

DETALJPLAN FÖR
BOGSPRÖTET 3 M.FL.

"ETAPP VÄST" - TRELLEBORGS KOMMUN



PLANARKITEKT

Sofi Lott

Catrin Lif

PLANHANDLINGAR

Denna planbeskrivning

Plankarta med illustrationskarta

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. Planbeskrivningen 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

PLANFÖRSLAG	5
DETALJPLANENS SYFTE	5
ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS	10
EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS	11
ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK	12
EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK	13
ÖVRIGA DELAR I FÖRSLAGET	22
GENOMFÖRANDE	23
ORGANISTATORISKA GENOMFÖRANDEFRÅGOR	23
TEKNISK INFRASTRUKTUR	23
EKONOMISKA GENOMFÖRANDEFRÅGOR	26
FASTIGHETSÄTTIGA GENOMFÖRANDEFRÅGOR	27
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER	33
BAKGRUND	33
MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING	34
RIKSINTRESSEN OCH STRANDSKYDD	43
STAD OCH SAMHÄLLE	51
HÄLSA OCH SÄKERHET	65
UNDERLAG TILL PLANARBETET	71

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 förskola. Vidare är syftet att stärka den västra entrén till staden bland annat genom uppförandet av en besöksanläggning. Ambitionen är att det första man möts av i väster ska skapa intresse och nyfikenhet för Trelleborgs stadsutveckling.

Planförslaget visar hur trafikflöden och områdets integration med den befintliga staden ska fungera tillfredställande för gång, cykel, kollektivtrafik och bil. För att uppnå detta är det väsentligt att området ansluts med ny koppling till befintlig E6. Vidare visar planförslaget hur området skyddas mot framtida höjda havsnivåer, liksom hur dagvatten och skyfall hanteras. Planförslaget behandlar var en pumpstation och en parkering ska finnas och hur den befintliga våtmarken inom västra entrén stärks genom att planläggas för park.

Inom det bebyggda området ger detaljplanen möjlighet att uppföra byggnader i mellan 3-8,5 våningar. Bebyggelsens variation i höjdlängd 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 och att förgårdsmarkens möte med gatan är av stor vikt för att tillsammans skapa 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 om 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 där planering och genomförande kommer utvecklas de närmsta 40 åren. Som första etapp är det därmed av stor vikt att omsorg läggs på gestaltningen av både 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.



Övergripande strukturplan för planprogrammet Västra Sjöstaden.

Bebyggelsens variation - utgår från den täta, traditionella stadsstrukturen, dock uppbruten, både i höjded och i längsled. Bebyggelsen i området varierar i höjd mellan 3-8 1/2 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. Därför ska ett kvalitetsprogram för bebyggelsen och kvartersmark arbetas fram parallellt med detaljplanen. Kvalitetsprogrammet kommer biläggas detaljplanen.

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 PLANOMRÅDET

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 ska ett kvalitetsprogram för kvartersmark tas fram. Kvalitetsprogrammet kommer biläggas 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. Ett gestaltningsprogram för allmän plats för hela planprogramsområdet kommer antas i samband med antagandet av planprogrammet. Liksom kvalitetsprogrammet kommer detta gestaltningsprogram biläggas detaljplanen.



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

Lokalgata. Trädplantering och planteringsytor ska finnas. Syftet med planbestämmelsen är att planlägga för lokalgata som försörjer 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 uppföras något upphöjda och med ett annat materialval för att sänka hastigheter. Cykling sker i blandtrafik.



Principsektion för lokalgata och gångfartsgata, framtagna av Sydväst arkitektur och landskap på uppdrag av Trelleborgs kommun.

GATA2

Gångfartsgata. Trädplantering och planteringsytor ska finnas. Syftet med planbestämmelsen är att planlägga för en gatumiljö där trafiktempot anpassas till gångtrafikanternas tempo. Gatan har planteringsytor med träd som skuggar, minskar vindens framfart och kan bidra till ett intimt gaturum. Gång, cykel och biltrafik samsas på samma golv som föreslås bestå av stenmaterial. Bilar kan stanna för att lasta och lossa men ej vara parkerade.

GATA3

Gågata.

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



Principsektion för gågata, framtagen av Sydväst arkitektur och landskap på uppdrag av Trelleborgs kommun.

GC-VÄG

Gång- och cykelväg.

Syftet med planbestämmelsen är att bekräfta befintlig markanvändning.

P-PLATS

Parkeringsplats.

PARK

Parkområde.

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.

u₁

Underjordiskt dagvattenmagasin får finnas.

Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa att dagvattenmagasin

kan anläggas under P-PLATS för att hantera dagvatten från det aktuella planområdet.

skyddsvall

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.

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

B

Bostäder.

Syftet med planbestämmelsen är att möjliggöra för bostäder inom området.

C

Centrum.

Syftet med planbestämmelsen är att möjliggöra för centrum 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.

E1

Teknisk anläggning

Syftet med planbestämmelsen är att möjliggöra för en pumpstation för dagvatten i planområdets västra område samt transformatorstation vid mobilitetshus.

P1

Parkering i mobilitetshus.

Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra för mobilitetshus med bilparkering, cykelparkering etc.

R1

Besöksanläggning.

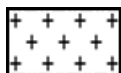
Syftet med planbestämmelsen är att möjliggöra för en besöksanläggning.

S1

Förskola.

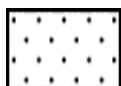
Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra för förskola.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK



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 huvudsakligen utföras med vegetationstak. Gårdar ska till minst 50 procent utgöras av genomsläppligt material.

Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra för förråd, cykelförråd, sophus etc på gården samt att säkerställa grön friyta på innergårdarna, både i marknivå och i vertikalled, samt god infiltration av ytvatten.



Marken får inte förses med byggnad eller parkering. Utskjutande vindfång för entréer får finnas. Cykelparkering får finnas i anslutning till entréer. Parkeringsplats för rörelsehindrade får finnas.

Syftet med planbestämmelsen är att marken ska användas som förgårdsmark med entréplatser, möjlighet för cykelparkering på mark i anslutning till entré och även tillåta utskjutande entrékroppar. Parkering får inte finnas förutom parkering för rörelsehindrade. Vid gångfartsgatorna och gågatan i söder är prickmarken bredare och denna zon möjliggör för en mer intim och småskalig bostadsmiljö.



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.

- 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 tillåta att byggnadsdelar såsom trapphus, bredare byggnadsdelar, burspråk, entrébalkonger etc kan finnas. De utskjutande byggnadsdelarna får inte ha högre nockhöjd än den huvudbyggnaden som är placerad längs gata och som byggnadsdelen ansluter till.
- e₂** Största byggnadsarea är 0.0 m²
Syftet med planbestämmelsen är att begränsa yta för transformatorstation framför mobilitetshuset samt byggnad för förskolan. Förskolegården ska innehålla en minsta gårdsyta på 3000 kvm för att innehålla kommunens riktlinjer om barns fria yta per kvm.
- 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.
Entréerna 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 likt en mur längs gatan.
- f₄** Loftgång eller entrébalkonger får inte finnas mot omgivande gata.
Syftet är att säkerställa fasadernas och byggnaders arkitektoniska uttryck

mot det allmänna rummet. Arkitekturen får inte döljas bakom 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 och särskilt i ett vindutsatt läge.

Balkonger och dess inglasningar ska vara en del av den ursprung arkitektoniska idén 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. Entréerna signalerar en mänsklig närvaro och skapar en stadsmiljö som är vänligare och tryggare samt motverkar stängda fasader.

f₈

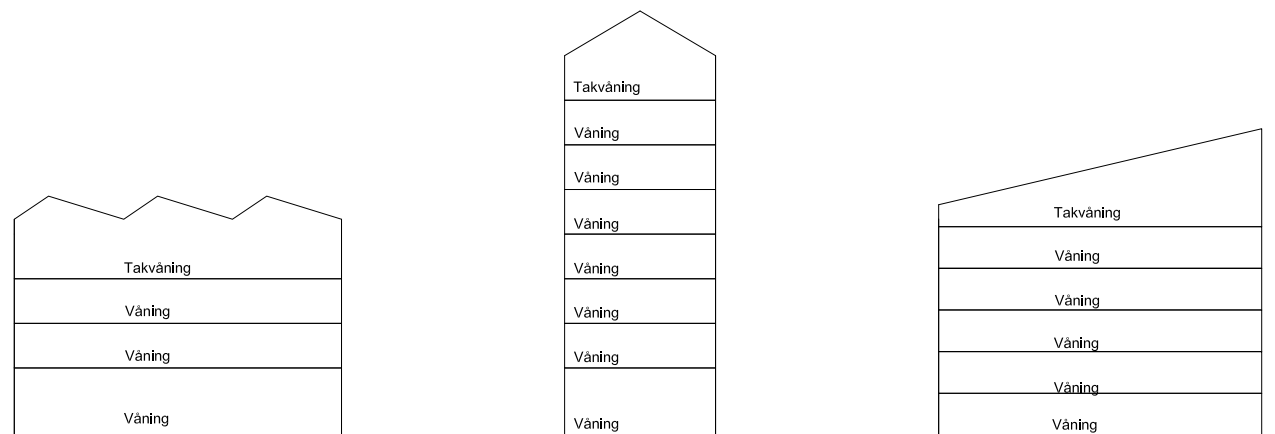
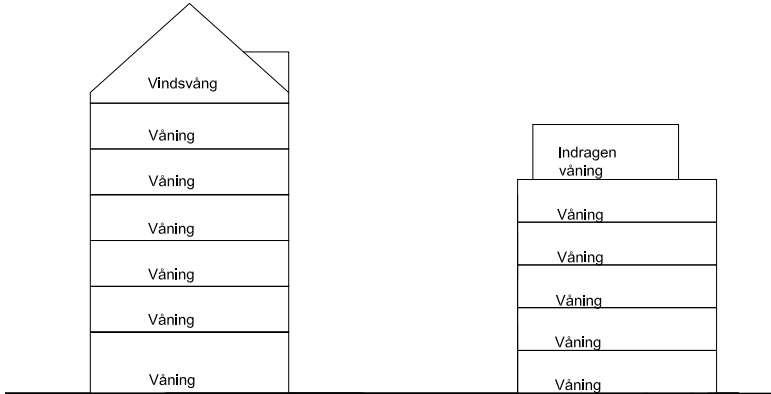
Översta planet ska utgöras av vind, vindsvåning, takvåning eller indragen våning. Detta plan får utföras utöver angivet våningsantal. Indragen våning ska ligga minst 1,5 meter från fasad på underliggande våning mot gata och utgöra maximalt 80 % av den underliggande våningens byggnadsarea.

Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa ett varierat och spännande taklandskap i området. Det översta planer 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 del av arkitekturen. 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.

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



Översiktsvy för bebyggelsen mot söder. 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.

- 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 arkitektoniska 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 skapa en hög arkitektonisk gestaltning med nätta byggnader i synliga lägen.
- p₁** Byggnadens långsida ska placeras längs egenskapsgränsen mot gata.
Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa byggnadens placering mot gata, vilket är viktigt för gaturummets helhet och rumslighet.
- h₁-h₂₅** x procent av byggrätten får vara högst x meter i nockhöjd och maximalt x våningar. osv.
Syftet med planbestämmelserna, h, är att avgränsa byggnader i höjddled med en högsta nockhöjd och med maximalt antal våningar. Syftet är att reglera att bebyggelsen i området ska variera i höjddled och i våningsantal. Planbestämmelsen reglerar att inom varje byggrätt får en byggnad till en angiven procent av byggrätten uppföras till en maximal nockhöjd och ett maximalt antal våningar. Syftet med planbestämmelsen om föreskrivet antal våningar ($h_{1,5}$) är att skapa goda förhållanden till radhusens omgivning.
- n₁** Planteringszon 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. Syftet är att förgårdsmarken ska bidra till ett grönt gaturum.
- n₂** Vegetation och/eller trädplantering ska i huvudsak finnas inom hela egenskapsområdet. Undantag vid entréer och centrumverksamheter där cykelparkering och parkeringsplats för rörelsehindrade får finnas.
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. Syftet är att förgårdsmarken ska bidra till ett grönt gaturum. Förgårdsmarkens grönska 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 GÅNGFARTSGATOR. Gångstråket ska vara ihopkopplat med GÅGATA 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 allmänt gångpassage/gångstråk i öst-västlig riktning mellan gångfartsgator. 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 i form av plank, mur, markgestaltning ska finnas så att bullerriktvärden innehålls på förskolegården.
Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa god bullerdämpad utemiljö på förskolans gård.
- m₂** Byggnad ska uppföras i egenskapslinje mot söder som skydd mot

värmestrålning från drivmedelsstation.

Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa människors hälsa och säkerhet med planläggning intill riskkälla. Att byggnaden placeras i egenskapslinje mot söder innebär att bakomliggande förskolegård skärmas av från en riskkällan.

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 med planläggning intill en riskkälla.

b₂ Fasader och fasadöppningar mot öst som vetter mot drivmedelstation ska utföras i obrännbara material eller i brandteknisk klass EI 30 eller motsvarande.
Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa människors hälsa och säkerhet med planläggning intill riskkälla.

a₁ Bygglov får inte ges förrän markföroreningar har avhjälpats.
Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa att markförorening avhjälpas för att marken ska vara lämplig för sitt ändamål.

a₂ Marklov krävs även för hårdgöring av ytor.
Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa en god infiltrering i området som en del av dagvattenhantering.

a₃ Strandskyddet är upphävt.

Genomförandetid Genomförandetiden är 120 månader över hela planområdet.



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.

GENOMFÖRANDE

ORGANISTATORISKA GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Detaljplanen beräknas kunna antas av Kommunfullmäktige sista kvartalet 2022. 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. En höjdsättning och övergripande strategi har tagits fram genom dagvattenutredning i planprogramarbetet och en vidare dagvattenutredning för detaljplanen. 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 våtmarken 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 en p-plats ovanpå. Föroreringsberäkningar har gjorts för de olika alternativen. För det underjordiska dagvattenmagasinet kan erforderlig rening åstadkommas som inte förvärrar vattenkvaliteten i recipienten. På grund av klimatanpassning för området och det kustskydd som måste anläggas för att klara framtida havsnivåhöjning måste en pumpstation för dagvatten anläggas. 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.

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. Ev. ny tillkommen transformatorstation kan uppföras vid mobilitetshuset. Inför granskning av detaljplanen ska detta preciseras.

LEDNINGSOMLÄGGNING

Inom området finns befintliga ledningar. En del av dessa kommer behöva flyttas till följd av detaljplanens genomförande. Kostnaderna för flytt av ledningarna regleras i avtal och efter förhandling med respektive ledningsägare och exploatör.

AVFALLSHANTERING

Avfall samt återvinning ska tas om hand i enlighet med kommunens avfallsplan. Gatorna inom området är utformad så att avfallsfordons tillgänglighet är säkerställd.

MARKSANERING

Inom planområdet finns förhöjda halter av miljöförorenande ämnen. För att säkerställa att marken är lämplig för ändrad markanvändning 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.

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.

VÄXELSPÅR

Norr om befintlig bebyggelse finns ett växelspår som används av hamnen 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 förslås ett antal kustskyddsåtgärder, som också utgör vattenverksamheter, för att skydda planområdet mot framtida höjda havsnivåer. För aktuell detaljplan är höjning av mark och anläggande av vall aktuell. I detaljplanen föreslås att strandpromenaden ska höjas till nivån +3,85 för att fungera som kustskydd. Byggnader i närheten av strandpromenaden planeras ha en färdig golvnivå som ligger minst 0,3 m ovanför omkringliggande gata. Höjning av marken innebär att ny bebyggelse är skyddad mot ett 100-årshögsvatten år 2150. Möjlighet kommer att finnas att bygga på med en mur eller vall längs strandpromenaden för att skydda planområdet 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. För skydd av områdets lägsta delar vid våtmarksområdet och skydd för föreslagna pumpstation för dagvattenhantering och besöksanläggning föreslås en vall att anläggas. Vallan anläggs med en lägsta höjd till +2,8 för att ansluta till E6:ans höjd norr om våtmarksområdet. På längre sikt, när E6 riskerar att översvämmas, behöver vallen höjas och förlängas västerut enligt samrådshandling TÖP för stigande hav och översvämning. En höjning och förlängning av en sådan vall skulle enligt beräkningar idag behöva göras strax innan år 2065 (se samrådshandling TÖP för stigande hav och översvämningar) Grundvattennivån kommer att hållas nere med hjälp av dräneringssystem för gator, torg och byggnader men kan behöva kompletteras med dränering mot kustskydd.

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.

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 de allmänna platsen genom att erlägga en ersättning som bedöms motsvara nyttan som exploatören erhåller av att allmän plats byggs ut. Denna kostnadsfördelning hanteras i exploateringsavtal mellan kommunen och exploatör.

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 och ett medfinansierings- och samverkansavtal om förändringar på statliga väg E6 ska tecknas med Trafikverket före planen förs till antagande.

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.

ÖVRIGA AVTAL

Riskutredningen visar på att avåkningsskydd behövs invid E6, längs vägkant norr om det planerad mobilitetshuset. Avtal med Trafikverket gällande genomförandet av avåkningsskydd kan behöva tecknas. Kostnaden för dessa åtgärder hanteras i avtal med Trafikverket och vidare i exploateringsavtal mellan kommunen och exploatören.

FASTIGHETSÄTTLIGA GENOMFÖRANDEFRÅGOR

FASTIGHETSÄTTNING

Planområdet berör del av den privatägda fastigheten Bogsprötet 3 samt del av de kommunala fastigheterna Väster Jär 4:120, Väster Jär 2:200, och VästerJär 2:128. Planområdet är ca 110 000 kvm, varav 35 000 kvm kvartersmark, 75 000 kvm allmän plats.

Fastighetsättning kan ske med stöd av detaljplanen, och föreslås ske i enlighet med fastighetskonsekvenskartan.

Fastighetsättningsåtgärderna 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 ändamålen besöksanläggning samt 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 kostandsansvar för fastighetsättningen.

NÄSTA SIDA: Fastighetskonsekvenskarta som visar förslag på hur marken inom området kan fördelas.



- KVARTERSMARK SOM ÖVERFÖRS TILL ALLMÄN PLATS
- KVARTERSMARK SOM KVARSTÅR SOM KVARTERSMARK
- ALLMÄN PLATS SOM KVARSTÅR SOM ALLMÄN PLATS
- ALLMÄN PLATS SOM ÖVERFÖRS TILL KVARTERSMARK
- BEFINTLIGA FASTIGHETSGRÄNSER

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. Syftet är att kunna skapa en förvaltning för gångstråk, cykelförråd, park, plantering etc. och som gemensamt är tänkt att nyttjas av bostadsfastigheterna. Gångstråket planeras även vara tillgängligt för allmänheten men störst nytta av planerade anläggningar kommer fastigheterna för bostäder att ha, vilket gemensamt lämpligen förvaltas med gemensamhetsanläggning. Om hela eller delar av området ska användas av flera fastigheter gemensamt kan inrättande av gemensamhetsanläggning prövas hos Lantmäterimyndigheten. Om möjligt avser kommunen ha andel för fastigheten Väster Jär 4:120 i gemensamhetsanläggningen som berör gångstråket. I första hand säkras dock nyttjandet av gångstråket för allmänheten genom avtalsservitut.

MARKRESERVAT FÖR ALLMÄNNYTTIGA ÄNDAMÅL

I 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 förskolan 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. Förskolan är mer av offentlig karaktär och med planbestämmelse x så 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 fastigheter.

Kommunen och fastighetsägaren är överens om att det interna gångstråket ska anläggas av fastighetsägaren och fastighetsägaren ska stå 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. X-området ska även nyttjas för nödvändiga anläggningar till bostadsfastigheterna så som cykelparkering, 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 innan 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 östra 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 sydöstra hörnet av planområdet finns en gasledning som kommer hamna inom framtida allmän plats, eventuellt kan justering av läget krävas.

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 borttagning av dagvattenledningar som är ur bruk inom den fastighet som exploateras ligger på respektive exploatör.

Andra befintliga dagvattenledningar 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, och en del av dessa kan behöva flyttas eller nyförläggas till följd av detaljplanens genomförande. 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 officialservitut eller inskrivet avtalsservitut, däremot kommer det innan detaljplanens antagande tecknas ett avtalsservitut mellan kommunens fastighet Väster Jär 4:120 och den nuvarande fastigheten Bogsprötet 3 som ska reglerar framkomligheten för besökare i området. Avtalsservitutet ska skrivas in i fastighetsregistret innan detaljplanen antas och gälla i framtida berörda styckningslotter.

Planområdet berörs inte av officialservitut 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 reglerar framkomligheten för allmänheten inom kvartersmark. Avtalsservitutet kommer från början vara ett ej lokaliserat servitut inom kvartersmarken på fastigheten Bogsprötet 3 men efterhand som kvartersmarken projekteras och byggs ut planeras avtalsservitutet att justeras för att definiera läget ytterligare. Det slutliga läget ska beröra de delar av de framtida fastigheterna som iordningställs för det så kallade gångstråket för att säkerställa allmänhetens rätt att nyttja interngatan för gångtrafiksgenomfart. Avtalsservitutet ska skrivas in i fastighetsregistret innan detaljplanen antas och gälla i framtida berörda styckningslotter.

TILLSTÅNDSANSÖKAN

För detaljplanens genomförande krävs dispens för biotopskydd gällande oxel- och pilallé längs Strandridaregatan. Ansökan om dispens är skickad till Länsstyrelsen i Skåne. Detaljplanen bör ej antas förrän dispensfrågan är utredd.

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. 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 hamninfart samt västlig hamninfart, Avsiktsförklaring avseende samverkan kring åtgärder med anledning av flytt av Trelleborgs hamn. Parterna är överens om att befintlig västlig hamninfart ska användas tillsvidare. Trafikverket och kommunen ska därför i närtid gemensamt utreda och genomföra trimningsåtgärder på befintlig väg E6 och Travemündeallén.

Kommunen avser att bygga och finansiera en ringväg för kollektivtrafik och pendlingstrafik runt staden.

PROJEKTPLAN

Den 26 november 2018 beslutade Kommunfullmäktige att godkänna projektplan och budget för planprogrammet 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 11,1 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 samrådets slut har Trelleborgs kommun och Länsstyrelsen träffats för ett möte gällande Länsstyrelsens synpunkter i samrådet. Länsstyrelsen rekommenderade då att en MKB ska 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. En MKB för själva tillståndet att höja mark och kustskydda området behandlar inte helheten för konsekvenserna för planeringen eller kumulativa effekter. Efter mötet skickade LST en komplettering till samrådsyttrande för planprogrammet. Där påpekar de att nämnda tillståndsprövningar 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 och 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 (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 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 översvämningar togs fram till planprogrammet. 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 normalhögsvatten 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 en samrådshandling för tematiskt tillägg till kommunens översiktsplaner, stigande hav och översvämning (TÖP), TÖP:en är föremål för samråd t.o.m 15 december 2021 och planeras att antas under 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 TÖPen 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.



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



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



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

Under rubriken *Genomförande - Kustskydd* på sida 25 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 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 stigande hav och översvämningar 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 MKN 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 grundvattennivån kommer att hållas nere med hjälp av dräneringssystem för gator, torg och byggnader men kan behöva kompletteras med dränering mot kustskydd. Man kommer att eftersträva en grundvattennivå som är som dagens nivå och därför bedöms konsekvenserna med avseende på översvämning från grundvatten vara

obetydliga.

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.

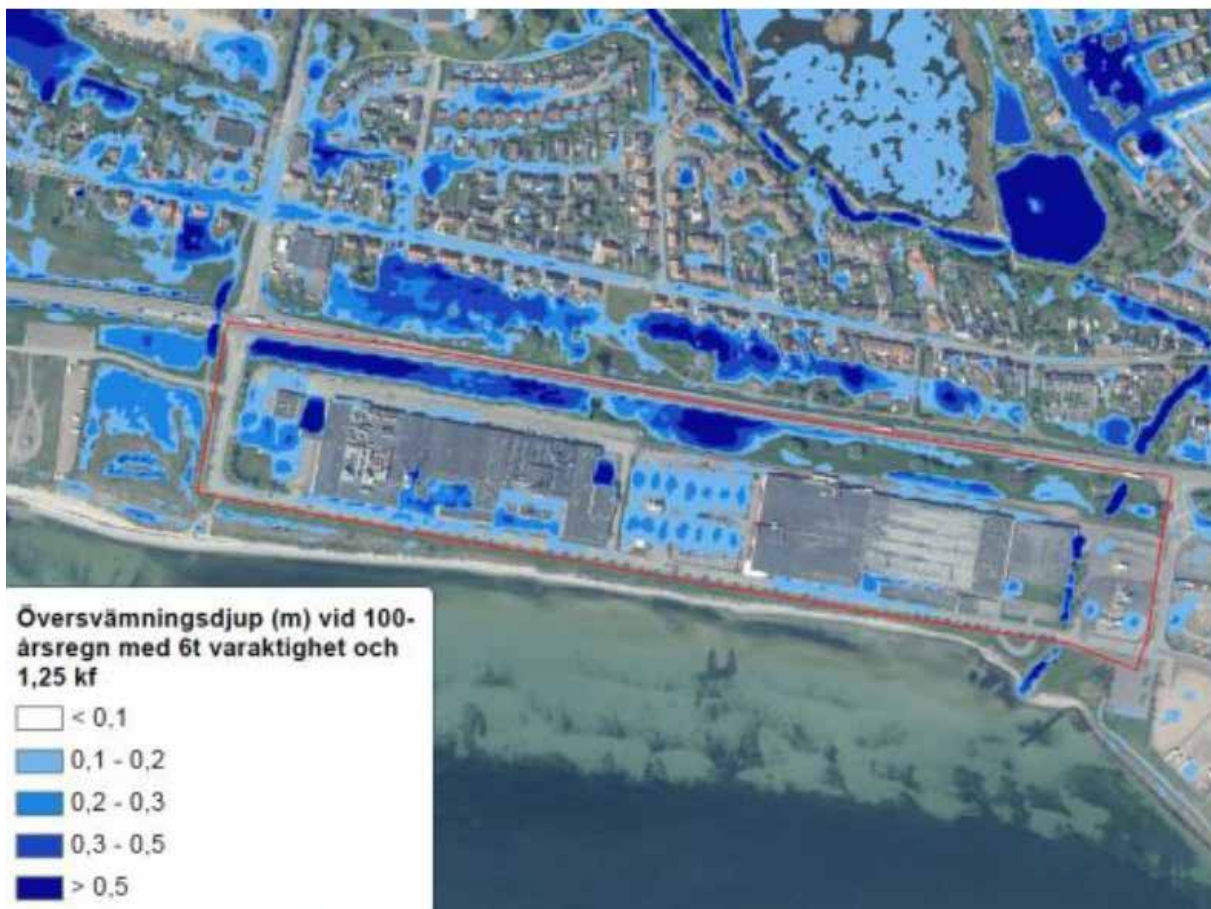
Stranden utanför planområdet, Västra stranden, har ur ett historiskt erosionsperspektiv varit stabil och sannolikheten för förluster av sediment ut ur bukten är i dagsläget låg. Transporten av sand inom berört kustområde har historiskt sett enbart medfört smärre omfördelningar av sandvolym, men det bör 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 den samma 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-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

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



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



Karta som visar översvämningsituation i ett framtida läge.

att inga negativa konsekvenser uppstår.

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 våtmarksområdet Sumpen i väster. Konsekvenser av ett skyfall i form av ett 100-årsregn med en klimatkoefficient 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 38.

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. Samtliga kvarter bedöms vara nåbara för räddningsfordon vid ett skyfall under hela regnhändelsen. Räddningsfordon som brandbil kan passera vid nivåer upp till ca 40 cm. Personbil kan passera vid nivåer upp till 20 cm. Samtliga fordon bedöms emellertid inte kunna köra inom området under delar av skyfallshändelsen främst då delar av lokalgatan och strandpromenaden. Vattennivå inom våtmarken Sumpen beräknas stiga till +1,76. Våtmarken kan efter skyfallshändelsen så småningom tömmas av med en pump, alternativt att en reglerad öppning mot havet anläggs för att avbörda vattnet mot havet när havsnivå inte ligger för högt. För ytterligare säkerhetsmarginal för att inte riskera att skyfall rinner

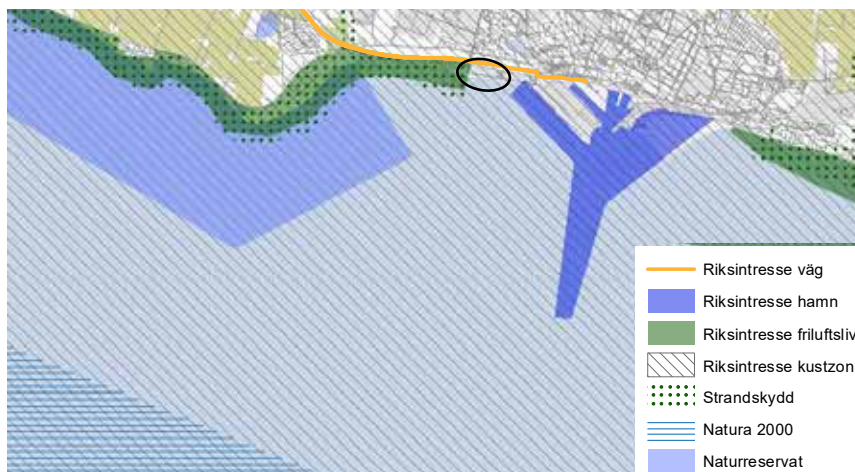
in i byggnaderna har planbestämmelse om lägsta sockelnivå reglerats i planen. Sockel får vara lägst 0,3 m för bostäder ovanför kringliggande gatunivå. Kvartersmarken utformas på sätt så att marken lutar ut från fasaden så att vattnet rinner ut på omkringliggande gator.

I ett nollalternativ där miljöeffekterna har konsekvensbedömt i MKBn kommer samma 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 GC-porten under E6 är försumbar. Med föreslagen höjdsättning beräknas ett skyfall inte skada bebyggelsen. En mer detaljerad höjdsättning görs vid projekteringen av området.

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 Gamla småbåtshamnen, våtmarksområdet Sumpen och en grusad parkeringsyta. Småbåtshamnen är en gamla nedlagd hamn och området är planlagt som kvartersmark Hamn (småbåtshamn). Våtmarksområdet Sumpen är idag är planlagt som allmän plats PARK. Norr om småbåtshamnen och våtmarken finns ett område planlagt för parkering. 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 våtmarken kommer bevaras, genom parkändamål. Strandpromenad vidare västerut mot Skåre säkerställs i detaljplanen genom användningen GATA. En besöksanläggning föreslås inom riksintresset. Området ska utvecklas med hänsyn till både människa, miljö och natur i syfte att utvecklas till ett attraktivt besöksmål för både kommunens invånare och turister. För det ändamålet avser kommunen att anlägga en expohall. Byggnaden föreslås placeras på den hårdgjorda ytan där naturvärdesinventeringen visar att inga höga naturvärden finns. Byggnaden föreslås i 2 våningar och hålls därmed låg. Idag har befintlig detaljplan en byggrätt med möjlighet att uppföra en byggnad på 3 meter byggnadshöjd. Kommunen har upprättat en projektgrupp för ändamålet och platsen kommer att ha studerats närmre till granskning.

Söder om besöksanläggningen planläggs området för PARK. Allmänhetens tillgång och naturens förutsättningar förstärks i och med användningen PARK. 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, strandpromenaden och besöksanläggningens byggnad och få en naturlig del på platsen. Norr om besöksanläggningen och strandpromenaden föreslås en pumpstation för

dagvatten och i anslutning till den ett underjordiskt dagvattenmagasin med parkeringsplats ovanpå. Pumpstationen föreslås som en låg byggnad i en våning.

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 i anspråkstagna eller bebyggda delar. Värden som har identifierats i naturvärdesinventeringen och artskyddsinventeringen är viktiga att beakta och utveckla. Besöksanläggningen och pumpstationen placeras på avstånd för att inte störa eller förstöra de identifierade naturvärden som finns inom området.

Varken besöksanläggningen eller pumpstationen för dagvatten bedöms störa eller negativt påverka riksintresset för friluftsliv. Genom detaljplanen säkerställs strandpromenaden och för naturvärdena att vårdas. 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 kvalitét genom att allmänheten får 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 kollektivtrafknätet. 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. 56.

STRANDSKYDD

Delar av planområdet ligger inom strandskydd. 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 gamla småbåtshamnen, den hårdgjorda ytan mellan hamnen och våtmarksområdet samt den hårdgjorda ytan söder om E6. Med ny planläggning återinträds strandskyddet automatiskt igen och ny prövning för att upphäva strandskyddet behöver göras för ny 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. Av dessa skäl är nummer 1 aktuellt för denna detaljplan:

1. redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften (7 kap 18 c § p. 1 miljöbalken)

Aktuellt planförslag föreslår att strandskyddet upphävs för kvartersmark för Besöksanläggning och Teknisk anläggning. I samband med utveckling av Västra Sjöstaden finns en ambition att skapa en tydlig entré från väster, som genererar intresse och nyfikenhet för Trelleborgs stadsutveckling. Projektet benämns Västra entrén och omfattar bland annat gamla småbåtshamnen och våtmarksområdet Sumpen.

Målsättningen är att förstärka, värna om och utveckla platsens naturvärden och att aktivt arbeta för ett stadsnära våtmarkslandskap med både höga upplevelsevärden och höga ekologiska värden. Området ska utvecklas med hänsyn till både människa, miljö och natur i syfte att utvecklas till ett attraktivt besöksmål för både kommunens invånare och turister. Värden som har identifierats i naturvärdesinventeringen och artskyddsinventeringen är viktiga att beakta och utveckla.

Kommunen avser att anlägga en expohall i området som även ska utvecklas till ett digitalt besöksmål. Expohallen avses bli en unik byggnad som med sin arkitektur i sig ska utgöra en destination. Byggnaden föreslås placeras på den hårdgjorda ytan där naturvärdesinventeringen visar att inga höga naturvärden finns. Kommunen har upprättat en projektgrupp för ändamålet och platsen kommer att ha studerats närmre till granskning.

Det område som är aktuellt för upphävande av strandskydd, enligt planförslaget, är idag redan i anspråkstaget och planlagt som kvartersmark. Området har nyttjats som parkering till den gamla småbåtshamnen. Efter att den gamla småbåtshamnen avvecklats har man nyttjat plasten som uppställningsyta för bl.a. husbilar. Naturvärdesinventeringen visar inga höga naturvärden inom detta område. Med föreslagen markanvändning hindras således inte bevarandet av goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Området har varit den primära parkeringsplatsen för besök till platsen. Detta parkeringsbehov föreslås istället lösas inom område där strandskyddet tillåts ligga kvar, vilket befäster allmänhetens fortsatta tillgång till stranden. Aktuellt planförslag ger bättre tillgänglighet för allmänheten att nå havet och stranden än vad gällande detaljplan gör idag. Markanvändningen för gamla småbåtshamnen och våtmarken föreslås vara allmän plats. För dessa områden kan strandskyddet automatiskt återgå och fortsatt gälla. Föreslagen exploatering sker alltså på redan i anspråkstagen mark med få naturvärden jämfört med gällande detaljplan

NÄSTA SIDA: Kartor som illustrerar strandskyddets befintliga läge samt förslag på upphävande av strandskyddet i ett nytt läge



Bild ovan visar befintligt strandskyddsområde markerat med blått. Strandskyddet är idag upphävt med gällande detaljplan för gamla småbåtshamnen och området mellan gamla småbåtshamnen och våtmarken Sumpen, samt den grusade ytan söder om E6.



Bild ovan visar förslag på upphävande av strandskydd i aktuell detaljplan markerat med blått. Upphävande av strandskydd gäller för markanvändning besöksanläggning och teknisk anläggning. För det skrafferade området föreslås en p-plats och ett underjordiskt dagvattenmagasin inom allmän plats. Strandskyddsdispens måste ansökas vid ett genomförande.

innebär planförslaget att strandskyddet upphävs för en mindre del än vad som idag är upphävt.

För markanvändningen P-PLATS som planläggs som allmän plats kan strandskyddet ligga kvar och föreslås därför inte att upphävas. Under parkeringsytan föreslås ett underjordiskt dagvattenmagasin. För att allmänhetens tillgång till stranden ska vara tryggad bedömer kommunen det vara viktigt att plats för parkering fortsatt finns i området. Befintlig parkering används idag och kommunen ser därför att det är viktigt att kunna fortsatt erbjuda parkeringsmöjligheter i detta attraktiva läge med möjlighet att besöka platsen och riksintresset friluftsliv. För att förbättra allmänhetens tillgång till havet och stranden föreslås att parkering sker norr om strandpromenaden, på en yta inom strandskyddet, istället för den yta som idag är i anspråkstagen och där strandskyddet är upphävt i gällande detaljplan. Naturvärdesinventeringen visar på 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. Under 2020/2021 har kommunen skapat en aktivitetsyta på platsen mellan gamla småbåtshamnen och våtmarksområdet med sittbänkar, grillplats, utkikstorn, solstolar och lekytor. Området kommer att vidareutvecklas med tillfälliga aktiviteter.

Dagvattenmagasin och pumpstation i området måste ligga i direkt anslutning till varandra, varför möjlig placering av dagvattenmagasinet begränsas. Pumpstationens möjligheter att hantera områdets dagvatten och sedan pumpa ut detsamma till recipient har avgjort dess placering inom planområdet. Kommunen bedömer att det är positivt att kunna samlokalisera dagvattenmagasinet med parkering för att på så vis minimera i anspråkstagen mark.

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 och därför kan strandskyddet ligga kvar även för ny markanvändning P-PLATS.

För iordningställandet av parkeringen kommer strandskyddsdispens för anläggning av parkering 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. Parkeringen sker norr om strandpromenaden och allmänhetens tillträde till stranden och havet påverkas inte negativt.

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. För anläggning av vallen kommer strandskyddsdispens sökas och då kan krav ställas i dispensen på exempelvis allmänhetens tillgång till området. Naturvärdesinventeringen visar att både höga och viss naturvärden finns där vallen föreslås anläggas. Vid ett iordningställande av vallen kan de höga naturvärdena påverkas negativt. Dock är detta under en begränsad tid och som en konsekvens av arbetet på platsen. Naturvärdena väntas återhämtas efter att arbetena avslutats. Med de åtgärder som föreslås i aktuell detaljplan för att skydda Västra entrén från framtida havsnivåhöjning kommer både Västra entré-området samt delar av den befintliga tätorten kunna skyddas från översvämning. Planförslaget innebär således en positiv påverkan med avseende på översvämning. Skulle kommunen inte kunna iordningställa ett kustskydd finns 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 i planprogrammet för Västra Sjöstaden inte vidtas.

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. Längre västerut har



en småbåtshamn funnits. Denna är idag nerlagd. Vattenspegeln finns fortfarande kvar men bryggor och annan utrustning kopplad till hamnverksamheten har tagits bort och numera är den inte i drift. Under årens lopp har det som i folkmun benämns "Sumpen" utvecklats till en våtmarksmiljö.

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 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 landskapsbildens 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 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 landskapsbildens vilken blir en stor förändring från idag och dessutom en stor förändring vad gäller hela stadsbildens 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 kvarteretsmark, som är under framtagande, kommer detta beskrivas ytterligare. I fortsatta bygglovsprocessen är det viktigt att fullfölja dessa inledande diskussioner om byggnadernas utformning och helhetsverkan såväl på fasad som på tak.

Förslaget visar på möjlighet att uppföra en besöksanläggning mellan området gamla småbåtshamnen och våtmarksområdet Sumpen. Området är idag redan i anspråkstaget och kommunen ser en stor potential att stärka platsen som målpunkt. Byggnaden föreslås placeras på den hårdgjorda ytan där naturvärdesinventeringen visar att det inte finns några höga naturvärden. Kommunen har upprättat en projektgrupp för

ändamålet och platsen kommer att ha studerats närmre till granskning.

NATURMILJÖ OCH BIOLOGISKA VÄRDEN

Vid sidan av det bebyggda verksamhetsområdet finns naturmark av olika slag. Längs Strandridaregatan löper en allé med oxel och pil, i väster finns en nerlagd småbåtshamn och våtmarksområde, Sumpen, båda skapade miljöer. Längs hamnens pir har blottade sandbottnar bildats av schaktmassor eller vågtransport. Våtmarksområdet präglas av mosaikartade småvatten och en större damm. Hela våtmarken har tät strandvegetation som domineras av vass och kaveldun, men på torrare delar är vegetationen lågvuxen och artrik, betad av kaniner.

En naturvärdesinventering har gjorts för hela planprogramsområdet. För den aktuella detaljplanen är gamla småbåtshamnen, våtmarken och öppna gräsmarker söder om E6 samt allén längs Strandridaregatan viktiga naturmarksområden, vilka samtliga upptagits i denna naturvärdesinventering.



Karta som visar de inventerade naturvärdena i området.

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.

Gamla småbåtshamnen har klassificerats med höga naturvärden i de västra och södra delarna. Här finns öppna näringsrika salta strandängar, vita dynor och sten- och grusvallar. Området är rikt på blomresurser av naturliga arter. Kaninbete håller området öppet. Här finns den rödlistade fågeln Stare. I de södra delarna av gamla småbåtshamnen finns blottade ler- och sandbottnar, vilka är värdefulla miljöer för vadfåglar. Denna plats är viktig som födoplats. Få naturvårdsarter har dokumenterats häcka i område. Den rödlistade arten Gravand finns här. I de norra och östra delarna har området viss naturvärde identifierats.

Våtmarksområdet Sumpen har ett högt naturvärde i de södra delarna. Området utgörs av en sötvattendamm som är anlagd. Här finns öppna näringsrika salta strandängar, vita dynor och sten- och grusvallar. Området är rikt på blomresurser av naturliga arter. Kaninbete håller området öppet. I dessa delar finns den rödlistade fågeln Stare. I de norra delarna klassificeras marken som varande av påtagligt värde. Här finns näringsrik våtmark med vass och havsväv. Den rödlistade arten Sävsparv finns här. För de öppna gräsmarkerna söder om E6 är naturvärdesobjektet klassificerats som varande av visst naturvärde. Området utgörs av långsmala fält och vegetationen är trivial. Objektet är starkt påverkat.

Inom planområdet finns 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.

Inom planområdet finns Stare, Sävsparv 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.

Naturvärden i de högsta naturvärdesklasserna, naturvärdesklass 2 och 3, säkras genom användningen PARK i aktuell detaljplan. Planbestämmelsen skyddsvall, innebär att skyddsvall kan anordnas för att skydda våtmarksområdet Sumpen och den nya bebyggelsen från höga framtida havsnivåer. Bestämmelse föreslås söder om våtmarksområdet där naturvärdesklass 2 har identifierats. Enligt artskyddsutredningen finns den rödlistade Staren här. Staren har också identifierats 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 detaljplaneläggas för bostäder och centrumändamål. Stare har inte noterats inom det föreslagna exploaterade området. Genom att inte exploatera småbåtshamnen och våtmarken Sumpen säkerställer planförslaget att områden bevaras och avsätts där livsmiljöer för fågellivet skapas och skyddas. Genom att undanta hamnen, de omkringliggande reven och strandängarna från exploatering bibehålls viktiga häcknings- och rastlokaler. Att behålla öppna ytor med lågvuxen vegetation gynnar stare vid födosökande. Därför bedöms att förbud enligt artskyddsförordningen inte kommer att utlösas. Vid ett genomförande av skyddsvall kommer tillstånd för vattenverksamhet sökas. Tillståndsprocessen innebär att en MKB för åtgärderna kommer behöva tas fram till ansökningshandlingarna. Detta görs parallellt med planprocessen.

För Sävspurv och för Gravand, som också är rödlistade arter, finns de inom småbåtshamnen och de norra delarna av våtmarksområdet Sumpen. Dessa områden undantas från exploatering och planläggs som PARK. 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. En ansökan om biotopskyddsdispens har sökts hos Länsstyrelsen. Kommunen föreslår kompensation i den oxelallén 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 lokalgatan och gångfartsgatorna 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 och från området genom att skapa en mer naturlig och tillgänglig stadsstruktur men även genom sin användning med 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. Idag dominerar biltrafiken och gatans utformning behöver anpassas till den funktion den ska ha i nätet för att området ska bli med tillgängligt.

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 dålig. 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 behöver kollektivtrafiken finnas på plats från dag ett när första kvarteret byggs ut. Busshållplats

föreslås på E6:an vid den föreslagna korsningspunkten. Det innebär att E6 med dess transporter kommer att finnas kvar när kollektivtrafiken med hållplatser kommer på plats. En trygg och säker passage som är signalreglerad för gång- och cykeltrafikanter är önskvärt i nord-sydlig riktning. Busshållplatsen kan vid fullt utbyggt Västra Sjöstaden flyttas något österut när och om E6 kan omvandlas till stadsgata. Då i anslutning till torgets sträckning för att få en tydligare central plats i anslutning till torget och dess verksamheter.

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 där det finns ett oöversiktligt övergångsställe. Därefter börjar en gång- och cykelbana precis öster om Travemündekorset. Idag är detta en otrygg övergång där hamntrafiken kör in i korsningen från väster.

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. Varuleveranser till ICA kör idag på Strandridaregatan inom planområdet, antingen via Travemündekorset och ut i Västra korset eller motsatt håll. Leveranser som kör in/eller ut via Travemündekorset kör ner till Strandridaregatan och sedan öster om Ståstorpsån och upp parallellt med det växelspår som finns norr om bebyggelsen. Där finns ett samlare område som varutransporter kan nyttja. För att ta sig in/eller ut via Västra korset kör varutransporter via

Strandridaregatan och passerar ICAs markparkering för att leverera varor på den norra sidan av ICAs byggnad. Transporterna kör idag på kvartersmark via andra fastigheter för att nå ICAs butik.

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 besökare och leveranser till bl.a. ICA Maxi på ett gent sätt nå verksamheten utan att belasta lokalgatan i området. På så sätt skapas en bättre trafikmiljö i området med mindre buller för bostäderna. Gatumiljön kan utformas som ett mjuktrafikrum med separata gångbanor, cyklisterna 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 minska barriäreffekten som E6 utgör idag. I Travemündekorset utanför planområdet behöver även åtgärder göras för att förbättra för gång- och cykeltrafikanter. Förslag har redovisats i planprogrammet 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.

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 sjöstadens gjordes en trafikutredning. En simulering gjordes för att se om det idag finns några kapacitetsproblem på trafikeringen (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. Vidare har även restiderna studerats.

Simuleringsstudien visar att det i nuläget inte finns några betydande kapacitetsproblem under förmiddagen maxtimme på E6. Den västra signalens västra infart har stundtals viss köbildning. Under eftermiddagens maxtimme är Västra korset relativt hårt belastad västerut in till Trelleborg och vid den västra infarten till korsningen bildas långa köer. Även vid övriga infarter till korsningen är köerna längre än på förmiddagen.

NÄSTA SIDA: Kartor som illustrerar trafikflöden.



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.

Resultat visar att restiderna på E6 österut för nuläge är något längre under eftermiddagen än under förmiddagen till följd av en högre trafikbelastning. Den köbildning som uppstår i Västra korset bidrar till att restiden är relativt konstant även efter korsningen trots att flödet då minskar. Restiden västerut skiljer sig betydligt mindre mellan för- och eftermiddagen vilket tyder på att kapacitetsproblem inte förekommer.

Även med de uppräknings som tillkommer med ny markanvändning med bostäder och centrumverksamhet bedöms framkomligheten på E6 fungera tillfredställande. Förmiddagen visar att den tillkomna utfartern till E6 avlastar det Västra korset något, men ger marginell skillnad i kapacitetsproblem jämfört med nuläget. Eftermiddagen avlastar det södra benet i Västra korset jämfört med nollalternativet.

Trafikutredningen har studerat ett alternativ då planområdet byggs ut men inga åtgärder görs på E6, nollalternativet. På förmiddagen överbelastas Västra korset något i det södra benet i området för den trafik som ska ut från Västra Sjöstaden. På eftermiddagen blir Västra korset hårt ansträngd. Nu även söderifrån med mer betydande köbildning ut från området och köer som följd längs den nya lokalgatan i området.

Att bygga ut området enligt nollalternativet som innebär att inga åtgärder görs längs E6:an motverkar kommunens strategiska mål om att säkerställa tillgängligheten och samtidigt underlätta hållbara resor i vardagslivet för både boende och besökare. Det är viktigt att gatunätet i och i anslutning till planområdet utgör en naturlig del i ett transportsystem för Trelleborg som bidrar till att resor i staden sker hållbart och tryggt i så stor utsträckning som möjligt.

Restidsjämförelsen mellan nuläge, utbyggt område med åtgärd på E6 och nollalternativ (ingen åtgärd på E6) visar att planförslaget med ny korsningspunkt inte ger en negativ inverkan på minskad förutsägbarhet vad gäller resetid. 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 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.

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. Parkeringsplats söder om E6 tillskapas för bl.a. besökare till besöksanläggningen och framtida besökare till stranden. Övriga angöringsparkering ordnas i gata.

SAMHÄLLSSERVICE

Inom planområdet skannas offentlig service. Området ingår idag i skolupptagningsområde 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 drivmedelstation. Övrig närmst komersiell service finns i Västra Verksamhetsområdet längs Hedvägen och i centrum.

En förskola 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 och även våtmarksområdet Sumpen där det finns djurliv och fågelliv. 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 drivmedelstation. En riskutredning har tagits fram för aktuellt planförslag. Risknivåerna för aktuellt planområde är förhöjda men med riskreducerande åtgärder anses föreslagna markanvändning lämplig.

Den primära riskkällan i området härleds till transport av farligt gods på väg E6. I aktuell detaljplan uppfylls samtliga rekommendationer avseende avståndsindelningar från E6. Avståndsindelningarna är baserade på scenariot att farligt gods transporteras på E6 och att riskreducerande

åtgärder i så fall vidtas. I detta fall rekommenderas fasadåtgärder på mobilitetshuset. Fasadåtgärder regleras med planbestämmelser i plankartan, vars syfte och koppling till E6 som just riskkälla preciseras i planbeskrivningens inledande del.

Drivmedelsstationen och tillhörande transporter ger upphov till förhöjda risknivåer i planens östra del och utmed Strandridaregatan. För att uppnå en acceptabel risknivå så länge drivmedelsstationen är aktiv bedöms transportererna av drivmedel behöva ledas om och riskreducerande åtgärder vidtas inom planområdet. Riskåtgärder, såsom placering av byggnad och fasadåtgärder, regleras med planbestämmelser i plankarta. Bestämmelsernas syfte och koppling till just drivmedelsstationen som riskkälla preciseras i planbeskrivningens inledande del. I samband med riskhanteringen för aktuellt planområde har en ny transportväg för drivmedel föreslagits att gå via Travemündekorsningen österifrån till drivmedelsstationen. Omläggningen av transportleden bedöms som acceptabel ur risksynpunkt under förutsättning att riskreducerande åtgärder vidtas i form av skyddsavstånd till den husbilsuppställning som är placerad längs med den föreslagna vägen

SOL OCH SKUGGA

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

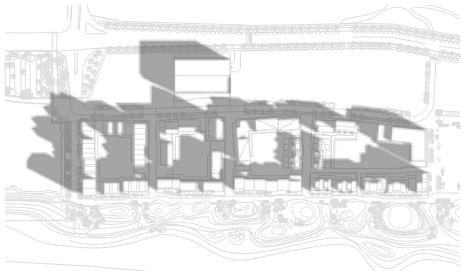
LUFTKVALITET

Förslaget bedöms inte medföra att några miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids.

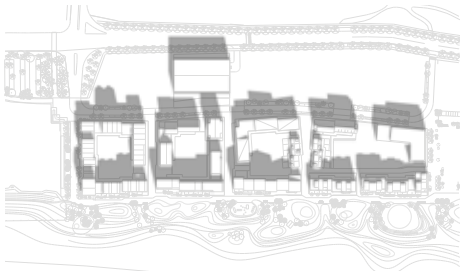
MARKFÖRORENINGAR

Inom fastigheten Brogsprötet 3 har Pergo bedrivit sin verksamhet med tillverkning av bl.a. lamminatgolv 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 Brogsprötet 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

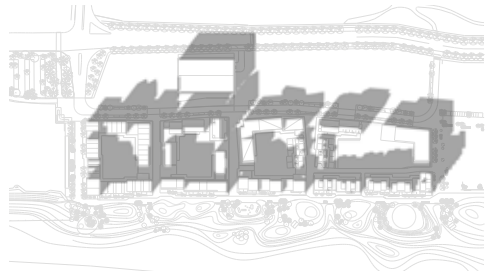
NÄSTA SIDA: Kartor som illustrerar sol- och skuggförhållanden för planområdet.



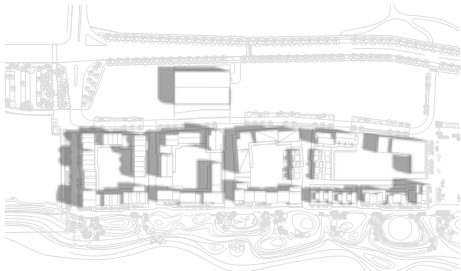
A. 09:00 Vårdagjämning 2022.03.20



B. 12:00 Vårdagjämning 2022.03.20



C. 15:00 Vårdagjämning 2022.03.20



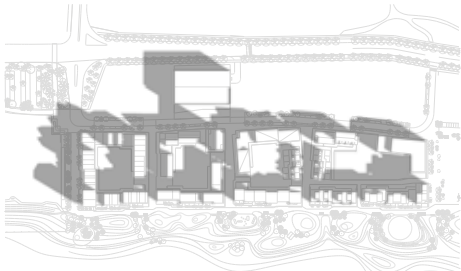
D. 09:00 Midsommardagen 2022.06.25



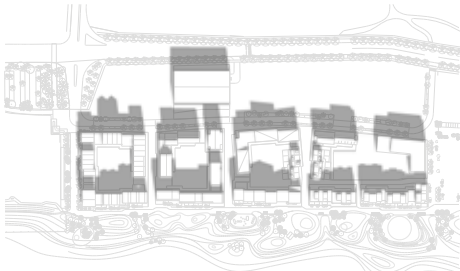
E. 12:00 Midsommardagen 2022.06.25



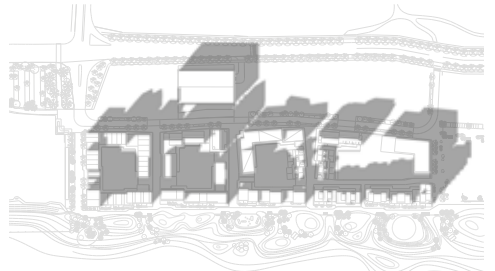
F. 15:00 Midsommardagen 2022.06.25



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.

på uppdrag av SPIMFAB. Skrubborrsprovtagning 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). Naturvårdsverkens generella riktvärden har använts som bedömningsgrund. Känslig markanvändning (KM) har använts som bedömningsgrund för markanvändning för bl.a. bostäder och centrumverksamhet. Föroreningssituationen 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 tas.

Utifrån alla de undersökningar som gjorts har föroreningssituationen kartlagts och en grov uppskattning för vilken volym som behöver schaktas bort har redovisats. Detta för att få ett underlag om framtida kostnader för att sanera planområdet.

Planområdet ligger under + 3 meter över havet och området behöver skyddas vid framtida havsnivåhöjningar. Förslagen åtgärd i planarbetet är att höja upp marken till en nivå som klarar framtida klimatförändringar. Som åtgärdsförslag har därför ett tillägg till markmiljöundersökningen gjorts om huruvida området kan höjas utan att behöva åtgärda föroreningarna och hur stor en sådan höjning måste vara för att de inte ska innebära någon risk för hälsa och miljö (Ramböll 2019-03-22). Styrande för riktvärdet för de ämnen som överskrider KM är intag av jord, intag av växter, inandning av ånga för vissa lättflyktiga substanser, skydd av markmiljö och skydd av grundvatten. De tre förstnämnda, de

humantoxikologiska faktorerna, kan reduceras genom exempelvis höjning av mark och radonsäkert byggande, som förhindrar direkt exponering respektive inträngning av ånga. Genom att höja marken 0,5 meter tas höjd för att i framtiden kunna etablera buskar och träd med ett rotdjup på 0,5 meter. Med ett djup på 0,5 meter får även intag av jord antas icke vara relevant. Dock kommer föroreningarna i detta åtgärdsförslag lämnas kvar i området, vilket i vissa fall är över gränsen för farligt avfall. I flertalet fall överskrids även gränsen för skydd av markmiljö, vilket kan innebära påverkan på markecosystemet om massorna lämnas kvar. Om man väljer att höja marken utan att sanera behöver en fördjupad riskbedömning genomföras. Riskbedömningen ska generera mätbara åtgärdsåtgärder som kommuniceras med tillsynsmyndigheten.

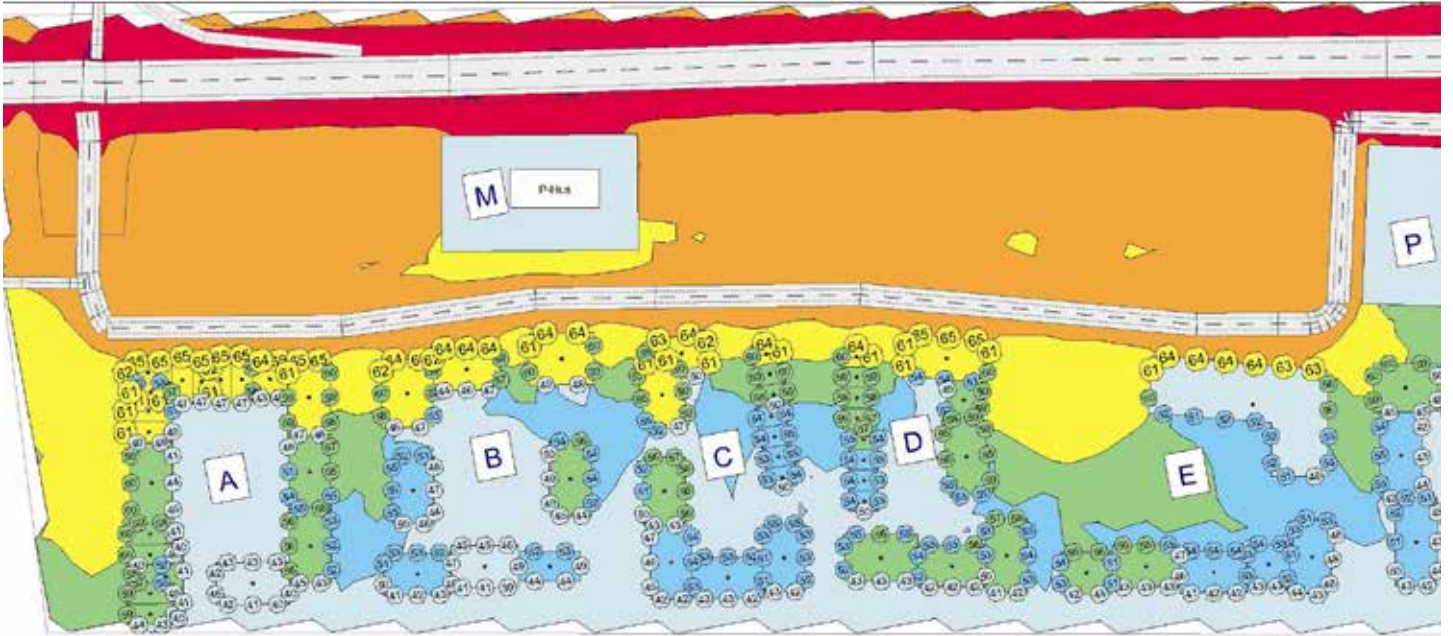
Om marken ska saneras och/eller endast överdäckas med ny massa får utredas i kommande process men för att säkerställa att marken uppnår riktvärden för känslig markanvändning innan ny bebyggelse kommer till stånd, regleras det genom planbestämmelse i detaljplanen. Bestämmelsern reglerar att bygglov inte får beviljas förrän markföroreningar har avhjälpats. Detta villkor kan, då det finns vara lämpligt, överföras till ett villkor för startbesked.

OMGIVNINGSBULLER

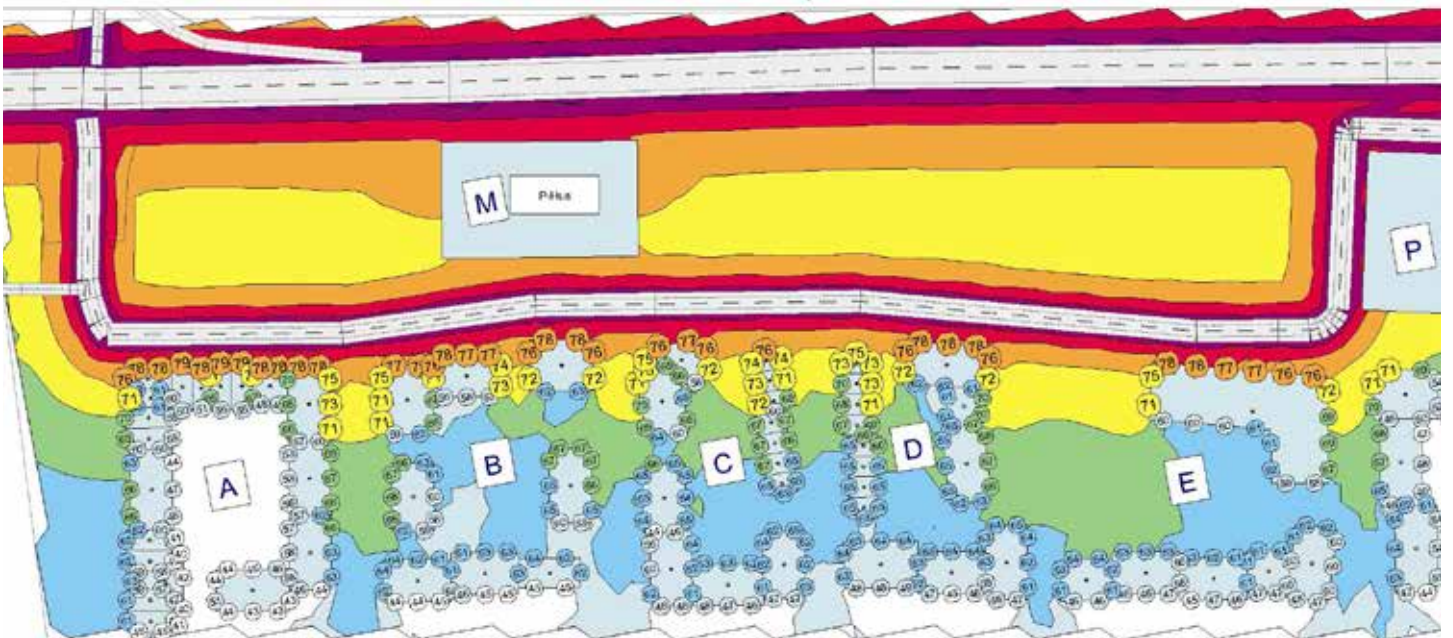
I planprogrammet för Västra Sjöstaden togs en bullerutredning fram och som ligger till grund till föreslagen markanvändning i aktuellt detaljplan. Området påverkas av trafikbuller och beräkningar påvisar att de flesta fasader mot lokalgatan får ljudnivåer som överstiger 60 dBA. För att uppnå bestämmelserna 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.

Utredningen visar att för de föreslagna radhuslängorna överskrids 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.

NÄSTA SIDA: Kartor som illustrerar bullersituation.



Dygnsekvivalent ljudnivå, beräknad 2 meter över mark och inkluderar fasadreflexer.



Maximal ljudnivå, beräknad 2 meter över mark och inkluderar fasadreflexer.

Riktvärdena överskrids även vid förskolans utemiljö. För att uppnå den vägledning som Naturvårdsverket dragit 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 vistelseytor inom gården inte får överskrida 55 dBA. Detta säkerställs genom planbestämmelse i detaljplanen.

UNDERLAG TILL PLANARBETET

ÖVERSIKTSPLAN

Detaljplanen är i enlighet med gällande översiktsplan, Fördjupning av Översiktsplanen för Trelleborgs stad 2025. Området är utpekad som ett område för omvandling till blandad bebyggelse, vilket planförslaget möjliggör för, men inte säkerställer.

I samrådsförslag till en ny fördjupning av översiktsplanen för Trelleborgs stad 2035 pekas området ut som utvecklingsområde där markanvändning ändras till blandad bebyggelse. Planförslaget är i enlighet med detta samrådsförslag.

TEMATISKT TILLÄGG TILL ÖVERSIKTSPLAN - STIGANDE HAV OCH ÖVERSVÄMNINGAR

Ett samrådsförslag har tagits fram som tillägg till översiktsplanen med tema stigande hav och översvämning (TÖP). Förslaget var ute på samråd under perioden 15 oktober till 15 december och planeras att antas av kommunfullmäktige i slutet av 2022.

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 samrådsförslag till planprogram för Västra Sjöstaden har tagit fram och förväntas godkännas i kommunfullmäktige sommar 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 två gällande detaljplaner för aktuellt planområde. Dp 60 som reglerar markanvändningen till i huvudsak inodstiändamål. För denna del föreslås i aktuell detaljplan blandad bebyggelse. För området i väst där aktuell detaljplan föreslår markanvändning park och besöksanläggning finns gällande Dp 206. Denna reglerar hamn och parkering samt park eller plantering.

UTREDNINGAR

Följande utredningar ligger till grund för planförslaget.

- » *Miljöteknisk markundersökning, Ramböll, 2019-03-22*
- » *Miljöteknisk markundersökning, Sweco, 2018-03-20*

- » *Geoteknik, Ramböll, 2019-04-05*
- » *Trafikbulerutredning, Sweco, 2020-03-12*
- » *Riskutredning, Bengt Dahlgren, 2021-11-16*
- » *Trafikutredning, Ramböll, 2020-10-23*
- » *Naturvärdesinventering, Ekologigruppen, 2019-09-23*
- » *Artskyddsutredning, Ekologigruppen, 2020-03-12*
- » *Miljökonsekvensbeskrivning, 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.

- Sofi Lott, planarkitekt
- Catrin Lif, planarkitekt/bygglovsarkitekt
- Karin Gallardo, planarkitekt
- Oskar Anselmsson, planarkitekt (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
- Mattias Hägg, mark- och exploateringschef
- Märten Olsson, tillväxtchef

