

DETALJPLAN FÖR
BOGSPRÖTET 3 M.FL.

"ETAPP VÄST" - TRELLEBORGS KOMMUN

TRELLEBORGS KOMMUN
Kommunfullmäktige

Detaljplanen antagen:	2025-02-24
Beslutet har fått laga kraft:	2025-03-26
Beslutet intygas:	



PLANARKITEKTER

Lina Jönsson

Catrin Lif

PLANHANDLINGAR

Denna planbeskrivning

Plankarta med illustrationskarta

Samrådsredogörelse

Granskningsutlåtande

Granskningsutlåtande 2

Granskningsutlåtande 3

MKB

VAD ÄR EN DETALJPLAN?

En detaljplan är ett juridiskt bindande dokument där kommunen reglerar hur mark- och vattenområden får användas och hur området får bebyggas. I detaljplanen redovisas gränser för allmänna platser, kvartersmark och vattenområden.

SÅ HÄR LÄSER DU DETALJPLANEN

Detaljplanen består av en plankarta med olika planbestämmelser.

Till plankartan hör även en planbeskrivning (det här dokumentet)

som förklarar syftet med och innehållet i plankartan. Plan-

beskrivningen har tre kapitel. I det första kapitlet beskrivs och

motiveras de olika planbestämmelserna som finns på plankartan.

I genomförandekapitlet beskrivs hur detaljplanen kan genomföras.

I det sista kapitlet beskrivs förutsättningarna för planarbetet och de konsekvenser som kan uppstå till följd av att detaljplanen genomförs.

PLANFÖRFARANDE

Detaljplanen tas fram med utökat förfarande i enlighet med plan- och bygglagen (2010:900). Processen ser ut så här:



INNEHÅLLS- FÖRTECKNING

INNEHÅLLSFÖRTECKNING	3
PLANFÖRSLAG	5
DETALJPLANENS SYFTE	5
ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS	10
EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS	11
ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK	12
EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK	12
ÖVRIGA DELAR I FÖRSLAGET	19
GENOMFÖRANDE	22
ORGANISTATORISKA GENOMFÖRANDEFRÅGOR	22
TEKNISK INFRASTRUKTUR	22
TEKNISKA GENOMFÖRANDEFRÅGOR	24
EKONOMISKA GENOMFÖRANDEFRÅGOR	25
FASTIGHETSRÄTTLIGA GENOMFÖRANDEFRÅGOR	27
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER	32
BAKGRUND	32
MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING	33
RIKSINTRESSEN OCH STRANDSKYDD	42
STAD OCH SAMHÄLLE	50
HÄLSA OCH SÄKERHET	62
UNDERLAG TILL PLANARBETET	68

PLANOMRÅDET



Västra entrén

Västra korset

Fd. Pergo

Gamla småbåtshamnen

Våtmarken Sumpen



Avgränsning planområde.

PLANFÖRSLAG

DETALJPLANENS SYFTE

Syftet med detaljplanen är att visa hur det aktuella området kan omvandlas från ett verksamhetsområde till en ny stadsdel som innehåller blandad bebyggelse med bostäder, centrumverksamheter, mobilitetshus och offentlig service i form av skolverksamhet. och därmed också stärka den västra entrén till staden. Ambitionen är att det första man möts av i väster ska skapa intresse och nyfikenhet för platsen och för Trelleborgs stadsutveckling.

Planförslaget visar trafikflöden och områdets integration med den befintliga staden för gång, cykel, kollektivtrafik och bil samt föreslår att området ansluts med ny koppling till befintlig E6. Vidare visas hur området skyddas mot framtida höjda havsnivåer, liksom hur dagvatten och skyfall hanteras. Planförslaget behandlar var pumpstation ska finnas.

Inom det bebyggda området ger detaljplanen möjlighet att uppföra byggnader i mellan 3-8,5 våningar. Bebyggelsens variation i höjdled och längsled är centralt i utformningen liksom byggnadernas förhållande till gatan, fasadernas möte med det offentliga rummet samt taklandskapets variation. Detaljplanen visar var entréer placeras. Den visar också att förgårdsmarkens möte med gatan är av stor vikt. Tillsammans skapar dessa gaturummets gestaltning. Det gröna har en central roll för utformningen av både förgårdsmark och gata.

STADSBYGGNADSFÖRSLAGET

Aktuell detaljplan är en del av utbyggnaden av planprogramsområdet Västra Sjöstaden. Det är den första etappen av utbyggnaden. Planprogrammet visar mål, riktning och bärande idéer för hur området ska utvecklas över en lång tid. Planprogrammet visar de planeringsförutsättningar som platsen innehar och hur dessa hanteras med den kommande exploateringen. Planprogrammet visar utbyggnadsetapper och översiktligt hur genomförandet kommer gå till.

Den första etappen, aktuell detaljplan, följer de intentioner i utbyggnaden som planprogrammet beskriver. Etappen är den första i en stor utbyggnad av närmre 7000 bostäder i Sjöstaden (Västra Sjöstaden + Sjöstaden) där planering och genomförande kommer utvecklas de närmsta 40 åren och framåt. Som första etapp är det därmed av stor vikt att omsorg läggs på gestaltningen av de offentliga rummen men även på arkitekturen likväl som på de tekniska lösningarna i området. Centralt är att det finns blandade funktioner inom hela Sjöstaden (Västra Sjöstaden + Sjöstaden) och att området kopplas ihop med den befintliga staden genom anslutande gator och med hjälp av ny bebyggelse.

ÖVERGRIPANDE GESTALTNINGSIDÉ

Planförslaget tar avstamp i den strukturplan som finns i planprogrammet för Västra Sjöstaden. I strukturplanen för planprogrammet redovisas 5 bärande idéer. De bärande idéernas grund är att skapa attraktivitet, igenkänning och en boendemiljö där människor trivs och vill leva både inne och ute. Utifrån dessa principer har områdets struktur utformats.

Bebyggelsens variation - utgår från den täta, traditionella kvartersstruktur, dock uppbruten, både i höjdlid och i längsled. Bebyggelsen i området varierar i höjd mellan 3 - 8,5 våningar. Taklandskapet i miljön är viktig för att bidra till variationen och till den trelleborgska arkitekturen. Genom att kvarteren inte är helt slutna, utan öppnar upp sig mot kringliggande gator, varierar bebyggelsen även i längsled och bidrar till en mer brokig miljö. Med en uppbruten struktur blir det lättare att röra sig mellan kvarteren. Områdets arkitektur ska andas Trelleborg på ett enkelt och nutida sätt. Skala, proportioner och materialitet är viktiga faktorer för människans upplevelse av staden. Ett kvalitetsprogram för kvartersmark har upprättats.



Övergripande strukturplan från planprogrammet Västra Sjöstaden.

Brutna gator - handlar dels om bebyggelsens variation i längsled och dels om de inre miljöerna i stadsdelen då brutna gatulinjer hjälper att stoppa vindhastigheter. De brutna gatorna i nord- sydlig riktning knyter an till det trelleborgska bebyggelsemönstret i de centrala delarna av staden. Gatumiljön ska vara grön på både gatumark och förgårdsmark, vilket bidrar till ett behagligare lokalklimat, trivsel och till den biologiska mångfalden. Träd och planteringar bidrar till att dra ner skalan där bebyggelsen är hög. På förgårdsmarken och längs gångfartsgator och längs strandpromenaden tillåts uteplatser spilla ut och ska bidra till gaturummets helhet.

Det inre stråket - är en viktig del av förslaget där syftet är att alla ska kunna röra sig fritt mellan bostadsgårdar utan att behöva korsa trafikerade gator. Ett stråk genom kvarteren i öst-västlig riktning bidrar även till en annan upplevd dimension av stadsdelen. Stråket ger förutsättningar till att skapa tillhörighet för de boende i området, särskilt för barn som ska kunna röra sig mer fritt i stadsdelen utan att vara beroende av vuxnas sällskap.

Kontakten med havet - handlar om att skapa en mer naturlig och tillgänglig stadsstruktur där den befintliga bebyggelsen norr om Västra Sjöstaden och därmed staden återigen får kontakt med havet. Den nya stadsdelen och dess kopplingar ska hjälpa till att tillgängliggöra området för trelleborgarna. Kontakten med havet ska även genomsyras i de allmänna platserna i området. Målet är att det finns målpunkter och aktiviteter som är tillgängliga för alla, även om man inte bor i området. Utformning av de allmänna platserna ska locka både boende i området och besökare till utevistelse. Genom att det finns olika typer av utemiljöer finns det möjlighet till olika funktioner och att kunna använda ytorna utifrån intresse och behov.

GESTALTNINGSPRINCIPER FÖR AKTUELLT PLANOMRÅDE

Skala, proportioner, detaljeringsgrad, variation och material är viktiga faktorer för människans upplevelse av staden. Utformningen av bebyggelsen och dess förhållande till omgivningen är centrala i gestaltningen av stadsrum. För Västra Sjöstaden är det viktigt att området andas Trelleborg men på ett nutida sätt. Ett exempel på det är korta fasadlängder där variationen av material och detaljer upplevs i ögonhöjd. Ett annat är ett varierat och spännande taklandskap. Arkitekturen ska bidra till upplevelsen av stadsrummet. Det är viktigt att arkitekturen upplevs lika självklar som genuin på sin plats. Detta bidrar till en känsla av acceptans och hemkänsla hos betraktaren. För att belysa detta och för att sätta ramarna för kvalitén i bebyggelsen och på kvartersmark har ett kvalitetsprogram för kvartersmark tagits fram. Kvalitetsprogrammet ligger som bilaga till detaljplanen och planprogrammet för Västra Sjöstaden.

Samtidigt som vikten av god gestaltningen i det byggda är gatornas och de allmänna rummen utformning lika viktig för att bidra till helheten i stadsrummen. I det allmänna ska många funktioner samsas. Genom att arbeta aktivt med både gatans gestaltning och kvarterens struktur och bottenvåningar kan en levande gatumiljö skapas. Det skapar trygghet och gör miljön mer intressant och inbjudande. Det allmänna rummet ska fylla funktioner såsom rörelse, möten, aktivitet, plats för vila, biodiversitet samt tekniska delar som avrinning av dagvatten och robusthet inför klimatförändringar. Hur det allmänna rummet gestaltas har arbetats fram parallellt med planprogrammet och liksom kvalitetsprogrammet ligger som bilaga till detaljplanen och planprogrammet



Översta bilden: Översiktsvy sedd från sydväst. Nedre bilden: Vy från Västra entrén. Visionsbilder framtagna av Kanozi arkitekter på uppdrag av Granitor/Serneke.

ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS

GATA1

Gata. Trädplantering och planteringsytor ska finnas. Syftet med planbestämmelsen är att i möjliggöra för ett finmaskigt och sammanhållet gatunät inom planområdet samt i koppling till dess närområden. Syftet är även att försörja området med trafik och bidra till rörelse. Angöringstrafik för lastning och lossning föreslås vara tillåten.



Principsektion för områdets olika gaturum, framtagna av Sydväst arkitektur och landskap på uppdrag av Trelleborgs kommun. Läs mer på sida 7.

GATA2

Gågata. Syftet med planbestämmelsen är att möjliggöra för en strandpromenad längs havet. Angöringstrafik för lastning och lossning föreslås vara tillåten på gågatan. Gågatan föreslås att delas upp i gångbana och cykelbana med olika material för att skilja de olika aktiviteterna åt. Gågatan utformas något böljande mot havet för att inte upplevas för rak.



Principsektion för gångata, framtagna av Sydvest arkitektur och landskap på uppdrag av Trelleborgs kommun.

- GC-VÄG** Gång- och cykelväg. Syftet med planbestämmelsen är att bekräfta befintlig markanvändning.
- P-PLATS** Parkeringsplats. Syftet med planbestämmelsen är att skapa parkeringsplatser för besökare till besökshall och område för friluftsliv.
- PARK** Park. Syftet med planbestämmelsen är att säkra de naturvärden och allmänna parkvärden som finns på platsen. Dessa föreslås förädlas och utvecklas för att bli ett område med helhet för både människa och natur.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS

- +00,00** Markens höjd över nollplanet ska minst vara +0,0 över nollplanet. Syftet med planbestämmelsen är att markens höjd får inte vara lägre än angivet antal meter över nollplanet i RH2000 för att säkerställa kustskydd för framtida höjda havsnivåer.
- u₂** Underjordiskt dagvattenmagasin får finnas. Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa att dagvattenmagasin kan anläggas för att hantera och rena dagvattnet från det aktuella planområdet.
- skyddsvall₁** Vall för skydd mot översvämningar. Vallens högsta höjd ska vara minst +2,8 meter över nollplanet. Syftet med planbestämmelsen är att, i form av vall, skydda bebyggelsen från framtida höjda havsnivåer. Vallen integreras med landskapet och kan vid behov byggas på.

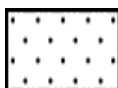
Upphävande av strandskydd

Strandskyddet är upphävt för användning gata, gågata och gång- och cykel inom allmän plats. Syftet med planbestämmelsen är att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområdet samt för att få rådighet att möjliggöra bättre standard och tillgänglighet.

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

- B** Bostäder. Syftet med planbestämmelsen är att möjliggöra för bostäder inom området.
- C** Centrum. Syftet med planbestämmelsen är att möjliggöra för centrumverksamhet inom området.
- C1** Centrum ska finnas i bottenvåning. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att centrumverksamhet uppförs i bottenvåning.
- D₁** Vårdboende. Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra för äldreboende och LSS-boende.
- E** Teknisk anläggning. Syftet med planbestämmelsen är att möjliggöra för pumpstation och transformatorstation. Pumpstationen kommer hantera dagvatten och möjliggörs i planområdets västra område. Transformatorstation möjliggörs både vid mobilitetshus och vid pumpstationen.
- P₁** Parkering i mobilitetshus. Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra för mobilitetshus med bilparkering, cykelparkering etc.
- S** Skola. Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra för skolverksamhet.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK



Marken får inte försees med byggnad eller parkering. Utskjutande entréparti, vindfång och uteplatser får dock finnas. Cykelparkering får finnas i anslutning till entréer. Parkeringsplats för rörelsehindrade får finnas. Syftet med planbestämmelsen är att marken ska användas som förgårdsmark med uteplatser och entréplatser samt möjlighet för cykelparkering på mark

i anslutning till entré och även tillåta utskjutande entrékroppar. Parkering får inte finnas utöver parkering för rörelsehindrade. Vid gränderna i nord-sydlig riktning och gågatan i söder är prickmarken bredare i syfte att möjliggöra för en mer intim och småskalig bostadsmiljö.



Marken får endast förses med komplementbyggnader till en högsta byggnadshöjd till 3,5 meter. Komplementbyggnader får endast uppföras på 10 procent av den totala gårdsytan. Komplementbyggnader ska i huvudsak utföras med vegetationstak. Gårdar ska till minst 50 procent utgöras av genomsläppligt material. Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra för exempelvis förråd, växthus, cykelförråd, sophus etc på gården samt att säkerställa grön friyta på innergårdarna, både i marknivå och i vertikalled, samt god infiltration av ytvatten. Med gårdsyta avses yta mellan fasader inom kvarteret.

- e1 Endast utskjutande byggnadsdelar får finnas till maximalt 20 procent av egenskapsområdet och med samma eller lägre nockhöjd än huvudbyggnad. Syftet med planbestämmelsen är att möjliggöra att byggnadsdelar såsom trapphus, djupare delar av byggnadskroppen, burspråk, entrébalkonger etc kan finnas.



Visionsbild för gångfartsgata kombinerat med förgårdsmark som tillsammans kan skapa en intim och småskalig bostadsmiljö. Vy från norr till söder, framtagen av Kanozi arkitekter på uppdrag av Granitor/Serneke.

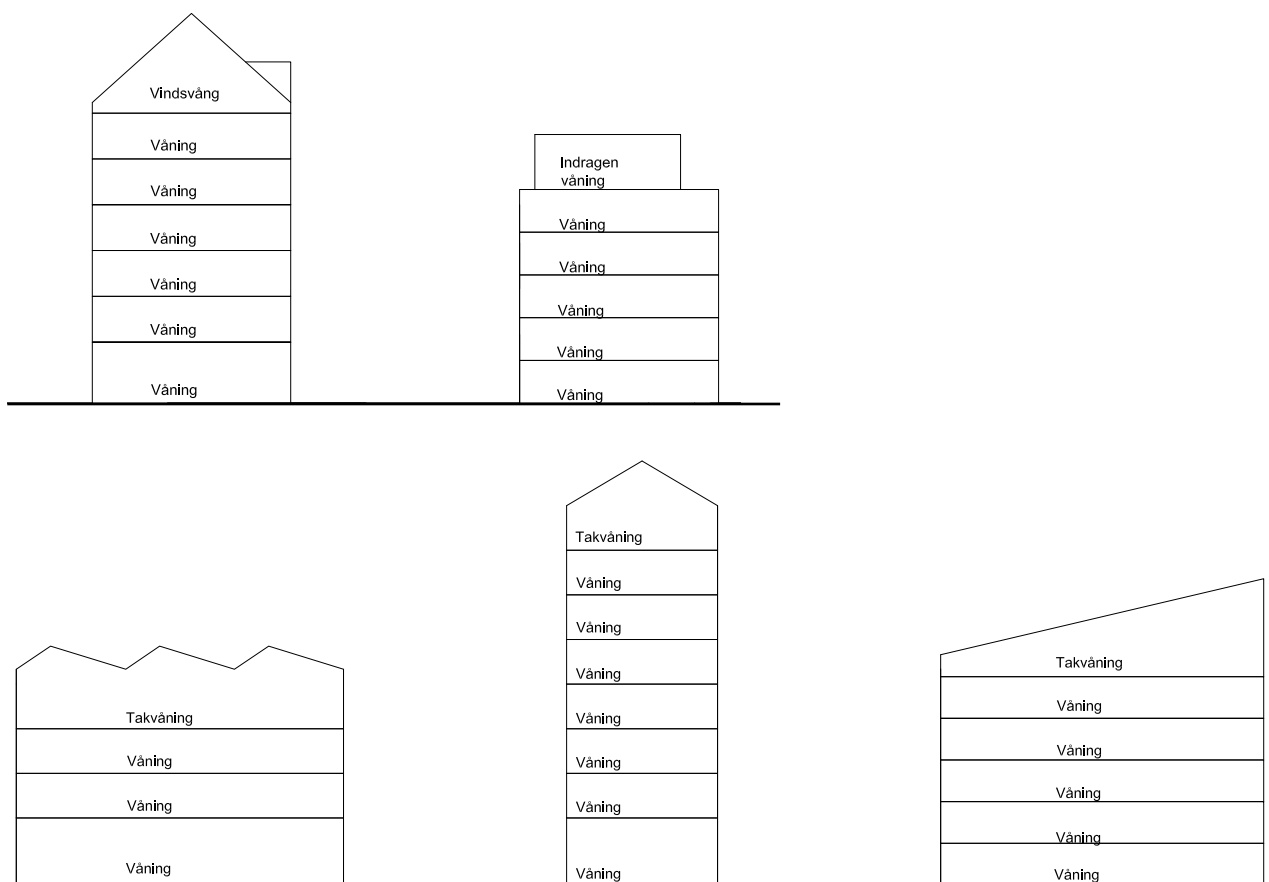
- e₂** Största byggnadsarea är 0.0 m². Syftet med planbestämmelsen är att begränsa yta för transformatorstation framför mobilitetshuset samt byggnad för skolverksamhet. Syftet med att begränsa yta för skolverksamheten är att möjliggöra för att kommunens riktlinjer om friyta innehålls för en potentiell förskola med 6 avdelningar (120 barn).
- f₁** Entré ska finnas mot gatan. Syftet med planbestämmelsen är att byggnadens huvudentréer ska vara vända mot intilliggande gata. Syftet är att öka orienterbarheten i området, öka läsbarheten i byggnaderna och alstra rörelse till stadens gator. Entréer signalerar en mänsklig närvaro och skapar en stadsmiljö som är vänligare och tryggare samt motverkar stängda fasader mot gata.
- f₂** Minst två entréer ska finnas mot gatan. Syftet med planbestämmelsen är att byggnadens huvudentréer ska vara vända mot intilliggande gata. Syftet är att öka orienterbarheten i området, öka läsbarheten i byggnaderna och alstra rörelse till stadens gator. Entréerna signalerar en mänsklig närvaro och skapar en stadsmiljö som är vänligare och tryggare samt motverkar stängda fasader mot gata. Bestämmelsen finns där egenskapsområdet är långsträckt längs gata för att säkerställa att tillräckligt många entréer vänds mot gata.
- f₃** Sockelhöjd för bostäder ska vara minst 0,3 meter och max 1 meter mot omgivande gata. Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa att skyfall inte rinner in i bostäderna. Maxhöjden säkerställer att fasader inte upplevs stängda.
- f₄** Loftgång eller entrébalkonger får inte finnas mot omgivande gata. Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa att fasader som vetter mot det allmänna rummet behandlas och upplevs som en byggnads huvudfasad. För detta är det viktigt att dess arkitektoniska uttryck inte döljs av byggnadselement såsom långa sektioner av loftgångar eller entrébalkonger.
- f₅** Endast radhus. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att det uppförs radhus inom området. Syftet är att möjliggöra för en blandning av boendeformer i området.
- f₆** Inglasningar av balkonger mot allmän plats ska integreras i fasaduttrycket. Syftet med planbestämmelsen är att säkra och lyfta områdets arkitektur samt att understryka vikten av det arkitektoniska uttrycket mot gata. Inglasningar av balkonger är vanligt, särskilt i ett vindutsatt läge. Balkonger och dess inglasningar ska vara en del av den ursprungliga arkitektoniska idén. Detta för att motverka att balkongerna dominerar fasaduttryck, även om de inte genomförs i samband med uppförande av byggnaden.

- f₇** Entré ska finnas mot söder. Syftet är att säkerställa att platsen framför mobilitetshus aktiveras genom entréer mot den. Syftet är att öka orienterbarheten i området, öka läsbarheten i byggnaderna och alstra rörelse till stadens gator. Entréer signalerar en mänsklig närvaro och skapar en stadsmiljö som är vänligare och tryggare samt motverkar stängda fasader.
- f₈** Översta planet ska utgöras av vind, vindsvåning, takvåning eller indragen våning. Detta plan får utföras utöver angivet våningsantal. Indragen våning ska ligga minst 1,5 meter från fasad på underliggande våning mot gata och utgöra maximalt 80 % av den underliggande våningens byggnadsarea. Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa ett varierat och spännande taklandskap i området. Det översta planet bör därför vara framträdande och skilja sig från de nedre våningarna. Det varierade taklandskapet är en del av den ursprungliga idén med områdets gestaltning och en bärande del av områdets arkitektur. För att nå dit ska den översta våningen helt eller delvis omgärdas av yttertak likt en vind, alternativt kan denna utformas som en indragen våning. Platta tak tillåts inte förutom för indragen våning.
- f₉** Endast trapphus får finnas till maximalt 55 % av egenskapsområdet. Trapphus ska ha fasad som till huvudsak består av glas eller annat transparent material. Syftet med planbestämmelsen är att möjliggöra för trapphus utanför mobilitetshusets byggrätt och tillskapa ett arkitektoniskt inslag till byggnaden. Trapphuset ska uppföras i glas eller annat transparent material för att säkerställa tryggheten och öka orienterbarheten genom att meddela mänsklig närvaro.
- f₁₀** Friliggande husgavlar får vara maximalt 13 meter breda. Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa att byggnader upplevs nätta, genom att gavlar definieras till en maximal bredd, och på så vis främja en hög arkitektonisk gestaltning i synliga lägen.
- f₁₁** Teknisk anläggning ska anpassas till huvudbyggnadens fasaduttryck. Syftet med planbestämmelsen är att säkra och lyfta arkitekturen även för tekniska anläggningar. Tekniska anläggningar ska vara en del av den ursprungliga arkitektoniska idén och gestaltas med omsorg.
- p₁** Byggnadens långsida ska placeras parallellt med hela egenskapsgräns mot gata. Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa att byggnadens långsida ligger parallellt med gata, vilket är viktigt för gaturummets helhet och rumslighet där byggnaderna skapar tydliga kvarter. Byggnadens placering i djupled regleras inte med denna bestämmelse. Portal och portik får finnas.

NÄSTA SIDA: Illustrationer som visar exempel på ett varierat taklandskap.



Översiktsvy för bebyggelsen mot söder med inspiration om varierat taklandskap. Visionsbild framtagen av Kanozi arkitekter på uppdrag av Granitor/Serneke.



Sektionerna visar exempel på översta plan hur vind, vindsvåning, takvåning och indragen våning kan utföras.

- h₁-h₂₂** Syftet med planbestämmelserna, h_x, är att avgränsa byggnader i höjdled med en högsta nockhöjd och med maximalt antal våningar. Planbestämmelsen reglerar att byggnader till en angiven procent av byggrätten får uppföras till en maximal nockhöjd och ett maximalt antal våningar. Syftet är att säkerställa att bebyggelsen i området varierar i höjdled och i våningsantal. Syftet med planbestämmelsen om föreskrivet antal våningar (h₁₄) är att skapa goda förhållanden till radhusens omgivning.
- h₂₃** Byggrätten får vara högst 19 meter i nockhöjd och maximalt 5 våningar. Teknisk anläggning får anordnas utöver angiven nockhöjd och våningsantal, dock ej närmare fasadliv än 3 meter. Syftet med planbestämmelsen är att möjliggöra för teknisk anläggning på mobilitetshusets tak. Tekniska anläggning för exv. solceller, vätgas mm.
- n₁** Vegetation och/eller trädplantering ska i huvudsak finnas längs hela användningsgränsen mot gata. Undantag kan ges för centrumverksamheter. Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa att en planteringszon finns mellan uteplatser och gata. Detta för att skapa ett avstånd mellan den semiprivata uteplatsen och den offentliga gatan. Vid centrumverksamhet ges undantag för att bereda plats för verksamhetens aktiviteter.
- n₂** Vegetation och/eller trädplantering ska i huvudsak finnas inom hela egenskapsområdet, med undantag för entréer och centrumverksamheter, där även cykelparkering och parkeringsplats för rörelsehindrade får finnas. Syftet är att förgårdsmarken ska bidra till ett grönt gaturum. Förgårdsmarkens planteringszon ska tillsammans med gatans träd och planteringar skapa en helhet av grönska, vilket är viktigt för områdets skala och lokalklimat.
- n₃** Markparkering får ej anordnas. Syftet är att reglera att markparkering inte får finnas då ytan ska fungera som en lunga i området och ska användas som mötesplats av de boende och besökare till området.
- x₁** Markreservat för allmänt tillgängligt gångstråk i öst-västlig riktning mellan GATA₁. Gångstråket ska vara ihopkopplat med GATA₂ i sydlig riktning. Gångstråket ska vara minst 3 meter brett. Syftet med gångstråket är att främja fri rörelse i området. Gångstråket ska utformas med detta i åtanke.
- g₁** Gemensamhetsanläggning för gångstråk. Syftet med gångpassagen är att främja fri rörelse i området. Gångpassagen ska utformas med detta i åtanke.

- v₁** För bostäder större än 35 kvadratmeter ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden, och minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasade. Syftet med planbestämmelsen är att bullerriktvärden innehålls enligt trafikbullerförordningen.
- m₁** Bullerskydd ska uppföras mot allmän plats i norr i form av ett 2 meter högt och 16 meter långt plank, alternativt mur eller markgestaltning med likvärdiga bullerdämpande funktion, så att bullerriktvärdena innehålls på förskolegården. Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa god bullerdämpad utemiljö på förskolegården vid förhöjda bullervärden.
- m₂** Byggnad med fasad inom 38 meter från drivmedelsstation ska uppföras i egenskapslinje mot söder som skydd mot värmestrålning. Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa att del av byggnaden placeras i egenskapslinje mot söder så att bakomliggande förskolegård skärmas av från en riskkälla så att människors hälsa och säkerhet tryggas.
- m₃** Byggnad med fasad inom 38 meter från drivmedelsstation ska uppföras med utrymningsväg mot innergård. Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa människors hälsa och säkerhet vid planläggning intill riskkälla genom att säkra utrymningsväg i riktning bort från denna, där huskroppen kan fungera som ett skydd vid en eventuell olycka.
- m₄** Avåkningsskydd som avgränsar egenskapsområdet från angränsande väg E6 ska placeras i fastighetsgräns åt norr. Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa människors hälsa och säkerhet vid planläggning intill riskkälla.
- b₁** Fasader och fasadöppningar mot norr, öster och väster som vetter mot rekommenderad väg för farligt gods ska utföras i obrännbara material eller i brandteknisk klass EI 30 eller motsvarande. Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa människors hälsa och säkerhet vid planläggning intill riskkälla.
- b₂** Fasader och fasadöppningar mot öst som vetter mot drivmedelsstation samt byggnadens norra fasad och fasadöppningar inom 15 meter från dess östra sida ska utföras i obrännbara material eller i brandteknisk klass EI 30 eller motsvarande som skydd mot riskkälla drivmedelsstation. Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa människors hälsa och säkerhet vid planläggning intill riskkälla.

- a₁** Marklov krävs även för hårdgöring av ytor. Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa en god infiltrering i området som en del av dagvattenhantering.
- a₂** Bygglov får inte ges för ändrad markanvändning förrän markförening har avhjälppts. Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa att markförening avhjälpas innan marken tas i bruk för att den ska vara lämplig för sitt ändamål.
- a₃** Bygglov får inte ges för ändrad markanvändning förrän avåkningsskydd som avgränsar egenskapsområdet från angränsande väg E6 har uppförts. Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa att skydd mot väg E6 uppförts innan marken tas i bruk för att den ska vara lämplig för sitt ändamål.

Upphävande av strandskydd

Strandskyddet är upphävt för all kvartersmark. Syftet med planbestämmelsen är att få rådighet att utföra föreslagen exploatering.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 120 månader över hela planområdet och börjar gälla fr.o.m. laga kraft datum.

ÖVRIGA DELAR I FÖRSLAGET

Cykelparkering

Cykelparkering ordnas enligt kommunens parkeringsstrategi och parkeringsnorm. Cykelparkering för besökare kan ordnas i anslutning till entréer på förgårdsmark. Cykelparkering för boende ordnas i bostadshusen alternativt på gårdar. Utformning och placering av cykelparkering ska genom sin kvalitet och attraktiva utförande bidra till att cykeln blir det självklara förstahandsvalet vid val av transportmedel.

Bilparkering

Parkering för bil ska ordnas i mobilitetshus i området. Parkering ordnas enligt kommunens parkeringsstrategi och parkeringsnorm. Plats för angöring och för att lasta och lossa anordnas på gatumark som kantstensparkering eller på gångfartsgatorna. Parkeringsplatser för rörelsehindrade ordnas på förgårdsmark, vid husgavlar eller på gårdarna.





Bef. Strandlinje

GENOMFÖRANDE

ORGANISTATORISKA GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Detaljplanen beräknas kunna antas av Kommunfullmäktige sista kvartalet 2023/första kvartalet 2024. Genomförandetiden är 120 månader (10 år) från den dag detaljplanen vunnit laga kraft. Allmän platsmark inom detaljplanen har kommunalt huvudmannaskap.

TEKNISK INFRASTRUKTUR

DAGVATTEN

Planområdet ligger inom kommunalt verksamhetsområde för hantering av dagvatten. Planerad byggnation kommer att anslutas till kommunala dagvattenserviser som kopplas i nya ledningar för dagvatten. En höjdsättning och övergripande strategi har tagits fram genom dagvattenutredning i planprogramsarbetet och en vidare dagvattenutredning för detaljplanen. Höjdsättningen av området är viktig för avledning av dagvatten. I dagvattenutredningen finns förslag på höjdsättning. Avskärande stråk kommer behövas i utpekade lägen. Höjdsättningen och avskärande stråk regleras inte i detaljplanen utan kommer behöva studeras vidare i projekteringsskedet. Framtagen dagvattenutredning föreslår att området höjdsätts för att avrinna åt väster. I den senaste dagvattenutredningen har olika alternativ till utjämningsdamm för dagvatten från området utretts. Två alternativ till öppen dagvattenhantering, dagvattendamm och ett alternativ underjordisk damm norr om våtmarksområdet Sumpen har utretts. Kommunen har landat i att ett underjordiskt dagvattenmagasin för utjämning och rening är det bästa alternativ för platsen då det utgör en yteffektiv åtgärd med goda möjligheter att anpassas till platsens förutsättningar och utveckling. Utöver detta kan det underjordiska dagvattenmagasinet kombineras med parkering ovanpå. Föroreringsberäkningar har gjorts för de olika alternativen. Utgångspunkten för föroreningsberäkningar är anläggningens totala djup på 2 meter med ett permanent vattendjup på 0,9 m. Minsta möjliga storlek på den permanenta vattenytan är 210 m² för att uppnå tillräcklig rening. Med ett underjordiskt magasin försämras inte föroreningssituation efter exploatering i förhållande till befintlig situation.

På grund av klimatanpassning för området och det kustskydd som måste anläggas för att klara framtida havsnivåhöjning behövs en pumpstation för dagvatten. Pumpstationen föreslås placeras på befintlig parkeringsplats söder om E6. Dagvattenavledning och dagvattensystemet dimensioneras för att klara ett 30-årsregn med klimatfaktor 1,25. Befintliga dagvattenledningar som idag leds in i planområdet ansluts till de nya ledningarna. Från pumpstationen kan utloppet pumpas ut i havet och därmed lyftas över kustskyddet. Utloppsledningen kan konstrueras på olika

sätt vilket projekteras vid ett genomförande av detaljplanen. Ett alternativ är att utloppet kan släppas ut till ett litet dike i en strandzon som meandrar mot havet och utformas på ett naturligt sätt.

Marknivå på allmän platsmark är föreslagen att höjas till mellan +2,5 och +3,85 m. Det innebär att dränerande ledningar kommer att ligga på ungefär +2,0 - +3,5 m. När medelvattennivån i Östersjön är +1,5 m, så kommer eventuellt grundvattennivån, vid vissa tidpunkter, att sammanfalla med lågt liggande dräneringsledningar. Pumpstationen för dagvattnet dimensioneras för att även pumpa dessa tillfälliga mindre flöden.

VA

Planområdet ligger inom kommunalt verksamhetsområdet för vatten och spillvatten.

EL OCH ENERGI

Utbyggnaden av planområdet kommer att kräva förstärkning i elnätet. Inom och i anslutning till planområdet finns elledningar.

Ny nätstation placeras lämpligen så nära mitten av bostadsområdet som möjligt för att klara mata alla bostadskvarter. Det kan även finnas behov av ytterligare nätstation för exempelvis elbilsladdare osv.

Planförslaget möjliggör även för nätstation i den västra delen av området för effektbehov av pumpstation/laddstolpar på parkeringen eller för besökshallen.

LEDNINGSOMLÄGGNING

Inom området finns befintliga ledningar som kommer att läggas om, tas ur bruk, och eventuellt plockas bort till följd av detaljplanens genomförande. Åtgärder kring ledningar beskrivs närmare i stycket om rättigheter och ledningar på sida 30.

AVFALLSHANTERING

Avfall samt återvinning ska tas om hand i enlighet med kommunens avfallsplan. Om UWS blir det alternativ som väljs för avfallshantering är det viktigt att behållarna smälter in i omgivningen och placeras på ett sätt som stärker rörelsen kring det inre stråket och inte ger en negativ påverkan på upplevelsen av detsamma. Gatorna inom området är utformad så att avfallsfordons tillgänglighet är säkerställd. Planeringen ska ske i samråd med Tekniska serviceförvaltningen. I exploateringsavtalet finns illustration som visar förslag på placering för behållarna.

VÄXELSPÅR

Norr om befintlig bebyggelse finns ett växelspår som används av Trelleborgs hamn cirka 4 gånger/dag. Spåret används för att kunna backa tågset för att kunna leverera gods till lokaler i hamnområdet. Spåret sträcker sig in på aktuellt planområde, men idag är det endast sträckan fram till ICA Maxis parkering som används. Spåret kan tas bort inom planområdet.

KUSTSKYDD

Inom planprogrammet för Västra Sjöstaden föreslås ett antal kustskyddsåtgärder för att skydda planområdet mot framtida höjda havsnivåer. Dessa åtgärder utgör tillståndspliktig vattenverksamhet. För detaljplanen är anläggande av vall aktuellt. I detaljplanen föreslås strandpromenaden höjas till nivån +3,85 för att fungera som kustskydd. Bostäderna föreslås ha en färdig golvnivå som ligger minst 0,3 m ovanför omkringliggande gata. Med kustskydd i form av en vall och höjning av mark innebär det att ny bebyggelse är skyddad mot ett 100-årshögvatten fram till år 2150. Möjlighet kommer att finnas att bygga på med en mur längs strandpromenaden för att skydda planområdet även mot en extremhändelse år 2150. Åt norr måste området ansluta till befintliga markhöjder på E6 och vara lägre vid våtmarksområdet Sumpen för att kunna brädda ut skyfall. Pumpstation för dagvattenhantering föreslås skyddas av den vall Trelleborgs kommun fått tillstånd att uppföra väster om planområdet. Vallen anläggs med en lägsta höjd till +2,8 för att ansluta till E6:ans höjd norr om pumpstationen och utförs delvis utanför det aktuella planområdet. På längre sikt, när E6 riskerar att översvämmas, behöver vallen höjas och förlängas västerut enligt kommunens tematiska tillägg till översiktsplanen för stigande hav och översvämning (TÖP). En höjning och förlängning av en sådan vall skulle enligt beräkningar idag behöva göras strax innan år 2065.

Övriga kustskyddsåtgärder utanför aktuellt detaljplaneområde, men inom planprogramsområdet, är strandfodring, slussar och omgrävning av Ståstorpsån samt fördröjningsmagasin vid Ståstorpsån. Dessa åtgärder finns beskrivna i planprogram för Västra Sjöstaden och MKB för planprogrammet. MKB för planprogrammet ligger som bilaga till aktuell detaljplan.

TEKNISKA GENOMFÖRANDEFRÅGOR

MARKBESKAFFENHET

Den dominerande jordarten i området är fyllning. Fyllningen består i huvudsakligen av grus, sand och lermorän. Mulljord och tegelrester förekommer även i flertalet av undersökningspunkterna. Jordlagerföljden består generellt av fyllning på lerig dy på grusig sand/lerig grusig sand

på lermorän. Djupet till berg varierar mellan ca 8-16 meter under befintlig markyta. Byggnader kan generellt inte grundläggas i fyllningen eller den leriga dyn. Lättare byggnader som kan tillåtas sätta sig ojämnt kan dock grundläggas i fyllningen. Beroende på storlek och typ av byggnad, och därmed den belastning som förs ned från byggnaden via grundläggningen till undergrunden, kan flera olika typer av grundläggning vara tänkbara; platta på mark, sulor, plintar och för tyngre byggnader på pålar ned till lermorän alternativt kalkberget. Nödvändig grundundersökning ska tas fram av exploatör i samband med bebyggandet av området.

RÄDDNINGSTJÄNSTENS TILLGÄNGLIGHET

Tillträde för räddningstjänstens fordon ska anordnas inom området. Mellan körbar väg och husens entréer får avståndet inte överstiga 50 meter. Mellan brandpost och uppställningsplats ska avståndet vara högst 75 meter. Exploatör ska redovisa att brandvattenförsörjningen är säkerställd i samband med bygglov och startbesked.

Exploatör ska redovisa att åtkomligheten för räddningstjänsten är säkerställd i samband med bygglov och startbesked. För bostäder belägna högre än 23 meter ovan mark ska det säkerställas att utrymning kan ske utan räddningstjänstens medverkan. Möjlighet till utrymning beaktas i samband med bygglov och startbesked.

EKONOMISKA GENOMFÖRANDEFRÅGOR

PLANEKONOMI

Detaljplanen bekostas av plansökande, och regleras genom tecknat planavtal.

Allmän plats planläggs med kommunalt huvudmannaskap och därmed ansvarar kommunen för att allmän plats byggs ut, samt bekostar drift och underhåll. Exploatören/fastighetsägaren ska bidra till finansieringen för genomförandet av den allmänna platsen genom att erlagga en ersättning som bedöms motsvara nyttan som exploatören erhåller av att allmän plats byggs ut. Denna kostnadsfördelning hanteras i exploateringsavtal mellan kommunen och exploatör. Exploatör ska även bidra till allmän platsmark utanför detaljplanområdet berörande park som benämns Västra entrén park och delar av en skyddsvall mot stigande havsnivåer, som idag ligger mellan den gamla småbåtshamnen och byggrätterna i detaljplanen. Västra entrén park behöver utvecklas och förstärkas för att klara av ett ökat nyttjande vid detaljplanens genomförande, och skyddsvallen behövs för att skydda den nya exploateringen inom området

Exploatörer ansvarar och bekostar genomförandet av kvartersmarken inom detaljplanen.

Med det kommunala huvudmannskapet följer även en rätt för kommunen att lösa in allmän platsmark och en skyldighet för kommunen att lösa in allmän platsmark om fastighetsägaren begär det. Ersättning för marken bestäms enligt reglerna i expropriationslagen om ingen annan överenskommelse träffas.

EXPLOATERINGSAVTAL

Exploateringsavtal ska tecknas med exploatören innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige.

Detaljplanen kan bara antas av kommunfullmäktige om kommunfullmäktige också godkänner det exploateringsavtal som tecknas mellan exploatören och kommunen. Exploateringsavtal mellan Trelleborgs kommun och exploatören ska reglera villkor för detaljplanens genomförande, kostnadsansvar samt uppföljning av åtaganden.

Kommunalägd mark som planläggs som kvartersmark förekommer i begränsad omfattning inom planförslaget och kommer överlåtas till exploatören för att kunna förverkliga planförslaget. Överlåtelsen regleras i ett separat avtal men kommer biläggas exploateringsavtalet.

Kombinationen av enskild och allmän kvartersmark skapar ett effektivt markutnyttjande och genom att inte ha en tvingande bestämmelse om vilken typ av skola som behövs skapas möjligheter för ett eventuellt förändrat framtida behov. Kommunen har tecknat avtal med fastighetsägaren/exploatören om bland annat förskolans utbyggnad. Kommunen bedömer, att med stöd av redan tecknat avtal och framtida exploateringsavtal där formerna kring förskola också kommer regleras, så finns det ingen risk att förskolan inte byggs om behovet av förskola finns.

ÖVRIGA AVTAL

Ett medfinansierings- och samverkansavtal om förändringar på statliga väg E6 har tecknats mellan kommunen och Trafikverket (trafikverket ärendenummer TRV 2022/101124).

MARKSANERING

Inom planområdet finns förhöjda halter av miljöförorenande ämnen. En riskbedömning avseende markföroreningarna har utförts. I denna har åtgärdsförslag och en grov kostnadsbedömning gjorts. Riskbedömning visar att undersökningarna inom planområdet är tillräckliga för att kunna bedöma risker för människors hälsa och säkerhet på en översiktlig nivå. Utredningen visar att inga ytterligare undersökningar krävs för den västra delen av planområdet medan det i den östra delen, krävs kompletterande undersökningar inför genomförandet av saneringen. Dessa kan utföras först när befintliga byggnader rivits. För planprocessen bedöms dock

underlaget och de utförda undersökningarna, i samråd med kommunens tillsynsmyndighet, vara tillräckliga.

I utredningen finns även en åtgärdsplan med kostnadsbedömning vilken visar att det är rimligt att området kan saneras för att bli lämpligt för bostadsbebyggelse. Utredningen utgår från två olika åtgärdsscenario för ett genomförande av sanering. Som utgångspunkt för att åtgärda föroreningsituationen föreslås urschaktning och omhändertagande av förorenad jord på extern mottagningsanläggning. Åtgärdsplan med kostnadsbedömning visar att man behöver schakta ca 40 000 - 52 000 ton. Läs vidare om föroreningsituationen samt de två olika åtgärdsscenario inom aktuellt planområde på sid. 64 ff.

För att säkerställa att marken blir lämplig för ändrad markanvändning, inom den östra delen, införs planbestämmelse om att bygglov inte får ges förrän markföroreningar har avhjälpats. Villkoret kan, i beslut om bygglov, flyttas fram till startbesked och teknisk handläggning.

FASTIGHETSRÄTTLIGA GENOMFÖRANDEFRÅGOR

FASTIGHETSBILDNING

Planområdet berör del av den privatägda fastigheten Bogsprötet 3 samt del av de kommunala fastigheterna Väster Jär 4:120 och Väster Jär 2:200. Planområdet är ca 60 000 kvm, varav 30 000 kvm utgörs av kvartersmark och 30 000 kvm allmän plats.

Fastighetsbildning kan ske med stöd av detaljplanen, och föreslås ske i enlighet med fastighetskonsekvenskartan, se sid. 28.

Fastighetsbildningsåtgärderna innebär följande:

- Delar av Bogsprötet 3 och Väster Jär 4:120 som avser kvartersmark med ändamålen bostäder och centrumverksamhet bildar nya fastigheter genom avstyckning och fastighetsreglering.
- Delar av Väster Jär 4:120 som enligt förslaget planläggs för parkering i mobilitetshus och centrum föreslås att avstyckas till en egen fastighet.
- De delar av Väster Jär 2:200 som föreslås bli kvartersmark med ändamålet tekniskanläggning för pumpstation och transformatorstation styckas av och bildar nya fastigheter.
- Delar av Bogsprötet 3 som avser allmän plats kan regleras till Väster Jär 4:120
- De delar av Väster Jär 2:200 som förblir allmän plats samt planläggs som allmän plats kan fastighetsregleras till Väster Jär 2:128 eller till Väster Jär 2:200.

I exploateringsavtal mellan kommunen och exploatör behandlas ansvaret för initiering och kostnadsansvar för fastighetsbildningen.



Fastighetskonsekvenskartan visar hur marken inom området fördelas som kvartersmark och allmän plats.

GEMENSAMHETSANLÄGGNING

Inom delar av fastigheten Bogsprötet 3, på kvartersmarken som planläggs för bostads- och centrumverksamhetsändamål, ska marken vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning för gångstråk. Gångstråket planeras vara tillgängligt för allmänheten och allmänhetens nyttjande avses säkras genom avtalsservitut.

Inom planerad kvartersmark på nuvarande Bogsprötet 3 finns det möjlighet att bilda gemensamhetsanläggning för andra ändamål också, exempelvis innergård.

Om hela eller delar av området ska användas av flera fastigheter gemensamt kan inrättande av gemensamhetsanläggning prövas hos Lantmäterimyndigheten.

MARKRESERVAT FÖR ALLMÄNNYTTIGA ÄNDAMÅL

I den östra delen av planområdet planläggs för markreservat för allmännyttigt ändamål, dvs ett x-område som ska vara tillgängligt för allmänt gångstråk. Exakt läge för gångstråket är inte definierat men ett gångtrafiksflöde ska kunna ske från en kommunal gata till en annan i väst-östlig riktning samt vara minst 3 meter bred.

Detaljplanen anger att det interna stråket för gångtrafik ska finnas genom flera kvarter i öst-västlig riktning. Stråket bryts av med kommunala gator mellan kvarteren. Inom bostadskvarteren där en mer sluten innergård planeras så planläggs det för att marken, där gångstråket så småningom ska anläggas, är tillgänglig för gemensamhetsanläggning. Mellan skolområdet och de östra bostadskvarteren reserveras kvartersmarken för allmänt ändamål genom planbestämmelsen x. Anledningen till skillnaden är hur driften av gångstråket är tänkt att hanteras i de olika delarna av detaljplanen. Skolområdet är mer av offentlig karaktär och med planbestämmelse x ges fastighetsägarna möjlighet att begära att kommunen ska förvalta gångstråket om detta behov anses finnas i framtiden. Gångstråket i de mer slutna kvarteren kommer majoriteten av tiden nyttjas av de boende inom kvarteren och kräver därför en möjlighet till gemensam förvaltning av berörda fastigheter.

Kommunen och fastighetsägaren är överens om att det interna gångstråket ska anläggas av fastighetsägaren och fastighetsägaren ska stå för dess kostnader. Vidare har parterna som utgångspunkt att x-området ska förvaltas av privatägd fastighet/-er då det planeras för mer än bara ett internstråk som ska nyttjas av allmänheten inom området. Delar av x-området som ej avsätts för gångtrafiksflöde kan även nyttjas för nödvändiga anläggningar till bostadsfastigheterna så som cykelparkering för besökande, utemiljö etc.

Bedömningen är att planbestämmelsen x gör det lättare för kommunen och de framtida bostadsfastigheterna att samordna sina intressen.

Parterna är överens om att teckna avtalsservitut strax före detaljplanen antas, dels gällande x-området för att säkerställa fri rörelse i området för allmänheten, dels för rörelse inom de två kvarter som ligger precis väster om x-området som i detaljplanen kommer berörs av planbestämmelsen g.

RÄTTIGHETER OCH LEDNINGAR

Ledningsrätt 1287-1364.1 för gas finns i sydöstra delen av planområdet. Ledningsrätten är placerad i framtida allmän plats för gata och förväntas kunna ligga i samma sträckning men eventuellt kan justering behöva ske. Behov av justering och eventuell omprövning av ledningsrätten hanteras vid genomförandet av allmän plats.

I norra delen av planområdet finns spillvattenledning som går genom framtida byggrätt för mobilitetshus. Denna ledning ska läggas om vilket bekostas av exploatör och kommunen. Rivning/borttagning av ledningen hanteras av respektive exploatör vid byggnationsstart. Fördelning av kostnaden hanteras i exploateringsavtal.

I norra delen av planområdet finns även en dagvattenledning som avvattnar marken norr om E6:an. Denna dagvattenledning berör också framtida byggrätt för mobilitetshus och kommer behöva läggas i en ny sträckning. Nyförläggningen bekostas genom taxa hos det ledningsdragandeverket. Rivning/borttagning av den befintliga dagvattenledningen hanteras av respektive exploatör vid byggnationsstart.

Dagvattenledning i Strandridaregatan rivs och ersätts av nytt dagvattensystem. Befintlig dagvattenledning i västra delen av Strandridaregatan behålls men ansluts till de nya ledningarna. Kostnaden för nytt dagvattensystemet hanteras genom taxa hos det ledningsdragandeverket. Ansvarar för eventuell borttagning av dagvattenledningar som är ur bruk inom den fastighet som exploateras ligger på respektive exploatör/fastighetsägare.

Andra befintliga dagvattenledningar som går genom aktuellt planområde med utlopp i havet tas ur bruk. Nya spill-, vatten- och dagvattenledningar kommer byggas ut och förläggas i allmän plats. Det nya systemet finansieras genom taxa som betalas av respektive exploatör.

Inom stora delar av planområdet finns el-, tele- och optoledningar som påverkas av planförslaget. Befintliga ledningar tas ur bruk och ledningar som behövs för den allmänna försörjningen förläggs i allmän plats och hanteras i samband med projekteringen och byggnation av allmän plats. Eventuellt befintliga ledningar som lämnas kvar i mark, ur bruk, hanteras av respektive exploatör. Kostnader för ledningsflytt bekostas av exploatör och hanteras i exploateringsavtal och, vid behov, separata avtal med respektive ledningsägare.

Planområdet berörs inte av officiellt servitut eller inskrivet avtalsservitut. Däremot så kommer det innan detaljplanens antagande tecknas ett avtalsservitut mellan kommunens fastighet Väster Jär 4:120 och den nuvarande fastigheten Bogsprötet 3 som ska reglera framkomligheten för allmänheten inom kvartersmark. Avtalsservitutet kommer från början vara ett ej lokaliserat servitut inom kvartersmarken på fastigheten Bogsprötet 3. Efterhand som kvartersmarken projekteras och byggs ut planeras dock avtalsservitutet att justeras för att definiera dess läge ytterligare. Det slutliga läget ska beröra de delar av de framtida fastigheterna som iordningställs för det så kallade inre stråket för att säkerställa allmänhetens rätt att nyttja interngatan för gångtrafik genomfart. Avtalsservitutet tecknas av exploatören innan detaljplanen antas. Avtalsservitutet kommer vidare skrivas in i fastighetsregistret och gälla i framtida berörda styckningslotter.

TILLSTÅNDSANSÖKAN

För detaljplanens genomförande krävs dispens för biotopskydd gällande oxel- och pilallé längs Strandridaregatan. Länsstyrelsen har tagit beslut om att ge dispens för avverkning av 13 alléträd. Övriga träd längs Strandridaregatan som påverkas av kustskyddet har hanterats i ansökan om markavvattnings hos mark- och miljödomstolen. Kommunen kommer att kompensera borttagna träd enligt beviljad dispens och eventuell framtida vattendom.

Kommunen har tagit fram ett tematiskt tillägg till kommunens översiktsplan gällande stigande hav och översvämning (TÖP). TÖP:en föreslår att planprogramområdet för Västra Sjöstaden, där aktuell detaljplan är en del, ska skyddas genom upphöjning av mark samt vall mot havet. Aktuell detaljplan utgör första delen av större sammanhängande kustskyddsåtgärder. De planerade åtgärderna med vall bedöms utgöra markavvattnings, som i sin tur utgör tillståndspliktig vattenverksamhet. Trelleborgs kommun har därmed sökt och fått tillstånd för vattenverksamhet, inklusive dispens från det generella markavvattningsförbudet samt dispens från biotopskydds- och strandskyddsbestämmelser för genomförandet av planerade vattenverksamheter (Växjö Tingsrätt, Mark- och miljödomstolen, Mål nr M 5557-22 2023-10-18). I samband med tillstandsprocessen har kommunen påbörjat arbetet med projektering av vallen/kustskyddet för etapp väst.

Inom Västra entrén föreslås parkering och ett dagvattenmagasin. För iordningställandet av parkeringen och underjordiskt dagvattenmagasinet kommer strandskyddsdispens för anläggningarna behövas. Parkering är till för att allmänheten ska fortsatt kunna besöka platsen och därför är det viktigt hur allmänheten uppfattar sin rätt till tillträde. I dispensen kan krav ställas på exempelvis utformning för att allmänhetens tillgång till området ska vara given. Dagvattenmagasinet kommer att ligga under mark vilket inte kommer påverka allmänhetens tillgång till området, förutom under genomförandet.

ETAPPVIS UTBYGGNAD

Enligt planprogrammet för Västra Sjöstaden föreslås utbyggnaden av området ske etappvis. Detaljplanen utgör den första utbyggnadsetappen inom planprogrammet.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER

BAKGRUND

POLITISKA BESLUT

En avsiktsförklaring ingicks den 14 augusti 2018 mellan Trelleborgs kommun och Serneke Midroc Holding AB; Trelleborgs kommun och ICA fastigheter. Syftet med avsiktsförklaringen är att Trelleborgs kommun tillsammans med byggherrarna ska utveckla Västra Sjöstaden och skapa en ny levande stadsdel för Trelleborg, främst för bostäder med för området lämplig service. Det ska vara en hållbar stadsdel med god miljöprofil där det ska vara attraktivt att bo, leva och arbeta och det ska ges möjlighet till rekreation. Täthetsgraden för området anges i avsiktsförklaringen och ska vara ett exploateringsstal på 1,8 - 2,0. Service i form av förskolor, vårdboende, särskilt boende mm ska tillskapas, liksom handel och service som inom området ska utgöra komplement till centrum. Parkering ska ordnas i mobilitetshus. Målet är även att kunna anlägga en strand genom strandfodring som en del av kustskyddet. Området ska vara en mötesplats för hela Trelleborg och därmed är det viktigt att det kopplas ihop med omkringliggande bebyggelse.

Den 2 april 2020 tecknades en avsiktsförklaring mellan Trelleborgs kommun och Trafikverket med anledning av ringväg, östlig hamnfart samt västlig hamnfart, Avsiktsförklaring avseende samverkan kring åtgärder med anledning av flytt av Trelleborgs hamn. Parterna är överens om att befintlig västlig hamnfart ska användas tillsvidare. Trafikverket och kommunen har därför gemensamt utrett trimningsåtgärder på befintlig väg E6 och Travemündeallén. Detta är sammanställt i "Åtgärdsvalsstudie E6 genom Trelleborg, kapacitet och tillgänglighet" (2022-01-24).

Kommunen avser att bygga och finansiera en ringväg för kollektivtrafik, pendlings- och genomfartstrafik runt staden.

PROJEKTPLAN

Den 26 november 2018 beslutade Kommunfullmäktige att godkänna projektplan och budget för planprogrammet Västra Sjöstaden, som ligger till grund för framtagandet av planprogrammet och vidare detaljplanearbetet. I september 2022 godkännande kommunfullmäktige planprogrammet för Västra Sjöstaden.

PLANDATA

Planområdet finns i de västra delarna av Trelleborgs stad och avgränsas i väster av den gamla nerlagda småbåtshamnen, i norr av E6, i öster av parkeringen till ICA Maxi och i söder av vattenområde. Området är 6 ha stort. Marken är delvis privatägd och delvis kommunalägd.

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Vid samrådet för planprogrammet för Västra Sjöstaden yttrade sig Länsstyrelsen bland annat om undersökning om betydande miljöpåverkan till följd av planeringen. Länsstyrelsen menar att planförslaget i planprogrammet innebär åtgärder som kräver tillstånd för vattenverksamhet, varför Länsstyrelsen menar att kommunen behöver ta ställning till betydande miljöpåverkan inom ramen för sådana tillståndsprövningar. Utifrån aktuellt underlag har Länsstyrelsen ingen synpunkt på kommunens bedömning att planförslaget i övrigt inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. miljöbalken.

Efter samrådet av planprogrammet Västra Sjöstaden har Trelleborgs kommun och Länsstyrelsen träffats för ett möte gällande Länsstyrelsens synpunkter i samrådet. Länsstyrelsen rekommenderade då att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) skulle tas fram då kustskyddsfrågan inte kommit så långt i översiktsplanarbetet. Mötet hölls 2021-02-25. Kustskyddet (skyddsvall) och därmed markhöjning och tillstånd för vattenverksamhet gör att en strategisk MKB ska tas fram.

Efter mötet skickade Länsstyrelsen en komplettering till samrådsyttrande för planprogrammet. Där påpekar de att nämnda tillståndsprocesser för vattenverksamhet inte fångar upp frågan om betydande miljöpåverkan på ett tillräckligt sätt i det aktuella fallet. Detta eftersom frågan behöver studeras i ett längre tidsperspektiv och ses i ett större sammanhang än vad tillståndsprövningarna omfattar. Utifrån de miljöeffekter som kan följa av planprogrammets åtgärder för att hantera översvämning och stigande havsnivåer (upprättande av kustskydd genom vall/mur samt höjning av mark), menar Länsstyrelsen att ett genomförande av planförslaget som helhet riskerar att medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. Miljöbalken. Länsstyrelsen råder därför kommunen att göra en strategisk miljöbedömning av aktuellt planprogram och att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap. 11-12 §§ Miljöbalken. Länsstyrelsen lämnar specifika råd avseende ett sådant miljöbedömningsarbete. De har skrivit:

"I ett arbete med att ta fram en MKB för aktuellt planprogram rekommenderar Länsstyrelsen att kommunen relaterar föreslagna åtgärder för att hantera risken för översvämning till kommunens kustskyddsarbete i stort, då skydden inom planområdet behöver ses som en del av en större helhet. Länsstyrelsen ser också att det är viktigt att kommunen beskriver och hanterar sådana konsekvenser som aktuellt planförslag innebär för omkringliggande områden och bebyggelse, både på kort och lång sikt. Exempelvis hur Ståstorpsån ska hanteras när kustskyddet tillkommer samt vilka effekter detta ger för områden norr om

planområdet. Andra frågor som Länsstyrelsen ser kan vara relevanta att behandla i en MKB för planprogrammet är konsekvenser avseenden erosion och höjning av grundvattennivåer."

En MKB har därför tagits fram för hela planprogramsområdet för Västra Sjöstaden. Avgränsningssamråd med Länsstyrelsen har hållits i samband med ovan nämnda möte, 2021-02-25. De miljöaspekter där betydande miljöpåverkan inte har varit möjlig att utesluta från början har utretts och bedömts i miljökonsekvensbeskrivningen (Sweco 2021-08-20).

De miljöaspekter som har utretts är:

- Hälsa och säkerhet med avseende på översvämningsrisk
 - Översvämning från stigande hav
 - Översvämning från skyfall
 - Översvämning från höjda grundvattennivåer
 - Erosion
- Vattenmiljö och vattenkvalitet
 - Påverkan på Ståstorpsån, grundvatten och kustvatten

MKBn för planprogrammet Västra Sjöstaden används även för att bedöma konsekvenserna för miljöaspekter för aktuell detaljplan. För övriga miljöaspekter i aktuell detaljplan som inte lyfts fram i miljökonsekvensbeskrivningen har kommunen gjort bedömningen att vidare miljöbedömning inte behöver göras. Redovisning av samtliga miljöaspekter finns på kommande sidor.

FRAMTIDA HAVSNIVÅHÖJNINGAR

Området ligger kustnära vilket gör att området är utsatt för framtida höjda havsnivåer till följd av klimatförändringar. En utredning om dagvatten, skyfall och skydd mot översvämningsrisk togs fram till planprogrammet Västra Sjöstaden. Utredningen beskriver områdets förutsättningar, utredningen har gjort analyser och beräkningar och föreslagit åtgärder för att skydda området mot framtida havsnivåhöjning.

Inom planområdet ligger bebyggelsen i dagsläget på mellan ca +2,3 till +2,8. Väg E6 ligger från +2,6 längst i väst och ökar till ca +3 norr om Västra entrén. Norr om E6 ligger markytan på +1,4 till +2,1. Området omkring Västra entrén och gamla småbåtshamnen ligger mellan +1,3 till +1,8 och har slänter som möter vattenytan.

Idag är översvämningsrisken för området begränsad vid ett normalhögsvatten. Översvämning i samband med ett 100-årshögsvatten medför temporär översvämning av våtmarksområdet Sumpen. Vid år 2065

översvämmas området vid ett normalhögvattnen och vid en 100-årshändelse. I det längre perspektivet till år 2150 kommer det finnas stora utmaningar med permanent översvämning i samband med stigande havsnivåhöjning och grundvattennivåer.

För att vara väl förberedd på hur klimatförändringar kan påverka samhället har Trelleborgs kommun tagit fram ett tematiskt tillägg till kommunens översiktsplaner, stigande hav och översvämning (TÖP). TÖP:en antogs av Kommunfullmäktige 19 december 2022. I TÖP:en har kommunen gjort bedömningar för ett 100-årsperspektiv. Osäkerheterna är stora och all planering ska göras med säkerhetsmarginal. Skyddsåtgärder ska vara anpassningsbara och flexibla så att de kan justeras efter förändrade prognoser i framtiden. Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade redan den 2 april 2020 att Trelleborgs kommun ska utgå från IPCC:s scenario RCP 8,5 avseende medelvattenytans stigning i kustnära planering. Dimensioneringsnivåer för enskilda planer och områden ska med utgångspunkt från RCP 8,5 anpassas efter lämpliga tidsperspektiv och säkerhetsnivåer. RCP 8,5 innebär ett scenario där fortsatt höga utsläpp av koldioxid kommer att ske. Anpassningsbara lösningar förespråkas i beslutet, och dimensioneringsnivåer och riktlinjer ska kunna uppdateras i takt med att ny kunskap tillkommer (Dnr KS 2020/275). Övre gränsen för klimatscenario RCP 8,5 (IPCC 2019) innebär en höjning av medelhavsnivån med 1 meter till 2100 och 2 meter till 2150 jämfört med idag.

Kommunens ställningstagande i TÖP:en är att skyddsåtgärder ska vidtas successivt för att skydda den byggda miljön efter hand som havsnivån stiger. Den byggda miljön i Trelleborg ska skyddas från översvämningar under minst hundra år. Befintlig och utpekad ny bebyggelse kan fortsätta att utvecklas under översiktsplanens planperioden fram till år 2035.

Under rubriken *Genomförande - Kustskydd* på sida 24 beskrivs vilka åtgärder som behöver göras inom aktuellt planområde för att skydda mot framtida havsnivåhöjning.

Miljöeffekter har konsekvensbedömts i MKB. Nollalternativet innebär att nuvarande markanvändning kommer att fortsätta och att de kustskydd som planeras inom planprogrammet inte kommer att utföras. Det finns därför en risk att planområdet på längre sikt riskerar att översvämmas. Det finns också en stor risk att befintliga områden norr om planområdet kommer att översvämmas i framtiden om åtgärderna som föreslås i planprogrammet inte vidtas. De områden som riskerar att påverkas bedöms ha stora ekonomiska värden och nollalternativet bedöms därför innebära stora negativa konsekvenser.

Med de åtgärder som föreslås i aktuell detaljplan, i planprogrammet

samt i TÖP, för att skydda området från framtida havsnivåhöjning kan området, samt delar av den befintliga tätorten, skyddas från översvämning vid en extremhändelse år 2150. Det innebär således en positiv påverkan med avseende på översvämning då åtgärderna bidrar till att också delar av tätorten skyddas mot översvämning.

VATTENKVALITET

Recipient för planområdet är Västra sydkustens kustvatten. Recipient är klassad att ha Måttlig ekologisk status (VISS klassad 2009-12-22) och Ej god kemisk status (VISS klassad 2013-10-29). Orsaken till måttlig ekologisk status är baserat på fysikalisk kemiska kvalitetsfaktorn näringsämnen. God ekologisk status ska nås år 2021. Recipienten uppnår ej god kemisk status baserat på för höga halter kvicksilver.

Vid ökat skyfall och vid stigande havsnivå stiger grundvattennivåerna vilket kan komma att öka risken för att föroreningar i marken når grundvattnet. Detta medför negativa konsekvenser för grundvattenkvaliteten vid nollalternativet. I nollalternativet kommer inte heller fördröjning och rening av dagvatten att ske. Effekten vid nollalternativet riskerar att bli ökade föroreningar i dagvatten samt grundvatten. Detta bidrar därmed till måttligt negativa konsekvenser för djur och växter med anknytning till vattenmiljön.

Sammantaget bedöms planprogrammet och aktuell detaljplan ha en stor positiv påverkan på Västra sydkustens kustvatten samt grundvatten. Med föreslagen dagvattenrening inom den västra delen av området (underjordiskt dagvattenmagasin) beräknas föroreningshalter för samtliga parametrar minska jämfört med föroreningshalter för befintlig och framtida situation utan rening. Detta innebär måttligt positiva konsekvenser för vattenkvaliteten och vattenmiljön i stort i jämförelse med nollalternativet. Statusklassningen enligt miljökonsekvensnormer för recipienten Västra sydkustens kustvatten bedöms inte påverkas.

GRUNDVATTEN

När den permanenta havsytan stiger kommer även grundvattennivån i området stiga. Enligt utförd geoteknisk undersökning i planområdet finns grundvattenytan idag ca 1–2 meter under markytan (motsvarande nivåer mellan +0,1 och + 0,7 meter). Om grundvattennivån är nära markytan finns en risk för att ändrade grundvattenförhållanden i framtiden kan göra att området permanent står under vatten eller att området är svårt att dränera. Särskilt gäller detta i kustnära områden, då en stigande havsnivå även leder till stigande grundvattennivå i strandnära lägen. En marknära grundvattenyta gör också att endast en del av nederbörden kan infiltrera

i marken innan marken blir vattenmättad. När marken är vattenmättad går infiltrationen så långsamt att all nederbörd måste kunna avledas på markytan eller i ledningssystem. Om marken är vattenmättad kan ett regn eller skyfall med relativt måttlig återkomsttid leda till att stora volymer vatten måste kunna hanteras.

Miljöeffekterna har konsekvensbedömts i MKB och i nollalternativet förväntas markanvändningen förbli densamma som i dagsläget och ingen markhöjning eller reglering av grundvattennivån kommer utföras. Inom planområdet bedöms det till följd av denna höjning av grundvattennivå kunna bli svårare för nederbörd att infiltrera, vilket också ökar risken för översvämning. På längre sikt bedöms det finnas en måttligt hög risk för översvämning av grundvatten i området. Grundvattnet finns på en relativt yttlig nivå men inte så ytligt att det inom en överskådlig framtid bedöms leda till översvämning. Måttliga negativa konsekvenser bedöms därför uppstå i nollalternativet.

För genomförandet av planprogrammen och den aktuella detaljplanen kommer man att eftersträva en grundvattennivå som är som dagens nivå och därför bedöms konsekvenserna med avseende på översvämning från grundvatten vara obetydliga. Grundvattennivån kommer att hållas nere med hjälp av dräneringssystem för gator, torg och byggnader men kan behöva kompletteras med dränering mot kustskydd.

EROSION

Medelvattenståndet förväntas stiga i framtiden. Detta kommer utöver ökande översvämning också leda till större erosionsproblem längs kusten än vad som ses idag. Om det inte vidtas åtgärder kommer strandlinjen generellt att dra sig tillbaka, också på platser där det idag endast ses små eller inga erosionseffekter.

Stranden utanför planområdet/planprogramsområdet Västra stranden, har ur ett historiskt erosionsperspektiv varit stabil och sannolikheten för förluster av sediment ut ur bukten är i dagsläget låg. Transporten av sand inom berört kustområde har historiskt sett enbart medfört smärre omfördelningar av sandvolym, men det bör trots det poängteras att det finns potential för årliga variationer i strandplansbredd (Sweco 2019).

Även om Västra stranden ur ett historiskt tidsperspektiv varit stabil kan stigande havsnivåer medföra att stranden blir mindre. Om ingen återfyllnad av sand sker kommer stränder och kustlandskap att försvinna på många platser. Stigande havsnivåer medför därmed att kustsamhällen står inför ett ökande underhållsbehov av stränderna.

I planprogrammet för Västra Sjöstaden föreslås en ny utvidgad strand. Stranden kommer inte planläggas utan strandfodringsåtgärden hanteras i

en separat tillståndsprocess som nu pågår parallellt med detaljplanearbetet. Om stranden inte anläggs innebär det att den strand som finns idag precis söder om aktuellt planområde kommer försvinna. Om markanvändningen fortsätter att vara densamma även i framtiden finns det en risk att planområdet påverkas negativt av erosion på längre sikt (fram till år 2100). Miljöeffekterna har konsekvensbedömts i MKBn och i nollalternativet antas att ingen markhöjning sker vilket innebär att planområdet är mindre skyddat mot erosion i nollalternativet än om planprogrammet utförs fullt ut. Då risk för erosion bedöms föreligga först längre i framtiden bedöms nollalternativet leda till liten negativ påverkan, vilket innebär små till måttliga konsekvenser

Även om det inte finns en större problematik med erosion i dagsläget av stranden söder om planområdet bedöms det i framtiden ske en mer omfattande erosion av stranden. Den planerade strandfodringsåtgärden bedöms leda till att planområdet får ett ökat skydd mot erosion jämfört med om stranden inte anläggs. Genom att strandfodringsåtgärden utförs enligt planförslaget bedöms planområdet inte påverkas av erosion, vilket innebär att inga negativa konsekvenser uppstår.

Anläggning av strand kräver tillstånd för sandutvinning enligt kontinentalsockellagen liksom tillstånd för strandfodring och sandutvinning enligt Miljöbalken. Tillståndsprocesserna och utredningar för anläggande av stranden har påbörjats och bedöms pågå till 2025. Stranden förväntas anläggas 2026-2028.

SKYFALL

Vid regn avvattnas planområdet idag via dagvattenbrunnar och direktanslutna stuprör till privata ledningssystem inne på fastigheterna och vidare till kommunens dagvattensystem inom allmän platsmark.

Vid en skyfallssituation samlas idag en del av skyfallet i mindre lokala lågpunkter medan resten avrinner mot stranden och havet. Vägavvattningen ifrån väg E6 infiltrerar i dike. Det är oklart hur överskottsvatten leds bort.

En utredning om hur dagvatten ska omhändertas, skyfall ska hanteras och kustskydd ska anordnas har tagits fram för planprogrammet för Västra Sjöstaden. En fördjupad skyfallsutredning har sedan tagits fram där fokus har varit de västra delarna av planprogramsområdet. Föreslagen markanvändning inom det bebyggda området innebär en tät stadsstruktur och den allmänna platsmarken inom det området för hantering av skyfallsvolym är begränsad. Skyfall betyder att dess höga intensitet innebär att belastningen på dagvattensystemet överstiger det som systemet är dimensionerat för. Planområdet höjdsätts för att inte skapa inrinning av skyfall till intilliggande områden. Skyfallsvatten föreslås bräddas till



Karta som visar översvämningssituation för de västra delarna av Trelleborgs tätort, år 2021.
Till vänster: normalhögvatten. Till höger: 100-årshändelse.



Karta som visar översvämningssituation för de västra delarna av Trelleborgs tätort, år 2065.
Till vänster: normalhögvatten. Till höger: 100-årshändelse.



Karta som visar översvämningssituation för de västra delarna av Trelleborgs tätort, år 2150.
Till vänster: normalhögvatten. Till höger: 100-årshändelse.

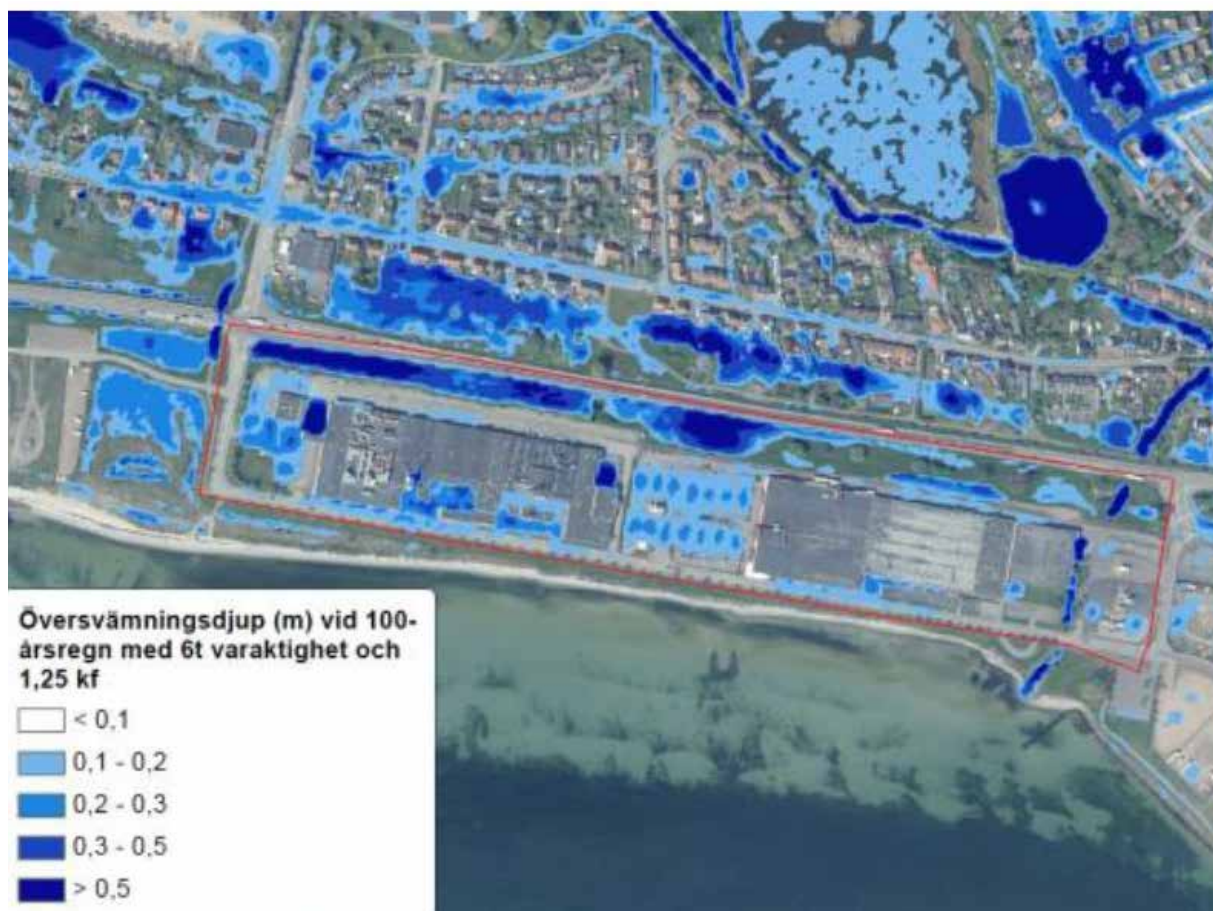
våtmarksområdet Sumpen väster om planområdet. Konsekvenser av ett skyfall i form av ett 100-årsregn med en klimatkfaktor på 1,25 och 6 timmars varaktighet med en exploatering av området och med föreslagen höjdsättning har studerats med hjälp av en hydraulisk ytavrinningsmodell. Resultatet visas i kartan på sida 41.

Det maximala vattendjupet som kartan visar inträffar under en begränsad tid, under skyfallets mest intensiva tillfälle, vanligtvis under mitten av regntillfället. Vattendjupet kommer successivt minska under regntillfällets senare del. Räddningsfordon som brandbil kan passera vid nivåer upp till ca 40 cm. Personbil kan passera vid nivåer upp till 20 cm. Samtliga fordon bedöms därmed inte kunna ta sig fram inom hela området under delar av skyfallshändelsen. Främst gäller detta delar av gatan i öst-västlig riktning och strandpromenaden. Samtliga kvarter bedöms dock vara nåbara för räddningsfordon vid ett skyfall under hela regnhändelsen. Vattennivå inom våtmarken Sumpen beräknas stiga till +1,76. Våtmarken kan efter skyfallshändelsen så småningom tömmas av med en pump, alternativt kan en reglerad öppning mot havet anläggas för att avbörda vattnet mot havet när havsnivå inte ligger för högt. För ytterligare säkerhetsmarginal för att inte riskera att skyfall rinner in i byggnaderna har planbestämmelse om lägsta sockelnivå reglerats i planen.

I ett nollalternativ där miljöeffekterna har konsekvensbedömt i MKB:en kommer dagens markanvändning vara gällande för planområdet och inga av de föreslagna lösningarna för att hantera skyfall kommer att genomföras. Skyfallen kommer sannolikt att bli kraftfullare och ske oftare i framtiden vilket innebär att risken för påverkan genom översvämning från skyfall i nollalternativet är stor. Det ekonomiska värdet av de byggnader som riskerar att skadas bedöms som höga, vilket leder till stora negativa konsekvenser med avseende på översvämning från skyfall.

Föreslagen höjdsättning bedöms ge en acceptabel säkerhetsnivå och kunna säkerställa framkomligheten för räddningsfordon till befintlig och ny bebyggelse vid ett skyfall. Utifrån genomförda modellberäkningar visar resultatet att volymen som avrinner från planområdet till centrala Trelleborg och den planskilda gång- och cykelvägen under E6 är försumbar. Med föreslagen höjdsättning beräknas ett skyfall inte skada bebyggelsen. En mer detaljerad höjdsättning görs vid projekteringen av området.

NÄSTA SIDA: Skyfallskartor som illustrerar hur planområdet påverkas vid ett 100-årsregn.



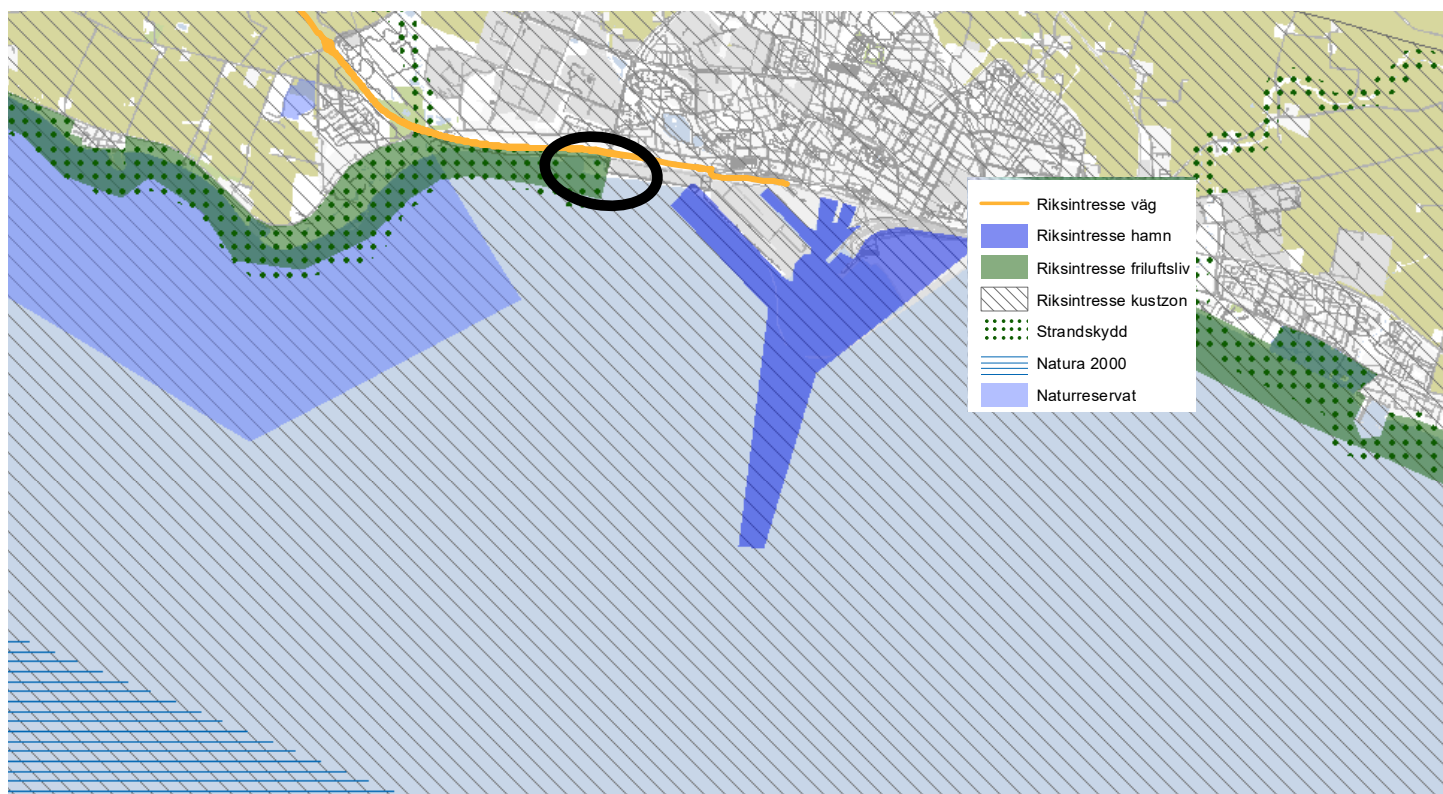
Karta som visar översvämningssituation i befintligt läge (exkl. redovisning av havsnivåhöjning).



Karta som visar översvämningssituation i ett framtida läge.

RIKSINTRESSEN OCH STRANDSKYDD

Planområdet ligger inom riksintresse högexploaterad kust, riksintresse friluftsliv och riksintresse väg. Delar av planområdet ligger även inom strandskydd.



Karta som visar utbredning av riksintressen i området.

RIKSINTRESSE FRILUFTSLIV

Riksintresse för friluftsliv "Skanör-Falsterbohalvön med kuststräckan Höllviken-Trelleborg" berör planområdets västra del. Riksintresset berör ett område planlagt för parkering, söder om E6. Denna yta utgörs idag av en grusad parkering. Övriga delar av planområdet ingår ej inom riksintresset.

Riksintresset beskrivs som ett område med särskilt goda förutsättningar för berikande upplevelser i natur- och/eller kulturmiljöer. Området har särskilt goda förutsättningar för friluftsaktiviteter och för vattenanknutna friluftsaktiviteter. Vidare beskrivs riksintresset bland annat som ett område som har utomordentliga naturvärden med sällsynta växter och djur.

Detaljplanen föreslår att strandpromenad vidare västerut mot Skåre säkerställs i detaljplanen genom användningen GATA. Området ska utvecklas för att tillvarata de, inom ramen för riksintresset, identifierade

förutsättningarna för berikande upplevelser och friluftsliv. Utvecklingen ska ske med hänsyn till både människa, miljö och natur i syfte att utvecklas till ett tillgängligt och attraktivt besöksmål för kommunens alla invånare och turister.

Bestämmelsen skyddsvall, är viktig eftersom bebyggelsen öster om skyddet behöver skyddas från framtida havsnivåhöjningar. Skyddsvallen innebär i detta fall en låg vall. Vallen sträcker sig mellan strandpromenaden söder om nya bebyggelsekvarter och vidare väster och norrut. Vallen ansluter till strandpromenadens höjd på +3,85 och höjden på befintlig E6 + 2,8. Vallen kommer integreras med landskapet och strandpromenaden och få en naturlig del på platsen. Norr om strandpromenaden föreslås en pumpstation för dagvatten och i anslutning till den ett underjordiskt dagvattenmagasin med parkeringsplats ovanpå. På grund av byggnadens placering i landskapet är dess utformning och samspel med detsamma av stor betydelse. För detta möjliggörs en integrering av byggnaden i landskapet.

Området är idag starkt påverkat av människors vistelse och rörelse. De naturvärden som finns på platsen är till stora delar knutna till fågellivet vilket har anpassat sig till att människor vistas på platsen. Den aktuella detaljplanen tar hänsyn till naturvärdena genom att förlägga bebyggelse på redan ianspråktaga och bebyggda delar samt på hårdgjord yta. Värden som har identifierats i naturvärdesinventeringen och artskyddsinventeringen är viktiga att beakta och utveckla. Pumpstationen och besöksparkering placeras på avstånd för att inte störa eller förstöra de identifierade naturvärden som finns inom området.

Varken pumpstationen eller parkering bedöms störa eller negativt påverka riksintresset för friluftsliv. Genom detaljplanen säkerställs strandpromenaden och tillgång till riksintresset. Kommunen gör därför bedömningen att riksintresset för friluftsliv inte påverkas i en omfattning som kan antas vara negativ. Med friluftsliv avses vistelse i naturen för naturupplevelser, fysiska aktiviteter och avkoppling. Planen skapar möjlighet till den typen av vistelse och framhäver platsen kvalitéer genom att en större del av allmänheten bereds tillgång till friluftslivet samt att de höga naturvärdena på platsen säkerställs.

RIKSINTRESSE HÖGEXPLOATERAD KUST

Hela kustområdet i Trelleborgs kommun ingår inom riksintresse kustzon. Riksintresset omfattar hela Trelleborgs stad och alltså även aktuellt planområde. Syftet med riksintresset är att värna kustlandskapets natur och kulturvärden så att dessa inte går förlorade. Riksintresset

innebär att natur- och kulturvärden, inom det utpekade området, ska ges företräde samt att det samlade värdet inom hela området för riksintresse kustzon måste beaktas. Riksintresset innebär inte att det inte är tillåtet att exploatera. Om exploateringen inom riksintresse kustzon innebär tätortsutveckling eller utveckling av det lokala näringslivet kan den tillåtas.

Planområdet ingår inom tätortsutvecklingen och antas inte beröra riksintresset negativt.

RIKSINTRESSE VÄG

Aktuellt planområdet ligger direkt söder om E6:an. E6 är utpekad som ett riksintresse för kommunikation enligt Miljöbalken 3 kap, 8 § med funktionsbeskrivning av riksintresset enligt nedan:

Delsträckan är en del av det utpekade kollektivtrafiknätet. Den är även utpekad som särskild betydelsefull för dagens godstransporter. E6 ingår i det rekommenderade nätet för transport av farligt gods. Vägen utgör anslutning till Trelleborgs hamn och kombiterminal som är utpekade som riksintressen. Längs E6 finns en idé om ett nytt objekt, Ringled Trelleborg, som tar ny mark i anspråk.

Vägen ingår även i det utpekade Trans-European Transport Network TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild nationell betydelse. Enligt 3 kap 8 § i miljöbalken ska områden som är av riksintresse för kommunikationsanläggningar skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Aktuellt planområde är den första etappen av utbyggnaden av Västra Sjöstaden. I aktuellt planförslag föreslås en ny tillkommen korsning till E6 för att skapa en bättre koppling och minska barriäreffekten som E6 utgör idag.

E6:ans sträckning är utpekad av Trafikverket i det funktionellt prioriterade vägnätet som en nationell och internationell viktigt väg för godstransporter, dagliga personresor, långväga personresor och kollektivtrafik. Det funktionellt prioriterade vägnätet är de vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet. Förutsägbara och tillförlitliga restider är därför viktigt för vägnätet. 2018 gjorde Trafikverket en åtgärdsvalsstudie för E6 genom Skåne där flera mål formulerades. Formuleringen av dessa mål används som utgångspunkt för anspråken på framkomligheten intill aktuellt planområde. Fokus för anspråken är förutsägbara restider och så små störningar som möjligt snarare än höga hastigheter och korta restider.

En trafikutredning har tagits fram för planprogrammet Västra Sjöstaden och ligger till grund till aktuellt planförslag. Simuleringar har gjorts för hur en

utbyggnad av området påverkar korsningspunkten vid Västra korset samt hur en ny tillkommen korsningspunkt påverkar framkomligheten på E6. Restidsjämförelsen mellan nuläge, utbyggt område med åtgärd på E6 och nollalternativ (ingen åtgärd på E6) visar att planförslaget inte ger en negativ inverkan på förutsägbarhet vad gäller restid. Ökad trafik och den belastning som kan komma ske på E6:an med utvecklingen av området ger inte några större kapacitetsproblem på E6:an med föreslagna åtgärder. Åtgärderna bidrar till förbättrade möjligheter att bedriva kollektivtrafik på E6 med förutsägbara restider och det bidrar till en lugnare trafikmiljö inne i området. Med föreslagen trafiklösning skapas en mer hållbar trafikstruktur då det blir enklare att gå, cykla och åka kollektivt jämfört med nollalternativet. Med fler kopplingar till övriga Trelleborg och omkringliggande områden minskas den barriäreffekt som E6 utgör. Vidare innebär även de föreslagna trafiklösningarna i planförslaget en första etapp i fortsatt utveckling av bebyggelsen för hela Västra Sjöstaden. De investeringar som görs för att främja bättre koppling mellan området och övriga Trelleborg går inte förlorade vid fullt utbyggt Västra Sjöstaden.

Kommunen bedömer att föreslagna åtgärd och lösningar för trafiken inte påverkar riksintressets syfte negativt. Läs vidare om planförslagets påverkan på E6 under rubriken Gatunät och trafik på sid. 57.

RIKSINTRESSE HAMN

Trelleborgs hamn som ligger öster om Travemündekorset utgör riksintresse för sjöfarten. Hamnen är landets andra största sett till total godsomsättning och landets största ro-ro-hamn med järnvägsanslutning ombord på tågfarjor. Hamnen ingår också i EUs Transeuropeiska nätverk (TEN) som bl a knyter ihop medlemsländernas transportnätverk. TEN-nätet består av ett stomnät (core network) och ett övergripande nät (comprehensive network). Trelleborgs hamn ingår i stomnätet och utgör därmed en så kallad Core-hamn.

En precisering av vilka hamndelar och funktioner som omfattas av riksintresseanspråket togs fram av Trafikverket 2014. I preciseringen pekades, utöver befintliga hamndelar, även det område ut som kommer innehålla de nya färjelägena och handelskajen i hamnens östra delar. Trelleborgs hamns och Trelleborgs kommuns ambition är att hamnens verksamhet ska flytta från nuvarande hamnens västra delar och istället enbart omfatta markområdena i hamnens östra del. Delar av de funktioner som pekades ut i riksintressepreciseringen 2013 har redan flyttat till ett östligt läge medan planering pågår för flytt av andra funktioner. Omvandlingen av Trelleborgs hamn initierades av att hamnen behöver kunna ta emot

längre färjor än tidigare. För att klara detta måste nya färjelägen anläggas. Utbyggnaden av de nya östra hamndelarna, som utöver färjelägen omfattar handelskaj och ytor för hamnverksamhet, har hanterats i ett miljötillstånd för hamnen. Tillståndet gäller från och med 2012 och gäller till och med 2021. För närvarande pågår arbete med att förbereda en förlängning av miljötillståndet. I gällande miljötillstånd framgår att de gamla färjelägena i väster successivt kommer ersättas av nya färjelägen i öster vartefter dessa tas i bruk.

Planläggning och genomförandet av planen bedöms inte påverka hamnens möjlighet att bedriva sin verksamhet, vare sig i sin nuvarande form eller i enlighet med de planerade utvecklingarna och förflyttningarna av verksamheten.

Potentiell påverkan ligger i att transporter till och från hamnen, däribland transport av farligt gods, förs längs med E6. Eftersom denna i sig utgör ett riksintresse har särskilda trafikutredningar utförts med simuleringar som visar hur en utbyggnad i enlighet med planförslaget kan påverka aspekter såsom framkomlighet och restider på E6. Utredningarna visar att riksintresset inte påverkas negativt. (se avsnitt Riksintresse Väg, ovan). Den transport av farligt gods som sker på E6 hanteras genom en kombination av avstånd och villkor om skyddsåtgärder så som brandklassade fasader m.m., vilket medför att transporten kan fortsätta ledas denna väg, trots utbyggnad. (se avsnitt Risker och störningar på s. 62 nedan). Skyddsåtgärder såsom avåkningsskydd utförs i samråd med väghållaren (Trafikverket). Även trafikbuller hanteras genom skyddsvillkor, i enlighet med trafikbullerförordningen nedan (se vidare under avsnitt Omgivningsbuller s. 68). Hamnens behov av transportförsörjning bedöms därför inte påverkas av förslaget.

Det finns ett växelspår som ligger inom planområdet och som hamnen använder cirka 4 gånger/dag. Spåret används för att kunna backa tågset för att kunna leverera gods till lokaler i hamnområdet. Spåret sträcker sig in på Pergos före detta fastighet (Bogsprötet 3) men idag används endast sträckan fram till planområdets gräns i öst, vid ICA Maxis parkering. Växelspåret inom aktuellt planområde kan därför avvecklas vid genomförandet av detaljplanen, utan negativ påverkan på hamnens verksamhet och riksintresse hamn. I övrigt kommer växelspåret att avvecklas senast år 2025 då hamnen flyttar sin verksamhet och lagerlokaler österut och till logistikområdet Business Center.

Andra riskelement relaterade till hamnen bedömdes vara för långt borta för att påverka planområdet, varför planområdet i sin tur inte kommer att påverka hamnens möjlighet att fortsatt bedriva sin verksamhet med hänsyn till dessa.

STRANDSKYDD

Enligt Miljöbalkens 7 kap 13§ gäller strandskydd vid havet och vid insjöar och vattendrag. Eftersom detta förslag till detaljplan ersätter gällande detaljplaner innebär detta (i enlighet med MB 7 kap 18 g §) att strandskyddet återinträder och måste prövas på nytt. Strandskyddets syfte är att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Inom strandskyddsområde får inte nya byggnader uppföras eller befintliga byggnader ges ny användning. Inte heller får grävningsarbeten eller andra anläggningar utföras som hindrar allmänheten från att beträda området eller väsentligen förändrar livsvillkoren för djur- och växtarter. Upphävande av strandskydd kan göras genom antagande av detaljplan, i enlighet med miljöbalken 7 kap 15 § och plan- och bygglagen 4 kap 17 §.

Idag är strandskyddet upphävt för den hårdgjorda ytan söder om E6. För den östra delen av planområdet gäller inte strandskydd inom delar av planområdet i dagsläget. Östra delen av planområdet omfattas av en stadsplan från 1964 (A 60), inom vilken strandskydd inte tidigare har inträtt. Med ny planläggning återinträds strandskyddet automatiskt igen och ny prövning för att upphäva strandskyddet behöver göras för föreslagen markanvändning.

För att upphäva strandskyddet måste det finnas särskilda skäl och intresset av att ta området i anspråk, på det sätt som avses med planen, ska väga tyngre än strandskyddsintresset. Miljöbalken 7 kap 18 c § anger sex särskilda skäl som ska beaktas vid prövning av upphävande eller dispens från strandskyddet.

I planförslaget föreslås att strandskyddet upphävs för all kvartersmark. För den östra delen av planområdet med bl.a. föreslagen markanvändning; bostäder, centrumverksamhet och förskola bedömer kommunen att det är motiverat att upphäva strandskyddet av det särskilda skälet att området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Förslaget bedöms inte påverka allmänhetens tillgänglighet till strandområdet och bedöms inte försämra livsvillkoren för djur och växtlivet, eftersom området har begränsade naturvärden. Vidare är bostadsbyggandet även ett allmänt intresse enligt 2 kap. 3 § första stycket 5 PBL som ska främjas vid planläggning.

Västra Sjöstaden är ett av kommunens utpekade utvecklingsområde som ska främja tätortsutvecklingen och samtidigt skapa bättre kontakt med havet och bidra till att skydda staden mot havsnivåhöjningar. Kommunen har arbetat med planprogrammet för Västra Sjöstaden under flera år och har studerat hur en utbyggnad av området kan se ut. Kommunen har landat i att planeringsarbetet måste utgå ifrån att marken ska utnyttjas effektivt

utifrån platsens förutsättningar. Eftersom området begränsas fysiskt av bl.a. E6 i norr och havet med tillhörande kustskydd i söder och väst, samt ett våtmarksområde med höga naturvärden i planområdets västra delar, medför det att den yta som är möjlig att nyttja för exploatering och för att skapa mervärde på denna plats är begränsad. Byggrätter placeras i strategiska lägen på den mark som tidigare varit i anspråkstagen för verksamheter med mål om att skapa bra och lämplig stads- och boendemiljö, samt att nyttja så stor andel som möjligt av redan i anspråkstagen mark i området för exploatering av bostäder. Strukturen för området måste möta kommunens behov av att kustskydda staden samt behovet av att exploatera för att möjliggöra för detta kustskydd. Därför föreslås den nya bebyggelsen med hög täthet för att skapa förutsättningar för en ekonomisk genomförbarhet, dels för det nya bostadsområdet i sig, men framför allt för kustskyddet. Kommunen gör bedömningen att denna mark lämpligast nyttjas för just detta ändamål.

I samband med utveckling av Västra Sjöstaden finns en ambition att skapa en tydlig entré från väster. Området utgör idag en odefinierad platsbildning med bland annat en gammal småbåtshamn och ett mindre våtmarksområde. Här finns potential till ett starkt friluftsliv likväl som en entré som väcker nyfikenhet och intresse för Trelleborgs stadsutveckling.

Vidare bedömer kommunen att strandskyddet kan upphävas för pumpstationen (teknisk anläggning) av det särskilda skälet att stationen utgör ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området (miljöbalken 7 kap 18 c § pt. 5). Kommunen har tittat på alternativa lägen för en pumpstation, både inom strandskyddat område och utanför. Kommunen bedömer att pumpstationen måste ligga nära recipient och kustskyddet. Kustskyddets läge och utformning gör att områdets dagvatten kan komma att bli instängt, därav måste kommunen kunna pumpa vattnet över kustskyddet till recipient. Pumpstationens möjligheter att hantera områdets dagvatten och sedan pumpa ut detsamma till recipient har avgjort dess placering inom planområdet. Viktigt för planeringen av Västra Sjöstaden är att många av de befintliga utloppen för dagvatten från de norra delarna av staden, om aktuellt planområde, måste passera aktuellt område och nå recipient. Samtidigt som det kommer att krävas att hanteringen av dagvattnet i framtiden från övriga områden i staden ska kunna pumpas ut med anledning av kustskyddet. Kommunen ser därför positivt att dessa tekniska åtgärder kan samlokaliseras till samma pumpstation, i stället för att kommunen ska placera ut flera pumpstationer i kustnära lägen för hantering av dagvatten i kombination av kustskydd. Annan placering utanför strandskyddat område är därför inte möjlig. Vidare behöver pumpstationen och dagvattenmagasinet ligga i direkt anslutning till varandra, varför möjlig placering av dagvattenmagasinet begränsas. Kommunen bedömer att det

är positivt att kunna samlokalisera dagvattenmagasinet med parkering för att på så vis minimera i anspråkstagen mark.

För planområdets gator (inkl. gågata och cykel- och gångväg) på allmän plats föreslås strandskyddet upphävas. Syftet med upphävande är att säkerställa rådighet och därmed möjliggöra för bättre standard och tillgänglighet längs vägnätet i området. Åtgärden bedöms inte strida mot strandskyddets syften att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområdet. Kommunen bedömer att åtgärden inte heller påverkar möjligheten att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet.

Området söder om E6 planläggs som allmän plats, P-PLATS. Strandskyddet kan därmed ligga kvar och föreslås därför inte att upphävas. Kommunen bedömer att det är positivt att fortsatt kunna erbjuda parkering i detta attraktiva läge med möjlighet att besöka platsen och riksintresset friluftsliv. Naturvärdesinventeringen visar att det endast finns ett visst naturvärde för det aktuella området, vilket gör det till en lämplig plats för parkering, samtidigt som planförslaget i och med detta frigör mark i direkt anslutning till strand och hav i stället för att ha kvar parkeringen i det läge som har varit den primära parkeringsplatsen i området. Det är viktigt att parkeringsplatsen anordnas integrerad med omgivande parkmiljö. Under parkeringsytan föreslås ett underjordiskt dagvattenmagasin.

Kommunen anser att varken parkering eller ett underjordiskt magasin är en anordning som kommer att försämra livsvillkoren för djur- och växtarter eller hindrar eller avhåller allmänheten från att beträda ett område där den annars skulle ha kunnat färdas fritt. Kommunen anser därmed att förslagen åtgärd inte inkräktar på något av strandskyddets syften. Eftersom åtgärdsbehov kopplade till drift och underhåll inte är kontinuerligt för den planerade markanvändningen P-PLATS gör kommunen bedömningen att strandskyddet kan ligga kvar. Vid genomförandet att anlägga dagvattenmagasin och p-plats krävs strandskyddsdispens.

För markanvändning PARK kan strandskyddet ligga kvar. Vall för skydd mot översvämningar sker inom allmän platsmark. Skyddets utformning kommer vara en naturlig del av parkområdet och integreras i landskapet. Allmänheten kommer fortsatt att ha tillgång till stranden och havet även om en vall uppförs. De planerade åtgärderna med vall bedöms utgöra markavvattnings, som i sin tur utgör tillståndspliktig vattenverksamhet. Kommunen har därmed sökt och fått tillstånd för vattenverksamhet, inklusive dispens från det generella markavvattningsförbudet samt dispens från biotopskydds- och strandskyddsbestämmelser för genomförandet av planerade vattenverksamheter.

STAD OCH SAMHÄLLE

PLATSENS HISTORIK

Området Västra Sjöstaden utgörs av ett utfyllnadsområde som började fyllas ut på 40-talet med restprodukter från sockerbruket men även andra utfyllnadsmassor. På 70-talet var i stort sett hela området utfyllt förutom den gamla småbåtshamnen.

Det bebyggda området inom Västra Sjöstaden är rationellt planerad. Området matades från början från Västra korset samt från en gammal korsningspunkt längre österut, ungefär där Östersjögatan korsar Strandgatan idag. Strandridaregatan och även en gatusträckning norr om verksamheterna försörjde verksamhetslokalerna med trafik.

I området har det funnits verksamhetslokaler, Pergo, som tillverkar golv. Verksamheten har flyttat från området.

Området möter havet med en stenskoning som inte längre är skönjbar på grund av växtlighet. En smal strand har bildats som med tiden har fått en mer naturlig linje.

KULTURMILJÖ

Ett kulturmiljöPM har tagits fram för bebyggelsen. I huvudsak utgörs området av byggnader som uppförts för industriändamål, med en successiv framväxt och omformning, vilket lett till en bebyggelse med en brokig karaktär.

Bebyggelsen som helhet uppvisar i dagsläget kvalitéer som har ett bevarandevärde, i form av materialitet, variation i färg och form, blandat med omsorgsfullt utformade detaljer som tex tegelfasader i munkförband och andra tidstypiska drag från respektive tillkomstår. Funktionalistiska inslag är dominerande i arkitekturen, men även postmoderna inslag återfinns, liksom byggnadsdelar helt utan arkitektonisk ambition.

Samtliga byggnader kommer att rivas inom planområdet. Byggnaderna i sig är inte så pass värdefulla att de är att betrakta som särskilt värdefulla enligt PBL 8 kap 13 §, men bör få fungera som inspiration och förlagor, för att området även framgent ska behålla delar av sitt industriella och karaktäristiska uttryck. På så vis kan en helt ny stadsdel i någon mån få en historisk platsförankring.

STADSSTRUKTUR OCH LANDSKAPSBILD

Byggnaderna inom området är relativt låga med tekniska anordningar på tak och mellan byggnader. Bebyggelsen varierar inte mycket i höjd och bebyggelsen utgör en tydlig produkt av dess funktion.

Landskapet i området är flackt mot stranden med låg buskig vegetation och strandvegetation. Pilträäd och oxelallé finns inom området som ger

NÄSTA SIDA: Platsfotografier



riktning och bidrar något till rumsligheten av gaturummet. I den norra delen av området, söder om E6:an, finns en del stora uppväxta träd. Utsikten mot stranden norr om bebyggelsen skymms eller bryts helt av de stora långdragna verksamhetshallarna.

Förslaget innebär att området kommer få en stads- och landskapsbild med nya proportioner, höjder och uttryck. Högre bebyggelse kommer tillåtas och även bebyggelsevolymernas storlek och form kommer differera från den bebyggelse som finns idag.

Bebyggelsen placering, form, höjd och skala påverkar mötet med havet men även mötet med den befintliga staden och entrén till Trelleborg. Tillgängligheten till området, kontakten med havet genom fler gator i nord-sydlig riktning kommer påverka stads- och landskapsbilden positivt. Även kontrasten mellan det bebyggda och det öppna och naturliga kommer vara skarpare och mer definierat.

Viktigt i framtagandet av förslaget har varit variationen i bebyggelsens höjder för att efterlikna en del av det bebyggelsemönster som finns i den befintliga stadskärnan i Trelleborg. Förslaget visar en variation i bebyggelsehöjder då den föreslås i 3-8,5 våningar. Medelvärde för våningsantal i området är ca sex våningar vilket är högre än genomsnittet för de gamla delarna av Trelleborg och i övrigt i staden.

Den höga tätheten och bebyggelsehöjderna påverkar områdets karaktär och anpassning till staden, stads- och landskapsbilden vilken blir en stor förändring från idag och dessutom en stor förändring vad gäller hela stadsbilden för Trelleborg. Detaljplanen reglerar därför varierande bebyggelsehöjder och ett varierat taklandskap.

Det byggda har stor påverkan på det vidsträckta landskapet mot väster. Bebyggelsens möte med landskapet är därför extra känslig, vilket är viktigt att beakta. Bebyggelsen mot väster har därför tydliga regleringar i detaljplanen. I kvalitetsprogrammet för kvartersmark, som ligger som bilaga till aktuell detaljplan, beskrivs detta ytterligare. I fortsatta bygglovsprocessen är det viktigt att fullfölja dessa inledande diskussioner om byggnadernas utformning och helhetsverkan såväl på fasad som på tak.

NATURMILJÖ OCH BIOLOGISKA VÄRDEN

En naturvärdesinventering har gjorts för hela planprogramsområdet, Västra Sjöstaden. Naturvärdesinventeringen har delats upp i mindre områden så kallade naturvärdesobjekt. Tre av naturvärdesobjekten är av högt naturvärde, två objekt är av påtagligt naturvärde och fyra objekt är med visst naturvärde. Inget av de inventerade områdena har högsta naturvärde. Naturvärdesinventeringen har redovisat vilka arter som finns i det inventerade området. Inventeringen visade att det finns rödlistade arter

inom det inventerade området varför en artskyddsutredningen har tagits fram. Artskyddsutredningen har utifrån planförslagets idéer redovisat hur arterna kan komma att påverkas och om förbud enligt artskyddsförordningen riskerar att utlösas.



Karta som visar de inventerade naturvärdena för planprogramsområdet Västra Sjöstaden där aktuell detaljplan ingår. Akutellt planområdet visas med vit streckad linje.

Inom planområdet är de öppna gräsmarkerna söder om E6 ett naturvärdesobjekt som klassificerats som varande av visst naturvärde. Området utgörs av långsmala fält och vegetationen är trivial. Objektet är starkt påverkat.

Inom planområdet finns även en oxelallé och pileallé. Omkring 45 individer finns här, vilka är 30–40-år. Allén är biotopskyddad. Träden är i huvudsak vitala och samtliga saknar skador eller angrepp som kan

utgöra småmiljöer för andra trädlevande arter, som svampar, insekter och fåglar. Oxelbär är attraktiv vinterföda för bland annat trastfåglar. Miljön bedöms som alltför vindutsatt för att vara attraktiv som häck-träd för fåglar. Trädlevande mossor och lavar, som lever på trädens bark, är ganska få och samtliga arter är mycket vanliga på alla sorters lövträd i alla åldrar i stadsmiljö. Summerat är alléns biologiska värde lågt.

I anslutning till planområdet finns Stare, Sävspurv och Gravand som är rödlistade arter. Artskyddsförordningen ger ett skydd för alla vilda fåglar och ett antal djur och växter som finns uppräknade i artskyddsförordningens bilagor. Artskyddsförordningen uttrycker att en arts "gynnsamma bevarandestatus inte får försvåras, i det ingår att den lokala populationen inte får påverkas. Om ett projekt eller en plan bedöms påverka lokal population är det inte möjligt att söka dispens, istället måste skyddsåtgärder vidtas så att populationen inte påverkas. Artskyddsutredningen har gjort en bedömning av vilka sjöfågelarter som riskerar att utlösa förbud enligt artskyddsförordningen utifrån omvandling av områdets landsmiljöer.

Enligt artskyddsutredningen finns den rödlistade Staren i anslutning till planområdet, i gamla småbåtshamnen och längs strandlinjen. Än så länge är stare inte en ovanlig fågel. Storleken på den svenska populationen gör att staren är en av Sveriges 30–40 vanligaste fågelarter. Eftersom minsta gynnsamma population, MVP, "minimum viable population", antas vara ca 3 500 häckande par, är bedömningen att den lokala populationens bevarandestatus kan anses vara gynnsam. Med hänvisning till antalet häckande par, både lokalt och nationellt bedöms ingen direkt påverkan på artens population ske. Däremot kan en exploatering innebära en påverkan på artens livsmiljö och att delar av dess födosöksområden försvinner. Planförslaget innebär att redan ianspråktagen mark planläggs för bostäder och centrumändamål. Stare har inte noterats inom det föreslagna exploaterade området. Därför bedöms att förbud enligt artskyddsförordningen inte kommer att utlösas. I tillståndsansökan för vattenverksamhet beskrivs konsekvenserna av att uppföra en skyddsvall. En MKB för åtgärderna har tagits fram till ansökningshandlingarna. MKB:ens resultat visar på att ett genomförande inte antas ha några betydande miljöpåverkningar.

För Sävspurv och för Gravand, som också är rödlistade arter, finns även dessa i anslutning till planområdet, inom småbåtshamnen och de norra delarna av våtmarksområdet Sumpen. Dessa områden planläggs inte, därför bedöms att förbud enligt artskyddsförordningen inte kommer att utlösas.

Längs Strandridaregatan finns en trädallé av oxel och pil. Omkring 45 stycken individer finns inom planområdet. Träden utgörs av

biotopskyddsområde - allé. Allén måste avverkas om ett genomförande av detaljplanen ska kunna vara möjlig då marken måste höjas för att skydda området från framtida havsnivåhöjning. Om allén ska kunna avverkas måste träden ersättas på annan plats inom planområdet, i dess närhet eller någonstans där kommunen anser lämplig. Biotopskyddsdispens har sökts hos Länsstyrelsen och blivit beviljad. Kommunen föreslår kompensation i den oxellallén som börjar inom västra delen av planområdet och fortsätter vidare väster om planområdet, längs Västra Stranden. Kompensationen föreslås ske med ett 60-tal träd. Allén är bitvis inte intakt, och därför föreslås plantering av nya träd där det finns luckor i allén.

Vidare föreslås även kompensation inom hela planområdet. En lokalgata med anslutande gångfartsgator föreslås inom planområdet. Längs med gatorna (GATA₁) kan trädallé tillskapas. Ett 40-tal träd planteras som kompensation. Placeringen av träden sker då i syd-nordlig riktning samt väst-östlig riktning.

TILLGÄNGLIGHET

Aktuell detaljplan utgör del i kommande utbyggnadsetapp av programområdet Västra Sjöstadens utbyggnad. Området har varit ett externhandelsområde med skrymmande varuhandel och verksamhetsindustri. Området är idag bilorienterat med begränsad tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter. Området saknar en naturlig, finmaskad stadsstruktur och E6:an utgör en barriär för att gående och cyklister ska kunna på ett tryggt sätt ta sig till och från området. Det finns en planskild korsning för gång- och cykel vid Västra korset.

Området ligger ca 2 km från de centrala delarna av Trelleborg och centralstationen. Området har stor potential att kunna bli en del av staden genom att skapa målpunkter och aktiviteter som är tillgängliga för alla. Kännetecknande för en hållbar trafikstruktur är att målpunkter såsom arbetsplatser, handel och fritidsaktiviteter är lokaliserade inom gång- och cykelavstånd. Gång och cykelnätet behöver vara utbyggt så att det är möjligt att nå alla delar av staden.

Planförslaget bygger på att stärka tillgängligheten till, från och inom området genom att skapa en mer naturlig och tillgänglig stadsstruktur men även genom sin användning med bland annat bostadsbebyggelse och centrumverksamhet. Planförslaget ger förutsättningar för fler och andra typer av målpunkter och aktiviteter än vad som finns där idag. Den befintliga bebyggelsen norr om området och staden ska återigen få kontakt med havet. Planförslaget bygger på att balansera framkomlighet för biltrafik med tillgänglighet för cykel- och gångtrafikanter inom området. Idag dominerar biltrafiken och gators utformning behöver anpassas till den funktion den

ska ha i nätet för att området ska bli med tillgängligt. Kopplingar till övriga delar av staden där gående och cyklister tryggt kan röra sig, säkerställs inte genom denna detaljplan som verktyg, då kommunen saknar rådighet. Framtagen ÅVS (2022-01-24) som Trafikverket tagit fram tillsammans med kommunen visar på trimningsåtgärder längs med E6.

KOLLEKTIVTRAFIK

Idag finns det ingen kollektivtrafik i området. Närmaste busshållplats är Sjöviksskolan som ligger längs Västra ringvägen 250 meter från områdets Västra kant. Stadsbuss nummer 1 stannar vid den busshållplatsen. Eftersom busshållplatserna ligger norr om E6 är tillgängligheten till de begränsade och genheten låg. I övrigt finns ingen regionbuss i närheten av området. För att ta sig med regionbuss eller tåg behöver man ta sig till centralstationen som ligger ca 2 km österut från området. Eftersom kollektivtrafiken inte är utbyggd i området kommer de flesta till området med bil idag. Transportvalet bil beror även på att de verksamheter som har funnits i området och de verksamheter som finns säljer skrymmande varor eller har haft tillverkning. Området och verksamheterna är utformade på så sätt att bilen har blivit det primära valet av transportmedel. Områdets läge i staden, att området angränsar till E6:an, vilken utgör en barriär mot den befintliga staden, och att strukturen i området är utformat som ett klassiskt verksamhetsområde där biltrafik prioriteras i gaturummen är också anledningar till att bilen är det primära transportmedlet. Till och från området är gång- och cykelkopplingar bristfälliga. Endast i den västra delen av området är det säkert för gång- och cykeltrafikanter att ta sig norrut via en planskild korsning, om än otryggt på kvällar och vid de mörka årstiderna. För att de hållbara trafikslagen ska vara konkurrenskraftiga som helhet behövs gena och trygga kopplingar i gång- och cykelnätet som gör att tillgängligheten till busshållplats känns smidigt och lätt.

För att åstadkomma ett nytt stadsområde med ett mer hållbart trafiksystem och högre andel hållbara resor bör kollektivtrafik finnas på plats från dag ett när första kvarteret byggs ut. I planprogrammet för Västra Sjöstaden föreslogs ett läge för busshållplats på E6:an, vid den föreslagna korsningspunkten till E6. I aktuell etapp ligger dock E6 med dess transporter kvar. För att hantera de transporter som fortsatt kommer gå på E6 tillsammans med ett hållplatsläge för kollektivtrafik föreslogs en signalreglerad korsning för gång- och cykeltrafikanter i nord-sydlig riktning vilket möjliggjorde för hållplatsläget och trygg passage.

Utifrån framtagna ÅVS och den avsiktsförklaring som tecknats mellan Trafikverket och kommunen, där utgångspunkten är att E6 har kvar samma status som idag, föreslås istället den nya korsningen till E6 regleras med

höger in/höger ut och väjningsplikt från sekundärvägen, vilket försämrar förutsättningarna för planprogrammets förslag till hållplatsläge. Målet i ÄVS:en är ändå att söka efter lösningar som säkerställer tillgänglighet till det nya bostadsområdet Västra Sjöstaden för både fotgängare, cyklister och bilister. I målet ingår att underlätta för människor att välja cykel och kollektivtrafik för dagliga personresor.

Trelleborgs kommun arbetar just nu med att ta fram en trafikplan, där man bland annat analyserar och tar fram förslag för att optimera kollektivtrafiken inom staden. I detta analysarbete har man funnit möjliga lösningar för att dra in en busslinje i bostadsområdet. Förslagen behöver dock bearbetas och granskas ytterligare. Detaljplanen kommer därför inte reglera något hållplatsläge för kollektivtrafik i detta skede.

GATUNÄT OCH TRAFIK

Området ligger i anslutning till E6 som är en av huvudlederna och utgör den västra entrén till Trelleborg. E6 utgör även genomfartsled genom staden och vidare österut. All hamntrafik i öst-västlig riktning passerar sträckan förbi planområdet på E6. Fastigheterna inom planområdet försörjs via Strandridaregatan med korsningspunkt i den västra delen av området "Västra korset". Strandridaregatan fortsätter längre österut mot hamnen men gatan är avstängd för motortrafik i höjd med Ståstorpsån. Strandridaregatan har en upphöjd gång- och cykelbana längs den södra sidan. Vid västra korset finns en planskild gång- och cykeltunnel. Gång- och cykeltrafikanter som ska ta sig österut mot centrum, utan att använda den planskilda gång- och cykelvägen, behöver korsa Travemündekorset i öst, där finns ett oöversiktligt övergångsställe. Därefter börjar en gång- och cykelbana precis öster om Travemündekorset. Idag är detta en otrygg övergång där hamntrafiken kör in och ut.

För att planområdet ska få en bättre trafikmiljö och integreras bättre till övriga Trelleborg föreslås en ny korsningspunkt vid E6:an i planområdets östra del. Fler korsningspunkter föreslås i planprogrammet men som planeras att genomföras först när och om E6:an kan omvandlas till en stadsgata. Men det är viktigt att gatunätet i och i anslutning till området utgör en naturlig del i ett transportsystem för Trelleborg redan i början av utbyggnaden. Därför föreslås en ny korsningspunkt i denna etapp. Byggnaderna som finns inom planområdet står idag tomma. Öster om planområdet finns bl.a. ICA Maxi. Livsmedelsgods levereras idag i de flesta fall via Västra korset och Strandridaregatan både till och från butiken antingen med vändning eller ut via Travemündekorset. För att nå den norra godsmottagningen passerar transporterna ICAs markparkering. För att nå utfart via Travemündekorset används kvartermark, mellan verksamhetsområdet och E:6, via

angränsande fastigheter. Specialsortiment levereras dock till södra sidan av byggnaden via Strandridaregatan med vändning före Ståstorpsån.

Den del av Strandridaregatan som ligger inom planområdet föreslås omvandlas till en strandpromenad. Strandridaregatans funktion kommer därmed flyttas norr ut och bli en lokalgata för den nya bebyggelsen. Med en ny korsningspunkt i planområdets östra del kommer västra korset att avlastas. Besökare och leveranser till bl.a. ICA Maxi kan nyttja den nya anslutningen och nå verksamheten på ett gent sätt utan att belasta gatan i öst-västlig riktning i området. På så sätt skapas en bättre trafikmiljö i området med mindre buller för bostäderna. Gaturummet har ett mått som kan utformas som ett mjuktrafikrum med separata gångbanor, cyklister i blandtrafik och fria tvärrörelser längs hela gatan. Planförslagets trafiklösningar ska bidra till att resor i staden kan ske hållbart och tryggt i så stor utsträckning som möjligt och utgör ett försök till att minska barriäreffekten som E6 utgör idag. I Travemündekorset, utanför planområdet, behöver även åtgärder göras för att förbättra för gång- och cykeltrafikanter eftersom planområdet ligger strategiskt nära Trelleborg C, där tågen knyts samman med både bussar och färjor. Förslag har redovisats i planprogrammet Västra Sjöstaden, där befintlig signalkorsning anpassas för införande av övergångsställen i öst-västlig riktning på södra sidan av korsningen samt i nord-sydlig riktning på östra sidan av korset. Framtagen ÅVS har även lyft att det obehagade övergångsstället och cykelpassagen på Travemündeallén inte bedöms vara acceptabel utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. Åtgärder behöver ske för att säkerställa framkomlighet för hamntrafiken men ändå skapa trygg passage för gång- och cykel. Åtgärden behöver utredas ytterligare för lämplig plats och utformning.

Strandridaregatan trafikeras i dagsläget av 7100 fordon per dygn (ÅDT). Främst är det kundtrafik till och från ICA Maxi. För ett fullt utbyggt planområde enligt aktuell detaljplan kommer området generera ytterligare 1450 fordon per dygn (ÅDT).

I framtagandet av planprogrammet för Västra Sjöstaden gjordes en trafikutredning. En simulering gjordes för att se om det idag finns några kapacitetsproblem på trafikkorsningen (Västra korset) för att sen kunna jämföra med förslagen åtgärd på E6 med ny tillkommen korsning och med de flöden som tillkommer när planområdet byggs ut. Även ett nollalternativ har studerats för att kunna jämföra om området byggs ut med endast försörjning via Västra korset och att en ny korsningspunkt till E6 inte tillkommer.

Trafikutredningen visar att den ökade trafik och den belastning som kan komma ske på E6:an med utvecklingen av området inte ger några större kapacitetsproblem på E6:an med föreslagna åtgärder. Åtgärderna bidrar till förbättrade möjligheter att bedriva kollektivtrafik på E6 med

förutsägbara restider och det bidrar till en lugnare trafikmiljö inne i området. Med föreslagen trafiklösning skapas en mer hållbar trafikstruktur då det blir enklare att gå, cykla och åka kollektivt jämfört med nollalternativet. Med fler kopplingar till övriga Trelleborg och omkringliggande områden minskas barriäreffekten som E6 utgör. Vidare innebär även de föreslagna trafiklösningarna i planförslaget en första etapp i fortsatt utveckling av bebyggelsen för hela Västra Sjöstaden. De investeringar som görs för att främja bättre koppling mellan området och övriga Trelleborg går inte förlorade vid fullt utbyggt Västra Sjöstaden. Trafikverkets ÄVS stödjer planerna på ny anslutning.

För området föreslås gatorna utgöra olika typer av gaturum. Ett gestaltungsprogram för allmän platsmark har tagits fram och ligger som bilaga till planprogrammet Västra Sjöstaden. Gestaltungsprogrammet ska ligga till grund för utformningen av allmän plats. Det är viktigt att gatorna i området utformas till att bidra till ett grönt gaturum med planteringsytor där träd kan skugga, minska vindens framfart och bidra till ett intimt gaturum. Området föreslås få en ny gata som sträcker sig från Västra korset till den nya korsningspunkten vid E6 och föreslås bli områdets lokalgata. Syftet är att kunna försörja området med trafik. Gaturummet har en bredd som möjliggör för gångbana på var sida om gatan samt trädplantering med allé och planteringsytor. Kantstensparkering för angöring kan anordnas längs gatan. Korsningspunkter kan utföras något upphöjda och med ett annat materialval för att sänka hastigheter. Cykling föreslås ske i blandtrafik.

Mellan kvarteren föreslås en gatumiljö där trafiktempot anpassas till gångtrafikanternas tempo, som en gångfartsgata. Gång, cykel och biltrafik samsas på samma golv som föreslås bestå av ett annat material än lokalgatan för att tydligt att det är ett annat gaturum. Bilar kan stanna för att lasta och lossa men ej vara parkerade. Både områden som planeras med syfte att fungera som trafikförsörjande lokalgata och de som föreslås anpassas efter gångtrafikanter planläggs som gata.

Längs havet föreslås en strandpromenad. Området planläggs därför som gågata. Gågatan föreslås utformas något böljande mot havet för att inte upplevas för rak. Angöringstrafik för lastning och lossning är tillåten på gågatan. Gågatan föreslås att delas upp i gångbana och cykelbana med olika material.

Eftersom en ny gatustruktur föreslås inom planområdet har även en kapacitetsberäkning gjorts för hur ny tillkommen trafik inom området kan samspela med trafiken som går till ICA Maxi. Ny infart till ICAs fastighet kommer att behövas eftersom befintliga Strandridaregata kommer att övergå till strandpromenad. Kapacitetsutredningen visar att en korsningsutformning med väjning ut från Ica fungerar väl, även vid stora försäljningsdagar. Både belastningsgrad och kölängder håller sig väl inom

NÄSTA SIDA: Kartor som illustrerar trafikflöden. Simuleringarna togs fram i samband med planprogramsarbetet för Västra Sjöstaden.



Heatmap som visar nuläget, förmiddag.



Heatmap som visar nuläget, eftermiddag.



Heatmap som visar hur trafiksituationen ser ut med tillkomna korsningspunkter på E6.
Medelhastighet på förmiddag



Heatmap som visar hur trafiksituationen ser ut med tillkomna korsningspunkter på E6.
Medelhastighet på eftermiddagen.

den godkända intervallen. Körspårsanalyser visar att detaljplanen möjliggör för tillräckligt med yta för korsningens trafik.

PARKERING

Idag finns markparkering i planområdets västra del, söder om E6. Tidigare har det varit parkeringsplats till Gamla småbåtshamnen. Gamla småbåtshamnen har avvecklats. Ytan har därefter använts till uppställning av husbilar. Idag används ytan som en allmän parkeringsplats. Inom fastigheten Bogsprötet 3 har parkering till verksamheten skett inom kvartersmark.

Planförslaget innebär att parkering för boende och besökare kommer att ske i mobilitetshuset. Parkering för rörelsehindrade kommer vara möjligt att tillgodose på exempelvis förgårdsmark. Förgårdsmarken rymmer vinkelrät likväl som längsgående parkering. De båda varianterna får olika påverkan på omgivande allmän platsmark. Vinkelrät parkering skapar behov av backrörelser där växtlighet kan behöva anpassas efter behovet av fri sikt. Vid längsgående parkering kan bildörrar komma att slås upp över allmän platsmark i samband med att bilen parkeras eller avlägsnas. Parkeringslösningens påverkan på den omkringliggande allmänna platsmarken behöver beaktas särskilt vid placering och utformning av parkering och projektering av gaturummet så att påverkan inte blir negativ. Parkeringsplats söder om E6 tillskapas för bl.a. besökare till besöksanläggningen och framtida besökare till stranden. Övriga angöringsparkering ordnas i gata.

SAMHÄLLSSERVICE

Inom planområdet saknas offentlig service. Området ingår idag i skolutpagningsområde för Sjöviksskolan. Skolan ligger vid Västra ringvägen, ca 450 meter från planområdet, årskurs F-9. Den närmsta förskolan är Flaningens förskola som är en kommunal förskola. Den ligger cirka 800 meter från planområdet. I övrigt saknas kommunal service som vårdinrättningar och äldreboende.

Kommersiell service saknas inom planområdet. Direkt öster om området finns service i form av stormarknaden ICA Maxi och en drivmedelsstation. Övrig närmst kommersiell service finns i Västra Verksamhetsområdet längs Hedvägen och i centrum.

En förskola för 6 avdelningar (120 barn) kombinerat med ett äldreboende föreslås att finnas i östra delen av planområdet. Dock behöver skolelever få plats på närliggande skolor som ligger norr om E6. För skolvägar utgör E6:an en stor barriär. Därför är det viktigt att åtgärder kommer till stånd redan i denna etapputbyggnad.

I övrigt tillåts uppförande av centrumverksamhet på kvartersmark inom hela planområdet och i några lägen ställs det krav på att centrumverksamhet ska finnas.

BARNPERSPEKTIV

Området är idag inte anpassat till att barn kan använda eller tryggt röra sig i området. Planområdet är utformat som ett klassiskt verksamhetsområde med en struktur som innebär att bilen blir det primära transportsättet till och från området. Barn vistas tillsammans med en vuxen när de besöker området.

Vid Västra Korset finns det en trafiksäker planskild gång- och cykeltunnel som något bidrar till områdets tillgänglighet till den övriga staden men E6:an utgör ändå en barriär för barn att komma över.

I övrigt i området finns en smal strandremsa som kan locka till aktivitet sommartid. Dessa platser är dock inte anpassade för barns behov.

Eftersom aktuellt förslag handlar om att tillskapa boendemiljöer så kommer även barnperspektivet appliceras på området och miljöer för barn. Det gäller både för platser inom området och hur man kan ta sig mellan området och övriga staden, till exempel skolvägar, passager och vägar till barns olika aktiviteter. För ett helhetsperspektiv kan förslaget endast bidra till att skapa bättre miljöer för barn. Det är dock viktigt att detta följer med i hela planeringen från detaljplan till genomförande och att de föreslagna trafiklösningarna i aktuellt plan kan genomföras.

HÄLSA OCH SÄKERHET

RISKER OCH STÖRNINGAR

Planområdet ligger direkt söder om E6 som är en rekommenderad väg för farligt gods. Öster om planområdet finns en drivmedelsstation. En riskutredning har tagits fram för aktuellt planförslag. Risknivåerna för aktuellt planområde är förhöjda men med riskreducerande åtgärder anses föreslagen markanvändning lämplig.

Den primära riskkällan i området härleds till transport av farligt gods på väg E6. I aktuell detaljplan uppfylls samtliga rekommendationer avseende avståndindelningar från E6. Avståndindelningarna är baserade på scenariot att farligt gods transporteras på E6 och att riskreducerande åtgärder vidtas. I detta fall rekommenderas fasadåtgärder på mobilitetshuset samt avakningsskydd. Avståndet mellan E6 och mobilitetshuset uppgår till ca 10 meter. Skyddsåtgärderna regleras med planbestämmelser i plankartan, vars syfte och koppling till E6 som just riskkälla preciseras i planbeskrivningens inledande del. Mer känslig markanvändning såsom

bostäder, förskola och centrum är placerad på ett avstånd om ca 75 meter.

Öster om planområdet finns en drivmedelsstation som hanterar diesel. Drivmedelsstationen ger upphov till transporter av farligt gods (diesel) på Strandridaregatan söderut genom Västra korset in i planområdet och sedan österut genom planområdet. Antal transporter till och från stationen bedöms uppgå till 1-3 transporter per vecka. Vid ett genomförande av aktuellt planförslag kommer transporter gå via den förslagna anslutningen till E6 i öst. Länsstyrelsen har tagit beslut kring lokala trafikföreskrifter för transport av farligt gods i Trelleborgs kommun. Detta innebär att fordon som är märkningspliktiga (orange-färgad skylt) enligt europeiska överenskommen om transport av farligt gods inte får föras på allmän väg eller gata inom den del av Trelleborg, som enligt lokala trafikföreskrifter utgör tätbebyggt område. Från förbudet undantas E6. I övrigt ska transporter ske inom förbudsområdet på kortast möjliga lämpliga väg. Därav kommer transporter till och från drivmedelsstation angöra via den nya anslutningen till E6, istället för att köra längs Strandridaregatan. Med ovanstående omledning av drivmedelstransporter bedöms drivmedelsstationen i sig bli dominerande avseende riskbilden i planområdets östra del. Farligt gods kommer därmed transporteras inom 15 meter från den norra fasad av den östra kvarteret. Utifrån riskutredningen behöver den föreslagna bebyggelsen i öst utföras med riskåtgärder för den norra fasaden som vetter mot gatan som föreslås anslutas till E6.

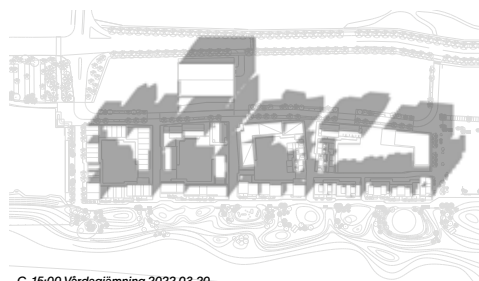
Avståndet mellan drivmedelsstationen och planerad bebyggelse uppgår till som minst 30 meter. Bebyggelse i den östra delen av planområdet planeras bestå av byggnader upp till 6 våningar med förskola i de nedre 2 våningsplan. Aktuellt planförslag är en del av den långsiktiga planen för hela Västra Sjöstaden, vars syfte är att omvandla nuvarande verksamhetsområde till en ny stadsdel. Detta ska åstadkomma bl.a. genom att förflytta och/eller avveckla befintliga riskkällor från området då drivmedelsstationen och tillhörande transporter ger upphov till förhöjda risknivåer i planens östra del. För att uppnå en acceptabel risknivå, så länge drivmedelsstationen är aktiv, har riskutredningen uppdaterats med att den nya anslutningen till E6 används för transporter till drivmedelsstationen (närmst väg till riskkälla). Den norra fasaden behöver därmed skyddsåtgärder mot värmestrålning då den gränsar mot den nya infarten. Riskreducerande åtgärder behöver därmed vidtas inom planområdet. Riskreducerande åtgärder, såsom placering av byggnad, fasadåtgärder och skyddad utrymningsväg, regleras med planbestämmelser i plankarta. Skydd uppförs mot värmestrålning längs planområdets östra sida för att skydda förskolegård. utrymningsvägar ska finnas mot denna skyddade plats. Föreslagna åtgärder är aktuella åtgärder som behöver införas inom ett avstånd om 38 meter från drivmedelsstationens



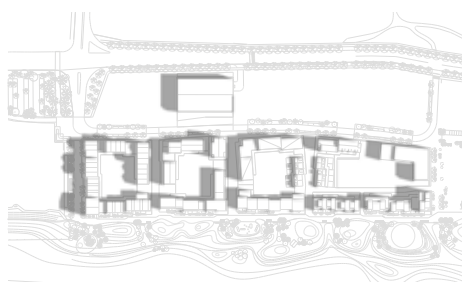
A. 09:00 Vårdagjämning 2022.03.20



B. 12:00 Vårdagjämning 2022.03.20



C. 15:00 Vårdagjämning 2022.03.20



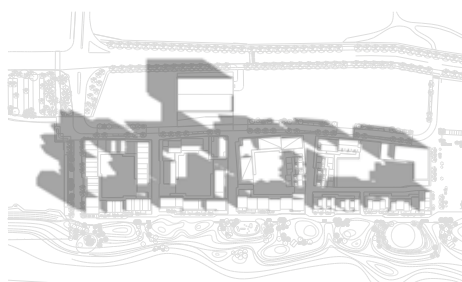
D. 09:00 Midsommardagen 2022.06.25



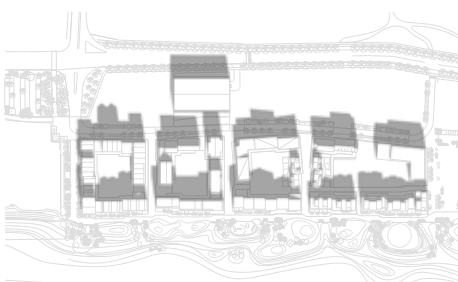
E. 12:00 Midsommardagen 2022.06.25



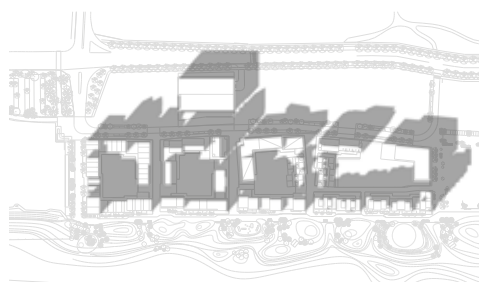
F. 15:00 Midsommardagen 2022.06.25



G. 09:00 Höstdagjämning 2022.09.23



H. 12:00 Höstdagjämning 2022.09.23



I. 15:00 Höstdagjämning 2022.09.23

Sol- och skuggstudie framtagen av Kanozi arkitekter på uppdrag av Granitor/Serneke.

pumpar och påfyllningscentral. Ytterligare krav, utöver de som regleras i plankarten, bedöms enligt riskutredningen inte vara nödvändig. Bestämmelsernas syfte och koppling till just drivmedelsstationen som riskkälla preciseras i planbeskrivningens inledande del.

SOL OCH SKUGGA

Sol- och skuggstudierna visar på att det finns goda möjligheter till såväl solexponerade som solskyddade utemiljöer inom planområdet.

Dagsljusberäkningsskisser (VDV-analys) utförda av Kanozi på uppdrag av Granitor/Serneke visar att det generellt finns god potential för dagsljus inne i byggnaderna.

LUFTKVALITET

Förslaget bedöms inte medföra att några miljö kvalitetsnormer för utomhusluft överskrids.

MARKFÖRORENINGAR

Inom fastigheten Bogsprötet 3 har Pergo bedrivit sin verksamhet med tillverkning av bl.a. laminatgolv fram till 2013. Pergos verksamhet har innefattat oljecisterner, eldningsoljecisterner, press med hetolja, oljeavskiljare, tvätt och smörjhall och har bland annat hanterat olika typer av lim. Inom västra delen av Bogsprötet 3 har även bensinstationer varit verksamma. Från 1970-talet har Gulf och senare OKQ8 drivit verksamhet till att de lades ner 1994. I samband med avetablering av drivmedelsförsäljning gjordes en markmiljöundersökning och de underjordiska cisternerna för förvaring av drivmedel togs upp. Detekterade halter bedömdes ej föranleda några åtgärder. 2010 gjordes ytterligare en miljöteknisk markundersökning inom det f d bensinstationsområdet på uppdrag av SPIMFAB. Skruvborrsprovtagning gjordes i anslutning till tidigare pump- och cisternläge samt vid rörledningar. För samtliga analyserade jordprov uppmättes halter under Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning (KM). Grundvatten provtogs i en provpunkt och påvisade halter under då gällande riktvärden. Således bedömdes att inga ytterligare åtgärder med avseende på den före detta bensinstationen var nödvändiga. 2013 gjordes även en historisk inventering samt en översiktlig miljöteknisk markundersökning på uppdrag av Pergo (Europe) AB. Inför köp av fastigheten och framtida exploatering av marken gjordes ytterligare en markmiljöundersökning på uppdrag av Serneke Projektutveckling AB (Sweco 2018-03-20). Flera markmiljöundersökningar har alltså gjorts på fastigheten Bogsprötet 3, både av tidigare verksamhetsutövare och nuvarande fastighetsägare.

Utöver det har kommunen i planprogramsarbetet för Västra Sjöstaden gjort en markmiljöutredning för att kartlägga markmiljön i ett helhetsperspektiv för hela området samt åtgärdsförslag (Ramböll 2019-03-22). Undersökning är av översiktlig karaktär och har tagits fram i syfte att få en övergripande bild av typen av fyllnadsmassor samt indikation på hur kraftigt förorenade massorna är.

Utifrån alla utredningar kring markmiljön som gjorts har Sweco utfört kompletterande undersökningar under 2022 av porgas, jord, grundvatten och ytvatten inom området. Vidare har en riskbedömning tagits fram efter samrådet med syfte att bedöma om påvisade föroreningar utgör någon risk för människors hälsa och säkerhet utifrån planerad markanvändning. Naturvårdsverkets generella riktvärden har använts som bedömningsgrund. Känslig markanvändning (KM) har använts som bedömningsgrund för markanvändning för bl.a. bostäder och centrumverksamhet.

Det förekommer föroreningar av främst PAH-M och PAH-H inom

detaljplaneområdet Västra Sjöstaden (etapp väst) som bedöms kunna medföra oacceptabla hälsorisker vid planerad markanvändning. Föroreningsituationen för planområdet visar att de finns förhöjda halter där ny bebyggelse föreslås. Eventuellt förekommer ett större sammanhängande område PAH-föroreningar som sträcker sig in under befintliga byggnader. Under byggnaderna har provtagningar inte kunnat utföras. I den uppdaterade utredningen har man gjort kompletterande provtagning av PFAS i grundvattnet, där värdena underskrider aktuella riktvärden.

Riskbedömningen inkluderar åtgärds mål för att möjliggöra en bättre bedömning av de faktiska riskerna samt för att kunna bedöma åtgärdsbehovet inom området. Dessa ska också vara tillräckliga för att



Karta som illustrerar föroreningsituationen. Röd punkt visar förhöjda värden för PSRV där sanering krävs.

utgöra underlag till klassificering av jordmassor som kan behöva schaktas ur. Riskbedömningen visar att det sannolikt föreligger ett åtgärdsbehov inom detaljplaneområdets östra delar. Bedömningen av åtgärdsbehov har utförts för två olika scenarier:

Scenario 1: För gatumark inklusive mobilitetshus bedöms att 10% av ytan behöver åtgärdas och för bostadsmark inklusive förskola och vårdboende bedöms att 25% av ytan behöver åtgärdas. Procentsatserna baseras på andelen prov i den östra delen av detaljplaneområdet som överskrider de platsspecifika riktvärdena för respektive markanvändning (Sweco 2022). Hela fyllningen har antagits behöva åtgärdas. Den genomsnittliga mäktigheten på fyllningen i den östra delen antas vara 2,7 m. Grundvattennivån ligger ca 2 m under markytan vilket innebär att åtgärden omfattar jord under grundvattenytan.

Scenario 2: Åtgärder antas behöva utföras i anslutning till tidigare provtagningspunkter där halter överskridande platsspecifika riktvärden har påvisats i jord (se bild på föregående uppslag).. Det antas även att endast jord över grundvattenytan behöver åtgärdas, dvs. djupet på föroreningen är maximalt 2 m. Hur stor volym jord som faktiskt behöver åtgärdas för att de övergripande åtgärds målen ska uppnås är dock osäker eftersom föroreningarna inte är avgränsade i plan och djupled.

De högsta halterna som påvisats i respektive provpunkt för jord har jämförts med beräknade platsspecifika riktvärden för den aktuella markanvändningen där källare beaktas.

Omfattningen av åtgärdsbehovet kan, baserat på tillgängligt underlag, inte fastställas i detalj. Inget åtgärdsbehov bedöms dock föreligga inom de västra delarna, vilka är planlagda för park. För den östra delen bedöms att ett saneringsbehov finns. Dock bedöms varken riskerna inom området och inte heller omfattningen av saneringsarbetet vara av den omfattning att det skulle kunna omintetgöra framtida bostadsbebyggelse.

I syfte att bedöma ekonomisk rimlighet att sanera har föroreningssituationen kartlagts och en grov uppskattning för vilken volym som behöver schaktas bort. Åtgärdsplan med kostnadsbedömning visar att man behöver schakta ca 40 000 - 52 000 ton. Detta ger ett underlag för att bedöma framtida kostnader för att sanera planområdet.

För att säkerställa att marken uppnår riktvärden för känslig markanvändning innan ny bebyggelse kommer till stånd, regleras det genom planbestämmelse i detaljplanen. Bestämmelserna reglerar att

bygglov inte får beviljas förrän markföroreningar har avhjälpats. Detta villkor kan, då det finns vara lämpligt, överföras till ett villkor för startbesked.

Befintliga byggnader hindrar i dagsläget provtagning över delar av området, varför ytterligare provtagning kommer att behöva ske inför genomförandet, för att precisera avhjälpandeåtgärderna och säkerställa att de uppfyller syftet att göra marken lämplig för sitt ändamål. Detta ska ske i samråd med kommunens tillsynsmyndighet och i enlighet med miljöbalken. För planprocessen bedöms dock de utförda undersökningarna och analyserna utgöra ett fullgott underlag för att avgöra att markens lämplighet kan säkerställas och att det är ekonomiskt rimligt att utföra saneringsåtgärderna.

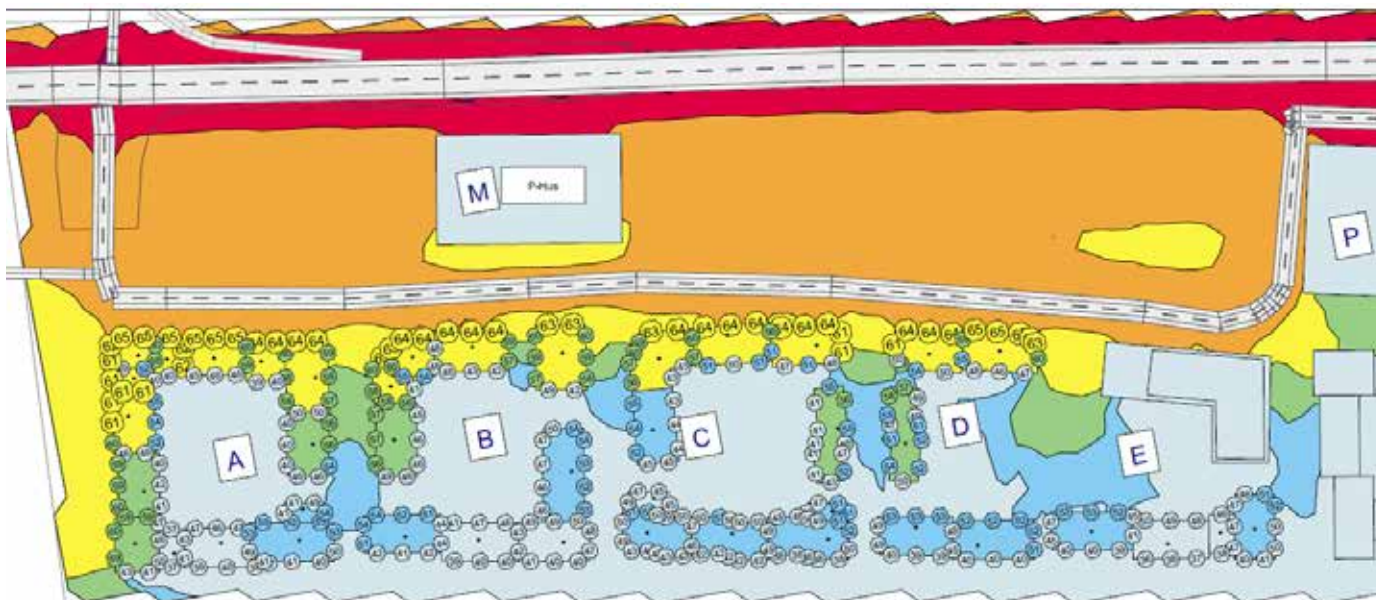
OMGIVNINGSBULLER

I planprogrammet för Västra Sjöstaden togs en bullerutredning fram och som ligger till grund till föreslagen markanvändning i aktuell detaljplan. Området påverkas av trafikbuller och beräkningar påvisar att de flesta fasader mot lokalgatan får ljudnivåer som överstiger 60 dBA. För att uppnå bestämmelserna i förordningen om trafikbuller vid bostadsbebyggelse (SFS 2025:216) får det enbart finnas lägenheter om max 35 kvadratmeter eller större lägenheter där minst hälften av bostadsrummen vänds mot tyst sida. Detta säkerställs genom bestämmelse i detaljplanen. Bullerskyddsbestämmelserna utgår från 2040-års trafikprognos.

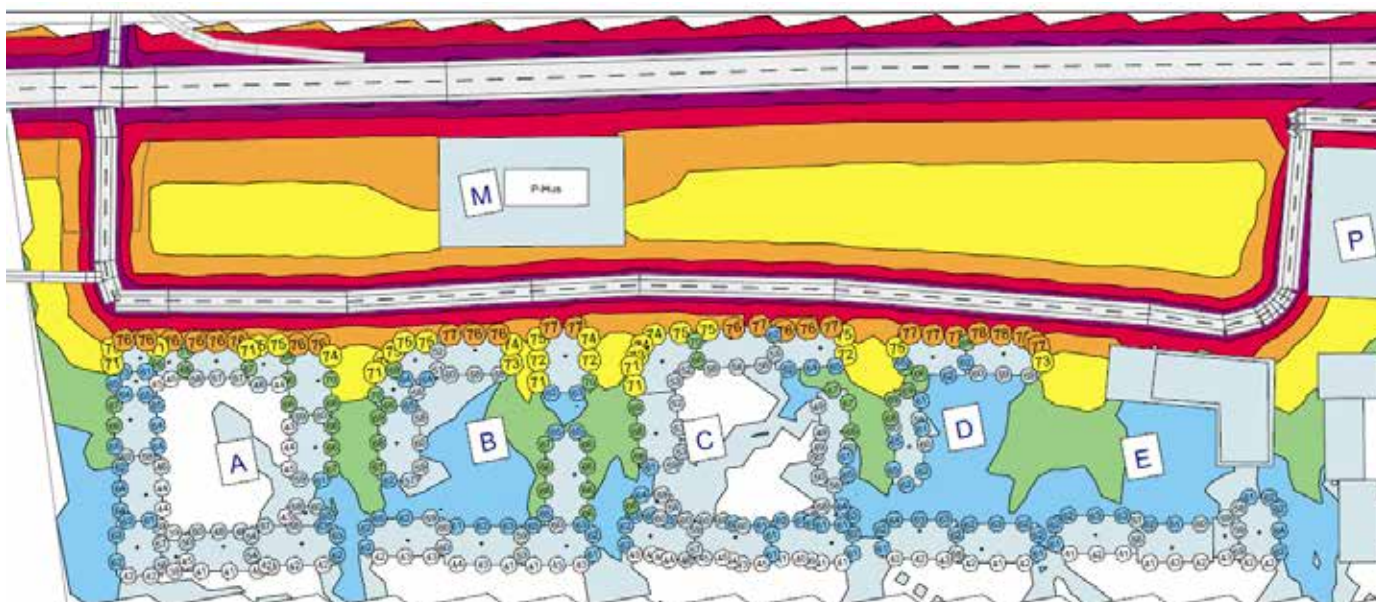
Utredningen visar att för de föreslagna radhuslängorna överskrider riktvärde 60 dBA vid fasad för den yttersta byggnadsvolymen mot lokalgatan norr. För dessa saknas även en tyst sida. För aktuell detaljplan har radhus närmst lokalgatan ersatts av byggnadskroppar som placeras längs med lokalgatan vilket för att radhusen uppnår bestämmelserna i förordningen om trafikbuller vid bostadsbebyggelse.

Riktvärdena överskrider även vid förskolans utemiljö. För att uppnå den vägledning som Naturvårdsverket tagit fram för buller på skolgård behöver gården utformas på ett sätt så att riktvärden innehålls på hela gården. Vägledningen säger att de delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet inte får överstiga 50 dBA och övriga vistelsezoner inom gården inte får överskrida 55 dBA. För att innehålla riktvärdet helt kan en bullerskyddsskärm som är 2 m hög och ca 16 m lång byggas. Bullervall är också möjlig, förutsatt att vallens krön hamnar på samma höjd som föreslagen bullerskärm, liksom en kombination av de båda. Detta säkerställs genom planbestämmelse i detaljplanen.

NÄSTA SIDA: Kartor som illustrerar bullersituation



Dygnsekvivalent ljudnivå, beräknad utifrån 2040 års trafikprognos. Siffrorna redovisar ljudnivå 2 meter över mark och inkluderar fasadreflexer.



Maximal ljudnivå, beräknad utifrån 2040 års trafikprognos. Siffrorna redovisar ljudnivå 2 meter över mark och inkluderar fasadreflexer.

UNDERLAG TILL PLANARBETET

ÖVERSIKTSPLAN

Detaljplanen är i enlighet med gällande översiktsplan, Fördjupning av Översiktsplanen för Trelleborgs stad 2035. Området är utpekad som ett område för omvandling till blandad bebyggelse, vilket planförslaget möjliggör för, men inte säkerställer.

TEMATISKT TILLÄGG TILL ÖVERSIKTSPLAN - STIGANDE HAV OCH ÖVERSVÄMNINGAR

Aktuellt planförslag följer intentionerna i gällande tillägg till översiktsplanen med tema stigande hav och översvämning (TÖP).

Syftet med det tematiska tillägget är att ge kommunens syn på risken för översvämning och erosion från havet samt övergripande visa på möjliga lösningar för hur riskerna kan minska eller upphöra. Kommunens ställningstagande i samrådsförslaget är att:

- » *Den byggda miljön i Trelleborg ska skyddas från översvämningar under minst hundra år.*
- » *Befintlig och utpekad ny bebyggelse kan fortsätta att utvecklas under översiktsplanens planperioden fram till år 2035.*
- » *Skyddsåtgärder ska vidtas successivt för att skydda den byggda miljön efter hand som havsnivån stiger.*

I TÖP:en beskrivs att en vall i aktuellt planområde kan skydda västra Trelleborgs stad och samhällsviktiga verksamheter, så som kommunens reningsverk i västra industriområde. Aktuellt planområde följer intentionerna i TÖP:en.

Utan åtgärder riskerar E6/E22 att översvämmas år 2050 vid en extremhändelse, vilket innebär risk för översvämning av västra Trelleborgs stad och samhällsviktiga verksamheter. Områdena kan skyddas med hjälp av den vall och markhöjning som föreslås i aktuell detaljplan. Vallen behöver förlängas västerut, till Albäcksområdet utanför planområdet, för att säkerställa att västra Trelleborgs stad skyddas. År 2080 kommer vallen behöva förlängas ytterligare västerut för att skydda Kurland och omkringliggande bebyggelse. Med en succesiv utveckling finns goda förutsättningar att kunna anpassa vallen så att den upplevs som en naturlig markhöjning i landskapet.

PLANPROGRAM

Ett planprogram har tagits fram för Västra Sjöstaden. Planprogrammet godkändes av kommunfullmäktige den 26 september 2022.

Planprogramsområdet består av 150 000 kvadratmeter markyta och planeras förtätas med ca 1 800 bostäder. Området ska utvecklas till en ny stadsdel av bostäder, verksamheter och offentliga platser och ska integreras bättre med staden och bli mer tillgängligt för trelleborgarna att nå havet. Detaljplanen utgör en del av den planerade utbyggnadsetappen av programområdet. Detaljplanen har utformats i enlighet med planprogrammets syfte och utgör den första planerade utbyggnadsetappen av programområdet.

GÄLLANDE DETALJPLANER, OMRÅDESBESTÄMMELSER OCH TOMTINDELNINGSBESTÄMMELSER

Det finns tre gällande detaljplaner för aktuellt planområde. Stadsplan A 129_I som reglerar markanvändningen till i huvudsak handel och inustriändamål. Dp 60 som reglerar markanvändningen till i huvudsak inustriändamål. För dessa del föreslås i aktuell detaljplan blandad bebyggelse. För området i väst där aktuell detaljplan föreslår markanvändning park och teknisk anläggning finns gällande Dp 206. Denna reglerar hamn och parkering samt park eller plantering. I de delar som planområdet avser ersätter aktuell detaljplan både delar av stadsplan A 129_I, Dp 60 samt delar av Dp 206 efter att den aktuella detaljplanen vunnit laga kraft.

UTREDNINGAR

Följande utredningar ligger till grund för planförslaget.

- » *Miljöteknisk markundersökning, Ramböll, 2019-03-22*
- » *Miljöteknisk markundersökning, Sweco, 2018-03-20*
- » *Riskbedömning avseende markföroreningar inom Västra Sjöstaden (etapp väst) i Trelleborg. Version 2, Sweco, 2022-06-10 reviderad 2022-10-27*
- » *PM Kostnadsbedömning Västra Sjöstaden – östra delen av etapp 1, Sweco, 2022-12-09.*
- » *Geoteknik, Ramböll, 2019-04-05*
- » *Trafikbillerutredning, Sweco, 2020-03-12 (uppdaterad 2022-10-07)*
- » *Riskutredning, Bengt Dahlgren, 2021-11-16 (uppdaterad 2022-10-14)*
- » *Trafikutredning, Ramböll, 2020-10-23*
- » *Åtgärdsvalsstudie E6 genom Trelleborg, kapacitet och tillgänglighet, Trafikverket, 2022-01-24*
- » *Kapacitetsberäkning, Norconsult, 2022-12-28*
- » *Naturvärdesinventering, Ekologigruppen, 2019-09-23*
- » *Artskyddsutredning, Ekologigruppen, 2020-03-12*
- » *Miljökonsekvensbeskrivning, Samrådshandling, Sweco, 2021-08-20*
- » *Dagvattenutredning och skydd mot översvämningar, Ramböll, 2020-06-25*

MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Detaljplanen har tagits fram av samhällsbyggnadsförvaltningen. I arbetet har dessutom tjänstepersoner från tekniska förvaltningen samt kommunledningsförvaltningen medverkat.

- Lina Jönsson, planarkitekt
- Catrin Lif, planarkitekt/stadsarkitekt
- Sofi Lott, planarkitekt (t.o.m. januari 2023)
- Karin Gallardo, planarkitekt (t.o.m december 2021)
- Oskar Anselmsson, planarkitekt (fr.o.m november 2020 t.o.m juni 2021)
- Johanna Blixt, exploateringsingenjör
- Jonas Lundström, exploateringsingenjör (t.o.m mars 2021)
- Ylber Zeqiri, projekteringsingenjör (t.o.m oktober 2021)
- Jan-Åke Persson, projekteringsingenjör
- Mikael Werner, utredningschef VA
- Lena Borglund Åkerman, stadsarkitekt
- Cathrine Ek, kommunekolog
- Sandra Gustavsson, planchef (TF samhällsbyggnadschef fr. o.m april 2022)
- Mattias Hägg, mark- och exploateringschef
- Mårten Olsson, tillväxtchef

