# Ortsanalys
# ÅKARP

juni 2002

BURLÖVS KOMMUN

SCANDIACONSULT

SCANDIACONSULT SVERIGE AB Region Syd Malmö Mark och Samhälle på uppdrag av BURLÖVS KOMMUN

g:\uppdrag2\715077\L_text\020625.indd

SCANDIACONSULT SVERIGE AB
Region Syd
Mark och Samhälle

St Varvsgatan 11N
211 19 Malmö
Tfn 040-10 54 00
Fax 040-12 66 50

Omslagsillustration: Johan Wedblad

# Förord

Åkarp är en gammal ort som har en rik historia. Från att ha varit en by som uppstått vid korsningen av nuvarande Byvägen och Alnarpsvägen, har Åkarp utvecklats under århundradens lopp, ibland snabbt och ibland sakta, till en attraktiv boendeort. En viktig orsak till utvecklingen av Åkarp är järnvägen, som byggdes i mitten av 1800-talet. Järnvägen var då byn stolthet mot vilken orten vände sin framsida. Järnvägen möjliggjorde en enkel och snabb förbidelse till Åkarp och ledde till en utbyggnad av villor med stora trädgårdar längs den gamla vägstrukturen. Under 60- och 70-talen skedde en stor utbyggnad med grupphusbebyggelse mellan och utanför den gamla strukturen.

Gatu- och bebyggelsestruktur liksom enskilda byggnader, platsbildningar, parker och grönområden bidrar i stort till en orts karaktär och identitet. För att fånga Åkarps karaktär och identitet har föreliggande ortsanalys utförts.

Ortsanalys är en arbetsmetod som bygger på den norska metoden ”stedsanalys”.

Den innebär en systematisering av kunskap för att förstå en orts historia, dess aktuella situation och förutsättningar samt framför allt dess utvecklingsmöjligheter. Ortsanalysen beskriver ortens form som ett resultat av en historisk process där både övergripande samhällsutveckling och lokala initiativ och drivkrafter har medverkat till ortens utveckling. Detta sammanfattas i ortens starka och svaga sidor samt i exempel på hur ortens kvaliteter kan förbättras och utvecklas.

Ortsanalysen ska utgöra ett underlagen till en fördjupad översiktsplan för Åkarp. Den utgör också ett bra underlag för kunskap om orten, som kan användas i andra plansammanhang, i skolundervisning, som information till nyinflyttade etc.

Analysen är utförd under mars till juni månad 2002. Arbetet har förankrats med och viktiga synpunkter har lämnas av en plangrupp bestående av Jan Danielsson, Cecilia Gagge, Stina Hellman, Mathias Jönsson, Eva Landfors, Eva Larsson, Per Lindqvist, Eva Romberg och Marie Sand.

Ortsanalysen är utförd på uppdrag av Bygg- och anläggningsnämnden med Samhällsbyggnadschef Mona Svensson som beställare. Scandiaconsult i Malmö har utfört analysen med Ylva Pålsam som ansvarig och Åsa Friberg som handläggare.

# Innehåll


**Del I Analys**

Geografi ....4
Historia ....6
Landskap och grönstruktur ....10
Huvudstrukturer ....12
Funktioner ....14
Trafikmönster ....16
Folkliv ....18

**Del II Åkarps styrka och svaghet**

Starka sidor ....20
Svaga sidor ....20

**Del III Sammanfattning**

Åkarps identitet ....21
Koppling mellan norra och södra Åkarp
- utveckling av Centrum ....21
Utveckling av Stationsområdet ....22
Utveckling av Lundavägen ....22
Utveckling av Verksamhetsområdet ....22
Strukturmöten ....23
Utveckling av landskap och grönstruktur ....24

# Geografi

Burlöv, en av landets ytmässigt minsta kommuner med bara 19 km$^2$, ligger mellan Malmö och Lund. Kommunen har två tätorter, Arlöv och Åkarp. Analysen berör den sistnämnda som är ett näst intill renodlat villasamhälle. Åkarp omges på alla håll av ett öppet jordbrukslandskap, även om avstånden till de omgivande orterna, Lomma, Hjärup, Staffanstorp, Arlöv och Alnarp är små. På två sidor begränsas utblickarna av motorvägar på vegetationsklädd bank. I övrigt avskärmas bebyggelsen till stor del med planteringar som skydd för nordvindarna från den öppna slätten.

Markens beskaffenhet har förmodligen fått avgöra var de första bopålarna slogs ned. Innan sydvästra Skåne började dikas ut, i slutet av 1800-talet, utgjordes de låglänta delarna mellan Åkarp och Alnarp av stora våtmarker som stod i förbindelse med Alnarpsån, den å som idag rinner genom Åkarp i ett snörrätt dike parallellt med järnvägen. Våtmarksområdena har också styrt tillväxtriktningen. Först på 1970-talet byggdes t ex Harakärrsområdet på den plats där Harakärret låg fram till 1925. Under andra halvan av 1900-talet har utvidgningen av samhället styrts av mellanrummen mellan de infrastrukturkorridorer som berör orten.

Åkarp ligger inkilat mellan motorvägarna E6/E20 och E22. Närmaste trafikplats är Tpl Kronetorp söder om samhället. Via Västkustvägen som ansluter till E6 i höjd med Åkarp finns ytterligare en snabb kommunikationsled, till Malmö. E6/E20 har dessutom en påfart norr om Lomma. Kommunikationerna är således goda. Även spårtrafik med pendeltåg som stannar, löper genom samhället. Gamla landsvägen mellan Lund och Malmö passerar genom tre orter, däribland Åkarp som liksom de andra har sitt ursprung i nära anslutning till landsvägen och senare också kring den station som järnvägen förde med sig 1856.

Vid årsskiftet 1958-59 upphörde Åkarp och Arlöv att vara municipalsamhällen. De hade inte längre någon egentlig funktion att fylla sedan Burlövs kommun bildats år 1952. Befolkningstillväxten var stor i kommunen under 1960- och 70-talen och antalet invånare uppgick vid årsskiftet 2001-2002 till 15 264 av vilka ca 5416 bodde i Åkarp. Kommunen har en relativt ung befolkningssammansättning med anledning av samhällets kraftiga expansion på 70-talet. Befolkningsprognoser som upprättas varje år förutspår att Åkarps befolkning ökar med 15,6% till 6240 personer fram till år 2010. Prognosen visar att antalet barn i förskoleåldern minskar medan antalet skolbarn, ungdomar och pensionärer ökar.

När det gäller bostadssammansättning skiljer sig Åkarp från kommunen i helhet. Hela 80 procent av bostäderna är nämligen småhus, med fler än 4 rum och kök.

Burlövs kommun har en lång tradition med industriverksamhet, framför allt i Arlöv. År 1998 var näringslivet differentierat med tillverkning och handel som de största branscherna. Samma år fanns 6384 arbetstillfällen och 6281 förvärvsarbetande i kommunen. Det innebär en nettopendlingen på 120 personer. Eftersom Åkarp är ett utpräglat villasamhälle kan man anta att de flesta förvärvsarbetande pendlar ut från orten.

Arbetslöshetsnivån i Burlövs kommun ligger i nivå med riksgenomsnittet och länsnivån.

Kontakten med omvärlden är inte viktig enbart ur sysselsättningssynpunkt. Åkarpsborna utnyttjar flitigt de närbelägna rekreations- och naturområdena, Alnarpsparken, Prästgårdsparken i Burlövs kyrkby och Kronetorps park. Burlövs Center med stort utbud av service och fritidsaktiviteter ligger också inom cykelavstånd.

**Slutsatser**

- Åkarp har ett mycket bra läge. Bra väg- och tågförbindelser och Öresundsbron innebär korta restider till städerna i Skåne och till Köpenhamn.
- Den välutbyggda infrastrukturen är tillsammans med kommungränsen den fysiskt begränsande faktorn för Åkarps tillväxt.
- Åkarp har väl utbyggd kollektivtrafik. Det tar endast drygt 5 minuter till både Lund och Malmö.
- Åkarp är en pendlingsort där utpendlingen dominerar. I det sammanhanget är även cykelpendlingen till Lund och Malmö betydande.
- Åkarp är en mycket attraktiv boendeort.
- Åkarp ligger inom cykelavstånd till SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, i Alnarp.

1 Åkarps placering i regionen 2 Sekelskifte och 30-tal på Byvägen i centrala Åkarp 3 70-talsgata i norra Åkarp

# Historia

**Förhistorisk tid**

Platsen beskrivs i skrift första gången år 1120. Den kallas då Acathorp motsvarande ”Åkes torp”. Åke (Ake) som är ett gammalt nordiskt namn antyder att platsen uppstod under slutet av hednatiden. Ändelsen torp innebar nybygge. Ortnamnet utvecklas via Ågarp på 1400-talet och Ågerup på 1500-talet till dagens namn Åkarp, som nämns första gången år 1770. Platsen har dock en betydligt längre, känd historia. I Åkarps mosse har man hittat benrester av förhistoriska djurarter från 7000 f. Kr. Spår från Sten-, Brons- och Järnåldern finns i flera gånggrifter och gravhögar i och runt Åkarp. En hög kallas *”Pehr Pehrssons kulle”* efter ägaren på Möllegården (år 1879). Tomten har styckats upp och bebyggts med villor, men högen finns alltjämnt. En gånggrift, kallad *”Ågarpe bakke”* jämnades ut när Alnarpsvägen rätades på 1850-talet. Rester finns bevarade i hörnet mellan Möllevägen och Alnarpsvägen.

Åkarp har av allt att döma en tusenårig kontinuitet i mänsklig bosättning. Det gamla byläget är emellertid inte lätt att påvisa i dagens stadsbild på grund av enskiftet och urbaniseringen i området.

**Bysamhället**

Åkarps by har sitt ursprung i en så kallad platsby. Den bestod fram till enskiftet av 12 gårdar, fördelade på nio nummer, samlade där Byvägen mynnar i Alnarpsvägen. Gårdarna låg kring en öppen plats *”gadan”*. Öster om gadan fanns byns äng omgiven av pilträd och *”bys vanning”*. Vanningen blev år 1920 branddamm och idag finns där ett vattenverk för en vattentäkt från Alnarpsströmmen, som finns på 70-80 meters djup.

I och med skiftet år 1813-15 flyttades ca hälften av gårdarna. På planen till höger är de utskiftade gårdarnas lägen markerade. Observera att den stora gården i norr, Stora Svanetorp, på den tiden tillhörde byn Karstorp. Jämförs Åkarp med andra byar som skiftades vid den tiden fick ovanligt många gårdar ligga kvar på sina ursprungliga platser. Det är en av anledningarna till varför Åkarp uppvisar ett samlat bysamhälle, även om det inte är de ursprungliga byggnaderna som finns kvar. På den gamla gårdsplatsen, nuvarande Alnarpsvägen 11, ligger Lugnet (nr 7) från ca år 1870 och på Byvägen 3 finns Simontorp från omkring år 1850. Denna den äldsta delen av Åkarp var sin tids kultur- och nöjescentrum. Exempelvis fanns här folkskolan byggd 1856, ett *”mjölkabor”* vid vilket man i slutet av 1800-talet dansade till spelmannens toner och samhällets julgran som dock stormfälldes 1956.

Fram till år 1831 stod bönderna i Åkarp i ett beroendeförhållande under Alnarps kungsgård. De var visserligen ägare av sina hemman, men köpesumman för en tillträdande ”åbo” var ganska låg då det i köpet ingick skyldighet att utföra hoveriarbete för Alnarps kungsgård. Hoveriet bestod av ett icke bestämt antal dagsverken, som utkrävdes av bönderna i proportion till storleken på deras arrenden. Åkarp var mycket jämlikt då alla arrenden utom ett var lika stora. För de bönder som varit tvugna att flytta vid enskiftet anlades Byvägen som en genväg till arbetet på Alnarps Kungsgård.

**Stationssamhället**

Samhället tog nästa stora steg i utvecklingen i och med industrialiseringen och järnvägens introduktion. Det förstnämnda hade sin största representant i Tegelbruket som var i drift mellan 1850-1935. Fysiska spår därav är få, men gatunamnen Lervägen, Murvägen, Tegelvägen och Bruksvägen vittnar om vad som tidigare varit. Söder om järnvägen finns en damm. Den tjänade fram till 1880 som lertäkt. *”Ågarpe lergrav”*, som den kallades, försåg bruket med den nödvändiga leran till tegelframställningen. Senare hämtades leran i vagnar som gick på räls från täkten *”Sibirien”* vid Svanetorp. Själva bruket låg nordväst om Bruksvägen ungefär vid Murvägens vändplats.

En järnvägsstation byggdes år 1856 vid Bruksvägen. Den gamla stationen revs 1904 och ersattes av en stationsbyggnaden söder om spåren, på Stationsvägen. Stationsbyggnaden finns fortfarande kvar men upphörde att användas år 1980. Järnvägsstationen blev snabbt den nya samlingsplatsen för

4 Skånska recognosceringskartan 1812-16 5 Alnarpsvägen ca år 1900 6 Åkarps station foto Joh:s Hoppe ca år 1900

folk i alla åldrar. Med järnvägen etablerades också en telestation i området, år 1909 en polisstation på Alnarpsvägen 27 och år 1926 en brandstation där vattenverket nu ligger, på Källvägen.

**Patriciervillorna**

Den snabba kommunikationen var en förutsättningen för att Åkarp skulle fortsätta att växa och utvecklas, även om förändringen inte skedde över en natt. Till en början var Åkarp en lantlig idyll till vilken sommargäster sökte sig. I slutet av 1800-talet fanns endast fem villor varför stadsborna hyrde in sig i bondgårdarna. Efter sekelskiftet tog villabebyggelsen fart. Under några intensiva år byggde framför allt företagare och högre akademiker sammanlagt 30 gedigna patriciervillor. Det hände också att paviljonger från utställningar såldes och byggdes upp som hus nära järnvägen eftersom de var lätta att transportera med tåg. Som exempel tror man att *"Sidnäs"* på Svanetorpsvägen 21, *"Arcadia"* på Linnévägen 8 och verandan på *"Tornäs"* på Bruksvägen 20, kom från Baltiska Utställningen. Den enda kvarvarande husbyggnaden från 1896 års Slöjd- och Industriutställning *"Villa Fridhem"* finns i Åkarp på Alnarpsvägen 42. Husen byggdes längs vägarna. En by med den bebyggelsestrukturen brukar kallas radby. Åkarps by har alltså sitt ursprung i en platsby som utvecklades vidare enligt både stationssamhället och radbyns principer.

**Villasamhällets expansion**

Åkarp var municipalsamhälle mellan 1914 och 1958. Municipalsamhällena Åkarp och Arlöv existerade parallellt med Burlövs kommun som utvecklades ur Burlövs socken 1863. Under slutet av tiden som municipalsamhälle, mellan 1940- och 1960-talet växte Åkarp vidare med småskalig bebyggelse framför allt söder om Lundavägen. Fram till 1950-talet blomstrade handel och hantverk och samhället var en livfull plats, dygnet runt. Senare kom villabebyggelsen att ta över helt. Utvecklingen kulminerade på 70-talet med grupphusbebyggelse utbredd likt mattor i den gamla strukturens mellanrum. Vid den här tiden bebyggde man för första gången stora områden norr om järnvägen, på mark som försåldes från Svanetorps gård när jordbruket avvecklades där. Det var inte längre tillräckligt lönsamt att driva betodling på den förhållandevis lilla areal som blivit avsnörd på motorvägens östra sida. Klivet över på andra sidan var också ett naturligt steg eftersom man vid den tiden satte stor tro till bilen och bilsamhället, inte järnvägen. Vid den här tiden lades till exempel Falsterbobanan ner. Södra stambanan var aldrig nerläggningshotad men man trodde inte att järnvägen skulle få den betydelse den har idag. Inte heller kunde man föreställa sig att järnvägen som vid den tiden trafikerades måttligt, med tiden skulle innebära en betydande barriär.

Även på andra ställen i Åkarp togs gammal betodlingsmark i anspråk för bostadsbebyggelse. Det har satt sitt spår i bland annat gatunamn som Sockervägen och Betvägen.

**Övriga historiska avtryck**

Folkhögskolan Hvilan grundades 1868, som en av de första i Sverige. Till en början inordnades skolan i den gamla bykrogen från 1822. År 1887 inrättades också en lantmannaskola åt vilken det senare uppfördes en byggnad i dansk herrgårdsstil ritade av arkitekt Ivar Bentsson. Flera byggnader har undan för undan adderats för att hysa den växande folkhögskolan. År 1958 flyttades lantmannaskolan till slätten utanför Kabbarpsvägen på andra sidan E22 och heter nu Hvilans naturbruksgymnasium.

Vid Lundavägen mitt emot Hvilans Folkhögskola grundades år1880 Sveriges första andelsmejeri, vars äldsta del fortfarande finns bevarad.

En annan verksamhet som satt stor prägel på Åkarp och dess omgivningar är Lindbergs plantskola, startad 1917. Ursprungligen arrenderades mark och obebyggda tomter lite var stans i byn. Sju år senare förlades verksamhetens kärna till Mossagården (nr 9), med namn efter Åkarps mosse. Varje år odlades 400.000 rosenbuskar, 50.000 fruktträd, 10.000 alléträd samt 500.000 häckplantor i Åkarp, Tottarp, Uppåkra och Hindby i Malmö. På

1980-talet innan verksamheten försattes i konkurs, hade 100 personer fast anställning.

Parallellt med motorvägen E22 mellan Malmö och Lund slingrar sig Lundavägen fram. Sträckningen idag är inte den ursprungliga. Vägen ändrades något 1855, belades med makadam och förstärktes genom planteringen av den almallé vilken vi ser de tynande resterna av idag. Först 1925-26 stensattes Lundavägen med gatsten i bågmönster. Den gamla landsvägen fick sällskap av sin bredare och rakare broder tillika Sveriges första motorväg, år 1952.

Också Alnarpsvägen kantades av en vacker allé hela vägen ut till Alnarp. De första lindarna och hästkastanjerna från 1870 fälldes 1959-60 när motorvägen E6/E20 byggdes. Väster om motorvägen togs resten av träden ner år 1972 när Alnarpsvägen skulle breddas och rätas. En liten rest av den ståtliga allén finns kvar utmed Alnarpsvägens gamla sträckning, väster om järnvägen. I maj 2002 invigdes en ombyggd, smalare väg från Åkarp till Alnarp, med separat cykelväg, häckar och träd.

**Slutsatser**

■ Dagens Åkarp är ett resultat av:

1. Byn vid de korsande vägarna mellan Alnarp, Lund och Malmö (förmodligen från århundradena kring 1000-talet).
2. Stations- och industrisamhället från 1800-talets mitt och framåt.
3. Patriciervillor och stora trädgårdar, konsekvensen av rika stadsbors vurm för lantidyll i början av 1900-talet.
4. 1970-talets expansiva pendlingssamhälle.

■ Byns ursprung och kärnpunkt är fortfarande samhällets centrum.

■ De äldre historiska strukturerna med bebyggelse längs genomgående gator är mycket tydliga. Denna struktur bryts i bostadsområden tillkomna under 60- och 70-talen.

■ Spår från industrisamhället finns kvar i form av vattenfyllda lertäkter – en i stadsparken, tidstypisk bebyggelse och lokaliseringen av dagens industri till samma område som det forna tegelbruket.

■ I samhällets fortsatta utveckling är det viktigt att både förtydliga de historiska strukturerna och addera nya som tar avstamp i dagens situation.

7 Lundavägen foto S. Erlandson 1969 8 Folkhögskolan Hvilan år 1914 9 Byvägen år 1900

# Landskap och grönstruktur

Åkarp är omgivet av högklassig jordbruksmark som i huvudsak brukas som åker. Kontakten med det flacka slättlandskapet runtomkring är dock begränsad. Annat var det när Carl von Linné stannade till i Åkarp den 11 juni 1749. I det trädfattiga Skåne skådade Linné över slätten och såg *"Hafwet, Dannemark och Köpenhamn"*. Idag är det framför allt motorvägarna E20/E6 i väster och E22 i sydost som bryter kontakten med åkerlandskapet eftersom de avskärmas av bullervallar, plank och planteringar. I norr och nordost avslutas bebyggelsen med naturlika planteringar mot det öppna slättlandskapet. På några få ställen finns öppningar som medger utblickar. Fysisk koppling till omgivningarna begränsas till bilvägnätet och en grusväg parallell med E6/E20 från norra Åkarp.

**Typer av grönområden**

Mest utmärkande är områden med stora uppvuxna träd som bidrar med karaktär och lummig grönska. Hit hör de två områden där tegelindustrin hämtade lera, de stora trädgårdarna och gatuträden utmed de gamla huvudgatorna och de gårdar med omgivande planteringar som sedan 70-talet är inneslutna mellan bostadsbebyggelsen (se "utskiftade gårdar" markerade på den historiska kartan, sid 7.)

Under exploateringen på 70-talet anlades en lokal park- eller lekplats för varje villaområde. Dessa grönområden karaktäriseras av markmodellerade, klippta gräsytor. En brist på detaljrikedom, något som kan uttryckas som storskalighet är också kännetecknande för dessa ytor. Det finns också områden som ännu inte hunnit få någon användning eller innehåll.

Till 70-talets exploateringsvåg hör också långsträckta och luftiga cykelstråk avskärmade av naturlika planteringar. Efter samma princip är bufferzonen mot E20/E6 utformad. I det storskaliga området med klippta gräsytor och naturlika planteringar som skydd mot nordvindarna matas all trafik in till de stora villaområdena.

Strikta rader av poppelträd vittnar om de läplanteringar som skyddade växterna på Lindbergs Plantskola. Idag skiljer sig de raka raderna markant från 70-talets böljande planteringar.

I kilen mellan järnvägen och E6/E20 utnyttjas den ganska otillgängliga och bullerutsatta marken för odling på kolonilotter. Rester av fruktodlingar finns också kvar.

**Slutsatser**

■ Det finns tre parker i Åkarp, Stadsparken, Svanetorpsparken och Karstorpsparken.

■ Gamla miljöer med stora träd från 1800-talet ger Åkarp karaktären och atmosfären av ett villasamhälle. Det är viktigt att de stora trädgårdarna bevaras och utvecklas och att tomterna inte avstyckas.

■ Sammanhängande grönområden, flera av dem med huvuduppgift som skyddszoner för infrastruktur, finns i norra Åkarp, samt i området som avgränsas av E20/E6, Lundavägen och Alnarpsvägen, dvs Harakärrsområdet. I dessa delar fungerar de väl tilltagna cykelstråken som sammanbindande länkar.

■ Alnarpsparken och havet i väster, samt i sydost Kronetorps park vid Kronetorps Mölla och Prästgårdsparken i Burlövs kyrkby, är tillgångar för Åkarp som är inom cykelavstånd.

■ 70-talets cykelstråk, parker och lekområden bör utvecklas genom att komplexiteten och detaljrikedomen ökas. På så sätt kan också de homogena 70-talsområdena differentieras och tydligare områdeskaraktärer utvecklas.

■ Åkarps möte med landsbygden är en outnyttjad resurs som bör utvecklas vidare för rekreation.

■ Bufferzonerna mellan orten och motorvägarna har potential att utvecklas vidare för rekreation.

■ En randpark runt Åkarp skulle också fungera som en grön spridningskorridor. Till en början runt samhället men också med potential koppling till kärnan i form av gröna kilar/länkar.

■ Redan i dagsläget utnyttjas vissa områden mellan infrastrukturkorridorerna till koloniodling, något som med fördel kan förfinas och utvecklas för att undvika de "icke ytor" som det moderna/tekniska samhället fört med sig.



10 Grönområden i Åkarp, underlagsillustration Johan Wedblad 11 Läplanteringar vid sydvästra stadsporten 12 Randzonen mellan bebyggelse och E22

13 Koloniområde i kilen mellan E6/E20 och järnvägen 14 Uppvuxna träd på Alnarpsvägen

# Huvudstrukturer

**Bebyggelsestruktur, gatustruktur och områden**
Åkarps ursprung finns i korsningen mellan Alnarpsvägen och Byvägen. Med järnvägen och industriaaliseringen växte Åkarp vidare, dels utmed Byvägen och Alnarpsvägen, men också i anslutning till den nya stationen och utmed landsvägen mellan Malmö och Lund, och på vägen mot Kabbarp. Strukturen från det tidiga 1900-talet är fortfarande tydligt urskiljbar med sina knyckiga vägar, gatuträd och uppvuxna villatomter. I ett senare skede har villamattorna bretts ut i mellanrummen. Områdena från 1960- och 70-talen är som en provkarta på grupphus från den tiden. Likaså är vägstrukturen 70-talets. I samhällets västra och norra periferi sveper långa matargator fram, från vilka korta säckgator knoppar av. För cyklister utgör de inget hinder eftersom cykelvägar i regel tar över där bilisterna stoppas i en återvändsgränd.

Åkarp kan med ledning av bebyggelse- och infrastruktur delas upp i fem klart urskiljningsbara områden.

**Stråk**
Det gamla vägnätet är också huvudstråk i Åkarp. Undantaget är Byvägen vilken är avstängd för genomfartstrafik men som fortfarande är ett välutnyttjat cykelstråk. Ett nytt stråk har vuxit fram i förlängningen av Alnarpsvägen via Dalslundsskolan och den planskilda GC-korsningen med järnvägsspåren.

Flera ombyggnader av det gamla vägnätet har gjorts där rester av de gamla strukturerna har lämnats kvar vid sidan om det nybyggda.

**Barriärer**
De två motorvägarna som begränsar samhället i väster och sydost är framför allt visuella barriärer. Alla anslutande vägar till Åkarp byggdes om till planskilda korsningar i och med motorvägsbyggena. Passage är därför möjlig i tre planskilda korsningar på vardera vägen. Innan motorvägarna byggdes var åkermarken barriären som skiljde Åkarp från omgivande orter. Båda motorvägarna ligger på stora sträckor på bank. Plank och skyddsplanteringar reducerar buller respektive visuell störning.

Järnvägen delar Åkarp i två delar. Den är en fysisk barriär som bara kan passeras på två ställen, i plan vid Alnarpsvägen och planskilt för gång- och cykeltrafik vid pågatågsstationen. Järnvägen har med ökad trafik och buller även utvecklats till en mental barriär mot vilken Åkarp vänder ryggen.

**Knutpunkter**
När järnvägen byggdes hade den en samlande effekt. Järnvägen var ortens stolthet mot vilken husens fina sidor vändes, trots buller och sot. Kring stationsbyggnaden växte stationssamhället fram. Pågatågsstationen är fortfarande samhällets knutpunkt för resande vidare till Lund, Malmö, Köpenhamn och regionen.

**Landmärken och utblickar**
Åkarp saknar uppstickande strukturer som kan fungera som landmärken. Bebyggelsen i Åkarp har fram till nyligen begränsats till en och två våningar. Två nybyggda fyravåningshus på Blomstervägen skiljer ut sig, speciellt sett från norra Åkarp som ligger högre i terrängen. Det är också i norra och nordvästra Åkarp som de få utblickar över det öppna odlingslandskapet som erbjuds finns. Det kan nämnas att Folhögskolan Hvilans *”höga hus”* från 1914 är samhällets högsta utkikspunkt.

**Slutsatser**
- Järnvägen delar Åkarp i två delar.
- Pågatågstationen är en knutpunkt, men den ligger avsides huvudstråken.
- Järnvägen var förr Åkarps framsida. Idag vänder samhället ryggen mot den.
- Mötet mellan gamla och nya strukturer är på många ställen abrupt och obearbetad.
- Flera av barriärerna förstärks av annan parallell infrastruktur, som t ex Gränsvägen.
- Samhällets knutpunkt har med den historiska förankringen en stor utvecklingspotential.
- I de äldre delarna av Åkarp sammanfaller det gamla vägsystemet och samhällets huvudstråk. I bostadsområdena som tillkom på 70-talet finns olika stråk för bilar, cyklister och gångtrafikanter.
- Åkarp har få utblickar och vag koppling till det omgivande landskapet.

15 Rest av Alnarpsvägen avskuren av motorvägen E6/E20 16 Slätten norr om Åkarp

17 Gång- och cykelväg där vägen till Svanetorps gård fanns tidigare

18 Gamla Kabbarpsvägen parallellt med den nya

# Funktioner

**Centrum**
Åkarp har en centrumpunkt och ett centrumstråk. Centrumpunkten ligger i anslutning till korsningen mellan Alnarpsvägen och Byvägen, en naturlig placering då det var här Åkarps by ursprungligen växte fram. Centrumstråket, med verksamheter som restaurang, secondhandbutik, folkhögskola, Charlotte Weibulls Folklivscenter, cykelverkstad, snabbköp, kiosk och bensinstation, ligger utmed Lundavägens sträckning genom samhället.

**Bostadsområden**
Åkarp är ett utpräglat villasamhälle med gång- eller cykelavstånd till de centrala delarna. Lundavägen är en barriär som kan korsas i plan på fyra olika övergångsställen. De två motorvägarna är mentala barriärer som begränsar bebyggelsen likt en ringmur, med portar genom.

**Verksamhetsområden**
All verksamhet är samlad i kilen mellan E6/E20 och järnvägen, i det område där tegelbruket låg. Idag finns här både försäljning, främst representerat av ”Rusta”, grossistverksamheter och företag som säljer konsult- eller företagstjänster. Området har god tillgänglighet från väster med sitt läge i anslutning till Alnarpsvägen och avfarten från motorvägen. För trafik österifrån är tillgängligheten mindre god eftersom trafiken måste passera igenom tätorten och plankorsningen med södra stambanan.

**Offentlig verksamhet**
I Åkarp utgörs den offentliga servicen av förskolor, skolor, bibliotek, distriktssköterskemottagning, vårdhem och Hvilans folkhögskola. Det finns fyra förskolor, en montessorinspirerad förskola, familjedaghem och öppen förskola. Bland de lika många grundskolorna är det en, Dalslundskolan, som har högstadium. Där finns också ortens bibliotek som tillfälligt är inhyst i Åkarps församlingshus. Åkarp har inget gymnasium utan eleverna får välja mellan att studera i Lund eller Malmö.

**Handel och service**
I den gamla bykärnan, i korsningen mellan Alnarpsvägen och Byvägen finns dagligvarubutik, pizzeria och bank. Längre väster ut på Alnarpsvägen finns en blomsteraffär och en inrättning för fotvård och massage samt ytterligare en pizzeria. Strategiskt placerad vid stationen finns kiosk och gatukök. Övrig handel återfinns framför allt utmed Lundavägen, i form av, bensinstation, cykelverkstad, kiosk, snabbköp och handelsträdgård. Posten som nyligen omorganiserades finns representerad med kassatjänst på Harakärrsgården och paketservice för företag i affären Frestaren. På cykelavstånd finns också Burlöv Center med ett stort butiksutbud.

**Fritid och rekreationsområden**
Åkarp har ett rikt föreningsliv med organiserade aktiviteter som fotboll, tennis, badminton, innebandy, golf, boule och sportskytte. Friluftsliv och natur finns representerat i regi av Friluftsfrämjandet och Åkarps Scoutkår. En gemensam fritidsgård för ungdomarna i Åkarp och Arlöv finns vid Burlövsbadet. I Åkarps centrum, finns församlingshem och motionsverksamhet. Gamla Åkarp har också en central funktion som promenadstråk. Inom en kilometers avstånd finns Alnarpsparken, en resurs både för skolidrott och rekreation.

**Slutsatser**
- Åkarp har ett centrum i mitten av samhället och en handels- och genomfartsgata, Lundavägen.
- Åkarp är en utpräglad bostadsort med småhusbebyggelse.
- Verksamhets- och industriområdet i Åkarp har ett bra läge vid motorväg och järnväg. Området har stor utvecklingspotential och bör behandlas som samhällets västra stadsport.
- Skolor och förskolor är jämnt utspridda i samhället med undantag av området söder om Lundavägen som saknar egen skola och förskola.
- Dagtid är aktiviteten i Åkarp begränsad eftersom de finns få arbetstillfällen inom samhället.
- Handel och service är samlat utmed de traditionella rörelsestråken, Lundavägen, Alnarpsvägen, Byvägen och Stationsvägen. Inom cykelavstånd finns också ett stort utbud, på Burlöv Center
- Åkarp har ett relativt stort utbud av organiserade fritidsaktiviteter.

19 Verksamhetsområde där tegelbruket låg 20 Stadsparken 21 Livsmedelsaffären intill gamla bykärnan

# Trafikmönster

**Förbifarter**
Åkarp begränsas på två sidor av motorvägar. E6/E20 väster om samhället förbinder södra Skåne med resten av Sverige, medan E22 i sydost sträcker sig tvärs genom Skåne och vidare till Blekinge och östra Småland. Åkarp har tillgång till motorvägsnätet via Tpl Burlöv och Tpl Kronetorp i söder, Tpl Alnarp i väster och Tpl Lomma i norr.

**Genomfarter/infarter**
Genom Åkarp går den gamla landsvägen mellan Lund och Malmö. Vägen som både är genomfart och infart till Åkarp, utnyttjas framför allt till transporter inom närområdet. Sammanlagt trafikeras Lundavägen av mellan 5000 fordon/dygn i norr och 8000 fordon/dygn i söder. Genom samhället varierar den tillåtna hastigheten mellan 30 och 50 km/h. Alla korsningar med vägen är i plan.

Till Åkarp ansluter ytterligare tre vägar. Väg 874 från Alnarp, Väg 854 från Burlövs gamla kyrkby och Väg 878 till Kabbarp. Utmed de uppräknade vägarna växte Åkarp till under första halvan av 1900-talet. Vägsektionen är därför smal med både stora träd och bebyggelse tätt inpå.

**Huvudgator**
Det finns två typer av huvudgator i Åkarp. Fram till den stora bebyggelseexplosionen på 1970-talet fanns enbart villagator som utgick direkt från de tidigare nämnda infartsgatorna. Med den ökade genomfartstrafiken stängdes flera av de gamla gatorna, samtidigt som nya huvudgator i form av långa matargator, kopplade till korta säckgator, byggdes för att försörja de nya områdena.

**Kollektivtrafik**
De flesta resenärerna åker med den spårbundna trafiken. Mellan Malmö och Lund, med stopp i Burlöv, Åkarp och Hjärup går pågatåg från tidig morgon till sen kväll. Dagtid på vardagar går ett pågatåg var 30:e minut i var riktning. Pågatågstationen saknar koppling till ortens huvudstruktur och stråk.

Två busslinjer kompletterar den spårbundna trafiken. Buss 133 mellan Malmö och Lomma stannar på Sundsvägen mellan Alnarp och Åkarp. Den andra busslinjen, Buss 130, går mellan Malmö och Lund med stopp i Arlöv, Burlövs Center, Åkarp och Hjärup. Dagtid stannar en buss var 20:e minut, i var riktning, på tre ställen utmed Lundavägen genom Åkarp.

**Gång- och cykeltrafik**
Förutsättningarna för gång- och cykeltrafik i Åkarp är något komplicerade eftersom orten består av två mycket olika strukturer. I 70-talsområdena är GC-nätet mycket välutvecklat medan det i de äldre delarna av Åkarp är begränsat.

Lundavägen är kompletterad med en separat, dubbelriktad GC-bana. En koppling mellan Lundavägen och områdena omedelbart norr om saknas, varför cyklisterna är hänvisade till bilvägnätet. Från centrum finns separerade GC-förbindelser med alla 70-talsområden. Dessutom finns GC-förbindelser till Burlöv Center och Alnarp. Till Lomma och Burlövs kyrkby finns inga separerata GC-vägar, men både Svanetorpsvägen och Burlövsvägen har begränsad biltrafik och fungerar som länkar.

**Trafiksäkerhet**
Skolor och förskolor är jämnt utspridda i samhället Området söder om Lundavägen saknar egen skola och förskola varför alla barn måste passera Lundavägen. Vid korsningen med Alnarpsvägen finns det enda signalreglerade övergångsstället.

**Slutsatser**
- Genom närheten till E6/E20 och E22 har orten god kontakt med det regionala vägnätet.
- Motorvägarna och järnvägen är barriärer.
- Trafikanterna på motorvägarna märker inte att de passerar Åkarp, med undantag av utblicken över Rusta från E6 och skymten av hustak från E22.
- Inifrån upplevs Åkarp som en egen värld.
- Möjligheten att resa kollektivt är god.
- Miljön kring pågatågstationen är torftig.
- Stationen saknar tydlig kopplingen till huvudstråken i Åkarp.
- Åkarp saknar ett sammanhängande GC-nät, varför vissa platser kan upplevas som trafikfarliga.

22 Åkarp, bullerplank, trädridå och E22 23 Lundavägen 24 Gränsvägen, en matargata 25 GC-väg i nordost

# Folkliv

Användandet av de offentliga rummen, folklivet, är viktigt för en orts karaktär eller ”själ”. Åkarp är ett utpräglat villasamhälle. Den största aktiviteten i orten är således vid pendlingstiderna på morgon och sen eftermiddag.

**Dagspuls**
Skolorna och verksamhetsområdet genererar liv och rörelse under dagen. Övriga aktiviter som besök på bibliotek, post, bank och affärer är begränsad dagtid. En anledning är att handel och service är utspritt på flera ställen i samhället, en annan att de flesta förvärvsarbetare pendlar till annan arbetsort. På Lundavägen där det är genomfartstrafik hela dagen finns en märkbar dagspuls.

**Kvällspuls**
Fram mot eftermiddagen ökar aktiviteten i samhället. Efter skola och arbete erbjuder Åkarp som har ett väl utvecklat föreningsliv, aktiviteter som fotboll, tennis, badminton, innebandy, golf, boule och sportskytte. Friluftsliv och natur finns representerat i regi av Friluftsfrämjandet och Åkarps Scoutkår. I övrigt märks den ökade aktiviteten av i bostadsområdenas parker och lekområden. Barn i olika åldrar rör sig på egen hand över stora delar av orten eftersom gång- och cykelnätet är välutvecklat, speciellt norr om järnvägen.

Tre pizzerior och en kvällsöppen restaurang gör att Åkarp har en liten kvällspuls. Åkarps ungdomar samlas både kring pizzeriorna, framför banken och gatuköket vid stationen, men också i den lite undanskymda Harakärrsparken. Det finns ingen fritidsgård i Åkarp. Ungdomarna får bege sig till området vid det näraliggande Burlövsbadet där aktiviteter för alla kommunens ungdomar erbjuds.

Aktiviteter arrangeras också av Pensionärsföreningen och Åkarps Husmodersförening. Flera grupper och föreningar utnyttjar det centralt belägna Lindhaga församlingshem, som tillfälligt också hyser ortens bibliotek.

**Rekreation, helger och sommarhalvår**
Inom orten anordnas åtminstone en gång per århantverksdagar på Östragård medan Charlotte Weibulls Folklivvscenter kan besökas de flesta dagar i veckan.

Under sommarhalvåret flyttar Friskis och Svettis utomhus. Då samlas man på den öppna gräsytan i anslutning till Lundavägen, strax norr om korsningen med Kabbarpsvägen.

Närbelägna och populära utflyktsmål bland de boende i Åkarp är Alnarpsparken, Prästgårdsparken i Burlövs gamla kyrkby och Kronetorps park.

Till vardags på kvällar och helger, har gamla Åkarp med sina stora, lummiga och uppvuxna trädgårdar en central funktion som promenadstråk.

**Årliga evenemang**
I Åkarp firas varje år Valborgsmässoafton på Hvilans gamla idrottsplats. Vid andra allmänna högtider beger sig Åkarpsborna till närbelägna platser, dock utanför den egna orten. Midsommarafton och nationaldagen firas i Prästgårdsparken vid Burlövs gamla kyrka.

**Slutsatser**
- Centrum bör förstärkas och koncentreras i området kring den gamla bykärnan, i anslutning till den nuvarande mataffären, banken och Lindhaga församlingshem.
- Samlingspunkt utomhus och goda platsbildningar för vuxna och ungdomar saknas.
- Det finns underlag för fler ortsspecifika aktiviteter och händelser som nu endast erbjuds på annat håll i kommunen.
- Ortsspecifika aktiviteter och händelser kan förstärka Åkarps identitet och egenvärde.

26 Hvilans gamla idrottsplats 27 Idrottsplatsen bortom Dalslundsskolan 28 Charlotte Weibulls Folklivscenter

# Starka och svaga sidor

## Starka sidor

■ Åkarp har ett mycket bra läge nära stora städer men är ändå en fysiskt avgränsad ort. Bra vägförbindelser, tågförbindelser och Öresundsbron innebär korta restider till städerna i Skåne, Köpenhamn och kontinenten.

■ Åkarp har ett gammalt ursprung och en omfattande historia som kan avläsas i samhällets strukturer. Av stor betydelse är att den historiska kärnpunkten sammanfaller med dagens centrum.

■ De gamla miljöerna med uppvuxna gatuträd, trädgårdar och parker samt ståtliga patriciervillor och gamla tegelbyggnader från stationssamhället skapar identitet åt orten och fungerar som promenadstråk.

■ Åkarp ligger på gång- och cykelavstånd till unika parkmiljöer som Alnarpsparken, Kronetorps park och Prästgårdsparken i Burlövs kyrkby.

■ Åkarp har väl utbyggd kollektivtrafik.

■ Åkarp har mycket goda förutsättningar för arbetspendling.

■ Åkarp ligger nära den service och handel som erbjuds i Arlöv och framför allt Burlöv Center.

■ Norra Åkarp som består av bostadsområdena Karstorp och Svanetorp byggdes nästan i sin helhet på 70-talet. Trots att området på grund av järnvägen är skilt från resten av samhället är det ett väl fungerande område, med skolor, förskolor, parker och boende.

■ Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) som är ett stort kunskapscentrum för utbildning och forskning, med en botanisk trädgård och park, finns inom gångavstånd från samhället.

## Svaga sidor

■ Åkarp är delat av järnvägen i två skilda delar.

■ Två motorvägar begränsar Åkarps utbredning och skiljer orten visuellt från omgivningarna.

■ Samhällets knutpunkt, pågatågstationen, är en torftig plats mot vilken samhället vänder ryggen.

■ Åkarps historia är bara delvis synliggjord i dagens samhälle. På många ställen är mötet mellan gamla och nya strukturer abrupt och obearbetad.

■ 70-talsområdena, vilka ytmässigt dominerar Åkarp är mer monotona och detaljfattiga än tidigare byggda områden.

■ Åkarp saknar en tydlig samlingspunkt.

■ Det finns förhållandevis få arbetstillfällen i Åkarp vilket leder till en begränsad dagspuls.

# Sammanfattning och rekommendationer

**Åkarps identitet**

Åkarp är en fridfull ”ö” i det intensiva, högexploaterade och tättbefolkade landskapet i sydvästra Skåne. Av omgivningarna märks inte mycket och betraktat utifrån är det tydligaste kännetecknet den lummiga grönskan som Åkarp är inbäddad i.

Åkarp är byn strax intill landsvägen mellan Lund och Malmö som har utvecklats till en attraktiv villaort. Inom nära räckhåll finns fortfarande Lund och Malmö, men också havet, Alnarpsparken, Burlövs centrum, Kronetorps park och Burlövs kyrkby.

Orten har ett gammalt ursprung och en rik historia som delvis kan anas idag. Starkt karaktärsgivande är de stora villaträdgårdarna med gamla, uppvuxna träd. När man med knastrande steg tar sig fram på någon av de smala grusvägarna känns den lantliga villaidyllen från sekelskiftet till och med levande.

Under det senaste halvseklet har utvecklingen präglats mer av kvantitet än av kvalitet. Det avspeglar sig i stora och ganska homogena områden och en struktur som bygger på helt andra principer än i det gamla Åkarp. Medveten bearbetning av mötet mellan gamla och nya strukturer och kopplingen mellan Åkarp och dess omgivning är nödvändig.

För några viktiga områden och platser föreslås här en möjlig utveckling

**Koppling melllan norra och södra Åkarp - utveckling av Centrum**

Åkarps centrum, vid mötet mellan Alnarpsvägen och Byvägen, är samhällets gamla kärnpunkt. Platsen har med sin historiska förankring en stor utvecklingspotential. Idag finns dock ingen mötes- och vistelseplats där Åkarpsborna kan samlas.

För ortens utveckling är det avgörande att skapa en stark koppling mellan Åkarps centrum och stationen som förväntas få en ökad betydelse, samt norra delen av orten. Det markerade centrumområdet skulle kunna utvecklas mot ett parktorg med

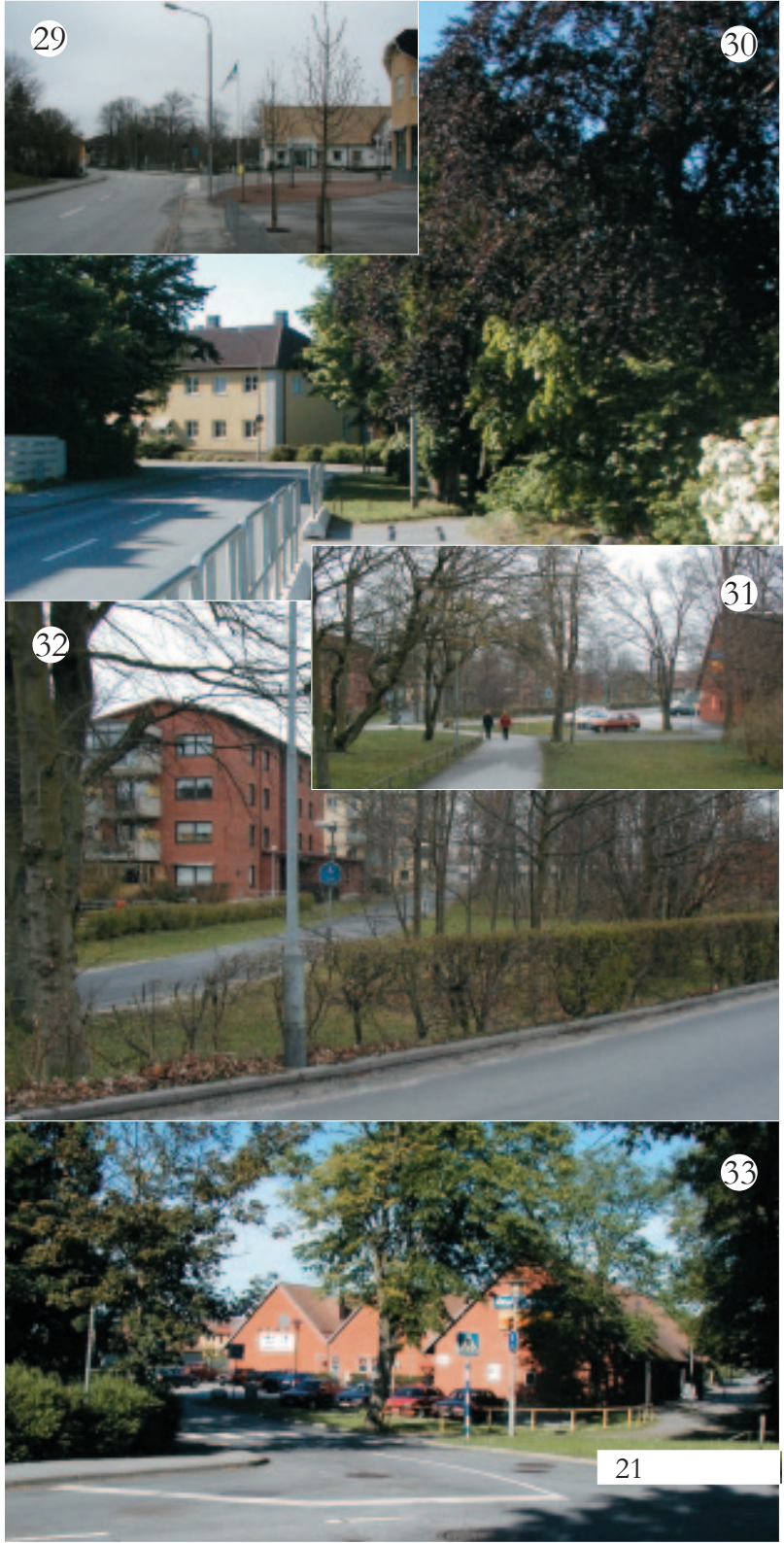


Bild 29-33 Åkarps centrum, sommartid i djup skugga. Området påminner mer om en park än ett torg.

semiurban karaktär. Med ett bearbetat och sammanhållet golv gör det inget att området sprider ut sig mellan byggnaderna. För att skapa liv är det dock viktigt att alla byggnader har ingång från torget.

För den ökade kontakten med stationen och norra Åkarp kan det vara nödvändigt att se över hur människor även med bil lätt kan ta sig genom det föreslagna centrumområdet, dvs. mellan den gamla kärnpunkten och stationen. Med målsättningen att återskapa ett livfullt centrumområde kan det vara nödvändigt att satsa på ett gemensamt stråk för de olika trafikslagen.

**Utveckling av Stationsområdet**

Åkarps station och järnvägen var tidigare samhällets stolthet. Mot stationen vände samhället framsidan. Med ökad turtäthet och därmed mer frekvent buller har Åkarp vänt ryggen mot järnvägen. Pågatågstationen hör till ortens baksida samtidigt som det är en viktig plats. Bilderna till vänster visar den påtalade skillnaden. Stationsområdet bör få en gestaltning som motsvarar den betydelse platsen har som knutpunkt för resande och länk mellan norra och södra Åkarp.

Med en förskjutning, eller snarare en förlängning av centrum ner till stationen skulle folklivet i orten koncentreras till ett område snarare än till ett antal utspridda platser.

**Utveckling av Lundavägen**

Lundavägen är både en genomfarts- och infartsväg och en handelsgata. Till sin karaktär och sitt utseende påminner den mest om det förstnämnda, vilket resulterar i höga hastigheter. Det finns för få anledningar att stanna för att locka genomfartstrafikanternas intresse. Trafiken ger dock gatan liv, även dagtid, något som är värdefullt för orten. Ett sätt att visa respekt för platsen är att omsorgsfullt välja markmaterial, vägbeläggning, planteringar etc. Allra viktigast är dock att återskapa en bygata med en gatusektion som är anpassad till Åkarps skala och identitet. Det är dags för gatans renässans.

**Utveckling av Verksamhetsområdet**

Området till vilket verksamheter är förlagda har ett utomordentligt läge i anslutning till både motorvägar och pågatågstation. Inte att förglömma har området också ett starkt skyltläge i anslutning till E6/E20. På gott och ont ser förbipasserande på motorvägen området väl. Rätt riktad marknadsföring kan locka verksamheter till området, men för att det ska fungera fullt ut bör den fysiska gestaltningen också ses över.

Områdets placeringen i samhället har också en historisk förankring eftersom dagens verksamheter ligger där det gamla tegelbruket låg. Återknytande bakåt kan vara en utgångspunkt för utformningen.

34 Sommarvillor sett från dåvarande stationen omkring år 1900 35 Pågatågstationen idag 36 Lundavägen söder ut

**Strukturmöten**

Det har på många ställen i analysen talats om möten mellan olika struktur. Bilderna till höger visar några olika typer av strukturbrott vilka återfinns i Åkarp. Överst är ett exempel på en tidigare huvudväg som fått en ny sträckning. Spåren i gräsmattan visar att det fortfarande finns en tydlig rörelse längs det gamla stråket. Förändringen av vägsystemet har bara utförts med de tekniska och trafikala intressena i åtanke. En omgestaltning av platsens som talar om för användarna hur de ska bete och röra sig saknas.

I Åkarps centrum har en separering med tillfällig karaktär och utseende satts upp mellan vägen och gångbanan. Lösningen är en trafisäkerhetshöjande åtgärd. Varje teknisk åtgärd måste dock kompletteras med en fysisk gestaltning som är anpassad till den unika platsen i fråga. I det här fallet är platsen både Åkarps nuvarande centrum och dess gamla bykärna och förtjänar en gestaltning som motsvarar den dignitet platsen har.

Motorvägen E6/E20 byggdes för snart ett halvt sekel sedan. I samband med bygget ändrades Alnarpsvägens sträckning. En bit av den gamla vägen fick ligga kvar intill den nya. Mötet mellan den gamla och den nya vägen har inte bearbetats. Som synes på bild 39 har allén fått ett abrupt slut. Positivt är att de gamla strukturerna syns. Negativt är att den nya infrastrukturen har fått en dominerande roll.

Den gamla Kabbarpsvägen har behandlats på ett liknande sätt. Ett nätstaket skiljer den gamla vägen från den nya.

I övergången mellan vägnätet och cykelnätet ser det på flera ställen i Åkarp ut som på bild 40. Cykelspärrar har i det här fallet satts upp för att styra trafikanterna. På andra ställen tjänar betongsuggor samma syfte. Platser med hög status, t ex centrum och stationen, bör kostas på en omgestaltning. För övriga ”strukturmöten” av senast beskriven karaktär kan en möjlig lösning vara att ta fram ett möblerings- och utrustningsprogram som är anpassat till den värdefulla miljö som finns i Åkarp.

37 Svanetorpsvägen 38 Åkarps centrum 39 Alnarpsvägen 40 Östragård 41 Kabbarpsvägen

**Utveckling av landskap och grönstruktur**

Tittar man bara på siffror skulle man kunna tro att Åkarp vore en liten ö med brist på allemanrättslig mark (90 $m^2$/invånare), bostadsnära grönområden och tätortsnära rekreatonsområden. De få parker som finns, Stadsparken, Svanetorpsparken och Karstorpsparken tillsammans med de gamla villagatorna, är mycket välutnyttjade promenadstråk. Dessutom har samhället flera områden med stor potential som kan utvecklas genom förädling och mångutnyttjande.

Samhällets möte med den landsbygd som finns kvar är en outnyttjad resurs som kan utvecklas betydligt. Möjligheten finns att utveckla en randpark med både en skyddande funktion, utblickar i det omgivande landskapet och ett spännande innehåll. Det samma gäller bufferzonerna mellan samhället och motorvägarna. Bufferzonerna erbjuder inte spännande utblickar över det omgivande landskapet, men väl över samhället om delar av bullervallarna tas i anspråk. Mellanrummet mellan bullervallar, skyddsplanteringar etc. kan liksom randzonerna mot landsbygden i norr, utvecklas både när det gäller användning, detaljinnehåll och komplexitet. Resultatet skulle kunna få Åkarp att upplevas mindre inklämt mellan stora infrastrukturkorridorer, trots att utrymmet är begränsat.

En randpark runt Åkarp skulle också fungera som en grön spridningskorridor. Till en början runt samhället men också med potentiell koppling både inåt till kärnan och ut i det omgivande landskapet i form av gröna kilar/länkar.

Viktigt att ha i åtanke är att bufferzonerna har tillkommit som avgränsning mellan bebyggelse och infrastruktur och därmed är bullerutsatta. Med de begränsade ytresurser som finns till förfogande i Åkarp har utgångspunkten varit att ta till vara de kvaliteter och värde som ändå finns. Det går därför inte att ha samma krav på tysthet som i övriga orten. Däremot förespråkas inte på något sätt att generellt ökade bullernivåer i vårt samhälle är en acceptabel utveckling.

Inne i samhället finns också resurser att ta vara på. Alnarpsbäcken rinner försynt fram i ett rakt dike, medan den gamla lertäkten i Karstorpsparken är inhägnad med ett lågt Gunnebostaket. Vattenresurserna kan förädlas liksom många naturlika planteringar från 1970-talet. Med rätt kunskap kan buskag gallras ur och träd kan stammas upp.

Värdefull grönstruktur att bevara. 42 Östragård 43 Hvilans allé fortsätter som gångväg 44 Svanetorpsparken

45 Grönyta med utvecklingspotential 46 Buskage att utveckla 47-48 Vattenresurser 49 Utblick att ta vara på