

PM ÄNDRINGAR DETALJPLAN BARKÅKRA 55:1

Bakgrund och syfte

2016 tog PEAB fram en detaljplan för fastigheten Barkåkra 55:1 norr om Ängelholms tätort för att exploatera fastigheten för bostäder. I samband med detta gjordes en VA-utredning med avsikt att ta fram ett förslag för hur området ska höjdsättas med hänsyn till god dagvattenhantering inför arbetet med detaljplanen. Det redovisades även en förprojektering för VA-systemet avseende dricksvatten och spillvatten samt förslag till hur dagvatten kan fördröjas inom området.

Området ligger strax norr om Skälderviken och omfattar en yta om ca 22 hektar.

Mitt i området löper Väst kustbanan i norr-sydlig riktning. Järnvägen ligger i skärning genom området.

Området begränsas i väster av befintlig småhusbebyggelse utmed Strandängsvägen, i norr av Skepparkroksvägen samt i öster/söder av en befintlig grusväg som ansluter till Skepparkroksvägen.

I denna rapport benämns områdets delar på ömse sida Väst kustbanan i likhet med den förra rapporten som *Västra området* respektive *Östra området*.

Se figur 1 för områdeskarta.



Figur 1. Aktuellt område

Området består idag av åkermark/ängsmark samt tre fastigheter bebyggda med småhus. I områdets norra del finns en nedlagd grustäkt.

PEAB planerar att exploatera området med ca 450 bostäder. Exploateringen utgjordes av både flerfamiljshus med upp till 8 våningar samt villor/radhus med upp till 3 våningar. Planskissen från det första förslaget som togs fram redovisas i figur 2.



Figur 2. Planskiss

Nu föreslås ändringar i vissa delar av det östra området med syfte att göra området ännu mer attraktivt för boende. WSP har därmed blivit ombudda att uppdatera höjdsättningen samt förprojekteringen för VA samt utreda hur dessa förändringarna påverkar skyfallssituationen. I nästa kapitel beskrivs de föreslagna ändringarna samt konsekvenserna av dessa.

Föreslagna förändringar samt dess konsekvenser

Bebyggelse

Bostädernas placering har förändrats framförallt i området mellan den befintliga vägen och Västkustbanan. Istället för att husen placeras i en lågpunkt mellan järnvägen och slänt, planeras slänten flyttas mot järnvägsspåret och husen höjas för att ligga på samma nivå som huvudgatan, väg 1 (se figur 3).



Figur 3. Föreslagen illustrationsplan.

Denna förändring medför även en förändring i vägsystemet där dessa hus nu kan nås via väg 1. För att fortsatt kunna nå perrongen på östra sidan av Västkustbanan samt Trafikverkets teknikbyggnad måste vägen längs spåren, väg 2, finnas kvar men nu som serviceväg. Husens och gatornas nya föreslagna placering redovisas i ritning M-31-1-01, revidering A samt R-51-1-02, revidering B.

Höjdsättning och utformning

Som nämns ovan har den nya slänten förskjutits västerut mot Västkustbanan. Förutsättningarna för projekteringen har varit en släntlutning på 1:2 samt att släntkrönet ligger minst 5 m från planerad byggnad. Slänten är utformad så att krönet ligger högre än väg 1 för att möjliggöra avvattning mot denna. Släntfoten har sedan anpassats så den ansluter mot höjderna för tidigare projektering, mot befintlig slänt mot Västkustbanan samt väg 1. I den östra delen vid väg 1 har släntkrönet även anpassats till en planerad parkyta och släntfot till en lägre markyta med hus och parkering.

Väg 2 behåller principen för höjdsättningen enligt tidigare projektering för att säkerställa en god lösning för skyfall. Den får dock något mindre lutning och förändrad linjeföring i plan för att anpassas mot husens nya placering.

Vi har uppmärksammat höjdskillnad mellan projekterad vändplan och befintlig perrong. Där behöver anslutningshöjder ses över mer i detalj i kommande arbete. Det nya förslaget redovisas i reviderade ritningar för M-31-1-01, revidering A och M-31-2Q-01, revidering A.

VA

Eftersom husen i det nya förslaget har en annan placering finns det inte längre ett behov av det ledningssystem vilket tidigare försörjde husen i lågpunkten. De föreslagna husen ligger även högre och därmed finns det inte heller ett behov av att pumpa spillvattnet. Detta ledningssystem och pumpstationen är därmed i det nya förslaget borttagna. De nya husens golvnivå har anpassats för att kunna leda VA-systemet till huvudledningarna i väg 1 med nya anslutningspunkter i 120 och 118A. Ledningen mellan 119 och 118A måste dock sänkas något jämfört med tidigare förslag för att säkerställa att ledningarna i den nya sidogatan får tillräckligt med fall. Lutningen på ledningarna mellan

118 och 119 var i det tidigare förslaget god och kommer även efter sänkning att vara tillräcklig. Brunnsparet i punkt 120 har flyttats något norrut för att möjliggöra att de nya ledningarna i den nya sidogatan hamnar mitt i gatan. Det nya förslaget redovisas i ritning R-51-1-02, revidering B.

Skyfall

Eftersom väg 2 i stort behåller sin profil bibehålls även i stort den skyfallslösning som tagits fram i det tidigare förslaget. Flödena omhändertas med andra ord till största del via infiltration samt samlas i vägdikena till väg 2. Dikena leder som tidigare vidare flödet söderut till det större planerade diket dock med minskad lutningen eftersom, som nämns ovan, väg 2 får minskad lutning. En fördel med det nya förslaget är att eftersom ytan mellan slänt och väg 1 nu leds mot väg 1 minskar ytan som avleds mot väg 2. Därmed minskar volymen vatten som måste hanteras i lågpunkten vid perrongen samt vägdikena.

Som anges ovan har det noterats att det finns en höjdskillnad mellan befintlig perrong och planerad vändplan. Skulle vändplanen behöva angöras till perrongen och därmed sänkas påverkar det även profilen för gatan. Detta innebär i sin tur att en större yta (ca 30 m längs väg 2 inklusive slänt) kommer att behöva ledas till lågpunkten vid perrongen. Vid ett sådant scenario är det viktigt att det skapas en lågpunkt på annat ställe, vilket annars blir perrongen och spåren. Förslagsvis anordnas en sådan lågpunkt söder om vändplatsen och väster om väg 2.

Malmö 2020-07-09

WSP Sverige AB

Linda Nilsson