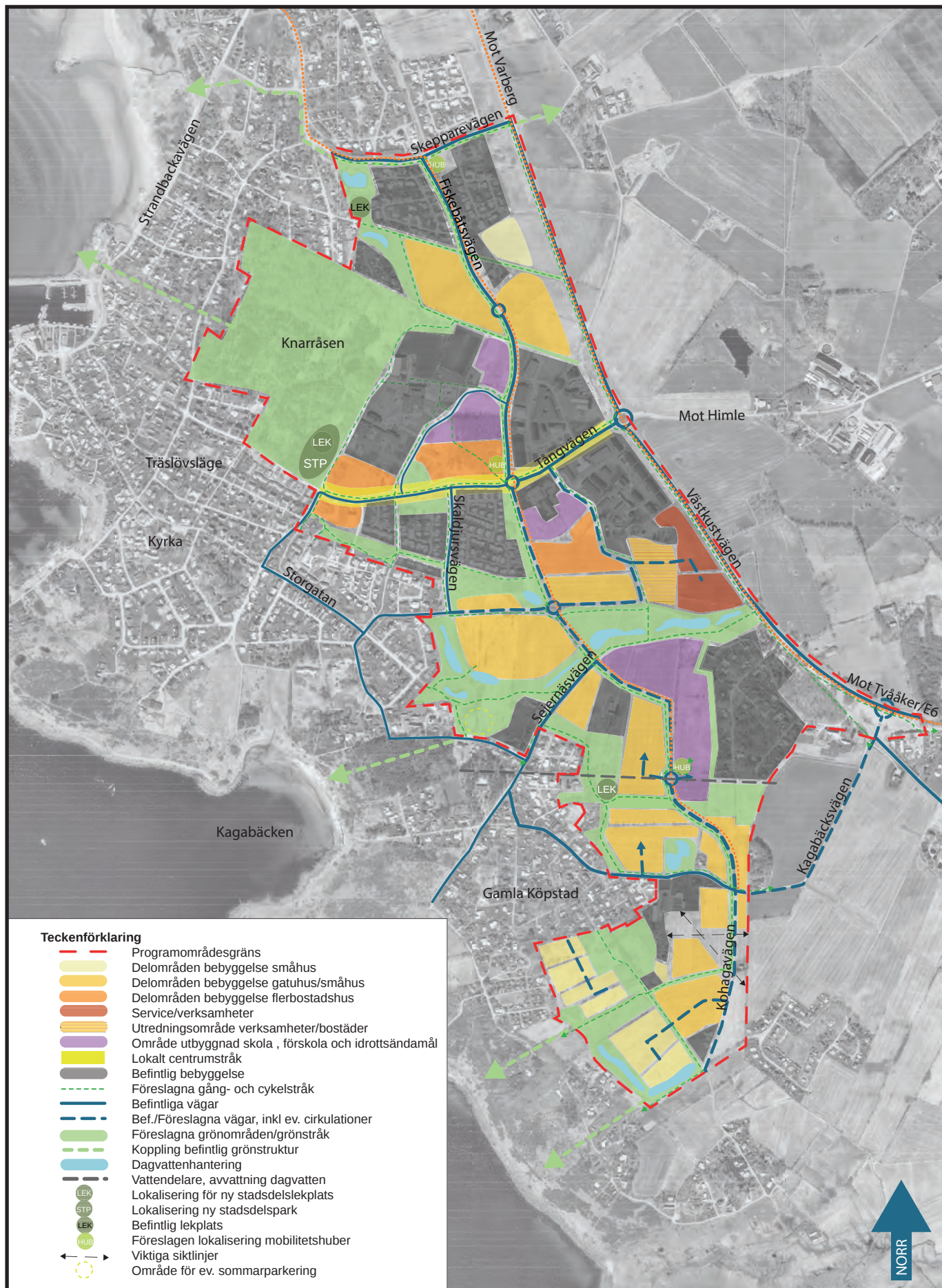
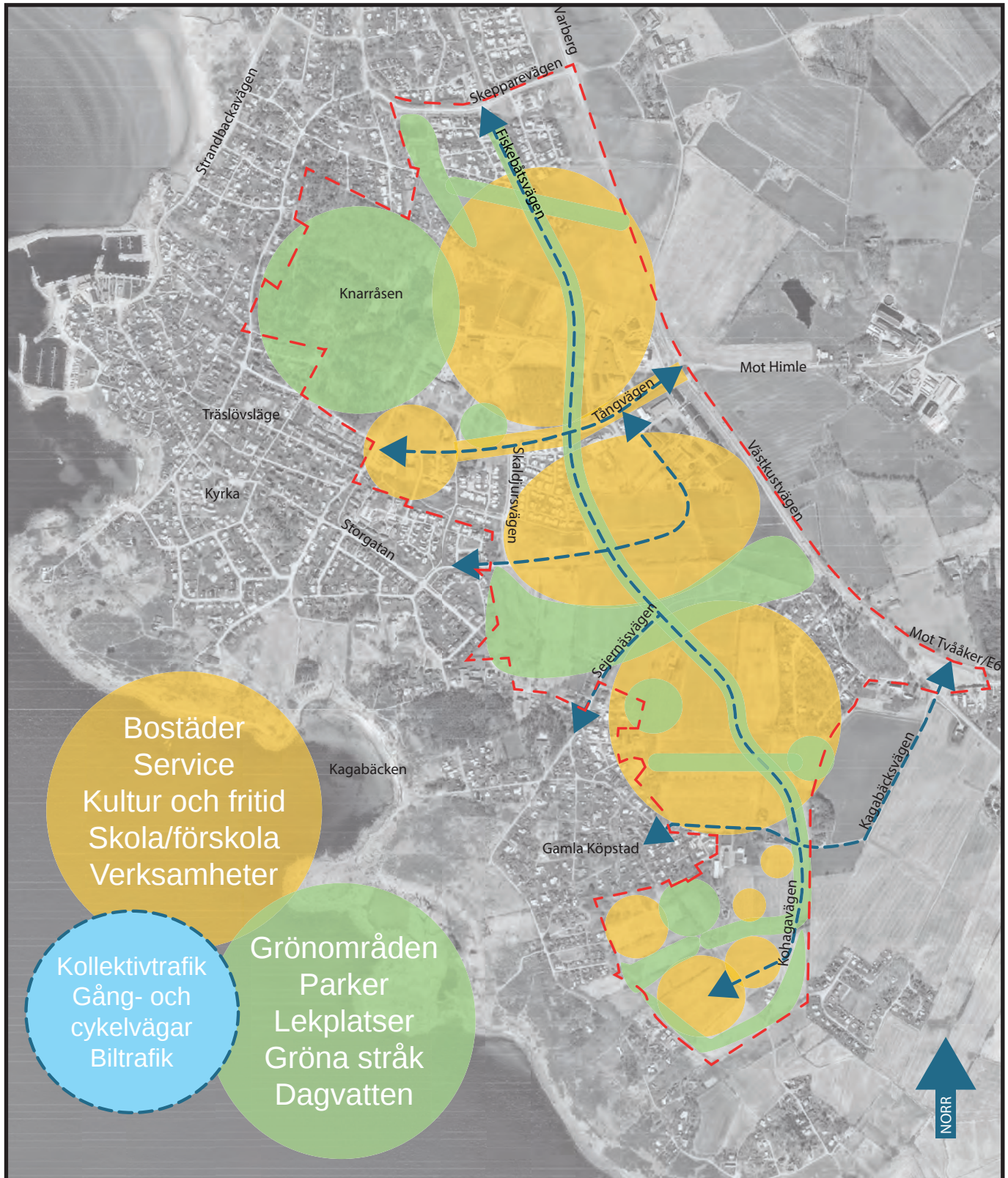


PLANPROGRAMFÖRSLAG



Kartan till programförslaget på föregående sida visar den föreslagna strukturen med alla de olika delar som förslaget bygger på utifrån de tre fokusområdena stråk, bebyggelse och platser. På följande sidor redogörs för vilka kvaliteter som är viktiga för varje del som omfattas av programförslaget. Sammanlagt möjliggörs det för ca 1500-2100 bostäder inom programområdet beroende på hur området byggs ut och utformas. Nedan syns en mer schematisk bild över programförslaget. Det gula utgör bebyggelse i form av bostäder, verksamheter, kultur och fritid, skola/förskola samt verksamheter. Det gröna utgör alla gemensamma ytor i form av grönområden, parker, lekplatser, gröna stråk och dagvattenhanteringen. Det mörkblå linjerna visar de övergripande stråken som inom varje del bildar ett finmaskigt nät av stråk som binder samman de olika områdena.



STRÅK

DET HÅLLBARA RESANDET

Det ska vara enkelt att välja ett hållbart transportsätt, därför ska gång, cykel och kollektivtrafik främjas. Genom att lägga fokus på detta finns förutsättningarna för de boende att välja ett hållbart transportalternativ. Det skapas nya förutsättningar för en smidig och effektiv kollektivtrafik så att detta blir ett likvärdigt alternativ till bilen.



ETT HÄLSOSAMT VARDAGSLIV

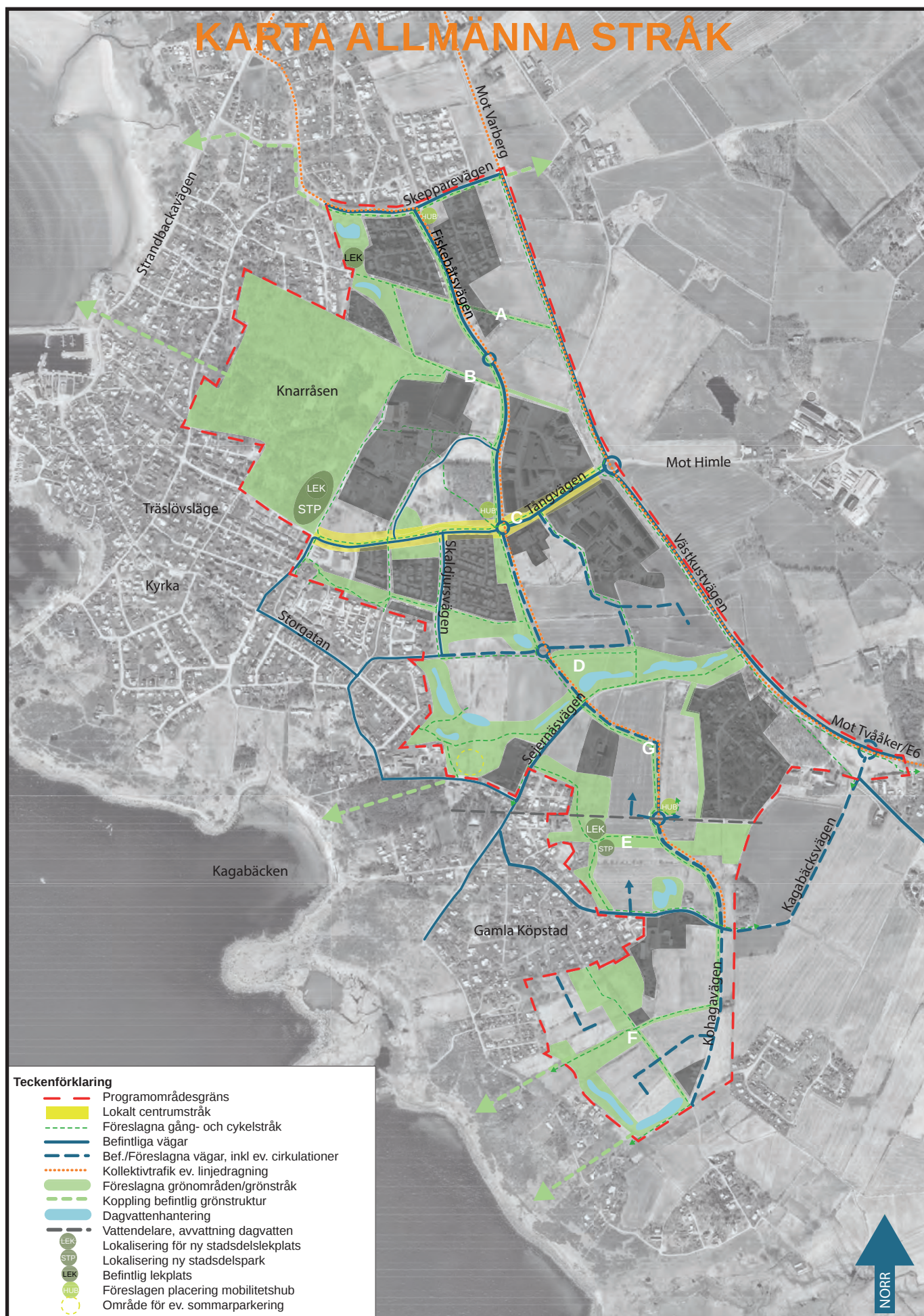
Bebyggelsens närhet till rekreationsområden, havet och även staden gör Gamla Köpstad och Träslövsläge till utmärkta platser för att leva ett hälsosamt vardagsliv. Genom de grönblå stråken och fokus på gång- och cykelstråk genom områdena i såväl öst-västlig som nord-sydlig riktning knyts alla platser tydligt samman med bebyggelsen. Den tydliga närheten till grönska och rekreation kan uppmuntra till ett aktivt och hälsosamt liv.



DE GRÖNBLÅ STRÅKEN

Ett större grönblå stråk ligger som en tydlig ådra rakt genom programområdet och utgör inte bara en skiljelinje mellan Gamla Köpstad och Träslövsläge utan är även ett viktigt stråk för rekreation och ekosystemtjänster tillsammans med dagvattenhantering. Samtliga stråk som skapas har en viktig roll i att koppla samman den nya grönstrukturen med den befintliga så att de stärker varandra och skapar möjligheter till rörelse bland annat ut mot havet. De grönblå stråken stärker många ekosystemtjänster såsom rekreation, pollinering, mikroklimatreglering och kan fungera som spridningskorridorer för djur- och växtlivet.





En viktig del i arbetet är att öka orienterbarheten i området som är flackt och vidsträckt, utan tydliga entréer och identitetsskapande platser. Området är dessutom utbyggt efterhand i sporadiska etapper och längs slingriga bygator som gör det svårt att läsa av riktningar och huvudstråk, även om en viss förbättring av vägnätet har gjorts på senare tid. Programförslaget visar en stomme för vatten, vägar, kvarter och grönbå stråk som grundar sig på val av tidigare underlag och utredningar. Stråken genom områdena är viktiga länkar som håller samman området och samtidigt kopplar det mot sina omgivning.

GRÖNBÅ STRÅK

Varbergs kommuns grönstrategi "Samma, lek och svärma"¹, lyfter att parker, rekreationsområden och offentliga platser ska kopplas samman med hjälp av gröna stråk. Stråken fyller viktiga funktioner då de skapar sammanhang, orienterbarhet och uppmuntrar till att använda utemiljön. En sammanhängande grönbå struktur med både platser och stråk är en grundförutsättning för ekosystemtjänster såsom rekreation, biologisk mångfald och ett bra lokalklimat, samtidigt har de en viktig funktion som spridningskorridorer.

Vid utbyggnad blir det viktigt att koppla samman en ny grönbå struktur med den befintliga så att de förstärker varandra och skapar möjligheter för rörelse genom områdena, ut mot havet och andra målpunkter.

Förslaget till grönbå struktur tar även sitt avstamp i de befintliga naturvärden som finns inom programområdet. Den är därför utformad för att koppla samman områden med naturvärden och för att skapa kopplingar genom området mellan kustlandskapet och jordbrukslandskapet.

En övergripande inventering och analys av befintliga och potentiella ekosystemtjänster har utförts

¹ Beslutad av Kommunfullmäktige 2013-09-17

vilket ligger till grund för placeringen av de grönbå stråken och platserna.

Föreslagen struktur består främst av flertalet grönbå stråk i öst-västlig riktning. Detta för att förstärka kopplingen till havet och knyta an till den befintliga strukturen. Stråken bör utformas med olika karaktär som förstärker platsens identitet och bidrar med fler värden än de har idag.

I nord-sydlig riktning, längs genomfartsvägarna, skapas smalare grönbå stråk med inslag av grönska för att binda samman de olika bostadsområdena, hantera vägdagvatten och för att göra upplevelsen att röra sig längs gång- och cykelvägarna trivsamma.

Nedan redogörs för de olika stråken, se även en koppling till kartan på föregående sida.



A. Stråket skapar en distans mellan befintlig och ny bebyggelse. Befintlig stenmur med vegetation och naturvärden kopplade till denna bör förstärkas.

B. Stråket kopplar samman Knarråsen med jordbrukslandskapet. Befintliga naturvärden med hagmarkskaraktär, stenmurar med vegetation blir viktiga inslag i utformningen av området.

C. Stråket längs Tångvägen kopplar samman Knarråsen med jordbrukslandskapet förbi befintliga platser med ängs- och våtmark. Då stråket även knyter samman viktiga platser med centrumfunktioner bör utformningen utgå från båda dessa aspekter och skapa en unik karaktär som förstärker Träslövsläges identitet.



D. Ett större grönbliitt stråk föreslås mellan de nya bostadsområdena. Se illustration nedan. Stråket får en generös bredd för att skapa en distans och underlätta för orienterbarheten i området. Stråket utgör med sin storlek även plats för dagvattenhantering med en naturlig karaktär och ger möjlighet för ett större rekreatiionsområde centralt i programområdet. Dagvattnet föreslås bestå av ett meandrande vattendrag som breddas upp i olika partier för att möjliggöra dagvattenrening.

Eventuellt kan det även vara en plats där ett område anläggs för en våtmark. Hela området föreslås utformas för att klara större översvämningar. Inom området ryms flera naturtyper med höga naturvärden såsom våtäng och torrängsmark. Ytor med hagmarkskaraktär med inslag av fruktträd och bärbuskar gynnar den biologiska mångfalden och blir en fruktträdgård för bostadsområdena intill. Även andra odlingsformer bör studeras vidare och kan vara aktuella här.

E. Stråket kopplar samman den nya stadsdelparken och lekplatsen med skolområdet och befintlig bebyggelse vid Kvarnvägen. Stråket bör förstärka naturvärden på platsen med lekfulla inslag som kopplar samman skolgården med lekplatsen. I stråket bör även finnas möjlighet till odling.

F. Stråken i dessa södra delarna kopplar samman den öppna jordbruksmarken i öster med naturreservatet i väster. Det bör även finnas en koppling norrut över Kagabäcksvägen mot område 11. Öster om område 14 föreslås ett större grönområde där marken är sank och inte lämplig för bostadsbebyggelse. I de södra delarna möjliggörs för dagvattenhantering som kopplar samman grönsstrukturen i öst-västlig riktning.

G. Utmed hela vägsträckan i nord-sydlig riktning föreslås ett grönbliitt stråk med gatukaraktär. Här kan grönskan bestå av grupper med träd och högre buskar i kombination med grönska som tar hand om vägdagvatten. Istället för ensartade alléer är det viktigt att få in en mångfald med växtlighet som stöttar den biologiska mångfalden och ger olika upplevelser längs vägen, gärna med anknytning till karaktärerna som skapas i de öst- västliga stråken.



KOMPENSATION NATURVÄRDEN

Inom programområdet finns flera naturvärden idag där de högsta värdena har försökts att bevaras. Naturvärden riskerar att påverkas dels genom ianspråktagande av mark och dels genom slitage. Programförslaget innehåller flera aspekter för att möta visionens ambition att bevara och förstärka befintliga värden då många arter genom evolutionen har anpassat sina behov i form av föda och boplats till våra inhemska arter.

Detta föreslås ske på flera sätt genom utformningen av de grönbliitt stråken och platserna av både offentlig och privat karaktär inom bostadsområdena. Där höga naturvärden tas bort ska de kompenseras. Exempel på ekosystemtjänster i detta område är flödes- och näringsreglering samt skapande av ekologiska och rekreativa värden genom anläggande av dagvattendammar, användning av pollinerande växter i planteringar, träd som temperaturreglera-



re, kolkälla och bullerskydd samt spridningskorridorer för olika arter.

För detaljerad information om vilka kompensationsåtgärder som planeras se även underlag PM - Påverkan på Natura 2000-området Gamla Köpstad och förslag till skyddsåtgärder.

HÅLLBART RESANDE

Varbergs trafikstrategi² är att uppnå ett effektivt och hållbart trafiksystem som även skapar en attraktiv och fungerande stad. För att utvecklingen av Träslövsläge och Gamla Köpstad ska kunna bidra till den hållbara utvecklingen behöver följande uppfyllas:

- Hållbara transportsätt, så som gång, cykel och kollektivtrafik, måste främjas så att andelen för dessa ökar.
- Transportefterfrågan och/eller transportbehovet måste minska utan att tillväxten hämmas.
- Fordon och infrastruktur behöver vara mer miljöanpassade.

För att kunna lösa detta behöver planprogrammet för del av Gamla Köpstad och Östra Träslövsläge bland annat lägga fokus vid att ge goda förutsättningar för gång- och cykeltrafik, bland annat genom att skapa ett sammanhängande nät av gång- och cykelvägar. Där gång- och cykelvägarna passerar bilvägar behöver det även vara säkert för gångtrafikanter och cyklister att passera, exempelvis genom att anlägga hastighetssäkrade passager.

Vid kollektivtrafikhållplatser och andra målpunkter, så som skolor, affärer och arbetsplatser, är det även viktigt att tänka på att det finns goda möjligheter att parkera cykeln säkert och gärna med väderskydd.

Genom att skapa möjligheter för en smidig och effektiv kollektivtrafik blir det ett likvärdigt alternativ till bilen. Kollektivtrafiken ska

² Beslutad av kommunfullmäktige 2015-10-20

ges prioritet framför bilen genom att exempelvis skapa gena bussvägar. Det behöver även finnas närhet till en hållplats. En rekommendation är att det ska finnas en hållplats inom 400 meter från bostaden eller verksamheten. Det ska även vara smidigt att byta mellan olika transportmedel, exempelvis ska boende och besökare i området kunna cykla till en hållplats, parkera sin cykel och ta kollektivtrafik till sin slutdestination. Ett annat alternativ för att främja ett hållbart resande är att det skapas möjligheter för samåkning och bilpool, i programmet/respektive detaljplan bör möjligheter och ytor för detta tillskapas. Mobilitetshubbar är en plats som kan husera allt från bilpool, elcyklar såväl som skåp för matleverans, eller andra saker som det finns behov av att dela hushåll emellan. Föreslagna platser för sådana mobilitetshubbar är inom planprogrammet vid Tångvägen, den nya skolan och där bussen ansluter till Väst kustvägen.

I framtiden är det möjligt att fler fordon drivs med elektricitet, för att klara detta behov kan elledningar behöva uppdimensioneras för att inte riskera att överbelasta elnätet.

MOBILITY MANAGEMENT

Mobility management handlar om att arbeta med åtgärder som underlättar hållbart resande. Människor är som mest benägna att förändra sina vanor i samband med en större förändring, som exempelvis en flytt. För att underlätta för det valet finns olika åtgärder att arbeta med. För boende inom området kan det handla om följande;

- Bra och rymliga cykelrum med plats för vanliga cyklar, lådcyklar samt cykeltillbehör som cykelkärror och liknande.

- Utrymme för cykelservice.

- Cykelparkering utomhus med möjlighet till ramlåsning i anslutning till bostaden, för boende och besökare till de boende.

- Tillgång till cykelpool, med möjlighet att låna lastcykel eller cykelkärra för storhandling.

- Medlemskap i bilpool istället för parkeringsplats.

- Att de mest attraktiva parkeringsplatserna



är reserverade för poolbilar, med möjlighet till laddning av elfordon.

För företag som vill stärka sin miljöprofil kan olika cykelfrämjande åtgärder vara ett led i den utvecklingen. Åtgärderna kan med fördel samordnas med behovet för de boende i området.

Det kan handla om att anställda erbjuds:

- Tillgång till cykelpool med specialcyklar för tjänsteresor.
- Service av den privata cykeln.
- Utrymme för cykelservice.
- Goda möjligheter att parkera sin privata cykel.
- Erbjudande om att cykla till och från arbetet på arbetstid.

Vid utvecklingen av gång- och cykelstråk är fokus på barnperspektivet alltid viktigt. Detta innebär att så långt det är möjligt skapa säkra och trygga gång- och cykelkopplingar till och från skolan och andra mötespunkter. Stråken ska i första hand vara bilfria och väl belysta för att upplevas trygga.

GÅNG- OCH CYKELSTRÅK

I norr-södergående riktning föreslås ett gång- och cykelstråk, ett så kallat tvärstråk, genom hela planprogramsområdet vilket till stora delar är skilt från biltrafik. På de ställen där tvärstråket passerar bilvägar ska det finnas hastighetssäkrade passager över vägen. Längs de uppsamlingsgator som finns i området ska det finnas gång- och cykelvägar. På kvartersgator där hastigheterna och antalet bilar är lägre kan cykling ske i blandtrafik, men i anslutning till skolor och förskolor ska det finnas gång- och cykelvägar.

I flertalet av de grönstråk som går i öst-västlig riktning ska det vara möjligt att både gå och cykla. Beroende på syftet med gång- och cykelvägen kan de antingen ha en mer rekreativ karaktär eller utgöra en del i det allmänna transportnätet. Skillnaderna för detta kan innebära olika standarder på markbeläggning, belysning med mera.

I framtiden kan gång- och cykelvägen längs med Västkustvägen komma att bli ett arbetspendlingsstråk. Varbergs kommun har dock i dagsläget valt att sätta en gräns för utveckling av arbetspendlingsstråk till 6,5 km från stadskärnan. Detta, då den sträckan för de flesta, tidsmässigt går att jämföra cykel/el-cykel med bil. Programområdet är ca 10 km från stadskärnan.

KOLLEKTIVTRAFIKSTRÅK

Kommunen jobbar aktivt för att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ till bilen. För att uppnå detta behöver den ha god framkomlighet, men ändå nå ett stort upptagningsområde. För att kollektivtrafiken dessutom ska räknas som snabb bör en bussresa ta max 30% längre tid dör till dör än bilen. I takt med att planområdet växer fram behöver kollektivtrafiken utvecklas både som linjesträckning och tidsmässigt. Med ett ökat resandeunderlag bör detta vara möjligt, både för stads- och regionbussar.

I framtagandet av programområdets trafikstruktur har möjligheten att lägga om stadsbusslinjen setts över. Målet är att det ska vara en gen och attraktiv linje som går genom Fiskebåtsvägen och Tångvägen som nås av många boende. Det kommer ske en fortsatt dialog kring exakta linjedragningen med Hallandstrafiken.

I ett första skede kan delar av busslinjen tas i trafik för att i ett senare skede när de södra etapperna byggs ut ges möjlighet att förlänga busslinjen. Framförallt är det av stor vikt att kollektivtrafiken är på plats samtidigt som bebyggelsen kommer på plats. Det är alltid enklare att lägga om sina vanor i samband med en sådan större omställning som det innebär att flytta till en nytt område.

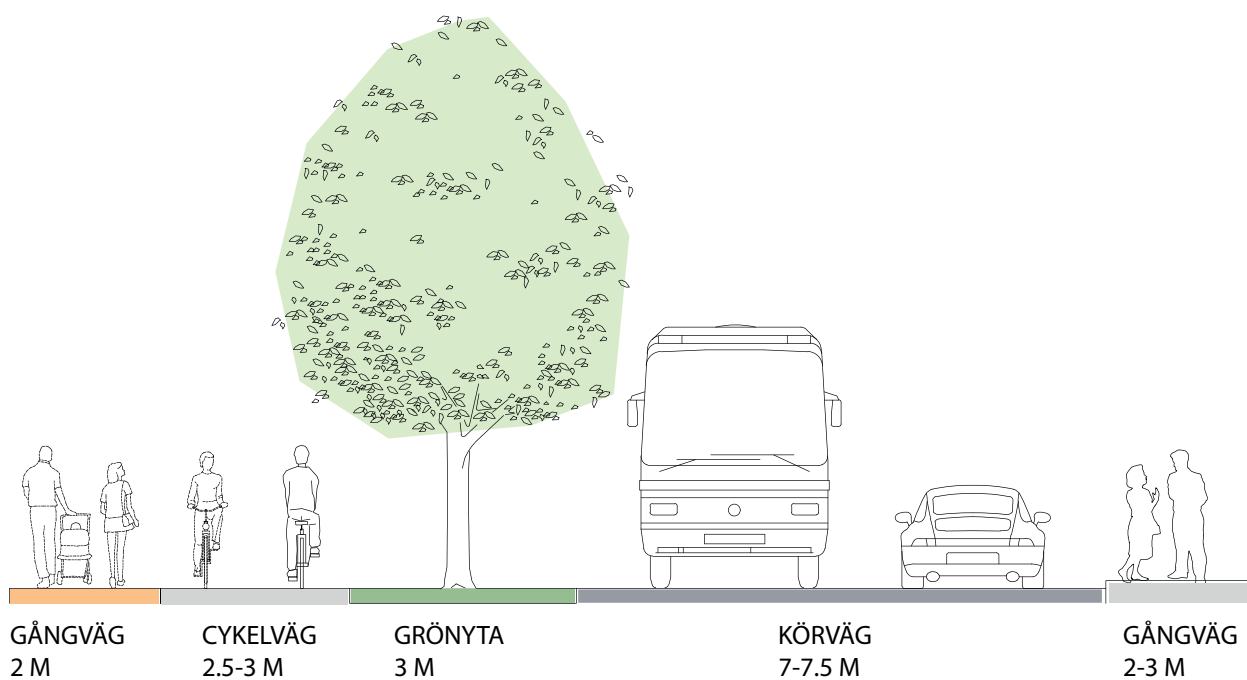
En förlängning av turen innebär att den tar längre tid att köra från start till ändpunkt. Det innebär även att resenärsunderlaget ökar vilket kan motivera till fler turer och i förlängningen mer möjligheter till ett hållbart resande.

Utöver stadsbusstrafiken inom området finns även närheten till Västkustvägen där den regionala trafiken passerar och där det finns möjlighet till en eventuell snabblinje som inte går genom samhället.

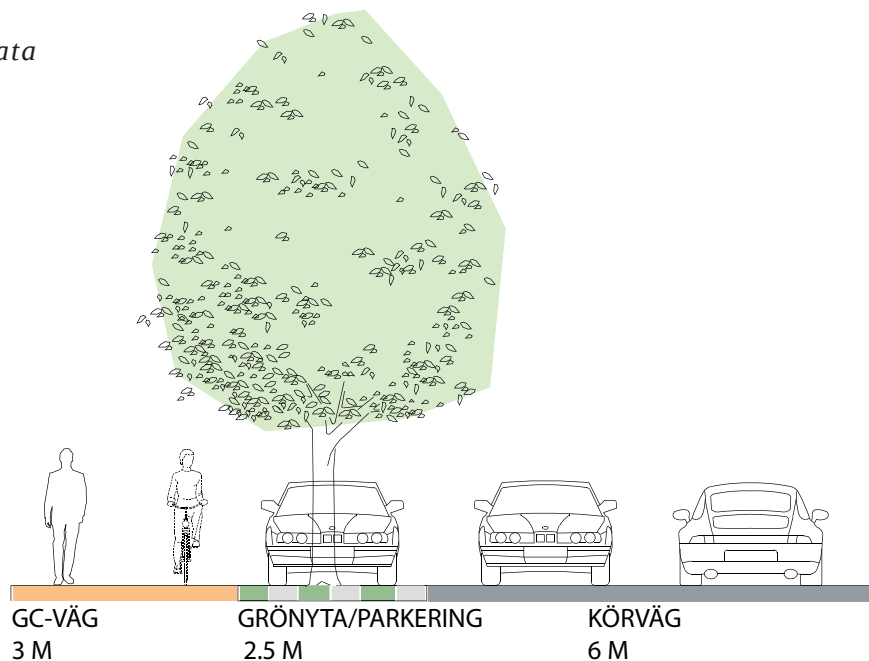
BILTRAFIKSTRÅK

Varbergs kommun har tagit fram en teknisk handbok vars syfte är att underlätta vid planering och precisera de krav kommunen ställer på allmän platsmark, så som vägar, parker och torg. Den tekniska handboken delar in gator och vägar i två kategorier; Huvudgator och Lokalgator. Dessa har i sin tur underkategorierna Genomfartsgata och Uppsamlingsgata (huvudgator) samt Industriegator, Infartsgator och Kvartersgator (lokalgator). I framtagandet av vägstrukturen i planprogrammet för Östra Träslövsläge och Gamla Köpstad har dessa benämningar använts.

Sektion Uppsamlingsgata/Genomfartsgata



Sektion Infartsgata



	Huvdgata		Lokalgata		
Gata	Genomfarts-gata	Uppsamlingsgata	Industrigata	Infartsgata	Kvartersgata
Hastighet	60 km/h	40 km/h	40 km/h	40/30 km/h	30 km/h
Bredd	7-7,5 m	6,5-7 m	7,5 m	6 m	5,5 m
Gång	Ja	Ja	Ja	Kan finnas	Blandtrafik
Cykel	Ja	Ja	Ja	Kan finnas	Blandtrafik
Kollektivtrafik	Kan finnas	Kan finnas	Kan finnas	Kan finnas	Nej
Utfartsavstånd				75 m	75 m
Exempel	Västkustvägen	Fiskebåtsvägen	Trålvägen	Skepparevägen	Mastvägen

Genomfartsgata: En viktig förbindelse mellan områden. Se sektion på nästa sida.

Uppsamlingsgata: En viktig förbindelse i området. Är en del av stomnätet för kollektivtrafik och/eller del av huvudnät för cykel med cykeltrafik på körbana och/eller del av ett gångfartsområde. Se sektion på nästa sida.

Industrigata: En länk i det lokala vägnätet som förmedlar trafik inom ett industriområde.

Infartsgata: En länk i det lokala vägnätet för biltrafik som ansluter till huvudvägnätet och som är uppsamlande gata med stor andel extern trafik. Se sektion på nästa sida.

Kvartersgata: En länk i det lokala vägnätet som förmedlar trafik inom ett bostadsområde och som har intilliggande fastigheter som start- och målpunkt.

Infartsgator och kvartersgator bör utformas så att raksträckor som är längre än 70–75 meter undviks för att skapa god hastighetsefterlevnad. Vändzoner ska undvikas till förmån för ”rundkörning”. Lokalgatorna i områdena föreslås vara 4,5 meter belagd yta och med ett vägområde på 6 meter. Vid fler än 25 hushåll föreslås en separerad gångbana följa utmed lokalgatan.

Ovan visas en tabell för vad de olika gatukategorierna innebär.

Samtliga gator inom området kommer utgöra stråk för hantering av skyfall vid händelse av detta. När ledningarna går fulla behöver vägarna utgöra den alternativa vägen för vattnet att rinna bort från fastigheter mot recipienten.

TRAFIK INOM PROGRAMOMRÅDET

I den framtagna trafikutredningen har framtida trafikflöden studerats för att analysera kapaciteten i korsningar mot Västkustvägen samt på en del sträckor inom programområdet. Utifrån trafikprognoser och planerad utbyggnad kan kritiska stråk identifieras och analyseras. Detta har sedan legat till grund för den trafikstruktur som föreslås inom programområdet.

Utifrån den ökade andelen bostäder som föreslås inom programområdet kommer även en förbättrad anslutning mot Västkustvägen att krävas framförallt för den södra delen. Där har två olika scenarios studerats där det ena innebär en ny koppling mot Västkustvägen med en trevägskorsning strax söder om cirkulationen vid Tångvägen. Det andra scenariot innebär en utbyggd och förbättrad trafiksituation i korsningen Ås där Västkustvägen 760 möter väg 768 söderifrån. Även kapaciteten vid cirkulationsplats Vare där Tångvägen möter Västkustvägen/Lantmannavägen har studerats.

Trafikstrukturen som föreslås genom programförslaget innebär en utbyggnad av befintligt vägnät samt en ny koppling i nord-sydlig riktning genom programområdet. Hur trafikstrukturen ser ut inom de olika nya bostadsområdena har inte studerats utan det hanteras i nästa steg vid detaljplanläggning. Av de alternativ som studerats för en koppling av programmet mot Västkustvägen har en ny cirkulation i en förlängning av Sejernäsvägen valts bort. Istället föreslås det att anslutningen i söder byggs om till cirkulationsplats, för att hantera den tillkommande trafik som uppstår. Detta har bedömts som det bättre alternativet då det är en befintlig vägskorsning,

med god kapacitet som förbättras genom en utbyggnad, den stör inte det grön-blå stråket och kopplingen mot detta. Även nackdelarna med en ny koppling som innebär sämre framkomlighet på Västkustvägen o c h en större



inverkan på det grön-blå stråket har bidragit i bedömningen.

Den nord-sydliga kopplingen från Fiskebåtsvägens förlängning söderut skapar förutsättningar för en gen och rak sträckning genom programområdet, vilket är bra för en smidig kollektivtrafiklösning. Den bidrar också till en mer jämn fördelning av trafiken vilket krävs för att det inte ska bli kapacitetsproblem på andra vägar.

Gatustrukturen i de södra delarna kopplar på vid Kagabäcksvägen ut mot Morupsvägen/Västkustvägen/E6:an. Alternativet att ha en genare dragning från skolområdet/delområde 10 har tagits upp som alternativ. I nuläget bedöms inte en sådan lösning vara aktuell men möjligheten att utreda alternativet utesluts inte.

Utgångspunkten är att skapa goda förutsättningar för att så många som möjligt ska välja gång, cykel samt kollektivtrafik framför bilen, framförallt för kortare resor. Samtliga åtgärder tillsammans med mobilitetslösningar är av stor vikt för att bidra till en minskad biltrafik. Oavsett åtgärder kommer dock belastningen på vägsystemet att öka och för att upprätthålla en säker och trygg trafikmiljö krävs samtliga ovan nämnda åtgärder. Området har en god potential att öka de hållbara resorna och dämpa den tillkommande biltrafiken. En tidig satsning på åtgärder som går mot ett hållbart resande innebär en minskad risk för behovet av åtgärder för ökad kapacitet på bilvägnätet.

AVLÄMNING OCH PARKERING VID SKOLOR

Trafiksituationen runt skolor har de senaste åren markant förändrats då ett beteende där barnen skjutsas med bil till skolan har befästs. Vi har hamnat i ett läge där föräldrar skjutsar sina barn för att de anser att trafikmiljön runt skolan är för farlig och det gör i sin tur att det blir ännu fler bilar runt skolorna, vilket försämrar trafikmiljön ytterligare. När en ny skola i Gamla Köpstad anläggs och om Ankarskolan utvecklas är det viktigt att ta hänsyn till trafikmiljön och trafiksäkerheten runt skolan. Förslagsvis anläggs avlämningszoner och parkering 200-300 meter utanför skolområdet alternativt placeras den nya skolan så att biltrafik som har skolan som målpunkt inte behöver köra igenom bostadsområdet. I detaljplaneskedet studeras vilken lösning som blir bäst vid utvecklingen av den nya skolan. Detta möjliggör att skolbarnen får möjlighet att röra på sig innan skoldagen börjar och de barn som går eller cyklar till skolan behöver inte utsättas för onödiga trafikfaror.

Vid planeringen av gång- och cykelstråk är målet att skapa så många bilfria gång- och cykelkopplingar mot skolan som möjligt för att uppmuntra så många som möjligt att ta sig till skolan till fots eller med cykel. Trygghetsaspekter som belysning längs hela sträckorna är viktiga att beakta.

BEBYGGELSE

BOSTÄDER FÖR ALLA

Bebyggelsens bidrag till en social hållbarhet handlar bland annat om att skapa bostäder för människor med olika behov och livssituationer. Genom olika bostadstyper och upplåtelseformer skapas förutsättningar för att en bred grupp av människor ska kunna bosätta sig inom ett område. Radhus och kedjehus blandas med småhus samt inslag av flerbostadshus. För att skapa en god kommunal service kommer det utöver bostäder även utvecklas skola, förskola och annan service inom området.



BEBYGGELSE MED LOKAL IDENTITET

Utvecklingen av de två områdena kommer bli som nya årsringar men samtidigt är det av stor vikt att bebyggelsen får ett formspråk som känns väl anpassat till platsen och bidrar till deras lokala identiteter. Kvaliteter som är viktiga att bevara och som ska finnas med i utvecklingen av de nya områdena handlar om proportioner, skala, färgsättning, takform, materialval, husens placering och förhållande till gatan, gaturummet, gröna tomter och framförallt strukturen på bostadsområdena.



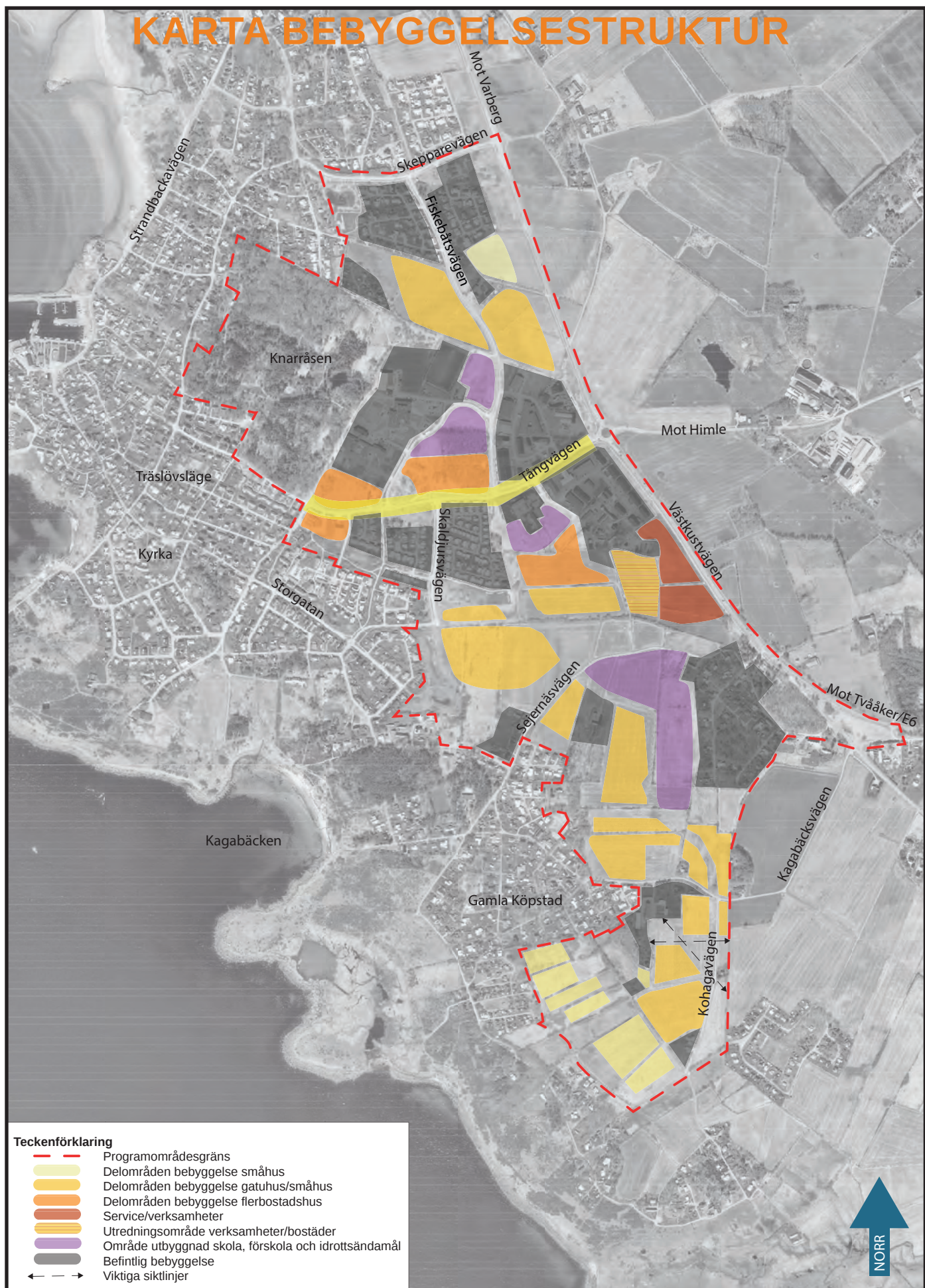
BOENDE MED ODLING I FOKUS

Programområdet består till stor del av jordbruksmark. En inriktning i programmet handlar om att kunna utnyttja denna kvalitet och därmed skapa unika möjligheter för människor som vill kombinera boendet med möjligheten till odling. Ett livstilsboende där odling ligger i fokus, som antingen kan fungera så att man har en egen lott eller att en förening gemensamt brukar jorden.

Bild från bostadsrättsföreningen HSB Ryttaaren i Varberg, foto Anna Modigh.



KARTA BEBYGGELSESTRUKTUR



Den nya bebyggelsen bör ges olika karaktärer i norr och söder, för att knyta an till omgivande bebyggelse och landskap. Bebyggelsen kommer bestå av flera olika bostadstyper och upplåtelseformer. Syftet är att skapa möjligheter för människor med olika behov och livssituationer vilket också bidrar till en socialt hållbar utveckling.

Då bebyggelsen kommer utvecklas över ett längre tidsperspektiv kommer det skapa årsringar av olika karaktärer. Redan idag ligger det tydliga årsringar som visar hur Träslövsläge och Gamla Köpstad har byggts ut över en längre tidsperiod. Detta bedömer vi är en kvalité som ska tas tillvara. Nya årsringar ger nya karaktärer, men ska samtidigt anpassas till befintliga strukturer för att skapa en god helhet.

Planprogrammet syftar till att ta fram riktlinjer och förhållningssätt som underlag då all tillkommande bebyggelse kommer föregås av en detaljplan. I detaljplanen går man mer in i detalj kring vilken typ av bebyggelse som föreslås, höjder och andra förhållningssätt som är anpassade till de olika platserna utifrån planprogrammets riktlinjer.

För att ge en tydligare bild av vilken bebyggelse som föreslås inom planprogramområdet är de indelade i tre olika kategorier; gatuhus, småhus och flerbostadshus. Rekommendationer för respektive kategori finns sammanställt nedan. De höjder som anges har utgjort underlag när beräkningar på förväntade antalet bostäder i området genomförts och är vägledande men prövas i varje detaljplan. Planprogrammet är också indelat i olika etapper och det finns sammanfattat för varje delområde vilket kategorier som bedöms lämpliga på de olika delområdena.

GATUHUS

Kategorin gatuhus representerar en tätare och mindre skala på bebyggelsen som ofta ses i radhus och kedjehus. Tomterna kan variera mellan 150-400 kvm och bebyggelsen kan vara sammanbyggd i gränsen. För att undvika en allt för enformig struktur ska det inom området variera vilket antal hus som är sammanbyggda från parhus upp till max fem hus i följd innan det blir ett släpp. Höjden kan variera husen emellan för att inrymma ett flertal lägenheter. Variation skapas till exempel genom kulör/

material/detaljer eller förskjutningar mot gaturummet. Den tätare strukturen kan skapas genom ett smalt gaturum tillsammans med en kort förgårdsmark. Vägledande höjder för kategorin gatuhus är 1-3 våningar, variationen förespråkas.

SMÅHUS

Kategorin småhus omfattar alla friliggande en- till tvåbostadshus. För denna typ av bostäder blir även tomtstorleken något större och kan variera mellan 500-800 kvadratmeter. I dessa områden uppnås en variation lättare när det blir fribyggartomter och alla väljer olika typer av hus. Beroende på vilket område man vill skapa kan det finnas anledning att styra upp någon detalj för att sammanbinda området till en helhet, till exempel genom taklutning eller takmaterial. Detta säkerställs i detaljplaneskedet. Vägledande höjder för småhus är 1-2 våningar och gäller en- till tvåbostadshus.

FLERBOSTADSHUS

Inom programområdet är det främst tänkt en utveckling med flerbostadshus kring det lokala centrumet. Flerbostadshusen är de byggnader inom planprogramområdet som tillåts gå upp lite mer i höjd. Planprogrammet föreslår inget exakt våningsantal utan varje område prövas i kommande detaljplaner, viktiga aspekter är att det ska smälta in i landskapet och sin omgivning. Det är av stor vikt att skapa en variation och mångfald i bostadsområdet för att få en attraktiv bostadsmiljö. Exempel på sådan variation kan vara olika höjder på husen, skillnader i fasadmaterial och kulörer. I de områden där flerbostadshusen gränsar till befintlig bebyggelse är det av stor vikt att anpassa höjderna och exempelvis trappa upp antalet våningar. Vägledande höjder vid beräkningar för kategorin flerbostadshus är ca 4 våningar, dock är variationen förespråkad.



KVALITETSPROGRAM

I samband med framtagandet av detaljplaner för de olika delområdena i programområdet bör kvalitetsprogram tas fram. Ett kvalitetsprogram är ett uttryck för en gemensam ambition, en kvalitetsnivå, som alla parter förbinder sig att garantera beträffande arkitektoniskt uttryck, material, utfö-

rande och hållbarhet utifrån ett ekologisk, socialt och ekonomiskt perspektiv.

I ett kvalitetsprogram kan både den övergripande strukturen så väl som utformningen av bebyggelse beskrivas.

För den övergripande strukturen handlar det om byggnadernas förhållande och placering till gaturummet, utformning av gränser och parkeringslösningar. Här kan även den allmänna platsmarken ingå med gaturummen och grönsstrukturen för att skapa genomgående lösningar.

Utformningen av bebyggelsen bör behandla kvarterens uppbyggnad tillsammans med den enskilda byggnaden så att det skapas en finstämd helhet. Kvalitetsprogrammet bör också ta fram riktlinjer för takutformning, balkonger, material och kulörer med syftet att få en variationsrik men ändå sammanhållen helhet.



DELOMRÅDEN

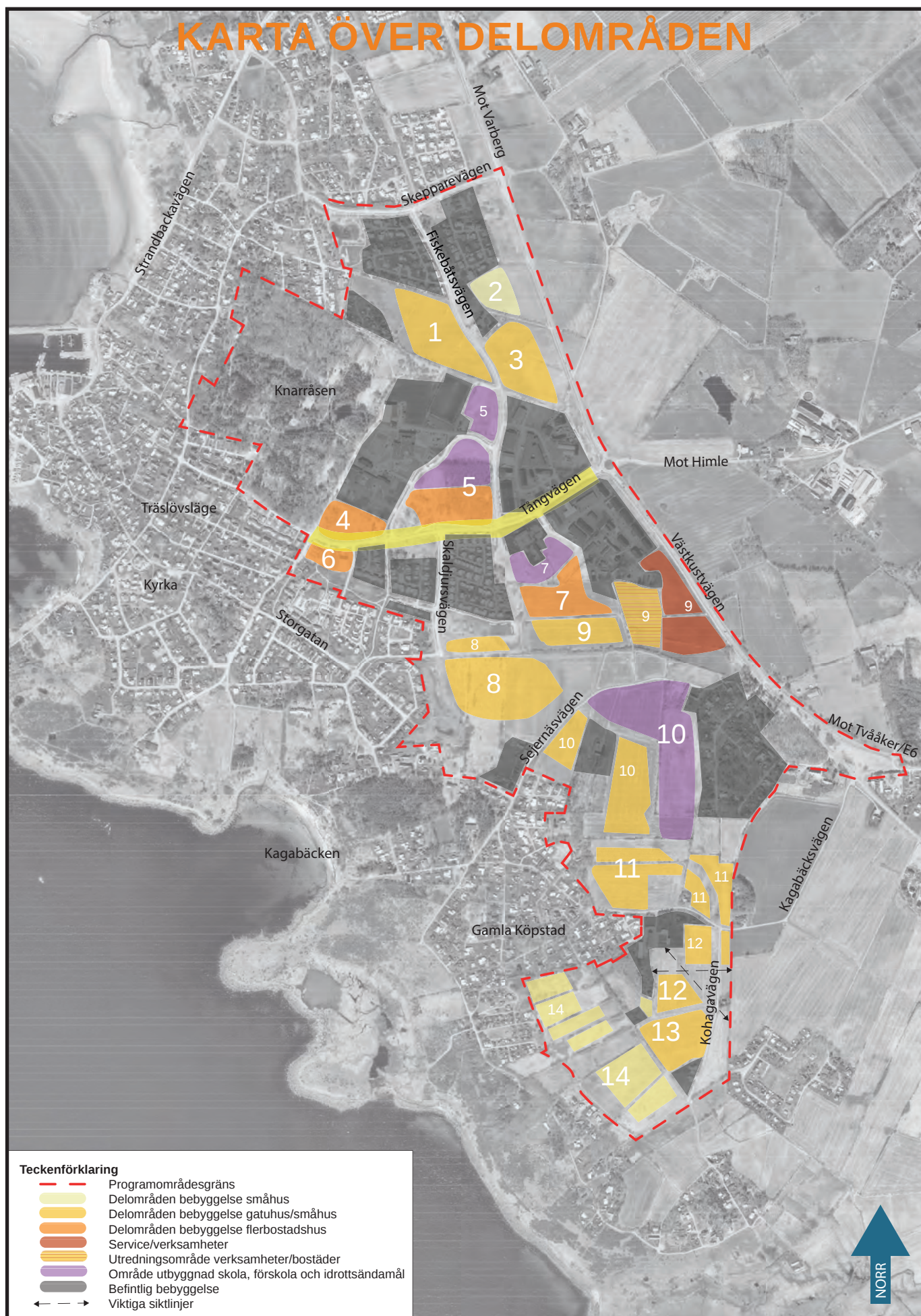
På följande sidor presenteras vad som föreslås för respektive delområde. För bebyggelsen anges en uppskattning av antalet bostäder som baseras på områdets yta och vilken kategori som föreslås inom området. Slutliga antalet bostäder beror på om det blir den lägre eller högre exploateringen och detta fastställs först i detaljplan. Fullt utbyggt kan planprogrammet möjliggöra för allt ifrån 1500-2100 bostäder. Se karta på nästa sida för indelningen av delområdena.

1. Delområde 1 ligger utmed Fiskebåtsvägen. Marken ägs av kommunen. För området föreslås bostadsbebyggelse med en blandning av kategorierna gatuhus och småhus för att skapa ett varierat område. Beroende på hur området kombineras kan det bli mellan 70-95 bostäder. I den norra delen möter bebyggelsen befintlig villabebyggelse varför det är lämpligt med småhus i denna delen av område 1. I den västra delen möter området ett grönsstråk samt låg fritidshusbebyggelse vilket den nya bebyggelsen ska anpassas till. Det skapas med fördel entréer mot grönsstråket för att bidra till en trygg miljö. Kopplingar mot skolan och befintligt stråk i norr mot villabebyggelsen ska bevaras och förstärkas. Anslutningen till område 1 och 3 kräver eventuellt en cirkulation, detta får utredas vidare i detaljplaneskedet. Här krävs eventuellt arkeologisk utredning av fornminne.

2. Delområde 2 ligger utmed Fiskebåtsvägen. Marken ägs av kommunen samt en privat fastighet. För området föreslås bostadsbebyggelse av kategorin småhus. Troligtvis blir området fribyggartomter som är kopplat till kommunens tomtkö. Inom området kan det bli ca 10-12 tomter. Mellan område 2 och 3 sträcker sig ett stråk som föreslås bevaras som grönsstråk och koppling ut mot Västkustvägen. Här krävs eventuellt utredning av fornminne samt buller.

3. Delområde 3 ligger utmed Fiskebåtsvägen. Marken ägs av kommunen. För området föreslås bostadsbebyggelse av kategorin gatuhus med varierande våningsantal inom området. Beroende på hur området utformas och kombineras kan det bli mellan 100-140 bostäder. Genom en gårdsliknande struktur kan bullersituationen hanteras samtidigt som gemensamma innergårdar med möjlighet för gemensam odling tillskapas. Söder om området behålls en grön koppling som går mellan Knarråsen och ut mot Västkustvägen. Bebyggelsen vänder sig med fördel ut mot Fiskebåtsvägen med sina entréer för att skapa en trygg miljö mot gatan. Anslutningen till område 1 och 3 kräver eventuellt en cirkulation, detta får utredas vidare i detaljplaneskedet. Närheten till Tvååkers-Ås 3:33 där skrot hanterats kan föranleda ett behov av en markmiljötekniska undersökning i samband med detaljplanen.

KARTA ÖVER DELOMRÅDEN



4. Delområde 4 ligger utmed norra sidan av Tångvägen intill Knarråsen. Marken ägs av kommunen. För området föreslås bostadsbebyggelse med möjlighet till centrumfunktioner i bottenvåning för byggnaderna som placeras ut mot centrumstråket. Bebyggelsen som föreslås är av kategorin flerbostadshus. Förslagsvis kan det bli någon slags torgbildning i anknytning till entrén mot stadsdelsparken. Tydliga kopplingar förbi och genom området mot skolan ska finnas. Beroende på hur området utformas och kombineras kan det bli mellan 80-120 bostäder. Bebyggelsen inom området vänder sig med fördel mot stråken för att bidra till en tryggare miljö. Utmed den södra delen mot Tångvägen ligger gång- och cykelvägnätet som kopplar samman västra Träslövsläge med den östra delen och centrumstråket. Området har naturvärden utpekade vilket också får hanteras i detaljplaneskedet.

5. Delområde 5 ligger utmed norra sidan av Tångvägen. Marken ägs av kommunen. Den norra delen av område 5 föreslås som utvecklingsområde för skola och idrott. Den södra delen mot Tångvägen föreslås för bostadsbebyggelse av kategorin flerbostadshus. Området lämpar sig för utveckling av bostäder för särskilda grupper med sitt centrala läge. I det sydvästra hörnet ligger en dagvattendamm. Området kring dammen föreslås som en mindre parkbildning för att tillgodose områdets tillgång till bostadsnära natur. Genom och förbi området bör det finnas gång- och cykelstråk som skapar tydliga kopplingar mellan skolan och Tångvägen. Beroende på hur området utformas kan det bli mellan 200-250 bostäder. Bebyggelsen inom området vänder sig med fördel med entréer mot stråken för att bidra till en tryggare miljö. I samband med detaljplan kan en fördjupad markmiljöteknisk utredning komma att krävas pga den tidigare nedlagda deponin inom området.

6. Delområde 6 ligger utmed Tångvägens södra sida där vägen svänger rakt söderut. Marken är privatägd. För området föreslås bostadsbebyggelse med möjlighet till centrumfunktioner i bottenvåning för byggnader som placeras mot centrumsstråket. Bebyggelsen som föreslås uppföras är av kategorin flerbostadshus kombinerat med gatuhus. Området ligger i nära anslutning till befintlig bebyggelse och ska anpassas höjdmässigt därefter. Beroende på hur området utformas kan det bli mellan 60-85 bostäder. Bebyggelsen inom området vänder sig med fördel med sina entréer mot stråken för att bidra till en tryggare miljö. Det nordvästra hörnet som vänder sig mot Knarråsen och den

föreslagna stadsdelsparken bör få en utformning som möter och bidrar till den plats som skapas här.

7. Delområde 7 ligger söder om Tångvägen mellan det befintliga serviceområdet och bostadsbebyggelse. Marken ägs både av kommunen och privat. För området längst norrut föreslås en vidare utveckling av kommunal service medan den södra delen föreslås för bostadsbebyggelse. Bebyggelsen föreslås uppföras i huvudsak av kategorin flerbostadshus. Beroende på hur området utformas och kombineras kan det bli mellan 150-220 bostäder tillsammans med ca 1,2 hektar kommunal service. Den kommunala servicen innebär plats för utbyggnad av befintlig förskola med fyra avdelningar. Det finns även önskemål om möjlighet till utveckling av vårdcentral/familjecentral i området. Sydväst om område 7 möter lokalgatorna den södergående genomfartsgatan i en cirkulation för fördelning av trafiken.

8. Delområde 8 ligger sydväst om Skaldjursvägen. Marken ägs privat. För område 8 föreslås en utveckling av bostadsbebyggelse av kategorin gatuhus. Beroende på hur området utformas kan det bli mellan 200-250 bostäder. I område 8 möter bebyggelsen ett stort grön-blått stråk samt grönstuktur åt nästan alla håll. Utformningen och mötet däremellan är viktigt för att skapa trygga miljöer. I sydväst möter det grön-blå stråket befintliga dagvattendammar och sträcker sig sedan österut hela vägen bort mot Västkustvägen.

9. Delområde 9 ligger söder om område 7 och omfattar även det föreslagna verksamhetsområdet utmed Västkustvägen. Marken ägs av både kommunen och privat. Inom område 9 föreslås bostadsbebyggelse av kategorin gatuhus. Verksamhetsområdet föreslås bli ett komplement till det befintliga med kontor, lager och skrymmande varor. Området mellan verksamhetsområdet och bebyggelsen samt vägen finns ett område som både kan bli bostäder och verksamheter, inriktningen får utredas i kommande detaljplan. Området kan ge ca 150-220 bostäder. Mötet mellan verksamhetsområdet och bostadsbebyggelsen bör ses över i kommande detaljplanearbete.

Rakt söder om område 9 kommer det stora grönbå stråket som utgör inte bara ett dagvattenstråk utan en identitetsskapande skiljelinje mellan Träslövsläge och Gamla Köpstad. Det grön-blå stråket blir ett nytt viktigt stråk som fyller viktiga ekosystemtjän-

ter som rekreation, bättre lokalklimat och biologisk mångfald. För område 9 är det också viktigt att arbeta med mötet mot omgivande strukturer och grönområden för att skapa trygga miljöer.

10. Delområde 10 ligger rakt söder om Sejernäsvägen. Marken ägs av både kommunen och privat. Inom detta område föreslås att en ny skola med idrottshall samt förskola lokaliseras. Skolområdet ska ta hänsyn till intilliggande bebyggelse dels vad gäller upplägget av skolområdet utifrån placering av byggnader samt höjdmässigt. Ett respektavstånd i form av ett smalare grönstråk ska finnas mellan skolområdet och befintlig bebyggelse. Inom skolområdet föreslås även en så kallad mobilitetshub, läs mer på s. 22. För resten av området föreslås bostadsbebyggelse av kategorin gatuhus kombinerat med småhus. Området bedöms kunna ge 150-200 bostäder. I den västra delen ligger ett grönområde med en stadsdelslekplats. Genomfartsgatan som går söderut från Tångvägen genom programområdet utgör ett huvudstråk och inom område 10 sker en fördelning av trafiken genom en cirkulationsplats, exakt placering av cirkulationen fastställs i detaljplaneskedet. Mötet med omgivningen och grönstråket i norr är viktigt att ta hänsyn till för att skapa trygga miljöer.

11. Delområde 11 ligger norr om Kagabäcksvägen och marken är enbart privatägd. Inom området föreslås bostadsbebyggelse av kategorin gatuhus och småhus. Området bedöms kunna ge 200-250 bostäder. I mitten av området norr om Kagabäcksvägen finns ett område för en dagvattendamm. I kommande planering är det viktigt att säkerställa ett grönt stråk genom området för att koppla samman grönstrukturen i öst-västlig riktning. I den nordvästra delen av grönområdet föreslås en ny stadsdelslekplats anläggas.

12. Delområde 12 ligger direkt söder om Kagabäcksvägen och är enbart privatägd. För området föreslås bostadsbebyggelse av kategorin gatuhus och småhus. Området bedöms kunna ge 40-65 bostäder. I den fortsatta planeringen är det viktigt att säkerställa en grön koppling från dagvattendammen i område 11 ner söderut genom området som möter grönområdet i väster. Viktiga siktlinjer mellan det öppna landskapet och Jöns Trulsgård har bevarats samt ett respektavstånd mot gården. De



öppna markerna kan med fördel användas för odling i gemensam regi av kommande bostäder.

13. Delområde 13 ligger i de södra delarna av planprogramområdet utmed Kohagavägen. Marken är privatägd. För området föreslås bostadsbebyggelse av kategorin gatuhus och småhus. Området bedöms kunna ge 40-65 bostäder. Söder om området finns en grön koppling från åkrarna i öster vidare västerut mot naturreservatet. I grönområdet längst söderut hanteras stora delar av dagvattnet från område 11-14 som sedan leds vidare söderut.

14. Delområde 14 ligger längst ner i sydvästra hörnet av planprogrammet och har i nuläget inga direkta anslutande vägar. Marken är privatägd. I den nordöstra delen intill område 14 föreslås naturmark då detta område inte bedömts lämpligt utifrån höjdförhållanden och därmed en olämplig framtida dagvattensituation. I den sydvästra delen föreslås ytor för dagvattendammar utifrån att övriga dagvattenfrågor blir lösta. För resterande del föreslås bostadsbebyggelse av kategorin småhus. Trafiklösningen får ses över i detaljplaneskedet men kan antingen kopplas söderifrån eller kombinerat söder- och norrifrån. Området bedöms kunna ge 50-75 bostäder.

Den gamla Tångvägen har bevarats och pekats ut som en kulturhistoriskt viktigt element i landskapet, detsamma gäller alla de stenmurar som finns mellan skiftena och som kan bevaras som karaktärsskapande element i den kommande bebyggelsen.

ODLING

Programområdet kommer till viss del ta jordbruksmark i anspråk vilket innebär att förutsättningarna för att odla finns. Odling kan ske på olika sätt exempelvis genom koloniträdgårdar, odlingslotter eller odla i pallkrage. Självhushållning är ett annat begrepp kopplat till odling som syftar till att odla de grödor man behöver på sin egen mark och därmed bli självförsörjande.

I planprogramområdet finns förutsättningarna för att kombinera boende och odlande. Det kan dels utövas enskilt i den egna trädgården men även gemensamt på kvartersmark och allmän platsmark. Vilka möjligheter varje respektive område har för odling ska/bör utredas vid framtagande av respektive detaljplan.

På allmän platsmark, i våra gemensamma grönbåstråk och platser, finns stora möjligheter att koppla an till platsens förutsättningar för odling. Stråken kan utformas med inslag av fruktträd och bärbuskar samt skapa utrymme för privata initiativ till stadsodling. Kommunen arbetar för närvarande med att ta fram en stadsodlingsplan för att underlätta just detta.

Även på kvartersmark inom bostadsområdena finns förutsättningar att testa olika konceptboenden som bygger på att man är intresserad av att odla. Odling på kvartersmark kan även ske i flerbostadshus inom programområdet där exempelvis extra stora balkonger, möjlighet till kompostering och jordtillverkning kan bidra.

I den södra delen av programområdet finns en tydlig koppling till det befintliga jordbrukslandskapet. Inom område 10 och 11, kan boende kombinerat med odling med fördel utvecklas. Där ska man kunna bo i lägenhet med en egen mindre uteplats kombinerat med ett större område för gemensam odling och växthus. Kommunen äger ingen mark inom dessa områden annat än den som är avsedd för skola och kan därmed inte styra en sådan utveckling. Detta förutsätter att aktörer i området driver en sådan utveckling vilket kommunen ser som positivt. Kommunen är ansvarig för planprocessen och i detaljplaneskedet ska dessa aspekter hanteras för samtliga delområden.

BARNPERSPEKTIVET & TRYGGA MILJÖER

I januari 2020 blir barnkonventionen lag i Sverige. Detta innebär att i all planering ska barnens bästa alltid sättas i främsta rummet vid alla åtgärder som rör barn.

Vid utveckling av nya bostadsområden är trygghetsaspekten en viktig del att ha med. Beroende på hur bebyggelsen möter de allmänna stråken kan detta mötet ha en positiv inverkan på trygghetskänslan i området. Ett sätt att skapa tryggare miljöer är att vända entréer mot parkmiljöer, ha god belysning i utemiljön och inte tillskapa skymda platser. Bilfria stråk till och från skola och andra platser som är viktiga för barn och ungdomar bidrar till att skapa en tillgänglighet och rörelsfrihet. Utformningen av framtida skol- och förskolegårdsmiljöer tillsammans med kommunens stadsdelslekplatser ska vara tilltalande och inspirerande.

I all utveckling är tillgänglighet för människor med funktionsnedsättning en viktig funktion för att känna trygghet.

SKOLA OCH FÖRSKOLA

I upptagningsområde Ankarskolan finns det 3 kommunala förskolor samt 1 fristående förskola etablerade. Tillsammans har de en kapacitet på 187 platser. Vårterminen 2021 är 165 barn placerade i området. Vid fullt utbyggt planprogram kommer det att behövas ytterligare ca 180 förskoleplatser i upptagningsområdet. Det finns två olika platser utpekade för en utveckling av förskolor inom programområdets delområde 7 och 10. Följer utbyggnaden tidplanen behöver nya förskoleplatser tillgodoses till 2026 inom delområde 7 med fyra avdelningar. Behovet av ytterligare förskoleplatser uppstår kring 2030 vilket med fördel kan tillgodoses med en samlokalisering av en ny skola inom planprogrammet och ska då säkerställa åtta avdelningar.

I upptagningsområdet Ankarskolan finns en kommunal skola – Ankarskolan F-9. Ankarskolan har en maximal organisationskapacitet för 600 elever. Vårterminen 2021 är ca 580 elever inskrivna på Ankarskolan. Vid fullt utbyggt planprogram kommer det att behövas plats för ytterligare cirka 800 elever i upptagningsområdet. I delområde 10 finns både privatägd och kommunal mark och denna mark är avsedd för utbyggnad av en skola med idrottshall samt förskola. Behovet av en ny skola uppstår som senast till 2030.



Vid planering av förskole- och skoltomter är det av stor vikt att avsätta tillräckligt med utrymme för utomhusvistelse för barnen. Riktvärden för barn i förskolan är 40 m² och ca 30 m² per barn i grundskolan.

UNGDOMSGÅRD

Ny ungdomsgård är lokaliserad i gamla Ankarskolan. Gården klarar att ta emot de ungdomar som går i Ankarskolan och/eller som bor i Träslövsläge. Ungdomsavdelningen ser inga behov av ytterligare ytor för ungdomarna i befintligt upptagningsområde och för det planerade nya området kommer befintlig ungdomsgård räcka kapacitetsmässigt.

IDROTT OCH FÖRENINGSLIV

Ytor för all typ av motion är viktiga i samband med att samhället utvecklas för att underlätta möjligheten till rörelse och god folkhälsa. För att möta skolans och föreningslivets behov över tid och som ett mer permanent alternativ än befintlig hall planeras ytterligare en idrottshall som "dockas" till ny omklädningsbyggnad. Byggs ytterligare en skola i planprogrammets södra delar behövs en ny fullstor idrottshall byggas även där. Behövs ytterligare idrottshall i planområdet kan detta lösas genom att riva och ersätta befintliga Ankarvallen.

Ankarvallen, som ligger vid Ankarskolan är en fotbollsplanering med en konstgräsplan och ett par mindre naturgräsplaner. Konstgräsplaner behöver regelbundet reinvestera konstgrässystemet med

ca 10-års intervall beroende på slitage. Reinvestering finns med i kommunens investeringsplan. Vid konstgräsplanen finns också en boulebana som används flitigt. De befintliga naturgräsplaner är inte optimala utan har nivåskillnader. Dessa har påverkats då den nya omklädningsbyggnad tar ytterligare yta i anspråk.

Det är viktigt att säkerställa framtida yta i området för fritids- och idrottsändamål. Den mark som ligger öster om Ankarskolan är en bra yta för detta ändamål och möjliggör yta för bland annat en naturgräsplan i full storlek.

Vid en utbyggnad av ny skola vid Gamla Köpstad behövs en ny fullstor idrottshall för att klara verksamhetens behov.

BIBLIOTEK

Det finns idag ett skol- och folkbibliotek i Ankarskolan som även kan försörja det nya området och som framöver även kommer ställas om till "meröppet", likt övriga lokalbibliotek.

BOSTÄDER FÖR SÄRSKILDA GRUPPER

Inom programområdet är det viktigt att möjliggöra för flera typer av boende. Trygghetsboende för äldre och gruppboendestäder och serviceboendestäder för personer med funktionsnedsättningar är exempel som kan bli aktuella inom programområdet. Boendena bör ligga nära kommersiell service och allmänna kommunikationer.

Ett trygghetsboende består av tillgängliga lägenheter och tillgång till gemensamhetslokal och bovärd.

En gruppboestad enligt LSS är ett mindre boende med fem-sex lägenheter med tillgång till gemensamma utrymmen.

En serviceboestad enligt LSS består av 8-10 lägenheter som har tillgång till gemensamhetslokal, service och fast anställd personal. Lägenheterna kan vara insprängda i ett vanligt flerfamiljshus eller kringliggande hus.

Prognosen visar att det finns behov av en ny gruppboestad och en ny serviceboestad 2023. Det finns även behov av verksamhetslokaler till daglig verksamhet. Dessa kan med fördel placeras i anslutning till gamla Ankarskolan där befintlig verksamhet finns.

PLATSER

LOKALT CENTRUM

Vid infarten till Träslövsläge längs med Tångvägen finns det redan idag en del verksamheter av varierande typ som har olika stort behov av kundmottagning. I programmet föreslås detta område fortsatt kunna utvecklas för att samla dessa verksamheter och andra tillkommande centrumfunktioner inom samma geografiska område. Tillsammans med den tillkommande stadsparken och stadslekplatsen blir detta en naturlig mötesplats och en lokal centumbildning i Träslövsläge.



STADSDELSPARK MED LEK

Tillsammans med ett lokalt centrum föreslås även en stadsdelspark tillsammans med lekplats i Knarråsens sydöstra hörn samt i de södra delarna mot Gamla Köpstad. Under sommarhalvåret är det stranden som oftast utgör mötesplatsen i Träslövsläge, men det finns även ett behov av lokala mötesplatser i andra delar och för andra delar av året. På den föreslagna platsen blir stadsdelsparken och lekplatsen kopplat till den lokala centumbildningen. Viktigt blir att skapa tydliga och trygga stråk för gång- och cykelvägar som kopplar samman dessa platser med den övriga bebyggelsen.

BOSTADSNÄRA NATUR

Den bostadsnära naturen ger möjlighet till rekreation, naturlek och vila nära bostaden. Den ska lätt nås av både gamla och barn utan att behöva korsa barriärer. För både Träslövsläge och Gamla Köpstad är det viktigt att det fortsatt skapas ytor för grönstruktur inom och i anslutning till bostadskvarteren för att ge en så grön karaktär som möjligt på området.



Planprogrammet möjliggör för flera olika typer av platser, framförallt handlar det om små och stora platser för rekreation, lek, aktivitet och vila. En central plats inom programområde föreslås som ett lokalt centrum utmed ett centrumstråk.

LOKALT CENTRUM

Entrén till Träslövsläge från Västkustvägen i öster går via Tångvägen, detta kommer också utgöra ett lokalt centrumstråk. Det lokala centrumet kommer ligga utmed Tångvägen och i detta stråk avses bebyggelsen bli mer stadslig och det möjliggörs även för olika typer av service, verksamheter och handel. Det finns redan idag en del befintlig verksamhet och service längst ut mot Västkustvägen vilken föreslås finnas kvar med möjligheter till kompletteringar. Möjlighet till handel, service och andra centrumfunktioner föreslås också i området där Tångvägen möter Knarråsen. Här föreslås centrumstråket förstärkas genom att anlägga en ny stadsdelspark med integrerad stadsdelslekplats.

Centrumstråket utgör även ett av programområdets öst-västliga grönbåa stråk vars karaktär har beskrivits i avsnittet stråk.



STADSDELSPARK MED LEK

Centralt placerad i programområdet i utkanten av naturområdet Knarråsen, föreslås en ny stadsdelspark anläggas. Stadsdelsparken blir en ny grön mötesplats som lockar boende i både Träslövsläge och Gamla Köpstad. Syftet med platsen är att skapa en spännande miljö med mötesplatser för alla åldrar. Rekreations- och friskvårdsaspekten ska också vara en del i utvecklingen av platsen där stadsdelsparken får en tydlig koppling till den befintliga motionsslingan. Även i de södra delarna ner mot Gamla Köpstad föreslås en ny stadsdelspark.

Parkerna ska erbjuda en variation av upplevelser och aktiviteter för många olika grupper. De utgör oftast ca 2 hektar. Placeringen intill Knarråsen ska-

par en mjuk övergång mellan Knarråsens skogslika miljö till det nya centrumstråket som skapas utmed Tångvägen.

Den nya parken i Knarråsens utkant föreslås skapas som en större glänta i skogen där vegetationen öppnar upp sig lite för att möta bebyggelsen. Båda parkerna kan med fördel utformas med hag- och hållmarkskaraktär där flertalet av befintliga träd bevaras och ängsvegetation främjas. Den naturliga karaktären föreslås kompletteras med ett starkt formspråk för de aktiviteter och vistelsezoner som skapas för att ge platserna en tydlig identitet och koppling till intilliggande områden.

Minst 7 vistelsevärden utöver lek ska finnas i parkerna. Exempel på vistelsevärden som kan passa på platserna är picknick, vila, vild natur, odling, grillplats, spontanidrott och vintersport.

Främjandet av naturvärdena och ekosystemtjänster föreslås utgöra ett pedagogiskt innehåll i parkerna och på lekplatserna.

Stadsdelslekplatserna, som tar sin plats inuti och intill parkerna, integreras i miljön på ett fint sätt med stor hänsyn till platsens naturvärden. Lekplatserna utgör ca 1 ha vardera för att möjliggöra naturanpassningen. För lekplatsen vid Knarråsen föreslås lekvärden skapas utan fokus på traditionella lekutrustningar och fallskydd. Lekplatsen bör utformas som naturlek med något identitetsskapande dragplåster med lekvärden som inte finns på övriga stadsdelslekplatser intill. Tillgänglighet till leken och parken kan exempelvis skapas med spänger i trä och enkla gångar i stenmjöl eller träflis. Lekplatsen i de södra delarna utformas med en egen karaktär.

KNARRÅSEN

Knarråsen kommer fortsatt utgöra en tätortsnära skogsmiljö som genom den föreslagna stadsdelsparken får en ny entré från det sydöstra hörnet. Området har stora rekreativa värden och det finns även möjlighet att utveckla värdena på olika sätt. Knarråsen är idag enbart till en mindre del säkerställd i detaljplan och planprogrammet föreslår att