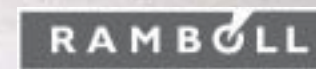


Ortsanalys Flädie

Maj 2004



Godkänd av kommunstyrelsen 26 maj 2004

O:\64mas\7152xx\715292\L_proj\text\ortsanalys_fladie_farg.pmd

Färgfotografier: Ramböll Sverige AB

Svart/vita fotografier: Bertil Persson Teknil design

SCANDIACONSULT SVERIGE AB / RAMBÖLL

Region Syd

Mark och samhälle

Isbergs gata 3

211 19 MALMÖ

Tfn 040 - 10 54 00

Fax 040 - 12 66 50

Förord

Flädie är en gammal by med anor från medeltiden. Byns karaktär och läget på den bördiga lundaslättan, vid det snabba vägnätet och inom nära avstånd från storstadens arbetsplatser, gör byn till en attraktiv boendeort. Med en pågatågstation i Flädie kommer byns attraktivitet att öka ytterligare. Det finns en efterfrågan på utbyggnad av bostäder. Ska Flädie byggas ut och hur kan en utbyggnad ske utan att Flädies karaktär förloras? Ortsanalysen är ett led i att ge svar på dessa frågor.

Ortsanalys är en arbetsmetod som bygger på den norska metoden ”stedsanalys”. Den innebär en systematisering av kunskap för att förstå en orths historia, dess aktuella situation och förutsättningar samt dess utvecklingsmöjligheter. Ortsanalysen beskriver ortens form som ett resultat av en historisk process där både övergripande samhällsutveckling såväl som lokala initiativ och drivkrafter har medverkat till ortens utveckling. Resultatet av detta sammanfattas i ortens starka och svaga sidor samt i exempel på hur ortens kvaliteter kan förbättras och utvecklas.

Analysen är utförd under oktober 2003 till april 2004. Arbetet har förankrats i en arbetsgrupp från Lomma kommun bestående av Anders Nyquist, planeringschef, Eva Sjölin, stadsbyggnadschef, Gun Andersson, kulturchef och Bengt Lavesson, teknisk chef.

Ortsanalysen är framtagen på uppdrag av Kommunledningskontoret, Planerings- och utredningsenheten

med Anders Nyquist som beställare. Scandiaconsult/Ramböll i Malmö har utfört analysen med Ylva Pålstam som ansvarig och Maria Wedin som handläggare.

Innehåll

Del I Analys

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

Del II Flädies styrka och svaghet

Starka sidor.....	18
Svaga sidor.....	18

Del III Sammanfattning

Sammanfattning och rekommendationer.....	19
------------------------------------------	----

Geografi

Flädie är beläget på den bördiga lundaslätt, norr om Lomma, mellan Bjärred och Lund. Byn tillhör Lomma kommun och är med sina 200 invånare den minsta tätorten i kommunen.

Det har funnits bosättningar i byn sedan yngre stenåldern och mer permanent bebyggelse sedan 1100-talet då Flädie blev socken med en kyrka i byn. Flädie kommun bildades till följd av 1862 års kommunreform. Genom 1952 års storkommunreform sammanslogs Flädie, Fjelle och Borgeby kommuner till Flädie storkommun. Ytterligare kommunindelingsreformer medförde att Flädie storkommun lades samman med Lomma köping till Lomma kommun år 1963.



Flädie i Skåne

Flädie by har idag drygt 200 invånare. År 1749 hade Flädie socken, den oskiftade byn, 221 invånare. Husen var då betydligt färre men antalet familjemedlemmar betydligt fler. Efter enskiftet hade socknens befolkning ökat till 509 invånare år 1860. Befolkningen bestod av invånare i de utskiftade gårdarna och en förtätning med ny bebyggelse i byn Flädie. År 1900 hade kommunens befolkning ökat till 588 och 1950, strax innan kommunsammanslagningen med Fjelle och Borgeby, var invånarantalet 964.

Under 1960-talet fanns en stor tilltro till fortsatt tillväxt. En generalplan för den nybildade Lomma kommun togs fram, GPL 1970, som visade en omfattande utbyggnad med ca 6 000 lägenheter i Flädie. Fördelning mellan småhus och flerfamiljshus föreslogs vara 40 respektive 60 %. Planen innebar att Flädie och Bjärred skulle byggas samman till en "bandstad". I området närmast motorvägen angavs verksamheter och i Flädie gamla by ett centrum för detaljhandel.

Barn och ungdomar i åldrarna 0-19 år utgör en tredjedel av byns befolkning, vilket är tio procent högre än riksgenomsnittet. Andelen invånare i åldersgruppen 20-24 år samt pensionärer (64- år) är ca fem procent lägre än riksgenomsnittet. Den yrkesverksamma gruppen av invånarna (25-64 år) utgör 50 %, vilket är lika som riksgenomsnittet.

Motorvägen E6 mellan Malmö och Helsingborg passerar strax öster om Flädie. Närmaste anslutning är

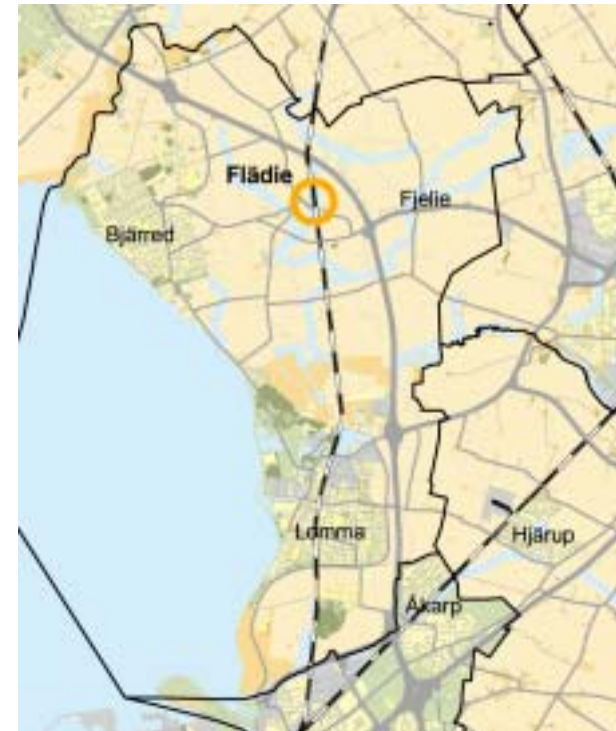
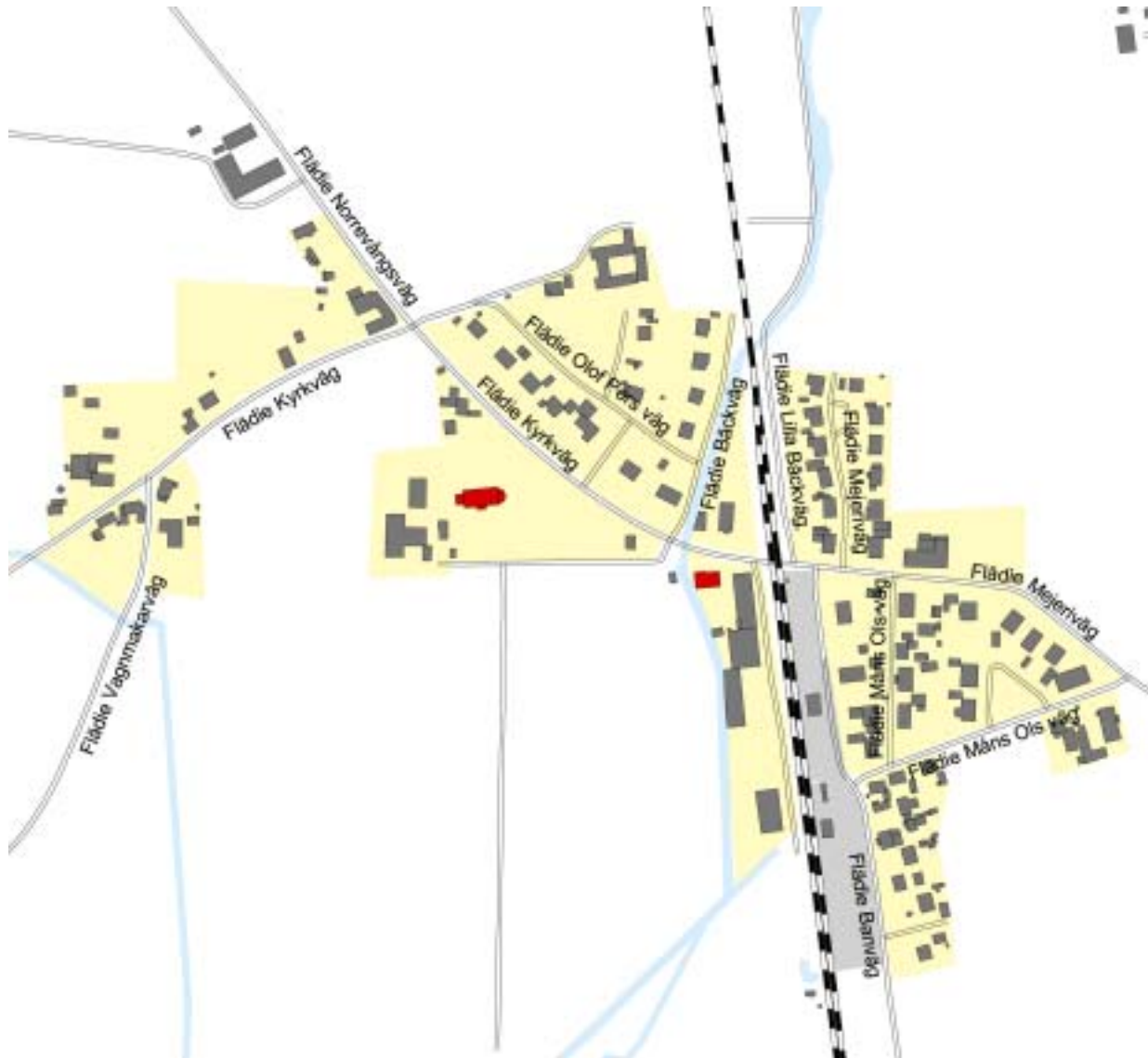
trafikplats Flädie, dryga kilometern öster om byn, vilken nås med bil på fem minuter. Malmö och Lund ligger på ett avstånd av 15 respektive fem kilometer från Flädie. Öresundsbron nås med bil på ca 20 minuter.

Genom Flädie går Lommabanan, järnvägen som går från Malmö via Lomma, Flädie och Kävlinge vidare upp till Helsingborg. Järnvägen har i dag ingen persontrafik men pågatåg planeras på linjen med en station i Flädie.

Det finns många mindre verksamheter i byn såsom lantmannaaffär, hobbyaffär, fotograf, plantskola, mat- och vingård, galleri, dataföretag, VVS-företag, bilverkstad etc. En stor del av invånarna arbetspendlar dock till de större städerna, som bl a Lund och Malmö.

Slutsatser

- Flädie har ett bra geografiskt läge med närheten till väg E6 och Öresundsbron samt nära till större städer såsom Lund och Malmö.
- Flädie har goda kollektivtrafikförbindelser för en ort på cirka 200 invånare. Med pågatåg på Lommabanan förbättras möjligheten att resa kollektivt.
- Befolkningen i Flädie är yngre än riksgenomsnittet, med en större andel barn.
- I Flädie by finns flera mindre verksamheter men de flesta av invånarna arbetar på andra orter.



Karta över Lomma kommun

Adresskarta över Flädie

Historia

Flädie har en gammal historia som går tillbaka till förhistorisk tid. Det geografiska läget och naturförutsättningarna har skapat grunden för byns tillblivelse. Flädiebäcken gav vatten till människor och djur, den bördiga åkermarken gav möjlighet för odling och bete och havet gav möjlighet till fiske och transporter.

Förhistorisk tid (tiden före 1000-talet)

Skåne har varit bebott sedan isavsmältningen, som började för ca 11 500 år sedan. De första invandrarna var renjägare som kom söderifrån. Vid jägarstenå-

derns slut, ca 5000 f Kr (kallad yngre stenåldern eller bondestenåldern) skedde en övergång från jägarkultur till bondekultur. I Lommaregionen var troligen många av de första bönderna bosatta vid stränderna av de havsvikar (Litorinahavet) som fanns långt in i landet, dels vid Flädie och dels vid Borgeby. Vid stränderna mynnande små bäckar där det antagligen fanns många sorters småfisk, som var en viktig del av födan. Fornminnesinventeringen visar en koncentration av boplatser i närheten av Flädie kyrkby. Sex boplatser ligger i direkt anslutning till bäcken, som

söder om nuvarande kyrka bredde ut sig till en större damm. Det visar att det redan under yngre sten- och bronsåldern fanns en bebyggelsekoncentration vid den plats som senare blev Flädie sockens helt dominerande boplatser. Hur länge man bodde på samma boplatser och hur ofta man flyttade är dock osäkert.

Bondbyn som utskiftades

Under vikingatiden (800 – 1050 e Kr) skedde en kraftig folkökning. Jordbruket utvecklades och odlingsmetoderna förbättrades. Det bidrog till omfattande bybildningar på den skånska slätten. I nuvarande Lomma kommun var bebyggelsen vid denna tid samlad i flergårdsbyarna Lomma, Vinstorp, Kars-torp, Fjellie, Flädie, Önnerup, Laxmans Åkarp och Borgeby. Hur länge dessa byar har legat på de platser som anges i det äldsta kartmaterialet från 1600-talets slut är emellertid osäkert, men säkert är dock att bebyggelse har funnits i Flädie sedan yngre stenåldern. Bynamnen ger en härledning om åldern, till de äldsta hör de med efterleden -by eller -hög (utvecklat till -ie) som i Flädie, Fjellie och Borgeby.

Flädie eller Flatoige, omnämns redan i ett dokument upprättat den 21 maj 1085 av Knut Svensson, mer känd som kung Knut eller Knut den Helige (det äldsta i nordens bevarade dokument vars ordalydelse är bevarad). Dokumentet innehåller en donation av jord till Lunds domkyrka. Om Flädie står: ”in Flatoige fem och ett halv bol som Hakon gav åt kungen”. Bol är ett stycke jord, en lantgård eller ett hemman. Nam-



Skånska rekognosceringskartan från 1812

net Flatoige kan delas upp i två delar: Flat= flat, platt och oige=hög. Enligt vissa teorier kan Flatoige möjligen varit tingsplatsen på den platta höjden. Höjden kan vara den som är belägen sydväst om den nuvarande byn, där Kaniks tegelbruk har brutit lera.

Under 1100-talet, efter övergången till den kristna tron och införandet av sockenorganisationen, den minsta territoriella kyrkliga enheten, anlades en stenkyrka i romansk stil i Flädie.

Flädie bestod under medeltiden av ett antal gårdar grupperade kring kyrkan och bygatan. Typiskt för de medeltida byarna vid kusten var de långa vångarna som sträckte sig från bytomten ner till havet, se karta från 1769 på rapportens omslag. Bytomten låg i den östra delen av bymarken, tydligt indragen från kusten. Bebyggelsen dominerades av fyrålgade gårdar.



Boplatsen i Flädie under medeltiden

dar. I Flädie finns en gård (nr 21 på kartan) och det gamla prästlönebostället (nr 2 på kartan) kvar på samma plats som innan enskiftet.

Vägförbindelser fanns österut till Fjellie, norrut till Borgeby, västerut mot havet, nuvarande Bjärred, och söderut, med koppling till vägen till Önnerup och landsvägen längs kusten, Via Regia – den danska kungsvägen. Vägsystemet syns tydligt på rekognoseringskartan från 1812, men härstammar förmodligen från medeltiden.

Det medeltida bruknings sättet, att dela upp de olika markerna i tegar efter hur husen låg i byn, medförde ett orationellt brukande av jorden. Genom olika skiftesreformer i slutet av 1700-talet och början av 1800-talet sökte man förhindra den omfattande ägosplittringen samt rationalisera och effektivisera jordbruket. Genom enskiftet fick varje gård sin mark samlad till en enhet med gården i mitten. Det innebar en genomgripande förändring av Flädie. De första tre gårdarna skiftades 1802 och under åren 1806-1807 genomfördes skiftet i resten av byn. Gårdarna spreds jämt över socknen. Hela socknens marker uppodlades och våtmarker dikades ur, vilket medförde att vattenföringen i Flädiebäcken minskade.

Under andra halvan av 1800-talet skedde en kraftig befolkningsökning som ledde till en ökad bebyggelse, dels genom hemmansklyvning och dels genom byggande av gatehus för den jordlösa befolkningen. I Flädie by skedde en förtätning av ny bebyggelse längs

Flädie Kyrkväg, främst gatehus bebodda av arbetare och hantverkare.

Järnvägssamhället och centralorten

Anläggandet av järnvägen mellan Malmö och Billesholm fick en stor betydelse för Flädies utveckling. Järnvägen drogs genom byn och ett stationshus byggdes 1886. År 1901 öppnades tåglinjen mellan Lund och Bjärred, som gick på bro över den nordgående Malmö-Billesholmsbanan. Från Flädie gick ett stickspår till Lund-Bjärredbanan.

Flädie by blev en järnvägs knut där snälltågen på västkustsbanan stannade för möte och förbindelse fanns med järnvägen till Lund. Järnvägen förändrade Flädie och medförde att verksamheter och affärsrörelser anlades intill järnvägen där en omfattande nybebyggelse av småhus växte fram. På järnvägen fraktades tegel från byns tegelbruk Kanik, virke, bränsle och specerier till affärerna samt transporter av sockerbetor, djur och lantbruksmaskiner för jordbruket. Flädie blev en centralort för ett område som berörde kommunerna Borgeby, Fjellie och Stävie. Byn baserades på jordbruksnäringen och dess behov av service av olika hantverkare.

I Flädie fanns telefon- och telegrafstation, poststation, polisstation, taxistation och mejeri. Detta gjorde det möjligt för många att försörja sig på handel. Som mest fanns i Flädie fyra diverseaffärer, två spannmålsaffärer, två kvarnar, två bagerier, ett café, en bryggare, två plantskolor samt hantverkare såsom

murare, målare, snickare, vagnmakare, plåtslagare, smed, skomakare, träskomakare, skräddare, sadelmakare, möbelsnickare, cykelmakare och elinstallatör samt strykerska och övriga dagsverkare för betskötsel, höskörd, sädesskörd, potatisplockning, tröskning, storbak etc.

"Villaorten"

I mitten av förra seklet förlorade Flädie sin roll som knutpunkt för järnvägen. Lund-Bjärredsbanan lades ner 1939 och persontrafiken på Malmö-Billesholmsbanan upphörde 1983. Under efterkrigstiden började bilen bli var mans egendom vilket medförde en större möjlighet att välja boendeort och Flädie började bli attraktivt som boendeort. En försiktig utbyggnad skedde under 1950-talet med villor norr om kyrkan och under 1960-talet öster om järnvägen, längs Flädie Mejeriväg. Flädie har utvecklats mot en "villaort/pendlingsort", dock fortfarande med stort inslag av småverksamheter.

Enskilda byggnader

Bland viktiga byggnader i Flädie kan följande nämnas:

Kyrkan, som är uppförd mellan 1886 och 1888 i nygotisk stil. Kyrkan byggdes på samma plats som den medeltida kyrkan som revs 1886. *Flädie 2:42*, ett prästlöneboställe väster om kyrkan som byggdes upp igen år 1903 efter en brand. *Flädie 28:2*, en kringbyggd gård från 1700-talet som ligger kvar på sina ursprungliga platser sedan före skiftet.

Flädie mölla, Flädie 6:40, av holländaretyp uppfördes år 1848 och utrustades med elektricitet på 1950-talet. Kvarnrörelsen upphörde 1972. *Flädie smedja*, Flädie 6:20, från 1870-talet, belägen centralt i byn i korsningen med Flädie Kyrkväg som ledde till Bjärred och Flädie Vagnmakarväg som ledde till Kaniks tegelbruk. *Flädie vagnmakeri*, Flädie 25:2, uppfördes år 1912. Vagnmakerinäringen upphörde på 1950-talet då en bilverkstad inrättades i lokalerna. *Flädie 2:38*, i korsningen mellan Flädie Kyrkväg och Flädie Norrevångsväg som ursprungligen var en lanthandel som upphörde år 1971 och har sedan rymt bl a plåtslageri och kontor.

Flädie station, som byggdes 1886 i nygotisk tegelarkitektur karaktäristisk för stationshusen längs Malmö-Billesholmsbanan. *Flädie andelsmejeri*, Flädie 8:12, anlades år 1895. *Flädie 2:34* är ett hyreshus uppfört på 1920-talet längs Flädie Banväg.



Holländaren från 1848

Slutsatser

- Flädie har en gammal historia som kan spåras tillbaka till den yngre stenåldern. De olika skeden kan sammanfattas i: medeltidsbyn – stationssamhället – centralort för det jordbrukande omlandet – villaorten.
- Den rika förhistorien kräver en arkeologisk utredning innan en eventuell utbyggnad.
- Flädie har en tydlig bykaraktär. En smal landsväg som kantas av häckar, träd och bebyggelse, ofta med husens långsidor och entré mot vägen.
- Vägsystemet har karaktären av ett gammalt (medeltida) vägnät och visar en tydlig koppling till de övriga byarna med medeltida ursprung, Fjelie, Borgeby, Önnerup och Lomma. Kopplingen med Fjelie är dock bruten av motorvägen E6.
- Flädie har haft och har fortfarande en tydlig prägel av hantverk och verksamheter, ofta med anknytning till jordbruket.



Flädie smedja



Flädie kvarn



Flädie station



1700-tals gård

Karta över den historiska utvecklingen i Flädie

Landskap och grönstruktur

Flädiebäcken och havet, vilket under förhistorisk tid hade en vik ända in till Flädie, samt den goda åkerjorden har varit avgörande för lokaliseringen av Flädie by.

Landskapet kring Flädie är idag helt uppodlat och är ett så kallat fullåkerslandskap som bildar en del av lundaslätten. Den helt dominerande jordarten är glacial fin- och grovlera, dvs leror som har varit lämpliga för att bränna tegel. Vid början av förra seklet fanns ett flertal tegelbruk i nuvarande Lomma kommun. Kaniks tegelbruk, söder om byn Flädie, anlades 1904 och var ett av få svenska tegelbruk som fortfarande var i drift i början av detta sekel. Tegel-



Flädieäpplet



bruket lades dock ner 2002. Teglet från Kanik var rött till skillnad mot teglet från Lomma som var gult.

Lundaslätten är mycket flack, men vid Flädie finns en mindre terrängformation kring Flädiebäcken. Två höjdryggar omger bäcken med en nivåskillnad på ca tio meter. Bäcken är numera ett litet vattendrag som rinner ut i Önnerupsbäcken och vidare till Höje å. Innan den omfattande utdikningen i slutet av 1800-talet hade bäcken ett mycket större vattenflöde. Under medeltiden låg en stor damm söder om kyrkan. På rekognoseringskartan från 1812 syns Flädiebäckens utbredning och våtmarkerna kring denna. För att hindra näringsläckage har dammar anlagts vid bäcken strax norr och söder om byn.

Jordbruket är hela tiden närvarande i byn, dels genom att åkermarken i princip gränsar till varje hus, dels genom verksamheter som Flädie Lantmannaffär och den nu nerlagda möllan.

Jordbrukskopplingen märks också genom att handelsträdgårdar och plantskolor har funnits och fortfarande finns i Flädie. I slutet av 1800-talet övertog trädgårdsmästare Nils Nilsson en gård i Flädie där han startade en handelsträdgård. På gården fanns en äppelplanta som växte upp till ett stort träd med granna frukter. Sorten förökades och spriddes såväl i Skåne som andra trakter. Den nya sorten fick byns och sockens namn - Flädieäpplet. I slutet av 1920-talet övertog sonen Julius Nilsson verksamheten. Hans specialitet var stamsyrener. En av dessa fick

ett hedersnämmande vid en utställning i Oslo i slutet av 1920-talet. Omkring 1970 lades verksamheten ner och fastigheten såldes. I dag finns en plantskola i Flädie.

Det finns ingen sammanhängande grönstruktur i eller utanför byn. Grönstrukturen består av de lummiga privata trädgårdarna, de trädkantade vägarna och det smala gröna stråket längs Flädiebäcken. Längs Flädie Kyrkväg finns en obebyggt tomt med ungräd och sly.

Slutsatser

- Flädie by ligger som en grön ö på den uppodlade slätten.
- De höga trädkronorna är en viktig del av karaktären och bysiluetten, träd på tomtmark och träd längs vägarna.
- Den uppodlade jordbruksmarken som omger byn är en viktig del i Flädies karaktär.
- Nivåskillnaderna runt Flädiebäcken skapar ett intressant ”rum”.
- Grönstrukturen består till stora delar av privata trädgårdar.
- Byn har en egen äppelsort, namngiven efter byn och socknen.
- Det finns ingen sammanhängande grönstruktur i eller utanför byn som är tillgänglig för allmänheten.



Karta över grönstrukturen i Flädie



Åkerlandskapet



Träd längs vägarna i Flädie



Flädiebäcken

Huvudstrukturer

Flädie har en mycket tydlig och klar struktur. Byn är uppbyggd kring landsvägen, den gamla bygatan. Flädie Kyrkväg och Flädie Mejeriväg utgör huvudstråk genom byn. Vägarna är smala, saknar trottoarer och kantas av häckar och stora träd. Kring vägen ligger bebyggelsen, oftast en rad av hus. Den äldsta bebyggelsen har långsidan och entrén mot vägen. En fyrhängad gård från 1700-talet finns kvar på sin ursprungliga plats innan enskiftet.

Fem bebyggelseområden kan urskiljas: *Den medeltida byn* som består av området kring kyrkan och den gamla bytomten. Bytomten kan idag avläsas genom kyrkan, prästlönebostället, 1700-talsgården Flädie 28:2 och Flädiebäcken. Den medeltida kyrkan revs dock 1886 men den nya kyrkan uppfördes på samma plats. 1700-talsgården och prästlönebostället är de enda av den gamla byns gårdar som fick ligga kvar på samma plats som före enskiftet.



Flygfoto över Flädie från början av 1900-talet

Bebyggelsen av gatehus som växte fram efter enskiftet längs Flädie Kyrkväg. *Stationssamhället* som består av bebyggelsen kring stationen och växte fram efter 1886. Den utbyggnad som skedde under *1950-talet* norr om Flädie kyrka med en eller en- och enhalvplans hus i gult lommategel och utbyggnaden som skedde under *1960-talet* längs Flädie Mejeriväg av enplans hus i rött tegel från Kaniks tegelbruk.

Flädie har i dag ingen tydlig knutpunkt, d v s ett område där viktiga stråk korsas och där viktiga funktioner finns. Tidigare utgjorde vägkorsningen vid Flädie Kyrkväg och Flädie Norrevångsväg vid den stora lanthandeln en knutpunkt, vägkorsningen med Flädie Kyrkväg och Flädie Vagnmakarväg en annan knutpunkt, där det sägs att det anordnades dans i vägkorsningen. Järnvägsstationen har också varit en knutpunkt. Idag kan området öster om kyrkan och fram till lantmannaaffären och hobbyaffären sägas vara en knutpunkt.

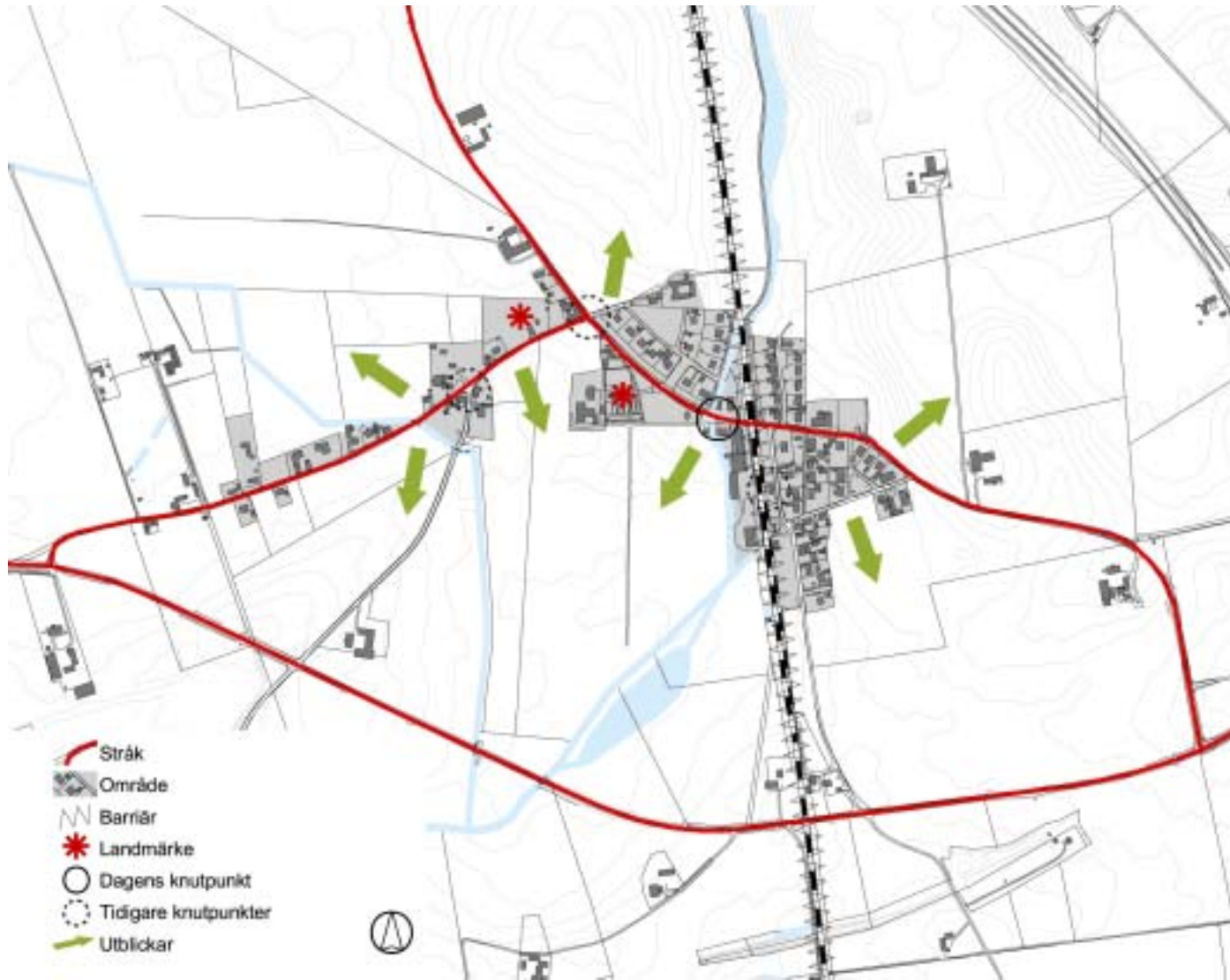
Järnvägen utgör en barriär. Korsningen med Flädie Kyrkväg är i plan med signal och bommar. I dag är järnvägstrafiken inte omfattande men kan komma att bli betydligt intensivare då banan rustas upp och en station byggs strax söder om Flädie. Motorvägen utgör en barriär mellan byarna Flädie och Fjelie. Det gamla vägnätet är brutet och förbindelsen upprätthålls genom gång- och cykelvägen. Det två byarna som tidigare låg så nära varandra har fysiskt och rent känslomässigt kommit långt ifrån varandra.

Flädie kyrka och möllan utgör landmärken. Hela byn utgör med sin stora gröna volym ett landmärke på slätten. De spridda gårdarna är tydliga landmärken utanför byn.

I byn är utblickarna korta på grund av den täta grönskan, men från byn mot landskapet är utblickarna vida. Jordbruksmarken breder ut sig likt ett hav. Flädie är väl synligt från väg 913 mellan Bjärred och Lund.

Slutsatser

- Flädie är en by och ett stationssamhälle.
- Flädie har en mycket tydlig struktur där landsvägarna, byvägen, utgör stommen kring vilken bebyggelsen ligger.
- Flädie Mejeriväg, Flädie Kyrkväg och Flädie Norrevångsväg utgör stråk genom byn.
- Bebyggelsen har stora kvaliteter och visar på en utveckling från 1700-talet till slutet av 1900-talet. Fem bebyggelseområden kan urskiljas.
- Byn har i dag ingen tydligt knutpunkt. Knutpunkten har förskjutits genom historien från bytomten vid kyrkan, till korsningarna mellan Flädie Kyrkväg och Flädie Norrevångsväg samt Flädie Kyrkväg och Flädie Vagnmakarväg, till området kring järnvägsstationen. I dag kan området längs Flädie Kyrkväg, mellan kyrkan och lantmannaaffären/hobbyaffären sägas vara en knutpunkt.
- Järnvägen är en barriär.
- Landmärken är Flädie mölla och kyrkan.



Karta över huvudstrukturer i Flädie



Lommabanan



Flädie kyrka



Hobbyaffären

Funktioner och folkliv

Flädie är en utpräglad boendeort utan större verksamhetsområden eller industrier. Under första halvan av 1900-talet var Flädie centrum för omlandet med en stor andel affärer, hantverkare och verksamheter med anknytning till jordbruksnäringen. Mejeriet är en del av den industrialisering som skedde på landsbygden. De flesta av dessa verksamheter är nu nerlagda och nya typer av verksamheter har flyttat in som bilverkstad, VVS-firma, dataföretag, fotograf, galleri etc. Flädie Lantmannaaffär finns dock kvar på samma ställe sedan 1885, fast i nya lokaler. Flädie präglas fortfarande av mindre verksamheter i anknytning till bostadshusen. Det senaste tillskottet är Flädie Mat och Vingård som har fört in en ny typ av verksamhet i byn.

Flädie var under en tid centrum i Flädie storkommun, men all offentlig service i byn är sedan länge nerlagd. Dagis, förskolor och skolor finns i Bjärred liksom vårdcentral, tandläkare och äldreboende. Det

finns en privat Montessoriförskola, som heter Gunghästen, strax väster om lantmannaaffären.

Det finns inte längre någon kommersiell service, förutom lantmannaaffären och hobbyaffären i Flädie. För dagligvaruhandel får Flädieborna åka till Bjärred, Lund, Center Syd eller andra köpcentra.

Under 1930- och 1940-talet fanns flera aktiva ideella föreningar som samlade både unga och gamla. Föreningarna ordnade offentliga fester, auktioner, teater, dans etc. Nöjen var inte exklusiva, men ganska många som exempelvis bio och dans. Med bilismens intåg på 1950-talet förändrades anspråken och man tog bil till staden. Det medförde nedläggning av affärer och service och nedläggning av telestation, mejeri, polisstation, andelstvätt och bageri.

Förening Flädieby ordnar olika aktiviteter under året, bl a sista aprilfirande på åkern söder om kyrkan dit

allt brännbart avfall körs efter vår- och höststädning samt en kräftfest utomhus.

För de små barnen finns en lekplats vid Flädie Mejeriväg och en vid Flädie Måns Ols väg. För de lite större barnen och ungdomarna finns inga samlingsplatser eller aktiviteter.

Slutsats

- Flädie är en utpräglad boendeort, men det finns ett antal mindre verksamheter
- Flädie saknar kommersiell och offentlig service.
- Offentlig och kommersiell service finns närmast i Bjärred, men många åker till Lund eller externa köpcentra som Center Syd.
- Byn saknar en samlingsplats och en samlingslokal.



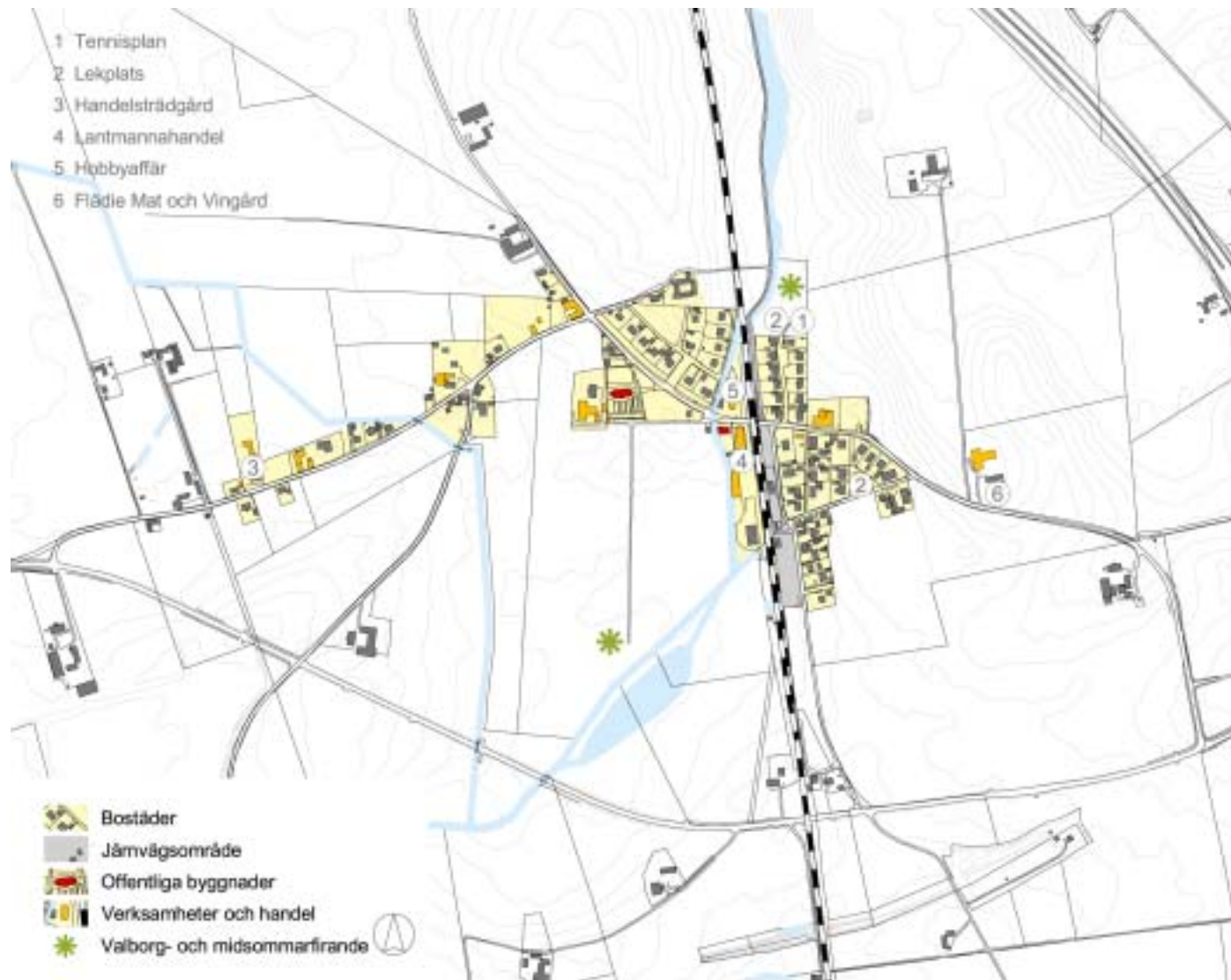
Flädie Lantmannaaffär vid 100-årsjubileumet



Speceri- och diverseaffär som stängde 1971



Gallring av jordgubbar på Flädie Handelsträdgård



Karta över funktioner i Flädie



Flädie Lantmannahandel 2004



Flädie Mat och Vingård



Mindre verksamhet

Trafikmönster

Vägarna genom Flädie bär tydliga spår av medeltidens vägar som anpassats till terrängen. Det finns fortfarande bevarade sträckningar av den äldre vägen från Lund via Värpinge, Önnerup, Fjelie och Flädie upp till Borgeby. Mellan Fjelie och Flädie är denna gamla vägförbindelse bruten av motorvägen, men finns kvar i sitt gamla läge via en gång- och cykelbro över väg E6.

Motorvägen E6 byggdes 1966 och passerar öster om Flädie. Från byn nås motorvägen inom fem minuter. Väg 913 mellan Lund och Bjärred passerar söder om Flädie vilket innebär att det inte finns någon direkt genomfartstrafik i byn.

Busslinje 137 mellan Lund och Bjärred har cirka 40 avgångar i vardera riktningen på vardagar och av dessa passerar ca 12 stycken genom Flädie. Det finns fyra hållplatser för av- och påstigning i Flädie och en hållplats på väg 913 vid Flädie Mejeriväg.

Enligt utredningarna ska två pågatåg per timme i vardera riktningen trafikera sträckan Malmö – Kävlinge på Lommabanan.

Flädie Mejeriväg, Flädie Kyrkväg, Flädie Vagnmakeriväg och Flädie Norrevångsväg är huvudvägarna genom byn. Till dessa vägar ansluter mindre gator och ett antal fastighetsutfarter och markvägar. Järnvägen delar Flädie i två delar och kan passeras vid Flädie Kyrkväg i plan.

Det finns en befintlig gång- och cykelled mellan Bjärred och Lund som passerar genom Flädie. Gång- och cykelvägen går längs med väg 913 från Bjärred och leds sedan in på Flädie Kyrkväg. Det finns inga trottoarer i Flädie utan de smala vägarna används av alla trafikanter. Därefter passerar gång- och cykeltrafiken genom Flädie för att sedan korsa väg E6 på en gång- och cykelbro och ansluta mot Fjelie, ungefär i den gamla medeltida sträckningen.

Slutsatser

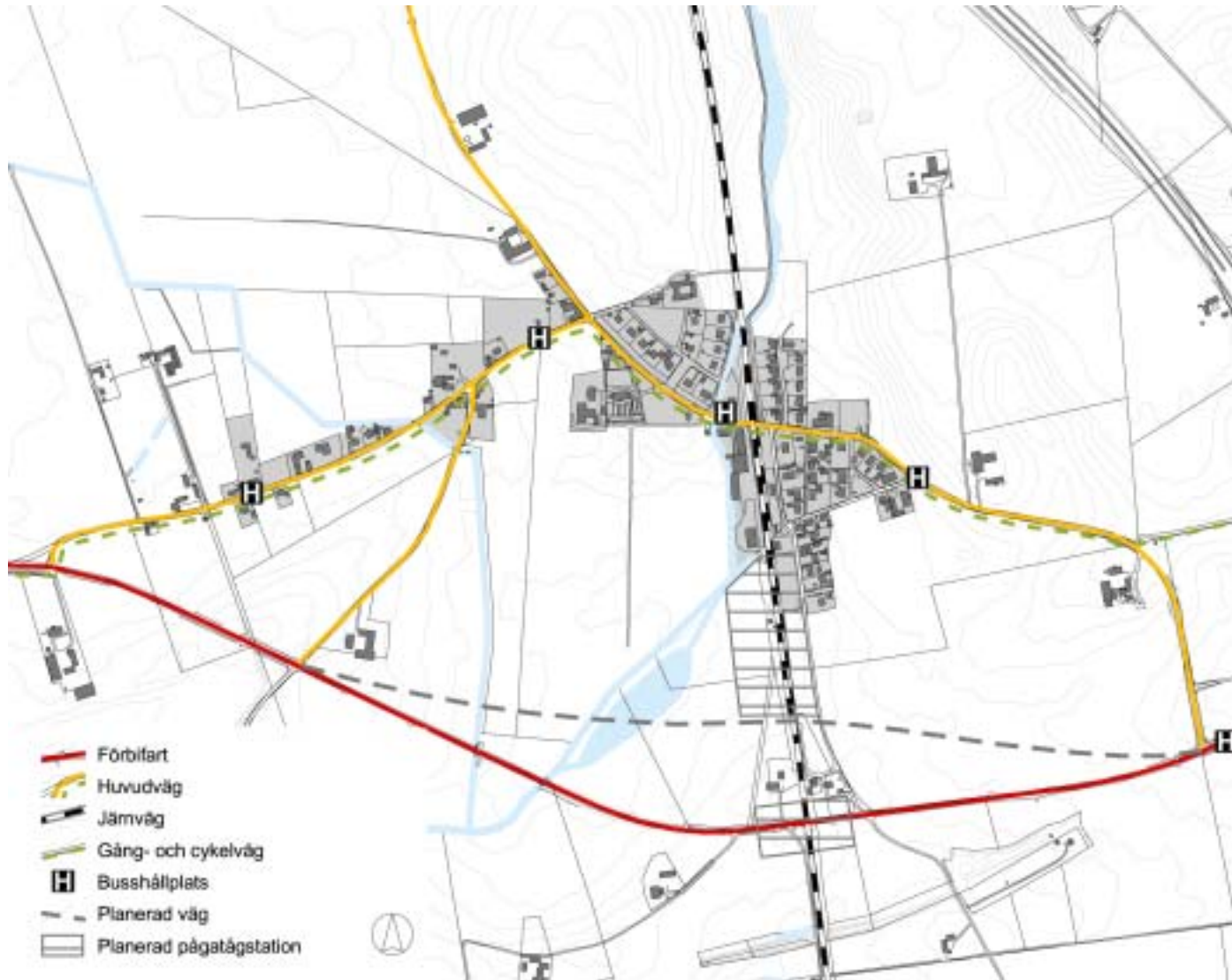
- Flädie ligger nära det övergripande vägnätet med bara fem minuter till motorvägen E6.
- Flädie Mejeriväg, Flädie Kyrkväg, Flädie Vagnmakeriväg och Flädie Norrevångsväg utgör huvudvägar genom byn.
- Gång- och cykelstråket mellan Lund och Bjärred passerar genom Flädie, längs byvägen. Korsningen i plan med väg 913 på väg mot Bjärred är problematisk.



Viadukten där järnvägen mellan Lund och Bjärred passerade Lommabanan



Järnvägsstationen i Flädie



Karta över trafikstrukturerna i Flädie



Flädie kyrkväg



Flädie Måns Ols väg



Gång- och cykelväg mot Bjärred

Flädies styrka och svaghet

Starka sidor

- Flädie är en by med en historia som går tillbaka till medeltiden.
- Flädie har en stark bykänsla och de historiska spåren är kännbara.
- Flädie har en ”genuin” bebyggelse. Byn har vuxit långsamt.
- Flädie ligger nära hav och badstränder.
- Flädie har ett stort antal mindre verksamheter samt en montessoriförskola.
- Flädie ligger nära väg E6 och det övergripande vägnätet.
- Flädie har en god tillgång till kollektivtrafik för att vara en by med 200 invånare.

Svaga sidor

- Det finns ingen samlingsplats, varken utomhus eller i lokal, för barn, ungdomar och vuxna.
- Det finns inget sammanhängande grönstråk eller promenadslinga genom och runt byn.
- En utbyggnad av järnvägen kommer att orsaka buller och järnvägen blir en större barriär.
- Boende i Flädie kräver tillgång till bil. Barn och ungdomar är i hög grad beroende av att bli skjutsade.
- Det finns ingen offentlig service eller dagligvaruhandel i Flädie.

Kommentar

De starka sidorna väger avsevärt tyngre än de svaga. Av de svaga sidorna går de två första punkterna tämligen enkelt att åtgärda.

Störningar från en ökad trafik på järnvägen blir svårare att åtgärda utan att bykaraktern påverkas och beror mycket på vilken typ av tåg som kommer att trafikera banan.

Flädie har mycket god turtäthet av kollektivtrafik för en by på 200 invånare. Att invånarna är beroende av bil och att det inte finns affärer i byn är en naturlig följd av byns storlek och karaktär. För att få underlag för dagligvaruhandel krävs ett mycket större befolkningsunderlag.

Sammanfattning och rekommendationer

Bevara bykaraktären

Flädie har en unik karaktär som bör bevaras.

Flädie är *byn på åkern* med en ålderdomlig karaktär. Viktiga beståndsdelar i karaktären är:

Bygatan, som har kvar sin ursprungliga sträckning sedan före enskiftet. Den är smal, har inga trottoarer och är kantad av höga häckar och stora träd.

Bebyggelsen, som ligger med långsidan och entrén mot gatan. Det är ofta bara en husrad längs bygatan med åkern gränsande direkt till tomten. *Jordbrukslandskapet*, som är ständigt närvarande.



Komplettering av bebyggelse

En komplettering av bebyggelsen ska bygga vidare på Flädies fina kvaliteter. Det är viktigt att de gamla strukturerna inte bryts och att bebyggelsen utformas som en radby med husen längs bygatan. Bebyggelsen bör utformas med den gamla tegelarkitekturen som förebild, men med en anpassning till 2000-talet. Det är viktigt att kontakten med jordbrukslandskapet inte bryts.



Utveckling av småverksamheter

Byn var under första halvan av förra århundradet centrum i den kringliggande jordbruksbygden, med en mängd verksamheter koncentrat till Flädie. Även i dag finns ett antal mindre verksamheter i byn. Det är viktigt att göra det möjligt med ett fortsatt blandat boende med verksamheter. Verksamheten kan var i själva bostadshuset eller i en separat byggnad på gården.



Referenser

Litteratur

Banverket Södra Banregionen, Förstudie kapacitetsförstärkning på Lommabanan, förslagshandling, 2001-02-28

Banverket Södra Banregionen, MKB tillhörande järnvägsutredning Lommabanan Kävlinge - Arlov, 2003-09-01

Bjärreds pensionärsförening, Hembygden, protokoll hösten 1977 våren 1998

Föredrag av Ivan Persson för Bjärreds pensionärsförenings cirkel "Vår hembygd", Flädie skolor, 1980

Föreningen Flädieby studiecirkel med start 1985, Hur var det i Flädie förr? En hembygds-cirkel, 1990-09-05

Kommunstyrelsen, Nämndsplan för kommunstyrelsen år 2003, 2003-02-26

Lomma kommun, Övergripande mål och riktlinjer, 2003-2006, 2003-06-05

Lomma kommun, Flädieinventeringen, 1981

Lomma kommun, Lomma generalplan, 1970

Lomma kommun, Kulturmiljöprogram, åtgärdsprogram, Flädie utanför detaljplan, samrådshandling 2004

Lomma kommun, Översiktsplan 2000 för Lomma kommun, antagen 2001-05-03

Länsstyrelsen i Malmöhus län, Kulturminnesvårdsprogram för Skåne, del Malmöhus län, 1984

Nilsson, Våra äppelsorter, Nordiska museet, 1987

Näsström, Pågatågstation i Flädie, påverkan och samverkan med landskapet, examensarbete, 2003

Protokollutdrag från kommunfullmäktige, Beslut om genomförande av arkitekttävling, 1999-05-11

Protokollutdrag från planledningsgruppen, Beslut om framtagande av ortsanalys, 2003-06-04

SCB, Befolkningsunderlag för Flädie, 2002-12-31

Socialdemokratisk motion, Flädie i nästa millennium, 1998-12-16

Vägverket Region Skåne, Förstudie vägarna 913 och 16 Flädie - Lund, 2000-06-15

Kartor

Skånska rekognoseringskartan, 1812-1820

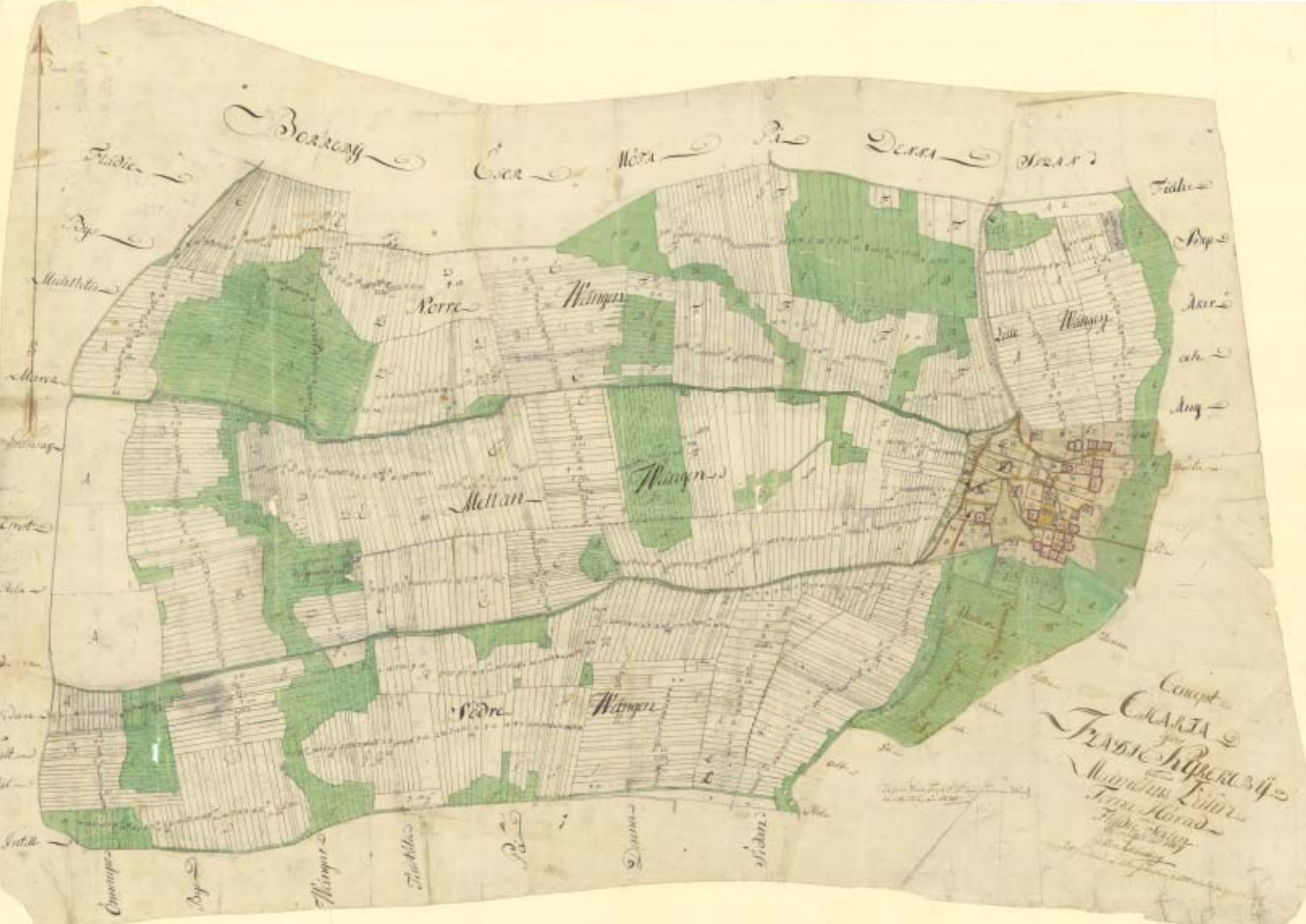
Muntliga referenser

Flädie Byaförening, 2004-03-30

Internet

www.skane-trafiken.se, 2004-01-26

www.svenskakyrkan.se/bjarred/kyrkor/fladie.pdf, 2004-01-26



Berarog
 Eger
 Mora
 Pi
 Derra
 Teras

Fadia
 By
 Mollthas
 Marna
 Sörre
 Emb
 Sida
 Sida
 Sida

Fadia
 By
 Arre
 Ah
 Ang

Norre
 Mellan
 Södre
 Wingar
 Wingar
 Wingar

Concept
 CARTA
 for
 FRASIE Sjörens Sjö
 Magnus Lund
 Tora Nord
 Sida
 Sida

Sörre
 Wingar
 Mollthas
 Pi
 Derra
 Sida