

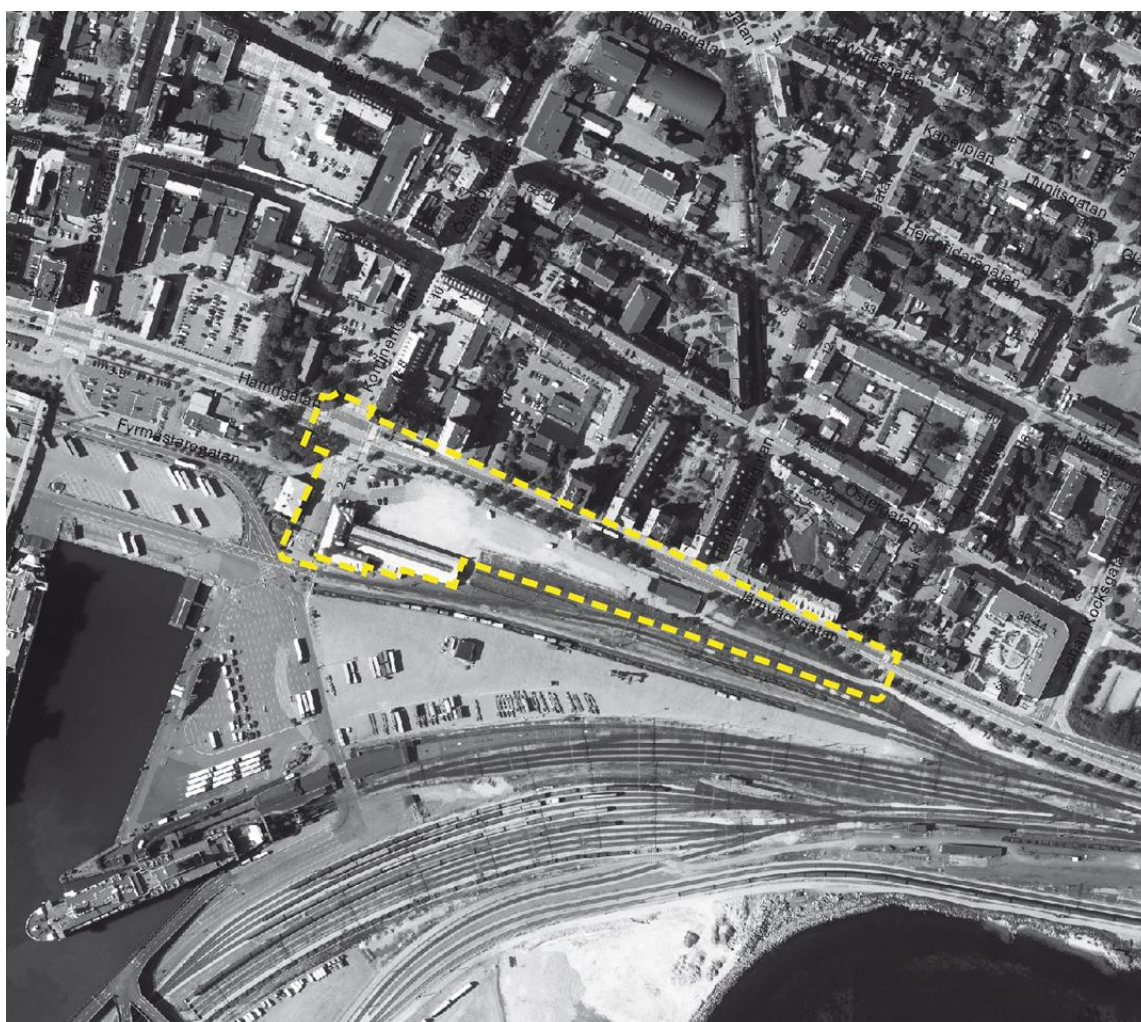
Detaljplan för INNERSTADEN 6:89
"Trelleborgs Centralstation"
Trelleborgs kommun, Skåne län

Normalt planförfarande

KOMMUNFULLMÄKTIGE
i Trelleborgs kommun

Antagandedatum:
Laga kraft-datum: 2013-11-05
Beslutet intygas: *CMR*

PLANBESKRIVNING



CENTRALSTATIONEN



Planhandlingarna har utarbetats av en arbetsgrupp bestående av representanter från Plan & Bygg och Projekteringsavdelningen, Trelleborgs kommun med hjälp av Sweco.

Arbetsgrupp:

Trelleborgs kommun

Charlotte Hägg Reader Planarkitekt 0410-733286

Ann-Katrin Sandelius, Plan & Byggchef

Bengt Lander, Projekteringschef

Stefan Andersson, Projekteringsingenjör

Sweco

Boel Andersson, Planarkitekt

Jennie Fagerström, Landskapsarkitekt

Patrik Wilén, Civilingenjör trafik- och gatuutformning

David Edman, Civilingenjör trafikplanering

Kristina Nilén, Bebyggelseantikvarie

Anne-Lie Mårtensson, Landskapsarkitekt (konsekvenser)

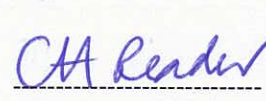
Torsten Jonsson, Arkitekt (kvalitetsgranskare)

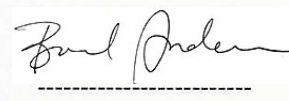
Bidragande kompetens:

Johan Pettersson, miljöingenjör

Erik Andersson, lantmäteringenjör


Ann-Katrin Sandelius
Plan & Byggchef


Charlotte Hägg Reader
Planarkitekt


Boel Andersson
Sweco

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

HANDLINGAR	4
PLANENS SYFTE	4
FÖRSLAGET I KORTHET	5
PLANDATA	7
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	8
VISIONER OCH MÅL	10
UTGÅNGSLÄGE - FÖRSLAG – KONSEKVENSER	11
Området i sitt sammanhang	11
Stationsområde	12
Trafik	14
Bebyggelse	20
Kulturmiljö	22
Grönstruktur och biologisk mångfald	25
Kvalitetskriterier och gestaltning	26
Risker och störningar	31
Teknisk försörjning	33
Miljökvalitetsmål- och normer	35
Sociala aspekter	37
Ekonomiska aspekter	38
GENOMFÖRANDEFRÅGOR	38
Organisatoriska frågor	38
Fastighetsrättsliga frågor	39
Ekonomiska frågor	40
Tekniska frågor	40
SAMMANFATTNINGAR AV ÄNDRINGAR SEDAN SAMRÅDSSKEDET	41

HANDLINGAR

Planhandlingar

Planbeskrivning med genomförandedel samt ledningskarta
och behovsbedömning av miljökonsekvensbeskrivning
Plankarta
Illustrationskarta
Grundkarta med fastighetsförteckning
Granskningsutlåtande

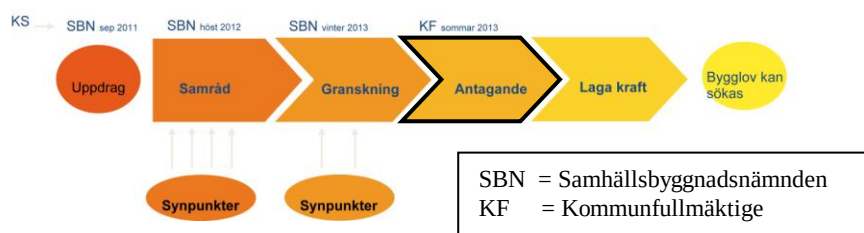
Övriga handlingar

*Finns hos
Plan & Bygg
Samhällsbyggnads
förvaltningen

Geoteknisk utredning 2012-03-09, GeoSyd AB *
Bullerutredning 2012-06-27, ÅF Infrastructure AB *
Beskrivning av kulturmiljön 2012-05-02, Sweco *
PM Trafik 2012-06-05, Sweco *
Miljögeoteknisk utredning 2012-11-16, PQ Geoteknik & miljö AB*
PM Riskbedömning 2013-01-10, Wuz risk consultancy AB *

Planförfarande

Planen tas fram med normalt planförfarande enligt 2010 års Plan-
och bygglag.



Miljöbedömning

Planläggningen bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 11 § Miljöbalken (MB). Detta innebär att ingen separat miljökonsekvensbeskrivning kommer att upprättas. Konsekvenserna av detaljplanens genomförande kommer istället att redovisas i planbeskrivningen. Länsstyrelsen har med föreliggande underlag inget att invända mot kommunens bedömning, enligt meddelande 2012-05-16. Länsstyrelsen hade i sitt samrådsyttrande 2012-10-01 och granskningsyttrande 2013-03-18 inget att erinra vad gällde detaljplanens beskrivning av planens konsekvenser för miljön.

PLANENS SYFTE

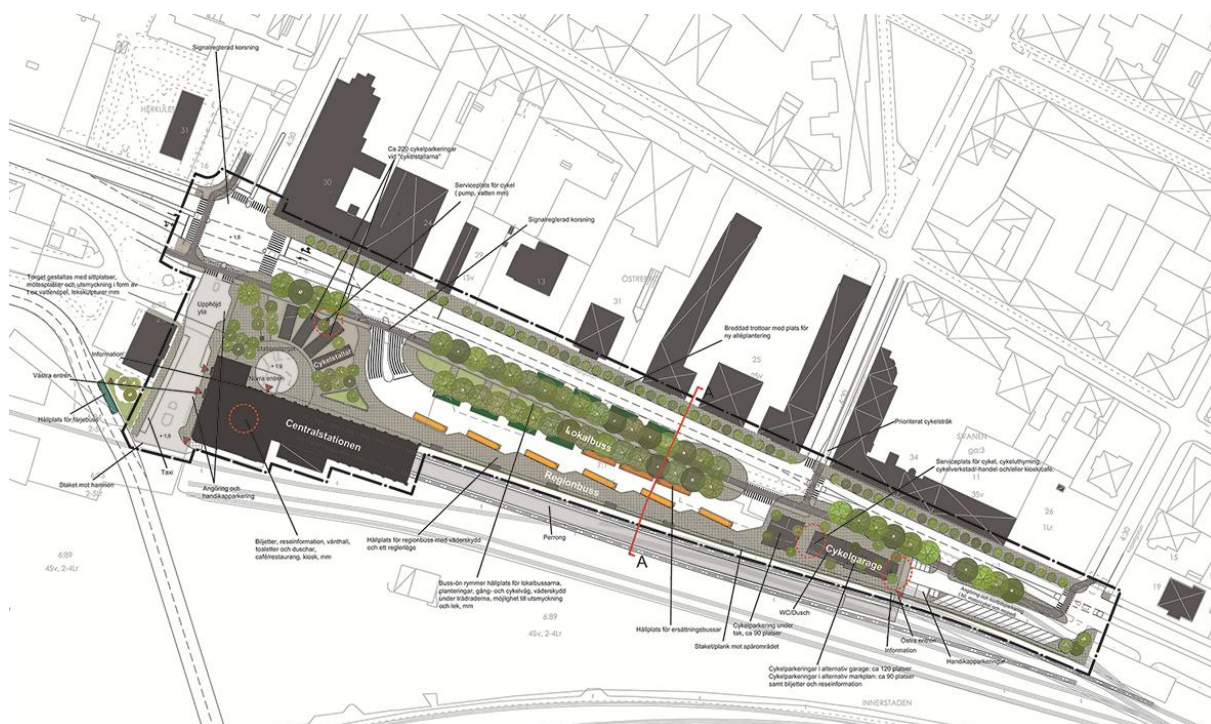
Trelleborgs centralstation kommer med start i december 2015 att trafikeras med pågatåg. Syftet med detaljplanen är att inför detta möjliggöra en ombyggnad av stationsbyggnaden och dess omgivning till ett resecentrum med samlokaliserad trafik för tåg-, buss-, taxi-, bil-, cykel- och färjetrafik. Bussterminal Trelleborg Övre föreslås omlokaliseras och samordnas med centralstationen.

Det gamla stationshuset avses återfå sin användning som tågstation och dessutom bli nod för övriga kollektivtrafikslag samt en centrumfunktion med restaurang och service. Stationsområdet ska planeras med målsättningen att Trelleborgs centralstation ska vara en trygg och lättillgänglig plats för alla.

FÖRSLAGET I KORTHET

Planförslaget innefattar:

- Stationsbyggnad
- Stationstorg
- Planteringar
- Angöring för lokalbuss
- Angöring för regionbuss
- Angöring för bil och taxi
- Gång- och cykelvägar
- Cykelparkeringar
- Parkeringsplatser för bil, moped och motorcykel
- Väg 9



Ovan: Förslag till utformning av stationsområdet

En attraktiv mötesplats

Målet i arbetet med denna detaljplan är att skapa en attraktiv mötespunkt vid Trelleborgs centralstation med människan i centrum. Trelleborgs centralstation ska bli ett välfungerande och högkvalitativt resecentrum. I detaljplanen poängteras viktiga ledord som Tillgänglighet, Trygghet, Liv, Attraktivitet och Identitet. Stor fokus har legat vid att prioritera framkomligheten för gång- och cykeltrafikanter.

Platsens historia och identitet

I förslaget framhävs områdets historia och identitet genom en exponering av den vackra stationsbyggnaden och banhallen som fond till ett nytt stationstorg. Ursprunglig stationspark längs Hamngatan och Järnvägsgränd följs upp genom att en stor mängd träd och planteringar införs inom stationsområdet samt i alléer

utmed Järnvägsgatan. Utformningen av cykeltorget vid stationsbyggnaden har inspirerats av de gamla lokstallarna som tidigare fanns på platsen.

Områdets disposition

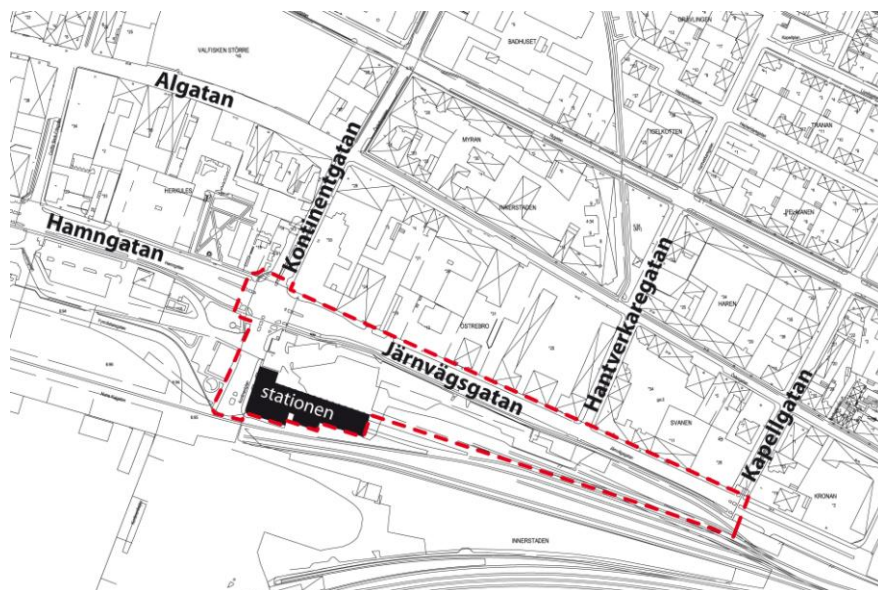
Stora ”cykeltorg” placeras lättillgängligt vid stationsbyggnaden, norra entrén, samt vid den östra entrén till tågplattformen. Här kan cykelparkeringar under tak samt i garage anordnas. ”Cykelstallarna” har placerats likt de historiska lokstallarna, vilket också skapar gena gångvägar från Järnvägsgatan till stationsbyggnadens norra entré.

I stationsområdets centrum har en buss-ö för lokalbussarna samt en terminal för regionbussarna placerats, mittemellan stationshusets norra entré och den östra entrén till perrongen.

Angöring för bil och taxi samt parkeringsplatser finns i planområdets östra respektive västra delar.

Med gena och tydliga gångvägar mellan målpunkter inom området och ytor med möjlighet att utvecklas till spännande mötesplatser skapas förutsättningar för en god miljö för både resande och förbipasserande vid Trelleborgs Central.

PLANDATA



Karta över planområdet
med omgivning

Lägesbestämning

Planområdet är beläget i Trelleborgs centrala delar, mellan befintlig centrumbebyggelse och hamnområdet. Området omfattar del av Järnvägsgatan, från korsningen med Kontinentgatan till korsningen Järnvägsgatan/Kapellgatan. Planområdet omfattar också Kontinentplan (Kontinentgatans förlängning söderut), befintligt stationshus, delar av gamla bangården samt området mellan spåren och Järnvägsgatan.

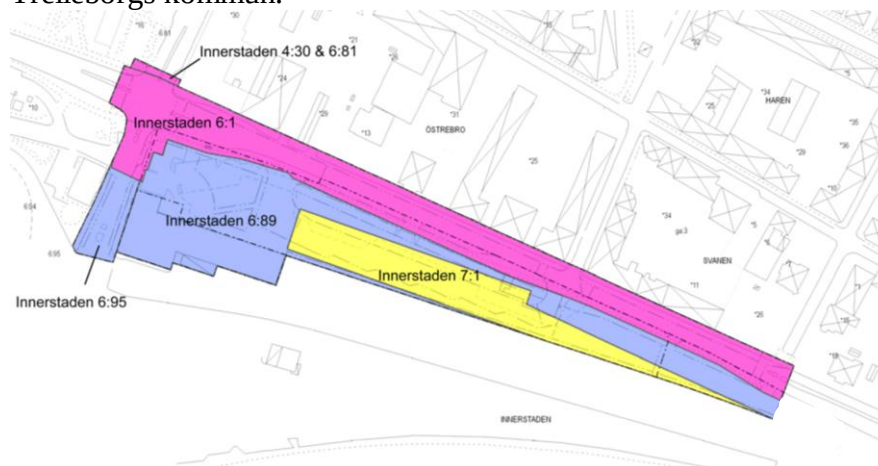
Areal

Arealen är ca 3 ha.

Markägoförhållanden

I planområdet ingår del av fastigheterna Innerstaden 4:30, 6:1, 6:81, 6:89, 6:95 och 7:1. Innerstaden 4:30, 6:1 och 6:81 ägs av Trelleborgs kommun. Innerstaden 6:89 och 6:95 ägs av Trelleborgs hamn. Innerstaden 7:1 ägs av Trafikverket.

Markförhandlingar pågår mellan Trafikverket, Trelleborgs hamn och Trelleborgs kommun.



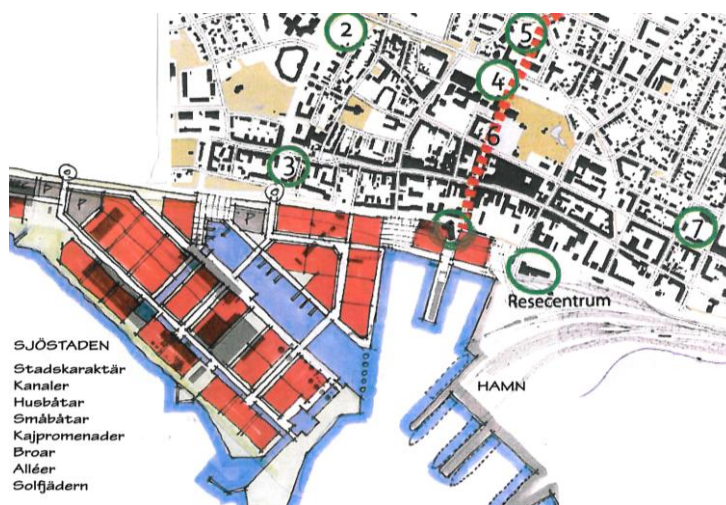
Fastighetsindelning idag

Fornlämningar	Planområdet berör inga kända fasta fornlämningar, men angränsar till Trelleborgs medeltida stadsområde, RAÄ nr Trelleborg 19:1. Alldeles väster om planområdet finns en minnessten, registrerad som övrig kulturhistorisk lämning, RAÄ nr Trelleborg 6:1. Påträffas fornlämningar i samband med markarbeten skall dessa, i enlighet med 2 kap 10 § kulturminneslagen, omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas.
Riksintressen	Planen berör riksintresse för kustzonen, tangerar riksintresse för järnväg och ligger nära riksintresse för sjöfart. Planförslaget förstärker riksintresset för järnväg och bedöms inte negativt påverka övriga riksintressen.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

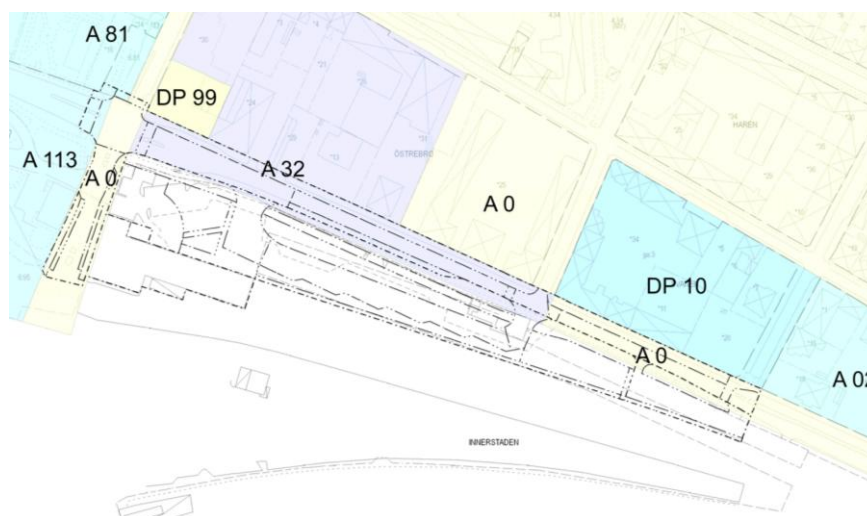
Översiktsplan	Översiktsplanen 2010 är antagen 2010-06-21. Ett viktigt mål med översiktsplanen är att både kommunen och själva staden skall utveckla sin attraktionskraft och invånarnas livskvalitet och främja en långsiktigt hållbar tillväxt. Vardagsmiljöerna och stadscentrum skall utvecklas för trelleborgarnas trivsel och locka fler att bli kommuninvånare. Närheten till hav, service och god kollektivtrafik gör centrala Trelleborg attraktivt för utbyggnad. Översiktsplanen betonar vikten av en omsorgsfull och vacker utformning av stadens centrum och att knyta samman centrumområdet med hamnen. Översiktsplanen betonar också vikten av att bevara kulturhistoriska värden och tidsdimensioner i stadsbilden. Stadsbilsfrågan ses som central, inte minst i infartsmiljöer där staden ger sitt första intryck. Stadskärnan skall vara allas gemensamma miljö och fungera som stadens vardagsrum. Utformningen av det offentliga rummet har stor betydelse också för trygghets- och identitetsaspekter. I översiktsplanen föreslås att kommunen ska planera för en persontågsstation med angränsande bussterminal i centrum. Syftet med denna detaljplan överensstämmer med målen i översiktsplanen.
---------------	---

Aktuella utbyggnads- och förändringsområden i centrala Trelleborg enligt översiktsplan 2010. Utbyggnaden av "Sjöstaden" förutsätter att hamnverksamheten flyttat längre österut. Resecentrum är markerat.



Detaljplaner

Huvuddelen av planområdet är inte detaljplanlagt. Stadsplanerna A0, A32, A81 och A113 omfattar planområdets befintliga vägar. Samtliga vägar regleras i gällande plan som allmän plats/väg.



Gällande planer

Kommunala beslut

Samhällsbyggnadsnämnden gav 2011-09-14 i uppdrag åt stadsbyggnadskontoret att ta fram detaljplan för ett nytt resecentrum vid centralstationen i Trelleborg. I uppdraget ingick att planera för tillgängligheten för olika grupper i samhället.

Trafikstrategi

Vid framtagandet av Trafikstrategi för Trelleborg 2010-2015 (Kf 2010-01-25) fastlades att kollektivtrafiken ska vara ett starkt alternativ genom regionalstågtrafik och förbättrad stadsbusstrafik. Målsättningen är en fördubbling av antalet resor 2020. Ett övergripande huvudvägnät för cykeltrafiken behöver etableras med stråk in mot centrum med bra beläggning, högsta prioritet för vinterväghållning, säkrade cykelöverfarter, skilda gångbanor, hög kapacitet och vara väl skyltade. Trafikstrategin har utgjort ett av underlagen för denna detaljplan.

Barn och unga i samhällsplanering

2010-11-04 ingick Trelleborgs kommun en överenskommelse om att medverka i regeringsuppdraget Barn och unga i samhällsplanering. Målet för kommunens arbete är att ta fram metoder och rutiner för att barns och ungas synpunkter ska komma med i den normala planprocessen. Inför framtagandet av denna detaljplan har kommunen haft skolworkshops med barn och ungdomar på Näktergalens förskola, Östra skolan, Liljeborgsskolan och Bastionen samt med unga vuxna på Navigatorcentrum. Syftet har varit att fånga upp idéer inför utformningen av det nya stationsområdet.

Före detta statligt byggnadsminne

Trelleborgs stationshus och banhall förklarades 1986 som statligt byggnadsminne. 2003-07-10 togs beslut om att häva byggnadsminnesförklaringen, med hänvisning till att Trelleborgs

station genomgått kraftiga ombyggnader och därför inte uppfyller de krav som erfordras för byggnadsminnesförklaring enligt 3 kap 1§ KML (Kulturminneslagen). Det framgår av beslutet att såväl länsstyrelsen som RAÄ (Riksantikvarieämbetet) ändå anser att stationsbyggnaden är central i stadens historia.

Trelleborgs kommun har inte något formellt antaget bevarandeprogram, men inventeringsarbete gjordes i början av 1980-talet och ett utkast finns arkiverat hos stadsbyggnadskontoret. Det finns också en skrift - ”Bevare oss väl” - från 1981, framtagen av Generalplanekommittén. I denna beskrivs hamnmiljön i särskilt kapitel och järnvägsstationen pekas ut som kulturhistoriskt värdefull byggnad.

Trelleborgsbanan

Trelleborgsbanan trafikeras med godståg och ingår i godsstråket genom Skåne. På banan bedrivs idag ingen persontågstrafik med undantag av ett nattåg till och från Berlin.

Trelleborgs centralstation planeras tas i bruk för persontågstrafik i december 2015. Trafikeringen till Trelleborg avses då ske med Pågatåg på linjen Trelleborg-Helsingborg via Malmö och Landskrona. Trelleborgsbanan ska inledningsvis byggas ut för att kapacitetsmässigt klara ett turutbud för pågatågstrafik med två tåg per timme i vardera riktningen. Nya stationer ska, förutom i Trelleborg, öppnas i Västra Ingelstad och Östra Grevie. Restiden mellan Trelleborg och Malmö beräknas bli ca 30 minuter.

VISIONER OCH MÅL

Stationsområdet har utformats med målet att detta ska bli en attraktiv och livfull plats i Trelleborgs stadsmiljö. Förslaget tar tillvara och utvecklar platsens historia och identitet.

För att där det behövs kunna prioritera när olika trafikslags behov står mot varandra har en prioriteringslista enligt nedan använts:

1. Gång
2. Cykel
3. Tåg
4. Buss
5. Färja
6. Taxi
7. Bil

Målsättningen har varit att skapa en plats som är trygg, säker och lättillgänglig för alla och vars utformning främjar enkla byten mellan cykel, buss, tåg, färja och taxi eller bil. Därigenom ska Trelleborg C bli en plats som uppmuntrar användandet av kollektivtrafiken, underlättar resandet och utgör en levande plats i Trelleborg.

UTGÅNGSLÄGE – FÖRSLAG – KONSEKVENSER

En förprojektering av stationsområdet har utförts under planarbetets gång. Denna ligger till grund för planförslaget. I detta kapitel beskrivs planförslagets utgångsläge, förslag och konsekvenser samlat under respektive delavsnitt.

OMRÅDET I SITT SAMMANHANG

Upptagningsområde

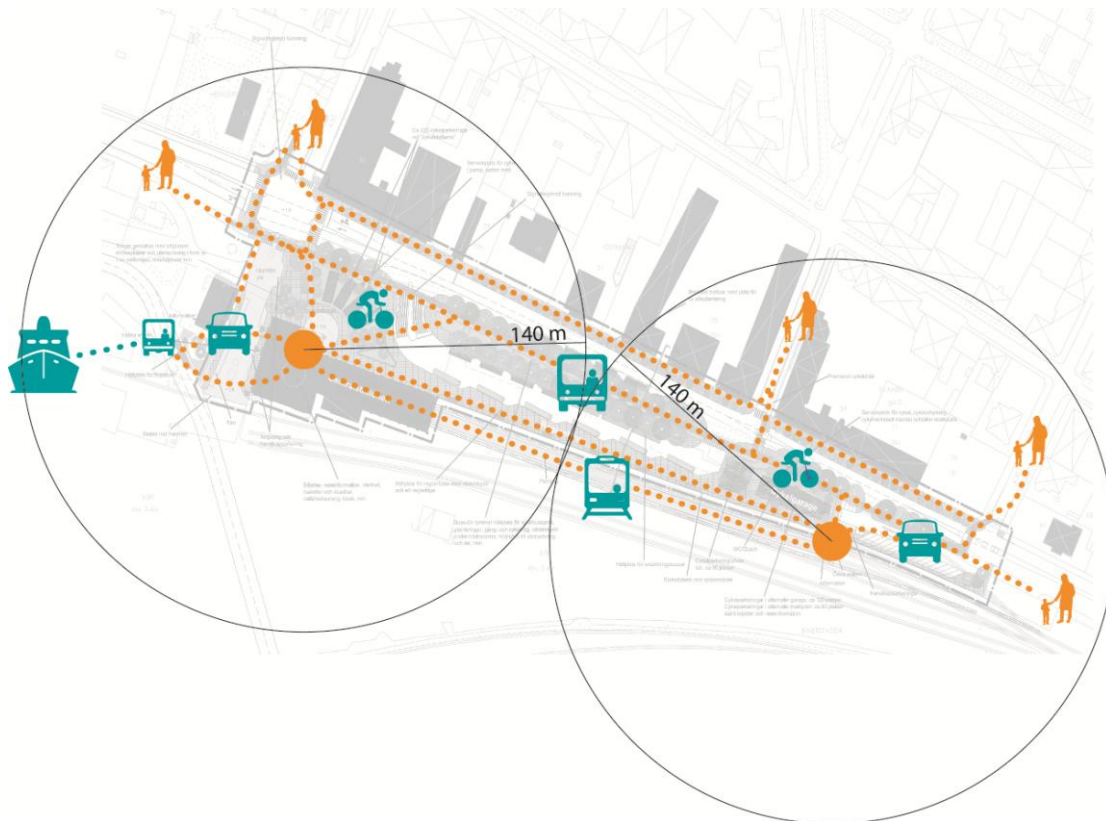
Planförslaget innebär att Trelleborg tar plats i regionen med till- och frånpendlingsmöjligheter inte bara till Malmö och Lund utan även till Köpenhamn, Helsingborg och Kristianstad. Lokalt innebär förslaget att en ny stark målpunkt skapas i Trelleborgs stad.

Centralstationens upptagningsområde kommer att stärkas ytterligare då hamnen flyttar österut och de centrala hamnytorna på sikt kan utvecklas.

Kartan visar upptagningsområde för stationen inom Trelleborgs stad. En radie av ca 770 meter från centralstationen bedöms motsvara ett reellt gångavstånd om ca 1 km.



STATIONSOMRÅDE



Stationsområdet - disposition och gestaltning

Stationsområdet ska gestaltas som en enhet med sammanhängande grönstruktur, markbeläggningar och stråk för att ge området en tydlig orienterbarhet och identitet.

Kartan ovan visar förslagets disposition avseende målpunkter för de olika trafikslagen samt övergripande rörelsemönster för gående genom stationsområdet. Två stora cirklar markerar norra samt östra entrén till station och perrong. Nedan beskrivs det föreslagna stationsområdets delområden.

Spårområde och perrong

Området norr och öster om stationshuset utgörs idag av en öppen grusplan som till större del används som parkeringsplats. Söder om grusplanen och stationshuset ligger spårområdet som idag används av hamnverksamheten.

Spårområdet ligger utanför detaljplaneområdet. Projektering av spårarna pågår parallellt med planarbetet. Trafikverket planerar för två spår som ska ledas in i befintlig banhall. Tågen kommer att angöras via en mittperrong som avses bli 240 meter lång med en entré från stationsbyggnaden och en övergång för gångtrafik från stationsområdet i öster.

	Stationsområdet ska avgränsas från spårområdet med ett staket eller plank. Gestaltningen av planket bör utföras med omsorg, exempelvis med inslag av grönska, så att det blir ett tillskott i stationsmiljön. Väderskydd för väntande resenärer bör kunna integreras med planket på dess norra sida. En öppning i staketet/planket föreslås där övergången från perrongen ska ligga i öster.
Bussö och hållplatslägen	I mitten av stationsområdet, mellan de två entréerna till perrongen, föreslås hållplatser för lokalbussarna utmed en bussö. Regionbussarna samlas mellan lokalbussarna och spårområdet. Lokalbussön föreslås gestaltas med dubbla trädrader och planteringar, sittplatser med mera. Väderskydd placeras mellan träden. Bussön ges därmed ett eget värde som vistelseyta och del av ett sammanhängande promenadstråk. Hållplatserna för regionbussar förläggs parallellt med spårområdet, längs gångstråket mellan stationshuset och östra spårentrén. Väderskydd integreras med planket som uppförs mellan spårområdet och stationsområdet.
Norra entrén och stationstorget	En ny entré till stationsbyggnaden planeras på byggnadens norra sida där den blir huvudentré för de resenärer som kommer från centrum. Mellan denna entré och Järnväsgatan föreslås ett nytt stationstorg som framhäver stationsbyggnaden och entrén. Tydlig skyltning och hänvisning till exempelvis biljettförsäljning bör finnas i anslutning till norra entrén.
Östra entrén, angöring och korttidsparkering	Vid den östra perrongentrén föreslås en angörings- och parkeringsyta för bil (inklusive platser för funktionshindrade), moped och motorcykel. In- och utfart sker via Järnväsgatan. Vid östra perrongentrén bör resandeinformation och biljettautomat placeras.
Västra entrén, angöring och färjehållplats	Entréer till stationen kommer även att finnas på stationsbyggnadens västra sida, ut mot Kontinentplan. Vid Kontinentplan föreslås angöring för hämtning/lämning, parkeringsplatser för funktionshindrade samt taxi. Resenärer som ska åka färja från Trelleborg ska kunna utnyttja vänthall inne i stationsbyggnaden och sedan gå på färjebussen strax väster om planområdet (söder om Tullhuset).
Cykelstallar och cykelgarage	Två större cykelparkeringar föreslås i anslutning till de två entréerna till perrongen (cykelstallarna vid stationstorget respektive cykelgarage vid östra perrongentrén). Parkeringsplatserna kallas ”cykeltorg” på plankartan då de också ska upplevas som trivsamma vistelseytor/mötesplatser. Cykeltorgen ska gestaltas med inslag av grönska. Byggnader i form av cykelställ och cykelgarage mm får uppföras (se vidare under BEBYGGELSE). Alla funktioner och målpunkter inom stationsområdet kopplas samman med tydliga gång- och cykelstråk.

TRAFIK

Kollektivtrafik

Tåg Tågresenärerna når perrongen från stationsbyggnaden alternativt från den östra perrongentrén.

Buss Busstrafiken har idag Trelleborg Övre som centralstation. Till denna plats går fyra lokalbussar och nio regionbusslinjer. Regionbussarna har Trelleborg Övre som slutstation. Lokalbussarna kör genomgående trafik. Ingen av lokalbussarna och endast en av regionbussarna trafikerar järnvägsstationen idag.

En hållplatsö för lokalbussarna föreslås i planområdets mitt. Hållplatslägen för dessa bussar ligger på båda sidor av ön, dels i Järnvägsgatan dels längs bussgatan inne på stationsområdet. Hållplatser för regionbussarna föreslås förläggas söder om lokalbussarna, utmed spårområdet. Två in- och utfarter från Järnvägsgatan till stationsområdet planeras för bussarna.

För att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken föreslås buskörfält på Järnvägsgatan öster om korsningen med Kontinentgatan.

I och med att järnvägsstationen återfår sin funktion som station för persontrafik kommer samtliga busslinjer att trafikera järnvägsstationen och regionbussarna kommer att ha sin ändhållplats här. Busstrafikens lokalisering mitt i planområdet ger gena förbindelser till pågatågen. Samtidigt får bussarna gott utrymme för uppställning och svängradier ut i Järnvägsgatan. Alla bussarna kan ankomma och avgå oberoende av varandra.

Utformningen av hållplatslägena ger en flexibilitet för eventuella framtida förändringar av körvägar eller vid tillfälliga omläggningar. Inget av hållplatslägena har längre än 150 meter till stationsbyggnaden, alternativt till den östra perrongentrén.

Centralstationen som resecentrum medför ett behov av att förändra busslinjenätet. I denna detaljplan har utgångspunkten varit att flertalet av såväl de regionala bussarna som lokalbussarna kommer att angöra området västerifrån (korsningen Järnvägsgatan-Kontinentgatan) och även köra från centralstationen denna väg.

Färja Vänthallen inne i stationsbyggnaden bedöms kunna rymma även färjepassagerare som reser utan bil. Dessa resenärer föreslås kunna resa ut till färjan från stationsbyggnaden med en buss som angör stationsområdet strax söder om gamla tullhuset. Hållplats för färjebussen ligger utanför planområdet och regleras därmed inte i

denna detaljplan men är utpekad på detaljplanens illustrationskarta.

Biltrafik och gatunätets gestaltning

Järnvägsgatan

Järnvägsgatan är en av huvudgatorna i Trelleborgs stad. Här går, enligt kommunens mätningar, ca 14 900 fordon per dygn (mätt i en punkt öster om Kontinentgatan). Hastighetsbegränsningen på gatan är idag 50 km/h men kommunen planerar enligt Hastighetsplan I Trelleborgs kommun, godkänd av Tekniska nämnden 2013-05-22, att ändra hastigheten till 40 km/h i ett avsnitt förbi planområdet.

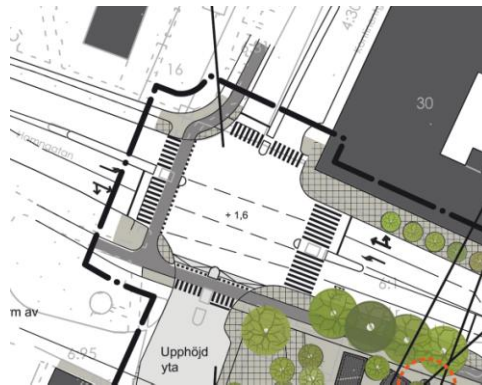
Järnvägsgatan är idag tio meter bred med ett körfält i vardera riktningen.

Järnvägsgatan kommer även fortsättningsvis att vara en huvudgata men föreslås omgestaltas så att gatan anpassas till den planerade hastigheten 40 km/h och så att trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister som korsar gatan förbättras. Järnvägsgatans körbana smalnas av på sträckan från Kontinentgatan till Kapellgatan, från dagens 10 meter till 7 meter. Mellan Kontinentgatan och Hantverkargatan tillkommer ett 3.25 m brett busskörfält. På den norra sidan av gatan skapas en 6 meter bred trottoar för gångbana och trädplantering.

Järnvägsgatan gestaltas som paradgata med alléträd på ömse sidor om vägen.

Korsningar över Järnvägsgatan

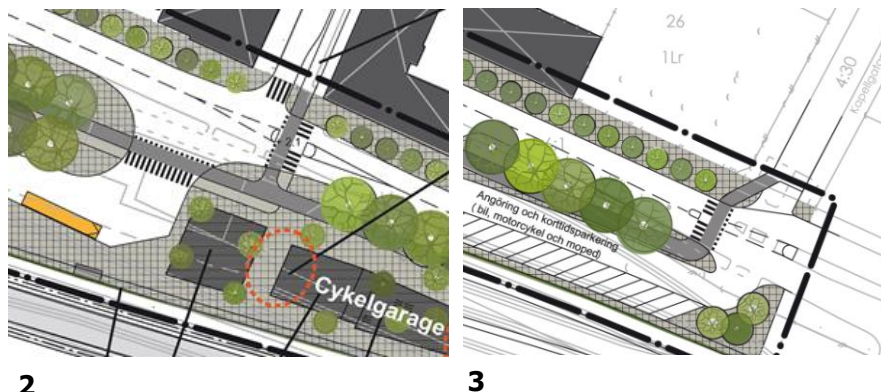
Bilder (1-3) till höger visar föreslagen utformning av korsningar längs Järnvägsgatan



Korsningen Järnvägsgatan-Kontinentgatan (bild 1 ovan)

Fyrvägskorsningen Järnvägsgatan-Kontinentgatan kommer att kvarstå som en signalreglerad korsning. Alla stadsbussar planeras svänga upp och ner i Kontinentgatan. För att underlätta mötet mellan buss och cykel planeras en gång- och cykelbana ansluta centrum med dubbelriktad cykeltrafik utmed Kontinentgatans västra sida, vilket innebär att cykelpassage föreslås ordnas över korsningens västra respektive södra sida. Vid kommande projektering av korsningen bör framkomligheten för gående och cyklister prioriteras så att det blir så enkelt som möjligt att färdas mellan centrum och stationsområdet. På bild 1 ovan syns även stationsområdets västra bussutfart. Där föreslås signalreglering samkopplad med signalregleringen för

korsningen Kontinentgatan/ Järnvägsgatan för att garantera att bussarna kommer in och ut. Det innebär att gång- och cykelpassagen är signalreglerad.



Korsningen
Järnvägsgatan-
Hantverkargatan
(bild 2 ovan)
har omarbetats sedan
granskningsskedet

Hantverkargatan har av kommunen utpekats som en framtida prioriterad cykelväg. I Hantverkargatans förlängning föreslås ett nytt övergångsställe och en gång- och cykelpassage, med mittrefug, öster om korsningen med direkt anslutning till Östra stationstorget och dess cykelparkering. Den prioriterade cykelvägen planeras att anläggas utmed Hantverkargatans östra sida.

Korsningen
Järnvägsgatan-
Kapellgatan
(bild 3 ovan)
har omarbetats sedan
granskningsskedet

Kapellgatan är idag stängd för biltrafik mot Järnvägsgatan men utgör ett etablerat cykelstråk som bland annat leder mot Ystad.

För att förbättra trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister föreslås Järnvägsgatan smalnas av i samband med korsningen. Det befintliga övergångsstället/cykelpassagen, med mittrefug, behålls men flyttas till ett läge väster om korsningen där det bedöms ligga bättre i förhållande till infarten till föreslagen parkeringsplats.

Övergångsstället gör att framkomligheten förbättras, framför allt för fotgängare. Även cyklister kan dock få en förbättrad framkomlighet i samband med att motortrafiken väjer för fotgängarna vid övergångsstället.

Kontinentplan

Kontinentplan är en förlängning av Kontinentgatan. Gatan är idag avgränsad från hamnområdet med stängsel och fungerar som återvändsgata med möjlighet att parkera på båda sidor av gatan.

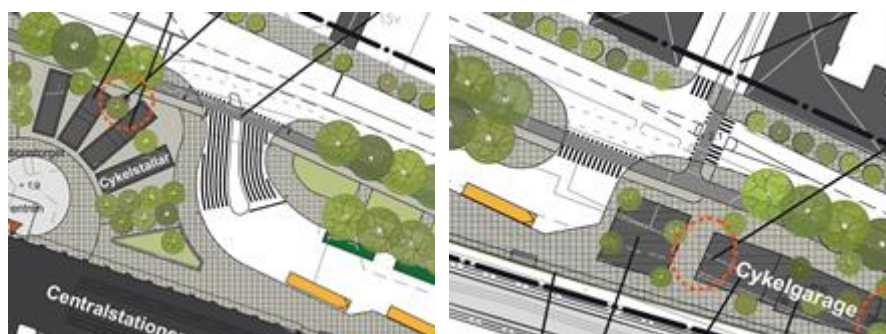
I detaljplanen föreslås marken inom gatan höjas upp och få avvikande material i samspel med torgytan. Syftet är att skapa förutsättningar för en trivsam platsbildning framför en av centralstationens entrésidor och underlätta för flödet av besökare västerifrån. Angöring för hämtning/lämning samt plats för handikapparkeringar föreslås längs gatans östra sida och taxiangöring föreslås längs gatans västra sida. Framkomlighet för räddningsfordon till hamnen ska beaktas.

Förslaget innebär en möjlighet att visuellt och funktionellt koppla Kontinentplan till resten av stationsområdet. Gatan kommer även fortsatt att vara körbar men får med föreslagen upphöjning en karaktär av gångfartsgata där bilar kör på gångtrafikanternas villkor.

Övergång mellan stationstorg och bussö har omarbetats sedan granskningsskedet

Mellan norra entrétorget och bussön föreslås ett brett övergångsställe som sträcker sig från det genaste stråket mellan norra stationsentrén och bussön upp till gång- och cykelvägen parallellt med Järnvägsgatan. En mittrefug fyller upp mellan bussarnas in- och utfart. Korsningen signalregleras och bussarna får prioritet.

Passagen mellan busstorget och östra stationstorget föreslås inte signalregleras.



Gång-och cykeltrafik

Gång- och cykelvägnätet är relativt väl utbyggt i Trelleborg. Gatorna ner mot järnvägsstationen och hamnområdet utgör dock saknade länkar eftersom området idag inte är någon målpunkt. För fotgängarna finns trottoarer på de flesta gator.

I planområdets närhet är de saknade länkarna framför allt Kontinentgatan och Hantverkargatan.

Pilarna visar saknade länkar mot stationsområdet



En ny gång- och cykelbana föreslås längs Järnvägsgatans södra sida. Denna har fått en gen sträckning genom stationsområdets norra del, via buss-ön. Gång- och cykelbanan ansluter till befintlig gång- och cykelbana väster respektive öster om planområdet.

Gång- och cykeltrafikanternas passager över Järnvägsgatan

redovisas under rubriken Biltrafik och gatunät ovan.

Gång- och cykelstråket ger gena goda förutsättningar för cykelpendlare att nå stationsområdets olika målpunkter med angöring för cyklister vid norra respektive östra stationstorgen.

Kommunen har, i det pågående arbetet med fördjupad översiktsplan för Trelleborgs stad, utpekat det nedlagda järnvägsspåret mot Vellinge/Malmö som prioriterad cykelväg. Detta stråk föreslås ansluta till stationsområdet via Hantverkargatan. Den prioriterade cykelvägen samlar med sin sträckning framför allt upp stora delar av norra Trelleborg. Med begreppet prioriterad cykelväg avses cykelvägar där framkomlighet och komfort håller en högre standard än på andra cykelvägar och cykelvägens korsningspunkter med övriga trafikslag är utformade för att säkerställa för oskyddade trafikanter.

Parkering

Bilparkering

I arbetet med Fördjupad översiktsplan för Trelleborg utreds trafikföringen inom staden, behovet av parkeringsplatser och placering av dessa. Centralstationen har behov av pendlarparkering som kan samordnas med övrig centumparkering.

I den fördjupade översiktsplanen bedöms bilpendlare till stationen och centrum kunna använda parkering inom utvecklingsområde i väster och vid Johan Kocksgatan i öster. Dessa platser, som båda ligger utanför denna detaljplan, planeras innehålla yteffektiva parkeringsytor, t ex i form av P-hus, ca 150 m från norra respektive ca 300 m från östra stationsentrén. Planer finns för en andra tågstation i Trelleborg utmed Trelleborgsbanan. En pendlarparkering kan då anordnas även vid denna ytterstadsstation.

Möjlig förläggning av nya pendlarparkeringar utanför planområdet.



I samband med utredningar kring behov och förläggning av en andra tågstation i Trelleborg har parkeringsbehov för centralstationen undersökts (Trivector 2008-12-16 och 2011-08-22).

Behovet bedöms till ca 25-50 parkeringsplatser. Idag är det betydligt fler som använder bilen som en del av pendlingsresan från busstationen Trelleborg Övre.

Då ytorna inom själva planområdet är begränsade prioriteras gång-, cykel- och kollektivtrafik inom stationsområdet. Inom stationsområdet, vid östra entrén, finns en korttidsparkering med 16 platser för personbilar samt 6 platser för motorcyklar/mopeder. Bilparkeringen ligger ca 150 meters gångväg från stationsbyggnaden. Utöver detta skapas platser för personer med funktionshinder dels vid parkeringen i öster, dels vid stationsbyggnaden.

Angöring och taxi	Angöring till stationen sker vid två platser; på Kontinentplan vid västra entrén och söder om Kapellgatan vid östra entrén. Vid östra entrén sker hämtning/lämning inom föreslaget område för parkering. På Kontinentplans västra sida föreslås angöring för taxibilar.
Cykelparkering	I samband med detaljplanearbetet har de kommande cykeltrafikströmmarna i området kring stationen analyserats. Bedömningen är att större delen av cyklisterna förväntas komma till stationsområdet via korsningen Kontinentgatan-Järnvägsgatan och via den planerade prioriterade cykelvägen via Hantverkargatan. En mindre del av cyklisterna kommer från öster via Kapellgatan. Cyklisterna angör stationsområdet vid det norra respektive östra stationstorget. Cykelställen bör placeras för att svara mot det förväntade behovet vid torgen. I illustrationen redovisas totalt ca 430 cykelställ varav ca 40 platser bör vikas för lådcyklar. Samtliga cykelställ ska erbjuda möjlighet att låsa fast ramen i fast föremål. Cykelparkeringarna föreslås skyddas under tak eller i garage.
Moped och motorcykelparkering	Moped- och motorcykelparkering ryms i planområdets östra del inom område för P-PLATS.

Förslagets konsekvenser för tillgänglighet och framkomlighet

Tillgänglighet	För att höja trafiksäkerheten och tydliggöra hastighetsbegränsningen 40 km/h blir avsmalnas väg 9 och mittrefuger införs i korsningspunkterna. För att garantera tillgängligheten för framför allt synskadade måste stor varsamhet läggas i att anlägga ledstråk för synskadade. Dessa kan vara såväl naturliga som konstruerade, men måste ge de synskadade möjlighet att såväl orientera sig som att tydliggöra korsningspunkterna. (Se även under avsnitt Kvalitetskriterier och gestaltning).
Framkomlighet	Framkomligheten för fotgängare och cyklister förbättras genom att gång- och cykelnätet byggs ut och genom att Järnvägsgatan smalnas av och görs mer stadsmässig. Det senare innebär framför allt att gatan blir lättare att korsa för oskyddade trafikanter. Kollektivtrafiken får andra körvägar än idag. De flesta bussarna kommer till och från korsningen Järnvägsgatan/Kontinentgatan och vänder på hållplatsområdet. Det föreslagna busskörfältet underlättar

framkomligheten för busstrafiken. Utfarten från terminalen föreslås förenklas genom att signalreglera den västra utfarten från hållplatsområdet, för att på detta sätt säkra tid för bussarna att köra ut. Vid utformning av utfart med signal måste de oskyddade trafikanternas säkerhet och framkomlighet särskilt beaktas.

Förslaget innebär att biltrafiken använder samma gatunät som idag. Järnvägsgatan blir mer nedtonad, vilket ger en lägre framkomlighet för motorfordon. Denna lägre framkomlighet kan innebära viss omfördelning av trafik till andra fordonsslag men också till närliggande gator. I detta skede har ingen simulering för att fördela trafiken på gatunätet och olika fordonsslag gjorts. Hastighetssänkningen på Järnvägsgatan ger ett jämnare trafikflöde.

BEBYGGELSE

Stationsbyggnad och banhall I västra delen av planområdet finns det ståtliga stationshuset med tillhörande banhall. I östra delen ligger en träbyggnad i ett våningsplan. Denna innehåller idag SJs klubblokal.

Stationsbyggnaden och banhallen bevaras och utvecklas i planförslaget till ett nytt resecentrum i samband med ombyggnaden av stationsområdet. Stationsbyggnaden föreslås få användningen resecentrum för tåg-, buss- och färjetrafik. Byggnaden ska på entréväningen innehålla funktioner med koppling till resande, såsom biljettförsäljning, resandeinformation, vänthall, toalett/dusch mm. Kiosk, café, restaurang, service, handel och dylikt får finnas. På ovanliggande våningsplan får kontor finnas.

Befintlig träbyggnad i öster kommer att tas bort.

Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Trelleborgs järnvägsstation (stationshus samt banhall med sidobyggnader) utgör sådan värdefull byggnad som avses i 8 kap 13§ PBL (2010:900).

Enligt varsamhetsbestämmelse på plankartan ska hänsyn tas till de karaktärsdrag och värden hos bebyggelsen och omgivande miljö som beskrivs under avsnitt Kulturmiljö.

Stationsbyggnaden och banhallen har försetts med skyddsbestämmelser som anger att byggnaden inte får rivas. Om- och tillbyggnad ska ske med hänsyn till byggnadens kulturhistoriska värden och i samråd med antikvarisk expertis.

Befintliga entréer längs stationsbyggnadens västra fasad ska bevaras. Den ursprungliga huvudentrén i byggnadens sydvästra hörn får återskapas. I övrigt får nya entréer vid behov öppnas längs byggnadens norra fasad.

Antikvarisk förundersökning har inte gjorts. Ovanstående bedömning baseras på den översiktliga kulturmiljöanalys som utförts av bebyggelseantikvarie under planarbetets gång (se Kulturmiljö).

Möjlighet till tillbyggnad

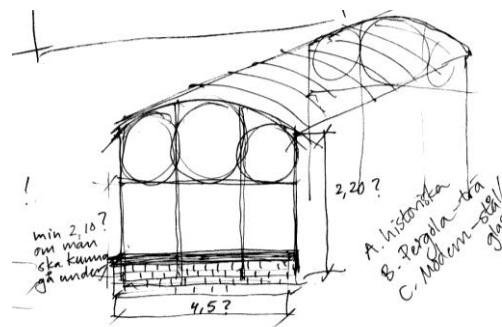
I framtiden finns behov av en huvudentré som kommer att vändas mot det nya stationstorget i norr och därmed mot centrum och staden. Vid ombyggnad av stationen bedöms en mindre tillbyggnad i anslutning till, och som förstärkning av, denna entré vara möjlig. Tillbyggnaden ska utformas med lätt karaktär, exempelvis med stora glasparter, och på ett sätt som gör att den underordnas huvudbyggnaden. Tillbyggnaden får uppföras i ett våningsplan.

Cykelstallarna

Norr om stationsbyggnaden, på norra stationstorget, föreslås en av stationsområdets två stora cykelparkeringar förläggas. De gamla lokstallarna som en gång fanns på platsen har inspirerat till benämningen "cykelstallar".

Cykelstallarna får förses med tak och inhägnader. Dessa ska utformas som lätta genomsiktliga konstruktioner, i samspel med befintlig stationsbyggnad och omgivande miljö. Byggnadsdetaljer på stationsbyggnad och banhall kan med fördel ge inspiration till utformningen av cykelstallarna.

Möjlig utformning av "cykelstall" med inspiration från fönstren på banhallen



Cykelgarage

I anslutning till områdets östra perrongentré, vid östra stationstorget, ligger stationsområdets andra cykelparkering. Även här får parkeringarna förses med tak. Vid denna cykelparkering kan offentliga toaletter och duschar anordnas. Även cykelgarage, eventuellt kombinerat med cykelhandel/-verkstad, cykeluthyrning, kiosk eller café får uppföras. Byggnaderna får uppföras i ett våningsplan. Vid uppförande av tak och inhägnader ska dessa utformas som lätta genomsiktliga konstruktioner. Samtliga byggnader som uppförs ska gestaltas i samspel med omgivande stationsmiljö och med grön prägel.

*Exempel på utformning
av täckt cykelparkering
med grön prägel
(Örestad)*



Väderskydd

Väderskydd ska uppföras längs lokalbussarnas respektive regionbussarnas hållplatser. Dessa väderskydd bör utformas med genomsiktighet, gärna med flera glasade fasader. Vid regionbussarna bör väderskydd kunna integreras med det staket/plank som ska uppföras mellan stationsområdet och spårområdet.

*Exempel på bearbetat
plank med väderskydd
mellan spårområde och
bussterminal.
(Norrköping)*



KULTURMILJÖ

I samband med planarbetet har en övergripande kulturmiljöanalys för området kring stationen samt för stationsbyggnaden utförts ("Trelleborgs järnvägsstation – Beskrivning av kulturmiljön", 2012-05-02). Av kulturmiljöanalysen framgår hur stationsområdet och stationsbyggnaden ursprungligen såg ut och fungerade samt vilka karaktärsdrag och värden som bedöms vara särskilt skyddsvärda.

Av beskrivningen framgår bland annat att det tidigare legat lokstallar alldeles norr om stationsbyggnaden och att stationen omgavs av långsträckta grönområden både i väster (längs Järnvägsgatan) och i söder. Byggnaden vände sig mot hamnen och hade därför sin huvudentré mot sydväst.

Planförslaget innebär positiv påverkan på kulturmiljön eftersom den före detta byggnadsminnesförklarade stationsbyggnaden nu får ett långsiktigt skydd genom skydds- och varsamhetsbestämmelser samt rivningsförbud enligt PBL. Att byggnaden nu åter används för sitt ursprungliga ändamål är också av stort värde för upplevelsen av kulturmiljön.

Foto taget en bit in på 1900-talet (efter 1913 eftersom posthuset är på plats). Här syns parken utmed Hamngatan samt järnvägsmiljön vid denna tid med lokstallar etc. Även grönområde i söder skymtar i utkanten liksom den idag rivna bebyggelsen utmed kajkanten. Foto Stig Olsson.



Vänster: Stationshuset från sydväst, med den ursprungliga entrén i hörnet. Foto från 1910-talet.

Höger: Stationshuset 2012



Karaktärsdrag och värden som man vid restaurering och ombyggnad, enligt varsamhetsbestämmelse på plankartan, ska ta särskild hänsyn till listas nedan.

Stationshuset – särskilt skyddsvärda bygnadsdelar och detaljer

Exteriör

- Den intakta byggnadskroppen i form av hörnbyggnad med torn ovan den ursprungliga huvudentrén i sydväst, respektive lägre torn i nordväst.
- Fasaderna av rött förbländertegel med dekorativ murning och ljusa putspartier.
- Fönsteröppningar och deras placering, med rundbågiga tegelvalv ovan öppningar och solbänkar av rödglacerat tegel.
- Fönstersnickerier med karakteristisk rund spröjsning – de som fortfarande finns bevarade (en hel del är utbytta).
- Sockel av granit, liksom balkongkonsoler. Balkonger i rött tegel.
- Torntaken med plåtbeklädnad.
- Ursprungliga entréer åt väster.

Interiört

- Stomme och äldre planlösning, huvudsakligen i bottenvåningen.
- Bevarade äldre snickerier, såsom dörrar, fönster, foder, lister, bröstpanel och annan fast inredning.
- Biljettluckan.
- Stuckatur och takmålningar.
- Trappa och smidesräcke.

Banhallen – särskilt skyddsvärda byggnadsdelar och detaljer

Exteriört

- Byggnadens form och utsträckning, inklusive ursprungligt koks- och vedförråd åt söder
- Röd tegelfasad, strävpelare och vita putsdekorationer, solbänkar av glacerat tegel.
- Originalfönster i gjutjärn samt glaspartier i gavlar
- Takform, takbeklädnad av plåt (ursprunglig typ och kulör oklart)
- Taklanternin av glas (ursprungligen med öppningsbara sidofönster för att släppa ut röken från ångloken).

Interiört

- Takkonstruktionen av järnfackverk
- Ursprungliga snickerier (dörrar och fönster) i anslutning till stationshuset. Dörrar med karakteristisk krysspröjsning. Fönster med karakteristisk spröjsning i form av cirklar.



Banhallen 2012

Järnvägsmiljön – särskilt skyddsvärt

- Järnvägs-gatan med trädallén som karaktärsskapande element samt rester av parkanläggning ("järnvägs-park") väster om planområdet
- Klinkerbelagda trottoarer väster om stationshuset.
- Upplevelsen av västfasaden som huvudfasad – byggnadens framsida mot hamnen.

- Upplevelsen av Kontinentgatans förlängning mot hamnen. Siktlinjen bör hållas öppen.
- Eventuella spår efter vändplattan mellan stationshuset och de rivna lokstallarna.

GRÖNSTRUKTUR OCH BIOLOGISK MÅNGFALD

Det grönområde som ligger närmast planområdet är Stadsparken. Den finns på gångavstånd några kvarter norrut. Precis nordväst om korsningen Kontinentgatan/Järnvägsgatan finns ett torg med träd, vilket är viktigt för upplevelsen av området. I övrigt är det gatuträden som bidrar med grönska i denna del av staden.

Ett antal lindar står idag utmed Järnvägsgatan, planterade för cirka 30-40 år sedan. Dessa bedöms som relativt små för sin ålder. Planområdet utgörs i övrigt av hårdgjorda ytor och en del grusytor med ruderatmarksväxter. Enligt en inventering gjord i Banverkets regi år 2009, identifierades i ruderatmarksbiotoperna vid Trelleborgs station bland annat risfibbla, blåsfibbla, borstsenap samt grusviva. Risfibblan hade tidigare inte hittats i Norden. Fyndet av borstsenap var särskilt intressant, då växten mycket sällan sprider sig till nya lokaler. Inga av de noterade arterna omfattas av artskyddsförordningen.

En kartläggning av områdets historik visar att det i den närmaste omgivningen funnits en betydande grönstruktur med större parker och planteringar. Även allén utmed Järnvägsgatan och stationsområdets norra gräns har lång tradition. Karaktären av denna gröna miljö ska återskapas och förstärkas. Även i fortsättningen ska det finnas grönskande kanter med trädrader.

Detaljplanen föreslår nyplantering av trädrader utmed Järnvägsgatans båda sidor, vilket lämpligen behålls som tema när området väster om planområdet utvecklas. Det planeras även ett stort antal träd på torgytan vid cykelparkeringen, vid parkstråket närmast busshållplatserna samt vid cykelgaraget längst i öster. Dessa ska ge stationsområdet en grön inramning.

Detaljplanen innebär att lindarna försvinner för att ge en effektiv trafiklösning inom området. Samtidigt planeras ett stort antal nya träd, vilka bedöms kompensera för lindarna. Träden förbättrar mikroklimatet på platsen genom att reglera temperaturen, öka luftfuktigheten och erbjuda skugga. De förbättrar även luftkvaliteten genom att binda partiklar i luften. Planförslaget kan också innebära tydligare kopplingar till omgivande grönstruktur, särskilt om trädplanteringen längs Järnvägsgatan sträcks ut väster om planområdet i kommande utveckling.

Detaljplanen medför exploatering av ruderatmarksbiotoperna inom planområdet. Ruderatmarker utgör värdefulla biotoper vilka kan ha ett stort värde för t.ex. pollinatörer och andra insekter. Det bedöms dock finnas god tillgång på denna typ av biotop utmed hela järnvägs- och hamnområdet, varför konsekvenserna av denna detaljplan bedöms som relativt måttliga. Vid fortsatt omvandling av stationsområdet och intilliggande hamnområde kan det dock vara värdefullt för den biologiska mångfalden att spara en del av dessa områden, alternativt att anlägga nya platser/ge utrymme för dem på annan plats.

KVALITETS- KRITERIER OCH GESTALTNING

Tankarna i Region Skånes skrift *Bytespunkten som mötesplats i Skåne* har genomsyrat projektet från dess start. I denna skrift beskrivs fem kvalitetskriterier som alla bidrar till bytespunktens användbarhet och attraktivitet ur ett användarperspektiv. Områdena som beaktas är Tillgänglighet, Trygghet, Liv, Identitet och Attraktivitet. Nedan beskrivs några exempel på hur kvalitetskriterierna legat till grund för utformningen av det nya stationsområdet.

I detaljplanen regleras markanvändningen och huvudprinciper för gestaltningen. Ett gestaltungsprogram bör tas fram för planområdet i syfte att ytterligare säkerställa viktiga kvalitetskrav. Under respektive kvalitetskriterie ges exempel på vilka delar som bör utredas vidare i ett gestaltungsprogram.

Tillgänglighet

Stationen finns där den ligger idag, nära centrum och dess målpunkter, vilket gör att det finns goda möjligheter till att kollektivtrafiken upplevs som attraktiv.

Resandeinformation och biljettförsäljning på strategiska platser gör det lätt att resa. Cykelparkeringar placeras nära stationens entréer och nära bussangöringen. Gång- och cykelpassagerna säkras i och med att hastigheten på Järnvägsgränd sänks och att korsningarna anpassas. Tydliga, trygga och gena stråk mellan buss och tåg tillskapas. Tillgänglighetsanpassad markbeläggning som t ex taktila stråk, kontrasterande färger (för synskadade) ska finnas.

Handikappanpassade parkeringsplatser placeras nära stationsbyggnaden samt vid östra entrén till perrongerna. Angöring för hämtning och lämning finns på motsvarande platser. Cyklister och fotgängare prioriteras genom gena cykel- och gångstråk längs med och genom stationsområdet och det blir lätt att ta sig till cykelparkeringarna, vilka är väderskyddade och attraktiva och ligger nära entréerna.

Följande kan säkras i ett gestaltningsprogram:

- Hur ska skyltningen se ut och hur omfattande ska den vara?
- Hur utformas cykelparkeringarna?
- Utformning av markytor
- Placering och utformning av taktila stråk
- Placering av bänkar
- Utformning av korsningspunkter med cykelstråk

*Fotgängare prioriteras
vid Norrköpings
centralstation*



Trygghet

Genom att planera för många olika aktiviteter riktade till olika åldersgrupper kan tryggheten bli så stor som möjligt. I stationsbyggnaden finns möjlighet att etablera ett kafé, en restaurang eller en kiosk, vilket kan påverka flödet av människor över platsen – en blandning av verksamheter ger ett jämnare flöde över dygnet. Även vid östra cykelparkeringen finns möjlighet att anordna någon form av bemannad service.

Vid utformning och placering av belysning och planteringar ska beaktas att platsen ska vara lätt att orientera sig över och att det inte ska finnas några mörka, undanskymda hörn. Stationsbyggnaden bör få upplysta fönster. Den nya växtligheten bör bestå av uppstammade träd som inte skymmer sikten och inga buskplanteringar. Cykelstallarna ska vara genomsiktliga, lätta och upplysta konstruktioner.

De passager som fotgängare och cyklister använder för att ta sig över busstrafikytor ska vara tydligt utformade, vilket är positivt för tryggheten.

Följande kan säkras i ett gestaltningsprogram:

- Omfattning och utformning av skyltning
- Belysningsprinciper

- Placering av och cirkulationsmönster kring cykelstallar och cykelgarage



Bilister anpassar sig efter gående och cyklister längs Algatan i Trelleborg

Liv

Torget och flera av gångytorna har potential att bli livaktiga mötesplatser. Alla mötesplatser i planområdet bör utformas så att flera aktiviteter kan ske. På torget kan detta handla om att röra sig (t ex klättra), att handla (kiosk etc), att sitta eller stå och betrakta. På torget bör även konstnärlig utsmyckning planeras in och denna kan användas till att ge förutsättningar för en eller flera av ovanstående tänkbara aktiviteter. Här kan även stationsklocka och informationsskyltar finnas.

Sittplatser bör finnas både mitt i vimlet och i utkanten för den som vill betrakta utan att delta. Torget bör även innehålla någon del som är relativt tom och kan användas vid tillfälliga evenemang.

På bussön kan aktiviteterna handla om att promenera, sitta och vänta samt att betrakta grönska och annan utsmyckning. Vid regionbussangöringen kan man vänta med skydd i ryggen och betrakta alla rörelser över denna del av stationsområdet.

Vid östra entrén till perrongen finns möjlighet att uppföra en servicebyggnad och en cykelparkering inomhus, vilket kan locka resenärer till denna del av stationsområdet. Platsen är även lämplig för placering av en biljettautomat.

Följande säkras i ett gestaltningsprogram:

- Utformning av olika aktivitetsytor på mötesplatserna
- Utformning och placering av sittplatser

*Vattenspel, att titta på
eller leka i...
(från Parc Citroën, Paris)*



*Exempel på utformning
av parklik busshållplats
(Södervärn, Malmö)*



Identitet

Stationsbyggnaden bör framhävas och vara synlig från många håll men främst från korsningen Kontinentgatan/Järnvägsgatan varifrån folkflödet bedöms vara stort och bli en självklar entré för turisten.

Byggnaden kan även inspirera nya byggnader och konstruktioner på platsen, t ex cykelstallarna, för att ytterligare anknyta till platsens identitet. Cykelstallarna placeras där lokstallarna tidigare låg och även den nya allén längs Järnvägsgatan knyter an till historien.

Följande kan säkras i ett gestaltungsprogram:

- Val av markmaterial och utrustning för god lokal identitet och anknytning
- Gestaltning av cykelstallarna

Detaljer i befintliga byggnader kan inspirera till utformningen av exempelvis komplementbyggnader.



Attraktivitet

Klimatskyddade platser och en mänsklig skala gör att resenären upplever väntetiden som kortare. Regionbussresenären drar nytta av det skydd som staketet mellan spårområdet och stationsområdet ger. Staketet bör utformas så att det upplevs som ett tillskott till stationsmiljön.

Cyklisterna drar nytta av cykelstallarna med tak men även de nya trädraderna längs Järnvägsgatan som bryter vinden. Cykelstallarnas tak kan även användas till att väderskydda sittplatser i dess anslutning. Lokalbussresenärerna drar nytta av trädraderna som skydd mot vind, sol och regn och väderskydd placeras också inne mellan träden. Växter bidrar till ett bättre lokalklimat och utgångspunkten vid val av växtmaterial ska vara att det ger rika upplevelser över året.

Följande kan säkras i ett gestaltungsprogram:

- Utformning av staket längs spårområdet
- Utformning av väderskydd
- Växtval



Genomsiktliga väderskydd i grön miljö (Uppsala resecentrum, White Arkitekter)

RISKER OCH STÖRNINGAR

Farligt gods

Trelleborgs centralstation föreslås utformas med en mittplattform. Plattformen kan nås från två håll; från väster via stationsbyggnaden och från öster via en plankorsning med det nordliga persontrafikspåret. Räddningstjänstens krav på tillgänglighet kring byggnaden ska tillgodoses.

Detaljplanen innebär en huvudsaklig markanvändning som stationsområde, men ger genom stationsbyggnaden även möjlighet till restaurang och mindre handel/service utöver kontor och dylikt. Kontinentplan, väster om stationsbyggnaden, kommer även fortsättningsvis vara tillgänglig för Räddningstjänsten för att nå hamnen.

Direkt söder om stationshuset ligger stickspår till västra hamnen samt till östra kombiterminalen. Ca 100 meter söderut ligger rangerbangården. Wuz risk consultancy AB har tagit fram en riskanalys i samband med miljöprövning för hamnens utbyggnadsplaner i öster; Trelleborgs hamn – riskanalys, Hantering av farligt gods 2007-08-07. Utredningen utgår från en fullt utbyggd hamn.

Riskanalysen ovan visar att Centralstationens placering och funktion i förhållande till hamnens verksamhet är god. Hantering av farligt gods i Trelleborgs hamn ger inte upphov till annat än försumbara risker vid intilliggande bebyggelse och det finns inte behov av fysiska riskreducerande åtgärder.

Efter samrådsskedet har en kompletterande enkel riskbedömning för Trelleborgs centralstation tagits fram av Wuz risk consultancy AB (2013-01-13) med anledning av den hantering av farligt gods som bedrivs i stationens närhet. Riskbedömningen syftar till att ge svar på följande frågor:

- Risksituation i förhållande till spår 59 söder om stationsbyggnaden
- Behöver centrumanvändning i detaljplanen begränsas?
- Hur ser risksituationen ut på mittplattformen?
- Risksituationen med hänsyn till framtida godsmängder i hamnen.

Riskbedömningen visar att nuvarande spår 59 används för att järnvägsvagnar ska nå den västra kombiterminalen samt industrier väster om hamnen. Tåg på spåret kör i så pass låg hastighet att sannolikheten för läckage i händelse av urspårning är ytterst liten. Bommar och signalreglering har gjort att inga olyckor i form av kollision mellan tåg och lastbil har inträffat under de senaste 10 åren.

Tidigare utredning visar på mycket låg risk för olyckor vilket gör att någon särskild hänsyn till att det transporteras farligt gods på spåret inte behöver visas.

Enligt Länsstyrelsen i Skånes riktlinjer RIKTSAM kan centralstationen beaktas som känslig bebyggelse. Det innebär att planområdet ska utformas så att människor inte vistas stadigvarande inom ett avstånd av 10 meter från kombiterminalen, 30 meter från Trelleborgsbanan och ett avstånd av 100 meter från rangeringen på bangården. Riskbedömningen visar att avstånden från Trelleborgs centralstation till kombiterminalen och till rangerbangården överstiger de minsta avstånd som anges ovan. Trelleborgsbanan passerar inte stationen utan leder direkt till bangården. Det finns därmed enligt riskbedömningen inte någon anledning att göra några begränsningar av bestämmelsen ”centrumanvändning” i detaljplanen.

Mittplattformen ligger i dess östra del på ett avstånd om ca 50 meter från den plats där rangering förekommer. Risknivån överstiger där 10^{-7} per år (känslig bebyggelse enligt RIKTSAM) men den är mindre än 10^{-6} per år (normalkänslig bebyggelse enligt RIKTSAM). Aktuell risknivå skulle medge normalkänslig bebyggelse, exempelvis kontor, småhusbebyggelse, omfattande handel och centrumanvändning. Därmed bör platser på stationsområdet där människor inte vistas stadigvarande också kunna medges. Det innebär, enligt riskbedömningen, att det inte finns behov av att visa ytterligare hänsyn till risker med transport och hantering av farligt gods.

Riskbedömningen utgår från en framtida fullt utbyggd hamn med en hantering av ca 17 miljoner ton gods per år. I Miljödomstolens beslut från 2010-04-26 anges denna mängd gods. Eftersom godsmängden är att beakta som ”framtida”, gäller för fullt utbyggd hamn och finns villkorad i Miljödomstolens beslut anses det i riskbedömningen onödigt att ta höjd för ytterligare ökning.

Klimatanpassning

Marknivåerna inom planområdet ligger på mellan + 1.8 möh och +2,2 möh.

Järnvägens och stationsområdets nivå är anpassad till befintlig banhall i väster och anslutning till befintlig järnvägsräls i öster. Detaljplanen föreslår en relativt grön miljö med många träd, vilka erbjuder skugga, sänker temperaturen och ökar luftfuktigheten. Vad gäller hantering av ökade dagvattenmängder till följd av kraftigare regn, se nedan under teknisk försörjning och miljökvalitetsmål för vatten.

Planområdet ligger på en lägre nivå än rekommenderad grundläggning för ny bebyggelse i Trelleborg (för att klara förväntade höjningar av havsnivån pga. pågående klimatförändring). Samtidigt behöver anpassningsåtgärder diskuteras på ett mer

övergripande plan än för varje enskild detaljplan. Därför pågår ett samlat klimatanpassningsarbete inom kommunen och eventuellt behov av åtgärder kommer att lyftas inom ramen för det projektet.

Med förväntade klimatförändringar kommer såväl temperaturen som torka och intensiva skyfall att öka. Den vegetation som föreslås i detaljplanen kommer att mildra dessa effekter och ge ett bättre mikroklimat.

Markföroreningar Inom planområdet har det tidigare funnits lokstallar. PQ Geoteknik och miljö utförde en markföroreningsundersökning under hösten 2012. Syftet med utredningen är att ta reda på om det finns rester av föroreningar från lokstallsverksamheten i mark och grundvatten.

Resultatet av utredningen är att inga åtgärder bedöms behövas i nuläget med avseende på föroreningar som ska kvarligga. Dock måste jord som eventuellt ska bortgrävas av anläggningsskäl kontrolleras/deklareras och köras till godkänd mottagning för aktuella föroreningar.

Buller Järnvägsgatan är idag trafikerad med ca 14 900 fordon per vardagsmedeldygn. Åtgärder har tidigare vidtagits för fastigheterna utmed Järnvägsgatan för att säkerställa bullernivåerna inomhus.

En bullerutredning för samrådsförslaget har tagits fram av ÅF 2012-06-21. Bullernivåerna beräknas att sjunka, även med den marginella trafikökningen som bussterminalen medför, eftersom hastigheterna föreslås sänkas på Järnvägsgatan och Kontinentgatan. Inga åtgärder behöver vidtas för att begränsa bullernivåerna alstrade av busstrafiken.

Säkerhetsavstånd från spårområdet Idag finns ett staket i norra kanten av befintligt spårområde som medför att spårområdet inte kan beträdas. Staket/plank mellan spårområdet och stationsområdet ska även fortsatt finnas. Placering för detta föreslås, till skillnad från dagens läge, placeras i linje med banhallens norra fasad. Säkerhetsavstånd från spårområdets kontaktledningsstolpar ska beaktas. En säkerhetszon har därför föreslagits på plankartan. Det är tillåtet att vistas inom säkerhetszonen, men möblering, belysning mm får inte uppföras utan att jordas. Vid regionbussarnas hållplatser föreslås väderskydd integrerat med det jordade planket.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Ledningarnas utbredning framgår av bifogad ledningskarta.

Dagvatten Planområdet är huvudsakligen hårdgjort och det dagvatten som inte kan infiltreras i marken leds idag via tre separata dagvattenledningar till utlopp i hamnkajen. Trelleborgs kommun planerar en ny

pumpstation och flera reningsdammar, i hamnområdet söder om planområdet, där dagvattnet från östra Trelleborg ska renas innan det släpps ut i Östersjön.

Kommunen arbetar med att ta fram en policy vad gäller dagvattenhantering. Lämplig hantering av dagvatten och kvalitetskrav som bör ställas på dagvattnet kommer att ingå som en del i denna policy.

Dagvattnet inom planområdet föreslås samlas upp i en nyanlagd, maj 2013, öst-västlig dagvattenledning som ansluter till befintlig dagvattenledning i Hantverkaregatans förlängning. Dagvattnet renas där via filter i brunn innan det går vidare söderut mot den nya pumpstationen och reningsdammarna.

Föreslagen vegetation inom planområdet begränsar delvis mängden dagvatten. Planens konsekvenser för vattenkvaliteten bedöms nedan under miljökvalitetsmål för vatten.

Spillvatten

En spillvattenledning korsar norra entrétorgets nordvästra hörn.

Fjärrvärme

Idag värms stationshuset upp med naturgas. Värmecentralen finns i banhallen strax innanför den norra entrén. Fjärrvärmeledningar anläggs under våren 2013.

Det bör undersökas om värmecentralen vid ombyggnaden av stationen kan få en mer undanskymd placering så att ytan innanför huvudentrén blir tillgänglig för funktioner kopplat till resande.

Med anslutning till fjärrvärmenät möjliggörs en miljövänlig energianvändning med förnyelsebar energi.

Avfall

Avfallshantering kan anordnas på stationsbyggnadens södra sida. Sopbil tillåts angöra sophanteringen via Kontinentplan enligt princip nedan.



Avfallshantering vid stationen

Ledningar	VA-, el-, tele-, gas- och dataledningar korsar idag planområdet. Eventuella omläggningar ska bekostas av Trelleborgs kommun. Nyplantering av träd i närhet av befintliga ledningar (inom ledningsgata/skyddszon) ska ske med konsultation av ledningshavare. Skyddszonen varierar beroende på vilken sorts ledning det gäller. Försiktighetsåtgärder bör vidtas vid borttagning av befintliga träd som är belägna i närheten av befintlig ledning. Vid rotrensning ska konsultation ske med ledningshavaren. Ledningarnas utbredning framgår av bifogad ledningskarta. Följande generella skyddszoner för ledningarna gäller: • VA-ledningar: 4 meter på varje sida träd utan utbredning. • Gas-ledningar: Träd med rotskydd kan planteras i stort sett ovanpå befintlig ledning men med handgrävning inom 1 meter från ledning. Konsultation före plantering. • El-ledningar: Träd med rotskydd kan planteras 1 meter från ledning. Konsultation före plantering.
-----------	--

MILJÖKVALITETS- MÅL OCH -NORMER

Miljökvalitetsmål för en hållbar utveckling	Planens syfte är att underlätta och öka kollektivtrafikanvändningen i samhället genom att ge möjlighet till persontågtrafik på Trelleborgsbanan och att samlokalisera även regional och lokal busstrafik till samma station. Byten mellan olika trafikslag ska underlättas och en attraktiv stationsplats skapas. Därmed ges förutsättningar för att minska biltrafiken och därigenom såväl förbättra luftkvaliteten som att begränsa klimatpåverkan. Detaljplanen innebär en god hushållning med mark och tar inte i anspråk värdefull åkermark, naturmark eller försvårar bevarandet av en biologisk mångfald. Eventuell förekomst av markföroreningar ska vid behov tas om hand på lämpligt sätt och ytterligare gifter inte spridas vidare till mark och vatten. Detaljplanen bedöms totalt sett leda till en god bebyggd miljö och ett mer hållbart samhälle.
Miljökvalitetsnormer för utomhusluft	I luftkvalitetsförordningen (2010:477) anges gränsvärden för utomhusluft för, bly, kväveoxid, kvävedioxid, svaveldioxid, kolmonoxid ozon, bensen, partiklar (PM10 och PM2,5) och bly. För ämnena bens(a)pyren, arsenik, kadmium, och nickel kommer gränsvärde att införas från och med 2013. Samhällsbyggnadsförvaltningen genomför årligen mätningar av svaveldioxid, kvävedioxid och PM10, samt gör bedömningar om

samtliga ämnen som det finns kvalitetsnormer för. Miljökvalitetsnormerna bedöms innehållas, vilket också beräkningar utförda av Skånes Luftvårdsförbund visar.

Figur 1: Beräknad
årsmedelhalt av
kvävedioxid, för år 2011
(gränsvärde 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)



Figur 2: Beräknad
årsmedelhalt av partiklar,
PM10, för år 2011.
(gränsvärde 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)



Marginalerna till gränsvärdena är så pass stora att förändringarna som detaljplanen medför, inte bedöms medföra att gränsvärdena kommer att överskridas i omgivningen. Vidare kommer den främsta källan till luftföroreningar, nämligen färjetrafiken, att förläggas längre österut i och med hamnens utbyggnad, varför halterna av den anledningen bedöms minska.

Miljökvalitetsnormer
för vatten

Planområdet, som ligger i direkt närhet till kusten berör framförallt grundvattenförekomsten Sydvästra Skånes kalkstenar samt Västra sydkustens kustvatten. Grundvattenförekomsten bedöms av Vattenmyndigheten idag ha god såväl kemisk som kvantitativ status och bedöms kunna behålla denna kvalitet till år 2015. Kustvattnet är däremot övergött och bedöms idag ha måttlig ekologisk status. Det kommer krävas stora åtgärder för att förbättra vattenkvaliteten i kustvattnet och Vattenmyndigheten har därför gett tidsfrist till att nå god ekologisk status först år 2021. Den kemiska statusen bedöms god redan idag. Förslag till dagvattenhantering finns beskrivet under Teknisk försörjning, Dagvatten.

Planförslaget bedöms inte påverka kvaliteten i grundvattnet då vattnet leds bort via renande filter. Andelen hårdgjord yta ökar något, men bedöms inte ge någon påtaglig förändring av vattenkvantitet i Sydvästra Skånes kalkstenar. Vad gäller vattenkvaliteten i Västra sydkustens grundvatten bedöms inte heller denna påverkas i nämnvärd omfattning.

SOCIALA ASPEKTER

Mötesplats

Genom att samla olika trafikslag till en centralstation får många en anledning att besöka stationen. En stärkt kollektivtrafik ger fler grupper i samhället möjlighet att resa regionalt.

Stationen blir en viktig entré till Trelleborg stad. Genom att ta tillvara områdets kulturhistoriska element och strukturer och skapa en grön inramning kan centralstationen bidra till en tydlig identitet för staden.

Grundläggande för detaljplanens utformning har varit att det ska vara enkelt, tryggt och effektivt att resa kollektivt. Därför har gångtrafikanter och cyklister prioriterats genom t.ex. placering av cykelparkeringar närmast stationsbyggnaden och perrongentrén. Under trafik- respektive gestaltungsavsnitt tidigare i planbeskrivningen redovisas hur trygghets-, säkerhets och tillgänglighetsfrågor ska hanteras.

Barn- och ungdomsperspektiv

Kommunen har i ett samarbetsprojekt med Trafikverket haft en dialog med barn och ungdomar om deras önskemål för platsen kring centralstationen. Resultatet från dialogerna var utställda i samband med arrangemanget Trelleborg till 1000 i juni 2012. Barn och ungdomar framhöll att det är viktigt

- att tryggt kunna ta sig till stationen med cykel och kunna vara säker på att cykeln är kvar när man kommer hem
- att smidigt kunna bli hämtad och lämnad
- att det finns utrymme för meningsfulla aktiviteter under väntan på tåg/buss
- att ett gott mikroklimat skapas på perrong och torg
- att vidare resande blir enkelt även för turister
- att Trelleborg får en storstadskänsla med service och handelsetableringar på stationen

Jämställdhet

En attraktiv kollektivtrafiklösning med bra bytespunkter för tåg/buss/cykel/bil underlättar vardagslivet för såväl män som kvinnor. Detaljplanen lyfter även möjligheten till cykelparkering för lådcyklar, vilket underlättar för pendlare föräldrar att hämta/lämna på dagis. Detaljplanen bedöms positiv ur jämställdhetssynpunkt.

Fysisk aktivitet

Gång- och cykeltrafikanter prioriteras jämfört med bilister. Detta kombinerat med genomtänkta cykelkopplingar gör det billigt, enkelt,

bekvämt och säkert att låta bilen stå hemma, vilket gynnar vardagsmotionen.

EKONOMISKA ASPEKTER

Attraktivitet för
befintliga och nya
invånare

En attraktiv kollektivtrafiklösning underlättar pendling mellan arbete, bostad och fritid. Den kulturhistoriska stationsbyggnaden återfår sin tidigare användning och bidrar till en tydlig identitet och entré till Trelleborg stad. Centralstationen bör därför kunna fungera som en bidragande faktor till att nuvarande kommuninvånare väljer att bo kvar och att nya väljer att flytta till Trelleborg. Därigenom kan detaljplanen innebära en positiv ekonomisk faktor för staden genom ökade skatteintäkter.

Kommunala
investeringar

Detaljplanen utnyttjar befintlig stationsmiljö för en ny centralstation i Trelleborg. Därmed kan redan gjorda investeringar nyttjas, som järnvägsspår, stationsbyggnad och banhall. Samtidigt kommer ytterligare investeringar att krävas för att återställa och anpassa stationsbyggnaden till en fungerande stationsbyggnad och för stationsmiljön som helhet med busshållplatser, torgmiljöer, gång- och cykelvägar etc.

Omvandlingsbar
mark

I samband med att befintlig busstation vid Trelleborg Övre läggs samman med Centralstationen, kommer den centralt belägna marken för Trelleborgs Övre att frigöras för annan användning. Potentialen för omvandling är hög och kan höja markvärdet på även omkringliggande bebyggelse.

Turism och handel

Ett samlat resecentrum vid Centralstationen gör det mer attraktivt att åka kollektivt, vilket bör ge fler resenärer och därmed bättre ekonomi för trafikbolagen, däribland färjebolagen. Det bör även stärka turismen i Trelleborg. Genom förbättrad orienterbarhet mellan station och centrum bör även centrumhandeln i förlängningen kunna stärkas genom Centralstationens omvandling.

GENOMFÖRANDEFRÅGOR

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Detaljplanen genomförs med normalt planförfarande. Samråd hölls under hösten 2012. Planen ställs ut för granskning i början av 2013 och bedöms kunna föras till antagande under hösten 2013.

Trelleborgs centralstation planeras tas i bruk för tåg- och busstrafik i december 2015.

Genomförandetid

Genomförandetiden är tio år från det datum då planen vinner laga kraft.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän platsmark.

Avtal

Banverket, Trelleborgs kommun, Vellinge kommun, Malmö stad, Region Skåne samt Vägverket ingick den 22 juni 2009 en avsiktsförklaring avseende kapacitetsförstärkning av Trelleborgsbanan för att möjliggöra pågatågstrafik samt fortsatt godstrafik längs banan. Ett genomförandavtal med fördelning av kostnader för utbyggnaden av Trelleborgsbanan tecknades mellan parterna 2009-10-22.

Ett separat genomförandavtal som reglerar kostnadsfördelning i samband med genomförandet av detaljplanen för Trelleborgs centralstation kommer att upprättas mellan berörda parter.

FASTIGHETS- RÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning ska ske med stöd av detaljplanen. Erforderliga åtgärder för fastighetsbildning initieras och bekostas av Trelleborgs kommun.

Stationsbyggnaden ska avstyckas från Innerstaden 6:89 och utgöra en egen fastighet. Lokalgatan belastande Innerstaden 6:95 fastighetsregleras till Innerstaden 6:1. Mark från Innerstaden 6:1, 6:89 och 7:1 som ligger inom stationsområdet och föreslagen parkeringsplats avstyckas till en fastighet. Innerstaden 4:30 och 6:81 berörs ej av någon fastighetsbildningsåtgärd.



*Fastighetsindelning efter
genomförd plan*

EKONOMISKA FRÅGOR

Framtagandet av detaljplanen bekostas av Trelleborgs kommun.

Ett genomförandeavtal som reglerar fördelning av samtliga kostnader som uppkommer i samband med planens genomförande kommer att upprättas.

TEKNISKA FRÅGOR

Geoteknisk undersökning	Geoteknisk undersökning har utförts av Geosyd 2012-03-09 Marknivån inom planområdet varierar mellan + 1,8 till + 2,2 m ö h. Grundvattennivån ligger på + 0,7 m. Marken är lämplig för all typ av bebyggelse. Dagvatten ska kunna avledas från området.
Markföroreningar	En miljögeoteknisk utredning genomfördes av PQ Geoteknik & Miljö AB på uppdrag av kommunen i november 2012 (2012-11-16). Se rubrik Markföroreningar under avsnitt Risker och Störningar.
Bullerutredning	En bullerutredning för samrådsförslaget har tagits fram av ÅF 2012-06-21. Se rubrik Buller under avsnitt Risker och Störningar.
Ledningspåverkan	Ledningsägare inom planområdet ska kontaktas i god tid innan arbeten som påverkar deras anläggningar inom planområdet påbörjas.
Kulturmiljöfrågor	Antikvarisk expertis ska anlitas i samband med projektering och ombyggnad av stationsbyggnad och banhall.

SAMMANFATTNING AV ÄNDRINGAR SEDAN GRANSKNINGSSKEDET

- Upphöjda ytor tas bort från riksväg 9 och bussgatan inom stationsområdet.
- Mittrefug införs i korsningspunkterna riksväg 9/ Hantverkaregatan, riksväg 9/ Kapellgatan samt mellan bussön och norra stationstorget.
- Övergången från Hantverkaregatans prioriterade cykelstråk till Östra stationstorget får en rakare utformning. Det medför att bussarnas in- och utfarter skjuts västerut och Norra stationstorget blir något mindre och Östra stationstorget något större.
- Inom Norra stationstorget justeras cykelparkeringen för att anpassas till mindre yta samt för att tydliggöra och säkerställa stråken mellan norra stationsentrén och bussön respektive Kontinentgatan.
- Inom Östra stationstorget justeras cykelparkeringen för att dra nytta av utökad yta samt för att ge utrymme för underhåll av nybyggt underjordiskt dagvattenmagasin.
- Totalt ca 420 cykelparkeringsplatser.
- Illustrationen kompletteras med en förlängning av väderskyddet från regionbusslägena utmed fasaden på stationshuset samt anpassas efter punkterna ovan.
- I planbeskrivningen förtydligas avsnittet angående signalreglering.

