

## Landskapsanalys - Västra Växjö verksamhetsområde

### Läge och avgränsning

Utredningsområdet ligger direkt väster om Växjö stad, norr och väster om Öjaby. Väg 25 avgränsar i söder och i öster sträcker sig området fram till väg 30 samt kring flygplatsen fram till Nylandavägen. I norr möter området det öppna kulturlandskapet kring Tunatorp. I väster är avgränsningen mer diffus genom mötet med öppna kulturlandskap längs Härlövsvägen och mer låglänta och fuktiga marker i anslutning till Slättemyr och Ilesjön. Området är nästan 5 km långt och ca 1,5 km brett och omfattar nära 500 hektar. Området kring flygplatsen samt ett större område längs väg 30 i höjd med Nylandavägen utgör kommunal mark. Resten är privat mark.

### Planförslaget

Inom utredningsområdet undersöks möjligheterna att planera ett verksamhetsområde. Avsikten är att skapa ett verksamhetsområde för en blandning av verksamheter som t.ex. störande verksamheter, logistikintensiva verksamheter med möjlighet till höglager, kontor, service och handel. Ambitionen är också att skapa en sammanhängande struktur av grönytor som kan bidra med orientering, struktur, ekosystemtjänster, möjliggöra förståelse av kulturlandskapet samt, inte minst, vara en kvalitet och tillgång för de som verkar och rör sig i området. Utmed väg 25 och väg 30 önskar man utnyttja ”skyltläget” för verksamheterna och ett område med större inslag av service och handel föreslås i det sydöstra hörnet, nära befintlig trafikplats. Byggnadshöjderna bedöms bli upp till 15 meter med undantag för möjliga höglager som föreslås tillåtas upp till 30 meter.

### Övergripande beskrivning av naturmiljö och topografi

Området är del av ett större skogslandskap. Väg 25 och väg 30 samt flygplatsen skär igenom området men skogarna fortsätter såväl i öster mot Helgasjön, i söder mot Bergkvara samt i väster, förbi Långstorp och upp mot Härlöv. Gran, i varierande ålder, är dominerande trädslag men inslag finns av främst tall och triviala lövträd. Inriktningen mot produktionsskog är tydlig med skogsskiften i varierande ålder, stort inslag av hyggen och nyplanteringar och få större upplevelsevärden. Några få öppna odlingsmarker finns i anslutning till Härlövsvägen, i norr mot Tunatorp och på höjden i sydöst.

### Geologi, topografi, vattendrag och diken

Landskapet är relativt flackt och sänker sig svagt mot norr. I söder utmärker sig två mindre höjder. Längst i väster övergår landskapet i mer låglänta områden med Ilesjön och Slättemyr i direkt anslutning till utredningsområdet. Ett sammanhängande lågstråk med fuktigare markområden sträcker sig i nordsydlig riktning genom större delen av området norr om väg 25. Längst i söder ligger Klyngekärr, ett skogbevuxet kärr omgivet av ett större område med ytligt lager av torv. Från Klyngekärr rinner ett dike norrut längs lågstråket, längre norrut kallat Ålabäcken. Norr om Härlövsvägen vidgas vattendraget och går igenom tidigare utdikade men sedan länge igenväxande odlingsmarker som tidvis är översvämmade. Större delen av området avvattnas till Ålabäcken med avrinning till Lillesjön i norr. Ett mindre område längst i norr avvattnas först till ett mindre dike som utanför planområdet ansluter till Ålabäcken. Ett mindre område, längst i väster och norr om väg 25, avvattnas mot väster och Ilesjön. Området i sydost, intill väg 25 och väg 30, sluttar mot sydöst och avvattnas längs ett mindre dike åt samma håll. För att nå markavvattning och en bättre skogstillväxt har stora delar av området norr om Härlövsvägen och i de sydöstra delarna av området söder om Härlövsvägen dikats ut. I landskapet syns flera skogsdiken som följd.

Området väster om flygplatsen avvattnas även det mot Ålabäcken i väster medan området öster om flygplatsen avvattnas österut genom de planerade verksamhets- och bostadsområden kring Öjabyvägen och i norra Öjaby. Det är viktigt att dagvatten från det planerade verksamhetsområdet hanteras separat från flygplatsens dagvatten, vilket kan innehålla PFAS. Flygplatsens dagvatten leds idag dels åt norr och dels åt väster, till Ålabäcken.

Direkt väster om området ligger Ilesjön med omkringliggande våtmarker samt Slättemyr. Slättemyr beskrivs i naturvårdsprogrammet (1989) som opåverkad av dikning och för att dess biologiska värden och fungerande ekosystem ska behållas bör den lämnas fortsatt orörd.

Berggrunden utgörs av granit och smålandsporfy. Jordarten i området är i huvudsak sandig morän, i norr normalblockig, söder om Härlösvägen mer blockfattig. Mindre områden med torvinslag finns, framförallt längs sänkan med Ålabäcken, liksom mindre områden med berg i dagen.

**Särskilda värden och hänsyn:** Lågstråket med Ålabäcken och Klyngekärr samt intilliggande och anslutande låglänta markområden och diken, som vattendrag, möjlighet till avrinning och dagvattenhantering. Låglänta områden överlag samt diket i sydost som möjlighet till avrinning och dagvattenhantering. Höjderna i söder. Ilesjön och Slättemyr. Hänsyn till dagvatten från flygplatsen.

### **Skogen norr om Härlösvägen**

Flackt skogsområde med stor andel hyggen eller nyplanteringar. En höjd finns i öster vid väg 30, i övrigt är området relativt låglänt med inslag av fuktigare områden. Diken för markavvattning finns i större delen av området. Den uppvuxna skogen utgörs framförallt av gran med tydlig karaktär av produktionsskog och utan större upplevelsevärden. En kraftledning går genom området. Genom områdets västra delar sträcker sig ett större dike kallat Ålabäcken. På äldre flygbilder (1959-61) syns att ett större område kring Ålabäcken tidigare varit uppodlat. De numera tidvis översvämmade markerna har successivt vuxit igen till en kärrskog med höga naturvärden. De fuktiga markerna domineras av salixarter, björk och al. Död ved har börjat bildas i området vilket bidrar till goda livsmiljöer för insekter och fåglar. Även längre norrut längs Ålabäcken finns ett större inslag av lövträd och buskar som björk och olika salixarter. På flygbilderna från 1959-61 syns även att ett område längre norrut varit uppodlat, på ekonomiska kartan från 1951 kallas området "Myrarna". Även det utgörs idag av tät granskog.

**Särskilda värden och hänsyn:** Ålabäcken med omgivande kärrskog, som vattendrag, möjlighet till avrinning och som miljö med höga naturvärden. Befintliga diken och området "Myrarna" som potentiella områden för avrinning och dagvattenhantering.

### **Inägorna kring Härlösvägen**

Gullhalla, på en liten höjd längs Härlösvägen, utgörs av två äldre torp på var sin sida av vägen med tillhörande inägor. Markanvändningen har förändrats successivt från mer intensivt brukande av jorden till mer betes- och igenväxningsmarker. I och runtomkring gårdsmiljön finns en del lövträd men den tätande granskogen runtomkring är påtaglig. Stengärdesgårdar finns i de öppna markerna och i den omgivande skogen och är ett tecken på att den brukade och betade marken tidigare haft större utbredning. Vid besöket vintertid bedöms inte de öppna markerna ha några större naturvärden i sig men en sommarinventering kan visa på en intressant fauna av insekter som solitära bin och fjärilar vilka är beroende av blommande växter och öppna marker. Även vägrenarna kan vara intressanta miljöer för bin och fjärilar. Området har därmed ett värde som öppna marker i ett annars slutet

skogslandskap och kan ha potential som en del av en spridningskorridor mellan flygplatsens öppna ytor i öster och de öppna jordbrukslandskapen kring Nöbbele by i väster. Området har också ett visst landskaps- och kulturhistoriskt värde genom sitt läge vid Härlösvägen som utgör den gamla vägsträckningen mellan Öjaby i öster och Nöbbele by i väster och vidare västerut. Om dessa värden ska bevaras är det viktigt att gräsmarkerna fortsätter att hävdas, annars fortsätter igenväxningen.

Både öster och väster om inägomarkerna ansluter mer låglänta områden. I väster rinner Ålabäcken och i öster finns ett fuktstråk som längre söderut övergår i sumpskog på mosse med höga naturvärden.

**Särskilda värden och hänsyn:** Den samlade inägomarken längs Härlösvägen med element som öppna marker, stengärdesgårdar, bostadshus och ekonomibyggnader som kulturhistoriskt landskap samt som spridningskorridor och ev. hemvist för insekter. Härlösvägens sträckning. Ålabäcken. Sumpskogen/mossen i sydöst.

### Skogen söder om Härlösvägen

Flackt skogsområde med två utmärkande höjder i söder och ett lågstråk som skär genom området i nordsydlig riktning. Längst i söder ligger Klyngekärr som är ett skogbevuxet kärr omgivet av ett större område med ytligt lager av torv. Från Klyngekärr rinner ett dike norrut, längre norrut kallat Ålabäcken. Ett mindre dike finns också i sydost, intill väg 25. Stora delar av området, framförallt i väster utgörs av hygge och nyplanteringar. Den uppvuxna, och den bitvis täta, skogen domineras av gran men det finns även större inslag av tall. På delar av området på det stora hygget i väster har äldre tallar sparats som överståndare. Bortsett från uppkommande lövsly på hyggerna så finns ett större inslag av lövskog, framförallt björk, i några områden längs väg 30. En mindre åker finns på höjden i sydöst. Framförallt i den västra delen av området finns ett nät av raka och grusade skogsvägar. Längst i väster finns ett mindre kärr med naturvärden knutna till fuktiga miljöer.

**Särskilda värden och hänsyn:** Höjderna. Lågstråket med Ålabäcken och Klyngekärr samt intilliggande låglänta markområden, som vattendrag, möjlighet till avrinning och dagvattenhantering. Diket i sydost som möjlighet till avrinning och dagvattenhantering. Fristående tallar. Kärr med höga naturvärden.

### Området kring flygplatsen

Överlag ett flackt skogsområde med märkbar påverkan av omgivande verksamheter kring flygplatsen och väg 30. En höjd finns i höjd med avfarten från väg 30 mot Härlöv. Längs väg 30 finns en ridå av granskog samt ett hygge med tät uppkommande lövsly. Inslag av tall finns i skogen såväl som överståndare på hygget. Innanför ridån, och i mötet med flygplatsen, är det däremot ungskog dominerad av björk. Skogen sköts så att den hålls låg med hänsyn till flygplatsens inflygningszon. Längst i norr ligger torpet Lybäck med omgivande öppna marker som norrut övergår i det öppna kulturlandskapet kring Tunatorp. Torpet är utgångspunkt för en terrängmotorbana som sträcker sig genom stora delar av området. Området mellan Nylandavägen och flygplatsen utgörs av granskog med undantag av zonen närmast vägen där det finns ett större inslag av lövträd, bl.a. björk, ek och asp. Parallellt vägen finns också rester av en stengärdesgård.

**Särskilda värden och hänsyn:** Den öppna inägomarken i norr med torpet Lybäck. Lövträd, tallar och stengärdesgård i zon längs Nylandavägen. Fristående tallar. Höjden.

## Rekreation och friluftsliv

I sydöstra delen av området finns några stigar och samt en skogsväg som man når från Öjaby via en belyst gång- och cykelväg under väg 25. Väl trampade stigar visar också att man tar sig över väg 30 strax söder om odlingslotterna vi Häjdabacken. Stigarna leder runt i området kring höjden väster om väg 30 och passerar bl.a. en mindre åker och en fornlämning i form av ett större gravröse. Den belysta gång- och cykelvägen fortsätter söderut under väg 25 till Kvällebergs rekreativområde och utgör en viktig och nära koppling mellan Öjaby och rekreativområdet. Det finns också en cykelväg som leder på den västra sidan av väg 30 från Nylandavägen till Härlösvägen. Några mindre stigar och markvägar leder från Härlösvägen in i skogarna både i norr och söder. De används troligen mest av de som bor vid Gullhalla.

I området väster och norr om flygplatsen finns en terrängmotorbana som används mycket.

För övrigt är området idag svårtillgängligt och används i begränsad omfattning för rekreation, bortsett från jakt. Väg 25 och 30 är barriärer som är svåra att ta sig över till fots eller på cykel på grund av hög trafikintensitet, höjdskillnader, bredd och planskildhet. Bommar eller grindar finns vid de få grus- och skogsvägar som leder in i området och längs väg 25 finns dessutom viltstängsel som försvårar tillgängligheten ytterligare. Områdena kring flygplatsen och i nära anslutning till de större vägarna är inte heller direkt attraktiva områden på grund av störningar från vägtrafiken och flygplatsens verksamhet och vegetationen utgörs idag till stor del av grandominerad och utpräglad produktionsskog med få större upplevelsevärden.

***Särskilda värden och hänsyn:** Höjden med stigar, gravröse och öppen mark som upplevelsevärden. Belyst stråk mellan Öjaby och Kvälleberg och vidare till Bergkvara. Möjlighet till framtida rekreation för nya målgrupper i området och i anslutning till området. Enduro-banan.*

## Områdets historik

Fornlämningar i och i områdets närhet berättar att området brukades redan under bronsålder och järnålder. Då utnyttjades i stort all mark som var lämplig för åkerbruk. Blöt eller fuktig mark och mark med enbart ett tunt moränlager på berggrunden var inte lämpliga för jordbruksmark och var sannolikt skogbevuxna. Under historisk tid har stora delar av utredningsområdet varit utmärkt till bondbyn Öjaby respektive Bergkvara gods och flera torp har legat i området bl.a. längs Härlösvägen (även i dess tidigare sträckning öster om väg 30 tvärs flygplatsen), kring torpet Lybeck nordväst om flygplatsen och i sydväst mot Långstorp och Bergkvara. Genom dikning och avvattning kunde ytterligare markområden uppodlas under sent 1800-tal och 1900-tal. Under andra halvan av 1900-talet har dessa sent uppodlade områden liksom flera av torpen övergivits som odlingsmark och successivt vuxit igen, övergått till betesmark eller planterats med granskog.

## Riksintresse för kulturmiljövård – Bergkvara

I söder och väster gränsar området till riksintresset för kulturmiljövård kring Bergkvara och områdets sydvästra del ingår i riksintressets torpzon. Självklart måste planeringen av verksamhetsområdet ta hänsyn till riksintresset. För att bedöma riksintressets värden i området liksom den påverkan utbyggnaden av ett verksamhetsområde i området skulle ha på riksintresset har en kulturlandskapsanalys gjorts (Kulturlandskapsanalys – övergripande struktur Västra Växjö och riksintresset för kulturmiljö: Bergkvara, Växjö kommun, Lars Wallin). Enligt kulturlandskapsanalysen anlades under 1800-talet ett tiotal torp inom den zon av riksintresset som idag ligger norr om väg 25. Granhult, Tiljebro, Tiljeryd anlades inom det som nu är aktuellt som utredningsområde, övriga sju torp anlades väster om själva utredningsområdet. Mindre lyckor öppnades upp kring torpen i den annars

omgivande skogen. På den ekonomiska kartan från 1950 finns bara Tiljeryd kvar som torp inom utredningsområdet. Odlingssmarken finns dock fortfarande kvar som öppen mark men skogen har åter tätat. Idag finns torpen Granhult, Tiljebro och Tiljeryd kvar som spisrösen, d.v.s. en stenhög kring den inrasade skorstenen. Vid Tiljeryd finns även grunden till en ekonomibyggnad, stentippar och en stengärdesgård och vid Granhult finns en brunn. Torpen finns inte med i FMIS, bortsett från brunnen, men har försetts med skyltar av hembygdsföreningen. Stor del av vägnätet inom riksintressets torpzonen kan dateras till det sena 1800-talets torpetableringar i området. Vägarna är dock rätade och grusade och har kompletterats med en väg i öster. Som tidigare beskrivits under rekreation och friluftsliv är området svårt att nå och utgörs i stort av typisk produktionsskog vilket bidrar till att området idag är svårt att läsa och förstå ur ett kulturhistoriskt perspektiv. Dessutom ligger området avskilt från övriga riksintresseområdet genom väg 25, vilken utgör en tydlig barriär. Vägens utformning och barriäreffekt innebär också att en utbyggnad av verksamheter inom utredningsområdet inte får någon större påverkan på riksintresseområdet söder om väg 25. Torpzonen norr om väg 25 bedöms som helhet inte ha de egenskaper som medför ett högt kulturlandskapsvärde men genom att förbättra de betydelsebärande elementens synlighet, tillgänglighet och möjligheten att förstå dem kan riksintressets värde stärkas.

**Särskilda värden och hänsyn:** Koppling till befintliga torp väster om området. Platser och lämningar efter tidigare torp. Vägstrukturen - vägen längst i väster och anslutningar till torpen i väster. Möjlighet till ökad tillgänglighet. Möjlighet till att stärka fysisk koppling till övriga riksintresset. Landskapsbild från riksintresseområdet i väster.

## Fornlämningar

Riksantikvarieämbetets fornminnesregister (FMIS) visar en relativt normal fornlämningsbild för Växjöområdet vad gäller såväl fornlämningar som typer av fornlämningar. Inom utredningsområdet i stort finns ett 40-tal fornlämningar och kulturlämningar registrerade. Sammanfattningsvis finns fem områden med fossil åkermark, det vill säga spår av odling som i tid kan sträcka sig från yngre bronsålder till början av 1900-talet, med en tyngdpunkt i järnålder. Fossil åkermark återfinns i områdets höjdlägen. Inom och i anslutning till den fossila åkermarken finns drygt 30 mindre anläggningar som till stor del bedömts vara gravar i form av stensättningar och rösen. Ett gravfält med röse och stensättningar har daterats till yngre bronsålder och stensättningar dateras generellt till bronsålder-järnålder. På tre platser finns skålgropar, d.v.s. offergropar på berg och stenblock som brukar indikera att det funnits bronsåldersbosättningar i närheten. Sena lämningar är kolbottnar (rester av kolmilor) ett offerkast och en brunn vid det tidigare torpet Granhult.

För den kommunala marken inom utredningsområdet har det gjorts en arkeologisk utredning steg 1 utan KML-beslut (Arkeologisk utredning kring södra delen av Växjö flygplats, Sune Jönsson) för att fastställa förekomsten av eventuella hitintills okända fornlämningar samt om det finns områden där det kan förekomma under mark dolda fornlämningar. Vid utredningen kompletterades de tidigare 10 registreringarna i FMIS med 13 nyregistreringar varav sex gravar, en fossil åkermark, fyra torplämningar, en kolbotten och ett offerkast. Offerkast såväl som tre av torplämningarna var dock förstörda.

Inför en exploatering behöver arkeologiska undersökningar utföras av de fornlämningar som kommer att förstöras. Kulturminneslagens målsättning är att bevara kulturlämningar på ett sådant sätt att de kan förstås i sitt landskapsammanhang. Inför en eventuell exploatering föreslås ytterligare antikvariska åtgärder i anslutning till de två gravrösen Öjaby 65:1 och 66:1 på höjden öster om väg 30 samt inom och i anslutning de två fossila åkermarksområdena mellan flygplatsen och väg 30. Vid sökschakt kan

här påträffas boplatsslämningar men framförallt ytterligare gravanläggningar och enbart okulär besiktning kan inte klargöra det. Nyregistreringar gjordes framförallt inom och i anslutning till den fossila åkermarken väster om flygplatsen och man kan förmoda att även inom och i anslutning till den fossila åkermarken utanför kommunal mark inom utredningsområdet kan förekomma fler fornlämningar än de som tidigare registrerats i FMIS. Detta behöver undersökas i den fortsatta planeringen.

***Särskilda värden och hänsyn:** Fornlämningar. Gravrösen och andra synliga fornlämningar som upplevelsevärde och historieberättare.*

## **Landskapsbild**

Området i sig kännetecknas av skogslandskapet vilket är det man upplever när man kör längs väg 25 och väg 30 genom området och det är också från vägen som de flesta upplever området idag. Sträckan längs väg 30 genom området är nästan fem kilometer lång vilket kan kräva en variation för trafikanter upplevelse och möjlighet till orientering. Såväl väg 25 som väg 30 är infarterna till Växjö och med ett nytt verksamhetsområde här blir det också två av Växjös entréer vilket kräver utformning. För att bidra till en variation längs sträckan bör trädvegetation sparas längs längre sträckor längs vägen, framförallt i den norra delen av väg 30. Zonens bredd liksom karaktär kan variera så att trädvegetationen ibland är genomsiktig och ibland är tätare. En riktlinje kan vara en zon på i huvudsak 30-50 m. Högre byggnader bör undvikas, framförallt på höjderna.

Även området längs Nylandavägen ställer krav på gestaltning, variation och en anpassning till mänsklig skala. Verksamhetsområde planeras på båda sidor av vägen men det är också vägen till flygplatsen, till Helgö och bör vara plats för cykelväg för att koppla området till Öjaby, rekreationsområden och övriga staden. I öster, mot Öjaby, möter öppna landskap och en omvandling av området längs Nylandavägen till verksamhetsområde kommer att påverka även upplevelsen av det öppna landskapet när man kommer längs Härlövsvägen från öster. Genom att behålla trädmiljöer i zon på 20-30 m längs vägen kan påverkan på landskapsbilden minskas.

Norr och väster om utredningsområdet möter öppna odlingslandskap vilka står i kontrast till skogarna inom området. De öppna markerna i norr kring Tunatorp kännetecknas av större åkrar brutna av markvägar, stengärdesgårdar och lövträd i åkergränserna. Skogsmarkerna bildar bakgrund till det öppna landskapet och en större förändring i form av t.ex. nya byggnader för verksamheter eller höglager skulle påverka också det öppna landskapets karaktär. Området är upptaget i naturvårdsprogrammet och bedöms ha ett stort landskapsvärde. Genom att behålla skogen i mötet med det öppna landskapet samt inte placera några högre byggnader i den norra delen av det planerade verksamhetsområdet kan större påverkan på landskapsbilden undvikas. Längs Härlövsvägen är landskapet mer småskaligt och skiftande med en blandning av skog, betesmarker, åker och gårdsmiljöer och fortfarande slingrar sig vägen genom landskapet i ungefär samma sträckning som på 1950-talet på väg mot mer öppna jordbrukslandskap kring Nöbbele by, Lönås och Härlöv. Tidigare sträckte sig vägen vidare österut till Öjaby men sammanhanget bröts i och med flygplatsens tillkomst. När man svänger av väg 30 så börjar också resan till det mer småskaliga landskapet och det finns ett värde i att bevara den småskaliga karaktären längs vägen, förbi Gullhalla. På så sätt kan sammanhanget längs den gamla vägsträckningen behållas liksom upplevelsen av det småskaliga landskapet. Kommer man från väster bildar skogen bakgrund till betesmarkerna och större förändringar kommer att påverka det småskaliga landskapets karaktär. Större påverkan kan undvikas

genom att även här behålla skogen i mötet med det öppna landskapet samt inte placera några högre byggnader längst i väster norr om Härlösvägen.

**Särskilda värden och hänsyn:** *Upplevelsen längs väg 25, väg 30 och Nylandavägen. Möjlighet att spara och utveckla trädmiljöer längs vägarna. Mötet med de öppna landskapen i Tunatorp och längs Härlösvägen, i både öster och väster.*

## **Framtida nyttjande – rekommendationer ur ett landskapsperspektiv**

De anspråk som ett nytt verksamhetsområde utgör innebär att ett idag till stora delar sammanhängande skogslandskap försvinner. Stora delar av området kommer att hårdgöras, vegetation tas bort och terrängskillnader jämnas ut. Det ställer stora krav på att tillräckligt stora grönytor i form av sammanhängande stråk och större områden sparas, förädlas och nyskapas för att möjliggöra hantering av den kraftigt ökade mängden dagvatten som kommer att uppstå. Lika viktigt är att se till att de gröna miljöerna bidrar med biologisk mångfald, struktur, orientering samt rekreations- och upplevelsevärden. Dessa värden och ekosystemtjänster är nödvändiga om ett verksamhetsområde som är attraktivt att arbeta och driva företag i ska utvecklas.

För att värna, utveckla och integrera de värden som finns i landskapet idag i ett framtida verksamhetsområde föreslås följande övergripande strategier för hela utredningsområdet. Strategierna förtydligas och kompletteras sedan för utredningsområdets delområden under *Områdesvisa rekommendationer*.

- Stora gröna ytor i en sammanhängande struktur sparas och förädlas inom allmän platsmark för dagvattenhantering, rekreation och biologisk mångfald.
- Gröna element i form av sparad naturmark och/eller nyskapade trädgrupper, planteringar etc. samt infiltrerbara ytor som kan möjliggöra dagvattenhantering eftersträvas också på kvartersmark för att bidra till ekosystemtjänster och biologisk mångfald. En utgångspunkt för andel infiltrerbar yta per fastighet är 20-25 %.
- Möjligheten att passera de fysiska barriärerna väg 25 och väg 30 förbättras. Gröna miljöer för människors upplevelser och rörelser sparas, förädlas och nyskapas i området.
- Gröna ytor och element används för att bidra till mänsklig skala, orientering och struktur.
- Varierade zoner av framförallt trädvegetation samt begränsning av byggnaders höjd i olika områden används för att begränsa visuell påverkan på omgivande öppna kulturlandskap, upplevelsen längs vägarna och riksintresset för kulturmiljö.
- Områdets kulturhistoriska spår görs synliga, integreras i de gröna miljöerna och sambandet med övriga riksintresseområdet för kulturmiljö stärks.
- En anpassning till terrängen eftersträvas i mötet med de områden där natur sparas. Slänter placeras inom kvartersmark. Även inom kvartersmark eftersträvas anpassning till terrängen och terrängskillnader tas upp genom nivåskillnader mellan fastigheter istället för plana ytor.

## **Områdesvisa rekommendationer**

### ***Skogen norr om Härlösvägen***

- Områdets västra delar, kärrenskogen längs Ålabäcken, har höga naturvärden, är värdefullt som vattendrag och utgör mötet med det öppna kulturlandskapet i väster och bör vara undantaget exploatering. Trädvegetationen bör behållas och utvecklas, dominerat av lövträd. Om hänsyn

tas till naturvärdena och området inte omformas kan området användas som fördröjningsmagasin för dagvatten.

- Inom området behöver sparas ytor för dagvattenhantering som ett första steg innan dagvattnet når Ålabäcken. Det låglänta området, ”Myrarna”, och anslutande diken mot Ålabäcken, kan vara lämpliga områden men behöver utredas ytterligare.
- I norr bör skogen behållas i mötet med det öppna landskapet för att undvika större påverkan på det öppna landskapet kring Tunatorp.
- Byggnadshöjden bör begränsas och högre lagerbyggnader bör undvikas i hela området. Detta för att undvika större visuell påverkan på de öppna landskapen i väster och norr men också för att stora lagerbyggnader inte ska dominera området upplevt från väg 30.
- En cirka 20-50 meter bred zon med trädvegetation bör hållas i mötet med väg 30. Bredden kan variera, liksom genomsiktligheten, genom en varierad skötsel. Tall och lövträd bör prioriteras.
- Området med fossil åkermark har inte undersökts vilket behöver göras om området ska exploateras. Då flera nyregistreringar av bl.a. gravar gjordes i området på andra sidan väg 30 är det sannolikt att det kan upptäckas liknande lämningar här.

### ***Inägorna kring Härlösvägen***

- Gårdsmiljöerna och de omgivande öppna markerna bör undantas exploatering och vägsträckningen bör behållas. Området ingår i en övergripande spridningskorridor knutet till blomrika och öppna marker vilket bör gynnas och kan stärkas ytterligare genom förändrad skötsel och åtgärder i form av t.ex. sen slåtter och spridning av fröer längs vägrenar. Hävd av markerna i form av slåtter eller bete bör fortsätta. Stengärdesgårdar och enskilda träd är värdefulla element i landskapet som bör lyftas fram.
- Sumpskogen sydöst om vägen bör undantas exploatering med hänsyn till dess höga naturvärden. En skogbevuxen skyddszon på ca 10 meter bör hållas för att upprätthålla en jämn luftfuktighet. Om hänsyn tas till naturvärdena och området inte omformas kan området användas som fördröjningsmagasin för dagvatten.
- Ålabäcken bör utvecklas som ett blågrönt stråk, se *Området söder om Härlösvägen*.

### ***Skogen söder om Härlösvägen***

- De två höjderna i söder bör sparas som naturmark i stort för möjlighet till rekreation, biologisk mångfald och som del av den övergripande gröna strukturen samt med hänsyn till fornlämningar. Fornlämningar som kommer att exploateras behöver föregås av arkeologisk undersökning. Inför en eventuell exploatering föreslås ytterligare antikvariska åtgärder i anslutning till de två gravrösen Öjaby 65:1 och 66:1 på höjden i sydöst.
- Det befintliga elljusspåret/gång- och cykelvägen mellan Öjaby och Kvalleberg utvecklas som ett tydligt, tryggt och rekreativt stråk. I sin förlängning leder stråken vidare till kulturlandskapet kring Bergkvara i söder och skogen och Helgasjön i norra Öjaby i norr.
- En gång- och cykelpassage tvärs väg 25, i den västra delen av området, bör prövas för att stärka kopplingen till riksintresseområdet söder om väg 25, öka möjligheten att uppleva riksintresset som helhet samt ge möjlighet till att ta sig till verksamhetsområdets västra delar till fots och på cykel.
- Områden med trädvegetation bör sparas och förädlas längs delar av väg 25 och väg 30. Sträckan längs väg 30 är närmare 3 km och längs väg 25 knappt 1,5 km och en variation av vegetation och bebyggelse är värdefull för upplevelsen och orienteringen längs vägen. Där vegetation sparas kan en bredd på 20-50 m vara lämpligt. Karaktär såväl som genomsiktlighet kan variera.



- Eventuella höglager bör placeras i områdets centrala delar. Avstånd från vägen bör eftersträvas för att undvika intrycket av dominerande lagerbyggnader för de som rör sig längs vägen. Däremot kan högre byggnader med högre arkitektonisk gestaltning prövas närmare väg 25 och väg 30. Längst i väster bör byggnadshöjden begränsas för att undvika större påverkan på riksintresseområdet för kulturmiljö.
- Ett övergripande blågrönt stråk bör utvecklas längs Ålabäcken och lågstråket i väster, från Klyngekärr i söder och norrut. Dagvattenhantering, biologisk mångfald och rekreativa värden ska möjliggöras. Det befintliga raka diket bör omskapas till ett mer naturligt och meandrande flöde, naturtyperna längs stråket kan variera och en gångväg bör anläggas längs med stråket. Bredden på stråket kan variera och anpassas till omgivande låglänta områden men längs större delen av sträckan är 50 meter ett lämpligt mått.
- I sydöst behöver möjligheten till dagvattenhantering utredas ytterligare.
- Generellt bör trädvegetation i form av lövträd och tall gynnas.
- En ny säker passage för gång och cykel tvärs väg 30 föreslås i höjd med Nylandavägen. Cykelvägen bör fortsätta längs Nylandavägen för att koppla området till Öjaby i stort, flygplatsen, friluftsområdet Norra Öjaby, planerade verksamhetsområden samt Helgö.
- Det befintliga vägnätet av skogsvägar bör vara stommen i ett nytt vägnät.
- De tidigare torp-platserna i väster och de kvarvarande spåren bör sparas och integreras i den gröna strukturen. För att bevara, och om möjligt, stärka sammanhanget med de torp som ligger inom riksintresseområdet för kulturmiljö men utanför utredningsområdet, bör anslutande vägar västerut finnas kvar.
- Kärret i sydväst bör undantas exploatering med hänsyn till dess naturvärden. En skogbevuxen skyddszon på ca 10 meter bör hållas. Om hänsyn tas till naturvärdena och området inte omformas kan området användas som fördröjningsmagasin för dagvatten.
- Området öster om väg 30 är värdefullt att säkerställa som natur. Områdets karaktär begränsar såväl visuell som hörbar negativ påverkan på bostadsområdet i relation till väg 30 och det planerade verksamhetsområdet. Det är också värdefullt som en övergripande spridningskorridor för biologisk mångfald.
- Slättemyr direkt väster om utredningsområdet bedöms inte påverkas av en eventuell exploatering men frågan bör fortsatt bevakas så att myrens biologiska värden och fungerande ekosystem behålls.

### ***Området kring flygplatsen***

- Området längst i norr, kring torpet Lybäck, utgör mötet med det öppna kulturlandskapet kring Tunatorp och har ett historiskt värde och bör vara undantaget exploatering. För att undvika större visuell påverkan på det öppna landskapet bör skogen behållas i mötet med det öppna landskapet.
- Byggnadshöjden bör begränsas och höglager bör undvikas i hela området. Detta för att undvika större visuell påverkan på de öppna landskapen i norr och öster men också för att de inte ska dominera området upplevt från väg 30, Nylandavägen och flygplatsen.
- En cirka 20-50 meter bred zon med skog bör hållas i mötet med väg 30. Bredden kan variera, liksom genomsiktligheten, genom en varierad skötsel. Även längs Nylandavägen bör en zon på ca 20-50 meter av trädvegetation hållas. Befintliga lövträd tas tillvara och den stengärdesgård som finns bör lyftas fram som karaktärsskapande element.
- För att göra det enkelt att röra sig inom verksamhetsområdet som helhet men också koppla området till Öjaby och till friluftsområdet i Norra Öjaby föreslås cykelväg längs Nylandavägen.

- Inom området behöver möjligheten till dagvattenhantering utredas ytterligare. Dagvatten från det nya verksamhetsområdet måste hanteras separerat från flygplatsens dagvatten eftersom flygplatsens dagvatten kan innehålla PFAS. Flygplatsens dagvatten leds norrut och till liten del västerut. Ev. exploatering i området mellan flygplatsen och väg 30 måste göras med hänsyn till flygplatsens dagvatten så att PFAS inte sprids.
- Den mindre höjden mellan väg 30 och flygplatsen, i höjd med Härlösvägen, bör sparas med hänsyn till fornlämningar och topografin och bör integreras i en övergripande spridningskorridor för biologisk mångfald tvärs väg 30 och flygplatsen. Inför en eventuell exploatering föreslås ytterligare antikvariska åtgärder inom och i anslutning till de två fossila åkermarksområdena mellan flygplatsen och väg 30.
- Vid exploatering väster om flygplatsen bör hänsyn tas till motorbanans verksamhet så att verksamheten kan fortsätta så länge som möjligt. Banan behöver dock dras om i sydöst så att man inte kör över bergsknallen vid RAÄ Öjaby 192 för att inte skada fornlämningen ytterligare. Troligen finns det fler flacka gravar på kullen som idag är osynliga.

### **Behov av utredningar**

- Förutsättningarna för dagvattenhantering behöver utredas för de olika områdena inför den fortsatta planprocessen. Kapacitet, volym och funktion för dagvattenområden och vattendrag behöver beräknas. Det gäller såväl inom som utanför planområdet, längs hela flödet fram till recipienten.
- En arkeologisk utredning bör göras för att bedöma ev. förekomst av ytterligare fornlämningar inom de fastigheter som idag utgör privat mark. Fornlämningar som kommer att exploateras behöver föregås av arkeologisk undersökning. Ytterligare antikvariska åtgärder inom kommunal mark krävs inför ev. exploatering inom och i anslutning till de två fossila åkermarksområdena mellan flygplatsen och väg 30 samt i anslutning till de två gravrösen Öjaby 65:1 och 66:1 på höjden väster om väg 30.
- Vid exploatering av eller i närheten av områden med höga naturvärden behöver ytterligare naturinventering göras. Det gäller särskilt våtmarkerna, Härlösvägens vägrenar samt de öppna markerna kring Gullhaga.
- Inom hela utredningsområdet finns spridda äldre träd som sparats som naturvårdsträd eller evighetsträd av skogsbruket. Det är de äldsta träden som är värdefullast och det är viktigt att hänsyn tas till dessa vid planläggning. Då de är spridda i landskapet har de inte inventerats i tidigt skede vilket behöver göras inför planläggning av respektive delområde.

### **Källor**

Kulturlandskapsanalys – övergripande struktur Västra Växjö och riksintresset för kulturmiljö: Bergkvara, Växjö kommun, Lars Wallin, december 2016

Arkeologisk utredning kring södra delen av Växjö flygplats, Sune Jönsson, december 2016