



Exempel på utformning av gator i Tuve.
nedan: Typsektion för Gunnestorps- och
Nolehultsvägen

Trafik – att vända Tuve ut och in

Dagens struktur lockar till höga hastigheter och ger en dålig kollektivtrafik-försörjning. Trafik och stadsmiljö känns stereotyp. Vägar och parkeringar är det som möter en först. Fördelen med dagens struktur är att bostadsområdena innanför parkeringarna är i stort sett bilfria. Kopplingarna till Tuves stora grönområden blir däremot svåra och farliga när stora vägar utan övergångsställen måste korsas. Det finns ett antal tunnlar, främst under Gunnestorps- och Nolehultsvägen. De boende korsar ofta vägen istället för att använda tunn-larna, vilket upptrampade genvägar tyder på. Gång- och cykelvägarna bildar ett rutnät över stadsdelen, vilket är positivt. Idag är Tuves norra delar helt fränkopplade dess centrala delar från ett bil- och bussperspektiv, vilket leder till långa bilresor till torget, eller ner mot Backaplan/Wieselgrensplatsen.

Huvudstruktur

Vårt förslag är att ge Tuve klarare huvudgator med ny bebyggelse knuten till dessa. Tuve ska ha en tydlig karaktär när man rör sig genom stadsdelen. Huvudrörelserna genom området i öst-västlig riktning går från Tuvevägen via Finlandsvägen – Gunnestorpsvägen – Glöstorpsvägen till Västra Tuvevägen. I nord-sydlig riktning förlängs Gunnestorps- och Nolehultsvägen norrut till Tuve Kyrkväg. Norra delarna av Tuve samt Tången får således bättre koppling till Tuve torg. Södra delarna av Gunnestorpsvägen smalnas av och tillåter ut-farter från ny bebyggelse. Hastigheten hålls nere och kopplingen till Hisings-parken förbättras.

Gatornas utformning

Till vänster visas en typsektion för hur Gunnestorps- och Nolehultsvägen eller Glöstorpsvägen kan utformas. Det är en gata där alla trafikantgrupper samsas. Körfälten smalnas av och dessa kantas av trädplanteringar. På bägge sidor leder gång- och cykelbanor och passager/övergångsställen är breda och tydligt markerade i gatubeläggningen. Byggnader med möjlighet för bokaler ligger nära och öppnar sig mot gatan. Förträdgårdar skapar halvprivat zon. Två nya rondeller föreslås, en vid korsningen Finlandsvägen/Gunnestorpsvägen samt en vid Glöstorpsvägen/Gunnestorpsvägen. Den senare bör utformas stram för att skapa en så tydlig korsning som möjligt.

Gång- och cykelnät

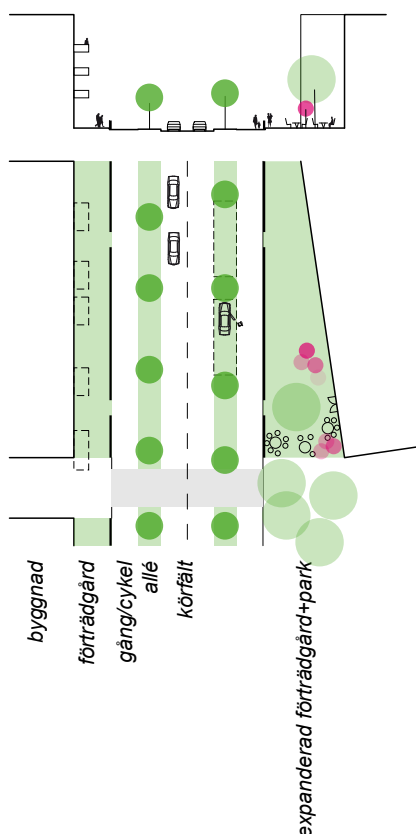
Tunnlar och separerade gång- och cykelbanor ska ersättas med integrerade sådana längs gatorna. Ett inre gångstråk föreslås. Detta parkstråk förbinder Hisingsparken med Tuves centrala grönytor, korsar Hinnebacken leder förbi Tuve torg, rasområdet och Tuve gamla kyrka. Detta skapar ett lugnt bilfritt stråk för promenad och cykelturer.

Buss

2 busslinjer föreslås trafikera Tuve. En får dagens sträckning (stombuss 17), den andra trafikerar Finlandsvägen – Gunnestorps- och Nolehultsvägens för-längning, för att senare koppla på Tuve kyrkväg. De norra delarna av Tuve blir mer välintegrerade och det finns möjlighet att ta bussen via Tuve torg.

Fysisk integration och säkerhet

När bebyggelsen vänder sig mot gatan och hastigheterna blir lägre finns möj-lighet för bättre passager mellan områden. I söder blir det enklare att ta sig in i Hisingsparken, parken får en högre fysisk integration (se delområde 7). Tuves bostadsområden kommer närmare varandra när vägarna inte utgör barriärer utan istället formar fina gaturum. Gaturummen upplevs trängre och på så vis hålls hastigheterna nere. Trafikanterna blir mer uppmärksamma på sin omgiv-ning. Körfälten föreslås smalare, träd planteras mellan körfält och GC-bana och byggnader kommer närmare gatan. Gatan får fler ”ögon”, vilket är bra ur ett trygghetsperspektiv.



Karta på nästa sida visar detaljerat förslag
på huvudstruktur för bil- och kollektivtrafik,
tillfarter för respektive exploateringsområde,
bushållplatser samt viktiga gång- och cykel-
stråk

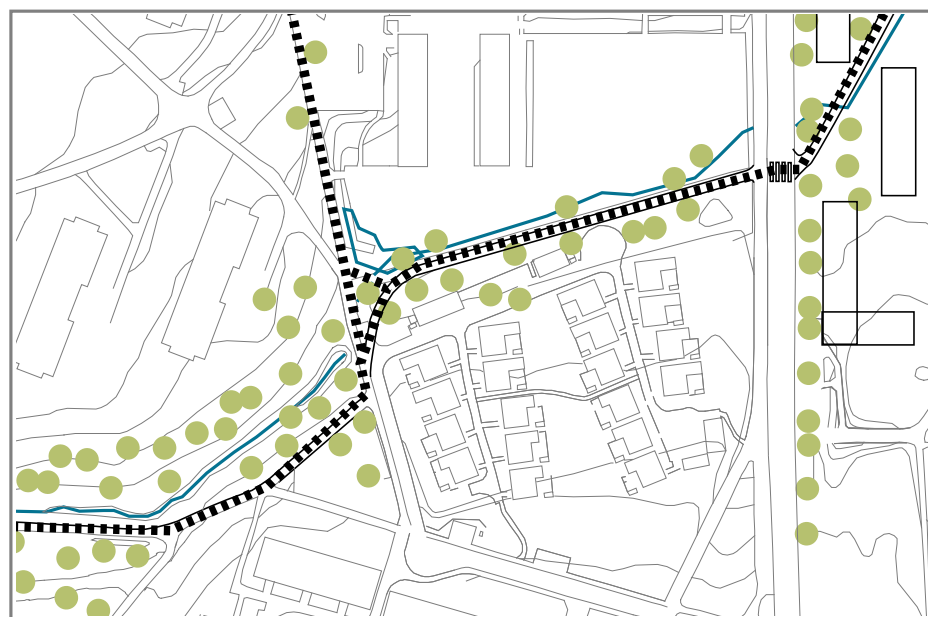




Kontinuerligt offentligt rum - nya rum och stråk

I programmet för Tuve föreslås en rad kompensationsåtgärder i form av upprustning och förstärkning av parkstråken genom området. Dessa stråk ska fungera som promenadstråk genom och mellan bostadsområden samt förstärka torgets centrala gågata. Stråken knyter även an till de större rekreationsområden som gränsar till Tuve och ska bidra till att på ett enkelt och tryggt sätt leda människor ut i naturen.

Det stråk som sträcker sig i öst-västlig riktning utgörs till stor del av befintligt promenadstråk längs Hinnebäcken. För att få ett sammanhållet stråk krävs åtgärder framförallt längs delen förbi Glöstorpskolan och över Gunnestorpsvägen, där Hinnebäcken är kulverterad. I samband med exploatering bör man binda ihop bäckens två delar till ett sammanhängande stråk (se exempel nedan). Fler platser längs det befintliga stråket bör också rustas upp.

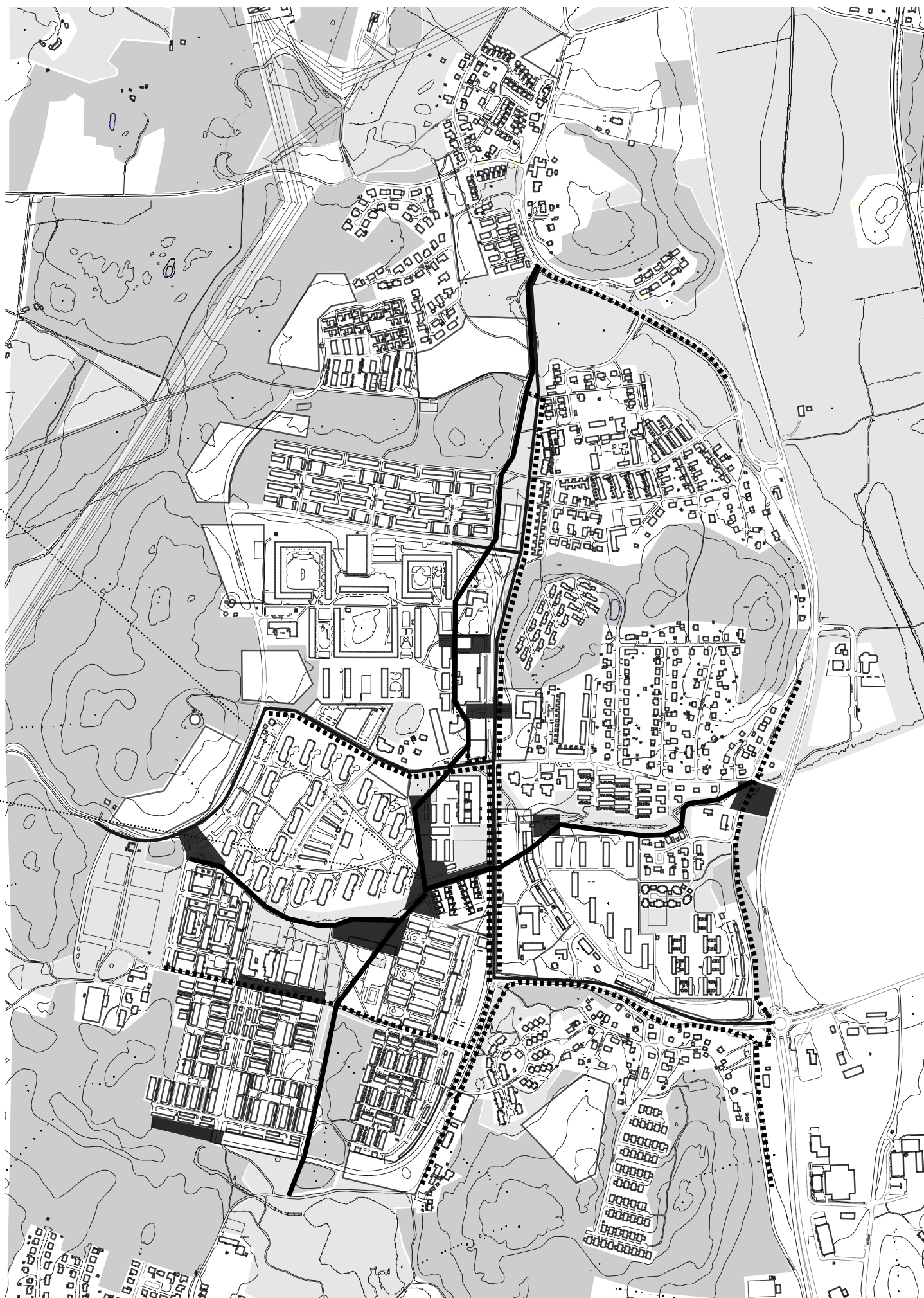


Det nord-sydliga stråket bör framförallt rustas upp i anslutning till Arvesgårde och Glöstorpskolan men även norr om torget. Gångvägen här är mörk och kan ibland uppfattas som otrygg. En upprustning bör ske i samband med byggnation på platsen.

Ett mer transportinriktat gång- och framför allt cykelstråk knyts till de gamla och den nya gatan när dessa byggs/byggs om. Dessa cykelbanor gör det snabbt och enkelt att röra sig inom och igenom Tuve. Det knyts också till stadens övergripande cykelnät in mot centrum.

Inom programområdet kompenseras i första hand de rekreativa värdena genom att tillskapa saknade länkar i ett park- och promenadstråk. Resonemanget bygger på en analys av de markområden som tas i anspråk för bebyggelse och vilken typ av grönområden som behöver tillskapas. De allra flesta tuvebor har mycket god tillgång till stora naturområden. Däremot saknas ett sammanhängande parkstråk för de kortare promenaderna inom stadsdelen. De ekologiska värdena på de områden som föreslås bebyggas bedöms som relativt låga varför kompensationen koncentreras till rekreationsvärden i närområdet.

Områden markerade på kartan markerar de områden som i samband med en ny bebyggelse ska utgöra en del av parkstråken genom Tuve. Flera av platserna föreslås även som exploaterbar mark. Det är då viktigt att här tillgodose möjligheten med ett gångstråk genom bebyggelsen.



- - - - - Transportnät gång- och cykel
 — Park- och promenadstråk
 ■ Områden i behov av upprustning

2 Delområden

Programförslaget är uppdelat i delområden där ny bebyggelse knyts till ny eller förbättrad vägstruktur. Några av delområdena är ej beroende av ny vägstruktur.

Antal, typ och täthet

Omfattningen, ca 900 bostäder, får ses i relation till den nära framtidens behov av nya bostäder. Målet har varit att förstärka den befintliga strukturen snarare än att bygga ut stora områden väster om Tuve. Ett fullt utbyggt förslag kommer att utgöra ca 30 % av bostadsbeståndet i centrala Tuve. Många familjer letar efter ett nybyggt radhus eller liknande. *Nybyggda småhus efterfrågas*. I Tuve finns få bostadshus med hiss, något som skapar problem för framför allt äldre och handikappade. *Flerbostadshus efterfrågas således*. i programmet föreslås båda typer.

De centrala delområdena får en högre exploateringsgrad än de perifera, för att framhäva koncentrationen runt Tuve torg. Områden med exploatering på mellannivå i form av tät småhusbebyggelse binder ihop Tuves delar. Lägre exploatering får bebyggelsen mot bergssidorna.

Upplåtelseformer

Förslaget diskuterar form och struktur, ej upplåtelseformer. Fastighetsnämnden beslutar om upplåtelseformer för de bostäder som byggs på kommunägd mark. Det är rimligt att tro att samtliga upplåtelseformer kommer att vara representerade i de nya bostäder som byggs.

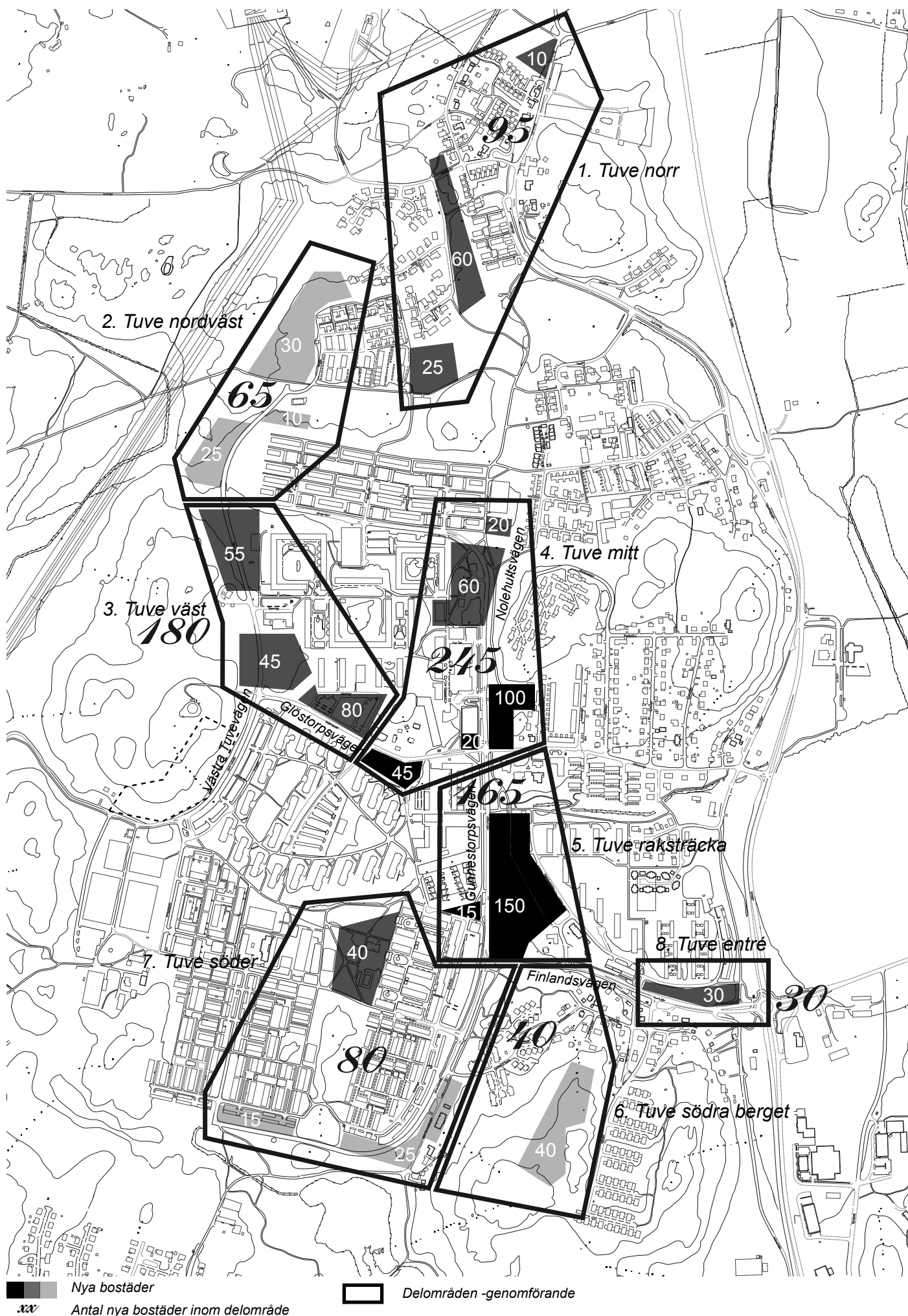
Genomförandefrågor – ekonomi

En dialog om de genomförandefrågor som är kopplade till programmet har förts mellan stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret och trafikkontoret. Till genomförandefrågorna hör bedömningar om de ekonomiska förutsättningarna för den omvandling som föreslås. Exploateringen väntas kunna finansiera de förändringar i grön- och infrastruktur vilka föreslås.

Trafikkontoret har med utgångspunkt från programmet tagit fram ett översiktligt trafikförslag. Kostnadsbedömningar har gjorts för helheten och för de olika delsträckorna. Utöver de investeringar som behöver göras för om- och nybyggnad av gatunätet behöver kommunala investeringsmedel avsättas för nya och upprustade grönstråk och andra parkytor inom programområdet. Här har ännu inga kostnadsbedömningar gjorts. Kommunen kan också få andra kostnader vid genomförandet av kommande detaljplaner, t ex för arkeologiska undersökningar, geotekniska utredningar, intrångsersättningar mm. Ovanstående kostnader bedöms i stor utsträckning komma att belasta fastighetsnämndens budget. En del av investeringarna i gatunätet är dock av en så övergripande karaktär att de enligt gällande principer troligen kommer att belasta trafikkontorens budget. Kommunen kan också komma att få utgifter för nya förskoleavdelningar.

Om detaljplaner för bostäder mm arbetas fram i linje med programmet kommer kommunen genom fastighetsnämnden att kunna sälja mark för betydande belopp. Fastighetskontoret har gjort överslagsmässiga bedömningar om vilka inkomster kommunen kan få. Bedömningen är att inkomsterna från markförsäljning överstiger utgifterna för gator, parkanläggningar mm sett över helheten. I de kommande detaljplanearbetena får mer noggranna ekonomiska övervägande göras.

Det långa tidsperspektivet för planeringen och genomförandet av planerna innebär att de ekonomiska förutsättningarna för bostadsbyggande hinner växla över tiden. Det går därför inte att göra någon hållbar tidplan för omvandlingen av Tuve.





Radhusbebyggelse i Viken, Helsingborg. Exempel på en fin bostadsgata med gröna passager mellan husen.



Radhusbebyggelse med stramt förhållande till gatan och ett gemensamt grönområde på baksidan.



Flerbostadshus med gemensam uteplats och kontakt med grönskan på baksidan.

Referenser



Privat uteplats.



Tuves bebyggelse bedöms klara stora tillskott. Huvuddelen av bebyggelsen är från 60-talet. Stram estetik matchar 60-talsbebyggelsen. Här visas några intressanta referensprojekt i varierad skala, täthet och form från studieresor i Göteborg och Helsingborg



Flerbostadshus ger en högre exploatering och är rumsskapande.



Enhetligt radhusområde i kuperad terräng.



Hughus ger ett befolkat torg och markerar platsen

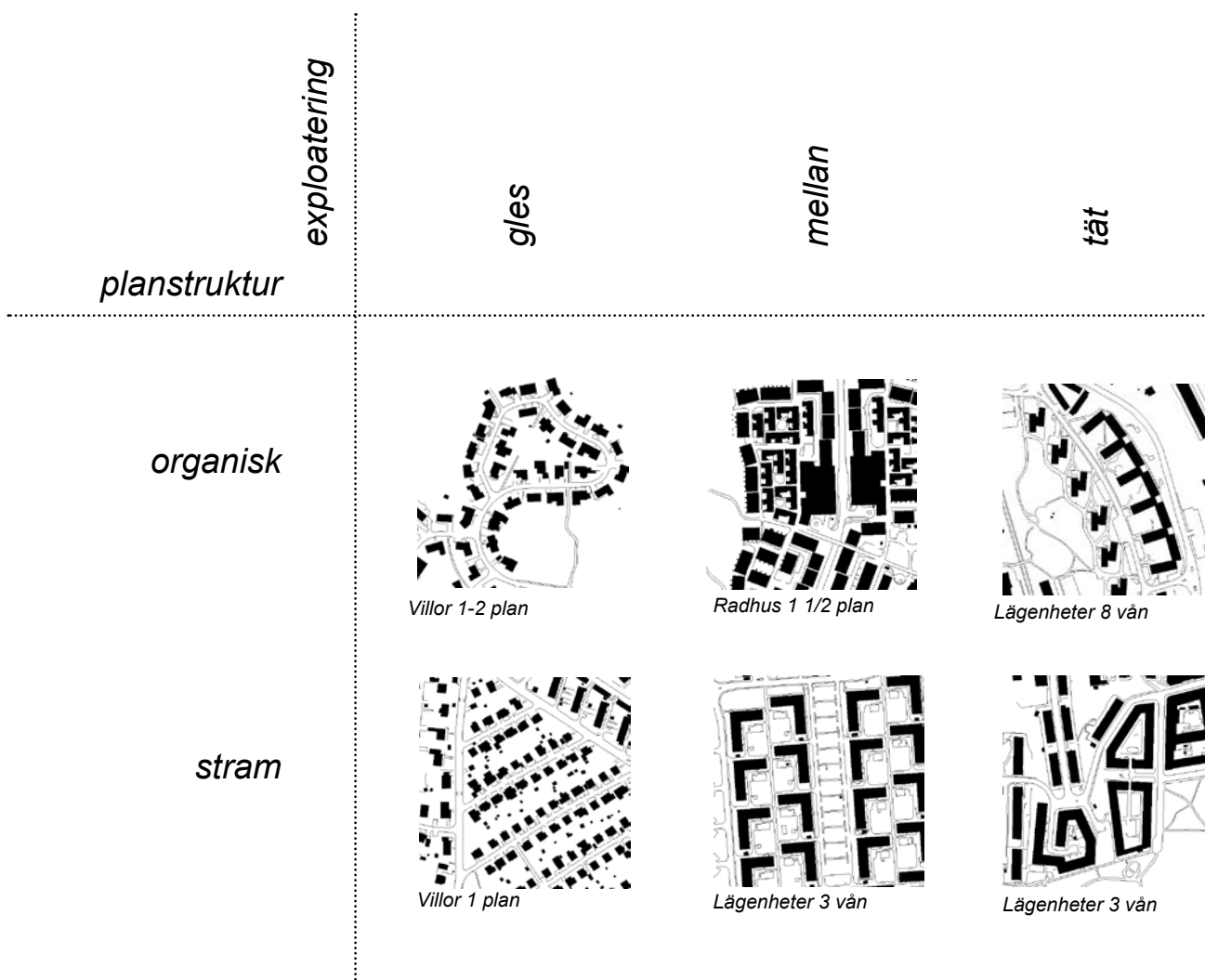


Tät, gles, entré, riktningar, förhållande till omgivning, kontrast, sammansmältning, tydliga grupper, hus och gata, högt och lågt, hiss, terrass, gräs, blommor, människor

Matris

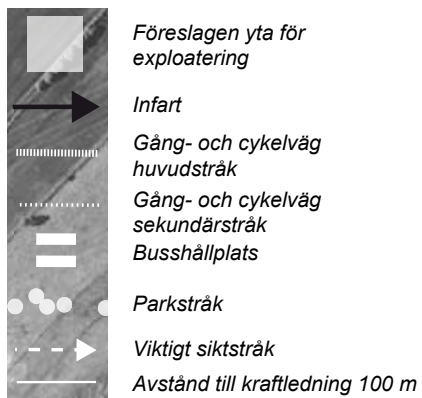
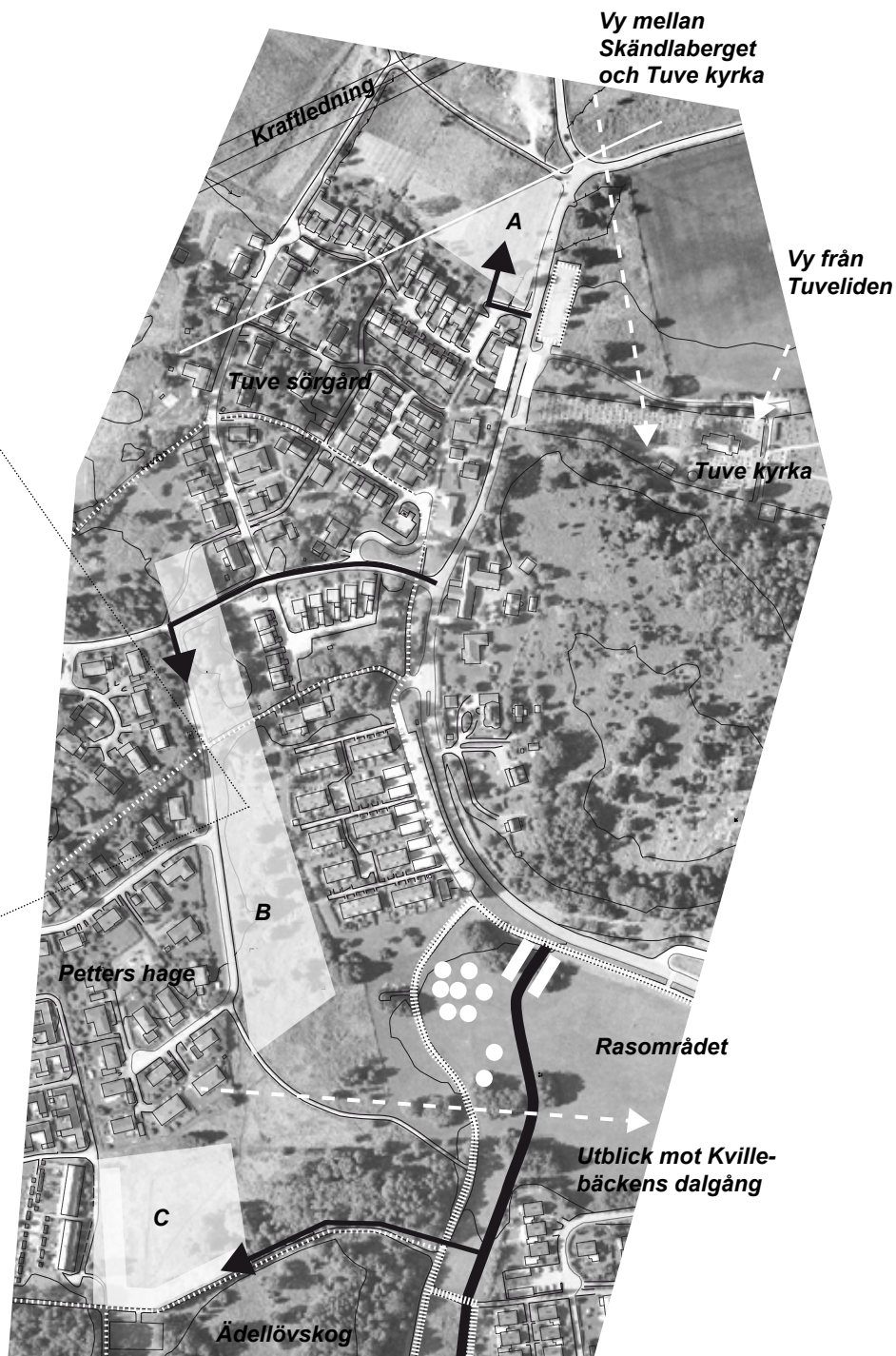
Planstruktur och exploateringsgrad kan varieras och ge bebyggelse som ser ut på många olika sätt. För att bättre beskriva de olika bebyggelsetyper som beskrivs i programmet ges här några exempel.

Bygger man högt och glest eller lågt och tätt kan det rymmas lika många bostäder. Höga hus kräver större gårdar och småhus ger många men små trädgårdar. Karaktären på bebyggelsen är olika men ger samma exploateringsgrad.





Exempel på utformning av plats B



1 Tuve norr

Plats A utgör en otydlig entré till Tuve från norr. Här går gränsen mellan jordbrukslandskap och bebyggelse och här möts flera vägar. Här ligger också Tuve kyrka, som är en medeltida kyrka med värdefull kulturmiljö att ta hänsyn till. Strax nordväst om bebyggelsen passerar en kraftledning som kan inverka störande på bostäder.

Plats B är en del av det gamla spårreservat som delar norra Tuve i två delar. Området utgörs idag av natur/park, delvis med höga träd. En äldre stig passerar över platsen och i anslutning till bostäderna i öster har en del av marken tagits i anspråk för odlingslotter.

Plats C utgörs av gräsmatta med buskage och mindre träd. Det har tydliga avgränsningar mot angränsande bebyggelse och mot ädellövskogen i söder. Viktiga gång- och cykelvägar samt ett par mindre promenadstigar gränsar till platsen. Både plats A och B ligger i anslutning till rasområdet från Tuveraset 1977. Exploatering här har krävt en utredning av stabilitetsförhållanden. Stabilitetsutredningen har visat att föreslagen bebyggelse, ny gata och tillfartsväg är möjlig.

Utformningsprinciper

Planstruktur stram

Skala låg

Täthet, mellan

A

Entré till området sker via Tuve Kyrkväg. Bebyggelsen ska utgöra en tydlig entré och en sammanhållen volym. Visuellt kontakt mellan Tuve kyrka och Skändlaberget är viktig att bevara ur kulturmiljösynpunkt, därför läggs bebyggelse bara på västra sidan av Tuve Kyrkväg. Även vyn från Tuveliden mot kyrkan bör bevaras.

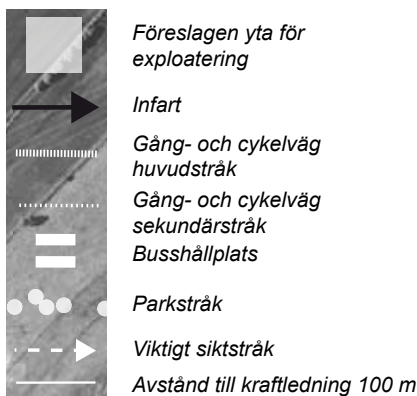
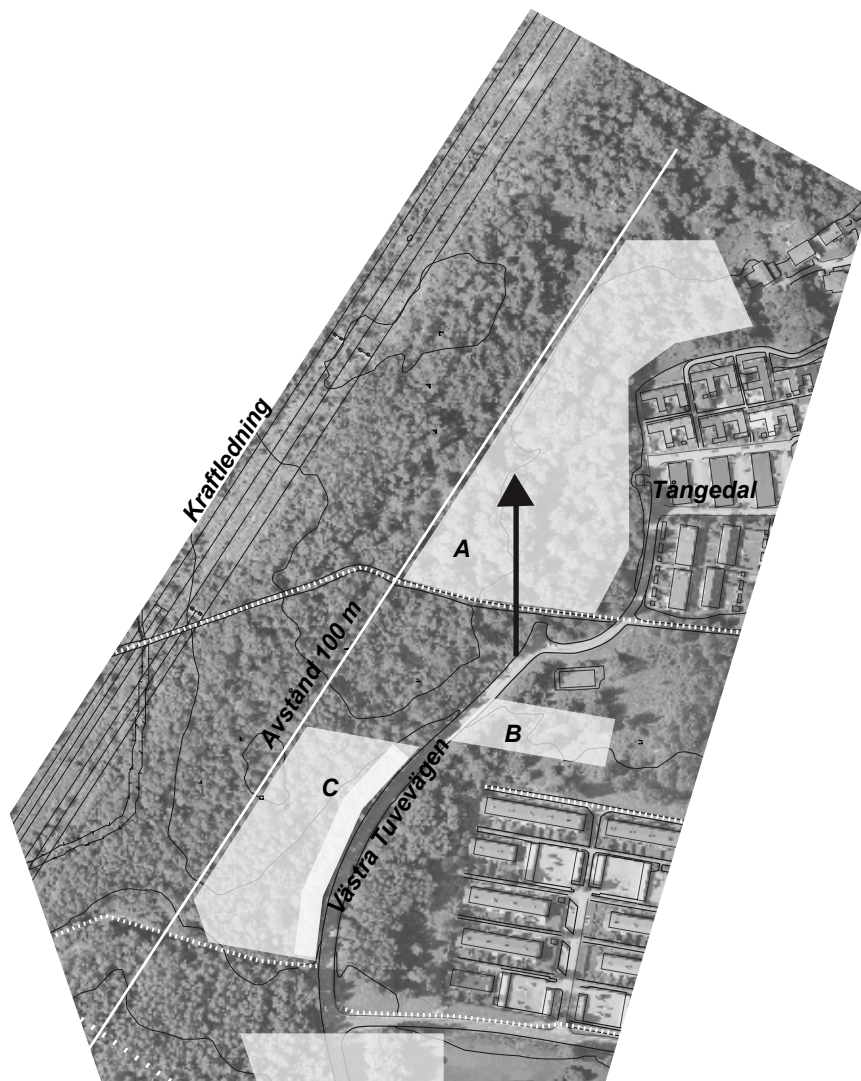
*Plats A ca 10 bostäder i småhus
Plats B ca 60 bostäder i småhus
Plats C ca 25 bostäder i småhus*

B

Entré till området sker från Petters Hage. Ny bebyggelse följer intilliggande (östra) områdets riktning. Kopplingar mellan bostadsområdena på vardera sida förstärks.

C

Entré sker från ny gata. Planformen bör vara stram och ha en tydlig relation till kullen i söder och det intilliggande (västra) området. Området kan "lösas upp" mot norr och öster.



2 Tuve nordväst

Platserna utgörs idag av vildvuxen natur. Området har idag odefinierade avgränsningar mellan bebyggelse, gata och natur. Viktiga gångstigar passerar områdena och vidare ut i naturen. Området är en del av ett viktigt kulturlandskap och det finns fornlämningar och stenmurar på platsen, vilka måste beaktas i fortsatt arbete.

Utformningsprinciper

Planstruktur lös

Skala låg-mellan

Täthet låg

A

Entré sker från slutet av Västra Tuvevägen. Ny bebyggelse bör ha låg täthet och planen ska ta hänsyn till befintliga gårdsgårdar samt fornminnen. Planen ska möjliggöra en framtida exploatering västerut.

B

Entré sker från Västra Tuvevägen. Planformen bör vara stram och tätheten mellan. Avstånd hålls till passerande gårdsgård vilken löper längs gångvägen norr om platsen. Bebyggelsen ska knyta an till både gatan i väster och till kullen i öster.

C

Entré sker från Västra Tuvevägen. Skalan på ny bebyggelse ska vara låg till mellan och ska i framtiden möjliggöra fortsatt exploatering västerut. Bebyggelsen bör också knyta an till Västra Tuvevägen samt ta hänsyn till gångväg på sydsidan.

Plats A ca 30 bostäder i småhus
Plats B ca 10 bostäder i småhus
Plats C ca 25 bostäder i småhus