

# Fördjupad översiktsplan Flackarp - Höjebromölla



Staffanstorps  
kommun



## Projektorganisation

### Beställare

- Kommunstyrelsen Staffanstorp genom beslut om uppdrag 2016-11-28

### Styrgrupp

- Eric Tabich (M), ordförande
- Christian Sonesson (M)
- Annika Strandberg (M)
- Joakim Borglin (KD)
- Pierre Sjöström (S)
- Carina Dilton (S)
- David Wittlock (MP)
- Richard Olsson (SD)

### Arbetsgrupp

- Thomas Lexén, stadsarkitekt, projektledare
- Susanna Falck, planarkitekt
- Stefan Lindqvist, GIS-ingenjör
- Sofia Tjernström, plansamordnare
- Anders Larsson, universitetslektor, SLU/Alnarp

### Konsult, Ramböll Sverige AB

- Lars-Erik Gunnars, uppdragsledare
- Hanna Dahmberg, arkitekt
- Henrik Olsson, landskapsarkitekt, GIS
- Caroline Boström, MKB-samordnare

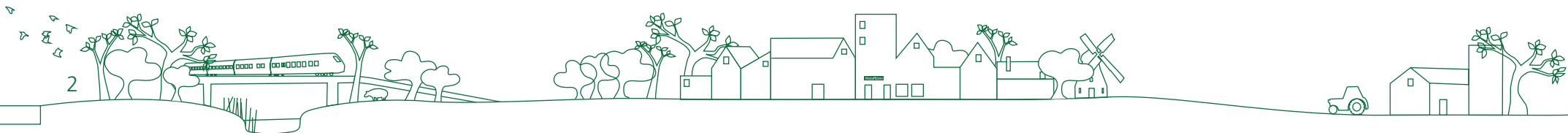
### Fotografier, Illustrationer och kartor

- Staffanstorps kommun, där inget annat anges



Staffanstorps  
kommun

**RAMBOLL**



# Förord

Längs gränsen mellan Staffanstorps och Lunds kommun flyter Höjeå genom åkerlandskapet. Flytande vatten betyder något alldeles särskilt. Det ger ett lugn och påminner oss om något ursprungligt - möjligheter för transport, att skaffa mat och att det finns liv. Vi kan läsa av väder på vattenytan. Den ångande ån säger oss när temperaturen är låg om vintern. Eller att sommarmorgonen är sval. Höjeå bildar gräns mellan Staffanstorps och Lunds kommun och har i modern tid också utgjort Lunds stadsgräns i sydväst. När nu en pågatågstation ska anläggas vid Klostergården i södra Lund, så ökar efterfrågan på fler bostäder i stads- och stationsnära läge vilket aktualiserar frågan om att bygga söder om Höjeå - i Staffanstorps kommun, men inom Lund stadsrand. För att börja reda ut hur detta kan göras på bästa sätt, med respekt för och i samklang med de stora natur- och rekreations värden som finns i ådalen, har Staffanstorps kommun tagit fram det

här samrådsförslaget till fördjupad översiktsplan för Flackarp – Höjebromölla.

Förslaget är ett första utkast och på många sätt ett diskussionsunderlag som syftar till att få in värdefulla synpunkter och tankar från alla berörda kommunmedborgare, grannkommuner, organisationer och myndigheter – tankar som kan ligga till grund för den utvärdering och vidareutveckling av förslaget som kommer att göras efter samrådstiden.

Så ta tillfället i akt: Välkommen att ta del av och att vara med och påverka de framtidstankar som kommer att ligga till grund för den kommande utveckling Flackarp – Höjebromölla!

För styrgruppen

Eric Tabich (M)  
ordförande



## **Del 1. Inledning.....5**

Därför planerar vi här.....	6
En plats med potential.....	8
Området i sitt geografiska sammanhang.....	9

## **Del 2. Planförslag.....12**

Beskrivning av planens huvudidéer.....	13
Plankarta.....	18
Beskrivning av plankartan.....	19
Genomförandestrategier.....	22
Konsekvenser.....	27

## **Del 3. Planeringsförutsättningar.....28**

Globala trender.....	29
Nationella planeringsförutsättningar.....	32
Regionala planeringsförutsättningar.....	34
Lokala planeringsförutsättningar.....	39

## **Del 4. Platsens fysiska förutsättningar.....41**

Landskapsanalys.....	42
Landskapstyper.....	43
Fysisk struktur.....	48
Mark och vatten.....	50
Infrastruktur.....	52
Ekonomisk struktur.....	55
Historisk struktur.....	57
Grönstruktur.....	59
Grönstrukturens ekosystemtjänster.....	61
Riksintressen, landskapsbildsskydd och jordbruk av nationell betydelse.....	64

## **Del 5. Processen.....67**

Översiktsplanering - så funkar det.....	68
Informations- och dialogmöte.....	70

## **Källor.....72**





# Inledning



# Därför planerar vi här

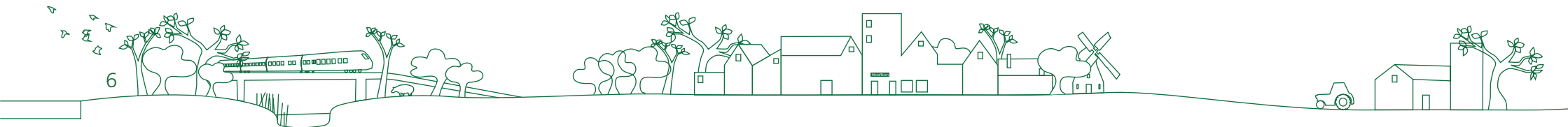
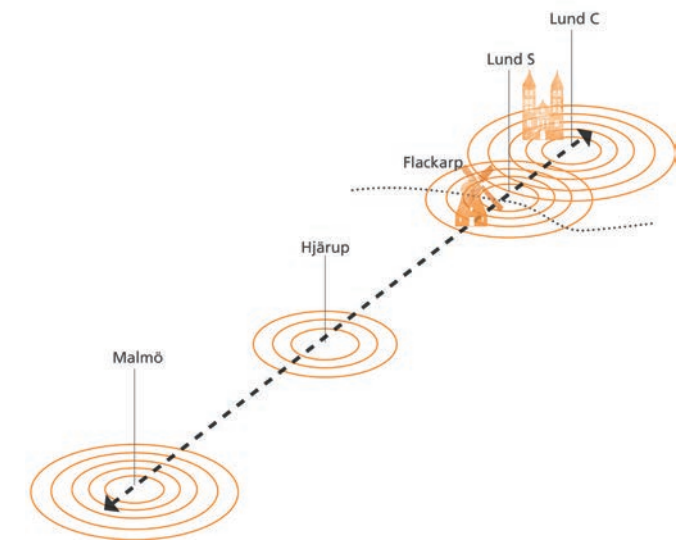
Det tänkta utvecklingsområdet har ett fantastiskt läge, med tillgång till såväl höga natur- och kulturmiljövärden som närhet till framtida tågstation, universitetsstaden Lund, motorvägen mellan Malmö och Helsingborg och inte minst det vackra jordbrukslandskapet i Staffanstorps kommun med den arkeologiska fyndplatsen vid Stora Uppåkra, den största fyndplatsen från vikingatid i hela Sverige, inom cykelavstånd! Men just därför finns det också många värden, olika karaktärer och intressen som behöver vägas mot varandra då vi planerar vad som ska hända med marken. Syftet med planering är att olika förändringar i den fysiska miljön tillsammans ska bli så bra som möjligt. Var det byggs och hur mark- och vattenområden används är viktigt om det ska bli en bra helhet och en hållbar utveckling.

Vid en utzoomning blir det uppenbart hur nära gränsområdet ligger Lunds stad. Nära, inte bara den nya stationen i Klostergården i södra Lund, utan även Lunds centralstation och hela stadens utbud av handel, arbetsplatser, universitet, service mm. Åt andra hållet är det inte långt till Malmö och

Köpenhamn. I kommungränsen flyter Höje å med stora natur- och rekreativa värden och i landskapet söder om ån finns den värdefulla jordbruksmarken och intressanta kulturmiljöer. I området finns också sedan tidigare intressen av att utveckla marken och bygga, både för människor och verksamheter.

Sedan Staffanstorps kommuns översiktsplan, *Framtidens kommun – perspektiv 2038*, antogs år 2009 har några förtydliganden och förändringar av förutsättningarna skett i den regionala planeringen, för kollektivtrafiken, samt i synen på jordbruksmark. Därtill har det regionala perspektivet på stråket mellan Malmö och Lund förändrats. Järnvägstrafiken kommer att förstärkas i och med utbyggnaden från två till fyra spår mellan Flackarp-Arlöv vilket även innebär ett nytt stationsläge i Klostergården öppnar 2024. I *Strukturbild MalmöLund* (2014) pekas ett koppel av regionala utvecklingsnoder ut i ett stråk mellan Brunnsög och Hyllie. Området kring Klostergårdens station är ett sådant strategiskt stadsutvecklingsområde, vilket i Staffanstorps kommun speciellt påverkar utvecklingen av området

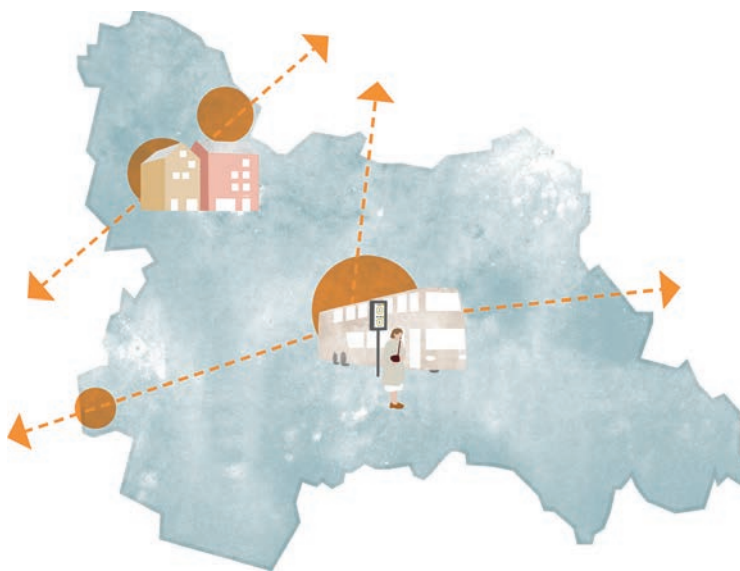
kring Flackarp. Samtidigt har vikten av att ta hänsyn till jordbruksmarken, inte bara ur landskapsperspektiv utan som produktionsresurs, blivit än tydligare. Brukningsvärd jordbruksmark får bara exploateras om den alternativa markanvändningen utgör ett s.k. "väsentligt samhällsintresse", liksom alternativa utvecklingsområden måste utredas. Bostadsförsörjning utgör ett väsentligt



samhällsintresse och i stationsnära lägen finns det särskild anledning att bejaka ny bebyggelse, vilket främjar t.ex. en mer hållbar kollektivtrafik, samtidigt som mer perifer jordbruksmark då kan bevaras.

Lund och Staffanstorp har 2017-2018 tillsammans tagit fram en gemensam målbild och strukturbild för gränsområdet - om hur, var och med vilka etapper som Höje å-området ska utvecklas.

Denna fördjupning av översiktsplanen tar sin utgångspunkt i den gemensamma strukturbilden och avses bli en del av Staffanstorps nya översiktsplan, *Framtidens kommun – Livsoas 2039*.



# En plats med potential

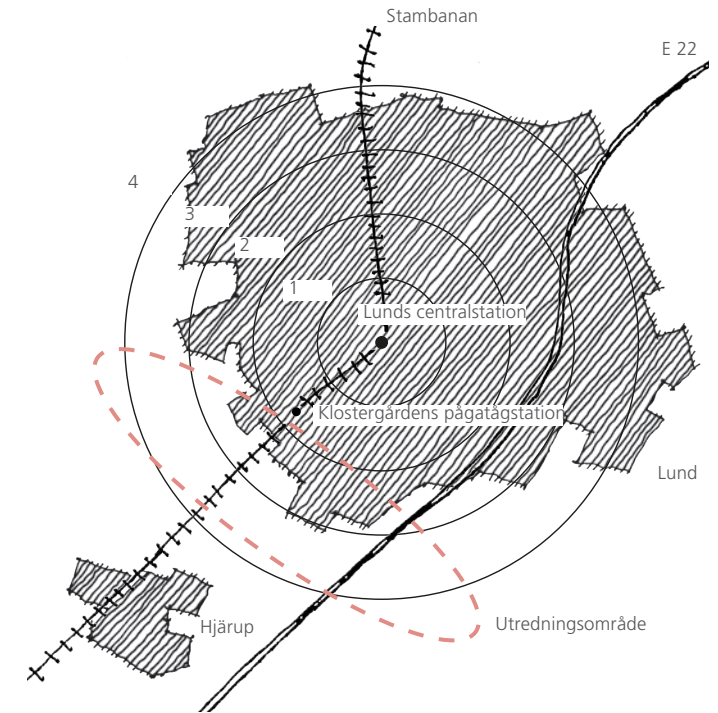
Inledningsvis studerades ett större utredningsområde för den fördjupade översiktsplanen. Med utgångspunkt i den kommungemensamma strukturbilden med Lund begränsades utbredningen för föp:en till området som ligger norr om väg 108. Detta för att behålla det öppna landskapet mellan byar och städer som är karaktäristiskt för denna del av Skåne. Väg 108 utgör också en kraftig barriär som skulle vara svår att överbygga med bebyggelse.

Planområdet ligger inom Lunds stadsrand med närhet till både Klostergårdens station och till Lunds centralstation. Att bygga där det redan finns tillgång till befintlig infrastruktur såsom ledningar och gator, samt ett befintligt utbud av social service, handel och arbetsplatser o.s.v. är ekonomiskt, ekologiskt och socialt hållbart. I närområdet, på cykelavstånd, finns tillgång till hela utbudet av varor, tjänster, universitet, sjukhus, kultur och arbetsplatser som Lunds stad har att erbjuda.

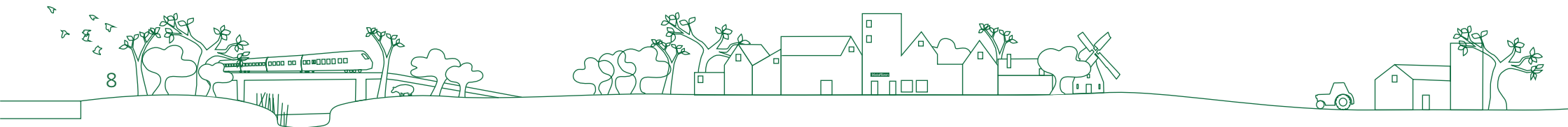
I norra delen av planområdet flyter Höje å som omges av natur med viktiga biotoper och rekreativa

värden. Längs ån kan spår av människans vistelse och verksamhet genom tiderna förekomma vilket visar hur attraktiv Höje å-dalen varit för människor under lång tid. Denna unika miljö är en viktig struktur att både bevara och utveckla för människor, djur och växter när staden växer, inte minst med tanke på att denna del av Skåne har väldigt lite naturmark för rekreation. Med rätt planering kan dessutom de redan höga naturvärdena på platsen vidareutvecklas genom ny grön infrastruktur.

Inom planområdet består landskapet till största delen av jordbruksmark med en mindre mängd bebyggelse i form av friliggande byggnader, byar och Trollebergs säteri. Bebyggelsen är ofta omgiven av uppvuxen vegetation. I områdets mitt löper en höjdrygg och i landskapet finns lågpunkter där vatten samlas vid skyfall. Planområdet delas av stambanan och E22 vilka båda är kraftiga barriärer i landskapet med särskilda behov av säkerhetsavstånd. Både järnvägen och E22:an är utgör infrastruktur av riksintresse. Allt detta är viktiga utgångspunkter och förutsättningar då ny bebyggelse planeras.



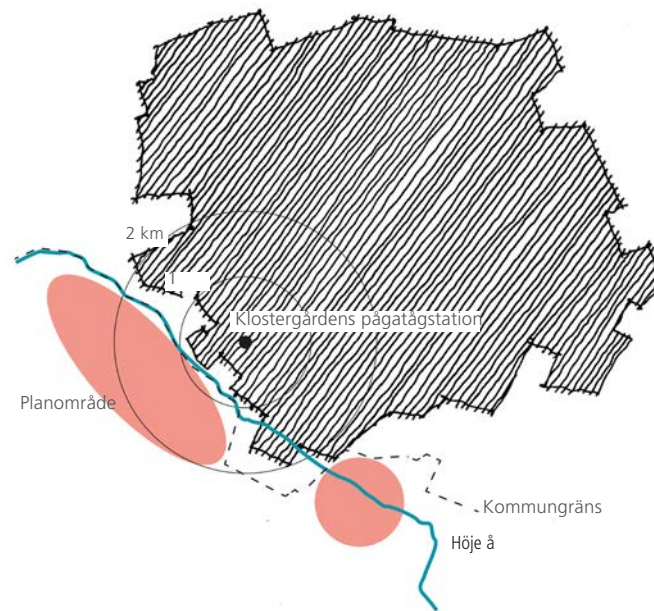
Konceptskiss som visar utredningsområdet i relation till Klostergården och centrala Lund. Ramböll



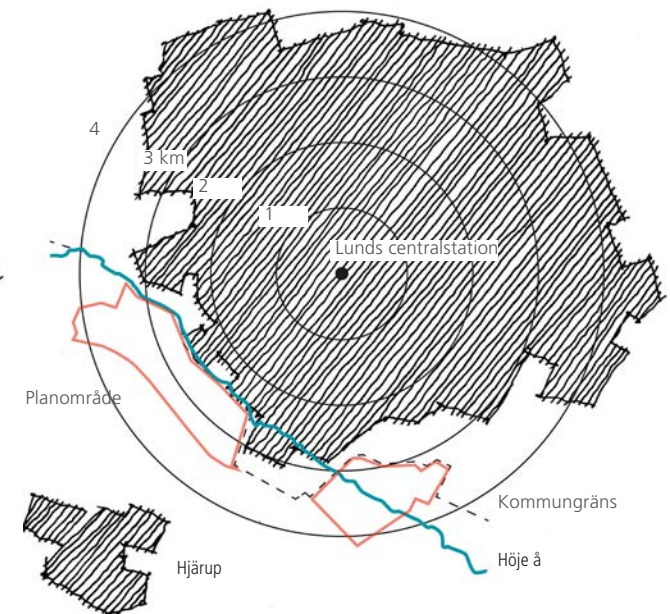


# Området i sitt geografiska sammanhang

Planområdet ligger intill Lunds stadsrand. Konceptskisserna visar närheten till både Klostergården i de södra delarna av Lund och till Lunds centralstation. Att bygga där det redan finns infrastruktur, ett befintligt utbud av social service, handel och arbetsplatser o.s.v. är ekonomiskt, ekologiskt och socialt hållbart. I närområdet, på cykelavstånd, finns tillgång till hela utbudet av kultur, universitet, varor, tjänster och arbetsplatser som Lunds stad har att erbjuda, och åt andra hållet tar det inte många minuter med tåget in till Malmö och vidare till Köpenhamn. Konceptskissen till höger visar tydligt asymmetrin som uppstått när Lunds stadsutveckling riktas mer mot nord och ost än mot söder. Det aktuella planområdet ligger bara ca 2-3 km från Lunds centralstation att jämföra med t ex Linero eller Brunnsög varifrån det är ca 3-4 km fågelvägen till Lund C



Skiss som visar planområdet schematiskt i relation till den tillkommande pågatågstationen vid Klostergården. Ramböll



Skiss som visar planområdet i relation till Lund stad och dess asymmetri från centralstationen. Ramböll



## Del 1. Inledning



Flackarps mölla



Höje å med Lund i bakgrunden



Höje å, Jonas Johansson



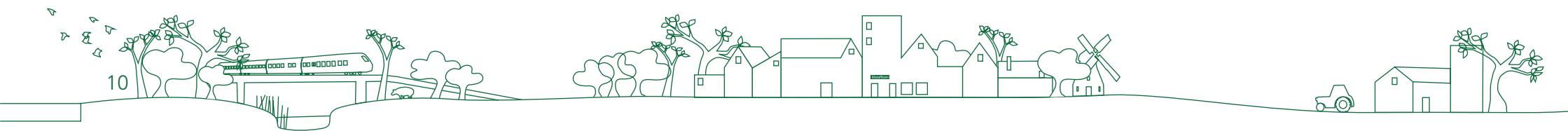
Gångbro, Jonas Johansson



Stambanan



Flackarp med Klostergården i bakgrunden







# Planförslag





## Beskrivning av planens huvudidéer

Staffanstorp växer och det finns ett stort behov av både nya bostäder och nya verksamhetsområden. Kollektivtrafikhärlägen ska givetvis utnyttjas. Förutom Staffanstorps centrala delar, så ligger Hjärup och Flackarp mycket bra till i förhållande till befintlig och ny station längs stambanan mellan Malmö och Lund. Även Höjebromölla, med närhet till den nya stationen har stora utvecklingspotentialer. Flackarp-Höjebromölla har dessutom andra fördelar gentemot övriga utvecklingsområden i kommunen, genom exempelvis närheten till annan större stad, större trafikleder (E22, E6 m.m.) och befintligt gröns- och rekreationsområde, som kan utvecklas ytterligare i positiv riktning.

På vilket sätt ska den tillkommande bebyggelsen då te sig på den aktuella platsen? Är det Lunds stadsvä som ska ta klivet över Höje å eller är det en annan struktur som ska ta vid? Detta planförslag har landat i att det är Staffanstorps struktur som tar vid på södra sidan av Höje å. Den tar sin utgångspunkt i de idag befintliga gårdarna, mindre byar och siktar mot ett samhälle med optimerade lägen för

att människor enkelt ska kunna ta sig till den nya pågatågstationen vid Klostergården och till Lunds centrum. Eftersom den nya bebyggelsestrukturen har en annan sammansättning än Lunds kan Höje å också fortsatt utgöra gräns för staden. Utformningen av planförslaget bygger också på en landskapsanalys så att den tillkommande bebyggelsen på bästa sätt kan samspela med de befintliga strukturerna.

Förslaget till hur planområdet kan byggas bygger på tre huvudidéer. Ett grönt ramverk, Urbana byar och det nära samhället. Det gröna ramverket kopplar

sammans de omkringliggande gröna strukturerna så att det går att färdas i en sammanhängande grön miljö från Lunds stad, genom planområdet och vidare ut i landskapet, eller tvärtom. De ytor som ramverket delar in bebyggs så att de i sig ger ett tillräckligt underlag för den typ av service det finns störst behov av att ha nära till hands såsom förskolor, skolor och viss handel. Det är viktigt att den tillkommande bebyggelsestrukturen söder om Höje å hänger samman med Lunds stad. Samtidigt finns ett värde i att den kan ges en egen identitet. Ändamålet med den nära staden är att så många människor som möjligt ska ha tillgång till såväl god kollektivtrafik, social service och handel, som natur och rekreation. Och inte minst nära till varandra.



## Ett grönt ramverk

En av de huvudsakliga delarna i planförslaget är ett "grönt ramverk", d.v.s. sammanhängande stråk av gröna miljöer utformade för att ansluta till befintliga eller planerade grönstråk längs Höje å och i Lunds kommun. På så vis binder det gröna ramverket samman och maximerar tillgängligheten till rekreativmiljöer för de boende kring Höje å.

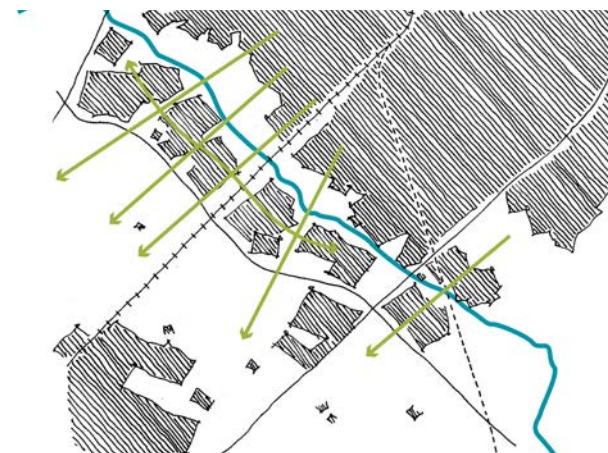
Grönområdena kring Höje å och Sankt Lars-parken utgör viktiga kärnområden för många vilda djur och växter. Sammanhängande gröna stråk är också viktiga för att sprida den biologiska mångfalden, inte minst i form av gröna korridorer ut i det storskaliga jordbrukslandskapet. Så kallade "beträddor", obrukade fältkanter för t.ex. gående och ryttare, finns sedan länge på andra håll i kommunen. Fler våtmarker skulle också vara gynnsamt ur den biologiska mångfaldens perspektiv, men dessa kan även bidra till att bromsa vattenflöden vid tillfälliga skyfall och fungera som bevattningsdammar under perioder av torka. Betande djur vore ett ytterligare plus, liksom mindre, privata odlingslotter skulle kunna vara till stor fördel för pollinerande insekter

samtidigt som det skulle bidra till ett mer levande och attraktivt bostadsområde.

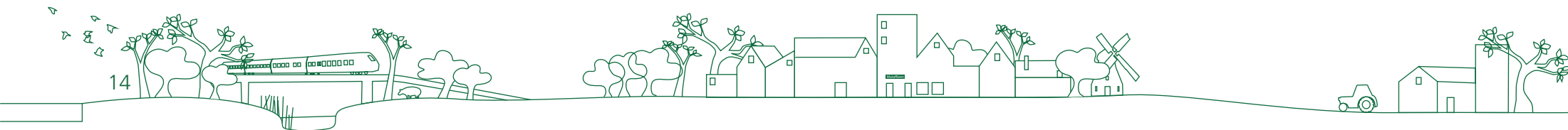
Det finns dessutom få områden med uppvuxna träd inom planområdet. Träd skapar skugga, vindskydd och lokalklimat. Dessutom ger de en viktig dimension av något vilt, att naturen finns och erbjuder vila och kontrast till bebyggelsen. Att det finns olika slags naturmiljöer kring ett bostadsområde är viktigt för människors trivsel. Det gröna ramverket är därför tänkt att på lång sikt växa upp och bilda attraktiva och lummiga naturområden som sträcker sig ut mot åkerlandskapet där de kan ansluta till möjliga beträddor. Detta görs bl.a. genom att i princip hela strandskyddszonen utvecklas till att bli ett grönt rum för rekreation, vilket gör att dagens gröna miljöer runt Höje å breddas betydligt.

Ramverket är även utformat för att ta tillvara landskapets befintliga värden genom att exempelvis fånga in vyer mot befintliga miljöer och gårdar för området historiska förankring, binda samman cykelleder och samla ytvatten i en naturlig lågpunkt

vid kraftiga regn. Det gröna ramverket blir både ett avstånd som gör att de olika urbana byarna kan urskiljas, men också binder samman dessa genom att vara en grön pulsåder för hela planområdet som kan innehålla mötesplatser för sociala aktiviteter, platser för sport, eller caféer. Samtidigt är det viktigt att det finns plats för uppvuxna gröna miljöer som skogsdungar för lugn och avskildhet som kontrast till vardagen.



Konceptskiss som visar hur gröna kopplingar korsar Höje å och binder samman urbana byar. Ramböll.



Ett generöst ramverk av gröna miljöer gör att möjlighet till rekreation finns nära där människor bor. Det gröna ramverket blir extra viktigt när man väger in att andelen allmänt tillgänglig mark i Staffanstorps kommun är mindre än 10 % av kommunens yta. Det innebär att Staffanstorp är en av de kommuner som har sämst tillgång till allmänt tillgänglig mark i Skåne och Sverige. Höje å och dess gröna miljöer längs gränsen mellan Staffanstorps kommun och Lunds stad utgör därför en viktig resurs för rekreation.

En ytterligare fördel med ett grönt ramverk av stråk som söker sig ut mot åkerlandskapet är att det i framtiden kan förlängas när staden i framtiden byggs ut. Likaså skulle den gröna kopplingen kunna koppla samman Höje å och Gamla Uppåkra, då vattenvägen längs ån var en viktig transportled under dess storhetstid.

Det gröna ramverket skulle också fungera som buffertytor vid eventuella ändrade behov av bebyggelse. Dock är det viktigt att poängtera vikten av de gröna stråkens bredd, för att aktiviteter ska kunna rymmas.



## Urbana byar

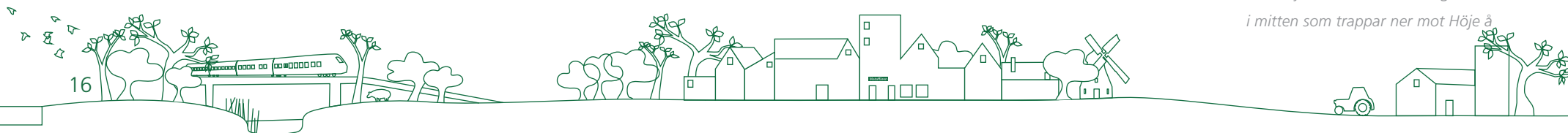
Grundidén till hur bebyggelse ska tillföras i planområdet kallas "urbana byar". De urbana byarna ges en struktur som innehåller tillräckligt med bostäder för att det infrastrukturnära läget ska nyttjas effektivt och för att skapa underlag för att möjliggöra lokal samhällelig service. Ett lokalt serviceutbud bidrar till att skapa den nära staden. I en klassisk bystruktur ligger ofta kyrkan centralt i bykärnan. I de urbana byarna finns viktiga målpunkter som används till vardags i hög utsträckning, exempelvis den lokala förskolan, skolan eller matbutiken. Bebyggelsen kan också blandas med inslag av visst övrigt serviceutbud, handel och arbetsplatser. Generellt kan det sägas att de större urbana byarna i planområdet servar de mindre. I de mindre byarna finns en lägre bebyggelse, närhet eller täthet kan uppnås utan att för den sakens skull bygga högt. I de större byarna kan det finnas ett värde i att bygga något högre i de mest centrala delarna för att skapa god orientering med riktmärken, samt utblickar över det omkringliggande landskapet. De urbana byarna har högst täthet närmast den tillkommande pågatågstationen vid Klostergården.

I detta planförslag placeras de urbana byarna vid kanten av Lunds stad med optimerade lägen som relaterar till kopplingar över ån för att människor enkelt ska kunna ta sig till den nya pågatågstationen vid Klostergården och till Lunds centrum. På så vis ges det utvecklade området en egen bebyggelsekaraktär och de landskapliga värdena förstärks. Längs stambanan sparas ett större område på vardera

sidan för att trygga tillkommande bebyggelse från risk och buller. I det området kan åkermarken om möjligt finnas kvar och fortsatt bidra till att Lund upplevs möta åkerlandskapet på andra sidan om Höje å. Eftersom de urbana byarna har en annan bebyggelsestruktur än Lund kan Höje å också fortsatt utgöra gräns för staden.



*De urbana byarna med tät och hög kärna  
i mitten som trappar ner mot Höje å*





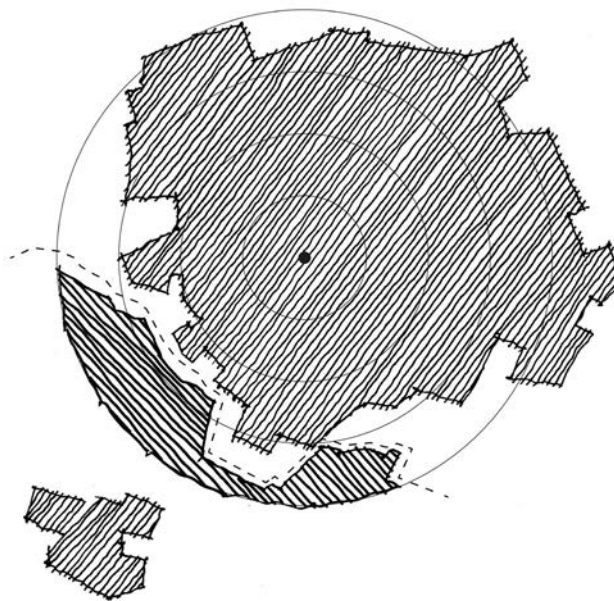
## Det nära samhället

De urbana byarna utvecklas med principen "den nära staden" vilket innebär närhet till samhällelig service, handelsutbud, goda kommunikationer, jobb och rekreation. Genom att det är nära till det dagliga behovet av utbud blir det också lätt för människor att få ihop sitt livspussel, vilket innebär sparad tid. Tid att göra det man verkligen vill förstärker tidskvaliteten, en av Staffanstorps kommuns identitetsbärare. Den bebyggelse, infrastruktur och gröna miljöer som tillkommer i Flackarp - Höjebromölla ska stödja att ett nära samhälle uppnås genom en mix av upplåtelseformer, bostäder och funktioner. Likaväl bör det också finnas olika sätt att förflytta sig, som med tåg, buss, cykel och längs gångstråk.

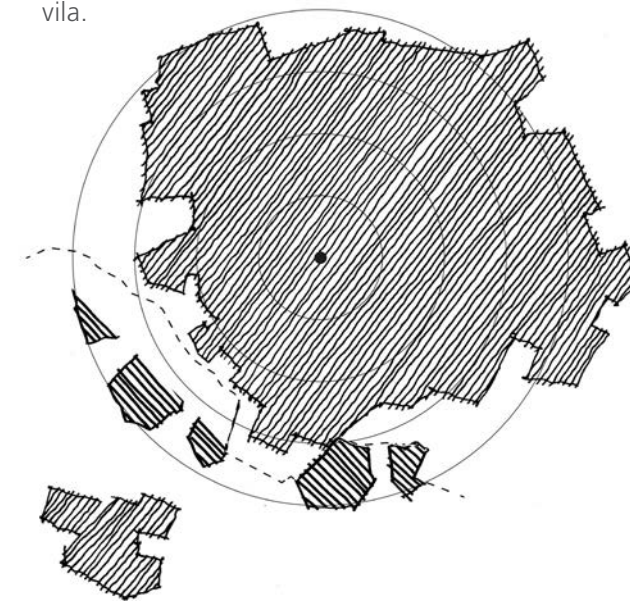
I planområdet bör närservice såsom livsmedelsbutik, förskola, skola och vård finnas lätt tillgängligt. Men också smidiga kommunikationer och närhet till Lunds intilliggande utbud av jobb, varor, kultur och utbildning. Det fokus som finns på täthet i den samtida planeringen beror på möjligheten att nyttja befintliga infrastrukturella lägen, skapa underlag för handel och gatuliv samt spara jordbruksmark,

vilket inte bara är en ändlig resurs, utan även en stark identitetsbärare för regionen, som också utgör ett potentiellt viktigt underlag för utveckling av livsmedelsindustri, stadsodling mm i framtiden. Det finns dock inget självändamål i att bygga för mycket på höjden. Höga byggnader medför nackdelar såsom försämrade ljusförhållanden och, blåsigare miljöer

på marknivå. Ur klimatsynpunkt är det, särskilt i blåsig slättlandskap, bättre att satsa på tätare och väl sammanhållen bebyggelse av lite lägre karaktär, som gärna får omges av gröna bälten. Då stängs vinden ute, skuggiga miljöer undviks, tätheten ger ett rikt och trivsamt stadsliv, och den omgivande grönskan bidrar till hälsofrämjande rekreation och vila.



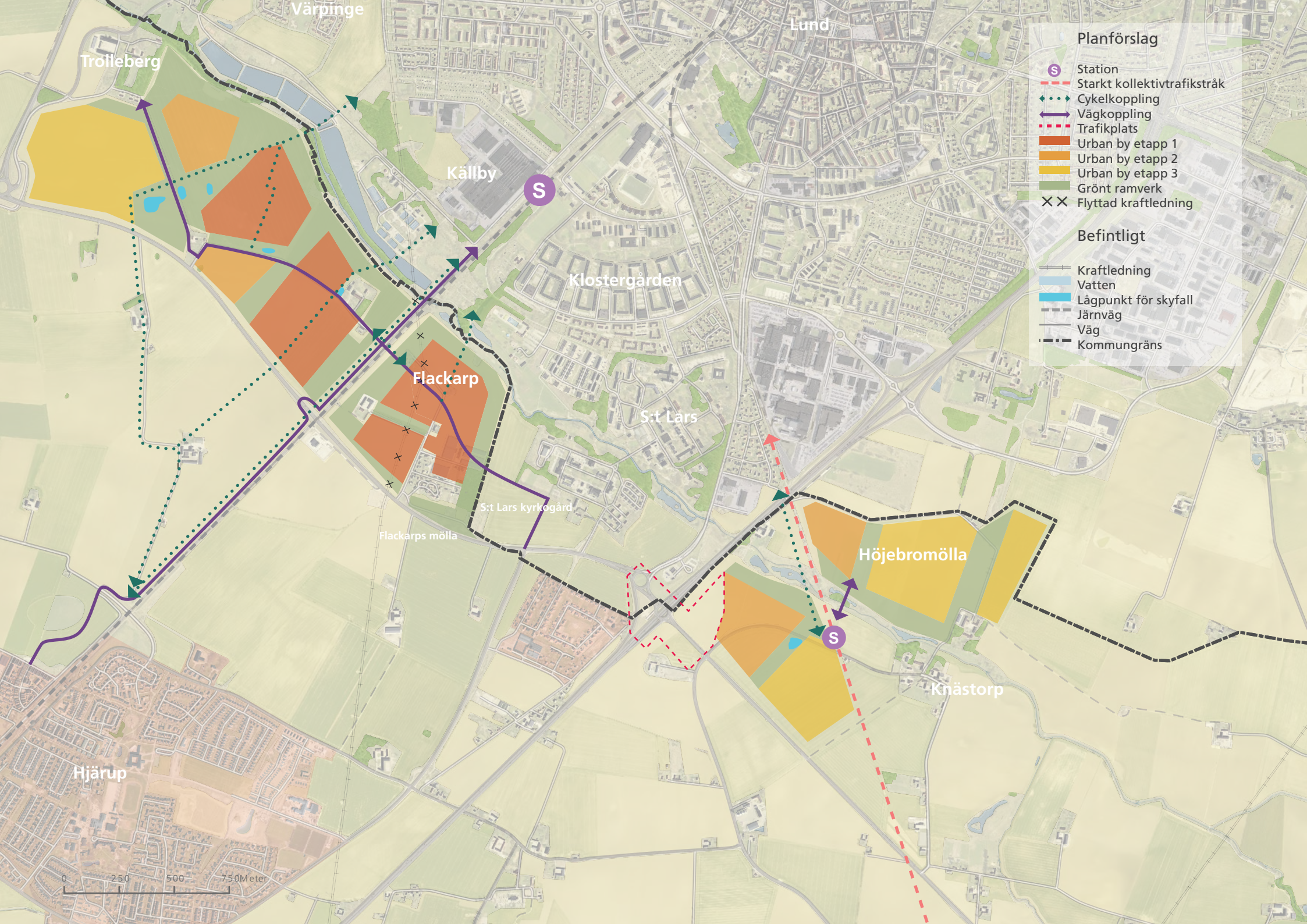
Konceptskiss som visar ny bebyggelse strukturerad som att Lunds stadsväg fortsätter på andra sidan av Höje å och kommungränsen. Ramböll



Konceptskiss som visar ny bebyggelse strukturerad som urbana byar inom Lunds stads fyra-kilometerradie. Ramböll







### Planförslag

- Station
- Starkt kollektivtrafikstråk
- Cykelkoppling
- Väggkoppling
- Trafikplats
- Urban by etapp 1
- Urban by etapp 2
- Urban by etapp 3
- Grönt ramverk
- Flyttad kraftledning

### Befintligt

- Kraftledning
- Vatten
- Lågpunkt för skyfall
- Järnväg
- Väg
- Kommungräns





## Beskrivning av plankartan

Kontakten med Lunds stad, den tillkommande pågatågstationen vid Klostergården samt Höje å utgör de viktigaste förutsättningarna för planförslaget. Buller och risk från omkringliggande vägar och Stambanan är styrande, liksom strandskyddsområdet kring Höje å. Närheten till pågatågstationen och hänsyn till strandskyddet är förutsättningar som är svåra att förena. Andra värden på platsen såsom befintlig vegetation och vyer mot gårdar och landskapet har tagits tillvara.

Konceptet med de stadsmässiga byarna ger planområdet en egen identitet och funktion, där de större enheterna innehåller samhälllig service. Det bidrar till att undvika onödiga resor och skapa livskvalitet som kännetecknar det nära samhället. De generösa grönyrtorna mellan byarna tillför närområdet något som idag till stor del saknas i sydvästra Skånes åkerlandskap - lätt tillgänglig naturmark. Det gröna ramverket mellan de urbana byarna utgör en viktig målpunkt även för människor utifrån. För att skapa ett socialt hållbart samhälle är det viktigt att människor lätt kan röra sig mellan

olika städer, orter och stadsdelar. Därför är det viktigt att området kan bli en plats att besöka för rekreation, inte bara för de boende i de urbana byarna. Konceptet bygger vidare på de värden som finns i Staffanstorps kommun och ger ett småskaligt, naturnära boende med egen samhälllig service och bra kopplingar till pendlingsmöjligheter och Lunds utbud.

### Å-rummet och det gröna ramverket

Bebyggelsen intill å-rummet hålls låg för att bibehålla naturupplevelsen när man rör sig längs Höje å. Eftersom ån ligger i en sänka dras bebyggelsen tillbaka minst enligt strandskyddslinjen och är upp till två våningar mot å-rummet. På så vis minimeras bebyggelsens påverkan på upplevelsen av å-rummet. I den del av planområdet som finns närmast Klostergårdens pågatågstation tillåts bebyggelsen överskrida strandskyddet för att skapa en tydlig koppling till Lund. För att kompensera för det intrång som görs i strandskyddsområdet har bredare områden kring strandskyddet bevarats på vissa platser.



Det gröna ramverket är generöst tilltaget. Stråken är från 80 meter breda, så att de inte bara blir gröna rörelsestråk för gång- och cykeltrafik, utan även blir en plats för vistelse genom att även funktioner som lek, sport och platser ryms tvärs stråken. Detta gör att riktiga miljöer med naturmark kan anläggas och större ytor dagvatten ryms i befintliga lågpunkter.

I planförslaget och med det gröna ramverket blir gång- och cykelvägar strukturbildande för området. Förutom goda kopplingar till Lund är det också viktigt att planområdet har kopplingar internt. Befintliga vägar med sidovegetation utvecklas vidare till gator med gröna miljöer som binder samman de urbana byarna och skapar siktlinjer mot befintliga gårdar. En gång- och cykelkoppling under Stambanan föreslås för att koppla ihop området från Trolleberg ända fram till Flackarp. Kopplingen är viktig för att undgå barriärverkan och bygga vidare på tanken om att planområdet har en egen identitet där det går att röra sig mellan byarna, nyttja det utbud som finns gemensamt i de olika enheterna och skapa gröna sammanhängande slingor.

### Öster om Stambanan

Ny bebyggelse kommer att adderas till befintlig bebyggelse och struktur kring Flackarp by. Enligt planförslaget föreslås att den tätaste delen kommer att finnas närmast Lund. För att utveckling ska kunna ske krävs att befintlig kraftledning flyttas samt att anslutningen till väg 108 förbättras.

Vid dagens koppling över Höje å kan bebyggelsen få gå in i strandskyddet och bli något högre för att visa på kopplingen mellan Lund och de urbana byarna. I de urbana byarnas centrala delar återfinns den högsta bebyggelsen som till största delen trappar ner för att ge en lägre bebyggelsekant mot Höje å.

Mot Stambanan sparas ett brett stråk på vardera sidan för att säkra bebyggelse från buller och för att fungera som skyddszon. Den sparade marken gör också att några av de befintliga gårdarna synliggörs i landskapet. Om området kan ligga kvar som åkermark ger det också fortsatt känsla av odlingsbygd och att Lund börjar på andra sidan Höje å. Befintliga alléer mot gårdarna bevaras och blir strukturbildande.

Uppvuxen vegetation kring Flackarps mölla förädlas och knyts ihop med Höje å genom ett grönt stråk längs kommungränsen. Möllan är en plats som kan utvecklas till en målpunkt för området. Det gröna stråket gör även att S:t Lars kyrkogård förbinds med Lund vilket har en viktig symbolisk betydelse då det är där de utsatta och svaga från S:t Lars mentalsjukhus begravdes utanför staden. Genom att förbinda kyrkogården med ett grönt stråk kan den till sist bli en del av staden.

### Väster om Stambanan

Även på denna sida om Stambanan är det sparat ett brett stråk som säkerhetsavstånd och som gör att de befintliga gårdarna synliggörs i landskapet. I anslutning till gårdarna och Flackarps kyrkogård växer urbana byar upp med kort avstånd till Klostergårdens station och omvandlingen av Källbyområdet i Lunds kommun. Härigenom byggs även en koppling mellan Källby och väg 108. Mellan Stambanan och Trolleberg anläggs det bredaste gröna stråket med cykelbanor som knyter





samman de urbana byarna med Hjärup och Lund genom att ansluta till befintlig cykelbana i Lunds stad och bro över Källby reningsdammar. Längsgående cykelkoppling som knyter samman de olika urbana byarna är av central betydelse.

Här sker också huvudinfarten till området genom att dagens grusvägar mellan åkrarna omvandlas till nya gator med gröna stråk. Dagens väg mot Trolleberg med sidovegetation bevaras och blir strukturbildande, för att Trolleberg fortsatt ska ha en central roll i den nya bebyggelsen. Kring Trolleberg finns även ett respektavstånd sparat för att gården fortsatt ska vara framhävd i omgivningarna.

## Öster om E22

Öster om E22 beror utvecklingen på en eventuell tillkomst av kollektivtrafikstråk mellan Lund och Staffanstorp med hållplats vid Höjebromölla och Höje å. Detta stråk skulle kunna ges samma sträcka som den gamla järnvägens sträckning. Utveckling av bostäder, verksamheter och handel i detta område måste förhålla sig till detta. Även gång-

och cykelmöjligheterna till och från Lund behöver förbättras vilket skulle kunna göras i samma stråk.

Under dessa förutsättningar är bebyggelse möjlig främst norr om Höje å i anslutning till Höjebromölla, samt med verksamhetsområde, exempelvis handel, i anslutning till den planerade trafikplatsen vid E22, samt bostäder i anslutning till en hållplats vid kollektivtrafikstråket. Detta gör att ett respektavstånd hålls till Knästorp så att upplevelsen av den sammanhållna kyrkbyn inte påverkas. Det gröna ramverket återkommer även här genom gröna stråk som kopplas mot Höje å och delar in bebyggelsen med rekreativmiljöer som även innehåller ytor för dagvatten, cykelbanor, m.m. Det östligaste gröna stråket föreslås sträcka sig från befintlig gårdsmiljö vid Höje å norrut för att ansluta till befintliga gröna cykelstråk som anlagts i Lunds kommun.



## Genomförandestrategier

Planområdet som är aktuellt för ny bebyggelse är ca 200 hektar stort. De urbana byarna som tillförs området är mellan 1,2 och 2,4 hektar stora och kommer succesivt att kunna byggas ut under lång tid, sannolikt i upp till 30 år. De första etapperna blir troligtvis de som ligger närmast den tillkommande pågatågstationen i Klostergården eftersom det finns en större efterfrågan på kollektivtrafiknära mark. Därmed utgör brolägen över Höje å katalysatorer för utvecklingen av de urbana byarna. För att grundlägga de urbana byarnas attraktivitet är det viktigt att tidigt bygga in viktiga funktioner i de första etapperna, såsom förskola, matbutik och grönområden. De urbana byarna blir helt enkelt mer lockande för exploatörer och potentiella boende att investera i om det finns god infrastruktur, attraktiva gröna miljöer och en bra samhällelig service.

När ett område med boende utvecklas i ett stadsnära område på jordbruksmark är det viktigt att nyttja marken effektivt. Därför har de urbana byarna delvis fått sin form från dagens indelning och brukning av åkermarken, så att de kan byggas ut etappvis utan

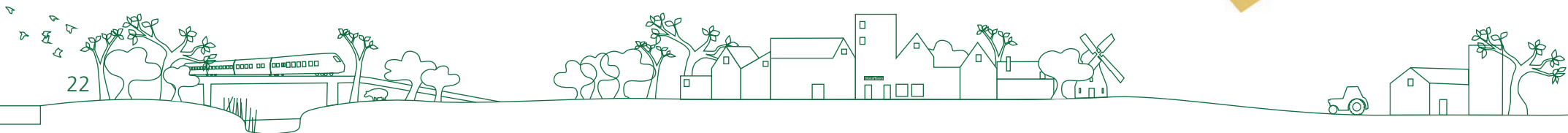
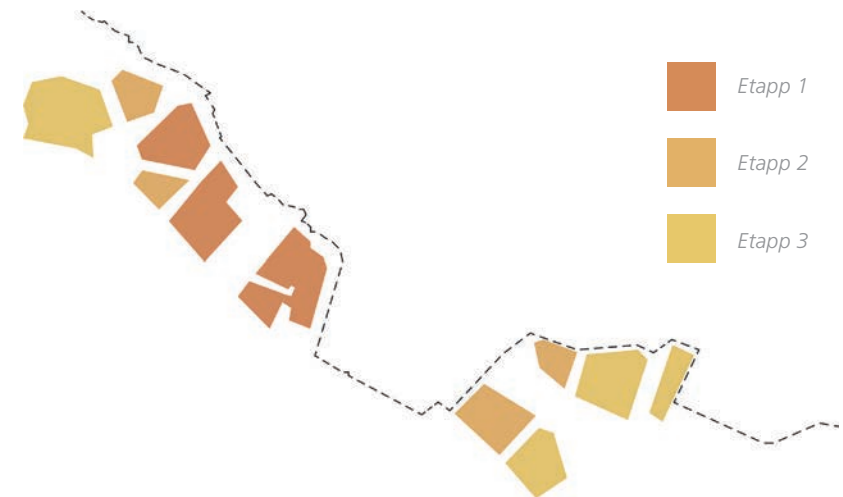
att jordbrukslandskapets funktion blir fragmenterad. Likaså är det viktigt att området byggs med viss täthet för att det ska finnas underlag för handel och ett rikt socialt liv i de tillkommande miljöerna.

Eftersom det finns generöst tilltagna ytor reserverade för natur i planförslagets gröna ramverk så kan de urbana byarna ges en relativt hög bebyggelsetäthet på i genomsnitt 30 bostäder/hektar vilket ger en täthet på cirka 15 för planområdet som helhet. Detta motsvarar den genomsnittliga totala

bebyggelsetätheten i Lunds stad och innebär att planområdet fullt utbyggt kan komma att inrymma omkring 3500 bostäder eller 8000 personer.

### Utbyggnadsetapper

De urbana byarna har i plankartan givits en färg som representerar föreslagen utbyggnadsordning. Området är tänkt att bebyggas inifrån och ut relativt stationsläget med hänsyn taget till de platsspecifika exploateringsförutsättningarna.



## Röd, etapp 1 – från väster till öster

### Trolleby

Ca 14 hektar, 300-400 bostäder. Området längst västerut av de rödmarkerade kan vara en lämplig etapp att börja med. Här är gång- och cykelavståndet relativt gott till den blivande pågatågstationen vid Klostergården. Inga större infrastrukturinvesteringar behöver göras förutom vad gäller VA. Området kan trafikmatas från väg 108 via befintligt vägnät och det finns redan i dagsläget en gång- och cykelbro över Höje å. Båda dessa behöver dock förbättras i samband med en exploatering.

### Klockstapeln

Ca 15 hektar, 400-500 bostäder. Det här området väster om stambanan kan påbörjas efter utbyggnad av den nya väg och bro som är tänkt att förbinda Stationsområdet/Källby med Flackarp och väg 108. I samrådsförslaget redovisas två föreslagna lägen för denna vägsträckning – ett huvudförslag med väg och bro i nära anslutning till stambanan samt ett alternativ där den nya bron lokaliseras i ett läge ca

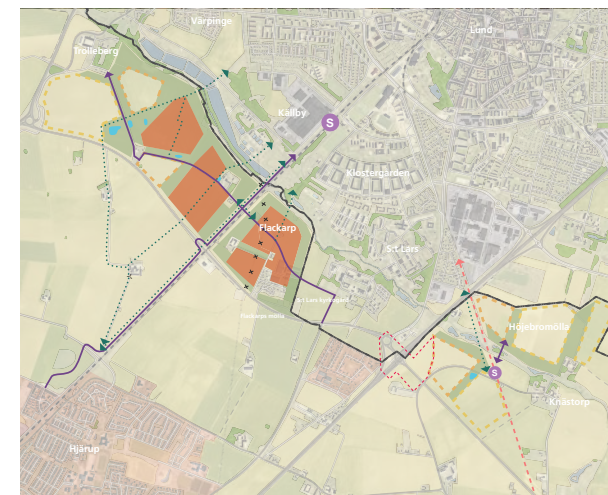
300 meter väster om nuvarande järnvägsbro. Båda alternativen överensstämmer med de lägen som utreds av Lunds kommun.

### Flackarps by

Ca 20 hektar, 500-600 bostäder. Den urbana byn öster om stambanan är en utveckling av Flackarps by med en tydlig koppling till pågatågstationen i Klostergården. Utbyggnadsområdet är stort och kan ges en hög densitet för att skapa underlag för samhällelig service. Utvecklingen förutsätter en förbättrad utfart till väg 108.

Tidigare planeringsinsatser i Flackarps by har visat på att all utbyggnad inom det här området förutsätter en bättre trafikanslutning mot väg 108. Idéer om att samordna en angöring via en nyanlagd cirkulationsplats där gamla Lundavägen möter 108 har tidigare diskuterats som en trafiksäkerhetshöjande möjlighet jämfört med dagens situation.

De sydvästra delarna av detta område är påverkat av kraftledningen som löper i sträckning från Värpinge mot Hjärup. Samma kraftledning påverkar utbyggnadsmöjligheterna även vid Källby på Lunds sida om kommungränsen och båda kommunerna har därför ett gemensamt intresse av att hitta möjligheter till omläggning eller nedgrävning av kraftledningen.



Etapp 1



## Del 2. Planförslag

### Orange, etapp 2 – från väster till öster

De båda orangea områdena väster om stambanan samt de båda orangea områdena vid Höjebromölla, öster om E22, kan byggas ut efter färdigställande av de röda områdena.

#### Trolleberg Öster,

Ca 8 hektar, 200-300 bostäder. Flackaraps gamla skola, ca 5 hektar, 100-200 bostäder.

En utbyggnad av dessa båda etapper förutsätter sannolikt bättre och säkrare trafikanslutning vid väg 108, samt en utbyggnad av det lokala trafiksystemet där prioritet ges till oskyddade trafikanter och stråken till Höje å och Klostergårdens blivande station.

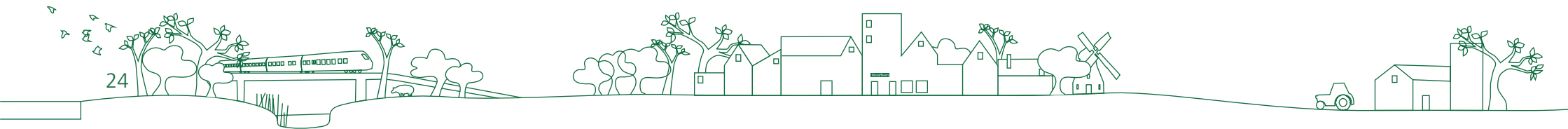
#### Höjebromölla

Norr om ån, ca 6 hektar, 150-200 bostäder Söder om ån, ca 15 hektar, handel och verksamheter samt ca 100-150 bostäder. Området är trafikstört av både E22 och väg 108 samt påverkas i hög grad av ombyggnaden av trafikplats Lund Södra som planeras påbörjas under 2020.

De båda områdena öster om E22 förutsätter en utbyggnad av starkt kollektivtrafikstråk med ett stationsläge vid Höjebromölla. Möjligen kan utbyggnaden av det föreslagna handelsområdet tidigareläggas genom anläggandet av en högkvalitativ hållplats till regionbuss 166 som i dagsläget trafikerar väg 108.



Etapp 2





### Gul, etapp 3 – från väster till öster

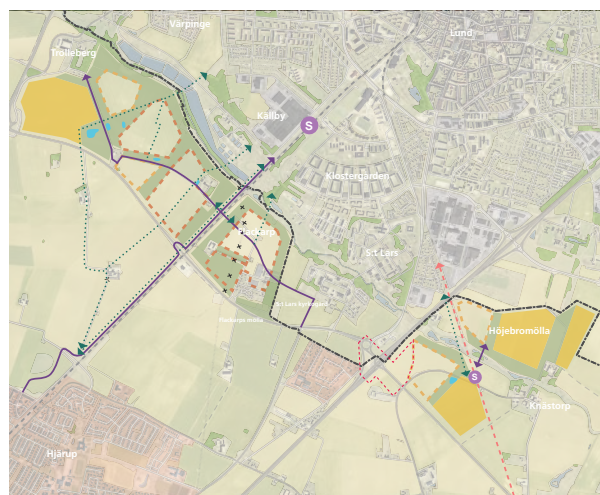
Utbyggnaden av de gula områdena kan byggas ut efter färdigställande av de orangea.

#### Trolleberg Söder

Ca 24 hektar, 600-700 bostäder. Området kan bebyggas med hög densitet och är så stort att det i sig kan innehålla viss samhällig service. Centralt inom området bör anläggas ett grönområde som kan utgöra en samlande plats och stärka den lokala identiteten.

#### Höjebromölla Öster

Ca 38 hektar, 900-1100 bostäder mm. Området är uppdelat i tre urbana byar av varierande storlek, åtskilda och sammanbundna av det gröna ramverket, det blivande stationsläget och Höje Å. De två områdena norr om ån ansluter till verksamhets/handelsområdet Hasslanda/Gastelyckan i Lunds kommun, och det kan därför vara lämpligt att de förutom bostäder kan komma att innehålla vissa inslag av småskaliga verksamheter – särskilt i de norra delarna.



Etapp 3





# Konsekvenser

Till denna fördjupade översiktsplan hör en miljökonsekvensbeskrivning vilket är ett dokument som sammanfattar de konsekvenser förverkligandet av planförslaget kan komma att medföra för miljön, samt beskriver hur de olika miljöaspekterna tagits in i planeringen och hanterats. Nollalternativet innebär att planförslaget inte genomförs.

Här listas en kort sammanställning av planförslagets konsekvenser från Bilaga 1 - Miljökonsekvensbeskrivning till FÖP Flackarp-Höjebromölla.

Aspekt	Nollalternativ	Exploateringsalternativ
Stads- och landskapsbild	Måttlig negativ	Ingen eller mycket liten
Kulturmiljö	Ingen eller mycket liten	Liten negativ
Naturmiljö	Ingen eller mycket liten	Positiv
Rekreation	Liten negativ	Positiv
Trafik och tillgänglighet	Liten negativ	Positiv
Buller	Måttlig negativ	Liten negativ
Luftkvalitet	Ingen eller mycket liten	Ingen eller mycket liten
Risk och säkerhet	Ingen eller mycket liten	Liten negativ
Vatten	Liten negativ	Ingen eller mycket liten
Mark och masshantering	Ingen eller mycket liten	Måttlig negativ
Hälsa	Ingen eller mycket liten	Positiv





# Planerings- förutsättningar





# Globala trender

För att förstå vilka möjligheter som finns för en plats att utvecklas behöver man titta utanför den aktuella platsen eller stadens avgränsningar. Det finns en rad förändringsprocesser som i högre eller mindre utsträckning påverkar alla samhällen i hela världen. Dessa trender måste samhällsplaneringen förhålla sig till på ett eller annat sätt för att nå framgång.

I Boverkets skrift Vision för Sverige 2025 (2015) lyfts fyra trender fram som de menar är här för att stanna; urbanisering, globalisering, digitalisering och klimatförändringar. Andra starka trender är kommersialisering, åldrande befolkning och individualisering. I kommande textavsnitt beskrivs några av dessa trender och hur de påverkar Staffanstorps och planområdets utveckling.

Förutsättningarna för utveckling påverkas också av mer lokala trender såsom regionala utvecklingsplaner, eller utvecklingsplaner i närliggande kommuner. Exempelvis har den planerade pågatågstationen i Klostergården varit en direkt förutsättning för detta planarbete då åkermarkens attraktivitet för bostadsbyggande ökat i det blivande infrastrukturnära läget.

## Klimatförändringar

Att klimatet håller på att förändras råder det en stor konsensus om. Det blir allt varmare på jorden med konsekvens att havsnivåerna stiger, långa perioder av torka och att isarna smälter. Allt talar för att den globala uppvärmningen kommer att fortsätta (Hall et al. 2015). Även om den globala medeltemperaturökningen kulminerar kring 2° C kan ökningen förväntas få stora effekter på Sveriges naturmiljö och på flera viktiga samhällssektorer (SOU 2007:60). Ett förändrat klimat kommer framförallt att manifesteras genom en havsnivåhöjning och en intensifiering av det hydrologiska kretsloppet, vilket kommer att resultera i frekventa skyfall och längre perioder av torka (Bates et al., 2008).

Klimatförändringar sker globalt men effekterna av förändringarna kan skilja sig från region till region. Skåne är ett landskap med kust på tre sidor och utan någon nämnvärd landhöjning, samt relativt hög befolkningstäthet. Det kommer leda till att Skåne kommer bli sårbart i ett förändrat klimat.

I ett skånskt perspektiv kommer klimatet både bli varmare och blötare. Årsnederbörden antas öka, samt ha större säsongvariationer. Det innebär att mer nederbörd, till största delen regn, kommer att falla under vinterhalvåret. Under sommaren kommer nederbörden totalt sett att minska med längre perioder av torka och när väl nederbörden faller kommer den i form av intensiva regn (SMHI, 2011). Genom att ta klimatförändringar i beaktning i ett tidigt planeringsskede kan vi skapa robusta och hållbara samhällen för dagens och framtidens klimat.

Mer om skyfall i form av 100-års regn kommer i avsnittet som behandlar *mark och vatten*.



### Resurser och energi

Peak Oil innebär att cirka hälften av jordens oljereserver är förbrukade och att oljeproduktionen har nått sin topp, därav namnet Peak Oil. Även om Peak Oil och beräkningarna av kvarvarande olja är omtvistade kan man konstatera att en lång nedgång är att vänta. Då olja är en ändlig resurs innebär detta att tillgången på olja för exempelvis transporter successivt kommer att minska framöver.

Olika typer av aktivitet i samhället är beroende av energi, för stadens fysiska funktioner är det främst för transporter som olja används. Historiskt har ökad energikonsumtion gått hand i hand med ekonomisk tillväxt, vilket sannolikt även kommer stämma i framtiden. Som exempel kan nämnas Sveriges ekonomiska tillväxt från slutet av andra världskriget fram till 1970, då landet hade tredje högst inkomst per capita i världen. Under samma tidsperiod femdubblade Sverige sin energiförbrukning, främst genom import av olja (Alekklett, 2012). Det är även under denna period som personbilen verkligen blev en konsumtionsvara och städerna omvandlades till att bli mer bilorienterade. Av detta kan konstateras att med samhällsbyggandets långsamma processer

är det dags att börja ställa om för en stad som inte är byggd för personbilar som är oljeberoende.

Även jordbruksmark är en viktig global resursfråga och som karakteriserar den nuvarande markanvändningen i det aktuella planområdet. Jordbruksmark får betraktas som en ändlig resurs då nybildningen av jordlager som går att odla i tar tusentals år. Idag är 33% av den globala jordbruksmarken skadad p.g.a. exempelvis erosion, överbetning, packningsskador, kemiska föroreningar eller olämpliga brukningsmetoder. Sedan slutet av andra världskriget har ca 14% av den globala landarealen utsatts för kraftig markförstöring. Cirka en fjärdedel av Europas jordar är skadade och i Skåne räknas jordarna i globala karteringar som degraded, vilket är det näst sämsta på en fyrgradig skala (Länsstyrelsen Skåne, 2015).

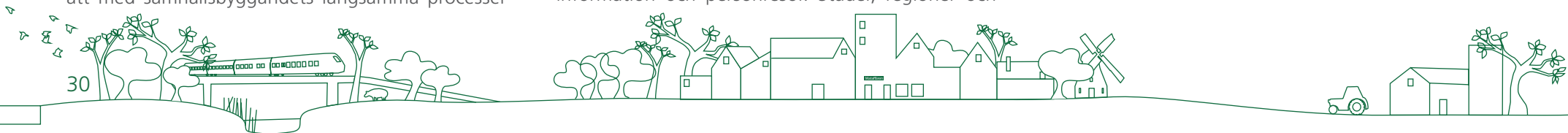
### Globalisering och urbanisering

Globaliseringen innebär att rörligheten över världen ökar. Detta sker genom ett utökat utbyte av handel, information och personresor. Städer, regioner och

länder kopplas närmare varandra i sammanhang där de växelvis konkurrerar, växelvis kompletterar varandra (Boverket, 2015). Detta innebär att Sverige och Skåne påverkas i stor utsträckning av externa händelser.

Handeln är den stora drivkraften bakom globaliseringen samt kraften bakom Sveriges och Europas ekonomiska tillväxt. Förutsättningen för ökad handel är goda kommunikations- och transportmöjligheter. Genom förbättrade kommunikationer skapas även större arbetsmarknadsregioner (Boverket, 2015). Det finns samband som visar att större arbetsmarknadsregioner innebär ökad tillväxt. Generellt minskar antalet arbetsmarknadsregioner och istället växer de till ytan i Sverige, eftersom kollektivtrafiken byggs ut och resor alltmer går över kommun- och länsgränser.

I Skånes regionala utvecklingsstrategi (RUS) "Det öppna Skåne" står det att Skånes utveckling är starkt kopplad till samspelet med omvärlden. Vidare står det att Skåne har unika möjligheter att



utveckla Öresundsregionen som en internationell tillväxtmotor. Inte minst genom att nyttja det centralt placerade läget i Östersjöområdet och möjligheterna det innebär genom att skapa vidgade arbets- och utbildningsmarknader.

Sedan 1970-talet har befolkningen i större städer och förortskommuner ökat. Framförallt koncentreras Sveriges befolkning i allt högre utsträckning kring de tre storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö. Anledningen till att just större städer och dess omland är så pass attraktiva beror på det paket av livsstil, upplevelser, utbud, nätverk, studiemöjligheter och arbete som nästan uteslutande finns i större tätorter och städer.

En aspekt av urbaniseringen är att framförallt unga vuxna väljer att flytta till de större städerna, inte minst till universitetsorterna. Det betyder att nästan 250 av Sveriges 290 kommuner blir färre i denna åldersgrupp.

Urbaniseringstrenden är global och samma flyttmönster ses i stigande storleksordning med störst inflyttning till världens mångmiljonstäder. Boverkets prognos är att urbaniseringstrenden är stabil, och att fram till 2040 kommer hela 70 % av Sveriges befolkningsökning ske i de tre storstadslänen. För Skånes innebär det med 450.000 invånare (Boverket, 2015).



# Nationella planeringsförutsättningar

## Framgångsfaktorer för lyckat samhällsbyggande

När ett område som idag utgör en värdefull resurs som odlingsmark planeras för att tas i anspråk för bebyggelse, behöver vi förstå hur markens värde ska förädlas och maximeras. Det kan vi göra genom att platsen planeras optimalt för att uppfylla andra viktiga samhällsfunktioner såsom boendemiljö. Att bygga en attraktiv miljö för boende bygger i sin tur på kunskap om vad som är attraktivt.

I arbetet med samhällsutvecklingen används begreppet attraktivitet flitigt. Det talas ofta om "en attraktiv region", "en attraktiv stadsmiljö" eller "en attraktiv livsmiljö". Inom begreppet ryms de faktorer som uppfattas som positivt för människor och som gör att de stannar kvar eller flyttar till en plats, stad eller region.

Ett antal faktorer som ibland lyfts fram, vilka var och en för sig eller tillsammans bidrar till att en plats kan upplevas som attraktiv är:

- tillgång till natur
- inbyggda infrastruktursystem
- tillgång till god service
- tillgång till kompetent personal och god kvalitet på skolor och högskolor
- kultur och trygghet samt socialt kapital

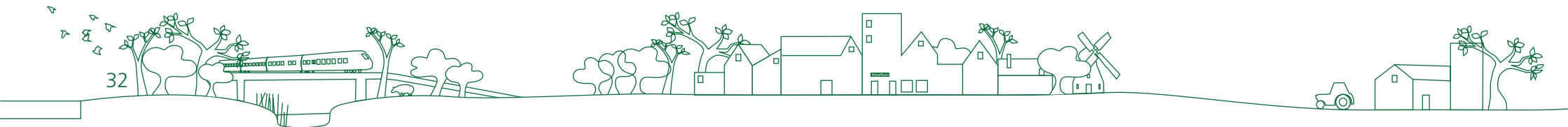
Forskare har argumenterat för att det behövs vissa framgångsfaktorer för att en ort ska få ett *varumärke*, där igenkänning, trovärdighet och unik karaktär är centralt (Tillväxtanalys, 2012, Engström, 2013). Dessa typer av framgångsfaktorer har mest diskuterats kring städer, men gäller även i hög grad landsbygd. Exempel på dessa faktorer är:

- visionära personer – eldsjälarna
- politisk vilja och ledarskap

- social och kulturell mångfald
- dynamisk och organisationskultur genom nätverk
- tillgång till byggnader och områden för kulturändamål

Förutom det historiska och geografiska perspektivet är mångfald som främjar och stärker bredd av ekonomiska näringar, kulturutbud och branschkluster viktigt. Infrastruktursatsningar såsom tillgång till bredband, vägar, järnväg och flyg lyfts ofta fram av lokala och regionala företrädare som avgörande faktorer. Men inte minst är uppkomsten av mänskliga möten viktiga eftersom det är då erfarenheter och perspektiv byts som saker händer. Det är därför viktigt att det skapas platser där möten kan uppstå såsom torg, parker, platser och gatuliv.

När det nu planeras för en ny stadsdel är det viktigt att dessa faktorer beaktas så att de fysiska strukturerna är stödjande för att dessa framgångsfaktorer kan uppstå.





## Plan- och bygglagen

I plan- och bygglagens andra kapitel slås det fast att planeringen ska ta hänsyn till både allmänna och enskilda intressen, att mark- och vattenområden används för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade, samt att företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning. Vidare ska planeringen ta hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden för att främja en god livsmiljö, en långsiktigt god hushållning med mark och vatten, god ekonomisk tillväxt och konkurrens, samt bostadsbyggande.

Det tredje kapitlet behandlar översiktsplaner, var det står att en sådan ska ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen och ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas. Vidare klargör tredje kapitlet att grunddragen för användningen av mark- och vattenområden ska framgå och att framtagandet av en översiktsplan ska ta hänsyn till och samordnas med relevanta nationella och regionala mål, samt planer och program för en hållbar utveckling inom kommunen.

I tredje kapitlet lyfts även fram att översiktsplanen ska behandla det långsiktiga behovet av bostäder i kommunen (Svensk författningssamling 2010:900).

## Nationella miljömål

Sveriges riksdag har beslutat om en nationell miljöpolitik som innehåller ett generationsmål, sexton miljö kvalitetsmål och tjugoåtta etappmål. Generationsmålet beskriver det övergripande målet och de sexton miljö kvalitetsmålen beskriver vad miljöarbetet ska ha lett fram till vid målåret 2020. Riksdagens definition av generationsmålet lyder: *Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.*

Många av miljömålen är kopplade till olika ekosystemtjänster. Länsstyrelsen i Skåne har preciserat de nationella miljömålen till en regional nivå och har gett ut ett åtgärdsprogram som konkretiserar vad som behöver göras för att miljön i Skåne ska bli bättre. Möjligheten att påverka

miljömålen beror på vem som är aktör och var i planprocessen man befinner sig (Sveriges miljömål, 2005).

Fördenna FÖPhar nedan listade miljö mål bedömts vara aktuella att ta hänsyn till. Dessa har också tagits i beaktning vid utformandet av planförslaget i denna FÖP:

- Begränsad klimatpåverkan
- Levande sjöar och vattendrag
- Frisk luft
- Grundvatten av god kvalitet
- Bara naturlig försurning
- Myllrande våtmarker
- Giftfri miljö
- Ett rikt odlingslandskap
- En god bebyggd miljö
- Ingen övergödning
- Ett rikt växt- och djurliv



# Regionala planeringsförutsättningar

## Demografi

Befolkningen i Skåne väntas öka med nästan 1,4 miljoner fram till 2025. Befolkningsökningen består främst av nyfödda barn och nyinflyttande personer. De stora barnkullarna som föddes på 1990-talet förväntas komma upp i åren där de skaffar egna barn vilket kommer att resultera i att Skåne kommer att ha en stark befolkningstillväxt de närmaste åren. Det kommer även vara större demografiska skillnader mellan stad och land, där det finns fler unga människor i städer och en mer åldrande landsbygd. Åldersstrukturen i Skåne kommer således att förändras ganska markant under den närmaste tio-års perioden, med en växande grupp äldre över 80 år, samt barn och unga (Region Skåne, 2016a,b).

Den förändrade demografin i Skåne kommer att sätta en större press på sektorer såsom skola, förskola, sjukvård och kollektivtrafik. Den kommer möjligtvis även påverka behovet av andra typer av boendeformer för att möta en allt äldre och yngre befolkning (Länsstyrelsen Skåne, 2017). Den ökade livslängden ger konsekvenser för den långsiktiga samhällsplaneringen där flera av de ovan nämnda effekterna behöver tas hänsyn till.

## Arbetsmarknad

Skånes befolkning växer och antalet arbeten ökar, samtidigt som sysselsättningsnivån i Skåne är en av de lägsta i hela Sverige (Region Skåne, 2016b). Det är stor skillnad på sysselsättningen i olika delar av Skåne. I sydväst finns en positiv sysselsättningstillväxt, medan i nordöstra Skåne minskar sysselsättningen. Skåne kan delas upp i två arbetsmarknasregioner med Lund/Malmö/Helsingborg och Hässleholm/Kristianstad. Det är liten rörlighet mellan dessa regioner idag (Region Skåne, 2016c).

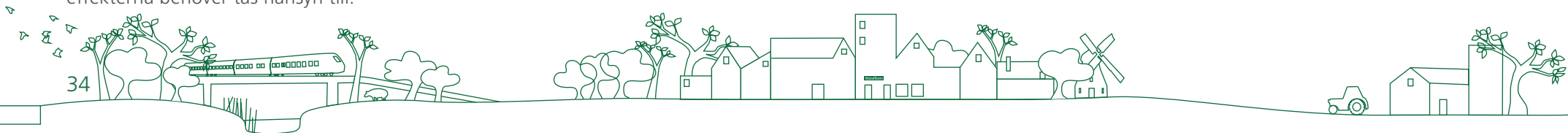
## Flyttströmmar

Det sker relativt stora flyttströmmar i Skåne idag. En orsak till detta är den goda kollektivtrafik som finns inom länet, som leder till att människor lättare kan arbetspendla och inte är lika styrda avseende val av bostadsort (Länsstyrelsen Skåne, 2017). Trenden att många unga människor väljer att bosätta sig i större städer fortsätter och fler antas även att föda sitt första barn i städerna. Därmed flyttar de inte ut i kranskommunerna lika snabbt.

Det finns även en nyare trend att äldre personer i större utsträckning flyttar för att till exempel bo permanent i fritidshuset, eller för att komma närmare en större tätort, eller flyttar för att komma närmare sina barn (Länsstyrelsen Skåne, 2017).

## Bostäder

Utifrån Länsstyrelsens årliga bostadsmarknadsanalys har Skåne förutsättningar för att skapa balans på bostadsmarknaden för de stora befolkningsgrupperna och på de flesta platserna. Generellt är det en god bostadsmarknad för skåningarna. Dock har ekonomiskt svagare grupper såsom unga, pensionärer och ensamstående kvinnor svårt att komma in på bostadsmarknaden idag (Länsstyrelsen Skåne, 2017). I Region Skånes regionala utvecklingsstrategi (RUS), Det öppna Skåne, beskrivs fem prioriterade strategier. En av dessa strategier berör särskilt bostadsförsörjningen och handlar om hur Skåne ska ta tillvara på sin flerkärniga ortstruktur (Region Skåne, 2016c).



## Skånes regionala utvecklingsstrategi

I denna strategi från Region Skåne står det att Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga Ortsstruktur samt de korta avstånden till variationen av byar, orter, städer och skogar, åkrar, parker, stränder och hav som finns tillgängliga för människor i Skåne. För detta är det grundläggande med goda kommunikationer, framförallt är utvecklingen av kollektivtrafiken viktig.

Vidare är det viktigt att kommunerna agerar proaktivt och ansvarsfullt vid planeringen av morgondagens Skåne. Omställningen mot en mer klimatneutral och resurseffektiv utveckling, bostadsbyggande och en balanserad och genomtänkt markanvändning nämns som faktorer som ligger till grund för Skånes attraktivitet. För att lyckas med att stärka helheten behöver regionens alla delar och kommuner användas som draglok åt varandra. Olika delar ska tas tillvara så att varje del kan utvecklas utifrån sina styrkor och förutsättningar (Region Skåne, 2016c).

## Strukturbild för Skåne

Även Strukturbild för Skåne (2010) beskriver hur Skånes flerkärnighet ska stärkas. Sammantaget är Skåne en av landets snabbast växande regioner och kan ses som en miljonstad. Potentialen med flerkärnigheten ska tas tillvara ännu bättre genom att knyta ihop regionen ytterligare med infrastruktur, samt nyttja de infrastrukturella lägena effektivt. Kollektivtrafiken ska ha en nyckelroll och fungera som motor.

Skånes flacka och öppna åkerlandskap inbjuder till "urban sprawl", d.v.s. gles nyexploatering med låg befolkningsdensitet. Därför är en av utmaningarna att balansera bevarandet av jordbruken med städernas behov av expansion. I Skåne, liksom i andra regioner, har inte bostadsbyggandet hängt med i den takt som människor velat flytta in till städerna. Exempelvis flyttade det 2009 in 15.000 personer till Skåne, samtidigt som 1500 bostäder började byggas.

Utöver att öka takten i bostadsbyggandet består utmaningen för Skånes kommuner av att bygga i lägen där tillgängligheten till kollektivtrafiken är god, samt att tillgodose det framtida näringslivets behov av att vilja finnas i mer centrala lägen, med närhet till liv, rörelse, kollektivtrafik, restauranger och caféer. För att klara anpassningen krävs det att kontakten mellan näringslivet och kommunerna breddas och fördjupas.

Enligt Strukturbild för Skåne måste den fysiska planeringen utgå från människornas vardag och arbeta med koncept där attraktioner bildar stråk i staden som bjuder in till möten och aktiviteter. Att skapa förutsättningar för ett brett och kreativt kulturliv är en nyckeluppgift i utvecklingen av en levande stadsmiljö (Strukturbild för Skåne, 2010).



## Strukturplan för MalmöLundregionen

Strukturplan för MalmöLundregionen är ett verktyg för att skapa en gemensam målbild för kommunerna Staffanstorp, Lund, Malmö, Burlöv, Eslöv, Höör, Kävlinge, Lomma, Svedala, Trelleborg och Vellinge. Tillsammans kallas dessa för MalmöLundregionen. Tanken med strukturplanen är att ta gemensamma tag för att skapa förutsättningar för utvecklingskraft i regionen och att stärka tillgängligheten till andra storstadsregioner. Tanken är även att utveckla starka kollektivtrafikstråk och skapa täthet utifrån regionens specifika förutsättningar. Genom att planera för mångfald och variation, levande landsbygd och städer kan regionen stärkas och dess attraktivitet öka.

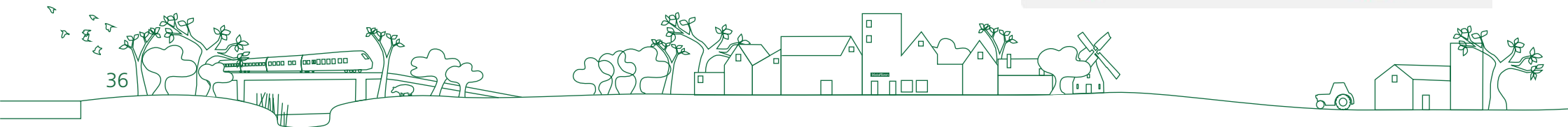
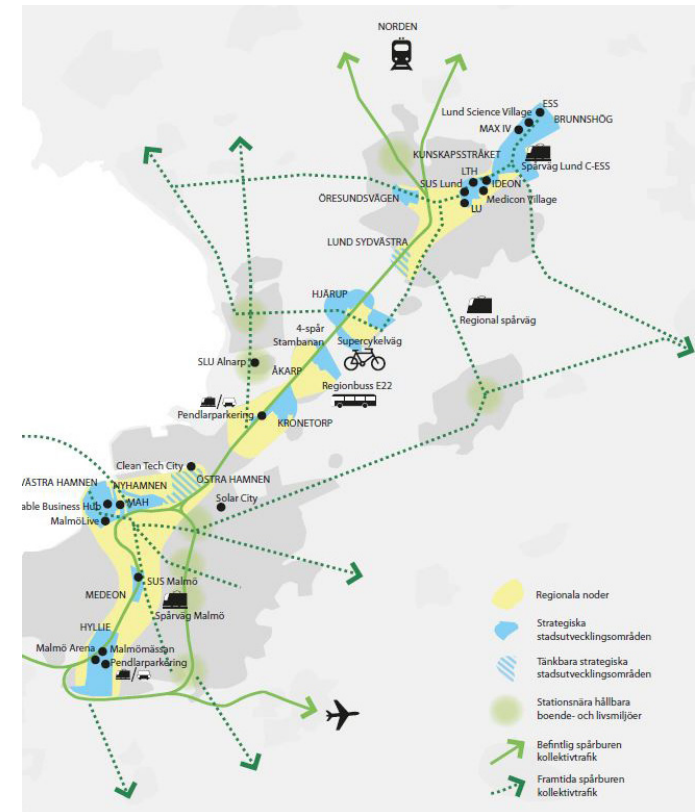
## Strukturbild MalmöLund

Sett ur ett regionalt perspektiv ingår planområdet i det täta stråket, den "flerkärniga ryggraden", som presenteras som vision och strategi i Strukturbild MalmöLund, där Staffanstorp ingår i referensgruppen tillsammans med andra angränsande kommuner.

Strukturbild MalmöLund bygger på fyra strategier:

- Stärk och utveckla regionala noder i de bästa lägena i MalmöLund. Noderna är regionens viktigaste mötesplatser med ett brett utbud. Här finns plats för internationellt och regionalt viktiga anläggningar.
- Utveckla de starka omvärldskopplingarna till Köpenhamn och andra storstadsområden. De regionala noderna utgör strategiska lägen i dessa omvärldskopplingar och är entréer till övriga regionen.
- Utveckla det sammanhängande storstadsområdet utifrån en nära och tät struktur där gränzoner omhändertas.

- Stärk kopplingen till övriga orter i MalmöLundregionen och Skåne med utgångspunkt i spårburen kollektivtrafik.





## Kommungemensam målbild och strukturbild för Höje å-området

Lunds kommun och Staffanstorps kommun har mellan september 2017 och januari 2018 bedrivit ett gemensamt målarbete om hur, var och med vilka etapper som Höje å-området ska utvecklas. Arbetet har skett i tre workshoppar där förtroendevalda och tjänstepersoner från de båda kommunerna deltagit.

Arbetet har resulterat i en Målbild: Höje å stationsområde – en förtätad, naturnära och historisk livsmiljö för boende, verksamma och besökare.

Tre teman definierades som grundläggande att samverka runt för att ta hand om de värden som är viktiga att bevara och de värden som är viktiga att tillskapa i det nya stationsläget:

- Naturvärden
- Målpunkter/kopplingar
- Byggelseområdenas karaktär

Arbetet har också resulterat i en gemensam Strukturbild som tar utgångspunkt i målbilden och omsätter de tre samverkansteman i plangrepp.

Fokus har legat på vilka ytor som inte bör bebyggas, att hitta de viktigaste kopplingarna och på att identifiera i vilken ordning de områden som kan bebyggas bör utvecklas. Kring mål- och strukturbilden kan Lunds kommun och Staffanstorps kommun skapa samarbeten och de kan också användas i respektive dagliga kommunala processer för att behålla den gemensamma riktningen. Mer konkret kan målarbetet komma att ligga till grund för fördjupade översiktsplaner för Lund och Staffanstorp.

Under målarbetet identifierades också fyra avgörande samverkansfrågor som omgående behöver tas tag i gemensamt då de dels kommer ta tid att komma fram i, dels är beroende av att andra aktörer informeras och att deras planer anpassas så att de också stödjer Målbilden och Strukturbilden:

- Konsekvenser av utbyggnaden av järnvägen (buller, m.m.)
- Kraftledningen (flytt/nedgrävning)
- Reningsverket (flytt)
- Vägfrågor (anslutningar väg 108, m.m.)

Ytterligare samverkansfrågor som har diskuterats är: Höje å /naturvärden, befintliga verksamheter, rekreation/idrott, VA, kollektivtrafik, kommunal service, etappindelning och kommersiell service. Dessa frågor kan hanteras under de kommande planprocesserna.

Staffanstorps kommun har godkänt den kommungemensamma målbilden och strukturbilden för Höje å-området (Kommunstyrelsen 20190109).

## Fortsatt arbete för målbild och strukturbild för Höje å-området

Efter beslut på sista workshoppen har kommunernas stadsbyggnadsdirektörer tillsammans utarbetat förslag till organisation för det fortsatta gemensamma arbetet.

Tjänsteorganisationerna i Lund och Staffanstorp fick i uppdrag att formulera förslag till fortsatt samverkan. Kommunstyrelsen i Staffanstorp har 20190408 godkänt en överenskommelse om utökad samverkan mellan Lunds kommun och Staffanstorps kommun angående utvecklingen av området kring kommungränsen vid Höje å.



### Del 3. Planeringsförutsättningar



#### Teckenförklaring till Strukturbilden



Riksintresse friluftsliv



Huvudkopplingar med stark grön karaktär för gång- och cykeltrafik mellan station - sområden och längs årummet. Knyter an till regionala cykelstråk mot Malmö, Lomma och Staffanstorps m.m.

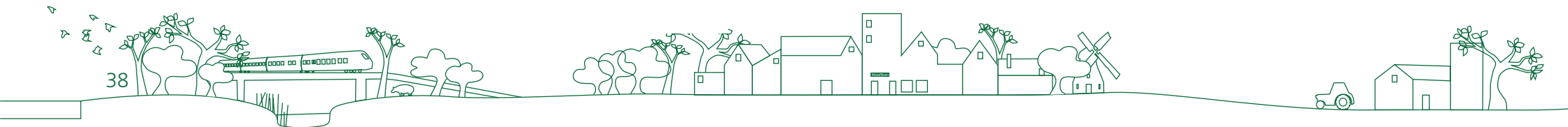
I kopplingszonen kan idrottsanläggningar placeras som är tillgängliga från bägge kom muner, zonen innehåller också en ny avfart från väg 108 in till stationsområdet.



Första utbyggnadsetapp - Innehåller både tät stadsbebyggelse med blandat innehåll i stationsnära läge och karaktärgivande park- och rekreationsområden med kopplingar till årummet.



Senare utbyggnadsetapper - samma principer för innehåll som första etappen



# Lokala planeringsförutsättningar

## Fyrspår Lund-Arlöv

Trafikverket planerar att bygga ut Södra stambanan från två till fyra spår i två etapper där sträckan förbi planområdet ingår i den andra etappen. Hela sträckan planeras vara utbyggd 2024. Enligt järnvägsplanen för projektet finns inga planer på att gräva ned järnvägen på sträckan genom planområdet och det finns inte heller några utpekade behov av bulleråtgärder utmed sträckan. Om inga bullerdämpande insatser görs norr om Hjärup bör bostäder inte placeras närmare än ca 300-350 meter från järnvägen (Trafikverket, 2018a).

## Klostergårdens station

Som en del i utbyggnaden av fyrspår kommer en ny pågatågstation att öppnas vid Klostergården i södra Lund, ca 800 meter nordost om planområdet. Stationen planeras öppna samtidigt som fyrspåret tas i drift, d.v.s. 2024 (Trafikverket, 2018c).

## Väg 108

Trafikverket planerar att bygga om väg 108 till en mötesfri väg med två körfält i vardera riktningen på sidan öster om E22. Vägen får då en vägbredd om ca 16 meter och en hastighetsgräns på 100 km/tim, vilket ökar vägens barriäreffekt (Trafikverket, 2018d).

## Trafikplats Lund södra

Trafikplats Lund södra, där E22 och väg 108 möts, planeras att byggas om för att den ska hänga samman med kommande fyrfältighet på väg 108.

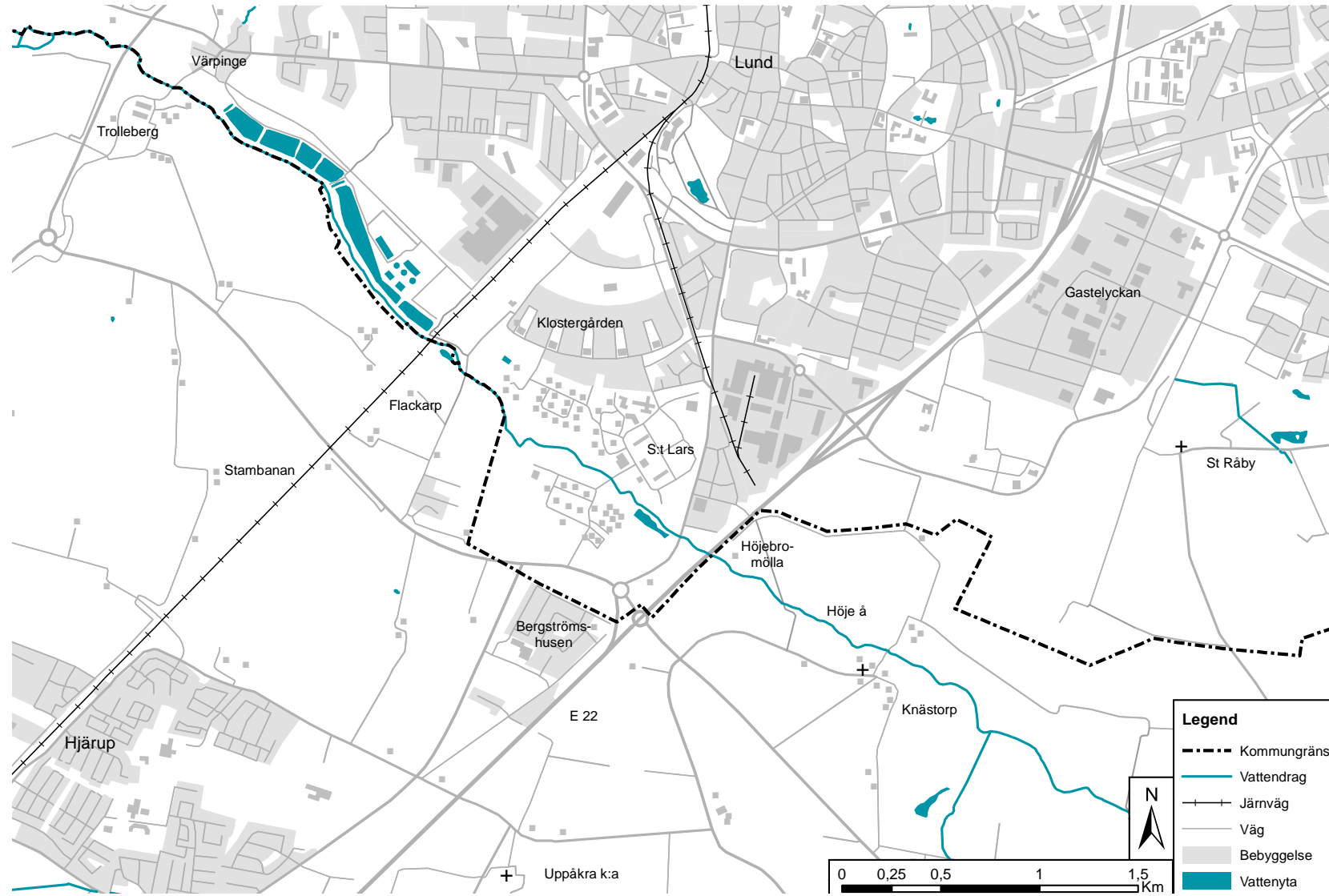
För att öka framkomligheten och trafiksäkerheten i trafikplats Lund södra planerar Trafikverket en ombyggnad av trafikplatsen. Nya ramper kommer att byggas, den befintliga cirkulationsplatsen över motorvägen kommer att ersättas av en bro och en ny cirkulationsplats byggs öster om motorvägen (Trafikverket, 2018b).

## Lund översiktsplan - Källby

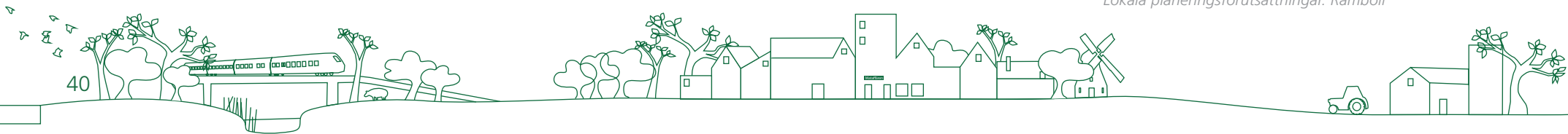
Planområdet ligger intill gränsen mot Lunds kommun och Höje å. I Lunds aktuella översiktsplan pekas området Källby som gränsar till denna Föp:s planområde ut som ett viktigt område för blandad bebyggelse. Lund tar fram en fördjupad översiktsplan för att studera hur området kring Klostergården ska kunna utvecklas i samband med den nya tågstationen som kan stå klar 2024.



### Del 3. Planeringsförutsättningar



Lokala planeringsförutsättningar. Ramböll





# Platsens fysiska förutsättningar



# Landskapsanalys - förutsättningar för utveckling i planområdet

För att förstå landskapet söder om Lund har en landskapsanalys genomförts. Genom att analysera landskapet kan man förstå möjligheter och svårigheter vid dess utveckling.

Vad som analyseras uttrycks av Riksantikvarieämbetet som: *Landskapet är den helhet där allting händer. Det är den gemensamma livsmiljön för människor, växter och djur och utgör kapital för ekonomisk utveckling och regional tillväxt. Landskapet är samhällets gemensamma resurs och ett levande arkiv som bidrar till att ge perspektiv på vår tillvaro i tid och rum (Riksantikvarieämbetet, 2018a).*

Den första maj 2011 ratificerade Sverige den Europeiska landskapskonventionen. Enligt den definieras ett landskap som: *Ett område sådant som det uppfattas av människor och vars karaktär är resultatet av påverkan av och samspel mellan naturliga och/eller mänskliga faktorer (Riksantikvarieämbetet, 2018b).*

Landskapsanalysen som genomförts bygger på en metod som utvecklats av landskapsarkitekten Ian McHarg som skrev boken *Design with Nature*, vilken lade grunden för en form av samhällsplanering som sker på naturens villkor (McHarg, 1969).

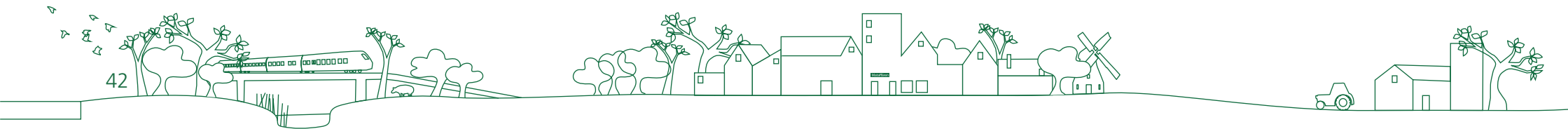
Metoden går i korta drag ut på att visa just naturliga eller mänskliga faktorer i landskapet på separata kartor eller kartsnitt, t.ex. naturvärden, vatten, bebyggelse, o.s.v. Dessa skikt kan sedan jämföras för att man exempelvis ska kunna förstå hur vatten och natur hänger samman, eller hur bebyggelse och infrastruktur hänger samman. Metoden möjliggör också att man kan undersöka hur t.ex. utbyggnad av bebyggelse behöver anpassas till natur och vatten.

De olika temakartorna som analyseras i denna plan är:

- Landskapstyper
- Fysisk struktur
- Mark och vatten
- Infrastruktur

- Ekonomisk struktur
- Historisk struktur
- Grönstruktur - ekosystemtjänster
- Riksintressen

Att dela upp beskrivningen av landskapet i de ovan listade temakartorna gör att man kan strukturera en stor mängd information i hanterbara mängder. Kartorna bör inte studeras en och en, utan tillsammans för att förstå hur olika aspekter av landskapet hänger samman och är beroende av varandra. Likaså kan man säga att de olika kartorna representerar enskilda perspektiv hos olika intressenter. En karta kan representera dem som vill använda ett område för rekreation och naturupplevelse, en karta kan användas för den som vill förbättra infrastrukturen och en annan karta kan representera dem som vill värna om de historiska miljöerna. Genom att jämföra kartorna kan man börja förstå att samma plats i landskapet kan omgärdas av olika intressen och på så vis bygga samförstånd bortom enskilda intressesfärer.



## Landskapstyper

I landskapsanalysen finns också en detaljeringsgrad och information som kan användas för att ta fram mer detaljerade planer som planprogram, gestaltungsprogram och detaljplaner.

Ett grundläggande grepp för att beskriva landskapet är att dela in det i olika landskapstyper: Dessa kan i dagligt tal beskrivas som olika platser som skiljer sig från varandra. Landskapet i planområdet utgörs av sex identifierande landskapstyper. Nedan och på följande uppslag beskrivs planområdets landskapstyper utifrån Landskapsanalys för gränsområdet mellan Lunds och Staffanstorps kommuner (Mellanrum AB, 2008).

### Flackt åkerlandskap

Det flacka odlingslandskapet med enskilda gårdar och byar består företrädesvis av åkrar med grödor som spannmål och raps. I vissa fall finns vägrenar och läplanteringar men sällan våtmarker, mangelgravar eller beträddor för rekreation. Infrastruktur i form av vägar, järnväg och kraftledningar skär genom karaktären. De friliggande gårdarna byarna omgärdas ofta av tät vegetation som skyddar mot vind. Landskapet ger vyer och perspektiv.

### Höje å dalgång - rekreation

Längs vissa delar av ån utmed Lunds stadsgräns återfinns ett konstruerat naturligt rekreationslandskap. Rumsligheten varierar från små rum till att omfatta hela dalgångens bredd, där den odlade marken söder om ån innefattas. Från dalgångens sidor utbreder sig vyer över dalgången, medan utblickarna är begränsade från dalens botten. Ett system av gång- och cykelvägar gör karaktären lättillgänglig.

### Höje å dalgång - industri

Höje ås belägenhet i utkanten av Lund har medfört att en del industriområden förlagts här. Likaså har reningsverket fått sin plats här eftersom ån är stadens recipient. Även friluftsbadet Källbybadet är ett inslag i denna karaktär. Rumsligheten varierar från små rum till att omfatta hela dalgångens bredd, där den odlade marken söder om ån innefattas. Från dalgångens sidor utbreder sig vyer över dalgången. Infrastrukturen i form av främst E22 och järnvägen är dominerande inslag.



## Del 4. Platsens fysiska förutsättningar

### Höje å dalgång - S:t Lars

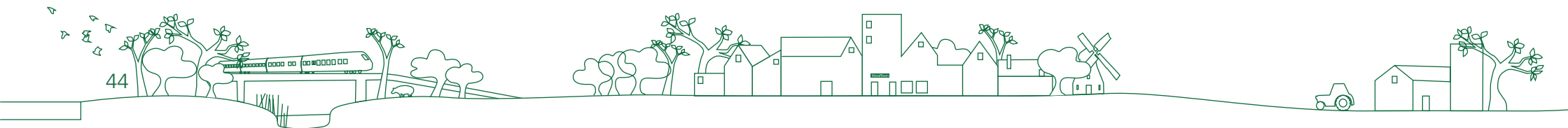
Där ån rinner genom S:t Lars området har den flackare stränder och är tillgänglig från båda sidor. Bebyggelse av institutionskaraktär samt flerfamiljsvillor och småskaliga verksamheter återfinns längs åns lummiga sluttningar. Detta är den enda plats där bebyggelse förekommer på ett likvärdigt sätt på båda sidor om ån, och upplevelsen är att ådalen skär genom en urban enhet. Lummigheten i ådalen anknyter till parkmiljön mellan byggnaderna.

### Höje å dalgång - åker

Ån meandrar i landskapets tydligaste sänka. Ofta odlas marken ända intill ån men ibland är åbrinken trädbevuxen. Ibland breder ån ut sig och längs dess sidor återfinns våtmarker och fuktängar. Karaktären upplevs som öppen och överblickbar, men är samtidigt varierande och variationsrik. Riktningen som uppstår i åns längsled är dominant.

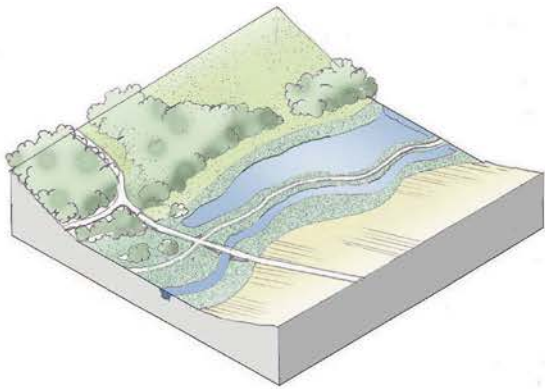
### Varierad bebyggelse

Denna karaktär utgörs av bebyggelseanhopningar som inte är större än att de uppfattas som omgivna av ett dominerande åkerlandskap. Bebyggelsen är varierad och utgörs av såväl äldre som yngre enfamiljshus samt enstaka industri- och eller växthusanläggningar. Det finns naturligtvis karaktärsskillnader dessa byar sinsemellan. Flackarp har en samlad karaktär och har ingen dominerande riktning. Knästorp har företrädesvis en ålderdomlig karaktär, uppbyggd kring gårdar. Denna by är dessutom starkt knuten till Höje å.

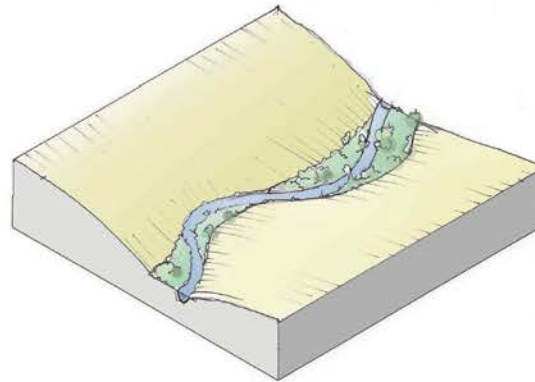




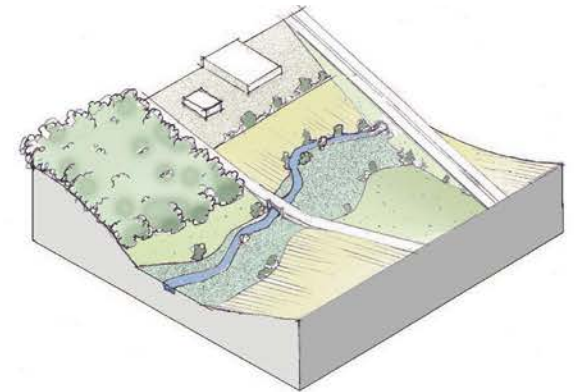
Del 4. Platsens fysiska förutsättningar



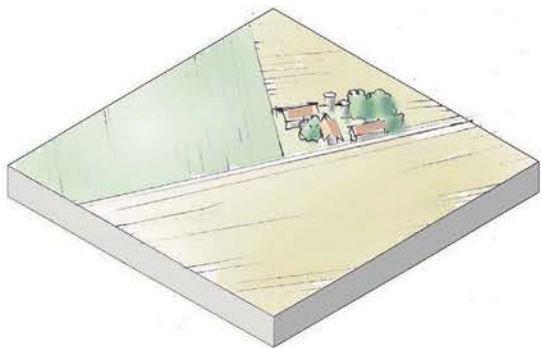
Höje å dalgång - rekreation



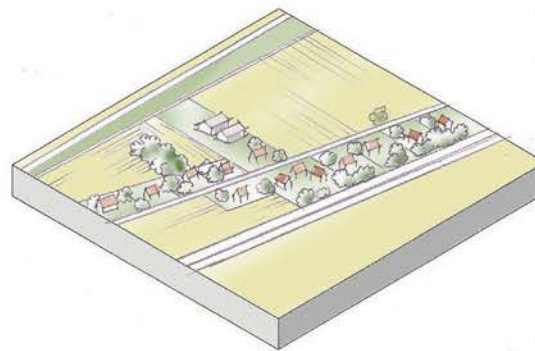
Höje å dalgång - åker



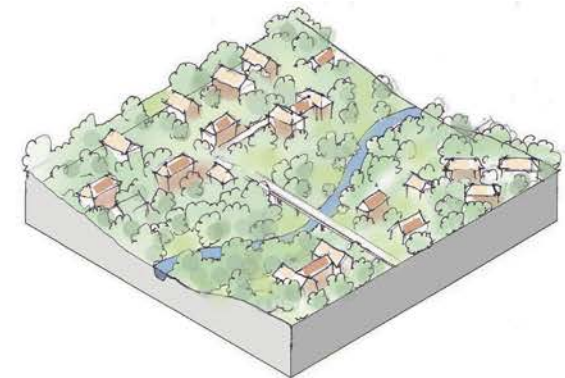
Höje å dalgång - industri



Flackt åkerlandskap



Varierad bebyggelse



Höje å dalgång - S:t Lars

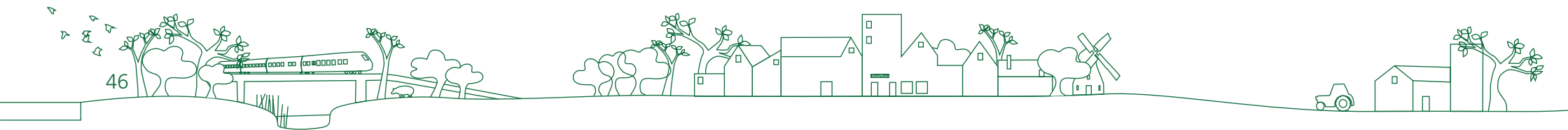
Karta och illustrationer över landskapstyper i planområdet. Mellanrum AB



## Del 4. Platsens fysiska förutsättningar

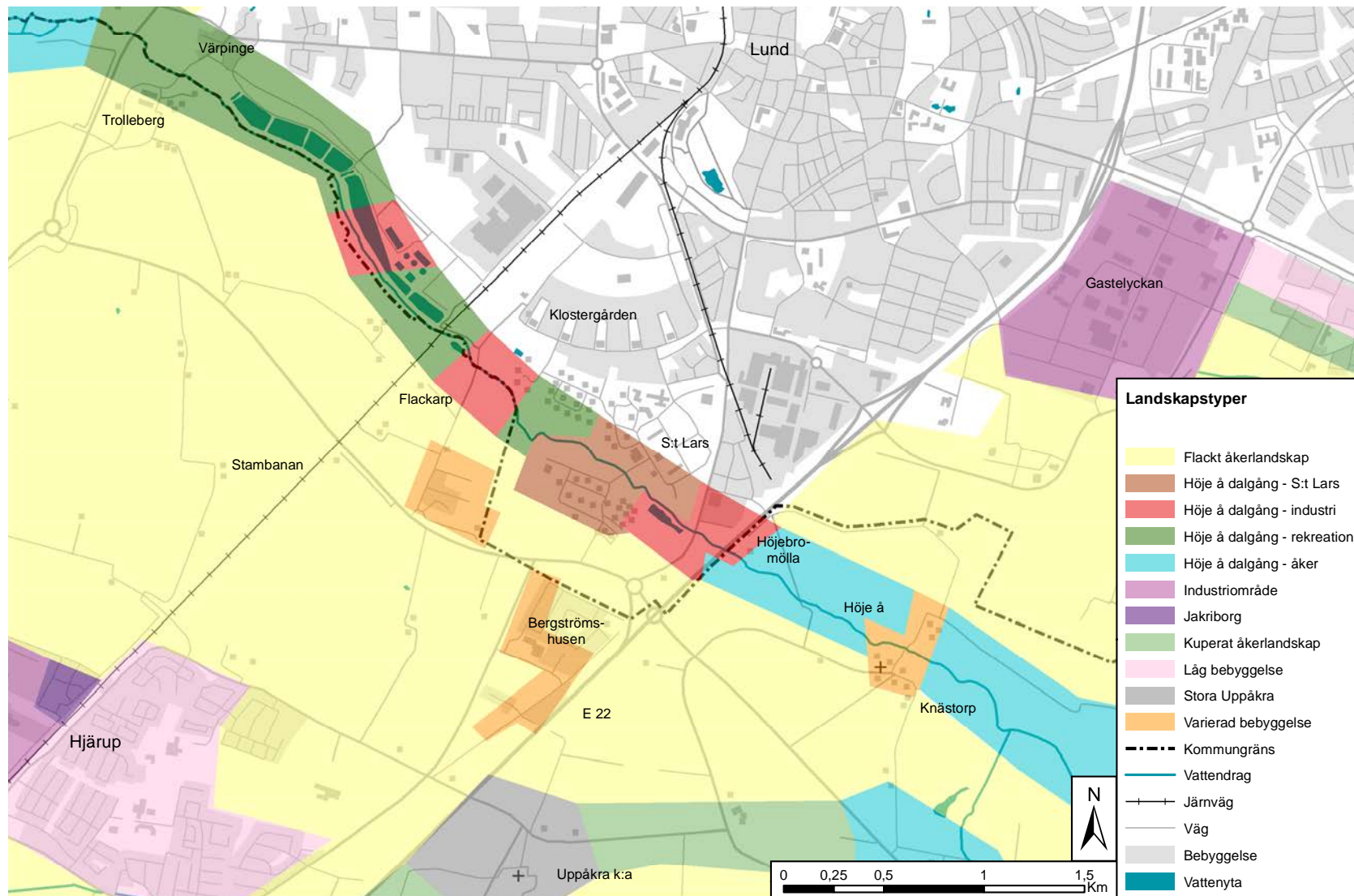


Foton från det aktuella området. Ovan: Flackarps jordbrukslandskap med Lund i bakgrunden, samt bebyggelse. Nedan från vänster: Höje å, jordbrukslandskapet nära väg 108, bro över Höje å.





## Del 4. Platsens fysiska förutsättningar



Landskapstyper. Ramböll



# Fysisk struktur

## Om Lynch-analys

Den typ av analys för planområdets fysiska struktur som används nedan är en tillämpning av den metod som den amerikanska stadsplaneraren Kevin Lynch publicerade i sin bok Image of the City. Även om metoden togs fram 1960 har den blivit starkt etablerad som en av de mer använda metoderna för att beskriva upplevelsen av en stad eller ett område. Analysen beskriver staden i form av fem typer av element: paths, edges, districts, nodes och landmarks. De fem elementen är beskrivna för planområdet nedan (Lynch, 1960).

## Stråk (paths)

I planområdet utgörs främst vägar stråk genom landskapet. För att visa på möjligheten att ta sig fram till fots och i rekreativt syfte visas Höje å som ett stråk och vissa kopplingar över denna.

## Gränser (edges)

Gränser kan utgöra både barriärer i landskapet eller övergångar mellan olika typer av områden (districts) eller landskapsrum. I planområdet utgör

främst stambanan, E22 och väg 108 barriärer. Lunds stadsgräns mot det öppna landskapet visas också som en gräns.

## Områden (districts)

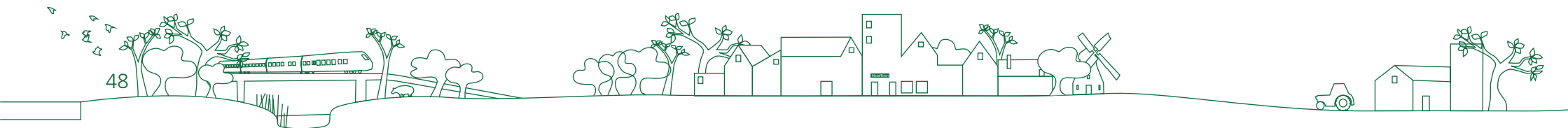
Områden kännetecknas av att människor identifierar dem som bärare av en särskild identitet, exempelvis på hur ett bostadsområde skiljer sig från ett annat. Områden som kan nämnas i planområdet är Flackarp, S:t Lars och Knästorp.

## Noder (nodes)

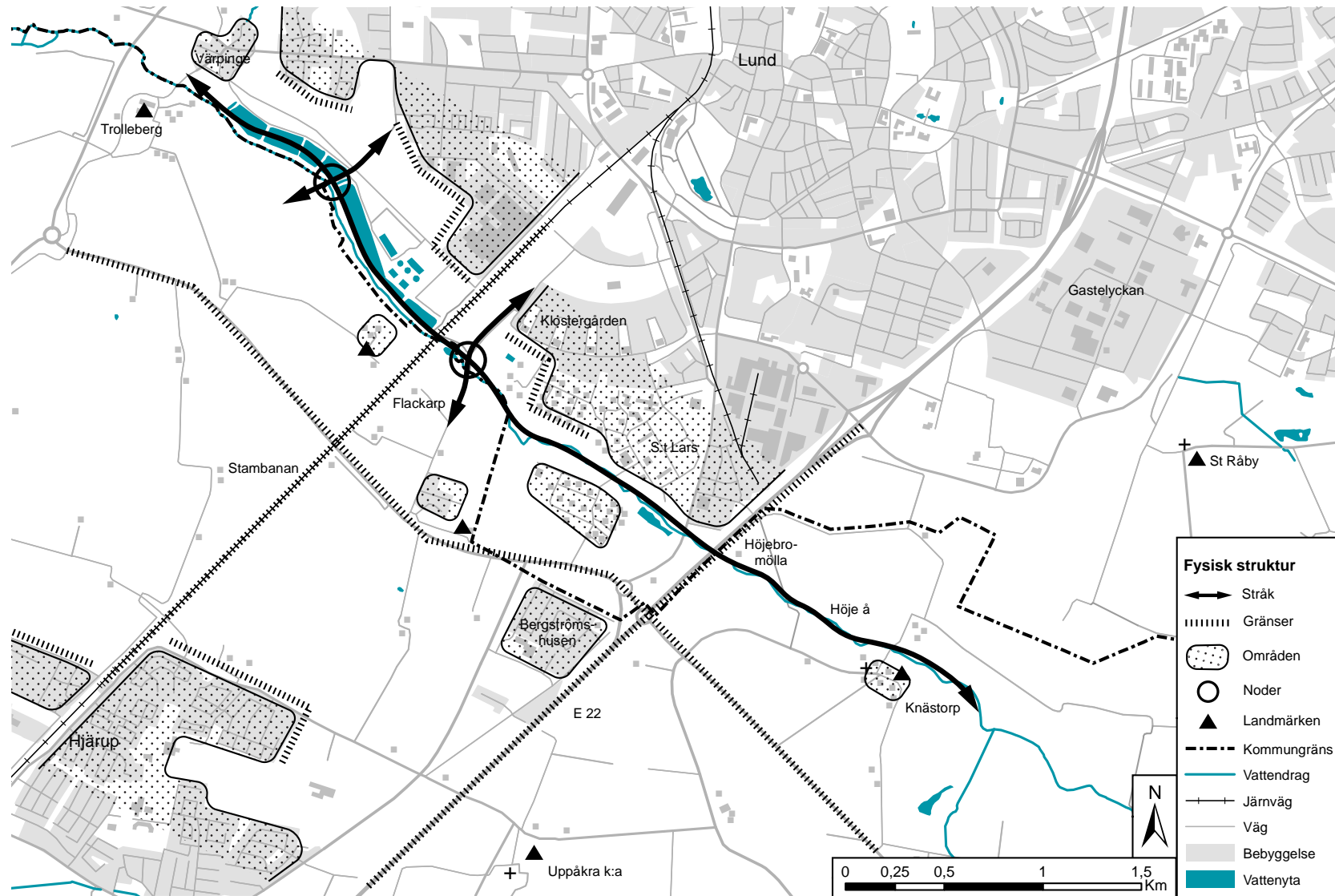
Noder uppstår där stråk för människors rörelse korsas. Den främsta noden som uppstår för människors rörelse till fots i planområdet är i korsningen mellan Höje ås rekreationslandskap och möjligheten att röra sig mellan Flackarp och Klostergården.

## Landmärken (landmarks)

Landmärken är objekt som särskiljer sig i landskapet. Dessa behöver nödvändigtvis inte vara högresta byggnader, utan kan i det öppna slättlandskapet utgöras av en större gård med trädsamling, eller byggnader som särskiljer sig från sin omgivning. I planområdet finns bl.a. Uppåkra kyrka, Flackarps mölla, Flackarps kyrkogård och Trollebergs säteri med dess stora trädbestand.







Planområdets fysiska struktur beskriven med Lynchanalys. Ramböll



## Mark och vatten

Grunden för hur landskapet bebyggs och brukas över tid ligger i markens topografi, jordarternas egenskaper och förekomsten av vatten. Detta är de mest grundläggande egenskaperna i landskapet som tillsammans med klimat avgör hur och till vad marken kan brukas.

### Jordarter

I området mellan Höje å och väg 108 utgörs jordarterna i huvudsak av morän finlera och morän grovlera. Det finns även inslag av lerig morän och isälvsediment sand. I Höje å-dal består jordarterna i huvudsak av svämsediment ler-silt (Sveriges geologiska undersökning, 2018) som förs med vattendraget. Med detta följer hög näringshalt som kommer från avrinning från kringliggande jordbruk. I huvudsak ger detta att jordarna i projektområdet är mycket bördiga med god avkastning i jordbruket.

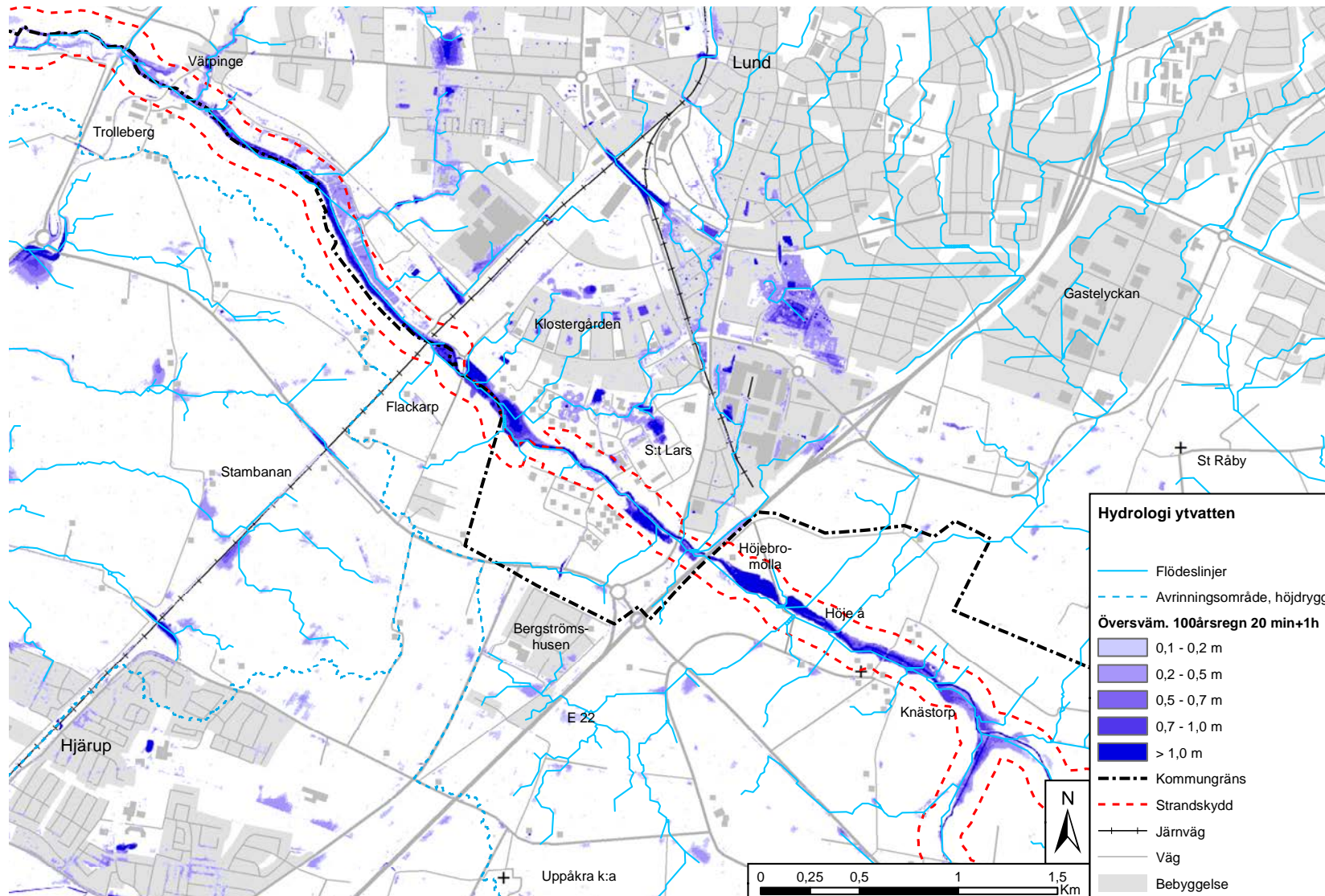
### Hydrologi - ytvatten

Markytan i det öppna jordbrukslandskapet är formad så att det mesta av nederbörden rinner söderut från planområdet. Mitt i området finns en svag höjdrygg som gör att en del vatten rinner ner mot Höje å. Utöver detta finns lågpunkter där regnvatten samlas vid skyfall av storlek 100-årsregn. Större delen av marken inom området har en jordblandning med en betydande andel lera vilket försvårar infiltration av dagvatten. Det innebär att dagvattnet behöver avledas till en recipient antingen ytligt eller via ledningssystem. Höje å är en känslig recipient som kräver att dagvattnet fördröjs och renas innan det släpps ut där.

Planområdets recipienter i form av dikningsföretag är ursprungligen dimensionerade för markavvattning och har därför en begränsad kapacitet att ta emot dagvatten från en framtida bebyggelse. Då man hårdgör markytorna vid bebyggelse kommer mer vatten att avvattnas eftersom det inte kan magasineras i marken på samma sätt. Vid dimensionerande förhållanden, vilket idag kan vara upp till 10-årsregn, kan det vara så att det endast

är tillåtet att släppa ut 10% av dagvattnet som uppkommer på hårdgjorda ytor. Det förekommer allt strängare regler för de befintliga dikesföretagen som man behöver ta hänsyn till, i de fallen kan flödet behöva begränsas till 1 l/s hektar.





Planområdets hydrologiska förutsättningar (ytvatten). Ramböll



# Infrastruktur

## Vägar

Genom planområdet går motorvägen E22 i sydvästlig till nordöstlig riktning, med en bredd om ca 20 meter. Trafikmängden på vägen uppgår till mer än 40 000 fordon per dygn varav ca 10 % är tung trafik. E22 utgör en stor barriär för rörelser i östlig och västlig riktning i planområdet och är tillsammans med Stambanan mycket strukturbildande för planområdet som helhet. Trafikplatsen Lund Södra där E22 korsas med väg 108 är en stor källa till trafikbuller.

Väg 108 är en primär länsväg, d.v.s. en högt prioriterad väg för framkomlighet, som sträcker sig längs planområdets södra gräns. Hastighetsgränsen är 70-80 km/tim. Vägen är högt trafikerad med ca 9 000 fordon per dygn väster om E22 och knappt 11 500 fordon per dygn öster om E22.

Längs E22 och väg 108 ligger säkerhetsavstånd om 30 respektive 50 meter där ingen bebyggelse får uppföras.

E22 och 108 är båda rekommenderade transportvägar för farligt gods. För vägar med farligt gods brukar 150 meter anges som skyddsavstånd, ska bebyggelse uppföras inom det avståndet bör en riskbedömning göras.

## Järnväg

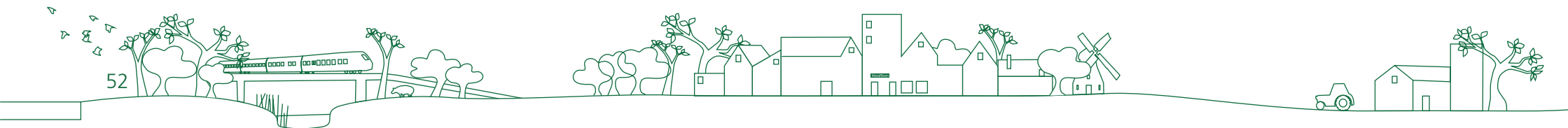
Planområdet korsas av Södra stambanan. Det finns idag en station i Hjärup och en ny tågstation planeras vid Klostergården i Lunds kommun. När så genomförs blir avståndet mellan Hjärups och Klostergårdens stationer ca 3,3 kilometer vilket innebär mycket god närhet till tågstationer inom planområdet. Tågen på Södra stambanan har hög turtäthet vilket gör kollektivtrafiken attraktiv för både boende och verksamma utmed sträckningen. Kring Stambanan finns ett skyddsavstånd på 100 meter.

## Spårväg

En inriktning i översiktsplanen Framtidens kommun - perspektiv 2038 är att skapa spår för duospårvagn mellan Staffanstorps och Lund, vilket kan innebära ett förbättrat kollektivtrafikutbud för Knästorps invånare. Kommunen har även ritat ut ett spårreservat mellan Hjärup och Lund via Bergströmshuset och S:t Lars i kartan som visar vad som händer på längre sikt, efter 2038.

## Cykelnät

På den västra sidan av E22 finns inom planområdet en cykelväg mellan Hjärup och Bergströmshuset. Efter Bergströmshuset fortsätter cykelvägen till Klostergården i Lunds kommun via Flackarps by. Boende i Flackarps by och Bergströmshuset har därmed goda möjligheter att cykla till Lund. På den östra sidan av E22 finns cykelväg mellan Knästorp och Lund.





## Energiförsörjning

Vid Flackarp går två parallella 130-kV luftburna regionnätledningar genom planområdet. Kraftledningarna går öster om Hjärup och vidare norrut genom Lund genom det öppna jordbrukslandskapet. Strax söder om väg 108 nära stambanan och Flackarp ligger ett ställverk samt omformarstation.

Väster om Trolleberg ligger tre vindkraftverk och strax väster om Stambanan ligger ett mindre vindkraftverk i anslutning till en gård.

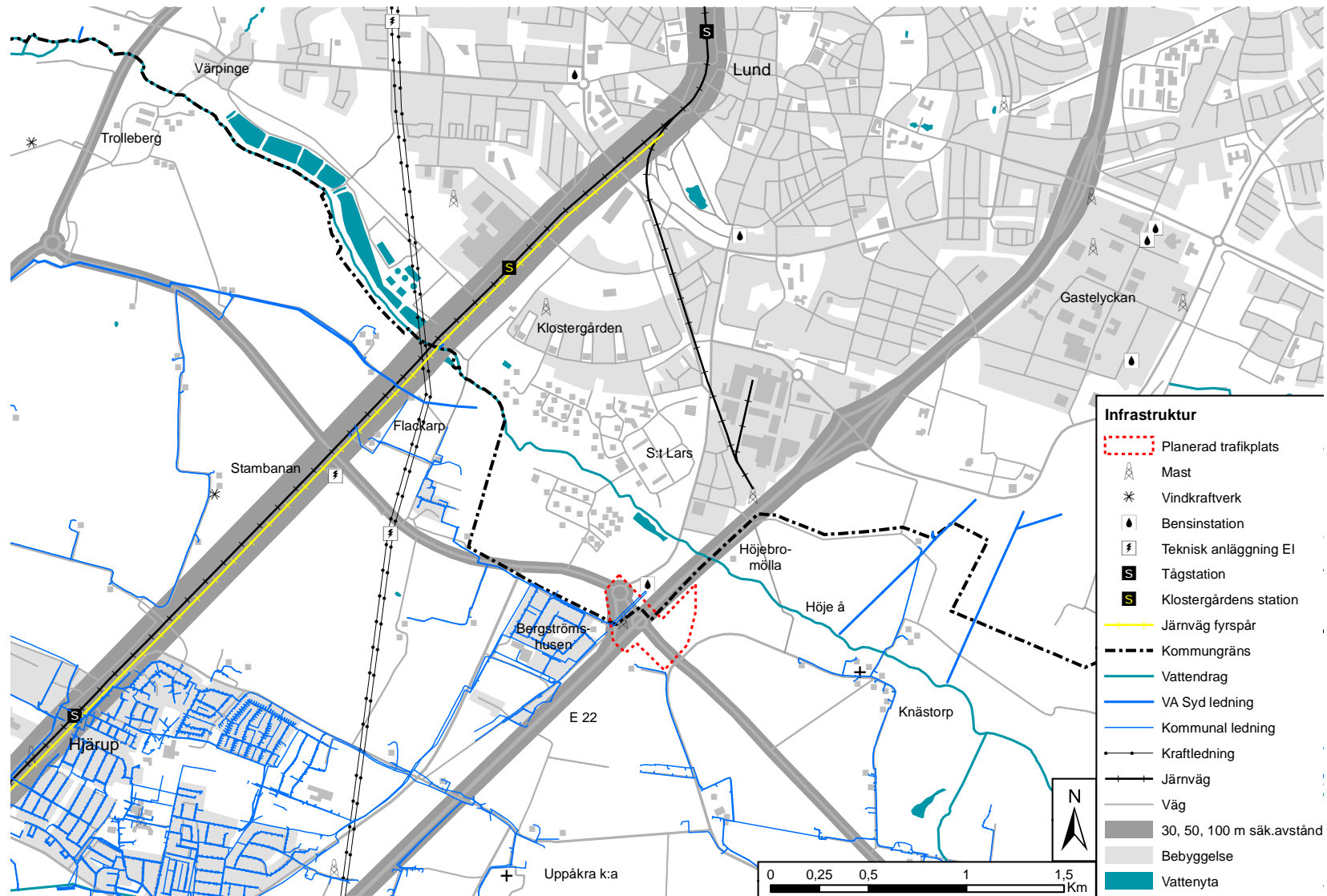
## Vattenförsörjning

Områdets VA-nätverk följer befintliga vägar i planområdet och förser både Flackarp, Knästorp och gårdar längs ledningarna med kommunalt vatten. Trolleberg är dock inte anslutet till VA-nätverket.

Norr om Höje å, i Lunds kommun, ligger även reningsverket Källby med ett skyddsavstånd för bostäder om 400 meter. Verket behandlar avloppsvatten, industriellt spillvatten och dagvatten från gatanätet.



## Del 4. Platsens fysiska förutsättningar



Infrastruktur i planområdet. Ramböll



## Ekonomisk struktur

Med landskapets ekonomiska struktur menas olika typer av markanvändning för olika näringar och företag. Det geografiska avtrycket av människors sysselsättning och näringsverksamhet styr i hög grad hur landskapet utvecklas genom historien.

### Jordbruk

Planområdet består i hög grad av stora åkerarealer med inslag av gårdsbebyggelse. Åkerstrukturen är storskalig och anpassad till en rationell arrondering. Kartan visar även fastighetsstrukturen vilken i stort sammanfaller med strukturen på åkrarnas brukning. Då jordarna har mycket hög kvalitet och högt ekonomiskt värde för jordbruk används åkrarna till växt- och spannmålsodling. Enligt Sveriges Geologiska Undersökning (2018) består jordarterna i planområdet i huvudsak av Morän grovlera eller Morän finlera, med inslag av Lerig morän och Isäls sediment, sand. Enligt Länsstyrelsernas WebbGIS (2018) är samtliga jordar inom planområdet klass 10 åkermark, hög bördighet. Denna klassificering kommer från den nationella åkermarksgraderingen som gjordes 1971 där 10 var den högsta nivån.

I Sverige är totalskörden per år 13.100.300 ton, varav 4.672.600 ton odlas i Skåne. Detta motsvarar 35% vilket visar på det Skånska jordbrukets roll i landet (Länsstyrelsen Skåne, 2015).

### Industri

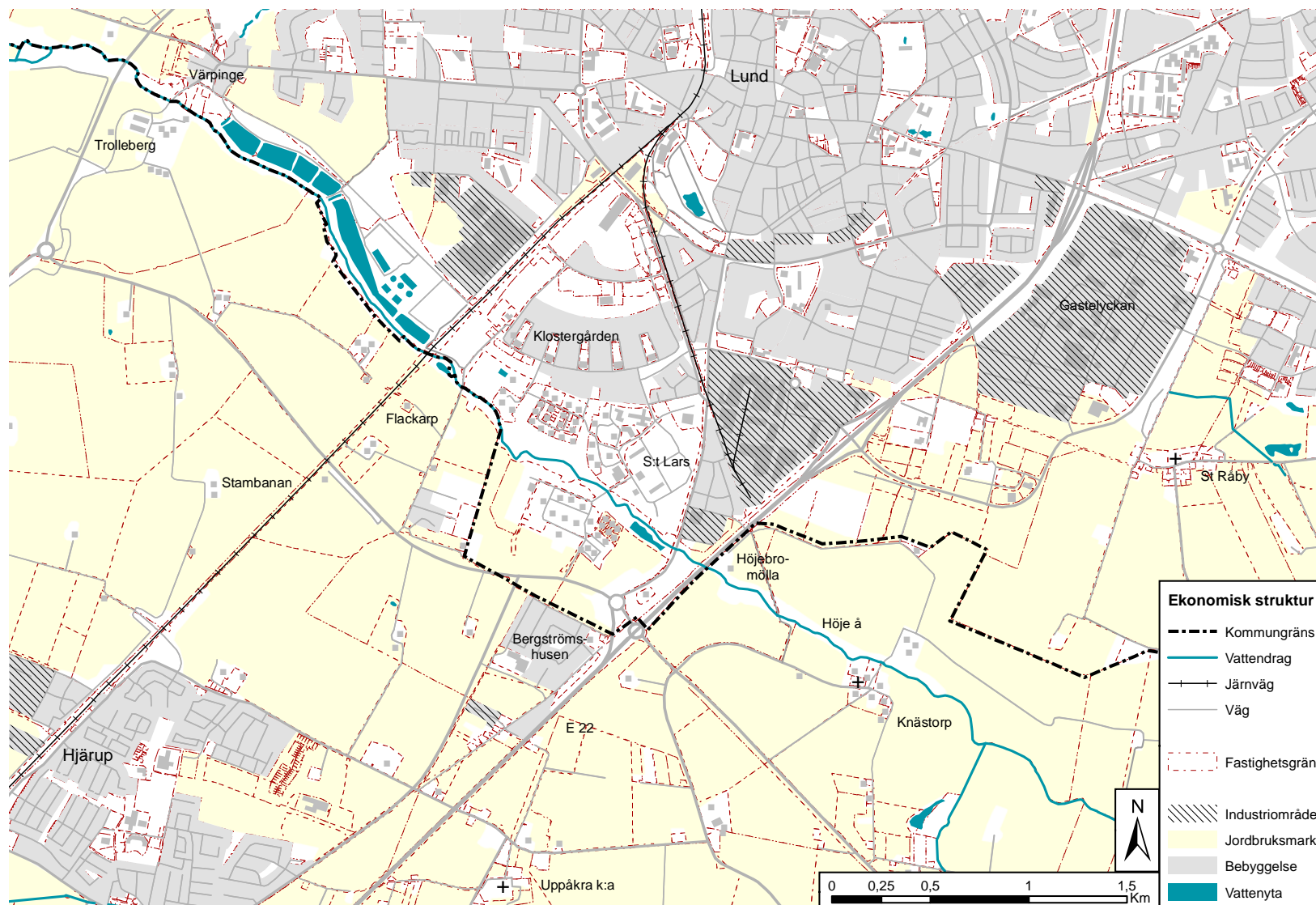
Områden med industrimark återfinns i infrastrukturnära miljöer som både är lätt tillgängliga för effektiva transporter och ofta bullerutsatta. Industriområdena ligger i Lunds kommun, relativt nära planområdet, och är Gastelyckans verksamhetsområde, Tetra Pak öster om S:t Lars samt Källby väster om Stambanan.

### Näringsliv

Övrig näringsverksamhet i och kring planområdet ligger främst samlad i S:t Lars, både norr och söder om Höje å. Detta utgör sannolikt den plats där flest arbetstillfällen finns i anslutning till planområdet.



## Del 4. Platsens fysiska förutsättningar



Planområdets struktur av olika ekonomier. Ramböll





## Historisk infrastruktur

Dagens landskap bär spår av flera tusen års brukande av marken. Utvecklingen av landskapets markanvändning och bebyggelsekaraktär sker i relation mellan människan och platsen över tid. Idag domineras planområdet av det öppna jordbrukslandskapet med utspridda gårdar och stora åkerarealer från de rationaliseringar och skiftesreformer som gjordes under 1700- och 1800-talet. Jämte detta finns tillägg från dagens samhälle som präglas av ökad mobilitet.

Centralt i planområdet, i anslutning till Stambanan ligger byn Flackarp. Väster om Stambanan finns kyrkogården kvar från den medeltida kyrka som revs 1865. Nära den del av Flackarp som ligger öster om Stambanan, men inom Lunds kommun, ligger S:t Lars kyrkogård. Där begravdes mentalsjukhusets patienter utanför Lunds stadsgräns. I anslutning till detta ligger Flackarps mölla som byggdes 1868.

De områden som är utpekade som viktiga områden för kulturmiljö inom planområdet är Trolleberg, Knästorp, Södra stambanan och motorvägen E22. Trollebergs säteri ligger i västra delen av planområdet

### Trolleberg

och i anslutning till Lunds kommun. Trolleberg är ett område av kulturhistoriskt intresse och är ett typiskt exempel på ett säteri från 1700-talet. Bebyggelsen med dess omkringliggande åkerlandskap, betsmarker och gravhög är viktiga element för det lokala kulturlandskapet (Länsstyrelsen Skåne, 2006).

### Knästorp

I östra delen av planområdet längs Höje å ligger Knästorp. Byns kyrka började uppföras under 1100-talet och dess breda västtorn som byggdes under senare delen av medeltiden är av betydelse för landskapsbilden. Byn har kvar en välbehållen kärna med gårdar i anslutning till kyrkan. På norra sidan av Höje å ligger även en bronsåldershög. Området kring Knästorp karaktäriseras av ett öppet jordbrukslandskap med en flack dalgång med betesmarker och ett starkt pilbestånd, vilket är typiska inslag i den skånska slättbygden (Länsstyrelsen Skåne, 2006).

### Södra stambanan och E22

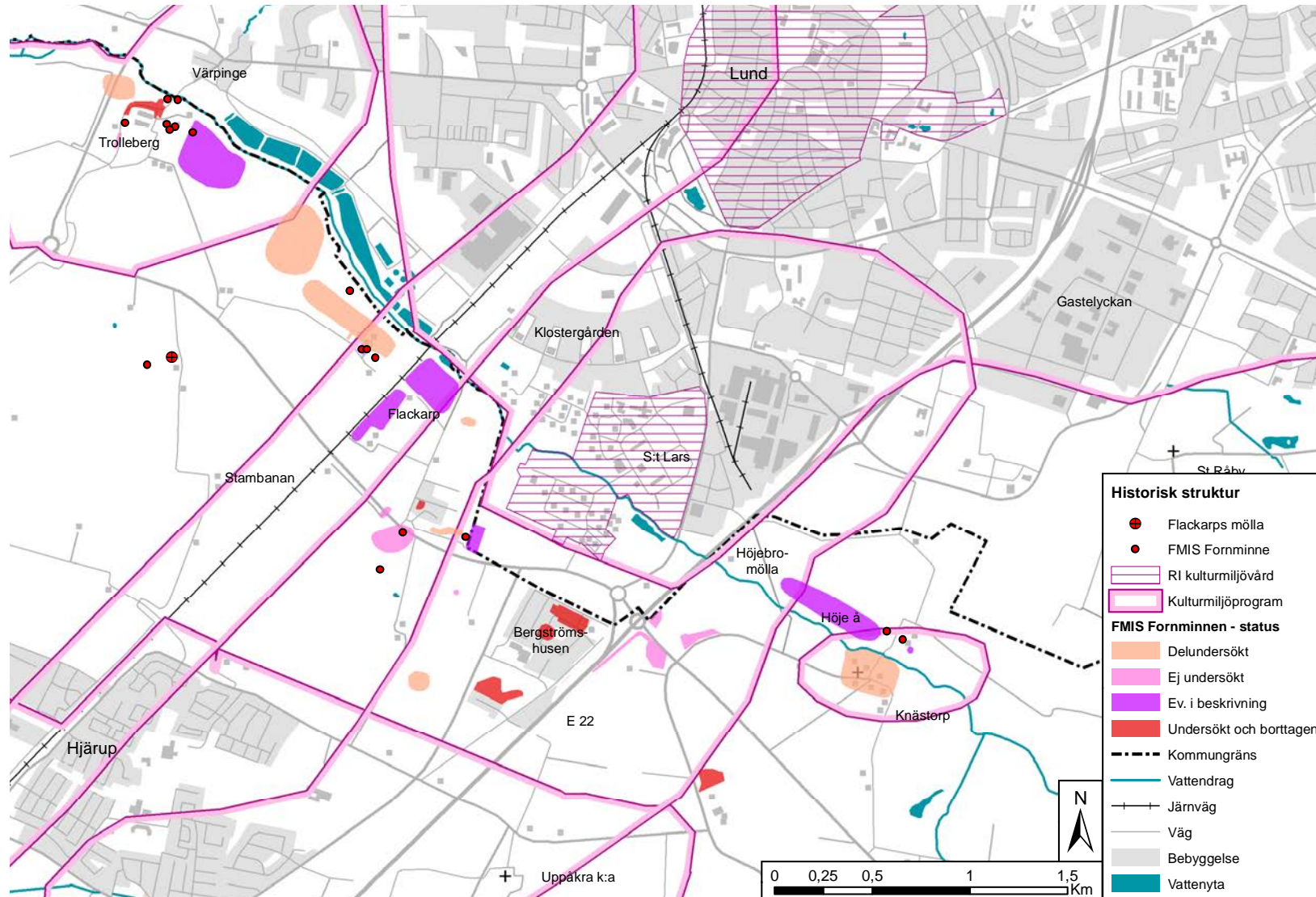
Södra stambanan var Skånes första järnväg mellan Lund och Malmö och öppnades 1856. Stambanan är ett levande dokument över järnvägsbyggande och har fortfarande betydelse för den svenska infrastrukturen. E22 var Sveriges första flerfiliga motorväg och invigdes 1952. Motorvägen är ett viktigt dokument över den utbyggnad av infrastrukturen som har gjorts i Sverige sedan 1950-talet (Länsstyrelsen Skåne, 2006).

### Fornlämningar

Inom planområdet finns ett flertal fornlämningar. Några av dessa är bevakningsobjekt vilket innebär att man vid inventeringstillfället inte kunnat ta ställning till om det är en fornlämning eller inte och de behöver därmed kontrolleras före ett ingrepp. Skånes landskap har varit påverkat av människan i tusentals år vilket medför att det kan finnas flera lager av kulturhistoriska lämningar i jordbruksmarken som ännu inte har kommit fram. Längs Höje å finns ytor där det kan förekomma fornminnen, vilket vittnar om människans vistelse längs vattnet genom tiderna (Riksantikvarieämbetet, 2014).



## Del 4. Platsens fysiska förutsättningar



Planområdets historiska struktur. Ramböll

## Grönstruktur

Naturmiljön i planområdet är starkt dominerad av slättbygdens jordbrukslandskap samt av dalgången längs Höje å. Jordbrukslandskapet och naturmiljön längs Höje å skiljer sig markant från varandra både utifrån landskapsbild men också mängden naturvärden och biologisk mångfald. Även om Höje å vid S:t Lars ligger i Lunds kommun är ån en mycket viktig struktur för planområdets natur- och rekreativa värden.

Det finns inga reservat eller andra större registrerade naturvärden inom området. Utmed Höje å finns däremot betesmarker identifierade i ängs- och betesmarksinventeringen. Flera av dessa är dock under igenväxning enligt noteringar i länsstyrelsens databas vilket bland annat medför att de mest bevarandevärda arterna som traditionellt finns i betesmarker inte ges möjlighet till fortlevnad.

Den konventionellt brukade jordbruksmarken och dess öppna landskap som präglar planområdet medför låga naturvärden. Dock finns mindre strukturer såsom trädrader och allér, vägkanter,

stengården, gårdsmiljöer och diken som utgör viktiga spridningsvägar och småbiotoper för djur- och växtliv. De flesta arterna i jordbrukslandskapet finns här eller i övergången mellan småbiotoperna och åkermarken.

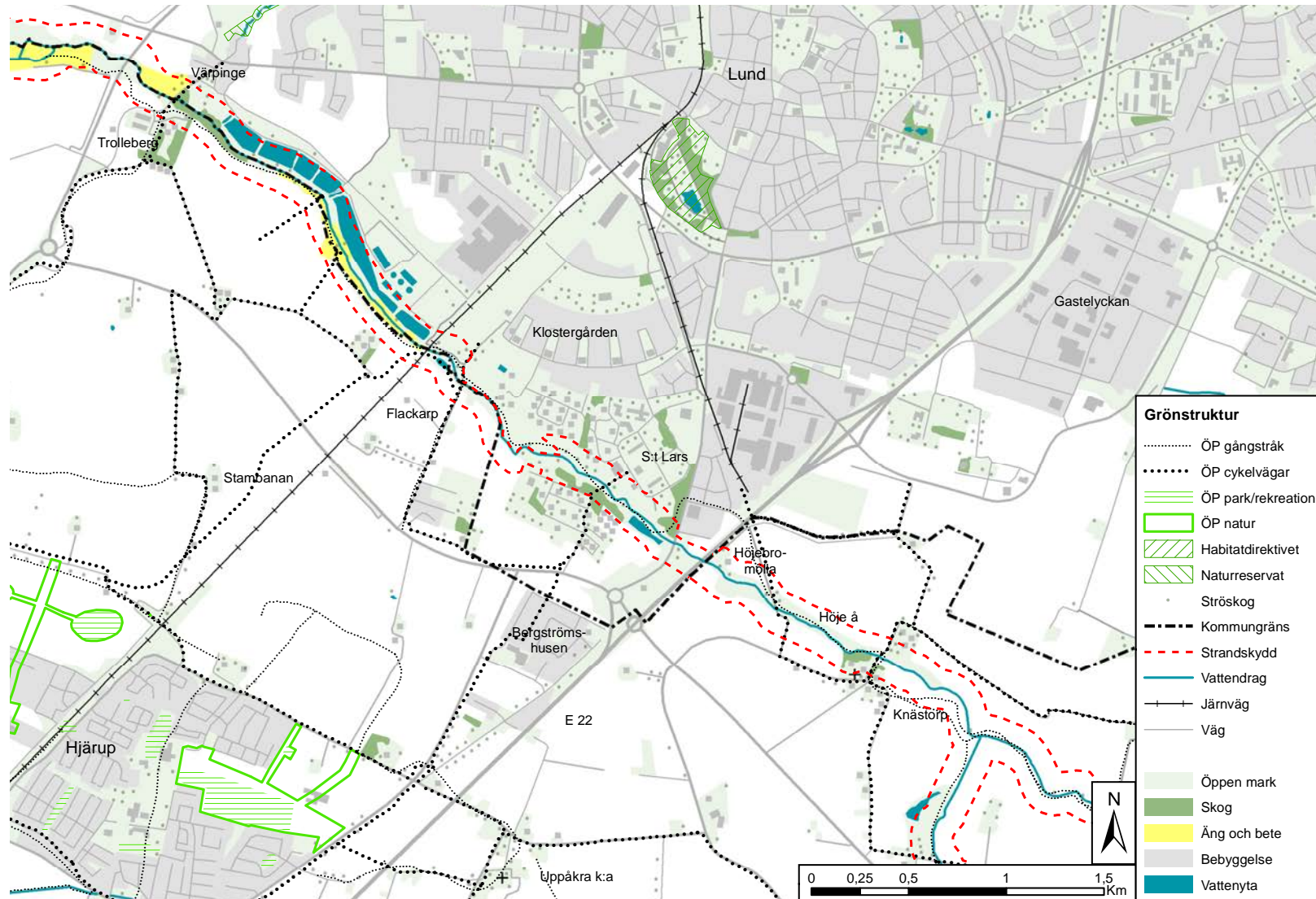
Enligt Miljöbalken (MB) omfattas dessa biotoper av ett generellt biotopskydd med syfte att skydda dem mot påverkan som kan skada naturmiljön. Strukturerna är även viktiga element för landskapsbild och områdets karaktär.

Eftersom området idag till stor del består av större ytor med jordbruksmark innebär det att andelen allemansrättsligt tillgänglig mark är låg och möjligheterna för rörligt friluftsliv är begränsade. Rekreation i området kan således främst utövas på de vägar som löper genom området och i naturmarken längs Höje å och dammarna till Källby reningsverk. Här finns stigar för promenader, cykling och löpning, platser för fågelskådning samt mötesplatser med exempelvis grillmöjligheter. Vattendraget och dess svämzoner utgör också en resurs för framtida klimatanpassning.

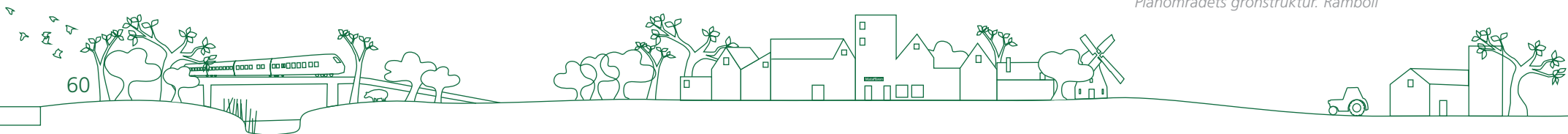




## Del 4. Platsens fysiska förutsättningar



Planområdets grönstruktur. Ramböll





# Grönstrukturens ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster är benämningen på de produkter och tjänster naturen ger oss människor och är grunden till vårt välbefinnande och vår överlevnad. Tjänsterna delas in i försörjande, reglerande, upprätthållande, stödjande och kulturella tjänster. Begreppet kombinerar ekologiska och sociala värden eftersom de sociala värdena ofta är beroende av de ekologiska.

Inom eller i nära anslutning till planområdet finns det ett flertal strukturer som håller olika typer av ekosystemtjänster. För mer utförlig beskrivning av områdets ekosystemtjänster se Bilaga 2 - Ekosystemtjänstbedömning till Fördjupad översiktsplan Flackarp-Höjebromölla.

## Höje å - grönbått stråk

Höje å är ett mycket viktigt stråk i området utifrån både ekologiska och sociala aspekter. Längs ån finns både uppväxt och tät vegetation men även öppna ängs- och betesmarker. Den höga biologiska mångfalden ger höga naturvärden vilket i sin tur ger förutsättningar för ett attraktivt rekreationsstråk

i Lundaområdet. Längs stråket finns fina spring- och vandringvägar, möjlighet till kanotpaddling, fiske och fågelskådning. Stråket är viktigt för landskapsbildningen och områdets identitet. Ån utgör även en viktig recipient för vattenhanteringen i området.

Stråket ligger bitvis inom planområdet men ingår till största del i Lunds kommun. Dess betydelse för planområdet är dock mycket stor.

## Källby reningsdammar

Vattnet från Källby reningsverk genomgår en biologisk slutrening i dess öppna dammar innan vattnet släpps ut i Höje å. Damarna är en attraktiv plats för fågellivet och en populär plats för motion och rekreation med mycket grönska och ett rikt djurliv.

## Jordbruksmarken

Området är starkt präglad av konventionellt jordbruk med lång historisk kontinuitet. De stora jordbruksarealerna med högklassig jordbruksmark ger goda förutsättningar för livsmedelsproduktion. De stora ytorna infiltrerar också dagvatten även om jorden bedöms vara packad och därmed ha lägre infiltrationsförmåga.

## Åker- och vägrenar, beträddor och åkerholmar

Åkerlandskapet delas av genom beträddor, diken, åkerrenar eller vägar och på ett fåtal ställen finns även åkerholmar. Strukturerna utgör viktiga ekologiska element i landskapet eftersom de fungerar som spridningsvägar och habitat för olika arter i det annars hårt brukade åkerlandskapet. Exempelvis utgör strukturerna förutsättningar för pollinatörer och gör det lättare för fåltvilt, såsom fåglar och harar, samt växter och insekter att leva och sprida sig i det öppna landskapet.



## Del 4. Platsens fysiska förutsättningar

Framför allt är buffertzonerna mot Höje å viktiga för att ge förutsättningar för att hantera de föroreningar jordbruket släpper ut. I Höje å-projektet har flertalet dammar och våtmarker anlagts längs ån för att minska kväveutsläpp. I anslutning till planområdet har dock inga sådana åtgärder gjorts.

Områden som är av nationell betydelse för en rad olika samhällsintressen kan pekas ut som områden av riksintresse. Inom planområdet finns riksintressen enligt miljöbalken (MB, Svensk författningssamling 1998:808) för kommunikation och friluftsliv: Vid förändring av markanvändning i närheten av kommunikationsanläggningar av riksintresse ska hänsyn tas till anläggningens influensområde, vilket är det område där markutnyttjande eller byggnaders användning kan påverka eller påverkas av anläggningens funktion. Inom planområdet är det framförallt bullerutbredning och säkerhetsavstånd (farligt gods) som dimensionerar influensområdet.

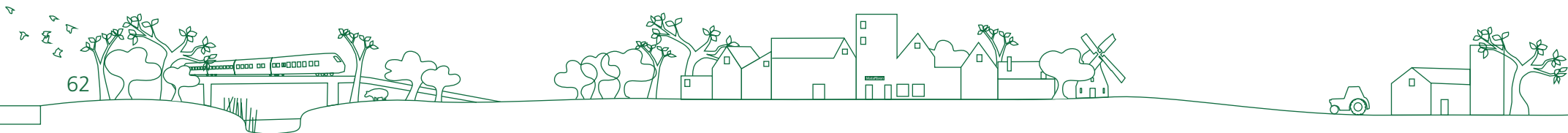
### Gårdsmiljöer

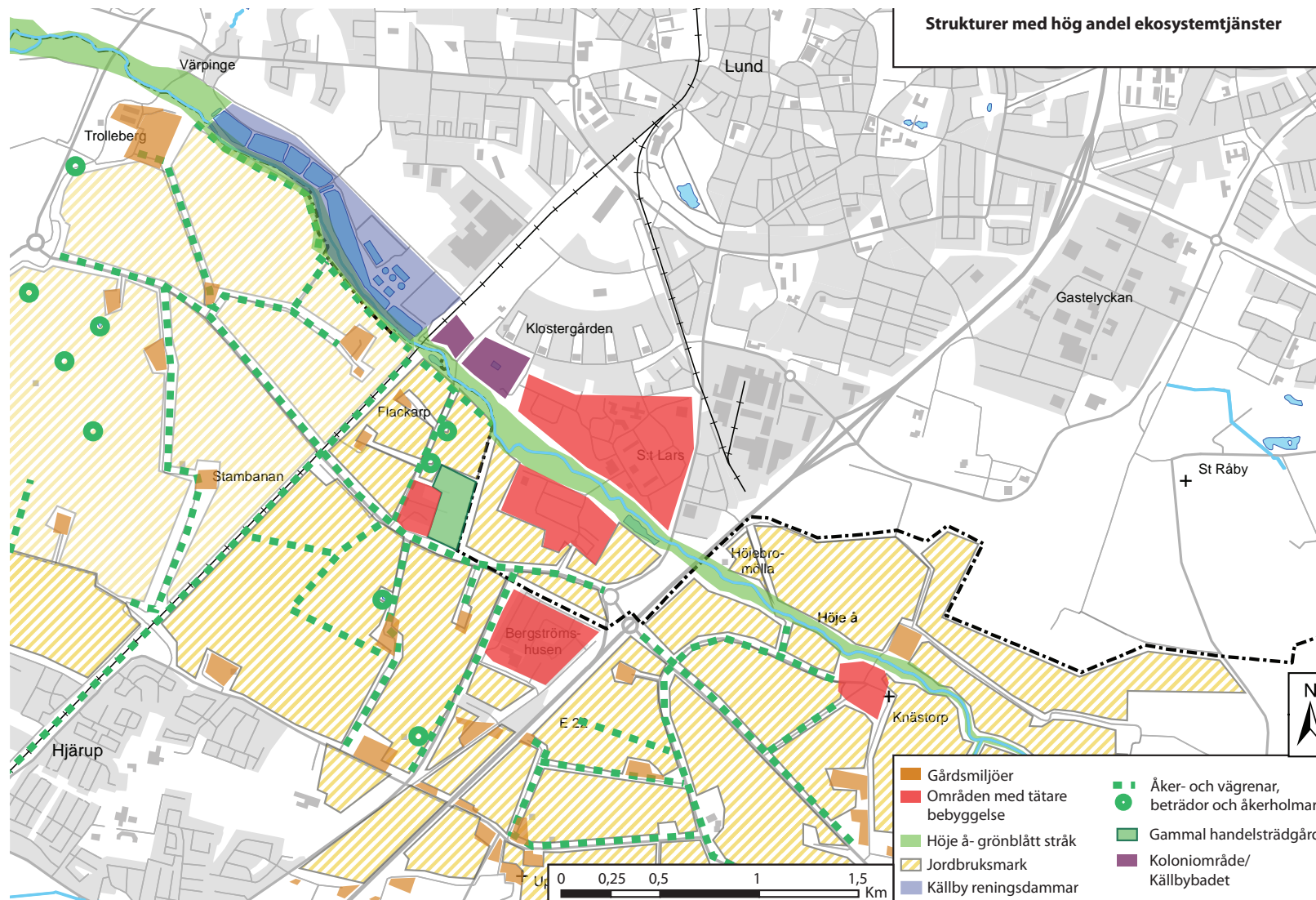
I ett jordbrukslandskap ger gårdsmiljöerna särskilda förutsättningar för flora och fauna. Här finns trädgårdar med olika arter men även bryn mot åkermarken och tätare och äldre vegetation vilket ger förutsättningar för både fågelliv och olika arter. Gårdsmiljöerna i planområdet ligger relativt isolerade ur ett ekologiskt perspektiv men utgör en viktig del i det gröna nätverket av spridningsvägar tillsammans med åker- och vägrenar. De blir så kallade "stepping stones" i åkerlandskapet med högre biologisk mångfald.

Vegetationen kring gårdsmiljöerna ger även mervärden för de boende som ett bättre mikroklimat genom till exempel lä och skugga.

### Områden med tätare bebyggelse

Områden med tätare bebyggelse, här utpekade i Flackarp, Bergströmshuset, Knästorp och S:t Larsområdet, har bebyggelse med tillhörande trädgårdar och även grönstrukturer mellan husen. Likt gårdsmiljöerna finns här andra biologiska förutsättningar än det kringliggande jordbrukslandskapet. I Flackarp finns även en nerlagd plantskola som gör området till ett av få områden i planområdet med tät vegetation i likhet med uppvuxen skog.





Strukturer med hög andel ekosystemtjänster i planområdet. Ramböll



# Riksintressen, landskapsbildsskydd och jordbruk av nationell betydelse

## Riksintresse för kommunikation och friluftsliv

Områden som är av nationell betydelse för en rad olika samhällsintressen kan pekas ut som områden av riksintresse. Inom planområdet finns riksintressen enligt miljöbalken för kommunikation och friluftsliv: Vid förändring av markanvändning i närheten av kommunikationsanläggningar av riksintresse ska hänsyn tas till anläggningens influensområde, vilket är det område där markutnyttjande eller byggnaders användning kan påverka eller påverkas av anläggningens funktion. Inom planområdet är det framförallt bullerutbredning och säkerhetsavstånd (farligt gods) som dimensionerar influensområdet.

## Södra stambanan

Södra stambanan passerar genom planområdet och är utpekad som riksintresse för kommunikation järnväg. Banan passerar mellan Malmö och Stockholm och är mycket viktig för både person- och godstrafik. Södra stambanan är också utpekad i det europeiska transportnätverket TEN-T och det strategiska gods nätverket.

## Europabanan

Ett mer diffust utbrett riksintresse är riksintresseområdet för kommunikation, framtida järnväg, Europabanan. Europabanan är en tänkt förbindelse med höghastighetsjärnväg från Köpenhamn, via Malmö och Jönköping till Stockholm. Riksintresset för Europabanan sammanfaller med det område som utgör Södra stambanans influensområde.

## E22

E22 passerar genom området och är utpekad som riksintresse för kommunikation, väg. Motorvägen är viktig för interregionala och regionala transporter.

## Höje å

Från Genarp till Lomma är Höje å med stränder nyligen utpekad som riksintresse för friluftslivet då området har särskilt goda förutsättningar för berikande upplevelser i natur- och kulturmiljöer och särskilt goda förutsättningar för vattenknutna friluftaktiviteter. Inom planområdet följer riksintresset samma utbredning som strandskyddet (Länsstyrelsen Skåne, 2014).

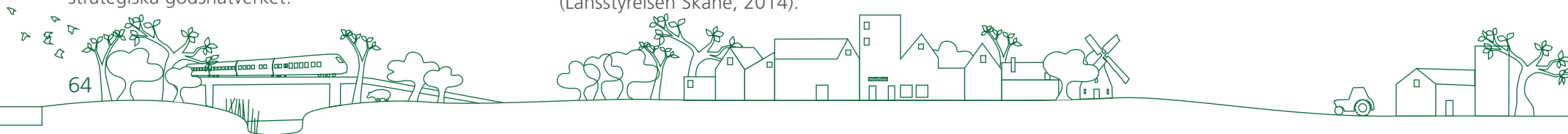
## Riksintresse för kulturmiljövård i Lund

S:t Lars - på båda sidor om Höje å - och Lunds centrala delar omfattas av riksintresse för kulturmiljövården. Riksintresset tar fasta i stadens utveckling från medeltid till nutid från kyrklig metropol till universitetsstad och den expansiva utveckling som tillkom under 1800-, 1900- och även 2000-tal. Riksintresset är avgränsat till Lunds sida om kommungränsen.

## Landskapsbildsskydd

Landskapet längs Höje å är belagt med landskapsbildsskydd. Detta är en äldre skyddsform för särskilt tilltalande och vackra landskap.

Skyddsformen är en del av den äldre naturvårdslagen och infördes innan riksintressena. Även om formen landskapsbildsskydd inte finns med i den nuvarande miljöbalken gäller de utpekade områdena med stöd av länsstyrelsen.



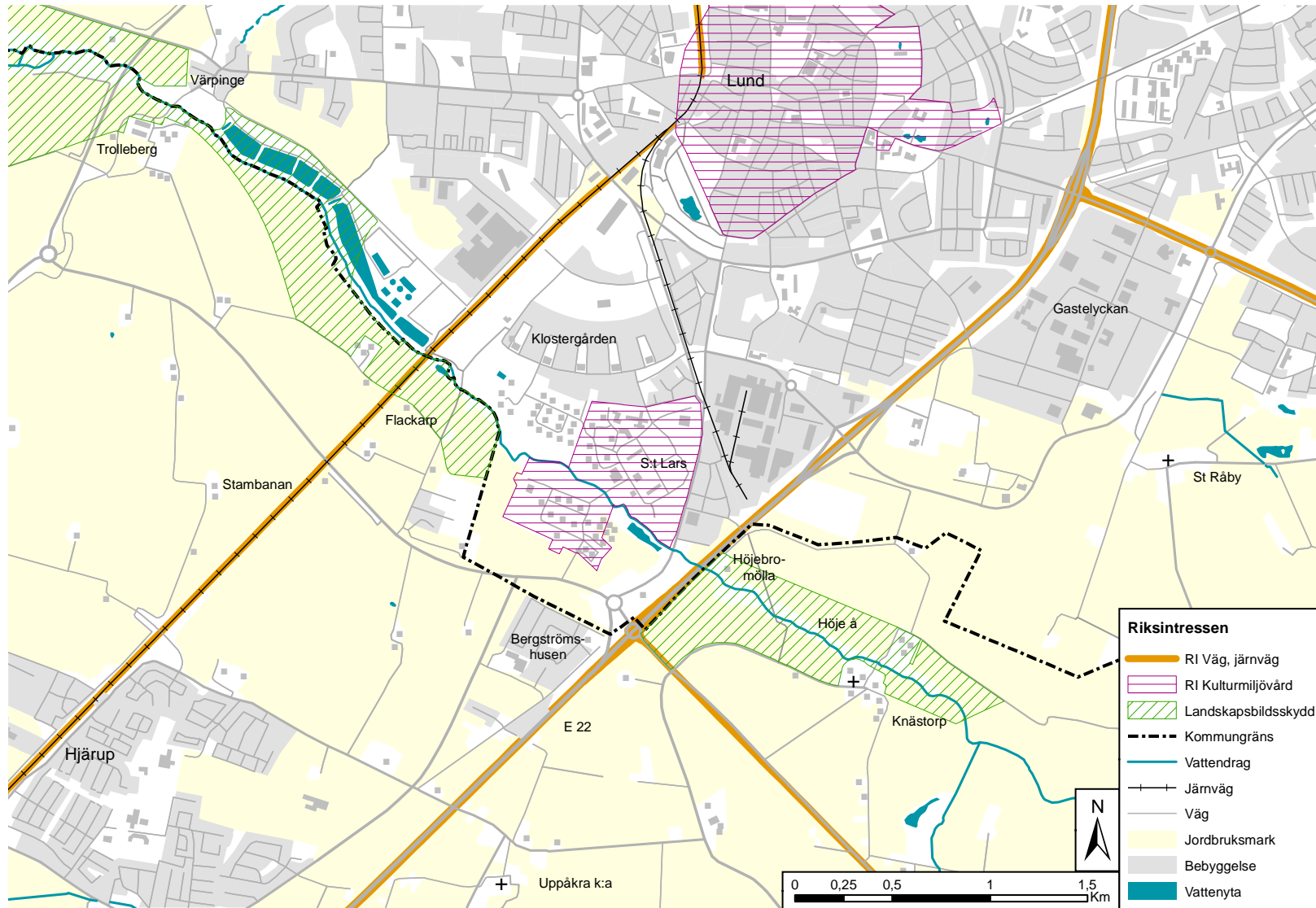


## Jordbruk av nationell betydelse

Jordbruksmarken i planområdet är av nationell betydelse, vilket vilket i miljöbalken 3:4 formuleras: *Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.*



## Del 4. Platsens fysiska förutsättningar



Riksstressen i och kring planområdet. Ramböll





# Processen



# Översiktsplanering - så funkar det

Var det byggs och hur mark- och vattenområden används är viktigt för att det ska bli en bra helhet och en hållbar utveckling. Alla kommuner ska enligt plan- och bygglagen (PBL) ha en översiktsplan (ÖP) som omfattar hela kommunen. Översiktsplanen är kommunens avsiktsförklaring om den fysiska miljön. Planen innehåller kommunens vision och är dess strategiska dokument för den framtida utvecklingen. Planen ska också redovisa hur kulturhistoriska intressen tas tillvara, liksom naturvärden eller risker såsom buller och översvämningar. Om planen kan medföra betydande miljöpåverkan ska en särskild miljökonsekvensbeskrivning upprättas tillsammans med planförslaget. Hur kommunen avser att tillgodose riksintressen redovisas särskilt. En översiktsplan är inte juridiskt bindande för myndigheter och privata aktörer, utan endast vägledande och rådgivande. Nya planeringsfrågor, ändrade förutsättningar och politiska diskussioner kräver en levande översiktsplaneprocess. Minst en gång per mandatperiod ska kommunfullmäktige ta ställning till om översiktsplanen är aktuell.

## Fördjupad översiktsplan

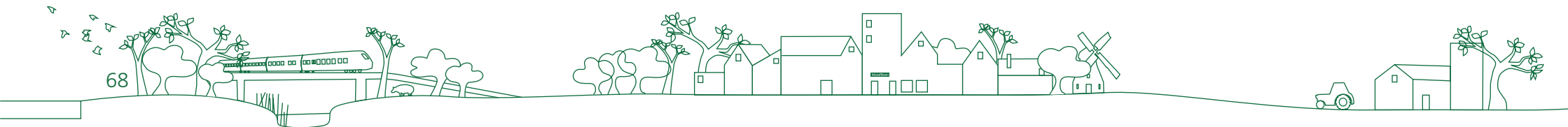
En fördjupning av översiktsplanen kan göras för ett mindre geografiskt och avgränsat område i kommunen, t.ex. en mindre ort, del av kommunen eller en del av en stad. Det innebär precis som namnet antyder att översiktsplanen fördjupas, eller detaljeras, för det valda området. Syftet är att belysa eller lyfta fram specifika frågor, eller att undersöka hur ett område kan utvecklas med en ny bebyggelsesstruktur.

## Samråd

När kommunen upprättar eller ändrar en översiktsplan ska kommunen samråda med bl.a. länsstyrelsen, regionala organ såsom regionförbundet eller kollektivtrafiken, samt grannkommuner. Kommunmedborgarna ska också ges chansen att säga sin mening. Samrådet ska dokumenteras i en samrådsredogörelse. Efter samrådet görs de ändringar kommunen anser befogade. Sedan ställs det slutliga förslaget ut i minst två månader innan det antas av kommunfullmäktige. En översiktsplan kan inte överklagas. Det är endast förfarandet när kommunen upprättar översiktsplanen som går att överklaga, det vill säga om kommunen inte följt plan- och bygglagens procedurregler.



Arbetsprocessen för denna fördjupade översiktsplan





## Arbetsprocess

Planeringsarbetet inleddes våren 2017 och har utförts av en arbetsgrupp med representanter från kommunen där tjänstepersoner på stadsbyggnadskontoret har deltagit tillsammans med konsultföretaget Ramböll. Konsulten har på kommunens beställning även upprättat en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Innehållet har under arbetets gång stämts av i den politiska ledningen.

## Uppdraget

Kommunstyrelsen beslutade i november 2016 att ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram förslag till Fördjupad Översiktsplan för området Flackarp-Höjebromölla utmed Höje å i enlighet med 3 kapitlet i Plan- och bygglagen. Uppdraget var att undersöka om den nordvästra delen av kommunen intill Lunds stad kan utvecklas med ny bebyggelse.

Målet med den fördjupade översiktsplanen är att pröva om man kan utveckla den del av kommunen som ligger närmast Lunds stad. Syftet med planarbetet är att ta reda på om området med dess

strategiska läge är lämpligt för bebyggelse med framtida bostäder och verksamheter, samt ökade rekreativsmöjligheter och gröna värden.



## Informations- och dialogmöte med markägare

Den sjätte februari 2019 hölls ett informations- och dialogmöte med markägare inom det aktuella planområdet. Markägarna bjöds in för att få information om det arbete som pågår, samt få chansen att lämna förslag på hur de ser att området skulle kunna utvecklas på sikt. Mötet hölls i matsalen på Uppåkra skola i Hjärup. Cirka 30 deltagare kom till mötet. Inledningsvis hälsade kommunstyrelsens ordförande Christian Sonesson välkomna och berättade om det uppdrag som arbetsgruppen fått som innebär att utreda möjligheterna till utveckling i planområdet. Likaså berättade han om det samarbete som pågår mellan Lunds och Staffanstorps kommuner i det aktuella planområdet. Efter det berättade Staffanstorps stadsarkitekt om kommunens översiktsplanarbete, samt om Länsstyrelsens inställning. Kommunens anlidade konsulter från Ramböll höll sedan en presentation som förklarade aktuella planeringsförutsättningar både lokalt och globalt, samt om den analys av planområdet som gjorts inledningsvis.

Efter presentationerna fick deltagarna fika medan de med stöd av ett antal frågeställningar fick rita och tycka till på kartor över området. Frågeställningarna var:

- Finns det platser som bör bevaras eller utvecklas i området?
- Har ni idéer och visioner kring er mark som vi bör känna till och kan bidra till att genomföra?
- Vad skulle ni vilja att en eventuell ny bebyggelsestruktur skulle innehålla?
- Känner ni till promenadslingor eller kopplingar som skulle vara fina att utveckla?

Resultatet av gruppernas kartövningar samlades in och sammanställdes efter mötet i minnesanteckningar som skickades ut till de deltagare som lämnat sina kontaktuppgifter. De synpunkter som kom fram under mötet var sammanfattningsvis att rekreationsområdet runt Höje å är viktigt att bevara och/eller utveckla. Många grupper poängterade i olika grad vikten av att bevara åker- och jordbruksmark medan en

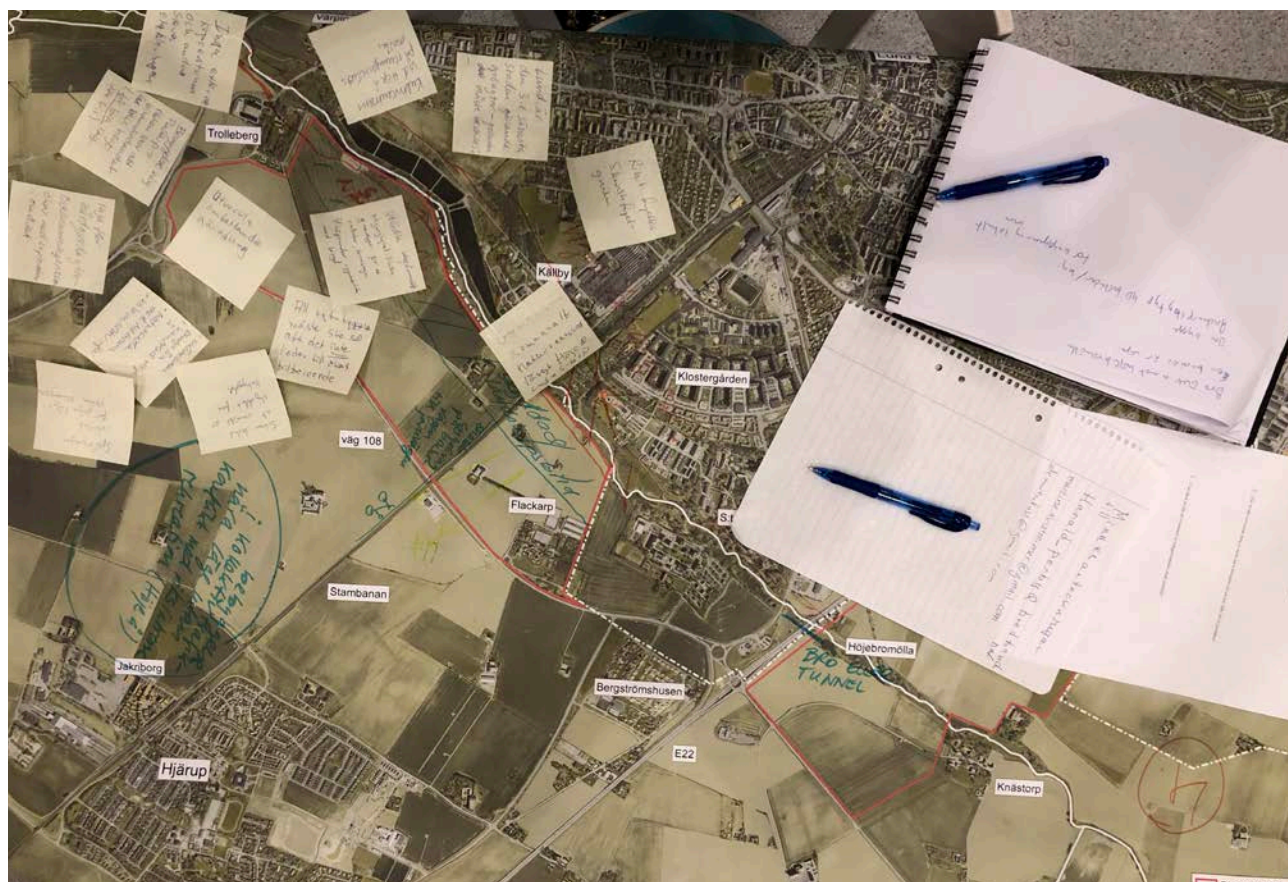
grupp har markerat åkermarken söder om Höje å som "skog" i sin karta. En grupp ville att endast redan ianspråktagen mark ska bebyggas, samt att kommunerna inte ska sammanbyggas. En grupp menar att om det är nödvändigt med ny bebyggelse är området öster om Trolleberg den enda passande platsen för det.

Det finns önskemål om att ny bebyggelse ska ha bykaraktär och köpcenter och liknande stora etableringar är man mindre positiv till. Man vill att lantligheten ska bevaras, samt Flackarp tas upp som ett exempel på en trevlig boendemiljö. Några grupper pekade ut nyare områden i nordöstra Hjärup och vid Bergströmshuset som exempel på en byggnationsstil man inte vill ha. En annan grupp föreslår bullervall längs Stambanan för att möjliggöra bebyggelse även bredvid järnvägen.

Man poängterar vikten av att ha god dagvattenhantering och att området runt Höje å i dagsläget är hårt utsatt för översvämning. Förslag framförs också om ett nytt område för kolonilotter för att främja närodling invid ån.



Vidare menar man att en bro över eller tunnel under E22 är nödvändig för att knyta samman promenadstråket längs Höje å. Man vill inte se ett ökat bilberoende och några av deltagarna framförde att bebyggelsen ska motivera människor att använda cykel eller att promenera, t.ex. med bättre gång- och cykelvägar samt belysning. Enligt några behövs bättre gång- och cykelvägar redan idag för att trygga barnens väg till skolan. Att anlägga en cykelmotorväg längs järnvägen tas också upp som förslag av markägarna.



Gemensam skisskarta från möte med markägare





# Källor





# Källor

Aleklett Kjell, 2012. Peeking at Peak Oil, Springer.

Bates B.C., Kundzewicz Z.W., Wu S. & Palutikof J.P. (red), 2008. Climate Change and Water. Technical Paper of the Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC Secretariat.

Boverket, 2015. Vision för Sverige 2025. Hämtad: <http://sverige2025.boverket.se/>

Engström Carl-Johan (Red), 2013. Den attraktiva regionen – En antologi om tillgänglighet och regional utveckling, Trafikverket. Hämtad: <https://trafikverket.ineko.se/se/den-attraktiva-regionen-en-antologi-om-tillg%C3%A4nglighet-och-regional-utveckling>

Hall M, Lund E & Rummukainen M (red), 2015. Klimatsäkrat Skåne. CEC Rapport Nr 02. Centrum för miljö- och klimatforskning, Lunds universitet.

Lynch Kevin, 1960. Image of the City, MIT Press.  
Länsstyrelsen Skåne, 2006.

Kulturmiljöprogram för Skåne. Hämtad: <http://www.lansstyrelsen.se/skane/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/landskapsvard/kulturmiljoprogram/Pages/kulturmiljoprogram.aspx>

Länsstyrelsen Skåne, 2014. Höje å från Genarp till Lomma, Område av riksintresse för friluftsliv i Skåne län 20140127.

Länsstyrelsen Skåne, 2015. Markhushållning i planeringen Jordbruksmarken i Skåne. Hämtad: <http://www.lansstyrelsen.se/skane/Sv/publikationer/2015/Pages/markhushallning-i-planeringen.aspx>

Länsstyrelsen Skåne, 2017. Bostadsmarknadsanalys för Skåne 2017- en lägesbild över bostadsmarknaden i Skåne. Hämtad: <http://www.lansstyrelsen.se/skane/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/boende/bostadsmarknad/Pages/Bostadsmarknadsanalys-2017.aspx>

Länsstyrelsernas WebbGIS, 2018. Hämtad: <http://extra.lansstyrelsen.se/gis/Sv/Pages/karttjanster.aspx>

McHarg Ian, 1969. Design with Nature, Wiley.  
Mellander Charlotta, 2014. Vadå attraktiva städer? föreläsning vid Stadsbyggnadsdagarna.

Mellanrum AB, 2008. Landskapsanalys för gränsområdet mellan Lunds och Staffanstorps kommuner.

nUNDO, 2012. Conservation, Density and Complexity, EUROPAN 12, Kalmar. [www.nUNDO.org](http://www.nUNDO.org)

Region Skåne, 2016a. Befolkningsprognos 2016-2025. Hämtad: <https://utveckling.skane.se/publikationer/rapporter-analyser-och-prognoser/skanes-befolkningsprognos-2016-2025/>

Region Skåne, 2016b. Skåne 2025 – Utbildnings och arbetsmarknadsprognos. Hämtad: <https://utveckling.skane.se/publikationer/rapporter-analyser-och-prognoser/skane2025/>



## Källor

Region Skåne, 2016c. RUS Regional utvecklingsstrategi Skåne. Hämtad: <https://utveckling.skane.se/om-regional-utveckling/regional-utvecklingsstrategi--det-oppna-skane-2030/>

Riksantikvarieämbetet, 2014. Riksantikvarieämbetets fornminnesinformationssystem – FMIS. Hämtad: <http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html>

Riksantikvarieämbetet, 2018a. Allt finns i landskapet. Hämtad: <https://www.raa.se/kulturarv/landskap/allt-finns-i-landskapet/>

Riksantikvarieämbetet, 2018b. Europeiska landskapskonventionen (ELC). Hämtad: <https://www.raa.se/samhallsutveckling/internationellt-arbete-och-eu-samarbete/europaradet/europeiska-landskapskonventionen/>

SMHI, 2011. Rapport Nr 2011-52 Klimatanalys för Skåne län. Hämtad: <http://www.lansstyrelsen.se/skane/Sv/miljo-och-klimat/klimat-och-energi/klimatanpassning/forandrat-klimat/Pages/index.aspx?keyword=Klimatanalys>

SOU 2007:60, 2007. Sverige inför klimatförändringarna - hot och möjligheter, 2007. Hämtad: <https://www.regeringen.se/rattsdokument/statens-offentliga-utredningar/2007/10/sou-200760-/>

Strukturbild för Skåne - utmaningar för framtiden, 2010. Hämtad: <https://utveckling.skane.se/utvecklingsomraden/samhallsplanering/strukturbild-for-skane1/>

Strukturbild MalmöLund, 2014. Hämtad: <https://www.lund.se/kommun--politik/regionalt-arbete/malmolund/strukturbild-malmolund/>

Strukturplan för MalmöLundregionen Gemensam målbild 2035, 2016. Hämtad: <http://www.malmolundregionen.se/>

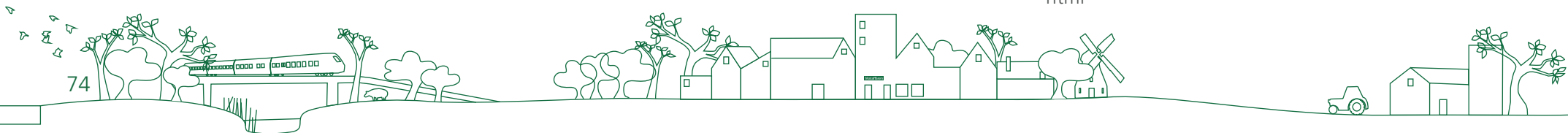
Svensk författningssamling 1998:808, Miljöbalken. Hämtad: [http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808\\_sfs-1998-808](http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808)

Svensk författningssamling 2010:900, Plan- och bygglagen. Hämtad: [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900\\_sfs-2010-900](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900_sfs-2010-900)

Sveriges Geologiska Undersökning, 2018. Kartgeneratörn. [http://apps.sgu.se/kartgenerator/maporder\\_sv.html](http://apps.sgu.se/kartgenerator/maporder_sv.html)

Sveriges Miljömål, 2005. Hämtad: <http://www.sverigemiljomal.se/>

Tillväxtanalys, Tillväxtfakta, 2012. 2012. Regional attraktivitet – tillväxtmotor i en global verklighet. Hämtad: <http://www.tillvaxtanalys.se/publikationer/tillvaxtfakta/tillvaxtfakta/2012-04-18-regional-attraktivitet---tillvaxtmotor-i-en-global-verklighet.html>



Trafikverket, 2018a. Lund-Flackarp. Hämtad:  
<https://www.trafikverket.se/lund-flackarp/>  
Trafikverket, 2018b. E22 Trafikplats Lund södra  
byggs om. Hämtad: <https://www.trafikverket.se/e22-lund/>

Trafikverket, 2018c. Klostergården. Hämtad:  
<https://www.trafikverket.se/nara-dig/Skane/projekt-i-skane-lan/lund-arlov/omraden/klostergarden/>  
Trafikverket, 2018d. Väg 108, Staffanstorp–Lund,  
mötesfri väg. Hämtad: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Skane/projekt-i-skane-lan/vag-108-staffanstorplund-motesfri-vag/>

Vissa bildelement har tagits fram med inspiration  
från sidan skalgubbar.se



