



Diarienummer

DP 220



Detaljplanen antagen: 2017-10-16
Beslutet har vunnit laga kraft: 2017-11-21
Beslutet intygas: 

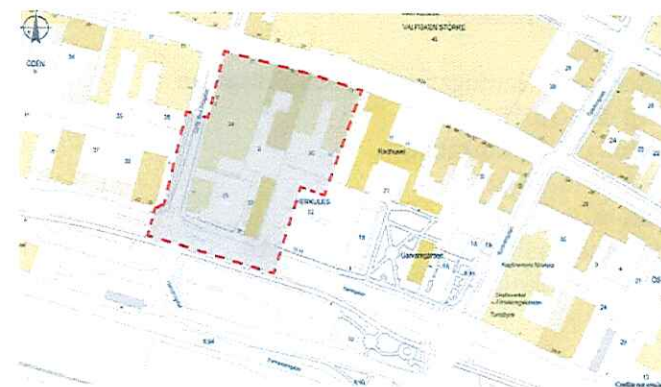
Dp 220 Herkules 29 mfl

"Kv Herkules Västra"

Trelleborgs kommun

Utökat förfarande

PLANBESKRIVNING



HANDLINGAR

Planhandlingar

Planbeskrivning (denna handling)
Plankarta med planbestämmelser
Grundkarta med fastighetsförteckning
Granskningsredogörelse

Övriga handlingar

Dagvattenutredning Kv Herkules
Tyréns AB 16-09-09
Sammanställning av trafik- och
industribullerberäkningar
Åf Consulting AB 2016-12-22
Bullerutredning för Höghuset samt för gårdshusen.
WSP AB 2016-12-12
Kulturmiljöanalys Kv Herkules Daniel Melchert
God Bostad AB 2014-03-26
Riskutredning - Kv Herkules
Tyréns AB 161006
Förprojektering av Hamngatan samt CB-Friisgatan -
Ramböll AB 20161018
Trafikutredning och trafikanalys
Ramböll AB 2016-02-02
Interntrafik-utrymmeskrav - WSP AB
Geoteknisk undersökning - Geoexperten AB
Markmiljöundersökning - Miljöfirman Sverige AB

MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Planhandlingarna har tagits fram av en arbetsgrupp
bestående av representanter från samhällsbyggnads-
förvaltningen samt tekniska förvaltningen, Trelle-
borgs kommun:

Arbetsgrupp

Anders Bramme, Planarkitekt
Hans Lilja, projekteringsingenjör
Jan-Åke Persson, projekteringsingenjör
Emy Olofsson, exploateringsingenjör

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Rune Brandt

Samhällsbyggnadschef

PLANFÖRFARANDE

Planen tas fram med utökat förfarande enligt 2010
års plan- och bygglag.

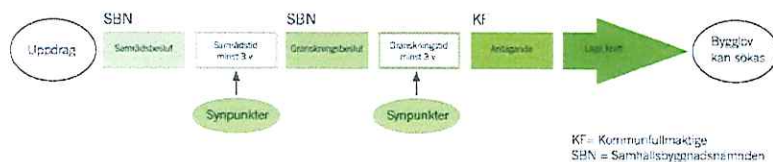
MILJÖBEDÖMNING

Detaljplanen bedöms inte medföra betydande
miljöpåverkan enligt 6 kap 11 § Miljöbalken. En
miljökonsekvensbeskrivning enligt PBL bedöms
därför inte behövas.

BAKGRUND

En fastighetsägare inom Kv Herkules - Abitare
fastighetsutveckling AB har vid två tidigare tillfällen
inkommit med ansökningar om ändring av gällande
stadsplan (A 81) för att möjliggöra för bostäder på
olika platser inom kvarteret, samt att göra om The-
linska magasinet till saluhall samt restaurang. Sam-
tidigt har det inom kommunen förts samtal kring
om- och tillbyggnader av befintligt rådhus liksom det
har förts diskussioner om att uppföra ett helt nytt
rådhus och kanske, i samband med det, riva den del
av kommunhuset som uppfördes på 60-talet.

Utifrån dessa förutsättningar tog Samhällsbyggnads-
nämnden 2013-11-05 ett beslut att förvaltningen
skulle arbeta fram ett planprogram för hela kvar-
teret. Planprogrammet godkändes 2015-12-08 och
skall därmed ligga till grund för de detaljplaner som
tas fram inom området. Denna del - Dp 220 berör
den västra delen av kvarteret och har därför fått
namnet "Kv Herkules Västra". Som utgångspunkt för
detaljplanen ligger också den fördjupade översikts-
planen för Trelleborgs stad som antogs 15-04-26.



Processpil för detaljplan Kv Herkules Dp 220 - med utökat förfarande

Efter det att planprogrammet för Kv Herkules "Rådhuskvarteret" antogs har ytterligare arbeten genomförts på en översiktlig nivå, bland annat en trafikutredning för centrala Trelleborg, en parkeringsstrategi har påbörjats och en reviderad parkeringsnorm har antagits.

Planarbetet har alltså flera dokument som ligger till grund för de ställningstaganden som gjorts, alltså vid sidan av de planområdet och projektet själv har gett upphov till tex de utredningar som står listade på sidan innan.

Aktuellt planarbete har pågått sedan början av 2016. och beräknas antas av kommunfullmäktige hösten 2017.

PLANENS SYFTE

Syftet med denna detaljplan är att möjliggöra för bostäder och verksamheter inom befintligt blandkvarter men även möjliggöra för förbättrande åtgärder på allmän platsmark som CB-Friisgatan och Hamngatan, liksom på de gemensamma ytorna inom kvarteret.

Syftet med planen är också att möjliggöra för ett effektivt och kvalitativt användande av ytorna för utomhusvistelse för kvarterets boende samt nyttjare, samt att - i samband med detta, tillföra vissa ekosystemtjänster till området.

PLANEN I KORTHET

Planförslaget möjliggör för att:

- Ett högt hus, med möjlighet för både bostäder och verksamheter kan förverkligas i hörnet av Hamngatan - CB-Friisgatan.
- Byggnader rymmande bostäder och verksamheter i det inre av kvarteret kan förverkligas.
- Takradhus kan uppföras på några av de befintliga byggnadernas tak.
- De gemensamma fotgängarstråken samt platsbildningarna kan säkerställas samt utvecklas.
- Hamngatan kan göras smalare.
- CB-Friisgatans södra del kan förändras till en gångfartsgata, alltså med trafik på de gåendes villkor.
- Thelinska magasinet samt fasaden på Åhlensbyggnaden hörnet CB-Friisgatan/ Algatan får utökat skydd.
- Thelinska magasinet kan ges en bredare användning, tex saluhall och restaurang, men även rymma andra verksamheter som kontor och butik.
- Det ges fortsatt möjlighet för bostäder samt verksamheter i befintliga byggnader inom kvarteret.
- Det ges möjlighet för att området som helhet skall bli grönare samt därmed mer ekologiskt samt socialt hållbart.
- Bilar succesivt kommer att flytta ut från kvarteret så att kvarteret på sikt blir bilfritt.

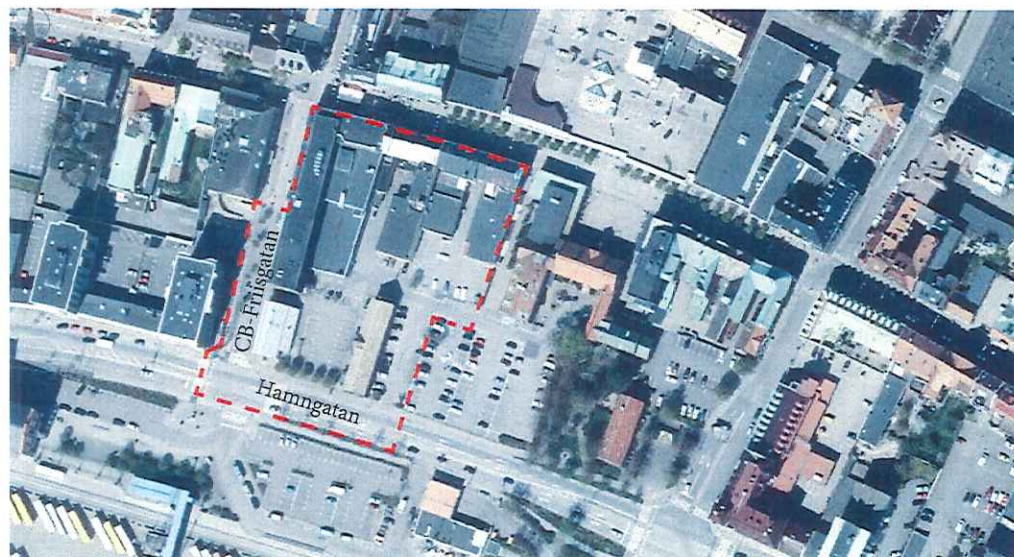


Översikt Trelleborg med planområdet markerat.

PLANDATA

Läge, areal och mark

Planområdet ligger i Trelleborgs centrala delar och avgränsas i söder av Hamngatan, och i norr av Algatan. I väster avgränsas planområdet av CB-Friisgatan. Den östra gränsen av planområdet skär genom kvartetet i nord-sydlig riktning ungefär i jämnhöjd med nuvarande infart till de stora parkeringsytorna söder om Rådhuset. Den totala ytan på planområdet är ca 11 500 m². All mark är idag antingen bebyggd eller hårdgjord. Del av Hamngatan samt del av CB-Friisgatan ingår också i planområdet.



Planområdets avgränsning samt närmsta omgivning.

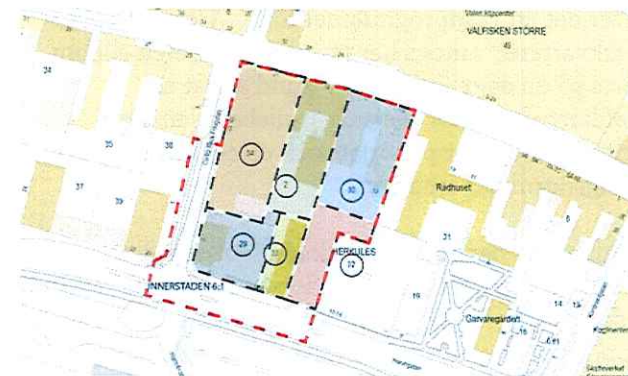
Markägo- samt fastighetsförhållanden

Denna detaljplan "Herkules västra" är en del av kvarteret Herkules och inkluderar följande fastigheter: Herkules 2, 29,30,33 samt 34 liksom del av Herkules 32 och innerstaden 6:1.

Fastigheterna Herkules 2,29,33 samt 34 ägs av Abitare fastighetsutveckling AB.

Fastigheterna Herkules 30 ägs av Nilpat AB.

Fastigheterna Herkules 32 samt Innerstaden 6:1 ägs av Trelleborgs kommun. Hamngatan samt C.B-Friisgatan ingår som del i Innerstaden 6:1 och Herkules 32 är den stora parkeringsplatsen med infart.



Berörda fastigheter och ägoförhållanden.



Kv Herkules sedd från hamnen.



Geoteknik och markförhållanden

En geoteknisk utredning har gjorts gällande fastigheten där höghuset planeras. Undersökningen syftar till att klarlägga de geotekniska förhållanden, som underlag för dimensionering och utförande av geokonstruktioner, dränering och markabeten.

Jordlagren vilar på kalkberg. Kalkbergytan ligger på ca 4,5 meters djup. Däröver består markprofilen av sandig lermorän, sandsikt samt vissa torvlinser. Det översta lagret består av överbyggnadsmaterial samt asfaltskytor.

Fri vattenyta är uppmätt till ca 1,5 - 2,2 meter under befintlig markyta.

Principen för grundläggning bygger på en bottenpatta som är förankrad i berggrunden. Hela källarkonstruktionen skall utföras vattentät. Omgivande bebyggelse är mycket vibrationskänslig varför stor försiktighet skall gälla vid spontning.

Infiltrationen av vatten bedöms som relativt god, dels för att grundvattenytan är lågt belägen, dels för att marken består av genomsläppliga svallsediment. (Tyréns 161009). De topografiska förhållandena inom planområdet visar på flack mark med en generell lutning från norr till söder. Områdets norra delar ligger på ca +3,80 m och de södra delarna på ca +1,80 m (RH2000)

På fastigheten Herkules 29 har tidigare varit en bensinstation och en sanering har genomförts i samband med att nuvarande byggnad uppfördes 1998. En markmiljöundersökning har genomförts på de ytor som angränsar till den tidigare

bensinstationen. I några borrhål har ytliga föroreningar i form av kvicksilver och PAH påträffats. Då föroreningar har påträffats skall detta anmälas till miljöförvaltningen. Föroreningarna skall saneras innan området bebyggs med bostäder.

Arkeologi och kulturmiljö

Hela kvarteret Herkules ligger inom fornlämning 19, Trelleborgs stad. Inom området finns rester av stadens tidiga medeltida bebyggelse men även rester av ännu äldre verksamhet och ovanpå detta, olika kulturlager fram till modern tid. Samtliga arbeten som innebär markingrepp är tillståndspliktiga enligt 2 kap. kulturmiljölagen.

En arkeologisk förundersökning har genomförts gällande ytor för de planerade gårdshusen på fastigheterna Herkules 2 och Herkules 30 samt 29. Idag är där parkering, bebyggelse samt delvis en nedlagt biografbyggnad. De fynd som har gjorts är som tidigast från tidig medeltid men äldre kulturlager kan finnas under. Den mängd av fynd som gjorts är tillräckliga för att en slutundersökning kan komma att krävas om ytorna skall bebyggas. Alternativt kan kulturlagren ligga kvar under förhöjd bottenplatta, detta sker i så fall i samråd med länsstyrelsen.



Foto taget i samband med arkeologisk förundersökning av kvarteret hösten 2016.



tidigare ställningstaganden

Avgörande för om en slutundersökning behöver genomföras är valet av byggteknik för grundläggning, bottenplattans höjdläge samt byggnadens totala vikt.

Enligt 2 kap kulturmiljölagen krävs särskilt tillstånd för markngrepp oavsett om vidare arkeologiska ingrepp kommer bli aktuella eller ej. Dett agäller även ytor utanför där byggnad skall ligga, tex vid schaktning för markarbeten eller rörläggning till föreslagen dagvattenanläggning.

En kulturmiljöanalys har gjorts i samband med att planprogrammet togs fram. Det arbetet pekar ut Thelinska magasinet som särskilt bevarandevärd, liksom det närbelägna rådhuset och de gröna parkytorna. Även den äldre tomtindelningen omnämns som typisk. Trots de värdebärande karaktärsdragen menar kulturmiljöanalysen att kvarteret kan tåla en förtätning, särskilt nämns lucktomterna längs Hamngatan liksom de tomma ytorna inom kvarteret som utvecklingsbara.



Thelinska magasinet - en viktig kulturbärare i planområdet.



Hamngatan kring sekelskiftet vid en tillfällig översvämning.



Thelinska huset utmed Hamngatan med tillhörande magasin i bakgrunden. Huset är numera rivet och till vänster låg tidigare en bensinmack.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Riksintressen

Riksintresse kustzon - 3:e och 4:e kap miljöbalken:

Planområdet ligger inom riksintresse för kustzonen/riksintresse högexploaterad kust. Detta riksintresse är mycket omfattande till ytan och sträcker sig utmed hela Sveriges kust, några kilometer ut i havet och några kilometer inåt land. Riksintresset är avsett att skydda kustzonens unika natur- och kulturmiljövärden. Dock skall inte riksintresset försvåra för tätorters utveckling. Kommunens bedömning är att en förtätning av ett innerstadskvarter i Trelleborg inte utmanar dessa värden i nämnvärd grad, och därför inte heller utgör en påtaglig skada på detta riksintresse.

Riksintresse för kommunikation - Trelleborgs hamn

Trafikverket beslutade 2010 att farleden och vägarna (E6/E22) in till Trelleborgs hamn, liksom Trelleborgs hamn är anläggningar av riksintresse för kommunikation.

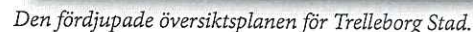
Enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ska områden som är av riksintresse för kommunikationsanläggningar skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utvecklingen eller utnyttjandet av anläggningarna. Till nyttjandet av hamnen hör "rätten" att bullra i viss utsträckning. Då denna detaljplan inkluderar bostäder och lagkrav ställs på att bygga i god ljudmiljö har planen en tydlig koppling till hamnens ljudnivåer, som alltså är av riksintresse. Planen får

inte försvåra för hamnen att bedriva sin verksamhet,
inte heller försvåra för hamnen att kunna utvecklas.
Bullret har influensområden som sträcker sig utanför
de färglagda områdena på kartbilden nedan.

Fördjupning av översiktsplanen för Trelleborgs
Stad 2025

Fördjupning av översiktsplanen för Trelleborgs
Stad 2025

- Fördjupning av översiktsplanen för Trelleborgs
Stad 2025



Den fördjupade översiktsplanen för Trelleborg Stad.

Den fördjupade översiktsplanen för Trelleborg Stad.

Den fördjupade översiktsplanen för Trelleborg Stad.

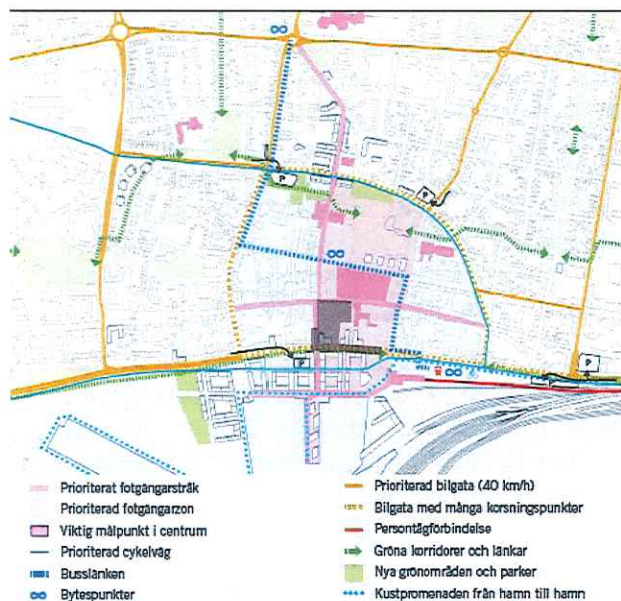
Den fördjupade översiktsplanen för Trelleborg Stad.

tidigare ställningstaganden

bottenvåningar som smittar av sig på vad som händer på gatan utanför. Centrumhandeln behöver stärkas.

I den fördjupade översiktsplanen för Trelleborgs Stad 2025 är hela Kv Herkules utpekad som en prioriterad fotgängarzon där stråk och platser för fotgängare skall lyftas fram istället för ytor för parkerade bilar eller bilar i rörelse.

Planområdet, vilket är markerat i kartbilden nedan, har också ett strategiskt läge utifrån det framtida Trelleborg - det Trelleborg som succesivt flyttas söderut då tidigare hamnområdet lämnas i samband med hamnflytten österut.



Zoner och prioriterade trafikslag, ur FÖP:en

Den fördjupade översiktsplanen pekar också ut betydelsefulla gång-, cykel- samt handelsstråk i den centrala zonen. Problembilder identifieras också, tex Hamngatan som svårforcerad barriär, dels genom sin bredd, men även dess nuvarande utseende. Avsaknad av cykelbanor, ytor för människor samt för mycket plats för bilar är något som ofta lyfts fram som problematiskt.

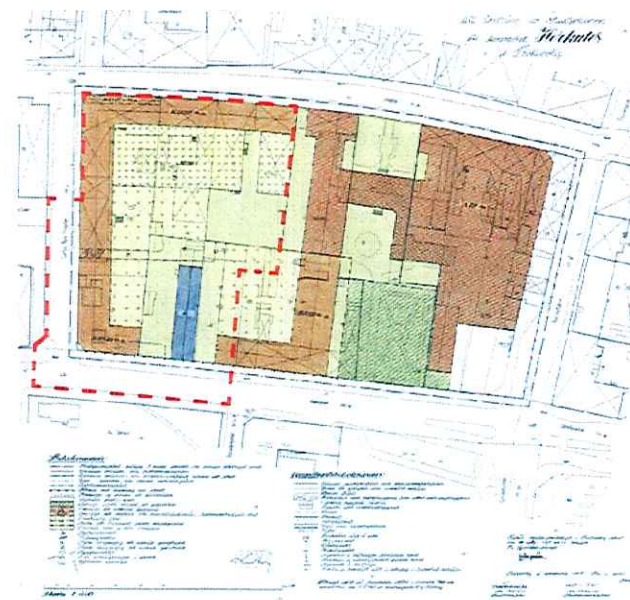
Hamngatan idag lockar varken till vistelse eller ens till rörelse i dess närhet. Idag passerar här ca 8500 fordon per dygn. Hamngatan är också en utpekad som sk farlig godsled.



Hamngatan - idag en genomfartsled.

Detaljplan Dp 81

Den idag gällande detaljplanen, Dp 81 bygger på den ursprungliga stadsplanens tankar om ett omslutande kvarter samt möjliggör både för bostäder samt handel. Handel särskilt utmed CB- Friisgatan samt Algatan. Planen beskriver Thelinska magasinet med närmast omgivning som "kulturresevat". För gårdarna gäller viss tillåtelse för lägre byggnader samt gårdsrum för de boende. I den västra fastigheten medges en passage genom befintlig byggnad ut mot CB-Friisgatan. Nu föreslaget planområde är markerat med en röd streckad linje i kartan och kommer alltså utsläcka den äldre detaljplanens bestämmelser där dessa överlappas.



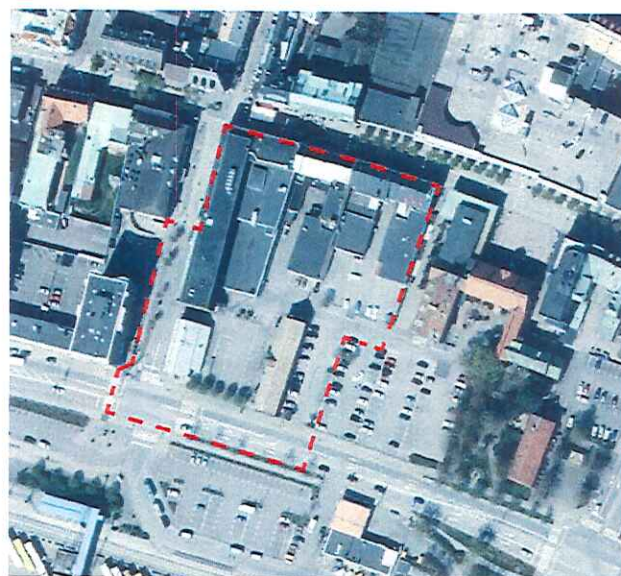
Planområdet i förhållande till nuvarande detaljplan Dp 81

Trafikutredning och trafikanalys

Kommunen har låtit göra en trafikanalys för Trelleborgs stad. Hamngatan pekas ut som problematisk utifrån ett fotgängarperspektiv. Hamngatan utgör också en tydlig barriär mellan stadens framtida delar, alltså sjöstaden och området runt centralstationen samt de centrala områden som är belägna norr om Hamngatan. Kv Herkules - de boende där, samt staden i övrigt skulle gynnas av en Hamngata som signalerar stadsgata istället för, som idag, en genomfartsled. I övrigt pekar trafikanalysen på, liksom den fördjupade översiktsplanen, att CB-Friisgatan kan komma att spela en nyckelroll i fråga om fotgängarnas anspråk på staden som handels- samt restaurangstråk. Både delar av Hamngatan och CB-Friisgatan ingår i denna detaljplan.



CB-Friisgatan norrut, från Hamngatan.



Kvarterets inre samt yttre delar.



Hamngatan västerut.

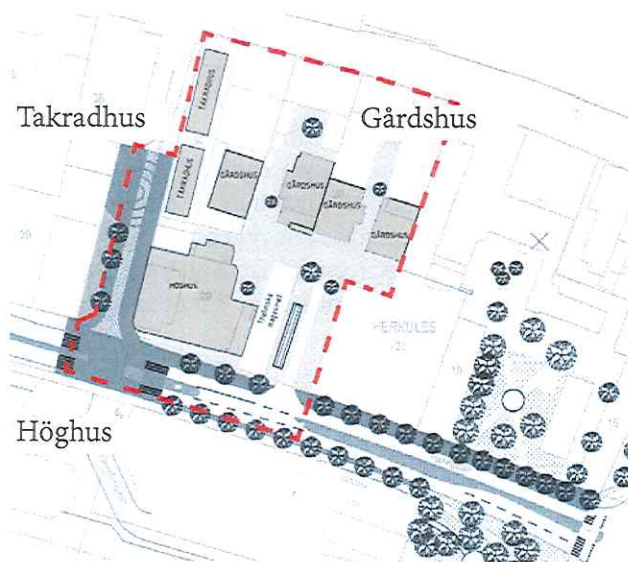
BEBYGGELSEOMRÅDEN - KVARTERET

De västra delarna av Kv Herkules har flera sidor som vänder sig "utåt" mot de offentliga stråken samt en inre "kärna" som fungerar mer som en stödfunktion för det yttre kontaktytorna. De inre delarna präglas av parkeringar, lastning- och lossningzoner samt byggnaders baksidor. Karaktäristiskt för gården idag är Alгатans butikers fönsterlösa handelslokaler, som alla skjuter in som lådor mot kvarterets mitt.

Den yttre präglas av byggnader utmed Alгатan och CB-Friisgatan samt en upplöst sida mot Hamngatan. Thelinska magasinet utgör en historisk centralpunkt. Den förstnända bebyggelsen ansluter till den äldre stadsplanen relativt väl, fast med ett byggnadsbestånd av olika karaktär. Byggnaderna utmed Alгатans södra del används för butiker i gatuplan och bostäder ovanför, med ett undantag - byggnaden på hörnet mot CB-Friisgatan som är uppfört som ett byggnad med generösa inomhusytor och påkostad fasad i marmor, ursprungligen bank, sedan varuhus. Thelinska magasinet från mitten av artonhundratalet är en mycket typisk magasinsbyggnad uppförd tegel och med synliga bjälkar invändigt. Källarens väggar är klädda med block av natursten. Taket är klätt med enkupigt tegel.

TILLKOMMANDE BEBYGGELSE

Detaljplanens syfte är att - utifrån nuvarande utseende inom kvarter, utöka möjligheterna för byggnation och samtidigt säkra möjligheterna att röra sig genom området. Dessutom möjliggör planen för vissa platsbildningar, både inom kvartersmark samt på allmän platsmark. Ett annat syfte med planen är att minska bilars inflytande och påverkan både inom samt utanför kvarteret. Hamngatans avsmalning, CB-Friisgatans förändring men även omDispositionering av den allmänna platsmarken inom kvarteret, så att den mer gynnar de gående. Platsbildningar samt gångfartsytor möjliggörs alltså genom denna plan.

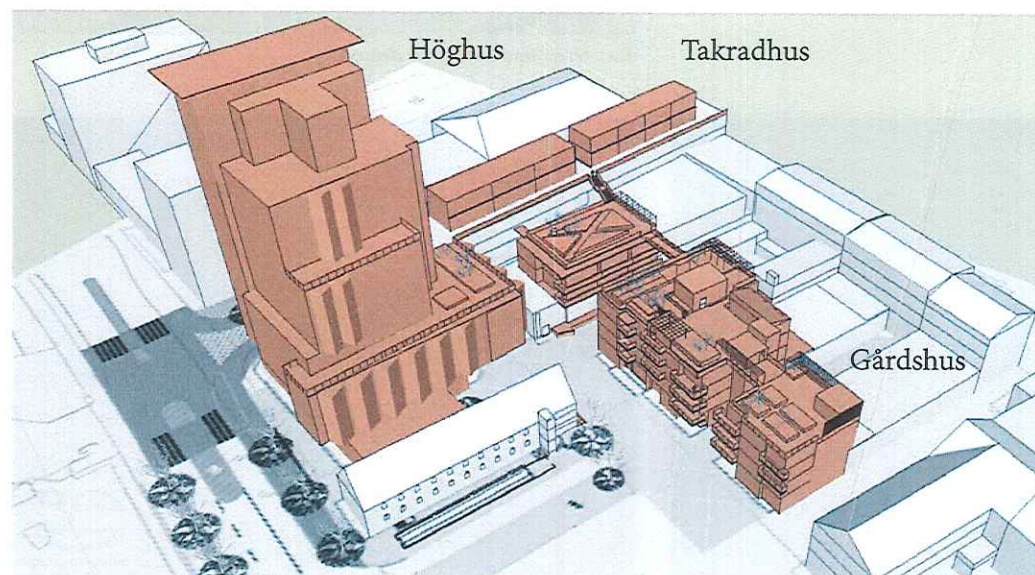


Tillkommande byggrätter.

Platsbildningarnas läge styrs delvis av husens placering, samtidigt som byggnaderna måste vara ändamålsenliga och effektiva och ansluta väl till befintlig infrastruktur och befintlig byggnadsbestånd.

Den tillkommande, i planen möjliggjorda bebyggelsen består av en högre byggnad i korsningen Hamngatan - CB-Friisgatan (höghuset) med vidhängande lägre byggnad med koppling till Thelinska magasinet samt möjliggörande av takradhus på sparbankens tak. Utöver detta medger detaljplanen en nybyggnation av gårdshus inom kvarteret i ett läge som i stort följer de äldre tomtindelningarna i nord-sydlig riktning. Med dessa lägen på gårdshusen säkras dagens

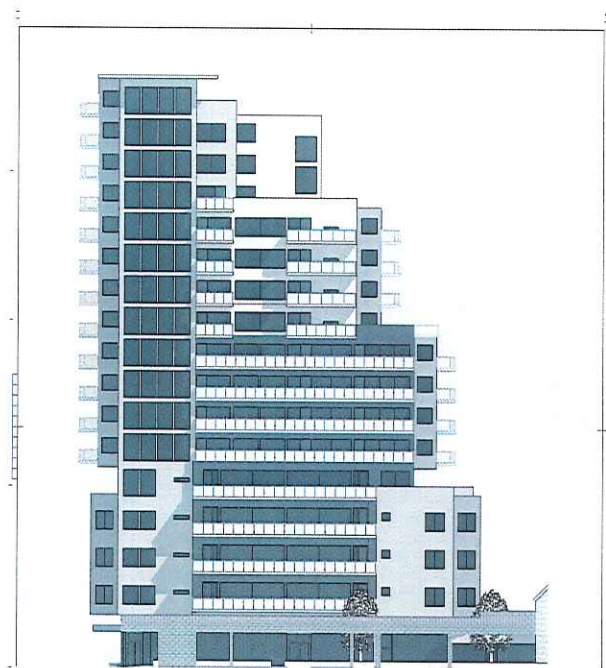
gränder som är belägna åt samma väderstreck, alltså vinkelrät mot Hamngatan. Med planen för byggrätterna säkras också de öst-västra stråket genom kvarteret. Dessa skall ingå som en del av allmänna platsmarken i form av gångfartsytor, helt på de gåendes villkor.



Tillkommande byggrätter sedd från ovan.

Höghuset PLANBESTÄMMELSER: b₁-b₂-f₂-f₄-f₅-m₁-m₃-m₄-m₅-n₂

Höghuset, beläget på den attraktiva tomten direkt vid hörnan Hamngatan - CB-Friisgatan men också precis intill det framtida gångstråket ner mot den framtida sjöstaden, kan bli Trelleborgs högsta byggnad om byggrätten nyttjas fullt ut. Dess fot ansluter till den befintliga byggnaden precis norr om, och samtidigt finns det en möjlighet att docka den till Thelinska magasinet precis österut via en lägre delvis glasad byggnad dem emellan. Den höga byggnaden är indragen något från Hamngatan just för att



Höghuset mot söder - Hamngatan.

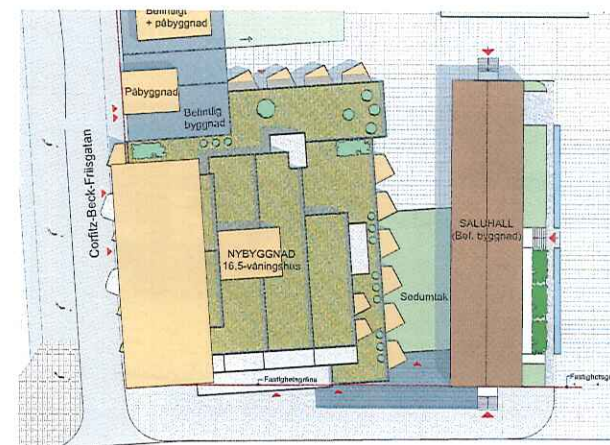
magasinets gavel skall få framträda tydligt. Dessutom skapar den höga byggnadskroppen ett behov av komma en bit bort från Hamngatan med tanke på gaturummets nödvändiga proportioner mellan gatans bredd och byggnadens höjd. Det möjliga höga huset har genom särskilda planbestämmelser givits vissa begränsningar i dess utbredning uppåt. Huset kan bli upp till 16 våningar högt vilket motsvarar ca 60 m.

Begränsningen innebär att trappningar måste ske med ungefär 4 våningars intervall. Den första, och markantaste trappningen sker på den 4:e våningens tak, och där i form av en större terrass. Därefter blir terrasserna mindre ju högre upp på byggnaden man kommer. Terrassen ovan våning 4 har genom en särskild planbestämmelse en direkt koppling till den bakomvarande byggnadens tak som är belägen ca 13 meter ovanför gatunivå. Detta möjliggör en fortsättning ut från terrassen på höghuset till nästa byggnads utemiljö. Att terrasserna blir planteringsbara och kan användas av husets nyttjare görs möjligt genom planbestämmelser som säkrar att dess bjälklag är förstärkta och beträddbara samt planterade med växter. Till systemet att terrasserna skall vara gröna hör intentionen att växternas växtbäddar skall ingå i fördröjningen av dagvatten.

För att möjliggöra för verksamheter alternativt handel i bottenplan skall bottenvåningen ha en lägsta takhöjd av 3 m. Byggnaden färdiga golv i markplan får inte understiga + 3.0 m (RH 2000).



Höghuset från Hamngatan.



Höghuset sedd från ovan med terrasser samt lägre byggnad intill Thelinska magasinet.

planförslaget

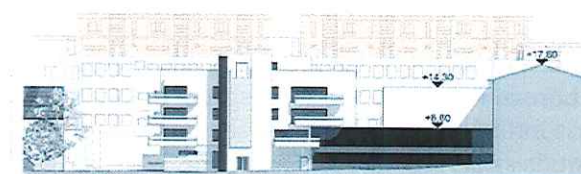
I höghuset medges både bostäder (utom i bottenplan) samt centrumverksamheter. Även hotell.

Takradhusen

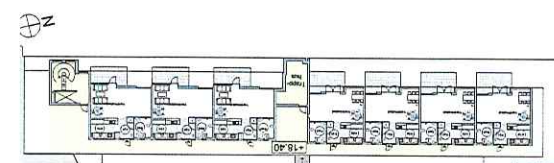
PLANBESTÄMMELSER: $b_1-f_2-f_3-k_2-m_1-q_2$

För att möjliggöra en förtätning avseende bostäder, dessutom på attraktivt läge, finns det i planen möjligheter för uppförande av takradhus på fastigheten Herkules 34. Möjligheten ges utmed CB-Friisgatan på Swedbankshusets tak. Takradhusen nås via hissar genom befintlig byggnad och entréerna är från CB-Friisgatan. För att befintliga byggnader inte skall upplevas som för höga från gatan, samt för att

möjliggöra uteplatser/balkonger liksom förbindelsegång till de nya radhusen är fasaderna indragna ca 2 meter från befintlig huvudbyggnads fasadliv. Takradhusen är enligt planbestämmelserna möjliga att uppföra i max två våningar och med en total höjd av maximalt 6,5 m och enbart platt tak. Från den gemensamma takgången är det möjligt att nå gårds-



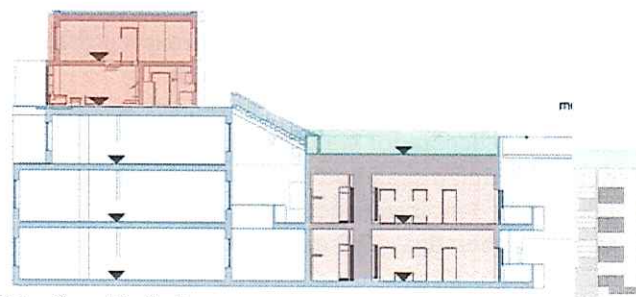
Takradhusen, på befintlig byggnad
sedd från gården.



Takradhusen - planlösning plan 1.



Takradhus - längs bak i bild med
koppling till gårdshusens tak.



Takradhus på befintlig
byggnad mot söder.



Inspirationsbild - takradhus på befintlig
byggnad och med indragen fasad.

husens takträdgårdar på den östra sidan. Inomhus finns hiss som alternativ, som alltså gör det möjligt att nå gårdshusens tak utan att passera trappor.

Gårdshusen

PLANBESTÄMMELSER: b_1 - b_2 - f_2 - f_6 - f_8 - m_1 - n_2 - p

Gårdshusen vilka är belägna mitt i kvarteret har en placering som följer av tomtindelningen, alltså vinkelrät mot kustlinjen. Byggrätterna är fördelade så att gränderna bibehålls dem emellan. Gränderna är på kvartersmark men i och med att dessa är öppna åt söder så förstärker det känslan av friare ytor även om det är på kvartersmark.

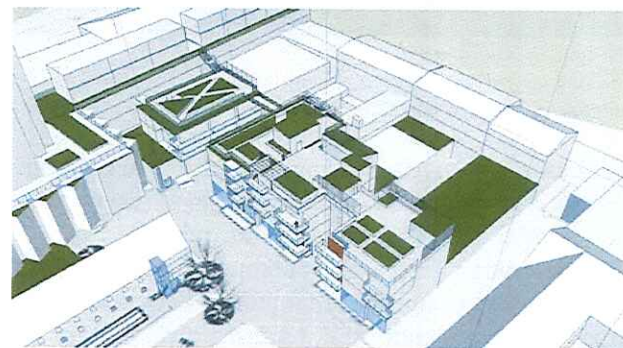
Som en viktig planmässig förutsättning för den relativt höga exploateringen, särskilt höghuset, så skall tillgång till utemiljö för de nya byggnadernas nyttjare säkras genom tillgång till gröna taktytor och



Inspirationsbild - gårdshusens tak.

terrasser, dels på gårdshusens tak dels på höghusets trappningar. Den första terrassen på höghuset har anpassats i höjd så att den kan ansluta till befintlig byggnad i norr och dess takyta. Via takytan finns access till samtliga gårdshus tak via broar. För att säkerställa tillgänglighet för funktionsnedsatta finns det också kopplingar med hiss till samma våningsplan som takytorna är belägna på. Samtliga takytorna på gårdshusen är bestämda till nivå + 15,50 och alla skall ha tillgång till hiss ned till de underliggande våningsplanen. Tanken är att detta system av terrasser, loftgångar samt takträdgårdar skall vara tillgängligt för samtliga boende/nyttjare av de planerade husen inkl de hyresgäster som finns redan idag.

I de planerade gårdshusen medges verksamheter samt bostäder, dock inte bostäder i bottenplan. Bottenplan kan alltså nyttjas för verksamheter eller utrymmen som krävs med koppling till de bakomliggande handelslokalerna liksom för mottagning av varuleveranser. Verksamheterna kan med fördel, och



De sammanhängande takträdgårdarna, de gemensamma ytorna söder om gårdshusen liksom gränderna byggnaderna emellan

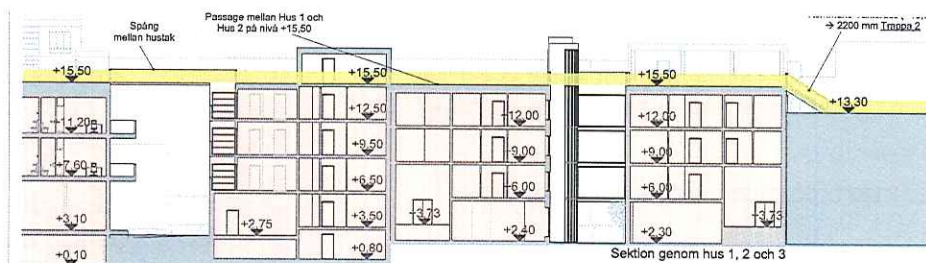


Gårdshusens fasader mot söder.

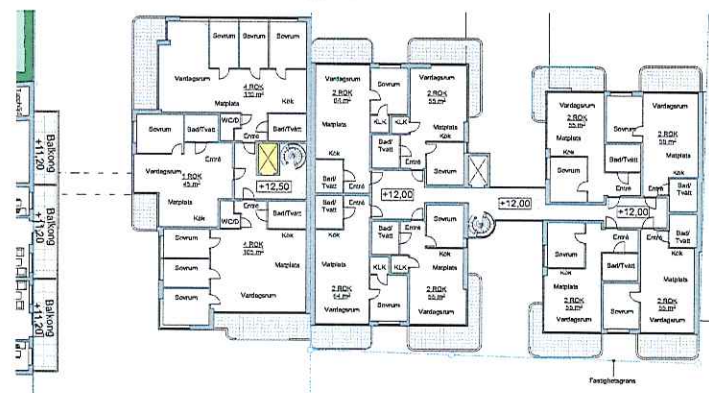


Gårdshuset från Hamngatan med Thelnska magasinet till vänster och en framtida byggnad till höger.

på olika vis dra nytta den allmänna platsmarken som möjliggörs i planen strax söder om gårdshusen tex "torghandel" eller kanske caféverksamhet. Illustrationerna intill visar gårdshusen i genomskärning och särskilt hur deras takytor är kopplade samman i ett långsgående stråk i samma nivå. Bottenplan är med generös takhöjd, dels för att ansluta till de bakomvarande handelslokaler golv, dels för att säkerställa att lokalerna kan nyttjas för olika verksamheter eller som handelslokaler. Ovanför dessa medges tre våningar antingen för bostäder eller olika verksamheter av centrumkaraktär tex kontor. I gränden mellan byggnaderna medges ingen byggnation mer än för trapp- och hisshus. Parkering är inte möjlig där utom för tillgänglighetsanpassad parkering närmast entréerna. Gårdshusens planlösningar när det gäller lägenhetsutformning måste utformas så att lägenheterna får tillgång till dagsljus, och detta gäller särskilt de lägenheter som ligger i norr och speciellt de längre ned. Samtliga lägenheter



Sektion genom gårdshusen.



Gårdshusen planlösningar samt inördes sammanhang med hiss samt gångbroar mellan huskropparna.



Inspirationsbild - gårdshus med verksamheter/inlastning i markplan.



Inspirationsbild -Byggnader med varierat fasaduttryck liksom takträdgårdar.

i gårdshusen har vertikal tillgång till gårdshusens takträdgårdar via trapphus och hissar.

Thelinska magasinet och Åhlensbyggnadens fasad

PLANBESTÄMMELSER: q_1 - q_2 - k_1 - k_2

Nuvarande målsättning från ägaren till Thelinska magasinet är att göra om det till saluhall i markplan samt i övre planet. I källarvåningen planeras för restaurang. Markplanet är kopplad till höghuset via en lägre byggnad som är tänkt att vara café. Samtliga våningsplan i magasinet sammanbinds med hiss och trappor som är nåbara utifrån. Thelinska magasinet, lagerhuset från mitten av artonhundratalet är ett av kvarterets mest karaktärsskapande byggnader och ger genom sin närvaro en förankring bakåt i tiden,



Thelinska magasinet - och dess möjligheter

och påminner om Trelleborg dels som handelsstad, men även som en påminnelse om kvarterets karaktäristiska tomtindelning.

För Thelinska magasinet föreslås dels rivningsförbud dels varsamhetsbestämmelser när det gäller fasad, fönstersättning och fönsterutseende liksom skydd av de bärande och karaktärsskapande detaljerna inne i byggnaden. Dock medges möjligheter för öppningar för nya dörrar och hissanslutningar.

När det gäller Åhlensbyggnaden som uppfördes kring 1970 avsedd för söderslotts sparbank ligger det största värdet i byggnadens fasad. Fasaden utgör ett värdefullt inslag på hörnan Algatan - CB-Friisgatan.



Åhlensbyggnadens karaktärsfulla och påkostade fasad.



Exempel på hisshus - med respekt för fasaden uttryck.

Inte minst fasadens exklusiva material och indelning föranleder ett skydd i form av en bestämmelse som säger att fasaden inte får rivas.

De gemensamma ytorna på kommunal mark samt mark inom kvarteren.

PLANBESTÄMMELSER: $GATA_1$, $GATA_2$, e_1 , e_2 , x

Planområdet inkluderar stora ytor på gemensam platsmark varav Hamngatan samt CB-Friisgatan är gatumark. De övriga ytorna är dels gångfartsgata inom kvarter, dels en mindre och enkel torgyta i anslutning till gårdshusen. Torgytan har västerut en förbindelse genom byggnaden på fastigheten Herkules 34. Förbindelsen, eller passagen har funnits ända sedan byggnaden uppfördes på 70-talet och säkerställs härmed genom en särskild x bestämmelse. Bestämmelsen innebär att passagen skall hållas öppen för allmän gångtrafik även i framtiden.

Ytan norr om Thelinska magasinet kan användas för gångtrafik, transporter men även som yta för



Gemensam torgyta mellan gårdshus i norr och Thelinska magsinet i söder.

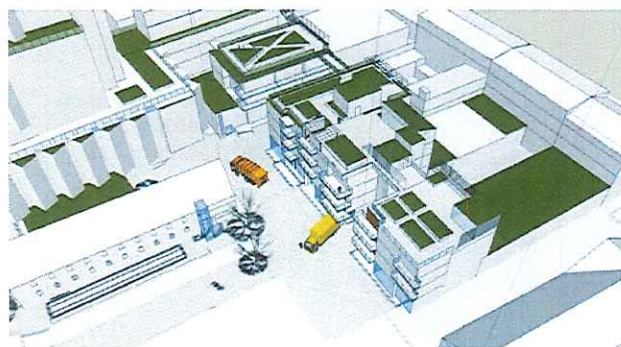
de intilliggande verksamheterna i de fall de önskar använda den för utåtriktad publikverksamhet som handel eller servering. Verksamhet möjliggörs både i gårdshusen samt i Thelinska magasinet. Under förmiddagen används ytan för transporter till och från inlastningspunkterna vid gårdshusen, samt de föreslagna höghusets bottenplan. I nuläget planeras ett äldreboende i höghuset vilket genererar olika typ av transporter. Utifrån transportbehovet, samt för de allmänna kommunikationerna är torg-ytan nödvändig men den behöver också säkras för allmänt nyttjande genom planbestämmelsen "GATA₂". Strax öster om torgytan samt längs med Thelinska magasinets sida ned mot Hamngatan föreslås den allmänna platsmarken också få planbestämmelsen GATA₂. Detta innebär att gatan får beteckningen gångfartsgata eller gata på de gåendes villkor i plankartan. Gångfartsgata regleras genom lokala trafikföreskrifter.

Sammantaget möjliggör de nya planbestämmelserna att den allmänna platsmarken inom kvarteret får en ny status och kan utformas därefter, tex med ny beläggning. Detta kan också krävas då den allmänna platsmarken inom detta område föreslås ingå i föreslagna dagvattenanläggningen som också den är belägen intill Thelinska magasinets östra fasad.

För gårdarna inom kvartersmarken handlar det mer om två nord-sydliga gränder mellan de föreslagna gårdshusen. Grändernas läge hänger samman med de befintliga handelslokalerna som finns där idag. För gränderna gäller som planbestämmelse att dessa



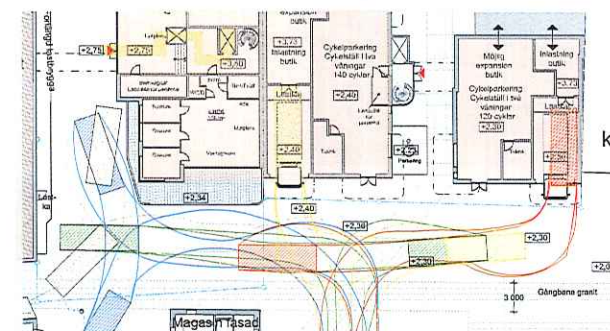
Gemensamma ytor i planområdets inre delar.



Ytor för distributionslastbilar
- endast mellan 07:00 och 11:00 vardagar

inte får bebyggas med mer än då trappor eller lastningsramper behövs. Det är också tillåtet att bebygga gränderna med de trapp- och hisstorn som kan behövas för att säkerställa tillträdet till de föreslagna gårdshusen. Ovan gränderna möjliggörs för anslutande gångramper mellan huskropparna, dock med det förbehållet att fri höjd skall uppnås för eventuella transporter in.

Även om ytorna inte får användas för parkering krävs en åtkomst till de på Alгатans belägna butikernas inlastningsramper som ju är placerade centralt i kvarteret. Enligt de lokala trafikföreskrifterna är transporter endast tillåten inom kvarteret mellan 07:00 och 11:00 på vardagar. Transporterna tillåts ske med distributionsbilar



Utrymmeskrav för tillgänglighet för varuleveranser
- mellan 07:00 och 11:00 vardagar.



Inspirationsbild för hur gårdsmiljön kan användas och se ut - särskilt då verksamheter tillåts.



Exempel på inlastningsgarage i kombination med verksamheter i bottenplan.

av maximalt 8-meters längd. Utöver dessa varutransporter kommer hämtning att ske till de nya miljöhus som planeras i området i anslutning till de förelagda bostadshusen. Miljöhusen är placerade i så nära anslutning som möjligt till de ankommande miljöbilarna.

Övrig tid, alltså efter kl 11:00 på vardagar kommer ytorna att kunna betraktas som en del av kvarterets gemensamma offentliga rum. Till den viktigaste "gemensamma" kvaliteten hör, förutom det centrumnära läget, närheten till Thelinska magasinet och den verksamhet som planeras där med bla saluhall, café och restaurang i genuin miljö.

Utrymmes- och manövreringskraven för de tänkta distributionslastbilarna samt sopbilarna/miljöbilarna till de fem lossningspunkterna och miljöhusen har till viss del varit styrande för de föreslagna gårdshusens placering. Körspåren för de tänkta transporterarna är orienterade till lossningspunkter (lastramper) belägna så nära varandra som möjligt men ändå med så god koppling som möjligt med tanke på var butikernas lastningsportar ligger. Målet har varit att backning in i gränderna inte skall vara nödvändig/ tillåten. Däremot kommer viss backning av lastbilar ske inom den centrala transportszonen. För mindre transportbilar är det dock möjligt att vända runt, alltså utan backning.

Förslaget till lastbryggornas placering är optimerad med tanke på de bakomvarande byggnadernas inre logistik, samt närhet till den centrala lastzonen. Detta innebär att långa och komplicerade backningsrörelser kan undvikas. Vissa



Inspirationbild - Mews - bakgårdsgator i London. Ytor både för människor och verksamheter.

lastbryggor kan dessutom förläggas inomhus i sk inlastningsgarage, se bild.

För miljöhus gäller att avstånd till entréer skall vara rimligt, samt att avståndet för hämtning av sopbil/ miljöbil inte skall överstiga 50 meter.

Hamngatan och CB-Friisgatan

PLANBESTÄMMELSER: GATA₁, GATA₂,

Under 2016 togs det fram en trafikutredning och trafikanalys för Trelleborgs centrum. I utredningen fastslogs att Hamngatan bör ändra karaktär och funktion till att vara mer stadsmässig och fotgängarvänlig. Trafikflöden fördelas om i vägnätet, så att Hamngatan avlastas. Hamngatan klassas i framtiden som mjuktrafikrum istället för integrerat transportrum. Befintlig gc-väg föreslås förläggas inne i kvarteret söder om Hamngatan (ej i denna plan). Gatan ska utformas som en grön boulevard med smalare körbanor än idag och gaturummets bredd föreslås vidhållas men omdisponeras. Hamngatan föreslås avsmalnas till fördel för lugnare tempo, mer stadsmässig karaktär och bättre möjligheter till en trygg passage för gående.

Hamngatan är som tidigare nämnts en viktig länk internt i staden, en lokal gata som förbinder olika områden med varandra. Hamngatan är också en del i det regionala trafiknätet, väg 9 som förbinder sydkustens städer med varandra.

Den föreslagna sektionen för Hamngatan handlar om en körfältsbredd på 3,8 m åt vardera håll vilket i denna plan innebär att den norra kantlinjen kan förflyttas ca 1,5 söderut. Detta mått är kommunicerat med Trafikverket som har väghållaransvar för aktuell körsträcka. Trafikverket har under detaljplaneprocessen inte haft några invändningar mot de föreslagna åtgärderna. Med den utökade trottoaren innebär detta att en trädrad

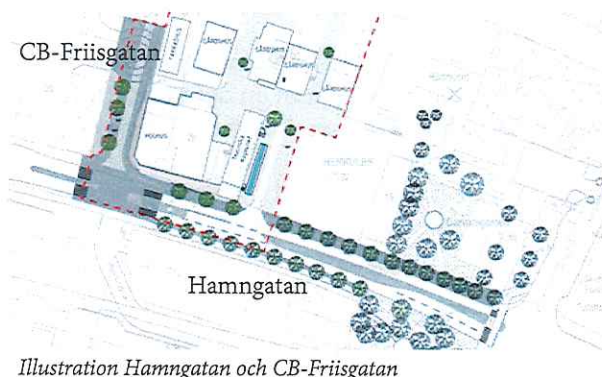
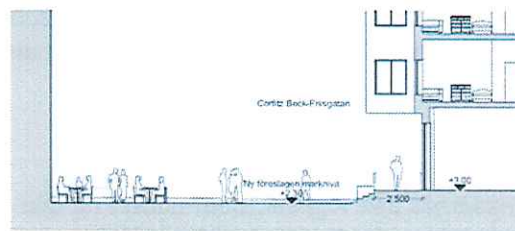


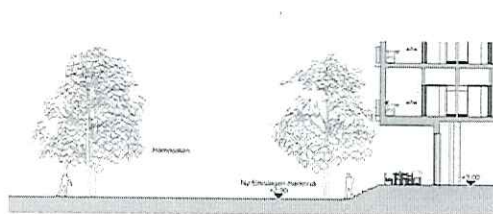
Illustration Hamngatan och CB-Friisgatan



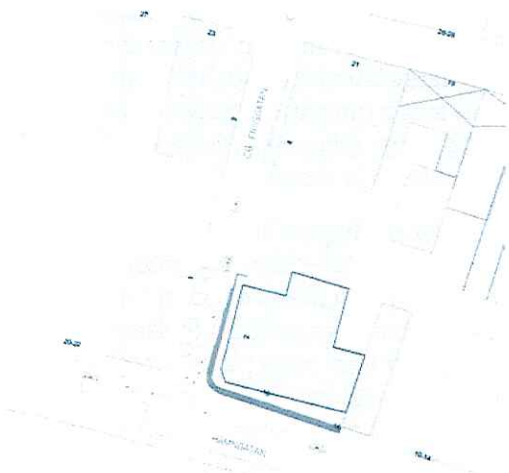
Sektion CB-Friisgatan

kan planteras från CB-Friisgatan till korsningen vid Kontinentgatan. I samband med det krävs naturligtvis vissa justeringar av refuger liksom andra trimningsåtgärder på övriga ytor. I samband med att kvarteret söder om Hamngatan planläggs kan liknande åtgärder göras på den södra sidan tex trädrad, trottoar samt ev cykelväg. Målsättningen i den fördjupade översiktsplanen 2025 kan därmed realiseras fullt ut. I samband med den, i framtiden kommande planläggningen, avgörs också hur mittrefugen skall hanteras. Denna plan medger även en cykelbana på Hamngatans norra del, men om det skall kunna realiseras krävs ytterligare detaljplaner.

I denna detaljplan planläggs inte Hamngatan i detalj, alltså med bestämda egenskapsgränser som tex gångväg, trädrad eller cykelbana, utan Hamngatan har enbart planbestämmelsen "GATA" vilket inkludera samtliga egenskaper. I avvaktan på att övriga delar av Kv Herkules planläggs kan framförallt en cykelbana utredas vidare. Vad trafikutredningen i detta planarbete ändå har visat är att Hamngatan, med åsyftning på biltrafik kan bli betydligt smalare utan att framkomligheten begränsas. Sektionerna på sidan innan åskådliggör ett scenario där en gångbana samt en trädrad är inritad i befintlig vägsektion. En eventuell cykelbana innebär att antingen körytan för biltrafik måste bli smalare, eller att trädraden måste bort. Denna avvägning måste alltså göras i samband men nästkommande plan. Denna detaljplan öppnar möjlighet för båda scenariorna, därav enbart beteckningen "GATA"



Sektion avsmalning av Hamngatan



Körspår med trappa och terrass utmed höghusets fasad

CB Friisgatan behöver förändras för att bättre möta de behov som uppstår vid utveckling av området. Halva CB Friisgatan är en gågata, och har avancerad stensättning av granitstenar. Från Hamngatan och halva vägen upp på CB Friisgatan är det vanlig reglering, med körbana och gångbanor. Trottoarerna



Inspirationsbild för markbeläggningsdetalj CB-Friisgatan.



Inspirationsbild för en framtida CB-Friisgata.

används bland annat till uteserveringar. Gatan är inte särskilt högt trafikerad.

För att möta höghusets föreslagna höjda sockel kan en lösning vara en trappa upp till terrass. Trappa och terrass inskränker på CB-Friisgatans utrymme men bedömningen är att i samband med dess omdaning till gångfartsgata har detta ingen negativ påverkan.

CB Friisgatan utformas med enhetligt markmaterial, för att underlätta reglering av gångfartsområde. Ingen körbana utformas, de gående separeras inte från bilisterna genom utformningen. Inte heller utrustning bör anordnas så en separering upplevs.

På sikt är det kommunens intention att all parkering skall bort inom planområdet allmänna ytor och den enda parkering som tillåts är de tillgänglighetsanpassade parkeringsplatserna i anslutning till de nya samt befintliga bostäderna och publika verksamheterna.

Detta innebär till skillnad från idag att områdets centrala delar öppnas för människor på ett helt annat sätt. Med, de på sikt avvecklande parkeringsytorna möjliggörs för bostäder, kontor och andra verksamheter och en mer levande miljö.



CB-Friisgatan med trappor och terrass.

Tillgänglighet

De föreslagna byggnaderna kommer att anpassas enligt Boverkets byggregler kring tillgänglighet. Det detaljplanen kan styra är dispositionen av ytorna i stort, fördelningen mellan allmän platsmark och kvartersmark samt vilken användning dessa skall ha, liksom var bostäder respektive verksamheter tillåts finnas.

En stor del av den planlagda allmänna platsmarken är i denna plan föreslagen att bli gångfartsytor. Detta sker i kombination med att nämnda ytor också är infart- respektive lastningszoner för varutransporter. Detta kan naturligtvis ses som en utmaning utifrån ett tillgänglighetsperspektiv. I en tät stad måste det finnas sätt att kombinera olika synsätt och behov, och mycket tvingas till att kunna samverka. När de gemensamma ytorna minskar ökar följdaktligen kraven på de ytor som blir kvar, de måste vara flexibla. Alternativet, när det gäller varutransporterna till Alгатans butikers lastområden, har varit att endast tillåta inlastning från Alгатan, men utifrån ett tillgänglighets- och säkerhetsperspektiv har det avfärdats i detta arbete. Istället har zonen där transporter kan ske gjorts så begränsad och koncentrerad som möjligt så att en tydlighet uppstår. Inbackning i gränderna kan undvikas.

Parkering

Kommunens riktlinjer för bil- och cykelparkering består av "Parkeringsnorm Trelleborgs kommun" (antagen av kommunfullmäktige 2008-06-16),

"Revidering av parkeringsnorm för boende" (antagen av kommunfullmäktige 2015-06-22) och "Anordnandet av parkeringsköp och fastställande av parkeringsköpsavgift" (antagen av kommunfullmäktige 2016-06-21). Riktlinjerna innebär att parkeringsplatserna för en fastighet i första hand ska lösas inom fastigheten. Om behovet inte kan tillgodoses inom den egna fastigheten kan det lösas på annan fastighet genom att avtala om parkeringsköp med kommunen alternativt genom parkeringsavtal/parkeringsförbindelse med annan fastighet. Upplåtelseformen i båda alternativen är nyttjanderättsavtal som enligt PBL kan ske på högst 25 år inom detaljplanlagt område.

För bostäder innehåller kommunens reviderade parkeringsnorm en möjlighet att få rabatt på antalet parkeringsplatser om 10 % per motåtgärd: klimatskyddad cykelparkering, bilpool, parkeringsköp, alltså som mest 30 %

Inom rådhuskvarteret uppmanas fastighetsägare och exploatörer att uppfylla kraven genom flexibel parkeringsnorm, och i detaljplaneskedet har exploatörerna uttalat sig positiva till klimatskyddad cykelparkering och parkeringsköp varför parkeringstalen för bostäder kan reduceras med 20 %.

För bostädernas bilparkeringsplatser kommer 25-åriga parkeringsförbindelser med närliggande fastigheter (inom 300 m från respektive byggnad) att upprättas för både befintliga och tillkommande hyresrätter. För parkeringsplatserna till bostadsrätterna kan det vara aktuellt att genomföra ett parkeringsköp i kommunens planerade

parkeringshus. Fram till att parkeringshuset öppnar kan parkeringsplatserna för bostadsrätterna då lösas med en kortare parkeringsförbindelse med en närliggande fastighet. Parkeringsförbindelser som visar hur parkeringsplatserna för boende kommer att garanteras ska tecknas i samband med bygglovsprövningen.

För de i detaljplanen tillkommande verksamheterna som handel, restaurang, ev biograf mm bör exploatörerna visa på möjligheten att garantera parkeringsplatser för de anställda samt besökare. Då detta parkeringsbehov inte går att lösa inom den egna fastigheten hänvisas fastighetsägaren även där till att avtala om parkeringsköp med kommunen alternativt genom parkeringsavtal/parkeringsförbindelse på annan fastighet.

Inom planområdet möjliggörs både för bostäder och verksamheter. Eftersom de olika kategorierna, leder till olika parkeringsbehov är det svårt att i nuläget ange det exakta behovet av parkeringsplatser. Bostäder leder till ett visst antal parkeringsplatser, medan verksamheter till ett annat. I samband med bygglovsprövningen skall parkeringsbehovet samt lösningar på detta fastställas slutgiltigt.

I denna detaljplan avsätts inga ytor för parkering, förutom i det befintliga garaget i fastigheten Herkules 34. Avsikten är att parkeringsbehoven skall lösas genom de tidigare beskrivna alternativen.

Tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser

Ytor för tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser är säkrade i planen, men en fördjupad diskussion

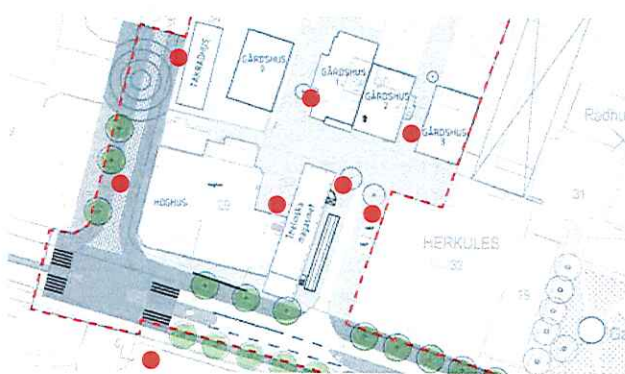
måste ske gällande exakt var dessa platser skall vara belägna. På allmän platsmark, i vissa fall, samt på kvartersmark i andra. För de boende i höghuset hänvisas till parkeringsgaraget beläget i källarvåningen i Herkules 34. Garaget kan nås genom kulvert under mark till Herkules 29. Lägenheterna kan nås via hiss strax intill parkeringsplatserna. Antal parkeringsplatser kan enkelt utökas om behovet blir ett annat i framtiden. För besökare till höghuset, eller till verksamheterna där hänvisas istället till parkering söder om Hamngatan eller på nuvarande parkering på Herkules 32, alltså på allmän platsmark. För besökare till verksamheterna i Thelinska magasinet hänvisas den typen av parkering till yta strax intill entré, alternativt som tvärställd parkering intill gata mitt emot på kommunens fastighet (Herkules 32).

För gårdshusens boende eller nyttjare finns ytor för tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser i gränderna mellan byggnadskropparna. Där finns också husens huvudentréer med tillgång till hiss.

5% av det fastställda parkeringsbehovet för bostäder skall utgöras av tillgänglighetsanpassad parkering. Kravet för att få bygglov är att avståndet inte får överstiga 25 meter till bostads, eller arbetsplats huvudentré. Likaså ställs krav på tillgänglighetsanpassad parkering utanför olika kommersiella samt publika verksamheter. Alternativen för höghusets vidkommande är att antingen hänvisa till parkering på CB-Friisgatan alternativt söder om Hamngatan strax intill korsningen. Avståndet i detta läge överstiger dock de föreskrivna 25 metrarna till huvudentré.

Exploaterings omfattning (preliminära siffror december 2016)		Antal
lägenheter		
Bostäder, Nilpat, hyresrätter		20
Bostäder, Abitare, bostadsrätter		64
Bostäder, Abitare, hyresrätter		6
Bostäder, nya totalt		90
Kvm BTA		
Handel		271
Restauranger & Caféer		290
Saluhall		878
Biograf		584
Antal boende		
Äldreboende		54

Preliminärt antal nya bostäder, samt ungefärligt antal kvadratmeter tillkommande verksamhetsytor.



Lämpliga ytor för tillgänglighetsanpassad parkering på markytor

Cykelparkering

Liksom för boendeparkering gällande bil finns det en norm för antalet cykelparkeringsplatser som måste finnas i anslutning till bostaden.

I planförslaget föreslås att den klimatskyddade cykelparkeringen skall lösas inom kvarteret, antingen på den egna fastigheten, alternativt i grannfastighet genom avtal fastighetsägarna emellan. Både i höghuset och gårdshusen finns det gott om plats för cykelgarage, inom rimligt avstånd från bostadsentré. Dessutom finns ytor för gästplatser i gränderna mellan gårdshusen samt norr om höghuset.

Antal cykelparkeringsplatser som fordras hänger samman med vad för typ av verksamhet som byggnaderna kommer att användas till. Det exakta antalet platser, samt tillgängliga ytor måste klarläggas i bygglovsskedet. Cykelparkering skall dock finnas motsvarande en plats per lägenhet plus en plats per sovrum när det gäller bostäder.



Lämpliga lägen för klimatskyddad cykelparkering samt gästplatser utomhus

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Dagvatten

PLANBESTÄMMELSER: dagvatten, f_1 , f_2

Planområdet ligger inom kommunalt verksamhetsområde för dagvatten. Det dagvattnet som lämnar planområdet har kommunen alltså en skyldighet att ta emot, medan fastighetsägarna ansvarar för att detta leds till lämplig anslutningspunkt som i detta fall är i Hamngatans norra sida.

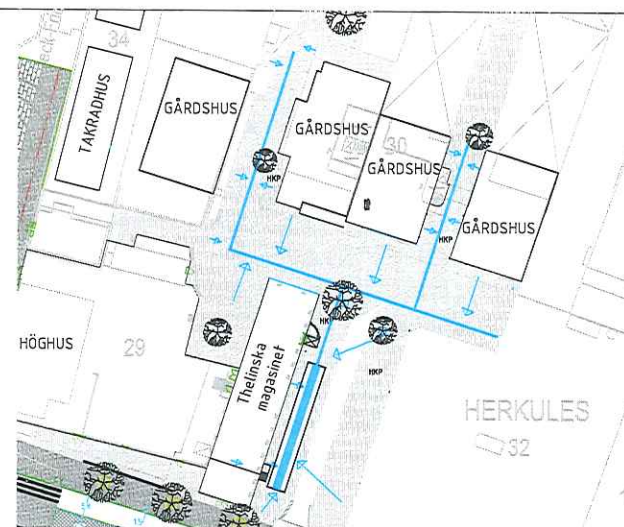
Det regn som faller på markytorna samt på taken inom planområdet leds idag via brunnar och ledningar till en huvudledning för dagvatten belägen gatan strax söder om kvarteret. I framtiden, beroende på klimatförändringar, beräknas regnen bli kraftigare och större volymer vatten måste tas omhand på kort tid. Samtliga parter måste därför ta ett större ansvar att fördröja det vatten som faller på de hårdgjorda ytorna innan det belastar det gemensamma ledningssystemet.

Kraftiga regn, delvis beroende av klimatförändringar kommer att inträffa allt oftare i framtiden. Den omedelbara effekten är att Hamngatan svämmar över i anslutning till lågpunkter, även andra lokala översvämningar kan inträffa.

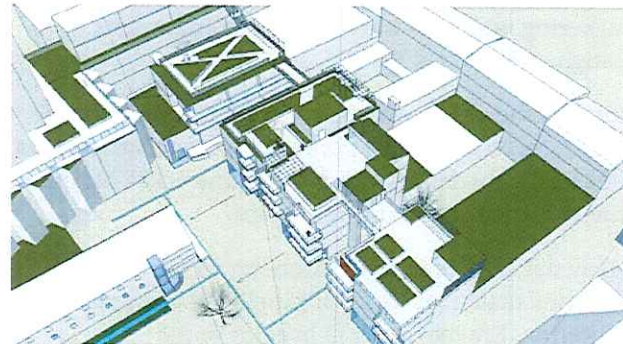
Det är alltså en gemensam angelägenhet både för kommunen samt för de privata fastighetsägarna att dagvatten fördröjs till viss del inom fastigheten innan det släpps ut på det gemensamma nätet. Denna fördröjning kan åstadkommas på olika sätt, och en kombination av metoder är oftast att föredra.

Då takytorna, samt terrasserna på de föreslagna byggnaderna är platta samt också vistelsebara kan växtbäddar i olika form och tjocklek bidra till fördröjning av regnvatten. De takytor som är platta men inte skall eller kan beträdas kan då istället förses med sedummattor. Med den fördröjning och de volymmått som krävs inom planområdet är inte de fördröjande takträdgårdar på långa vägar tillräckligt, det krävs betydligt mer än så. Regnvatten i större mängder måste kunna fördröjas på annat sätt. Takträdgårdar tjänar flera syften, varav den absorberande en, och den estetiska samt biologiska värdena en annan.

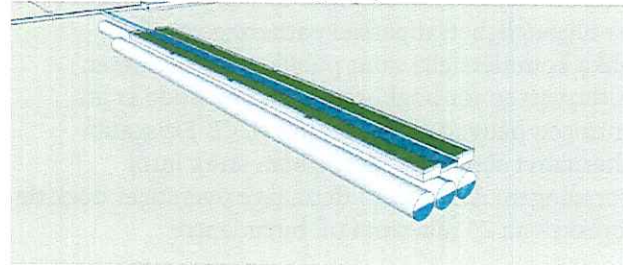
Ett förslag till mer storskalig lösning på dagvattenfrågan är att tillskapa ett magasin i anslutning till fastigheten, detta magasin kan då kombineras med en ytavattning i form av en regnbäddslösning (jfr raingarden), alltså där utseendet på ytan kan jämföras med en planteringsyta men de underjordiska delarna är själva dagvattenmagasinet. Detta magasin föreslås placeras utmed Thelinska magasinets fasad längs med infarten till området. Tekniskt sett, men tanke på områdets höjdsättning och lutning är denna plats den mest lämpliga. Så vatten som faller inom området passerar denna anläggning innan det rinner vidare ut i de allmänna ledningsnätet. En dagvattenutredning är genomförd i samband med detta planarbete. Utredningen visar på de fördelar som både takträdgårdarna samt regnbädden har utifrån ett fördröjande perspektiv. Utredningen visar även några exempel på hur en sådan anläggning skulle kunna se ut tekniskt. Planbestämmelserna på



Princip för öppen hantering av dagvatten på markytorna.



Vegetationsytor på tak, i kombination med hantering av dagvatten på mark. Magasinet är under raingardenytan.



Princip för raingardenlösning samt underjordisk fördröjningsmagasin.

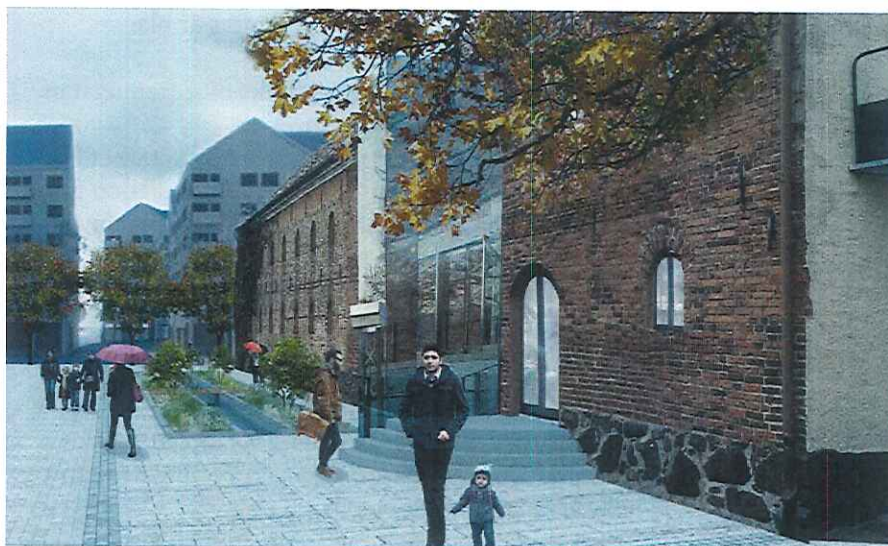


Illustration av öppen raingardenlösning utanför Thelinska magasinet.

plankartan anger var dagvattenmagasin kan placeras samt att taken skall vara platta och planteringsbara.

Illustrationerna samt resonemangen kring dagvattenlösningen visar ett exempel på lösning bland flera andra. Planbestämmelser visar var detta kan ske.

Vatten och avlopp

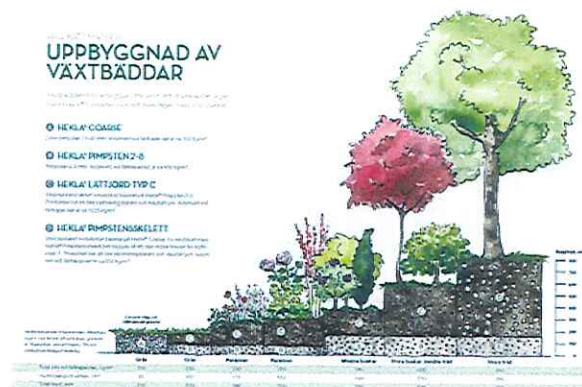
Planområdet ingår i kommunalt verksamhetsområde för vatten, avlopp samt dagvatten.

Elnät

Planområdet ligger inom kommunens elnätssområde med Trelleborgs energi som ansvarig. Ytor för kompletterande nätstation kan förläggas i något av gårdshusen.



Exempel på raingardenlösning i Köpenhamn.



Växtbäddar för takytor, och deras vattenhållande förmåga.

Fjärrvärme och gas

Möjlighet att koppla på fjärrvärme och gas finns. Anslutningspunkter finns i närområdet.

Miljöhus

Inom planområdet finns det goda förutsättningar att inrymma miljöhus i de föreslagna gårdshusen samt även inne i höghusets bottenvåning. Dessa miljöhus kan, i de flesta fall placeras inom mycket korta avstånd, både från bostadsentréer och anslutningspunkter för renhållningsfordon. Renhållningsfordonen angör interntrafiktorget och kan därifrån få acces till de olika miljöhusen.

Viss backningsrörelse kan dock förekomma, men med interna rutiner för hämtning kan det undvikas. I så fall kan dragsträckan för återvinningskärl komma att förlängas något.

Enligt den av KF vid sitt sammanträde 170130 antagna "Föreskrifter om avfallshantering" får hämtningsvägen mellan hämtställe och hämtningsfordonets uppställningsplats högst uppgå till 30 meter, om inte annat har beslutats av tekniska nämnden. För flerfackskärl får hämtningsvägen vara max 20 meter. Detta talar för att gårdshusen ligger mycket strategiskt placerade.

konsekvenser av planförslaget

STÖRNINGAR OCH RISKER

Riskutredning för farligt gods

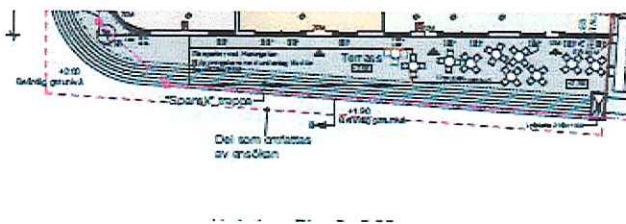
PLANBESTÄMMELSER: m_2, m_3, m_4, m_5

För denna detaljplan har en riskutredning utförts med anledning av att Hamngatan, väg 9 är en sk farlig godsled. Detta innebär att en viss mängd farligt gods transporteras förbi planområdet samt förbi de bostäder som planeras där, framförallt höghuset. Vad för typ av gods, samt ungefärlig mängd samt med vilken frekvens är utrett i en riskanalys som Tyréns AB har genomfört. Syftet med riskutredningen har varit att ta fram ett för detaljplanen relevant underlag avseende nivån på olycksrisker samt konsekvenser av en eventuell olycka. Detta handlar om att avgöra områdets lämplighet för önskad bebyggelse samt eventuella behov av riskreducerande åtgärder för att kunna tillåta tänkt bebyggelse.

I normalfall, vilket länsstyrelsen rekommenderar, skall avståndet mellan farlig godsled och bebyggelse vara minst 30 meter. I detta fall är avståndet till bostad som närmast ca 8 meter och vissa åtgärder krävs därför. Det bör påpekas att mängden farligt gods som passerar Hamngatan är ytterst litet, om man tex jämför det med den mängd som transporteras på E6/E22. På Hamngatan transporteras i princip bara gods som har som målpunkt verksamheter inne i staden. Det handlar då om en bensinstation samt ämnen till någon av de industrier som finns kring Trelleborgs gummifabrik och det östra industriområdet. Nedan följer en lista på vad utredningen föreslår för åtgärder på byggnader som är utmed Hamngatan.

Exempel på åtgärder som enligt utredningen skall vidtas är bla.:

- Fasader utförs brandklassade (E130) och i obrännbart material.
- Fönster riktade mot Hamngatan skall utföras icke öppningsbara i brandteknisk klass E160 för utrymmen där människor kan antas sova och E130 för övriga utrymmen.
- En barriär bör uppföras mellan Hamngatan och föreslagen fasad. Skyddet bör vara minst ca 70 cm hög.
- Ett ökat avstånd mellan Hamngatan och föreslagen fasad är gynnsamt utifrån ett riskperspektiv.
- Friskluftsintag till byggnaderna skall vara riktade bort från Hamngatan, och med fördel så högt som möjligt.
- Ev. utrymmning skall ske bort från Hamngatan, vilket innebär att det skall finnas entréer eller andra utgångar som inte är riktade mot Hamngatan.



Föreslagen skyddsbarriär, i form av trappa mot Hamngatan.

Exempel på åtgärder som bör vidtas är bla:

- Att större glaspartier undviks mot Hamngatan inom en höjd av ca 20 m.
- För verksamheter med hög personaltäthet bör central avstängningscentral för ventilation finnas. (gäller verksamheter med högt personalantal)
- Balkonger inom Hamngatans närområde bör utföras inglasade med brandklass E130. För balkongen på nivåer högre än 20 m från marken (mot Hamngatan) är denna åtgärd ej nödvändig.

De åtgärder som kan regleras i detaljplanen är avståndet mellan byggnaden och Hamngatan samt ev skyddsåtgärder där emellan. I detta fall föreslås en trappa vilket också är med som en planbestämmelse i plankartan.

Vidare kan detaljplanen föreskriva åt vilket håll utrymning skall ske och det görs lämpligen med bestämmelsen att huvudentré skall var mot CB-Friisgatan, inte mot Hamngatan. En viktig del, utifrån riskscenariot, är alltså att Hamngatan



Föreslagen trappa mot Hamngatan.



Illustration gällande framtida utseende mot Hamngatan och närmsta omgivning.

föreslås bli smalare just utanför höghuset. En bredare trottoar här har alltså många fördelar. En avsmalning av Hamngatan finns inte med som enskild planbestämmelse i denna detaljplan, men trafikutredningen visar att detta är fullt möjligt utan att äventyra framkomligheten. Trafikverket har heller inga invändningar mot detta.

Följande planbestämmelser, som reglerar riskfaktorer är införda på plankartan:

- Höghus indragen från Hamngatan.
- Skyddbarriär mellan huvudfasad och Hamngatan.
- Brandklassade fasader upp till 20 meter.
- Brandklassade fönster vid sovrum mot Hamngatan.
- Utrymningsvägar endast mot CB-Friisgatan.
- Friskluftsintag gällande höghus skall placeras bort från Hamngatan.

Utöver dessa planbestämmelser regleras även dessa frågor i bygglovet, samt under det tekniska samrådet.

konsekvenser av planförslaget

Skuggbildning samt solinstrålning

Planförslaget medger en förtätning inom ett stads-kvarter. Förslaget handlar också om en ansenligt hög byggnad söder- och öster om befintliga byggnader med idag bebodda, samt planerade bostäder. Skuggstudien som är utförd av Lloyd's arkitekter för Abitare AB visar vilket inflytande de föreslagna byggnaderna får, dels på befintlig bebyggelse, dels på de som också planeras. Skuggbildnen varierar mycket beroende på årstiden och tiden på dygnet. Då solen står lågt, alltså under vinterhalvåret blir skuggorna längre, samtidigt som behovet av direkt solinstrålning mot lägenheterna ökar. Skuggdiagrammet är en vedertagen metod att beskriva skuggbildens effekter på sin omgivning under fastställda tidpunkter. Scenariorna som beskrivs är:

- 20 mars kl 09:00, 12:00 samt 16:00 (vårdagjämning)
- 21 juni kl 09:00, 12:00 samt 16:00
- 23 september kl 09:00, 12:00 samt 12:00 (höstdagjämning)

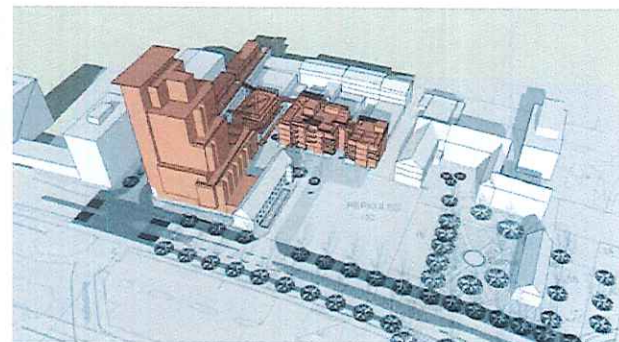
För höghusets del, som alltså tillåts vara max 58 meter högt genereras en skuggbild som sveper under dygnet från väster medurs mot nordost. Skuggan är som längst i början och slutet. Bostäderna på västra sidan av CB-Friisgatan kommer då vara beskuggad under förmiddagen samtliga årstider. Därefter rör sig skuggan medurs norrut och kastar sin skuggbild över några av de planerade bostäderna, främst

takradhusen och de i väster belägna gårdshusen. Detta sker under tidig eftermiddag. Framåt eftermiddagen letar sig skuggan mot nordost stryker över gårdshusen i öster.

Under vår och höst samt under vinterhalvåret sträcker sig skuggan som sagt längre bak och har även en viss effekt på de befintliga bostäder som har sin fasad åt söder. Under sommarhalvåret uppnås inte den effekten.

För gårdshusen gäller delvis beskuggning av varanda, dels beskuggning från höghuset. Gränderna mellan byggnaderna är av begränsad bredd men då de är orienterade i nord-sydlig riktning finns möjligheter för att den högt stående solen kring middagstid att leta sig ned mot de lägre belägna lägenheterna. Under förmiddag möjliggör söderfasaderna direkt solinstrålning utan skuggbildning. Lägenheter mot norr påverkas inte av direkt skuggbildning från höghuset, men däremot krävs särskilda planlösningar för att lägenheterna skall nås av solljus från öst- och väst. Samtliga balkonger bedöms kunna få sol, åtminstone några timmar under dygnet. Framförallt de mot söder.

Höghusets trappning, med möjliggörande av utomhusterrasser samt gårdshusens högt belägna trädgårdar är delvis resultat av strävan efter dagsljus på de gemensamma ytorna, liksom solljus på gårdshusen samt in i gränderna mellan dessa. Stora krav kommer att ställas i samband med bygglovsprövningen gällande planlösningar så att solinstrålning uppnås i samtliga lägenheter, gällande höghus, gårdshus samt takradhus inkl hänsyn



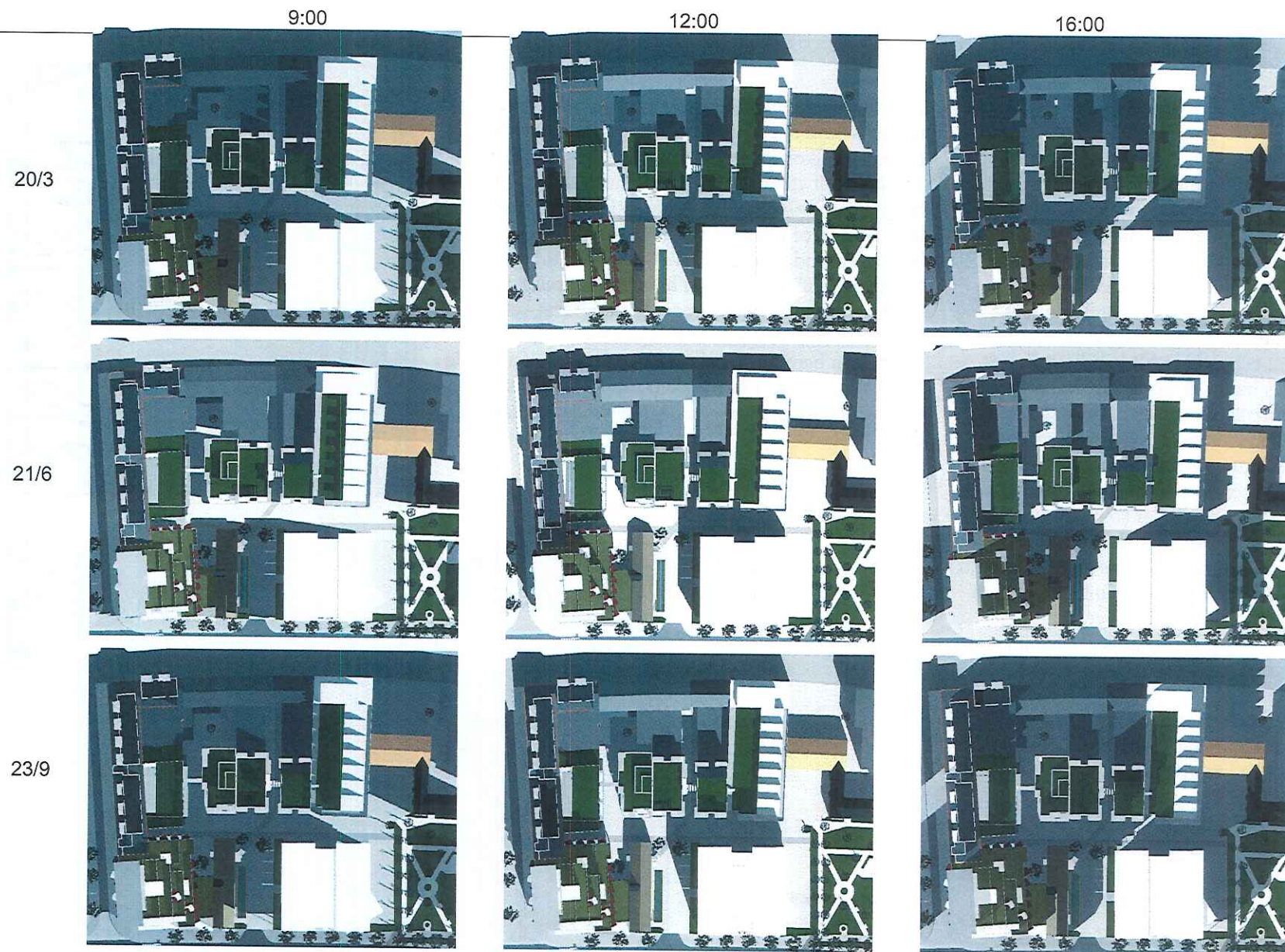
En ny hög byggnad söder om, och öster om befintlig bebyggelse.

till befintliga lägenheter i närbelägna fastigheter. Särskild prövning kommer också att ske för att säkerställa att utemiljöer får tillgång till direkt solljus. Detta regleras genom planbestämmelser.

Förutom soljusets positiva inverkan skall planen också säkerställa att möjlighet för skugga finns. Långvarig exponering av sol utomhus kan leda till skador, särskilt för barn och ljuskänsliga personer. Möjlighet för skugga är viktigt, inte minst på de planerade takterrasserna. Där bereds möjligheter för mindre byggnader, samt möjliggörs för skuggande trädplanteringar.



Mindre enkla bygnadsverk möjliggör också för skugga, liksom träd.



Skuggdiagram vilket redovisar skuggor under olika tidpunkter under året och dygnet.

Buller

PLANBESTÄMMELSER: m₁

En grundläggande bestämmelse i Plan- och bygglagen är att bebyggelse, särskilt för bostäder skall planeras med hänsyn till eventuella bullerstörningar. Kv. Herkules och de bostäder som planeras inom ramen för denna detaljplan kan komma att utsättas för buller från flera källor. Bullerkällorna är dels Hamngatans trafik som idag trafikeras av ca 7500 fordon/dygn, och dels trafiken och verksamheten i Trelleborgs hamn. Bedömning av olika typ av buller görs i förhållande till gällande lagstiftning och riktlinjer, vilken i sin tur hänger samman med framtagna och rekommenderade riktvärden. För vägtrafikbuller gäller en lagstiftning och för verksamhetsbuller gäller en annan. Buller som kan påverka planområdet och bostäderna där skall alltså prövas mot två riktvärden men också läggas samman för att få en uppfattning om den totala ljudbilden, och om bostäder är lämpligt på platsen. För verksamheter gäller inte samma krav gällande buller. Detaljplanen möjliggör för både bostäder och verksamheter.

I första hand skall bullerförordningen samt riktvärden innehållas, det är själva utgångspunkten. I andra hand kan olika kreativa lösningar tillämpas så att ljudbilden ändå blir acceptabel. En sådan är sk "tyst sida" eller bullerdämpad sida - alltså att minst hälften av bostadsrummen skall ha ett öppningsbart fönster som är vänd bort från bullerkällan. För små lägenheter tillämpas andra riktvärden.

I arbetet med denna detaljplan har en samordning dessutom skett med Trelleborgs hamns förslag till bullervillkor för sitt kommande miljötillstånd. Förslaget till villkore i miljötillståndet är av Trelleborgs hamn inlämnat till Mark- och miljödomstolen under december månad 2016, och kommer att behandlas under våren 2017. Under den tid som Mark- och miljödomstolen handlägger ärendet hänvisar kommunen till samma villkorsförslag - alltså som en förutsättning för detaljplanen när det gäller buller från hamnen. Målsättningen har varit att både Trelleborgs hamn samt Trelleborgs stad skall kunna utvecklas utan hämmande begränsningar av varandra.

Till grund för beräkningarna gäller dels Trafikbullerförordningen SFS 2015:215 dels riktvärdena för industribuller från Boverket 2015:21.

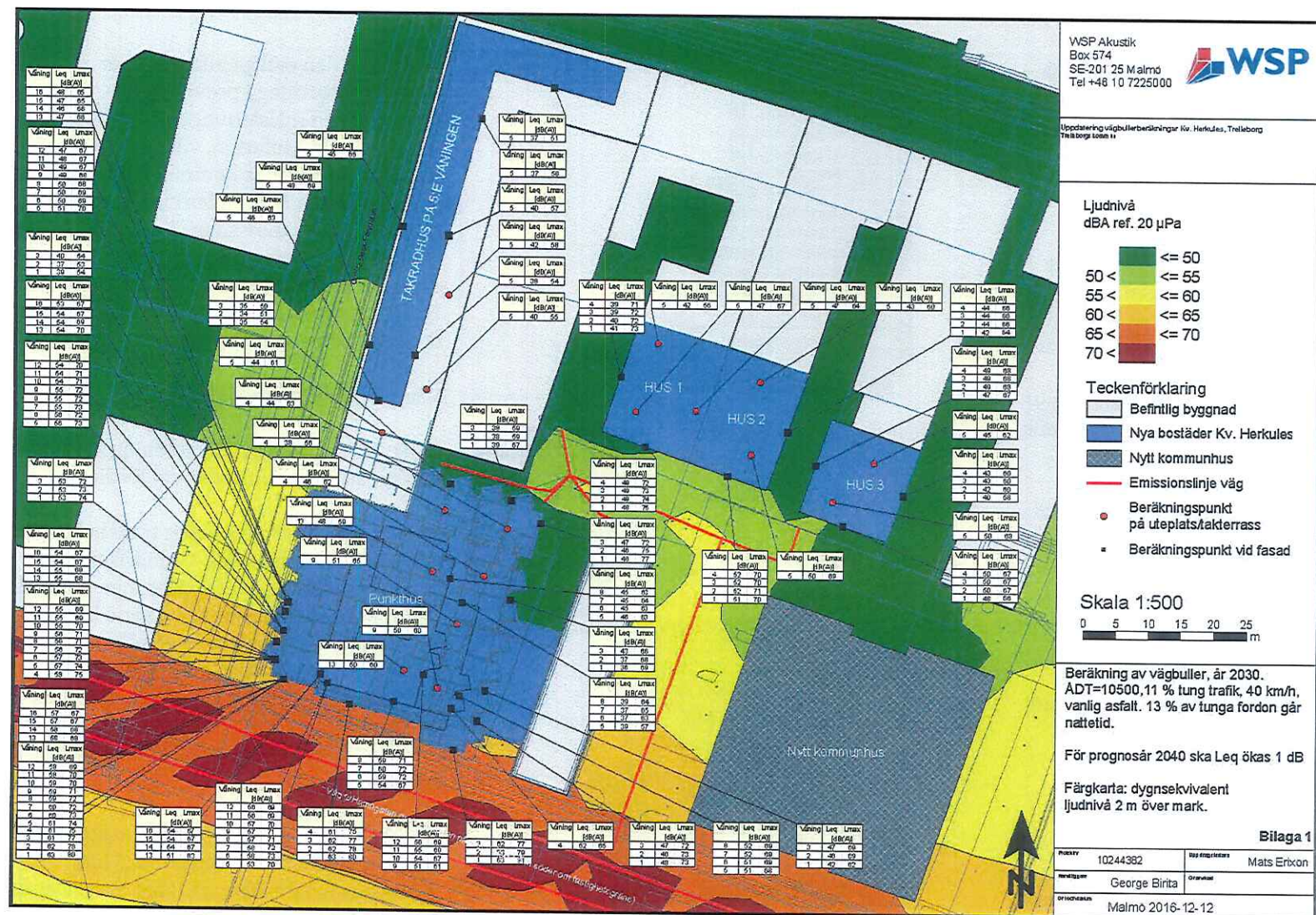
För trafikbuller gäller bullerriktvärden enligt SFS 2015:216 "Förordning om trafikbuller".

Den sammanfattas i punktform nedan:

- högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid alla bostadsfasader
- högst 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid alla bostadsfasader då bostäder om högst 35 m²
- högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå samt högst 70 dBA maximal ljudnivå nattetid utanför
minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet, sk. bullerskyddad sida, maximal ljudnivå får överskridas högst fem gånger per natt mellan kl. 22.00 och 06.00.
- uteplats med högst 70 dBA maximal ljudnivå och högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå,
maximal ljudnivå får överskridas med högst 10 dBA fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00.

Industribuller enligt rapport från Boverket 2015:21

Högsta ljudnivå från industri/ annan verksamhet. Frifältsvärde utomhus vid bostadsfasad.	Leq dag (06-18)	Leq kväll (18-22) Lör.sön och helgdagar leq dag + kväll (06-22)	Leq natt (22-06)
Zon A Bostadsbyggnader bör kunna accepteras upp till angivna nivåer	50 dBA	45 dBA	45 dBA
Zon B Bostadsbyggnader bör kunna accepteras förutsatt att tillgång till ljuddämpad sida finns och att byggnaderna bulleranpassas	60 dBA	55 dBA	50 dBA
Zon C Bostadsbyggnader bör inte accepteras	mer än: 60 dBA	55dBA	50 dBA



konsekvenser av planförslaget

Bullerberäkningar har gjorts på det föreslagna höga huset samt gårdshusen fasader liksom på de föreslagna takradhusen. Bullerkällorna är Hamngatans trafik liksom hamnverksamheten trafik- och verksamhetsbuller.

De bullernivåer som utreds som påverkan från hamnen är de samma som gäller i villkorsförslaget från hamnen inkl en volymökning för framtiden. Bullernivåerna från Hamngatan baseras på senaste trafiksiffror från Trafikverket, dock uppskriva till år 2030 liksom till år 2040 som enskild kommentar. Vid trafikbullerberäkningarna för Hamngatan (väg 9) har flödet 10500 fordon/ dygn, varav 11 % tung trafik används. (2030)

För trafiken inom hamnområdet (sk indirekt hamnbuller) har trafikvolymen baserats på två scenarior, dels med dagen utformning och en godsvolym av 15 miljoner ton gods, dels en framtida modell med 17 miljoner ton. Båda modellerna utgår ifrån att den västra infarten bibehålls, alltså ej en östlig infart trots att kommunen arbetar för det på sikt. Vid beräkningen av buller från hamnen har vi utgått ifrån de scenarier som genererar högst buller i aktuellt planområde sk "worst case".

Den sammanfattande målsättningen är alltså att:

- Hamnen som riksintresse skall kunna utvecklas utan hinder, men med åtgärder för buller.
- Stadens planer för bostäder skall kunna genomföras.
- Staden och hamnen arbetar på sikt för en östlig infart även om detta inte är en utgångspunkt i dessa beräkningar.



Fasad mot Hamngatan med burspråken.



Planlösning för de nedre våningarna i den mest utsatt byggnaden. Burspråken medger ett öppningsbart fönster åt norr.

I fråga om den östliga infarten så är detta ingen planeringsförutsättning i prövningen av denna detaljplan men likväl en målsättning för både stad och hamn. Om den östliga infarten, vilken i sin tur förutsätter en ringväg realiserar kommer hamntrafikens trafikbuller utgå helt från bullerfrågan och Hamngatans trafik förväntas minska med ca 10-20 % beroende på vilka åtgärder som görs (tex avsmalning). Båda händelserna är positiva för de planerade bostäderna vid Hamngatan och framförallt för denna detaljplan med det höga och exponerade huset.

Vägrafikbuller från Hamngatan:

Enligt WSP's trafikbullerutredning kommer det vara möjligt att bygga bostäder vid Kv Herkules.

Trafikbullerriktvärden enligt trafikbullerförordningen beräknas innehållas. Grundriktvärdet LAeq 55 beräknas överskridas men husets fasader är designat med burspråk så att varje lägenhet kommer ha tillgång till ljuddämpad sida för minst hälften av varje lägenhets bostadsrum. Vid plan 1-3 kommer det vara 54 st. 1-rums lägenheter <35m² och för dessa tillåts upp till 60 dBA. Vid sex av dessa (11% av 54st.) kommer LAeq 60 dBA att överskridas (som högst 63 dBA).

WSP's utredning redovisar inte maximal trafikbullernivå för nattperioden separat. ÅF har gjort egna beräkningar av Lmax natt. Det finns en risk att maximal ljudnivå nattetid överskrider LAFmax 70 dBA med upp till 2 dBA vid ljuddämpad sida för ca 4 lägenheter (7% av 54st.) vid plan 1 och 2.



Exempel på burspråk.

Det är idag oklart hur bullerförordningen skall tolkas gällande nattnivåer när det avser mindre lägenheter. Kommunens avsikt är att detta får prövas vid bygglovet så att förordningens villkor kan innehållas.

Vägrafikbuller från Hamnen: (indirekt buller)

Enligt ÅF's bullerutredning beräknas hamnens ekvivalenta trafikbuller [indirekt hamnbuller] som högst uppgå till LAeq 55 dBA samt maximala trafikbuller som högst uppgå till LAFmax 62 dBA vid Kv Herkules. D.v.s. trafikbullerförordningens grundriktvärde LAeq 55 dBA beräknas innehållas.

Vägrafikbuller Hamngatan+hamnen:

Den ekvivalenta trafikbullernivån från väg 9 vid Kv Herkules beräknas som högst till LAeq 63 dBA vid bullerutsatt fasad mot väg 9. Vid ljuddämpad sida beräknas motsvarande trafikbuller från väg 9 som högst till 53 dBA. Den ekvivalenta trafikbullernivån från hamnen vid Kv Herkules beräknas som högst till LAeq 55 dBA vid bullerutsatt fasad mot hamnen. Vid ljuddämpad sida beräknas trafikbuller från väg 9 som högst till 46 dBA.

Då man adderar (logaritmiskt) dessa bullernivåer till varandra erhålls LAeq 64 vid bullerutsatt sida och LAeq 54 vid ljuddämpad sida.

Även då trafikbullret från hamnen adderas till trafikbullret från väg 9 beräknas bullerriktvärden angivna i SFS 2015:216 "Förordning om trafikbuller"

att innehållas. Det finns dock en risk att maximal ljudnivå (orsakat av vägrafik på väg 9) nattetid överskrider bullerriktvärden angivna i förordningen med som högst 2 dBA vid 4 lägenheter på plan 1 och plan 2. Det handlar om 7% överskridande, vilket bör kunna hanteras som ett avsteg. Bullerriktvärden enligt Zon B beräknas innehållas då det finns ljuddämpade sidor som innehåller bullerriktvärden för ljuddämpad sida. Kv Herkules är (redan) bulleranpassad för att klara bullerriktvärden för vägrafik.

Bullerriktvärden för Zon B klaras då det redan finns ljuddämpade sidor, alltså de som är föranledda av åtgärder beroende av trafikbullret på Hamngatan. bedömning enligt Zon B är relevant då det handlar om en stadsmiljö.

Sammanfattning gällande buller i denna detaljplan:

ÅF's och WSP's beräkningar visar att det finns goda möjligheter att bygga bostäder vid Kv. Herkules. Bullerriktvärden enligt SFS 2015:216 "Förordning om trafikbuller" och Boverkets Rapport 2015:21 "Industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovshandling av bostäder" beräknas klaras.

Det finns dock en risk att bullerriktvärdet för maximal ljudnivå natt vid ljuddämpad sida kommer överskridas med som högst 2 dBA vid ca 4 lägenheter. Det handlar om 7% överskridande (4 av 54 1-rumslägenheter), vilket bör kunna hanteras som

ett avsteg. Praxis i många kommuner är att 15% överskridande tillåts. Detta prövas vid bygglov. Ett alternativ är att utesluta bostadsändamål i just dessa 4 rum, tex kontor eller gemensamhetslokaler.

Resonemangen kring vägrafikbuller relateras här till vägrafikförordningen 2015. Nyligen har riktvärdena för buller från vägrafik höjts till 60 dBA. Vilket talar ytterligare för att bullerriktvärdena kan innehållas gällande denna aktuelltetaljplan.

Klimatanpassning

PLANBESTÄMMELSER: m₅, b₂

Enligt klimatforskare kommer klimatet att förändras i framtiden, förändringen märks redan idag i form av sakta höjda havsnivåer, kraftigare och mer varaktig nederbörd under vinterhalvåret och dessutom generellt varmare vintrar. Listan kan gör längre på de förändringar vi måste förbereda oss för.

I Trelleborgs kommun pågår ett förvaltningsövergripande klimatanpassningsarbete. Först och främst i form av en checklista där åtgärdsområden formuleras, nödvändiga åtgärder kopplas till denna lista, vilken förvaltning som är ansvarig samt med en kontinuerlig uppdatering hur arbetet förlöper.

Klimatanpassningsplanen syftar till att identifiera risk- och sårbarhet samt ge förslag på åtgärder, samt, om möjligt ange en tidplan för när åtgärderna bör ske.

Checklistan inbegriper en mängd olika fokusområden, från förebyggande arbete, planeringsinsatser till åtgärder som är inriktade på nödvändighet av konkret handling. Frågorna handlar om det som i vanlig mening är kopplade till klimatanpassning tex temperaturhöjning, ökad nederbördsmängder och höjda havsnivåer. Samt förbereda sig för konsekvenserna av detta. Klimatanpassningsplanen antogs 2013 och är det sätt kommunen har valt för att få överblick över frågan.

Utgångspunkten för den föreslagna planläggningen är att byggnaderna upp till en angiven nivå skall kunna motstå översvämningar och om en översvämning ändå sker skall byggnadens konstruktion vara sådan att konsekvenserna ändå blir ekonomiskt och praktiskt hanterbara. Det långsiktiga skyddet för framtida havsnivåhöjningar, vilket denna detaljplan inte reglerar handlar om att bygga barriärer samt att säkerställa att dagvatten leds till uppsamlingsmagasin, förslagsvis i det västra hamnområdet, och därefter pumpas ut i havet.

Kv Herkules delar förutsättningar med en stor del av Trelleborgs stads äldre kvarter, nämligen att stadsdelen ligger relativt lågt och nära havet, i detta fall kajkanterna. Närheten till havet märks både i vertikal och i horisontellt led. Avståndet från planområdets södra del till närmsta kajkant är ca 140 m. Kvarterets södra del är också belägen ca 2 meter ovan havets medelnivå. Det finns en direkt korrespondens mellan havets nivå och de stående nivåerna i dagvattennätet. Då havsnivån stiger ovanför utloppsnivån kan man direkt avläsa havsnivåerna i de nederst belägna ledningarna. Då havsnivån är över +1.3 meter över medelhavsnivån står vatten ovanför rännstensbrunnarna på vissa lågt belägna delar av Strandgatan ett kvarter bort från planerad bebyggelse.

I höjd med Kv Herkules västra delar, närmare i kvarterets sydvästra hörn, just där höghuset planeras fg (+3.0) så löper en lokal höjdrygg tvärs över Hamngatan precis vid korsning CB-Friisgatan. Höjdryggen

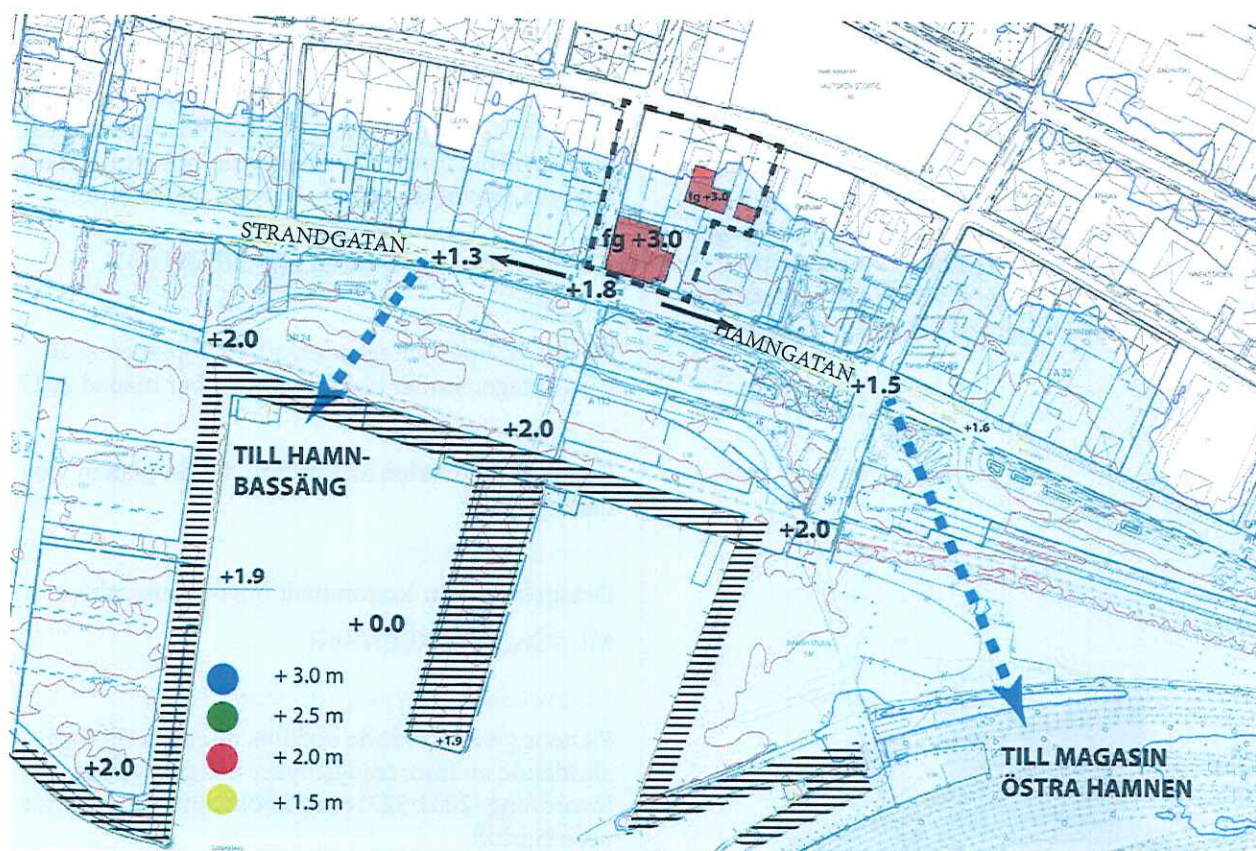
är på ca nivå +1.8. Från höjdryggen faller gatan åt både öster och väster ner till låpunkter på Järnvägs-gatan +1.5 (öster) samt på Strandgatan +1.3 (väster). Relativ dessa lågpunkter ligger alltså planerat höghus på ett höjdläge.

Den östra respektive den västra delen av detta avvattningsystem med höjdryggen som skilje bygger idag på två olika system gällande dagvattnets väg mot havet. I öster leds dagvatten mot nya dammar som anlades i samband med att hamnen utökade hamnområdet österut. Dammarna ligger på en nivå som inte står i förbindelse med havets nivå, dammen är alltså lägre.

När det gäller det västra området, alltså det väster om höjdryggen bygger avvattningen på självfall ned mot utsläppspunkter i hamnbassängen. I dagsläget kan alltså havsnivåerna vara i korrelation med nivåerna i de lägre delarna av dagvattenssystemet – om havet står över utsläppshöjden. Vid en havsnivå höjning med tex 1,5 meter märks detta på Strandgatan då vatten står på gatan. För de östra delarna förekommer inte detta eftersom de nya dammarna ligger lägre och dessa dessutom är försedda med kraftiga pumpar som "lyfter" ut dagvattnet ut i havet igen.

I ett scenario där havsnivån närmar sig 2.0 meter över medelhavsnivå närmar sig alltså havet det föreslagna höghuset i korsningen Hamngatan/CB-Friisgatan. Lägsta höjd för färdigt golv är dock satt till +3.0.

För de planerade byggnadernas vidkommande, gäl-



Innerstaden, och det planerade områdets läge i förhållande till omgivningens nivåer. Blåtonade ytor är de ytor som är under 3-meters nivån

befintligt dagvattenmagasin och pumpstation i det östra hamnområdet - en tänkbar framtida lösning även för det västra hamnområdet. Som i så fall skulle vara en lösning för de västra stadsdelarna i kombination med invallning. Detta är dock inte nödvändig för just denna plans genomförande.

lande havsnivåhöjningar så reglerar planen vilken lägsta nivå som byggnadernas lägst belägna golv får uppföras på. Detta är alltså bestämt till + 3.0 meter (RH 2000). Detta gäller alltså höghuset samt gårds- husen. Med denna bestämmelse menar kommunen att marginalen till ev framtida högvatten är mycket god. Dessutom planeras inga bostäder på denna nivå. Först på + 7.6 meter är bostäder tillåten.

Kommunens bedömning, utifrån ett skyfallsper- spektiv, är densamma. Med de föreslagna färdiga golvhöjderna föreligger ingen risk för människors hälsa och säkerhet.

Oavsett översvämningsscenario - regnvatten eller havsnivå är kommunens inställning att de föreslagna byggnaderna är lämpliga för den plats de föreslås på, samt de skyddsåtgärder som planbestämmelserna reglerar.



detaljplanens genomförande

Brand och räddning

Räddningstjänstens tillgänglighet till området är inom normal insatstid. Brandvattenförsörjning ska anordnas i området i samråd med räddningstjänsten, och avståndet till denna skall inte vara längre än 75 meter. Exploatören ska redovisa att brandvattenförsörjningen är säkerställd i samband med bygganmälan.

En räddningsväg bör ha en fri höjd av 4 meter och en fri körbredd av minst 3 meter.

Byggnaden skall utföras helt i enlighet med brandkraven i Boverkets byggregler. För en byggnaden med denna höjd, 16 våningar plus ett mindre entresol, medför det en del speciella brandtekniska lösningar som är ovanliga i Trelleborgs kommun men vanlig i landet i övrigt. Byggreglerna ställer extra höga krav på höga byggnader vilket medför att brandsäkerheten i Herkules på så sätt blir mycket god. Den innebär bland annat att ett extra säkert trapphus byggs vilket i praktiken innebär att det utförs en extra sluss mellan lägenheter och trapphus. En sådan sluss medför ett fullgott skydd mot rök-

spridning från lägenheter till trapphus vilket medför att utrymning kan säkerställas utan medverkan från räddningstjänsten. Vidare behöver byggnader med fler än 10 våningar utformas med en så kallad räddningshiss. Räddningshissen används primärt för att räddningstjänsten snabbt ska kunna göra en insats högt upp i byggnaden. Hissen kan även användas för att evakueras personer med funktionsnedsatthet. För att erhålla erforderligt med vatten för en invändig släckinsats uppe i byggnaden förses trapphuset med

en trycksatt stigarledning från vilken räddningstjänsten kan plocka ut vatten utan att använda sina egna brandbilar och pumpar. Byggnadens nedre, delar där verksamheten är LSS-boende, förses med vattensprinkler och dubbla utrymningsvägar för att uppfylla kravnivån även för denna verksamhet.

DETALJPLANENS GENOMFÖRANDE

Tidplan

Planen är, inför antagandet, att detaljplanen skall vara antagen under oktober/november månad 2017.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från det att planen vinner laga kraft

Huvudmannaskap

Detaljplanen har kommunalt huvudmannaskap.

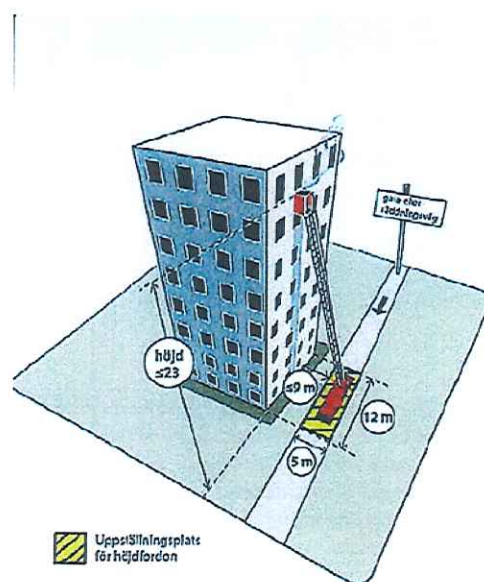
MILJÖKONSEKVENSER

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft

Planens genomförande bedöms inte leda till överskridande av föroreningsnivåer enligt gällande förordning (2001:527) om miljökvalitetsnormer för utomhusluft.

Klimatförändringar

Ett varmare klimat förutspås öka den totala mängden nederbörd. Fram till år 2100 förväntas en ökning av mängden nederbörd med 30-50% under höst och vinter. Under sommaren förväntas en minskning



Räddningstjänstens krav på ytor för eventuell räddnings- eller släckinsats.

med 10-30%. Mängden nederbörd i de häftiga regnen förväntas öka med 20% under en tioårsperiod och med 50% år 2050.

Av dessa anledningar är det nödvändigt att ta hänsyn till översvåmningsrisker och i möjligaste mån skydda sig mot dessa med förebyggande åtgärder. I planförslaget föreslås åtgärder för detta, tex med fördröjning av dagvatten på allmän platsmark. Samt förhöjd sockelnivåer på föreslagna byggnader.

Planområdet ligger lågt, särskilt i de södra delarna. Nivåerna är i söder, mot Hamngatan ca +1.9 och i norr mot Algatan är nivåerna lite mer än +3.2 meter. Planområdet innehåller en särskilt skyddsvärd byggnad, Thelinska magasinet från mitten av 1800 -talet. I den fördjupade översiktsplanen för Trelleborgs stad föreslås samlade åtgärder, tex förhöjda kajkanter som skyddsmot hög havsnivå samt höga framtida vågor. Även om detta inte regleras i planen är det det långsiktiga skydd som krävs för de befintliga byggnaderna.

Befolkningsmålet

Kommunfullmäktige i Trelleborgs kommun antog 2015-02-23 § 54 befolkningsmålet att Trelleborgs kommun 2028 ska ha 50 000 invånare. Det innebär en ökning med 260-280 invånare per år 2016-2017 och från 2018 en ökning med över 500 invånare per år, för att närma sig en ökning på 600 invånare per år framåt 2028.

Planförslaget möjliggör nyproduktion av ca 90

bostäder, vilket bidrar till att nå befolkningsmålen. I en detaljplan kan inte upplåtelseformer regleras. De aktuella exploatörerna kommer att upplåta bostäderna som är både hyresrätter och bostadsrätter.

Hållbarhet

Att förtäta i centrala Trelleborg så pass nära centralstationen är viktigt utifrån samtliga hållbarhetsaspekter. Fler bostäder i kollektivtrafikhöga lägen innebär att fler personer lätt kan välja att åka kollektivt eller cykla och att de blir mindre beroende av biltransporter vilket är positivt för den ekologiska hållbarheten.

Tillkommande bostäder i centrum är viktigt för att upprätthålla det serviceutbud som finns i centrala Trelleborg vilket är av vikt både för den ekonomiska och den sociala hållbarheten. De tillkommande bostäderna uppförs som hyresrätter och bostadsrätter vilket är viktigt för att skapa en variation i centrum. Tillkommande verksamheter och ombyggnaden av bla Hamngatan samt CB-Friisgatan kommer att göra platsen till en mer attraktiv mötesplats, vilket bidrar till den sociala hållbarheten.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Inledning

En genomförandebeskrivning har till uppgift att redovisa de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Genomförandebeskrivningen har ingen

rättsverkan. Detaljplanens bindande föreskrifter framgår av plankartan och planbestämmelserna. Genomförandebeskrivningen förtydligar detaljplanens syfte ur genomförandesynpunkt.

Detaljplanen ger fastigheterna Herkules 2,29, 30, 33 och 34 ökade byggrätter och det ges möjlighet att skapa en helhet mellan de i denna del av kvarteret där det kan ske antingen genom att fastigheter slås samman eller samverkar genom servitut eller gemensamhetsanläggningar.

Fastigheterna på kvartersmark

Detaljplanen ger möjlighet att uppföra en ny byggnad på fastigheten Herkules 29. Där planeras att uppföras ett hus om ca 17 våningar exklusive källare. Detaljplanen medger centrum-, bostad och hotelländamål och gör det möjligt att tredimensionellt (3D) dela in byggnadens våningsplan och utrymmen i fastigheter för var och ett av ändamålen. Exempelvis en fastighet för handel i bottenplan och i våningar ovanför finns möjlighet för en fastighet för äldreboende, kontorsfastighet och en för bostäder (BRF). Dessa kan också behöva enskilda utrymmen som "urholkar" övriga våningsplan, tex för enskilda entréer, trapphus, hissar m m.

Några av våningsplanen är tänkta att sträcka sig in i den befintliga byggnaden på Herkules 34. Dessa våningsplan med egen fastighetsbeteckning (3D-fastighet) kan då urholka Herkules 34 med ett utrymme för 3D-fastigheten.

I befintlig byggnad på Herkules 33 är tänkt att

detaljplanens genomförande

det skall finnas saluhall och restaurang samt teknikutrymmen. Restaurangen har möjlighet att sträcka sig in i den nya byggnaden på Herkules 29. Möjlighet finns för ändamålet att bilda ett 3D-utrymme för Herkules 33 i den nya byggnaden.

För de olika fastigheterna som bildas kan det finnas behov av samverkan genom servitut eller gemensamhetsanläggningar. I möjligaste mån kan man separera teknik och utrymmen som behövs för varje enskild fastighet. Det som kan behövas samverkan kring är exempelvis utrymningsvägar, teknisk infrastruktur, teknikutrymmen, sophantering mm.

I källarplan i befintlig byggnad norr om planerat höghus finns garage. Detta garage skall delvis kunna nyttjas av de boende i de nya byggnaderna. Därigenom krävs en förbindelse, och för denna bildas en gemensamhetsanläggning för gemensam förvaltning mellan deltagande fastigheter som ska nyttja garaget.

För lastyta vid höghus bildas en gemensamhetsanläggning för fastigheter som har nytta av denna.

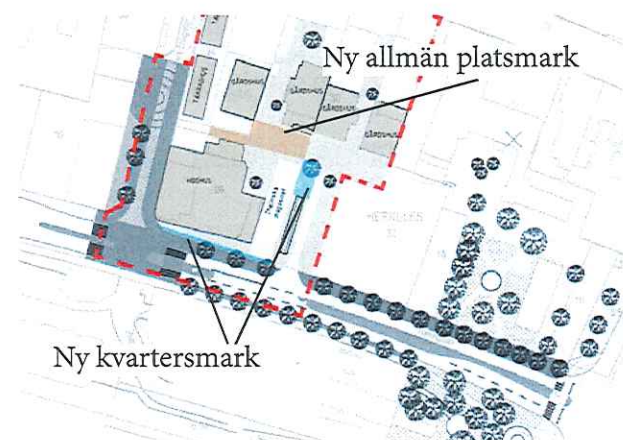
Gemensamhetsanläggning kan eventuellt också bildas för planerade gårdshus som ska ligga ovanpå byggnaderna på Herkules 30 och 34 med trappor, gångväg till dessa, uteplatser mm

Andelstal för gemensamhetsanläggningar bestäms med utgångspunkt av nytta (utförande) och användande (drift/underhåll).

Det finns olika förslag på hur man kan gå till väga med fastighetsbildningen. Fastigheter kan t ex slås samman innan avstyckningarna. En anledning kan bland annat vara att man får en gemensam stamfastighet inför avstyckning av 3D-fastigheter och samma fastighet för exempelvis tomtytor utanför byggnaderna.

All fastighetsbildning (avstyckningar 3D, servitut och gemensamhetsanläggningar) sker genom lantmäteriförrättning när detaljplanen vunnit laga kraft. Det är viktigt att projektering har kommit så långt att det står klart vilka utrymmen som behövs för varje fastighet och vilka ytor och funktioner som kräver en samverkan.

EKONOMISKA FRÅGOR



Fastighetskonsekvenser.

Mellan kommun och fastighetsägare

Fastigheten Herkules 29 samt 33 (bla Höghuset) utökas i söder mot fastigheten Innerstaden 6:1 med ca 1.5 m för att säkerställa plats för terrass och hiss och trappor.

Fastigheten Herkules 33 (Thelinska magasinet) utökas mot nordost med ca 5,5 meter för att säkerställa yta för trappa samt hissanordning liksom entrétytor.

Fastigheten Herkules 32 utökas i den nordvästra hörnet mot fastigheten Herkules 2 för att säkerställa allmän platsmark i form av gata. I samband med detta har kommunen möjlighet att täcka samtliga rimliga kostnader för allmänna platser genom avgifter från fastighetsägarna.

Genom det kommunala huvudmannaskapet har kommunen en rättighet, men också skyldighet, att lösa in privatägd mark som utgör allmän plats i detaljplanen. Ersättning för sådan mark bestäms enligt reglerna i expropriationslagen om ingen annan överenskommelse träffas. Kommunens avsikt är att, i den utsträckning det går, träffa frivilliga överenskommelser.

I samband med detaljplanens genomförande skall en gatukostnadsutredning presenteras för berörda fastighetsägare.

GATA₂ avser gångfartsgata, en gata där viss biltrafik medges, och då den trafik som har koppling till de olika fastigheterna som är belägna där. CB-Friisgatan är en anslutande gata till parkeringsytor

samt nedfarter till garage på kvartersmark. Övrig GATA₂ berör infart samt gemensamma transport- och kommunikationsytor inom kvarteret, bla till rådhuset samt fastigheten Herkules 32.

GATA₁ avser Hamngatan som förutom att den är en viktig lokal länk också är en genomfartsled genom staden, väg 9 med Trafikverket som våghållaransvarig. Del av Hamngatan i anslutning till höghuset kommer att behöva byggas om. Kostnad för detta regleras genom avtal mellan kommun och fastighetsägare.

Exploateringsavtalet avser vilka åtaganden kommunen respektive exploatören har gentemot varandra för att detaljplanen skall kunna genomföras. Exploateringsavtalet reglerar frågor som handlar om anslutningsavgifter, samordningsfrågor mm. I denna detaljplan handlar det också om fastighetsfrågor och hur dessa skall kunna regleras för att genomföra detaljplanen. För att få den anläggning och miljö som är tänkt krävs vissa justeringar av befintliga fastighetsgränser.

Mellan fastighetsägarna

För att säkerställa de gemensamma åtagandena mellan de olika fastighetsägarna Abitare AB samt Nilpat AB gällande förverkligandet av, samt tillträdet till de gemensamma ytorna för utomhusvistelse för de boende/nyttjare skall ett avtal skrivas mellan dessa. Avtalet skall presenteras i samband med att bygglovets lämnas in till kommunen.

Mellan exploatör och nätägare

För kostnader kopplade till flytt av ledningar tillhörande ledningsägare gäller att detta skall bekostas av exploatör.

Detaljplanen medger där så anges, att nätstation får uppföras inom kvartersmark. Detta gäller endast på del av kvarter som inte är prickmarkerad. Nätstation får uppföras inom byggnad förutsatt att nätägarens

rekomenderade säkerhetsavstånd efterlevs. Samt tillgänglighetskrav åtföljs.

Planekonomi

När detaljplanen har vunnit laga kraft eller när byggprojektet påbörjas skall en ansökan om fastighetsbildning lämnas till Lantmäteriet.

Kommunen ansvarar för iordningsställandet av allmän platsmark samt nödvändiga fastighetsbildningsåtgärder efter det att planen vunnit laga kraft. Avgift för anslutning till VA samt dagvatten och elnät utgår enligt kommunens fastställda taxor.

En konsekvens av att kvartersmark genom planen övergår till allmän platsmark är att kommunen får ökade drift- och underhållskostnader för tillkommande allmän platsmark.

Bygglov

Lösning för tillgänglig yta för utevistelse ska följas upp i bygglovsskedet.

Teknisk lösning för tillträde till gemensamma ytor på tak ska följas upp i bygglovsskedet.

