

ÖVERSIKTSPLAN 08

B Å S T A D S K O M M U N

ANTAGANDEHANDLING



**DELOMRÅDE
VÄSTER**

DELOMRÅDE VÄSTER

Området omfattar den yttre delen av Bjärehalvön och Hallandsåsen. Det är tillsammans med själva Båstad kommunens stora turistområde. Här finns kusten i tre väderstreck, nordslutningens allra mest dramatiska parti vid Hovs hallar, det småbrutna kulturlandskapet runt Västra Karup och den attraktiva västslutningen där Torekov har utvecklats brett med gles bebyggelse från sina ursprungliga hamnkvarter. Glimminge plantering på sydsidan är en ort ursprungligen skapad för fritidsbebyggelse av samma karaktär som övriga orter längs Skälderviken medan Rammsjö/Rammsjöstrand och Hov är gamla bosättningsorter.



Nuläge, förutsättningar och problem

Huvudproblematiken i denna del av kommunen består å ena sidan i att Torekovs popularitet som sommarort påverkar dess livskraft som vanlig bosättningsort och å andra sidan i att Västra Karup i likhet med andra inlandstätorter inte upplevs som så attraktiv. Ett problem över hela området är hur man skall möta trycket på att exploatera kusten och landskapet utanför tätorterna.

Befolkning, boende och sysselsättning

Befolkningen i Torekov har minskat under de sista tio åren med 122 personer eller 10% till 1129 personer år 2007. Det är antalet ungdomar som minskat. Antalet äldre har ökat över perioden. Västra Karup med 383 invånare 2007 har stått stilla över tio år liksom de mindre orterna Rammsjö och Hov, med knappt 80, respektive drygt 60 personer. Kustorterna Rammsjöstrand och Glimminge plantering har också haft samma befolkningsstorlek över perioden eller drygt 130 personer. Landsbygden med andra mindre samhällen har ett förhållandevis stort antal boende, 1200-1300 år 2007.

Fritidsboendet är koncentrerat till Torekov och kusten men är också spritt över området. Sommarbefolkningen är minst dubbelt så stor som den bofasta befolkningen.

Torekov är den av kommunens tätorter som tydligast präglats av en utveckling till en populär ort för fritidsboende och där detta i viss mån inneburit problem för den vanliga utvecklingen. Efterfrågan är stor på bostäder i bra lägen och många blir fritids-hus för kapitalstarka köpare. Nyinflyttande är oftast väletablerade äldre. Yngre med ambitioner att bo fast i Torekov har svårt att konkurrera om bostads-priser. Underlaget för skola och daghem har minskat. Den negativa befolkningsutvecklingen förklaras nog också av ortens perifera läge och svårigheter att pendla till arbeten både med bil och med kollektiva kommunikationer.

Motsvarande befolkningsutveckling gäller i viss mån hela kommundelen. Landsbygdsbefolkningen innehåller troligen många tidigare sommarboende som bosatt sig permanent vid pensioneringen.

Torekov har samtidigt en av kommunens större industrier, Nolato med över 100 anställda. Handel, turist- och annan servicenäring klarar sig relativt bra i kraft av sommarbefolkning och besökare. Torekov har ett för sin storlek mycket omfattande utbud av restauranter och hotell. Västra Karup är centrum i en bygd av småjordbruk och har haft en jordbruks-anknuten småindustriverksamhet som nu försvunnit. Mejeriet här lades t.ex. ner i början av 1990-talet.

Kommunikationer

Torekov är spetsen i ett triangulärt vägnät med väg 115 som den viktigaste förbindelsen med Båstad

och E6:ans avfart i norr. Via Västra Karup finns två alternativförbindelser med Båstad. Till triangeln av vägar i åsriktningen ansluter mindre vägar av lägre standard tvärs nivåkurvor mot kusten. Väg 105 genom Västra Karup möter väg 115 vid Hov och är skyltad som Torekovs förbindelse söderut. De flesta använder i stället någon av de alternativa mindre vägarna genom Västra Karup eller småbyarna söder därom när de kör söderut. Trafik till och från Nolato tar oftast denna väg och passerar genom Västra Karup eller småbyarna, vilket innebär konflikter och låg hastighet.

Två busslinjer har Torekov som sin ena slutpunkt, en längs väg 115 mot Båstad och en längs väg 1700 mot Förslöv och Ängelholm. Ytterligare en linje knyter Hov och Västra Karup till Förslöv. Trafiktätheten är låg med det begränsade befolkningsunderlaget, 5-6 turer i vardera riktning per vardag. Bussen passerar nära kusten genom Rammsjö medan andra kustområden har långt till hållplats.

Torekov och Västra Karup har till en del trafikseparerade gc-stråk inom orterna medan sådana anknäringar saknas mellan dem samt mot Båstad och Förslöv. Flera av de mindre vägarna lämpar sig dock väl för cykeltrafik och bör kunna utvecklas mer med tydligare anslutningar för sådan till samhällena.

Natur- och kulturmiljö

En orörd kuststräcka löper med avbrott för centrala Torekov längs hela denna yttre del av Bjärehalvön och har en i dubbel mening naturmässig höjdpunkt i norr med Hovs hallar och Knösen. På ömse sidor om dessa breder dalgångar ut sig mot havet med bebyggelseinslag av kaptensgårdar. Åsen faller i kuperade partier mot väster över Hov och Västra Karup tills Torekovs utspridda bebyggelse tar vid. Landskapet har växlande slutna och öppna landskapsrum och stora kulturhistoriska värden i ett glest bebyggt odlingslandskap med kontinuitet bakåt i tiden. Gårdar och annan bebyggelse ligger här mest längs vägarna. Mot Skälderviken tar sydsidans flackare lutande landskap vid med en sista plåtå vid litorinavallen på c:a 16 m höjd.

Hallands Väderö har en unik miljö. Ön nås med båt från Torekovs hamn och är ett av kommunens största

turistmål.

Hela området är rikt på fornlämningar med koncentrationer norr om Hov, längs kusten söder om Torekov och innanför Glimminge plantering, särskilt på Vasaltheden. I centrala Torekov och Rammsjöstrand finns kulturhistoriskt värdefulla byggnadsmiljöer.

De vackra naturpartierna är utsatta för ett stort tryck på att bygga nya fritt liggande bostäder för såväl fritids- som permanentändamål. Flera av områdets torp och gårdar har blivit annat boende. Här och där finns också fritidshus i exklusiva lägen som hann byggas på 1950- och 60-talen innan landskapets bevarande fick skydd. Glimminge plantering och delar av Rammsjöstrand tillkom som planlagd bebyggelse på 1960-talet.

Förslag till utveckling

Strategier

Detta delområde kan inte som de två andra dra nytta av möjligheterna att bygga nära nya järnvägsstationer. Förbättrade järnvägs-kommunikationer kan ändå betyda mycket för ökad bosättning också i denna kommun del genom ökad möjlighet till pendling. Här är återigen stationer för pågatåg i Förslöv och Greve betydelsefulla. De blir de naturliga omstigningspunkterna för den som tar sig från Torekov och resten av området till de dominerande pendlingsmålen söderut i Skåne, vare sig de angör stationerna med bil, buss eller cykel.

Planen utgår från att områdets etablerade attraktionskraft i detta perspektiv skall ge en ökad bosättning. Ny bebyggelse koncentreras till Torekov. Här möts vägar och busslinjer mot norr och söder. En ökad befolkning förstärker busstråk och bilpendling mot stationer och stödjer den befintliga servicen.

Nolato är viktig som den enda större arbetsplatsen i denna del av kommunen och planen ger verksamheten stöd i skyddsområde, markreserv och anvisningar för en förbättrad väg hit. Torekov antas annars, utöver att vara en attraktiv bostadsort, fortsatt utvecklas främst som ett centrum för turism. Inom Torekov är planens strategi att förtäta och

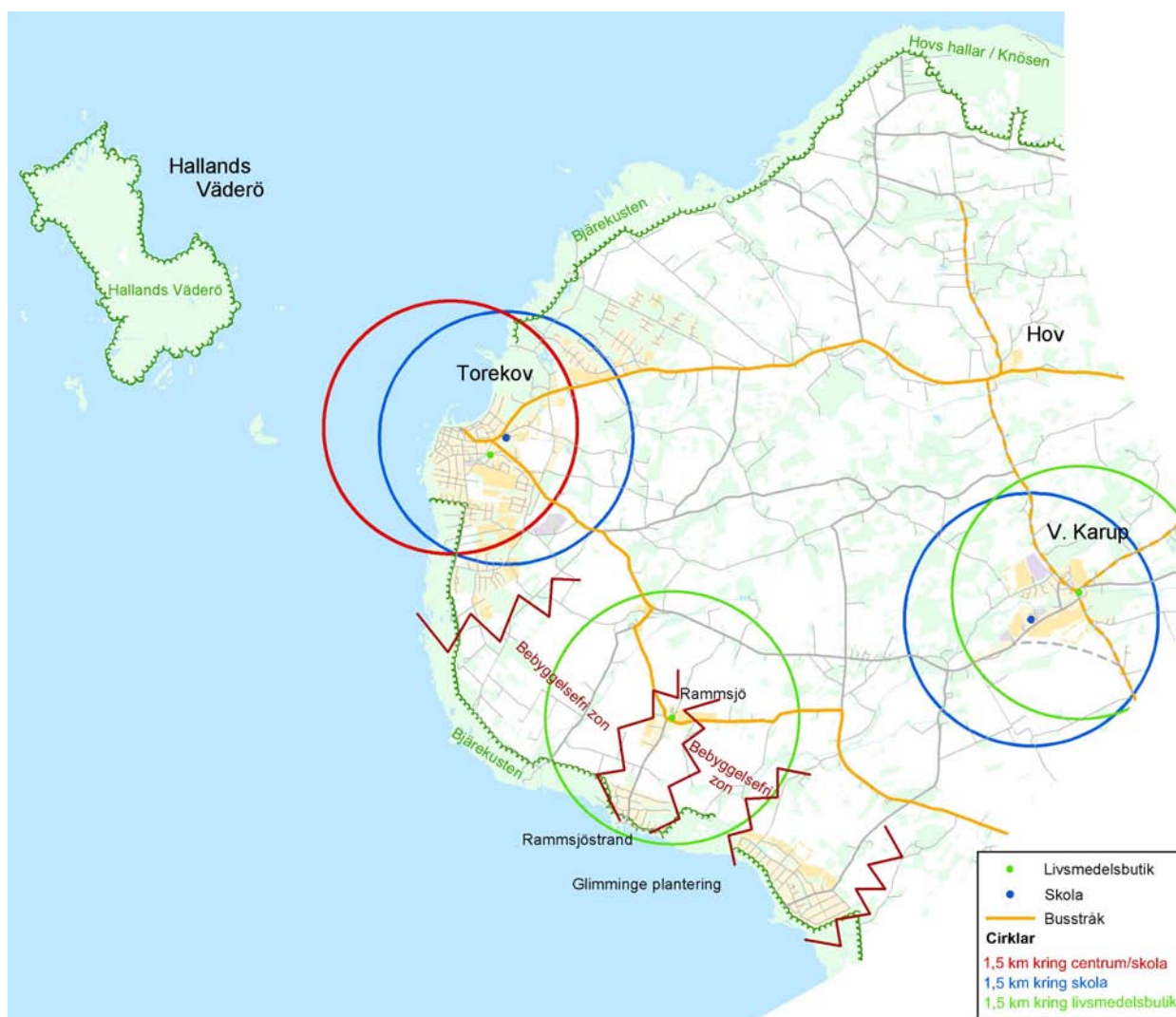
knyta ihop den utspridda bebyggelsen

Västra Karup är den minsta av kommunens historiska tätorter, mest isolerad från de övriga och svårast att inkludera i busslinjer. Busslinjen Torekov-Båstad får göra en omväg som tar fem extra minuter för att inkludera orten. Planen föreslår ändå ett större tillskott av bebyggelse här. Orten ligger centralt inom kommunen i ett karaktärsfullt natur- och kulturmiljöområde och lockar redan dem som söker en lugn och vacker miljö. En golfbana i Påarp påverkar möjligen vilken kategori boende som söker sig till Västra Karup. En föreslagen ny vägdragnin utanför centrum ger möjlighet att utnyttja mer mark med utsikt.

Bebyggelseområden föreslås också i andra orter som ligger längs busstråken, särskilt i Hov och Rammsjö.

Planen skiljer inte på fritids- och permanentbebyggelse utan möter den generella och mer exklusiva bostadsefterfrågan genom att också föreslå flera olika möjliga bostadslägen. Glimminge plantering får ett bebyggelsetillskott på sin insida. Andra byar och bebyggelsegrupper på landsbygden kan få tillskott av enstaka hus.

Det glest bebyggda landskapet skall i övrigt behålla sin karaktär. Områdets attraktionskraft vilar på dess natur- och kulturvärden. Baspunkter för turism kan utvecklas men i övrigt måste natur- och kulturlandskap förbli en resurs som är allmänt tillgänglig. Grönstrukturen skall utvecklas så att de stråk i landskapet som finns blir tydligare och knyter an bättre till de mer definierade naturområdena.



Strategikarta delområde väster.

Bebyggelse

Bostäder, service och verksamheter

Det största bostadstillskottet kommer i Torekov. Den fördjupade översiktsplanen för Torekov anger här nya områden för 400-500 bostäder beroende på hustyp. Antalet bostäder i Västra Karup blir ca 220, medan Rammsjö, Glimminge plantering och Hov får 95 tillsammans. Utöver detta antas 10-15 bostäder tillkomma som enstaka tillägg vid annan befintlig bebyggelse. Det är troligt att en stor del av bostäderna i Torekov och Glimminge plantering blir fritidshus.

Bostäder skall i huvudsak vara enplanshus på egna tomter men med inslag av tätare gruppbebyggelse i upp till två plan.

Den fördjupade översiktsplanen för Torekov anger ett område för verksamheter vid Nolato. Runt Nolato föreslås också en skyddszon, inom vilken inga bostäder får byggas. I Västra Karup föreslås ett mindre verksamhetsområde. I övrigt stödjer planen i princip att det etableras verksamheter i befintliga gårdsbyggnader. Eventuella förslag till detta får dock prövas vidare i bygglov.

Avvägning mot jordbruks-, natur- och kulturmiljöintressen

Nästan all ny bebyggelse tar jordbruksmark i anspråk. Vikten av angivna bebyggelsetillskott bedöms vara större än värdet av fortsatt brukning. På några ställen hamnar önskade utbyggnader i konflikt med djurhållning (*se respektive ort*). Konflikterna bedöms kunna lösas genom avväganden och överenskommelser i vidare detaljplanering.

Föreslagen bebyggelse ligger utanför naturreservat, Natura 2000-områden, områden av riksintresse för naturvård och kulturmiljövård eller områden som pekats ut i kommunens egna natur- och kulturmiljövårdsprogram. Utbyggnadsområden i Torekov, Glimminge plantering och Hov berörs av landskapsbildsskydd. Föreslagen utbyggnad av Torekov anses vara så viktig att den skall få påverka landskapsbildningen. Planen innebär en ökad hänsyn till denna jämfört med 1991 års ÖP. I de andra orterna bedöms inte påverkan bli påtaglig.

Trafik

Allmänna kommunikationer

Bägge busstråken från Torekov i norr och söder mot stationerna i Båstad och Förslöv och dessa orters centra och arbetsplatser antas stärkas och få större turtäthet än idag i kraft av ökat underlag med fler bostäder och förändringarna i tågtrafiken. Det norra stråket mot Båstad får fler tåg att passa och har Båstads centrum som mål. Det södra stråket med stationer i Förslöv och Grevie är riktat dit det mesta pendlingsutbytet finns. Förbindelsen Hov-Västra Karup-Förslöv har fortsatt minst underlag med en större befolkning endast i Förslöv.

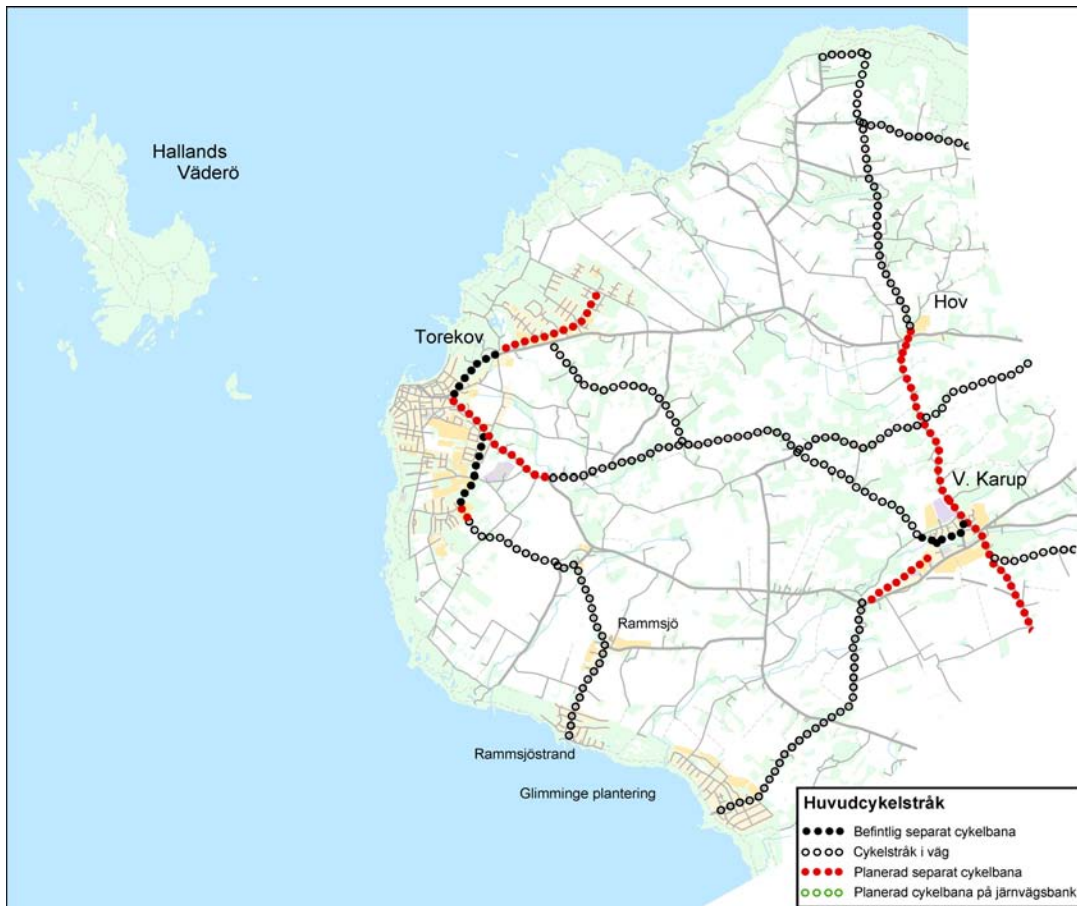
Bostadslägen inom gångavstånd från hållplatser i de starkaste stråken får bra tillgänglighet och är särskilt lämpade för de grupper som inte använder bil. Verksamheter, handel och servicefunktioner har motsvarande intresse av busslinjer. Bäst lägen med denna utgångspunkt finns i centrala Torekov där bägge busstråken möts.

Vägnät

Den s.k. Slättarödsvägen förbi Nolato från Torekov skall utvecklas till Torekovs huvudförbindelse mot stationen i Förslöv och vidare söderut. Två alternativa utvecklingsalternativ för vidare anslutning mot söder från Slättaröd har studerats (*se kapitel Trafik*). Planen föreslår som huvudalternativ att väg 1700/1708 från Förslöv via Ängelsbäck, Killebäckstorp och Mäsinge gradvis förbättras men föreslår också att väg 1733 dras förbi Västra Karup söder om skolan och centrum av orten. Trafikstandarden skall hållas hög längs bägge vägarna vilket innebär en stor restriktivitet gentemot tillkommande bebyggelse och nya direkta väganlutningar som kan försämra trafikstandarden. Eventuellt ny bebyggelse i byarna Glimminge, Lillaryd, Mäsinge och Slättaröd betingas av att den kan få samlade tomutfarter från befintliga vägar.



Karta över västra delområdet befintliga och planerade huvudvägnät samt befintlig och planerad bebyggelse.



Karta över det övergripande cykelvägnätet med befintliga och planerade cykelstråk.

Gång- och cykelvägar

Planen föreslår följande åtgärder beträffande gc-nätet mellan orterna:

- En huvudcykelväg mot Båstad i norr utvecklas med anslutning till separata cykelbanor i Torekovs norra och södra delar. Leden följer befintliga asfalterade småvägar via Påarp, korsar väg 105 vid Sönnertorp och får en separat cykelbana längs väg 115 som sedan ansluter till vägen genom Påarp (*se kapitel Delområde norr*). Västra Karup har naturlig anslutning till denna väg via grusvägen mot Påarp. På lång sikt bör hela väg 115 ha en separat cykelbana.
- Säkra cykelvägar mot Västra Karup och skolan där bör utvecklas från Hov längs väg 105 och fram till Mäsinge längs väg 1733.
- Västra Karup-Grevie bör också ha en separat cykelbana längs väg 105 för nyttocykeltrafik mot Grevie och Förslöv (station).
- Cykelleden på befintliga vägar Västra Karup – södra Båstad behöver en anslutning till gc-vägar i Västra Karup

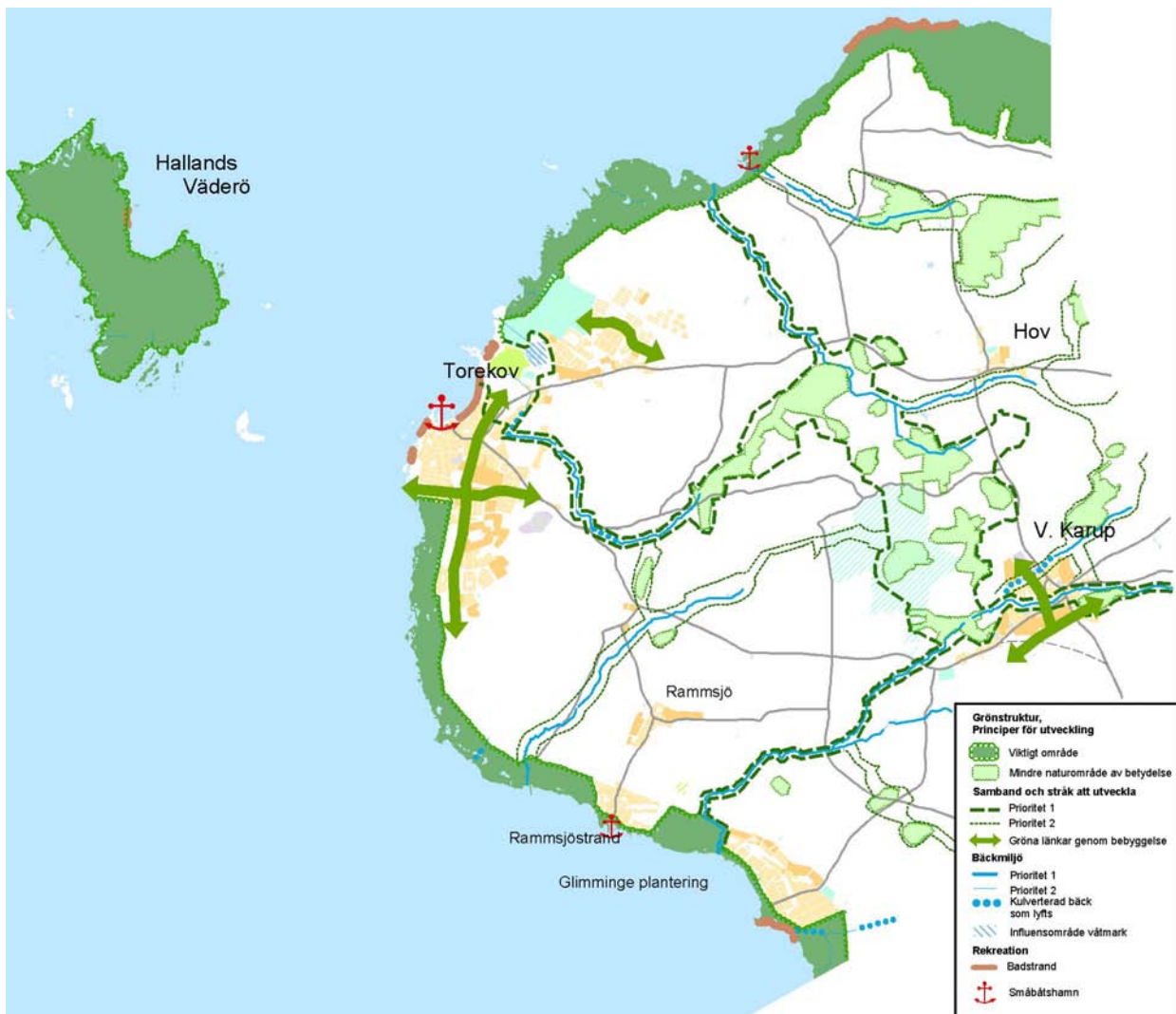
Teknisk försörjning

Kommundelen har problem med vattenförsörjningen vid de tider på sommaren då uttaget är störst. Vattenkvaliteten i täkter i Torekov och Västra Karup är också sämre än i andra täkter inom kommunen. Troligen kommer problemet i framtiden att lösas genom att försörjning i allt större utsträckning sker från bättre täkter vid Östra Karup och Grevie. Föreslagna utbyggnadsområden ligger anslutning till befintliga försörjningssystem för vatten, avlopp, energi och tele och reser i övrigt inga särskilda problem. Energiförsörjning med gas som finns i kommunens östra del är inte kommersiellt lönsam att bygga ut i denna kommundel (*se kapitel Teknisk försörjning*). Däremot borde mindre biogasverk kunna etableras med användande av lantbrukets restprodukter. Eventuella verk måste placeras med hänsyn till den lukt de kan generera. Planen föreslår ett möjligt läge på en tidigare soptipp vid Slättaröd/Brödarp nära Bjärefågels verksamhet (*se kapitel Teknisk försörjning*).

Det är osäkert om reningsverket söder om Torekov har kapacitet nog för att ta emot avlopp från planens föreslagna utbyggnad över Bjärehalvöns västra och sydvästra del. Reningsverket är om/utbyggt i ett par omgångar och begränsas inför ytterligare en utbyggnad av närhet till både befintlig och planerad bebyggelse. Planen markerar ett alternativt utredningsområde för att hålla framtida handlingsalternativ öppna.

Grönstruktur

Planen föreslår en utveckling av grönstrukturen i ett huvudstråk tvärs halvön som via Mylte bäck når Påarpsområdet där flera mindre vegetationspartier koncentreras (med eller utan golfbana), passerar Västra Karup och tar sig vidare förbi Hov till naturområdena vid Hallavaradal och Hovs hallar. Två ytterligare stråk som ansluter till detta kan utvecklas i kontakt med detta. Ytterligare ett stråk tvärs halvön kan utvecklas från Burensvik längs bäcken via Slättaröd, Brödarp, Ängalag ut till Gröthögarna. Ett stråk från Torekov mot Västra Karup förbinder de två andra. (*Se karta nästa sida.*)



Karta över grönstrukturen i västra delområdet.



TOREKOV

TOREKOV

En mer fördjupad studie av Torekov har gjorts i den fördjupade översiktsplanen för Torekov som antogs av Kommunfullmäktige i september 2007.

Nuläge

Torekov är den ort i kommunen som tydligast präglas av problematiken i förhållandet mellan fritids- och permanentboende. Trots en stor efterfrågan på hus var befolkningen på 1129 personer år 2007 tillbaka på samma nivå som 1990 efter att ha varit över 1250 personer mellan 1992 och 1999.

Det centrala hamnkvarteren i Torekov präglas av det gamla fiskelägets täta och historiska bebyggelse. I denna del av samhället finns också kvartersbebyggelse med villor och enstaka flerfamiljshus från olika tidsperioder under 1900-talet. Det moderna Torekov består av bebyggelsegrupper från 1960-talet och framåt som är utspridda i landskapet i söder, sydost och norr. Mellan husgrupper som nås av matar- och ofta enkelriktade entrégator ligger landskapet kvar. Bebyggelsen planerades i stor utsträckning för att bli fritidsbebyggelse utanför den historiska tätorten.

Utvecklingen har blivit den att bostäder i centrala Torekov i allt större utsträckning blivit fritidshus²⁰ samtidigt som permanentboendet utvecklats också i det moderna Torekov. Konsekvensen är ett utspritt samhälle där det är glest mellan de permanentboende och där det saknas sammanbindande gång- och cykelstråk. Orten har en uppdelning i en norra del och en södra del som inkluderar centrum. Mellan delarna övergår en kil av odlingslandskap österifrån i Strandskogen, camping och golfbana närmast havet.

Torekov har en stor betydelse som centrum för turismen särskilt sommartid och turistnäringen alstrar arbetstillfällen. Samtidigt finns en större och regionalt betydelsefull arbetsplats i Nolato i ortens södra del. Trots ett vikande elevantal i skolan finns ännu relativt god service koncentrerad till ortens centrum.

Torekov är spets i en kommunikationstriangel bildad med Båstad och Förslöv. Vägnetet har planerats för

att orten skall nås via en huvudväg, väg 115, österifrån från Båstad. Huvuddelen av samhället, inklusive Nolato, har emellertid sin naturliga kommunikationsriktning mot sydost.

Tätortsutveckling och tidigare planering

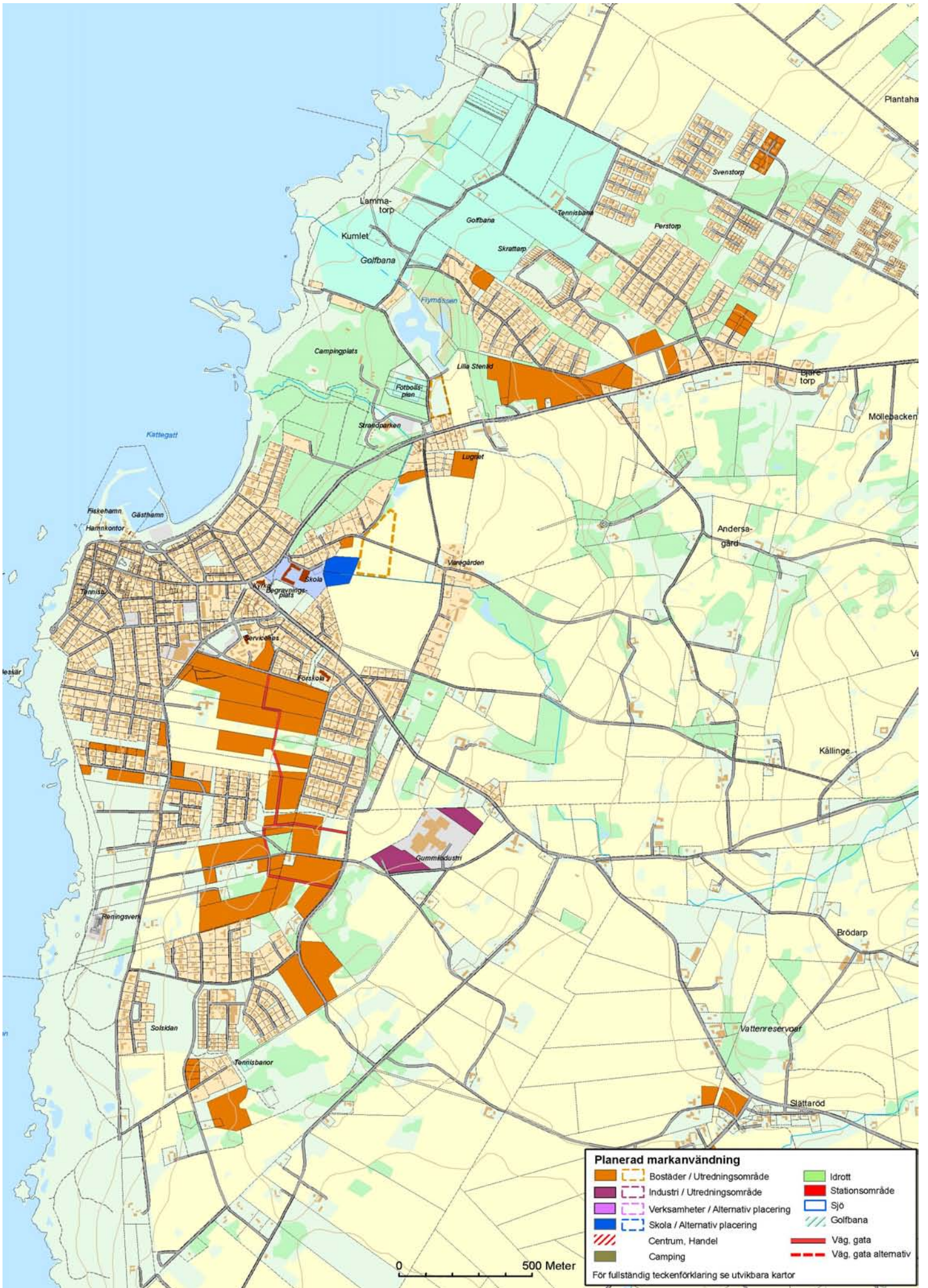
Torekov växte upp under medeltiden i anslutning till den naturliga hamn som fanns på Bjärehalvöns nordvästra spets. Stora delar av fiskeläget brann ner i mitten på 1800-talet, och efter denna brand skapades en ny stadsplan utefter idealet i form av en rutnätsplan. De centrala delarna av Torekov från denna tid är välbevarade.

Samhället är genom sitt läge befriat från genomfartstrafik. Hamnen och stranden tillsammans med den centrala delen med sitt serviceutbud är det huvudsakliga målet för extern trafik. Bebyggelsen har växt upp längs med de två större vägarna, väg 115 samt väg 1700 dock har Torekov även större exploateringsområden spridda utmed kusten i norr och söder, vilka inte har någon koppling med själva centrala Torekov. Dessa större exploateringar har uppkommit till följd av flertalet stadsplaner från slutet av 1960-talet. Dessa planer var dels lokaliserade till nordösta Torekov, då i form av mindre grupper med bebyggelse i form av friliggande villor med naturområden emellan. Omedelbart söder om det äldre, centrala, Torekov planlades villabebyggelse samt mindre område för industri. Även västra delen av Torekov, det sk Råbäcksområdet, planlades 1967. Planen medgav i huvudsak friliggande villabebyggelse i en våning. Planerna ifrån 60-talet är i stort sett utbyggda, med undantag för enstaka bebyggelseområden.

I slutet av 1970-talet planlades området Solsidan, dels med bostäder, friliggande enfamiljshus, men även en form av tätare, men i volym mindre, stugbebyggelse i anslutning till hotellet. Området har byggts ut i etapper mellan 1980- 2000.

På 1980-talet omvandlades vissa delar av Torekov med ny stadsplan, bla området för centrumverksamhet vid Litorinavägen. Detta område är idag fullt utbyggt, till viss del med 1980-talets plan samt med plan för bostäder från början av 2000-talet.

²⁰ Endast ca ¼ av husen i centrala Torekov är permanentbostäder idag.



Natur- och kulturmiljöer

Stora delar av kusten i Torekov är tillsammans med Hallands Väderö naturreservat samt Natura 2000. Hallands Väderö benämns i Båstads kommuns kulturmiljövårdsprogram som en ”unik ö-miljö med mycket höga biologiska och kulturhistoriska värden”. De gamla delarna av Torekov med hamnen är av betydande kulturhistoriskt värde, vilket innebär att stor hänsyn härtill ska tas vid förändringar i bebyggelsen och vid nybyggnad. Dagens Torekov har en välbevarad 1800-tals bebyggelse samt ett för fiskelägen ovanligt rätlinjigt gatunät. Torekov beskrivs i kommunens Kulturmiljövårdsprogram och de gamla delarna av samhället skyddas via Länsstyrelsen Kulturmiljöprogram samt kommunens bevarandeprogram ”Byggnadstradition och byggnadsvård i Torekov”.

Skydd och intressen

Torekov omfattas av diverse skydd, förutom ovan nämnda för natur- och kulturmiljöer omfattas samhället även av riksintresse för naturvärden omfattande kuststräcken utmed Torekov samt även riksintresse för friluftsliv/rörligt friluftsliv och riksintresse för kustzon. Kustremsan utmed Torekov innefattas (förutom hamnen) av strandskydd, vilket även bäckarna i området gör. Landskapsbildskydd råder i samhällets omedelbara närhet.

Föreslagen utveckling

Strategi

Planens bebyggelsestrategi är i första hand att Torekov skall utvecklas kontinuerligt mot söder utifrån centrum. Utvecklingen skall ske inne i land mellan Tunbyvägen och Eneborgsvägen, närmast den sista och med trafikmatning från denna. Det öppna landskapet närmast kusten på ömse sidor av Tunbyvägen skall bibehållas. Bebyggelseutveckling skall i övrigt knyta ihop samhället. I norra Torekov skall bebyggelsen kompletteras så att det blir en större kontinuitet mot centrum. Nybyggelsen skall ge förutsättningar för en befolkningsutveckling och totalt sett föreslår planen 400-500 nya bostäder, beroende på bostadsform. Om de flesta blir permanentbostäder kan det innebära en fördubbling av dagens invånarantal.

Nya verksamhetsområden föreslås söder om Slättarödsvägen i närheten av Nolatos område.

Nolatos utbyggnadsbehov rymms inom planen. Ett skyddsområde, inom vilket ingen ny bostadsbebyggelse skall förekomma etableras och prövas i detaljplan.

Nuvarande kommersiella centrum vid Litorinavägen föreslås utvidgas mot söder. Solsidans konferens- och hotellanläggning får utrymme för expansion. Skolan får en utvidgad tomt mot öster.

Bostäder och verksamheter

Bostäder

I Torekov bör ny bebyggelse i direkt anslutning av det gamla Torekov ha samma karaktär som denna, det vill säga tät och låg bebyggelse, på relativt små tomter. Bebyggelse i anslutning till större tomter i tätortens övriga delar ska även den påminna om den befintliga bebyggelsen, dvs nya i bostäder bör bli i huvudsak friliggande en- till tvåplanshus på relativt stora tomter.

I tätortens norra del föreslås mindre områden som en fortsättning på redan befintliga bostadsområden, vilka rör sig om 7-8 olika områden i storleksordning av 6 tomter vardera. Ett större planerat område för bostäder på en fd äppelodling längsmed Ängalagsvägen skulle ge ca 40 nya tomter. Dessa tomter skulle innebära en naturlig förlängning av befintlig bebyggelse mot Ängalagsvägen.

Torekov föreslås även att växa i de delar av tätorten som idag utgörs av luckor i bebyggelsen, dvs den avgränsas tills törsta delen av befintlig bostadsbebyggelse. Den största luckan i bebyggelsen är dels väster om ”Råbäcksområdet” samt öster om reningsverket. Dessa områden hänger fysiskt ihop med varandra och områdena skulle vid en exploatering innebära att Torekov växte med ungefär 200-250 nya bostäder.

Öster om Solsidan, föreslås ny bebyggelse om ca 40 st bostadstomter. Bebyggelsen föreslås på båda sidor av Eneborgsvägen, vilken avgränsas med befintlig bebyggelse på ena sidan av vägen och en större parti med vegetation på den andra.

Även i andra delar av Torekov föreslås mindre kompletteringar (ca 6-10 tomter) av bostäder i redan befintliga strukturer av bebyggelse.

Verksamheter

En utbyggnad av verksamheter i Torekov föreslås i anslutning till Nolato. Dels att Nolatos verksamhet skall kunna utökas eller att en mindre exploatering av, icke störande industri skulle kunna ske. En skyddszon för Nolatos verksamhet utarbetas i detaljplan och medger ingen ny bostadsbebyggelse innanför denna zon.

Trafik

Vägnät

Vägnätet till och från Torekov i riktning sydöst (Slättarödsvägen) skall utvecklas.

Gång- och cykelvägar

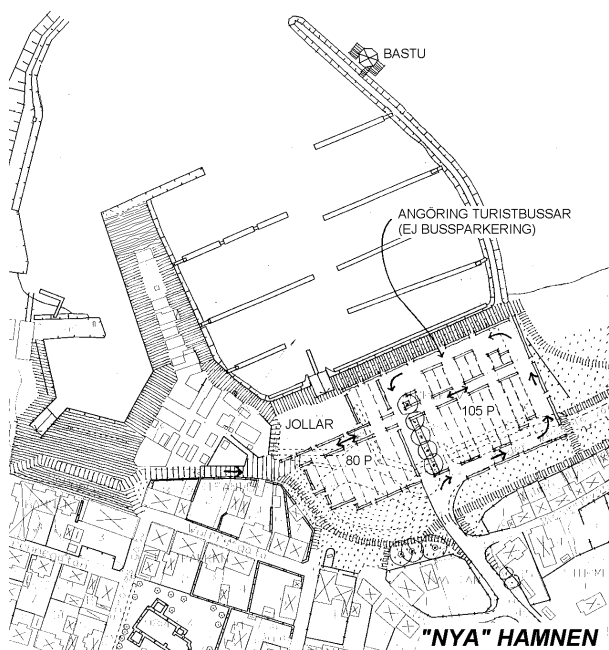
Nya och förbättrade gång- och cykelförbindelser skall skapas mellan norra och södra Torekov och knyta delarna till centrum. Planen anger även förbindelser från Torekov till Rammsjö och Västra Karup.

Teknisk försörjning

Det befintliga avloppsreningsverket är dimensionerat för föreslagen nybebyggelse enligt planen, men kapaciten kan behöva ökas inför utbyggnad på andra delar av västra Bjärehalvön. Vattenförsörjningen bör byggas ut och förstärkas i takt med utbyggnad av samhället.

Genomförande

Kommunen äger en liten del av den föreslagna exploateringsmarken medan resten är privat mark. Den första utbyggnadsetappen där detaljplan är antagen är del av marken öster om reningsverket. Detaljplan för bostäder är under uppförande på den fd äppelodlingen längsmed Ängalagsvägen.



Förslag till utformning av nya hamnen i Torekov från den fördjupade översiktsplanen.



**VÄSTRA
KARUP**

VÄSTRA KARUP

Nuläge

Västra Karup är centrum i en jordbruksbygd. Orten har inte haft ett historiskt stöd för en utveckling i järnvägen som Grevie och Förslöv och den expanderade heller inte som dessa med industri-tillväxten på 1960- och 70-talen. Västra Karup har idag i stort sett samma folkmängd som i början av 1960-talet och är den minsta av de historiska tätorterna. Ortens viktigaste industriverksamhet var länge ett nu nedlagt mejeri. Idag är den viktigaste verksamheten Bjäre Krafts kontor.

Landsbygden runt Västra Karup har i stor utsträckning aktiva jordbruk och karakteriseras av mycket bevarade äldre jordbruksmiljöer med en blandning av åker-, hag- och naturmark. En liten befolkningstillväxt på senare år har troligen sin grund i ny bosättning i tidigare jordbruksfastigheter och fritidshus.

Västra Karup ligger i centrum av Bjärehalvön med de tre större tätorterna på ungefär lika stort avstånd, 7-8 km. Ett antal vägar möts och korsas i Västra Karup och det finns förbindelser åt alla håll.

De viktigaste utvecklings- och planeringsförutsättningarna är ortens centrala läge, en tydlig egen identitet och ett relativt stort kommunalt mark-innehav.

Tätortsutveckling och tidigare planering

Västra Karup har uppstått i dagens vägkryss och Myltebäcks anslutning till detta. Bebyggelsen har särskilt vuxit västerut ovanför den goda jordbruksmarken. Mellan gårdar längs vägen mot Torekov har allt fler hus tillkommit och idag finns närmast ett kontinuerligt bebyggelseband längs vägen från Västra Karup till Mäsinge.

Den första planen i stadsarkitektkontorets arkiv är från 1970-talet då skola, äldreboende och ett par tydligt planerade bostadsgator norr om Myltebäck och kyrkan redan fanns. Planen resulterade i en fortsatt utbyggnad med bostäder på tomter av 800

kvm storlek norr om ett centralt grönstråk längs Myltebäck. Något år senare, 1981, tillkom kompletterande industrimark norr om bostäderna. Endast hälften av denna har bebyggt idag.

En vacker och noggrant detaljutformad central bebyggelsemiljö utgörs av ett par låga längor med bostadslägenheter tillkomna under 1980- och 90-talen längs en gårdsgata och lindallé riktad över Myltebäck mot kyrkans sidoskepp.

Mitt emot dessa, över väg 1733, gjordes 1992 en plan för ett bostadskvarter av radhus som aldrig realiserats, men som nu byggs ut som friliggande hus.

I översiktsplanen 1991 sträcker sig Västra Karup t.o.m. hembygdsgården längs väg 1733. Planen ansluter vägen som matar bostäder och industri i norr till väg 1733. Den anger nya bostäder i anslutning till vägslingan väster om kyrkan och i västslutningen ovanför äldreboendet öster om väg 105. Mindre områden av bostäder och service läggs också på ömse sidor av väg 1733. Industriområdet i norr får en större utvidgning. Inget har realiserats och denna plan föreslår återigen en användning av några av 1991 års plans markområden.

Natur- och kulturmiljöer

Vackra landskapspartier finns längs Myltebäcken och i slutningarna öster om samhället. Den omgivande öppna åkermarken är uppblandad med lövskogsdungar.

Utmed vägen mot Boarp i omedelbar anslutning till samhället finns en lokal med höga kulturhistoriska (hällristningar, stensättning) och botaniska värden i två bergklackar som kallas Drottninghall. Höjden söder om Glimmingevägen har en rad stensättningar.

Ett stort område strax väster om orten har ett vackert småskaligt och ännu ålderdomligt präglad jordbrukslandskap.

Skydd och intressen

Kommunens naturvårds- och kulturmiljövårdsprogram och länets motsvarande program pekar ut landsbygden väster om Västra Karup, Påarpsområdet, för sitt kulturlandskap med en blandning

av åker, äng och vegetation samt Drottninghall för sina fornminnen.

Ett område angett som riksintresse för kulturmiljövård, mycket på grund av fornminnena, har spets vid Västra Karup och begränsningar i vägarna mot Boarp och Grevie. Landskapsbildsskyddet når orten söderifrån och omfattar områden på ömse sidor om Grevievägen.

Föreslagen utveckling

Strategi

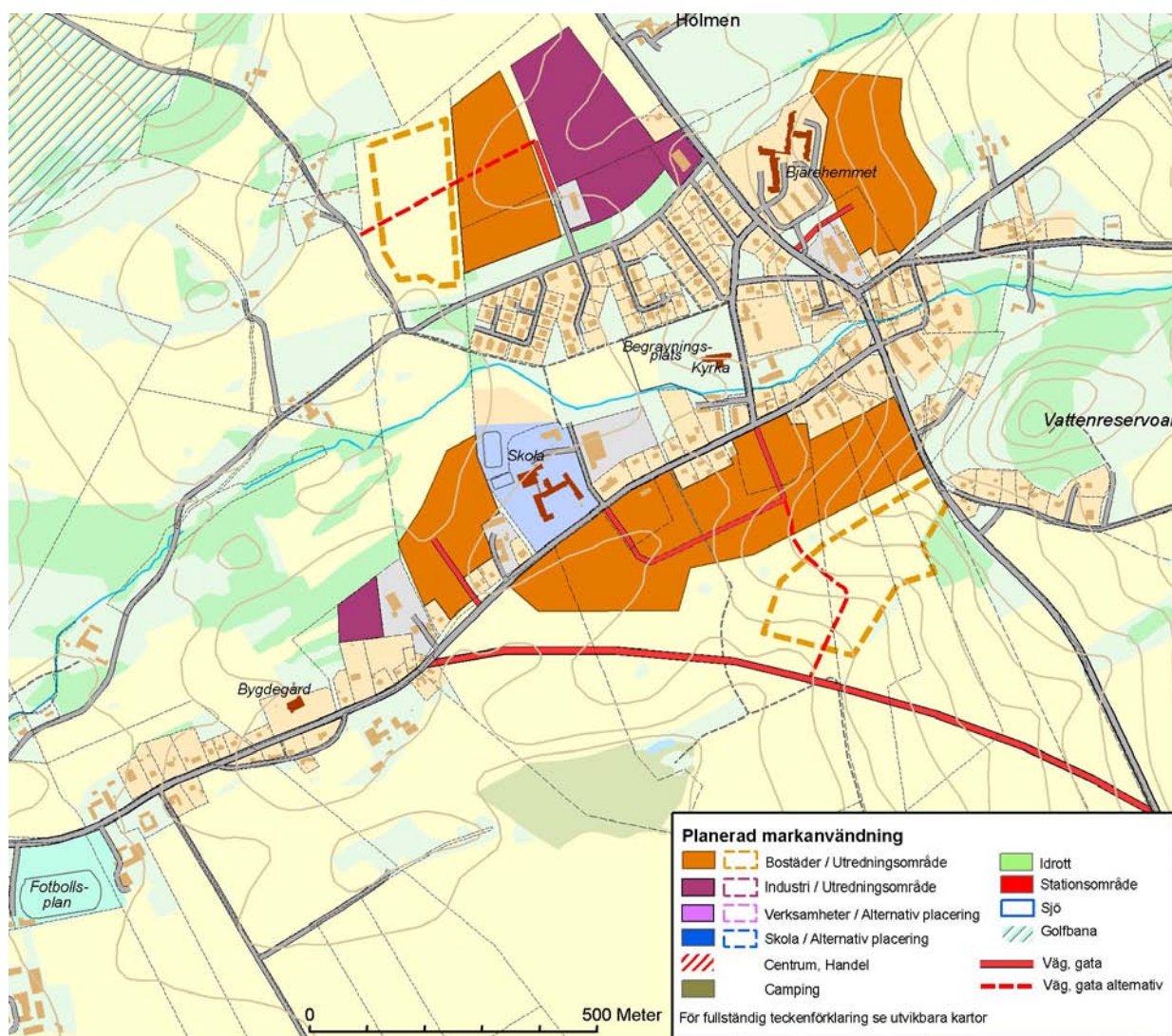
Bebyggelsen skall fortsätta en utveckling längs befintliga vägar och med Myltebäcks grönstråk där också kyrka och skola ligger centralt genom orten. Med en ny förbifartsled och en reducerad trafik

genom samhället kan både flackare partier närmast bäcken och utsiktsskullar söder om Glimmingevägen samt utnyttjas. Västra Karups bebyggelse och grönstruktur skall sträcka sig fram till Glimminge där idrottsplatsen ligger.

Bostäder, service och verksamheter

Bostäder

Nya områden föreslås nära skolan söder om Myltebäck och norr om Klockarebrovägen, där dispositionen mellan verksamhetsområde i gällande plan och bostäder då ändras på den kommunägda marken. Vidare föreslås bostäder i slutningen ovanför Bjärehemmet och på kullen söder om Glimmingevägen. Det första av dessa områden ligger inom det yttre skyddsområdet för vattentäkt och kräver vidare avvägning mot detta. Hänsyn till befintliga fornminnen innebär en annan begränsning.



Karta över markanvändningen i Västra Karup.

Södra delen av det sista området kan bebyggas först om och när förbifartsvägen realiserats och anges som utredningsområde. Bostäderna får ett buller- och säkerhetsavstånd till den föreslagna vägen på 60 m. Flera gravhögar som ligger i rad högst på kullen skyddas genom att ingå i ett grönområde.

Bostäder kan vara en- till tvåplanshus på relativt stora tomter (minst 1000 kvm) eller i husgrupper med mycket friyta emellan grupperna. Axeln mot kyrkan skall märkas i bebyggelsen i söder. Miljön som skapats här bör tjäna som inspiration i ny bebyggelse. Totalt ryms ca 220 bostäder med en medeltäthet av 10 bostäder/ha.

Service

Planen föreslår att handel och andra servicefunktioner utvecklas längs Glimmingevägen och Häradsvägen. Etableringar bör stödjas av ändrad utformning av framför allt Glimmingevägen i "kyrkaxelns" anda när trafikförutsättningarna ändras här men också av bearbetning av gaturummet vid befintlig ICA-butik och gamla mejeriet.

F-9-skolan bedöms klara ett eventuellt ökat elevantal.

Verksamheter

Det redan påbörjade verksamhetsområdet i norr föreslås fortsätta att exploateras men i annan omfattning än i tidigare översiktsplan. Mindre verksamhetsområden föreslås också där nuvarande Glimmingevägen får sin anslutning till en kommande förbifartsväg.

Trafik

Vägnät

Med en ny förbifartsled minskar trafiken på Glimmingevägen, som då kan få en förändrad utformning med gc-banor, trädallé m.m. Häradsvägen är även i fortsättningen genomfartsled men bör också bearbetas till att få en mer trafikreglerande utformning i det avsnitt som går genom bebyggelse.

Gång- och cykelvägar

Nuvarande gc-bana längs Häradsvägen skall kompletteras med anslutning till cykelstråket mot Salomonhög på befintlig väg i söder och fortsätta i en cykelbana mot Hov i norr. Separata gc-banor bör anläggas längs Glimmingevägen förbi skolan och fortsätta bakom bebyggelsen västerut fram till idrottsplatsen.

Grönområde och grönstråk

Grönstråket längs Myltebäck skall utvecklas till att vara ortens "gröna" kontakt också mot omgivningarna och de överordnade grönstråk och områden som angetts ovan.

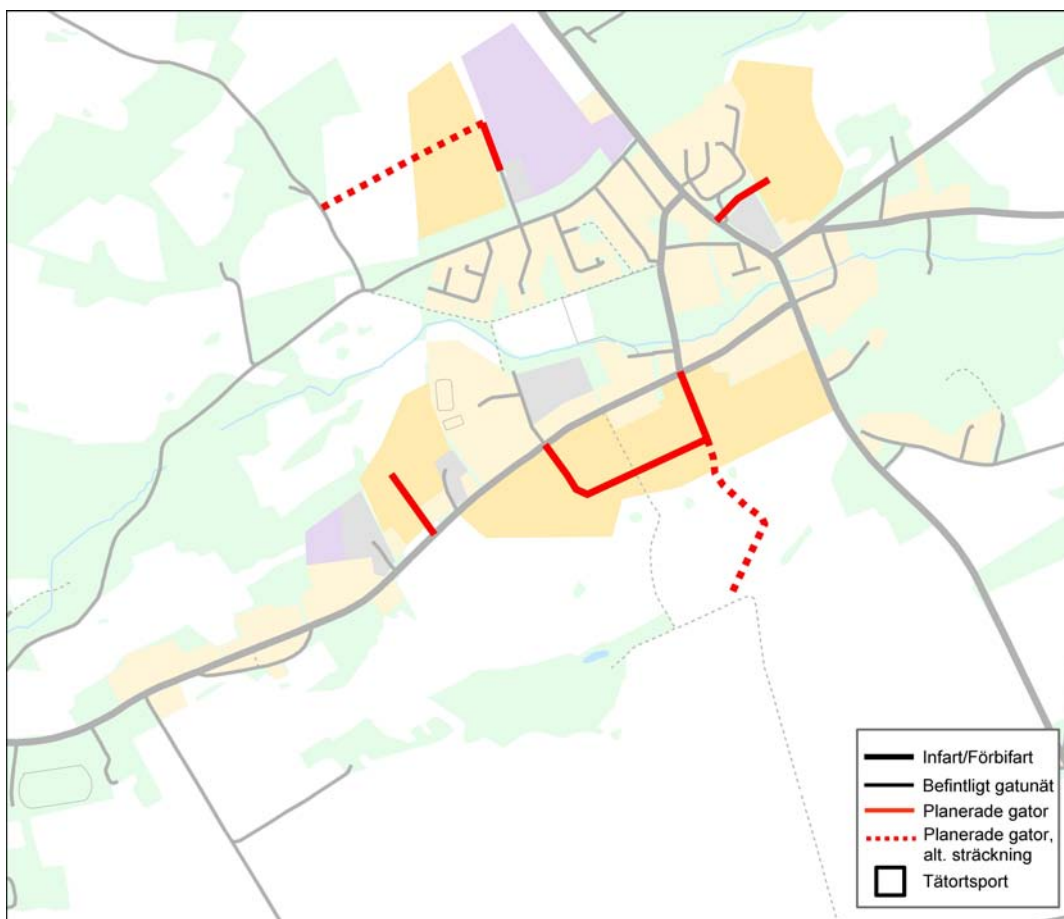
Bostadsområdet i söder får ett grönstråk över gravhögar längs höjdryggen med fortsättning upp mot höjden över vägen österut.

Teknisk försörjning

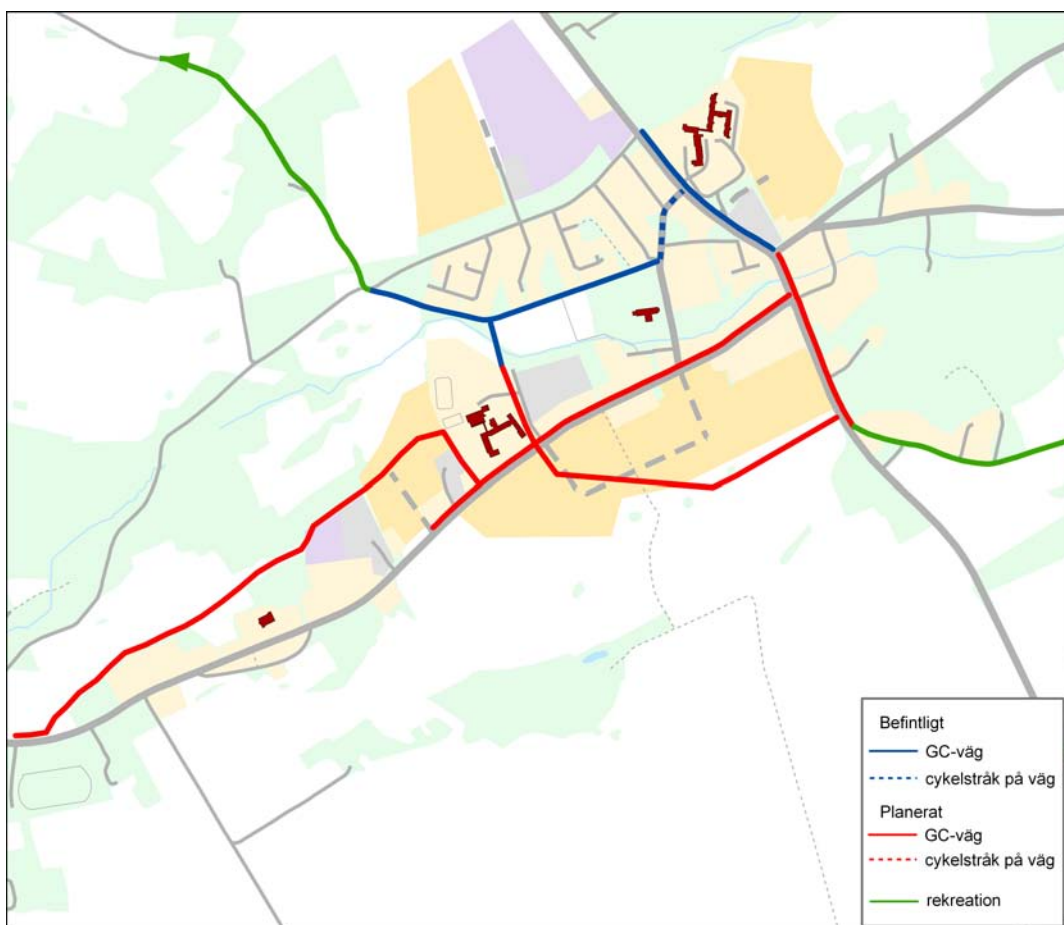
Föreslagna utbyggnadsområden kan försörjas genom enkla utbyggnader av det kommunala VA-systemet. Kommunal vattentäkt finns vid mejeriet och en vattenreservoar sydost om orten.

Genomförande, etappindelning

Kommunen äger delar av den föreslagna exploateringsmarken medan annat är privat mark. De första utbyggnadsetapperna kan vara på den kommunala marken norr om Glimmingevägen och på "Lindströmsbacke" i öster. Samtidigt bör nya bostäder gärna skapas i flera områden samtidigt för att ge valmöjligheter till boende.



Karta över vägnätet i Västra Karup.



Karta över gc-vägar i Västra Karup med offentliga byggnader (skolor m.m.) markerade.



RAMMSJÖ OCH RAMMSJÖSTRAND

RAMMSJÖ OCH RAMMSJÖSTRAND

Nuläge

Rammsjö och till en del också Rammsjöstrand är till skillnad från andra kustnära orter i stor utsträckning samhällen med en i huvudsak permanent bofast befolkning. Samhällena har c:a 45 (Rammsjö) plus 85 bostadshus med några närliggande gårdar till sin sammanlagda befolkning på c:a 220 personer. Förklaringen är troligen att bägge är historiska orter, Rammsjö som en jordbruksby och Rammsjöstrand som fiskeläge med hamn. Lokal jordbruksnäring och bosättningsstradition lever kvar och särskilt Rammsjöstrand har en välbevarad kulturhistoriskt värdefull bebyggelsekärna.

Busslinjen Torekov-Förslöv passerar Rammsjö med möjligt gångavstånd också till Rammsjöstrand (c:a 1 km). Orten har en dagligvarubutik och en bygghandel.

Den öst-västliga vägen genom Rammsjö är en genomfartsled men ingår inte i de två huvudsakliga trafikalternativen mellan Torekov och Förslöv/Ängelholm. Vägen genom samhället i nord-sydlig riktning har mycket begränsad trafik

Mellan de två samhällena är det ett öppet jordbrukslandskap och här ligger en av Bjärehalvöns större djurgårdar.

Tidigare utveckling och planer

Rammsjö har utvecklats från vägkorset med bebyggelse längs vägarna. En husgrupp med en intern parkeringsslinga i norr har tillkommit under senare år och de sista tomterna håller på att byggas. Rammsjö har också ett par flerfamiljshus. Orten är helt omgivet av jordbruksmark och ett par lekplatser är de enda gemensamma vistelseytorna inom samhället.

Rammsjöstrand började som fiskarbodar och fiskartorp kring vägen mot Rammsjö och vid hamnen. Orten expanderade i likhet med andra kustsamhällen framför allt i kraft av en detaljplan

gjord tidigt på 1960-talet. Planen bekräftade och skapade relativt tät bebyggelse för permanent bosättning i kvarteren närmast vägen och lade tre parallella bebyggelseband avsedda för fritidshus längs stranden, åtskilda av grönremsor med lägre vattensjuk mark. Smärre planerade tillägg har gjorts senare. Planerna är helt realiserade idag och rymmer inte fler bebyggelsemöjligheter.

Intressen och skydd

Kustområdets naturreservat bildar gräns mot den befintliga bebyggelsen i Rammsjöstrand i hela bebyggelsens djup. Landskapsbildskyddet över kusten har väg 1737 genom Rammsjö som sin övre gräns. Kustområdena ingår också i kommunens, länets och statens andra program och intressen.

Rammsjöstrand omfattas av kommunens kultur- miljövårdsprogram på grund av sin historiskt intressanta bebyggelse och av bevarandeprogrammet ”Byggnadstradition och byggnadsvård i Rammsjö”.

Runt Rammsjö och mellan samhällena är marken åker av god kvalitet (klass 8). Den blir sämre närmre kusten (klass 6).

Föreslagen utveckling

Rammsjö och Rammsjöstrand är lämpliga att utveckla i kraft av att de redan är samhällen med permanent bosättningsstradition och anslutna till bussförbindelse. Vidareutveckling av Rammsjöstrand är emellertid stängd av natur- och jordbruksintressen. I Rammsjö måste ny bebyggelse avvägas mot det sista. Planen föreslår en utbyggnad av Rammsjö med en bostadsrad som fortsätter den nyare bebyggelsen i öster och med bostadshus längs en ny vägslinga väster om vägen till Rammsjöstrand. Den första gruppen ligger högt upp i en sydsluttning med viss utsikt. Den sista föreslås få relativt stora friområden som ger ett skyddat lek- och grönområde och bibehåller utblickar över jordbrukslandskapet från innanför liggande hus.

Mellan samhällena skall jordbrukslandskapet fortsätta att råda. Samtidigt är det angeläget att utveckla grönstrukturen ifrån och runt Rammsjö samt öka tillgängligheten till gröna vistelseytor för de

boende. Rammsjöstrand har gott om grönområden i kusten och obebyggda lägre partier.

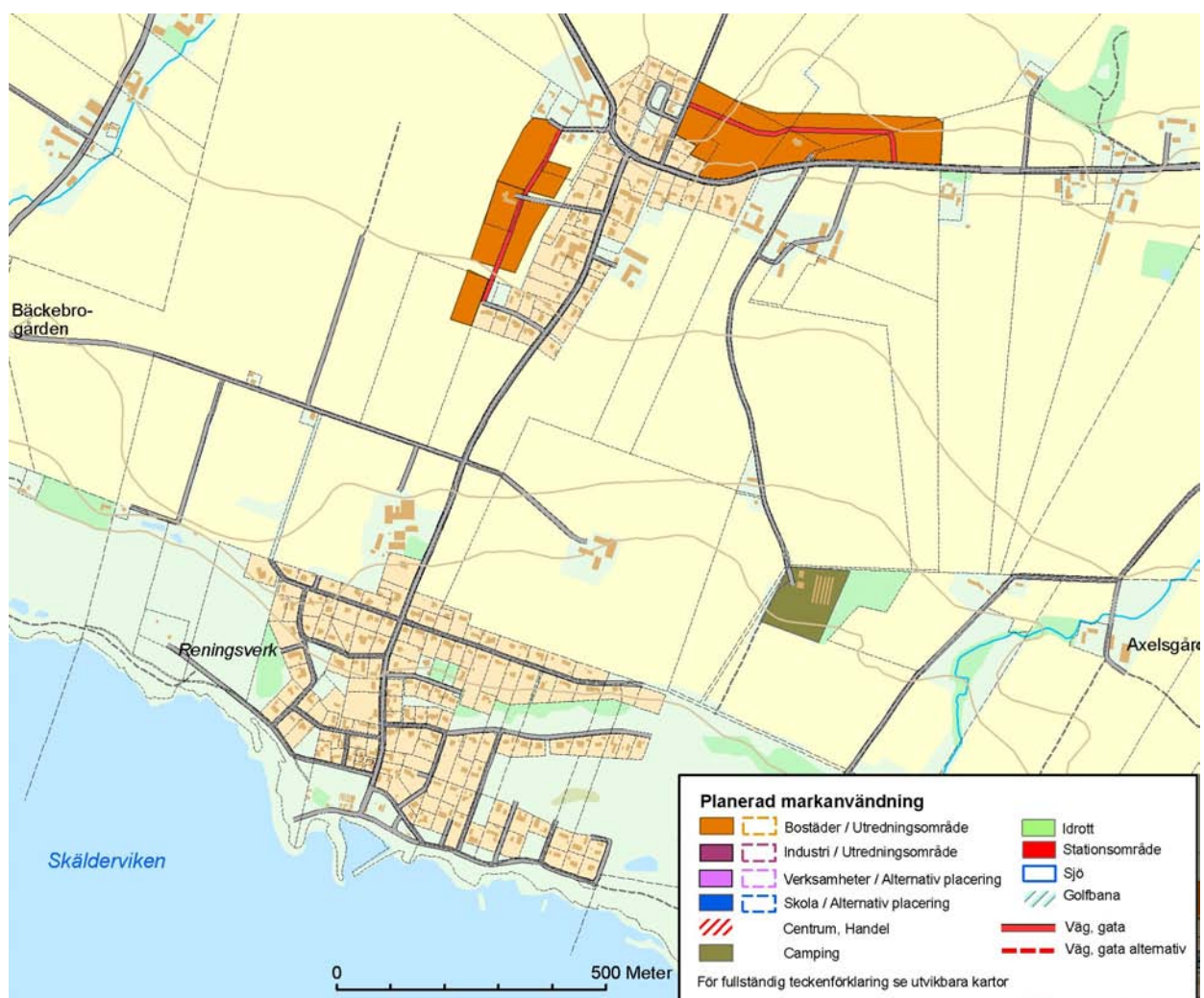
En mindre camping föreslås mellan Rammsjö och Rammsjöstrand på den minkfarm som inte längre är i bruk. Läget anses lämpligt med tanke på avskildhet och närheten till havet.

En utveckling av Rammsjö bedöms som viktigare än att den jordbruksmark som nybyggnad skulle ta i anspråk bibehålls. Den nedre husgruppens inflytande på landskapsbilden är liten. Detaljplaner bör innehålla möjliga kopplingar till framtida

utveckling. Rammsjö bör på sikt kunna utvecklas ännu mer. Husen skall företrädesvis vara i ett plan på relativt stora tomter och planen anger c:a 40 nya hus. Tätare gruppbebyggelse kan förekomma. I Rammsjöstrand föreslås ingen tillkommande bebyggelse.

Genomförande

Marken är privatägd och den föreslagna utvecklingen betingas av att markägare vill exploatera marken.



Karta över markanvändningen i Rammsjö och Rammsjöstrand.



GLIMMINGE PLANTERING

GLIMMINGE PLANTERING

plantering som ett av de områden på halvön där fritidsbebyggelse kunde expandera stort inåt land.

Nuläge

Glimminge plantering är, liksom de närmast följande orterna på sydkusten, ett samhälle för fritidsboende även om antalet fast boende sakta ökar. Av c:a 230 fastigheter bebos 10-15% permanent.

Orten har två vägförbindelser inåt land till väg 1700. Vägen i öster har bäst standard. Bägge går genom bebyggelsen till stranden med endast få direkta tomtanslutningar längs vägen. Närmsta busslinje går längs kusten på c:a 1,2 km avstånd. I den västra delen av samhället märks litorinavallen tydligt genom att marklutning ökar neråt från ungefär höjdnivåerna 15-16 meter. Den östra delen av samhället är flackare. Den mesta bebyggelsen ligger i planterad tallskog och inifrån land är det denna som upplevs. I norr bildar Myltebäck en naturlig gräns mot samhället och i söder Vasaltheden, avgränsad från bebyggelsen med en stengårdsgård.

Tidigare utveckling och planering

Glimminge plantering började exploateras för sommarbebyggelse i början av 1930-talet och bebyggelsen reglerades av en plan redan 1938. När detaljplaner skapade ett nytt utvecklingssteg i början av 1960-talet var c:a 90 fastigheter av 100 planerade bebyggda. Några var barnkolonier och semesterhem, dessutom fanns en campingplats inne i bebyggelsen. 60-talets planer tillät delning av de större tomterna och lade ytterligare drygt 100 tomter till orten. Planerna bekräftade tidigare planers karaktär med tomter på minst 1000 kvm och byggytor maximerade till 120 kvm. Inne i området sparades lägre vattensjuka partier i genomgående grönstråk som vid några bäckar också har förbindelse med stranden.

Idag är 60-talets planer helt utbyggda. En detaljplan med en liten utvidgning av bebyggelsen med 8 tomter i norr är gjord men har överklagats.

”Bjäreregionen”, Utvecklingsplan för Ängelholms och Båstads kommunblock från 1967 angav, med en fördubbling av bebyggelsen inåt land, Glimminge

Skydd och intressen

Kustområdets naturreservat avgränsar bebyggelsen åt sidorna. Vasaltheden ingår med ett djupare område inåt land i kommunens och länets kultur- miljö- och naturvårdsprogram på grund av sitt speciella kulturlandskap och den välbevarade Vasalts by. Kommunens naturvårdsprogram värnar dessutom om en fäladsmark som med ett öppet sumpkärr är en del av grönområdena genom bebyggelsen. Landskapsbildsskyddet omfattar allt landskap utanför befintlig bebyggelse.

Jordbruksmarken närmast runt Glimminge plantering är mer sandig (klass 6 i klassificering 1972) än den längre inåt land. Inga större djurhållande gårdar finns i närheten av orten.

Föreslagen utveckling

Planen bedömer att Glimminge plantering kan växa med ett par husrader bostäder inåt land så länge dessa håller sig nedanför litorinavallens kant på ungefär 15-16 m. Bebyggelsen växer visserligen då utanför den tallplantering som hittills bildat dess gräns men den kommer knappast att märkas på håll så länge den håller relationen till litorinavallen. Planen anger också ett framtida område på en åkermark där bebyggelse som går över vallen också kan avgränsas av befintliga gårdsgårdar och vegetation. Förutsättning här är att trafikanslutning i vidare planering sker från öster. Ett av tidigare planers grönområden utan kontakt med de andra kan halveras och bebyggas med några bostadshus.

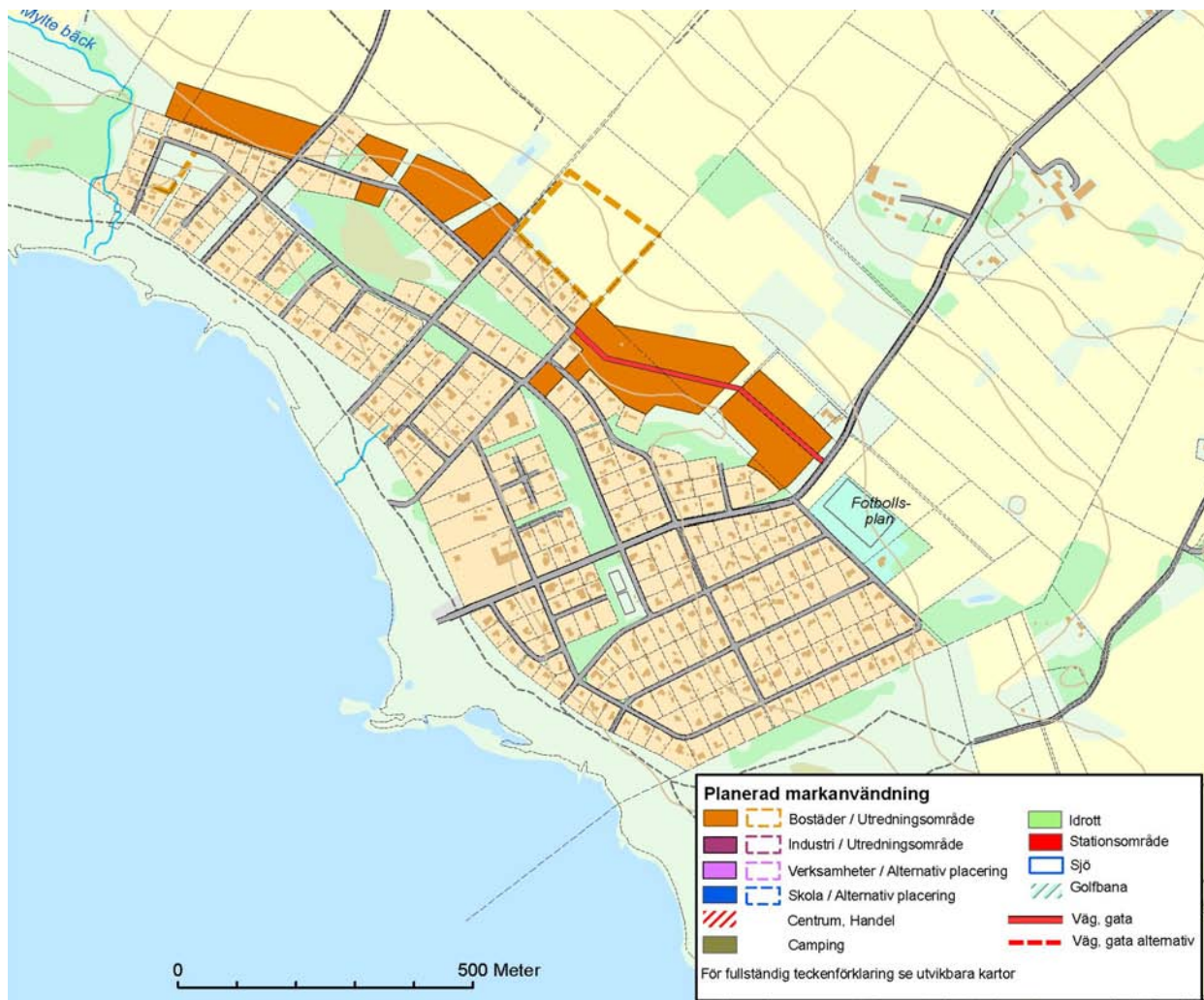
Det kan vara lockande att föreslå ytterligare utvidgning av Glimminge plantering mot bakgrund av att bebyggelsen då närmar sig vägen och busslinjen Torekov-Förlöv. Planen anser emellertid att framtida bebyggelse med dessa argument hellre bör utvecklas i Rammsjö.

Den nya bebyggelsen skall fortsätta samhällets karaktär och i huvudsak bli friliggande hus på relativt stora tomter. Planen ger c:a 50 hus. Tätare grupp-

bebyggelse kan vara motiverat om det ger permanentbostäder. Den befintliga kontinuerliga grönstrukturen skall fortsätta genom nya områden.

Genomförande

All mark för föreslagna utbyggnader är privatägd och vidare utveckling förutsätter att ägarna vill exploatera den.



Karta över markanvändningen i Glimminge plantering.



HOV OCH ÖVRIGA OMRÅDEN

HOV OCH ÖVRIGA OMRÅDEN

Hov

Nuläge

Hov är en historisk ort. När den första kyrkan anlades på 1100-talet fanns här sannolikt redan en äldre kultplats. Dagens kyrka (byggd 1839) och gravhögarna dominerar landskapet från alla håll. Bäckens söder om byn är en naturlig gräns för orten tillsammans med gravfältet och åsslutningen i väster.

Hov är också idag en ort med permanent bosättning. Befolkningen på drygt 60 personer är lika stor som tio år tidigare och har samma inslag av barnfamiljer som då. Byn sträcker sig längs väg 105 österut och från kyrkan mot norr. Den består av knappt 30 villor och några gårdar. Utbyggnad med ytterligare 9 villor enligt en ny detaljplan pågår. I det småskaliga landskapet kring byn ligger flera gårdar. I Hov finns bl.a. kyrka, församlingshem, färghandel och en idrottsplats med föreningsgård. Busslinjen mellan Torekov och Båstad passerar Hov med en extraslinga som inkluderar Hallavara anpassad till skoltider. Hov är också ena slutpunkten i en busslinje Hov – Förslöv.

Kapaciteten i befintlig VA-anläggning är begränsad och utbyggnader kräver förbättring av denna. Öster om samhället finns en vattentäkt.

Tidigare utveckling och planer

Hov har inte tidigare reglerats av någon plan. En ny detaljplan för 9-12 bostäder som friliggande hus eller parhus gjordes 2004 och medger en utveckling av samhället österut från kyrkan.

Skydd och intressen

Själva Hov är en viktig ort i kommunens kulturmiljövårdsprogram som särskilt värnar om kyrkan och gravfältets historiska dominans i landskapet. Norr och söder om Hov pekar både kulturmiljövårds- och naturvårdsprogram ut ett antal områden av stort värde. Med Hov som spets ingår

flera av dessa också i ett större område av riks- och länsintresse för kulturmiljövård riktat mot kusten i nordväst. Hela området norr om väg 115 har landskapsbildsskydd.

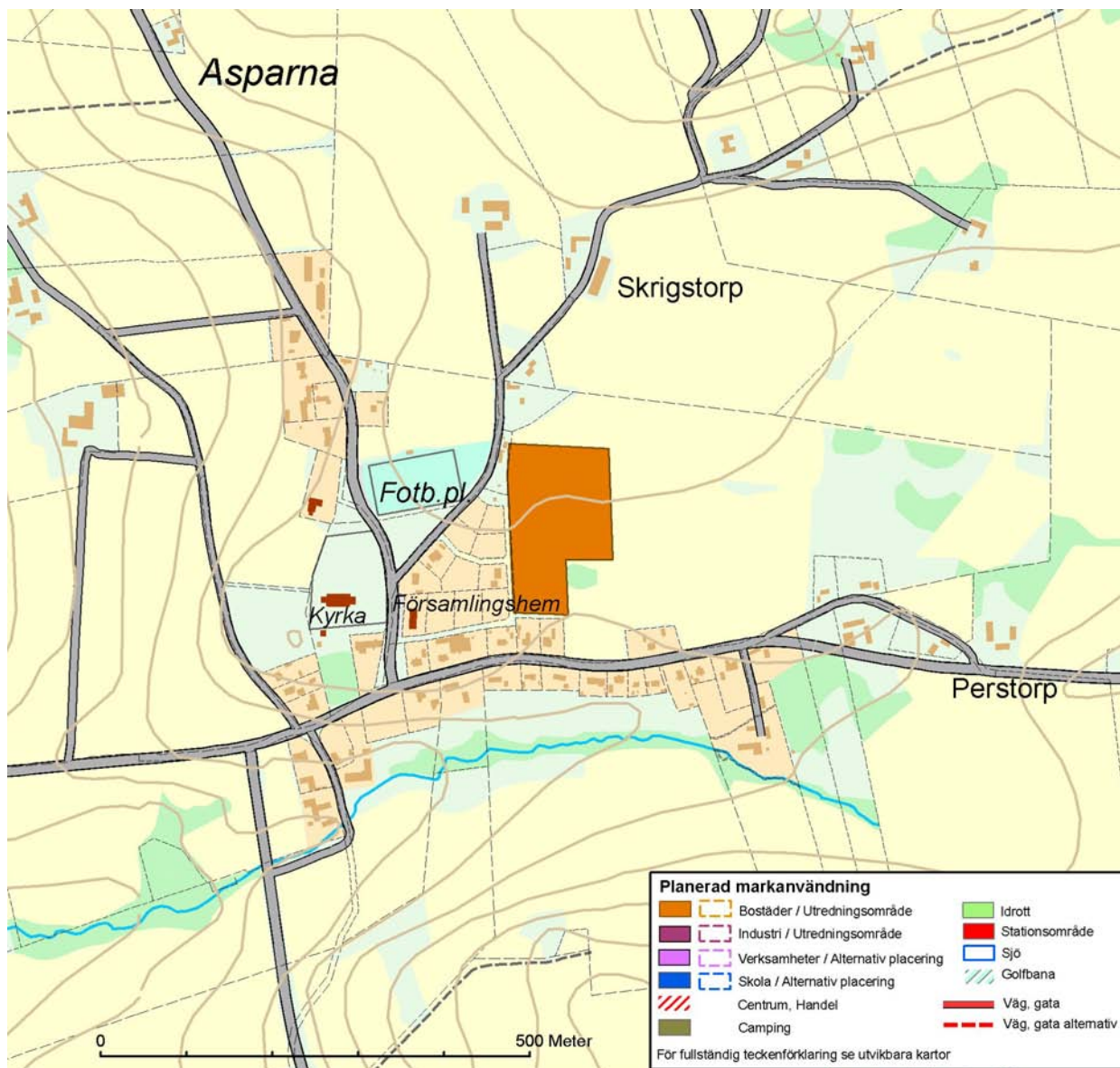
Jordbruksmarken vid Hov är bäst väster om samhället (klass 7 och 8) medan den är sämre österut (klass 4 och 6). Ett par mindre hästgårdar finns i omedelbar anslutning till samhället.

Föreslagen utveckling

Hov är lämpligt att utveckla i kraft av att det är ett samhälle med lång permanent bosättningstradition och god anslutning till bussförbindelser. Särskilt det sista gör att ny bebyggelse hellre skall komma i Hov än i Hallavara. Åt väster är utvecklingen stängd av att landskapet mot kyrkan bör bevaras intakt, åt söder bör man inte ytterligare utveckla samhället över det hinder som väg 115 utgör. Planen föreslår att nya bostäder byggs österut i en omfattning som är något större än nu aktuell detaljplan och så att en gravhög här kan ingå i ett grönområde. Utbyggnaden förutsätter en utbyggnad också av VA-systemet. En avvägning mot vattentäktens eventuella begränsningar för bebyggelse måste göras i vidare detaljplanläggning.

Husen skall ha samma karaktär som redan föreslagits i detaljplan, alltså kunna vara antingen enskilda hus i ett plan eller en blandad tätare bebyggelse med inslag av par- eller radhus.

Utbyggnaden skall planeras så att ett gång-, cykel- och grönsstråk genom Hov skapas riktad åt idrottsplatsen och med passage över väg 115 mot bäcken i söder. Ett säkert gc-stråk med anslutning till busshållplats bör fortsätta till F-9-skolan i Västra Karup.



Karta över markanvändningen i Hov.

Slättaröd, Mäsinge och Glimminge

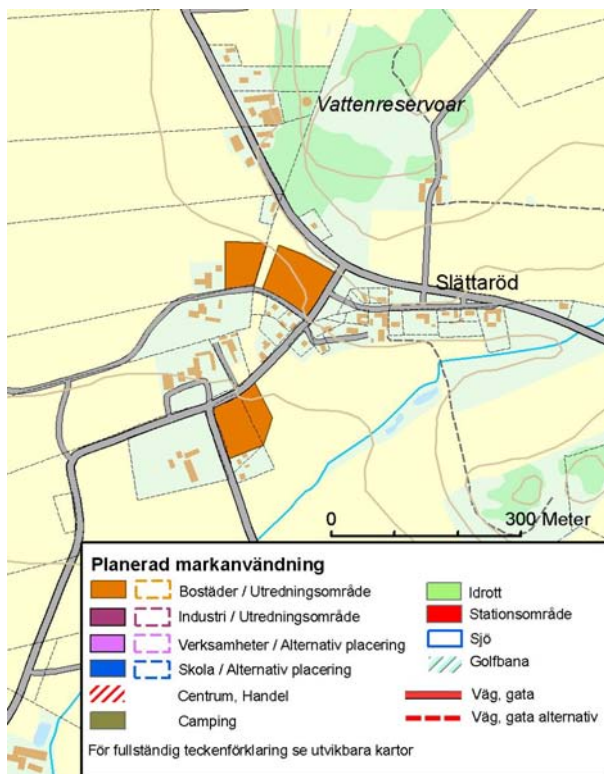
Slättaröd, Mäsinge och Glimminge är alla historiska jordbruksbyar längs vägen mellan Torekov och Västra Karup. I alla har bebyggelsen förtätats genom avstyckningar från jordbruksfastigheter och idag består byarna av en blandning av aktiva lantbruk och bostadshus för permanent- eller fritidsboende. I Slättaröd och Mäsinge är bebyggelsen till stor del ansluten till mindre sidovägar medan bebyggelsen i Glimminge främst ligger längs genomfartsleder. Endast Slättaröd berörs i riktning västerut av landskapsbildsskyddets värdering av utsikter mot havet och av aktivt jordbruk. Slättaröd och Glimminge passeras av bäckar och utanför byarna

finns också andra vegetationspartier ofta utvecklade runt fornminnen som kan tjäna till närrekreation. Inne i byarna vittnar kända men ännu inte undersökta fyndigheter av fornminnen om en lång bosättningshistoria.

Bebyggelseutvecklingen i byarna betingas bl.a. av trafikförsörjning. Tillkommande hus skall kunna trafikförsörjas utan direkta tomtutfarter på de viktigaste vägarna. Närhet till buss är en viktig faktor. Byarna skall helst också kunna utveckla en struktur med någon gemensam vistelseyta och kontakt med gröna rekreativmiljöer. Samtidigt måste man respektera bäckmiljöer och kända fornminnen.

Med dessa utgångspunkter anger planen att Slättaröd och Mäsinge kan växa med 5-10 hus. En

begränsad utveckling av Slättaröd påverkar knappast landskapsbilden och planen anger möjliga placeringar av nya bostadshus här. De måste lokaliseras så att befintlig jordbruksverksamhet inte störs (skyddsavstånd) och mer exakta lägen för nya hus bör bestämmas närmre i vidare detaljplanering. Glimminge har sämst trafikförutsättningar och bör närmast ses som en del av Västra Karup. Enstaka tillskott av hus är möjliga längs de mindre vägarna norr om huvudvägen men annars bör bebyggelseutvecklingen ske närmre tätortens centrum, skola och busslinje.



Karta över markanvändningen i Slättaröd.

Hallavara

Hallavara ligger ännu mer än Hov mitt i ett landskap med stora natur- och kulturmiljövärden och med vackra utblickar åt väster och norr. Den djupa Hallavaradal utgör ett vackert och skyddsvärt grönområde i omedelbar anslutning till byn och bebyggelsen ligger längs korsande småvägar på höjdryggar runt denna dal. En fornåker utgör byns högsta punkt i nordost. Husen är mest mindre bostadshus med fritidsboende medan gårdar främst ligger utanför byn. Hallavara har en större handelsträdgård samt betjänas av bussturer i anslutning till skoltider.

Hallavaradal är utpekad i kommunens och länets naturvårdsprogram medan byn i övrigt omfattas av det landskapsbildsskydd som gäller norr om väg 115.

En utveckling av Hallavara bör ske så att inga fler tomtutfarer belastar genomfartsvägen mot Hovs hallar och med stor respekt för naturvärden och fornminnen. Det vore relativt enkelt med dessa förutsättningar att utveckla Hallavara med upp till tio hus. Planen anser emellertid att Hallavara bara bör få enstaka tillskott av bostäder under planperioden. Nytt bostadsbyggande bör i första hand styras till Hov där förutsättningar för permanent boende med busslinje och närhet till Västra Karups skola är större.

Hovs hallar

Hovs hallar har enstaka äldre gårdsbebyggelse men är annars ett samhälle som vuxit med fritidsbostäder. Planer från 1950- och 60-talen har lämnat en delvis outnyttjad vägstruktur tänkt då att rymma rader av fritidshus. Samhället ligger i omedelbar anslutning till naturreservatet med Bjärehalvöns kanske mest spektakulära natur. Området ligger även i ena kanten av det större område med västslutningen mot havet som med kaptensgårdarna är av särskilt kulturhistoriskt värde.

Planen anser inte att Hovs hallar skall utvecklas med fler bostadshus. Orten ligger alldeles för isolerad för att fungera väl som område för permanent bosättning och fler enskilda fritidsbostäder bör inte tillkomma i detta exklusiva läge. Turistanläggningen med

parkering, hotell och restaurant och de övernattningsbostäder som är knutna till denna bör dock kunna utvecklas.

Ängalag

Ängalag är bebyggelsemässigt en tydlig bybildning och där strukturen i sig gör det möjligt med förtätningar och kompletteringar. En äldre väg gör det möjligt att ansluta nya tomter utan nya utfarter direkt på väg 115. Det finns också ett antal förfrågningar om exploatering i och kring Ängalag. Området kan emellertid idag inte försörjas av kommunalt avlopp och byn har därför inte fått någon bebyggelsestillväxt markerad i planen. En eventuell bebyggelse bör dock kunna utredas vidare med förutsättning antingen att den skall kunna motivera och bekosta kommunalt avlopp eller att en större gemensam lokal avloppsanläggning kan åstadkommas. En eventuell förtätning och tillväxt i bebyggelsen måste också avvägas mot riksintresset för kulturmiljö som gäller landskapet norr om väg 115 och mot en befintlig hästgård i byn.

Andra byar och bebyggelsegrupper

Planen vill uppmuntra till en fortsatt livskraftig landsbygd och flera andra byar och bebyggelsegrupper kan tåla enstaka tillskott i bebyggelsen med de begränsningar som ges i kapitlet om Grönstruktur ovan och med hänsyn till riktlinjerna för bebyggelse i landskapet (*se vidare kapitel Bebyggelse-reglering*).