

FÖRSTUDIE

FÖR DEL AV TRUMMENÄSOMRÅDET

Underlag för fortsatt detaljplanearbete



MEDVERKANDE

Förstudien för del av Trummenäs har tagits fram av planarkitekterna Marcus Borg och Hanna Olsson, Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen, tillsammans med en arbetsgrupp från Kommunledningsförvaltningen och Drift- och serviceförvaltningen.

Politiska avstämningar har gjorts med Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden samt Planutskottet.

FOTON OCH BILDER

Alla foton och bilder tillhör Karlskrona kommun om inget annat anges. Bildmontage och referensfoton ska ses som inspiration och inte som exakta utvecklingsförslag.

INNEHÅLL

BAKGRUND OCH SYFTE

Översiktsplan 2050	4
Förstudiens syfte	4
Geografisk avgränsning	5

FÖRUTSÄTTNINGAR

Identitet och livsstil	6
Natur och rekreation	6
Boende och befolkning	7
Service och verksamheter	8
Vägar och kommunikation	8
Vatten, avlopp och dagvatten	8

SOCIAL OCH EKOLOGISK HÅLLBARHET

Kommunalt styrande dokument	10
Social och ekologisk hållbarhet inom förstudieområdet	11
Planeringsprinciper för förstudieområdet	13
Hushållning med mark	14
Trädgårdsstad, friluftsstad och ekoby	15

REFERENSEXEMPEL

Tångeröds ekoby - Tjörn	16
Friluftsstaden - Malmö	17
Svarta byn - Helsingborg	18
Biskopshagen - Växjö	19

FÖRSLAG TILL UTVECKLING

Planförslag Torstäva	20
Planförslag Södra Gängletorp	24
Planförslag Norra Gängletorp	28

FORTSATT ARBETE

Dialoger	30
Genomförande, huvudmannaskap och planläggning	30
Etappindelning	31

BAKGRUND OCH SYFTE

ÖVERSIKTSPLAN 2050

Översiktsplanen är ett vägledande dokument som visar hur kommunen ska växa och utvecklas framöver. Mellan maj och september 2020 är Karlskrona kommuns översiktsplan ute för samråd. I översiktsplanen finns en vision om att hela kommunen ska bli 100 000 invånare till år 2050. Ett utav de utpekade utvecklingsområdena är Trummenäs med omnejd, där målsättningen är en befolkningstillväxt på cirka 3000 invånare, vilket skulle ge ett bostadsbehov på cirka 1400 bostäder.

FÖRSTUDIENS SYFTE

Som en del i pågående arbete med översiktsplanen har politiken gett tjänstemän uppdraget att ta fram en förstudie av utvecklingsplanerna för just Trummenäsområdet. Förstudien syftar främst till att få en helhetsbild över hur Trummenäs på sikt kan utvecklas samt att hantera större strukturer så som bebyggelse, rekreation, dagvatten, kommunikationer, verksamheter och kommunal service på ett hållbart sätt. En gemensam målbild över områdets utveckling

är en viktig förutsättning för projektets framgång samt bidragande för att säkerställa önskad kvalitet och karaktär.

Sedan en tid tillbaka har tillväxten och efterfrågan på bostäder kring Trummenäs varit god. Flera plan- och förhandsbesked har beviljats och bostadsutvecklingen har legat på en stadig nivå sedan projektet med Trummenäs udde startade för drygt tio år sedan. Inom området sker också en successiv omvandling av sommarbostäder till mer permanenta boendeformer. Flera större markägare har visat positivt intresse för framtida bostadsutveckling. Vikten av en god planberedskap i området för att kunna möta kommande efterfrågan och behov, har lett till att Trummenäsområdet är politiskt prioriterat och att förstudien därmed löper parallellt med den kommunomfattande översiktsplanen. Förstudien ska ses som ett strategiskt dokument som ska vara vägledande i kommande detaljplanarbete. Förstudien redogör också för en etappvis utbyggnad. Arbetet med förstudien pågår under hösten 2019 och våren 2020 och förväntas få ett godkännande i Kommunfullmäktige innan sommaren 2020.



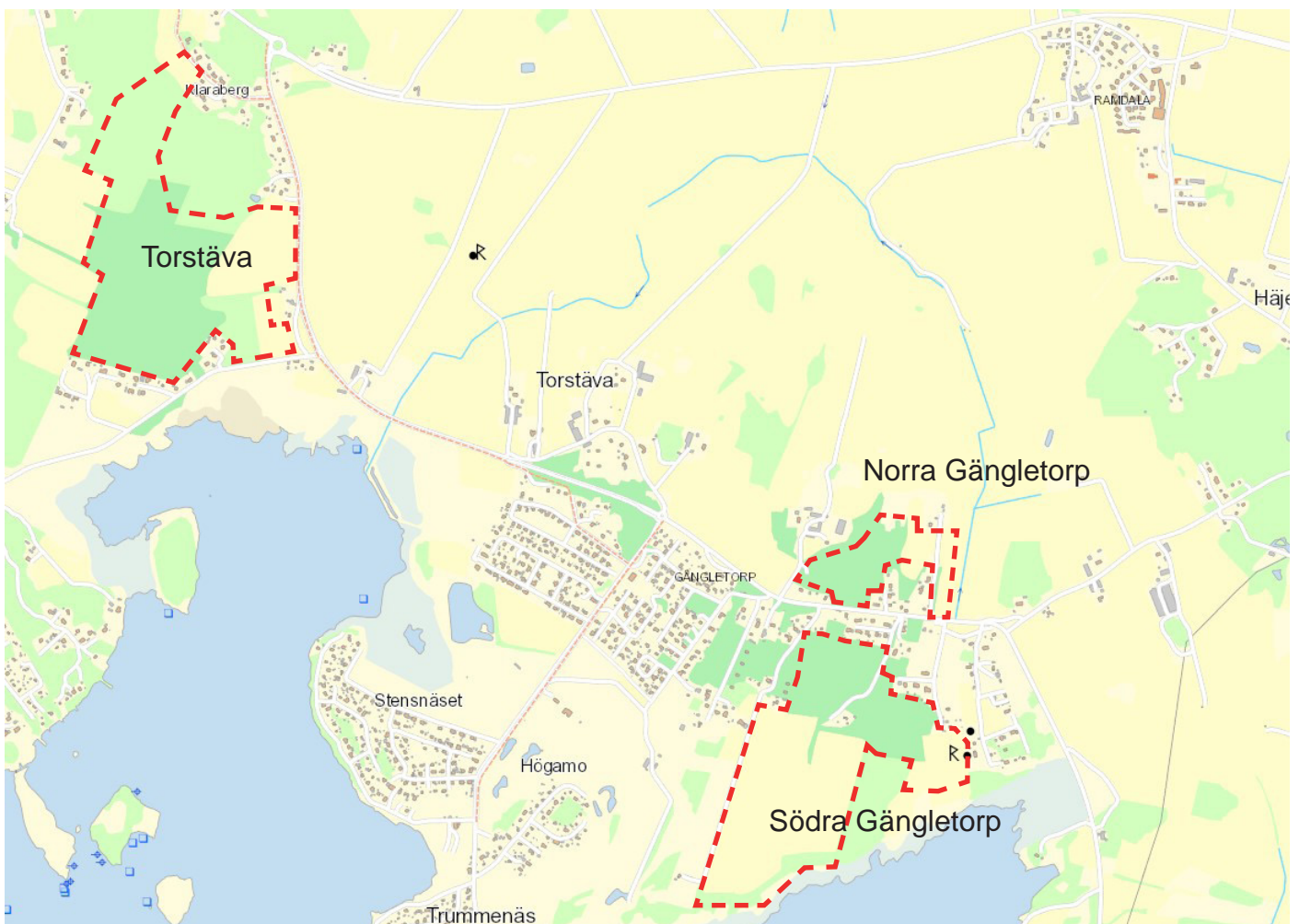
Områdesbild över Trummenäs hamn med camping och badplats.



GEOGRAFISK AVGRÄNSNING

Planområdet är beläget cirka en mil öster om centrala Karlskrona och avgränsas i norr av Europaväg 22. Trafik ansluts via E22 där cirkulationsplatsen till Sturkö markerar entrén till området. I den kommunomfattande översiktsplanen utgörs Trummenäsområdet av tre större områden: Ett område norr om Sturkö rondellen (1), som främst föreslås för verksamhetsutveckling, ett område direkt söder om Klaraberg och norr om Torsnäs (2) samt ett tredje område öster om Trummenäs rondellen och norr och söder om Gängletorpsvägen (3), se karta.

Förstudien redovisar endast föreslagen utveckling för två av dessa områden, nummer 2 och 3 i kartan ovan. Områdena utgörs av flertalet fastigheter och sammanhängande områden med olika namn och fastighetsbeteckningar. I denna förstudie benämns område 2 som Torstäva och område 3 som Norra och Södra Gängletorp. De två områdena i förstudien utgör tillsammans drygt 110 ha, med cirka 55 ha per område.



Kartan visar områdena som ingår i förstudien.

FÖRUTSÄTTNINGAR

IDENTITET OCH LIVSSTIL

Förstudieområdet består av olika enklaver av bostadsbebyggelse som främst utgörs av villor och fritidshus samt ett fåtal gårdar. Stora områden är obebyggda med ett öppet jordbrukslandskap med inslag av blandlövsskog och planterad granskog. I området finns även Trummenäs golfbana, småbåtshamn, camping samt badplats. Gängletorpsvägen sammanbinder bebyggelseområdena med varandra. Närheten till havet och skärgården är påtaglig och identiteten är starkt utpräglad som fritidsområde.

Hela planområdet ligger över en-meters höjdkurvan och i princip all exploatering föreslås över två meter över havsnivån. Ny bebyggelse kommer behöva anläggas över tre meter färdig golvnivå, vilket regleras vid grundläggning.



Områdesbild över golfbanan.



Områdesbild över åkerlandskapet.

NATUR OCH REKREATION

Landskapet i Torstäva består till stora delar av ädellövskog med ett större sammanhängande område av äldre avenbokskog med höga natur- och rekreationsvärden. Söder om avenboksskogen finns även ett skifte med planterad granskog. Området avgränsas i väster och öster av starkt bevarandevärd odlingsmark som tillsammans med avenboksskogen lämnas fri från exploatering.

I Gängletorp utgörs marken norr om Gängletorpsvägen främst av skogsmark med barr- och lövskog samt två mindre skiften av odlingsmark. Området omgärdas av ett stort, öppet odlingslandskap som inte ska bebyggas. Här finns en större jordbruksgård samt en mindre hästgård med omgivande hagar. Direkt söder om Gängletorpsvägen finns ett större sammanhängande skogsområde med äldre ekar och tallar. I skogsområdets västra delar finns ett öppet, avverkat område som lämpar sig väl för exploatering då naturvärdena anses låga. Skogsområdet

gränsar i söder till ett större odlingsområde, indelat på tre skiften, som vetter direkt mot kusten. Öster om odlingsmarken finns ett betat hagmarksområde som utgör nyckelbiotop med större ekar och flera rödlistade arter med bland annat orkidéer. Hagmarken ska vid framtida exploatering bevaras.

Området fungerar idag som rekreationsområde med ett stigsystem som behöver förbättras till mer sammanhållna slingor. Grönområden och målpunkter för friluftsliv, rekreation och idrott behöver ses över och utvecklas. Intill Gängletorpsvägen finns idag en idrottsplats med fotbollsplaner med ett växande ytbehov, vars kopplingar och intressen behöver studeras ytterligare i kommande detaljplanearbete. I Trummenäs finns idag en välbesökt badplats i direkt anslutning till befintlig camping.

Flera stenmurar finns i området. Dessa har ett stort värde landskapsmässigt och de som gränsar till jordbruksmark är biotopskyddade enl. 7 kap 11 § MB.

Ingen bebyggelse föreslås under två-meterskurvan över havsnivån.



Områdesbild.

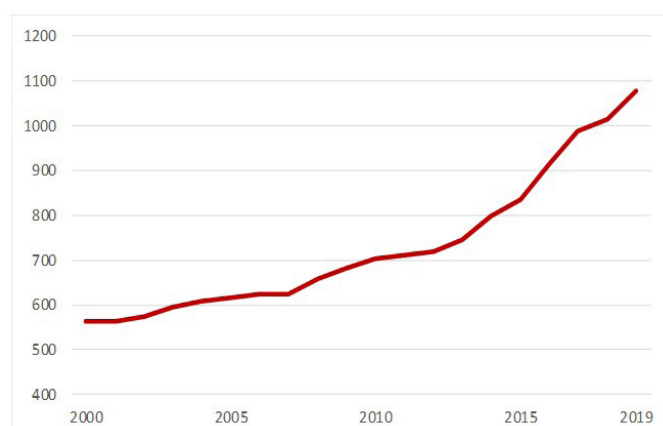
BOENDE OCH BEFOLKNING

Som tidigare nämnt så är bostadsbebyggelsen väldigt ensidig i området med i huvudsak villor och fritidshus. Det finns inga flerbostadshus.

Befolkningen inom förstudieområdet var vid årsskiftet 2019/2020, 1078 invånare med en stor andel barn upp till 15 år och medelålders vuxna, 25 år och uppåt. Området har få unga vuxna mellan 16 och 24 år, jämfört med fördelningen i övriga kommunen.

Om man ser till kommunen i stort så har området en hög medelinkomst och ett högt bilinnehav med en biltäthet på 534 bilar/1000 invånare, jämfört med kommunens 418 bilar/1000 invånare. En stor andel boende i området har eftergymnasial utbildning. Området är med andra ord välmående, men segregerat där endast 3,3 % av invånarna har utländsk bakgrund varav 0,7 % är utländska medborgare. Motsvarande siffra i kommunen som helhet är 16,5 % med utländsk bakgrund varav 6,8 % är utländska medborgare.

Befolkningsutveckling förstudieområdet, år 2000-2019



Diagrammet visar befolkningsutvecklingen i området från 2000-2019.

FÖRUTSÄTTNINGAR

SERVICE OCH VERKSAMHETER

De verksamheter och föreningar som bedrivs inom eller i direkt anslutning till planområdet är bland annat camping med säsongsöppen livsmedelsbutik, golfklubb (Trummenäs GK) med 18-hålsbana och restaurang i anslutning, padeltennis, fotbollsklubb med gräsplaner (Säbyvallen), förskola (byggstart 2020) samt jordbruksverksamhet.

Ett större verksamhetsområde planeras norr om den nya trafikplatsen (sturkocirkulationen) vid E22 för exempelvis industri och småindustri, tjänsteföretag samt hantverk.

tillkomma som ansluts via en öppen dagvattenstruktur med rekreativa inslag i föreslagen bebyggelsemiljö. Dagvattenutredning behöver tas fram i kommande detaljplanering.

VÄGAR OCH KOMMUNIKATIONER

Under 2021 planerar Trafikverket att bygga om E22, sträckan Lösen – Jämjö, till en motortrafikled. Ombyggnaden kommer att förbättra trafiksäkerheten, framkomligheten och skapa förutsättningar för ett väl fungerande lokalväg nät för jord- och skogsbruksmaskiner i området samt lösa problemen med översvämningar av befintlig E22 i Ramdala.



Områdesbild. Trummenäs badplats. Foto från camping.se

VATTEN, AVLOPP OCH DAGVATTEN

Området har idag god tillgång till befintligt kommunalt ledningsnät för vatten och avlopp. Kapacitet bedöms finnas för anslutning i enlighet med planförslaget. Ett antal mindre dagvattendammar finns inom både Torstäva och södra Gängletorp, där marken delvis ligger låglänt i landskapet. Ytterligare dammar kan

Trafikplatsen vid Torstäva/Sturkörondellen kommer byggas om till en planskild trafikplats med pendlarparkering och busshållplats norr om trafikplatsen.

Gängletorpsvägen förbinder Torstäva med Gängletorp, men behöver utvecklas ytterligare. Sträckan har delvis

en gång- och cykelkoppling, men enbart fram till Trummenäs rondellen. Därefter är vägområdet smalt österut mot Sturkö.

På Gängletorpsvägen tillkommer en ny anslutning, cirkulationsplats, till det nya bebyggelseområdet i Torstäva. I Gängletorpsområdet nyttjas befintliga anslutningar för trafikförsörjning till de bebyggelseytor som föreslås. Förslaget kommer därmed att generera trafikökning i befintligt nät. Gängletorpsvägen ligger idag lågt och behöver i takt med stigande havsvattennivåer klimatanpassas.

Bebyggelsen i planförslaget kommer generera ökade trafikmängder på E22. Trafikverket och Karlskrona kommun tar gemensamt fram en åtgärdsvalsstudie

(ÅVS) där belastningen på vägnätet studeras vidare. Beträffande cykelförbindelserna inom och till området så behöver dessa utvecklas. Särskilt med tanke på andelen barn som förväntas öka inom förstudieområdet. Det bör i fortsatt planarbete utredas hur en gång- och cykelväg kan anläggas från skolområdet i Ramdala till bebyggelsen i Trummenäsområdet.

Idag trafikeras området med buss, stadsbuss 2 och regionbuss 123. Området har goda möjligheter till kollektivtrafikförsörjning och med ett utökat underlag för kollektivtrafik kan denna utvecklas ytterligare. På Gängletorpsvägen, i höjd med Torstävaområdet, föreslås ett nytt hållplatsläge för kollektivtrafik, vid den nya cirkulationsplatsen, i direkt anslutning till föreslagen centrumutveckling.



Kartan redogör för anslutningar och behov på förbättrad förbindelse med cykelväg.

SOCIAL OCH EKOLOGISK HÅLLBARHET

KOMMUNALT STYRANDE DOKUMENT

Hållbarhetsbegreppet myntades redan år 1987 i samband med Brundtlandrapporten och brukar inbegripa de tre utgångspunkterna: social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. Strategin och förskjutningen i begreppen kan te sig något olika, men gemensamt är att de tre är beroende av varandra för att hållbarhet ska kunna uppnås. I förstudien redovisas främst olika strategier för hur social och ekologisk hållbarhet kan uppnås genom den fysiska planeringen. Strukturerna kan vara både mentala och fysiska och omfattar bland annat bostadsbebyggelse, vägar och kommunikationer, naturområden, dagvatten, service och verksamheter.

I kommunens Bostadsförsörjningsprogram (2016) står att kommunen eftersträva ett varierat bostadsutbud för att stärka social hållbarhet och möjliggöra flytt mellan bostäder vid förändrade behov och önskemål. Nyproduktion av bostäder medför ofta en flyttkedja inom ett område, vilket gynnar debutanter och ekologiskt resurssvaga grupper på bostadsmarknaden. Utbyggnad av bostäder ska i första hand ske genom förtätning och funktionsblandning av bostäder, verksamheter och service (ÖP 2050).



De gula byggnaderna visar bostäder, de gråa företagsetablering och röda byggn

Beträffande hållbart resande så är kommunens långa målsättningen att minst 30 % av kommuninvånarna cyklar till arbete eller skola år 2030 (kommunens cykelstrategi, 2017). Cykelstrategin är en del i att minska bilismen och främja ett mer hållbart resande över tid. Forskning visar att kvinnor i högre utsträckning reser mer kollektivt än män och därmed har olika behov av transporter. En ökning av cykel- och kollektivtrafik stödjer personer med sämre ekonomiska möjligheter och bidrar till ökad jämställdhet. Utvecklingen av tillgängliga och väl anpassade cykelvägar och bussförbindelser är en förutsättning för ett hållbart resande.



Social och ekologisk hållbarhet har ofta starka kopplingar. Den gröna strukturen är viktig för människors hälsa, fritidsaktiviteter, rekreation, den biologiska mångfalden, luftkvaliteten och klimatet. Den har en även stor betydelse för livskvaliteten, den kulturella identiteten och det sociala livet. En kommuns eller stadsdels grönstruktur är alltså en minst lika viktig resurs för utveckling av välfärd och livsmiljö som bebyggelsestruktur och annan infrastruktur.

I kommunens Grönstrukturplan (2010) står att visionen är att möjliggöra en vardaglig kontakt mellan invånare och naturområden genom att ta sig till fots, med cykel eller genom att använda sig av allmänna kommunikationer. Natur i sin direkta närhet, ”bostadsnära natur” har visat sig särskilt viktig för människors välmående. Bostadsnära natur bör vara möjlig att nå till fots och inom en maximal sträcka på 200-300 meter. Tillgängligheten är alltså en avgörande faktor.



SOCIAL OCH EKOLOGISK HÅLLBARHET INOM FÖRSTUDIEOMRÅDET

En förutsättning för god attraktivitet i ett område är den fysiska tillgängligheten till omgivningen. Det blir särskilt viktigt i områden med en äldre, växande befolkning, där rörligheten ofta är begränsad. Att ha närhet till kollektivtrafik, kommunal service, naturområden och andra målpunkter är en förutsättning för ett rikt socialt liv.

En blandning av olika bebyggelsekaraktärer ger en bra variation. Därför har förstudieområdet delats in i zoner med olika strukturer och täthet. Stadsmässiga och tätare delar nära service och centrumfunktioner och mer glesare bebyggelse ut mot ytterområdena. Den tätare bebyggelsen föreslås som flerfamiljshus i maximalt tre våningar, den något glesare bebyggelsen består av rad- eller parhus och den mest glesa strukturen utgörs av villabebyggelse. En annan viktig aspekt av en blandad bebyggelsestruktur är variationen av upplåtelsesformer. På så sätt kan människor som befinner sig i olika skede i livet eller har olika ekonomiska förutsättningar bo i samma område, vilket motverkar segregering och ger en varierad befolkning.



Områdesbild.

Inspirationsbild. Brf Lillgården, HMS bostäder.

SOCIAL OCH EKOLOGISK HÅLLBARHET

En viktig faktor för trivsel i ett område är hur byggnader och entréer är placerade. Byggnader placerade i gatuliv ger en mer intim och stadsmässig känsla än byggnader som placeras mer fritt på tomten. Det är dock inte tillräckligt med placeringen i gatuliv utan det är viktigt att entréer vänds mot gatan för att skapa en livfull och välkomnande fasad, då de spontana, sociala mötena ofta sker i gaturummen.

Förstudieområdet har viss tillgång på större naturområden med en varierad och värdefull natur. Tillgängligheten och den framtida skötseln av dessa områden är avgörande för att naturvärdena ska bestå samt för att kunna nyttja dess fördelar och uppmuntra till fysisk aktivitet. Gröna stråk och större, sammanhängande naturområden blir värdefulla inslag i den nya boendemiljön. Tillgängligheten till naturen bör förbättras med fler sammanhängande stigar och gångstråk. Stenmurar är rikligt förekommande inom området och bör synliggöras och hanteras varsamt med så få nya öppningar som möjligt.

Få återvändsgator är att rekommendera då trafikflödet blir bättre, söktrafiken mindre och promenaderna mer variationsrika. Att undvika fyrvägskorningar

inom området bidrar till ökad trafiksäkerhet, då flertalet olyckor sker vid obebakade korsningar inom tätbebyggda områden. En distinkt gaturhierki som tydliggör orienterbarhet, trygghet, hastighet, karaktär och prioritering. En viktig aspekt för tillgängligheten är att binda samman och utveckla gång och cykelvägar. Det är särskilt centralt i barns möjlighet till rörelse och transport, särskilt då flera målpunkter inom området befinner sig inom cykelavstånd. Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras.

Förskola, servicefunktioner, verksamheter, kollektivtrafikplats eller andra målpunkter är placerade samlad i ett centralt läge. På så sätt kan onödiga resor kortas ner, mer hållbara färdmedel främjas och invånarnas livspussel kan underlättas genom möjligheten att kunna uträtta flera ärenden i samma resa eller vid samma målpunkt. Strukturen medger flerbostadshus och lite tätare bebyggelse inom en nära radie från ”centrumfunktionerna” för att så många som möjligt ska ha lätt att nyttja servicen och de kollektiva förbindelserna.



Inspirationsbild. Biskopshagen, Växjö. Foto från geocaching.



Inspirationsbild. Boklok, Åhus. Illustration från mynewsdesk.

PLANERINGSPRINCIPER FÖR FÖRSTUDIEOMRÅDET

Nedan följer ett antal planeringsprinciper som är framtagna för förstudieområdet och som den nya utvecklingen och exploateringen bör bygga utifrån.

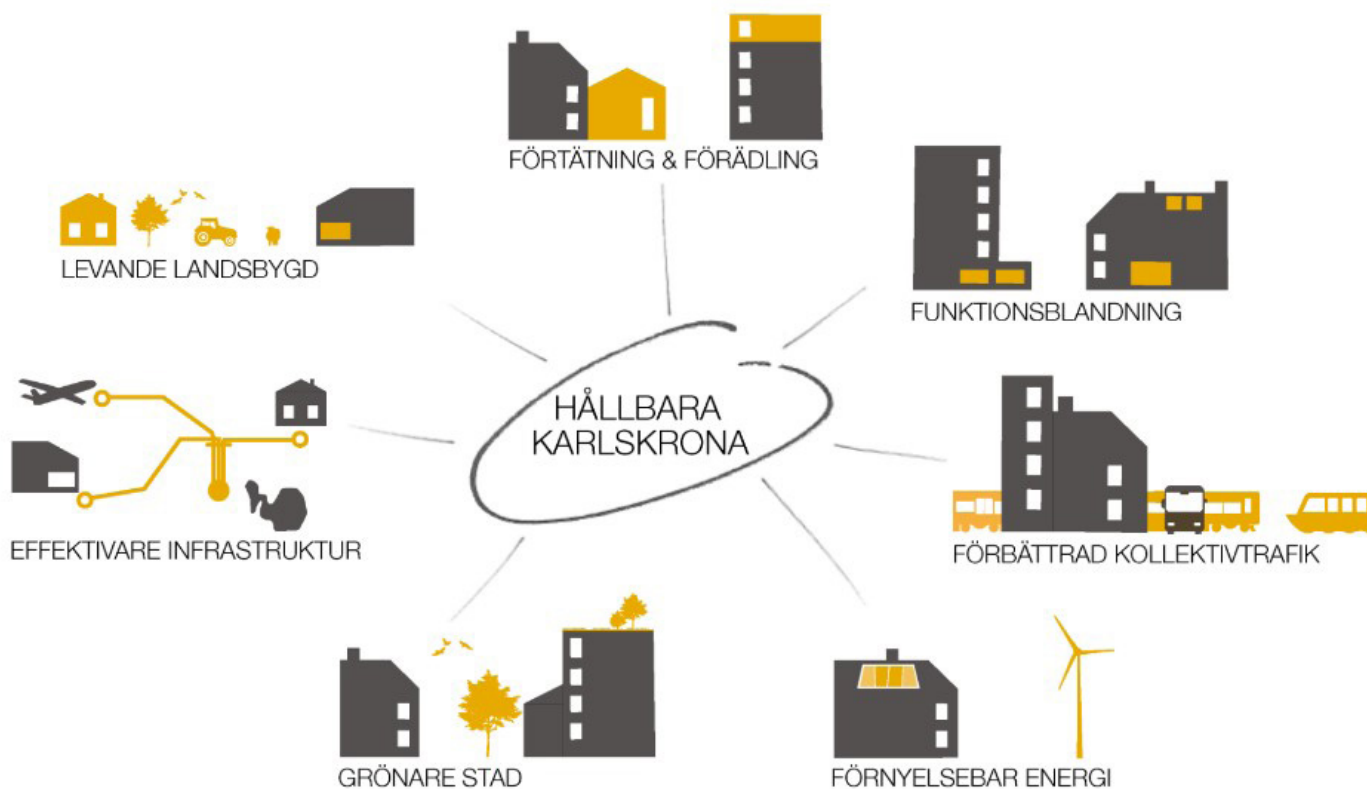
- Blandad bebyggelse av flerfamiljshus, rad- och parhus samt villor. Variation av upplåtelseformer. En tätare bebyggelsestruktur som glesas ut mot ytterområdena. Flerfamiljshus i maximalt tre plan.
- Bebyggelse i gatuliv och entréer mot gata
- Prioritering av gång-, cykel- och kollektivtrafik. Minskad bilism och bilfria zoner
- Distinkt gaturhierarki som tydliggör orienterbarhet, trygghet, hastighet, karaktär och prioritering
- Gatustruktur i mindre sektioner där långa raksträckor bör undvikas
- Få återvändsgator för bättre trafikflöde och mindre söktrafik
- Flera målpunkter och offentliga platser som känns inbjudande för alla samhällsgrupper
- Samlade service- och centrumfunktioner
- Sammanhängande grönska som utmynnar i större skogspartier med integrering av dagvattenhantering
- Bevarande av befintliga stenmurar
- Sammanhängande stigsystem som kopplar samman områden och ger variationsrika promenader

SOCIAL OCH EKOLOGISK HÅLLBARHET

HUSHÅLLNING MED MARK

Som en del i strategin att bygga socialt och ekologiskt hållbart ingår också att hushålla med befintlig markresurs i kommunen. Det är en målsättning som är beslutad i både kommunens översiktsplan och i bostadsförsörjningsprogrammet. Målsättningen blir särskilt intressant om vi ska nå den bostadspolitiska visionen om att bli 100 000 invånare till år 2050. I kommunens planstrategi för ett hållbart Karlskrona finns sju strategier som alla har beröringspunkter utifrån resurshushållning med mark. En tätare bebyggelsestruktur gynnar samtliga sju strategier.

Marken inom förstudieområdet utgörs främst av jordbruksmark och sammanhängande skogsområden av blandskog eller planterad granskog. Den befintliga bebyggelsen består i huvudsak av gårdsmiljöer och fritidsboenden med inslag av permanenta villor. En tätare bebyggelsestruktur blir särskilt viktig då marken som bebyggs är värdefull både utifrån odling, jordbruk och naturvärden.





Område i Spånga, Stockholm, byggt utifrån trädgårdsstadens ideal. Foto: DM Tak AB

TRÄDGÅRDSSTAD, FRILUFTSSTAD OCH EKOPY

Det finns flera exempel på områden som utgått ifrån olika planeringsmodeller med avstamp i social och ekologisk hållbarhet. Vissa bostadsområden byggdes för längesedan och andra är uppförda i mer modern tid. Gemensamt för områdena är de innehåller kvaliteter som bidrar till ett rikt socialt vardagsliv med få natur- och resursmässiga avtryck.

Trädgårdsstad, friluftsstad och ekoby har fungerat som ideal och inspiration för de nya bebyggelseområdena. En sammanhållen, småskalig och något tätare bebyggelsestruktur föreslås med inslag av trädplanterade gaturum. Husens grupperas i tydliga

mönster, ofta med tätare bebyggelse kring små torg och gemensamma platser. Grönstrukturen, som är sammanhängande får ta plats och är tillgänglig för boende och besökande. Inne på de gemensamma gårdarna är närvaron av träd och buskar självklar och en del av trädgården är avsatt för gemensam odling. Villabebyggelsens privata tomter och grönska bidrar också till den biologiska mångfalden. Gränserna mellan privat, halvprivat, halvoffentligt och offentligt är tydliga. Flera gemensamhetsytor för exempelvis sociala sammankomster, övernattningsbostäder, odling, parkering och bilpool, präglar området. Bebyggelsen utgörs till största delen av lokalt förankrade byggnadsmaterial med fokus på lågenergi- och passivhus.

REFERENSEXEMPEL

TÅNGERÖDS EKOBY - TJÖRN (ÅR 2018-2021)

Tångeröds ekoby ligger på östra delen av Tjörn, utanför Göteborg och kommer när det är färdigt att bestå av ett femtiotal lägenheter, både bostads- och hyresrätter. De första husen stod klara 2018 och den slutliga etappen förväntas bli klar till år 2021. Tångeröds ekoby har flera likheter med vårt område då det ligger väldigt nära kusten, har en stor andel fritidshus samt starkt präglad av kulturlandskapet med närhet till bad, båtliv och naturmiljö.

Tångeröds ekoby marknadsförs som ett område med stor livskvalitet med havet som närmsta granne, optimala förutsättningar för den sociala gemenskapen, möjlighet till odling samt naturliga mötesplatser och aktiviteter i landskapet.

Ekobyn har stort fokus på ekologi och hållbarhet där husen byggs i massivträ med solceller på taken och med väl genomtänkta system för uppvärmning och ventilation. Grundtanken är att det skall vara enkelt och trivsamt att leva hållbart. Både bostäderna och området är utformat för att underlätta för de boende att minska sin resursanvändning.

Precis som för Tångeröds ekoby så utgörs marken inom förstudieområdet främst av jordbruksmark och sammanhängande skogsområden av blandskog eller planterad granskog. Den befintliga bebyggelsen består i huvudsak av gårdsmiljöer och fritidsboenden med inslag av permanenta villor. En tätare bebyggelsestruktur blir särskilt viktig då marken som bebyggs är värdefull både utifrån odling, jordbruk och naturvärden.



Inspirationsbild. Tångeröds ekoby, Tjörn.



Inspirationsbild. Tångeröds ekoby, Tjörn.

FRILUFTSSTADEN - MALMÖ (ÅR 1942-1948)

I Malmö, inte långt från Ribbersborgs strand ligger Friluftsstaden, ritat av storbyggmästare Eric Sigfrid Persson tillsammans med Erik Bülow-Hübe. Redan vid uppförandet år 1942 blev uppmärksamheten stor med ett internationellt erkännande som ett av landets främsta och mest intressanta radhusområde.

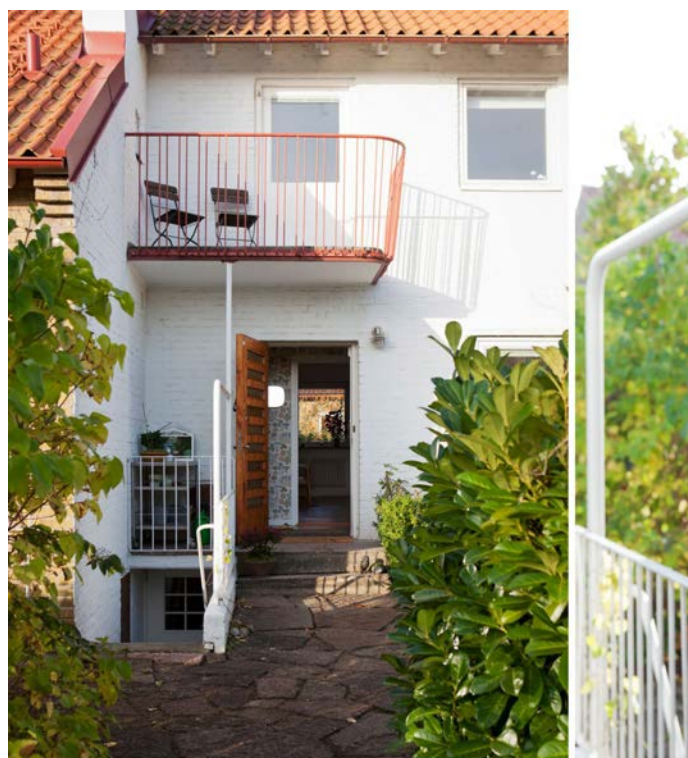
Bebyggelsen består av parallella radhuslängor, grupperade längs med Köpenhamnsvägen och med Klockspelsvägen slingrandes igenom området som kontrast. De privata uteplatserna vetter mot öster och väster genom att radhusen förskjutits inbördes. Vartannat hus har entré från ena sidan och vartannat från den andra sidan. Området saknar staket och häckar och har istället en generös halvoffentlig grönyta som gemensamt delas av de boende.

Området uppkom till en början för arbetare med en varierad bostadsyta på 77 kvm till 130 kvm per bostad. Dock blev radhusen populära även för mer välbärgade familjer och är även så även idag, vilket har trappat upp priserna i området rejält. Upplåtelseformen är bostadsrätt.

Grönskan och de gemensamma uteplatserna blev ett viktigt inslag i boendemiljön där landskapsarkitekt William Nersing skapade en stor och omväxlande växtrikedom med olika artkaraktärer som spelar mot varandra.



Inspirationsbild. Friluftsstaden, Malmö.



Inspirationsbild. Friluftsstaden, Malmö.



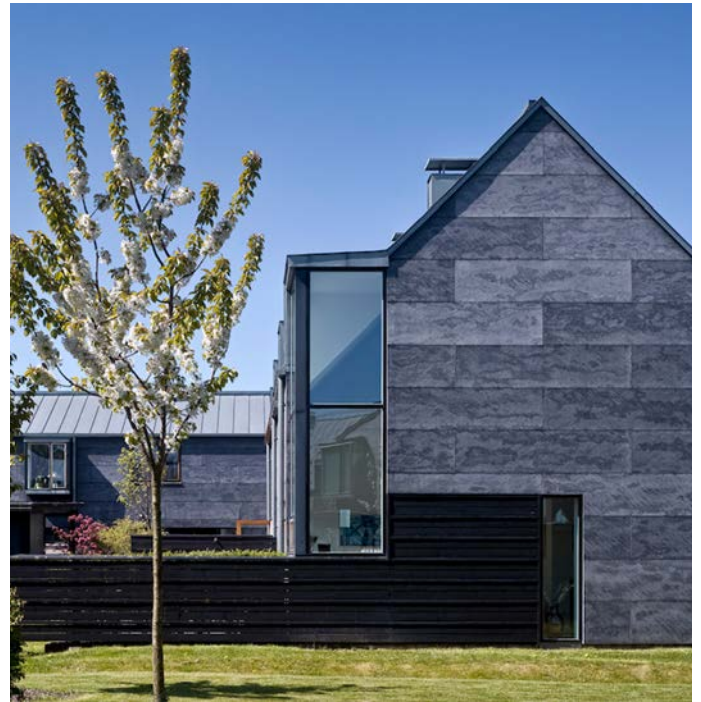
Inspirationsbild. Friluftsstaden, Malmö.

REFERENSEXEMPEL

SVARTA BYN - HELSINGBORG (ÅR 2001)

Svarta byn eller Tre Gudor som bostadsrättsföreningen heter ligger i Viken, strax utanför Helsingborg. Bebyggelsen består av ett drygt femtiotal bostadsrätter, byggda som rad-, parhus och lägenhetshus i två plan. Karaktäristiskt för området är den svarta fasaden och tak av zinkplåt. Bostadshusen är placerade längs med tre, organiskt formade, krokiga gator, ”tre gudor”, vilka omgärdar ett större grönområde som integrerar dagvattenhanteringen på ett medvetet sätt. Gatornas körbana är smala och gångzonerna breda för att för att sänka hastigheterna och prioritera gående inom området. Gångzonerna utgörs av gedigna material naturmaterial med inslag av trädplanteringar.

Brf Tre Gudor tilldelades Region Skånes arkitekturpris 2002 och utmärkelsen ”Årets HSB-projekt” av HSB Riksförbund 2002.



Inspirationsbild. Svarta byn, Helsingborg.



Inspirationsbild. Svarta byn, Helsingborg.

BISKOPSHAGEN - VÄXJÖ (ÅR 2007)

Området Biskopshagen i södra Växjö är byggt utifrån trädgårdsstaden som ideal med bebyggelse nära de smala gatorna, alléträd, små platsbildningar och torg samt med mindre, privata trädgårdar på baksidan. Husen är en blandning av hyreshus, bostadsrätter och villor med riktlinjen att husen ska vara maximalt två våningar, men enstaka undantag förekommer. Stadsdelen omgärdar en nyanlagd damm, där utloppet från Växjösjön rinner och som tillför området fina kvaliteter.

På platsen låg tidigare ett gammalt reningsverk som Växjö kommun beslutade att riva och ge plats åt ny bostadsbebyggelse. Variationen av bostäder är god med flera typer av upplåtelseformer där flera av traktens mindre och större bostadsbolag är representerade.



De gula byggnaderna visar bostäder, de gråa företagsetablering och röda byggn



Inspirationsbild. Biskopshagen, Växjö.

FÖRSLAG TILL UTVECKLING

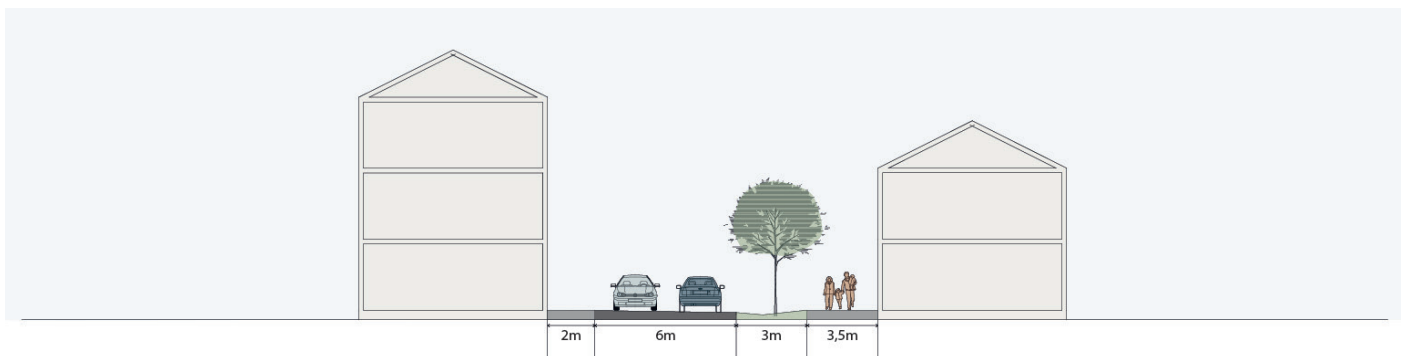
PLANFÖRSLAG TORSTÄVA

Området föreslås exploateras uteslutande väster om Gängletorpsvägen där delarna närmast vägen får en tätare, mer stadsmässig struktur med varierad service i form av förskola, handel, mindre verksamheter, samt ytor för allmänna platser så som torg och lekplats.

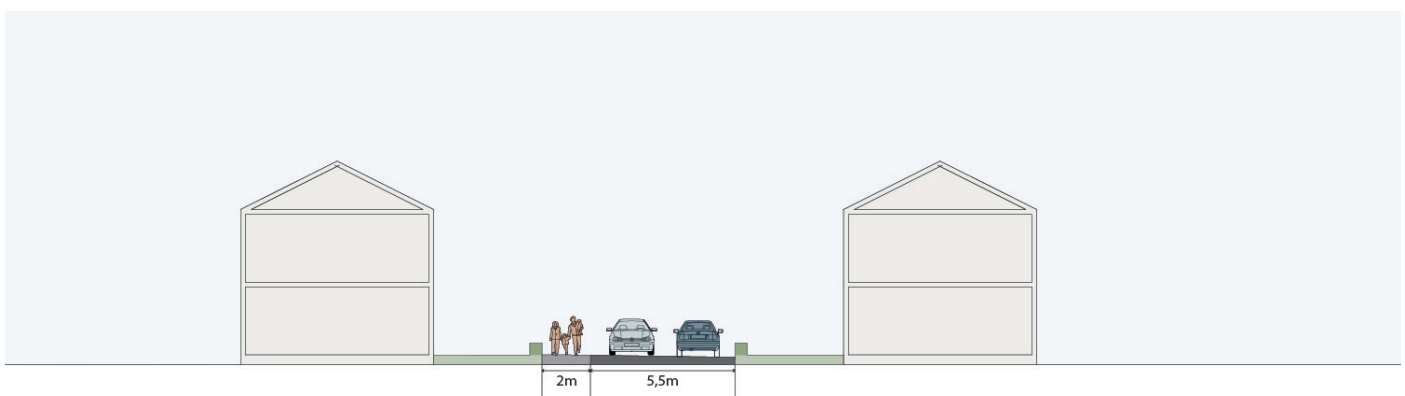
Infarten till området utformas som en cirkulationsplats för smidigt och trafiksäkert flöde. Gatustrukturen i de tätare bebyggelseområdena får generösa gaturum med en total gatubredd på 14,5 meter som inkluderar separat gång- och cykelväg, trottoar samt grönzon med trädplantering. Denna gata ger förutsättningar för en stadsmässig bebyggelse genom att husen kan placeras nära gatan med entréer ut mot trottoaren. Tillika ger träden som planteras längs med hela

gatan en orienterbarhet i området. Gatan utgör en huvudgata där det förväntas mycket rörelse med olika trafikantgrupper. Uppdelningen med körbana, trottoar och cykelväg ger trafikanterna en extra trygghet där trafiken är som störst. Gatuhierarkin i området är viktigt för att skapa intressanta bostadsmiljöer och för ett fungerande trafikflöde.

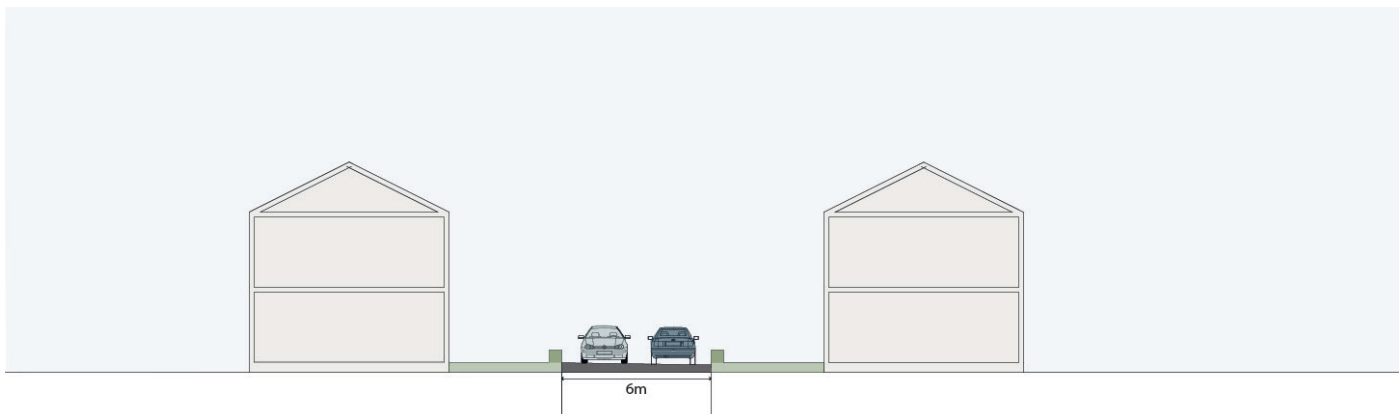
Övriga gator är antingen 7,5 meter eller 6 meter där den något bredare gatan innehåller både körbana och trottoar, vilket skapar en bättre trafiksäkerhet. Den minsta gatan på 6 meter, har en blandtrafik, vilket innebär att motorfordon samsas tillsammans med övriga trafikantgrupper. Bilar kör alltid på de gåendes och cyklisters villkor, något som bidrar till lägre hastigheter.



Gatusektion. Huvudgata 14,5 meter bred.



Gatusektion. Gata 7,5 meter bred.



Gatusektion. Gata 6 meter bred.

- Bebyggelse i gatuliv och entréer mot gata
- Prioritering av gång-, cykel- och kollektivtrafik. Minskad bilism och bilfria zoner
- Distinkt gaturhierarki som tydliggör orienterbarhet, trygghet, hastighet, karaktär och prioritering
- Gatustruktur i mindre sektioner där långa raksträckor bör undvikas
- Få återvändsgator för bättre trafikflöde och mindre söktrafik

FÖRSLAG TILL UTVECKLING

Från skogsområdet i norr med avenbokskog, föreslås ett sammanhängande grönstråk söderut med integrerad dagvattenhantering som kan mynna ut i öppna dagvattendammar. Vattnet följer terrängen som sluttar mot söder. Längs med detta grönstråk finns ett bostadsområde som utgörs av rad- och parhus samt ett område, i norr, som främst består av flerfamiljshus i maximalt tre våningar. Dessa områden kan med fördel planeras bilfria med en övergripande struktur av gång och cykelstråk. Platserna kan bilda lugna oaser som tilltalar en äldre målgrupp, med mindre bil- och trädgårdsbehov, samt barnfamiljer då stilla och trygga utemiljöer kan skapas. Här finns även möjlighet att etablera bilpool.

Längst västerut, där bebyggelsen möter jordbrukslandskapet, föreslås bostädernas densitet glesas ut och till främst villatomter. Det nya exploateringsområdet möter alltså befintlig villabebyggelse med ytterligare villor för att skapa en respektfull och trivsamt övergång mellan gammalt och nytt.

I områdets norra del kan ytterligare bostäder byggas till utifrån befintlig villabebyggelse där fortsatt väganslutning från Östra Öljesjövägen är möjlig. Detta område kan byggas ut och fungera som en

fristående enklav, men med koppling till övriga område i söder via en gång- och cykelväg. Mellan detta norra område och Torstäva i söder går ett brett grönstråk av befintlig ädellövskog i väst-östlig riktning som binds samman med avenbokskogen i öster. Grönsläppet är betydelsefullt för den biologiska mångfalden samt skapar intressant, rekreativa miljöer att röra sig kring.



Områdesbild över delar av Torstävaområdet.

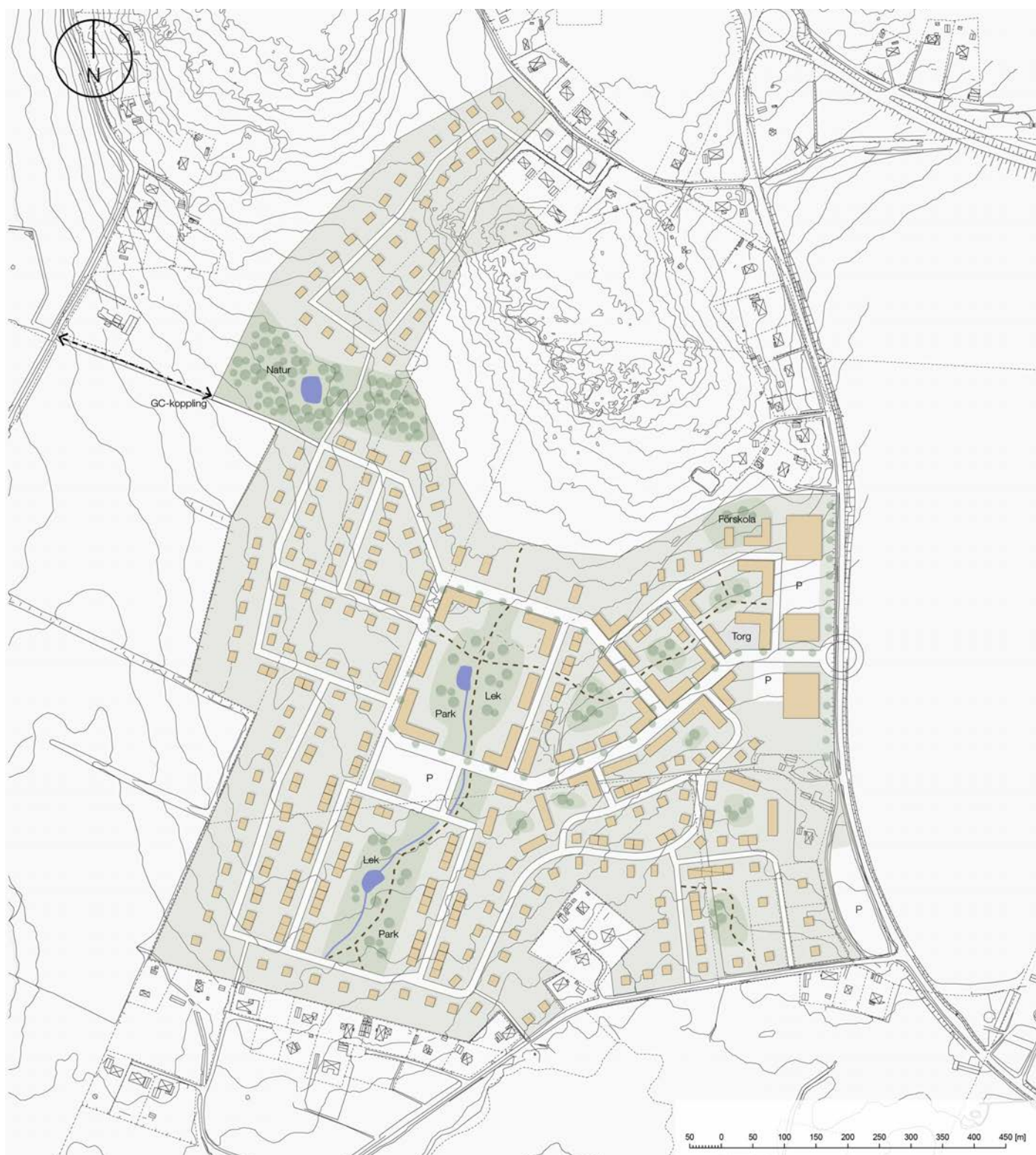


Områdesbild.

FÖRSLAG TILL NYA BOSTÄDER FÖR TORSTÄVA

- Småhus (villor, rad- och parhus): ca 300 st
- Flerfamiljshus (max tre våningar): ca 330 lägenheter

Villatomter är beräknade på ca 700-1000 kvm/tomt. För rad- och parhus ca 500 kvm/tomt
Lägenheter är beräknade på ca 100 kvm BTA/lägenhet



Illustrationsplan med förslag på bebyggelseutveckling i Torstäva.

FÖRSLAG TILL UTVECKLING

PLANFÖRSLAG SÖDRA GÄNGLETORP

Området söder om Gängletorpsvägen består av ett större, sammanhängande område samt en bostadsenklav längst i väster. Det större, centrala området får en trafikanslutning från två befintliga infarter längs med Gängletorpsvägen. På så sätt kan trafikmängden delas upp mellan två belastningspunkter. Då de flesta fordonsrörelserna kommer att ske västerut mot Lyckeby och Trossö, där flest målpunkter och arbetsplatser finns, är det avgörande att trafikuppdelningen mellan de båda utfarterna blir någorlunda jämt fördelade. Centralt i strukturen är också att minimera längden på gatusektionerna i syfte att hålla nere hastigheten samt att undvika fyrvägskorsningar som kan bidra till minskad trafiksäkerhet.

Huvudvägnätet för området är 7,5 meter med körbana och separat trottoar som förgrenar sig i en smalare vägstruktur på 6 meter längs med villaområdena.

Längst i norr, mot Gängletorpsvägen finns ett större, sammanhängande skogsområde av blandlövskog med inslag av större uppvuxna tallar och enstaka ekar. Skogsområdet har även en yta med planterad granskog samt ett öppet parti med avverkad skog i väster. Exploatering föreslås på de västra delarna av skogsområdet med lägst natur- och rekreationsvärden. Här kan bebyggelsen med fördel vara något tätare med övervägande flerfamiljshus som då får god närhet till Gängletorpsvägen och kommande hållplatser för kollektivtrafik. I övrigt ska skogsmarken bevaras som ett sammanhängande område med stigar och strövmöjligheter.

Exploateringen övergår i söder, efter skogsområdet, till en struktur med rad- och parhus med inslag av villabebyggelse. Strukturen glesas ut ytterligare söderut för att i huvudsak bebyggas med villatomter. Längst i söder där området möter havsbandet finns ett grönstråk som går längst med vattnet i öst-västlig riktning. I grönområdet finns ett par dagvattendammar, då marken innehar områdets lägsta punkter. Möjlighet finns att anlägga fler dagvattendammar om det i framtiden uppstår behov. Här finns också en utmarkerad stig som fortsätter längs med kusten, men som idag är bristfällig och som behöver utvecklas och knyta ihop området bättre.

I områdets östra del, i direkt anslutning till det större skogsområdet, kan en anslutande väg skapas för att möjliggöra exploatering österut. Här finns idag ett avverkat skogsområde samt lågklassig jordbruksmark som nu betas och som anses kunna bebyggas. Byggnationen blir främst villor, rad- och parhus. Söder om detta område finns ett grönområde som aktivt betas och som innehar mycket höga naturvärden med inslag av rödlistade arter som bland annat orkidéer. Grönområdet omgärdas av flera stenmurar och är mycket populärt som ströv- och rekreationsområde.

Längst västerut finns en mindre yta som omgärdas av villabebyggelse. Här föreslås en byggnation av ytterligare villor för att stämma in väl med övriga omgivningar. Ny vägstruktur inom det nya området angörs via Valderslyckavägen.

FÖRSLAG TILL NYA BOSTÄDER FÖR SÖDRA GÄNGLETORP

- Småhus (villor, rad- och parhus): ca 410 st
- Flerfamiljshus (max tre våningar): ca 100 lägenheter

Villatomter är beräknade på ca 700-1000 kvm/tomt. För rad- och parhus ca 500 kvm/tomt
Lägenheter är beräknade på ca 100 kvm BTA/lägenhet



Strukturskiss som visar principer över föreslagen utveckling i Södra Gängletorp.

FÖRSLAG TILL UTVECKLING



Illustrationsplan med förslag på bebyggelseutveckling i Södra Gängletorp..



Foto över odlingslandskapet.



Betad naturområde med höga naturvärden i Södra Gängletorp.



Illustrationsplan framtagen på uppdrag av fastighetsägaren för delar av Södra Gängletorp.

Flera utformningsalternativ, utifrån föreslagna planeringsprinciper, har diskuterats för det stora, sammanhängande området söder om skogspartiet. Därför redovisas bara schematiska och strukturella tankar för just det området i förstudien. Redovisad illustrationsplan ovan, är endast ett exempel på utförande och är framtaget på uppdrag av fastighetsägaren.

FÖRSLAG TILL UTVECKLING - S. GÄNGLETORP

PLANFÖRSLAG NORRA GÄNGLETORP

För området norr om Gängletorpsvägen föreslås en sammanhängande bebyggelse som närmst Gängletorpsvägen får inslag av flerfamiljshus i maximalt tre våningar. Gatustrukturen vidareutvecklas utifrån två befintliga infarter till området och får ett sammanhängande vägnät som möjliggör rundkörning. Inga nya in- eller utfarter mot Gängletorpsvägen, som ägs av Trafikverket, föreslås.

Centralt i området finns ett sammanhängande skogsområde med blandlövskog med inslag av gran och tall. Skogen kommer delvis föreslås bebyggas, men mindre delar sparas samt bevaras en grönskande buffertzoon till befintlig lantbruksgård i väster.

Inom detta område finns också en mindre hästgård med omkringliggande beteshagar som är en tillgång och som bidrar till områdets karaktär. Respektavstånd från ny bebyggelse hålls även mot hästgården så att fortsatt verksamhet kan bedrivas på ett bra sätt.

För området i övrigt föreslås en blandning av villor, rad- och parhus byggas.



Vy över Ramdalslätten.

FÖRSLAG TILL NYA BOSTÄDER FÖR NORRA GÄNGLETORP

- Småhus (villor, rad- och parhus): ca 80 st
- Flerfamiljshus (max tre våningar): ca 30 lägenheter

Villatomter är beräknade på ca 700-1000 kvm/tomt. För rad- och parhus ca 500 kvm/tomt
Lägenheter är beräknade på ca 100 kvm BTA/lägenhet



Illustrationsplan med förslag på bebyggelseutveckling i Norra Gängletorp..



Blommande rapsfält i Gängletorp.

FORTSATT ARBETE

DIALOGER

Flera markägardialoger har genomförts under våren 2020 mellan fastighetsägare inom förstudieområdet, tjänstemän och politiker från Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Dialogerna hölls i ett tidigt skede av planprocessen med syfte att involvera och informera fastighetsägarna om pågående utvecklingsplaner för de olika områdena.

Inkomna synpunkter användes som underlag till revideringar och ändringar av planförslaget.

Ytterligare dialog planeras till kommande höst (2020) då även byggherrar, mäklare och övriga intressenter av planförslaget planeras att bjudas in. Dialogen kommer hållas som ett öppet hus med syfte att marknadsföra området, dess kvaliteter, föreslagna utvecklingsplaner samt att känna in bostadsmarknaden.



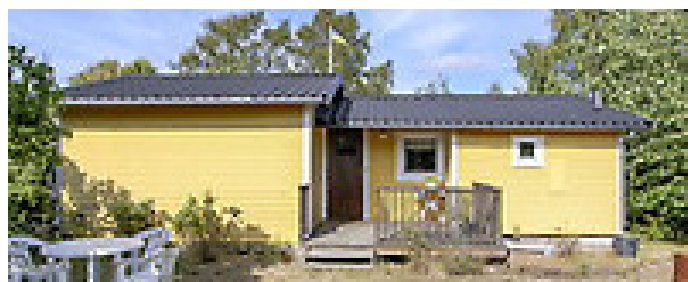
Inventering ute i fält.

GENOMFÖRANDE, HUVUDMANNASKAP OCH PLANLÄGGNING

Inom områdena Torstäva och Gängletorp gäller idag enskilt huvudmannaskap för vägar och grönområden. Utbyggnaden av nya vägar sker på exploatörernas ansvar och bekostnad för att sedan överlämnas till berörda fastigheter för gemensamt ansvar för drift och skötsel. För området kring Trummenäs finns en större vägförening som tar ansvaret för vägarna. Beträffande grönområden så ligger ansvaret på mindre föreningar.

För befintligt vatten och avlopp i anslutning till berörda områden är kommunen huvudman för anläggningarna. Dagvattenhantering sker i enskilda eller gemensamma anläggningar. Vid utbyggnad av nya detaljplaner har kommunens VA-enhet beslutat att nya anläggningar för vatten, avlopp och dagvatten anläggs av kommunen och nya fastigheter ansluts till det kommunala VA-nätet genom anläggsavgifter.

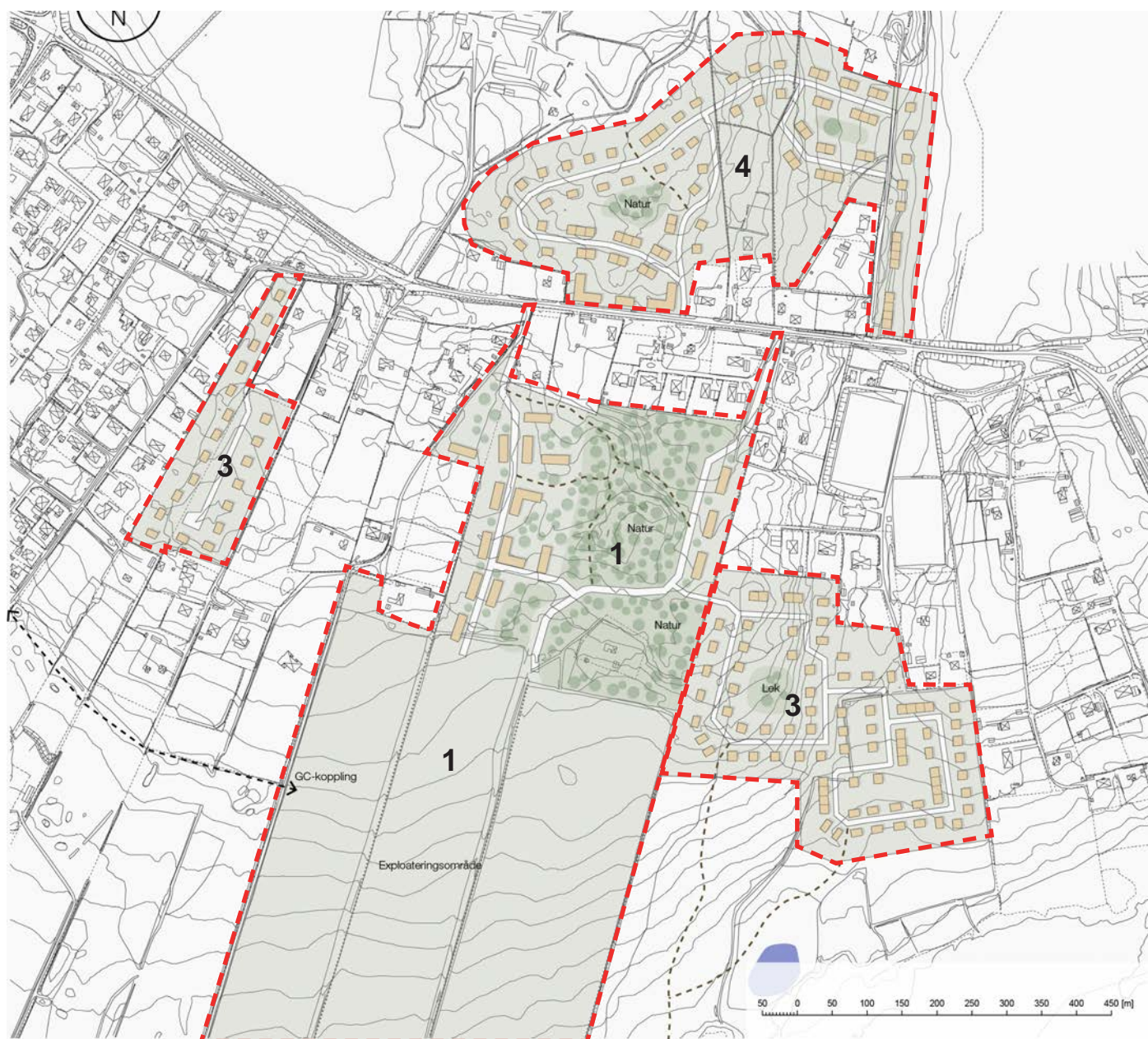
För genomförandet av nya detaljplaner krävs fastighetsbildning mellan ett flertal fastighetsägare. Det kan krävas fastighetsregleringar, avstyckningar, fastighetsbestämningar, ledningsrätter, behandling av servitut, ändring av befintliga samt nybildning av gemensamhetsanläggningar. Frågor såsom huvudmannaskap för allmänna anläggningar och fastighetsbildning kommer att hanteras i framtida planläggning. Det kan även bli så att huvudmannaskapsfrågan hanteras olika på grund av ny detaljplans omfång och läge.



Sommarstuga från Trummenäsområdet. Foto: Hemnet

ETAPPINDELNING

Förstudieområdets storlek och förutsättningar gör att ytan behöver delas upp i olika etapper så att planläggningen blir genomförbar på ett bra sätt. Området är uppdelat utifrån fyra etapper där flera detaljplaner kan inrymmas inom en etapp om behov finns. Bedömningen av prioritering har gjorts utifrån flera faktorer så som efterfrågan, genomförbarhet, geografisk placering, behov av bostäder samt ekonomi.



Illustrationsplanen visar de olika etapperna inringade i rött.

FORTSATT ARBETE

ETAPP 1

Torstäva: Inrymmer ett område inom Torstävas norra delar. Förhållandevis enkel utbyggnad då infrastrukturen är förberedd genom vägdragning och infiltrationsmagasin. Vidareutbyggnad av befintligt villaområde. Nytt område föreslås för ytterligare villor med en gång- och cykelkoppling söderut till övrigt exploateringsområde i Torstäva.

Södra Gängletorp: Större sammanhängande markområde som ägs uteslutande av en fastighetsägare. Utveckling av befintliga, två bilinfaller från Gängletorpsvägen som blir huvudmatargator samt en ny vägstruktur inom resterande område. I norra delen med uppvuxen skogsmark, föreslås en tätare bebyggelse av främst flerfamiljshus. I söder övergår bebyggelsen i främst rad-, parhus samt mindre villor för att längst i söder, närmast havet utgöras främst av villatomter.

ETAPP 2

Torstäva: Ett område i Torstäva direkt väster om Gängletorpsvägen. Här blir ett större område med en tätare bebyggelse av flerfamiljshus, rad- och parhus samt möjlighet till flertalet servicefunktioner så som förskola, handel, kollektivplatsläge samt torg- och lektytor.

ETAPP 3

Södra Gängletorp: Etapp tre omfattar två områden inom Södra Gängletorp. Ett område i väster med en renodlad villabebyggelse och ett område längst i öster. Det sistnämnda området är en vidareutveckling av den första etappen i Södra Gängletorp och byggs samman utifrån en gemensam vägkoppling. I detta område föreslås en blandning av villor, rad- och parhus.

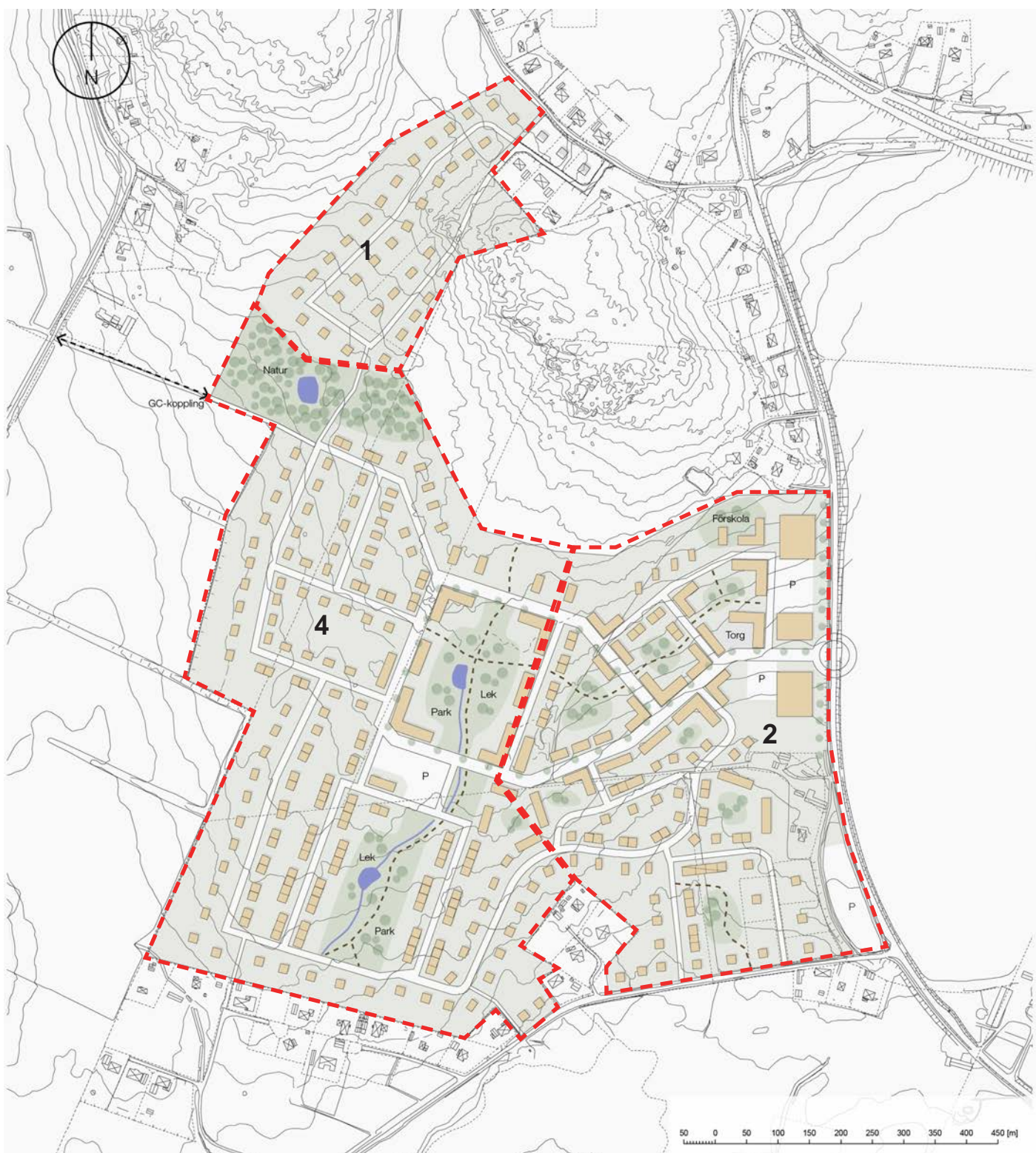
ETAPP 4

Torstäva: Detta område är den sista och mest ostliga delen av Torstäva. Området omfattar både flerfamiljshus och radhus i en parkmiljö med generösa grönytor samt villabebyggelse som möter odlingslandskapet i öster.

Norra Gängletorp: Bebyggelseområdet norr om Gängletorpsvägen består främst av villor och rad- och parhus med undantag av ett fåtal flerfamiljshus längs med Gängletorpsvägen i söder. Inga nya infarter, utan befintliga två infarter nyttjas för kommande exploatering.



Pågående anläggning av bevattningsmagasin inom Torstäva.



Illustrationsplanen visar de olika etapperna inringade i rött.