

Staffanstorps kommun

Översiktsplan 2020-2040

Del 1. Markanvändning

Granskningshandling

Godkänd i KS 20210324



Staffanstorps
kommun



Projektorganisation

Beställare

Kommunstyrelsen Staffanstorps genom beslut om uppdrag 2017-03-13

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)

Tidigare styrgrupp, 2017-03-13 – 2018-11-12

Björn Magnusson (L), ordförande
Christian Sonesson (M)
Eric Tabich (M)
Pierre Sjöström (S)
Carina Dilton (S)
Richard Olsson (SD)
David Wittlock (MP)
Björn Larsson (C)

Arbetsgrupp

Thomas Lexén, stadsarkitekt, projektledare
Sofia Tjernström, plansamordnare
Susanna Falck, planarkitekt
Stefan Lindqvist, GIS-ingenjör

Övriga projektmedarbetare

Karolina Gnosselius, plan- och exploateringschef
Ardiana Demjaha, stadsbyggnadschef
Pontus Borgstrand, tidigare stadsbyggnadschef
Anna-Karin Brunberg, tidigare samhällsplanerare
Rocky Cueva, tidigare utredare bostadsförsörjning
Anna Fogelberg, tidigare plan- och landskapsarkitekt
Alfred Fransson, tidigare miljö- och avfallsingenjör
Patrik Runesson, tidigare analyssekreterare

Konsulter och övriga externa resurser

Adelina Osmani, MKB-samordnare, Ramböll
Caroline Boström, MKB-samordnare, Ramböll
Pauline Berndtsson, kommunikatör, Fojab
Emma Schöön, kommunikatör, Fojab
Anders Larsson, universitetslektor, SLU/Alnarp

Fotografier, Illustrationer och kartor

Staffanstorps kommun, där inget annat anges



Staffanstorps
kommun



Förord

Planering för Valfrihet, Attraktionskraft och Livskvalitet

Bäste läsare, du håller i din hand den nya översiktsplanen för Staffanstorps kommun – ett av våra viktigaste styrdokument. Denna granskningshandling, som visar riktningen för hur vi tillsammans utvecklar och bygger framtidens trygga och attraktiva Staffanstorp, är en vidareutveckling av samrådshandlingen - berikad genom värdefulla synpunkter och tankar från kommunmedborgare, organisationer och myndigheter.

Vi har fantastiska grundförutsättningar i vår kommun. Vårt geografiska läge är oslagbart bra - 10 minuter till akademins Lund, 15 minuter till vårt regionala centrum Malmö och 55 minuter till den internationella metropolen Köpenhamn. Vår kommun är en organisk del av Öresundsregionen – samtidigt som vi fullt ut tar tillvara de möjligheter som det kommunala självstyret ger oss. I Staffanstorps kommun skräddarsyr vi lösningar för byggande, boende, service och näringsliv som efterfrågas av kommuninvånarna, och som fungerar bra för oss som arbetar och lever här. Hur vi planerar vår infrastruktur har stor betydelse för vår tillväxt, men även för vår livskvalitet.

Vi får också återkommande bekräftelser på den starka attraktionskraft som vi har byggt upp i Staffanstorps kommun: inflyttningen ökar liksom pendlingsströmmarna. Vi får återkommande höga placeringar i näringslivsrankingar och trygghetsmätningar. Arbetslösheten är låg, nyföretagandet högt och våra skolors resultat ökar stadigt. Vi har också ett mångfacetterat och aktivt föreningsliv. Det är vårt ansvar att förvalta dessa värden på bästa sätt åt kommande generationer.



De vägledande utgångspunkterna bakom denna nya översiktsplan är valfrihet, attraktionskraft och livskvalitet. Det är min övertygelse att människor och företag naturligen söker och väljer de arbetsvillkor och livsbetingelser som erbjuder mest mervärden. Vår ambition är därför att alltid ha våra kommuninvånares och företagens intressen i första rummet, och att skjuta övergående trender och modeord till bakgrunden.

På liknande sätt förhåller det sig med livskvaliteten. Livskvaliteten i Staffanstorps kommun tar sig bl.a. uttryck i offentliga miljöer som främjar möten mellan människor, byggnader i mänsklig skala och ett tillvaratagande av de kulturmiljöer som utgör vårt gemensamma minne. Under en promenad i Staffanstorp eller Hjärup ska såväl invånare som besökare direkt känna igen – och känna – en levande skånsk landsbygdsnära tätort. Det offentliga rummet skall vara visuellt tilltalande, funktionellt och tryggt att vistas i.

Vikten av en balanserad, mångfacetterad och allmänt accepterad översiktsplan kan inte nog understrykas. Den världsberömda finländsk-amerikanske arkitekten och stadsplaneraren Eliel Saarinen sade:

”Formge alltid ett föremål med hänsyn till dess nästa, större sammanhang – en stol i ett rum, ett rum i ett hus, ett hus i en miljö, en miljö i en stadsplan.”

Målet med Staffanstorps nya översiktsplan är inget mindre än att ge oss alla det sammanhang och de verktyg som stärker oss i utvecklingen av framtidens Staffanstorps kommun - vårt attraktiva och trygga hem i Skåne.



Eric Tabich

Eric Tabich,
1:e vice ordf. Kommunstyrelsen,
ordförande Stadsbyggnadsnämnden
Staffanstorps kommun



Del 1. Markanvändning

Inledning.....6

Introduktion.....7

Upplägg och övergripande idé.....8

Vad har hänt sen sist?.....9

Strategi för markanvändningen.....12

Tätt och nära.....13

Orange - här växer tätorterna.....15

Gul/grön - landskap för produktion och rekreation...16

Behov av nya bostäder.....17

Behov av ny verksamhetsmark.....18

Så här kan det se ut 2040.....20

Läsanvisning markanvändningskartor.....22

Förtydligande av vissa begrepp.....22

Symboler för att underlätta läsningen.....23

Staffanstorps kommun.....24

Så här kan det bli.....24

Hur når vi dit?- att tänka på!.....26

Hjärup.....34

Så här kan det bli.....34

Hur når vi dit?- att tänka på!.....36

Flackarp-Höjebromölla.....42

Så här kan det bli.....42

Hur når vi dit?- att tänka på!.....42

Staffanstorp.....52

Så här kan det bli.....52

Hur når vi dit?- att tänka på!.....54

Nordanå.....60

Så här kan det bli.....60

Hur når vi dit?- Att tänka på!.....62

På längre sikt.....68

Hur blir det då?.....68

Konsekvenser.....70

Sammanfattning av miljökonsekvens-
beskrivning.....71

Samlad bedömning.....71



Inledning



Introduktion

Staffanstorps kommun är mycket mer än bara ett geografiskt område och en yta. Den utgörs också av oss människor och allt som vi gör tillsammans - en gemenskap formad av oss alla som lever och verkar här.

Ambitionen med detta dokument - *Översiktsplan 2020 - 2040* - är att ge medborgare, näringsliv, föreningsliv och andra intressenter en bild av vår kommun 20 år framåt i tiden. Vi vill visa på de utmaningar och möjligheter som samhällsutvecklingen ställer oss inför, hur vi på bästa sätt tar tillvara de många fördelar som vårt geografiska läge ger och hur vi fortsätter att bygga på vår starka attraktionskraft och vårt varumärke som en kommun som präglas av valfrihet, attraktionskraft och livskvalitet.

När detta skrivs - vårvintern 2021 - befinner vi oss mitt i den största pandemin på över 100 år. Nästan alla aspekter av samhällslivet har påverkats i olika grad av Corona-/Covid19: Kontorslokaler gapar tomma. Utbildningar, möten och konferenser sker virtuellt snarare än i skolor och möteslokaler. Den

lokala handeln och resandet har påverkats kraftigt. Pendlingsmönster har ändrats radikalt på mycket kort tid. Förutsättningarna för idrotts-, kultur- och föreningslivet att bedriva sina verksamheter har beskrivits.

Vi kan förmoda att Coronapandemin kommer att ge djupa och i många fall bestående effekter på samhället och dess utveckling. Självfallet måste även vårt översiktplanearbete spegla denna utveckling. Efter samrådet har vi därför försökt förbättra och komplettera översiktsplanen, inte bara med hjälp av de synpunkter som inkommit under samrådstiden, utan också genom att teckna en tydligare bild av hur samhällets motståndskraft kan förbättras med en flexibel och framsynt samhällsplanering som ger en beredskap att ta tillvara Staffanstorps möjligheter - men även att hantera risker. Pandemin har tydligt visat oss riskerna med att "lägga alla ägg i samma korg" genom endimensionella och alternativfattiga lösningar för till exempel pendling och transporter. Vi måste i än högre grad än hittills planera för en mångfacetterad utveckling av ett

samhälle som flexibelt kan ställa om och stå emot framtida påfrestningar. Resonemangen kring frågor rörande risker/riskhantering etc. utvecklas vidare i *översiktsplanens Del 2 - Utgångsläget*.

En strategi blir med detta perspektiv inte främst en långsiktig plan som absolut ska följas. Den ska snarare skapa flexibla förutsättningar att hantera en föränderlig omvärld och ge de verktyg, den vägledning och de ramar som möjliggör byggandet av ett på alla sätt bättre och starkare Staffanstorp i framtiden.

I den första delen, *Del 1 - Markanvändning* beskrivs inledningsvis upplägget och den övergripande idén med planen. I andra kapitlet, *Strategi för markanvändningen*, förklaras även behovet av nya bostäder och ny verksamhetsmark. Tredje kapitlet, *Så här kan det se ut 2040* beskriver och visar på kartor hur vi kan komma att använda marken samt redovisar vilka avvägningar som gjorts mellan olika intressen i olika delar av kommunen. Avslutningsvis sammanfattas hur vi ska göra och vad som behövs



Inledning

för att vi ska nå våra framtidsmål. Det sista kapitlet, *Konsekvenser*, sammanfattar hur planen påverkar människor och miljö.

Till översiktsplanen hör även de separata delarna *Del 2 - Utgångsläget*, som beskriver omvärldsförändringar, mål och styrdokument, kommunens vision och presenterar fakta om kommunen idag, samt en Miljökonsekvensbeskrivning.

Välkommen att följa med på resan genom dokumentet!

Upplägg och övergripande idé

Den föregående översiktsplanen - som sträckte sig fram emot 2038 - antogs 2009 och aktualitetsförklarades 2011. I denna blickade vi 30 år in i framtiden och visualiserade våra framtidsmål. Under de tio år som gått har flera delar i den planen förverkligats, och vi är nu drygt 25 000 invånare i kommunen – 4 000 fler än 2009. Parallellt med detta har omvärlden förändrats - några förutsättningar ser annorlunda ut och våra framtidsmål har blivit

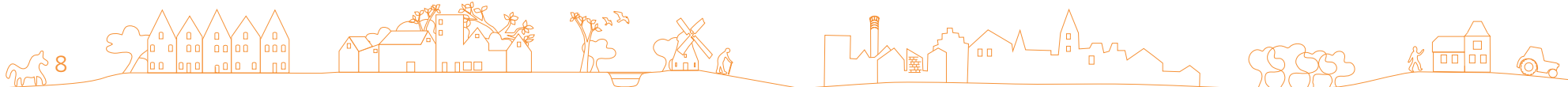
ännu skarpare: Staffanstorps kommun ska vara en trygg och attraktiv kommun med ett varierat bostadsutbud, goda kommunikationer, intressanta mötesplatser, kulturhistoriska, gröna och rekreativa värden sida vid sida med inspirerande företag och föreningsliv. Allt med människan i centrum och förankrat i den goda jorden.

I översiktsplanen tillgodoses behovet av bostäder och arbetsplatser på ett flexibelt och balanserat sätt. I ännu högre grad än i föregående översiktsplan förtätar och växer vi nära stationer och hållplatser. I Staffanstorps tätort är kollektivtrafiken redan mycket god och ytterligare förstärkningar planeras. Förutsättningar att förtäta är goda. I Hjärup förstärker spårutbyggnaden och den nya stationsmiljön ytterligare möjligheterna för orten att växa, framförallt västerut. När den nya stationen Lund södra snart byggs skapas också förutsättningar för Flackarp att utvecklas. Utvecklad kollektivtrafik från Staffanstorp till Lund respektive Malmö, bland annat genom att köra superbuss på Simrishamnsbanan, ger utvecklingsmöjligheter för

Höjebromölla och Nordanå. Genom att låta våra orter växa på detta sätt kan vi klara att tillgodose ett bostadsbehov för omkring 40 000 människor 2040 – det vill säga ungefär samma antal invånare som prognosticerades i föregående översiktsplan – men utan att ta lika mycket mark i anspråk.

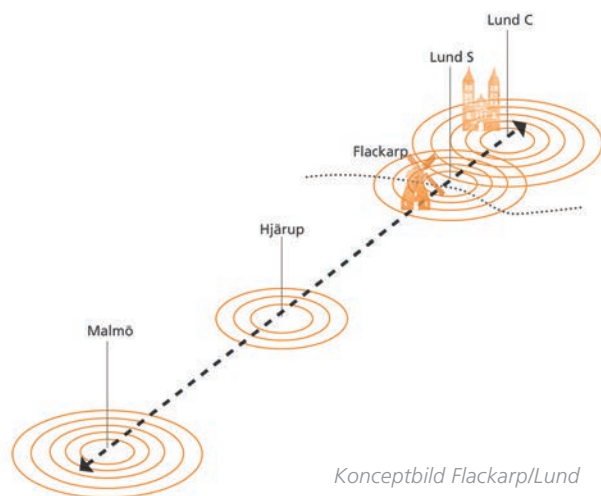


Här växer tätorterna



Vad har hänt sen sist?

Sedan den föregående översiktsplanen antogs år 2009 har några viktiga förändringar och förskjutningar skett vad gäller de övergripande planeringsförutsättningarna - förändringar som Staffanstorps kommun har att förhålla sig till vid planering och andra beslut som berör markanvändningen inom kommunen:



- Den regionala synen på stråket mellan Malmö och Lund har delvis förändrats. Strukturbild Malmö-Lund togs fram mellan 2012 och 2014 med syftet att stärka samsynen kring storstadsområdets utveckling. Här pekas ett koppel av regionala utvecklingsnoder ut i ett stråk mellan Brunshög och Hyllie. Hjärup är ett sådant strategiskt stadsutvecklingsområde och området kring Lunds södra station ett annat. I Staffanstorps kommun påverkar detta synen speciellt med avseende på Flackarps utveckling i relation till det nya stationsläget i södra Lund. Lund och Staffanstorp har tillsammans tagit fram en gemensam målbild och strukturbild för gränsområdet mellan kommunerna längs Höje å.

- Vikten av att ta hänsyn till jordbruksmarken, inte bara ur ett landskapsperspektiv utan framförallt som produktionsresurs, har blivit ännu tydligare sedan vår förra översiktsplan antogs. Frågan om dess hushållning bevakas av ett flertal myndigheter och intresseorganisationer – bland annat av länsstyrelsen och av miljödomstolarna.



Jordbruksmarken för produktion och rekreation

I Staffanstorps kommun utgör jordbruksmarkens andel av landarealen 79% - näst högst i Sverige. Detta utgör en särskild utmaning i det kommunala planarbetet och kräver en omsorgsfull, kreativ och lyhörd balansering av olika samhällsintressen där det måste vara tydligt vilka väsentliga samhällsintressen som tillgodoses när jordbruksmark tas i anspråk. Översiktsplan 2020-2040 visar en huvudsaklig bostadsutveckling genom förtätning av Staffanstorps tätort samt utveckling av tidigare verksamhetsområden i Hjärup.



Inledning

En mindre del av bostadsutvecklingen föreslås ske på nuvarande jordbruksmark, såsom i Flackarp och Nordanå, samt i delar av Hjärup, och då i goda kollektivtrafiklägen.

- Simrishamnsbanans tidigare aktuella ombyggnad för trafikering med persontåg är inte längre prioriterad, varken i den regionala infrastrukturplanen eller i nationell plan för transportsystemet, och planeringen och det mellankommunala samarbetet avbröts därför under 2015. Staffanstorps kommun utreder nu istället möjligheten att köra superbuss på den gamla banvallen (kanske med möjlighet till spår i framtiden), vilket kan ge möjlighet för stationer, förutom i Staffanstorps tätort (t.ex. vid

Nordanå och Kyrkheddinge. Arbetet för utveckling av motsvarande kollektivtrafikstråk mellan Staffanstorps och Lund i anslutning via Knästorp / Höjebromölla pågår också.

- Staffanstorps kommuns trygghetsarbete utvecklas ständigt och kommunstyrelsen beslutade i början av 2020 att det på ett tydligare sätt även ska integreras i den fysiska planeringen. Därefter har Coronapandemin ytterligare aktualiserat frågeställningarna kring samhällets förmåga att stå emot och hantera kriser och störningar. Detta innebär ett ökat fokus på trygghetsfrågorna i denna översiktsplan och i kommande genomförandestrategier.

Utöver ovan nämnda punkter har ny lagstiftning tillkommit inom ett antal områden, vilket redovisas i *Del 2 - Utgångsläget*.



Superbuss på banvallen





Strategi för markanvändningen



Tätt och nära

Många människor och verksamheter söker sig till Staffanstorp och till de attraktiva boende- och verksamhetsmiljöer som finns och utvecklas här. Staffanstorps kommun vill tillgodose denna efterfrågan på bostäder och arbetsplatser genom god och hållbar planering. Detta avsnitt beskriver strategier för markanvändningen.

Den viktigaste faktorn som styr markanvändningen i *Översiktsplan 2020-2040* är närheten till attraktiv kollektivtrafik. I ännu högre grad än tidigare bygger vi i kollektivtrafknära lägen, dvs i stations- eller hållplatslägen för såväl tåg, superbuss som buss. Genom att bygga nära stationerna och genom att utnyttja marken väl kan vi spara värdefull jordbruksmark.

Jordbruk är en näring av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses genom att annan mark tas i anspråk. Med väsentligt samhällsintresse avses bland annat

bostadsförsörjning. Staffanstorps kommuns yta består i princip bara av jordbruksmark vilket innebär att det inte finns några bättre lokaliseringalternativ än att utnyttja de stations- och hållplatsnära lägena i våra befintliga orter för att kunna erbjuda plats för den befolkningsutveckling och det bostadsbehov som enligt riktlinjerna för bostadsförsörjning förväntas uppstå.

Genom att bygga i kollektivtrafknära lägen underlättar vi för människor att välja att resa med tåg, superbuss och buss, vilket bidrar till den omställning av färdmedelsfördelningen som behövs för att regionen ska kunna hantera en växande befolkning. Det är nödvändigt både för att trafiken ska flyta och för miljön.

För att kunna avgöra vad som är kollektivtrafknära läge ansluter sig Staffanstorps kommun till Region Skånes definition som presenterades i rapporten *Stationsnära läge* (2010). Här anges att boende som har upp till 1000 m till station eller hållplats bor kollektivtrafknära. Vidare kan 2-3 km till en

tågstation anses kollektivtrafknära då det är ett cykelbart avstånd. Staffanstorps kommun gör bedömningen att samma avstånd till station/hållplats för superbuss på banvallen ska gälla för att avgöra vad som är kollektivtrafknära – dvs 2,5 km.

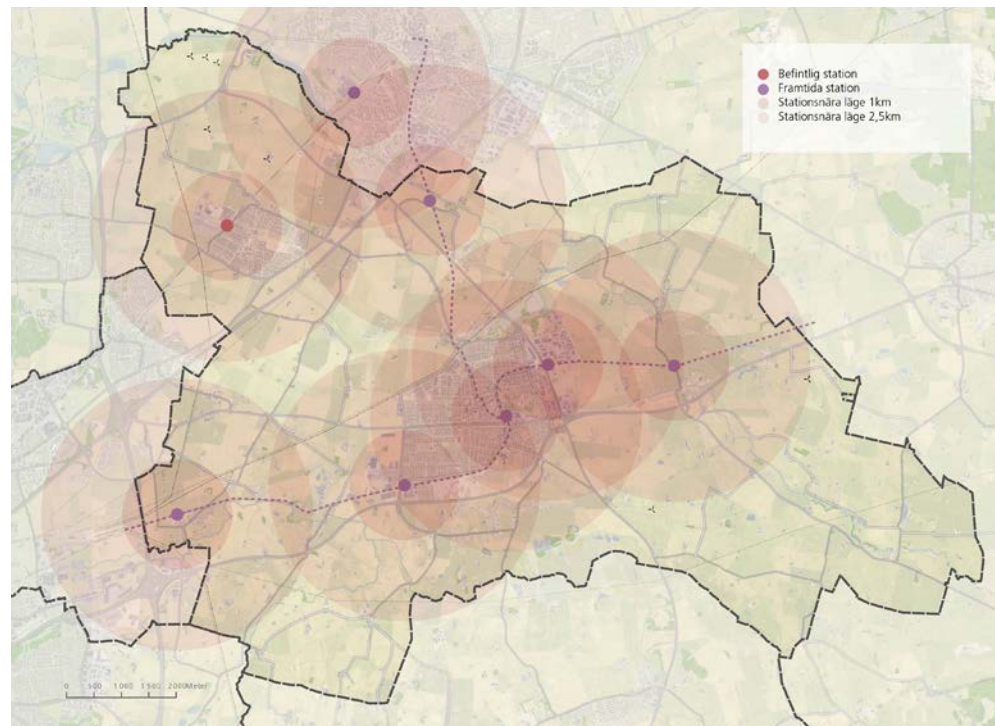
Men vad som är kollektivtrafknära handlar inte enbart om avståndet i meter. Med det välutbyggda gång- och cykelnät som finns i våra tätorter är tillgängligheten till kollektivtrafiken mycket god. Med en stark kollektivtrafik till och från våra närliggande pendlingsorter från flera platser i tätorterna blir närheten till god kollektivtrafik för boende och verksamma i kommunen mycket bra för de allra flesta.



Strategi för markanvändningen

Att bygga nära och att utnyttja marken väl är samhällsekonomiskt smart. Då behövs mindre infrastruktur och det blir fler som kan bidra till kostnaderna både vid anläggandet, men också för skötsel och underhåll av allmänna ytor och anläggningar, t ex vatten- och avloppsnät liksom gator, torg och parker.

Nära och tätt skapar också småstadsliv. Med fler människor som rör sig och möter varandra på gator, torg och i parker uppstår liv och rörelse samtidigt som tryggheten ökar i vårt samhälle. Fler människor ger också bättre underlag för service och handel vilket bidrar till att skapa den framtid vi vill ha.



Framtida stationsnära läge, spårbunden trafik eller superbuss på banvall. För att jämföra med nuvarande linjedragning för kollektivtrafik, se Del 2 Utgångsläget sid 42.



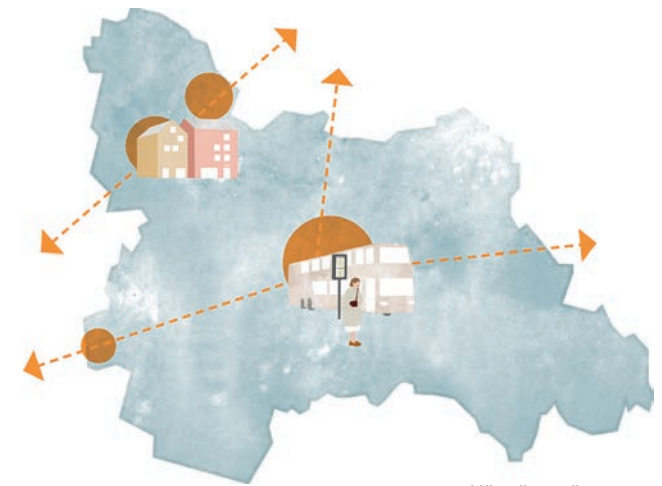
Orange - här växer tätorterna

I de orangea områdena utvecklas de befintliga orterna. Marken utnyttjas effektivt i de kollektivtrafiknära lägena där det framförallt är avståndet till stationen för tåg eller buss som avgör vilken typ av bebyggelse det handlar om. Närmast stationerna ligger tät, blandad stadsbebyggelse med ett utbud av bostäder, service, handel, restauranger och kultur. Lite längre bort finns varierad bostadsbebyggelse med flerbostadshus, radhus, kedjehus och enbostadshus. En mindre del service kan också finnas. I de framtida utbyggnadsområdena ryms också bl.a. grönytor som parker, gröna stråk och lekplatser.

Det är huvudorterna Staffanstorp och Hjärup som förväntas växa mest, men även Nordanå förväntas växa relativt mycket under perioden då kollektivtrafiken förbättrats och utvecklats. För tätorterna Staffanstorp och Hjärup redovisas de större sammanhängande utbyggnadsområdena. I närheten av den kommande pågatågsstationen vid Klostergården i södra Lund kan bostäder med tillhörande småskalig service utvecklas vid Flackarp. I Staffanstorp kan ytterligare bebyggelse tillkomma genom förtätning och centrumutveckling. I samtliga orter kan även mindre förtätningar komma att ske.

En stor del av kommunens förväntade tillväxt när det gäller bostäder kan ske inom nuvarande tätortsgränser och redan ianspråktagna områden som till exempel tidigare verksamhetsområden. En mindre del jordbruksmark bedöms ändå behövas i anspråk för ny bostadsbebyggelse, men då bara i områden med närhet till attraktiv kollektivtrafik och med ett högt och effektivt markutnyttjande.

Mark för nya verksamheter föreslås till största delen i goda kollektivtrafiklägen på nuvarande jordbruksmark såväl väster som öster om Staffanstorps tätort liksom i Höjebromölla. På detta sätt tillvarar vi samhällsinvesteringar och ger många friheten att välja att resa hållbart samtidigt som vi hushåller med och skyddar odlingslandskapet, både ur ett produktions- och landskapsperspektiv.



Här växer tätorterna



Gult/grönt – landskap för produktion och rekreation

I princip all mark utanför orterna är främst till för dem som brukar jorden. Jordbruksmarken i Skåne är den bästa i landet och jorden i Staffanstorp tillhör den bästa i Skåne. Genom att värdesätta jordbruksmarken och landskapet - en obruten horisont, de öppna vidderna, mossarna, dungar, alléer, dalgångar, gravhögar, bystrukturer - behåller vi odlingslandskapets kvaliteter. Naturens stödjande och reglerande egenskaper är viktiga för att kunna hantera stundande klimatförändringar med ökad nederbörd och andra konsekvenser. I framtiden kommer det öppna landskapet mellan bebyggda områden även att bli ett allt viktigare offentligt rum för en växande stads- och tätortsbefolkning. Odlingslandskapet kompletteras med rekreationsstråk bl.a. längs våra vattendrag och dessa kopplar ihop grönstråken inne i tätorterna med mossar och andra naturområden ute i landskapet. Genom att tillskapa ytor för ny vegetation och för vattnen att meandra och svämma, kan rekreationsstråken utvecklas till nytta för både människor och djur och samtidigt bidra till att förbättra vattenkvaliteten i våra åar. Naturmiljön förbättras genom långsammare

flöden i och kring vattendragen, biotoperna blir rikare och samtidigt ökar de rekreativa värdena. Genom rekreationsstråken samt fler gång- och cykelvägar, ridstigar och beträdnor förbättras också tillgängligheten till landsbygdens attraktiva målpunkter, såsom gårdsbutiker, kulturhistoriska kyrkor eller vackra utsikts- eller rastplatser.

I de gul-gröna områdena är pågående markanvändning generellt tänkt att bestå och fortgå. Nya kompletterande verksamheter och ny enstaka bebyggelse kan undantagsvis tillåtas i vissa lägen där de kan bidra till att skapa mervärden genom att t ex levandegöra landsbygden och förstärka kulturhistoriska värden. Mer om detta under rubriken Staffanstorps kommun i nästa kapitel.



Landskap för produktion och rekreation



Behov av nya bostäder

Sammanlagt antal tillkommande bostäder i utpekade förtätnings- och utbyggnadsområden (pågående och planerade) samt förväntat antal tillkommande bostäder utanför planlagt område redovisas så att planeringsmålet för bostäder stämmer med de behov och den efterfrågan som riktlinjer för bostadsförsörjning (som är under politisk behandling) redovisar samt motiverar ianspråktagandet av jordbruksmark. Staffanstorps kommun kommer då att ha ca 40 000 invånare år 2040 vilket motsvarar samma årliga befolkningsutveckling som varit de senaste åren (2,2%). Omräknat till antal bostäder kan man estimerat att kommunen behöver planera för att kunna bygga i genomsnitt omkring 300 bostäder per år för att möta efterfrågan och en växande befolkning. Översiktsplanen siktar därför på att möjliggöra byggandet av 7000 nya bostäder på 244 ha till 2040 varav 144 ha på jordbruksmark i stationsnära läge.

Både antalet yngre och antalet äldre invånare i kommunen kommer att öka. Den befintliga befolkningen är relativt ung jämfört med rikssnittet,

då en stor andel barnfamiljer är bosatta i Staffanstorp. Gruppen 80+ kommer i ett tioårsperspektiv nästan att ha fördubblats. Detta innebär att det kommer att behövas fler senior- och trygghetsboenden och boenden med närhet till service, samt fler till ytan mindre bostäder med hyror som attraherar pensionärer med begränsade medel. Idag är det brist på sådana boenden i kommunen. Planering som motverkar denna brist möjliggör även en önskad rörlighet på bostadsmarknaden som kan sätta igång flyttkedjor.

Även ungdomar påverkas av bristen på mindre bostäder med lägre hyror. Staffanstorps kommun har en mindre andel unga i åldern 20-30 år jämfört med riket i stort. Det kan förklaras av att många ungdomar som vuxit upp i kommunen flyttar till större städer i ett skede i livet när storstadens utbud av kultur, studiemöjligheter mm kan vara mycket attraktivt. Men det kan också bero på de ekonomiska förutsättningarna och att bristen på smålägenheter gör det svårt att etablera sig på bostadsmarknaden i hemkommunen. Det är därför

värdefullt att skapa alternativ för de ungdomar som vill bo kvar i kommunen även under sin studietid och som unga vuxna.

I framtiden ska ett varierat utbud av bostadsmiljöer, boendeformer och upplåtelseformer finnas. Fler och fler människor kommer att bo och verka i de centrala delarna av Staffanstorp och Hjärup. Stadsbyggandet inriktas tydligt mot att koppla tätorternas centrumområden till viktiga stationer och hållplatser. En blandning av bostäder och verksamheter ger centrumområden liv och rörelse, och med målpunkter som butiker, arbetsplatser,



Områden där bostäder planeras i översiktsplanen



Behov av ny verksamhetsmark

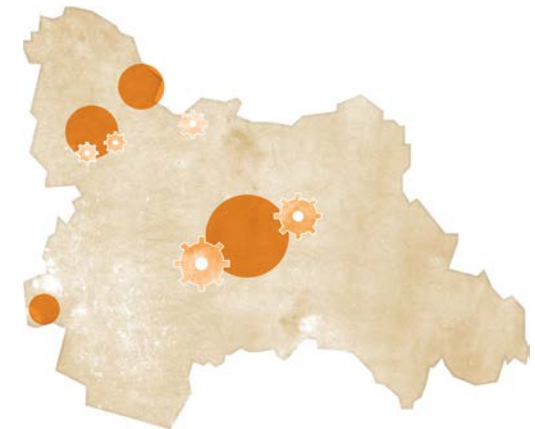
Staffanstorp har ett attraktivt företagsklimat och vill fortsätta vara en ort där nya företag etablerar sig. Ytkrävande och störande verksamheter måste lokaliseras utanför den täta bostadsbebyggelsen. Kommunen har bedömt att behovet av ny verksamhetsmark gör att en viss mängd av högklassig jordbruksmark behöver tas i anspråk för detta ändamål.

För att spara värdefull mark och för att hushålla med resurser i form av anläggande av vatten- och avloppssystem, gator med mera är det viktigt att i möjligaste mån söka effektivisera markanvändningen vid planering av verksamhetsområden på samma sätt som det numera är en självklarhet att göra vid planering för bostäder. Genom att exempelvis låta byggnader inom verksamhetsområden växa på höjden – till exempel tre till fem våningar istället för en – så kan fler verksamheter rymmas inom samma yta. På det viset kan även större företagskluster tillskapas. För att ytterligare öka attraktiviteten kan det också planeras för mer attraktiva grönområden vid dessa kluster, liksom att större takytor kan utformas så att

de fyller fler funktioner och ger positiva mervärden – exempelvis genom att anlägga solceller, parkering, eller takträdgårdar. Sådana verksamhetsområden skulle kunna attrahera en annan typ av verksamheter än de som främst är ytkrävande och kan därigenom bidra till att ytterligare öka etableringstakten och diversifieringen i företagshänseende, inte minst om dessa företagskluster placeras i stationsnära lägen.

Genom att tillskapa mark för utbyggnad av verksamheter vill kommunen även skapa förutsättningar för en lokal näringslivsutveckling som minskar pendlingsunderskottet och gör att fler kan bo och verka på samma plats. Detta minskar resbehovet till våra större grannstäder och på så sätt kan en större andel arbetsresor i framtiden komma att ske lokalt, till fots och per cykel, vilket är en förutsättning för att vi ska minska belastningen på det övergripande vägnätet och klara av den omställning av färdmedelsfördelning som förväntas ske enligt bland annat Region Skånes *Mobilitetsplan för Skåne*.

I översiktsplanen redovisas tillkommande mark för nya verksamhetsetableringar i fem lägen: Två små områden i nordöstra respektive södra Hjärup, två större områden vid Staffanstorps tätort samt ett område, Höjebromölla vid kommungränsen mot Lund intill trafikplats Lund södra (väg E22 och väg 108). Inspirationsbyn i östra och Kronoslätt i västra Staffanstorp ansluter och blir en direkt fortsättning till de befintliga verksamhetsområdena vid Hemmestorp och Kronoslätt. De bedömdes som lämpliga utbyggnadslägen redan i förra översiktsplanen.



Verksamhetsområden som planeras i översiktsplanen





Så här kan det se ut 2040

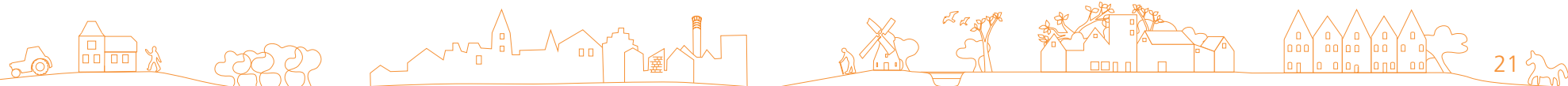


Så här kan det se ut 2040

Kartorna och beskrivningarna på de följande sidorna visar övergripande hur användningen av mark och vatten inom kommunen kan komma att se ut år 2040. Markanvändningen beskrivs både på en övergripande kommunnivå, men också inzoomat för tätorterna Staffanstorp, Hjärup och Nordanå samt för den nya bebyggelsen vid Flackarp och Höje å. Till beskrivningarna finns kartor. Här redovisas också

vilka avvägningar kommunen har gjort mellan olika frågor samt pekats ut vad som behöver komma på plats innan projekten kan förverkligas.

De olika intresseområdena som är utpekade utgör ungefärliga områden – de exakta avgränsningarna görs vid kommande detaljplanering.



Läsanvisning markanvändningskartor

Kartorna och beskrivningarna på de följande sidorna visar övergripande hur användningen av mark och vatten inom kommunen kan komma att se ut år 2040.

Först presenteras den kommunövergripande kartan. På efterföljande sidor presenteras delområdeskartor för Hjärup, Flackarp-Höjebromölla, Staffanstorp och Nordanå.

De olika intresseområdena som är utpekade utgör ungefärliga områden – de exakta avgränsningarna görs vid kommande detaljplanering.

Inom de markerade utbyggnadsområdena kommer det efter behov att inrymmas olika funktioner och allmänna ytor som förväntas ingå i bebyggelseutvecklingen - exempelvis gator, torg, parker, lekplatser, lokal fördröjning av dagvatten mm – men även viss offentlig och kommersiell service. Dessa funktioner och ytor studeras inte inom ramen för översiktsplanen och de är därför inte markerade på kartorna. När planeringen kommer till nästa

skede görs detaljplaner och då studeras och avgörs omfattning och exakta lägen för dessa funktioner och allmänna ytor.

Förtydligande av vissa kartbegrepp

Säkrad tillgänglighet väg

Väg där kommunen arbetar för att öka framkomligheten på markerat avsnitt. Detta kan göras på olika sätt – t.ex. dynamisk reglering, växelvisa körfält, breddning, ny sträckning m.m. Vilken som är den lämpligaste åtgärden undersöks i kommande planeringsprocesser.

Föreslaget rekreativstråk

Stråk i det öppna landskapet som kan/bör utvecklas som rekreativ- och naturstråk. Möjligheten att omhänderta dagvatten som härstammar från tätortsutveckling ska undersökas i kommande planering.

Naturområde med rekreativa värden

Ett naturområde utanför tätorterna som har stora rekreativa värden för allmänheten samt besitter höga biologiska värden.

Grönstråk

Befintlig eller framtida viktig länk där man rör sig till fots eller cykel i tätorten och som har eller kan utvecklas med gröna värden.

Stadspark

En park som har kvaliteter som gör den värdefull för fler än de närmast boende och därmed attraherar besökare från hela orten.

Framtida stadsbebyggelse

Tät, blandad stadsbebyggelse med ett utbud av bostäder, service, handel, restauranger och kultur.



Framtida bostadsbebyggelse

Varierad bostadsbebyggelse med flerbostadshus, radhus, kedjehus och enbostadshus. En mindre del service kan också förekomma.

Verksamheter

Verksamhetsområden kan både förtätas och byggas ut för att inrymma en ännu bredare palett och nyttja marken mer effektivt.

I ett område föreslås (det skrafferade) föreslås verksamheter med inslag av bostäder.

Symboler för att underlätta läsningen

För kommunen och varje delområde finns symboler i högra hörnet som beskriver vad texten på sidan handlar om. Detta för att underlätta för läsaren att hitta olika sakfrågor som behandlas i markanvändningstexterna.

Bebyggelse och bostäder



Kommunikation



Grönstruktur och rekreation



Dagvatten



Trygghet



Verksamheter



Markmiljö



Buller



Kulturmiljö



Arkeologi och fornlämningar



Så här kan det se ut 2040

Staffanstorps kommun

Så här kan det bli...

2040 är Staffanstorps kommun en trygg och attraktiv småstadskommun med ett varierat bostadsutbud, goda kommunikationer, intressanta och trygga mötesplatser, kulturhistoriska, gröna och rekreativa värden sida vid sida med inspirerande företag och föreningsliv. Allt med människan i centrum och förankrat i den goda jorden.

2040 bor det närmare 40000 människor i kommunen, 15000 fler än 2020. Översiktsplanens bärande idé och utgångspunkt vad gäller markanvändningen bygger på strategin tätt och nära. I ännu högre grad än tidigare bygger vi i kollektivtrafiknära lägen, dvs i stations- eller hållplatslägen för såväl tåg som buss.

Bebyggelseutveckling

Strategin att bygga tätt och nära kollektivtrafik innebär att tillväxten i form av ny stadsbebyggelse, nya bostäder och verksamheter tydligt riktas till huvudorterna Staffanstorp och Hjärup. En volymmässigt mindre omfattande, men för orten relativt stor utbyggnad kan också komma att ske i Nordanå då kollektivtrafiken förbättrats och

utvecklats. Bostäder med tillhörande småskalig service har också utvecklats i två urbana byar i stationsnära läge söder om Höje å med god närhet till den nya pågatågsstationen vid Klostergården i södra Lund. I Höjebromölla, vid stationen på det nya kollektivtrafikstråket mellan Lund och Staffanstorp och trafikplats Lunds södra, har ett nytt handelsområde etablerat sig till nytta för boende i både Lund och i Staffanstorp, liksom för trafikanter och kollektivtrafikresenärer.

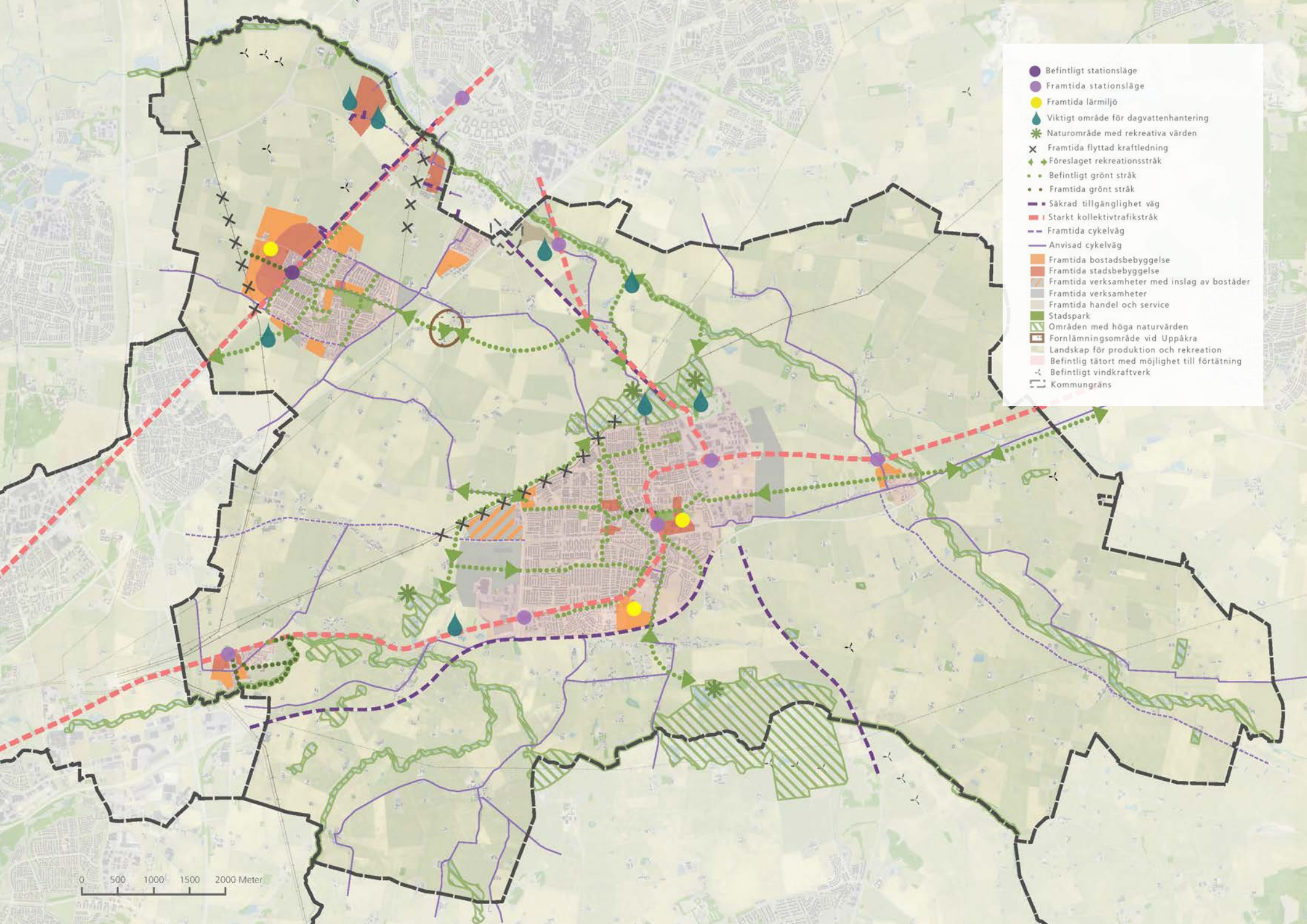
Det öppna landskapet

Staffanstorps kommun ligger mitt på den öppna lundaslätten, ett landskap som är själva sinnebilden för Skåne. Med sina milslånga vyer är det ett storskaligt jordbrukslandskap som är nästan helt i avsaknad av skog och som har en låg andel av allemansrättslig mark. Marken utanför tätorterna är till stor del ett kulturlandskap snarare än ett naturlandskap, det vill säga ett landskap starkt format av människan.

BOSTÄDER / INVÅNARE	Nuläge 31 dec 2019		Utbyggnad		sammantaget 2040	
	antal bostäder	antal invånare	antal bostäder	antal invånare	antal bostäder	antal invånare
Staffanstorp	6979	16273	2650	5830	9629	22103
Hjärup	2201	5950	3243	7135	5444	13085
Nordanå	108	270	240	528	348	798
Flackarp	41	102	700	1540	741	1642
Övriga kommundelar	872	2805	100	220	972	3025
Summa	10201	25400	6933	15253	17134	40653

Översiktsplanens kapacitet och förväntade tillväxt avseende antal bostäder och invånare uppdelat per ort och totalt för kommunen. I siffrorna för Staffanstorp ingår Kyrkheddinges befintliga 104 bostäder och för Hjärup är Louisebergs 133 befintliga bostäder medräknade.





- Befintligt stationsläge
- Framtida stationsläge
- Framtida lärmiljö
- Viktigt område för dagvattenhantering
- ★ Naturområde med rekreativa värden
- ✕ Framtida flyttad kraftledning
- ◆ Föreslaget rekreativstråk
- Befintligt grönt stråk
- Framtida grönt stråk
- Säkrad tillgänglighet väg
- Starkt kollektivtrafikstråk
- - - Framtida cykelväg
- Anvisad cykelväg
- Framtida bostadsbebyggelse
- Framtida stadsbebyggelse
- Framtida verksamheter med inslag av bostäder
- Framtida verksamheter
- Framtida handel och service
- Stadspark
- Områden med höga naturvärden
- Fornlämningsområde vid Uppåkra
- Landskap för produktion och rekreation
- Befintlig tätort med möjlighet till förtätning
- ⚡ Befintligt vindkraftverk
- Kommungräns

0 500 1000 1500 2000 Meter



År 2040 har tillgängligheten till landskapet för invånarna i kommunen förbättrats. Rekreativstråk som kopplar samman gröna stråk inom orterna med vattendrag, mossar, natur- och kulturområden har utvecklats. Här kan människor röra sig till fots, på cykel eller till häst och njuta av naturen och landskapet. I anslutning till stråken har nya planteringar skapat trevliga vistelseytor skyddade från vind. Dessa har samtidigt utvecklats till goda livsmiljöer för växter och djur och bidragit till att den biologiska mångfalden ökat. Många skyddsområden längs med vattendrag, mossar och dammar har i samarbete med markägare och arrendatorer utvecklats och genom en mer extensiv skötsel bidragit till både ökad tillgänglighet, bättre vattenkvalitet och större naturvärden - till glädje för både människor och djur.

Hur når vi dit? - att tänka på!

I det här kapitlet beskrivs vilka val, intresseavvägningar och hänsyn som Staffanstorps kommun behöver göra och ta med anledning av föreslagen förändrad markanvändning på en kommunövergripande nivå. På efterföljande sidor

finns mer detaljerade kartor och beskrivningar om utvecklingen i respektive ort. Här finns också ett utvecklat resonemang om intressen och hänsyn att beakta inför kommande detaljplanering och/eller bygglovprövning. För fullständig redovisning av de olika intresse- och hänsynsområdena, se *Del 2. Utgångsläget, Hänsyn*.

Liv, rörelse och trygghet

2040 bor och verkar än fler människor i de centrala delarna av Staffanstorp och Hjärup. Trygghet är kommunens kännetecken och handlar om människor, om mänsklig närvaro och mötesplatser - att kunna se och röra sig bland andra och umgås naturligt på gator och torg. Trygga och attraktiva stadsrum och miljöer sammanlänkade av promenad- och cykelvänliga stråk lockar människor och människor lockar fler människor. Så uppstår liv och rörelse som i sin tur skapar trygghet.

Varför växer Staffanstorps kommun?

- Attraktivt läge i regionen - nära Lund, Malmö och Köpenhamn
- God kontakt med stambanan och det övergripande vägnätet
- God kollektivtrafikförsörjning med pågatåg och regionbussar
- Ett mycket bra företagsklimat
- Stor efterfrågan på mark för nya verksamhetsetableringar
- Stor efterfrågan på bostäder: olika upplåtelseformer och storlekar





Kommunen har beslutat att ta fram en trygghetsstrategi som bl.a. innebär att identifiera offentliga platser som av allmänheten upplevs som mindre trygga samt att lämna förslag på fysiska åtgärder som skulle kunna bidra till en ökad trygghet. En belysningsplan samt förslag till planering för nya bostadsområden där säkerhet för de boende är väl integrerat redan i planeringsstadiet tas också fram.

Vad är det som gör Staffanstorp till just Staffanstorp? När kommunen växer är det viktigt att tydliggöra vilka kvaliteter som finns och hur dessa ska följa med in i framtiden. Staffanstorp vill förstärka känslan av att höra till och känna sig hemma, både i kommunen som helhet, men även i människors närmaste omgivning. Här finns den trygghet och hemkänsla som ska behållas och utvecklas när vi planerar för den framtida utvecklingen. Dessa kvaliteter, värden och förhållningssätt finns beskrivna i Kulturmiljöprogram från 2017 för Staffanstorp och Hjärup. Det material som finns för de mindre orterna och landsbygden behöver uppdateras.

Trygghet innebär även tillgång till god samhällsservice. När våra orter växer är det viktigt att utbyggnad av samhällsservice sker parallellt. Lämplig placering av exempelvis skolor och förskolor görs i kommunens lokalförsörjningsplan och kan rymmas inom utpekade utbyggnadsområden för både stadsbebyggelse och bostadsbebyggelse.

Trafik och infrastruktur

2040 har det övergripande trafiksystemet utvecklats, vilket ger kommunens invånare frihet att förutom bilen kunna välja attraktiv kollektivtrafik och bekväma cykelleder.

År 2040 har Simrishamnsbanan byggts om för högkvalitativ kollektivtrafik; här kör eldrivna superbussar i exklusivt körfält från centrala Malmö via Nordanå till tre stationer i Staffanstorp och vidare mot Kyrkheddinge och Dalby. Turtätheten är hög och restiderna blir korta. Motsvarande busskörbanan utvecklas i ett stråk, delvis i sträckning enligt den gamla "Tetrapak-banan", från Staffanstorp in till Lund med station bland annat vid Højebromölla.

Dessa infrastrukturinvesteringar kommer att möjliggöra mycket goda pendlingsmöjligheter och ett högeffektivt kollektivtrafikresande – en förutsättning för att Staffanstorps kommun ska kunna fortsätta växa och attrahera nya människor och företag.

Kommunen verkar sedan 2016 för möjligheten att köra superbuss på banvallen mellan Malmö och Staffanstorp. 2019 togs en avsiktsförklaring för att de av Trafikverket utpekade riksintressena för befintlig och framtida järnväg upphävs eller omformuleras för att medge ombyggnad för busstrafik. Kommunen bedömer även att man genom att utveckla ett högkvalitativt kollektivtrafikstråk i befintlig sträckning, på förstärkt och breddad banvall, bidrar till att bevara Simrishamnsbanans utpekade regionala kulturmiljövärde. Banan får fortsätta att återspegla samhällsutvecklingen i stort bland annat genom etablerandet av moderna kommunikationer. I Hjärup kör pågatågen på stambanan i tät trafik i riktning mot både Lund – Helsingborg liksom Malmö - Köpenhamn. Södra stambanan håller på att byggas





ut till 4 spår och genom Hjärup sänks hela banan ned för att minska barriäreffekten. Stationsbron som blir färdig 2025 överbryggar de fyra spåren och binder samman östra och västra Hjärup. Strax norr om kommungränsen mot Lund tillkommer en ny station vid Klostergården.

Föreslagen bebyggelseutveckling sker i kollektivtrafiknära lägen och därmed erbjuds valfriheten att välja att åka kollektivt på ett miljövänligt vis. Pågatåg liksom föreslagna superbussar är eldrivna och eftersom fordonsparken även för övriga trafikslag tenderar att i allt högre grad utgöras av eldrivna fordon bedömer kommunen att trafikutvecklingen i Staffanstorps kommun inte kommer att leda till försämringar av luftkvaliteten jämfört med dagens nivåer eller att bidra till att miljö kvalitetsnormerna gällande luft överskrids i Malmö.

Kommunen arbetar för att framkomligheten på två av de större vägar som genomkorsar kommunen, väg 11 och väg 108 (som berörs av riksintresse för

kommunikation och även är utpekade leder för farligt gods) ska öka. Detta kan ske på olika sätt, såsom växelvisa körfält, dynamiska regleringar eller ombyggnader. Även självkörande bilar underlättar och ökar säkerheten och den lämpligaste åtgärden utreds i kommande planeringsprocesser. Genom att möjliggöra exklusiva kollektivtrafikstråk för superbuss eller på sikt spårburen trafik bedöms framkomligheten för resenärer mot såväl Malmö, Lund, Malmö Airport som Svedala förbättras.

Ombyggnad av trafikplats Lund Södra för att öka framkomlighet och trafiksäkerhet planeras påbörjas 2021/2022, liksom en planerad breddning till fyra körfält av väg 108 mellan Staffanstorp och trafikplats Lund Södra.

En ny vägkoppling föreslås från västra Hjärup till väg 108. För denna finns en Åtgärdsvalsstudie, *Västra Hjäruvs transportbehov*, från 2013 som visar att en ny vägförbindelse ger god samhällsekonomisk lönsamhet. Från Flackarp föreslås även en

vägkoppling över Höje å och vidare in mot den nya pågatågsstationen vid Klostergården i södra Lund. En Åtgärdsvalsstudie för väg 108 från trafikplats Lund Södra till trafikplats Flackarp pågår liksom även en för väg 108 från Staffanstorp till Trelleborg. Dessa beräknas vara färdiga 2020.

På markanvändningskartan pekas flera viktiga cykelleder mellan orter inom kommunen och till våra grannkommuner ut. Längs Malmövägen mot Malmö föreslås en cykelled liksom längs spåret mellan Hjärup och Lund samt från Kyrkheddinge via Esarp mot Genarp. Utbyggnad av övergripande gång- och cykelstråk sker i samarbete med Trafikverket, berörda grannkommuner och Region Skåne. Regional cykelpendling är en svår fråga för kommuner då utbyggnad av cykelvägnätet förutsätter en kommunal medfinansiering. Staffanstorps kommun vill se en principändring som likställer ansvar för cykelvägsutbyggandet med den som gäller för det övergripande vägnätet – dvs att staten, genom regionen, har hela ansvaret för planering, anläggande och drift.





Genom kommunen går ett antal kraftledningar. Vissa av dessa behöver flyttas eller grävas ner för att möjliggöra föreslagen markanvändning. Detta gäller 400 kV ledningen vid Västerstad i Hjärup samt 400 kV och de 2x130 kV ledningarna längs västra Staffanstorp. Hur detta ska ske och finansieras utreds i vidare planeringsarbete. Regeringen har beslutat flytta 400 kV ledningen längs Staffanstorps nordvästra tätortsgräns minst 80 meter västerut, dock är det inte specificerat när flytten ska vara genomförd. Kommunen arbetar för att detta kraftledningsstråk liksom de 2x130 kV-ledningarna genom Flackarp på sikt ska kunna flyttas eller grävas ner för att möjliggöra ytterligare bebyggelseutveckling i framtiden.

Grön- och blåstruktur

Staffanstorps kommun arbetar redan idag medvetet och strategiskt med kommunens grönstruktur, både inom tätorterna och på landsbygden. Genom en fungerande och välplanerad grönstruktur ges förutsättningar för en hållbar stad såväl ekologiskt, ekonomiskt och socialt. För att uppnå detta är

det viktigt att värna om de gröna ytor och miljöer vi har och samtidigt planera för nya för att kunna erbjuda dagens och morgondagens invånare goda möjligheter till naturupplevelser och rekreation genom attraktiva, varierande och hälsosamma utemiljöer.

Landsbygdens och tätortens natur bidrar i hög grad till den biologiska mångfalden. Det är i naturområden, i parker, längs gröna stråk och i trädgårdar som miljöer skapas som ger förutsättningar för många olika arter. En stor artdiversitet är viktigt för hela ekosystemet samtidigt som det bidrar till rikare och mer varierande upplevelser vilket gör kommunen attraktiv för människor att bo i och besöka. Miljöer med hög biologisk mångfald utgör även biotoper för fågel-, djur- och insektlivet. Sist men inte minst är naturens rekreativa värden en stor tillgång för medborgarna ur såväl ett fysiskt som psykiskt perspektiv. De gröna ytorna utgör neutrala mötesplatser där människor kan vistas och mötas. Genom att medvetet planera kommunens grönstruktur, både på landsbygden och inom tätorten, kan varierande och mångfunktionella

ytor skapas som både kan hantera stundande klimatförändringar och möjliggöra för goda rekreativomöjligheter och en ökad biologisk mångfald.

Vid både utbyggnader och vid förtätningar är det viktigt att känna till vilka gröna värden som kan riskera att förloras för att en eventuell kompensering ska kunna göras så bra och klokt som möjligt. I samband med detaljplanering kan därför olika inventeringar av bl.a. naturvärden, förekommande arter, lekvärden och ekosystemtjänster behövas. Möjligheter till utveckling av biodiversitet samt ekologiska kopplingar bör undersökas och om möjligt integreras i planeringen på ett sådant sätt att spridningsstråk och grönytor optimeras. Dialoger kan behövas med olika målgrupper såsom barn och ungdomar, eller personer med olika funktionshinder, för att kunna balansera och tillgodose olika intressen. Placering av hållplatser för kollektivtrafik och allmänna parkeringar i närheten av natur- och grönområden ökar tillgängligheten. Frekventa skötselplaner för grön- och rekreativstråk samt





information till allmänheten om höga natur- eller kulturvärden genom skyltning bidrar till attraktivitet och trygghet. Fornlämningar bör vid detaljplanering tas i beaktande som en möjlighet till grönytor och/eller pedagogiska möjligheter.

Översiktsplanen föreslår flera nya rekreationsstråk från tätorterna ut i landskapet, till mossarna och längs åarna. Från Staffanstorp österut mot Kyrkheddinge och Vallby mosse, söderut mot den lantliga miljön i Grevie-Beden och vidare mot Torreberga mosse, västerut mot Kolböra mosse och Djurslöv. Härifrån fortsätter nya rekreationsstråk norrut mot både Tirup och Gullåkra och Vesums mosse samt därifrån vidare mot Höjeåstråket. Från Hjärup föreslås ett rekreationsstråk österut mot det historiska Uppåkra och som en del av Skåneleden vidare via Knästorp mot Dalby. Även ett stråk söderut längs Alnarpsbäcken pekas ut. Från Flackarp och Trolleby ska det bli enkelt att röra sig längs stråket längs Höje å som omfattas av riksintresse för friluftslivet. Se vidare under respektive ords beskrivning. Staffanstorps kommun bidrar till att uppfylla de

friluftspolitiska målen, som övergripande innebär att stödja människors möjlighet att vistas i naturen och utöva friluftsliv, genom utpekandet av flera nya grö- och rekreationsstråk. Översiktsplanen pekar även på att en Grönplan för både natur- och rekreationsvärden bör tas fram där de gröna stråkens och parkernas kvaliteter liksom rekreationsstråkens dragningar och innehåll kan studeras vidare.

Staffanstorps kommun ingår i avrinningsområden för Höje å, Sege å och Alnarpsån. All nederbörd som faller ned i form av regn eller snö hamnar, efter att som dagvatten ha transporterats på olika vis, till slut i någon av dessa recipienter som alla leder vidare till havet och Öresund – se även *Del 2. Utgångsläget, Vatten och klimat*. Allatrevattendragen, medbiflöden, är starkt påverkade av övergödning och miljögifter från jordbruk, vägtrafik och omgivande bebyggelse. Den ekologiska statusen är otillfredsstillande eller dålig och den kemiska är ej god. Klimatförändringar medför ökad mängd nederbörd och ökad frekvens av skyfall. För att förbättra åarnas status, och bidra till att miljö kvalitetsnormerna för vatten ska

kunna uppfyllas, ska grönstrukturen inarbetas och dagvattensystemen anpassas så att vatten från hårdgjorda ytor fördröjs och renas i möjligaste mån genom ytavledning och sedimentering innan eventuell infiltration och avledning till recipient. På så vis bedöms utvecklingen av nya bebyggelseområden kunna bidra till att förbättra den ekologiska och kemiska statusen i våra vattendrag.

Principerna för dagvattenhantering bör utredas och fastläs i en dagvattenstrategi. Särskilt viktigt är detta för att möjliggöra utbyggnader och förtätning där man eftersträvar urbana kvaliteter och ett högt markutnyttjande och där det inte finns plats för att dagvatten i tillräckligt hög grad ska kunna fördröjas inom området och därför måste ledas bort till större övergripande fördröjningsdammar eller översilningsytor. Behov av och möjligheter till samnyttjande av mark för dagvattenfördröjning och rening i kombination med till exempel natur- och rekreationsstråk bör också utredas vidare i en sådan strategi.





Landskap för produktion och rekreation

De delar av kommunens yta som inte omfattas av någon planerad tätortsutveckling är de gul-gröna områdena – landskap för produktion och rekreation, se vidare *Strategi för markanvändningen, Gult/grönt-landskap produktion och rekreation*. I framtiden kommer det öppna landskapet mellan bebyggda områden även att bli ett allt viktigare offentligt rum för en växande stads- och tätortsbefolkning. Odlingslandskapet kompletteras med rekreationsstråk bl.a. längs våra vattendrag och dessa kopplar ihop grönstråken inne i tätorterna med mossar och andra naturområden ute i landskapet

Även här råder ett visst exploateringstryck och det finns en stor efterfrågan på mark som kan styckas och byggas med framförallt småhus på bekvämt pendlingsavstånd till Malmö och Lund. För att kunna balansera exploateringstrycket och försvara andra allmänna intressen (jordbruk-, kulturhistoria-, landskap-, natur-, mm) samt för att kunna undvika en utglesad och samhällsekonomisk oförsvärligt dyr bebyggelseutveckling måste kommunen ha en i grunden restriktiv hållning till ny bebyggelse på landsbygden.

Det här innebär att ny enstaka bebyggelse för bostad eller ny verksamhet endast i enstaka fall kan prövas lämplig, och då som komplement till befintliga byar eller husgrupper i kollektivtrafiknära lägen. Detta under förutsättning att den nya bebyggelsen kan inordna sig och förhålla sig väl till befintlig bebyggelse och bebyggelseordning, kulturmiljön samt landskapet i stort. Som utgångspunkt vid bedömningen gäller att ny enstaka bebyggelse på landsbygden inte ska riskera att skada något utpekade riksintresse samt att byggnaden som sådan ska bidra till att tillföra och stärka befintliga värden och kvalitéer. Hänsyn ska även tas till olika miljö- och riskfaktorer, såsom exempelvis utpekade leder för farligt gods, flygbullerpåverkan från Malmö airport, miljöfarliga verksamheter och kända risker för markföroreningar, se vidare *Del 2. Utgångsläget, Hänsyn*.

Kommunen har vissa kunskapsunderlag för att kunna göra kulturhistoriska bedömningar gällande bebyggelsen på landsbygden. I *Kulturminnesvårdsprogram för Staffanstorps*

kommun från 1995 beskrivs ett 50-tal tidstypiska äldre bebyggelseområden vilka skyddas genom områdesbestämmelser, se vidare *Del 2. Utgångsläget, Hänsyn, Kulturmiljö*. Inom område som omfattas av områdesbestämmelser gäller utökad bygglovplikt och att särskild hänsyn måste tas till utpekade kulturhistoriska värden. Områdesbestämmelserna är dock framtagna under tidigt 1990-tal vilket innebär att både värderingarna liksom bebyggelsemiljöerna kan ha förändrats under åren. För att ge en rättvisare bild och ett bättre beslutsunderlag för framtiden behöver ett Kulturmiljöprogram för landsbygden arbetas fram inom de närmaste åren.

Hänsyn

Vid all kommande planering finns en rad miljö- och riskfaktorer som behöver beaktas. Generellt för hela kommunen gäller att det inte finns några kända områden som är olämpliga att bebygga med hänsyn till risker för ras och skred, markradonförekomster eller andra geologiska förutsättningar.



All detaljplanering och exploatering som kan beröra fornlämningar ska föregås av arkeologisk utredning. Fornlämningar bör vid detaljplanering övervägas som möjliga att använda som grönytor och/eller pedagogiska funktioner.

I Staffanstorps kommun är stambanan, väg 108 och väg E22 rekommenderade transportvägar för farligt gods. Risker är naturligtvis störst vid de vägar som ingår i det utpekade vägnätet för farligt gods, men farligt gods kan också gå på vägar utanför det utpekade nätet, då det kan finnas målpunkter för transporterna. Riktlinjer för riskreducerande åtgärder och riktvärden för skyddsavstånd för bebyggelse intill vägar och järnvägar framtagna av Boverket, Naturvårdsverket, Räddningsverket och Socialstyrelsen är viktiga att uppmärksamma i lovgivning och detaljpaneläggning.

Vid detaljplanering bör möjligheterna till utveckling av biodiversitet samt ekologiska kopplingar undersökas och om möjligt integreras i planeringen

på ett sådant sätt att spridningsstråk och grönytor optimeras. Detaljerade naturvärdesinventeringar, inklusive identifiering av rödlistade arter, kan bidra till ökad kunskap om naturvärdena. Det generella biotopskyddet samt eventuell förekomst av rödlistade arter och arter som omfattas av artskyddsförordningen ska uppmärksammas i all planerad utbyggnad. Likaså ska miljöfarliga verksamheter, områden med förorenad mark eller produktionsplatser för djurhållning beaktas.

Staffanstorps kommun genomkorsas av ett flertal större kraftledningar. Det finns i dagsläget inga nationella riktvärden som preciserar vilken exponeringsnivå från magnetfält som kan anses vara tolerabla i samband med fysisk planering. Ofta används siffran 0,4 microTesla som ett värde som ej bör överskridas. På grund av osäkerheterna kring magnetfältens inverkan har Staffanstorps kommun valt att tillämpa siffran 0,2 microTesla som ett försiktighetsmått att gälla vid planering och byggande av nya bostäder, förskolor och skolor.

Vidare gäller att alla ärenden avseende höga objekt (högre än 20m utanför tätort och 45 m inom tätort) behöver skickas på remiss till Försvarmakten. Inom MSA-påverkade områden kring flygplatser bör lokalisering av höga byggnader/föremål samrådats med berörd flygplats.

Detta behöver vi ta fram på ett övergripande plan:

- Belysningsplan
- Dagvattenstrategi
- Grönplan för både natur- och rekreationsvärden
- Kulturmiljöprogram för landsbygden (inklusive byarna)



Så här kan det se ut 2040



Hjärup

Så här kan det bli...

År 2040 är Hjärups goda kommunikationsläge fortsatt en viktig attraktivitetsfaktor. Hjärups station med Stationsbron har blivit det nav och den mötesplats som förenar. Hjärups park är en grön oas med aktiviteter lika skiftande som årstidernas växlingar. Kopplingen mot det historiska Uppåkra är levande och Hjärups identitet har utvecklats från en ort där man bor till en ort där man lever livet.

Hjärup ligger fantastiskt bra till - nära stora delar av Öresundsregionen med järnvägen som ryggrad för kollektivtrafiken. Där går pågatågen till och från Malmö och Lund tätt och det gör också bussarna på Gamla Lundavägen. Dessutom är möjligheterna att cykla utmärkta. De knappa fem kilometerna på cykelvägen parallellt med spåret mellan Hjärups station och Lund C tar knappt femton minuter samtidigt som det ger motion. Stationen är den viktiga utgångspunkten för utvecklingen på västra sidan av järnvägen. 2040 har Hjärup fått en ny stadsdel i Västerstad, en helt ny stationsmiljö och ett nytt, nu väletablerat, centrum. En bred, torg-lik bro överbryggar barriäreffekter och skapar närhet mellan

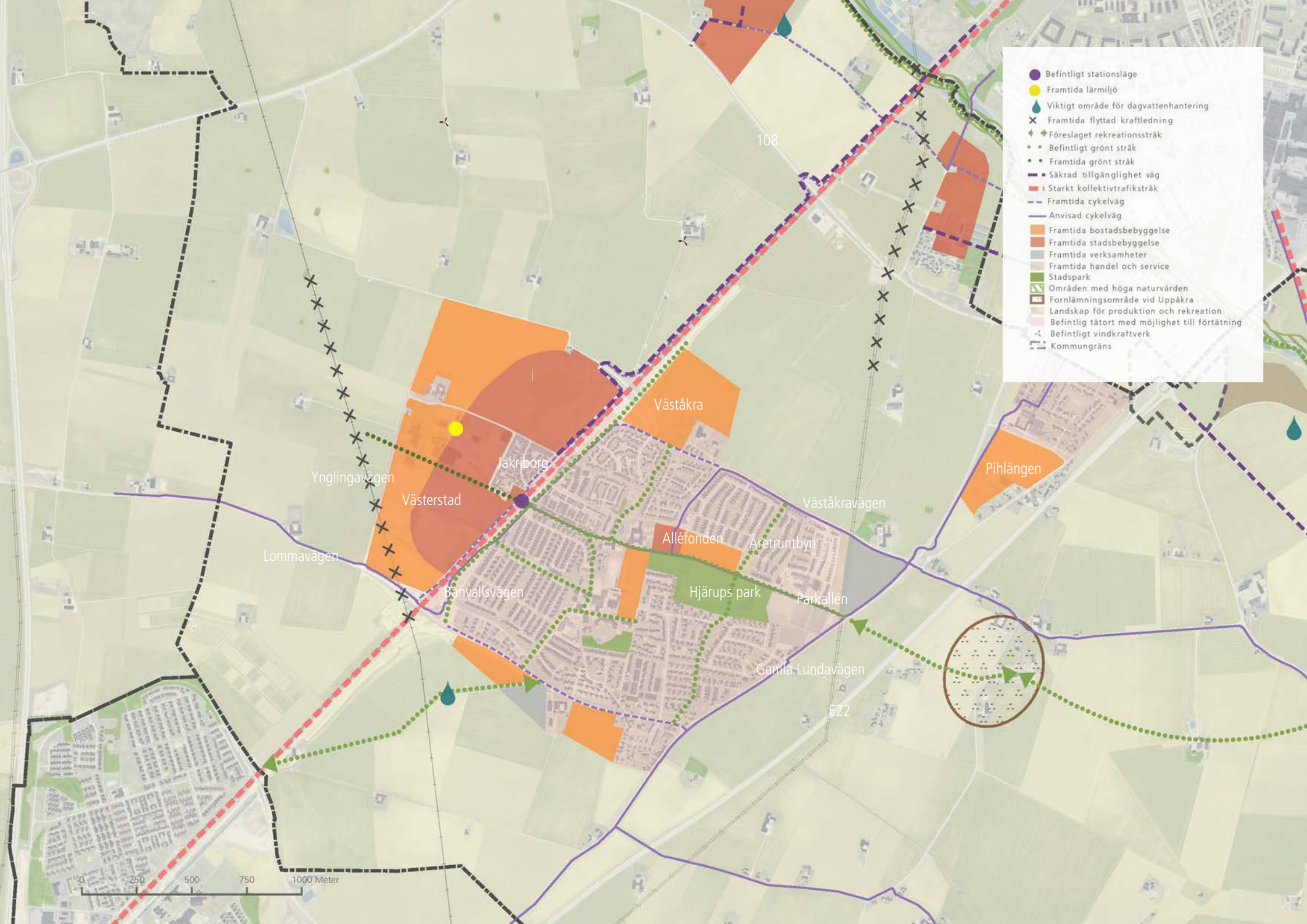
människor på båda sidor om spåren. I blandstaden Västerstad finns olika typer av bostäder, handel och service samt en ny skola. I centrumkvarteren närmast järnvägen finns också många arbetsplatser till vilka det är bekvämt att pendla. Här är det mycket intressant för många företag, framförallt inom kunskapssektorn, att etablera sig i ett attraktivt stationsläge med svårslagen närhet både till Lund och Malmö, liksom till Kastrup och Köpenhamn.

Åretruntbyn i östra delen av Hjärup är en uppskattad boendemiljö med handelscentret i anslutning till Gamla Lundavägen. Lommavägen har förvandlats och här finns numera bostäder och verksamheter på både norra och södra sidan. I övrigt har några förtätningar i centrala Hjärup tillkommit i anslutning till Hjärups park som nu är uppvuxen med stora träd och frodig grönska. Här finns plats för allt från promenader, lek, motion, hundrastning till grillning, avkoppling, valborgsfirande m.m. Hjärups park ligger mitt i det grönstråk i öst-västlig riktning som binder ihop Gamla Lundavägen i öster med järnvägsstationen och vidare västerut genom

Varför växer Hjärup?

- Attraktivt läge i regionen – nära Lund, Malmö och Köpenhamn
- Väsentligt samhällsintresse att bygga bostäder i stationsnära läge
- Mycket god kollektivtrafikförsörjning med både pågatåg och regionbussar
- God kontakt med övergripande vägnät; väg E22 och väg E6
- Stor efterfrågan på olika bostäder: upplåtelseformer och storlekar
- Goda möjligheter att bygga nya bostäder i stationsnära läge på omvandlad verksamhetsmark
- Ett mycket bra företagsklimat





- Befintligt stationsläge
- Framtida lärmiljö
- 💧 Viktigt område för dagvattenhantering
- ✕ Framtida flyttad kraftledning
- Föreslaget rekreationsstråk
- ⋯ Befintligt grönt stråk
- ⋯ Framtida grönt stråk
- Säkrad tillgänglighet väg
- - - Starkt kollektivtrafikstråk
- - - Framtida cykelväg
- Anvisad cykelväg
- Framtida bostadsbebyggelse
- Framtida stadsbebyggelse
- Framtida verksamheter
- Framtida handel och service
- Stadspark
- Områden med höga naturvärden
- Fornlämningsområde vid Uppåkra
- Landskap för produktion och rekreation
- Befintlig tätort med möjlighet till förtätning
- ⚡ Befintligt vindkraftverk
- - - Kommungräns

0 250 500 750 1000 Meter



Västerstad mot Ynglingavägen. Längs med detta grönstråk ligger flera av skolorna och den välanvända idrottsplatsen. Från den gröna ryggraden går korsande mindre grönstråk i nord-sydlig riktning som gör att det går att ta sig till flera viktiga målpunkter i Hjärup via gröna gång- och cykelstråk och vidare ut till rekreationsstråken ut i landskapet.

Ett av rekreationsstråken går längs Alnarpsån mellan Hjärup och Åkarp. Här har vatten och växtmiljöerna utvecklats, vilket även gjort löp-pendling till en pendelform att räkna med till Burlöv, Alnarp eller Malmö. Framförallt används det dock för rekreation och naturupplevelser av människor som uppskattar de gröna omgivningarna, vattnet och det rika djurliv som utvecklats här på relativt kort tid. Ett annat viktigt rekreationsstråk leder österut mot Uppåkra där man kan besöka de rika kulturhistoriska lämningarna från järnåldersstaden. Här knyts forntid ihop med framtid.

Hur når vi dit? – att tänka på!

Bostäder

Ny bostadsbebyggelse i Hjärups tätort utgår från det kollektivtrafiknära läget kring Hjärups station. Bostadsbebyggelsen tillskapas genom förtätning, omvandling av tidigare verksamhetsmark och bebyggelse på tidigare jordbruksmark. Förutom de områden som är särskilt markerade för ny stadsbebyggelse i kartan så kan ytterligare områden tillkomma för förtätning. På detta sätt nyttjas marken effektivt genom att använda befintlig infrastruktur (vatten, avlopp, vägar och kollektivtrafik). En del av den nya bebyggelsen i Hjärup föreslås på befintlig jordbruksmark som kommunen bedömt motiverat att ta i anspråk beroende av det mycket goda stationsnära läget. Närmast stationen prioriteras en stadsmässig bebyggelse med högre exploatering och en blandning av verksamheter, handel och boende i olika upplåtelseformer. Längre bort från stationerna föreslås en något lägre exploatering där mer småskaliga flerbostadshus blandas med rad-, kedjehus och inslag av friliggande bostäder.

I Hjärup bedöms 3200 nya bostäder kunna tillkomma under planperioden.

- Västerstad, dvs all den nya bebyggelsen på västra sidan om järnvägen, kan sammanlagt komma att inrymma ca 2500 bostäder. I Hjärups framtida centrum inom en radie på 300-500 meter från stationen prioriteras en hög exploatering och en blandning av verksamheter, handel och boende i olika upplåtelseformer i en tät blandad stadsstruktur. Längre bort från stationen på ett avstånd om ca 500-1000 m är ett mycket bra läge för bostadsbebyggelse med inslag av verksamheter och service.
- På östra sidan av järnvägen, i stationsnära läge ligger Väståkra där ca 200 bostäder kan komma att byggas.
- Lommavägen omvandlas till en mer stadslig gata med bebyggelse även på den södra sidan där drygt 100 bostäder kan tillkomma i en blandad struktur med verksamheter.





- I Åretruntbys tredje etapp kompletteras småhusen med ca 200 bostäder i flerbostadshus. Härifrån är det 700-1000 meter till stationen och ungefär lika långt till den täta busstrafiken längs Gamla Lundavägen.

- Alléfonden är en förtätning i anslutning till Åretruntbyn som innehåller både ett vårdboende med mindre inslag av centrumverksamhet och 130 bostäder.

- I Pihlängen finns en detaljplan som möjliggör ca 300 nya bostäder med närhet till den täta busstrafiken längs Gamla Lundavägen.

- Ytterligare förtätningar inom Hjärups tätort bedöms möjliggöra ca 20 nya bostäder under planperioden

Särskilda frågor att beakta i samband med centrumutveckling och förtätningar är trafik, buller, solförhållanden, eventuella markföroreningar, natur- och rekreationsvärden liksom teknisk försörjning, dagvattenhantering och risker för översvämning – se vidare under efterföljande rubriker. Barnens perspektiv är också viktigt att ha med sig så att inte alltför hårdgjorda, eller på annat sätt bristfälliga

miljöer skapas. Hänsyn ska också tas till de kulturhistoriskt intressanta byggnader och miljöer som pekats ut i *Kulturmiljöprogram Hjärup*.

Verksamheter

I Åretruntbys sista etapp utvecklas ett handels- och verksamhetsområde och i södra Hjärup föreslås ett småskaligt verksamhetsområde. Kommunen har bedömt att behovet av ny verksamhetsmark gör att en viss mängd jordbruksmark behöver tas i anspråk för detta ändamål. Den värdefulla marken ska nyttjas väl och även befintliga verksamhetsområden föreslås förtätas både på marken och på höjden. Utveckling av grönstråk och parker inom och i utkanten av områdena kan medverka till att landskapsbilden påverkas mindre. Verksamhetsområdena skall även ha goda gång- och cykelkopplingar både internt, men även till omgivande stationer och målpunkter.

- I Åretruntbys sista etapp skapas ett nytt verksamhetsområde för handel, kontor och även idrotts- och sportanläggning samt en drivmedelsstation.

- Längs Lommavägen föreslås en utveckling av det befintliga verksamhetsområdet med småskaliga, icke-störande verksamheter som kan fungera bra tillsammans med närliggande bostäder.

Liv, rörelse och trygghet

Dagens Hjärup präglas till stor del av den småhusutbyggnad som inleddes på 1960- och 70-talet och som i något måttligare takt fortsatt under efterföljande decennier. Den låga radhus- och villabebyggelsen med egna lummiga trädgårdar har därmed blivit karaktäristisk för hela orten öster om järnvägen. Först under det senaste decenniet har en något högre bebyggelse i form av flerbostadshus vid Hjärup Bo-centrum kommit in som ett nytt tillskott i bebyggelsemassan. Fler flerbostadshus planeras för de blivande kvarteren vid Parkallén och Hjärupslundsskolan.

Väster om järnvägen förekommer desto fler högre flerbostadshus och här domineras stadsbilden av Jakriborg – en unik stadsdel gestaltad med Hansans medeltida köpmanna-städer som förebild.



Med Stationsbron och utbyggnaden av Västerstad kommer ett välbehövligt centrum att kunna fortsätta utvecklas och breda ut sig med stadsmässig bebyggelse - fler bostäder, handel, kontor och service, bl.a. en ny skola. Fler människor och en större dagbefolkning ger ett större underlag och behov av mötesplatser, service, restauranger och caféer. Närhet mellan kollektivtrafik, handel och service och bostäder ger ett flöde av människor under både dag- och kvällstid vilket gör centrum både levande och tryggt. Småstadslivet skall framförallt ske på fotgängarens och cyklistens villkor. I den puttrande småstadskänslan ligger att det skall vara tryggt, enkelt och trevligt att röra sig genom hela centrum och även till och från. I utvecklingen av centrum och dess offentliga platser står tryggheten i fokus och inom ramen för arbetet med trygghetsdirektivet kommer en belyningsplan ska tas fram, se vidare *Staffanstorps kommun, Liv, rörelse och trygghet*.

Vad är det som gör Hjärup till just Hjärup? I *Kulturmiljöprogram Hjärup* från 2017 pekas ett antal kvaliteter och värden ut som är viktiga att förhålla

sig till när orten växer. Hjärup ligger bra till med goda möjligheter till pendling. Orten upplevs som grön och lummig, mycket tack vare många privata trädgårdar. Hjärup består till övervägande del av småhus-bebyggelse men den historiska utvecklingen har lämnat uppskattade spår i form av gamla gårdar, husmanshus, gatunät från den oskiftade byn samt stationssamhället. Den gamla landsvägen mellan Malmö och Lund, Gamla Lundavägen, bär spår av det forna förbindelsestråket till nordöstra Skåne. Längs med vägen finns även bevarandevärda alléer och karaktäristisk bebyggelse från olika epoker och verksamheter. Hjärup är en trygg bostadsort, men det finns en önskan om en starkare egen identitet. Kanske kan det närliggande Uppåkra eller den gröna orten med många trädgårdsmästerier bli en tydligare del av ortens identitet? Kulturmiljöprogrammet pekar vidare genom Sockerkorn och Sockerbitar ut viktiga byggnader och miljöer som bör beaktas vid kommande planering.

Utbyggnad av samhällsservice ska ske parallellt med utbyggnad av bostäder. Lämplig placering



av exempelvis förskolor görs i kommunens lokalförsörjningsplan och kan rymmas inom utpekade utbyggnadsområden för bostäder.

Trafik och infrastruktur

Under planperioden kommer kollektivtrafiken att utvecklas i Hjärup. Just nu pågår utbyggnad av stambanan (som omfattas av riksintresse kommunikation, se vidare *Del 2. Utgångsläget, Riksintressen*) mellan Arlov och Flackarp från 2 till 4 spår. Södra stambanan är Skånes första järnväg där sträckan mellan Malmö och Lund (genom Hjärup) öppnades 1856. Från Hjärup station kommer det att vara tätt mellan pågatågen både mot Lund och Malmö samt vidare ut i regionen och Köpenhamn. För närvarande pågår utredningsarbetet för den nya höghastighetsjärnvägen mellan Lund och Hässleholm som ingår i Riksintresset järnväg mellan Jönköping och Malmö.

Från nordvästra delen av Hjärup via Flackarp och över Höje å mot Lund föreslås ny cykelväg som gör det smidigt och enkelt att pendla med cykel eller el-





cykel. Cykelpendlandet bedöms kunna öka kraftigt då det är billigt, ger motion och ofta går betydligt snabbare än både bil och tåg. Då man rör sig parallellt med järnvägen är det knappt 5 km mellan Hjärup C och Lund C - och den sträckan cyklar de flesta på under 15 minuter. Längs östra delen av Hjärup, längs Gamla Lundavägen, finns också utmärkta möjligheter att cykla längs den förbättrade cykelvägen.

Under planperioden föreslås en ny koppling för bil från Västerstad till väg 108 som gör det lättare att ta sig vidare ut till väg E6 och norrut i regionen. För denna finns en Åtgärdsvalsstudie, *Västra Hjärup's transportbehov*, från 2013 som visar att en ny vägförbindelse ger god samhällsekonomisk lönsamhet. Förnärvarandepågåren Åtgärdsvalsstudie för väg 108 från trafikplats Lund Södra till trafikplats Flackarp som beräknas vara färdig under 2020. Såväl framkomlighet som trafiksäkerhet analyseras kopplat till de anspråk som finns på sträckan och planerad ortsutveckling såväl söder som norr om vägen.

Hjärup har ett väl utbyggt nät för oskyddade trafikanter. Särskilt väl fungerar de gröna stråken (se *Grön- och blåstruktur*) som säkra skolvägar för barn och unga. Vid fortsatt utbyggnad och förtätning ska särskild omsorg ägnas åt att tillskapa trygga och säkra trafikmiljöer för oskyddade trafikanter.

Utbyggnad av övergripande gång- och cykelstråker sker med stöd av TMS – Trafik och mobilitetsstrategi. Särskilt angeläget är att inom planperioden tillskapa separat cykelväg genom Västerstad längs med järnvägen mot Lund, från stationen längs Banvallsvägen vidare längs Väståkravägen samt längs Lommavägen.

En 400kV kraftledning går genom Västerstads sydvästra del och skyddsavståndet påverkar en stor del av södra Västerstad. Ledningen avses flyttas och koncessionsprövning pågår.

Från Hjärup med omnejd leds avloppsvattnet till Sjölunda avloppsreningsverk via ABMA-ledningen, som kommunen äger tillsammans med Burlöv och Lomma. I dagsläget finns det en viss

kapacitetsbegränsning i ledningsnätet, vilket medför bräddningar vid kraftiga regn. Detta är ett problem för Alnarpsån, som då får ta emot obehandlat spillvatten med höga halter kväve och fosfor. Det arbetas med att öka kapaciteten både genom att öka rördimensionerna och en fördubbling av pumpkapaciteten. En ytterligare möjlighet i framtiden kan vara att koppla in sig på den nya spillvattenledningen från Lund till Malmö om den blir aktuell.

Grön- och blåstruktur

Från järnvägsstationen i väster till Gamla Lundavägen i öster, rakt genom Hjärup, går det viktigaste grönstråket. Längs med detta grönstråk ligger skolorna och Hjärup's park som är både stadspark och rekreationsområde. Hjärup's park kommer ha stor betydelse som mötesplats i Hjärup och över åren kommer träden växa sig stora och fler funktioner utvecklas såsom lekplats, utegym mm. Från den gröna ryggraden går korsande mindre grönstråk i nord-sydlig riktning som gör att det går att ta sig till flera viktiga målpunkter i Hjärup via gröna gång- och cykelstråk.



När Hjärup växer och förtätas med nya bostäder och arbetsplatser är det viktigt att värna och utveckla ortens gröna värden och möjligheterna att röra sig ut i landskapet i gröna rekreationsstråk. Det skall vara enkelt och tryggt att ta sig från sin stadsnära bostad till parker, gröna stråk, de öppna fälten, till Uppåkra och till andra närliggande byar och orter. De befintliga parkerna och grönstråken i tätorten ska utvecklas för att förstärka de gröna värdena och kunna erbjuda högre kvalitet – både vad gäller rekreations- och naturvärden. Möjligheter att utveckla dessa ytterligare genom att kombinera dem med vatten och hantering av dagvatten bör också utredas och utnyttjas där det är möjligt.

Vid förtätningar är det viktigt att inventera befintliga gröna värden för att vid behov kunna ersätta eller kompensera i andra delar av närområdet, se vidare *Staffanstorps kommun, Grön- och blåstruktur*.

Den gröna ryggraden föreslås fortsätta genom Västerstad mot Ynglingavägen, vilket gör det möjligt att röra sig genom hela tätorten i ett grönt stråk

mellan öppna fält i väster till öppna fält i öster. Vidare ut i landskapet föreslås två nya rekreationsstråk. Ett stråk kopplar mot besöksmålet Uppåkra arkeologiska center och vidare mot Knästorp och Dalby. Det andra stråket föreslås mot Åkarp längs Alnarpsån vidare mot Alnarp, Lomma och havet. De gröna stråkens och parkernas kvaliteter liksom rekreationsstråkens dragningar och innehåll behöver studeras vidare, vilket lämpligen kan göras inom ramen för en ny Grönplan för kommunen.

Merparten av den föreslagna bebyggelsen i Hjärup ligger inom Höje ås avrinningsområde och dagvatten avleds till ån via ett flertal dikningsföretag. Områdena söder om Lommavägen avleds däremot till Alnarpsån. Höje å uppnår inte god kemisk status och den ekologiska statusen är otillfredsställande. Alnarpsån uppnår inte god kemisk status och har dålig ekologisk status. Båda vattendragen brottas med miljöproblem orsakade av övergödning, miljögifter, morfologiska förändringar och främmande arter. Marken inom delar av de föreslagna utbyggnadsområden har en hög vattengenomsläpplighet, vilket medför en

ökad känslighet för påverkan från markytan, t.ex. vid olyckor och utsläpp av miljöfarliga vätskor, men möjliggör också dagvattenrening i form av infiltration.

En förtätning av stadsbilden och utökning av bebyggelsen ökar mängden hårdgjorda ytor. Detta i kombination med intensivare och kraftigare regn ställer höga krav på hanteringen av dagvatten. En övergripande dagvattenstrategi behövs för att ta ett samlat grepp om dagvattenhanteringen liksom även mer detaljerade utredningar för de olika utbyggnadsområdena. Fördröjning av dagvattnet är av stor vikt och sker i öppna dagvattensystem och via infiltration innan vattnet når ledningsnätet och recipienterna. Vid fortsatt planering och kommande utbyggnad ska tillses att dagvatten fördröjs och renas så att tillkommande bebyggelse kan bidra till att förbättra vattenkvaliteten i åarna – gärna samordnat med gröna stråk och parker i öppna lösningar så att teknisk nytta kan bidra till att höja natur- och rekreationsvärden. I samband med utvecklingen av rekreationsstråket längs Alnarpsån bör det





utredas om det är möjligt att skapa meandring och svämningssytor samt vattenrenande vegetation med överhäng för att förbättra vattendragets ekologiska och kemiska status.

Hänsyn

Uppåkra är ett av landets främsta fornlämningsområden på ca 40 ha. Trakten i övrigt är också rik på fornlämningar och kring Hjärup finns en del kända forn- och kulturlämningar. All detaljplanering och exploatering som kan beröra fornlämningar ska föregås av arkeologisk utredning. Fornlämningar bör vid detaljplanering övervägas som möjliga att använda som grönytor och/eller pedagogiska funktioner.

I Hjärup finns idag inga miljöfarliga verksamheter med miljötillstånd. Det finns enstaka potentiellt förorenade områden med riskklass från liten till måttlig risk. Vid planering och bygglovprövning i närheten av dessa potentiellt förorenade områden ska deras respektive risker och erforderliga säkerhetsavstånd utredas, beaktas och vid behov saneras. I de tidigare verksamhetsområden som planeras att omvandlas för bostäder i Västerstad

utreds och saneras föroreningssituationen inom ramen för pågående detaljplanering

Järnvägen är en förutsättning för Hjärups utbyggnad men ger samtidigt upphov till buller och vibrationer. Bullret minskar bäst nära källan, vilket görs genom att sänka den nära 4 m under nuvarande marknivå samt med murar och bullervallar. Denna ombyggnad av järnvägen till fyra spår medför att bullerskydd kommer att byggas för att skydda både befintlig bebyggelse och ny bebyggelse söder och väster om stationen (Västerstad). Övrig föreslagen stadsutbyggnad mot norr samt eventuella förtätningar kommer att planeras med hänsyn till erforderliga bullerskydd och skyddsavstånd samt eventuella vibrationsstörningar.

Även de större vägarna ger upphov till buller. Trafik från Gamla Lundavägen samt väg E22 är bullerkällor med stora influensområden. Eventuell inverkan på föreslagen ny bebyggelse behöver beaktas i kommande planering och lämpliga åtgärder vidtas vid behov.

Detta behöver vi ta fram på ett övergripande plan:

- Belysningsplan
- Dagvattenstrategi
- Grönplan för både natur- och rekreativvärden
- Kulturmiljöprogram för landsbygden (inklusive byarna)



Flackarp-Höjebromölla

Så här kan det bli...

Med närhet till Klostergårdens pågatågsstation, Lunds stad och rekreationsområdet kring Höje å-dalen har en ny stadsutveckling tagit form år 2040. I det här gränsområdet lever och verkar man i hög utsträckning i en gränzon, i ett exklusivt läge på randen till staden med hela dess utbud av kultur, service och arbetsplatser – samtidigt som man bor i en landsbyggdssituation omgiven av öppna odlingsfält och betesmarker.

Den nya bebyggelsen har samlats i urbana byar och från dem är det nära att ta sig vidare och samtidigt gott om kvaliteter som gör det attraktivt att stanna kvar. I västra Flackarp utvecklas en stadsdel kring Trolleby och i östra Flackarp är det Flackarps by som utvidgas – strax söder om Lunds stad och samtidigt i Staffanstorps kommun. Bostäder kombineras med service, samlingspunkter och butiker. I de urbana byarnas centrala delar är bebyggelsen som tätast. Det är i bykärnorna man hittar den lite högre blandstadslika bebyggelsen med det lokala torget och möjligheter till småskalig handel och service. Bebyggelsen är fortsatt tät men

höjden trappas ner vid kanten mot Höje å-dalen av respekt för rekreations- och naturvärden. Mellan å-dalen och den nya bebyggelsen finns ett brett strandskyddsområde på minst 100m som bidragit till att utveckla de gröna värdena kring Höje ås kanter. Från de urbana byarna är det cykelavstånd till både Klostergårdens station och till Lunds centrum Höjebromölla har utvecklas till ett intressant och småskaligt område för handels- och serviceverksamheter som drar nytta av det unika läget med närhet till både den nya superbussstationen, till det övergripande vägnätet och till rekreationsstråket vid Höje å.

Det första steget i utvecklingen av Flackarp-Höjebromölla tas i den här översiktsplanen och det tar fasta på att det redan finns gena och bra kopplingar till omgivningen utan att större investeringar i ny infrastruktur behöver göras. Detta är början på en större stadsutveckling i Flackarpsområdet som kommer fortsätta efter översiktsplanens planeringshorisont. Att utveckla ett område under lång tid har många fördelar. Den nya bebyggelsen

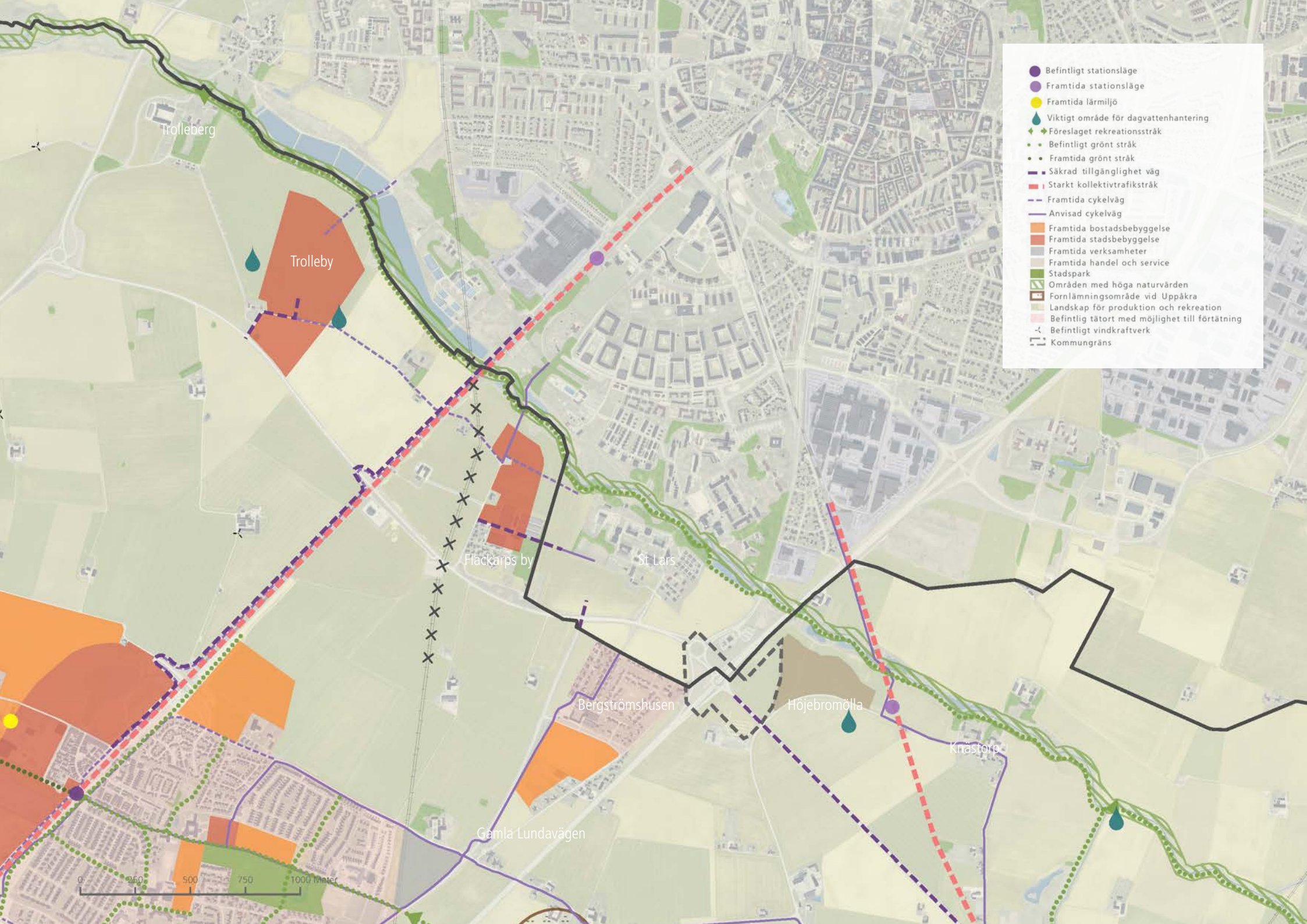
blir inte lika utsatt för konjunktursvängningar, kan skynda långsamt och växa fram steg för steg. På så sätt blir också bebyggelsen mer varierad och anpassad till olika tidsåldrar. Lite som de äldre stadskärnorna i större städer, där exempelvis ett kvarter kan ha olika tidslager. I *På längre sikt* framgår hur strukturen kan komma att se ut i sin helhet.

Hur når vi dit? - att tänka på!

Bostäder

I och med den nya pågatåg-stationen vid Klostergården har samhällsintresset av att bygga bostäder i Flackarp blivit större, och här bedöms totalt omkring 700 nya bostäder kunna tillkomma under planperioden. Den nya bebyggelsen utgår från de befintliga förutsättningarna på platsen. Utformningen av planförslaget bygger på en landskapsanalys så att den tillkommande bebyggelsen på bästa sätt kan samspela med de befintliga strukturerna vad gäller t ex topografi och gamla ägoslagsgränser. Den tar sin utgångspunkt i de idag befintliga gårdarna och mindre byarna och siktar mot ett samhälle i form av urbana byar med





- Befintligt stationsläge
- Framtida stationsläge
- Framtida lärmiljö
- Viktigt område för dagvattenhantering
- Föreslaget rekreativstråk
- Befintligt grönt stråk
- Framtida grönt stråk
- Säkrad tillgänglighet väg
- Starkt kollektivtrafikstråk
- Framtida cykelväg
- Anvisad cykelväg
- Framtida bostadsbebyggelse
- Framtida stadsbebyggelse
- Framtida verksamheter
- Framtida handel och service
- Stadspark
- Områden med höga naturvärden
- Fornlämningsområde vid Uppåkra
- Landskap för produktion och rekreation
- Befintligt tätort med möjlighet till förtätning
- ⊙ Befintligt vindkraftverk
- ⊙ Kommungräns





optimerade lägen för att människor enkelt ska kunna ta sig till Klostergårdens station eller vidare mot andra målpunkter. Eftersom den nya bebyggelsen har en annan struktur och ett annat och mer varierat uttryck inspirerat av ett landskapligt kulturarv kan Höje å också fortsättningsvis utgöra en naturlig gräns för staden Lund.

All ny bostadsbebyggelse föreslås i stationsnära läge dvs inom 2,5 km från Lund S. Ny bebyggelse får en hög täthet, högre täthet än i befintliga bostadsområden i Staffanstorp och Hjärup. På detta sätt nyttjas marken effektivt och befintlig infrastruktur (vatten, avlopp, vägar och kollektivtrafik) kan utnyttjas samtidigt som vi värnar om den högklassiga jordbruksmarken. Här är det viktigt att balansera de motstående allmänna intressena av att dels nyttja det stationsnära läget genom en hög exploateringsgrad och att samtidigt inte inskränka på Höje å-stråkets rekreativa och naturmässiga värden och möjligheterna att utveckla dessa.

Områden med grönstruktur som planeras vid Flackarp-Höjebromölla medför att den tillkommande bebyggelsen kan "bäddas in" i grönt mot framför allt Höje å och därmed inte dominera utblickar från åns dalgång. Bebyggelsekanten mot Höje å hålls lägre för att inte skapa negativ inverkan på rekreations- och naturvärden.

Bebyggelse trappar gradvis upp in mot de urbana byarnas kärnor. Här finns viktiga målpunkter som används till vardags i hög utsträckning, exempelvis den lokala förskolan, pizzerian eller matbutiken – centralt i strukturen likt den klassiska byns kyrka. Trots den låga kanten mot ådalen föreslås sammantaget en hög täthet för att samtidigt ta vara på det attraktiva läget mot stationen och samtidigt skapa underlag för att möjliggöra lokal samhällelig service. Ett lokalt serviceutbud bidrar till att skapa den nära staden. Bebyggelsen kan också blandas med inslag av visst övrigt serviceutbud, handel och arbetsplatser. Mer om dessa idéer går att läsa i samrådshandlingen *Fördjupad översiktsplan för Flackarp-Höjebromölla*, från 2019.

Varför växer Flackarp-Höjebromölla?

- Attraktivt läge i regionen – nära Lund och Hjärup
- God kontakt med det övergripande vägnätet
- God kollektivtrafikförsörjning intill ny pågatågstation och ny superbuss
- Stor efterfrågan på bostäder: olika upplåtelseformer och storlekar
- Väsentligt samhällsintresse att bygga bostäder i stationsnära läge
- Närhet till både natur, landsbygd och service





- I Trolleby föreslås en urban by med omkring 400 bostäder av blandad karaktär i kvartersstads-struktur med närservice inom bykärnan. En kombination av flerbostadshus och stadsradhus skapar en tät och sammanhållen gemenskap med cykelavstånd till Klostergårdens station via en uppdaterad gång- och cykelbro över Höje å. Grönstrukturen kring ån utvecklas och breddas till ett ca 100 m brett rekreativstråk. Inga större infrastrukturinvesteringar behöver göras förutom vad gäller vatten och avlopp. Området kan trafikeras från väg 108 via befintligt vägnät och det finns redan i dagsläget en gång- och cykelbro över Höje å. Denna behöver dock förbättras i samband med bebyggelseutvecklingen.

- Öster om stambanan utvecklas Flackarps by för att kunna inrymma omkring 300 nya bostäder. Lokal service och högre flerbostadshus placeras i centrum och bebyggelsen trappas ner med inslag av stadsradhus i kanten som vetter mot Höje å. I det strandskyddade området vid ån utvecklas grönstrukturen och breddas därigenom till ett ca 100 m brett rekreativ- och naturstråk. Den nya

bebyggelsen utvecklas utanför skyddsavståndet till stambanan och till fornlämningsområdet längs med stambanan.

Flackarps by har redan i dagsläget en koppling till pågatågstationen Lund Södra i Klostergården genom en gång- och cykelbro över Höje å. En utveckling av byn förutsätter en förbättrad utfart till väg 108, vilket tidigare planeringsinsatser visat 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 med Trafikverket och Lunds kommun som en trafiksäkerhetshöjande möjlighet jämfört med dagens situation. För närvarande pågår en Åtgärdsvalsstudie för väg 108 från trafikplats Lund Södra till trafikplats Flackarp som beräknas vara färdig 2020. Såväl framkomlighet som trafiksäkerhet analyseras kopplat till de anspråk som finns på sträckan och planerad ortsutveckling såväl söder som norr om vägen.

Det finns en pågående växthus-odling i norra delen av Flackarps by. En utveckling av Flackarps by enligt förslaget förutsätter att den verksamheten kan omlokaliseras eller upphöra så att marken blir tillgänglig för bostadsutbyggnad. Vid en omvandling och utveckling av bostäder i detta läge bör föroreningsituationen utredas – se vidare under *Hänsyn*.

Flackarps by har också relationer med St Larsområdet både i de delar som ligger norr och söder om Höje å, och här finns goda möjligheter att samordna och utveckla gemensam infrastruktur som till exempel gång och cykelvägar, säkra skolvägar, dagvatten- och grönstråk mm.

Ytterligare särskilda frågor att beakta i den fortsatta planeringen av Trolleby och Flackarps by är buller, solförhållanden, dagvattenhantering och risker för översvämning – se vidare under *Hänsyn*. Barnens perspektiv är också viktigt att ha med sig så att inte alltför hårdgjorda, eller på annat sätt bristfälliga miljöer skapas. Hänsyn ska också tas till kulturhistoriskt intressanta byggnader och miljöer.





Verksamheter

I Höjebromölla föreslås småskalig service- och handelsetablering. Kommunen har bedömt att behovet av ny verksamhetsmark gör att en viss mängd jordbruksmark behöver tas i anspråk för detta ändamål. Handelsetableringen förutsätter en utbyggnad av det starka kollektivtrafikstråket 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. Hur området ska kopplas till den ombyggda väg 108 och trafikplats Lund södra behöver studeras i den fortsatta planeringen. Området är trafikstört av både väg E22 och väg 108 samt påverkas i hög grad av utvecklingen av trafikplats Lund Södra. Att lokalisera handelsetableringen hit medger ett respektavstånd till Knästorps by så att upplevelsen av den sammanhållna kyrkbyn inte påverkas. Rekreativstråket med riksintresse för friluftslivet samt strandskyddet längs Höje å sträcker sig förbi Höjebromölla.

Påverkan från handelsområdet hålls nere genom att skyddsavstånden respekteras och bebyggelsen mot Höje å hålls ner i höjd samt kan bäddas in i grönska.

Liv, rörelse och trygghet

Landskapet vid och kring Flackarp och Höjebromölla består till största delen av jordbruksmark med tillhörande utskiftade gårdar, Trollebergs säteri samt vissa rester av Flackarps tidigare bybildning. Trolleberg är utpekad i Skånes kulturmiljöprogram som ett typiskt exempel på en 1700-tals herrgård. Järnvägsutbyggnaden har liksom skiftesreformerna påverkat Flackarp mycket och det vi idag kallar Flackarps by har huvudsakligen tillkommit under senare halvan av 1900-talet. Den nu äldsta byggnaden i Flackarps by är möllan från 1869. I västra delen av Flackarps by fanns tidigare en kyrka som revs i samband med uppförandet av Uppåkra kyrka. Idag finns här en minneslund med klockstapel. I närheten ligger också den gamla byskolan som numera används som privatbostad. I den östra delen, öster om Flackarps by finns St Lars begravningsplats på andra sidan gränsen inom Lunds kommun. Sankt

Larsområdet – det som kallades Lunds asyl då det anlades på 1890-talet - låg då på behörigt avstånd från Lunds stad. Längre österut ligger ett område med bensinstation och bilservice vid Lunds södra infart och trafikplatsen vid E22. Motorvägen utgör här gräns både mellan kommunerna och mellan Höjebromölla och de tidigare beskrivna områdena. Vid den fortsatta planeringen finns ett antal kvaliteter och värden, varav några nämnts ovan, som är viktiga att förhålla sig till, bevara och utveckla för att ge de kommande urbana byarna identitet och karaktär. Kommunen vill förstärka känslan av att höra till och känna sig hemma, både i kommunen som helhet, men även i människors närmaste omgivning. Här finns den trygghet och hemkänsla som ska behållas och utvecklas när vi planerar för den framtida utvecklingen. Dessa kvaliteter, värden och förhållningssätt för mindre orter och landsbygden kan förslagsvis samlas i ett Kulturmiljöprogram för landsbygden.

Närhet mellan kollektivtrafik, handel och service och bostäder ger ett flöde av människor under både dag- och kvällstid vilket gör de urbana byarna både





levande och trygga. Framför allt för fotgängare och cyklister ska det vara tryggt, enkelt och trevligt att röra sig, t.ex. över ån till stationen eller längs bygatan till förskolan. I utvecklingen av centrum och dess offentliga platser står tryggheten i fokus och inom ramen för arbetet med trygghetsdirektivet kommer en belysningsplan ska tas fram, se vidare *Staffanstorps kommun, Liv, rörelse och trygghet*.

Utbyggnad av samhällsservice ska ske parallellt med utbyggnad av bostäder. Lämplig placering av exempelvis förskolor görs i kommunens lokalförsörjningsplan och kan rymmas inom utpekade utbyggnadsområden för bostäder.

Trafik och infrastruktur

Under planperioden kommer den befintliga infrastrukturen och kollektivtrafiken att utvecklas. 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 att öppna samtidigt som fyrspåret tas i drift, d.v.s. år 2024.

Trafikverket planerar även att bygga om väg 108 öster om väg E22 till en mötesfri väg med två körfält i vardera riktning. Vägen får då en vägbredd om ca 16 meter och en hastighetsgräns på 100 km/tim, vilket ökar framkomligheten, samtidigt ökas dock vägens barriäreffekt. Ombyggnaden av Trafikplats Lund södra ianspråktar mark intill Höjebromölla, se Markanvändningskartan.

Kapacitetsutredning för framtida kollektivtrafiksystem för stråket Lund-Staffanstorp, Region Skåne 2019 visar redan nu en kapacitetsbrist i stråket Lund-Staffanstorp och att planeringen för ett nytt kollektivtrafiksystem bör påbörjas. Utredningen visar att någon typ av superbuss i eget stråk eller spårburen trafik kommer att behövas inom tio år. Kommunen planerar för ny högkvalitativ kollektivtrafik mellan Lund och Staffanstorp och vidare till Malmö. Det kan vara en superbuss som delvis går på den gamla "Tetrapak-banan" med en station i Höjebromölla. Detta är en gen koppling.

Kopplingen från Flackarps by till väg 108, se vidare under *Bostäder*. Hur Höjebromölla kopplas

till väg 108 och trafikplats Lund södra efter dess ombyggnader, se vidare under *Verksamheter*.

I planförslaget föreslås nya vägar för cykeltrafik som kopplar ihop det befintliga cykelnätet. Tillsammans med utökad kollektivtrafik ökar medborgarnas möjligheter att välja att resa kollektivt eller cykla. På den västra sidan av E22 finns en cykelväg mellan Hjärup och Bergströmshusen. Efter Bergströmshusen fortsätter cykelvägen till Klostergården i Lunds kommun via Flackarps by. Boende i Flackarps by och Bergströmshusen har därmed goda möjligheter att cykla till Lund. På den östra sidan av E22 finns en cykelväg mellan Knästorp och Lund. Gång- och cykelvägen behöver dock förbättras. De befintliga gång- och cykelbroarna över Höje å, i läge vid Flackarp och blivande Trolleby, behöver byggas om och kanske ersättas vid utbyggnad av området. Bättre gång- och cykelkopplingar mellan Flackarp och Sankt Larsområdet, söder om ån inom Lunds kommun är också av stort värde för området som helhet. Dessa ändringar förutsätter samsyn och samarbete med Lunds kommun för att kunna



Så här kan det se ut 2040



genomföras. Särskild omsorg ägnas åt att tillskapa trygga och säkra trafikmiljöer för oskyddade trafikanter.

Vid Flackarp går två parallella 130-kV luftburna regionnätledningar. Kraftledningarna går öster om Hjärup och vidare norrut mot Lund genom det öppna jordbrukslandskapet. Strax söder om väg 108 nära stambanan och Flackarp ligger ett ställverk samt omformarstation. Utbyggnaden i förslaget har tagit hänsyn till ledningarnas nuvarande läge, men en fortsatt utbyggnad efter 2040 förutsätter att dessa kan omlokaliseras eller markförläggas närmare järnvägen.

Väster om Trolleberg ligger tre vindkraftverk och strax väster om Stambanan ligger ett mindre vindkraftverk i anslutning till en gård. Dessa berörs inte av planförslaget.

Grön- och blåstruktur

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

rekreativa värden, Höje å är navet i Flackarp och Höjebromöllas grönstruktur. Längs ån förekommer spår av människans vistelse och verksamhet genom tiderna vilket visar hur attraktiv Höje å-dalen varit för människor under lång tid. Denna unika miljö med uppväxt tät vegetation och öppna ängs- och betesmarker 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 som består av stora delar jordbruksmark, har väldigt lite naturmark för rekreation. Höje å med stränder är utpekad som riksintresse för friluftslivet och samma yta har även strandskydd, se nedan *Hänsyn*. De aktiviteter som främjas är vandring, strövande, kanot, naturupplevelser, fågelskådning, löpning och fiske.

De befintliga gröna miljöerna längs Höje å föreslås utvecklas och breddas till ett grönt rum för rekreation om minst 100 m från Höje å, i princip hela strandskyddszonen. Med rätt planering kan både de höga naturvärdena och rekreativvärdena på platsen vidareutvecklas. Detta innebär att dagens

gröna miljöer runt Höje å breddas betydligt. På sikt kan rekreationsstråket ansluta till möjliga beträddor i åkerlandskapet. Det finns även möjlighet att röra sig längs det gröna stråket och vidare till Staffanstorp och Lund.

Stråket ligger bitvis inom Staffanstorps kommun men ingår till största del i Lunds kommun som planerar för ett naturreservat om 100 ha. Under 2019 tog Lund och Staffanstorp fram förslag till överenskommelse om utökad samverkan mellan kommunerna i området kring kommungränsen vid Höje å.

Vid fortsatt planering bör möjligheterna till utveckling av biodiversitet samt ekologiska kopplingar undersökas och om möjligt integreras i planeringen på ett sådant sätt att spridningsstråk och grönytor optimeras. Detaljerade naturvärdesinventeringar, inklusive identifiering av rödlistade arter, är förslag på åtgärder som kan bidra till ökad kunskap om naturvärdena. Även djuren har en plats i utvecklingen av området kring Flackarp. Betande





djur, liksom mindre, privata odlingslotter finns redan i området och kan utvecklas. Det skulle kunna vara till stor fördel för pollinerande insekter samtidigt som det skulle bidra till ett mer levande och attraktivt bostadsområde. I Flackarp finns även en nerlagd plantskola med tät vegetation i likhet med uppvuxen skog som föreslås bevaras i förslaget. Detta föreslås studeras vidare i en Grönplan för både natur- och rekreationsvärden.

Höje å utgör även en viktig recipient för vattenhanteringen i området. Markytan i det öppna jordbrukslandskapet är formad så att det mesta av nederbörden rinner söderut från bebyggelseområdena. 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, de föreslås som viktiga områden för dagvattenhantering i förslaget för att ta vara på de naturliga höjdvariationerna. Höje å har otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. För att förbättra Höje ås status ska vatten från hårdgjorda ytor fördröjas och renas i möjligaste

mån genom ytavledning och sedimentering innan avledning till recipient. På grund av de geologiska förhållandena i den största delen av området med ogenomsläpplig moränlera så är infiltration inte möjlig här utan fördröjning/rening måste ske i öppna dagvattensystem eller via ledningssystem innan vattnet når ledningsnätet eller recipient. En dagvattenstrategi med hänsyn till lågpunkter behöver tas fram som även kan visa möjligheter till samnyttjande av mark för dagvattenfördröjning i kombination med park- eller andra ändamål liksom möjligheter att göra fördröjande åtgärder på kvartersmark.

Hänsyn

Inom området finns flera viktiga riksintressen för kommunikation; Stambanan, väg E22 och väg 108, se vidare *Del 2. Utgångsläget, Hänsyn, Riksintressen*. Planförslaget tar hänsyn till gällande säkerhetsavstånd och utgår från närheten till infrastrukturen som en grundförutsättning. Därmed bedöms inte riksintressena beröras negativt av planförslaget.

Riksintresset för framtida järnväg Jönköping-Malmö, som tidigare kallades Europabanan, är en tänkt framtida höghastighetsjärnväg från Jönköping till Helsingborg/Malmö och vidare mot Köpenhamn. Det finns ett antal alternativa sträckningar som behöver utredas. Riksintresset berör en del av Flackarp men redovisas bara som en symbolisk pil, varför den inte är utmärkt på riksintressekartan.

Från Genarp till Lomma är Höje å med stränder nyligen utpekade som riksintresse för friluftslivet, se vidare *Del 2. Utgångsläget, Hänsyn, Riksintressen*. För ån finns även strandskydd och utmed ån finns betesmarker identifierade i ängs- och betesmarksinventeringen varav flera är under igenväxning. Riksintressets värde utgår från läget i ett intensivt brukat jordbrukslandskap och samtidigt i ett område med högt exploateringsstryck. Planförslaget föreslår en utveckling av värdena som beskrivs i riksintresset och för att inte påverka de rekreativa riksintressevärdena hålls bebyggelsekanterna mot ån lägre. Då ån ligger i en sänka dras bebyggelsen även tillbaka minst enligt strandskyddslinjen. Genom utveckling av betesmarker





kan bevarandevärda arter som traditionellt finns i betesmarker ges möjlighet till fortlevnad. Den konventionellt brukade jordbruksmarken och dess öppna landskap har låga naturvärden, men är viktigt för landskapsbilden och områdets karaktär. Dock finns mindre strukturer såsom trädader och alléer, vägkanter, stengården, gårdsmiljöer och diken som utgör viktiga spridningsvägar och småbiotoper för djur- och växtliv. Dessa biotoper omfattas av ett generellt biotopskydd med syfte att skydda dem mot påverkan som kan skada naturmiljön. I sydvästra delen av Trolleby, närmast väg 108 finns en åkerholme som omfattas av generellt biotopskydd. Jordbrukslandskapet

Delar av landskapet längs Höje å är belagt med landskapsbildskydd, se vidare *Del 2 Utgångsläget, Hänsyn, Naturmiljö, Skyddade och utpekade områden*. Planförslaget innebär att markområden tas i anspråk för bebyggelse och utveckling av grönstruktur, vilket förutsätter att landskapsbildskyddet kan upphävas i vissa delar. Motiv till upphävandet är dels det väsentliga samhällsintresset av att bygga

bostäder i stationsnära läge, dels att en hänsynsfull exploatering med landskapligt anpassad bebyggelse i form av urbana byar också kan möjliggöra en utveckling av landskapliga och gröna kvaliteter.

Området vid Höje å har varit påverkat av människan i tusentals år vilket medför att det kan finnas flera lager av fornlämningar som ännu inte har kommit fram. Flera fornlämningar är kända medan andra är så kallade 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 eventuellt ingrepp. Mitt i Flackarps by finns en registrerad fornlämning vilken utgörs av en boplats från brons/järnåldern och som delvis är undersökt. Både Trolleberg och Knästorps by är upptagna i Riksantikvarieämbetets Fornminnesregister som forn/kulturlämningar och ligger norr respektive söder om de områden kring Flackarp-Höjebromölla som ingår i föreslagen översiktsplan. All detaljplanering och exploatering som kan beröra fornlämningar ska föregås av arkeologisk utredning. Fornlämningar bör vid

detaljplanering övervägas som möjliga att använda som grönytor och/eller pedagogiska funktioner.

S:t Lars - på båda sidor om Höje å - och Lunds centrala delar omfattas av riksintresse för kulturmiljövården. Riksintresset tar fasta på 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 och utvecklingen av planförslaget bedöms inte påverka riksintresset fysiskt. Genom att bebyggelseutvecklingen i planförslaget utgår från en annan struktur i form av urbana byar kommer inte dessa läsas ihop med Lunds stadsutveckling eller stadsrand och kommer därmed inte heller att konkurrera med bebyggelse typologierna i Lund.

Omedelbart norr om Höje å, i Lunds kommun, ligger reningsverket Källby som drivs av VA-syd. Verket har sedan flera år tillbaka varit föremål för utredning om eventuell ombyggnad eller omlokalisering. Dagens reningsverk har enligt Lunds kommun





ett hänsynsavstånd till omgivande bebyggelse på omkring 400 meter på grund av risk för lukt.

Utifrån att det inte finns kända problem med lukt annat än att det luktar, och att det inte finns några nationella riktlinjer för vilka lukt-nivåer som kan anses vara acceptabla vid nybyggnation, behöver frågan utredas i samband med kommande detaljplanering. Framför allt gäller det den urbana byn väster om stambanan, Trolleby, som riskerar att påverkas av olägenhet i form av lukt. Utbyggnaden av Flackarps by ligger längre från reningsverket och torde inte påverkas i samma utsträckning.

Vägarna E22 och 108 är båda rekommenderade transportvägar för farligt gods. Utbyggnaden i Höjebromölla kan komma att behöva riskbedömas om bebyggelsen delvis planeras inom skyddsavståndet.

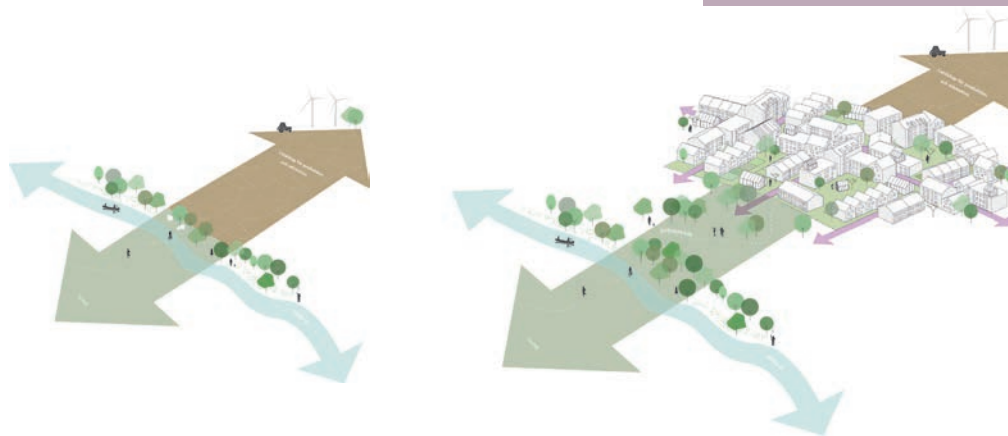
Trafikverket planerar att bygga ut Södra stambanan från två till fyra spår i två etapper där sträckan förbi planområdet ingår i den andra etappen. Hela sträckan planeras vara utbyggd 2024. Enligt

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. Bullerdämpande insatser bör göras för bostäder nära järnvägen. Även Trafikplatsen Lund Södra där E22 korsas med väg 108 är en stor källa till trafikbuller, vilket behöver beaktas i kommande planering och lämpliga åtgärder vidtas.

Det finns en pågående växthus-odling i norra delen av Flackarps by. Vid planläggning för bostadsändamål ska utredning göras för att tillse att marken inte är förorenad av tidigare användning.

Detta behöver vi ta fram på ett övergripande plan:

- Dagvattenstrategi
- Grönplan för både natur- och rekreationsvärden
- Kulturmiljöprogram för landsbygden (inklusive byarna)



Så här kan det se ut 2040

Staffanstorp

Så här kan det bli...

År 2040 är det fortfarande tryggt, grönt och småskaligt i Staffanstorp. Ortens karaktär och historia har följt med in i framtiden och utvecklats med ny intressant arkitektur, effektiv kollektivtrafik, frodiga grön- och blåområden, och möjligheter till mångfacetterade upplevelser.

De centrala delarna i Staffanstorp har berikats och förtätats med många nya bostäder och arbetsplatser; butiker, restauranger, service, kultur, icke störande verksamheter och samlingspunkter. Stanstad – Staffanstorps centrum - sträcker sig vidare, både ut mot Malmövägen och mot Sockerstan genom kopplingen via Storgatans förlängning. Intill den historiska korsningen mellan järnvägarna och landsvägarna ligger stationen Sockerstan. Detta är framtidens knutpunkt för kollektivtrafik. På Simrishamnsbanans banvall kör en eldriven superbuss via Vikhem till Malmö C. Den fortsätter också i östlig riktning mot Kyrkheddinge och Dalby. En annan superbuss kör från stationen i ett exklusivt stråk till Lund. 2040 finns stadsbuss som försörjer hela orten. Förarlösa bussar transporterar effektivt

och bekvämt människor mellan målpunkter i och utanför centrum, bostadsområden och superbussstationer.

I Staffanstorp finns inspirerande småstadsmiljöer och bostäder för alla; såväl för unga som äldre, familjer som ensamstående. I Stanstad har nya bostadskvarter och vårdcentral uppförts och Sockerstan erbjuder boende i allt från omvandlade sockerbruksbyggnader till individuella radhus och intressanta punkthus med utsikt över träden i Sockerbruksparken. Denna sjudande stadsdel är också ett populärt besöksmål med upplevelser inom såväl mat som friskvård. Bråhögskoleområdet har förstärkts och utvecklats med ny stadsmässig bebyggelse. I Vikhem puttrar livet i småstaden med skola i anslutning till Staffansvallen och uppväxta parker, vatten och gröna stråk.

Staffanstorp har framförallt vuxit inom den egna tätortsgränsen. Runt om i staden har det byggts ett antal mindre förtätningar i anslutning till tidigare ej så välutnyttjade grönområden, omvandlade

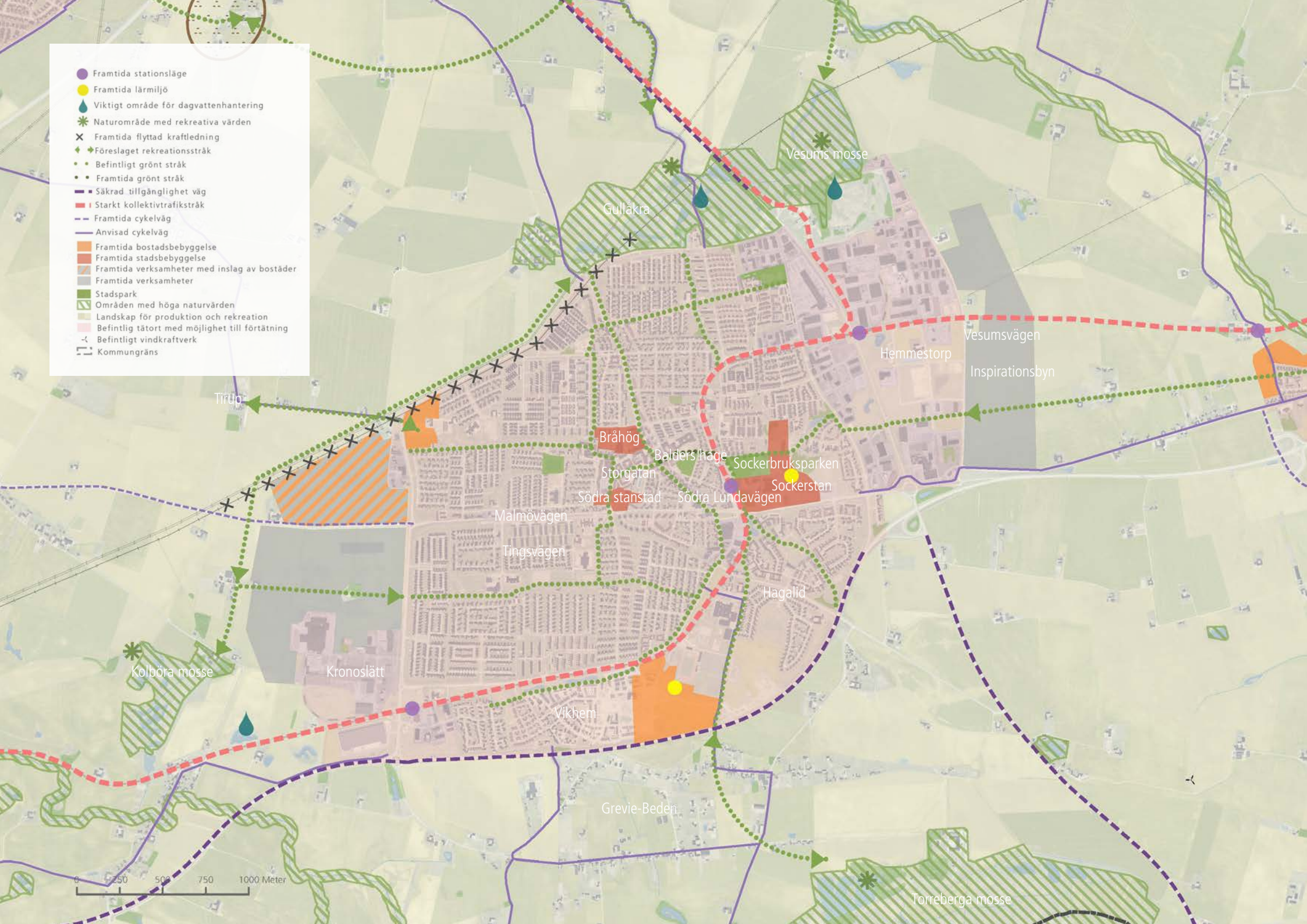
parkeringsytor m.m. Det är främst små grupper av stadsradhus eller mindre flerbostadshus som bildar attraktiva nytillskott till våra äldre bebyggelseområden.

Våra verksamhetsområden har både förtätats och byggts ut för att inrymma en ännu bredare palett av företrädesvis mindre företag. Norra delen av Kronoslätt i västra Staffanstorp har utvecklats till ett spännande område med småskaligare verksamheter som integrerats med bostäder. I öster har Inspirationsbyn tillskapats - ett nytt verksamhetsområde öster om Vesumsvägen, i direkt anslutning till Hemmestorp. Det östra området inriktar sig mer mot verksamheter som inte kan ligga nära bostäder.

Samtidigt som orten har vuxit och utvecklat sin karaktär av skånsk småstad, så har de gröna värdena förstärkts och utvecklats – trots att en mindre del av det som tidigare var gröna områden har byggts bort vid förtätningar. Det har varit möjligt dels genom att etablera vissa nya stråk, dels genom att utveckla och



- Framtida stationsläge
- Framtida lärmiljö
- Viktigt område för dagvattenhantering
- ✱ Naturområde med rekreativa värden
- ✕ Framtida flyttad kraftledning
- ◆ Föreslaget rekreativstråk
- Befintligt grönt stråk
- Framtida grönt stråk
- Säkrad tillgänglighet väg
- Starkt kollektivtrafikstråk
- Framtida cykelväg
- Anvisad cykelväg
- Framtida bostadsbebyggelse
- Framtida stadsbebyggelse
- Framtida verksamheter med inslag av bostäder
- Framtida verksamheter
- Stadspark
- Områden med höga naturvärden
- Landskap för produktion och rekreation
- Befintlig tätort med möjlighet till förtätning
- ✕ Befintligt vindkraftverk
- Kommungräns





koncentrera gröna värden i befintliga stråk, platser och parker. Samverkan och samplanering med dagvattenhanteringen har också varit avgörande för det goda resultatet.

Hur når vi dit? – att tänka på!

Bostäder

All ny bostadsbebyggelse föreslås inom befintlig tätort, i huvudsak genom förtätningar och omvandling av tidigare verksamhetsmark. Förutom de områden som är särskilt markerade för ny stadsbebyggelse i kartan så kan ytterligare områden tillkomma för förtätning. Inga nya områden för bostadsbebyggelse läggs ut på jordbruksmarken utanför tätorten. På detta sätt utnyttjas marken effektivt och befintlig infrastruktur (vatten, avlopp, vägar och kollektivtrafik) kan nyttjas samtidigt som vi värnar den högklassiga jordbruksmarken. Närmast stationen prioriteras en stadsmässig bebyggelse med högre exploatering och en blandning av verksamheter, handel och boende i olika upplåtelseformer. Längre bort från stationerna föreslås en något lägre exploatering med inslag av friliggande småhus och radhus.

I Staffanstorps tätort bedöms 2600 nya bostäder kunna tillkomma under planperioden.

- Sockerstan kommer att inrymma ca 1200 bostäder varav de allra flesta är i flerbostadshus, både i kvarterstaden och i de höga punkthusen. Dessutom tillkommer 25 radhus. I Sockerstan finns markföreningar vilka utreds i planeringsarbetet och saneras innan bostäder byggs. Deponin i Sockerbrukskullen täcks över med ytterligare jord och kan utvecklas till ett viktigt natur- och rekreationsområde.
- En omvandling av Bråhögskoleområdet och Södra Stanstad, vid Malmövägen, möjliggör en utveckling av den centrala kvarterstaden och dess centrumfunktioner. Här kan uppemot 500 nya bostäder inrymmas.
- Vikhems sista etapper innehåller ca nya 250 bostäder, mest radhus och flerbostadshus men även inslag av småhustomter för fribyggare.

Varför växer Staffanstorp?

- Attraktivt läge i regionen - nära Lund, Malmö och Köpenhamn
- God kontakt med övergripande vägnät; väg 108 och väg 11
- God kollektivtrafikförsörjning med superbuss och regionbussar
- Ett mycket bra företagsklimat
- Stor efterfrågan på mark för nya verksamhetsetableringar
- Stor efterfrågan på bostäder i olika upplåtelseformer och storlekar
- Goda möjligheter att bygga nya bostäder i stationsnära läge och genom förtätningar





- Ett nytt område för blandad bebyggelse föreslås norr om Malmövägen och Kronoslätt. Den nya bebyggelsen kan komma att innehålla 150 nya bostäder i kombination med småskaliga verksamheter och företagsetableringar, liknande Södra Lundavägens rika företagsliv. Mer om detta under verksamheter. Här behöver särskilt dagvatten-svämningssituationen studeras vidare.

- Ytterligare förtätningar bedöms möjliggöra ca 500 nya bostäder under planperioden. I närheten av kollektivtrafikens stationer kan tätheten öka. För Västra sidan av Staffanstorp finns ett Inriktningsbeslut för den fortsatta utvecklingen.

- I Kyrkheddinge, några kilometer öster om Staffanstorps tätort pågår planering av ca 70 småhus i anslutning till ett blivande naturområde för rekreation och fördröjning av dagvatten. I Kyrkheddinge kommer superbussen att stanna på väg till Dalby.

Särskilda frågor att beakta i samband med centrumutveckling och förtätningar är trafik, buller,

solförhållanden, eventuella markföroreningar, Sevesoverksamheten och andra verksamheter med miljötillstånd, natur- och rekreationsvärden liksom teknisk försörjning, dagvattenhantering och risker för översvämning – se vidare under efterföljande rubriker. Barnens perspektiv är också viktigt att ha med sig så att inte alltför hårdgjorda, eller på annat sätt bristfälliga miljöer skapas. Hänsyn ska också tas till de kulturhistoriskt intressanta byggnader och miljöer som pekats ut i *Kulturmiljöprogram Staffanstorp*. I bl.a. Hagalid finns kända fornlämningar som behöver utredas vidare om markanvändningen förändras.

Verksamheter

Staffanstorp har ett attraktivt företagsklimat och vill fortsätta vara en ort där nya företag etablerar sig. Ytkrävande och störande verksamheter lokaliseras utanför den täta bostadsbebyggelsen och verksamhetsområden föreslås utökas både norr och väster om Kronoslätt och öster om Hemmestorp. Kommunen har bedömt att behovet av ny verksamhetsmark gör att en viss mängd av högklassig jordbruksmark behöver tas i anspråk för detta ändamål. Den värdefulla marken ska nyttjas

väl och även befintliga verksamhetsområden föreslås förtätas både på marken och på höjden. Utveckling av grönstråk och parker inom och i utkanten av områdena kan medverka till att landskapsbildningen påverkas mindre. Verksamhetsområdena skall även ha goda gång- och cykelkopplingar både internt, men även till omgivande stationer och målpunkter.

- Utbredningen av verksamhetsområdet väster om Kronoslätt har anpassats till befintliga kultur- och naturvärden kring Djurslöv och Kolböra mosse som med sina beträdor även är ett viktigt område för rekreation. Anpassning har även skett till de topografiska förhållandena i södra delen som är ett lågtliggande område med översvämningssvårigheter där dagvattenhantering och svämningsmöjligheter istället prioriteras. I området finns även fornlämningar och vissa arkeologiska utredningar har gjorts som kan behöva kompletteras i samband med vidare planering. Verksamheterna bör hålla ett visst avstånd till Lilla Djurslövsvägen för att möjliggöra det föreslagna rekreationsstråket i området. Verksamheterna bör även trappa ner och på andra sätt visa hänsyn till scoutgården och husraden



längs vägen liksom till byformationen vid Kolböra mosse. Exempelvis kan verksamhetsområdets västra gräns förses med trädriddar/vegetation och gestaltas för att på lämpligt sätt möta landskapet. Det är också viktigt att säkerställa att dagvatten från verksamhetsområdet inte negativt påverkar det värdefulla våtmarksområdet Kolböra mosse.

- Norr om Kronoslätt och Malmövägen föreslås en kombination av verksamheter och bostäder. På så sätt möjliggörs andra former av mer småskaliga, icke-störande företagsetableringar som kan gestaltas till en inbjudande entré till orten. Möjligheten till en god kollektivtrafikförsörjning behöver utredas vidare för detta område. Här finns också en lågpunkt i landskapet och dagvattenhanteringen och risker för översvämningar måste särskilt beaktas. Där verksamheter och bostäder sametableras kan särskilda bullerutredningar behövas bl. a. för att säkerställa att bostäder kan få en tyst sida. Det kan också krävas anpassning av verksamheter i utkanten av det planerade verksamhetsområde som gränsar till området med sametablering, så att exempelvis mindre störande verksamheter förläggs i områdets

ytterkanter som en buffertzona mot de som är mer störande.

- En utveckling av verksamhetsområdet Hemmestorp öster om Vesumsvägen kan lämpligen inrymma ytkrävande och störande verksamheter som bör ligga längre från bostäder. Det är viktigt att få en fin inramning med vegetation för att möta landskapet. Ett grönstråk föreslås även genom området mot vilken bebyggelsen ska trappas ner.

Liv, rörelse och trygghet

Staffanstorps tätort präglas till stor del av småhusbebyggelse men mitt i centrum breder också en prisbelönt kvartersstad ut sig med ett brett spektrum av handel och service. Apotek, mataffärer, frukthandlare, systembolag, restauranger och caféer, torghandel och bibliotek - allt på ett nära avstånd från både bostäder och god kollektivtrafik. Centrum ska fortsätta att utvecklas och breda ut sig med fler bostäder, handel och service. Fler människor ger ett större underlag och behov av mötesplatser, service, restauranger och caféer. Närhet mellan kollektivtrafik, handel och service



och bostäder ger ett flöde av människor under både dag- och kvällstid vilket gör centrum både levande och tryggt. Småstadslivet skall framförallt ske på fotgängarens och cyklistens villkor. I den puttrande småstadskänslan ligger att det skall vara tryggt, enkelt och trevligt att röra sig genom hela centrum och även till och från. I utvecklingen av centrum och dess offentliga platser står tryggheten i fokus och inom ramen för arbetet med trygghetsdirektivet kommer en belysningsplan ska tas fram, se vidare *Staffanstorps kommun, Liv, rörelse och trygghet*.

Vad är det som gör Staffanstorp till just Staffanstorp? I *Kulturmiljöprogram Staffanstorp* från 2017 pekades ett antal kvaliteter och värden ut som är viktiga att förhålla sig till när orten växer. Staffanstorp är tryggt, grönt och småskaligt med många grönytor att leka och vistas i samt transportera sig genom. Staffanstorp har en karaktär som landsbygdsort med en historia som syns i äldre miljöer, strukturer och objekt såsom järnvägen, Södra Lundavägen, Gästis och Sockerbruksområdet. Här är det bra att bo men det finns också en önskan om mer liv och rörelse. Kulturmiljöprogrammet pekar vidare genom





Sockerkorn och Sockerbitar ut viktiga byggnader och miljöer som bör beaktas vid kommande planering.

Utbyggnad av samhällsservice ska ske parallellt med utbyggnad av bostäder. Lämplig placering av exempelvis förskolor görs i kommunens lokalförsörjningsplan och kan rymmas inom utpekade utbyggnadsområden för bostäder.

Trafik och infrastruktur

Under planperioden kommer kollektivtrafiken att utvecklas. Tyngdpunkten i orten kommer successivt förskjutas från Storgatan mot Sockerstan och till det gamla stationsläget som kommer att bli den huvudsakliga knutpunkten för kollektivtrafik. Första steget är den nya busslinjen från Sockerstan via Storgatan och Tingsvägen direkt till Malmö C. I andra steget anpassas Simrishamnsbanans banvall för att kunna trafikeras av eldrivna superbussar såväl mot Malmö C (via Nordanå) som mot Dalby (via Kyrkheddinge). En förutsättning för att detta ska kunna genomföras är att riksintressena för befintlig och framtida järnväg, Simrishamnsbanan, kan upphävas eller omformuleras, se vidare *Staffanstorps*

kommun, Trafik och infrastruktur. I ett tredje steg kommer eldrivna superbussar att kunna trafikera ett exklusivt kollektivtrafikstråk mot Lund i ungefärlig sträckning som den gamla Tetrapak-banan vilken passerar kommungränsen vid Höjebromölla.

I det läget kompletteras superbussarna av såväl regionbussar som stadsbussar vilka transporterar människor från tätortens olika delar till och från målpunkter i centrum och Sockerstan. Hela Staffanstorps tätort kommer därmed ha mycket god tillgänglighet till god kollektivtrafik.

Kommunen arbetar för att öka framkomligheten på de två stora vägar som finns i anslutning till tätorten, väg 11 och väg 108, se vidare *Staffanstorps kommun, Trafik och infrastruktur*. Dessa vägar är rekommenderade transportvägar för farligt gods, vilket ska beaktas vid planering i deras närhet. Inom planperioden kommer väg 108 att byggas ut till 2+2 körfält genom Staffanstorp.

Staffanstorps tätort har ett väl utbyggt nät för oskyddade trafikanter. Särskilt väl fungerar de gröna stråken (se *Grön- och blåstruktur*) som säkra skolvägar för barn och unga. Vid fortsatt utbyggnad och förtätning ska särskild omsorg ägnas åt att tillskapa trygga och säkra trafikmiljöer för oskyddade trafikanter.

Utbyggnad av övergripande gång- och cykelstråk sker med stöd av TMS – Trafik och mobilitetsstrategi. Särskilt angeläget är att inom planperioden tillskapa separat cykelväg längs med Dalbyvägen/ Malmövägen vid Sockerstan och västerut genom tätorten

Kraftledningen som går längs Staffanstorps nordvästra tätortsgräns kommer enligt ett regeringsbeslut att flyttas ca 80 meter västerut. Kommunen arbetar för att detta kraftledningsstråk på sikt ska kunna flyttas ytterligare eller grävas ner för att möjliggöra ytterligare bebyggelseutveckling i framtiden.





Grön- och blåstruktur

Staffanstorps har en god andel parker och gröna stråk och det går att röra sig i stora delar av tätorten via gång- och cykelvägar. De största stråken är placerade som i ett stjärnmönster så att de leder in och ut från centrum och gör det möjligt att ta sig till och från centrum via ett väl utbyggt nät av trafiksäkra och gröna miljöer. De flesta skolor och förskolor är placerade i anslutning till de gröna stråken. Strax utanför Staffanstorp finns flera mossar med såväl höga natur- som rekreativvärden.

När Staffanstorps tätort växer och förtätas med nya bostäder och arbetsplatser är det viktigt att värna och utveckla ortens gröna värden och möjligheterna att röra sig ut i landskapet i gröna rekreativstråk. Det skall vara enkelt och tryggt att ta sig från sin stadsnära bostad till parker, gröna stråk, mossarna och de öppna fälten. De befintliga parkerna och grönstråken i tätorten ska utvecklas för att förstärka de gröna värdena och kunna erbjuda högre kvalitet – både vad gäller rekreativ- och naturvärden. Möjligheter att utveckla dessa ytterligare genom att kombinera dem med vatten och hantering av

dagvatten bör också utredas och utnyttjas där det är möjligt.

Vid förtätningar är det viktigt att inventera befintliga gröna värden för att vid behov kunna ersätta eller kompensera i andra delar av närområdet, se vidare *Staffanstorps kommun, Grön- och blåstruktur*.

Ett nytt grönstråk föreslås i centrum som binder ihop Storgatan med Balders hage och Sockerbruksparken. Flera rekreativstråk ut i landskapet och till mossarna föreslås; österut från Sockerbruksparken genom det nya verksamhetsområdet mot Kyrkheddinge och Vallby mosse, från Vikhem mot den lantliga miljön i Grevie-Beden och vidare mot Torreberga mosse, västerut genom det nya verksamhetsområdet mot Kolböra mosse och Djurslöv och vidare mot både Tirup och Gullåkra och Vesums mosse och därifrån vidare mot Höjeåstråket. De gröna stråkens och parkernas kvaliteter liksom rekreativstråkens dragningar och innehåll behöver studeras vidare, vilket lämpligen kan göras inom ramen för en ny Grönplan för kommunen.

Norra delen av tätorten avvattnas mot Höje å och den sydvästra delen mot Sege å. Båda åarna har otillfredsställande ekologisk status och ej god kemisk status. För att förbättra åarnas status ska vatten från hårdgjorda ytor fördröjas och renas i möjligaste mån genom ytavledning och sedimentering innan eventuell infiltration eller avledning till recipient. På grund av de geologiska förhållandena i övre halvan av tätorten med ogenomsläpplig moränlera så är infiltration inte möjlig här utan fördröjning/rening måste ske i öppna dagvattensystem innan vattnet når ledningsnätet. I den södra delen av tätorten ska viss infiltration av dagvattnet kunna vara möjlig.

Principerna för dagvattenhantering bör utredas och fastläs i en dagvattenstrategi. Särskilt viktigt är detta för att möjliggöra förtätning och centrumutveckling där man eftersträvar urbana kvaliteter och ett högt markutnyttjande och där dagvattenfördröjning därför inte kan ske inom exploateringsområdet utan måste ledas bort till större övergripande fördröjningsdammar eller översilningsytor. Möjligheter till samnyttjande av mark för dagvattenfördröjning i kombination med





park- eller andra ändamål behöver också utredas, liksom möjligheter att göra fördröjande åtgärder på kvartersmark.

Översvämningskarteringar visar att en lågpunkt i landskapet finns inom ett område utpekade för nya verksamheter/bostäder norr om Malmövägen - väster om nuvarande tätortsgrens. Inneslutna lågpunkter medför en särskild risk för översvämnings vid stora nederbördsmängder och särskild hänsyn måste tas till detta vid kommande detaljplanering så att tillräckliga svämningsytor och fördröjningsvolym kan tillskapas för området som helhet.

Hänsyn

I Staffanstorps finns enstaka miljöfarliga verksamheter i kategorierna B, C och U (se *Del 2. Utgångsläget, Hänsyn*). En verksamhet i Hemmestorp, det östra industriområdet, som under kortare tid på året mellanlagrar växtskyddsmedel för användning i lantbruk och trädgårdsnäring, omfattas av den lägre kravnivån enligt Sevesoförordningen. I Staffanstorp finns potentiellt förorenade områden med riskklass från liten till stor risk. Vid planering

och bygglovprövning i närheten av dessa miljöfarliga verksamheter och potentiellt förorenade områden ska deras respektive risker och erforderliga säkerhetsavstånd utredas, beaktas och eventuellt saneras.

De bullerprognoser som har gjorts visar att den ökade trafik som kommande utbyggnader ger upphov till medför att vissa fastigheter, framförallt längs Malmövägen och andra centrala gator, mot slutet av planperioden riskerar att bli utsatta för trafikbuller över nu gällande riktvärden. I det övergripande vägnätet ger även väg 108 och väg 11 upphov till buller. Detta behöver beaktas i kommande planering och lämpliga åtgärder vidtas.

All detaljplanering och exploatering som kan beröra fornlämningar ska föregås av arkeologisk utredning. Fornlämningar bör vid detaljplanering övervägas som möjliga att använda som grönytor och/eller pedagogiska funktioner.

Detta behöver vi ta fram på ett övergripande plan:

- Belysningsplan
- Dagvattenstrategi
- Grönplan för både natur- och rekreationsvärden
- Kulturmiljöprogram för landsbygden (inklusive byar)



Så här kan det se ut 2040

Nordanå 2040

Så här kan det bli...

År 2040 har Nordanå vuxit, men förändringarna är inte större än att byn fortfarande upplevs som en liten by med en nära kontakt mellan bebyggelse och landskap. Den lantliga karaktären med de äldre gårdarna runtomkring i landskapet och Sege å i söder är bevarad samtidigt som kompletterande bebyggelse tillkommit längs vägarna i byns centrala delar. I samband med den gradvisa utbyggnaden har de fina möjligheterna att möta naturen och kontakten med Sege å förstärkts. En förutsättning för Nordanås utveckling har varit förbättringarna av kollektivtrafiken. Den eldrivna superbussen på Simrishamnsbanan har en station nära den gamla stationsbyggnaden i norra delen av byn, och Malmös stadsbuss-nät har förlängts från stora Bernstorp för att också omfatta Nordanå.

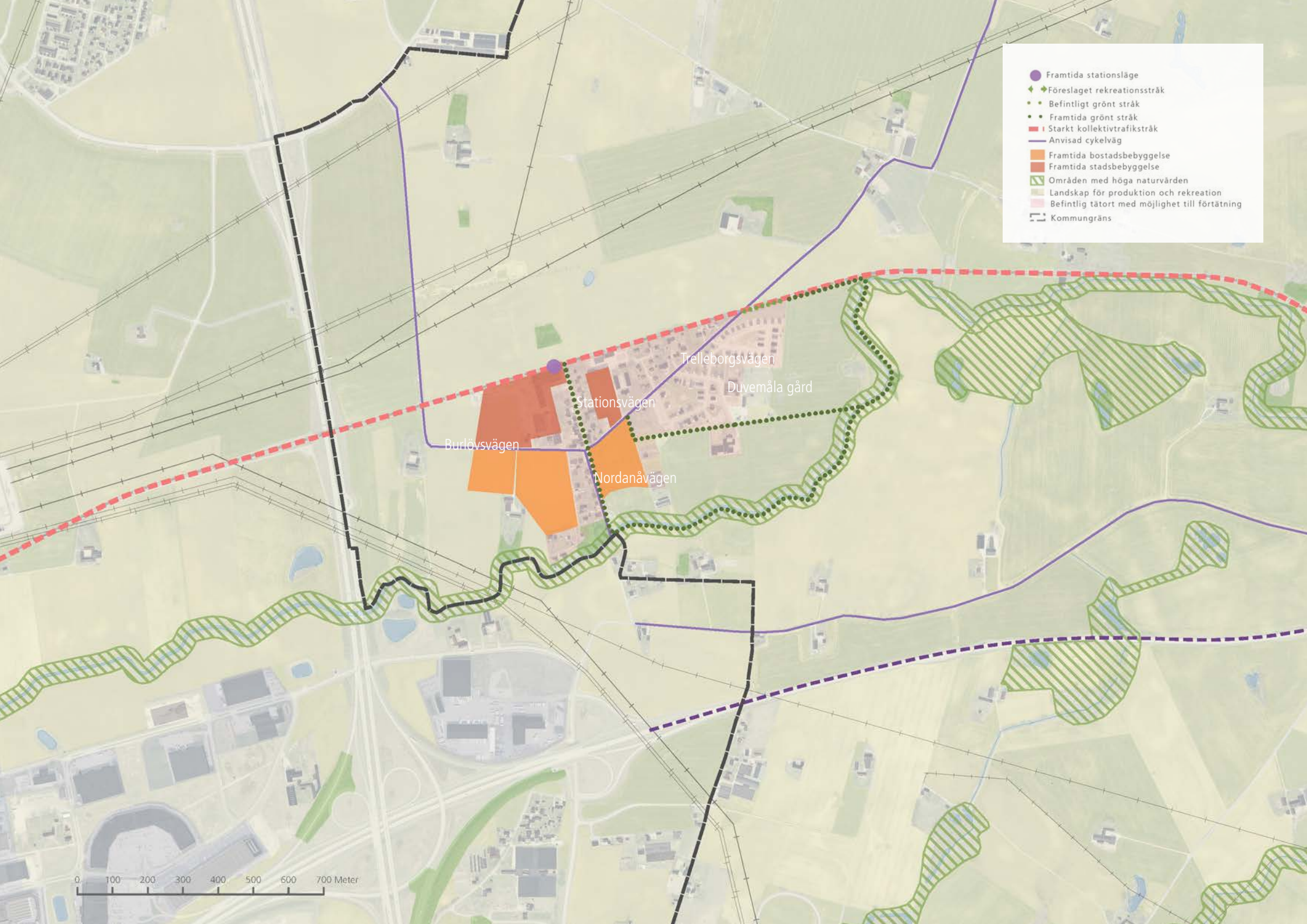
För att bevara den lantliga karaktären har Nordanås utbyggnad givits en något glesare karaktär än den tätare och mer stadsmässiga utveckling som präglar de större orterna. Norr om Burlövsvägen och Trelleborgsvägen och närmast stationsläget är den nya bebyggelsen mer stadsmässig och består av

flerbostadshus i en småskalig blandning med inslag av service och lite handel, här finns också inslag av radhus och kedjehus samt inslag av friliggande enbostadshus. Antalet friliggande småhus är större söder om vägarna och lite längre från stationen, men även här finns inslag av rad- och kedjehus och enstaka flerbostadshus. En uttalad variation i de nybyggda bostäderna har lockat olika målgrupper att bosätta sig i byn, till exempel ensamhushåll liksom egenföretagare samt små och stora familjer i olika konstellationer. När Nordanå har vuxit har behovet av och möjligheterna till mötesplatser och gröna miljöer och stråk också ökat. De nya Nordanåborna har bidragit till ett större befolkningsunderlag som möjliggjort att viss service och handel har kunnat utvecklas i närmiljön. 2040 har kanske den tidigare förskolebyggnaden vid det lilla torget i korsningen mellan Trelleborgsvägen, Nordanåvägen och Burlövsvägen utvecklats till en lokal samlingsplats kompletterad med en, kanske en obemannad, närköpsbutik och ett litet café. Kanske finns också en mindre park centralt i Nordanå som kan fungera som en samlings- och mötesplats i vardagen, men

Varför växer Nordanå?

- Attraktivt läge i regionen – nära Malmö
- God kontakt med det övergripande vägnätet
- God kollektivtrafikförsörjning med superbuss
- Stor efterfrågan på olika bostäder: upplåtelseformer och storlekar
- Goda möjligheter att bygga nya bostäder i stationsnära läge och genom förtätningar
- Närhet till både natur, landsbygd och service





- Framtida stationsläge
- ◆ Föreslaget rekreativstråk
- Befintligt grönt stråk
- Framtida grönt stråk
- Starkt kollektivtrafikstråk
- Anvisad cykelväg
- Framtida bostadsbebyggelse
- Framtida stadsbebyggelse
- ▨ Områden med höga naturvärden
- ▨ Landskap för produktion och rekreation
- ▨ Befintlig tätort med möjlighet till förtätning
- Kommungräns

0 100 200 300 400 500 600 700 Meter



även vid högtidligare tillfällen som midsommar och Valborg. 2040 är också grönstråken mer utvecklade; både genom orten till stationen, men också ut i landskapet och längs Sege å som nu är en myllrande miljö med ett rikt växt- och djurliv som även kan hantera dagvatten. Detta gynnar såväl vattenkvalitet, biologisk mångfald som naturupplevelser.

Hur når vi dit? - att tänka på!

Bostäder

Nordanå planeras växa söder om Simrishamnsbanan, både genom förtätning och genom ny bebyggelse i centrala delar av byn, delvis på nuvarande jordbruksmark. Totalt bedöms ca 240 bostäder kunna tillkomma. All tillkommande bebyggelse planeras i framtida goda kollektivtrafiklägen, vilket motiverar att viss jordbruksmark tas i anspråk. Då superbussen kör på den gamla Simrishamnsbanan kommer hela Nordanå tätort att ligga kollektivtrafiknära, dvs inom 1000 meter från en station.

Närmast den blivande stationen prioriteras en stadsmässig bebyggelse med högre exploatering och inslag av verksamheter, handel samt bostäder i olika

upplåtelseformer. Det kollektivtrafiknära läget ska nyttjas väl samtidigt som den småskaliga bykänslan behålls. Längre bort från stationen föreslås en något lägre exploatering med en varierad bebyggelse bestående av småskaliga flerbostadshus, radhus, kedjehus samt inslag av friliggande småhus.

- Norr om Trelleborgsvägen och Burlövsvägen föreslås en utbyggnad och förtätning av ny stadsbebyggelse med omkring 120 bostäder. På nuvarande verksamhetsmark kan markföreningar eventuellt förekomma varför detta bör utredas i planarbetet och eventuellt saneras innan bostäder byggs.

- Söder om Trelleborgsvägen och Burlövsvägen i ett grennät från Nordanåvägen föreslås en utbyggnad av cirka 110 bostäder i en varierad bebyggelse bestående av friliggande småhus, kedjehus, radhus samt inslag av mindre flerbostadshus.

Hela tätorten är markerad som möjligt förtättningsområde.

Särskilda frågor att beakta i samband med centrumutveckling och förtätning är trafik, buller, solförhållanden, eventuella föroreningar, teknisk försörjning, dagvattenhantering och risker för översvämning – se vidare under *Hänsyn*. Barnens perspektiv är också viktigt att ha med sig så att inte alltför hårdgjorda, eller på annat sätt bristfälliga miljöer skapas. Hänsyn ska också tas till kulturhistoriskt intressanta byggnader och miljöer.

Verksamheter

I Nordanå finns ett antal verksamheter i olika delar av byn. Det största verksamhetsområdet är beläget i byns nordvästra hörn och föreslagen bostadsutbyggnad och förtätning i den delen av byn förutsätter att verksamheten flyttar. De befintliga verksamheterna genererar en del bulleralstrande tung trafik vilken måste beaktas vid kommande detaljplanering. Hänsyn måste också tas till eventuellt förekommande industribuller. Inga nya verksamhetsområden föreslås i Nordanå.





Liv, rörelse och trygghet

Under slutet av 1800-talet växte Nordanå som mest och fick det utseende som än idag lever kvar. En stor del av bebyggelsen har sitt ursprung kring förra sekelskiftet, framförallt tegel- och putsbyggnader kring den gamla stationen. Nordanå är även utbyggt under 1960- och 70-talet samt under 2010-talet.

I och kring Nordanå finns ett antal äldre gårdar som tillsammans ger byn en lantlig identitet och som med sina alléer och trädgårdar bildar tydliga och storskaliga volymer i det öppna landskapet. Gårdarna berikar och förstärker den lantliga miljön men gör det också lättare att förstå platsens jordbrukshistoria. Östra delen av Nordanå berörs av riksintresse för kulturmiljövård, se nedan *Hänsyn*.

De historiska värdena, vare sig de är från det sena 1800-talets stationssamhälle eller gårdarna i odlingslandskapet, är viktiga för ortens identitet och invånarnas hemkänsla. Vad är det som gör just Nordanå till Nordanå? Vilka värden är viktiga att ha med sig när orten utvecklas? För att bättre kunna ta tillvara dessa värden för nuvarande och kommande invånare behöver ett Kulturmiljöprogram för landsbygden och byarna arbetas fram inom de närmaste åren.

Nordanå saknar idag i hög grad både service och ett naturligt centrum eller en "by-mitt" som kan samla människor och funktioner. Det finns i och för sig en förskola i Duvemåla gård men för att nå någon form av handel och kommersiell service måste man bege sig till externhandelsområdet vid Stora Bernstorp som ligger i Burlövs kommun. En utbyggnad av Nordanå medför ett befolknings-tillskott som kan möjliggöra tillsakapandet av ett litet bycentrum. Närheten till den nya kollektivtrafiken och centrumverksamheten skapar ett större flöde av människor under både dag- och kvällstid, vilket bidrar till att göra Nordanå levande och tryggt. Liv och rörelse i Nordanå kommer naturligt ske kring den nya stationen som blir en mötespunkt, framförallt på fotgängarens och cyklistens villkor. I den puttrande småstadskänslan ligger även att det skall vara tryggt, enkelt och trevligt att röra sig genom hela centrum och även till och från.

Utbyggnad av samhällsservice ska ske parallellt med utbyggnad av bostäder. Lämplig placering av exempelvis förskolor görs i kommunens

lokalförsörjningsplan och kan rymmas inom utpekade utbyggnadsområden för bostäder.

Trafik och infrastruktur

En förutsättning för att Nordanå ska kunna växa är förbättrad kollektivtrafik. Idag utgörs kollektivtrafiken till Nordanå enbart av anropsstyrd trafik med taxi som måste beställas minst två timmar i förväg. Närmaste busshållplats är Sunnanå vid väg 11 för linje 174 mellan Malmö Södervärn och Dalby, via Staffanstorp. Linjen har hög turtäthet. Till hållplatsen är det drygt 1,5 km vilket tar ca 25 minuter att gå och 7 minuter att cykla. Det finns också en hållplats i Tottarp Tyska krogen för linje 172 mellan Malmö C och Genarp, via Staffanstorp. Linjen har gles turtäthet. Till hållplatsen är det drygt 2,5 km vilket tar en dryg halvtimme att gå eller 10 min att cykla. Det finns inte någon separat gång- eller cykelbana till någon av busshållplatserna så oskyddade trafikanter rör sig i blandtrafik på bitvis smala vägar utan belysning.





Staffanstorps kommun planerar för möjligheten att köra superbuss på banvallen mellan Staffanstorp och Malmö med ett stationsläge i Nordanå vid den gamla stationen vid Stationsvägen, se vidare *Staffanstorps kommun, Trafik och infrastruktur*. Innan detta är genomfört kan det också vara möjligt att förlänga Malmös stadsbuss (som idag vänder vid Stora Bernstorp) till Nordanå med ett centralt hållplatsläge i byn. För att förbättra möjligheten att resa kollektivt är det såväl i dagsläget som vid utbyggd kollektivtrafik också viktigt att förbättra vägarna för oskyddade trafikanter till hållplats/station liksom pendlarparkeringar för såväl cykel som bil.

En befintlig cykelled leder från Nordanå norrut mot Malmövägen där ny cykelled planeras mot Malmö respektive Staffanstorp. En befintlig cykelled finns genom Nordanå längs Trelleborgsvägen mot Staffanstorp och kopplar också på den föreslagna cykelvägen längs Malmövägen. Utbyggnad av övergripande gång- och cykelstråk ska ske med stöd av TMS – Trafik och mobilitetsstrategi.

Söder om Nordanå föreslås att framkomligheten för väg 11 ska öka då sträckan är en viktig koppling mellan Staffanstorp och Malmö, se vidare *Staffanstorps kommun 2040, Trafik och infrastruktur*. Väg 11 är rekommenderad transportväg för farligt gods, vilket ska beaktas vid planering i deras närhet.

Grön- och blåstruktur

När Nordanå växer och förtätas med nya bostäder och service är det viktigt att värna och utveckla ortens gröna strukturer och möjligheterna att röra sig ut i landskapet i gröna rekreationsstråk. Det skall vara enkelt och tryggt att ta sig från sin bostad till parker, till de öppna fälten och gröna stråk, till Sege å och vidare till mossarna och andra byar.

I Nordanå finns gröna kvaliteter som framförallt är kopplade till den äldre bebyggelsen. Det kan röra sig om trädader, alléer och stora, lummiga trädgårdar vid större gårdar. Lägre vegetation finns också runt mangelgravar och längs Sege å. Dock finns nästan ingen allmän platsmark med gröna kvaliteter i Nordanå.

Sträckan längs med Sege å omfattas av strandskydd och har höga natur- och rekreationsvärden. Ingen ny bebyggelse föreslås inom det strandskyddade området. Längs Stationsvägen österut mot Sege å föreslås ett framtida grönt stråk. Idag är det relativt svårt att komma till och röra sig längs Sege å då åns slänter på sina håll är mycket branta och viss erosion förekommer. Grönstråket kopplar även upp mot Trelleborgsvägen och befintliga gröna stråk i två lägen. På detta sätt blir det möjligt att öka naturvärden, ge möjlighet till dagvattenhantering samt ge nuvarande och framtida boende goda rekreationsmöjligheter i närområdet. Vid förtätningar är det viktigt att inventera befintliga gröna värden för att vid behov kunna ersätta eller kompensera i andra delar av närområdet, se vidare *Staffanstorps kommun, Grön- och blåstruktur*. De gröna stråkens kvaliteter och rekreationsstråkens exakta dragningar och innehåll behöver studeras vidare i en grönpplan.

Nordanå avvattnas mot Sege å som löper längs ortens södra kant, långa sträckor genom intensivt odlad mark. Ån har otillfredsställande ekologisk





status och uppnår inte heller god kemisk status, samtidigt som den kemiska ytvattenstatusen är god. Vid förtätning och utbyggnad av Nordanås tätort så ska dagvatten- och skyfallshanteringen ta hänsyn till hållbara lösningar för tillkommande hårdgjorda ytor, med syfte att fördröja och rena vatten före utsläpp i recipient. I vissa delar av Nordanå kan viss del av dagvattnet infiltreras i delar där sandhalten i jorden är hög. Där jorden består av lermorän bör dagvattenhanteringen kompletteras med infiltrationsbefrämjande åtgärder och dränering. Att utveckla Sege ås närmiljö till ett rekreativt stråk, se ovan, kan också skapa goda möjligheter för dagvattenhanteringen och bidra till att berika både natur- och rekreationsvärden. Principerna för dagvattenhantering bör utredas och fastläs i en dagvattenstrategi.

Hänsyn

Östra delen av Nordanå berörs av riksintresse för kulturmiljövård (Görslöv-Bara-Torup-Hyby). I Staffanstorps kommun är det odlingsbygden vid Sege å som karaktäriseras av ett öppet kulturlandskap

där fornlämningarna, de äldre byggnaderna, de öppna odlingsfälten, vägnätet, pileraderna och bysamlingarna är viktiga komponenter i landskapet. Planering i och i anslutning till riksintresset ska ske så att värdena respekteras och utvecklas. Som exempel är det viktigt att bevara äldre bebyggelse och dess struktur samt utblickar och komponenter i landskapet för att miljön skall fortsätta ha sin ursprungliga karaktär. Det är viktigt att i planeringen ta hänsyn till elementens sammanlagda helhet. Föreslagen exploatering ligger i utkanten av utpekat riksintresseområde och genom att bygga småskalig och intim bebyggelse där också hänsyn till de olika komponenterna tas så bedöms inte riksintressets värden skadas.

Kulturlandskapet längs Sege å är ett av de tidigast bebodda områdena i Sverige. Inom Nordanå bymarker fanns ett flertal stenåldersboplatser längs Sege å, varav de flesta numera är bortodlade. Det finns mycket fornlämningar i östra delen av Nordanå och längs Sege å. I dessa områden föreslås oförändrad markanvändning under planperioden. All detaljplanering och exploatering som kan beröra

fornlämningar ska föregås av arkeologisk utredning. Fornlämningar bör vid detaljplanering övervägas som möjliga att använda som grönytor och/eller pedagogiska funktioner.

Simrishamnsbanan är utpekad som riksintressant för befintlig järnväg och den är också utpekad i det regionala kulturmiljöprogrammet där motiv för bevarande är den ortstruktur banan gett upphov till samt att banan återspeglar samhällsutvecklingen i stort, bl.a. genom etablerandet av moderna kommunikationer. Kommunen bedömer att man genom att utveckla ett högkvalitativt kollektivtrafikstråk på banvallen kan bidra till att bibehålla och till och med förstärka Simrishamnsbanans kulturhistoriska värde.

Omkring 300 meter väster om föreslagen bebyggelse i västra delen av Nordanå ligger väg E6 som genererar trafikbuller. I dagsläget har ingen bullerutredning gjorts och i samband med kommande detaljplanering ska därför utredas om vägbullret eventuellt kan medföra risk för att gällande bullerriktvärden kan komma att överskridas.





Andra bullerkällor som bör beaktas i kommande planering gäller framtida superbuss på Simrishamnsbanans banvall, samt från olika befintliga verksamheter – se även *Verksamheter*. Flera större kraftledningar går i Nordanås närområde, framför allt i väster och i norr. Tre av kraftledningarna är på 400kV och har influensområden som på sikt kommer att begränsa Nordanås utbyggnadsmöjligheter. Föreslagen bostadsbebyggelse är anpassad utifrån dessa förutsättningar och ligger på ett avstånd som möjliggör att försiktighetsmättet 0,2 microTesla kan innehållas – se *Staffanstorps kommun, Hänsyn*.

Risk för markföroreningar finns öster om Duvemåla gård vid område som tidigare använts för växthusodling. Länsstyrelsen har klassat området som riskklass 2. Vid eventuell förtätning av dessa delar bör en utredning om föroreningssituationen göras med eventuell sanering som följd. Detta gäller även för andra områden där verksamheter med misstänkt förorening har förekommit. För alla områden där förtätning föreslås bör en tidig

utredning om föroreningssituationen göras utifrån historisk inventering av platsens användning.

I delar av Nordanå har marken hög eller mycket hög genomsläpplighet. Detta innebär en förhöjd risk för kontaminering av underliggande vattenförekomster vid läckage av miljöfarliga vätskor -t ex vid trafikolyckor eller andra tillbud.

Detta behöver vi ta fram på ett övergripande plan:

- Belysningsplan
- Dagvattenstrategi
- Grönplan för både natur- och rekreationsvärden
- Kulturmiljöprogram för landsbygden (inklusive byarna)
- Bullerutredning



Så här kan det se ut 2040



På längre sikt

Hur blir det då?

Staffanstorps kommun kommer fortsätta att locka människor och verksamheter också efter år 2040. Även om det är svårt att blicka så långt in i framtiden känns det viktigt att fundera och ha en uppfattning om hur kommunen kommer att utvecklas.

Kanske är det nu som självkörande bussar och spårvagnar börjar transportera människor längs våra högkvalitativa kollektivtrafikstråk till arbete, studier, fritidsaktiviteter och nöjen. Stationsorterna fortsätter att växa genom förtätningar som sker efterhand som delar av orterna behöver förnyas, men även genom att en del ny mark i goda kollektivtrafiklägen tas i anspråk. Hjärup kan fortsätta att växa västerut, fortfarande i ett mycket attraktivt stationsläge, men även norrut, norr om Väståkravägen samt upp mot Pihlängen. Orten kan även växa söderut en aning mot den nya kopplingen till väg E22. Den motorvägsanslutningen bedöms komma att behövas efter 2040. Likaså bedömer Staffanstorp att det yttre godsspåret kommer att behövas i framtiden då kapaciteten på järnvägsnätet behövs för att kunna tillfredsställa den stora efterfrågan på persontrafik.

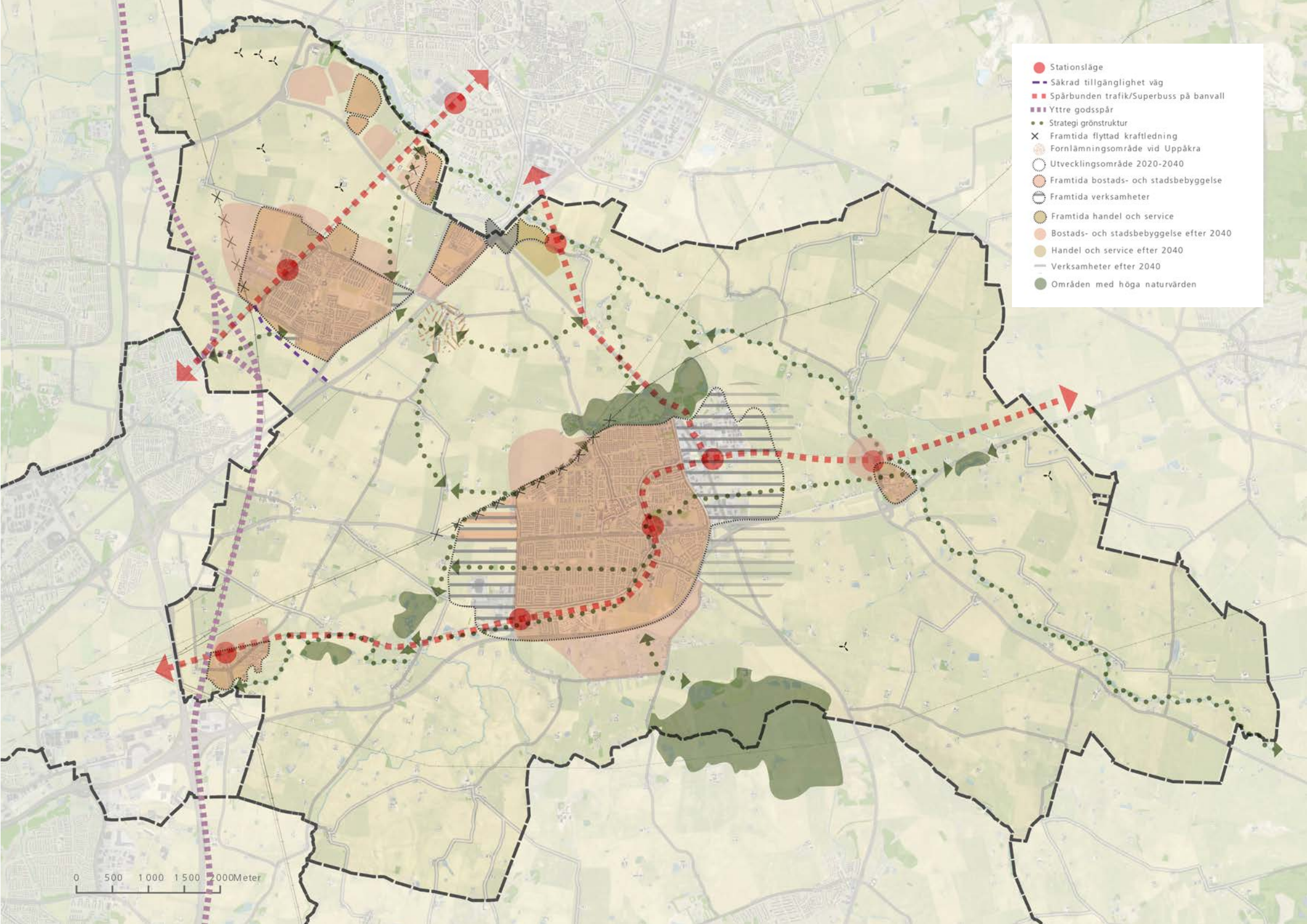
Både Nordanå och Kyrkheddinge kommer att fortsätta att vara attraktiva utvecklingsorter. I första hand växer dessa orter nu norr om Simrishamnsbanan, i bästa stationsläge för superbussen eller spårvagnen. Utvecklingen av Flackarp och Höjeådalen bedöms kunna ta fart ordentligt efter 2040 då behovet av att utnyttja det stationsnära läget - både för bostäder och för rekreation - blivit tillräckligt stort för att motivera en större utbyggnad i området som genomsyras av många och motstående intressen. Kanske visar sig konceptet med urbana byar omgärdade av gröna stråk - från samrådsförslaget till *fördjupad översiktsplan för Flackarp Höjebromölla, 2019*, och som initieras i mindre skala i den här översiktsplanen - vara ett klokt sätt att bebygga Lunds stadsrand som kan möta och förena naturvårds- och rekreationsintressena med intresset av bostadsutbyggnad.

Då kraftledningen längs nordvästra Staffanstorp är flyttad eller nedgrävd kan Staffanstorp växa i denna riktning i anslutning till Gullåkra och det rekreationsstråk som då finns mot Tirup och söderut

mot Kolböra. För Grevie-Beden är utvecklingen mer småskalig och finmaskig vilket ger möjlighet att ta tillvara och förstärka den struktur och de landsbygdsqualiteter som redan finns inom området.

Då nya områden för verksamheter behövs kan det vara lämpligt att lokalisera dessa i anslutning till norra delen av verksamhetsområdet längs östra Staffanstorp. Även söder om väg 11 i anslutning till cirkulationsplatsen mellan väg 108 och väg 11 skulle verksamheter kunna utvecklas. Detta område är redan avskilt från Staffanstorp genom de kraftiga barriärer som vägarna utgör. Samtidigt kan detta trafiknära läge vara gynnsamt för vissa verksamheter.





- Stationsläge
- Säkrad tillgänglighet väg
- Spårbunden trafik/Superbuss på banvall
- Yttre godsspår
- Strategi grönstruktur
- × Framtida flyttad kraftledning
- Fornlämningsområde vid Uppåkra
- Utvecklingsområde 2020-2040
- Framtida bostads- och stadsbebyggelse
- Framtida verksamheter
- Framtida handel och service
- Bostads- och stadsbebyggelse efter 2040
- Handel och service efter 2040
- Verksamheter efter 2040
- Områden med höga naturvärden

0 500 1000 1500 2000Meter

Konsekvenser



Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivning

En miljökonsekvensbeskrivning är enligt 6 kapitlet i miljöbalken ett dokument som sammanfattar de konsekvenser ett planförslag kan komma att medföra för miljön, samt beskriver hur de olika miljöaspekterna tagits in i planeringen och hanterats. Miljökonsekvenserna för de ämnesområden som bedömts som mest relevanta för planområdet beskrivs särskilt, och slutligen ger miljökonsekvensbeskrivningen en sammanfattande bedömning av planens genomförande. Läs mer i Miljökonsekvensbeskrivning till översiktsplanen.

Samlad bedömning

Förslaget till en ny översiktsplan för Staffanstorps kommun bedöms ge upphov till främst små eller mycket små negativa konsekvenser för miljön. Planförslaget ger även upphov till positiv påverkan. Det ska jämföras med nollalternativet, som inte medför en positiv påverkan, utan främst ger små eller mycket små negativa konsekvenser.

Det som medför måttliga negativa konsekvenser avseenderisk-ochsäkerhetsaspekten i nollalternativet är väg- och järnvägskapacitet, där ökade trafikflöden

i samband med ökad bostadsbebyggelse ger upphov till negativ påverkan. Liten negativ påverkan uppkommer även för aspekten luftkvalitet då trafikflödena ökar, däremot medför det inte en ökad risk att miljökonsekvensnormerna för luft överskrids.

Planförslaget ger upphov till positiv påverkan på hälsa, möjligheterna till rekreation, samt trafik och tillgänglighet. Genom att bland annat utöka rekreativstråk påverkas både biodiversitet och tillgänglighet till naturområden positivt. Ökad tillgänglighet till naturområden och planlagda rekreativstråk har även en positiv effekt på hälsan genom ökad möjlighet till fysisk aktivitet. Utökad kapacitet för kollektivtrafiken ger upphov till att fler väljer alternativ som tåg istället för att köra bil. Den positiva aspekten möjliggörs ytterligare genom att ny bebyggelse är planlagd främst i anslutning till stationsnära lägen och i en del områden betingad av att kollektivtrafik finns på platsen. Planen ger även upphov till en positiv konsekvens för vattenaspekten bland annat genom att använda modern dagvattenhantering som tar hänsyn till hållbara lösningar.



Konsekvenser

Den samlade bedömningen är att förslaget till en ny översiktsplan för Staffanstorps kommun inte ger upphov till någon betydande negativ påverkan på någon av miljöaspekterna. De markområden som tas i anspråk för bebyggelse och gröna stråk vid Flackarp-Höjebromölla ger upphov till en måttlig negativ konsekvens för landskapsbilden. I övrigt ger förslaget till den nya översiktsplanen främst upphov till en liten eller mycket liten negativ påverkan, men även till positiv påverkan, i Staffanstorps kommun.

Aspekt	Nollalternativ	Planförslag
Stads- och landskapsbild	Liten/mycket liten negativ konsekvens	Måttlig negativ konsekvens
Kulturmiljö	Liten/mycket liten negativ konsekvens	Liten/mycket liten negativ konsekvens
Naturmiljö	Liten/mycket liten negativ konsekvens	Liten/mycket liten negativ konsekvens
Vatten	Liten/mycket liten negativ konsekvens	Positiv konsekvens
Rekreation	Liten negativ konsekvens	Positiv konsekvens
Trafik och tillgänglighet	Liten/mycket liten negativ konsekvens	Positiv konsekvens
Buller	Liten/mycket liten negativ konsekvens	Liten/mycket liten negativ konsekvens
Luftkvalitet	Liten negativ konsekvens	Liten/mycket liten negativ konsekvens
Risk och säkerhet	Måttlig negativ konsekvens	Liten/mycket liten negativ konsekvens
Hälsa	Liten/mycket liten negativ konsekvens	Positiv konsekvens

Sammanfattande tabell över bedömda konsekvenser





