

# Lunds nya stadsdel

i mötet mellan stad och land



Examensarbete 20 poäng  
av Elin Karlsson 2003

Blekinge Tekniska Högskola  
Institutionen för Fysisk planering i Karlskrona

# FÖRORD

Skriften som du håller i din hand är ett examensarbete, motsvarande 20 högskolepoäng, och utgör den avslutande delen i programmet för Fysisk planering, Blekinge Tekniska Högskola.

Valet av ämne kom sig av de frågeställningar jag haft kring stadsplanering i stadens ytterområden. Jag ville veta hur man planerar där staden inte gav givna ramar att förhålla sig till, som till exempel kajkanter eller bebyggelse. Detta blev för mig en utmaning som jag antog. Jag ville inte skriva en teoretisk uppsats om dessa frågeställningar, utan arbeta med ett konkret exempel. Valet av stad, berodde på dess måttliga storlek och att jag vid tillfället var bosatt i i Lund.

Jag vill ge mitt tack till alla ni som bidragit med datahjälp, korrekturläsning och intressanta diskussioner. Ett särskilt tack till min handledare Bengt Jackobson för trevliga och givande diskussioner. Tack!

Elin Karlsson

Lund 2003-08-20



# SAMMANFATTNING

En god och fungerande stadsdel utanför stadskärnan kräver omsorgsfull utformning. I stadens utkant finns inte samma underlag för urbant liv och därför ställs höga krav på planeringen. En ny stadsdel måste möta sin omgivning och ses utifrån staden som helhet. I mitt arbete har jag lyft fram vikten av att förhålla sig till omgivande områden, landskapet samt stadskärnan och ta till vara på deras kvalitéer. Det nya området måste också tillföra den befintliga omgivningen kvalitéer. En vital stad måste integrera stadsdelar och dess funktioner med varandra.

En hållbar stadsutveckling innebär att planera för ett blandat stadsliv. En god stadsstruktur tillåter förändring och därför är funktion underordnad placering och utformning. Det måste finnas en mångfald såväl i området som i byggnaderna. Underlaget för ett publikt liv är mindre i områden utanför stadskärnan, vilket gör de publika rummen till en viktig fråga.

I mitt examensarbete har jag arbetat konkret med stadsutveckling utanför stadskärnan, där jag valt ett planområde 2 km nordväst om Lunds stadskärna. Skissarbetet har varit en kontinuerlig del genom hela processen och skett parallellt med det övriga arbetet. Efter att ha inhämtat kunskap om planområdet och Lund påbörjades en analys av området och dess omgivning. Utifrån analysens slutsatser formades viktiga utgångspunkter i förslaget, som påverkade mitt fortsatta skissarbete.

Det mest grundläggande och tidskrävande arbetet har varit områdets struktur och dess förhållande till omgivningen. Närstudier av kvarter och platser har också varit en viktig del i arbetet, då de ska fungera i sitt sammanhang. Genom litteraturstudier om stadsutveckling och planering har kunskaps hämtats, studerats och analyserats.

Den nya stadsdelen tillhör staden Lund och har därför en tät och stadsmässig karaktär. Tätheten tydliggör också stadens avslut mot det högt klas-

sade jordbrukslandskapet. Gator, för olika trafikslag, länkar samman den nya stadsdelen med omgivande områden. Även grönskan är en viktig faktor i att integrera det nya med det befintliga. Planförslaget i sin helhet kan ses på sidan 41.

Lokaliseringen har varit viktig i mitt arbete, så även utformningen. Stadsdelen kännetecknas av variation och mångfald. Bebyggelsen innehåller både bostäder och verksamhet. Rörelsestråk har samlats upp och skapat starka stråk. Längs med dessa stråk har platser och verksamheter, som genererar rörelse, placerats tillsammans med platser som kräver rörelse för att fungera. Underlaget för ett urbant liv ökar därför i stadsdelen.

Grönskan har varit viktig i mitt arbete med att skapa en upplevelserik och vacker stadsdel. Flera platser och kvarter har gestaltats. I min gestaltning har jag lagt stor vikt på grönskan och rumsligheten.



# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	11	Beskrivning av Värpinge golfbana	26
<b>Bakgrund</b>	<b>11</b>	Kulturmiljö	27
<b>Syfte</b>	<b>11</b>	Värpinge by och dess historia	27
<b>Läsanvisning</b>	<b>11</b>	<b>Infrastruktur</b>	<b>28</b>
GOD STADSUTVECKLING UTANFÖR STADSKÄRNAN	13	Vägnät	28
<b>Stadsdelens relation till sin omgivning</b>	<b>13</b>	Gång- och cykelstråk	28
Förhållandet till landskapet	13	Kollektivtrafik	28
Kopplingar till omgivningen	14	Vindkraftverk	30
Mötet med stadskärnan	14	Kraftledningar	30
Förhållandet till framtiden	15	Rötslamsanläggning	31
<b>Den attraktiva stadsdelen</b>	<b>15</b>	<b>Skola och fritid</b>	<b>32</b>
Organisation och struktur	15	<b>Verksamhet och handel</b>	<b>32</b>
Säkerhet och trygghet	16	<b>Bebyggelsestruktur</b>	<b>32</b>
Publika rum	16	ANALYS	35
Privata rum	17	<b>Hinder för exploatering</b>	<b>35</b>
PLANOMRÅDET	19	Vindkraftverkens skyddsavstånd	35
<b>Placering</b>	<b>19</b>	Kraftledningarnas dragning	36
<b>Användning</b>	<b>19</b>	Golfbanans placering	37
<b>Ägoförhållande</b>	<b>19</b>	Jordbruksmarkens höga kvalitet	37
<b>Historia</b>	<b>20</b>	<b>Barriärer och riktlinjer i landskapet</b>	<b>37</b>
FORMELLA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR PLANFÖRSLAGET	21	<b>Områdets tillgänglighet</b>	<b>37</b>
<b>Vad säger översiktsplanen?</b>	<b>21</b>	<b>Målpunkter och rörelseriktningar</b>	<b>38</b>
Generella utgångspunkter/riktlinjer för Lund	21	<b>Kvalitéer och styrkor i området</b>	<b>38</b>
Specifika utgångspunkter för planområdet	22	<b>Slutsatser</b>	<b>38</b>
<b>Detaljplaner, områdesbestämmelser och övriga planer</b>	<b>22</b>	FÖRSLAG	39
Områdesbestämmelser över Värpinge golfbana	22	<b>Karaktär</b>	<b>39</b>
Områdesbestämmelser över Rinnebäcksravinen	22	<b>Etapputbyggnad och avgränsning</b>	<b>39</b>
INVENTERING	23	<b>Struktur och bebyggelse</b>	<b>39</b>
<b>Natur- och kulturmiljö</b>	<b>23</b>	<b>Grönska</b>	<b>40</b>
Landskapsbild och utblickar	23	<b>Utblickar och siktlinjer</b>	<b>42</b>
Naturmiljövärde	23	<b>Skala och täthet</b>	<b>43</b>
Rekreationsintresse	24	<b>Trafik och gaturum</b>	<b>44</b>
Beskrivning av Rinnebäcksravinen	25	<b>Kollektivtrafik</b>	<b>46</b>
		<b>Publika och halvprivata stråk och platser</b>	<b>48</b>
		Gång- och cykelstråk	48
		Publika platser	50
		Offentliga byggnader	50
		<b>Kvarteret</b>	<b>51</b>
		<b>Parkering</b>	<b>53</b>
		<b>Byggnader</b>	<b>53</b>
		Fasader	53
		Entréer	53





Balkonger	53
<b>Planförslagets avslutning och sammanlänkning med närliggande omgivning</b>	<b>54</b>
mot landskapet i väster	54
mot bebyggelsen och staden i öster	54
mot Rinnebäcksravinen och Nya Värpinge	55
mot verksamhetsområdet och Nova	55
<b>Illustrationer och text på stadsdelens platser och kvarter</b>	<b>56</b>
Torget	56
Aktivitetsparken	56
Park i kvarter	58
Bågparken	61
Trollparken	62
Kvarter intill Bågparken	64
Kvarter längs huvudgatan	65
Kvarter längs Rinnebäck	67
<b>KÄLLFÖRTECKNING</b>	<b>69</b>
<b>Litteratur</b>	<b>69</b>
<b>Kommunala dokument</b>	<b>69</b>
<b>Rapporter och utredningar</b>	<b>69</b>
<b>Artiklar</b>	<b>70</b>
<b>Muntliga källor</b>	<b>70</b>
<b>Internet</b>	<b>70</b>



# INLEDNING

## Bakgrund

Efterfrågan på attraktiva miljöer för boende, företag och offentlig verksamhet är stor i Lund. Den lediga markytan i stadskärnan är inte stor. Staden är också en ömtålig kulturhistorisk miljö. Kommunen har pekat ut områden med exploateringsmöjligheter i perifera lägen. Enligt kommunens utbyggnadsprogram ska planområdet Värpinge Norr byggas ut med ca 700 bostäder, med påbörjad utbyggnad under perioden 2008-2012.

## Syfte

Detta arbete syftar till att lägga grunder för en utbyggnad av en ny stadsdel i västra Lund med bostadsbebyggelse och möjlighet till integrerad verksamhet. Att utifrån omgivningens kvalitéer och brister, skapa en stadsdel kopplad till sitt sammanhang. Att genom symbios mellan det befintliga och det nya öka integrationen och frambringa en god stadsmiljö. Syftet är också att skapa en stadsdel med egen identitet.

## Problemformulering

Många städer expanderar och tillgänglig mark i stadens periferi tas i anspråk. Vilka kvalitéer finns det där och hur tar man tillvara på dem på bästa sätt? Vad behövs för att skapa en god urban miljö utanför stadskärnan? Det är av stor vikt att hänsyn tas till den befintliga omgivningen och dess funktioner, samt att kvalitéer tas tillvara och utnyttjas. Det kan också finnas brister i omgivningen, kvalitéer som saknas. Hur kan planområdet bidra till större mångfald, i framförallt västra Lund?

Planområdet är beläget i Lunds västra ytterområde, där staden möter landskapet, 2 kilometer från stadskärnan. Relationen till staden och landet blir central. Planområdets struktur och gestaltning är en viktig del av arbetet att skapa en ny stadsdel på Värpinge Norr. Upplevelsen av området utifrån, dess siluett och landskapsbild är också viktig för den nya etableringen.

Jorbruksmarken är en central fråga kring Värpinge Norrs utbyggnad. Infrastrukturen kring planområdet ger begränsningar för den nya expansionen. Vältrafikerade vägar angränsar området både i norr och i väster. En kraftledning korsar Värpinge by och fortsätter genom bebyggelsen söder ut. Väster om Södra Ringvägen är några av Lunds vindkraftverk placerade. Dessa element skapar störningar som påverkar planområdet

## Läsanvisning

Varje kapitel inleds med en sammanfattning som beskriver kapitlet som helhet.

*Första kapitlet* tar kort upp stadsutveckling utanför stadskärnan, där jag valt ut intressanta och viktiga delar för mitt planarbete.

*Andra kapitlet* tar upp utgångspunkter för Lund och planområdet.

*Tredje kapitlet* beskriver planområdet kort.

*Fjärdekapitlet* gör en grundläggande beskrivning av planområdet och dess omgivning

*Femte kapitlet* analyserar brister och kvalitéer, och utifrån dem görs viktiga ställningstaganden

*Sjätte kapitlet* beskriver mitt planförslag och sista delen visar illustrationer över platser och kvarter.



## GOD STADSUTVECKLING UTANFÖR STADSKÄRNAN

I detta kapitel diskuteras vikten av att vid planering förhålla sig till omgivningen och tillfredställa en stadsdels olika behov. Texten är skriven för att väcka en process och tankar kring stadsutveckling utanför stadskärnan, som sedan bärs med genom rapporten. Den är skriven med planområdet och staden Lund som utgångspunkt och kan därför upplevas som vinklad i stadsutvecklingsdebatten. Detta kapitel strävar inte efter att skapa ett ideal. Alla städer har sina utgångspunkter och kvalitéer och så ska det förbli. Låt planeringen vara ett redskap för att förstärka dess identitet. Texten är ett underlag för mitt arbete och flera av mina val i arbetet vilar på följande diskussion. Böckerna: *Att bygga i Skåne (2001)*, *Stadsdelens vardagsrum (2000)*, *Stadsarkitektur (1999)*, *Människans natur (1998)* och *Det lilla grannskapet (1997)* ligger till grund för mitt resonemang kring stadsdelens relation till sin omgivning.

### Stadsdelens relation till sin omgivning

Förort och ytterstad är namn som ofta förknippas med karaktärlösa områden mellan stadens kärna och landskapet. En luddig och odefinierad kant mellan stadskärnan och landskapet. Stadsdelar är beståndsdelar som i dialog med varandra skapar staden. Tillgänglighet till stadsdelens omgivning är grundläggande för en god stadsutveckling. Här nedan diskuteras omgivningens betydelse för en ny stadsdel och vikten av att förhålla sig till det befintliga, men också om hur man skapar förutsättningar för en framtida stadsutveckling.

### Förhållandet till landskapet

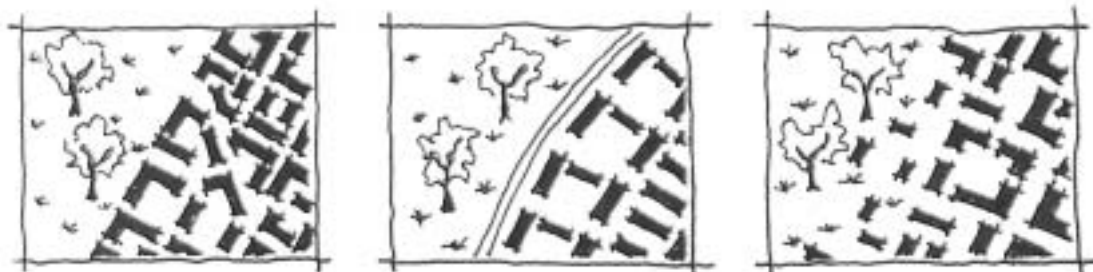
Närheten till naturen och grönskan utgör en stor kvalité för invånare i stadens periferi, såväl fysiskt som rent visuellt. Men trots den moderna ytterstadens fysiska närhet till naturen och omlandet, saknas många gånger en tydlig koppling mellan stad och land. I dessa områden utgör ofta huvudgator stora barriärer mellan människan och landskapet. Bebyggelsen vänder sig mot stadsdelens mitt, med ryggen mot sin omgivning. Många stadskroppar, det vill säga hela tätorten, utgår ifrån sin stadskärna, ju längre från kärnan desto glesare blir bebyggelsen. Möjligheten till mer

grönska finns i dessa glesare områden, men avståndet till såväl landet som stadskärnan ökar och ianspråktagandet av mark blir större. Det finns också exempel på städer där stadskroppen är mer kompakt och utgörs av i princip hela stadskärnan. Dessa städer är ofta mindre. Här finns en tydlighet i vad som tillhör landskapet och vad som tillhör den byggda staden, vilket förenklar läsbar-



URBINO -staden möter land

heten. Det omgivande landskapet är inte alltid ett tillgängligt landskap, som t. ex. jordbrukslandskapet. Trots det måste man vid utbyggnad ta ställning till hur bebyggelsen ska möta sin omgivning.



Bebyggelsens förhållande till landskapet

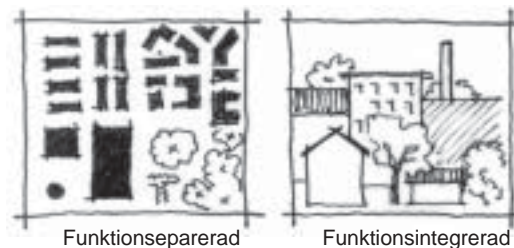
Av vilken anledning väljer människor att bo i stadens utkant? Detta är inte en fråga som besvaras i denna text, men är mycket intressant i diskussionen kring förhållandet till landskapet. Är det just närheten till naturen som är det avgörande, varför väljer man då inte att bo ute på landet. Vill man bo i stadens kärna och ytterområdena är det som individens förutsättningar tillåter. Eller kanske är det så att dessa prefera lägen har en kvalitet, som skiljer sig från både stadens och landskapets.

### Kopplingar till omgivningen

Staden är en levande organism med flera organ och ska därför inte planeras i fragment, där varje fragment bestäms oberoende av sin omgivning. Varje stadsdel måste ses utifrån stadens helhet, där omgivningens kvalitéer tas tillvara. Genom att länka samman stadens olika delar, minskar avståndet och markutnyttjandet ökar.

Funktionsuppdelade områden sida vid sida, kännetecknar många ytterstäder. Gränser mellan olika

funktionsenkla består ofta av breda trafikleder, som utgör barriärer för korsande kommunikation. Stora funktionsenkla, vilket genererar ett fåtal tungt trafikerade vägar. Bilar blir tvungna att köra omvägar för att ta sig mellan olika delar av staden. Detta sätt att planera försvårar möjligheten att länka samman områden med varandra.



Vi får inte glömma att staden är tredimensionell. Inger Bergström, Stadsdelens vardagsrum (2000), menar att det lätt blir en horisontell funktionsuppdelning, där varje funktion får ett område och stadslivet utarmas. Monotoni i bebyggelse leder

till en social påfrestning där människor, med exempelvis samma ålder, ursprung, social bakgrund eller samma arbetsuppgifter samlas.

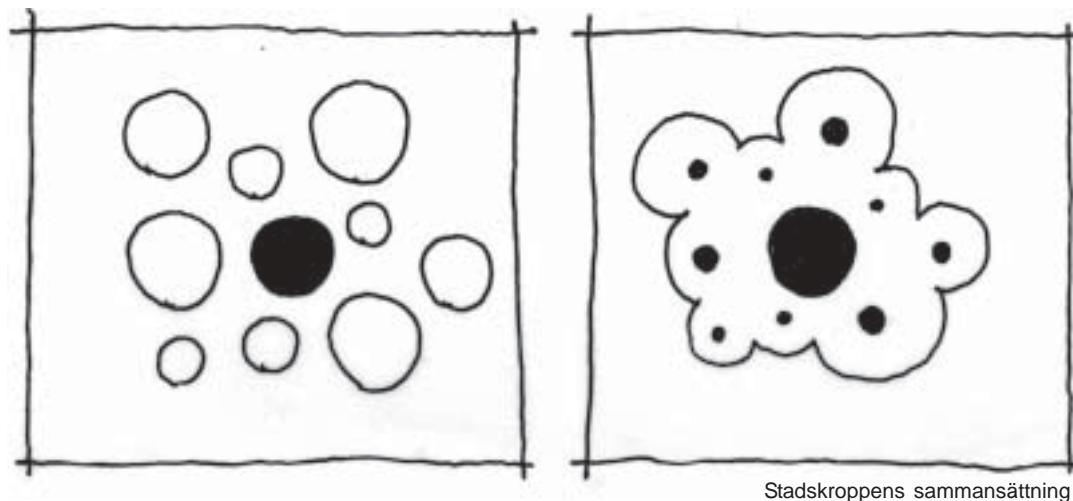
Ett nytt område måste möta sin omgivning, inte ta avstånd ifrån den. Gatunätet skall inte dela upp områdena utan länka samman. Därför måste trafiknät skapas som arbetar tillsammans med omgivande vägnät. Rutnätet är det mest flexibla gatunätet, som passar för alla funktioner och som lätt kan byggas på.

Alla områden och stadsdelar har kvalitéer och brister. Det är av stor vikt att man vid planering av nya områden utnyttjar och understödjer de omgivande miljöernas förutsättningar. Men än viktigare är att tillföra nya kvalitéer till den nya bebyggelsen och den befintliga, för att på så sätt minska de brister som omgivningen tyngts med.

### Mötet med stadskärnan

Det vi idag förknippar med staden är stadskärnan med dess täta struktur, men till staden hör hela stadskroppen. Många av de moderna områdena ligger i ett stadslandskap åtskilda från stadskärnan. Man rör sig ut från ett område och transporteras på trafikmarken för att sedan ta sig in i ett annat.

Det är viktigt att stadsdelarna har en koppling till centrum, men också att de kan fungera på lokal nivå. Stadskärnan har ett större utbud och är den gemensamma spelplanen för alla stadens invånare. Stadskärnan måste därför vara lättillgänglig för alla, även för dem som bor utanför. Det är viktigt att man tar hänsyn till människors olika förutsättningar. Fungerande kollektivtrafik med



goda och snabba förbindelser och ett välfungerande gång- och cykelnät har stor betydelse för tillgängligheten till centrum. Genom att göra stadskärnan mer lättillgänglig minskar avståndet och den gemensamma tillhörigheten ökar.

### **Förhållandet till framtiden**

I staden kan man läsa tiden, stadens tidsaxel, dess historia. Nya och gamla byggnader ligger intill varandra. I den staden där rationalitet styr, finns ingen tidsaxel, ingen historia. När stadsförnyelse görs, sker det oftast i en övergripande renovering. Områden måste tåla förändring och att dess invånare sätter en identitet, en personlig prägel på sin stadsdel.

Vid planering av ny bebyggelse bör man förhålla sig till stadens historia, det befintliga, samt kommande förändring. Det är inte lika självklart att ta hänsyn till stadens framtid och framförallt svårare. Hänsyn till framtida behov måste vägas in, samt vilka intentioner kommunen och samhället har. Nya områden måste skapa förutsättningar för att i framtiden möta och förhålla sig till nya miljöer.

## **Den attraktiva stadsdelens innehåll**

En attraktiv stadsdel är en levande stadsdel, som ger förutsättningar för människor med olika behov att använda staden. Under denna rubrik diskuteras först stadsdelen som helhet, dess struktur och organisation. Därefter tas säkerheten och tryggheten upp som en viktig del i områden med övervägande bostadsbebyggelse. Efter det går diskussionen in på stadsdelens publika rum, såväl de hårdgjorda som de gröna, och avslutningsvis diskuteras kvarterens betydelse för invånarna.

### **Organisation och struktur**

Lewis Mumford (1930) betonar att stadens utbredning och befolkning måste begränsas för att det sociala livet ska fungera. Han förespråkar de mångkärnade städerna, där varje stadsdel har sina offentliga rum. Nya områden genererar människor och behov av nya offentliga rum uppkommer.

Genom utifrånmatning av fordonstrafik och trafikseparering skapade man under 60-70 talet en bättre framkomlighet för fordonsstrafik och en större trafiksäkerhet för barn. Många av de bostadsområden som byggdes under denna period präglas enligt Inger Bergström i *Stadsdelens vardagsrum (2000)* av en stor enhetlighet, vilket försvårar bildning av naturliga platser och stråk där man kan möta människor. Gatunätet är stadens skelett och skall fungera för flera funktioner. Det medger rörelse av flera trafikslag.

Vi kan inte låta funktionen vara den styrande faktorn i planering, utan låta den underordna sig lokalisering och god utformning. En god stads-

struktur tillåter förändring. Genom att planera och bygga flexibelt, skapas en vital stadsdel som har möjlighet att ändra innehåll och följa stadens utveckling. Det är inte bara en variation i funktioner som behövs för en god stadsdel, utan också olika sorters människor. Därför bör det enligt Stella Fare i *Stadsdelens vardagsrum (2000)* finnas flera upplåtelseformer i en stadsdel och möjlighet för bostadskarriär inom området.

Jan Gehl (1996) menar att bebyggelsens skala har stor betydelse för mikroklimatet. En låg och jämn bebyggelse gör att vinden går över bebyggelsen. Det är också lättare för solen att leta sig ner bland den låga bebyggelsen. Även lutande tak bidrar till mer solljus.

Det är av stor vikt att befintliga kvalitéer tas tillvara, så som byggnader, vegetation, nivåskillnader, vattenkontakt mm. En kvalité som värdesätts mycket i stadens ytterområden är närheten till naturen. Grönskan i städer har enligt Titti Olsson (1998) oerhört stor betydelse för människors hälsa och välbefinnande och därför är det av stor vikt att det ges plats för det gröna i planering.

Flera moderna bostadsområden saknar tydliga gränser, som ersatts av avstånd. Ytor bildades som tillhörde alla, och ingen. Tydliga gränser mellan privata och offentliga ytor bidrar till en läsbarhet, vilket gör det lättare att förstå staden. En tydlig visuell orienterbarhet har också betydelse för stadens läsbarhet, samt för upplevelsen av stadens kvalité och säkerhet, enligt Kevin Lynch.

## Säkerhet och trygghet

Ju tätare bebyggelse desto större är underlaget för stadsliv, men det innebär också en större trafikmängd i området. Säkerhet är viktigt, framförallt i ett område med övervägande bostadsbebyggelse. I *Stadsdelens vardagsrum (2000)* pekar Bengt Holmberg på vikten att hålla nere hastigheten då det finns ett tydligt samband mellan bilens hastighet och risken att en oskyddad trafikanter dödas vid en kollision.

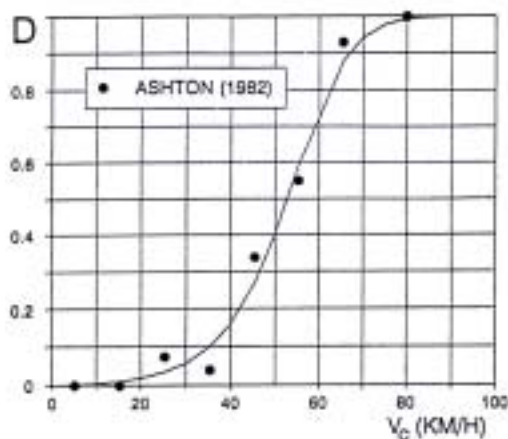


DIAGRAM "sambandet mellan hastighet och risken att dödas" (*Stadsdelens vardagsrum 2000*)

Är hastigheten mer än 30 km/tim ökar risken att bli dödad drastiskt. Genom att hålla nere hastigheten minskar också buller, arealbehov och bromssträckan blir kortare. I Sydsvenskans tidsningsartikel *Var tionde bilist stannar inte för gående* (2003) pekar forskare Lars Ekman på att en hastighetsbegränsning på 30 km/h vid övergångsställen ger en ökad trafiksäkerhet, då många av dagens olyckorna sker just på övergångsställen.

Boken *Stadsplanera (2002)* pekar också på vikten av att skapa en tydlig utformning för stadens trafikanter för att minska oklara trafiksituationer.

Många upplever en otrygghet i publika rum, särskilt under dygnets mörka timmar. Detta hindrar människor från att röra sig fritt i sin stadsdel. Omsorg vid utformningen av publika rum ger intryck av en stadsdel, som är omhändertagen och använd. Genom att skapa tydliga gränser visar man besökare vad som tillhör det privata och vad som är offentligt. Boende får också en klar avgränsning till vad som tillhör dem, vilket förhoppningsvis leder till omsorgsfullt skötta privata rum som ytterligare ökar känslan av en god och trygg stadsdel. Stråk placeras ofta i "gröna mellanrum". Grönskan och avskildheten kan vara något positivt under dagen, men upplevas som skrämmande under kvällen. Detta minskar stadens tillgänglighet och rörelse. Självklart skall möjlighet till grönska och avskildhet finnas, men vid planering av rörelsestråk måste stor hänsyn tas till känslan av trygghet.

### Publika rum

För att skapa goda och användbara platser är placeringen den viktigaste aspekten gällande såväl parker som torg. Ett välplacerat torg drar till sig människor även om dess gestaltning inte är den bästa. I ett område där många aktiviteter finns och således många människor vistas eller rör sig, är bästa lokaliseringen enligt William H Whyte.

Vi kan se ett starkt samband mellan människors rörelsemönster och var mötesplatser har uppstått genom tiderna. Detta är enligt William H Whytes

(1988) studie den viktigaste faktorn att ta hänsyn till vid placering av publika rum. Det är därför angeläget att vid planering av ny bebyggelse, framförallt där invånartätheten inte är lika stor som i innerstaden, försöka skapa tydliga stråk. Och utefter dessa rörelsestråk försöka lokaliseras mötesplatser, vilket behövs även i stadsdelar i stadens utkant. Tydliga mötesplatser behövs i gle sare områden. I mötet med andra människor individen ges möjlighet att utvecklas. Befolkningsstätheten i torgets absoluta närhet är av stor betydelse för torgets nyttjande, vilket också skall beaktas vid planeringen. En plats situation kan förändras och det är inget man kan förutspå. Det är viktigt att man vid anläggandet tar hänsyn till stadens kontinuerliga förändring och undersöker möjligheten att skapa flexibla platser som kan fungera i flera sammanhang och för olika sorters människor. Även klimatet är en viktig faktor, att arbeta med eller mot, i skapandet av goda stadsrum.

Sittplatser är en viktig ingrediens för att människor ska uppehålla sig på ett torg påpekar både Jan Gehl (1996) och William H Whyte (1988). Både primära, bänkar m m, och sekundära, trappsteg och liknande, är av betydelse. Äldre har ett större behov av sittplatser, särskilt längs stråken, då de inte kan förflytta sig längre sträckor utan vila.

Platser i stadslivet, har olika betydelse för olika människor. En studie gjord av Titti Olsson (*Människans natur*, 1998) pekar på att grönområden är en viktig hälsfaktor för människan. Studien visar också att utemiljön är oerhört viktig för barns motoriska, sociala och språkliga utveckling. Plat-



ser med naturkaraktär och naturupplevelser är den mest stimulerande miljön för barn som ständigt söker nya utmaningar. Men barns möte med vuxna människor har också stor betydelse för deras utveckling. För ungdomar är staden ofta för tillrättalagd menar Mats Lieberg i boken *Människans natur* (1998). Ungdomar har behov av flera slags platser, platser där de kan visa upp sig och platser att dra sig tillbaka till. I samma bok pekar Patrik Grahn på vuxnas behov av en rofylld miljö, att ta en promenad och få frisk luft. Äldre människor har inte samma möjlighet att röra sig, därför blir näromgivningen viktigare. De uppskattar en omgivning där de känner igen saker och ting. De publika rummen måste möta människors olika behov, såväl äldres behov av lättillgänglighet som barns behov av spänning och variation.

Med hjälp av god fysisk planering skapas förutsättningar för en levande stadsdel där olika människor kan använda de publika rummen efter deras behov.

### **Privata & halvprivata rum**

Med det privata rummet menas i dessa sammanhang den privata tomten och lägenheten med tillhörande utrymmen. Det halvprivata är den gemensamma gården och de ytor som gemensamt tillhör de boende i ett kvarter. Dessa utrymmen är oerhört viktiga för hur stadsdelens invånare trivs och uppfattar sitt boende med tillhörande omgivning.

En bra gård är enligt författarna till *Det lilla grannskapet* (1997), en uppskattad och använd gård, som har betydelse för människors boende. De finner i sin studie, att det mest betydande för män-

niskor i sitt boende är relation till grannarna. De ser också ett tydligt samband mellan hur gården fungerar och den sociala gemenskapen. Människor har ett behov av tydliga gränser mellan det privata och grannskapets gemensamma. Människor vill ha valmöjligheten att själva bestämma när och med vem de ska komma i kontakt med och de ser sin egen bostad som något privat som de inte vill att grannarna ska bli en del av. Det måste därför finnas platser utanför det privata hemmet, där människor kan mötas och umgås, t.ex. trapphus, tvättstuga, gård, parkering. Människan kan inte tvingas in i ett socialt liv. Kvarteret måste därför ge de boende valmöjlighet. Finns flera entréer kan man undvika grillfesten på gården. Vill man vara ostörd på gården skall utrymme finnas för det.

Närmiljön har en stor roll för de små barnens utveckling. Det är där de spenderar mycket av sin tid och känner trygghet. Kvarteren och gårdarna måste utgöra en tillfredställande miljö för de minsta i samhället, men också för de äldsta. I Torsten Persson menar i sin artikel om till-/frångänglighet att en människas egna åldersuppfattning beror på den fysiska miljön och omgivningens attityder. Genom att öka till-/frångängligheten, framförallt i och kring det privata boendet, förlänger man en människas ungdom.

I *Det lilla grannskapet* (1997) pekar man ut sex egenskaper som är särskilt betydelsefulla för en bra gård. Avgränsning och rumslighet är viktigt för att skapa en trygg och överblickbar miljö, samt för att skapa känslan av tillhörighet. Den tredje egenskapen, att gården är avändbar för alla bo-

ende, har betydelse för gårdens vitalitet. Tillgängligheten har stor betydelse för hur gården uppfattas och används, där entréer mot gården betonar gården som social arena. Skalan har betydelse för kontrollen. På gårdar som omges av höga hus, skapas ofta känslan av att vara iakttagen och kontrollerad, utan att veta av vem. För små gårdar kan ge för stor kontroll. Estetik och speciella egenskaper har för många boende en stor betydelse. Grönska, variation, äldre byggnader och material uppskattas och ger identitet till grannskapet.

Trapphusen är viktiga arenor där människor möts. Då många lägenheter delar på ett och samma trapphus, där hiss är kommunikationsmedlet, skapas en anonymitet. Det är viktigt att trapphusen dimensioneras för möten och sittplatser för att ge förutsättningar för trygghet och det sociala livet. Genom att lokalisera lägenhetsförråd, cykel- och barnvagnsförråd, tvättstuga och sophantering i anslutning till trapphuset, ges de boende en gemensam arena för samvaro.



# PLANOMRÅDET

## Placering

Planområdet Värpinge Norr ligger drygt 2 kilometer nordöst om stadskärnan. Lunds bebyggelse mot väster och planområdet är kontinuerlig, vilket ökar känslan av stadsmässighet. I norr avgränsar Västra Ringen planområdet från Pilsåker industriområde. Ett skolområde med omgivande grönska skiljer Klostersfälad och Vildandens bebyggelse från Värpinge Norr i väster. Nya Värpinges bebyggelse möter i söder.

## Användning

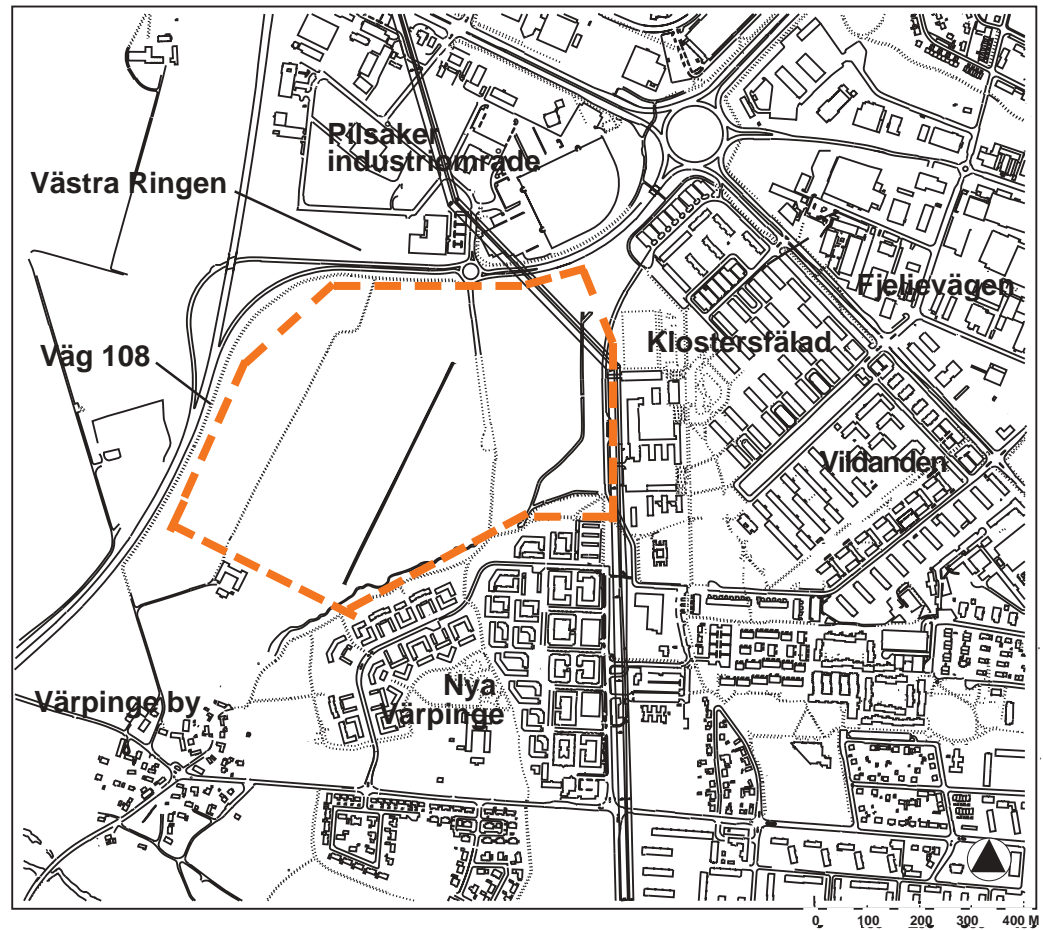
Planområdet är jordbruksmark av högsta kvalitet. Större delen av östra sida brukas fortfarande, medan den västra delen har fått en ny användning som golfbana.

## Ägoförhållande

Lunds kommun äger marken sedan 1967, då kommunen köpte den av Lunds Borgmästaregille. Plan-



Planområdets placering i Lund



området arrenderas av av lantmästare Håkan Rasmusson, boende på Rinnebäckes gård, vars släkt brukat marken sedan mitten på 1800-talet. Området har tillhört Värpinge by och varit en del av dess omland.

### **Historia**

Planområdet har genom historien ägts av Trollebergs gård och brukats av Värpinge bys bönder. Marken nyttjades som utmark fram till enskiftet och odlades därefter upp. På 1960-talet köpte Lunds Byggmästaregille marken kring Värpinge by, innefattande planområdet. Detta väckte oro hos Lunds kommun, som var en expanderande stad och hade planer på att bebygga marken. 1966 beslutade därför kommunen att ansöka om expropriation av nästan alla Värpinges gårdar. Marken exproprierades aldrig, men Lunds kommun fick köpa stora delar. 1969 beslöts att hela östra området, innefattande planområdet samt Nya Värpinge, skulle bli föremål för en arkitekttävling omfattande 7000-9000 lägenheter. Man fick in 119 förslag, men minskad bostadsefterfrågan och debatten kring den bördiga jorden gjorde att exploateringsfrågan lades åt sidan. 1989 startade utbyggnaden av Nya värpinge, men detta i en mer begränsad omfattning än tidigare visioner och med helt andra planideal.

# FORMELLA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR PLANFÖRSLAGET

## Vad säger Översiktsplanen? Generella utgångspunkter/riktlinjer för utbyggnad av Lund

Lunds kommun har i Översiktsplan –98, satt upp mål och riktlinjer för kommunens utveckling. De lägger stor vikt vid att bebyggelseutvecklingen skall ske längs de regionala stråk som går genom kommunen samt främja en spridning av exploateringstrycket mot Mellanskåne och österut. En viljeriktning är också att bebyggelse i lägen där spårbunden trafik är möjlig.

Ekologisk, social och ekonomisk utveckling är en förutsättning för ett långsiktigt hållbart samhälle. Lund lägger stor vikt vid verksamhet, såväl kunskapsorienterad, som för näringslivet i övrigt. Lunds speciella förutsättningar (universitetet, forskningsanknuten verksamhet och lasarettet) ger kommunen också ett ansvar som sträcker sig långt utanför kommungränsen. Lund ser sin viktiga roll i det regionala perspektivet, då mer än 20 000 av de som arbetar i Lund bor i andra kom-

muner. Minskade arbetstillfällena i Lunds kommun skulle påverka hela regionen.

Lunds stad är av riksintresse och dess unika karaktär skall bevaras. Nuvarande ytterområden kan avslutas men inga nya tilläggsstadsdelar ("årsringar") skall planeras. Utbyggnadstrycket i staden ska fördelas mot kommunens östra och norra delar, samt till andra kommuner. Lunds kommun menar att det är viktigt att de tar sin del av ansvaret i ett regionalt perspektiv. Den medeltida stadskärnan får inte utsättas för mer tryck än den tål och kommunen menar att ur bevarandesynpunkt hade en "avkylning" av stadskärnan varit att föredra. Ett för stort exploateringstryck hotar på sikt en del av de kvalitéer som ger stadskärnan dess attraktivitet. Samtidigt säger kommunen att det är viktigt att betona Lunds stadskärna som centrum för detaljhandel och service i både kommunen och regionen. Man vill ha en fortsatt restriktiv hållning till lokalisering av handel som riktar sig främst till bilberoende kunder.

Energiaspekten skall beaktas i all planering. Avfallsfrågor bör ägnas särskild uppmärksamhet och miljötänkande skall genomsyra all planering. En av Lunds intentioner är att utveckla sambanden mellan stad och omgivande land mot ett kretsloppsamhälle.

Etablering av bostäder, kontor, handel, industri och hantverk på icke detaljplanlagda områden skall ske med hänsyn till områdenas speciella förutsättningar. Etablering av bostäder ska ske där god kollektivtrafikförsörjning kan garanteras. Bostadsområden lokaliseras så att cykelavstånd till centrum och arbetsplatser inte överskrider fem km.

Den bästa åkermarken (godhetsklass 8-10) undantas, så långt möjligt, från exploatering. Motsvarande hänsyn tas till natur- och kulturvärden. Kommunen strävar efter yteffektiv utnyttjad tätortsyta med tillräckliga grönytor för rekreation.

Lunds kommun lägger stor vikt vid att planera för ett minskat transportbehov samt för en effektiv och miljövänlig kollektivtrafik. Kommunen vill bli bryta bilens dominans som transportmedel när det gäller arbetspendling. Utbyggnadsområden för bostäder och verksamheter utanför Lund tätort bör därför i första hand lokaliseras till stråk med förutsättningar för spårbunden trafik, dels vid planerade spårdragningar, dels vid befintliga, samt i övrigt i lägen med åker av godhetsklass 7 eller lägre.

Utgångspunkten i översiktsplanen är en möjlig utbyggnad om ca 500 lägenheter/år och 7 ha verksamhetsområden per år. I Lunds stadskärna beräknas en förtätning på drygt 2 000 lgh. Kommunfullmäktige har beslutat att alla nyproducerade lägenheter skall vara basanpassade, och ett speciellt program för detta har framtagits. Översiktsplanen pekar också på vikten av identitet i bebyggelsemiljön.

Lunds stad byggs ut inom cykelavstånd Goda lägen för lokal och regional kollektivtrafik prioriteras. LundaMaTs och Bullersanering för Lund är två arbeten i kommunen med målsättning att förbättra miljön för invånarna. Gång- och cykelvägnätet skall ha en hög prioritering i hela kommunen. Man vill ha en ökad separering av gång och cykelnätet från vägnätet samt en ökad utbygg-

nad av tunnlar. Kommunen vill utöka av pendlar-parkeringar och bilpooler.

Lund skall bli ett kretsloppssamhälle och man vill öka naturmarken, så som äng, skog och våtmarker. Minska näringsläckaget från jordbruket med exempelvis odlingsfria zoner utmed vattendrag, restaurering av våtmarker och kulverterade diken, samt anläggande av dammar. Stadsnära rekreativområden, samt attraktiva och säkra GC-vägar är något som kommunen vill verka för.

Större landskapspåverkande projekt såsom tätortsutbyggnader bör föregås av fördjupande landskapsanalyser. Det öppna landskapet mellan tätorterna skall bevaras för att åtskilja och tydliggöra tätorterna.

#### **Specifika utgångspunkter för planområdet**

Kommunen beräknar att Värpinge Norr kan förtätas med runt 700 bostäder inom en 20-årsperiod. Kommunen kommer att skjuta upp en exploatering av Värpinge Norr, för att istället prioritera lägen som gynnar införande av spårbunden kollektivtrafik.

Kommunen ser att det finns behov av olika åtgärder för att minska magnetfältet kring kraftledningarna 130 kV och att en flyttning av dessa är en förutsättning för Värpinge Norrs utveckling. På Fjelievägen och väg 108, som går längs planområdets gräns, får farligt gods transporteras.

### **Detaljplaner, områdesbestämmelser och övriga planer**

Planområdet berörs inte av någon detaljplan. Detaljplan finns över verksamhetsområdet i norr, där handel tillåts, dock inte handel av livsmedel. Bostadsområdet i söder omfattas av detaljplan, där Rinnebäcksravinen ingår som naturmark. Planen medger anläggande av gång- och cykelbro över Rinnebäcksravinen.

En äldre och enligt kommunen inaktuell dispositionsplan finns över planområdet. Det har också gjorts planförslag på området i en stor tävling under 70-talet.

#### **Områdesbestämmelser över Värpinge golfbana**

Områdesbestämmelser för Värpinge GK upprättades under 1998. Golfbanan ligger på kommunal mark som arrenderas av Håkan Rasmusson. Bestämmelserna kräver att stor hänsyn till de lokala förutsättningarna och gynnade av det lokala växt- och djurlivet.

#### **Områdesbestämmelser över Rinnebäcksravinen**

Tekniska förvaltningen på Lunds kommun har utarbetat ett förslag till att göra Rinnebäcksravinen till ett naturreservat med stöd av 7 kap 4§ Miljöbalken (1998:808).

Jordbruksmarken runt Rinnebäcksgård föreslås vara jordbruksmark/odlingsmark där rekreationssintresset prioriteras. Med hänsyn till Rinnebäcksravinen skall en bebyggelsefri zon finnas kring den. Två kuverterade vattendrag precis väster om väg 108 föreslås att återskapas.

# INVENTERING

## Natur- och Kulturmiljön

Planområdet och den omgivande miljön består av mer eller mindre betydelsefull natur- och kulturmiljö.

### Landskapsbilden och utblickar

Landskapsbilden karaktäriseras av ett öppet och vindpinat odlingslandskap, svagt sluttande åt söder. Förnimmelsen av att befinna sig mellan stad och land är visuellt påtaglig, då bebyggelse och hög vegetation möter det flacka kulturlandskapet. Från planområdet ges vida utblickar över Højeådalen och det skånska jordbrukslandskapet. Vyerna har stort skönhetsvärde och belyser ett historiskt landskap. Planområdets östliga del, ligger mer skyddad och inger inte samma öppna vyer. De tre vindkraftverken väster om planområdet är påtagliga element i landskapsbilden och synliga ifrån planområdets alla delar. Planområdets högsta punkt är Møllekullen, belägen i golfbanans norra del.

### Naturmiljövärden

Lunds närmaste omgivning består av ett fattigt landskap, präglats av det moderna, och rationaliserade jordbruket. Planområdet är fattigt på träd- och buskvegetation, vilket har sin förklaring i att marken under generationer brukats som betes- och jordbruksmark. Alla biotoper, som inte är åkermark, är därför av särskilt värde påpekar Lunds Översiktsplan.

En biotop med bl.a. almar, hagtorn, oxel, hylle och körsbärsträd har bildats på den gamla jordvallen som sträcker sig genom området i nord-sydlig riktning. Den gamla jordvallen är av stor

Detta kapitel beskriver planområdet och dess omgivning, utifrån platsinventering och faktasökning. Inventeringen är grundläggande för den kommande analysen samt förslaget.



Vy från jordvallen mot skolan



Vy över golfbanan och jordbrukslandskapet



Vy från skolan med jordvallens vegetation i fonden



Pil längs diket



Nere vid diket

kvalité för området, dels av estetiska och ekologiska skäl dels för förankring till platsens historia.

Mycket av Lunds vattenområden har försvunnit genom utdikning och torrläggning. Två grävda diken ligger i planområdets östliga del, och leder vatten till Rinnebäcken som är recipienten. Här har busk-och trädvegetation haft möjlighet att växa upp och skapa en mer intim och spännande miljö.

Vildandsparken utgör en grön zon mellan planområdet och Fågelskolan. Den höga träd- och buskvegetation har en varierad artsammansättning och är tät bevuxen, vilket ger den dess karaktär. Parken ligger avskärmad från bebyggelse och upplevs mörk på grund av den täta vegetationen. I parken går ett rörelsestråk nord-sydlig riktning, även den korsande rörelse mot Nya Värpinge och Rinnebäcksravinen är stor.



Vildandsparken, med skolan till höger

### Rekreationsintressen

Väster är den stadsdel som har sämst tillgång på rekreationsmark i Lund. Planområdet har idag en begränsad tillgänglighet. Golfbanan i planområdet och Rinnebäcksravinen, i söder, är av rekreationsintresse. Golfbanan besitter marken i väster och i de östra delarna består av jordbruksmark vilket hindrar rörelse. De gångstråk som finns kring planområdet nyttjas flitigt av Lunds befolkning för promenader, lek och motion. Kommunen har för avsikt att skapa ett rekreativstråk väster om väg 108, från Höje å och upp mot Nöbbelöv.

### Beskrivning av Rinnebäcksravinen

Rinnebäcksravinen är idag ett betydelsefullt inslag i staden Lund och ett förslag har gjorts till bildande av naturreservat. Den djupa ravinen uppstod under inlandsisens avsmältning då stora vattenmassor skar sig genom moränlagren och är därför av stort geovetenskapligt värde. Ravinens dramatiska landskapsbild ger en upplevelserik miljö, jämfört med sin omgivning, och dess rumslighet är mycket stark. Ravinen är ur rekreativsynpunkt mycket viktig för Lunds invånare, inte minst för de boende kring ravinen och de skolelever som ofta besöker platsen.

Rinnebäcksravinen har gräsbevuxna sidor och glest placerade buskar, som gynnar flera fågelarter, t.ex. törnsångare och hämpling. Det förekommer att backsvalor häckar i ravinens kanter. Den har också en förhållandevis artrik flora, som till exempel Gulmåra, Mandelblom, Jordtistel, Ängshavre och den rödlistade arten Busktörne. Idag betas området av djur, vilket bibehåller den öppna karaktären. Fram till enskiftet nyttjades ravinen





som fägata för att leda ut djuren från Värpinge by, ut på utmarken.

Rinnebäcken slingrar sig nere i ravinens botten, men utsätts för erosion då en större mängd dagvatten passerar under en kortare tidsperiod. I ravinen finns en naturlig erosion, men förstora vattenmängder leder till en erosionen där vatten drar med sig stora jordmassor. De periodvis kraftiga flödena gör också att vattenvegetationen är sparsam.

Naturrestatets bestämmelser skall, enligt förslag till *bildandet av naturreservat Rinnebäcksravinen*, inte utgöra hinder för att anlägga den gång- och cykelbro över ravinen som finns angiven i detaljplanen för Värpinge 17:25. Det skall också finnas flera stängselövergångar. Betesmarken skall ha en omfattning på 3,0 ha.

### Värpinge Golfbana

Lund fick 2001 en stadsnära golfbana, Värpinge GK. Den tredje i Europa som fått amerikanskt miljöcertifikat. Golfbanan är en 9håls kort fullängdsbana, ritad av golfbanearkitekten Tommy Nordström. Intentionerna har varit att få golfbanan att smälta in i det omgivande landskapet och värna om den lokala miljön. Man har lagt stor vikt vid att bevara utblickar över Højädalen och slättlandskapet. Vegetationsskärmar längs väg 108 och västra ringen har anlagts, men formas så att utblickarna mot sydväst bibehålls.

I områdesbestämmelsen ställdes krav på en artrikare miljö, vilket har medfört nya biotoper till planområdets monotona jordbrukslandskap. Tre dammar med varierande djup har anlagts, varav två stycken är rekonstruerade mörghål. Dessa fungerar som vattenhål för golfbanan, men också som näringsfälla för bunden näring i marken samt för att öka den biologiska mångfalden. Lokala frisk-

ängsörter har planterats på de oklippta delarna av banan, för att ge ökad mångfald och en starkare karaktär. En nyplanterad pilvall skiljer golfbanan från drivingsgranchen, som anlades 1991.

Tillgängligheten för friluftsliv och rekreation har till viss del förbättrats. Innan golfbanan anlades, nyttjades marken för jordbruk, vilket hindrade tillgängligheten då allemansrätten inte gäller. Idag gäller allemansrätten för hela området, utom greener och tees. Dock finns en inskränkning som säger att området är i första hand en golfbana och i andra hand allemansrättsligt tillgängligt för allmänhetens rekreation. Under vintern används golfbanan av skidåkare och under hösten av svamplockare.



Vegetationen tätar strax innan Ravinen öppnar sig



Utblick över Rinnebäcksravinen



En familj har funnit en picknickplats

## Kulturmiljön

I gränsen mellan golfbanan och resten av området, finns det enda synliga kulturhistoriskt intressanta objektet i planområdet. En jordvall som markerar en äldre ägo gräns, tillkommen vid enskiftet år 1822.

Området tros ha flera fornlämningar. Det finns en registrerad, nr 157 i riksantikvarieämbetets register, "Möllekullen". Denna fornlämning är en utgrävd gravhög från bronsåldern och är områdets högsta punkt. Den ligger på golfbanan med en vacker utsikt över slättlandskapet.

## Värpinge by och dess historia

Sydväst om planområdet ligger den lantliga idyllen Värpinge by, med ett 50-tal byggnader varav 28 av dem är från 1800-talet eller äldre. Kontakten mellan byplatsen och det öppna landskapet, samt utblickarna mot utflyttade gårdar är viktig för kulturmiljön. Byn ligger idag i ravinen, där Rinnebacken tidigare flöt fram, och har en lågmäld och småskalig bebyggelse. Byns bebyggelse ligger samlad kring en trevägskorsning och i anslutning till denna ligger en gröning. Tidigare låg byn där Höje å korsas av länsvägen mellan Lund och Lomma. Värpinge by är av länsintresse för kulturminnesvården.

Ryding har i sin inventering av Värpinge by noggrant beskrivit dess historia, vilket följande text bygger på. Värpinge by omnämns i källor första gången 1133 och då i samband med Trollebergs gård och dess säteri. Byns historia är starkt förknippad med godset som ägde all mark i byn och sträckte sig till Fjelievägen i norr och i söder bildade Höje å dess gräns. Bönderna i byn

arrenderade mark och arbetade åt Trollebergs gård. Stora delar av västra Lund ligger på Värpinges gamla ägor. Därav namnet på planområdet och Nya Värpinge.

Trollebergs gård låg tidigare mer centralt i byn, men flyttade till dagens placering någon gång under 1700-talet troligen på grund av brand. Gården fick sitt nuvarande namn på 1700-talet då Överste löjtnant Fredrik von Trolle övertog gården. Innan dess var namnet Värpinge gård.

Vid enskiftet 1813 delades marken upp, på initiativ av Trollebergs gård, i lika stora delar till bondgårdarna. Sex av de tolv gårdarna i byn kunde ligga kvar då lotterna lades likt tårbitar kring byns mitt. De övriga fick flytta ut på markerna. 1889-1891 slogs två lotter ihop och den tillhörande gården kom att kallas Värpinge gård och det gör den än idag. Rinnebacksgården flyttade 1867 ut en bit från byn, men efter brand 1903 fick den sitt nuvarande läge, precis söder om golfbanan. Efter gårdarnas utflyttning, kom byns invånare att främst bestå av mindre bemedlade människor.

Möllan som varit en kärna i byn ersattes 1923 av en eldriven kvarn på Trollebergs gård och 1931 revs den då man ansåg att den hade ett anskrämligt utseende. Byn hade mycket samfällig mark, med små passager och öppna ytor, men 1930 upprättades en styckningsplan och många försvann. Under 1970-talet förändrades många av byns byggnader med till- och ombyggnationer, vilket gav dagens utseende.



Värpinge



Värpinge

## Infrastruktur

### Vägnätet

Lunds kommun har satsat på att förbättra trafikmiljön i hela Lund. Statistiken visar att Väster har drygt 280 bilar per 1000 invånare, vilket kan jämföras med Lund där biltätheten är knappt 300 och riksgenomsnittet som ligger på 450.

Trots denna positiva utveckling finns det trafikproblem. Många av gatorna i staden är tungt belastade, särskilt i västra Lund där vägnätet är storskaligt och bebyggelsen ligger i enklaver vilket försvårar kommunikationen. Detta bidrar till stora påfrestningar på ett fåtal huvudgator. Trivector fick därför i uppdrag av Stadsarkitektkontoret och Tekniska förvaltningen att göra en analys av trafiken på Väster samt komma med förslag på åtgärder för att förbättra trafik- och boendemiljön. I sin analys pekar de bl.a. på behovet att avlasta Fjellievägen och ger förslag till en ny koppling mellan Trollebergsvägen och Västra ringen.

Planområdets omgivande bebyggelse matas utifrån av två huvudgator (Trollebergsvägen & Fjellievägen) och saknar helt genomgående kommunikation. Detta hindrar planområdets tillgänglighet från söder och öster. I planområdets möte med Västra Ringen i norr finns en tillfart, som fungerar för angöring till golfbanan med sina 50 parkeringsplatser. Väg 108 i planområdets västra del är en vältrafikerad väg, men är nerschaktad och därför visuellt inget störande inslag.

### Buller

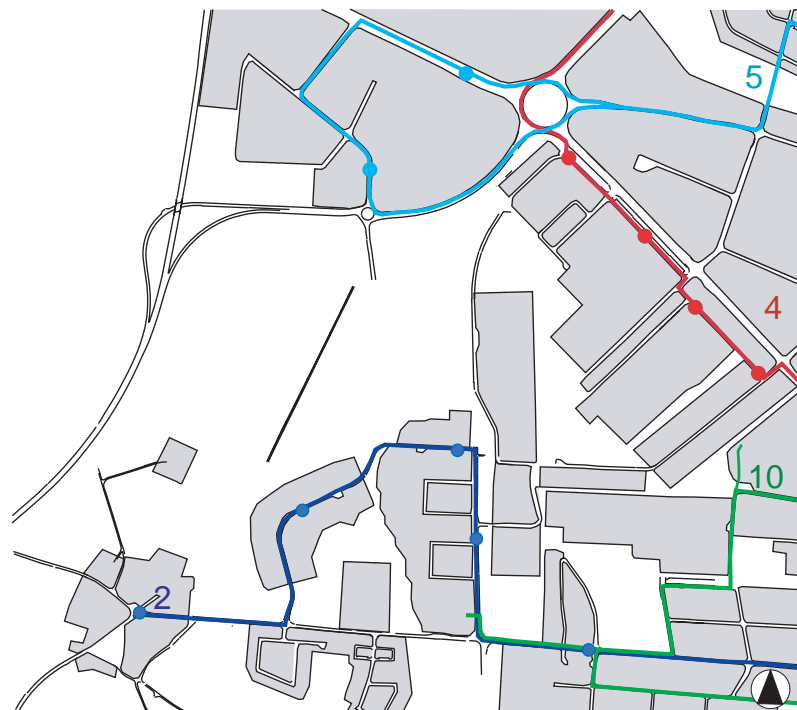
Bullerljud från vägtrafik består av dels motorljud som är den dominerade ljudkällan vid låga

hastigheter. Vid 40-50 km/h för personbilar och 60-70 km/h för lastbilar blir bullerljudet från däck och vägbana mer påtagligt. Ljudet från omgivande vägar är påtagligt, men inga bullermätningar har gjorts i planområdet.

### Gång- och cykelnätet

Planområdet saknar nästan helt gång- och cykelvägar, men dess omgivning har ett välutvecklat gång- och cykelnät dock utan ett tydligt huvudstråk. Rinnebacksravinen har en god tillgänglighet och är ett populärt besöksmål. Även golfbanan genererar människoflöden. Där finns däremot ingen utbyggd gång- och cykelväg. Stora cykelflöden finns också längs Fjellievägen, Måsvägen och Trollebergsvägen. Från Värpinge by går gång- och cykelstråk till Malmö och Lomma.

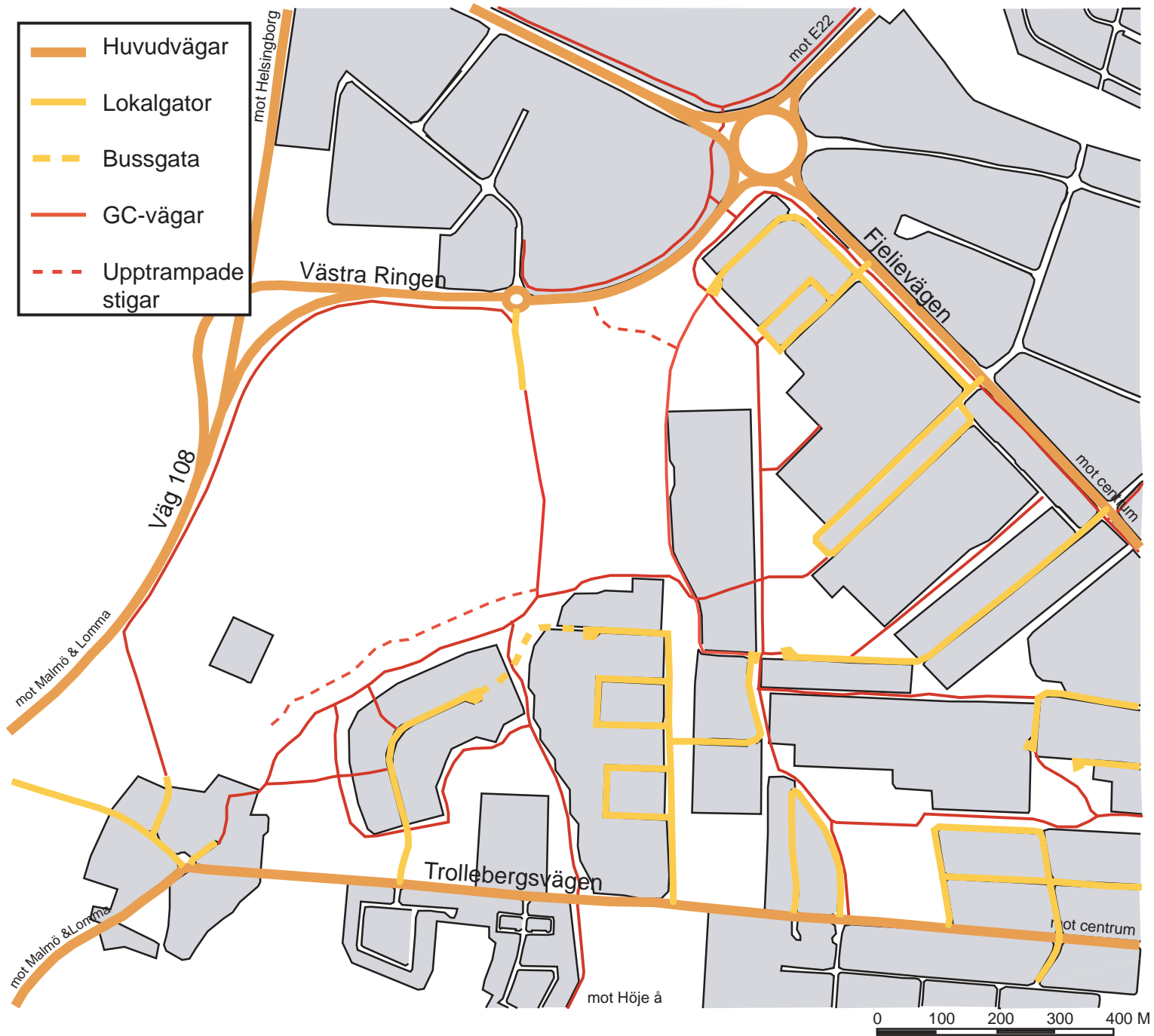
Karta över  
busslinjernas dragning



Lommas strand är ett attraktivt besöksmål under sommaren för Lundaborna.

### Kollektivtrafiken

Busslinje 4 mellan centrum och Gunnesbo, har en turtäthet på 10 minuter. Busslinje 2, med en turtäthet på 15 minuter, går från centrum till Värpinge by. Busslinje 5 har fått en förlängd sträckning p g a Novas lokalisering och trafikerar nu Pilsåker. Linje 5 är servicelinje, passerar vårdcentral och äldreboende. FramFörBuss(Lund) är ett samarbete mellan Skånetrafiken, Vägverket och Lunds kommun, med syftet att ta fram åtgärder som förbättrar framkomligheten för Skånes bussar. Ett förslag är att göra det mer lättframkomligt för bussarna på Fjellievägen, eventuellt buskörväg.



## Vindkraftverk

Tre vindkraftverk är placerade strax väster om planområdet och ett beviljat bygglov på ytterligare ett verk finns i anslutning till dessa tre. Verket närmast vägen är det största på 500 kW, med en navhöjd på 40 meter. De två mindre är på 225 kW och har 31,5 till navhöjd.

Efter golfspelares klagomål om skuggverkan och ljud, har Lunds energi beslutat att stänga av vindkraftverken när vindstyrkan är för låg. Då vindstyrkan är svagare än 4 m /sek är det ej ur energisynpunkt lönsamt att producera energi påverkar Mats Olsson på Lunds energi. Området påverkas av skuggeffekter höst och vår. Under sommaren går solen över verken. Däremot har Lunds energi inte fått in klagomål angående reflektioner.

Utomhus riktvärden för buller från vindkraftverk varierar. Exakta utredningar måste göras i varje enskilt fall, där man tar hänsyn till landskapets topografi, fabrikat, typ, navhöjd, ljuddata mm. Boverkets rekommendationer är en skyddszon på mellan 200-400 meter från bostadshus.

I Boverkets skrift *Ljud från vindkraftverk* beskrivs buller. Mekaniskt buller, som kommer ifrån vindkraftsverkets maskiner, upplevs ofta som mer störande än det aerodynamiska ljudet, trots att det normalt är mycket svagare. Detta beror på att ljudens karaktär är olika. Aerodynamiskt buller påminner om vindbruset, ett svischande ljud, och kan därför vara svår att urskilja från den naturliga vinden. Idag är det normalt att det aerodynamiska bullret är dominerande och ljudnivån är oftast som mest påtaglig på avstånd större än 100 från anläggningen. Genom att stänga av vindkraftverken under natten kan buller nattetid hindras. Det innebär normalt dock en så stor förlust i producerad energi att det inte är en framkomlig väg för att minska störningarna.

Den placering nämnda vindkraftverk har, är klassad av SMHI som vindenergiklass B, vilket är den bästa vi har i Sverige. För att kunna få ett bra energiutbyte förutsätts att byggnader eller vegetation inte bromsar upp vinden.

Skyddsavståndet på grund av olyckrisker, till byggnader och andra platser där människor vistas rekommenderas av Boverkets allmänna råd att vara navhöjden plus tre gånger turbindiametern. Detta avstånd uppfylls normalt genom beaktandet av bullerkraven.

Skuggningar och reflektion kan vara problem med vindkraftverk och upplevas som störande. De skapas vid solljus och drabbar främst områden sydväst och sydost om vindkraftverket. Skuggor kan uppträda långt ifrån vindkraftverkens placering och är relaterade till storleken, placering, årstid och markhöjd. Reflexer kan uppträda från turbinbladen i vissa solljusvinklar.

## Kraftledningar

Kraftledningarna Vallkärra-Sege och Barsebäck-Sege sträcker sig i nordsydlig riktning och ägs av Sydskraft. Båda ledningarna är på 130 kV, vilket kan jämföras med de största svenska kraftledningarna som är på 220 eller 400 kilovolt (kV). Planområdets östra del är direkt berörd av ledningarna som också passerar förbi Fågelskolan, Gråsparvsskolan och förskolan Fågel Blå, med ett avstånd på runt 50 meter. Kraftledningarna är påtagliga element i landskapet. Under ledningarna har tät och svärgenomtränglig vegetation vuxit upp.

Kraftledningarna Vallkärra-Seges och Barsebäck-Seges påverkan på området och framtida placering måste utredas före en exploatering, anser kommunen i sin översiktsplan. Sydskrafts koncession går ut först år 2010 och de är därför

inte villiga att själva bekosta en ny dragning. Kommunen har gett Sydkraft i uppdrag att ta fram alternativ till dagens sträckning av kraftledningarna, samt kostnadsförslag. Miljöförvaltningen i Lund anser att kraftledningarna bör flyttas ut 6 kilometer väster om Lund, då ledningarna idag går för nära daghem, skolor och bostäder. Ett par bostadshus kommer att beröras av det nya förslaget på dragningen, men de ligger mer än 150 meter från ledningen.

Mätningar av magnetiska fält längs kraftledningarna gjordes av Sydkraft den 15 februari 2002. Resultaten har sammanställts i ett diagram där de jämförs med mätningar från 1994. Skillnaden mellan dessa båda är ca 20 %. Högsta värdet som uppmätts i området är 14,2 mT, men uppgifter om avstånd från ledning saknas.

I Sydkrafts rapport Sken skriver man att magnetiska fält kring kraftledningar varierar beroende på hur mycket ström som går genom ledningen, hur den är byggd och fasavstånden (avstånden mellan de 3 ledningarna). Fälten kring kraftledningar är permanenta, men styrkan avtar snabbt med avståndet.

Förskolan Fågel Blå ligger direkt intill kraftledningarna och där har uppmätts allt från 0,11 mT i entrén, till 2,50 utomhus. Fågelskolans salar och rum har mätvärden på runt 0,50-0,60 mT. Detta värde är mer än tre gånger högre än vad som är normalt i bostäder.

Vid 0,4mT och däröver visar svenska och internationella studier en fördubblad risk för

barnleukemi. Flera studier har enligt Elkorsk visat ett samband mellan magnetfältsexponering och hälsopåverkan, men experimentellt underlag för att fastslå att magnetiska fält kan ge upphov till negativa hälsoeffekter saknas.

### Rötslamsanläggning

Anläggningen är ett mellanlager och behandlingsanläggning för avloppsslam, där anläggningsjord för markbyggnad produceras. Problem med lukt kan uppstå när massan rörs om och framförallt under varma eller vindiga dagar. Det finns inget formellt skyddsavstånd, men

rekommendationerna i *Bättre plats för arbete* (1995) är 500 meter. Normalt finns det inga problem vid denna anläggning enligt Yngve Darte.

Karta över tekniska anläggningar



## Skola och fritid

Fågelskolan med upptagningsområde Väster och Värpinge, ligger i direkt anslutning till planområdet och har drygt 800 elever. Låg- och mellanstadiet har ca hundra elever per årskull och högstadiet har ca 70 elever per årskull. Enligt rektor Kerstin Holmqvist beräknas skolan inom två år nå sitt maxantal på 100 elever i varje årskurs. I samband med utbyggnaden av nya Värpinge planerades en ny skola, men då utbyggnaden halverades drogs planerna på en ny skola in. Fågelskolan lånar nu 700 kvm från förskolan Gräsparven, där årskurserna 1-4 vistas. Fågelskolan har Lunds största särskola med ca 50 elever, vilket kräver stort utrymme. Kerstin Holmqvist anser att det finns behov av en rymlig gymnastikhall, då endast två mindre hallar finns disponibla för skolan.

Västra Lunds invånare saknar idrottshall i sin stadsdel och är tvungna att bege sig till en annan del av staden för att utöva flertalet sporter. Däremot ligger Bollhuset på Väster, som är skapad för utövande av specifika sporter, t.ex. bowling, handboll, judo m.fl. Centrala Idrottsplatsen är en av Sveriges äldsta idrottsplatser och den ligger också i västra Lund. Det finns gott om mindre lekplatser i grönområdena kring planområdet, däremot saknas en större lekplats för äldre barn.

Kommunen har fört diskussioner om att anlägga en närvidrottsplats i Lund och föreslagit området norr om Fågelskolan, innefattande den befintliga idrottsplanen, som en lämplig lokalisering. Begreppet närvidrottsplats har Riksidrottsförbundet lanserat i ett försök att väcka intresset hos kommunerna att skapa möjlighet till fysisk aktivitet i boendemiljöer. Motiven till detta initiativ är bl.a.

det sociala och hälsofrämjande, men också det samhällsekonomiska. Närvidrottsplatsen ska tillfredställa olika människor med deras behov. Idéerna kommer från Norska satsningar, som fått stor framgång.

Västra Lund har ett eget stadsdelsbibliotek. Det finns planer på att flytta biblioteket till Folkets parks byggnad, som idag står oanvänt.

## Omsorg

Dagisverksamhet är lokaliserad i alla Västers bostadsenheter. Vårdcentralen på Papegojlyckan ligger inom en kilometers avstånd, där även dagcentral och äldreboende finns.

## Verksamhet och handel

Väster saknar ett stadsdelscentra i traditionell mening, där service och handel är samlade. Mobila med två stora livsmedelsbutiker ligger nordost om Fjelievägen, endast 500 meter från planområdet. Flera mindre närbutiker ligger i de omgivande områdena. Norr om planområdet ligger verksamhetsområdet, Pilsåker, där Lunds första externa köpcentra, Nova Lund, etablerat sig. Nova inryms av 60 butiker på 26 000 kvm och målet vid anläggandet var att ta 20 % av Lunds cityhandel. Nova består av en stor byggnadskropp med slutna fasader utan anknytning till omgivningen. Byggnaden täcker en markyta på 28 000 kvm och omges av stora gratisparkeringar. Före öppnandet gjordes en grov uppskattning av kommunen att köpcentrat skulle generera 2000-3000 fordonsrörelser per vardag och upp emot 4000 vid "långlördag". I detta verksamhetsområde planerar JM att lokalisera volymhandel, vilket ytterligare kom-

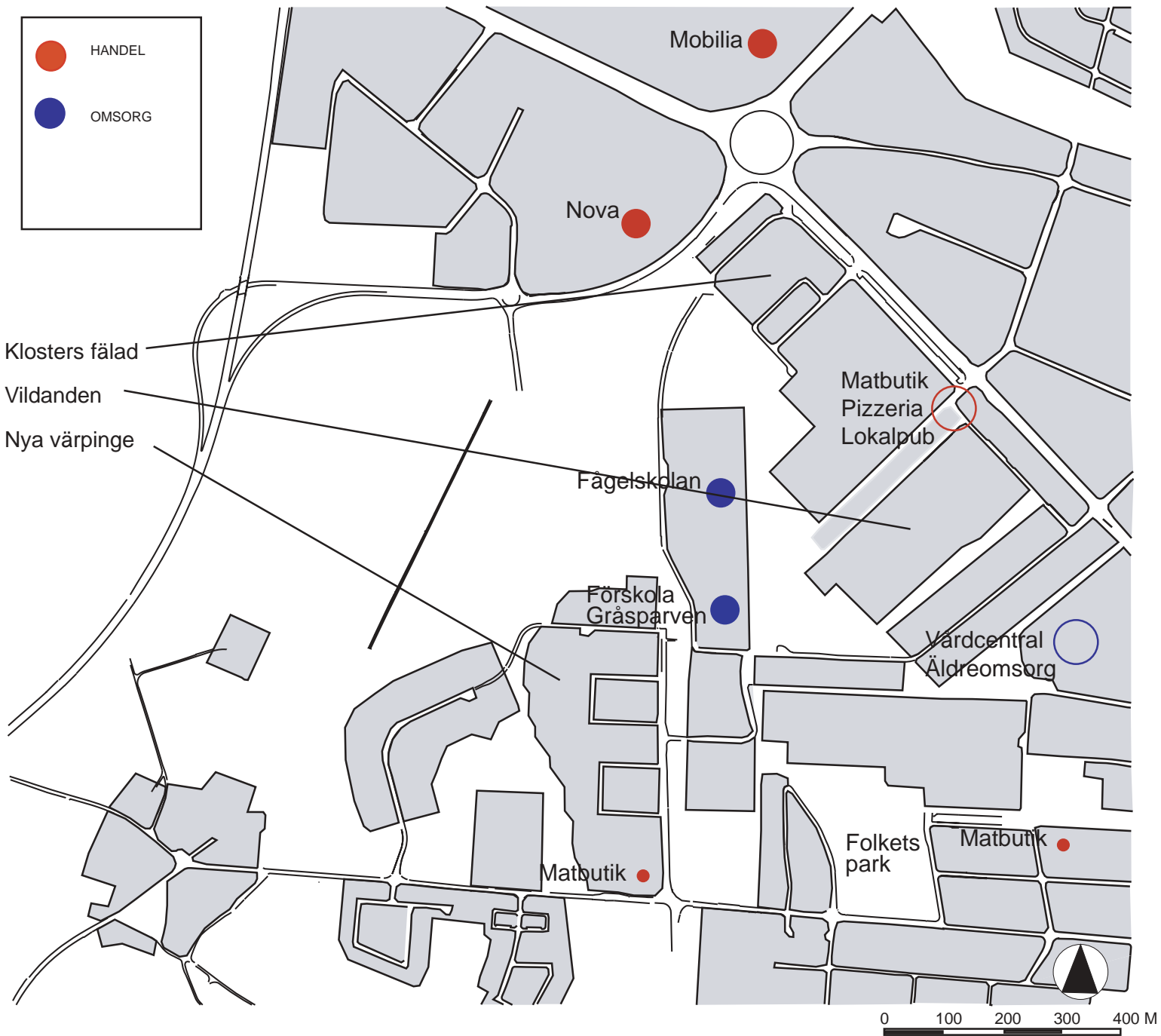
mer att öka trafikmängden. Detaljplanen tillåter handel utan livsmedel.

## Bebyggelsestruktur

Bebyggelsestrukturen i omgivningen är uppförd i relativt stora enklaver. Klosters Fälads och Vildandens byggandskroppar, i 3-4 våningar, ligger likt lameller i nordsydlig riktning. Bostadsområdena, tidstypiska för 60-talet, är bilfria med stora öppna parkeringsplatser inklädd i bebyggelsen. Nya Värpinge tillkom under 90-talet och skiljer sig från omgivande bebyggelse. En tät bebyggelse med slutna kvarter

Fram till mitten av 1800-talet var västra Lund en ren landsbygd med enstaka gårdar och stora markägor tillhörande Värpinge by eller Trollebergs gods. Vid sekelskiftet började bebyggelsen sprida sig utmed Trollebergsvägen och Fjelievägen. Folkets park kom till och man anlade Idrottsplatsen, som var det första i sitt slag. Men det var först på 30-talet som bebyggelseutvecklingen riktigt kom igång. Största delen av Västers bebyggelse härstammar från perioden 1930-1960-talet. Västers boendestruktur är mycket varierad och inrymmer både nya och äldre bostäder, samt har varierade boendeformer.







## ANALYS

### Hinder för exploatering

#### Vindkraftverkens skyddsavstånd

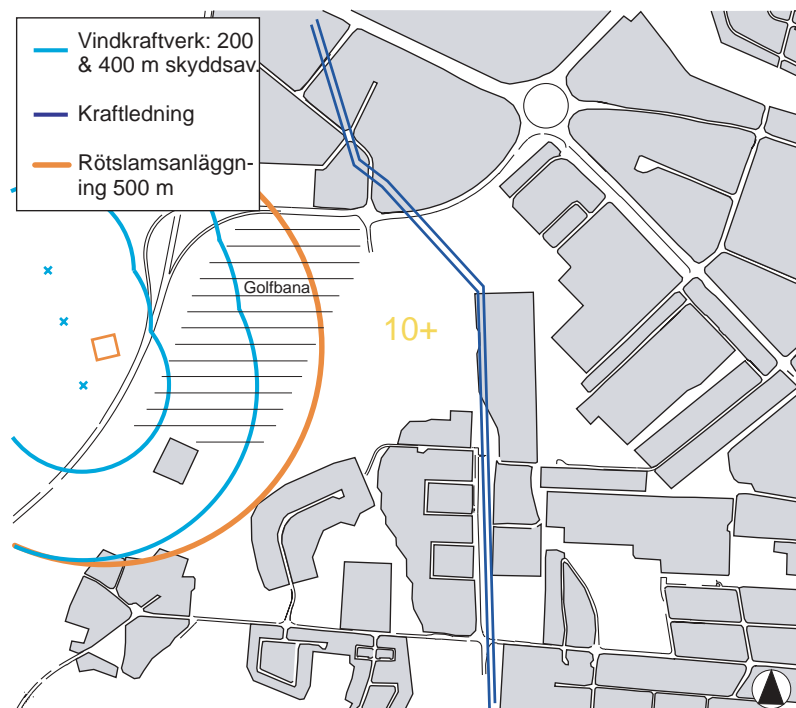
Skyddsavstånd för säkerhet och buller, begränsar utbyggnadsmöjligheterna i väster. Skyddsavståndet på 200 meter berör knappast planområdet, medan skyddsavståndet på 400 meter täcker hälften av planområdets västra del. Vindkraftverken ligger ca 150 meter, 250 respektive 350 meter från planområdet. Att flytta vindkraftverken är inget bärbart alternativ.

#### Kraftledningarnas dragning

Kraftledningarna är idag påtagliga element i landskapsbilden och skapar ett tydligt och kraftigt hack i Västers bebyggelsestruktur. En ny dragning av ledningarna förespråkas och är en förutsättning

för expansion, trots att det innebär att problemet flyttas någon annanstans. Alternativet till att flytta dem är en nergrävning där sträckningen går idag. Kraftledningarna måste vara lättåtkomliga för underhåll och reparation, vilket gör det omöjligt att bebygga marken eller placera vegetation. Det är lättare att koppla samman de olika områdena och skapa en fungerande helhet om man flyttar kraftledningarnas sträckning istället för att gräva ner den. Flyttas kraftledningarna skapas det en obebyggd korridor som måste bearbetas för att den upplevda barriären skall försvinna. Detta kan göras med hjälp av kommunikationsstråk, grönska, men framförallt med hjälp av bebyggelse.

Karta över hinder för expansion



I analysen sammanfattas och utvärderas den kunskap som erhållits genom inventering. Analysen ger en ökad förståelse för områdets kvalitéer, brister och möjligheter. Utifrån analysen tas ställningstagande till planområdets framtida exploatering.

### Golfbanans placering

Golfbanan utgör ett hinder för utbyggnad av bebyggelse på områdets västra del. Den utgör också ett problem vid ny bebyggelse endast i den östra delen, då mötet mellan bebyggelsen och golfbanan kan skapa konflikter. Den är också en barriär för rörelse, trots att allemansrätten gäller. Golfspelare tar marken i anspråk när de spelar och förbipasserande människor kan känna sig otrygga att vistas nära golfspel. Men golfbanan utgör en kvalite för rekreation i området och för hela Lund, som den enda stadsnära golfbanan.

### Jordbruksmarkens höga kvalitet

Planområdets jordbruksmark klassas idag som 10+, Sveriges bästa jordbruksmark. All mark kring

Lunds tätort är klassad i de högsta klasserna 8-10, vilket försvårar tätortsutvecklingen i hela Lund.

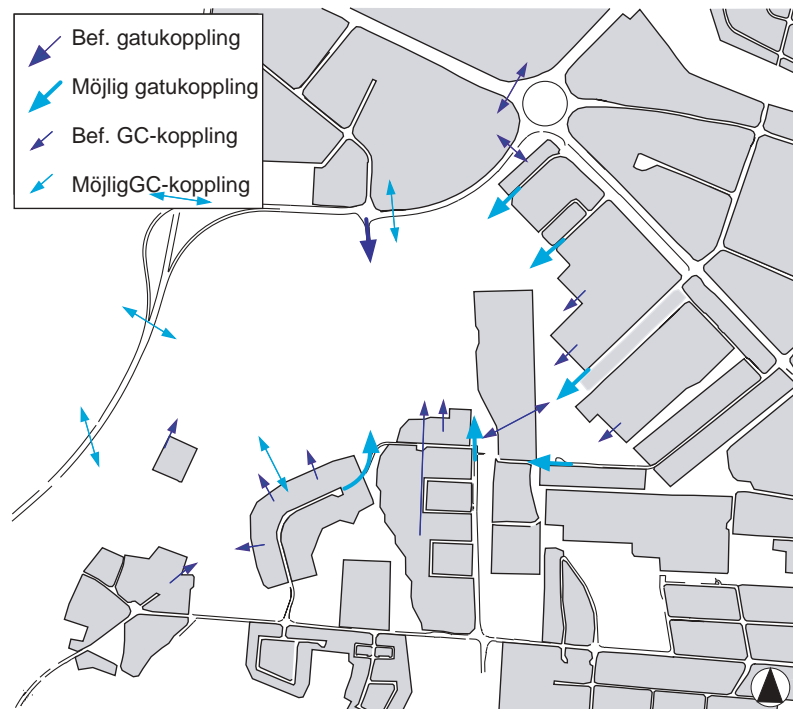
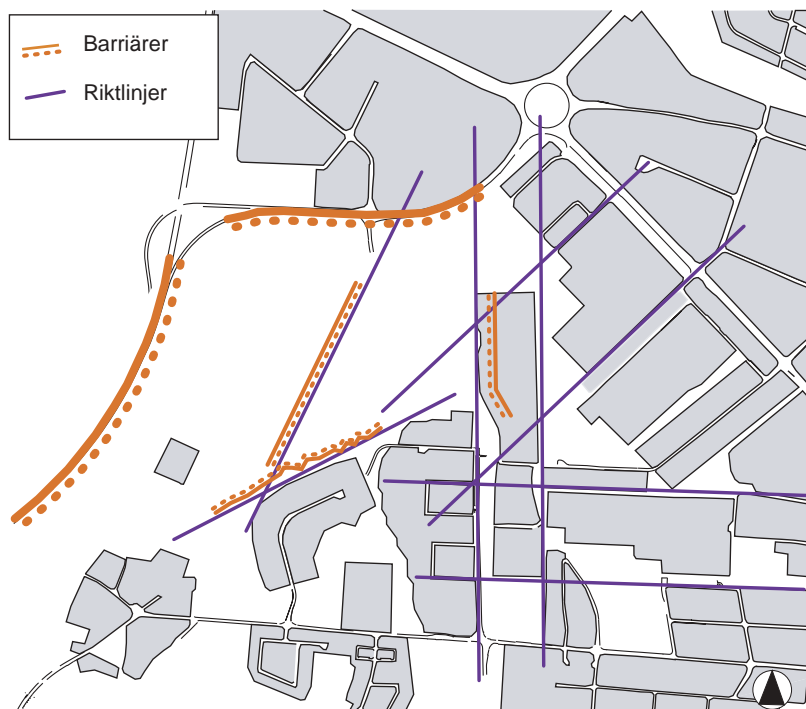
### Barriärer och riktlinjer i landskapet

Väg 108 skapar en tydlig fysisk barriär för all slags rörelse i öst-västgående riktning. Rent visuellt utgör den ingen stor barriär mellan planområdet och landskapet. Även Västra Ringen hindrar korsande rörelse, med undantag från vägkorsningen. Vägen är visuellt mer påtaglig. Rinnebäcksravinen, Jordvallen och skolområdet är mindre barriärer i landskapet, som försvårar rörelse i korsande riktning. I landskapet finns flera riktningar att ta upp för att öka orienteringen läsbarheten.

### Områdets tillgänglighet

Planområdet har ett behov av kopplingar till omgivningen. Biltrafikens tillgänglighet till området är bristfällig, med endast en tillfart. Kartan nedan visar på sex möjliga kopplingar till befintliga gator, alla i östra delen. Tre av dessa alternativ innebär ett större ingrepp, då man blir tvungen att korsa grönområden.

Gående och cyklisers tillgänglighet mot landskapet i norr och verksamhetsområdet i väster är bristfällig. Det välutvecklade gång- och cykelnätet in mot stadskärnan ger goda förutsättning planområdets stråk.



## Målpunkter och rörelseriktningar

Nova och Mobilia är, förutom stadskärnan, de största målpunkterna och genererar de största flödena. Skolan är en betydelsefull målpunkt. Även rörelsen mot Värpinge, och vidare till Lomma och Malmö, berör planområdet direkt. Golfbanan och Rinnebäcksravinen är också målpunkter som påverkar planområdet.

De blå linjerna visar möjliga rörelseriktningar vid bebyggelse. Genom att samla ihop dessa rörelseriktningar, kan tydligare stråk med större rörelse skapas. Dessa stråk kan också bli viktiga element för att länka samman den nya bebyggelsen med omgivningen.

## Kvalitéer och styrkor i området

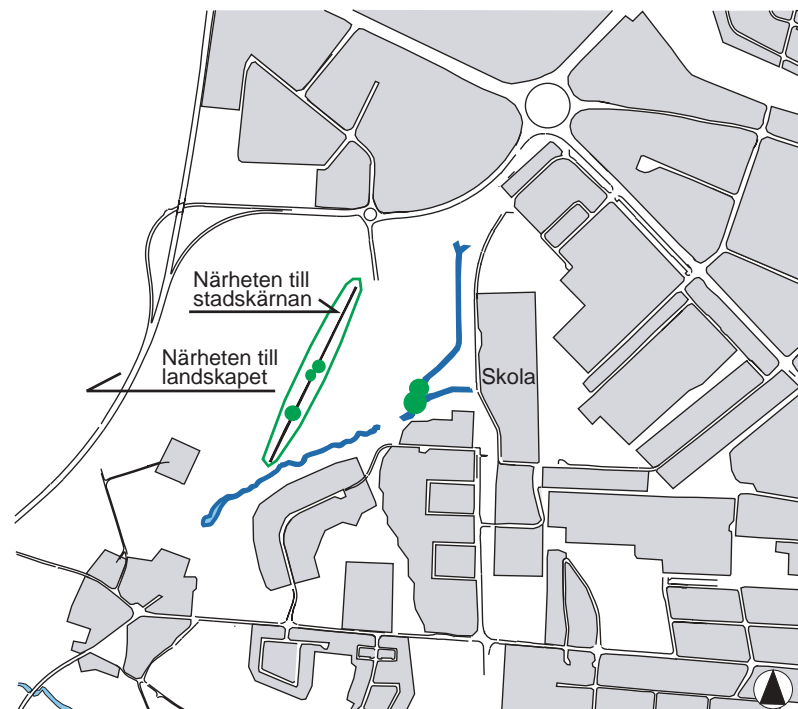
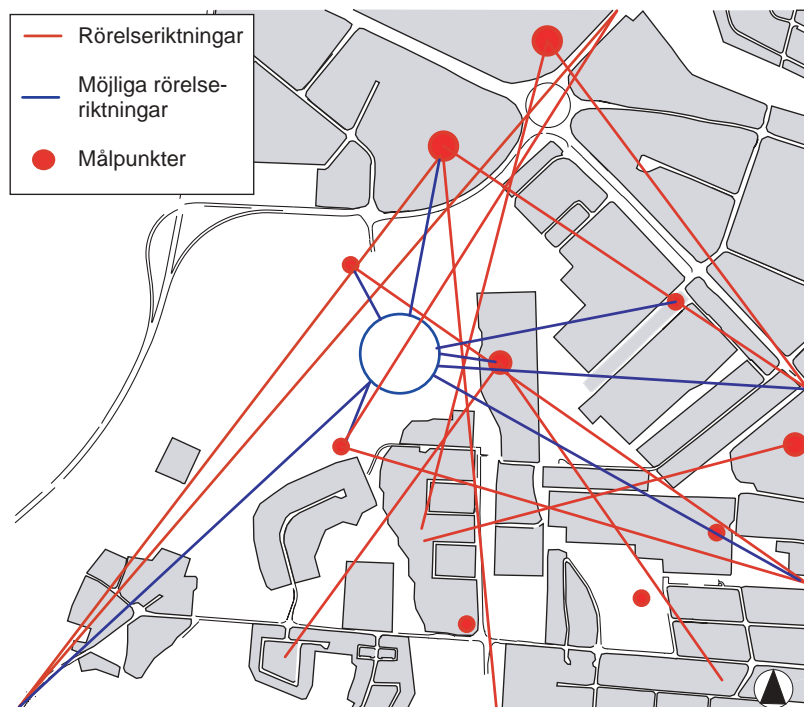
Planområdet ligger endast två kilometer från centrum och tågstationen, samtidigt som området ligger i direkt koppling till landskapet med vackra vyer. Omgivande områden har livsmedelsbutiker, vårdcentral, bibliotek, shoppingcentrum, omsorg och skola. Det goda serviceutbudet tillsammans med närheten till centrum minskar bilberoendet.

Kvalitéer i planområdet är jordvallen med sin biotop, de utgrävda diken samt den vegetation som vuxit upp längs med vattnet. Rinnebäcken är också en står naturkvalité för området.

## Slutsatser

Analysens slutsats är att lämna planrådets västra del och endast bebygga den östra sidan om jordvallen. Det föreslagna exploateringsområdet har möjlighet till en bättre koppling till den befintliga omgivningen och har förutsättningar för ett större rörelsegenomflöde. Det finns en stor svårighet i trafikförsörjningen av västra delen.

De tekniska anläggningarna ställer krav på en exploatering. Kraftledningens sträckning måste ändras för att en exploatering av östra delen skall vara möjlig. Vindkraftverken och rötslamsdepåns skyddsavstånd begränsar en utbyggnad i västra delen. Det största hindret för en exploatering är jordbruks-



markens höga klass. All jordbruksmark kring stads-kroppen är högt klassad och därför bör en övergripande analys av Lunds bebyggelseutveckling på jordbruksmark göras. Jordbruksmarken i i planområdet är splittrad vilket minskar effektiviteten.

Marken för den föreslagna exploateringen måste nyttjas effektivt för att kunna motiveras på jordbruksmarken. Det är viktigt att man förhåller sig till den befintliga omgivningen. Västra delens användnings om golfbana kan förändras, på grund av att staden expanderar eller att marken återigen börjar brukas för jordbruk. Den nya bebyggelsens avslut mot väster är därför viktig.

# LUNDS NYA STADSDEL

## Karaktär

Intentionen har varit att skapa en stadsdel med utgångspunkt i staden Lunds identitet och dess kvalitéer. Den nya stadsdelen tillhör Lunds tätort och upplevs som en del av staden sett både utifrån landskapet och ifrån bebyggelsen. Stadsdelen kännetecknas av upplevelserikedom och variation, där varje plats har en tydlig identitet. De publika platserna är integrerade i bebyggelsen, och liknar mer "pocket parks" än traditionella offentliga ytor. Stadsdelen karaktäriseras av en blandad bebyggelse i en måttlig skala, med ett finmaskigt gatunät och tydliga gaturum. Grönskan har en viktig roll, både för karaktären, upplevelsen och den ekologiska mångfalden. En tydlig gräns finns mellan det privata och publika livet.

## Etapputbyggnad & avgränsning av planförslaget

Utbyggnaden av den nya stadsdelen sker etappvis med början i nordost och fortsättning väster ut. Med etapputbyggnaden följer en större variation i stadsdelens olika delar. Planförslaget visar en utbyggnad av planområdets östra del. Den västliga delen bibehåller sin nuvarande funktion som golfbana, men förutsättningar för en framtida funktionsförändring av den östra delen ges i planförslaget.

Följande kapitel beskriver den nya stadsdelens karaktär och utformning, med hjälp av text, kartor och skisser. Illustrationer av platser och kvarter visas sist i kapitlet.

## Struktur & bebyggelse

Strukturen bygger på traditionellt rutnät, som ger tydliga kvarter. Stadsdelen prioriterar tillgänglighet före framkomlighet och det är en anledning till varför rutnätet är den grundläggande strukturen. Rutnätet ger också en större flexibilitet i användandet, då det fungerar för flera slags boendeformer och verksamheter. Stadsdelen kan lättare byta funktion och olika slags funktioner kan samsas i samma kvarter. Rutnätssystemet ger också möjlighet till fler kopplingar till den befintliga omgivningen samt till eventuellt kommande utbyggnader.

Bebyggelsen består av friliggande hus, par- och radhus, samt flerfamiljsbostäder i olika konstellationer. I de tätare delarna är det övervägande flerfamiljsbostäder. Variationen är i huvudsak mellan kvarteren, men också inom. En variation i boende- och upplåtelseformer eftersträvas, för att möjliggöra olika sorters boende. Detta skapar möjligheter för stadsdelens invånare att göra bostadskarriär inom sin egna stadsdel.

Som skydd mot buller och avgas lokaliseras verksamheter, så som kontor, handel och lättare industri utefter Västra Ringen. Denna sorts bebyggelse kan komma närmare vägen och på så sätt strama upp gaturummet och skapa en dialog med bebyggelsen på Pilsåkrers industriområde, på motstående sida om vägen. Stadsdelen har övervägande bostadsbebyggelse, men har möjlighet för lokalisering av verksamheter också i de tätare delarna och längs de större gatorna.

## Grönskan och vattnet

Stadsdelens grönska är en del av det urbana, det byggda, som kontrast till landskapet, det öppna brukade. Vegetationen är ett medel för att skapa och förtydliga stadsrummen. Grönskans huvuduppgift är att skapa varierade upplevelser och bidra till olika platsers karaktär. Med hjälp av olika vegetationstyper, skapas dessa möjligheter. Flera gröna platser i varierad storlek finns i området för att stimulera människans olika sinnen. Mindre ordnad grönska finns på ett par platser, för att skapa olika sorters gröna rum. Grönskan i de privata kvarteren utgör också en viktig del av stadsdelens helhetsupplevelse.

Ett dagvattensystem anläggs för att dels ta omhand stadsdelens dagvatten och dels det dagvatten som idag rinner ut i Rinnebäcken. På detta sätt minskas påfrestningar på Rinnebäcksravinen som fortsätter vara recipient för området.

Dagvattensystemet består av flera dammar och bäckar som utvidgas där utrymme ges. Systemet fördröjer vattnets genomflöde, för att sedimentering av partiklar skall ske och för att naturen skall rena och ta upp ämnen.

Dagvattensystemet har sluttande sidor för att öka upplevelsena och kontakten med vattnet, då grundvattennivån ligger 1-2 meter under markytan. Dammarnas kanter består av gräs eller större stenar så att vattnet kan fluktuera utan problem. Stenarna minskar också risken för erosion, vid brantare kanter och där strömmarna är lite större. Dagvattnet placeras längs det stora gång- och cykelstråket i nord-sydlig riktning, med broar över på flera ställen för att öka tillgängligheten och upplevelsevärdet. Vattnenstråket genom bebyggelsen i nordsydlig riktning har en sluttande gräsyttamot väster, medan den östliga sidan består av en brantare kant, gjord av stenar. Detta för att göra kanten mot huvudstråket mer strikt.

I den nya stadsdelen skapas en vattenkontakt, som är av upplevelsemässig, pedagogisk och ekologisk betydelse. Schaktningssmassorna från anläggandet av dagvattensystemet användas på plats för att skapa nivåskillnader, som man kan röra sig över, runt, emellan och igenom.



Den privata grönskans betydelse för gaturummet



Vegetationstypers varierande uttryck



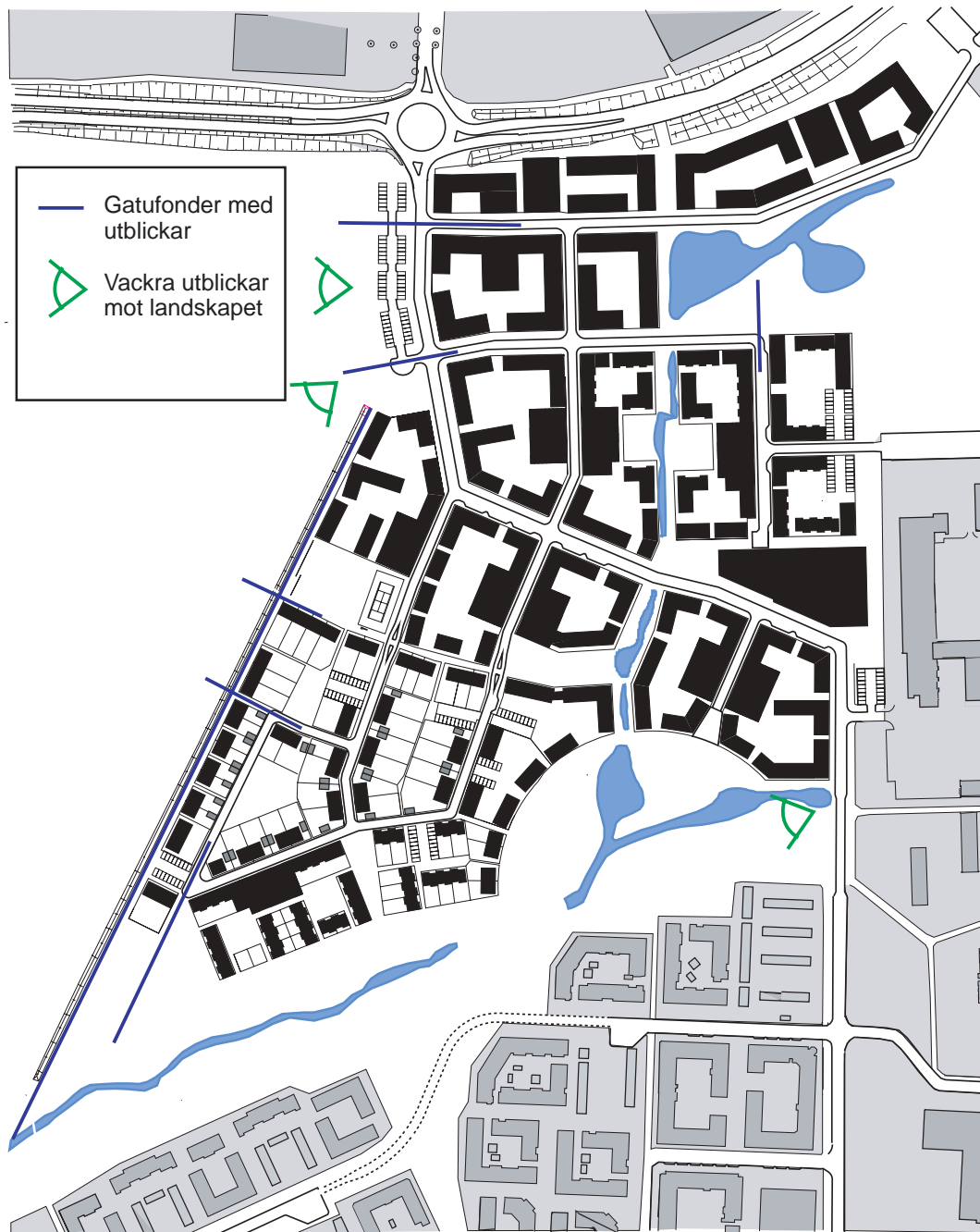
Plats för vila i lugn och ro



# GRÖNSKA



0 50 M



### Utblickar & siktlinjer

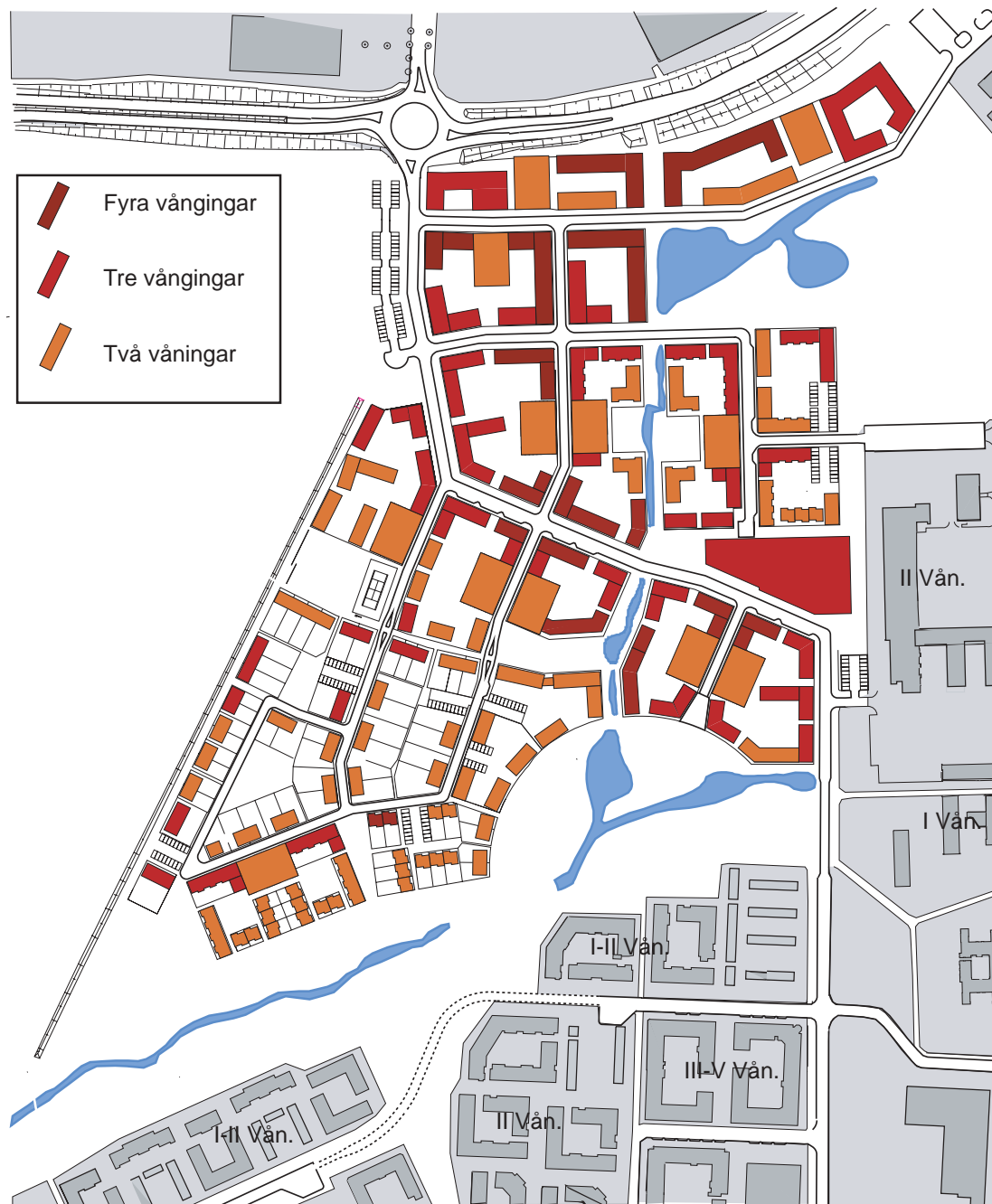
Vackra utblickar mot landskapet ges vid stadsdelens norra infart, där golfbanans parkeringar sänks ner en halvmeter. Även i söder ges en vacker utblick mot Bågparken och ravinen, när gatan lämnar bebyggelsen.

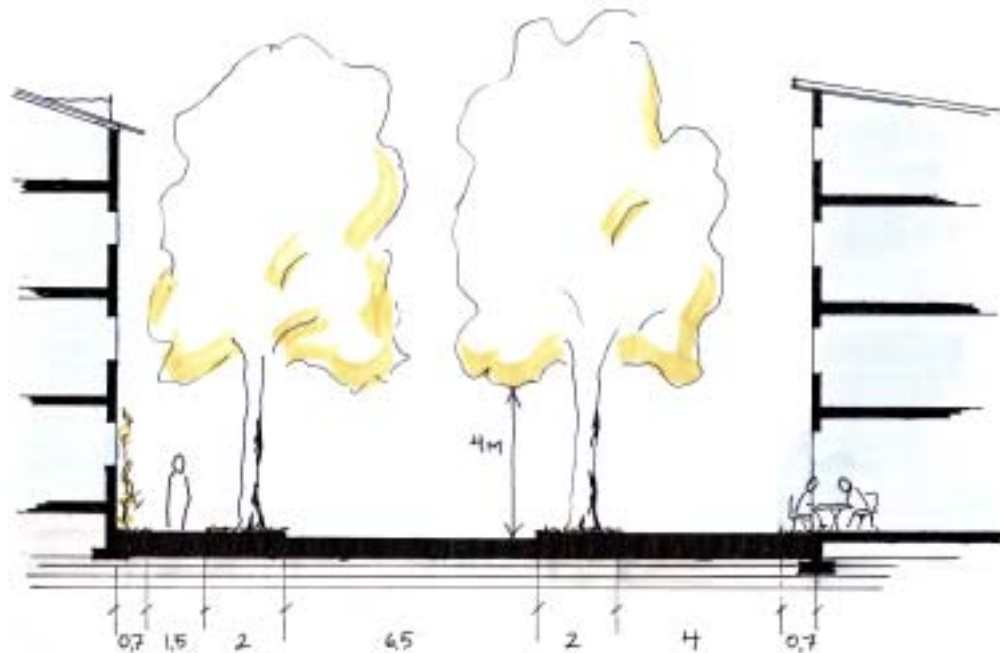
Längre siktlinjer från gator förekommer ut mot landskapets vyer. Gaturummen har för övrigt korta siktlinjer och fonder, som fångar in rummet. Detta för att skapa platskänsla och kontrast till det öppna landskapetsom annars är slutna.

## Skala och täthet

Stadsdelen har en måttlig skala där våningshöjden varierar från två till fyra våningar. Längs huvudgatan och torget är bebyggelsen något högre. Bebyggelse på kvarterens insida är lägre, för att få gynnsamma solförhållanden och skapa en mer intim och privat gårdsmiljö. Stadsdelen är tät rent upplevelsemässigt, men har också en hög beräknad täthet. Planområdet är på 36 hektar och av dem utgör planförslaget 17 hektar.

Verksamheterna som är lokaliserade i norr, har en gemensam våningsyta på 37 200 kvm och tar runt 1.6 hektar i anspråk. Bostadsbebyggelsen norr om huvudgatan har en våningsyta på 24 600 kvm. Bostadsbebyggelsen söder om huvudgatan har en våningsyta på 24 100 kvm. Den glesare bostadsbebyggelsen längst i söder har en våningsyta på 18 500 kvm. Detta ger en total våningsyta på 67 200 kvm och bruttoexploateringsstalet för den nya stadsdelen blir 0,44, exkluderat verksamhetsområdet. Detta ger knappt 700 lägenheter för runt 1400 nya invånare. Nettotalen varierar från kvarter till kvarter, då varje kvarter har olika täthet. Varje kvarter har sin skala och täthet, men det finns också en variation i våningsantal i varje kvarter.





Huvudgatans sektion



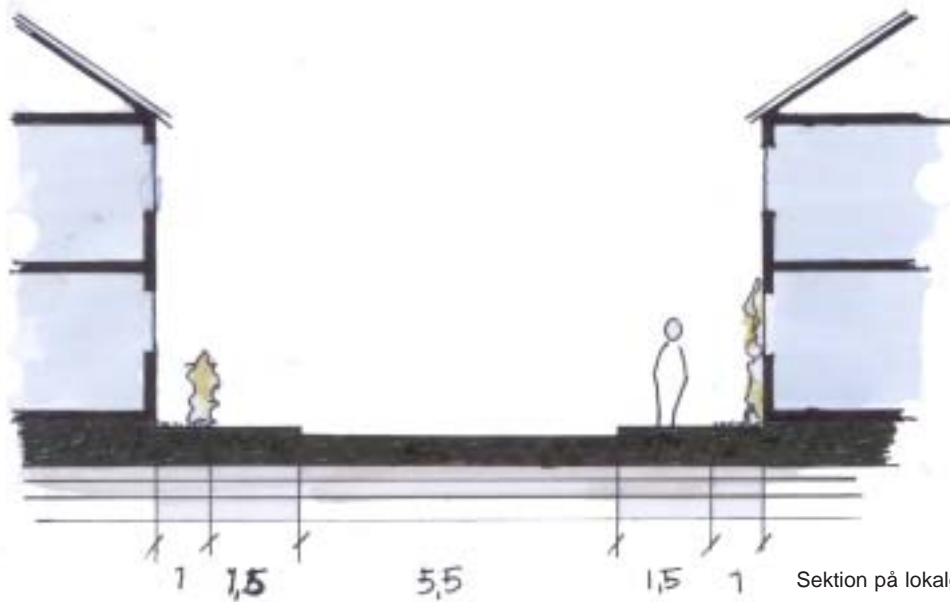
## Trafik och gaturum

Huvudprincipen i trafiksystemet är tillgänglighet för all trafik på alla gator, men med ett överordnat gång- och cykelnät vilket utgör ryggraden i den nya stadsdelen. Gatuutformningen ger uttryck för trafikbelastning, hierarki och orienterbarhet, för att skapa läsbarhet och en trafiksäker miljö. Biltrafikens huvudgata går genom området och binds samman med det befintliga gatunätet i norr och söder. I norr förankras den nya gatan med en rondell till Västra Ringen och i söder ansluts den till Tage Erlanders väg, som mynnar ut i Trollebergsvägen. Vagnätet har även anslutits till Ejdergatan och den mindre gatan som kommer från nordost. Genom att förankra det nya gatunätet till flera befintliga gator, ökar till- och frångängligheten för de boende, men även omliggande bebyggelse får en bättre kommunikation. Gatan utformas så att genomfartstrafik inte blir ett problem för stadsdelens boende. Maxhastigheten är 50 km/h och gatan har flera punkter där hastighetssänkning krävs. Kärfältens bredd är 6,5 meter för att skapa god förutsättning för linjedragning av buss och kantas av träd för att tydliggöra hierarki. Alléns träd är E-märkt asklönn som blir upp till 5-6 meter på 8 år. Cykeltrafiken är på huvudgatan separerad från biltrafiken.



# TRAFIK





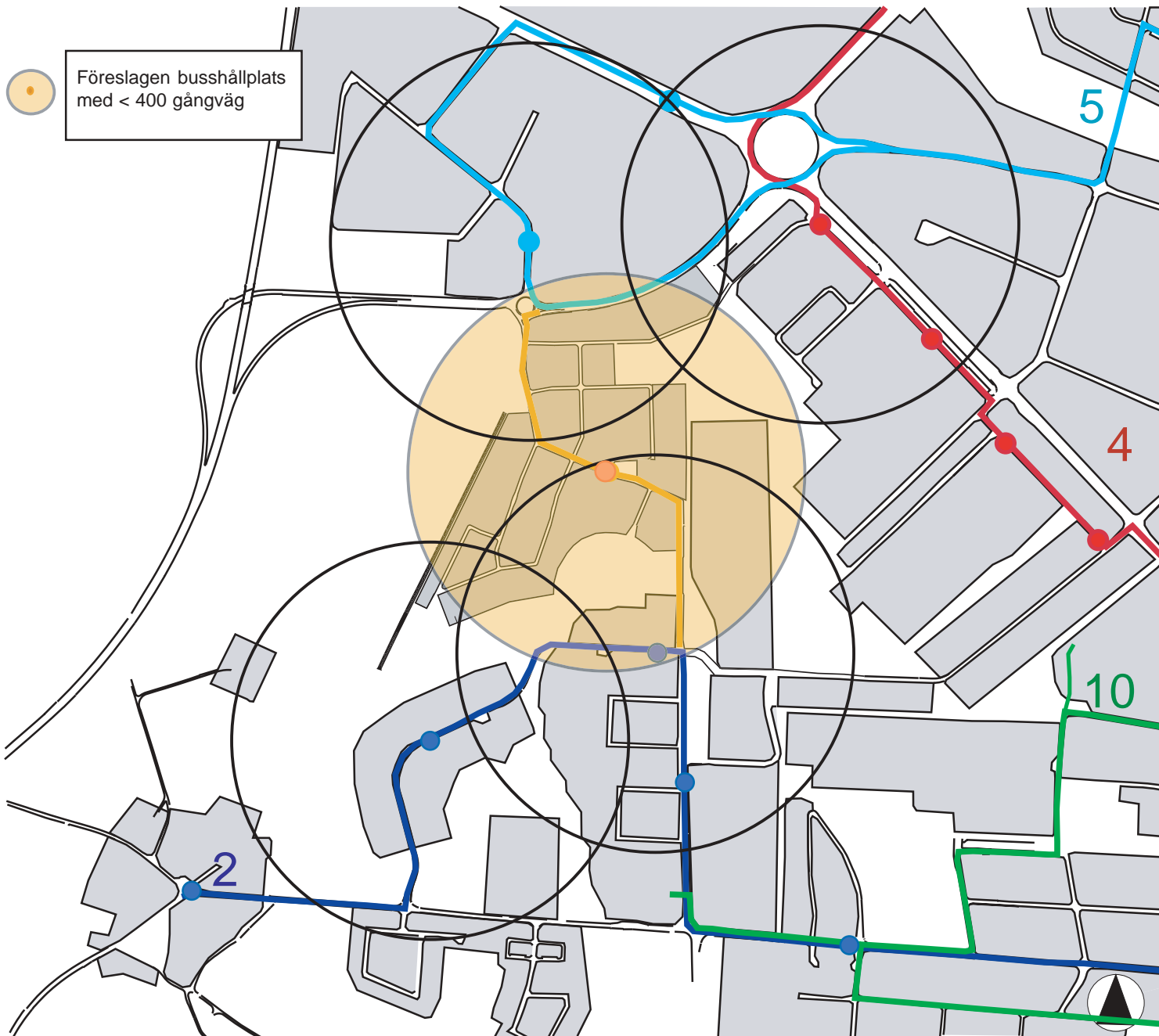
Utifrån huvudgatan fördelas trafiken till det finmaskiga nätet av lokalgator, med trottoarer längs båda sidor. Cykeltrafik på lokalgatorna sker som blandtrafik. Gaturummen varierar i gestaltning och karaktär, varje gaturum har en harmoni och balans vad gäller bebyggelsevolym och uttryck. Mindre trädansamlingar placeras längs gatan för att skapa liv och variation. Även den privata grönskan är viktig för gaturummets upplevelse. Trädplanteringar längs alla gator kan skapa monoton i upplevelsen av gaturummet och därför kantas inte lokalgatorna med alléer.

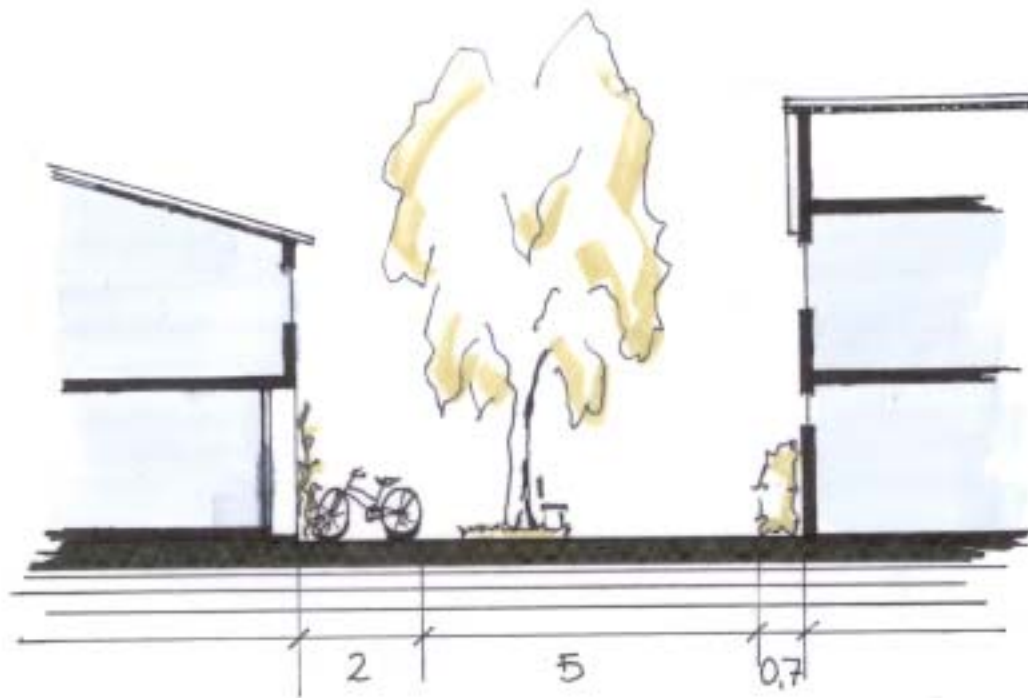
### Kollektivtrafik

Huvudgatan är väl lämpad för busstrafik då den går igenom området och passerar viktiga målpunkter. Den har inga 90 gradiga kurvor och fARTHINDREN är breda och ligger i anslutning till övergångställena. En busshållsplats bedöms täcka stadsdelens behov. Hållplatsen placeras i anslutning till torget, som ligger centralt placerat och har mycket god anslutning till det överordnade gång- och cykelnätet. Tryggheten och närbarheten tillfredställs vid denna lokalisering, då rörelsestråk av flera trafikslag möts vid torget.

Den sociala kontrollen är också god. Skydd mot regn och vind, samt cykelparkeringar anläggs i anslutning till busshållplatsen.







Sektion på gågata

## Publika & halvprivata stråk och platser

Följande text beskriver stråken och vad som karakteriserar dem. De publika platserna beskrivs i generellt i detta kapitel för att studeras närmare i det sista kapitlet.

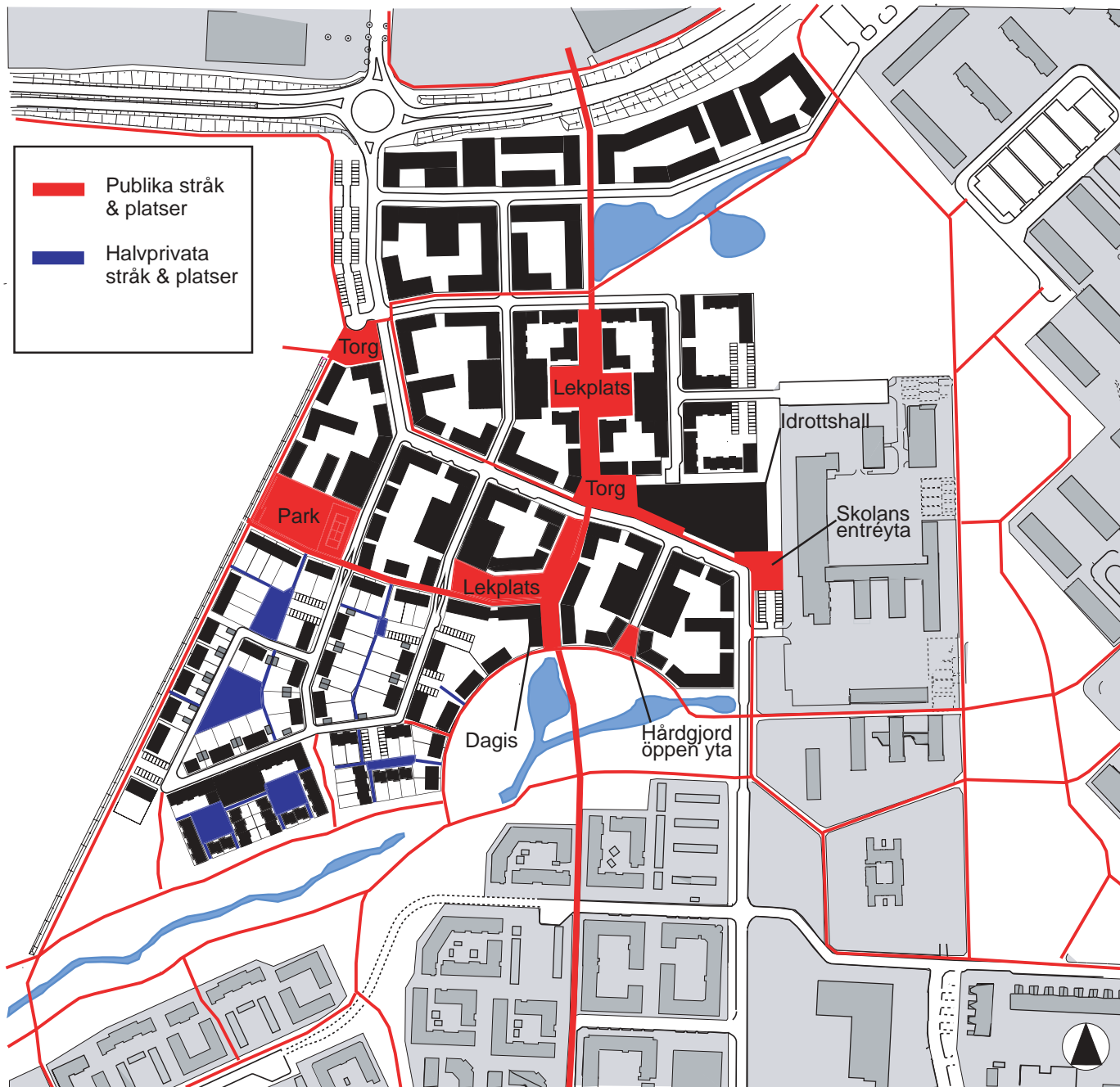
### Gång- och cykelstråk

Gång- och cykelnätet är förankrat i omgivningens befintliga nät och utgör en viktig del i att sammanlänka den nya stadsdelen till staden. De två korsande gång- och cykelgatorna utgör det sammanlänkade och viktigaste fragmentet i stadsdelen. De har placerats med hänsyn till befintliga målpunkter och rörelsemönster samt de som den nya stadsdelen genererar. Utifrån dessa stråk är funktioner och verksamhet som genererar människor lokaliserade, samt de platser som kräver människor för att fungera. Detta har varit en av de viktigaste delarna i processen, för att i den förhållandevis täta bebyggelse skapa bilfria stråk där människor kan röra sig fritt mellan olika noder och platser. I mötet med biltrafikerade gator höjs bilgatorna upp för att förtydliga för bilisten att





# PUBLIKT & HALVPRIVAT



gång- och cykelgatan är överordnad. Stråken är integrerade i bebyggelsen för att öka flödet av människor vilket leder till större trygghetskänsla, framförallt under kvällstid. Byggnader längs stråket har sina entréer mot stråket, vilket ytterligare ökar tryggheten och den sociala kontrollen. Stråken utgör en viktig och central roll i det publika livet, det är därför viktigt att variation och upplevelser skapas utmed stråket.

Huvudstråket i nordsydlig riktning landar vid Nova Lund i norr, en stor målpunkt med behov av fungerade kommunikation. En gång- och cykeltunnel anläggs under Västra Ringen. Genom denna koppling skapas ett större genomflöde av människor, med Nova som målpunkt, i den nya stadsdelen. I söder ansluter gång och cykelstråket till Nya Värpinges befintliga stråk och dess trogbildning.

Längs genomfartsgatan är ett annat viktigt stråk för gång- och cykeltrafikanter, som kommer från Lunds centrum och landar i den öppna platsen vid Värpinge golfbana. Ett rakt stråk går mellan golfbanan och bebyggelsen, ner till Rinnebäcksravinen där en ny bro över ravinen.

Kvarteren har god till- och frångänglighet. Flera släpp i bebyggelsen gör det möjligt att röra sig från det privata till det publika. I kvarter med privata fastigheter, finns halvprivata rörelsestråk som ger rörelsefrihet och valmöjlighet för kvarterets boende.

### **Publika platser**

Publika platser och offentliga byggnader är lokaliserade i stadsdelens tätare delar och utmed det överordnande stråket, väl integrerade i den övergripande strukturen. Det som gemensamt kännetecknar stadsdelens platser är att de är utrymmesmässigt små och tydligt avgränsade. Stråket är en av de viktigaste platserna för det publika livet i stadsdelen. Platserna har till stor del samma material och detaljer, för att få en kontinuitet. Längs stråket och på de olika platserna finns plats för vila och iakttagande.

Stadsdelens invånare skall känna sig trygga i sina gemensamma rum och stråk, därför omges de av bostadsbebyggelse som ökar den sociala kontrollen. Belysningen spelar också stor roll för trygghetskänslan. Varm belysning gjord för den gående och cyklande människan finns längs alla stråk och på alla offentliga platser. I arbetet att skapa en vital och säker stadsdel, måste hänsyn tas även till människor som vill dra sig undan och befinna sig bortom stadens kontrollerade liv. Med hjälp av tät vegetation skapas miljöer skyddade.

Lekplatserna har centrala lokaliseringar i stadsdelen och delas in i två delar för att kunna tillfredställa barn i olika åldrar. En tryggare miljö för de mindre barnen och mer spännande miljö för de äldre. De halvprivata platserna beskrivs närmare under rubriken kvarter.

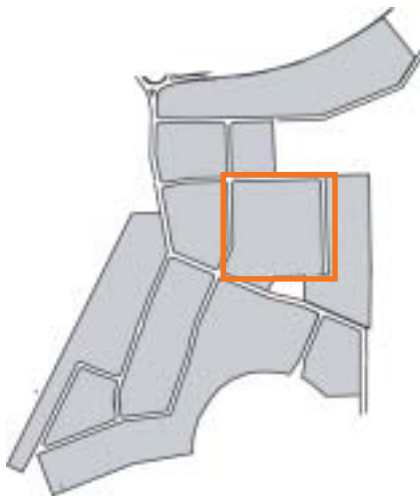
### **Offentliga byggnader**

Stadsdelens offentliga byggnader placeras längs med de publika stråken. I förslaget finns endast två lokaliserade offentliga byggnader, en sporthall och ett dagis. Sporthallen är placerad intill torget, med goda kommunikationsmöjligheter för alla trafikslag. Byggnaden skall fungera för såväl skolverksamhet som för fritidsaktiviteter. Genom samutnyttjande effektiviseras dess nyttjande. Parkering ligger tillsammans med skolans parkering. Sporthallen skall fungera som ett aktivitetshus för boende i den nya stadsdelen och för boende i omgivande områden. Byggnaden skall vara mer transparent mot gatan och torget. Detta för att ge liv, i form av ljus och aktivitet. Hörnet mot skolentréen kan utformas för klätteraktivitet. Ett mindre dagis ligger längs stråket och Bågparken.

## Kvarteret

Kvarteret har en tydlig avgränsning där bebyggelsen markerar kvartersgränsen och tydliggör gränsen mellan det offentliga och den privata gårdssidan.

Kvarteren är inte helt slutna. De små bebyggelseavbrotten och öppna portar, möjliggör för människorna i de publika rummen att ta del av livet inne på gården. Kvartersgränsen i dessa avbrott markeras med hjälp av vegetation, murar och materialförändring som stramar upp gaturummen. Grönskan bidrar till en grönare och upplevelserikare gatumiljö och är en välkomnade gest för kvarterets invånare. Genom att i kvarteret ta tillvara på de små nivåskillnader som finns skapas en större variation på upplevelse och känsla. Kvarteren har ett enhetligt yttre som skapar en enhetlig stadsdel, medan dess inre varierar.



## Utsnitt med tätare bebyggelse



40 M

## Utsnitt med glesare bebyggelse



Kvarterets insida karaktäriseras av en lummig och mångfaldig grönska, som är viktig för helhetsupplevelsen. Högre vegetation planteras i kvarteren oavsett om de består av gemensamma gårdar eller privata tomter. Alla kvarter har någon form av gemensamhetsyta för lek och vistelse. I kvarteren med övervägande rad- och parhus finns små stigar mellan tomterna, som på någon ställe bildar vidgar sig och bildar större rum. Här skapar grönskan platser där barn kan mötas och uppleva saker tillsammans.

De stora gemensamma gårdarna planeras så att flera sorters aktiviteter kan pågå samtidigt utan att de stör varandra. Plats för cykelparkering, odling, lek, cykelreparationer, kontemplation och möten samsas. Allt dagvatten från taken omhändertas och används för bevattning av gårdarna. Gårdarnas storlek medger större träd, som bidrar till en grönare helhetsupplevelse.



## Parkeringar

All parkering sker inom kvartersmark och har lösts utifrån ekonomiska, estetiska och sociala aspekter. Ingen har längre än 70 meter mellan sin bostad och sin parkering. Flertalet par och kedjehus har privat parkering på tomtmark, eller öppna parkeringsplatser inkilade i bebyggelsen. Dessa parkeringar skärmas från gatan med hjälp av pank, murar eller grönska.

Parkeringshus i 1-2 våningar är centralt lokaliserade i kvarteren med tätare bebyggelse. Det är möjligt att bygga på parkeringshusen om behovet ökar. Plantering av grönska längs parkeringshusen skapar en mer levande fasad. Det är också viktigt att tillräckligt med ljus släpps in för att det inte ska upplevas som mörkt och otryggt. Parkeringshusen kan ses som en tillgång för det liv som finns på gården. Uthus, växthus, cykelstall placeras längs fasaderna, och fungerar som rumsbildande element. Fasaden ger också möjlighet till diverse bollspel. Parkeringshusens tak täcks med sedumväxter eller grönskande takterrasser.

## Byggnader

Bebyggelsekropparna följer fastighetsgränsen mot gatan, medan de inåt gården varierar i höjd och bredd för att få maximala solförhållanden, fina rumsbildningar och skydda de privata rummen från insyn. Kvarteren rättar sig efter solen i de allra flesta fall och bebyggelsen är därför något lägre i sydväst samt inne i kvarteret.

### Fasader

Bebyggelsens fasadmaterial mot gatan består av puts eller tegel. Fasaden mot gården kan även bestå av t.ex. trä eller andra mjuka material. Solförhållande och skydd för insyn får styra takläggning, fönstersättning och placering av uteplats på fasaderna in mot gården.

### Entréer

Par och radhusens entréer måste utformas så att det privata livet ej kommer i konflikt med det publika. Fasaden kan dras in vid entréen eller kan entréen läggas på kortsidan. Flerfamiljsbostädernas trapphus har genomgående entréer, för att man ska kunna nå sin lägenhet från gatan och gården. Genom att markera entréer med gestaltning färg eller vegetation, skapas identitet.

### Uteplatser

En stor kvalité för människors boende är uteplats. Lägenheter på bottenplan har uteplats, där möjlighet ges. Rörelsehindrade människor, boende på bottenvåning, kan lätt ta sig ut på gården från sin uteplats vilket ökar deras till- och frångänglighet. Lägenheter på de övre planen får balkonger, i mindre lägenheter kan en fransk balkong räcka för

att tillfredställa behovet. Balkongerna är placerade så att de inte uppfattas som påhängda lådor, utan integreras i fasaden.

## Planförslagets avslutning och sammanlänkning med närliggande omgivning

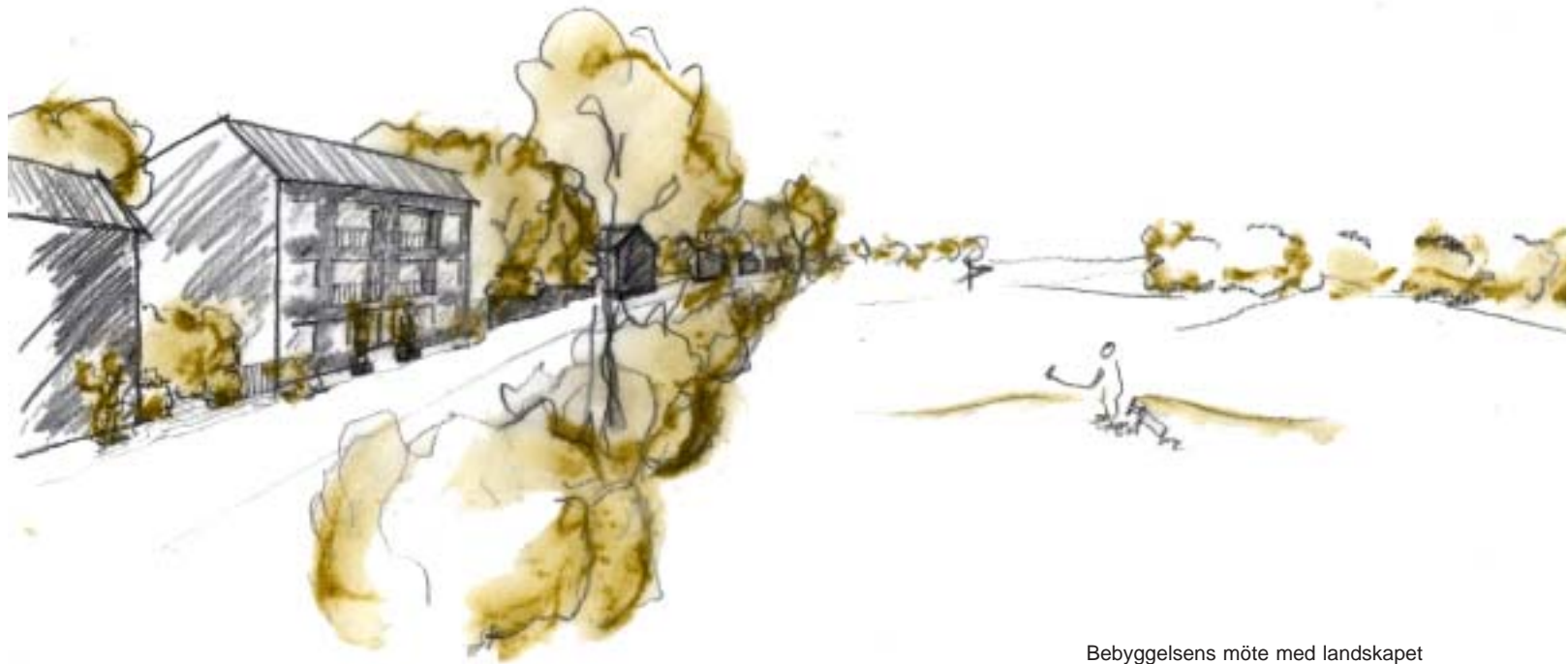
### Mot landskapet i väster

Jordvallen utgör en naturlig och tydlig gräns mellan den nya stadsdelen och den befintliga golfbanan. Bostadsbebyggelsen längs jordvallen skapar, med de tätt liggande byggnadskroppar, en distinkt avslutning på Lunds tätort och kontrasten mellan stad och land intensifieras. Flera mindre släpp i bebyggelsen underlättar rörelsen mellan bebyggelse och landskap. Trapp-passager över

jordvallen skapas på två ställen för att förbättra kopplingen till den befintliga omgivningen. Vid en eventuell exploatering av golfbanan, förlängs huvudstråket i västlig riktning och fler mindre passager kan bli aktuella. I jordvallens norra ände placeras en öppen plats, som knyter samman golfbanan och bebyggelsen. Infarten till golfbanans parkering utformas så att den kan nyttjas som infart vid en eventuell exploatering. Parkeringarna placeras 70 centimeter lägre än markytan. Detta för att skapa utblick över Skånes kulturlandskap från huvudgatan och tydliggöra mötet mellan stad och land.

### Mot bebyggelsen och staden i öster

Skolområdet som angränsar till området i öster, får en tydligare entré mot huvudgatan och knyts på så sätt till den nya stadsdelen. Idrottshallen bidrar också till att göra skolan till en del av helheten. Skolans idrottsplats ersätts med Aktivitetsparken, innehållande en näridrottsplats, som blir ett aktivitetscentrum för hela Väster. Parken knyter samman Vildandsparken med den de nya stråken.



Bebyggelsens möte med landskapet

### **Mot Rinnebäcksravinen och Nya värpinge**

Den nya bebyggelsen vänder sig mot Bågparken och öppnar sig på flera ställen i bebyggelsen. Bågparken sammanlänkar den nya bebyggelsen med den befintliga. Gång- och cykelvägarna länkas samman i parken.

Bebyggelsen mot Rinnebäcksravinen har en skarp avslutning för att tydliggöra skillanden mellan den privata bebyggelsen med det starkt offentliga naturen i Rinnebäck. Bebyggelsens höjd och avstånd från ravinen anpassas så att bebyggelsen ej blir visuellt synlig nerifrån ravinen. En gång-

och cykelbro över Rinnebäcksravinen placeras på dess mitt.

### **Mot verksamhetsområdet och Nova**

Verksamheter längs västra ringen gör det möjligt att komma närmare vägen och skapa en dialog med verksamhetsområdet i norr. Gång- och cykelstråket i nordsydlig riktning kopplas, med hjälp av en tunnel under Västra Ringen, samman med verksamhetsområdet. Tunneln placeras i direkt anslutning till en av Nova Lunds entrésidor, i ett försök att koppla nova till sin omgivning och staden Lund. Genom att låta den nya stadsdelens

stråk landa vid Nova, kommer fler människor röra sig i stråket och ge liv åt stadsdelen. Gatunätet kopplas samman med rondellen, som har en infart till Pilsåker.



Bebyggelsens möte med Rinnebäcksravinen

## Illustrationer och text på stadsdelens platser och kvarter

### Torget

Torget fungerar som en nod i flera rörelsestråk. Även huvudgatan har betydelse för placeringen då den ökar tillgängligheten för biltrafikanter och kollektivresenärer, samt ökar rörelseflödet på och kring torget. Detta möjliggör en större användning av torget och ökar trygghetskänslan för stadsdelens invånare.

Torget omges av bostadsbebyggelse med möjlighet för verksamheter, främst på nedre botten. Sporthallen möter torget från öster och utgör en viktig målpunkt för stadsdelen och torget. Ett mindre antal korttidsparkeringsplatser ligger på torget för att underlätta en etablering av service. Torget ska upplevas som en öppen hårdgjord yta, som samlar den omgivande bebyggelsen. Huvud-

gatan höjs upp för att förtydliga torget och sänka hastigheten. Gatans trädplantering upphör längs torget för att förstärka torgets öppenhet. Korta låga murar markerar parkeringsplatserna. Endast parkeringsplatsen i sig har av ett avvikande markmaterial, medan all annan markyta har ett gemensamt formspråk. Detta för att hela torget skall kunna tas i anspråk av en tillfällig aktivitet.

Torget har en jämn beläggning med stora plattor i exempelvis betong. Dagvattnet kulverteras under torget, men en vatten artekakt markerar vattnets sträckning.

### Aktivitetsparken

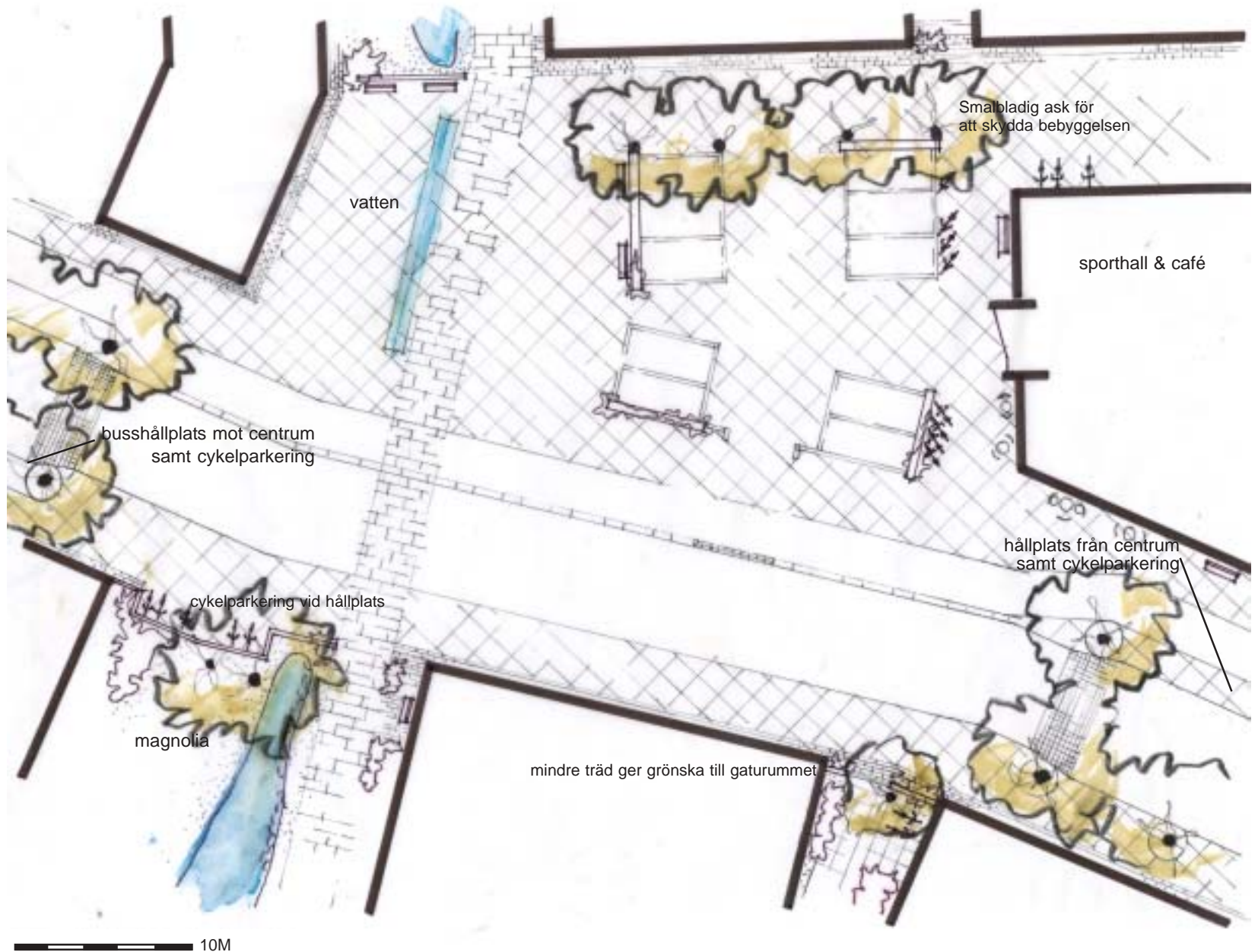
Parken innefattar den näridrottsplats som kommunen planerar för skolaktiviteter och stadsdelens invånare, men också besökare från andra delar av Lund. Den innehåller en större aktivitets-

yta i sand för ytkrävande aktiviteter, en asfalterad omgärdad yta, lekanordningar för barn med olika behov, skydd mot vind och regn och plats för vila. Vatten och nivåskillnader är ett viktigt inslag i näridrottsplatsen.

Näridrottsplatsens verksamheter kommer att i huvudsak lokaliseras till parkens västra del, där skolan idag har sin idrottsplats. Parkens östra del kommer att ha en mer stillsam karaktär. Golfbanan och sporthallen kommer att vara kompletterande element till näridrottsplatsen då de ligger i parkens närhet. I Aktivitetsparken ligger en stor damm, där det finns möjlighet att ha mindre båtar. Schaktmassan från dammanläggningen utnyttjas för att skapa kullar, bl.a. längs den stora aktivitetsytan för att skapa en naturlig läktare för åskådare. Under vintertid kan dammen fungera som isbana och kullarna som pulkabacke. Parken har ingen egen illustration, hänvisning till karta över grönskan.





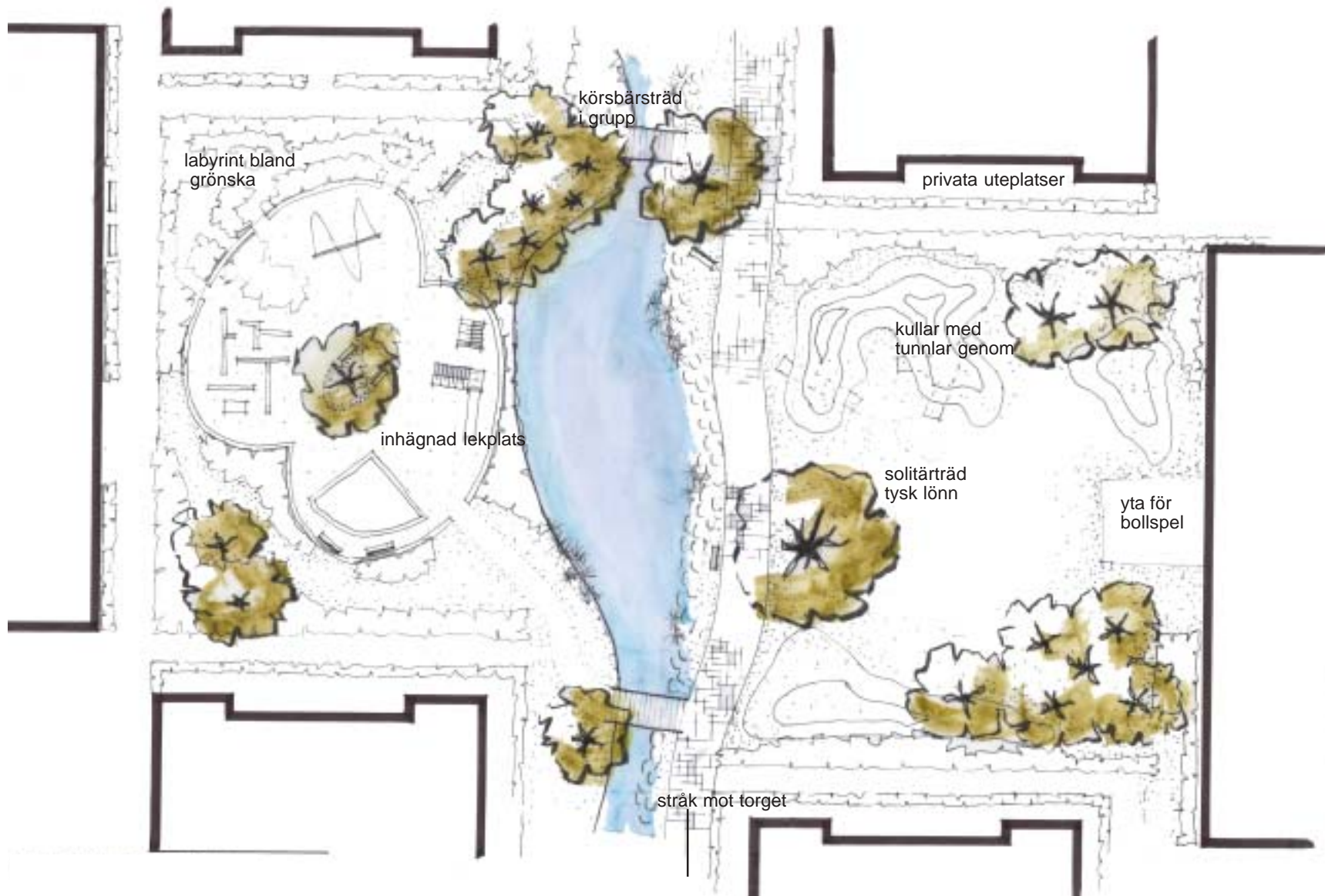


### Park i kvarter

Norr om torget ligger en grönyta omgiven av bebyggelse. Bostadsbebyggelsen medför en social kontroll och bidrar till en ökad trygghetskänsla. Den gröna platsen genomkorsas av huvudstråket och dagvattenkanalen i nordsydlig riktning, vilket skapar två mindre rum. Den västliga delen innefattar en lekplats inhägnad för mindre barn, omgiven av grönska som skapar intressanta labrynter. Lekytan är formad av två ellipser, nedsänkta upp till 50 centimeter mot väster. En mur, som varierar i höjd, markerar nivåskillnaden och följer formen runt för att tydliggöra rummet och inge trygghet. Muren fungerar också som sekundär sittytta och kan nyttjas för olika sorters lek.

En öppen yta ligger väster om stråket. Grönska och mindre höjder fångar in rummet och skiljer det offentliga från de privata bostäderna.. Genom de högsta kullarna går tunnlar, som inbjuder till lek och fantasi. Längs parkeringshusets vägg ligger en hårdgjord yta som ger möjlighet för olika bollspel.





10M





### Bågparken

I Bågparken sker övergången från det öppna landskapet till den slutna staden, från det vilda till det ordnade. Här möter Rinnebäcksravinen och det skånska landskapet, staden och Vildandsparken. Parken upplevs som ett skålförmigt rum, som öppnar sig när man kommer ut från bebyggelsen. Nere i parkens mitt ligger den sista dammen i dagvatten-systemet. Med hjälp av buskar och träd skapas stora och små rum, men utan att förstöra känslan av öppenhet. Parken behåller den träd- och buskvegetation som vuxit upp kring de utgrävda dikerna och den nya dammens utformning anpassas efter trädens placering. Flera stora träd, bl.a. två pilar sparas och blir vackra solitär träd längs vattenkanten.

Parken och dess stråk länkar samman den nya stadsdelen och Nya Värpinges befintliga bebyg-

gelse i söder. Här ges möjlighet för människor att möta andra människor från omkringliggande områden. En större öppen gräsyta, för ytkrävande lek, ligger centralt i parken.

I parkens östliga kant ligger en viktig nod, som genomströmmas av olika sorters trafikanter under alla tider på dygnet. Utformning av en säkrare och tryggare miljö är därför av stor vikt. Platsen är upphöjd för att sänka hastigheten på fordonstrafik. Ingen buskvegetation finns i kring platsen för att skapa överskådlighet för alla trafikanter. Den överblickbara platsen ökar inte bara trafik-säkerheten, utan också trygghetskänslan för alla som rör sig till och från Lunds centrum under dygnets mörka timmar. Denna nod markeras av strikt placerade träd, i grupp om tre, där stammarna bär likt pelare upp den gröna taket.



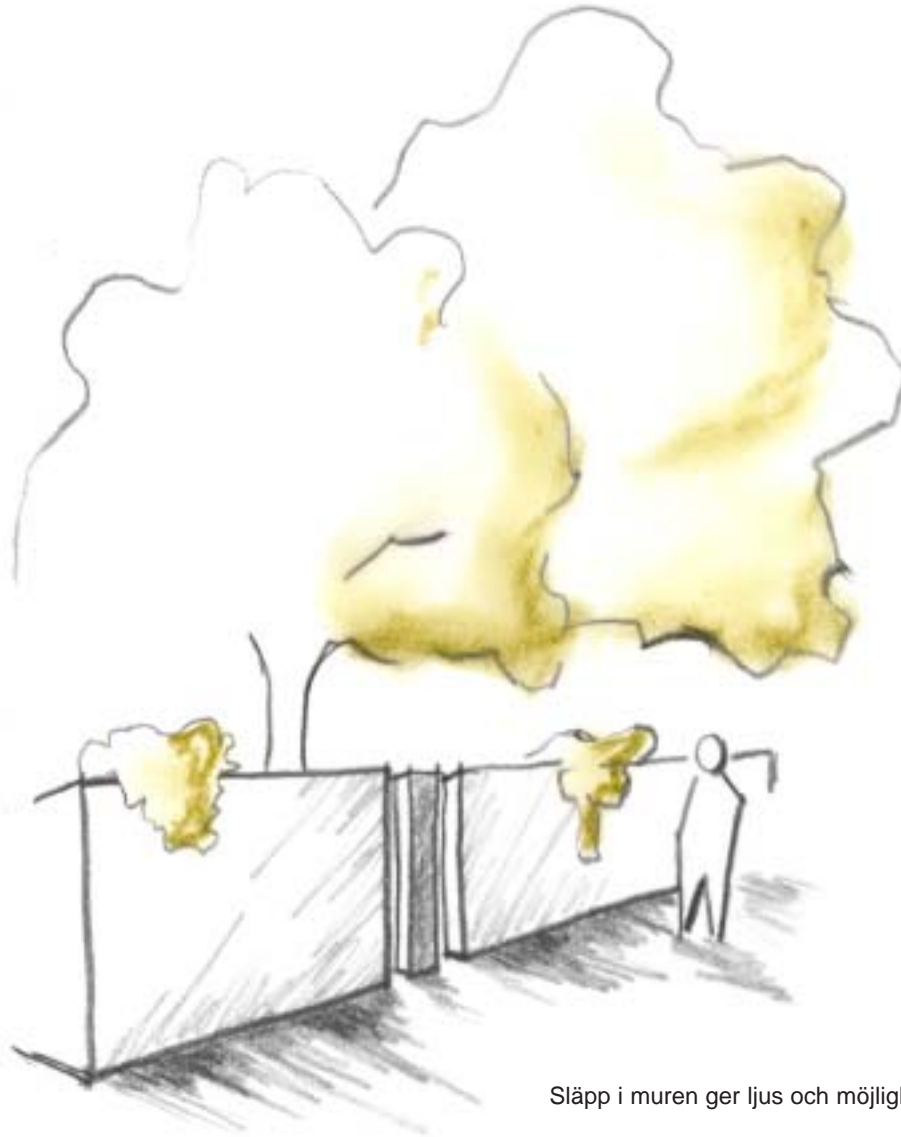
Perspektiv över bågparkens möte med gatan i öster



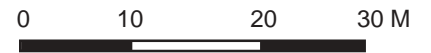
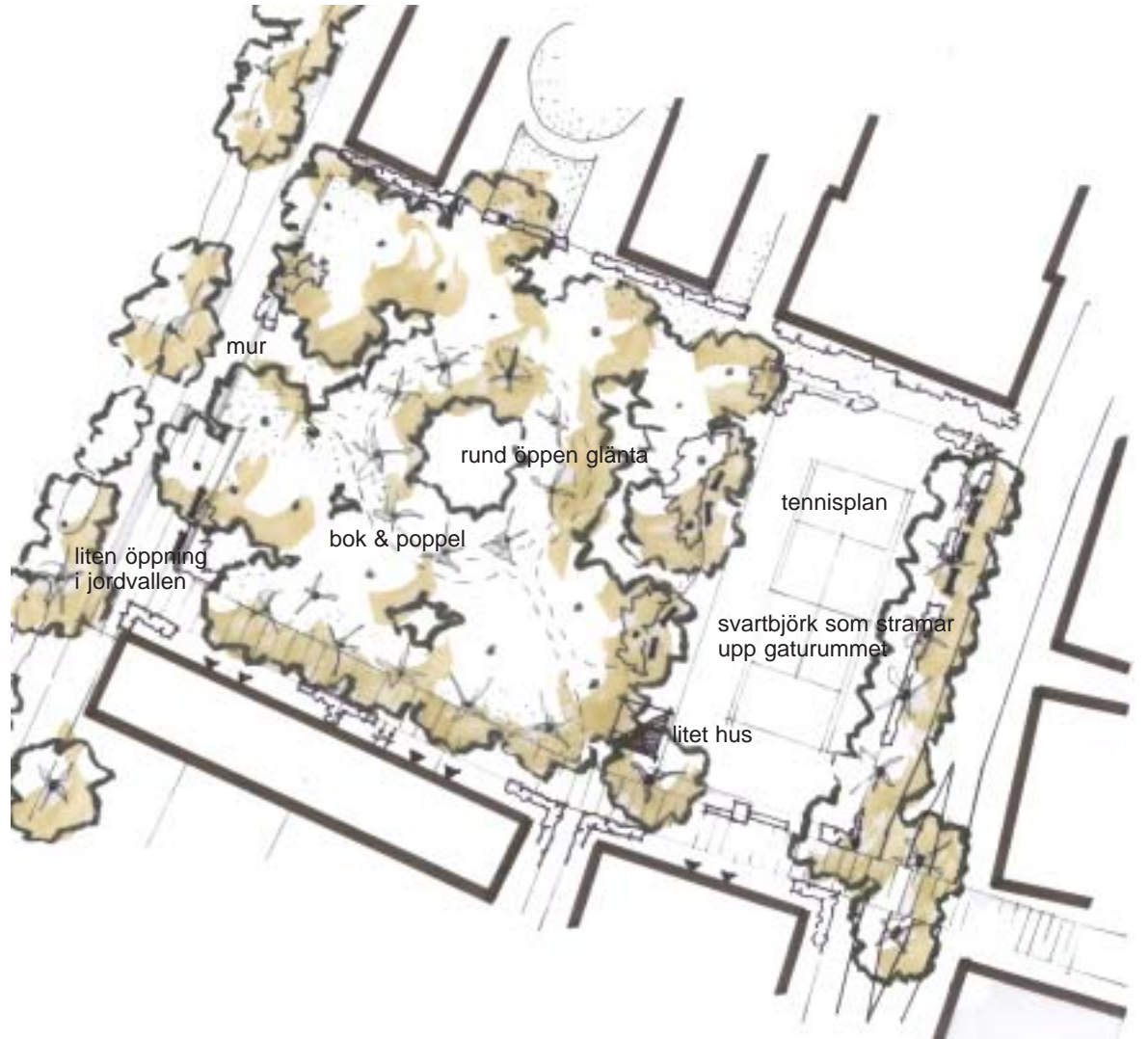
Sektion av dagvattensystemet strax innan utloppet

## Trollparken

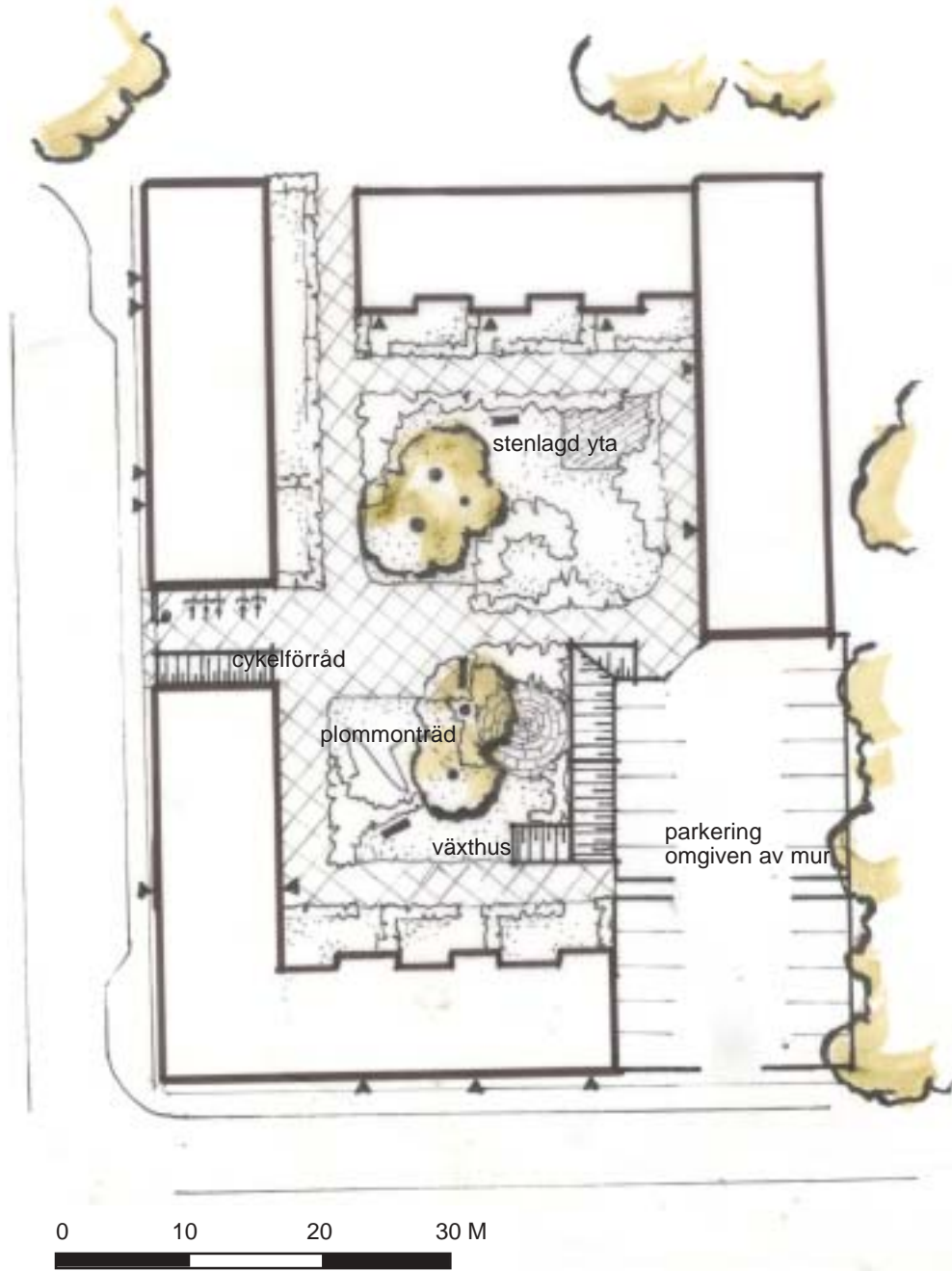
Parken fungerar i den nya stadsdelen som den äldre stadsdelens ödetomt, med känsla av mystik och spänning. Höga träd av bok står fritt i parken. Stammarna är tydliga element i det låga viltväxande markskiktet. Snabbväxande poppel placeras längs stråket. Känslan av den mer vilda naturen är påtaglig. I parkens mitt formar träden en tydlig cirkel, där ljuset tränger ner och når jorden. Fängslande och lektåliga artefakter, skulle kunna skapa en intressant kontrast mellan det organsiska och det artificiella. En 1,60 hög mur, i tegel eller vit puts, avslutar och fångar in parken mot väster och golfbanan. Muren täcks bitvis av doftande kaprifol och tät murgröna. Ett släpp i muren, med en pelar i trä, ger visuell kontakt och ljus. I öster, mot vägen, avslutas Trollparken av stadsdelens tennisbana. Om Trollparken blir en lugn plats för vila och stillhet, eller ett paradiset för lekande barn får tiden utvisa.



Släpp i muren ger ljus och möjlighet till insyn



Kvarter intill Bågparken

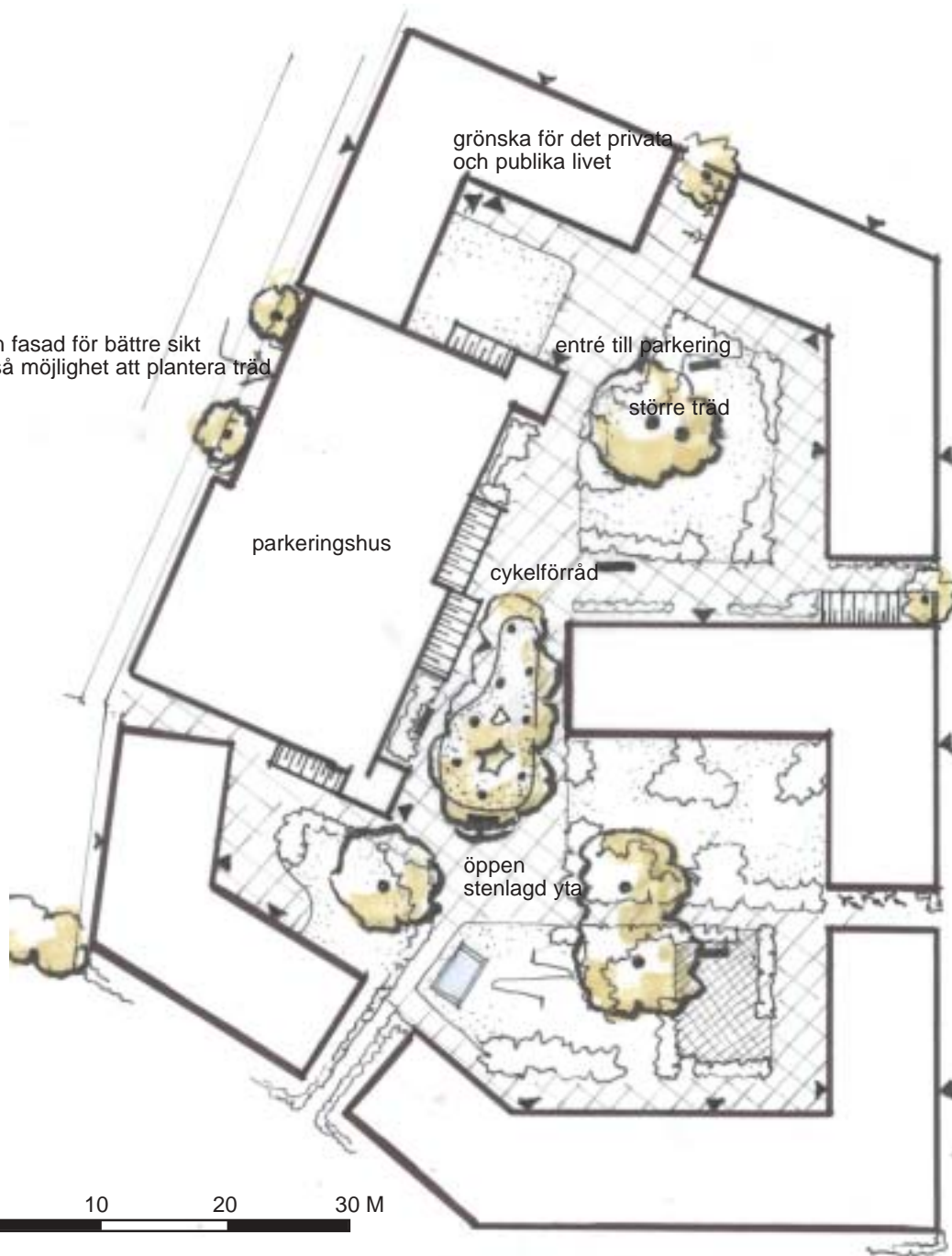




# Kvarter längs huvudgatan



inskjuten fasad för bättre sikt  
ger också möjlighet att plantera träd



0 10 20 30 M

## Kvarter längs Rinnebäcksravinen







# KÄLLFÖRTECKNING

## Litteratur

- André, Annika & Högstedt, Christina (1990). *Kartornas Lund*. Förlagshuset Norden, Malmö.
- Bengtsson, Rune (2000). *Stadsträd från A - Z*. AB svensk Byggtjänst.
- Berntsson, Viveca (red) (2002) Stadsplanera- istället för att trafikplanera och bebyggelseplanera. Boverket
- Boverket (1995). *Bättre plats för arbete- Planering av arbetsområden med hänsyn till miljö, hälsa och säkerhet*. Boverket, Jönköping.
- Gehl, Jan (1996). *Livet mellan husene- udeaktiviteter och udemiljöer*. Arkitektens förlag, Skive.
- Holmberg, Bengt (1996) *Trafiken i samhället - Grunder för planering och utformning*, Studentlitteratur, Lund.
- Larsvall, Malena (1993) *Gård i stad - Gårdens delar samband och förändringar Med exempel från Lund*. Byggnadsforskningsrådet, Stockholm.
- Mumford, Lewis (1930). What is a city? i LeGates, Richard T & Stout, Frederic (red) (2000). *The city reader- second edition*. Routledge, London.
- Nyström, Louise (red) (2001). *Stadsarkitektur- form, kultur, liv*. Stadsmiljörådet, Kalmar.
- Nyström, Louise (red) (2000). *Stadsdelens vardagsrum- ytterstadens offentliga platser och liv*. Stadsmiljörådet, Kalmar.
- Olsson, Sören, Sonden Cruse, Gerd & Ohlander, Marianne (1997). *Det lilla grannskapet - gårdar, trapphus & socialt liv*. Graphic Systems AB, Göteborg.
- Olsson, Titti (red) (1998). *Människans natur -det grönas betydelse för vårt välbefinnande*. Byggnadsforskningsrådet, Stockholm.
- Whyte, William H (1988). The design of spaces from city- Rediscovering the center i LeGates, Richard T & Stout, Frederic (red) (2000). *The city reader- second edition*. Routledge, London.
- Johansson, Carin & Tägil, Tomas (2001). *Att bygga i Skåne - platsen-traditionen-framtiden*. Corona förlag, Malmö.
- ## Kommunala dokument
- Lunds kommun. *Värna och vinna staden- fördjupningsplanen för staden Lund*. Samrådshandling be slutad av byggnadsnämnden 2001-04-19.
- Lunds kommun. *Översiktsplan 1998 för Lunds kommun*. Antagen av Kommunfullmäktige 1998-05-28
- Lunds kommun. *Översiktsplan 1998 för Lunds kommun, -antagande -utlåtande - utställningsredovisning länsstyrelsens granskningsyttrande*. Antagen av Kommunfullmäktige 1998-05-28.
- Lunds kommun, Stadsarkitektkontoret (2000-05-24). *Områdesbestämmelser för del av Värpinge 17:26 m fl i Lund*.
- Lunds kommun, Stadsarkitektkontoret (1998). *Vindkraftverk inom Lunds kommun - aktualisering av översiktsplan för Lund, PM nr. 19*. Lund
- Lunds kommun, Tekniska förvaltningen (2002-11-12). *Förslag till bildande av naturreservatet Rinnebäcksravinen i Värpinge, Lunds kommun*.
- Ryding, Otto. (1997) *Råmanus till bevaringsprogram för Värpinge*. Stadsarkitektkontoret, Lunds kommun.
- Ryding, Otto (1991) *Lund utanför vallarna Del I - Bevaringsprogram*. Lunds kommun.
- Ryding, Otto (1996). *Lund utanför vallarna Del II - Bevaringsprogram*. Lunds kommun
- ## Rapporter & utredningar
- Boverket (1995). *Boverkets allmänna råd 1995:1 -Etablering av vindkraftverk på land*.
- Elforsk AB (2001). *El- och Magnetfält- En rapport om forskning och utveckling inom området elektriska och magnetiska fält*. Stockholm.
- Elforsk AB (2000). *El- och Magnetfält- En rapport om forskning och utveckling inom området elektriska och magnetiska fält*. Stockholm.
- Naturvårdsverket (2001). *Ljud från vindkraftverk, rapport 6241*.
- Rasmusson, Håkan (1999-10-31) *Miljökonsekvensbeskrivning för Värpinge Golfbana*. Lund.
- Sveriges Riksidrottsförbund (2002). *Näridrottsplats -för fysisk aktivitet i boendemiljö*. Halmstad

Sydkraft (2002). *Magnetfält*.

Sydkraft (2002). *SKEN-Elsäkerhet och miljö*.

Trivector Traffic (2002). *Trafikanalys för Lund Väster, rapport 2002:68, Lund*

## Artiklar

Palmkvist, Joakim (2003-03-28). *Var tionde bilist stannar inte för gående*. Sydsvenska Dagbladet

Ekström, Andreas (2002-09-22). *Historien om ett köpcentrum*, Sydsvenska Dagbladet

Persson, Torsten (1998). *Så kan bostäder göras bättre för äldre*. BygginfoPM nr 4

## Muntliga källor

Yngve Darte, VA-chef tekniska förvaltningen, Lunds kommun (2003-03-31)

Eva Gerdtsen, Landskapsarkitekt på Stadsbyggnadskontoret, Lunds kommun

Peter Lundberg på Sydkraft 2002-10-14

Mats Olsson på Lunds enegri (2002-10-14)

Kerstion Holmqvist, rektor på Fågelskolan (2002-11-03)

Jennica Siöstedt på Vägverket i Kristianstad

## Internet

[www.golf.se](http://www.golf.se)

[www.varpingegolfbana.se](http://www.varpingegolfbana.se)

[www.lund.se](http://www.lund.se)

[www.sydkraft.se](http://www.sydkraft.se)

[www.vagverket.se](http://www.vagverket.se)

