

DETALJPLAN FÖR
INNERSTADEN 3:77 M.FL.

”ÖVRE OCH STADSPARKEN” - TRELLEBORGS KOMMUN



PLANARKITEKT

Fredrik Magnusson

Gunnar Göransson

Oskar Duvetorp

Oskar Anselmsson

PLANHANDLINGAR

Planprogram

Planbeskrivning

Plankarta

Illustrationskarta

Denna samrådsredogörelse

PLANFÖRFARANDE

Detaljplanen tas fram med standardförfarande i
enlighet med plan- och bygglagen (2010:900).

INNEHÅLLS- FÖRTECKNING

GENOMFÖRANDE AV SAMRÅDET	4
KVARSTÅENDE SYNPUNKTER PÅ PLANHANDLINGARNA	5
STÄLLNINGSTAGANDE	5
MYNDIGHETER OCH STATLIGA VERK	6
LÄNSSTYRELSEN	6
KOMMUNALA OCH REGIONALA ORGAN	8
REGION SKÅNE	8
BILDNINGSNÄMNDEN, TRELLEBORGS KOMMUN	8
FRITIDSNÄMNDEN, TRELLEBORGS KOMMUN	11
KULTURNÄMNDEN, TRELLEBORGS KOMMUN	11
KOMMUNSTYRELSEN, TRELLEBORGS KOMMUN	12
RÄDDNINGSTJÄNSTEN, TRELLEBORGS KOMMUN	17
SOCIALNÄMNDEN, TRELLEBORGS KOMMUN	18
TEKNISKA NÄMNDEN, TRELLEBORGS KOMMUN	19
SAKÄGARE OCH ÖVRIGA	28
AB TRELLEBORGSHEM	28
CIRCLE K	32
E.ON	32
SKANOVA	34
FASTIGHETSÄGARE PILARNA 4	35
HYRESGÄSTFÖRENINGEN REGION SÖDRA SKÅNE	36
ÄNDRINGAR AV PLANFÖRSLAGET	38

GENOMFÖRANDE AV SAMRÅDET

Detaljplan för Innerstaden 3:77 m.fl. "Över och Stadsparken", Trelleborgs kommun, DP 243 har varit föremål för samråd under tiden 2018-08-27 till 2018-09-24. Samrådshandlingarna har funnits tillgängliga på Samhällsbyggnadsförvaltningen i Trelleborgs kommun, Stadsbiblioteket, biblioteken i Anderslöv och Gislöv samt på kommunens hemsida.

Ett öppet samrådsmöte hölls i Rådhuset 2018-09-11. Vid mötet närvarade 25 personer. Från Trelleborgs kommun fanns planarkitekt Fredrik Magnusson, planarkitekt Oskar Anselmsson, planchef Sandra Gustafsson samt Samhällsbyggnadsnämndens ordförande Patrik Holmberg representerade. Patrik Holmberg inledde och hälsade alla välkomna till mötet. Fredrik Magnusson berättade om planprocessen, bakgrund till planförslaget samt planförslaget i stort. Därefter följde en frågestund och diskussion om detaljplanen som främst handlade om skuggpåverkan och utblickar från befintliga byggnader.

Handlingarna har enligt sändlista sänts på remiss till Länsstyrelsen, berörda nämnder, statliga och kommunala organ, sakägare och andra som kan ha väsentligt intresse av förslaget. 17 yttranden har inkommit, varav 2 utan synpunkter.

INKOMNA YTTRANDE UTAN SYNPUNKTER

- Trafikverket
- Lantmäteriet

INKOMNA YTTRANDE MED SYNPUNKTER

- Länsstyrelsen
- Region Skåne
- Bildningsnämnden Trelleborgs kommun
- Fritidsnämnden, Trelleborgs kommun
- Kulturnämnden, Trelleborgs kommun
- Kommunstyrelsen, Trelleborgs kommun
- Räddningstjänsten, Trelleborgs kommun
- Socialnämnden, Trelleborgs kommun
- Tekniska nämnden, Trelleborgs kommun
- AB Trelleborgshem
- Circle K
- E.ON
- Skanova
- Fastighetsägare Pilarna 4
- Hyresgästföreningen Region Södra Skåne

KVARSTÅENDE SYNPUNKTER PÅ PLANHANDLINGARNA

MYNDIGHETER OCH STATLIGA VERK

Inga myndigheter eller statliga verk bedöms ha kvarstående synpunkter som inte har blivit tillgodosedda i samband med revideringen av planhandlingarna.

KOMMUNALA OCH REGIONALA ORGAN

Två kommunala eller regionala organ bedöms ha kvarstående synpunkter som inte har blivit tillgodosedda i samband med revideringen av planhandlingarna.

SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

Tre sakägare eller övriga bedöms ha kvarstående synpunkter som inte har blivit tillgodosedda i samband med revideringen av planhandlingarna.

STÄLLNINGSTAGANDE

Samhällsbyggnadsförvaltningen anser i en samlad bedömning att detaljplanen har tagit erforderlig hänsyn till inkomna yttranden och sammanvägt dessa i en helhetsbedömning mellan olika allmänna och enskilda intressen.

MYNDIGHETER OCH STATLIGA VERK

LÄNSSTYRELSEN

REDOGÖRELSE FÖR ÄRENDET

Syftet med detaljplanen är att förtäta en central del av Trelleborg, omvandla området till funktionsblandad stadsbebyggelse och tillskapa allmän plats som binder samman staden. Planområdet ligger i centrala Trelleborg och omfattar cirka 31 000 kvadratmeter.

I Fördjupningen av Översiktsplanen för Trelleborgs stad 2025 (antagen 2014) identifieras Övre som ett strategiskt viktigt omvandlingsområde. Området är utpekade som ett område för omvandling och ändring av markanvändning till blandad bebyggelse. Hela området är planlagt sedan tidigare.

Kommunen gör bedömningen att planförslaget, som handläggs med standardförfarande, inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. MB.

Planförslaget följer det planprogram som Länsstyrelsen hade för samråd under 2017 (Länsstyrelsens dnr 402-26678-2018). Detaljplanen har utformats i enlighet med planprogrammets syfte och utgör den första planerade utbyggnadsetappen av programområdet.

LÄNSSTYRELSENS FORMELLA SYNPUNKTER

Följande synpunkter har koppling till Länsstyrelsens prövningsgrunder enligt 11 kap. plan och bygglagen.

RISK FÖR ÖVERSVÄMNING

Planområdet ligger inom kommunalt verksamhetsområde för dagvatten. Av planbeskrivningen framgår att planerad byggnation kommer att anslutas till kommunala dagvattenserviser som kopplas i ny huvudledning för dagvatten. Genom att lägga en större huvudledning kan denna även användas som fördröjningsmagasin för större regn. I sammanhanget saknar Länsstyrelsen ett resonemang om vilka flöden som behöver hanteras och vilken kapacitet som finns i ledningssystemet. Av planbeskrivningen framgår vidare att skyfall kan avledas genom Stadsparken, mot dammen i Stadsparken. Planhandlingarna bör kompletteras så att det framgår huruvida det krävs några särskilda åtgärder för att säkerställa lämpliga rinnvägar, samt om dammen har tillräcklig kapacitet för att hantera detta. Om dagvatten ska fördröjas på innergårdarna bör plankartan också skapa förutsättningar för detta.

HÄLSA OCH SÄKERHET - MARKFÖRORENINGAR

Av planbeskrivningen framgår att en övergripande markmiljöundersökning har genomförts och att det inom planområdet inte finns några kända markföroreningar. Med tanke på att aktuellt planområde angränsar till det före detta gasverket som givit upphov till allvarliga föroreningar i jord och grundvatten, menar Länsstyrelsen att markarbeten inom planområdet bör ske med särskild vaksamhet.

LÄNSSTYRELSENS BEDÖMNING

Förutsatt att planhandlingarna kompletteras och redogör för markens lämplighet för sitt ändamål enligt ovan så att det visas att platsen är lämplig för den förändring som föreslås har inte Länsstyrelsen några synpunkter utifrån 11 kap, 10 - 11 §§ PBL.

KOMMENTAR TILL LÄNSSTYRELSENS YTTRANDE

RISK FÖR ÖVERSVÄMNING

Planbeskrivningen har kompletterats med vilka dagvattenflöden som ska hanteras i systemet och vilken kapacitet de nya anläggningarna har (Planbeskrivning s. 11).

Planbeskrivningen kompletteras även med en utförligare redogörelse för hur skyfall kan hanteras (Planbeskrivning s. 11). Höjdsättningen av området är viktig för den ytliga avrinningen. I dagvattenutredningen finns förslag på höjdsättning. Avskärande stråk kommer behövas i utpekade lägen. Höjdsättningen och avskärande stråk regleras inte i detaljplanen utan kommer behöva studeras vidare i projekteringskedet.

HÄLSA OCH SÄKERHET – MARKFÖRORENINGAR

Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning av markföroreningssituationen i angränsande områden samt att markarbeten inom planområdet bör ske med särskild varsamhet (Planbeskrivning s. 12).

KOMMUNALA OCH REGIONALA ORGAN

REGION SKÅNE

REGION SKÅNES SYNPUNKTER

Detaljplanen utgör den första etappen i utbyggnaden enligt planprogrammet för Övre och Stadsparkskvarteren. Region Skåne ser, liksom på planprogrammet och dess intentioner, positivt på gällande detaljplaneförslag. Region Skåne ser att det är betydande att Trelleborgs kommun aktivt arbetar med att förtäta befintliga strukturer och bygga integrerade stadsmiljöer i kollektivtrafiklägen och på så vis bidrar till att driva utvecklingen och agera regionalt.

I handläggningen av detta ärende har enheten för samhällsplanering och Skånetrafiken deltagit. Beslut fattas med stöd av regionala utvecklingsnämndens beslut 2015-03-13 § 45.

KOMMENTAR TILL REGION SKÅNES YTTRANDE

Kommunen delar region Skånes synpunkter. Synpunkterna föranleder inga ändringar i planförslaget.

BILDNINGSNÄMNDEN, TRELLEBORGS KOMMUN

Av förslaget till detaljplan framgår det att Övre är identifierat som ett strategiskt omvandlingsområde i Fördjupningen av Översiktsplan för Trelleborgs stad 2025. Planprogram för Övre och stadsparkskvarteren består av ett ca 87 000 kvadratmeter stort område i centrala Trelleborg. Området föreslås utvecklas till en stadsdel med en blandning av bostäder, verksamheter och offentliga platser. Detaljplanen har utformats i enlighet med planprogrammets syfte och utgör den första planerade utbyggnadsetappen av programområdet.

Den föreslagna detaljplanen bidrar alltså till den omfattade bostadsbyggnation som fortsatt planeras i tätorten och som i sin tur kommer att medföra ett stort ökat behov av nya förskole- och skolplatser i staden. Utöver behov av nya platser för att möta ökande barnantal finns, framför allt inom förskolan, ett stort behov att utveckla och ersätta befintliga enheter. Utifrån detta är det avgörande att det arbete som har påbörjats med aktualisering av den fördjupande översiktsplanen, bland annat med avseende på behov för förskola och skola, fullföljs och att tillräckliga

ytor avsätts för nya förskolor och skolor. Det är vidare avgörande för att kommunens ska kunna erbjuda förskola och skola nära hemmet, samt kunna bedriva en effektiv verksamhet av hög kvalitet, att nya förskolor och skolor planeras där platsbehoven finns och att ytorna är tillräckligt stora. Nya förskolor bör byggas med plats för ca 160-200 barn.

Det har sedan beslut fattades att flytta busstrafiken från Övre planerats för en förskola med åtta avdelningar inom området (ca 160 barn). Utöver det behov som skapas av nya bostäder inom området är Övre en utmärkt plats för att tillmötesgå behoven av förskoleplatser i närområdet och i centrala Trelleborgi stort. I arbetet med planprogram för Övre och Stadsparkskvarteren har dock beslut fattats att begränsa den yta som avsätts för en ny förskola. Bildningsnämnden och bildningsförvaltningen har återkommande framhållit att förskolan bör byggas med minst åtta avdelningar. Arbeta pågår med detaljplan för "Stadsparkskvarteren" som inkluderar en ny förskola vid Folkets Park. Ytan som är avsatt för skolbehov ger plats för en förskola med sex avdelningar. Samhällsbyggnadsförvaltningen har också signalerat att det kan bli komplicerat och möjligen kostsamt att bygga en förskola som kan samverka med den verksamhet som redan bedrivs på platsen. Detta måste studeras närmare men kan i förlängningen leda till att den sedan länge planerade förskolan på Övre inte genomförs. Barnen i området kommer i så fall istället att hänvisas till andra befintliga förskolor som inte ska avvecklas, eller till nya förskoleenheter på platser där förutsättningar finns att bygga större förskoleenheter.

Bildningsnämnden ser positivt på åtgärder som stimulerar till fler resor med cykel och/eller kollektivtrafik. Det är dock sannolikt att många även fortsatt kommer att välja bilen för resor till och från arbetet. Utöver de parkeringsplatser som försvinner inom planområdet har möjligheten att bebygga den stora parkeringen söder om Söderslättsgymnasiet diskuterats. I dessa diskussioner har det nya parkeringshuset som nu föreslås inom planområdet framhållits som en förutsättning för att bygga på parkeringen. Bildningsnämnden vill i det sammanhanget lyfta vikten av att parkeringshuset som föreslås inom detaljplaneområdet, tillsammans med andra eventuella parkeringsmöjligheter, dimensioneras för att klara det totala parkeringsbehovet i närområdet. I det behovet ingår bland annat parkering för personal och besökare på Söderslättsgymnasiet och den nya förskolan vid Folkets Park, om denna genomförs.

KOMMENTAR BILDNINGSNÄMNDENS YTTRANDE

FÖRSKOLA

Den här detaljplanen är den första etappen i utbyggnaden av planprogramsområdet Övre och Stadsparken. Inom aktuellt planförslag finns inte några ytor avsatta för förskola. En ny förskola möjliggörs i angränsande detaljplan för Bollen 2 m.fl. (DP 242). Förskolans storlek är i enlighet med planprogrammet. Under arbetet med planprogrammet har samhällsbyggnadsnämnden visat och kommunicerat att det inte är möjligt att placera en förskola med 8 avdelningar i stadsstrukturen inom området. Kommunen har ett ansvar att planera för tillräckligt många platser i skolorna, men också för de resulterande stadsmiljöerna. Samhällsbyggnadsförvaltningen bedömer att de negativa konsekvenserna för stadsstrukturen överväger nyttorna med en förskola som är större än det planprogrammet anger. Förskolan som möjliggörs i DP 242 bedöms täcka behovet av förskoleplatser för all nybyggnation inom planprogramsområdet. Övriga diskussioner kring förskolebehovet i centrala Trelleborg förs i pågående arbete med aktualisering av den fördjupade översiktsplanen för Trelleborgs stad.

PARKERING

Centralt i planområdet möjliggörs för ett parkeringshus i fem plan. Parkeringshuset är beräknat att hantera de krav på parkering för bilar enligt gällande parkeringsnorm för utbyggnad av etapp 1A och 1B. Lösningen med parkeringshus bygger på ett samnyttjande mellan boendeparkering, arbetsplatsparkering och besöksparkering. Genom ett samnyttjande bedöms det finnas utrymme för såväl besöksparkering som arbetsplatsparkering i parkeringshuset utöver det behov som detaljplanens genomförande föranleder. Detaljplanen ställer dock inte krav på att parkeringshuset ska byggas och inom aktuell byggrätt tillåts även bostäder, centrumverksamhet och tekniska anläggningar. Om det i bygglovsskedet går att hitta andra lösningar för bilparkering så kan det innebära att parkeringshuset inte byggs ut.

FRITIDSNÄMNDEN, TRELLEBORGS KOMMUN

Då man har för avsikt att riva den byggnad i anslutning till retorthuset som idag innehåller skateramp och garage förutsätts att man inte har tänkt att den byggnaden i framtiden ska innehålla en fritidsgård. Frågan är då vart det är tänkt att den ska flytta då det inte går att utläsa något område som verkar lämpligt eller avsatt för detsamma.

Som det påpekas i planbeskrivningen kommer det att flytta in barn i området när det är färdigställt och då kommer en fritidsgård att behövas. Av erfarenhet vet vi att om man inte ger ungdomarna plats så tar de plats och då blir det oftast inte där man vill att de ska befinna sig.

Under mitten på 90-talet lade man ner Musikcafé KH som var en fritidsgård stationerad i Kulturhuset på Valldammsgatan. Det dröjde bara några år tills man insåg att det inte var hållbart att inte ha någon verksamhet för ungdomar i centrum. Det blev stök och bråk i bland annat Stadsparken.

Man startade då Gasverket som ett treårigt projekt som slog så väl ut att man beslutade sig för att permanenta den.

Fritidsnämnden beslutar att meddela samhällsbyggnadsnämnden att fritidsnämnden värnar om Gasverkets fritidsgård, Gasverkets skateramp och Tjejloftets fritidsgård.

KOMMENTAR TILL FRITIDSNÄMNDENS YTTRANDE

Samtliga synpunkter som Fritidsnämnden tar upp berör inte den här detaljplanen. Frågor om fritidsgården berör planprogrammets etapp 1B som utgörs av detaljplan för Signalen 19 m.fl. (DP 234).

KULTURNÄMNDEN, TRELLEBORGS KOMMUN

I Förslaget har man planerat in bebyggelse som skulle skymma helt och dölja den publika verksamhet som sker i Parkens kultur och konferenscenter.

Konferenscentret besöks årligen av 50 000 människor och mer än 400 evenemang genomförs här. Det skulle vara illavarslande för tillgängligheten till Parkens arrangemang och minska den centrumnära placeringen som Parken har idag och begränsar möjligheterna till framtida utveckling av Parkens verksamheter.

KOMMENTAR TILL KULTURNÄMNDENS YTTRANDE

Kulturnämndens synpunkter berör inte aktuell detaljplan. Synpunkterna berör planprogrammets etapp 2A som utgörs av detaljplan för Bollen 2 m.fl. (DP 242).

KOMMUNSTYRELSEN, TRELLEBORGS KOMMUN

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att remissen besvaras med förslaget yttrande, samt att beteckningen i detaljplanen "Bostäder dock ej i bottenvåningen" ersätts med en beteckning som tillåter både bostäder och lokaler i bottenvåningen.

YTTRANDE

Kommunstyrelsen ställer sig bakom detaljplanens syfte att förtäta en central del av Trelleborg, omvandla området till funktionsblandad stadsbebyggelse och tillskapa allmän plats som binder samman staden.

Kommunstyrelsen ställer sig positiv till att detaljplanen möjliggör att ytor nyttjas så effektivt som möjligt, samtidigt som gemensamma ytor för möten i staden möjliggörs genom detaljplanens ambition om att skapa tydliga gränser mellan allmän mark och privat. Detta ökar sannolikt också tryggheten i området då alla ytor är omhändertagna med tydligt ansvar för tillsyn och underhåll.

Kommunstyrelsen ställer sig positiv till att många olika perspektiv belyses i detaljplanen, såsom konsekvenser för hälsa och säkerhet utifrån risker och störningar sol och skugga, luftkvalitet, vattenkvalitet, skyfall, markföroreningar och omgivningsbuller. Det är vidare positivt att området medger förutsättningar för en god fysisk tillgänglighet.

Kommunstyrelsen stödjer förslaget gällande förbättrad parkering för både cyklar och bilar och att en ökad orienterbarhet ska finnas i området. Kommunstyrelsen stödjer också en ökad möjlighet att välja kollektivtrafik och cykel framför bilen för boende och besökare i området.

Kommunstyrelsen önskar förtydligande gällande hur cykelexpressvägen ska ta plats i området. På cykelexpressvägen ska cyklister kunna ta sig fram fort och smidigt med centralstationen som målpunkt, men i detaljplanen talar man om mjuktrafikrummet där olika trafikslag ska kunna samsas med syftet att sänka hastigheten. Hur ett mjuktrafikrum kan fungera ihop med cykelexpressen bör förtydligas. Annars är risken att grundtanken med cykelexpressvägen försvagas.

Utvidgningen av stadsparken är väldigt viktig för livskvalitén i den kommande stadsdelen. I likhet med kommunstyrelsens yttrande gällande planprogram för Övre och Stadsparkskvarteren, vill kommunstyrelsen dock påpeka att trots utökningen kommer antalet kvm parkmark per invånare

i planområdet som helhet totalt att minska. Till detta kommer planerad utökad bebyggelse söder om planområdet som även den kommer att ha stadsparken som sitt närmaste grönområde. För att kompensera för detta är det viktigt att grönstruktur i området för aktuell detaljplan får en framträdande och viktig roll. Detta bidrar till att undvika framtida problem med värmeböljor, minskad biologisk mångfald och brist på skuggiga platser som kan ha en negativ inverkan på människors hälsa och livskvalité. Kommunstyrelsen saknar beskrivning av vilka framtida möjligheter till lokal energiproduktion som fastighetsstrukturen innebär. Redan i dag är möjligheten att producera lokal fossil energi viktig och är en väsentlig aspekt för ett områdes hållbarhet. Med en ökad eldriven fordonsflotta ökar också kraven på möjlighet till laddning av elbilar i närhet till bostad och arbete, Det bör därför integreras i beskrivningen av parkeringslösningar i området, men är även sammankopplat till möjligheten till lokal energiproduktion för att avlasta elnätet i stort när behoven ökar.

BARNPERSPEKTIV

Förslaget innebär en tät exploatering med förväntat hög befolkningstäthet, och därmed ett stort antal barn. Detaljplanen redogör för riskerna med att utformningen av området kan begränsa barns möjlighet till aktiv lek och rörelse i området. Detaljplanen innehåller ingen information om att det t.ex. planeras för någon lekplats inom området. I syfte att främja barns möjligheter till lek och rörelse bör här påpekas vikten av tillgång till ytor som möjliggör spontan lek och rörelse, i annat fall är det väsentligt att barn/unga på ett tryggt och säkert sätt kan ta sig till närliggande lekplatser.

Av detaljplanen framgår att tillgängligheten är avgörande för barns fysiska aktivitet och möjlighet att ta del av staden, särskilt på ett självständigt vis. Detaljplanen möjliggör för en närhet till stadens samhällsservice som förskolor, skolor och butiker och till många av stadens offentliga platser. Av detaljplanen framgår att tillgängligheten ej säkerställs, men det framgår inte på vilket sätt. Kommunstyrelsen vill påpeka att det bör förtydligas på vilket sätt som tillgängligheten ej säkerställs. För att barn och unga ska kunna ta sig runt på ett självständigt och trafiksäkert vill kommunstyrelsen framhålla att det är angeläget att gående och cyklister prioriteras och att barnperspektivet beaktas i genomförandet. Exempelvis genom en barnkonsekvensanalys.

SAMMANFATTNING

- Kommunstyrelsen ställer sig positiv till förtätningen.
- Kommunstyrelsen ställer sig positiv till ett effektivt nyttjande av ytor och att gränser mellan offentlig och privat mark tydliggörs.
- Kommunstyrelsen ställer sig positiv till att många olika perspektiv belyses och att området möjliggör ökad tillgänglighet i den offentliga miljön.
- Kommunstyrelsen ställer sig positiv till ökad möjlighet till kvalitativ parkering för cyklister och bilister i området, samt ökad orienterbarhet.
- Kommunstyrelsen önskar förtydligande gällande hur cykelexpressen ska ta plats i området.
- Kommunstyrelsen önskar att grönstrukturen i området får en mer framträdande roll i detaljplanen.
- Kommunstyrelsen önskar att den framtida energiförsörjningen för området tydliggörs och sammankopplas med parkeringsstrategiska lösningar för eldrivna fordon.
- Kommunstyrelsen önskar att barnperspektivet tydliggörs ytterligare genom t.ex. en barnkonsekvensanalys.

KOMMENTAR TILL KOMMUNSTYRELSENS YTTRANDE

CENTRUMVERKSAMHETER

Syftet med att inte tillåta bostäder i bottenplan inom delar av planområdet är att säkerställa en viss blandning av bostäder och verksamheter. Det bidrar till att skapa en hållbar stadsutveckling, med fler lokala arbeten, en starkare lokal ekonomi, en minskad fragmentering av staden, en ökad närhet till samhällsservice, minskat bilberoende och en större blandning av människor.

Med utbyggnaden av planområdet kommer Trelleborgs centrum att utvidgas. De delar av planområdet där bostäder inte tillåts i bottenplan utgörs av fortsättningen på Astrid Lindgrens allé, Gasverksgatan och Valldamsgatan. Strukturen inom planområdet bygger vidare på den befintliga struktur som finns i Trelleborgs centrala delar där verksamhetslokaler i bottenplan längs huvudstråk är regel snarare än undantag.

Granskningshandlingarna har justerats så att de ytor där bostäder inte tillåts i bottenplan är helt i enlighet med de ytor som i planprogrammet är utpekade som särskilt viktiga lägen för centrumverksamheter. Ändringen innebär att endast ca 4 % av den totala bruttoarean inom planområdet utgörs av ytor där bostäder inte tillåts i bottenplan jämfört med samrådsförslaget där motsvarande andel var ca 10 %. Då bottenplanet i dessa delar även får innehålla bostadskomplement motsvarar den totala lokalarean som kommunen ställer krav på mindre än 4 %.

Detta kan jämföras med befintlig bebyggelse i Trelleborgs centrum söder om Spårvägen/Allén där motsvarande andel är ca 30 %. Vilket även kan jämföras med rekommendationerna från UN HABITAT (A new strategy of sustainable neighbourhood planning: Five Principles, 2014) att minst 40 procent av den totala bruttoarean i varje stadsdel och i varje kvarter ska utgöras av verksamheter.

CYKELEXPRESSVÄGEN

Cykelexpressvägens sträckning som är utpekad i gällande fördjupad översiktsplan för Trelleborgs stad sträcker sig genom planområdet i allmän plats gata, den planerade sträckningen av Gasverksgatan. Området för gata är ca 17 meter brett. Detaljplanen reglerar endast användningen till gata, utformning kommer att detaljprojekteras i ett senare skede i samverkan med Tekniska förvaltningen. I stadens centrala delar finns många olika anspråk på gatemarken. Samtliga anspråk måste rymmas inom en begränsad yta. Detta kan anordnas på flera olika sätt och detaljplanen reglerar inte hur det ska göras i detalj, utan möjliggör för ett flertal lösningar.

ENERGIPRODUKTION

I en detaljplan finns vissa begränsningar kring vad det går att ställa krav på. Samhällsbyggnadsförvaltningen delar kommunstyrelsens syn på att energiproduktionen är en viktig aspekt för stadens hållbarhet. Men eftersom det inte är en fråga som det finns lagstöd att reglera i detaljplan ska den frågan tas upp i andra sammanhang. Det finns heller inte lagstöd att reglera möjlighet till laddning för elbilar i detaljplan. Även den frågan är något som får hanteras i andra sammanhang.

BARNPERSPEKTIVET

Ur ett barnperspektiv så skapar detaljplanen förutsättningarna för att barn ska kunna ha närhet till stadens alla funktioner. Detaljplanen reglerar den övergripande stadsstrukturen och genom den småskaliga och blandade bebyggelse som planen möjliggör skapas goda förutsättningar för att miljön i området blir lättillgänglig och bra för barn. Men detaljplanen reglerar inte detaljutformningen på de allmänna platserna. Det är därför av stor vikt att barnperspektivet finns med i det fortsatta arbetet med projektering av de allmänna platserna inom planområdet.

Inom utvidgningen av Stadsparken ingår planer för en temalekplats som Tekniska förvaltningen ansvarar för. Detta regleras dock inte i detaljplanen.

RÄDDNINGSTJÄNSTEN, TRELLEBORGS KOMMUN

TILLGÅNG TILL BRANDVATTEN

Brandposter ska finnas med ett maximalt inbördes avstånd om 150 meter. Detta betyder att det maximalt får vara 75 meter från räddningstjänstens uppställningsplats till en brandpost. Ett avstånd på maximalt 50 meter från släckbilen till angreppsväg får invändig insats.

INSATSTID

Inget att anmärka.

TILLGÅNGLIGHET OCH UTRYMNING

Om inte kommunens gatunät eller motsvarande ger tillräcklig åtkomlighet ska en särskild körväg, så kallad räddningsväg, anordnas. Detta anses inte bli ett problem då planen anger att alla ingångar ska vara i anslutning till gatan. Räddningsvägar ska vara utformade enligt följande:

- Körbanebredd 3 meter och vertikalradien mins 50 meter och innerradie om 7 meter.
- Minst 4 meter fri höjd.
- Högsta längslutning om 8 %, och högsta tvärfall om 2 %,
- maximalt 2 % i tvärfall,
- Med en bärighet som minst motsvarar gatunätets (tåla axeltrycket 100 kN)
- Vinterväghållas

UPPSTÄLLNINGSPLATSER VID STEGUTRYMNING

Samtliga lokaler som kan förväntas utrymmas med hjälp av räddningstjänstens stegutrymning ska ha lämpliga uppställningsplatser i direkt anslutning till marknivå nedanför. Det finns två typer av stegutrymning som räddningstjänsten använder:

- Höjdfordon, maskinstegar eller hävare, normalt för utrymning upp till 23 meter ovan mark.
- Bärbara utskjutsstegar, normalt för utrymning upp till 11 meter ovan mark.

Uppställningsplatser för höjdfordon ska vara utformade enligt följande:

- Minst 5 meter bred och minst 12 meter lång
- Placeras utanför ytterkanten av de balkonger eller fönster som ska kunna nås med höjdfordon.
- Avståndet får inte överstiga 9 meter räknat från uppställningsplatsens kant till ytterkant balkong eller fönster som ska kunna nås med höjdfordon.
- Inte större lutning än 8,5 % i någon riktning
- Tåla axeltrycket 100 kN
- Stegen eller hävaren ska kunna resas till avsedd angreppspunkt utan att hindras av utskjutande byggnadsdelar träd eller dylikt.
- Vinterväghållas

KOMMENTAR TILL RÄDDNINGSTJÄNSTENS YTTRANDE

Räddningstjänstens synpunkter föranleder inga ändringar i detaljplanen.

SOCIALNÄMNDEN, TRELLEBORGS KOMMUN

Socialnämnden har genom beslut den 29 mars 2016, §230 Lokalbehov 2017—2021, lämnat lokalbehov till servicenämnden. Socialnämnden förväntar sig att servicenämnden tar hänsyn till socialnämndens lokalbehov och vid behov tar med dem i sina yttranden.

KOMMENTAR TILL SOCIALNÄMNDENS YTTRANDE

Socialnämndens synpunkter föranleder inga ändringar i detaljplanen.

TEKNISKA NÄMNDEN, TRELLEBORGS KOMMUN

ALLMÄNT

Tekniska förvaltningen ser positivt på en utveckling av "Övre och stadsparkskvarteren". Detaljplanerna är välarbetade och den generella detaljeringsnivån inom allmänna platser underlättar projektering och genomförande av detaljplanen.

BEBYGGELSE OCH FASTIGHETSINDELNING

Förvaltningens synpunkt avseende lokaler och fastighetsindelning kvarstår från tidigare lämnade synpunkt i samband med samråd från planprogrammet.

Förvaltningen ser positivt på möjligheten till centrumverksamhet inom området men vill understryka att omfattningen bör ske utifrån marknadens förutsättningar, då det annars riskerar att konkurrera med Trelleborgs centrala handelsområde samt försvåra förutsättningarna för att kunna genomföra projektet. Förvaltningen föreslår att kraven på lokaler enbart ska ställas på de lägen som är utpekade i planprogrammet men att man i markanvisningsprocessen förordar en funktionsblandning med högre andel lokaler.

Inom del av ett kvarter har en bestämmelse införts om att lägsta nivå för färdigt golv i bostäder ska vara 70 cm över nivån för anslutande allmän plats. Generellt uppskattar förvaltningen att krav på förhöjd nivå för färdigt golv förs in, då detta motverkar risken för översvämning i byggnaden. Av planbeskrivningen framgår att syftet till bestämmelsen är att minska risken för insyn, vilket man också kan undvika genom förhöjda fönsterbröstningar. Krav på förhöjd golvnivå innebär en utmaning i tillgänglighetsanpassningen, förvaltningen kommer inte att tillåta att nivåskillnad tas upp på allmän platsmark, detta måste göras inom fastigheten med den förlust av exploateringsyta det innebär.

Bestämmelsen om att byggnader ska uppföras i fastighetsgräns mot allmän plats skapar svårigheter för både exploatörer och kommunen då privata anläggningar kommer att hamna i allmän plats, dock bedöms problemen möjliga att lösa men ett avstånd om minst en meter är att föredra.

EKONOMI

De tidiga beräkningar som är utförda i samband med planprogrammet visar att de infrastruktur-satsningar som föreslås utföras i området inte har ekonomisk bärkraft i den värdeökning som uppstår i samband med exploateringen av området. Det resulterar i ett negativt resultat för projektet. Förvaltningen anser ändå att exploateringen bör genomföras då den är viktig ur ett stadsutvecklings-perspektiv. Kvarteren är ett hålrum i stadsbilden som behöver läkas. Den övergripande stadsutvecklingsvinsten överstiger den kortsiktiga ekonomiska obalansen.

En del av kostnaderna är saneringskostnader på fastigheten Signalen 20, för dessa kostnader kan kommunen delvis söka bidrag hos Naturvårdsverket.

Parkeringshusen skapar stora kostnader men är nödvändiga för att kunna förtäta centrum. Delar av kostnaderna för parkeringshusen förväntas täckas av parkeringsköp i samband med ny bebyggelse-exploatering. Markförsäljningar och taxor ska i så stor utsträckning som möjligt täcka utbyggnaden av övrig infrastruktur. Det är också viktigt att den arkitektoniska ambitionsnivån anpassas till kommunens ekonomiska förutsättningar.

LEDNINGAR INOM OMRÅDET

Enligt utförda studier av ledningar i området kommer ett antal ledningar att behöva omlokaliseras för att kunna genomföra planförslaget.

Energiavdelningen har även framfört att de kommer att med stor sannolikhet att behöva komplettera med en nätstation i den sydöstra delen av Generationsparken.

TRAFIK OCH PARKERING

Förvaltningen har identifierat att det kommer att bli svårt att rymma alla önskvärda funktioner, framförallt i det gatustråk som utgör förlängningen av Astrid Lindgrens allé. Samhällsbyggnads- och tekniska förvaltningen har i flera år varit överens om stråket ska vara prioriterat för den oskyddade trafiken, vilket kräver både omsorg och utrymme i detaljprojekteringen. Samtidigt ska entréer till både bostäder och lokaler vändas mot gaturummet, korttidsparkeringar placeras, leveranser och avfallshantering kunna fungera, träd, cykelställ, bänkar och övrig utrustning få plats. Sammantaget kan det bli svårt att få plats med alla funktioner och deras utrymmesbehov mellan kvartersgränserna. Tekniska förvaltningen kommer att genomföra ytterligare förprojektering innan granskningskedet för att säkerställa att alla funktioner kan inrymmas, alternativt får justeringar av planförslaget genomföras.

TRAFIKBULLER

En bullerutredning är genomförd, bullerutbredningskartor redovisas i planbeskrivningen. Av dessa framgår att enbart trafikbuller från Spårvägen och Valldamsgatan ingått i beräkningarna. Naturligtvis är det trafik på de två gatorna som genererar alstrar mest buller men utredningen bör utökas med trafik från övriga gator.

PARKERING

Vid exploateringen enligt planprogrammet "Övre och Stadsparkskvarteren" kommer det försvinna cirka 350 allmänna parkeringsplatser och

uppskattningsvis kommer den nya bebyggelsen enbart inom etapp 1A och 1B bidra till ett behov på cirka 350-400 parkeringsplatser. Genom byggrätten av parkeringshuset norr om Söderslättsgymnasiet om ca 250-300 kommer en del parkering kunna lösas. Samnyttjande i parkeringshuset kan även effektivisera bort en del p-platser. Att all bilparkering som försvinner inte kompenseras är en naturlig utveckling för ett mer hållbart samhälle. Men med hänseende till att beräkningen för parkering gjorts med en lägre parkeringsnorm än vad som bör finnas det dock en risk för kapacitetsbrist i parkeringshuset vilket kan bidra till problem med onödig söktrafik i centrala delar av staden och parkerade fordon i kringliggande kvarter. Förvaltningen föreslår därmed att byggrätten för p-huset utökas i detaljplanen samt att planförslaget är öppet för underjordisk parkering inom kvartersmark.

Bilparkering för personer med nedsatt rörelseförmåga ska enligt planbeskrivningen ordnas i parkeringsfickor i gatan. I enlighet med Trelleborgs kommuns parkeringsstrategi kan en del parkering hanteras på gatumark. Parkering på gatumark är allmän och tanken med parkering på gatumark bör inte vara att försöka tillgodose boendes behov av parkeringsplatser, utan boendes behov ska lösas på kvartersmark. De parkeringsplatser som anordnas på gatumark bör betjäna tillgänglighet till verksamheterna i området.

Utfartsfrågan från parkeringshus bör utredas vidare. Lämpligen bör utfarten ske söder om parkeringshuset för att undvika konfliktpunkt med cykelexpress och gångbana norr om parkeringshuset.

PARKER

Förvaltningen ställer sig positiva till den utökning av stadsparken som föreslås och kommer i det fortsatta arbetet bland annat att inrymma en temalekplats inom ytan.

DAGVATTEN

Det pågår en dagvattenutredning för området. Parallellt med denna är en utredning om ledningsflytt och -samordning utförd. Båda redovisar förslag på lösningar, till makadam-magasin och/ eller regnbäddar. Förslaget att lösa det huvudsakliga behovet med rörmagasin är det som är omnämnt i planbeskrivningen, ett förslag som tekniska nämnden ställer sig bakom. Dagvattenutredningen kommer att färdigställas innan detaljplaneförslaget lämnas på granskning.

AVFALL

I presenterat förslag finns det svårigheter med att hämta avfall på ett tillfredsställande sätt. Varje hus utgörs av en innergård och flera fastighetsägare. Detta innebär att varje innergård bedöms innehålla flera sorteringshus motsvarande. Dessutom är där ett begränsat utrymme för verksamhetsavfall.

Gatorna är så pass smala att renhållningen kommer att orsaka trafikstopp vid varje tömningsplats. Dessutom finns det en hel del cykelbanor i området som hindrar nyttotrafik såsom insamlingsfordon.

Enligt förvaltningens föreskrifter är max dragavstånd 30 meter. Detta avstånd bör inte tillämpas vid nybyggnation. Underjordiska behållare förordas för att få så bra logistik som möjligt och därmed kunna verka utan att störa och synas för mycket.

Förvaltningen föreslår fortsatt dialog för att utreda möjligheter att på ett tillfredsställande sätt omhänderta avfallet från de kvarter som tillskapas i planförslaget..

SAMMANFATTNING

- Tekniska förvaltningen föreslår att:
- Kravet på verksamheter justeras till planprogramsförslagets illustration
- Bestämmelsen största storlek på fastighet tas bort eller ökas
- Kravet på 70 cm förhöjd golvnivå och inom del av kvarter och byggnader i fastighetsgräns ses över
- Bullerutredningen utökas med trafik från övriga gator
- Byggrätten för p-huset utökas
- Frågan om avfallshantering diskuteras vidare och att eventuella anpassningar av planen görs baserat på diskussionerna

BESLUT

Tekniska nämnden beslutar att föreslå samhällsbyggnadsnämnden att göra förändringar enligt förvaltningens synpunkter samt att översända yttrandet till samhällsbyggnadsnämnden som eget yttrande i ärendet.

KOMMENTAR TILL TEKNISKA NÄMNDENS YTTRANDE

BEBYGGELSE OCH FASTIGHETSINDELNING

Trelleborgs centrala delar karakteriseras av en småskalighet, med en blandning av byggnader från olika tidsepoker och en variation i arkitektoniska uttryck. Småskaligheten och brokigheten är resultatet av en småskalig fastighetsindelning och ägarstruktur, men också av att utformningen generellt sett inte reglerats i detalj. Den småskaliga fastighetsstrukturen innebär att kvarteren ägs och förvaltas av flera olika människor med olika behov och framtidsutsikter. Planbestämmelsen som reglerar fastighetsstorleken säkerställer en flexibilitet där området på lång sikt kan förändras med ny bebyggelse utan att hela kvarter rivs. Alla dessa varierande intressen skapar den dynamik som levande städer består av. En småskalig fastighetsstruktur är därför helt grundläggande för att säkerställa en småskalig och funktionsblandad stad och förutsättningar för ett rikt stadsliv, både på kort men framförallt på lång sikt. Bestämmelsen som reglerar största fastighetsstorlek ökas enligt Tekniska förvaltningens önskemål från 700 till 850 kvadratmeter.

Syftet med att inte tillåta bostäder i bottenplan inom delar av planområdet är att säkerställa en viss blandning av bostäder och verksamheter. Det bidrar till att skapa en hållbar stadsutveckling, med fler lokala arbeten, en starkare lokal ekonomi, en minskad fragmentering av staden, en ökad närhet till samhällsservice, minskat bilberoende och en större blandning av människor.

Med utbyggnaden av planområdet kommer Trelleborgs centrum att utvidgas. De delar av planområdet där bostäder inte tillåts i bottenplan utgörs av fortsättningen på Astrid Lindgrens allé, Gasverksgatan och Valldamsgatan. Strukturen inom planområdet bygger vidare på den befintliga struktur som finns i Trelleborgs centrala delar där verksamhetslokaler i bottenplan är regel snarare än undantag.

Granskningshandlingarna har justerats så att de ytor där bostäder inte tillåts i bottenplan är helt i enlighet med de ytor som i planprogrammet är utpekade som särskilt viktiga lägen för centrumverksamheter. Ändringen innebär att endast ca 4 % av den totala bruttoarean inom planområdet utgörs av ytor där bostäder inte tillåts i bottenplan jämfört med samrådsförslaget där motsvarande andel var ca 10 %. Då bottenplanet i dessa delar även får innehålla bostadskomplement motsvarar den totala lokalarean som kommunen ställer krav på mindre än 4 %.

Detta kan jämföras med befintlig bebyggelse i Trelleborgs centrum söder om Spårvägen/Allén där motsvarande andel är ca 30 %. Vilket även kan jämföras med rekommendationerna från UN HABITAT (A new strategy of sustainable neighbourhood planning: Five Principles, 2014) att minst 40 procent av den totala bruttoarean i varje stadsdel och i varje kvarter ska utgöras av verksamheter.

Kravet om upphöjd bottenvåning för bostäder i bottenplan handlar om att säkerställa ett positivt möte mellan den privata bostaden och den allmänna gatan. Mötet mellan det allmänna och det privata är helt avgörande för hur en stad upplevs och fungerar. Med fönsterbröstning blir det mötet annorlunda och den lösningen ska inte vara möjlig. Förutsättningar för att lösa tillgänglighetsanpassningen och ta upp nivåskillnaden inom kvartersmark finns inom hela planområdet och nivåskillnader kommer inte behöva tas upp på allmän platsmark.

EKONOMI

Samhällsbyggnadsförvaltningen delar Tekniska förvaltningens bedömning att exploateringen av området är viktig och att den övergripande stadsutvecklingsvinsten överstiger den kortsiktiga ekonomiska obalansen.

Samhällsbyggnadsförvaltningen delar även bedömningen att parkeringshusen är nödvändiga för att kunna förtäta centrum.

TRAFIK OCH PARKERING

Samhällsbyggnadsförvaltningen är medvetna om att det inom planområdet, liksom i alla innerstadsmiljöer, finns många olika funktioner som ska rymmas i gaturummet. I projekteringen av gatorna kommer prioritering mellan olika anspråk att behöva göras och det kommer behövas en ingående detaljprojektering av samtliga ytor för allmän plats inom planområdet. Gatusektionen för förlängningen av Astrid Lindgrens Allé är bredare än liknande befintliga miljöer i kommunen, exempelvis Corfitz Beck-Friisgatan. I kommunens förvaltningsövergripande arbete med en ny trafikstrategi konstateras det att trafikplaneringen i kommunen ska ske målstyrt för att kunna nå ett klimatneutralt transportsystem. En överflyttning från bil till gång, cykel och kollektivtrafik är en stor del i det och då måste de hållbara trafikslagen prioriteras för att uppnå en god stadsmiljö, med god tillgänglighet till målpunkter. Vidare anger trafikstrategin följande:

”Kommunen måste ta hänsyn till samtliga trafikslag i planeringen och skapa en balans mellan olika intressen. För att fullfölja detta tankesätt måste man också ibland prioritera bland åtgärder som gynnar olika trafikslag. Ofta ställs intressen mellan olika trafikslag mot varandra. Inte sällan uppstår målkonflikter mellan trafikslagets anspråk. Ett exempel är framkomligheten för biltrafik respektive kollektivtrafik. Grunden är att alltid göra analyser som beskriver effekterna på systemnivå för trafikslagen. Vid målkonflikter skall gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras framför biltrafikens framkomlighet. Eventuella undantag från denna prioritetsordning måste analyseras och motiveras utifrån ett systemperspektiv.”

TRAFIKBULLER

För aktuell detaljplan finns ingen anledning att komplettera bullerutredningen med trafik från övriga gator.

PARKERING

Planförslaget möjliggör för ett parkeringshus inom planområdet som beräknas kunna rymma 250-300 parkeringsplatser. I parkeringshuset finns möjligheter att rymma boendeparkering för planprogramområdets etapp 1A och 1B samt besöks- och arbetsplatsparkering för verksamheterna inom området. I parkeringshuset finns det möjlighet att samnyttja bilparkeringsplatserna mellan boende, besökare och arbetare. Det leder till att det totala behovet av parkeringsplatser minskar och beräkningar av parkeringsbehovet med utgångspunkten att platserna kan samnyttjas visar att hela det sammantagna parkeringsbehovet inom etapp 1A och 1B täcks i parkeringshuset. Ramböll har genomfört en parkeringsutredning för Trelleborgs centrum åt kommunen. I utredningen dras slutsatsen att det bedöms vara möjligt att förtäta Trelleborgs centrum genom att bebygga ytor som idag används som parkering.

Att lösa parkering i underjordiska garage på kvartersmark i detta läge bedöms som olämpligt då det innebär sämre eller obefintliga förutsättningar för samnyttjande, riskerar att öka bilkörande och ägande av bil, skulle kräva komplexa fastighets- och servitutlösningar samt att förutsättningarna för att skapa kvalitativa bostadsgårdar minskar drastiskt om de underbyggs.

Planförslaget ställer dock inga krav på att parkeringshuset ska uppföras. Inomsammat kan även bostäder, centrumverksamheter, telestation och transformatorstation uppföras om bilparkering kan lösas på ett annat sätt.

Parkering för rörelsehindrade kan även lösas på kvartermark. Planbestämmelsen som reglerar ej parkering inom kvarteren omformuleras till: "ej parkering, bortsett från parkeringsplatser för rörelsehindrade".

Planförslaget reglerar inte var in- och utfart till parkeringshuset ska placeras. Flera olika alternativ är möjliga.

DAGVATTEN

Dagvattenutredningen är färdigställd och föreslår att fördröjningsbehovet inom hela planprogramsområdet löses med rörmagasin i gatumark.

AVFALL

Detaljplanen möjliggör för en avfallshantering enligt kommunens avfallsplan. Ett flertal alternativ är möjliga. Hur avfallslösningen slutligen kommer hanteras bestäms inte i detaljplan utan kommer att regleras i samband med bygglov

SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

AB TRELLEBORGSHEM

INLEDNING

Sammantaget visar planprogrammet en väl sammanhållen idé och genomförbarhet.

För att en detaljplan skall vara hållbar måste den vara "robust", dvs tillämpbar för annan byggprocess, annan byggherre och annan konjunktur. Allt för detaljerade planer motverkar hållbarheten varför detta bör undvikas.

STADSSTRUKTUREN

Möjligheten att bebygga norra delen av stadsparken, den utökande delen, bör prövas. Solitära punkthus i park tillför mycket och belastar endast lite i förlorad ny parkmark. Med förslaget om punkthus i park får man ändå ett tillskott av parkmark till stadsparken.

För att skapa trygghet i gatuplatsen, men framför allt i stadsparken, bör översyn av befintlig och ny växtlighet göras för att säkra trygga och lugna platser samt rörelsestråk.

En sammanhållen grön korridor från stadsparken till generationsparken kan vara ett alternativ till en utökad stadspark. Oavsett om stadsparken utökas, enligt förslaget, eller ej bör den gröna strukturen mellan stadsparken och generationsparken ses över.

Bebyggelse längs Östra Vallgatan vid kv. Pilarna bör kunna adderas med nya gathus på motstående sida.

FASTIGHETSSTRUKTUREN

Genom att styra maximal fastighetsstorlek i planen, hämmas ett rationellt byggande. Större sammanhängande byggrätter bör kunna erbjudas till byggherrar om så efterfrågas. Krav på utformning, färgsättning och materialval styrs lämpligen i markanvisningsprocessen.

Avseende planbestämmelsen v_1 (för bostäder större än 35 kvm ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot innergård), gällande lägenhetsfördelning, så bör denna utgå ur planen. Lägenhetsutformningen är en av kvalitetsindikatorerna i markanvisningen och bör hanteras där. Avseende buller finns det bestämmelser som bör uppfyllas utan att det skall hanteras särskilt i planen.

Avseende planbestämmelsen p_1 (byggnaden skall placeras i hela fastighetens gräns mot allmän plats), gällande placering, så bör denna utgå ur planen. Placering av fasad mot allmän platsmark utvärderas lämpligen i markanvisningsprocessen.

VERKSAMHETER I OMRÅDET

Planbestämmelsen CB₁ (Centrum, Bostäder dock ej i bottenvåning) för kvartersmark bör ändras till BC (Bostäder, Centrum) så att detaljplanen blir hållbar och flexibel över tid. Utformning av bottenplan utvärderas lämpligen i markanvisningsprocessen.

KOMMENTAR TILL AB TRELLEBORGSHEMS YTTRANDE

STADSSTRUKTUREN

Utvidgningen av stadsparken är en bärande del för utbyggnaden av hela planprogramsområdet. Förtätningen inom planprogramsområdet innebär att vissa befintliga gröna kvaliteter går förlorade och det kompenseras genom utvidgningen av Stadsparken. En utökning av Stadsparken skapar goda förutsättningar för att skapa kvalitativa grönytor som skapar mervärde för hela Trelleborg. Vidare kommer den delen av Stadsparken som föreslås i det sydöstra hörnet av Astrid Lindgrens Allé / Spårvägen kommer utgöra en av Stadsparkens viktigaste hörn och platser, med en tydlig koppling till två av stadens viktiga stråk. Detta hörn är därför inte lämpligt att bebygga.

För att något ska få en tydligt offentlig karaktär krävs en tydlig avgränsning av det privata. Om exempelvis en privat trädgård gränsar direkt till en park eller ett torg - utan att avskiljas med en publik gata - så kommer parken bli mindre offentlig och färre personer bjuds in till att använda platser. Att placera bostäder i en park innebär att parken privatiseras, även om parken rent formellt fortfarande är allmän platsmark. Detta är därför inte lämpligt att göra.

En översyn av befintlig och ny växtlighet är inte en planfråga utan styrs i andra sammanhang. Men samhällsbyggnadsförvaltningen instämmer i att den befintliga vegetationen i området och särskilt i parkernas kantzoner behöver ses över för att öka trygghetskänslan. Detaljplanen möjliggör för allmänna platser i form av GATA och PARK. Hur befintlig och ny grönska utformas regleras inte i detaljplanen.

FASTIGHETSSTRUKTUREN

Att begränsa fastighetsstorleken är avgörande för att kunna skapa en småskalig och blandad stadsbebyggelse. Begränsningen av fastighetsstorleken bygger vidare på den struktur som finns i centrala Trelleborg idag som karakteriseras av en småskalighet, med en blandning av byggnader från olika tidsepoker och en variation i arkitektoniska uttryck. Småskaligheten och brokigheten är resultatet av en småskalig fastighetsindelning och ägarstruktur, men också av att utformningen generellt sett inte reglerats i detalj. Den småskaliga fastighetsstrukturen innebär att kvarteren ägs och förvaltas av flera olika människor med olika behov och framtidsutsikter. Fastighetsindelningen säkerställer en flexibilitet där området på lång sikt kan förändras med ny bebyggelse utan att hela kvarter rivs. Alla dessa varierande intressen skapar en dynamik som levande städer består av. En småskalig fastighetsstruktur är därför helt grundläggande för att säkerställa en småskalig och funktionsblandad stad och förutsättningar för ett rikt stadsliv, både på kort men framförallt på lång sikt. Detaljplanen reglerar därför inte färgsättning och materialval utan endast fastighetsstorleken.

I detaljplan ska det säkerställas att gällande riktvärden för trafikbuller vid bostadsbyggnader uppfylls. Utifrån de bullerberäkningar som är genomförda så krävs det att lägenheter inom delar av planområdet utformas genomgående eller mindre än 35 kvadratmeter. Bestämmelsen måste finnas i detaljplan för att säkerställa att bostadsbebyggelsen uppfyller riktvärdena.

Även bestämmelsen om byggnaders placering bygger vidare på den struktur som finns i centrala Trelleborg sedan tidigare och är en få men bärande principer för områdets utveckling. Byggnads placering i fastighetsgräns skapar tydliga gränser mellan allmänna och privata ytor och säkerställer tydligt läsbara gränser, vilket i sin tur säkerställer gatornas offentlighet.

VERKSAMHETER I OMRÅDET

Syftet med att inte tillåta bostäder i bottenplan inom delar av planområdet är att säkerställa en viss blandning av bostäder och verksamheter. Det bidrar till att skapa en hållbar stadsutveckling, med fler lokala arbeten, en starkare lokal ekonomi, en minskad fragmentering av staden, en ökad närhet till samhällsservice,

minskat bilberoende och en större blandning av människor. Med utbyggnaden av planområdet kommer Trelleborgs centrum att utvidgas. De delar av planområdet där bostäder inte tillåts i bottenplan utgörs av fortsättningen på Astrid Lindgrens allé, Gasverksgatan och Valldamsgatan. Strukturen inom planområdet bygger vidare på den befintliga struktur som finns i Trelleborgs centrala delar där verksamhetslokaler i bottenplan är regel snarare än undantag. Granskningshandlingarna har justerats så att de ytor där bostäder inte tillåts i bottenplan är helt i enlighet med de ytor som i planprogrammet är utpekade som särskilt viktiga lägen för centrumverksamheter. Ändringen innebär att endast ca 4 % av den totala bruttoarean inom planområdet utgörs av ytor där bostäder inte tillåts i bottenplan jämfört med samrådsförslaget där motsvarande andel var ca 10 %. IDå bottenplanet i dessa delar även får innehålla bostadskomplement motsvarar den totala lokalarean som kommunen ställer krav på mindre än 4 %. Detta kan jämföras med befintlig bebyggelse i Trelleborgs centrum söder om Spårvägen/Allén där motsvarande andel är ca 30 %. Vilket även kan jämföras med rekommendationerna från UN HABITAT (A new strategy of sustainable neighbourhood planning: Five Principles, 2014) att minst 40 procent av den totala bruttoarean i varje stadsdel och i varje kvarter ska utgöras av verksamheter.

CIRCLE K

Circle K bedriver bensinstationsverksamhet vid Heskillegatan 3 på fastigheten Lokstallet 1. För verksamhetens bedrivande erfordras möjlighet att levererar drivmedel via tankbil. Centralpåfyllningen är placerad på södra sidan av fastigheten längst med "Spårvägen", tankbilen lossar från höger sida. För att möjliggöra för tankbil att leverera drivmedel på ett säkert sätt även i framtiden krävs det att nuvarande in/utfarter från "Spårvägen" inte begränsas. Tankbilen kör in vid sydvästra hörnet utmed Spårvägen, lossar sin last för att sen köra ut vid sydöstra hörnet av fastigheten.

Vi vill också påpeka vikten av att erforderliga skyddsavstånd mellan Circle K anläggning och andra byggnader/verksamheter följs.

Generellt har vi önskemål om att kommunen tar kontakt med Circle K vid förändringar som kan påverka Circle Ks verksamhet negativt på kort eller lång sikt.

KOMMENTAR TILL CIRCLE K:S YTTRANDE

Nuvarande in och utfarter från Spårvägen påverkas inte av planförslaget.

Ingen bebyggelse i aktuell detaljplan ligger inom de skyddsavstånd till Circle K som redovisas i riskutredningen. Planbeskrivningen kompletteras med vilka skyddsavstånd som gäller (Planbeskrivning s. 21).

E.ON

E.ON Energidistribution AB (E.ON) och E.ON Gas Sverige AB (E.ON Gas) eller den part som vid överlåtelse övertar ansvaret för bolagets gasledning, har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och vill här med framföra synpunkter.

ELNÄT

E.ON konstaterar att området inte berör vårt koncessionsområde för elnät och tar därmed inte ställning till planförslaget.

GASNÄT

Inom planområdet, längs med Valldammsgatan och Gasverksgatan har E.ON Gas distributions-ledningar för natur- och biogas samt en servisledning in till byggnad, se bifogad karta.

Distributions- och servisledningar är underkastade Energigasnormens regler (EGN 2017) som bland annat innebär ett minsta skyddsavstånd mellan ledning och byggnad inom tätbebyggelse 2 meter samt närmaste gräns för område med förväntade grävningsaktiviteter på 2 meter. Se även vår hemsida:

<https://www.eon.se/foeretag/kundservice/skydda-ledningar-och-djur/graeva-naera-ledning.html#/gas>

För att planen ska kunna genomföras kommer gasledningar att behöva flyttas. Frågor som avser ledningar som skall flyttas bör vad gäller tidpunkter, säkerhetsområden, ersättningar och exakt läge utredas i tidigt projekteringsskede. Kontakta vår områdeshandläggare Stefan Ståhl, tfn 070-547 80 74, vilket även gäller om arbete sker i närheten av samtliga gasledningar.

Det är av stor vikt att bygglov inte beviljas innan gasledningen har flyttats, vilket bör framgå i planbestämmelserna.

E.ONs försäljningsbolag erbjuder leveransavtal med möjligheten till 100% biogas vilket innebär att bolaget uppfyller kravet på förnyelsebar energi enligt 2 kap. § 5 i Miljöbalken, vilket gör att natur- och biogas kan utgöra ett mycket intressant energialternativ för kommande bebyggelse och verksamheter.

KOMMENTAR TILL E.ON:S YTTRANDE

En förutsättning för genomförandet av detaljplanen är att flertalet ledningar flyttas. Kommunen äger samtlig mark inom planområdet. Bygglov kommer inte att ges innan ledningar har flyttat, vilket i granskningshandlingarna beskrivs tydligare i planbeskrivningen. Men det kommer inte att regleras med en planbestämmelse. Stycket om ledningsomläggning i planbeskrivningen utvecklas och beskriver mer ingående vilka ledningar som behöver flyttas och hur det ska genomföras (Planbeskrivning s.12).

SKANOVA

Skanova har kabelanläggningar inom berört planområde dessa kommer nog att beröras av planens genomförande.

"Flyttningar eller andra åtgärder som krävs för att säkerställa Skanovas kabelanläggningars funktion ska bekostas av exploitören/fastighetsägaren."

Att flytta ledningsknippena som ligger utmed Gasverksgatan i riktning mot Spårvägen(västerut) och Allén (öster ut) är inte helt lätt. Tidsperspektivet är minst ett år exklusive projekteringstiden som även den kan ligga på ca ett år. Vi är ytterst tacksamma om man kan undvika förändringar på dessa ledningsstråk.

Stråket som går rakt över Buss terminalen är också det väldigt stort och komplicerat att flytta så kan man anpassa byggnationen till detta så skulle det vara ytterst tacksamt.

Övergången över Allén är stor även den så skulle det gå att anpassa byggnationen för detta så hade det också varit väldigt tacksamt.

KOMMENTAR TILL SKANOVAS YTTRANDE

Kostnaderna för flytt av ledningar regleras enligt befintliga avtal och efter förhandling med respektive ledningsägare. Planbeskrivningen kompletteras med denna skrivning (Planbeskrivning s.12).

Ledningarna som ligger utmed den norra delen av Gasverksgatan kommer kunna ligga kvar. Allmän platsmark GATA har utvidgats norrut med 1 – 1,5 meter så att ny bebyggelse norr om det aktuella planområdet inte kommer i konflikt med ledningarna.

Ledningsstråket som går rakt över den gamla bussterminalen kommer i konflikt med ny bebyggelse och för planens genomförande är det en förutsättning att det ledningsstråket flyttas.

Övergången över Allén kommer i konflikt med ny bebyggelse, nya ledningsdragningar för VA och alléplanteringar i ny gata. En förutsättning för genomförandet av detaljplanen är att dessa flyttas.

FASTIGHETSÄGARE PILARNA 4

Komplexiteten och det faktum att detaljplanen inte inkluderar mitt kvarter, gör att jag vill belysa endast en fråga som eventuellt kan påverka mig:

Status Quo - Spårvägen. Jag som äger/bor i fastigheten Pilarna 4, är den enda i kvarteret som inte har tillgång till min trädgård från Östra Vallgatan. Huset byggdes ut på nittonhundra-fyrtioalet på hela tomtbredden. Dåtiden fanns det en grusväg som löpte längst tomtgränsen och gav bra tillfartsmöjlighet till trädgården. Grusvägen "eroderade" med tiden och ersattes av cykelbana, som utvecklades till nuvarande Cykel Express. Således alla transporter (även sophämtning) anordnas från Spårvägen. I dagsläget kan jag stanna på vägen närmast mittemot min trädgård och lasta av/på byggmaterial, trädgårdsavfall osv. Det är av vitalt intresse för mig, att den här möjligheten inte försvinner med framtida utformningen av vägen/gatan.

Tack för möjligheten att framföra min synpunkt, som förhoppningsvis kan komma till beaktande.

KOMMENTAR TILL YTTRANDE FRÅN ÄGARE AV FASTIGHETEN PILARNA 4

Kommunen arbetar just nu med förprojektering av gatumarken inom planområdet. Planförslaget möjliggör för kantstensparkering längs med Spårvägen men utformningen av gatan är inte fastställd i dagsläget.

HYRESGÄSTFÖRENINGEN REGION SÖDRA SKÅNE

Hyresgästföreningen ser positivt på att byggs i Trelleborgs kommun, vi vill dock lyfta fram två punkter, bullernivå samt upplåtelse och boendeform.

BULLERNIVÅ

Vi anser att det är viktigt att värna om en god studiemiljö. För höga bullernivå kan leda till stress, inlärningssvårigheter och sömnstörningar. Men hänsyn till placering av Söderslättgymnasiet, anser vi att det behövs yttre bullerskydd.

BLANDAD BOENDEFORM OCH UPPLÅTELSEFORM

Hyresgästföreningen ser positivt en blandad boendeform men vill återigen understryka vikten av en blandad upplåtelseform.

KOMMENTAR TILL HYRESGÄSTFÖRENINGEN REGION SÖDRA SKÅNES YTTRANDE

BULLERNIVÅ

Bullerberäkningar för området har genomförts och de visar på att riktvärdena för trafikbuller uppfylls inom hela planområdet under förutsättningen att det i vissa lägen byggs genomgående lägenheter eller lägenheter under 35 kvadratmeter.

BLANDAD BOENDEFORM OCH UPPLÅTELSEFORM

Det är inte tillåtet att reglera upplåtelseform i detaljplan, men förvaltningen delar Hyresgästföreningens syn på vikten av blandade upplåtelseformer.

ÄNDRINGAR AV PLANFÖRSLAGET

Följande ändringar utifrån inkomna synpunkter har gjorts i planförslaget:

PLANBESKRIVNING

- Planbeskrivningen kompletteras med vilka flöden som dagvattenssystemet inom område ska hantera samt en utförligare beskrivning av hur skyfall hanteras.
- Planbeskrivningen kompletteras med en utförligare beskrivning av markföroreningar i områden som angränsar planområdet samt att markarbeten inom planområdet bör ske med särskild varsamhet.
- Planbestämmelsen som reglerar ej parkering inom kvarteren omformuleras till: "ej parkering, med undantag för parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga".
- Planbeskrivningen kompletteras med vilka skyddsavstånd som gäller till drivmedelsstation i anslutning till planområdet.
- Planbeskrivningen kompletteras med en utförligare beskrivning av konsekvenserna för befintliga ledningar inom planområdet.

PLANKARTA

- Planbestämmelsen CB_1 minskar i omfattning från att ha en byggnadsarea på ca 2 350 kvadratmeter i samrådsförslaget till att ha en byggnadsarea på ca 1 100 kvadratmeter i granskningsförslaget.
- Planbestämmelse d_1 , största fastighetsstorlek, ökas från 700 till 850 kvadratmeter.
- Planområdet har utvidgats 1 – 1,5 meter allmän platsmark GATA norrut för att reducera påverkan på befintliga ledningar.

