandbilar m.fl.), så de kommer igenom de båda bydelarna.

Till sist är det trevligt att järnvägsprojektet börjar rulla igen efter ett par års uppehåll, men än har Regeringen ner till Hjärupsborna inte sagt sitt.

För Hjärups Byalag



L-G Mattisson

Ordförande

Ingris väg 22 245 63 HJÄRUP

070-3565807

Lars-goran.mattisson@bredband.net

För Byalagets Järnvägsgrupp

Ingemar Persson ingemar.le.persson@telia.com

Göran Nordgren gorannordgren@telia.com

Ingegerd Höglund ingegerdhoglund@gamil.com

Thomas Johnsson t.johnsson@home.se