



Planförslag

PP 6055
Planprogram för Klagshamn

I visionsarbetet för området har fem viktiga kärnvärden identifierats. Dessa kärnvärden utgör stadsbyggnadsidén för området.

Ett Klagshamn för fler

Idag är Klagshamn framförallt ett förstahandsval för småbarnsfamiljer som skaffar sitt första markboende. Här är det bra att bo med barn, med välfungerande skolor och nära till grönområden. I den kommande utvecklingen finns möjligheten att öka blandningen av bostadstyper och upplåtelseformer, till exempel genom fler marklägenheter och hyreslägenheter. Detta kan skapa en miljö som tilltalar flera grupper och ökar möjligheten för unga vuxna att skaffa sin första lägenhet eller för separerade eller äldre att bo kvar när villan ska säljas.

Tilltalande och skevt

Utvecklingen av området bör bidra med en variation till det omgivande kulturlandskapets räta linjer och erbjuda en skevhet med vinklade gator som bryter vinden och berikar gaturummet. Vinklade gator och kvarter ger nyfikenhet kring vad som döljer sig bakom nästa hörn. Skevheten bygger vidare på Klagshamns karaktär - som är brokig och inte så tillrättalagd. Att låta det brokiga leva vidare i planområdet ger möjlighet till en unik karaktär. Utvecklingen bör dock till stor del ta sin utgångspunkt i det befintliga Klagshamns strama gator med tät småhusbebyggelse, gårdar på slätten och udda industribyggnader och gör en nytolkning av dessa.

Gamla och nya diamanter

I detta sammanhang symboliserar diamanter något man är stolt över och gärna visar upp. I Klagshamn finns redan en rik historia med naturvärden, vidsträckta odlingslandskap och en industrihistoria med kalkbrottet som ortens diamant. Men Klagshamn behöver fler målpunkter som skiljer ut sig

från den vardagliga småhusbebyggelsen. Här finns redan historiska platser, nu skapas nya aktivitetsplatser och besöksmål. Utvalda byggnader och stadsrum som får ta plats - visuellt och i folks medvetande. Dessa ger en orienterbarhet i området, sticker ut gestaltningsmässigt och ger tydliga platser för möten.



Idéskiss - Nygårdsvägen mot Kroken.

Inspirera till en mer hållbar vardag

Det ska vara lätt att göra bra val. Alla val vi slentrianmässigt gör ger konsekvenser för miljön och vårt eget välbefinnande. I utvecklingen av området handlar det om att skapa förutsättningar för hållbara val i vardagen. Detta kan göras genom att skapa strukturer och funktioner som gynnar miljö- och klimatsmarta val.

Det kan handla om strukturer som gynnar en hållbar mobilitet, till exempel trivsamma och trafiksäkra gång- och cykelvägar och mobilitetshubbar som erbjuder olika typer av service. Det kan handla om att skapa en trivsam utomhusmiljö som lockar till rörelser i vardagen. Det kan också handla om att tillhandahålla mark för odling eller att förbereda för solceller och laddstolpar. Många klimatsmarta val gynnar den egna hälsan, att promenera till bussen, förskolan eller till mobilitetshubben ger motion och också förutsättningar till möten med grannar.

Biologisk mångfald

I Klagshamn ska människor, djur och växter trivas. Genom att satsa på variationsrika, gröna miljöer med utrymme för dagvatten- och skyfallshantering kan den biologiska mångfalden stärkas i stort och smått. Med sin närhet till strandängarna, Klagshamnsudden och Kalkbrottet blir området värdefullt för många lokala och skyddsvärda arter.

Viktiga värdväxter och livsmiljöer ges plats i de nya grönstråken, parkerna, gatorna och vattenmiljöerna. Artrika och blommande brynsmiljöer, fuktängar, odlingsytor, vindskyddande träd- och buskmiljöer bidrar till den biologiska mångfalden och förespråkas framför artfattiga gräsmattor.

Plandata

Planprogrammet omfattar:

- Cirka 54 hektar.
- Cirka 1300 bostäder
- En skola med 500 elever.
- En förskola med 120 förskoleplatser
- Ett centrumtorg med verksamheter, service och handel.
- Cirka 17 hektar grönyta.
- Allmänna gröningar och en ny stadsdelspark med lekplats/aktivitetsplats.
- Naturmark för hantering av områdets dagvatten.
- Kommunal odlingslotter.
- En ny huvudgata för bil- cykel- och kollektivtrafik
- Ett mobilitetshus och flera mobilitetshubbar med plats till merparten av bilplatsbehovet.



Till vänster: Dalhemfarm. Till höger: bebyggelse från olika tider längs med Gads väg.

Bebyggelsestruktur

Förutsättningar

Bebyggelse och funktioner

Inom planområdet finns i dag bebyggelse endast i form av två gårdar (Hermanstorp och Dalhemfarm) samt en enklare verksamhetsbyggnad vid Möllevägen. Hermanstorp och Dalhemfarm är privatbostäder. Vid Dalhemfarm bedrivs även café och evenemangsverksamhet. Den enklare verksamhetsbyggnaden vid Möllevägen har tillhört en före detta fruktodling. Spår av bebyggelse och framförallt tillhörande trädgård, finns även där gården Slättäng låg i planområdets sydöstra del.

I Klagshamn bor i dag cirka 3000 personer i 1000 bostäder. Bebyggelsen ligger som en halvcirkel kring det stora, vattenfyllda kalkbrottet. Bebyggelsen är till största del villor, men i de östra och södra delarna av byn finns även radhus och flerfamiljshus.

Den äldre bebyggelsen härstammar från kalkbrytningsepoken 1890- 1939. Sedan var det närapå helt ett uppehåll på utbyggnader ända fram till 1990-talet. Större utbyggnader har gjorts under 1990- och 2000- talet.



Processbilder från workshop kring planprogrammet.

Norr om kalkbrottet finns både äldre villabebyggelse med ursprung i kalkbrytningsperioden och nyare villabebyggelse från början av 2000-talet. Här ligger även Folkets Hus, Klagshamnskolan (Klagshamnsbyggnaden, årskurs F-1) och en förskola. Öster om kalkbrottet finns villor och småhus och flerbostadshus byggda på 2000-talet. Flerbostadshusen ligger för sig och småhusen för sig. Flerbostadshusen ligger i en rad närmast kalkbrottet. Söder om kalkbrotten finns viss bebyggelse från kalkbrytningsperioden, men främst villabebyggelse från 1990-talet och framåt. Området har under 2000-talet också byggts ut med flerbostadshus och radhus. Här ligger även Klagshamnskolan (Strandbyggnaden, årskurs 2-9), flera förskolor och sporthall och idrottsplats.

I översiktsplanen pekas kulturhistorisk särskilt värdefulla bebyggelsemiljöer ut längs med Borrebackevägen och längs stickgatorna väster om Gads väg. Den utpekade bebyggelsen, inklusive Folkets hus och skola, är exempel på tidstypisk arbetarbebyggelse i tegel ifrån kalkbrytningsepoken. I övrigt är många av de gamla bruks- och industribyggnaderna rivna. Synliga spår från kalkbrytningsepoken 1880-1939 är det stora kalkbrottet, kalkugnen vid badhusvägen, den diagonala järnvägsstrukturen (som byggdes och användes för transport av kalkprodukter), järnvägsstationen (i dag privatbostad).



Till vänster: Kalkbrottet. Till höger: Klagshamns skola - tidstypisk arbetarbebyggelse från kalkbrytningsperioden

Arkitektur och utformning

Bebyggelsen i Klagshamn består till övervägande del av småskalig villa- och radhusbebyggelse,

vilket bidrar till ortens bykänsla. Flerbostadshusen i 3-4 våningar kontrasterar mot detta, dels genom sin storskalighet och dels genom att de ligger samlade i större enheter, vilket ytterligare skiljer dem från övrig bebyggelse.

Den äldre bebyggelsen, med rötter i kalkbrytningsepoken, har ofta fasader i rött tegel, branta takfall och frontespiser. Takmaterialen varierar, de vanligaste är eternit och tegel. Även i de områden där husens planform och placering på tomten är likartad finns det stora variationer i husens utförande och detaljer. Det finns en känsla av nybyggaranda och individualism inom de äldre delarna, vilken syns i arkitekturens variationsrikedom.

De nyare delarna, med villa- och radhusbebyggelse, har en högre grad av repetition i material och stil än de äldre delarna. Trädgårdarna är också mindre. Fasadmaterial är till stor del puts och tegel och takmaterial tegel eller papp. Sadeltak och en rödvit färgskala dominerar. Flerfamiljshusen finns både med flacka tak och med sadeltak.

Bebyggelsestruktur

De två gårdarna inom planområdet, Hermanstorp och Dalhemfarm, ligger som öar i jordbruksmarken och nås via smala grusvägar från Klagshamn.

Bebyggelsen i Klagshamn följer i stort gamla vägar eller ägogränser som är orienterade i antingen öst-västlig eller nord-sydlig riktning. Utöver den samlade bebyggelsen inne i Klagshamn finns även enstaka gårdar lokaliserade ute i jordbrukslandskapet norr, öster och söder om planområdet och orten.

Karaktäristiskt för bebyggelsestrukturen i Klagshamn är också att stickgator från huvudgator ofta har havet och/eller det öppna jordb-



Idéskiss - vy in mot Klagshamn från Borrebackevägen.

De raka stickgatorna, med bebyggelse på båda sidor, har inga hus i fonden, utan där vägen slutar finns en öppning ut mot landskapet. Vissa stickgator avslutas med en stig ut i landskapet och andra enbart med en visuell koppling.

I de äldre delarna karaktäriseras placeringen av husen att de står nära gatan och med entréer mot gatan eller att de har häckar, murar eller plank ut mot gatan. Nya områden har i större utsträckning byggts som enklaver och vänder sig mer inåt kvarteret än mot gatan. Vissa kvarter har också planerats utan allmänt tillgängliga stråk genom kvarteret.



Till vänster: I de äldre delarna står husen nära gatan. Till höger: Karaktäristiskt för Klagshamn är gator som slutar med ett fondmotiv över hav eller det öppna jordbrukslandskapet.

Förslag

Bebyggelse och funktioner

Planprogrammet möjliggör för cirka 1300 bostäder, centrumverksamheter, en skola, en förskola, odlingslotter, utvidgning av Växthusparken och en stadspark med en större lekpark.

Föreslagen fördelning för bostadsbebyggelsen är:

- 75 % av ytan som tas i anspråk för bostadsbebyggelse planeras bli småhusbebyggelse (villor, parhus, radhus, flerbostadshus och fribyggartomter) i 1-2,5 våningar. Denna småhusbebyggelse beräknas utgöra 60 % av bostadsbebyggelsens sammanlagda bruttoarea. (Bruttoarea=sammanlagd area av samtliga våningsplan).
- 25 % av ytan som tas i anspråk för bostadsbebyggelse planeras bli flerfamiljshus i upp till 3,5 våningar vilket betyder att en vindsvåning tillåts i sadeltak eller mansardtak (4-5 våningar intill torget). Dessa flerfamiljshus beräknas utgöra 40% av bostadsbebyggelsens sammanlagda bruttoarea. Delar av flerfamiljshusen planeras bli hyresbostäder.

För att skapa en variation i bebyggelsen fördelas de olika bostadstyperna jämt över planområdet.



Utsnitt av strukturplanen som visar på del kring centrum.

Byggnader för handel och service placeras vid ett centralt torg i planområdets östra del. Vid det centrala torget planeras även ett mobilitetshus i 4 våningar. Mobilitetshuset ska försörja centrumfunktionerna, närliggande bostäder och skola med parkering. Utöver parkering planeras den även innehålla vissa servicefunktioner som till exempel bil- och cykelpool. I byggnaden planeras också livsmedel i bottenvåningen och lägenheter på sidan mot torget.

Runt om i planområdet föreslås även ett antal mindre mobilitetshubbar i 1,5 våning med sadeltak, för att täcka parkeringsbehovet i övriga delar av planområdet. Dessa kombineras med bil- och cykelpool och funktioner kopplat till återvinning och återbruk.

Planprogrammet möjliggör för en skola med cirka 500 elever och en förskola med cirka 120 förskoleplatser. Skolan placeras söder om centrumtorget i planområdets östra del och förskolan placeras i planområdets norra del, i närheten av Folkets hus och befintlig förskola.

Arkitektur och utformning

Tillkommande bebyggelsen är till stora delar småskalig, även flerfamiljshusen är relativt låga. Flerfamiljshus och småhus blandas i området och skapar en varierad och integrerad bebyggelse.

Vissa av de lite högre eller offentliga byggnaderna, så som mobilitetshuset och centrumbyggnaderna vid torget, mobilitetshubbarna, skolan och förskolan bör lyftas fram och ges en tydlig profil som syns bland bostäderna. Liksom tidigare bruks- och industribyggnaderna stack upp och tog sig ton i äldre tiders Klagshamn, kan nya profilbyggnader uppföras som "barn av sin tid" och ges ett tydligt uttryck och extra omsorg om detaljerna.

Gestaltningmässigt ges utrymme för både traditionella och för mer moderna och fria uttryck, men sadeltak bör vara det dominerande uttrycket inom planområdet.



Idéskiss - ny gårdsbildning i modern tappning.

Bebyggelsestruktur

Bebyggelsestrukturen bygger på och knyter an till strukturen i Klagshamn. Det befintliga gatunätet i Klagshamn förlängs över Borrebackevägen och Slättängsvägen och fortsätter som tvärgator in i planområdet.

Närapå samtliga tvärgator utformas som gångfartsgator (låg hastighet och biltrafik på de gåendes villkor) förutom Nygårdsvägen och vägen som går förbi det nya centrumet som ges en mer traditionell, småskalig bygatu-utformning. Gatorna avslutas med utblickar över landskapet och utformas och för att bryta vinden. Områdets huvudgator får en bredare sektion, men stärks upp med hus och entréer mot gatan och ges så smala mått som möjligt.

Byggnader placeras med hus i gatuliv och med entré mot gatan för att skapa tydliga gaturum. Byggnader placeras också varierat med kortsida eller långsida mot gatan för att skapa variation.

Strukturen med hus i gatuliv bryts på sina ställen av med hus som placeras i gårdsformationer. Dessa hus har entréer in mot en gemensam gård.

Befintliga alléer kompletteras med nya träd. Nya gator utformas med inslag av trädader. Den gamla järnvägssträckningen återskapas som ett promenadstråk, och tillsammans med lämningarna från gården Slättäng utgör de grunden till den nya stadsdelsparken och lekplatsen i planområdets sydöstra hörn.

Konsekvenser

Planprogrammet ökar både befolkningen och variationen av bostadstyper i Klagshamn. En ökad befolkning ger ett större underlag till både kollektivtrafik och till kommunal och kommersiell service. Den ökade variationen bidrar till möjligheten för Klagshamnsbor att bo kvar och för andra att flytta till Klagshamn.

Successivt, i och med att planens intentioner förverkligas, omvandlas det öppna odlingslandskap till dels bebyggelseområde, dels stora grönområden och dagvattenstråk. De befintliga gårdarna Hermanstorp och Dalhemfarm inlemmas i den nya bebyggelsestrukturen och deras placering i det öppna öppna odlingslandskapet bryts.



Idéskiss - gång- och cykelväg mot Dalhemfarm.



Diagram bebyggelsestruktur.

Planprogrammet bygger vidare på den äldre struktur och byggnadstradition som karaktäriserar Klagshamn, med till exempel västöstliga och nordsydliga gatunät, stickgator med landskapet i fonden, småskaligheten, variationen i utformningen och de smala gatorna med hus och entréer i gatuliv blandat med inslag av gårdsformationer. Planprogrammet utgår också från spår av äldre strukturer, såsom järnvägen och gamla gårdar, och bygger vidare på dessa. Detta skapar en koppling till ortens historia och förstärker det som är unikt och attraktivt med Klagshamn.

Lokaliseringen av flerbostadshus, fördelade över planområdet, bidrar till en integrerad och varierad bebyggelse. På så sätt kan man åstadkomma en mjuk övergång mellan olika sorters bostadshus o olika boendeformer.

Planerade målpunkter, som torg med verksamheter och mobilitetshubbar, odlingslotter och stadsdelspark ger fler mötesplatser för alla Klagshamnsbor. Den sammanhängande gatustrukturen, med entréer mot gatan och utblickar över landskapet, bidrar till intressanta gaturum. Vinklade tvärgator bryter vinden, vilket ger ett bra mikroklimat och skapar bra vistelsezoner.



Till vänster: blandad bebyggelse, referens Västra Hamnen, Malmö. Till höger: bostadsentréer mot gatan skapar trygghet.

Grönstruktur

Förutsättningar

Planprogramsområdet består till största del av jordbruksmark. I jordbruksmarkens kantzoner finns låg växtlighet och vissa buskar och träd. Grönstruktur finns också i den nordvästra delen av

planområdet, vid den befintliga dagvattenanläggningen och Växthusparken. I den sydöstra delen av planområdet finns den trädbevuxna trädgården, från den tidigare gården Slättäng, kvar.



Till vänster: grönstruktur vid den befintliga dagvattenanläggningen i områdets nordvästra del. Till höger: trädbevuxen trädgård från den tidigare gården Slättäng.

Inom planområdet finns fyra enkelsidiga alléer. Samtliga alléer ligger i den norra delen av planområdet; två i anslutning till cykelväg och befintlig bebyggelse i Klagshamn och två i jordbrukslandskapet. De två trädraderna i jordbrukslandskapet kan omfattas av generellt biotopskydd, vilket bör bedömas i detaljplaneskedet. Generellt biotopskydd innebär att åtgärder inte får vidtas som kan skada deras naturmiljö. Om åtgärder behöver vidtas i biotopskyddade alléer, behövs dispens från biotopskyddet sökas hos länsstyrelsen.

I Klagshamn finns närhet till grönområden i bland annat förvildade växthusområden och mindre skogsområden i anslutning till och söder om Kalkbrottsdammarna. Kalkbrottet ingår i det kommunala naturreservatet Klagshamnsudde, som sträcker sig från kalkbrottet ut till kusten.

Udden är uppbyggd av rester från kalk- och cementindustrin som fanns här på 1880–1930-talen. Det kustnära läget och den kalkrika miljön bidrar till varierade naturmiljöer med ett varierat landskap. Klagshamnsudde hyser ett spännande växt- och djurliv med bland annat ett flertal rödlistade arter av lavar, mossor, orkidéer, fladdermöss, paddor och fåglar med speciella

speciella blommor och ett rikt fågelliv. Områdets dammar är bland annat en tillflykt för den grönfläckig padda.

I den norra delen av Klagshamn finns Växthusparken och söder om kalkbrottet finns Stationsparken. Växthusparken, som delvis ligger inom planområdet, består till stora delar av gräsytor och en lekpark. Parken är långsmal med ganska små mått. Stationsparken ligger fint inbäddad söder om Kalkbrottssjön, med en vildvuxen,

djungellik naturkaraktär. Planer finns på att restaurera parken. I Klagshamn finns grönstruktur även i form av grönytor och alléer i anslutning till vägar.



Kartan visar fornlämningar och riksintresse för kulturmiljövård i och i närheten av planområdet. Källa: Länsstyrelsen, 2022

Väster om Klagshamn finns värdefulla naturmiljöer i form av betesmarker, strandängar och vattenmiljöer.

Dessa områden har stor artrikedom av både växter och fåglar. Områdena omfattas av följande skydd:

- Riksintresse för naturvård- Måkläppen-Limhamnströskeln.
- Riksintresse för kustzon.
- Natura 2000.
- Tygelsjö-Gessie (art- och habitatdirektivet).
- Falsterbo-Foteviken (Fågeldirektivet).
- Naturreservat.
- Foteviksområdet.
- Bunkeflo strandängar.
- Klagshamnsudde.

Planområdet berör geografiskt endast riksintresseområdet för naturvård Måkläppen-Lim-

hamnströskeln och riksintresse för kustzon. Det är jordbruksmark i planområdets sydvästra kant som ligger inom riksintresseområdet Måkläppen-Limhamnströskelns avgränsning. Hela planområdet ligger inom riksintresse kustzon.



Värdefulla naturmiljöer som strandängar och vattenmiljöer väster om Klagshamn.



Idéskiss - brynmiljö mellan gata och åker.

Förslag

Planprogrammet föreslår ett sammanhängande, inre grönstråk med naturkaraktär, som sträcker sig genom hela planområdet. Det är utformat som ett kombinerat grön- och dagvattenstråk och ligger omgivet av bebyggelse. Grönstråket består av en sekvens av varierande små och större gröna rum och länkar att vistas i och röra sig utmed. Tanken är att det ska fungera både för rekreation och dagvattenhantering och även öka den biologiska mångfalden. Detta genom en kombination av vistelseytor, nedsänkta fuktstråk, varierande vattenmiljöer och ängsytor - alla med en rik växtlighet av inhemska arter.

Delar av de nedsänkta dagvattenytorna kommer stå utan vatten mellan regn och kan då användas som lekmiljöer.

I den norra delen av planområdet byggs den befintliga öst-västliga grönstrukturen och dagvattensystemet ut, fram till Dalhemfarm. Grön- och dagvattenstråket ges ett varierat uttryck med dammar med vattenspeglar, kombinerat med nedsänkta ytor som kan beträdas stora delar av året. Växthusparken utökas norr ut. Det utökade grönstråket passerar söder om ny förskola.

Norr om förskolan och den nya vägen planeras för kommunala odlingslotter. Befintliga alléer bevaras och bliren del av den nya strukturen. Nya huvudgator förstärks med alléer och även tillfartsvägen till Dalhemfarm får en allé i syfte att knyta ihop grönstråkets norra och östra del.

I planområdets östra del fortsätter det inre grönstråket i anslutning till bebyggelsen. Genom området vidgar stråket sig till parkrum av olika storlek för aktivitet, lek och vila. Grönstråket passerar förbi den nya skolan och längst ner i sydöst öppnar grönstråket upp sig till en ny stadsdelspark, där gården Slättäng tidigare låg.

I den nya stadsdelsparken finns, på platsen där Slättängsgården låg, plats för en lek- och aktivitetsplats. Den numera rivna gårdens trädgård med stora träd bevaras och används som ett tillskott i parkmiljön och lekplatsen. Parken kopplas ihop med Klagshamn genom en gångväg i den tidigare diagonala, järnvägens sträckning.



Till vänster: genom planområdet löper ett rekreativt, inre grönstråk. Till höger: i sydöstra delen av planområdet föreslås en stadsdelspark och en ny större lekplats.

I planområdets sydvästra del reserveras ett större markområde för dagvattenhantering och ekologiskt värdefulla vattenmiljöer. Målbilden är att skapa artrika våtmarker som delvis är vattenfyllda året om för att gynna de skyddsvärda växt- och djurarter som finns i närområdet

Utöver det sammanhängande inre grönstråket skapas vindskyddande och blommande brynmiljöer utmed planområdets ytterkanter. Brynmiljöerna ska fungera som en grön kantzon i mötet mellan odlingsmarken och den nya bebyggelsen. Brynmiljöer med träd och buskar (till exempel oxel, sälg, hagtorn) gynnar småfåglar och många av jordbrukslandskapets viktiga insektsarter. I brynmiljön skapas promenadstråk som kopplar ihop områdets olika delar.

Planprogrammet föreslår en stor andel grönyta. Av planområdets 54 hektar, planeras 17 hektar att bli grön- och dagvattenyta.



Diagram grönstruktur.

Konsekvenser

Planförslaget möjliggör att stora, sammanhängande grönstråk kan skapas i bebyggelsemiljön, vilket ger bra miljöer för både människor och växter och djur.

Att föreslagna grönstråk och parker också kopplar på befintliga naturområden och promenadstråk i Klagshamn utökar ytterligare deras kvalitet, både ekologiskt och rekreativt. Grön- och vattenmiljöer invid bostäder, förskola och skola ger boende och skolklasser möjlighet till naturupplevelser, naturpedagogik och vindskyddade gröna platser för lek och möten.

Den utökade Växthusparken och den nya stadsdelsparken ger nya, mer eller mindre urbana, gröna rum av en storlek som saknas i Klagshamn i dag. De befintliga träden i den nya stadsdelsparken bidrar med ett högt biologiskt värde och erbjuder livsmiljöer för flora och fauna.

Brynmiljöerna mellan bebyggelsen och jordbruksmarken gynnar småfågel, pollinatörer och andra arter knutna till odlingslandskapet. Brynmiljöerna skapar också ett viktigt vindskydd åt bebyggelsemiljön.



Till vänster: väl tilltagna brynmiljöer i kantzoner gynnar biologisk mångfald. Till höger: trygga gröna ytor med liv och rörelse, referens Limhamn.

Ängs- och vattenmiljöerna och ett stort urval av inhemska träd och buskar gynnar den lokala biologiska mångfalden.

Den nya våtmarksmiljön i sydväst kan, med sina vattenspeglar, bli en hemvist för fåglar och groddjur och en födosöksplats för fladdermöss. Denna del av planområdet ligger delvis inom riksintresse för naturvård Måkläppen-Limhamnströskeln. Planprogrammets genomförande innebär att åkermark omvandlas till naturmark med dammar, vilket kan öka området biologiska mångfald.

Stadsbyggnadskontoret bedömning är att planförslagets genomförande inte riskerar att påtagligt skada riksintresset. Detta eftersom inga av de värden, som pekas ut i riksintresset, bedöms finnas inom ytan som berörs av planområdet.

Inga negativa konsekvenser bedöms heller uppstå av planförslagets genomförande för de skyddade naturområden som ligger väster om planområdet och Klagshamn. Detta eftersom planförslaget inte bedöms påverka förutsättningarna för en gynnsam bevarandestatus för skyddade arter enligt Artskyddsförordningen eller för utpekade Natura 2000-arter och naturtyper i Natura 2000-områdena.



Idéskiss - Stadsdelspark.

Vatten och avlopp

Förutsättningar

Dricksvatten och spillvatten

Klagshamn är anslutet till det kommunala vatten- och spillvattennätet. Vatten- och spillvattennät finns i gator i anslutning till planområdet. Det finns planer på att utreda en förstärkning av dricksvattenförsörjningen till Klagshamn. Detta bedöms dock inte påverka detaljplanernas genomförande då åtgärderna ryms inom tiden för detaljplanernas framtagande.

Spillvatten leds till Klagshamns avloppsreningsverk. Det pågår en övergripande utredning för att bygga ut reningsverket för att klara en ökad framtida belastning. Redan idag är ledningsnätet till Klagshamns reningsverk överbelastat och VA Syd utreder vilka åtgärder som behöver vidtas för att öka kapaciteten i ledningsnätet. Åtgärderna bedöms inte påverka möjligheten att detaljplanera området.

Dagvatten

Dagvattnet i norra Klagshamn, norr om Borrebackevägen, leds i dagvattenledningar till Växthusparkens fördröjningsmagasin och vidare till det öppna Skumparpsdiket för att sedan ledas västerut till de kustnära strandängarna och slutligen Öresund.

Föröstra och södra Klagshamn gäller att det befintliga dagvattennätet är hårt belastat och inte kan inta emot dagvatten i större omfattning. Dagvattnet leds i slutändan till strandängarna sydväst om Klagshamn, som är ett Natura 2000-område.

Vid exploatering, enligt planprogrammet, ska dagvattenflödet ut från planområdet inte öka jämfört med dagens flöde. Information kring vilka flödeskrav som gäller redovisas kortfattat nedan och mer utförligt i den dagvatten och skyfallsutredning som har tagits fram; EnvidDan AB, 2022.

De norra delarna av planområdet, norr om Borrebackevägen, ingår i ett dikningsföretag (det vill säga ett markavvattningsföretag för avvattning av jordbruksmark): Klagstorps-Bunkeflo dikningsföretag från 1949. Dikningsföretaget är dimensionerat för flödet 1,3 liter per sekund och hektar. Dikningsföretaget omprövades 2001 och i handlingarna framgår att Malmö stad ges tillstånd att avveckla det rörlagda dikningsföretaget och bygga om till öppna diken. Detta för att öka kapaciteten och som förberedelse för framtida exploateringar.

iteteten och som förberedelse för framtida exploateringar. Sedan dess har dikningsföretaget öppnats upp på sträckan från Klagshamnsvägen till Växthusparken (det så kallade Skumparpsdiket).



Till vänster: planområdet angränsar till ett Natura 2000-område med rikt fågelliv och känsliga naturmiljöer. Till höger: det befintliga Skumparpsdiket.

Det fanns tidigare även ett dikningsföretag från 1930 i den södra delen av planområdet. Det omprövades genom en förrättning år 1993 som hölls innan bostadsexploateringar skedde i södra delen av Klagshamn. Dikningsföretaget blev i samband med förrättningen nedlagt och delar av det blev kommunalt verksamhetsområde för dagvatten. Malmö Stad blev i samband med detta ansvarig för att sköta trumman och diket som går under Gessievägen och ut till havet, utöver de ledningar som ersattes av nya dagvattenledningar inom VA-verksamhetsområdet. Skötseln av övriga delar av det nedlagda dikningsföretaget som inte ligger inom verksamhetsområde övergick till respektive markägare (Klagshamn 76:1 och 49:98). Det tidigare dikningsföretaget var dimensionerat till 1 liter per sekund och hektar och dagvattnet leds till strandängarna i Natura2000-området sydväst om Klagshamn.

För att inte ändra förutsättningarna i det naturskyddade området ska detta flöde gälla även för nya påkopplingar i samband med exploatering.

Nya anslutningar ska i första hand ske till det gamla dikningsföretagets trumma under Gessievägen. Det går även att ansluta till dagvattenledningen i Slättängsvägen men med samma utläppskrav som till det tidigare dikningsföretaget, 1 liter per sekund och hektar.

Översvämningsrisk till följd av skyfall

I dagvatten- och skyfallsutredningen har avrinningsberäkningarna för planområdet gjorts. Dessa visar hur dagvattnet rinner och fördelar sig på markytan vid kraftiga regn i dag. Dagvattnets naturliga avrinning följer i stort sett marklutningen. Planområdet har en tydlig öst-västlig lutning mot havet. Borrebackevägen ligger som en naturlig vattendelare. I området norr om vägen lutar marken tydligt från öst till väst medans området söder om vägen, förutom en tydlig öst-västlig lutning, även har en lutning mot söder. Där det finns lågpunkter i terrängen kan dagvattnet breda ut sig och bilda marköversvämningar. Vid kraftiga regn fylls lågpunkterna upp och dagvattnet kan rinna vidare från en lågpunkt till en annan lågpunkt och/eller rinnväg. Jordbruksmarken är i SGU:s jordartsdatabas klassad som lerig morän och morän-grovlara med relativt dålig infiltrationskapacitet.

I den östra delen av den norra delen av planområdet finns i dag risk för översvämning, som också riskerar att leta sig in i befintlig bebyggelse söder därom. Beräkningar visar att det är ett väldigt stort avrinningsområde som bidrar till dessa marköversvämningar. Det finns också översvämningsytor västerut, ovanför Skumparpsdiket. Dessa översvämningar är grundare och avvattnas till det öppna Skumparpsdiket.

I den östra och södra delen av planområdet finns inga större marköversvämningar, undantaget en större vattensamling i sydvästra hörnet av planområdet, invid Gessievägen. Det förekommer dock

tydliga ytliga rinnvägar över marken i planprogramsområdet i öst-västlig riktning, samt i nord-sydlig riktning i diket längs Slättängsvägen. Det finns risk för avledning av skyfallsvatten ner till befintliga bostäder väster om Slättängsvägen. I framtida exploatering är det viktigt att ta hänsyn till de större rinnvägarna.



Avrinningsberäkning för det norra planområdet. Rinnvägar och lågpunkter med vattensamlingar syns i blått. Område med särskild risk för översvämning är inringad.



Detaljbild av lågpunkterna och rinnvägarna i östra och södra delen av planområdet syns som blåa streck och blå ytor. De större rinnvägarna markeras med röda pilar och områden med risk för marköversvämning ses i gula ringar.

Förslag

Dricksvatten och spillvatten

Planområdet föreslås anslutas till befintliga system i Klagshamn. Spillvatten bör så långt som möjligt ledas med självfall ut från området och vidare mot reningsverket för att undvika pumpstationer inom området. Höjdsättningen i detaljplaneskedet bör därför anpassas så att detta möjliggörs.

Dagvatten- och skyfallshantering

Planområdet föreslås få en öppen dagvatten- och skyfallslösning – en blandning av grunda och sammanhängande stråk (där det sällan står vatten) och större dammar (där det mer frekvent kan stå vatten). Lösningen ska dimensioneras och utformas för både vanligt regn och skyfallshändelser och kombineras med det rekreativa inre grönstråket som går genom planområdet. Det finns flera olika utformningsmöjligheter för dagvatten- och skyfallsytorna, med varierande släntlutningar, olika vattendjup, inslag av grunda partier och växtmaterial. I framtida detaljplanearbete behöver detta studeras ingående och beroende av val tas olika mycket markyta i anspråk för att uppfylla kraven på fördröjningsvolym och säkerhet.

I den norra delen av planområdet utökas den befintliga dammen vid Växthusparken, så att den får en större översvämningsbar yta och en permanent vattenspegel. Skumparpsdiket behålls och kompletteras med en yta för skyfall. Här planteras också en mindre fuktskog av al- och salixarter som tål att översvämmas. Där de naturliga rinnvägarna för ytligt dagvatten kommer från åkermarken lämnas släpp i bebyggelsen där vatten kan rinna i skyfallsstråk i händelse av stora regn för att nå översvämningsbara ytor vid Skumparpsdiket.

Skumparpsdiket förlängs österut genom att den del av dikningsföretaget, som i dag är i ledning, öppnas upp och ett dike anläggs. Efter fördröjning

inom planområdet leds vattnet västerut mot strandängarna och vidare till Öresund.



Till vänster: fuktskog med spänger. Till höger: i Växthusparken föreslås en permanent vattenspegel.

I planområdets östra del ska dagvatten fördröjas och ledas söderut, och sedan vidare västerut mot Fotevikens Natura 2000-område. Dagvattendammar behöver utformas så att dagvattnet fördröjs och renas och inte påverkar Natura 2000-området negativt. I den östra delen skapas ett större, öppet dagvattenstråk i det inre grönstråket.

Här leds vatten i stråk och fördröjs i ett antal dammar på vägen mot den större dammen i planområdets sydvästra del. Vid det nya centrumtorget föreslås en något mer urban och hårdgjord lösning med synligt vatten. Längs med Slättängsvägen föreslås en dagvattenledning under mark och en nedsänkt cykelväg som kan fungera som skyfallsled.

Konsekvenser

Dagvatten- och skyfallslösningarna bedöms ge en klimatsäker lösning för planområdet, för såväl tjugo- och hundraårs regn (det vill säga för regn med en regnintensitet som i genomsnitt återkommer vart tjugonde, respektive vart hundra år.) Det föreslagna öppna dagvattensystemet möjliggör hantering av dagvatten och skyfall inom planområdet och förhindrar samtidigt att dag- och skyfallsvatten leds in i de befintliga delarna av Klagshamn.

Genom att öppna upp befintligt dikningsföretag och anlägga ett öppet dike finns det möjlighet att skydda befintlig bebyggelse och skapa fördröjningsvolym vid vanliga regn. Det medför att flödeskapaciteten i diket ökar och att vattnets positiva inslag kommer fram men även att marken inom planprogramsområdet går att utnyttja på ett bättre sätt.

Det öppna dagvattensystemet i det inre grönsåket skapar gynnsamma livsmiljöer för insekter och vattenlevande djur. De skiftande vattenmiljöerna bidrar även med upplevelsevärden och möjligheter för vattenlek och naturpedagogik.

Vegetationen utmed det öppna dagvattenstråket sänker vattnets hastighet och ökar möjligheten

till infiltration i den relativt täta lerjorden. Växternas vatten- och näringsupptag bidrar med rening av dagvattnet, vilket är viktigt då näringshalterna förväntas vara höga från omgivande jordbruksmark. Vegetationen fångar även upp partiklar och till exempel tungmetaller från körytor innan vattnet når strandängarna och Natura 2000-området.

Genom att förlägga dagvatten till ledning längs Slättängsvägen kan gatan ges en smalare sektion och ett stadsmässigt uttryck med entréer utåt och en extra trädrad.



Diagram 1-årsregn i norra delen av planområdet.

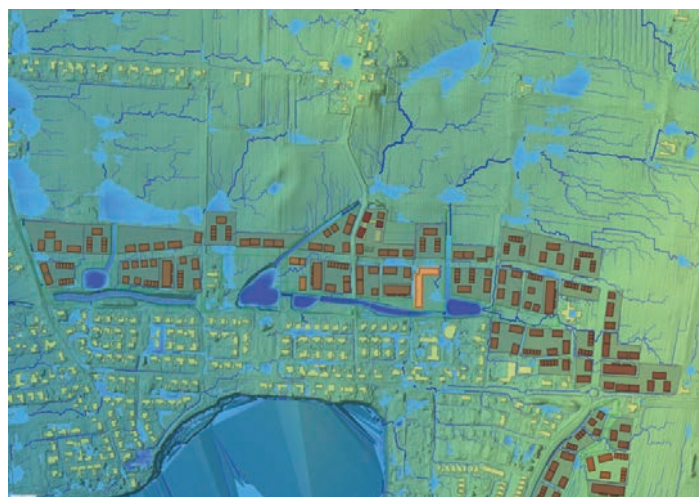


Diagram 20-årsregn i norra delen av planområdet.



Diagram 100-årsregn i norra delen av planområdet.

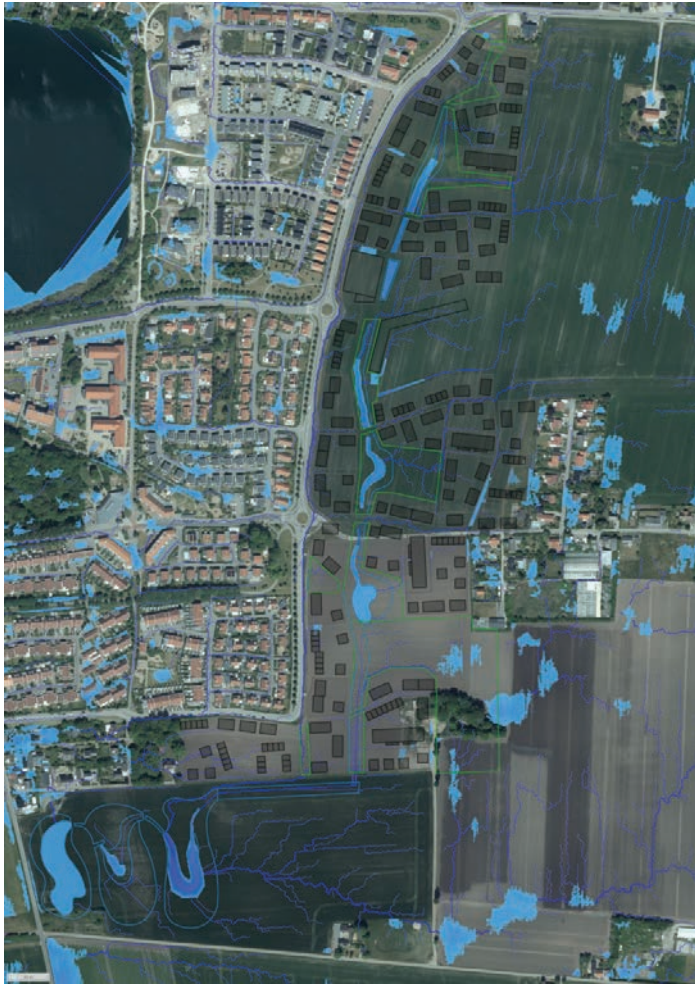
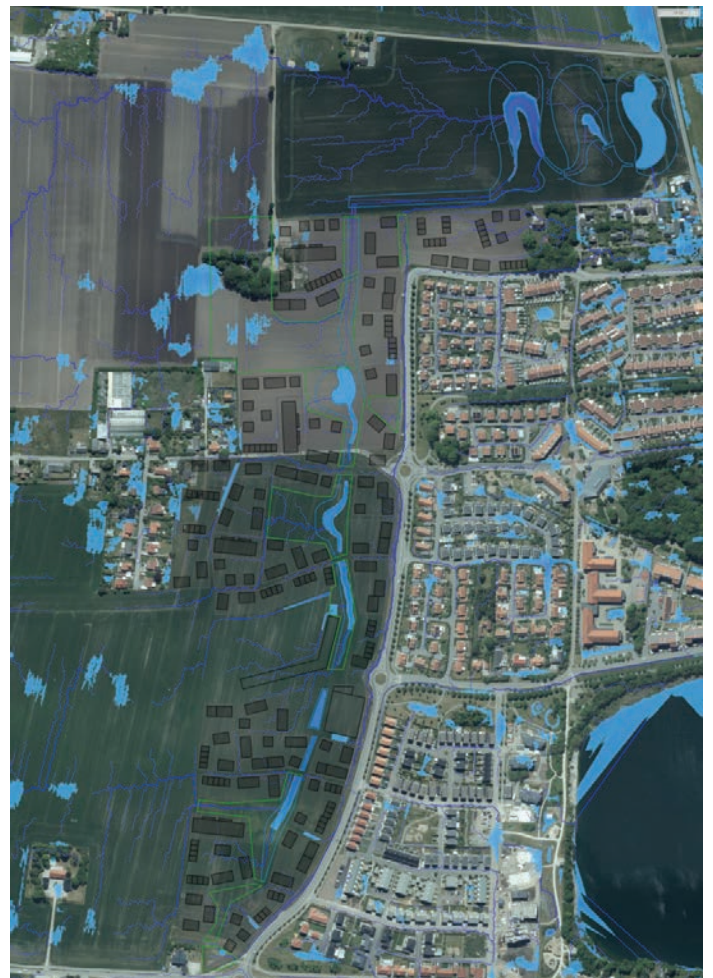


Diagram 1-årsregn i östra och södra delen av planområdet.

Diagram 20-årsregn i östra och södra delen av planområdet.



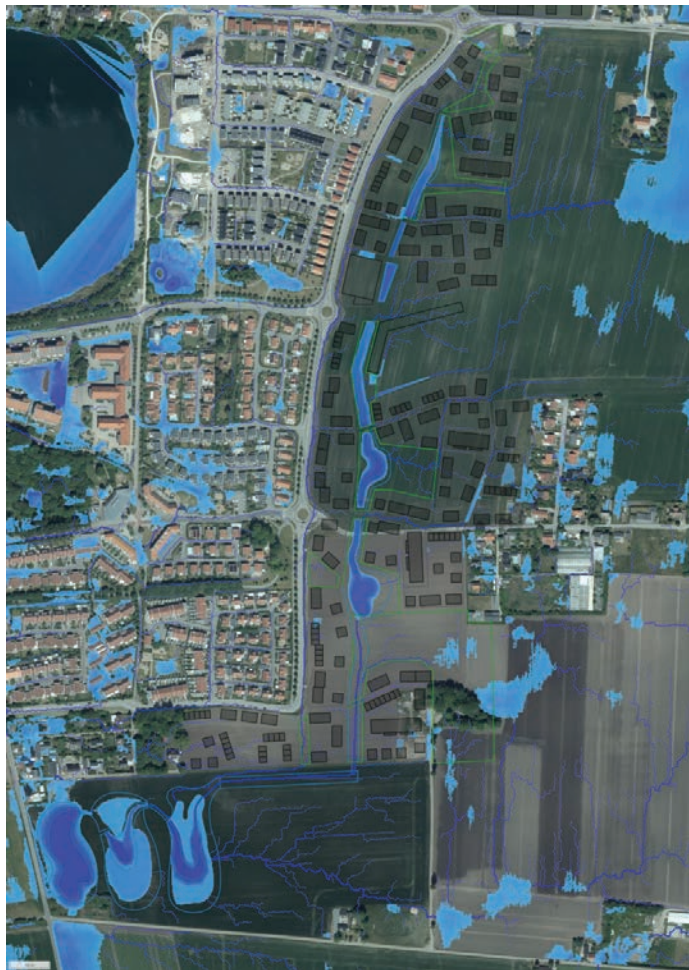


Diagram 100-årsregn i östra och södra delen av planområdet.

Mobilitet

Förutsättningar

Mobilitet handlar om möjligheten att röra sig mellan olika platser på ett så effektivt, säkert och hållbart sätt som möjligt. Mobiliteten är en del av det hållbara och attraktiva samhället varför en helhetssyn på planeringen av bostäder, verksamheter och trafikförsörjning är en förutsättning.

Biltrafik

Det befintliga huvudvägnätet i Klagshamn utgörs av Klagshamnsvägen, Borrebackevägen och Slättängsvägen. Även Folketshusvägen mellan Borrebackevägen och Badvägen kan ha en viss övergripande funktion i vägnätet, även om denna är betydligt smalare än Slättängsvägen.



Till vänster: Klagshamnsvägen. Till höger: Slättängsvägen.

Klagshamnsvägen norrut förbinder Klagshamn med Bunkeflostrand och de sydvästra delarna av Malmö. Borrebackevägen österut, via Pildammsvägen, förbinder Klagshamn med övriga delar av Malmö och med det nationella vägnätet – Yttre Ringvägen och E6/E20.

Utmed Klagshamnsvägen och Borrebackevägen ligger äldre småhusbebyggelse, blandat med enskilda nyare villor, nära vägen med direktutfart mot vägarna. Merparten av den nyare bebyggelsen är i större utsträckning samlade i enklaver vända mot ett inre gatunät som samlar trafiken i uppsamlingsgator vilka ansluter till huvudvägnätet.

Trafikmängderna på huvudvägnätet ligger mellan 2000-3000 fordon/dygn, med 5-12% tung trafik. Hastighetsbegränsningen är 40 km/tim utom förbi Klagshamnskolan där 30 km/tim gäller. Vägbredden är 6-7 m på de äldre vägarna Klagshamnsvägen och Borrebackevägen samt 8-10 m på den nyare Slättängsvägen. Körhastigheterna på Slättängsvägen är höga, med medelhastigheter överstigande 40 km/tim.

Lokalgatorna i de befintliga bostadsområdena är 3-6 m breda med hastighetsbegränsningen 40 km/tim.

En ny öst-västlig huvudgata norr om Borrebackevägen, norr om bebyggelsen, pekas ut i översiktsplanen i syfte att förbättra trafiksituationen och avlasta Borrebackevägen.

I översiktsplanen anges även en ny nord-sydlig huvudgata från Slättångsvägen vidare norrut till Naffentorpsvägen. Denna gata planeras ej i planprogrammet, men förutsättningarna för en sådan gata omöjliggörs inte heller av planprogrammet.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken utgörs idag av busslinje 6 som når Hyllie på 23 minuter för att sedan gå vidare mot Toftanäs via Södervärn, Triangeln och Värnhem. Vid hållplatserna Naffentorpsvägen och Bunkeflostrand centrum kan man byta till linje 4 som kör via Gustav Adolfs torg och Malmö C till Segevång. Linje 6 kör med 10-minuterstrafik under högtrafik morgon och kväll och i övrigt med 20-minuterstrafik.

Idag trafikerar linje 6 huvudvägnätet. Klagshamnsvägen och Borrebackevägen är relativt smala vilket kan påverka framkomligheten för busstrafiken.

I och med Storstadspaketet går staten in som medfinansier vid infrastrukturobjekt som medför ett hållbart resande. Som en följd av detta åtar sig kommunen att bygga fler bostäder i kollektivtrafiknära lägen. Inom en snar framtid kommer Klagshamn att få en bättre utbyggd kollektivtrafik genom att linje 6A blir eldriven och kör mellan Klagshamn och Hyllie och att en ny linje 12 tillkommer och kör mellan Klagshamn och Käglinge via Bunkeflostrand, Limhamn och Malmö C. I Limhamn finns möjlighet att byta till Malmöexpressen 4.

Busstrafiken kommer i framtiden att trafikera den planerade nya öst-västra huvudgatan norr om Borrebackevägen. I översiktsplanen pekas den nya huvudgatan ut som en ny koppling för stomlinjenätet, det vill säga som en av kollektivtrafikens mest frekventerade linjer som läggs fast för att långsiktigt säkerställa möjligheterna att erbjuda attraktiv kollektivtrafik.



Till vänster: dagens buss-sträckning längs Borrebackevägen. Till höger: Klagshamn väntas få en bättre utbyggd kollektivtrafik

Gång- och cykeltrafik

I Klagshamn sker i dag cykling både i blandtrafik och på separerade gång och cykelbanor. Det saknas gång- och cykelbanor bland annat på vissa delar längs med Borrebackevägen.

Cykelvägnätet har god koppling norrut in mot Malmö och österut mot Västra Klagstorp/Tygelsjö. Många cyklar idag till Malmö via Klagshamnsvägen, som ingår i det prioriterade huvudcykelnätet och förutsättningar finns för långväga pendling t ex via stationen i Hyllie. Befintlig cykelväg utmed Klagshamnsvägen upplevs dock vara smal och bitvis otrygg.

I översiktsplanen redovisas nya kopplingar på huvudcykelnätet, såväl norrut mot Naffentorpsvägen som söder- och österut mot Bäckaforsvägen och Gessievägen, men även kompletterande länkar i det befintliga gång- och cykelnätet i Klagshamn.

Fokusgrupper

Under planprogramsarbetet har det genomförts två fokusgrupper om trafik och rörelsemönster i Klagshamn. En grupp bestod av fritidsbarn i åldern 8-12 år och en grupp med vuxna boende från området.

Då avstånden inom Klagshamn är korta, går eller cyklar barnen vanligtvis mellan hemmet och målpunkter såsom skolan, affären och idrottsplatsen. Den generella upplevelsen hos barnen var att Klagshamn är en trygg plats att röra sig i, men att

det finns ett antal sträckor och korsningar som upplevs som otrygga på grund av höga hastigheter hos bilar eller skydd sikt. Ett exempel på detta är Nygårdsvägen, som går genom planområdets södra del, mellan Klagshamn och det friliggande bostadsområdet Kroken.



Barn i Klagshamn går eller cyklar ofta till målpunkter som idrottsplatsen och affären.

För resor till och från Klagshamn lyftes kollektivtrafik upp, med god turtäthet som en viktig punkt att utveckla. Kollektivtrafikförbindelser till Tygelsjö och Klagshamnsudden och trygga cykelförbindelser, bland annat till Bunkeflostrand, efterfrågades också. De vuxnas upplevelse av trafikmiljön i Klagshamn var relativt samstämmig med barnens upplevelser.



Idéskiss - Slättängsvägen

Parkering

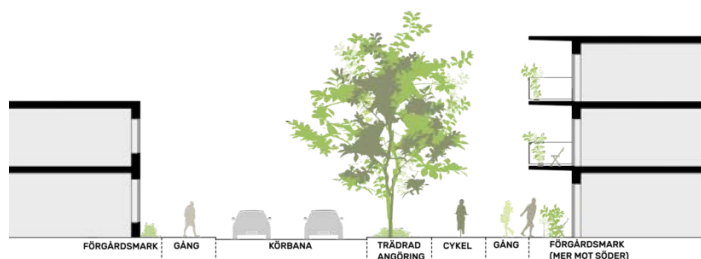
Inom planområdet ska gällande parkeringsnorm för Malmö stad följas.

Förslag

Biltrafik

I enlighet med översiktsplanens intentioner föreslås en ny huvudgata i norra delen av planområdet, norr om Borrebackevägen och befintlig bebyggelse vid Hörnvägen, Kantvägen och Lovissas gata. Den nya huvudgata ansluter till Klagshamnsvägen i väst, passerar runt Dalhemfarm i öster och ansluter till Slättängsvägen och Borrebackevägen via den befintliga cirkulationsplatsen. Den nya huvudgatan föreslås få dubbla trädrader vid infarten från Klagshamnsvägen, och därefter en smalare gatubredd med enkelsidig trädplantering.

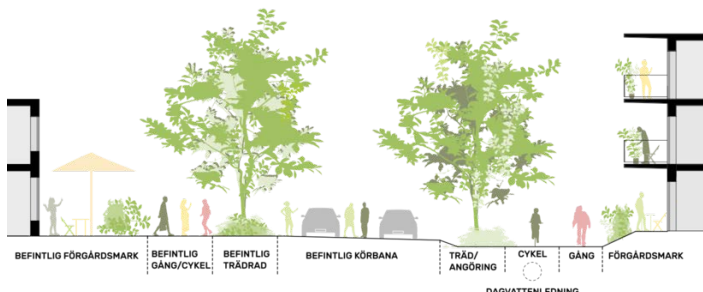
Gatan utformas för att hantera en överflyttning av genomgående trafik, inklusive busstrafiken, från Borrebackevägen samt tillkommande trafik från framtida utbyggnader. Samtliga nya gator, både huvudgator och kvartersgator, planeras som allmänna gator.



Gatusektion ny huvudgata.

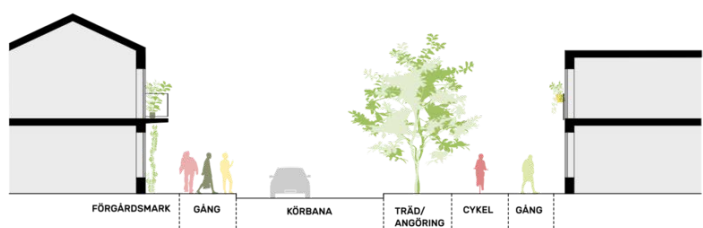
Den befintliga Slättängsvägen föreslås omgestaltas för att minska vägens barriär mellan befintliga Klagshamn och det nya planområdet. Slättängsvägen kompletteras med en trädrad samt gång- och cykelbana på gatans östra sidan och utformas för ökad rumslighet. Längst i söder föreslås en ny cirkulationsplats vid Sjöströms väg där befintlig gata möter nya gator från de södra delarna av planområdet.

Ny bebyggelse öster om vägen placeras med entréer ut mot Slättängsvägen. Direktutfarter mot huvudgatorna undviks dock av trafiksäkerhetsskäl och för att säkerställa busstrafikens framkomlighet. Istället leds fordonstrafiken via gångfartsgator som ansluter till huvudgatorna.



Gatusektion Slättängsvägen.

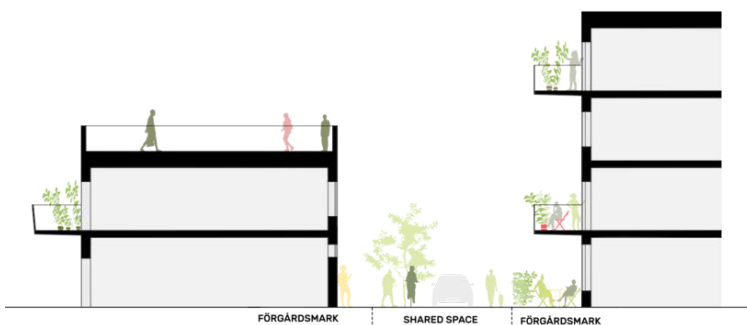
Gatan vid det nya torget, i planområdets östra del, ligger i Badvägens förlängning öster om Slättängsvägen. Gatan föreslås utformas som en mer urban gatumiljö, med separerade gång- och cykelbanor, och blir en ny huvudgata i den östra delen av planområdet.



Gatusektion gata vid torget i förlängningen av Badvägen.

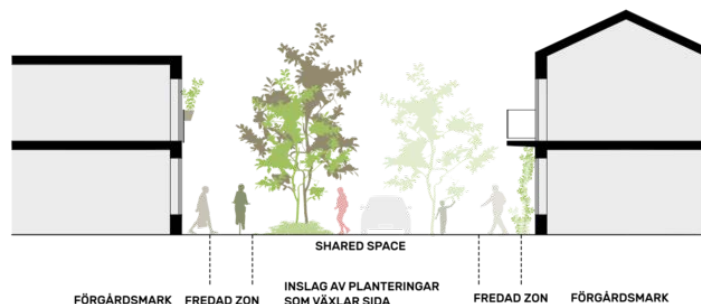
I planområdet eftersträvas en god koppling mellan äldre och nyare delar. Den befintliga gatustrukturen i Klagshamn förlängs därför in i planområdet som lokalgator, både i den norra och i den östra delen. Lokalgatorna utformas som gångfartsgator.

Här framförs bilarna på de gåendes och boendes villkor och trafikanterna har ett gemensamt golv i samma plan som bygger på ett ömsesidigt samspel. Gatornas smala sektioner bryts av träd och grönska. Gångfartsgatorna är i framtiden möjliga att koppla vidare norr-, öster- och söderut.



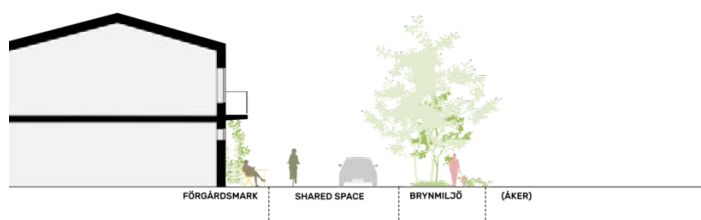
Gatusektion gångfartsgata.

Den befintliga Nygårdsvägen, som går till bostadsområdet Kroken, rätas ut och anpassas till de nya kvarteren. Även Nygårdsvägen utformas som en gångfartsgata, men med något bredare mått än övriga gångfartsgator. Gatan smalnar dock i mötet med befintlig gata inne i Kroken.



Gatusektion Nygårdsvägen mot Kroken.

Längs planområdets östra kant föreslås en bryngata med varierande bredd. Bryngatan utformas som en rekreativ miljö med växtlighet och gatustråk i kanten mellan planområdet och det omgivande åkerlandskapet.



Gatusektion gata med brynmiljö mot åkern.

Kollektivtrafik

Den framtida busstrafiken mellan Klagshamn och Malmö, linje 6A och nya linje 12, kommer i förslaget att köra via den nya huvudgatan i norra delen av planområdet, istället för som idag, utmed Borrebackevägen.

Nya hållplatslägen föreslås vid Växthusparken samt nära förskolan och de kommunala odlingslotterna.

Längs Slättängsvägen finns idag en busshållplats. Denna kompletteras med en busshållplats nära torg och skola och en ändhållplats i planområdets södra del med närhet till den nya stadsdelsparken och tillhörande lekplats. Ändhållplatsen studeras vidare i detaljplaneskedet och plats ska avsättas för servicefunktioner för kollektivtrafikens personal.

Gång- och cykeltrafik

Utmed huvudgatorna löper separerade gång- och cykelbanor som kopplas vidare in i såväl befintlig som ny bebyggelsestruktur och vidare ut ur Klagshamn. Förslaget möjliggör en cykelkoppling mot Bunkeflostrand i förlängningen av Möllevägen, där en separerad gång- och cykelbana knyter an till den befintliga gång- och cykelbanan i söder. Denna sträckning möjliggör en fortsättning av cykelstråket norrut i ett framtida skede. I öst får Nygårdsvägen mot bostadsområdet Kroken en ny utformning med en lugn sida för gång och cykel.

De separerade cykelstråken, som tillåter högre cykelhastigheter, kompletteras med ett finmaskigt gång- och cykelnät i planområdets inre i blandtrafik utmed gångfartsgatorna. Detta nät knyter ihop planområdets olika målpunkter, såsom centrumområdet, skola, förskola och parker.

Upphöjda övergångsställen och cykelpassager föreslås vid lokalvägarnas anslutningar till huvudvägnätet, så att gång- och cykelbanor ligger i plan vid överfarterna. Upphöjda övergångsställen och cykelpassager föreslås även tvärs huvudgatorna i anslutning till busshållplatser och vid överordnade gång- och cykelstråk.

Parkering

Parkeringsbehovet tillgodoses främst i mobilitetshus och mobilitetshubbar. Vid torget placeras ett större mobilitetshus kombinerat med mataffär och lägenheter. Denna avses att användas av besökare till verksamheter runt torget, boende i närområdet och skolpersonal till den närliggande skolan. Runt om i planområdet föreslås också mindre mobilitetshubbar som förslagsvis kombineras med andra publika servicefunktioner som cykelreparation, återbrukshus, återvinningsstation, bil- och cykelpool med mera.

Ambitionen är att stötta en mer cirkulär ekonomi på kvartersbasis och ge området en social nod. Mobilitetshuset och mobilitetshubbarna är viktiga för områdets identitet som klimatsmart och gångvänlig ort med bykänsla.



Idéskiss - mobilitetshub

Genom att placera merparten av de nya parkeringsplatserna i små mobilitetshubbar frigörs plats till grönnare gårdar. Att inte parkera direkt utanför sin bostad bedöms ge en trivsammare närmiljö och möjlighet för möten med grannar på väg till och från bilen.

Mobilitetshubbarna är jämnt utspridda över ytan och tillgodoser 50-75 % av varje delområdes parkeringsbehov.

Dessa hubbar är små parkeringsanläggningar i ett och ett halvt plan med tak, utformade som lador. Varje hubb bör ha ett unikt uttryck, med inspiration från ladugårdsbyggnader för att skapa en koppling till områdets historia och kultur. Materialval och detaljering ska vara av hög kvalitet för att ge hubbarna en tydlig och attraktiv profil.

mark, som markparkerings. Dessa markparkerings ska grupperas i små enheter eller placeras som kantstensparkerings längs vissa gator. De ska inte placeras framför byggnader eller i hörn. Markparkerings föreslås placeras utmed Slättångsvägen och den nya huvudgatan, Torggatan, samt vid den nya lekplatsen i planområdets sydöstra del.

Resterande parkeringsbehov (angöringsplatser och korttidsparkerings) tillgodoses på kvarters-



Diagram mobilitet.

Konsekvenser

Med cirka 1350 nya bostäder inom planområdet ökar trafiken och bilrörelserna till och från området. Planområdet förväntas alstra cirka 6000 fordonsrörelser per dygn enligt stadsbyggnadskontoret prognoser.

Den nya huvudgatan genom norra delen av planområdet beräknas trafikeras av 4000-5000 fordon per dygn. Delar av denna trafik, bland annat busstrafiken, förväntas flytta över från Borrebackevägen väster om Slättängsvägen. Borrebackevägen beräknas i framtiden få ett trafikflöde på 600-800 fordon per dygn, jämfört med cirka 2700 fordon per dygn idag. I och med den nya huvudgatan kan Borrebackevägen därmed återgå till att vara en lugn bygata, utan bussar och med begränsad trafik.

Prognoserna visar att trafikflödet på övrigt huvudvägnät i stort sett dubbleras till följd av utbyggnaderna. De framtida trafikmängderna bedöms, trots detta, vara förhållandevis begränsade. Lokalt inom planområdet bedöms trafikmängder vara små, 100-400 fordon/dygn.



Idéskiss - vy in mot Klagshamn från Borrebackevägen.

Framkomlighet och tillgänglighet

Den nya huvudgatan i norr innebär att framkomligheten för bil på det övergripande gatunätet ökar

jämfört med idag. Den ökade stadsmässigheten, med upphöjda övergångsställen, alléplanteringar och entréer mot gatan, bidrar till lägre körhastigheter, men framkomligheten för bil bedöms vara fortsatt god. Gatustrukturen är väl sammankopplad med det befintliga gatunätet i Klagshamn, vilket inbjuder till rörelse mellan nya och gamla Klagshamn.

Lokalt inne i planområdet kommer bilen att ha en underordnad roll till förmån för gång och cykel. I en struktur där hållbart resande prioriteras begränsas bilens framkomlighet, vilket kan upplevas som en begränsning även av tillgängligheten. Möjligheten att angöra sin bostad med bil ska dock finnas, även om det inte ska vara möjligt att parkera där under längre tid.

Som regel är det korsningarna som begränsar kapacitet på gatunätet. De framtida trafikmängderna är emellertid relativt begränsade och flertalet korsningar är utformade som cirkulationsplatser med god kapacitet. Utformningen av nya korsningspunkter studeras närmare i senare skeden i planprocessen.

Med separerade gång- och cykelbanor utmed den nya huvudgatan i norr skapas en bättre cykelkoppling i öst-västlig riktning och med separerad gång- och cykelbana utmed Slättängsvägen och Torggatan främjas framkomligheten för de oskyddade trafikanterna. Tillsammans med upphöjda passager tvärs huvudvägnätet och anslutande lokalgator erhålls en god framkomlighet samt god tillgänglighet för oskyddade trafikanter, såväl inom planområdet som mellan den befintliga bebyggelsen i Klagshamn och den nya bebyggelsen.

Gatustrukturen saknar återvändsgränder och tillsammans med lokalgatornas utformning som

gångfartsgator medför detta att gående och cyklister prioriteras och att tillgängligheten för dem blir god.

I och med planområdets utbyggnad ges underlag för en förbättrad kollektivtrafik. Nya lägen för busshållplatser och bättre koppling med buss till både Hyllie och Malmö C ger ett ökat incitament att busspendla till och från orten. Att lokalisera bostäder, handel, skola och förskola med närhet till kollektivtrafiken underlättar också för människor att hantera vardagslivet.



Till vänster: lokalgatornas utformning prioriterar gående och cyklister. Till höger: nya hållplatslägen ger ett ökat incitament att busspendla.

Trafiksäkerhet och trygghet

Den nya huvudgatan i norr bedöms öka trafiksäkerheten för samtliga trafikanter jämfört med att färdas utmed den smala Borrebackevägen. I planområdets sydöstra del får också den kritiserade trafiksituationen längs Nytorpsvägen en trafiksäkrare lösning.

Genom att utforma huvudgatorna med upphöjda passager, alléplanteringar och bostadsentréer mot gatan skapas en stadsmässig gata med god trafiksäkerhet. Inne i planområdet utformas gatorna som gångfartsgator. Genom att dela på gaturummet blir gatorna yteffektiva och flexibla, och kan förutom transport användas till exempelvis lek och utevistelse. För att detta ska fungera ur ett barnperspektiv förutsätter det begränsad biltrafik och låga hastigheter.



Idéskiss - Nygårdsvägen mot Kroken.

För biltrafiken bedöms det inte finnas några uppenbara trafiksäkerhetsrisker till följd av utbyggnaden av planområdet. Körhastigheterna på såväl huvudvägnätet som på lokalgatorna kommer att vara låga. Siktförhållandena i anslutningarna till huvudvägnätet förutsätts vara goda och då dessa i stor utsträckning kommer att innebära att prioriterade gång- och cykelstråk ska korsas, bör korsningspunkterna hastighetssäkras.

De övergripande cykelstråken ligger längs huvudgatorna vilket gör dem trygga och väl upplysta båda dag- och nattetid. Separerade gång- och cykelbanor tillsammans med upphöjda och hastighetssäkrade passager bidrar till god trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna. Gårdsgatan längs med det inre grönstråket gör det möjligt att cykla och gå lugnt i en grön miljö genom hela området. Detta stråk passerar både områdets skola och förskola.

De lokala gångfartsgatorna utformas på de gåendes villkor med hastighetsdämpande åtgärder såsom träd och grönska som bryter av gaturummet. Ett område som prioriterar gång och cykel bidrar till att fler människor vistas i gaturummet, vilket i sin tur bidrar till ökad trygghet, ökat välbefinnande, känslan av en levande by och fler möten mellan Klagshamnsbor.



Till vänster: planerad cykelväg norrut via Möllevägen underlättar cykelpendling.
Till höger: gångfartsgata ger flexibla gaturum som uppmuntrar till vistelse, referens Västra Hamnen.

Trafikbuller

Generellt bedöms möjligheten till föreslagen utbyggnad med avseende på påverkan av trafikbuller som god. Vid befintlig bebyggelse beräknas bullernivåerna öka marginellt, men håller sig fortfarande inom riktvärden i trafikbullerförordningen. I det nordöstra hörnet av planområdet kan det behövas åtgärder för att klara riktvärdena. Frågan utreds vidare i detaljplaneskedet.

Parkering

Merparten av de nya parkeringsplatserna föreslås förläggas i mobilitetshus och mobilitetshubbar, vilket ger ökade förutsättningar för en hållbar livsstil, ett hållbart resande och bidrar till en lägre andel biltrafik, men ger även en flexibilitet att möta framtida förändringar av bilinnehav och transportbehov.

Mobilitetshus och mobilitetshubbar ger också större möjligheter till samnyttjande av bilplatser mellan olika funktioner.

Centrum

Förutsättningar

Klagshamn har vuxit de senaste åren och planeras i och med planprogrammet att växa med ytterligare cirka 3350 invånare. Med fler invånare ställs krav på utökad service i närområdet.

Idag saknar samhället till stor del kommersiell service och någon egentlig centrumbildning finns inte. En mindre livsmedelsbutik och en pizzeria finns vid korsningen Örevägen/Gads väg. Under som-

maren håller även Klagshamnsbadets kiosk öppet. Bortsett från detta finns ingen detaljhandel i Klagshamn. Ett nämndinitiativ har startats för att utreda om ett lokalt centrum med olika former av service kan etableras i Klagshamn.



Till vänster: livsmedelsbutik i Klagshamn. Till höger: torgbildning utan verksamheter i Klagshamn.

Förslag

Förslaget innebär att en ny centrumplats, ett torg, skapas i planområdets östra del. Här möts flera viktiga stråk – Slättängsvägen, Badvägens förlängning och det inre rekreativa grönstråket.

På Slättängsvägen, i närheten av torget, planeras för en ny busshållplats. Utmed huvudgatorna finns separerade gång- och cykelbanor och i direkt anslutning till torget föreslås ett större mobilitetshus. Gatan förbi torget föreslås utformas så att den kan anpassas för busstrafik om detta skulle bli aktuellt i framtiden. Det inre grönstråket med dag- och skyfallshantering ges en urban gestaltning invid torget.



Illustration centrum.

Konsekvenser

Det ökade befolkningsunderlaget ger möjlighet för etablering av nya, lokala verksamheter. Centrumtorget, med en blandning av funktioner som skola, mataffär, mobilitetshus, verksamheter och bostäder skapar en nysamlingspunkt i Klagshamn. Placeringen, med närhet till tre viktiga stråk, ger goda förutsättningar för många förbipasserande. Blandningen av funktioner och placeringen av torget bidrar till att platsen befolkas en stor del av dygnet och blir en trygg mötesplats.

De nya funktionerna och servicen underlättar för boende i området att uträtta dagliga ärenden. Färre bilresor behöver göras ut ur Klagshamn för att handla mat och den centrala placeringen ger incitament att ta sig till och från affären på andra sätt än med bil.

Placeringen, ett kvarter in från Slättängsvägen, bidrar till ett lugnt och tryggt torg med fokus på gång- och cykeltrafik och sociala möten. Läget norr om Badvägens förlängning, in i planområdet, ger torget fasader i söder- och västerläge där verksamheter kan spilla ut på torget och bidra till aktivitet på torgytan. Fasader runt torgets alla sidor bidrar till ett bra mikroklimat vilket ökar användbarheten av torget.

Dagvatten- och skyfallshandlingen som korsar torget ges en urban gestaltning som stärker torgytan. Grönska, sittplatser och vatten bidrar till att synliggöra områdets dagvattenhantering och ger torget karaktär.

Ett väl gestaltat större mobilitetshus och den dubbla trädraden i Badvägens förlängning bidrar till att annonsera torget ut mot Slättängsvägen och leder besökare rätt. Med all bilparkering samlad i en byggnad kan torget hållas fritt från markparkering och utformas så att människor kan samlas, mötas och umgås.



Till vänster: lokaler i soliga lägen ger utrymme för verksamheter och serveringar som ger liv till torget. Till höger: synlig dagvattenhantering ger mervärden till torget.

Skola och förskola

Förutsättningar

I dag finns en grundskola och fyra förskolor i Klagshamn. Klagshamnsskolan, med plats för 800 barn från förskoleklass till årskurs 9, är geografiskt uppdelad på två olika platser. En del (Klagshamnbyggnaden, årskurs F-1) är belägen norr om Borrebackevägen och en del (Strandbyggnaden, årskurs 2-9) är belägen söder om Kalkbrottet, vid Badvägen.

Opalens förskola ligger vid Folkets hus i norra Klagshamn, norr om Borrebackevägen. Rubinens, Smaragdens och Klagshamns förskola är belägna i de södra delarna av Klagshamn.



Till vänster: Klagshamnsskolan årskurs 2-9. Till höger: Opalens förskola.

Förslag

Planprogrammet omfattar en utbyggnad av cirka 1350 nya bostäder. Detta ger underlag för en ny grundskola och en ny förskola i Klagshamn.

Ny grundskola planeras för att inrymma 500 elever och ny förskola planeras för 120 barn. Skolan föreslås ligga centralt i planområdet vid Badvägens förlängning, på södra sidan av det nya torget. Skolbyggnaden placeras närmast gatan med skolgården söder om byggnaden, skyddad från vägen och med kontakt med det nord-sydliga

grönstråket och med det omgivand odlingslandskapet.



Till vänster: byggnaderna hjälper till att stärka gaturummet, och skapar lugna gårdar med koppling till grönstråket. Till höger: skola i Hyllie med aktiv skolgård skyddad från trafik

Förskolan föreslås placeras i områdets norra del, norr om Borrebackevägen, i nära anslutning till

Folkets hus och Opalens förskola. Byggnaden ligger delvis mot den nya huvudgatan, med förskolans gård i sydöst där denna ligger skyddad från vägen och vetter mot det öst-västliga grönstråket genom planområdet.

Såväl skolan som förskolan nås via nya gång- och cykelvägar och är placerade i närhet till planerade busshållplatser och mobilitetshus och mobilitetshubb.



Diagram skola och förskola.

Konsekvenser

Skolans placering centralt i planområdet ger ett stort upptagningsområde från såväl nya som äldre delar av samhället och om Klagshamn i framtiden byggs ut ytterligare österut får den nya skolan fortsatt en central placering.

Genom att lägga skolbyggnaden utmed gatan stärks gaturummet och skolan blir synlig även från Slättängsvägen. Skolgårdens placering i strukturplanens inre ger en lugn skolgård omgiven av byggnader, grönstråk och odlingslandskapets vidder i öster. Detta ger bra förutsättningar för en störningsfri utemiljö. Placeringen ger en skyddad skolgård som förhåller sig till områdets grönområden utan att skapa ett folktomt folktomma ytor i området då skolan är stängd för dagen. Placeringen vid planområdets inre grönstråk ökar också barnens möjlighet att ta sig till och från skolan på ett trafiksäkert sätt och ger skolan möjlighet att nyttja grönstråket för lek och naturpedagogik.



Till vänster: förutsättningar för naturpedagogik och gröna lekmiljöer i skolans närhet. Till höger: närhet till cykelstråk och busshållplats ger ökade möjligheter att ta sig till skolan utan bil.

Förskolans placering i planområdets norra del bidrar till en geografisk spridning av förskolorna inom Klagshamn. Även här placeras byggnaden ut mot den nya huvudgatan för att skapa en lugn förskolegård i söderläge med koppling till det gröna inre stråket. Denna koppling ger goda möjligheter att promenera eller cykla i en grön miljö vid lämning och hämtning. Dessutom ges även förskolebarnen förutsättningar att nyttja omgivningarna för naturpedagogik, naturupplevelser samt utflykter till exempelvis Växthusparken.

Både skolgård och förskolegård har genom sin placering i anslutning till det gröna inre rummet, och i skolans fall mot odlingslandskapet, möjlighet att bidra till områdets biologiska mångfald till exempel genom pedagogiska odlingar och växtval. Gårdarna kan också användas som lek område på kvällar och helger när undervisning inte bedrivs.

Genom närhet till cykelstråk, busshållplatser och mobilitetshus och mobilitetshubb finns ett ökat incitament att lämna och hämta utan bil. Detta bidrar till ökad vardagsmotion och trafiksituationen kring skola och förskola blir lugnare. Tillgången till bilfri infrastruktur öppnar också upp för fler möten mellan människor, och ger barn och unga god möjlighet att själva ta sig till skolan och fritidsaktiviteter.



Idéskiss - skolan kopplar till det inre grönstråket.

Kommunal odling

Förutsättningar

Idag finns cirka 1800 odlingslotter i Malmö, men inga av dessa är belägna i Klagshamn. Efterfrågan på odlingslotter är stor i hela Malmö. Med en ökad andel boende i flerbilshus väntas efterfrågan på odlingslotter inom området att öka.



Till vänster: i planområdets norra del föreslås kommunala odlingslotter. Till höger: efterfrågan på odlingslotter är stor i hela Malmö.

hängande inre grönstråket och ligga i nära anslutning till ny förskola och busshållplats och den befintliga Klagshamnsskolan.



Till vänster: odlingslotter ingår som en del i det områdets inre grönstråk. Till höger: äldre ekonomibyggnaad kan bevaras och bli tillgång för odlingsområdet.

Förslag

I planområdets norra del planeras ett område med mark för nya kommunala odlingslotter. Odlingsområdet föreslås utgöra en del av det samman-



Diagram kommunal odling.

Konsekvenser

Odlingslotterna ger boende utan tillgång till egen trädgård möjlighet att odla själva och kan bidra till viss självhushållning. De uppmuntrar till en aktiv och meningsfull fritid, där ökade möjligheter till motion och rekreativ utevistelse bidrar positivt till hälsan.

Placeringen i planområdets utkant ger en stark koppling till det omgivande kulturlandskapet och områdets odlingstradition. Åkermarkens potential tas till vara i ett fortsatt brukande av den bördiga jorden, och det omgivande landskapet blir synligt och närvarande i stadsbilden.

Odlingslotterna kan bidra till social samvaro för både nya och gamla Klagshamnsbor. Placeringen, i ett större rekreativt grönstråk, bidrar även till att de som inte odlar själva också kan ta del av grönska och folkliv.

Genom att låta den befintliga ekonomibyggnaden ingå i odlingsområdet sparas ett minne av gården som tidigare låg här. Det skapar en historisk kontinuitet, ger odlingsområdet en tydlig social samlingsplats och bidrar med praktiska funktioner i anslutning till odlingsområdet.

Närheten till skola och förskola gör att odlingsområdet kan användas för pedagogiska syften. Barn och unga kan erbjudas ytor för odling och naturexperiment, vilket väcker nyfikenhet och praktisk förståelse för hållbarhet och hushållning.



Till vänster: Odlingslotterna kopplas till områdets odlingstradition. Till höger: möjlighet till pedagogiska odlingsmiljöer för barn och unga.

Odlingsytorna stärker den biologiska mångfalden i området genom nya typer av livsmiljöer och mat för bland annat pollinatörer och småfåglar. De bidrar till insektsrika miljöer, som i sin tur kan gynna fladdermuspopulationen i området. Genom att låta odlingsområdet ingå i ett sammanhängande grönstråk kan den biologiska mångfald som uppstår i odlingarna vandra vidare ut i grönstrukturen. Det skapar starkare, mer robusta livsmiljöer som är mindre känsliga för störningar.

Energi

Förutsättningar

Uppvärmning i Klagshamn sker till viss del med gas. En större gasledning passerar söder om byn.

Klagshamn är inte kopplat till fjärrvärmenätet.

Förslag

Hur bebyggelsen ska energiförsörjas behöver utredas vidare. Klagshamn har möjlighet till en unik profil om ett energimässigt pilotprojekt kan bli verklighet här. Markägarna och Malmö stad har en hög ambitionsnivå kring energifrågor, vilket ger stöd för att genomföra plats-specifika energilösningar inom planområdet.

Visionen är en klimat- och framtidssäkrad lösning med en hög grad av "härodlat" energi, det vill säga energi som produceras lokalt via till exempel lagrad bergvärme och solenergi.

En nyskapande energilösning behöver också en välgenomtänkt och profilerad gestaltning av de byggnader eller konstruktioner som behöver uppföras. Dessa profillösningar kan med fördel integreras i mobilitetshus och mobilitetshubbar.

Konsekvenser

En hög grad av härodlad energi är en klimatomfattig bra lösning som också pekar ut vägen för framtida projekt i andra delar av Sverige. Energiproduktionen inom planområdet kan dessutom komma hela Klagshamn till gagn, vilket bidrar till en positiv utveckling för orten.

Genom att ge goda förutsättningar för att installera solceller ges incitament för fastighetsägare att

investera i detta. Att spara energi är lönsamt och överskottet kan säljas till elnätet. Detta är positivt både för miljön och plånboken.

Med profilerade energianläggningar som är synliga och väl gestaltade visas områdets energilösningar upp. De får en utbildande roll och människor som bor och verkar på orten kan känna stolthet och inspireras till ett mer hållbart liv.



Diagram energi.