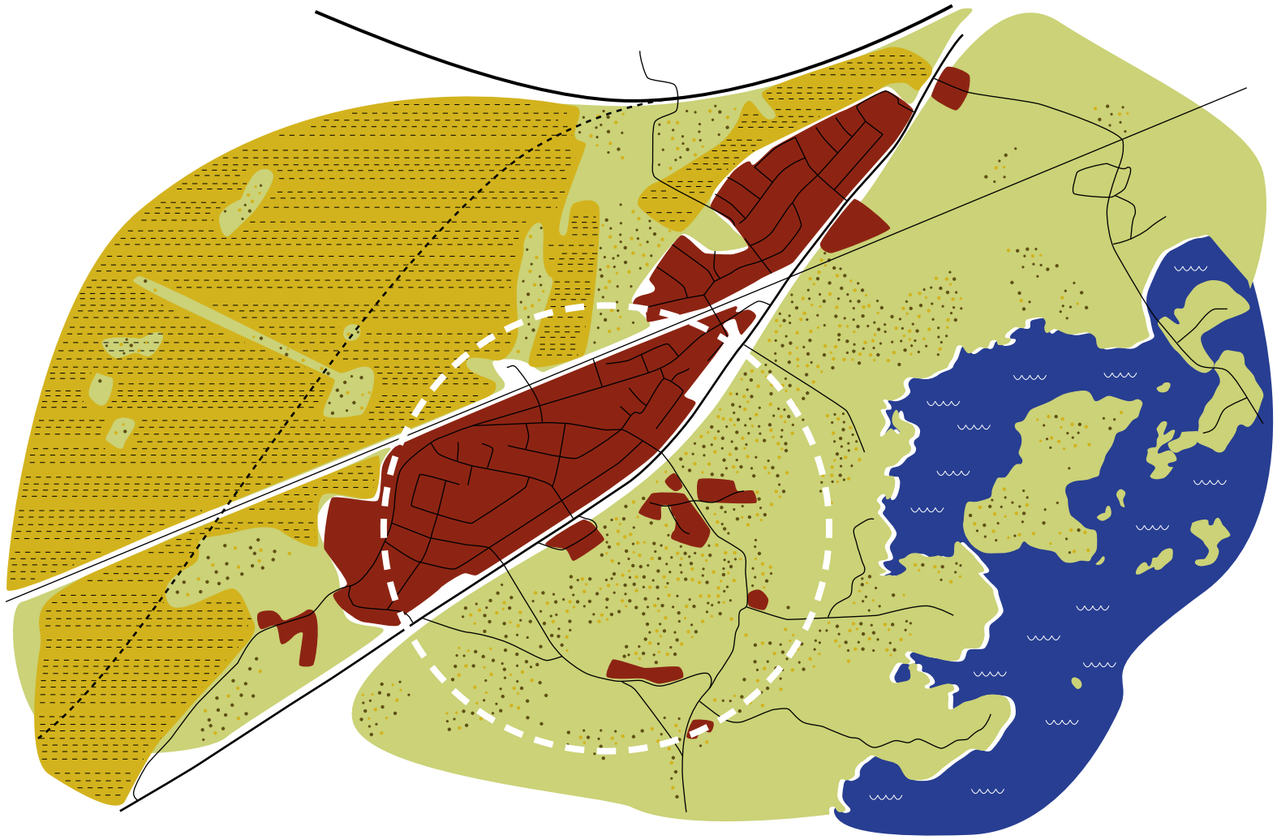
SAMMANSTÄLLNING AV FÖRSTUDIARBETE FÖR SÖDRA STADEN

Underlag för vidare detaljplanarbete, maj 2016

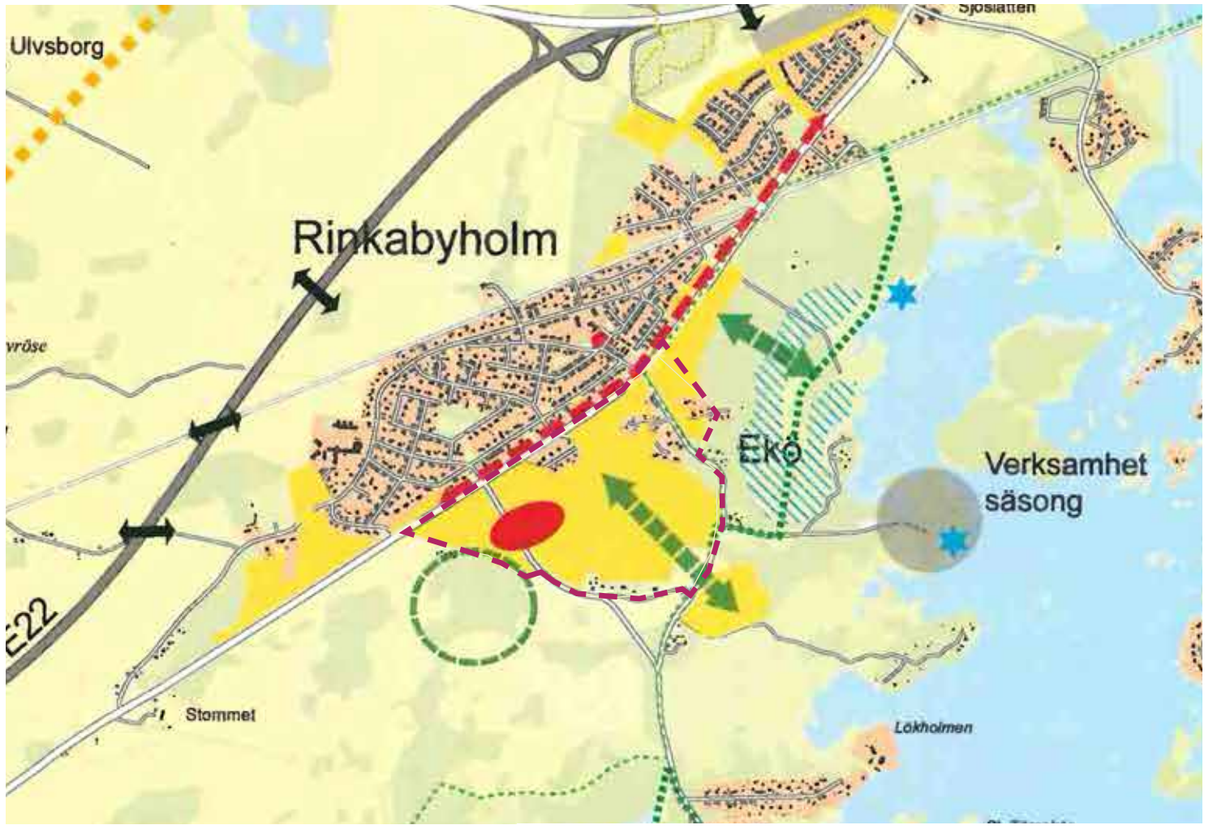


Grafisk illustration av Rinkabyholm med omnejd. Förstudieområdet är markerat med sträckad linje.

Kalmar kommun
SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Förstudieområde

Kartutdrag ur Fördjupad översiktsplan (FÖP) för Södra staden. Antagen av kommunfullmäktige februari 2015. FÖP-en ligger till grund för Förstudiearbetet och det vidare detaljplanarbetet för Södra staden.



AKTUELLA PLANERINGSOMRÅDEN

FÖP-område, total yta: 610 000 m2

Förstudieområde: 48 000 m2

SAMMANSTÄLLNING AV FÖRSTUDIEARBETE FÖR SÖDRA STADEN

Social hållbarhet i Södra staden

Kalmar kommun har en rad verksamhetsmål som rör social hållbarhet. Vid planering av en ny stadsdel för framtida livsmönster finns chansen att utforma en stödjande miljö för att människor ska kunna leva socialt hållbara liv.

KOMMUNALA STYRANDE DOKUMENT

Kommunfullmäktige i Kalmar kommun har fattat beslut om att underteckna deklarationen CEMR (Council of Eoropean Municipalities and Regions, kf juni 2014), vilket innebär att offentligt ta ställning till att jämställdhet ska råda mellan kvinnor och män samt att inom sina verksamhetsområden genomföra sina åtaganden enligt deklarationen. Exempel på åtaganden är Social integration, medverka för att göra bostadspriser överkomliga för personer med små resurser och verka för god rörlighet och transporter. Eftersom män och kvinnor ofta har olika inkomst, omsorgsansvar och arbetstider har kvinnor och män olika behov av transporter. Kvinnor reser i högre grad kollektivt än män. Andra kommunala styrmedel som rör social hållbarhet är ”Verksamhet med budget 2016”. En av målsättningarna är att cykeltrafiken ska öka och att resande med kollektivtrafik ska öka. Dessa åtaganden är viktiga eftersom de både stödjer familjer eller personer med sämre ekonomiska möjligheter som inte har tillgång till bil och jämställdhet mellan könen. I budgeten står det vidare, att i det växande Kalmar ska bostäder byggas blandat och hyresrätter ska värnas. Segregation ska motverkas och förebyggas. Tryggheten beskrivs som en viktig faktor för tillväxt och både lokaler och utomhusmiljöer ska byggas så att de skapar trygghet och trivsel.

SOCIAL HÅLLBARHET I RINKABYHOLM

Rinkabyholm är en välmående stadsdel med låga ohälsotal, hög utbildningsnivå och hög medelinkomst. Samhället har högst andel föreningsaktiva barn i kommunen och lägst arbetslöshet. Rinkabyholm är en segregerad stadsdel. 94 % av befolkningen har svensk bakgrund. Därav har 6 % av befolkningen utländsk bakgrund. Motsvarande siffra i Kalmar län är 9 % och i hela landet har 16 % utländsk bakgrund. Inom segrregationsforskningen har man sett att det är majoritetsbefolkningens flyttmönster och resursstarkas bostadsval som driver segregationen och inte tvärt om. I Kalmar kommun har bostadssegregationen ökat sedan 2008.

SOCIAL HÅLLBARHET I PLANERING

Begreppet social hållbarhet har ingen entydig definition och begreppet används på olika sätt inom olika branscher. I Förstudiearbetets tidiga samrådsmöten valde arbetsgruppen att använda Brundtlandkommissionens definition av hållbarhet: ”Hållbar utveckling är en utveckling som möter dagens behov utan att kompromissa om möjligheterna för framtida generationer att möta sina behov” (Wärneryd 2002). Därefter sammanfattade arbetsgruppen vad som anses är social hållbarhet när det gäller planering:

En socialt hållbar stadsdel ska innehålla:

- blandade upplåtelseformer
- prioriterad gång-, cykel-, och kollektivtrafik
- blandade funktioner för att underlätta vardagslivet
- tydlig hierarki i gatusystemet för god orientering och trygghet
- kontakt mellan gaturum och byggnader
- 8-80-perspektiv
- uppmuntra till fysisk aktivitet
- offentliga miljöer som kan användas av olika grupper, dagtid och kvällstid
- tydliga gränser mellan privat, halvprivat/halvoffentligt, offentliga miljöer
- offentliga platser som känns inbjudande för alla samhällsgrupper

Social hållbarhet i Södra staden

- tillräcklig täthet för att ge underlag för liv i gaturummen och underlag för handel
- flera målpunkter som skapar rörelse och stadsliv

I en offentlig miljö där alla grupper i samhället känner sig välkomna tar alla grupper i samhället ansvar för de offentliga miljöerna.

SOCIAL HÅLLBARHET I FÖRSTUDIEARBETET

Vid de tidiga samrådsmötena i förstudiearbetet togs exempel upp på hur miljöer kan vara stödjande eller ej för att möten mellan människor ska kunna uppstå. Det är viktigt att möten mellan människor kan ske eftersom det är då som trygghet och tillit uppstår mellan människor. Arbetsgruppen berättade även om 8 definierade karaktärer som om de finns nära bostads-, eller studiemiljöer leder till ökad trivsel och bättre studieresultat. Den struktur som har utformats i Södra staden har sin utgångspunkt i de värden som den fördjupade översiktsplanen beskriver, där tyngdpunkten finns på de stora naturvärden som området besitter. Dessa värden har sedan använts som grund för att uppmuntra till fysisk aktivit vilket är en viktig faktor för social hållbarhet. Exempel på detta är det gröna stråk som parallellt med en stenmur skär diagonalt genom området. Vidare slutar flera gator med en grön fond och möjlighet att ta sig ut i och känna av den omkringliggande naturen. Likaså finns inga återvändsgränder i strukturen, utan det finns istället möjlighet att välja olika vägar, längre eller kortare rundor för att ta sig fram vilket ger möjlighet till variationsrika promenader. Andra insatser för social hållbarhet är att skolområdet, matbutiken och kollektivtrafikplats är placerade samlat för att undelätta ”livspusslet” för människor. Dvs att kunna uträtta flera ärenden i samma resa eller i samma målpunkt. Strukturen medger flerbostadshus och lite tätare bebyggelse inom en nära radie från kollektivtrafikplatsen för att så många som möjligt ska ha lätt att nyttja de kollektiva förbindelserna. En viktig faktor för trivsel i ett område är hur byggnader och entréer är placerade. Byggnader placerade i gatuliv ger en mer intim och stadsmässig känsla än byggnader som placeras mer fritt på tomten. Den sistnämnda versionen ger en mer luftig och grönare miljö. En blandning av olika karaktärer ger variation. Därför har förstudieområdet delats in i områden med olika strukturer. Stadsmässiga och tätare delar nära kollektivtrafik, matbutik osv. samt glesare och grönare delar. Placering i gatuliv mer en intim känsla med kontakt mellan byggnad och gata. Några av Kalmars mest populäta stadsdelar är utformade på detta sätt såsom Kvarnholmen, Ängö och delar av malmen. Det är dock inte tillräckligt med placeringen i gatuliv utan det är viktigt att entréer vänder mot gatan för att skapa en livfull och välkomnande fasad. Detta är därför delar som kan tänkas regleras i det kommande detaljplanarbetet, medan andra delar kan lämnas mer fritt.

En annan viktig aspekt av en blandad bebyggelsestruktur är att det ger möjlighet för blandade upplåtelsesformer och att människor som befinner sig i olika skede i livet samt har olika ekonomiska förutsättningar kan bo i samma stadsdel och i samma område, vilket motverkar segregering.

Byggnad utan entréer eller annan kontakt mellan ute och inne. Gräsytan utanför saknar definition av vad som är privat, halvoffentligt eller offentligt vilket gör att ingen känner ägarskap till den och därav använder den. Gräsytan besitter inte rekreativa kvaliteter i form av växt och djurliv.

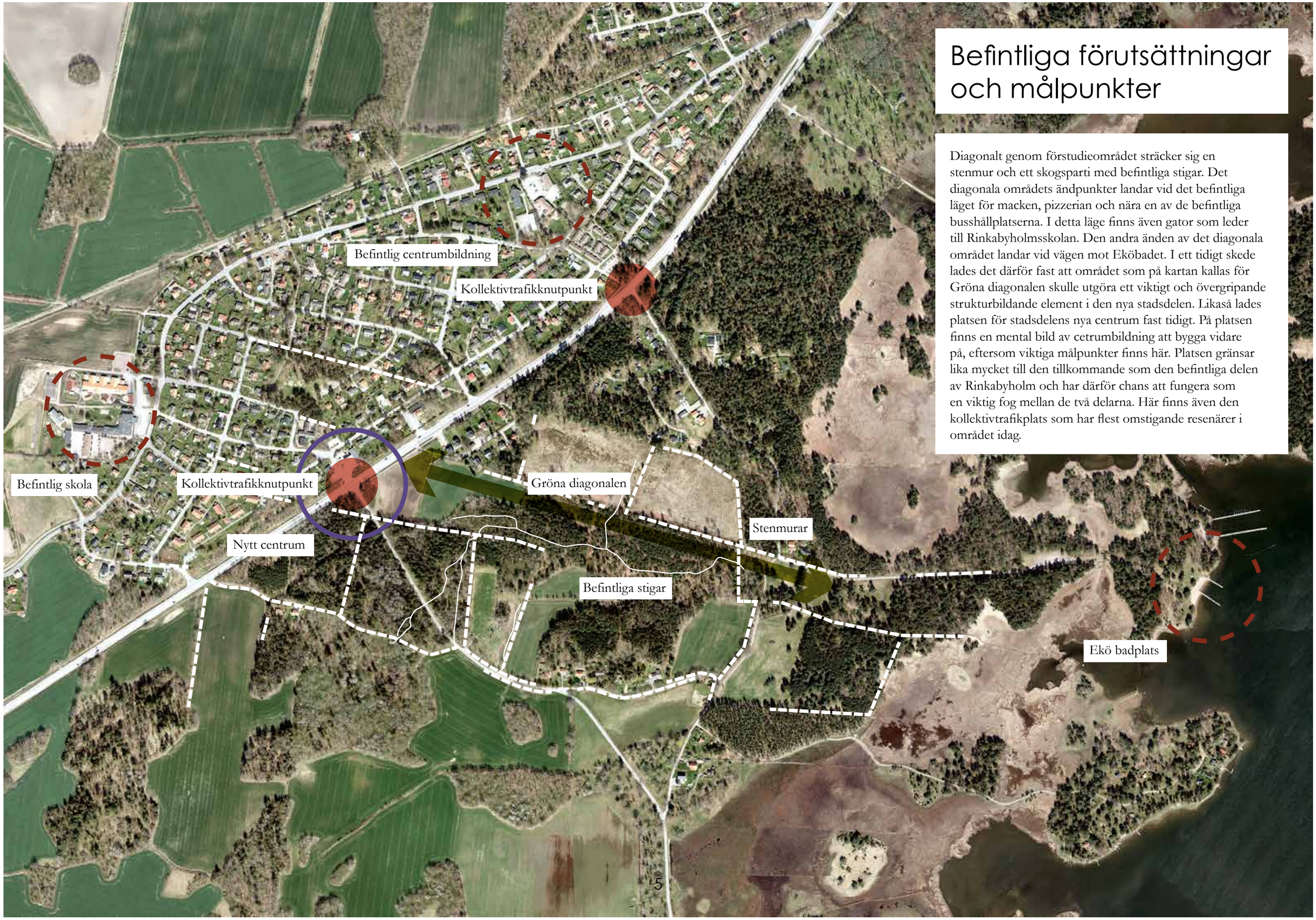
Fotot visar en blandning av byggnader från enfamiljhus till 6 våningar. Entréer finns mot gatan och i övrigt variationsrika fasadlängor som ger liv åt gaturummet. Placeringen av byggnaderna i gatuliv ger ett intimt gaturum med tydliga gränser mellan det som är privat och offentligt.

Befintliga förutsättningar och målpunkter

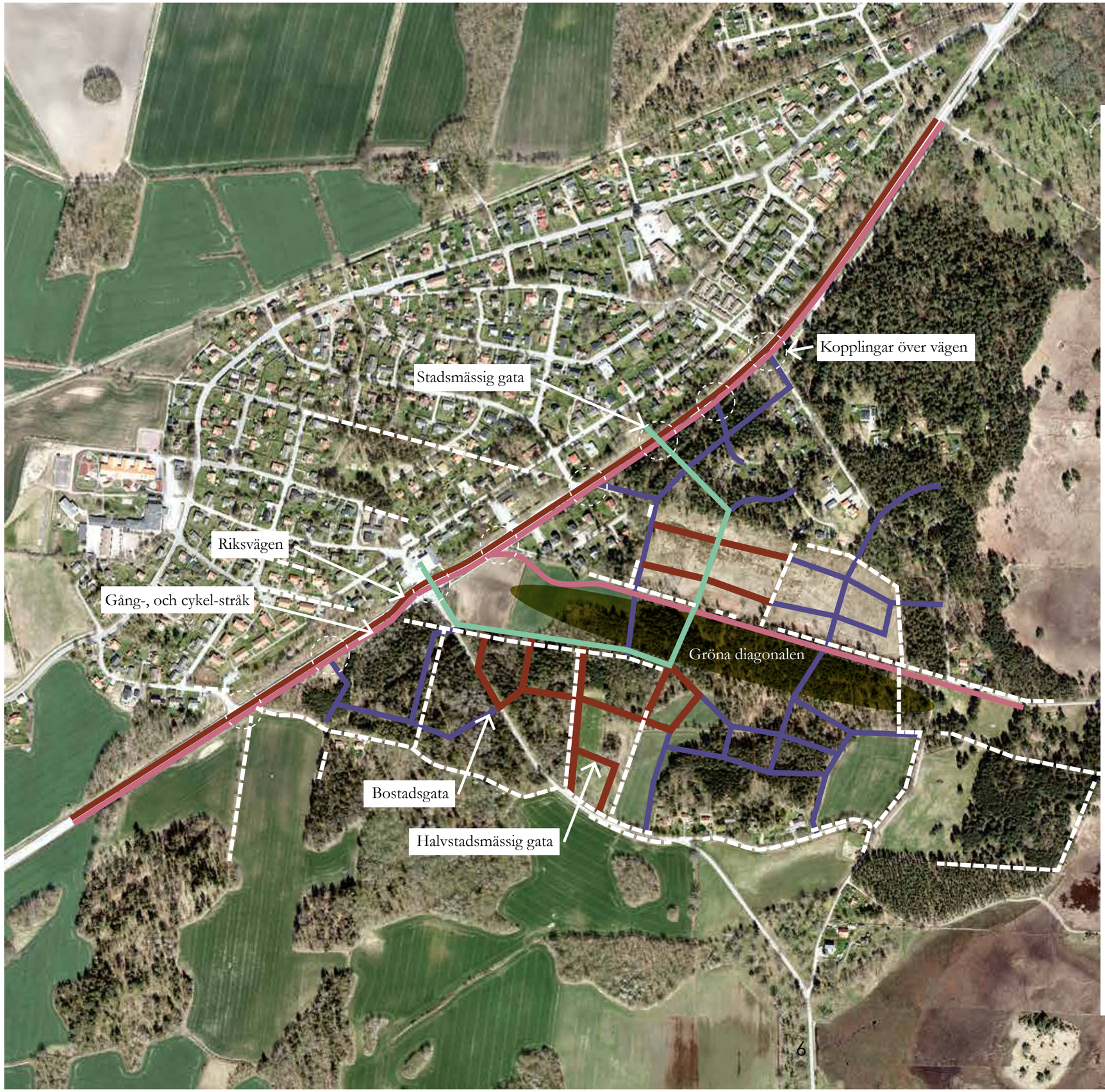
I analysarbetets inledande skede identifierades områdets viktigaste målpunkter och strukturella huvuddrag. Ett tydligt ställningstagande i den fördjupade översiktsplanen var att lyfta fram landskapet och dess värden. Samtliga stenmurar och befintliga stigsystem mättes därför in för att utgöra utgångspunkt när den byggda strukturen i det nya området skulle arbetas fram.

Befintliga förutsättningar och målpunkter

Diagonalt genom förstudieområdet sträcker sig en stenmur och ett skogsparti med befintliga stigar. Det diagonala områdets ändpunkter landar vid det befintliga läget för macken, pizzerian och nära en av de befintliga busshållplatserna. I detta läge finns även gator som leder till Rinkabyholmsskolan. Den andra änden av det diagonala området landar vid vägen mot Eköbadet. I ett tidigt skede lades det därför fast att området som på kartan kallas för Gröna diagonalen skulle utgöra ett viktigt och övergripande strukturbildande element i den nya stadsdelen. Likaså lades platsen för stadsdelens nya centrum fast tidigt. På platsen finns en mental bild av cetrumbildning att bygga vidare på, eftersom viktiga målpunkter finns här. Platsen gränsar lika mycket till den tillkommande som den befintliga delen av Rinkabyholm och har därför chans att fungera som en viktig fog mellan de två delarna. Här finns även den kollektivtrafikplats som har flest omstigande resenärer i området idag.



Gatustruktur



När gatustrukturen i utbyggnadsområdet arbetades fram togs det utgångspunkt i de befintliga stenmurarna. Eftersom befintliga Rinkabyholm till stor del är indelat efter gamla fastighetsindelningar där stenmurarna ofta utgör gräns, gav det en koppling mellan den befintliga och tillkommande delen. Befintliga gator och stenmurars sträckning korsar Riksvägen och fortsätter på andra sidan. Genom att strukturera byggnader, gator och grönstruktur efter den korsande och tvärgående riktningen kan Riksvägens raka och monotona sträckning brytas ned. Att vägar följer stenmurarna i området ger vacker inramning till gaturummen, utgör koppling till platsens historia som odlingsmark och ger som helhet fin karaktär till området. Eftersom vi vet att historisk förankring betyder mycker för att människor ska känna förankring och trygghet blir det extra viktig när ett så stort, tidigare obebyggt område ska utvecklas.

Stadsmässig huvudgata:
I gaturummet finns generösa trottoarer för gående på vardera sida. Cyklister färdas i gatan med prioritet framför bilarna. Två personbilar kan mötas med god utrymmesstandard.

Gång-, och cykelvägar:
I området planeras det inte för renodlade gång-, och cykelbanor med undantag för i gröna diagonalen och längs Riksvägen. Här finns generöst tilltagna och dubbelriktade cykelvägar för snabb cykelförbindelse mot Kalmar C och tvärs igenom den tillkommande stadsdelen med god koppling till den befintliga delen.

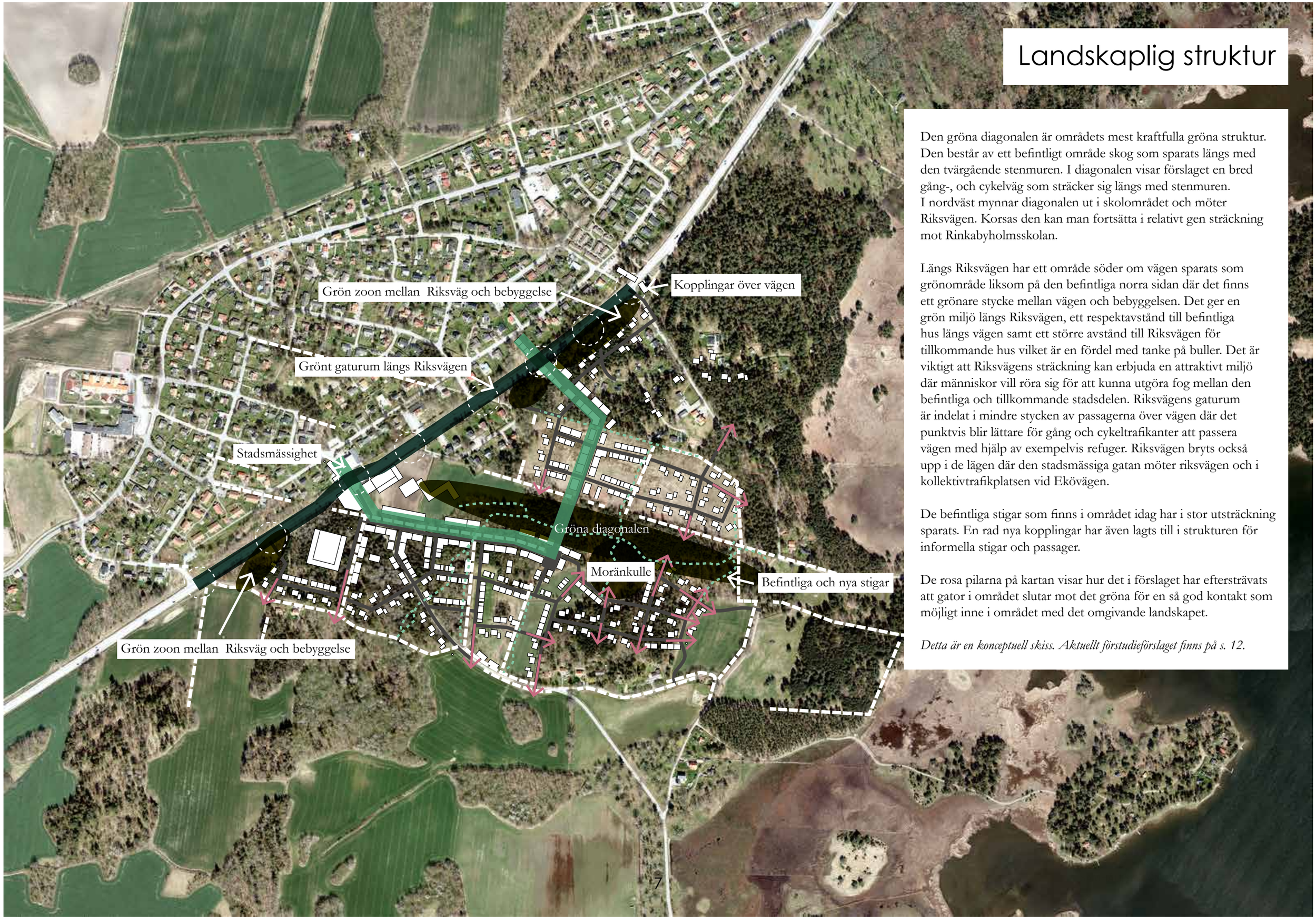
Riksvägen:
Riksvägen kommer att ha en hastighetsbegränsning på 40km/h. Gaturummet ger möjlighet för att personbil kan möta lastbil och att skördeströskor får rum.

Bostadsgata:
I bostadsgata färdas alla trefikslag på lika villkor. Gatornas utformning ger upphov till låga hastigheter. Här förekommer kantstensparkering och delvis utrymme för trädplantering.

Ytterligare specificering av gaturummen i det tillkommande området sker i detaljplanskedet.

Detta är en konceptuell skiss. Aktuellt förstudieförslaget finns på s. 12.

Landskaplig struktur



Den gröna diagonalen är områdets mest kraftfulla gröna struktur. Den består av ett befintligt område skog som sparats längs med den tvärgående stenmuren. I diagonalen visar förslaget en bred gång-, och cykelväg som sträcker sig längs med stenmuren. I nordväst mynnar diagonalen ut i skolområdet och möter Riksvägen. Korsas den kan man fortsätta i relativt gen sträckning mot Rinkabyholmsskolan.

Längs Riksvägen har ett område söder om vägen sparats som grönområde liksom på den befintliga norra sidan där det finns ett grönare stycke mellan vägen och bebyggelsen. Det ger en grön miljö längs Riksvägen, ett respektavstånd till befintliga hus längs vägen samt ett större avstånd till Riksvägen för tillkommande hus vilket är en fördel med tanke på buller. Det är viktigt att Riksvägens sträckning kan erbjuda en attraktivt miljö där människor vill röra sig för att kunna utgöra fog mellan den befintliga och tillkommande stadsdelen. Riksvägens gaturum är indelat i mindre stycken av passagerna över vägen där det punktvis blir lättare för gång och cykeltrafikanter att passera vägen med hjälp av exempelvis refuger. Riksvägen bryts också upp i de lägen där den stadsmässiga gatan möter riksvägen och i kollektivtrafikplatsen vid Ekövägen.

De befintliga stigar som finns i området idag har i stor utsträckning sparats. En rad nya kopplingar har även lagts till i strukturen för informella stigar och passager.

De rosa pilarna på kartan visar hur det i förslaget har eftersträvats att gator i området slutar mot det gröna för en så god kontakt som möjligt inne i området med det omgivande landskapet.

Detta är en konceptuell skiss. Aktuellt förstudieförslaget finns på s. 12.

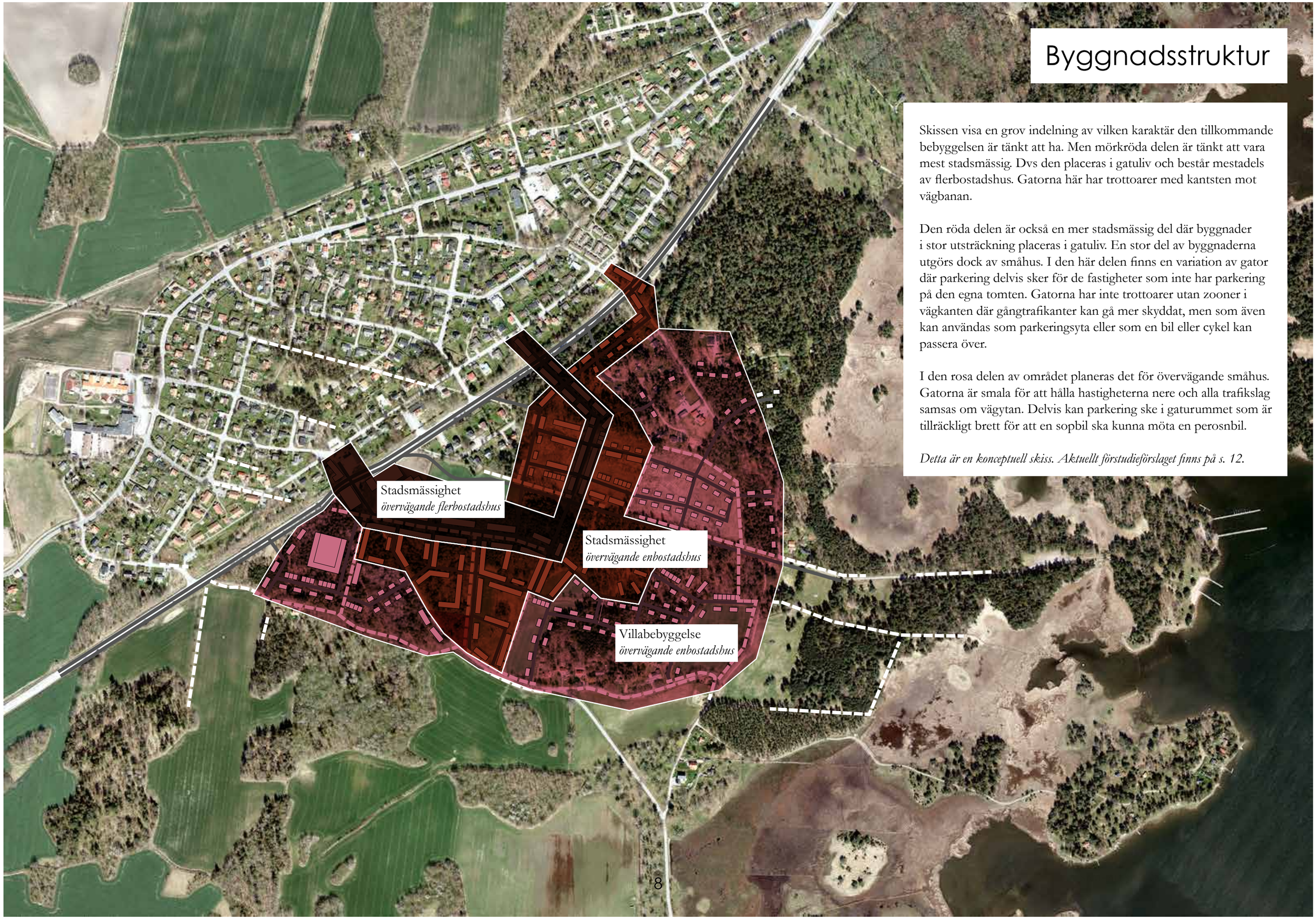
Byggnadsstruktur

Skissen visa en grov indelning av vilken karaktär den tillkommande bebyggelsen är tänkt att ha. Men mörkröda delen är tänkt att vara mest stadsmässig. Dvs den placeras i gatuliv och består mestadels av flerbostadshus. Gatorna här har trottoarer med kantsten mot vägbanan.

Den röda delen är också en mer stadsmässig del där byggnader i stor utsträckning placeras i gatuliv. En stor del av byggnaderna utgörs dock av småhus. I den här delen finns en variation av gator där parkering delvis sker för de fastigheter som inte har parkering på den egna tomten. Gatorna har inte trottoarer utan zooner i vägkanten där gångtrafikanter kan gå mer skyddat, men som även kan användas som parkeringsyta eller som en bil eller cykel kan passera över.

I den rosa delen av området planeras det för övervägande småhus. Gatorna är smala för att hålla hastigheterna nere och alla trafikslag samsas om vägytan. Delvis kan parkering ske i gaturummet som är tillräckligt brett för att en sopbil ska kunna möta en perosnbil.

Detta är en konceptuell skiss. Aktuellt förstudieförslaget finns på s. 12.



Aktuell förstudieskiss 10/5-2016