

Övre & Stadsparkskvarteren

- HANDLINGAR:

Planprogram för Övre och Stadsparkskvarteren (*denna handling*)
Samrådsredogörelse

- STYRGRUPP:

Patrik Holmberg (C), *ordförande*
Johnny Nilsson (S)
Göran Gärtner (M)
Lina Wedin-Hansson (Mp), *t.o.m. 2016*
Torbjörn Karlsson (S), *fr.o.m. 2017*

- LEDNINGSGRUPP:

Fredrik Geijer, *kommundirektör*
Charlotte Rosenlund-Sjövall, *kommunledningsförvaltningen*
Mats Linderholm, *kommunledningsförvaltningen*
Rune Brandt, *samhällsbyggnadsförvaltningen*
Ann-Katrin Sandelius, *samhällsbyggnadsförvaltningen*
Sandra Gustafsson, *samhällsbyggnadsförvaltningen*
Martin Nilsson, *tekniska förvaltningen*
Mårten Olsson, *tekniska förvaltningen*
Erik Lidberg, *serviceförvaltningen*

- PROJEKTGRUPP:

Fredrik Magnusson, *planarkitekt, samhällsbyggnadsförvaltningen*
Viktor Rosengren, *exploateringsingenjör, tekniska förvaltningen*
Fanny Nyberg, *kommunikatör, kommunledningsförvaltningen*

- UTREDNINGAR:

Gestaltningförslag för Övre och Stadsparkskvarteren, *Arkitema Architects och Lendager Group*, 2017-03-03
Gestaltningförslag för Övre och Stadsparkskvarteren, *Gehl Architects*, 2017-03-03
Gestaltningförslag för Övre och Stadsparkskvarteren, *Okidoki! arkitekter*, 2017-03-03
Trafikbulerutredning, *Sweco*, 2016-05-11
Underlag för Övre: Klimatanpassning, förnybar energi & energioptimering, *Tyréns*, 2016-11-25
Kulturmiljöanalys Trelleborg Övre, *God Bostad Kulturmiljökonsult*, 2016-07-07
Markteknisk undersökningsrapport (MUR), *WSP*, 2016-05-27
Miljöteknisk markundersökning för planområdet "Övre Stadsparkskvarteren", *WSP*, 2016-05-27
Mätningar av föroreningar i inomhusluft för bedömning av möjligheter till omvandling av bostäder, *Ramböll*, 2017-06-15
Miljöinventering Gasverkstomten, *Ramböll*, 2017-06-15
Marknadsanalys bostäder och lokaler för centrala Trelleborg samt Övre Stadsparkskvarteren, *WSP*, 2016-06-27
Parkeringsstrategi Trelleborg, *Trivector*, 2013-11-12
Riskutredning Planområde Övre, *Säkerhetspartner*, 2016-05-16
Utvärdering med socialt fokus, *Sweco*, 2017-03-29
Trafikutredning och trafikanalys Trelleborgs centrum, *Ramböll*, 2016-02-02
Trafikutredning Trelleborgs centrum - PM Spårvägen, *Ramböll*, 2016-06-13

- FOTON OCH ILLUSTRATIONER:

Om inget annat anges,
Trelleborgs kommun

Övre är ett område som ligger mitt i centrala Trelleborg, precis intill Stadsparken och cirka fem minuters promenad från centralstationen. Kommunens vision är att Övre och Stadsparkskvarteren ska utvecklas till en grön och småskalig stadsdel och att omvandlingen ska läka samman centrala Trelleborgs stadsstruktur.

Det här är ett planprogram för Övre och Stadsparkskvarteren. I planprogrammet ges en helhetsbild av visionerna för områdets utveckling och en konkretisering av kommunens målbild. Detta fungerar som ett tydligt underlag för den fortsatta planeringen av området.



TRELLEBORGS KOMMUN

Övre & Stadsparkskvarteren

- FÖRSLAGET, I KORTHET, INNEBÄR...

- *OMVANDLING OCH LÄKTA SÅR*

...en omvandling av cirka 87 000 kvadratmeter markyta

...att området öppnas upp och stadsstrukturen i centrala Trelleborg läker samman

- *SMÅSKALIGHET*

...konkreta förslag för en småskalig stadsutveckling

- *FUNKTIONSBLANDNING*

...en variation av bostäder och verksamheter inom kvarteren och fastigheterna

- *FÖRTÄTNING*

...förslag till nya byggnader, motsvarande cirka 90 000 kvadratmeter BTA

...att cirka 550 - 600 nya bostäder kan byggas

- *OFFENTLIGA PLATSER*

...att nya gator och offentliga platser anläggs som binder samman staden

...en utvidgning av Stadsparken med 5800 kvadratmeter

- *NYA OFFENTLIGA VERKSAMHETER*

...nya möjligheter till nya offentliga verksamheter

...att en ny förskola föreslås invid Generationsparken

NÄSTA SIDA: Föreslagen markanvändning för planområdet.

BC innebär bostäder och centrumverksamheter, CPB innebär centrumverksamheter, parkering och bostäder och S innebär skola och kommunala verksamheter.



INNEHÅLL

INLEDNING	8
DEN ÖVERGRIPANDE STADSSTRUKTUREN	
En del av Trelleborg	16
Stadsstrukturen	20
Viktiga kopplingar och stråk	24
Viktiga siktlinjer och fondbyggnader	25
DET OFFENTLIGA RUMMET	
Parkernas utveckling	30
Gatornas funktion och användning	38
Kollektivtrafik	44
KVARTEREN	
Tydliga ramar men friare gestaltning	48
Fastighetsstrukturen	50
Bebyggelsens skala	52
Byggnaders placering och kantzonens utformning	56
Verksamheter i området	60
Bevarandevärda hus och strukturer	64
Parkering	72
ANPASSNING TILL KLIMATET	
Täthet och närhet	76
Dagvatten	78
Stadsklimat	81
GENOMFÖRANDE AV PLANPROGRAMMET	92
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH UNDERLAG	89
KONSEKVENSER	104

INLEDNING

Övre är en speciell plats i Trelleborg. Hit kom tågen från Malmö och under en lång tid var det hit alla bussar gick. En gång i tiden låg Övre som en sista utpost mot Söderslätts jordbrukslandskap i norr, med Stadsparken som en välkomnande entré till staden Trelleborg. Idag ligger Övre snarare mitt i. Det är ett centralt läge med Stadsparken, Stortorget, Lasarettet och resten av stadens centrum som närmsta grannar.

Spåren har sedan länge varit borta från Övre, men fram till i december 2015 har Övre varit den centrala busstationen i Trelleborg. Här passerade alla region- och stadsbussar men i samma veva som persontågen åter kom till Trelleborg samlades all kollektivtrafik i en nygammal nod vid centralstationen. Övre förlorade sin funktion som busstation och är inte längre den knutpunkt som platsen en gång varit.

Övre och Stadsparkskvarteren är ett av flera områden i Trelleborgs innerstad där det planeras för förvandling. Här kommer nya byggnader, platser och stråk att växa fram. Övre har länge varit en viktig plats i Trelleborg - och så kommer det vara även i fortsättningen.

- **SYFTE**

Syftet med planprogrammet är att ge en helhetsbild kring Övre och Stadsparkskvarterens utveckling och ett tydligt underlag inför de kommande detaljplanerna. Planprogrammet ska också ha en tydlig genomförandeinriktning, med konkreta strategier för hur den kommande stadsbyggnadsprocessen ska se ut.

- **BAKGRUND**

Den 3 juni 2015 tog kommunstyrelsen beslut om att ta fram ett planprogram för Övre och Stadsparkskvarteren och att utse en politisk styrgrupp för denna. Planprogrammet har utarbetats av en projektgrupp med tjänstepersoner från samhällsbyggnadsförvaltningen, tekniska förvaltningen och kommunledningsförvaltningen. Under arbetet har bland annat en kommunövergripande workshop hållits för att utarbeta en gemensam målbild kring områdets utveckling.

Som grund för förslaget ligger flera utredningar. Under våren 2017 har kommunen samarbetat med Gehl Architects, Okidoki! arkitekter samt Arkitema Architects och Lendager Group, vilka lämnat tre olika förslag på hur områdets framtid kan gestaltas. Kommunen har därefter arbetat vidare med förslaget, vilket baseras på slutsatser från samtliga tre inlämnade förslag och diskussioner som funnits inom kommunen.

NÄSTA SIDA: *Planområdet ligger mitt i centrala Trelleborg och omfattar cirka 87 000 kvadratmeter markyta. Siffrorna anger gångavstånd i minuter.*



ÖSTERVÅNGSPARKEN

LASARETTET

HEDVÅGEN

GENERATIONS-PARKEN

(INTERNHANDELS-OMRÅDET)

SKYTTSGATAN

ALLÉN

NORREGATAN

VALLDAMMSGATAN

SÖDERSLÄTTS-GYMNASIET

ASTRID LINDGREN'S ALLE

SPÅRVÅGEN

HESEKILLEGATAN

STOR-TORGET

STADS-PARKEN

BADHUSET

NYGATAN

ALGATAN

C-B FRIISGATAN

HAMNGATAN

TRELLEBORG C

MITTELBRON





I fotot, som är taget någon gång på 1940-talet, syns den gamla järnvägsstationen och spåren som gick vidare mot Malmö. Där bakom syns det gamla gasverket och ännu lite längre bort reser sig lasarettets äldsta delar. Bakom det syns Östervångsparken, där träden ännu inte hade vuxit sig höga, innan jordbrukslandskapet tar vid.

- **VAD ÄR ETT PLANPROGRAM?**

Ett planprogram utreder vad marken är lämplig att använda till och behandlar frågor kring exempelvis bebyggelse, trafik, miljö och genomförande. Ett planprogram är inte bindande, men visar och tydliggör kommunens inriktningar och mål. Programmet kommer bland annat fungera som underlag till kommande detaljplaner.

Programmet tas fram i enlighet med plan- och bygglagen, vilket bland annat inneburit att ett samråd genomförts. Under samrådstiden har allmänheten, sakägare och andra myndigheter haft möjlighet att lämna sina synpunkter på förslaget. De yttrande som kommit in och de ändringar som gjorts i planprogrammet finnas sammanställt i samrådsredogörelsen.

- **SAMMANFATTNING AV PLANOMRÅDET**

Planområdet omfattar cirka 87 000 kvadratmeter. Inom området är i dagsläget ingen folkbokförd. Området är redan ianspråktaget och består till stora delar av hårdgjord mark och till en mindre del av parkmark.

- **BEGREPPSLISTA**

I planprogrammet används en del begrepp som är viktiga för förslaget, men som kanske inte är lätta att förstå och som ibland betyder olika saker. Här under definieras hur begreppen används i det här dokumentet.

- *STADSLIV*

Stadslivet innefattar i det här dokumentet allt det liv som sker i det offentliga eller halvoffentliga rummet. Det innefattar alltså inte det liv som enbart sker i det privata, som exempelvis innanför väggarna i någons privata hem.

- *ALLMÄN PLATS*

Stadens allmänna platser innefattar all mark som allmänheten har tillträde till, såsom gator, torg och parker. Detta regleras i detaljplaner, där gränser mellan vad som är allmän plats och privat kvartersmark bestäms. Denna definition följer plan- och bygglagens definition och blir alltså ett juridiskt begrepp.

- *OFFENTLIGT, HALVOFFENTLIGT, HALVPRIVAT OCH PRIVAT*

Även om en plats enligt lagen är allmän kan den upplevas som privat. Hur en plats upplevs styrs av hur den är utformad, hur stadens gränser ser ut och hur väl dessa kommunicerar vem som har rätt att använda sig av platsen. I dokumentet används begreppsskalan offentligt, halvoffentligt, halvprivat och privat för att beskriva hur stadens indelning kan upplevas.

- *NÄRHET*

Närhet används i det här dokumentet som ett begrepp för hur nära något är i tid, det vill säga hur lång tid det tar att ta sig från punkt A till punkt B.

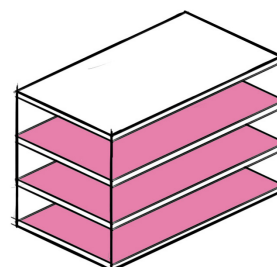
- *TÄTHET*

Täthet handlar i det här dokumentet om den byggda formens täthet. Tätheten kan beräknas på olika vis. Det vanligaste sättet, vilket också används

i det här dokumentet, är att dela den bebyggda ytan med storleken på en avgränsad markyta. Markytan kan begränsas på olika vis och då fås olika exploateringsstal. I det här dokumentet används två olika avgränsningar för att beräkna tätheten, vilket benämns som exploateringsstal respektive nettoexploateringsstal. Det är viktigt att förtydliga att samma täthet och exploateringsstal kan se helt olika ut och upplevas på olika vis beroende på hur byggnadsytan disponeras och placeras.

- **BRUTTOAREA (BTA)**

Bruttoarean är summan av alla våningsplans area i en byggnad. Beräkningen begränsas av de omslutande byggnadsdelarnas utsida.



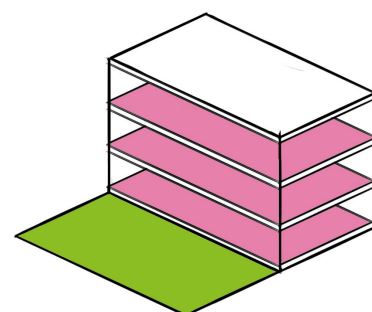
Bruttoarean (BTA) beräknas genom att lägga samman arean av alla våningsplan i en byggnad.

- **EXPLOATERINGSTAL**

Exploateringsstalet beräknas genom att dela bruttoarean med fastighetens area. Exploateringsstalet 2.0 innebär till exempel att bruttoarean är två gånger så stor som fastighetsarean.

- **NETTOEXPLOATERINGSTAL**

Nettoexploateringsstalet beräknas genom att dela bruttoarean för ett helt kvarter med arean för kvarterets totala yta plus halva det intilliggande gatuummet. Exploateringsstalet 2.0 innebär till exempel att bruttoarean är två gånger så stor som den avgränsade markytan. Nettoexploateringsstalet berättar mer om hur ett område kommer upplevas och fungerar bättre för att jämföra tätheten i olika miljöer jämfört med exploateringsstalet.



Exploateringsstalet fås genom att dividera bruttoarean (rosa) med fastighetens area (grönt), inklusive den yta byggnaden står på.

- **FRAMKOMLIGHET**

Framkomlighet beskriver hur snabbt du kan röra dig i exempelvis ett trafiksystem.

- **TILLGÄNGLIGHET**

Tillgänglighet beskriver hur åtkomligt olika platser, tjänster och andra målpunkter är för så många människor som möjligt. I det här dokumentet ligger fokus på hur stadens fysiska form påverkar åtkomligheten, både rent fysiskt men också mentalt.

- **MÄNSKLIG SKALA**

Att utgå från en mänsklig skala är att utgå från den gående människan och handlar om hur väl den fysiska miljön är anpassad för människans behov och viljor. Det innefattar bland annat hastigheter, mått, temperaturer, avstånd och sinnesintryck och hur detta förhåller sig till människans fysiska och kognitiva egenskaper. En byggnad eller en miljö i en mänsklig skala karakteriseras exempelvis av en hög detaljrikedom och komplexitet.

- **SMÅSKALIGHET**

I detta dokument används *småskalighet* som en synonym till *mänsklig skala* (se ovan), för att skapa en tydligare bild av vad begreppet innebär.

DEN ÖVERGRIPANDE STADS- STRUKTUREN

I detta kapitel beskrivs den övergripande stadsstrukturen och de övergripande visionerna. Kapitlet är uppdelat i underrubrikerna *"en del av Trelleborg"*, *"viktiga kopplingar och stråk"* samt *"viktiga siktlinjer och fondbyggnader"*.



- BOSTÄDER OCH CENTRUMVERKSAMHET
- SKOLA / KOMMUNALA VERKSAMHETER
- CENTRUMVERKSAMHET, PARKERING OCH BOSTÄDER
- PARK

Programförslaget innebär att ett finmaskigt gatunät utvecklas, med en sluten kvartersstruktur och tydliga gränser mellan allmänt och privat. Området ska bygga vidare på Trelleborgs småskalighet, med en stadsstruktur och bebyggelse i en mänsklig skala.

EN DEL AV TRELLEBORG

I KORT-
HET

- *Befintliga huvudstråk förstärks och ett finmaskigt gatunät etableras.*
- *Kvarteren i området ska i huvudsak vara slutna och bebyggelsen ska genom sin placering skapa tydliga gränser mellan vad som är allmänt och vad som är privat.*
- *Gatorna och de offentliga platserna utformas för att hantera och uppmuntra till ett rikt stadsliv.*
- *Bebyggelsen utformas i en mänsklig skala och med en hög arkitektonisk ambitionsnivå.*
- *Stadsdelen bygger vidare på Trelleborgs småskalighet, vilket bland annat innebär att kvarteren ska delas in i flera fastigheter.*

• NULÄGE

När staden expanderade utanför den medeltida stadskroppen blev järnvägslinjen mot Malmö som en gräns mot det omgärdande jordbrukslandskapet. Övre, som anlades 1886, var stadens andra stationsläge och var det nordligaste av de två; därav namnet - Trelleborg Övre. Det var först på 1910-talet som området norr om järnvägen började exploateras med bostäder och olika kommunaltekniska verk. 1960 lades järnvägslinjen ned och fram till december 2015 har platsen istället fungerat som stadens centrala busstation. Numera stannar alla busslinjer vid den nyinvigda centralstationen och Övre står utan en tydlig funktion.

Om Övre tidigare låg i periferin så ligger det idag snarare mitt i Trelleborgs stad. Det är ett brokigt område, med olika funktioner, arkitekturstilar och stadsbyggnadsideal på en liten yta. Planområdet utgörs till stora delar av det gamla spårområdet i Allén och Spårvägen, vilket sträcker sig hela vägen från väst till öst. Området direkt norr om domineras av gamla kommunaltekniska områden som har haft en stor betydelse för den moderna stadens utveckling. Här har ett gasverk varit verksamt, vilket lade ner 1970, och inom planområdet finns fortfarande kommunaltekniska verksamheter kvar bland annat i form av vattenverk, ställverk och lokaler för tekniska förvaltningens VA- och energiavdelningar.

Trelleborgs centrala delar karakteriseras av en i huvudsak sammanhållen stads- och gatustruktur, men det är tydligt att det gamla spårområdet vid Övre utgjort en gräns och har varit en barriär vid stadens utbyggnad. Trots att spåren varit borta sedan länge har staden inte läkt såren och det gamla spårområdet i Allén och Spårvägen skapar ett avbrott i den i övrigt sammanhållna strukturen.

• FÖRSLAG

I Övre och Stadsparkskvarteren ska vardagslivet vara enkelt. Här ska finnas plats för möten, både mellan de som bor här och med resten av stadens invånare. För det krävs täthet och närhet mellan människor och verksamheter. Genom att befästa och förstärka huvudstråk och etablera ett finmaskigt gatunät kommer stadsdelen vara en helande länk mellan Trelleborgs centrum och stora delar av staden. Rakt genom området kommer ett av stadens huvudstråk i form av Astrid Lindgrens allés förlängning att finnas.

Genom att sätta tydliga gränser mellan vad som är allmänt och privat kommer stadsdelen vara tillgänglig för alla, med offentliga platser som vänder sig till hela staden. Redan idag finns Stadsparken här, som ett av stadens finaste vardagsrum, och den kommer bli ännu större.

Övre och Stadsparkskvarteren bygger vidare på Trelleborgs småskalighet. Här kommer bebyggelsen att utformas i en mänsklig skala och med en hög arkitektonisk ambitionsnivå. Förslaget skapar förutsättningar för cirka 550-600 bostäder i en blandning av både flerfamiljshus och enfamiljshus, en del arbetsplatser och olika verksamheter - en blandad stadsdel.

Det ska vara en grönskande stadsdel, där vissa befintliga kvaliteter tas tillvara och andra ersätts med nya. I Övre och Stadsparkskvarteren ska gatumiljöerna utformas för att människor i främsta hand ska vilja gå och cykla och även om det kommer vara kvarter med liv och rörelse ska här finnas förutsättningar för en intressant och behaglig ljudmiljö.

På kommande sidor sammanfattas huvuddragen och de bärande stadsbyggnadsidéerna i förslaget.



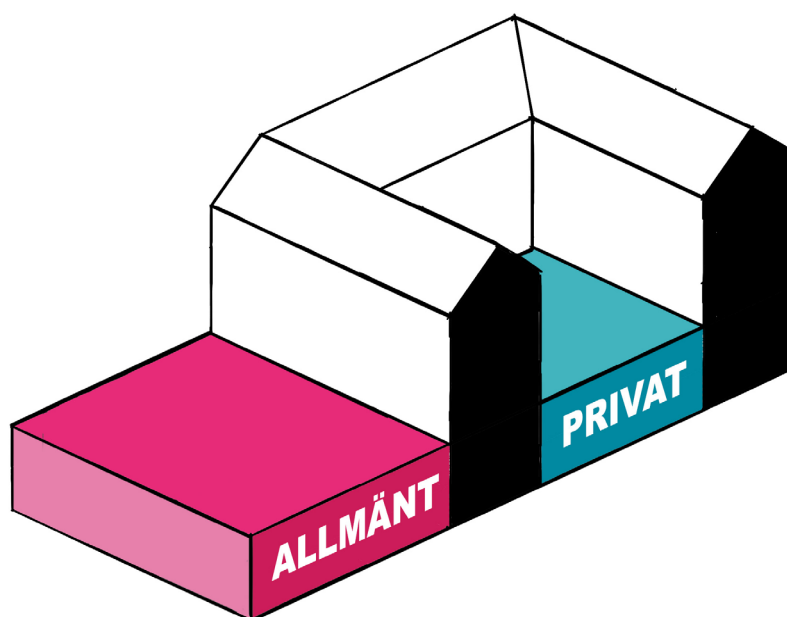
Genom att förlänga Astrid Lindgrens allé norrut skapas nya samband och möjligheter att röra sig i staden. I mitten av bilden syns en av de gamla gasverskbyggnaderna, mellan husen skymtar Stadsparkens utvidgning och i bakgrunden sticker Vattentornet upp.

STADSSTRUKTUREN

Förslaget bygger på en rutnätsstruktur med brutna siktlinjer, där den typiska stenstaden i centrum växer norrut. Förtätningsområdet ligger mitt i centrala Trelleborg vilket gör att det finns befintliga stadsstrukturer att förhålla sig till. Förslaget innebär att dessa länkas samman och att den sammanhängande stadsväven i Trelleborgs centrala delar utökas.

Kvarteren i området ska i huvudsak vara slutna och bebyggelsen ska genom sin placering skapa tydliga gränser mellan vad som är allmänt och vad som är privat. Detta skapar tydliga gaturum och gårdsmiljöer och en tydlighet kring tillhörighet till och ägandeskap av stadens olika ytor. Detta är grundläggande förutsättningar för att skapa en stadsdel med gator som upplevs vara allmänt tillgängliga och inte enbart för de som bor längs dem. Stadsdelen ska bygga vidare på Trelleborgs småskalighet. Det innebär bland annat att kvarteren ska delas in i flera fastigheter, vilket får avgörande konsekvenser både för hur staden upplevs rent visuellt men också för hur staden fungerar och utvecklas på sikt.

Mellan husen finns stadens offentliga platser och de gemensamma rummen. Gatorna utgör de viktigaste offentliga platserna, där större delen av stadslivet utspelar sig. Det är viktigt att områdets gator utformas för att hantera och uppmuntra till detta. Befintliga parker och utvidgningar av dessa ligger som en del i stadsstrukturen och följer den övergripande kvartersstrukturens tydliga gränser.



Genom bebyggelsestrukturen med slutna kvarter skapas tydliga gaturum och gårdsmiljöer och en tydlig uppdelning mellan vad som är allmänt och privat.



De nya kvarteren länkar samman den befintliga kvartersstrukturen i centrala Trelleborg och genom en viss oregelbundenhet och brutna siktlinjer skapas intressanta stadsmiljöer.

BEFINTLIGA KVARTER ●
 NYA KVARTER ●



GENERATIONS-
PARKEN

ALLEN

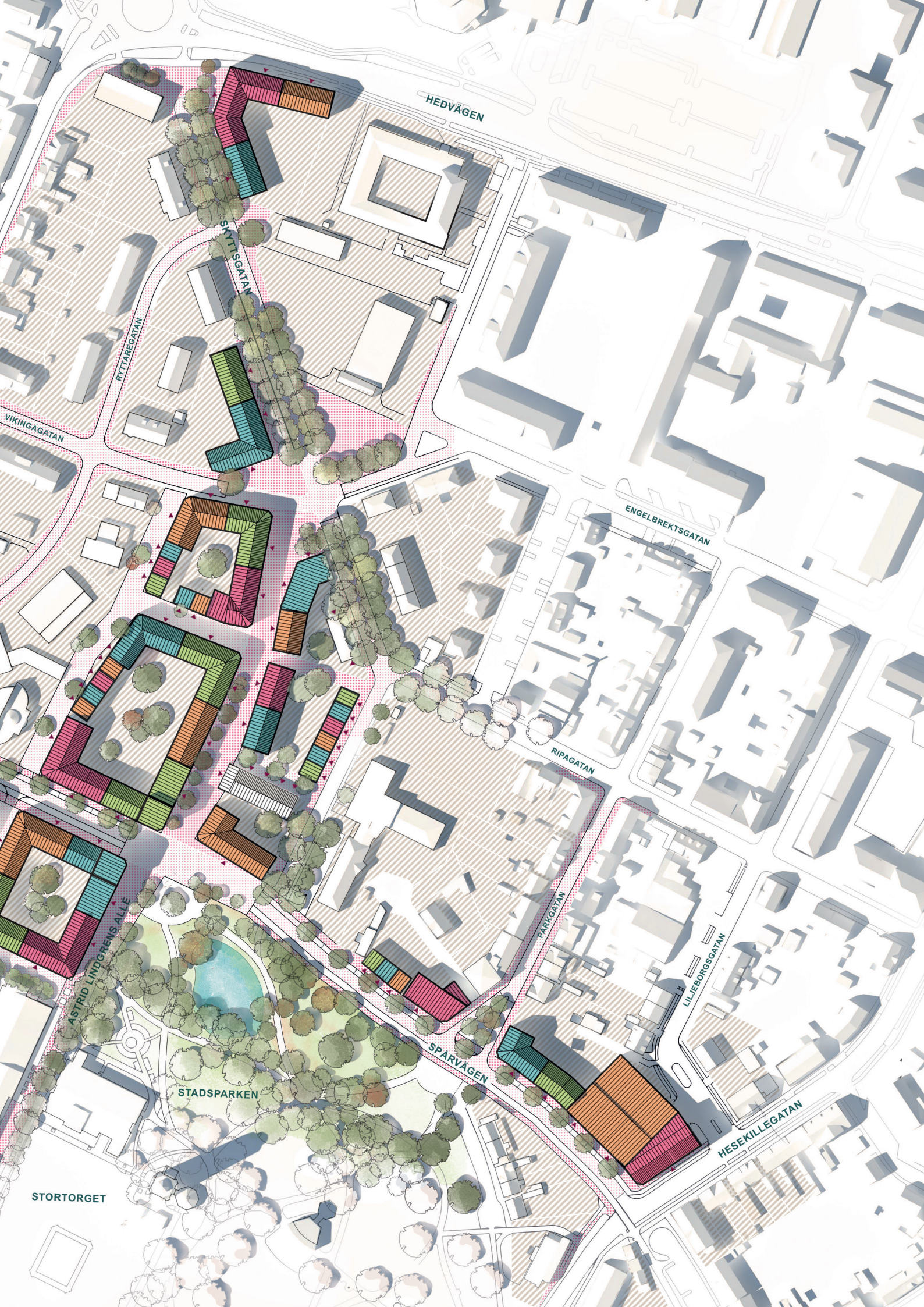
NORREGATAN

ALSINGEGATAN

HUMLEGRÄNDEN

VALLDAMMSGATAN

NYGATAN



HEDVÄGEN

SKYTSGATAN

RYTAREGATAN

VIKINGAGATAN

ENGELBREKTSGATAN

RIPAGATAN

PARKGATAN

LILJEBORSGATAN

HESEKILLEGATAN

SPÄRVÄGEN

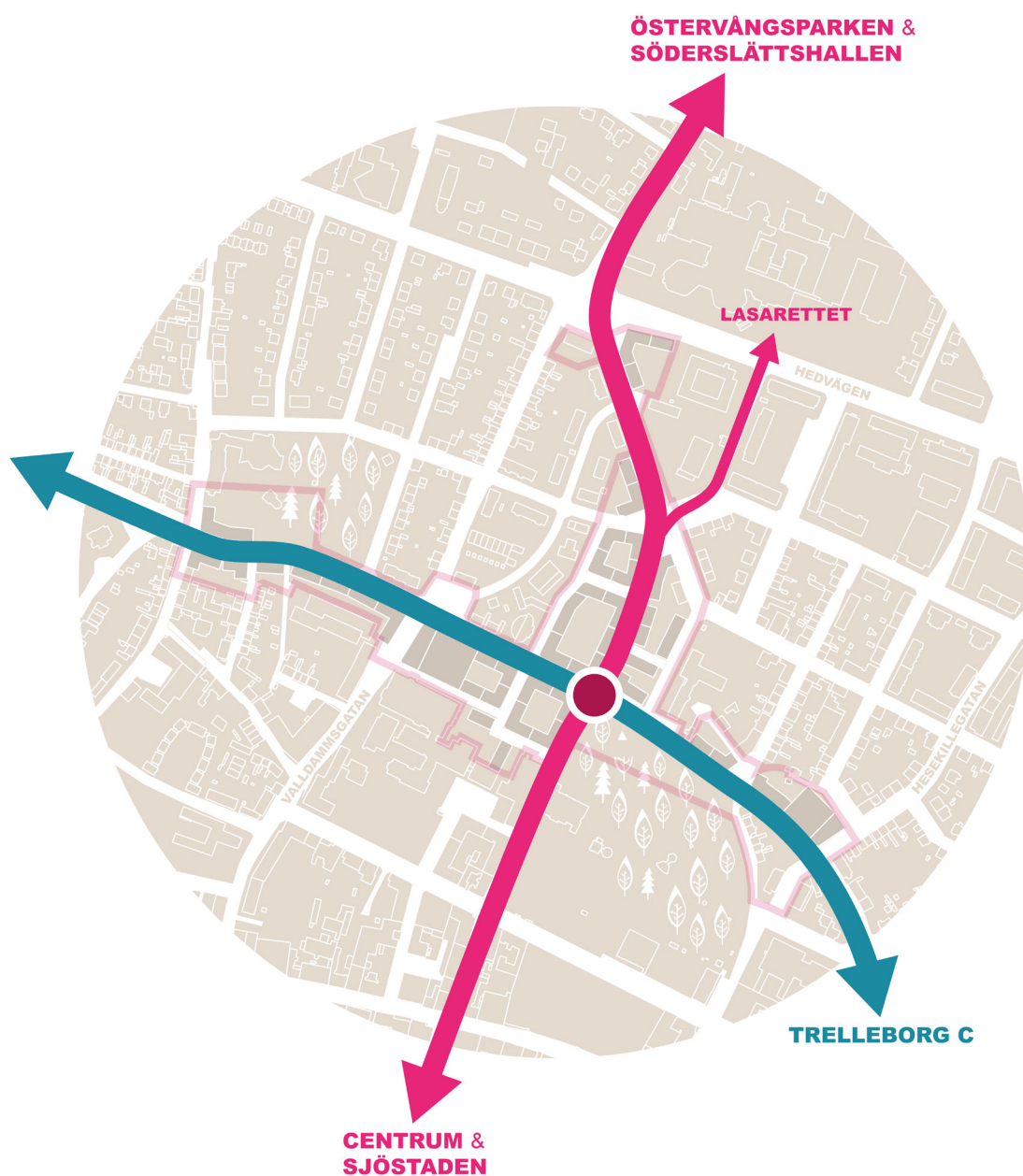
STADSPARKEN

ASTRID LINDGREN'S ALLE

STORTORGET

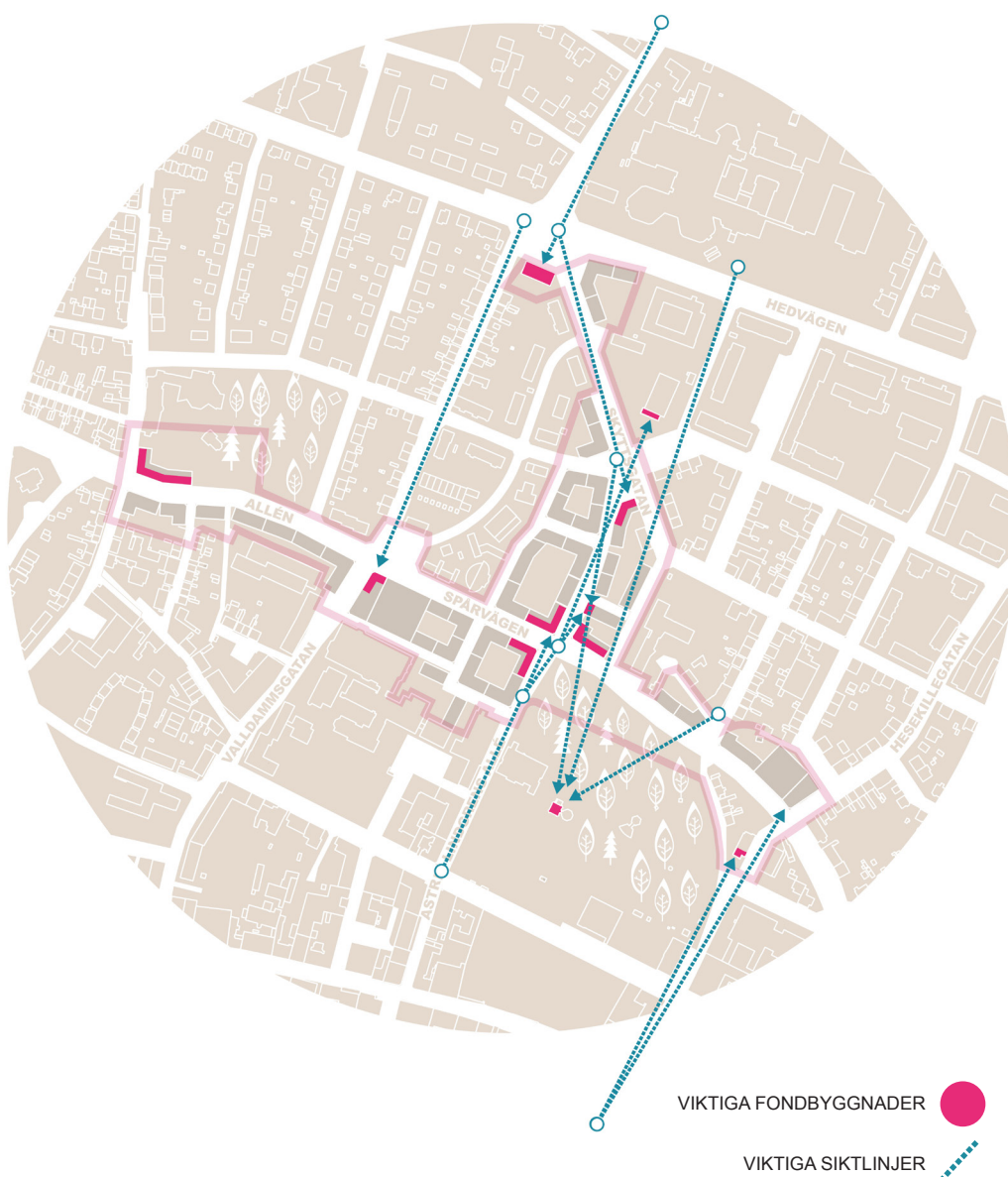
VIKTIGA KOPPLINGAR OCH STRÅK

Genom området kommer två särskilt viktiga och delvis nya stråk löpa. I nord-sydlig riktning kommer Astrid Lindgrens allé binda samman området med stadens centrum och framtida hamnexpansioner i söder. Åt norr binder stråket samman området med Lasarettet, Östervångsparken och Söderslättshallen. Den öst-västliga kopplingen i det gamla spårområdet längs Allén och Spårvägen kommer vara särskilt viktig för stadens cyklister, med Centralstationen som en stark målpunkt i söder. För biltrafiken utgör Valldamsgatan och Heskillegatan viktiga stråk för bilister, vilket de fortsatt kommer vara. I och med att det i anslutning till dessa planeras nya parkeringshus kommer området fungera som en viktig ankomstplats för många bilister. I förslaget har stor vikt lagts vid att skapa en hög orienterbarhet och tydliga riktningar, särskilt vid de olika korsningspunkterna.



VIKTIGA SIKTLINJER OCH FONDBYGGNADER

I och omkring området finns flera befintliga siktlinjer och landmärken, som sticker ut antingen genom sin höjd eller i sitt uttryck. Sådana siktlinjer och landmärken är viktiga för att skapa en god orienterbarhet i staden. Genom förslaget tas existerande siktlinjer och landmärken tillvara, samtidigt som en rad nya skapas. Bebyggelsen kommer i dessa lägen vara välexponerade och utgöra viktiga fondbyggnader. Kommunen bör därför i kommande processer ställa särskilda krav på arkitektonisk utformning i dessa lägen.







DET OFFENTLIGA RUMMET

I detta kapitel beskrivs förslag för hur den allmänna platsen inom området ska utvecklas. Kapitlet är uppdelat i *"parkernas utveckling"*, *"gatornas funktion och användning"* och *"kollektivtrafik"*.

PARKERNAS UTVECKLING

I KORT-
HET

- *Stadsparken utvidgas med 5 800 kvadratmeter (24 procents ökning)*
- *Parkerna vid korsningen Skyttsgatan/Vikingagatan och vid korsningen Skyttsgatan/Hedvägen bebyggs*
- *Stadsparkens och Generationsparkens entréer och gränser mot sin omgivning förbättras*

• NULÄGE

I direkt anslutning till planområdet ligger två större parker; Generationsparken och Stadsparken. Genom sina placeringar och storlekar är parkerna en angelägenhet både för närboende och för staden som helhet.

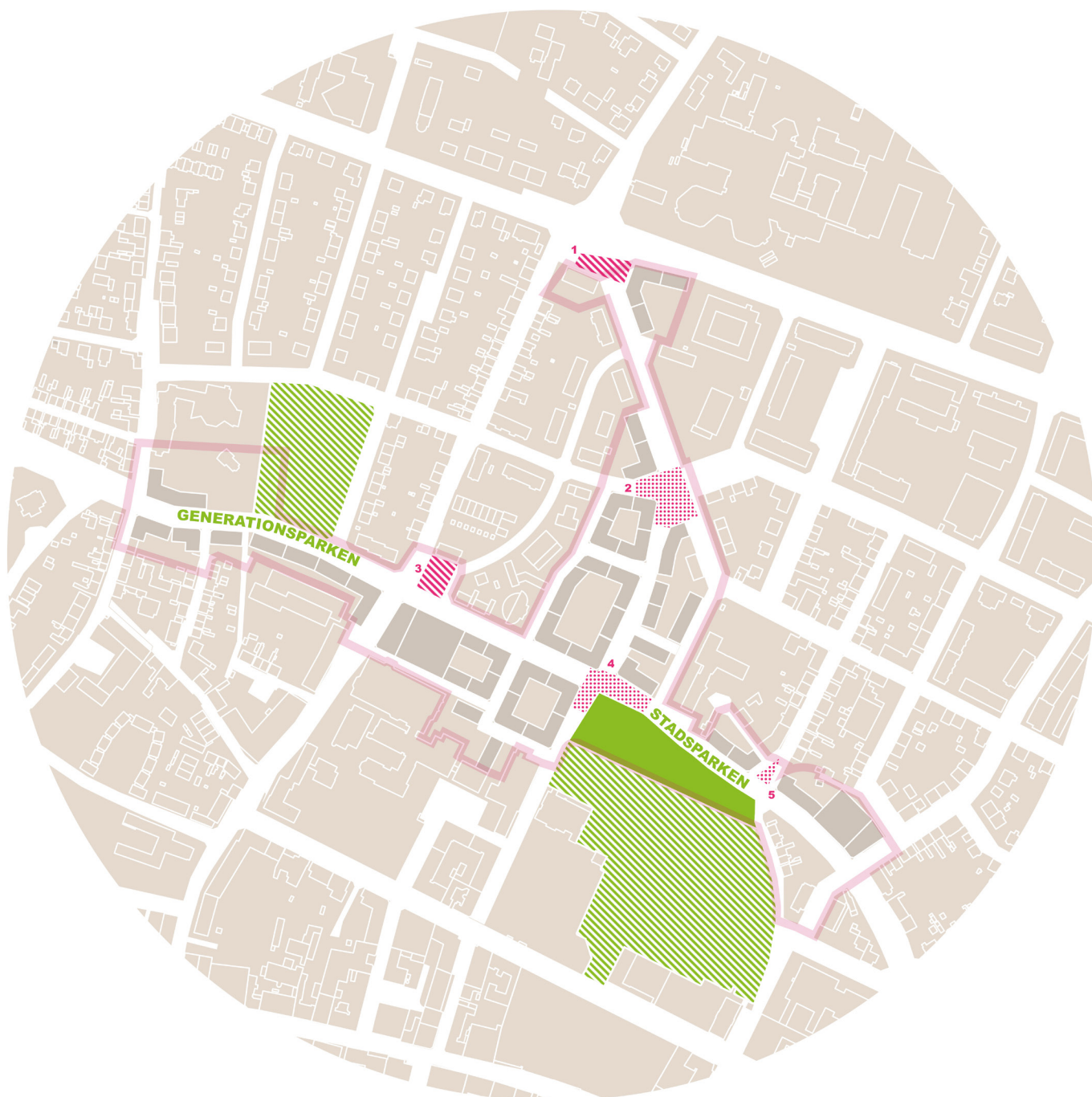
Stadsparken är det stora vardagsrummet i Trelleborgs centrala delar. Parken anlades 1896 i samband med en större stadsutvidgning utanför det medeltida centralt och är utformad som en tidstypisk, engelsk landskapspark, med slingrande stigar, dammar och lummig grönska. I parken finns flera byggnader som tillkommit efterhand; bland annat Trelleborgs museum och vattentornet.





Generationsparken, som tidigare hette Folkets Park, karakteriseras av sin historia som folkpark, med stort fokus på aktiviteter. Parken är tydligt programmerad med bland annat lekplats, skateboardramper och boulebanor. Här finns även kultur- och konferenscentrat "Parken", med cirka 370 events och 50 000 besökare per år, samt en rad andra mindre förenings- och möteslokaler.

Både Stadsparken och Generationsparken lider av otydliga entréer mot sin omgivning - särskilt i anslutning till planområdet. Parkernas gränser utgörs i huvudsak av övervuxna staket och täta buskage, som skapar ovälkommande och otydliga gränser mot omgivningen. Eftersom gränserna inte kommunicerar vem som egentligen har rätt att använda sig av den specifika platsen skapas stora ytor som ingen använder. Det leder även till en känsla av otrygghet när en passerar längs parkerna och inte upplever sig ha kontroll eller överblick över platsen.

Inom planområdet ligger även flera mindre grönområden. Vid korsningen Skyttsgatan/Vikingagatan och Skyttsgatan/Hedvägen ligger två parker som båda anlades under 40-talet. Parkerna lades ut som buffertzoner mellan de nya bostäderna och intilliggande vägar och de kommunaltekniska verksamheterna. Dessa parker används i huvudsak som ytor att passera





-  BEFINTLIGA PARKER SOM UTVECKLAS
-  UTVIDGNING AV STADSPARKEN
-  BEFINTLIGA SMÅ PLATSER SOM UTVECKLAS
-  NYA SMÅ PLATSER

Stadsparken utvidgas med 24 procent, eller 5800 kvadratmeter. Vid korsningarna Spårvägen/Valldammsgatan och Skyttsgatan/Hedvägen kan två befintliga platser förstärkas. Utöver detta skapas ytterligare, mindre platser i och med förslaget.

genom eller längs med och har genom sin storlek, placering och utformning svårt att attrahera till vistelse och särskilt inte för flera grupper samtidigt. Parken vid Skyttsgatan/Hedvägen är dessutom särskilt bullerutsatt.

Området har en speciell gatustruktur, med Skyttsgatan som skär diagonalt genom stadsdelen. Parkernas lokaliseringar gör att det finns en avsaknad av tydliga hörn i viktiga skärningspunkter, vilket bidrar till en dålig orienterbarhet i och genom området.

• FÖRSLAG

Andelen kvadratmeter grönyta per person minskar i närområdet, rent kvantitativt, till följd av genomförandet av planprogrammet och övriga stadsutvecklingsprojekt i centrala Trelleborg. Däremot skapar planprogrammet, med tydligt definierade platser, förutsättningar för att förbättra kvaliteten på parkerna inom området.

De större parkerna, i form av Stadsparken och Generationsparken, fungerar redan idag som mötesplatser för många olika grupper och olika aktiviteter, som dessutom kan pågå samtidigt. Genom en rejäl utvidgning av Stadsparken finns potential för att utveckla detta vidare, vilket är välgörande för närområdet och för staden som helhet.

- STADSPARKEN

Stadsparken föreslås utvidgas med cirka 5 800 kvadratmeter. Stadsparken är i dagsläget 24 000 kvadratmeter stor, vilket innebär att parken utvidgas med cirka 24 procent. Stadsparken är i dagsläget löst programmerad, vilket gör att aktiviteterna kan variera både över dygnet och året. Stadsparken bör överlag utvecklas i samma riktning, men det kan finnas utrymme för några tydligt programmerade ytor, som en ny lekplats. Det är dock viktigt att dessa utformas på ett sätt som gör att de inte dominerar parken. Runt hela Stadsparken finns det en stor potential att utveckla och tydligare definiera parkens gränser och entréer mot sin omgivning. På så vis kan den användbara och kvalitativa ytan i parken öka samtidigt som parken upplevs som mer tillgänglig. Stadsparken föreslås även utgöra en viktig del i stadsdelens och stadens framtida skyfallshantering.

- GENERATIONSPARKEN

I Generationsparkens sydvästra del föreslås att en del av parken tas i anspråk för en ny förskola. Delar av förskolegården föreslås kunna samnyttjas och vara tillgänglig för allmänheten. Till skillnad från Stadsparken är Generationsparken hårt programmerad med fokus på aktiviteter. Parken fyller genom sin programmering en viktig funktion i staden och en utveckling av parken bör ske i samma riktning. Runt hela Generationsparken finns det en stor potential att utveckla och tydligare definiera parkens gränser och entréer mot sin omgivning och på så vis kan den användbara och kvalitativa ytan i parken öka. Generationsparken föreslås även att utgöra en viktig del i stadsdelens och stadens skyfallshantering.



TILL VÄNSTER: Stadsparken är en av Trelleborgs mest välbesökta offentliga platser. Parken föreslås utökas med 5800 kvadratmeter och utgör en central del i planförslaget.

TILL HÖGER: Vid Skyttsplan föreslås en befintlig grönyta att bebyggas. Den nya bebyggelsen, med dess nya väggar, skapar förutsättningar för en mindre och mer intim platsbildning mellan befintlig bebyggelse och den nya byggnaden.

NEDAN: Generationsparken är en tydligt programmerad park med ytor för många olika aktiviteter. Genom förslaget binds parken bättre samman med centrum. En ny förskola i det sydvästra hörnet, där en del av förskolegården samnyttjas med allmänheten, kan bidra till en positiv utveckling av parken.



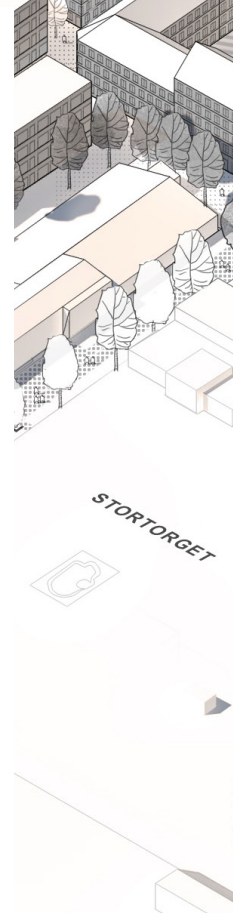


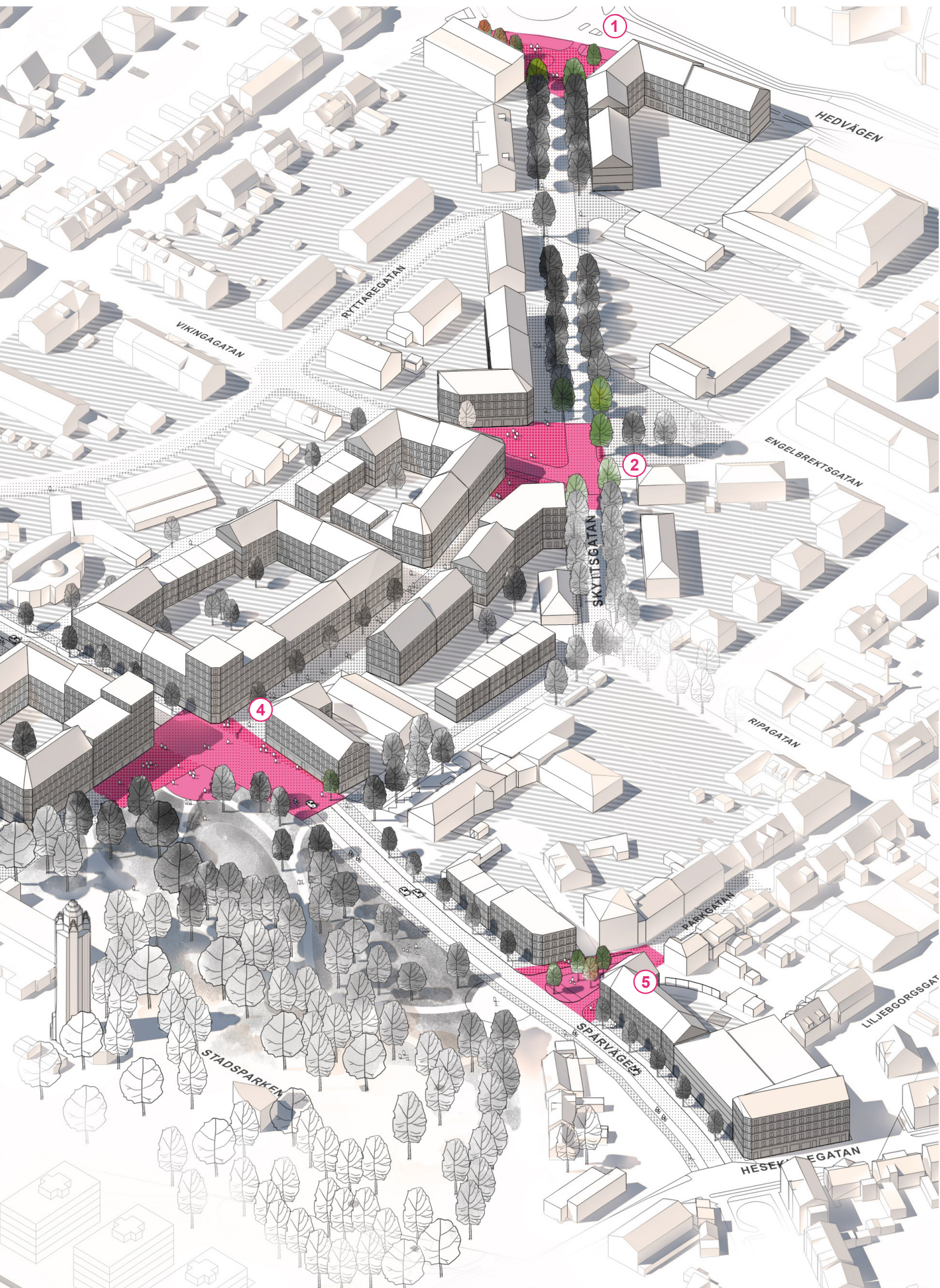
- PARKERNA LÄNGS SKYTTSGATAN

De två parkerna vid korsningen Skyttsgatan / Vikingagatan och vid Skyttplan föreslås exploateras. De båda parkerna utgör tillsammans cirka 4 800 kvadratmeter. Genom att bebygga ytorna skapas en bättre orienterbarhet i området, med hus ut mot gatan vilket ger ett tryggare och tydligare definierat gaturum längs Skyttsgatan. Detta är särskilt viktigt för att Astrid Lindgrens allés förlängning ska utvecklas till ett stråk, med en tydlig koppling till femvägskorset Skyttsgatan/Hedvägen/Valldammsgatan och vidare norrut.

- DE SMÅ PLATSERNA

Genom en viss oregelbundenhet i byggnadernas placering skapas förutsättningar för flera mindre platsbildningar inom området. Där Skyttsgatan möter Hedvägen (nummer 1) och vid femvägskorsningen där Astrid Lindgrens allé möter Skyttsgatan (2) skapas två mindre platser. Längs Spårvägen handlar det om en befintlig yta vid korsningen med Valldammsgatan (3), som domineras av en stor och välutvecklad platan, och två nya platser vid korsningen med Astrid Lindgrens allé (4) och med Parkgatan (5). Dessa ytor har förutsättningar att utvecklas till små, intensiva platser som är aktiva delar av gatorna. Platserna behöver utformas i nära samklang med de funktioner som den nya bebyggelsen får.





Förslaget innehåller flera små och viktiga platser. Vissa är befintliga som utvecklas (1 och 3) och vissa är helt nya (2, 4 och 5).

GATORNAS FUNKTION OCH ANVÄNDNING

I KORT-
HET

- *Gatu- och biltrafiknätet sammankopplas*
- *Allén byggs om till stadsgata och ett mjuktrafikrum*
- *Spårvägen byggs om till stadsgata och ett mellanting mellan mjuktrafikrum och integrerat frirum*
- *Astrid Lindgrens allé förlängs norrut och utformas som ett frirum för gående och cyklister*
- *Cyklister ska fortsatt ha hög framkomlighet genom området från väst till öst*

• NULÄGE

Gatunätet och utformningen av gatorna inom området präglas starkt av Övres tidigare funktion som järnvägsområde och bussterminal. Gatornas utformning varierar inom området, men de är genomgående utformade utifrån trafikrörelser, vilket är särskilt påtagligt längs Allén och Spårvägen. Längs dessa ligger bebyggelsen oftast långt tillbakadraget från gatulinjen, vilket gör att gaturummen saknar tydliga väggar. Det tillsammans med att flera gator slutar i återvändsgränder gör orienterbarheten begränsad i området. De stängda bilkopplingarna i form av gator som slutar i en refug, plantering eller trottoar bidrar på så vis till en känsla av otrygghet för övriga mobilitetsslag och motverkar trygga gångstråk och ett integrerat gatunät. I Fördjupningen av översiktsplanen för Trelleborgs stad 2025 (FÖP 2025) föreslås att Spårvägen öppnas upp för biltrafik mellan Valldammsgatan och Hesekillegatan samt att kopplingen förlängs via Hyredammsgatan fram till Östergatan.

Vid planering av framtida blandad bebyggelse förutsätts, i enlighet med FÖP 2025, att denna utformas i en flexibel kvarterstruktur med ett finmaskigt gatunät och många korsningspunkter. En av FÖP:ens övergripande strategier är att gatu- och biltrafiknätet ska sammankopplas, samtidigt som biltrafikens framkomlighet genom centrum ska minska till förmån för människor till fots och cykel. För att detta ska uppfyllas krävs en medveten prioritering mellan trafikslagen och att gaturummets utformning anpassas utifrån detta.



Föreslagna ändringar i gatunätet. Gatu- och biltrafiknätet sammankopplas med finmaskigt nät. Allén byggs om till ett mjuktrafikrum, Spärvågen till ett mellanting mellan mjuktrafikrum och integrerat frirum och Astrid Lindgrens allé utformas som ett frirum. Övriga gator inom området bör utformas som integrerade frirum.

FRIRUM
INTEGRERAT FRIRUM
MJUKTRAFIKRUM



• FÖRSLAG

Förslaget bygger i huvudsak vidare på FÖP:ens förslag och slutsatser. Framtidens Övre och Stadsparkskvarteren ska bestå av ett integrerat gatunät utan återvändsgränder. De gator som idag slutar i återvändsgränder kopplas på Allén och Spårvägen. På detta vis prioriteras tillgängligheten framför framkomligheten, vilket gör stadsdelen bättre rumsligt integrerad med sin omgivning. Övre kan på så vis utvecklas från en barriär i staden till en länk mellan stadens centrum och stadens norra delar.

Gatorna är stadens viktigaste offentliga platser. Det är på gatorna som huvuddelen av stadslivet utspelar sig och det är gatorna som skapar stadens sammanhang. De binder samman såväl fastigheter som stadens invånare med varandra. Gatorna är platser som lika mycket är till för rörelse som för vistelse och möten mellan människor. Gatorna i Övre och Stadsparkskvarteren ska skapa goda förutsättningar för ett enkelt vardagsliv och rikt stadsliv.

- ASTRID LINDGRENS ALLÉ

En bärande idé i förslaget är att Astrid Lindgrens allé förlängs norrut, som en fortsättning på ett redan etablerat stråk längs C-B Friisgatan och Astrid Lindgrens allé. På längre sikt kan stråket förlängas söderut, till stadens planerade expansioner i hamnområdet, och därmed förstärkas ytterligare.

Gatan föreslås utformas som ett frirum, i enlighet med Sveriges Kommuner och Landstings klassificering av gaturumstyper. Ett så kallat frirum är i första hand för cyklister, fotgängare och lekande barn och här behövs ingen oro för motorfordonstrafik, som i princip inte bör förekomma. Utformningen ska utgå från gåendes och cyklisters perspektiv och olika hastighet, med en hög detaljrikedom och småskalighet med många möjligheter till möten mellan människor. Gatuutformningen bör främja långsamma rörelser. Cyklister som vill färdas snabbare i nordsydlig riktning bör istället prioriteras längs Valldammsgatan och Hesekillegatan.

Längs Astrid Lindgrens allés förlängning föreslås att parkeringsplatser för rörelsehindrade kan anordnas.

- ALLÉN OCH SPÅRVÄGEN

Genom förslaget byggs Allén och Spårvägen om till stadsgator med bebyggelse som vänder sina framsidor mot gatan. Utformningen av gatorna ska vara självförklarande och styra trafiken. Gatorna ska skapa goda förutsättningar för stadsliv och rymma både trafik och rörelser såväl som rum för vistelse och vila. Förslaget innebär att Allén och Spårvägen blir en integrerad del i Trelleborgs gatunät och att en ny länk i öst-västlig riktning skapas som inte finns idag. Längs Allén och Spårvägen löper ett öst-västligt cykelstråk - Cykelexpressen, och utformningen av gatorna ska underlätta för genomfartstrafik av stadens cyklister.

Allén föreslås utformas som ett mjuktrafikrum. Här ska finnas en god kontakt mellan gatan och bebyggelsen, som skapar gaturummets väggar. Gaturummet ska underlätta för människor till fots att lätt röra sig både längs och tvärs över gatan. Även om trafikslagen separeras från varandra krävs det att bilister och oskyddade trafikanter samspelar. Biltrafikens ytor ska begränsas så långt det går med hänsyn till gatans funktion till förmån för andra trafikanter och byggbara ytor.

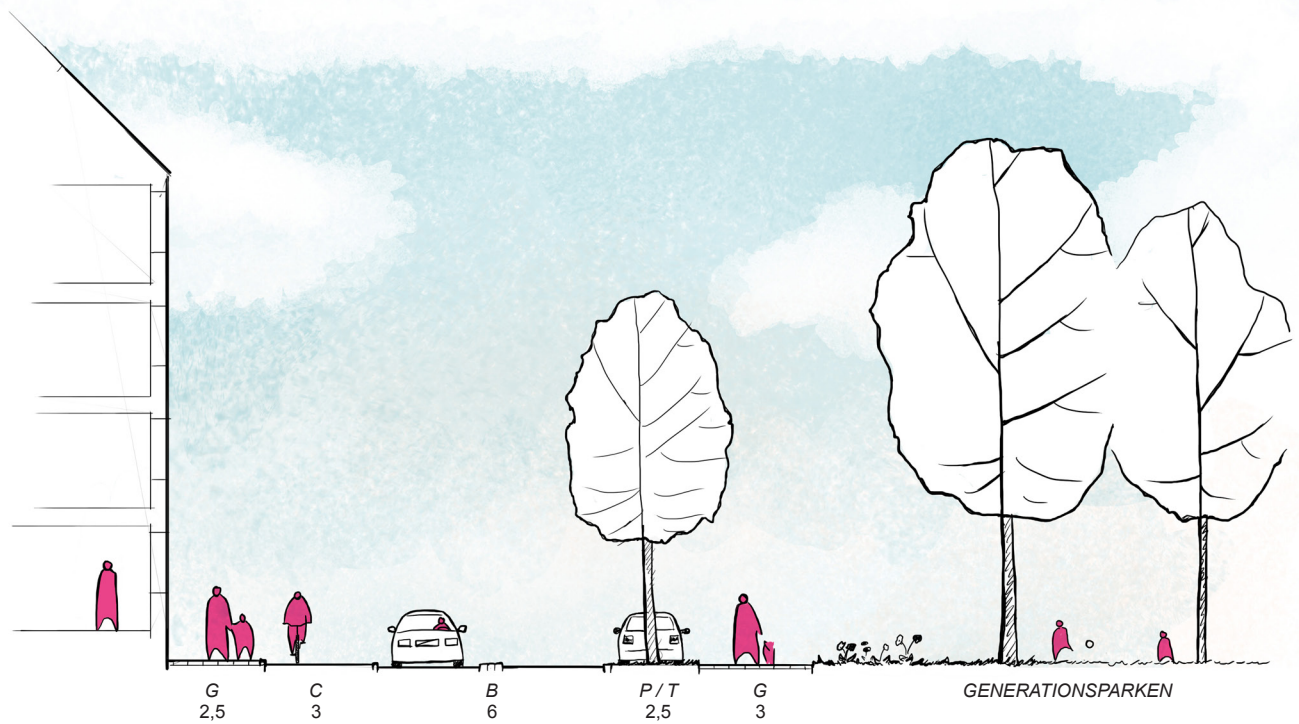
Spårvägen föreslås utformas som ett mellanting mellan ett mjuktrafikrum och ett integrerat frirum. Gatan föreslås utformas med en separering mellan trafikslagen. Här kan Algatan väster om Hansagatan fungera som en god referens. Utformningen av gatorna ska tydligt visa att fotgängare och cyklister är prioriterade i gaturummet. Motorfordon har framkomlighet men alltid med hänsyn till de oskyddade trafikanterna. Här ska finnas en god kontakt mellan gatan och bebyggelsen som skapar gaturummets väggar. Utformningen av såväl Spårvägen som Allén kommer studeras vidare.

- ÖVRIGA GATOR

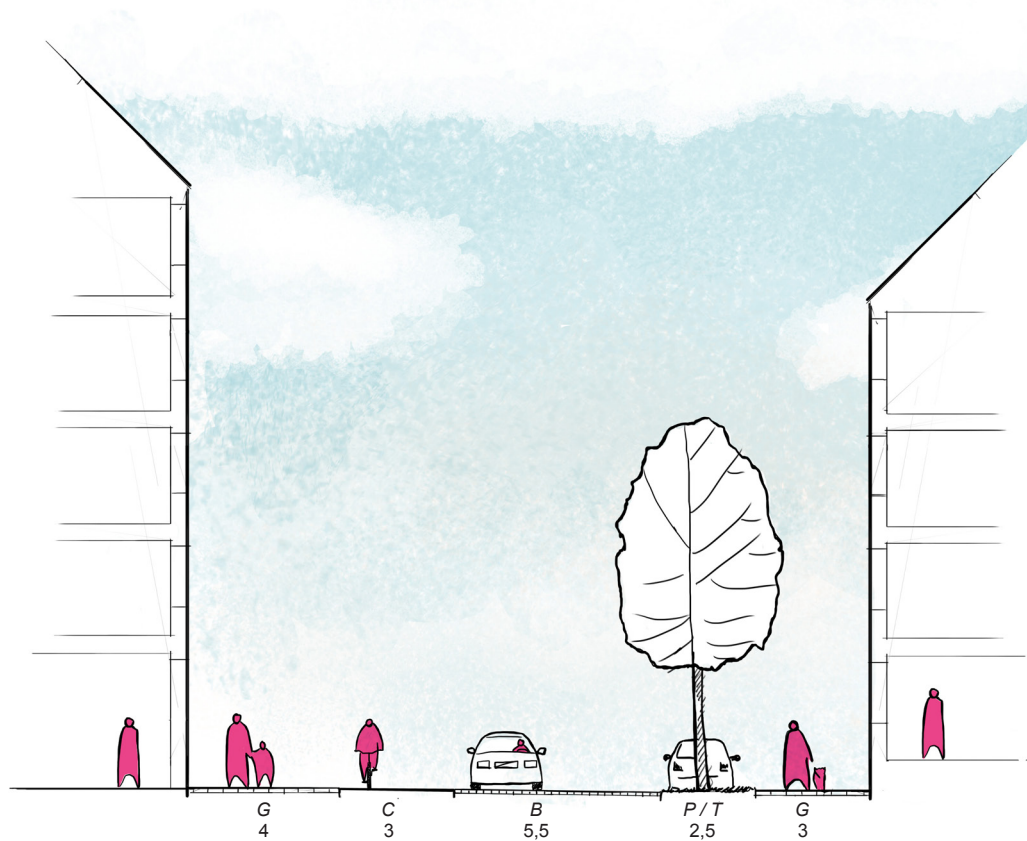
Nya tvärgator till Allén och Spårvägen föreslås utformas som renodlade integrerade frirum, eller gångfartsområden. På dessa gator har bilister framkomlighet men alltid med hänsyn till de oskyddade trafikanterna. Gatorna föreslås utformas utan tydliga körfält för motorfordon och utan separering mellan trafikslagen.



Föreslagen sektion för Spårvägen vid Stadsparken



Föreslagen sektion för Allén vid generationsparken



Föreslagen sektion för Spårvägen mellan Astrid Lindgrens allé och Valldammsgatan

KOLLEKTIVTRAFIK

I KORT-
HET

- *Busshållplatserna föreslås ligga kvar i befintliga lägen*
- *De allmänna platserna i anslutning till busshållplatserna föreslås utvecklas*

• NULÄGE

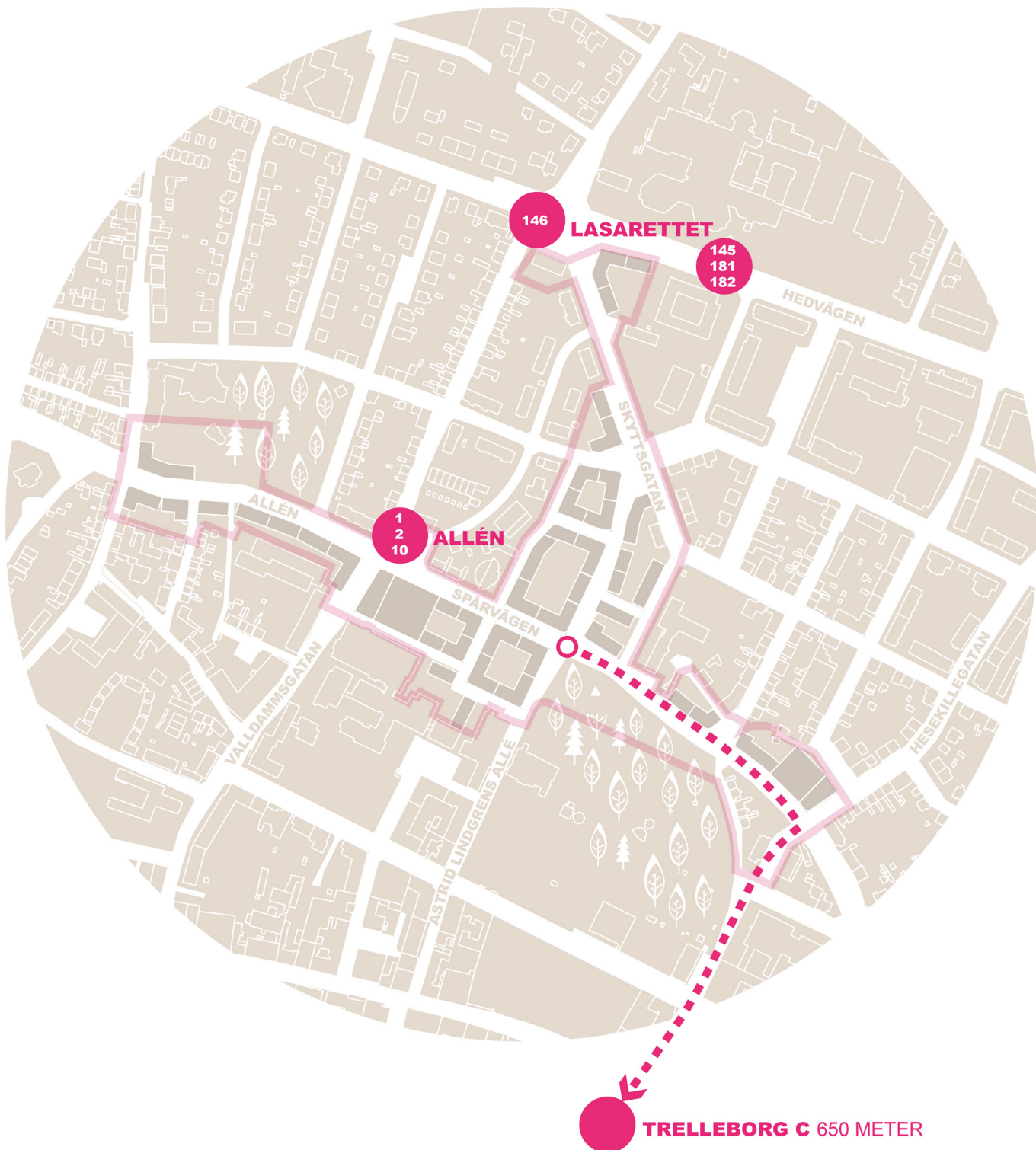
Övre och Stadsparkskvarteren har mycket god tillgång till kollektivtrafik, både direkt inom planområdet och inom en kort promenad. Genom området, längs Valldammsgatan, passerar såväl stads- som regionbussar. Vid hållplatsen Allén (korsningen Allén / Valldammsgatan) stannar Stadsbusslinjerna 1, 2 och 10. Vid Lasarettet (korsningen Hedvägen / Valldammsgatan) stannar busslinjerna 145, 146, 181 och 182. Regionbusslinje 145 och 146 kör via Valldammsgatan och längs Hesekillegatan kör linje 181 och 182.

Från den framtida korsningspunkten mellan Astrid Lindgrens allé och Spårvägen är det cirka 650 meter eller 9 minuters promenad till Trelleborgs centralstation. Härifrån går pågatågstrafik varje halvtimme till Malmö och vidare mot Helsingborg, samt samtliga region- och stadsbussar som trafikerar Trelleborg.

• FÖRSLAG

Området har en mycket god tillgång till kollektivtrafik och befintliga hållplatslokaliseringar bedöms vara lämpliga även efter att området byggts ut. Dessa ligger i anslutning till områdets framtida huvudgator med en mycket hög tillgänglighet. Genom förslaget kan befolkningstätheten i området öka avsevärt, vilket skapar ett förbättrat underlag för förbättrad kollektivtrafik och ökade turtätheter.

Hållplatserna ligger lokaliserade i anslutning till två offentliga platser - en mindre plats där Skyttsgatan möter Hedvägen och en parkyta vid korsningen Valldammsgatan/Spårvägen. Genom att ta tillvara den rörelse och aktivitet som hållplatserna genererar finns det en potential att utveckla dessa platser. Genom att lägga till överlappande funktioner, som exempelvis bättre sittplatser, lekutrustning, kioskbyggnader, allmänna toaletter och liknande, i anslutning till varandra och till hållplatserna kan dessa fungera som bättre sociala platser. Det leder till en ökad trygghet och i förlängningen en ökad attraktivitet för kollektivtrafiken.



Övre ligger mycket centralt med närhet till god kollektivtrafik.
Det är cirka 6 minuters promenad till Trelleborg C från korsningen
Spårvägen / Astrid Lindgrens allé.

KVARTEREN

I detta kapitel beskrivs förslag för hur kvartersmarken inom området ska utvecklas - det vill säga den mark som inte är allmän.

Kapitlet är uppdelat i underrubrikerna *"tydliga ramar men friare gestaltning"*, *"fastighetsstrukturen"*, *"bebyggelsens skala"*, *"byggnaders placering och kantzonens utformning"*, *"verksamheter i området"*, *"bevarandevärda byggnader och strukturer"* samt *"parkering"*.

TYDLIGA RAMAR MEN FRIARE GESTALTNING

I KORT-
HET

- *Detaljplaner ska i huvudsak reglera stadsstrukturen, stadskvaliteter i form av byggnadernas placering, volym och lokalisering av entréer och hur kvartersmarken, inklusive bebyggelsen, möter den allmänna platsen.*
- *Gestaltningen av byggnaderna regleras inte i detalj i detaljplan.*
- *Området ska präglas av en hög arkitektonisk ambitionsnivå.*
- *Vid markanvisning av kommunens mark ska säkerställas att samma arkitekt inte utformar två byggnader som angränsar varandra på två eller flera intilliggande fastigheter.*

• NULÄGE

Trelleborgs centrala delar är brokigt. Här står hus från 1890-talet sammanbyggda med radhus från 1970-talet. Det är dels en effekt av den småskaliga fastighetsindelningen och ägarstrukturen, men också av att detaljutformningen av byggnaderna generellt sett inte reglerats i detaljplanerna. Genom en tydlig stadsstruktur och ett i stora delar välintegrerat gatunät upplevs de centrala delarna trots sin brokighet som väldigt sammanhängande.

• FÖRSLAG

Övre och Stadsparkskvarteren föreslås bygga vidare på den brokighet, variationsrikedom och tydliga stadsstruktur som karakteriserar Trelleborg idag.

I kommande detaljplaner ska tydliga ramar sättas fast vad gäller stadsstrukturen och stadskvaliteter, men utformning, såsom färgsättning och materialval, inte ska regleras i detalj. Syftet med detta är att skapa förutsättningar för en arkitektonisk mångfald i området och en större frihet för arkitekten i gestaltningsarbetet. Området ska präglas av en hög arkitektonisk ambitionsnivå. Detta bör säkerställas i kommande markanvisningsprocesser, där förslag med en god gestaltning anpassad för den unika platsen premieras. För att säkerställa en variation kan samma arkitekt inte utforma två byggnader som angränsar varandra på två eller flera intilliggande fastigheter på den mark som kommunen anvisar.

De tydliga ramarna för stadsstrukturen och stadskvaliteterna gäller framförallt hur kvartersmarken möter den allmänna platsen, vilket innefattar byggnadernas placering, volym och lokalisering av entréer.

NÄSTA SIDA: *Trelleborg har till stora delar en tydlig och sammanhållen stadsstruktur men en brokig bebyggelse. Den småskaliga fastighetsstrukturen har brutit ner skalan och skapat en småskalig stadsmiljö som kunnat utvecklas över tid.*



FASTIGHETS- STRUKTUREN

I KORT-
HET

- *Kvarteren ska delas in i flera fastigheter*
- *För fastigheter tilltänkta för flerfamiljshus ska fastighetsgräns mot intilliggande gata eller allmän plats vara max 30 meter.*
- *En byggherre kan anvisas flera fastigheter inom området eller samma kvarter.*

• NULÄGE

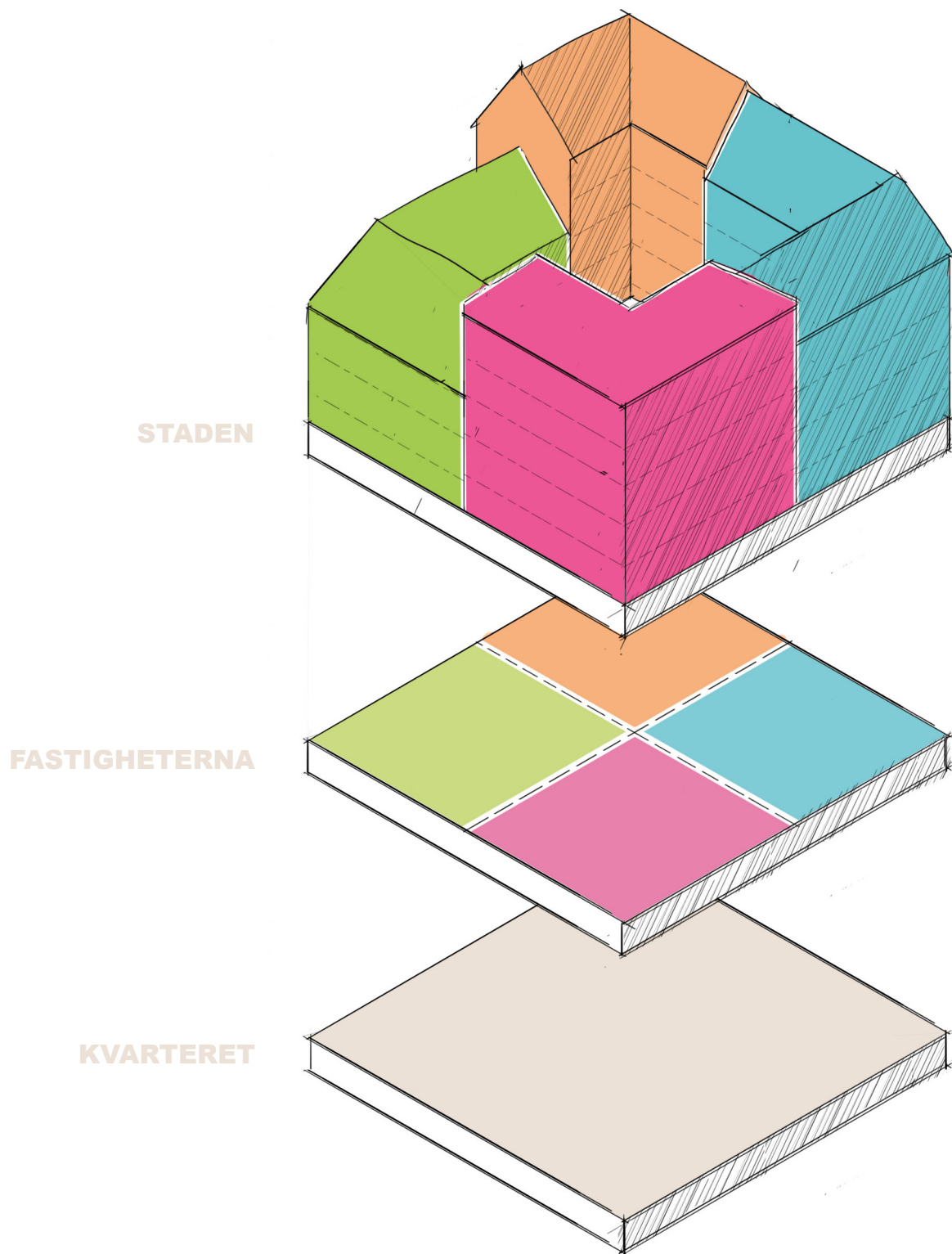
Fastighetstrukturen i intilliggande områden och i centrala Trelleborg kännetecknas av en småskalig fastighetsindelning, så som den ofta är i städernas centrala delar. Kvarteren är genomgående uppdelade i flera fastigheter och ofta är fastighetslängden mot gatan eller den allmänna platsen kortare än fastighetens djup. Detta har utgjort en grundförutsättning för att Trelleborg utvecklats till den småskaliga och variationsrika stad som den är idag.

• FÖRSLAG

En av visionerna för Övre och Stadsparkskvarteren är att området ska präglas av en mänsklig skala. Av denna anledning ska kvarteren inom området delas in i flera fastigheter. Fastighetsgränserna mot intilliggande allmän plats föreslås vara max 30 meter. En byggherre föreslås kunna anvisas flera fastigheter inom området eller samma kvarter.

Fastighetsstrukturen och fastigheternas storlek utgör en grundförutsättning för det stadsliv som kan uppstå i området och för en variationsrik och småskalig stadsdel. De små fastigheterna skapar förutsättningar för att fler, och även mindre, byggherrar och arkitekter kan bidra till områdets utveckling. Den småskaliga fastighetsindelningen medför fler fastighetsägare med olika förutsättningar och vilja. Staden byggs och skapas på så vis av många olika aktörer.

Alla dessa varierande intressen skapar den dynamik som levande städer består av. På lång sikt kan staden utvecklas till att ha ett fastighetsbestånd med byggnader i olika ålder, skick, ekonomiskt värde och innehåll i takt med att dessa åldras, renoveras, byggs till och byts ut. En småskalig fastighetsstruktur är därför helt grundläggande för att säkerställa en småskalig och blandad stad och skapa förutsättningar för ett rikt stadsliv, både på kort men framförallt på lång sikt.



Fastighetsstrukturen skapar grundläggande förutsättningar för hur en stad fungerar och upplevs, och för det stadsliv som kan uppstå i staden. För att uppnå visionen om en variationsrik och småskalig stadsdel är det viktigt att kvarteren delas in i flera fastigheter.

BEBYGGGELSENS SKALA

I KORT-
HET

- *Bebyggelsehöjden varierar i huvudsak mellan 3-5 våningar*
- *På vissa platser tillåts bebyggelsen gå upp i 6-7 våningar*
- *Indelning av kvarteren i flera fastigheter är en viktig förutsättning för att säkerställa en mänsklig skala i området*

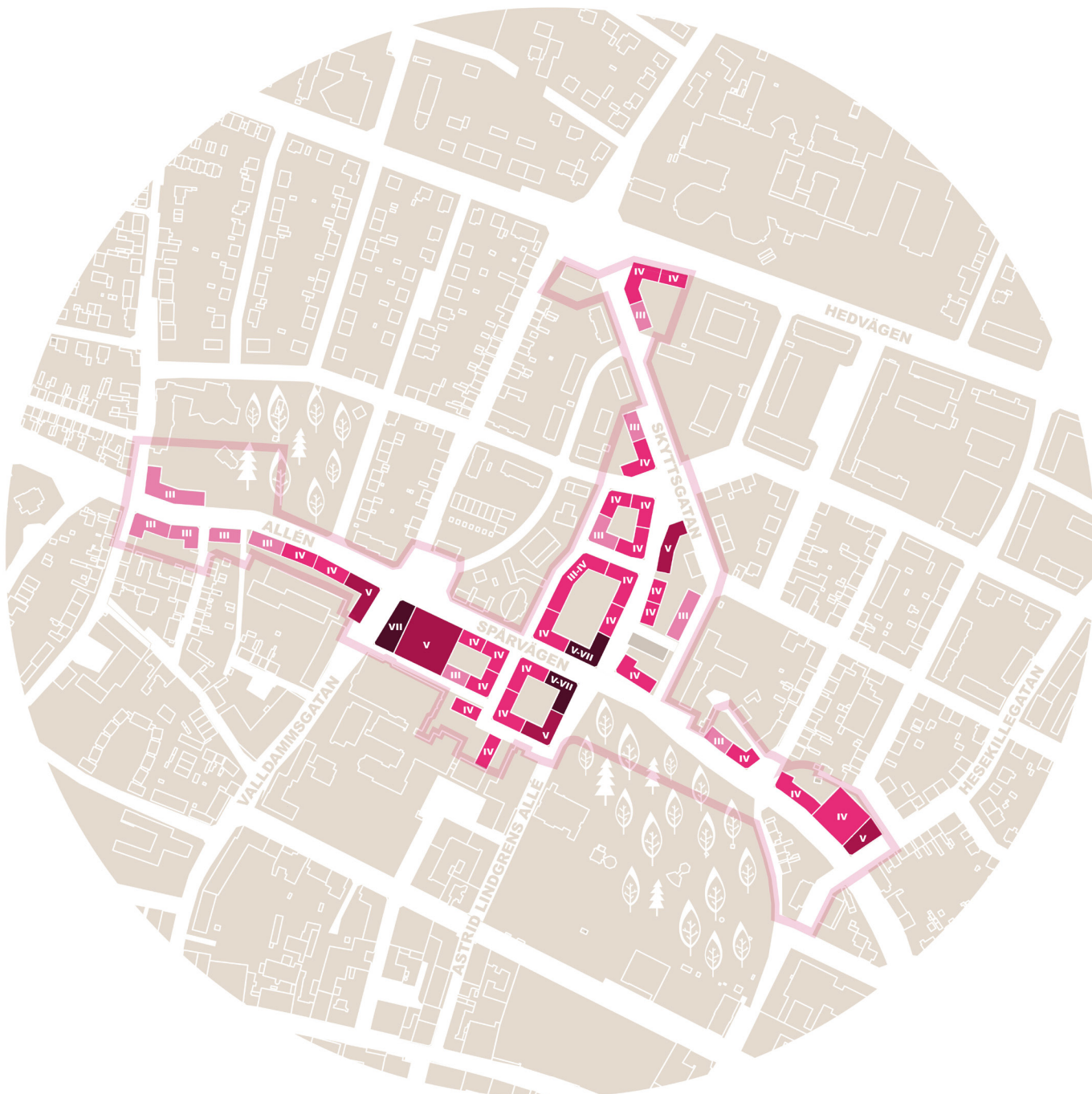
• NULÄGE

Den brokighet som finns i närområdet och i centrala Trelleborg tar sig bland annat uttryck i en varierande skala. Bebyggelsens höjder och våningsantal varierar stort, ofta inom ett och samma kvarter. Våningsantalet varierar i huvudsak mellan 2-5 våningar, med ett antal byggnader i 1,5 plan och ett mindre antal i 6-8 våningar. Bebyggelsens bredd är en direkt konsekvens av den småskaliga fastighetsindelningen i centrala Trelleborg, vilket har resulterat i fasadlängder som ofta är 25 meter eller smalare och som skapar en varierande gatumiljö i princip hela centrala Trelleborg.

• FÖRSLAG

Inom området föreslås att byggnadshöjden i huvudsak varierar mellan 3-5 våningar. Detta möjliggör en hög exploatering av området, samtidigt som området kan få en mänsklig skala med en visuell och upplevd kontakt mellan gatan och byggnadernas översta våningar. För att markera viktiga hörn och siktlinjer, och på så vis skapa en högre orienterbarhet och en intressant stadsmiljö, tillåts bebyggelsen på vissa platser att gå upp i 6-7 våningar. För att säkerställa ett intressant och händelserikt gaturum bör korta fasadlängder eftersträvas. För fastigheter tilltänkta för flerfamiljshus ska fastighetsgräns mot intilliggande gata eller allmän plats vara max 30 meter.

Bebyggelsens skala, i form av dess höjd och bredd, och gatans bredd skapar tillsammans gatans rumslighet och påverkar hur staden upplevs. För områdets huvudgator föreslås gatubredder som förhåller sig cirka 1:1 till den genomsnittliga höjden på husen längs gatan. Det innebär att gatan är ungefär lika bred som husen är höga. Ett förhållande på 1:1 är vanligt förekommande i städer och skapar ett intimt, behagligt och väldefinierat gaturum. Övriga tillkommande gator, som inte har ett behov att rymma lika många funktioner, får ett förhållande mellan 1:1 och 1:2. Där är husen högre än gatans bredd, vilket skapar ett ännu intimare gaturum.



De föreslagna bebyggelsehöjderna varierar mellan i huvudsak 3-5 våningar, med vissa platser där bebyggelsen tillåts gå upp i 6-7 våningar. För att säkerställa en småskalighet är det viktigt att kvarteren delas in i flera fastigheter.

- 3 VÅNINGAR ●
- 4 VÅNINGAR ●
- 5 VÅNINGAR ●
- 7 VÅNINGAR ●



I området föreslås bebyggelsen variera i höjd, i huvudsak mellan 3-5 våningar. För att reglera bebyggelsens bredd, och på så vis skapa ett händelserikt gaturum, är det viktigt kvarteren delas in i flera fastigheter. Det går i linje med den stadsstruktur som finns i stora delar av Trelleborg sedan tidigare.





Det är framförallt i stadsmiljöns kanter som folk uppehåller sig och där stadslivet uppstår. Byggnadernas placering och hur dessa möter gatan är därför avgörande för vilket stadsliv som kan utvecklas på en plats.

BYGGNADERS PLACERING OCH KANTZONENS UTFORMNING

I KORT-
HET

- *Oavsett byggnadernas användning ska entréer vändas direkt mot intilliggande gata.*
- *I utpekade lägen ska detaljplanen ställa krav på verksamhetslokaler i bottenplan.*
- *Längs Astrid Lindgrens allé, Allén och Spårvägen ska gatans beläggning löpa ända fram till fasadliv.*
- *I anslutning till enfamiljshus längs övriga gator kan smala kanter i form av förgårdsmark tillåtas, dock inte mer än 1,5 meter.*
- *Lägenheter i bottenplan på flerfamiljshus ska utformas så att färdigt golv placeras upphöjt från intilliggande gatuplan.*

• NULÄGE

Trelleborgs centrala delar visar upp en variation i hur byggnaderna möter gatan och hur byggnadernas bottenplan utformats. Byggnaderna ligger genomgående framskjutna, nära gatan, och i huvudsak placerade i gatulinje. I de mest centrala delarna och i korsningspunkterna längs huvudstråken utgörs bottenplanet i huvudsak av verksamhetslokaler, vilket bidrar till att gaturummet aktiveras och upplevs som offentligt.

I direkt anslutning till och inom planområdet finns en något större variation än i de centrala delarna i övrigt, med byggnader placerade såväl i gatulinje som tillbakadragna från gatan. Bebyggelsen vänder dock sina framsidor och entréer mot gatan, med några få undantag. Det tillsammans med byggnadernas placering, som skapar tydliga gränser mellan vad som är allmänt och privat, bidrar till att skapa gator som överlag upplevs som offentliga och tillgängliga.



Byggnader ska i huvudsak placeras i gatulinje. I vissa lägen kommer krav ställas på verksamhetslokaler i bottenplan.



I anslutning till enfamiljshus kan förgårdsmark finnas



Lägenheter i bottenplan ska placeras upphöjt från intilliggande gata.

• FÖRSLAG

Det är framförallt i stadsmiljöns kanter som folk uppehåller sig och där stadslivet uppstår. Kanterna i en stad kan utgöras av olika saker men längs en gata är det i huvudsak i form av byggnader. Byggnadernas placering och hur dessa möter gatan är därför avgörande för vilket stadsliv som kan utvecklas på en plats.

I Övre och Stadsparkskvarteren ska gränsen mellan vad som är allmänt och vad som är privat så långt det är möjligt utgöras av byggnader. Byggnaderna ska genomgående vända sina framsidor och entréer direkt mot intilliggande gata, för att på så vis ge gatan ögon som övervakar den. På en gata med hus som vänder sin framsida mot den signaleras en mänsklig närvaro. Sannolikheten ökar att människorna i husen vill titta ut på gatan och på så vis bidra till en passiv övervakning av gaturummet. Det gör att gatan upplevs som vänligare, mer aktiv och tryggare, vilket är grundförutsättningar för att människor ska vilja vistas på gatan.

Längs Astrid Lindgréns allé, Spårvägen och Allén ska byggnader placeras i gatulinje. För att aktivera gaturummet ska det i utpekade lägen finnas verksamhetslokaler och i andra, utpekade lägen, ska bottenplanet utformas så att dessa kan möjliggöra verksamhetslokaler.

Längs övriga gator, som inte är en del av de primära rörelsestråken, kan smala kanter i form av förgårdsmark tillåtas i anslutning till enfamiljshus. Byggnaderna får dock inte placeras längre än 1,5 meter indraget från gatulinjen. För lägenheter i bottenplan på flerfamiljshus ska färdigt golv placeras upphöjt från intilliggande gatuplan, för att motverka en besvärande insyn som inte är till gagn varken för människorna i lägenheten eller människorna på gatan. Färdigt golv bör i dessa fall placeras upphöjt 80 centimeter eller mer.



BOTTENPLAN MED KRAV PÅ LOKALER



KOMMUNALA VERKSAMHETER / SKOLA

Centrumverksamheter bör tillåtas i hela området, men i utpekade lägen ska detaljplanen ställa krav på detta i bottenplan. I den västra delen av planområdet föreslås en ny förskola i anslutning till Generationsparken. I anslutning till Söderslättsgymnasiet visas på förtätningmöjligheter.

VERKSAMHETER I OMRÅDET

I KORT-
HET

- *Centrumverksamheter tillåts inom hela området*
- *I utpekade lägen kommer detaljplanen ställa krav på centrumverksamheter i bottenplan.*
- *En ny förskola med cirka sex avdelningar föreslås i Generationsparkens sydvästra hörn.*

• NULÄGE

Övre och Stadsparkskvarteren ligger direkt norr om Trelleborgs centrum. Handeln ligger i huvudsak klustrad längs Algatan som är stadens historiska huvudgata. Strax nordväst om Övre och Stadsparkskvarteren, längs Hedvägen, ligger ett internhandelsområde som är mer inriktat mot volymhandel.

Övre är redan i dagsläget en stadsdel med en blandning av bostäder och olika verksamheter. De kommunala verksamheterna, särskilt vad gäller vattenverket och ställverket, dominerar intrycket av området. Inom den gamla gasverkstomten på Signalen 19 och 20 har ABF, TeliaSonera, Arbetsmarknadsförvaltningen i Trelleborgs kommun samt ungdomsgården Signalen verksamhet.

Planområdet och förslaget innefattar även Lokstallet 1 där Circle K idag har en drivmedelsstation och Norreport 2 och 12 där det bland annat finns en cykelbutik.

En riskutredning har genomförts som visar att det är möjligt att utveckla området tillsammans med de befintliga verksamheter som finns inom eller i anslutning till området. Från särskilda delar av drivmedelsstationen i öster krävs, med nuvarande förutsättningar, ett visst skyddsavstånd, som kan påverka utbyggnaden i mindre utsträckning. Kopplat till utomhushantering av brandfarlig gas krävs ett skyddsavstånd på 100 meter till samlingslokaler, skolor och andra svårutrymda lokaler och från påfyllningsanslutning till cistern krävs ett skyddsavstånd på 25 meter till bostäder. Dessa skyddsavstånd påverkar bara utvecklingen av den egna fastigheten, Lokstallet 1, och inga andra delar av utbyggnadsområdet.

- **FÖRSLAG**

Övre och Stadsparkskvarteren ska utvecklas till ett område med en blandning av bostäder och andra verksamheter. Även om det sannolikt främst blir aktuellt med bostäder, bör centrumverksamheter tillåtas generellt inom området. För att bidra till ett aktivare gatuliv ska det i särskilt viktiga och utpekade lägen ställas krav på lokaler för centrumverksamheter i bottenplan.

I förslaget så omvandlas hela det gamla gasverksområdet inom Signalen 19 och 20 till stadsbebyggelse och ersätter i stort den gamla bebyggelsen. Det innebär att de pågående verksamheterna på sikt kommer behöva flytta när de inte längre kan fortgå i de befintliga lokalerna. Då kommunen arbetar för att det ska finnas verksamhetslokaler i området är det möjligt att några av verksamheterna kan stanna i området, men i nya lokaler.

- **FÖRSKOLA**

Övre och Stadsparkskvarteren är ett av de större utbyggnadsområdena i centrala Trelleborg. I takt med att området och andra centrala delar förtätas kommer förskolebehovet att öka. I Generationsparkens sydvästra hörn föreslås att en del av parken och parkeringen invid Allén tas i anspråk för en ny förskola. Förskolan kan rymma cirka sex avdelningar, eller cirka 110 barn, i en byggnad som föreslås vara i två till tre plan. Delar av den yta som tas i anspråk för förskolan ska samnyttjas med allmänheten.

I förslaget förutsätts att förskolegårdens storlek och Generationsparkens kvaliteter prioriteras före parkering. Angöring till förskolan föreslås därför lösas från kantstensparkering på intilliggande gator. Genom sin placering i korsningen Allén / Norregatan kan förskolan bli en aktiv del av staden och genom sin placering i gatulinje kan den bidra till ett väldefinierat gaturum samtidigt som en skyddad gårdsmiljö skapas. Det är viktigt att det ställs höga arkitektoniska krav och att utformningen signalerar att det är en byggnad av betydelse.



BILD: OKIDOKI! ARKITEKTER

Exempel på en förskolebyggnad med stark identitet och hur en sådan kan placeras och integreras på ett spännande sätt med intilliggande park. Notera att bilden visar en förskola i Stadsparken, vilket inte är aktuellt.

BEVARANDEVÄRDA HUS OCH STRUKTURER

I KORT-
HET

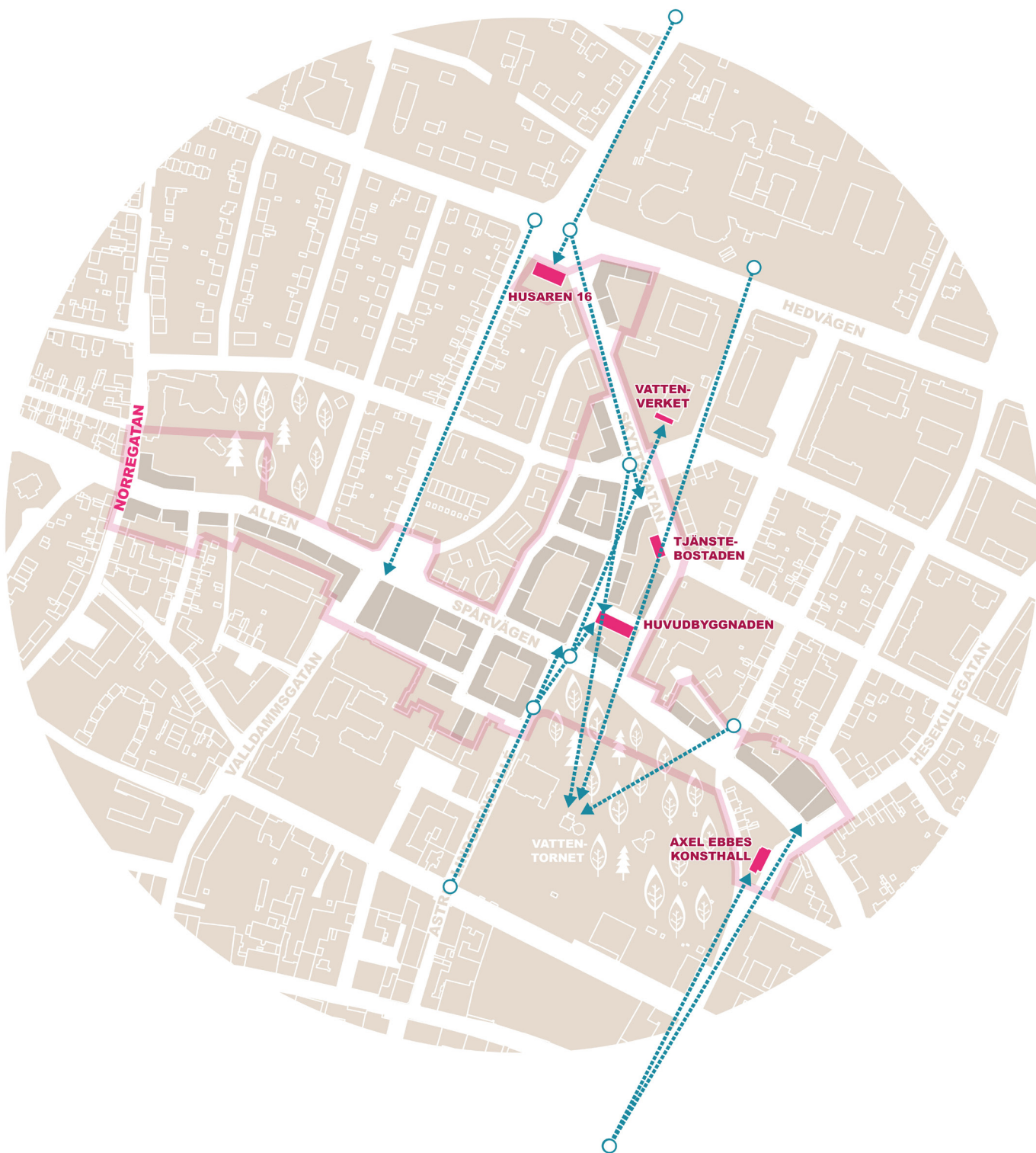
- Huvudbyggnaden och tjänstebostaden inom Signalen 20 ska, utifrån dagens kända förutsättningar kring föroreningsituationen, bevaras.
- Förrådet och Parkkontoret inom Signalen 20 föreslås rivas, men byggnadsmaterial från byggnaderna, såsom fönster och tegel, ska återbrukas inom området, under förutsättning att byggnadsmaterialet inte är förorenat.
- Följande byggnader föreslås i kommande detaljplaner få skyddsbestämmelser och varsamhetsföreskrifter enligt PBL: Huvudbyggnaden (under förutsättningen att byggnaden kan bevaras) och Tjänstebostaden inom Signalen 20, bostadshuset inom Husaren 16, vattenverkets tegelbyggnad inom Sadeln 3 och Axel Ebbes konsthall inom Pilarna 1.

• NULÄGE

Övre är ett stort och komplext område som i sig innehåller mindre delområden. Planområdet består av en blandning av områden för olika kommunaltekniska verksamheter, gathusbebyggelse från förra sekelskiftet och folkhemsromantiska grannskapsenheter. Variationen till trots så ligger de olika byggnaderna i en sammanhållen stadsstruktur som i stora drag följer förslaget till stadsplan från 1914-1915. Precis som i stora delar av centrala Trelleborg är kvarters- och gatustrukturen välintegrerad och sammanhållen, vilket är karakteristiskt för Trelleborg.

Den gamla järnvägen har haft stor betydelse för områdets utveckling och varit delvis bestämmande för olika verksamheters lokalisering. Järnvägen har även bildat en gräns, både mental och rent fysisk, som fortfarande existerar mellan den äldre stadskärnan och den nya, växande staden med sina årsringar.

Av alla de betydelsefulla, karakteristiska och vackra hus som finns i området har några bedömts ha ett särskilt kulturhistoriskt värde. Det gäller de gamla gasverksbyggnaderna inom Signalen 20, bostadshuset inom Husaren 16, vattenverkets tegelbyggnad inom Sadeln 3 och Axel Ebbes konsthall inom Pilarna 1.



Inom området finns flera byggnader som bedöms ha ett stort bevarande- och kulturhistoriskt värde. Genom förslaget framhävs flera av dessa och fungerar som viktiga fondbyggnader.

BYGGNADER MED SÄRSKILT KULTURHISTORISKT VÄRDE

VIKTIGA SIKTLINJER



• FÖRSLAG

För de byggnader som föreslås få rivningsförbud och förvanskningsskydd enligt Plan- och bygglagen bör det vid ändring upprättas en antikvarisk förundersökning inför projektering som följs upp i kontrollplan av antikvarisk sakkunnig.



Byggnader inom gasverkstomten som föreslås bevaras (rosa) respektive rivas (blå).

- GASVERKSTOMTEN

Inom den gamla gasverkstomten ligger flera byggnader med särskilt kulturhistoriskt värde. Det rör sig om två fabriksbyggnader uppförda i rött tegel (huvudbyggnaden och parkkontoret), ett förråd i trä samt en gammal tjänstebostad. Tegelbyggnaderna är uppförda i en tidstypisk industriarkitektur och ritades av Helsingborgs stadsarkitekt Alfred Hellerström. De har ett anspråksfullt formspråk med höga arkitektoniska kvaliteter och en hög detaljrikedom. Byggnaderna är robusta och har klarat ett antal ombyggnader som inte varit helt varsamma.

Byggnadskomplexet har högt kulturhistoriskt värde med tanke på anläggningens betydelse för den moderna stadens framväxt, och berättar om sin tids teknik och arkitektur. Industrianläggningar i vid bemärkelse från denna tid börjar dessutom bli sällsynta och just gasverk, och som här kompletterat med tjänstebostad, finns det troligen inte så många kvar av.

På grund av gasverksverksamheten är marken kraftigt förorenad. Utifrån den komplexa föroreningssituationen i området och i byggnaderna föreslås att parkkontoret och förrådet rivs. Dessa har bedömts vara mycket svåra att bevara och omvandla. Det ska dock säkerställas att byggnadsmaterial från byggnaderna återanvänds inom området, under förutsättning att byggnadsmaterialet inte är förorenat.

Genomförda utredningar visar att det finns större möjlighet att bevara och omvandla huvudbyggnaden till nya verksamheter. Huvudbyggnaden ska därför, utifrån dagens kända förutsättningar, bevaras. Det samma gäller för den gamla tjänstebostaden, där det inte bedrivits någon miljöfarlig verksamhet och där det inte finns misstankar om föroreningar i eller i anslutning till byggnaden. I en framtida utveckling bör tjänstebostaden bevaras intakt som den är, medan Ungdomens hus tål om- och tillbyggnad om man tillvaratar tegelfasader, mönstermurning och ursprungliga rundbågiga gjutjärnsfönster. Under förutsättning att huvudbyggnaden kan bevaras, föreslås den och tjänstebostaden få skyddsbestämmelser enligt plan- och bygglagen.

NÄSTA SIDA: De två översta fotona visar den gamla tjänstebostaden och huvudbyggnaden, som båda föreslås bevaras. De två nedersta fotona visar parkkontoret och förrådet, som på grund av föroreningssituationen föreslås rivas.





Axel Ebbes konsthall



Husaren 16



Vattenverket

- *AXEL EBBES KONSTHALL*

Vid Hesekillegatan ligger Axel Ebbes konsthall från 1935, som är ritad av Carl-Axel Stoltz. I byggnaden finns Axel Ebbes samlade verk - allt från magnifika skulpturer till grafik och poesi, donerade av Axel Ebbe och hans hustru till Trelleborgs stad. Byggnaden är utformad som en solitär och ett grekiskt tempel med ett högt smalt mittskepp och ett lägre bredare sideskepp i modernistisk stil. Byggnaden är mycket genomtänkt och påkostad med fina små subtila detaljer både in- och utvändigt vilket gör den känslig för förändringar. Konsthallen har ett mycket stort arkitektoniskt och kulturhistoriskt värde och är inte lämplig att förändra genom tillbyggnad eller fysiskt kopplas samman med annan byggnad. Byggnaden föreslås få skyddsbestämmelser enligt plan- och bygglagen.

- *HUSAREN 16*

Vid Skyttsplan ligger ett karakteristiskt flerbostadshus i tre våningar. Huset har ett fondläge vid Skyttsplan med entréer mot norr och gatan, medan baksidan upptas av långsgående utanpåliggande balkonger. Arkitekten Agne Adler beskriver huset i ett opublicerat manuskript: "Det projekterades av HSB och vi som var med minns stadsarkitektens och byggnadsnämndens betydande estetiska krav med hänsyn till det utsatta läget." Byggnaden skiljer sig på så vis från mycket av det som byggdes under miljonprogramsåren (1965-1975), med fokus på hög rationalitet och serieproduktion. Huset stod inflyttningsklart 1966 och var lite av ett startskott på det omfattande bostadsbyggande som genomfördes i Trelleborg under miljonprogramsåren. Byggnaden är kulturhistoriskt värdefull särskilt med beaktande av arkitektoniskt och samhällshistoriskt värde och föreslås få skyddsbestämmelser enligt plan- och bygglagen.

- *VATTENVERKET*

Vattenreningsverket uppfördes 1943 efter uppgjorda handlingar av Vattenbyggnadsbyrån (VBB) i Stockholm. VBB var sedan länge ledande på den här typen av arbeten men av någon anledning ritades fasaderna på huvudbyggnaden ut mot Skyttsgatan–Engelbrektsgatan av arkitekten Gunnar Jacobsson i Stockholm. Huvudbyggnaden har en märkligt smal planform och en representativ arkitektur. Trappan upp till entrén, den skenbara symmetrin och de små rombformade fönstren i mezzaninvåningen är hämtat från klassicistisk arkitektur och visar att man inte bara önskade åstadkomma ett skal runt en verksamhet, utan att det skulle vara en byggnad som kunde pryda sin plats, att det fanns en stolthet i vad man åstadkom och att den skulle representera det moderna Trelleborg och vara en förebild. Byggnaden föreslås få skyddsbestämmelser enligt plan- och bygglagen.

- *NORREGATAN*

Längst i väster inom planområdet ligger Norregatan, som är en av stadens medeltida infartsvägar och som än idag fungerar som en viktig länk i nord-sydlig riktning, framförallt för de som går och cyklar. Gatan har en varierande och i huvudsak sammanbyggd gathusbebyggelse med ett tydligt gaturum. Vid korsningen med Allén löser gaturummet upp sig och det upplevs som att flera byggnader saknas på platsen. I förslaget föreslås förtätning i korsningen, på båda sidor av Allén, vilket gör att Norregatan kan läka samma i detta läge.

- *SIKTLINJER*

I området finns flera siktlinjer och landmärken, som sticker ut antingen genom sin höjd eller i sitt uttryck. Sådana siktlinjer och landmärken är viktiga för att skapa en god orienterbarhet i staden. Genom förslaget tas existerande siktlinjer och landmärken tillvara, samtidigt som en rad nya skapas.

Existerande siktlinjer som är viktiga att värna och tänka på vid ny bebyggelse är framförallt kopplat till vattentornet, som syns från stora delar av staden och fungerar som en tydlig markör för stadens centrum. Trelleborgshems byggnad inom Husaren 16 utformades medvetet utifrån sitt exponerade läge och siktlinjen längs Östervångsvägen är viktig att bevara. Från Hamngatan och Kontinentalplan ligger Axel Ebbes Konsthall väl synligt. Siktlinjen kan förstärkas ytterligare genom en medveten och platsanpassad utformning av ny bebyggelse inom Lokstallet 1.

Genom att öppna upp gasverksområdet framträder den gamla huvudbyggnaden på ett nytt vis. De svagt böljande gatorna placerar byggnaden i två viktiga siktlinjer. Öppningen innebär även att vattenverket placeras i fonden på Astrid Lindgrens Allé och byggnaden kommer genom förslaget framhävas i stadsbilden.

NÄSTA SIDA ÖVERST: *Norregatan är en av Trelleborgs medeltida infartsvägar. Gatan har en varierande och i huvudsak sammanbyggd gathusbebyggelse med ett tydligt gaturum.*

NÄSTA SIDA UNDERST: *I förgrunden syns gamla Folkets hus. Därefter, i korsningen med Allén, löser gaturummet upp sig. Genom att bebygga hörnet kan Norregatan läkas samman på ett bättre vis.*



PARKERING

I KORT-
HET

- *Parkeringsbehovet föreslås lösas huvudsakligen i nya parkeringshus*
- *Möjlighet att låta det västra parkeringshusets tak vara allmänt tillgängligt ska utredas vidare*
- *Kantstensparkering kan bli aktuellt att planläggas som kvartersmark*

• NULÄGE

I dagsläget används stora delar av det gamla spårområdet för bilparkering. Detta bidrar starkt den barriäreffekt som området har idag.

Vid nyexploatering använder sig kommunen av en flexibel parkeringsnorm för bilar, ner till 0,46 bilparkering per bostad. Parkeringstalet kan sänkas till denna nivå om olika mobilitetsåtgärder vidtas.

• FÖRSLAG

Målet på Övre och Stadsparkskvarteren är att samla och samnyttja parkering inom området och därmed skapa förutsättningar för ett bättre markutnyttjande. Inom området föreslås att parkeringsbehovet för bilar huvudsakligen löses genom parkeringsköp och anläggande av två parkeringshus. Dessa föreslås lokaliseras vid korsningen Spårvägen / Valldammsgatan och Spårvägen / Hesekillegatan.

För att ge tillbaka en del av det utrymme som bilen tar från stadens yta skulle det västra parkeringshusets tak, vid korsningen Spårvägen / Valldammsgatan, kunna vara tillgängligt för allmänheten, med möjlighet till aktivitet och vistelse. Detta ska utredas vidare i kommande skeden. En sådan plats kan utvecklas till en unik offentlig plats i ett i övrigt förhållandevis platt landskap.

Stor vikt ska läggas vid utformningen av parkeringshusen så att de upplevs som trygga och passar in i och tillför något till stadsmiljön. Särskilt stor vikt ska läggas vid bottenvåningens utformning. Parkeringshusen ska uppföras som egna byggnadskonstruktioner för att skapa flexibilitet över lång tid, men sammanbyggas med intilliggande byggnader och inlemmas i kvartersstrukturen.

Beräkningarna har utgått från cirka 550 lägenheter och 30 enfamiljshus, vilket enligt gällande parkeringsnorm ger ett parkeringsbehov på cirka 260 boendeparkeringar. Förslaget har utgått från cirka 8000 kvadratmeter

BTA lokaler, med ett uppskattat parkeringsbehov till 165 parkeringsplatser enligt gällande parkeringsnorm. I och med att planerna för området innehåller en flexibilitet när det kommer till användningen behöver fördelningen studeras närmare i kommande skeden. Utöver detta byggs cirka 250 parkeringsplatser bort, vilka i huvudsak används som besöks- och arbetsplatsparkering idag och som föreslås ersättas inom området. I förslaget skulle det västra parkeringshuset kunna rymma 250-300 parkeringsplatser och det östra 175-200 parkeringsplatser. Dessa förutsätts samnyttjas mellan boende, besökare och arbetare. Samnyttjandet skapar förutsättningar för att parkeringsplatserna ska kunna användas mer effektivt sett över ett helt dygn.

Utöver parkeringshusen föreslås att en del av parkeringsbehovet löses genom kantstensparkering. I delar av området kan det bli aktuellt att planlägga kantstensparkering som kvartersmark, för att kommunen på så vis ska ha möjlighet att upplåta marken till exempelvis tillgänglighetsanpassad parkering och bilpooler.



Parkeringsbehovet föreslås i huvudsak lösas i nya parkeringshus; ett vid korsningen Spärvägen / Valldammsgatan och ett vid korsningen Spärvägen / Heskillegatan.

PARKERINGSHUS



ANPASSNING TILL **KLIMATET**

I detta kapitel beskrivs de avvägningar som gjorts utifrån ett förändrat klimat. Kapitlet är uppdelat i *"täthet och närhet"*, *"dagvatten"* och *"stadsklimat"*.

TÄTHET OCH NÄRHET

I KORT-
HET

- *Området planeras för en befolkningstäthet på 150 invånare per hektar*

• NULÄGE

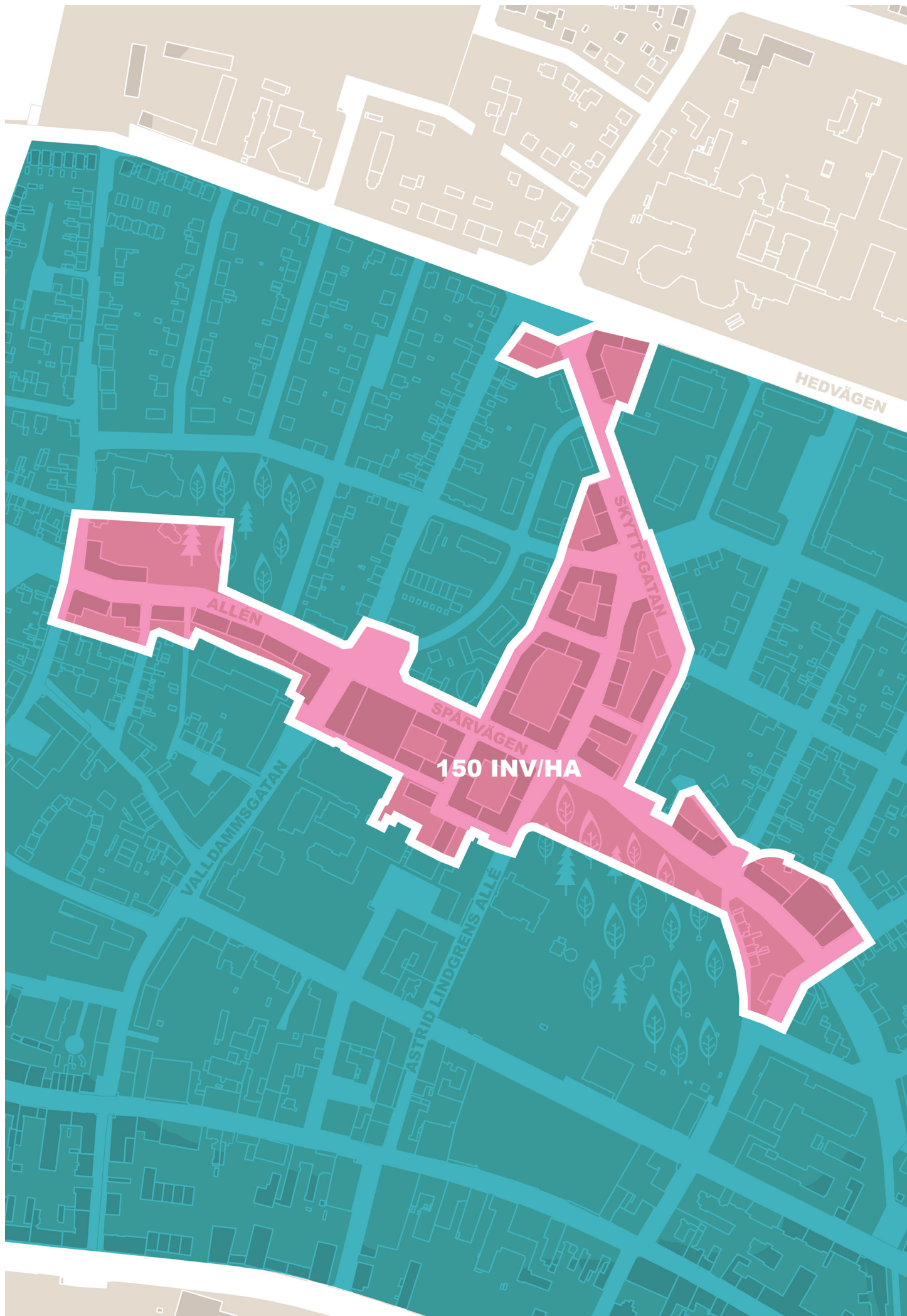
Det finns en hög korrelation mellan städernas struktur och människors transportbeteende, vilket har konstaterats i en lång rad studier. Tätheten bidrar till närhet och att avstånden därmed krymper, att människor kommer närmare varandra och att antalet urbana verksamheter och serviceutbudet ökar. Med kortare avstånd krävs kortare transporter, vilket innebär att en hög täthet leder till betydligt färre resor med bil och en högre andel till fots, cykel eller med kollektivtrafik. På så vis finns en direkt korrelation mellan städernas täthet och den energiförbrukning som är kopplat till transporter.

Trafikverket slår i sin miljörapport från 2016 fast att det krävs en rad av åtgärder för att nå målsättningen om en minskning av utsläppen från inrikes transporter med 70 procent till 2030 jämfört med 2010. Ett av åtgärdsförslagen innebär en bebyggelseplanering för ökad närhet och satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel. För en hållbar stadsutveckling menar UN HABITAT att en lägsta befolkningstäthet bör vara 150 invånare per hektar. Här menar man att det finns ett tröskelvärde för när en stads täthet blir tillräckligt hög för att vara attraktiv för gående och cyklister och för att skapa ett bra befolkningsunderlag för kollektivtrafiken.

Befolkningstätheten i Trelleborgs mest centrala delar, längs Algatan, är i dagsläget cirka 105 invånare per hektar. För centrala Trelleborg, mellan Hamngatan i söder, Hedvägen i norr, Lundavägen i väster och Johan Kocksgatan i öster är befolkningstätheten cirka 64 invånare per hektar och för staden som helhet cirka 12 invånare per hektar. Tätheten är generellt sett låg inom Trelleborg och skiljer sig stort mellan olika delar av staden.

• FÖRSLAG

En hög täthet och närhet är utgångspunkter för förslaget. Inom planområdet planeras för en befolkningstäthet för 150 invånare per hektar. Beräkningen innefattar all markyta inom planområdet och är gjord utifrån 580 bostäder med i genomsnitt 2,25 invånare per bostad. För centrala Trelleborg, mellan Hamngatan i söder, Hedvägen i norr, Lundavägen i väster och Johan Kocksgatan i öster skulle det innebära en ökning från cirka 66 till 77 invånare per hektar.





PLANERADE VATTENVÄGAR

FÖRDRÖJNINGSYTOR

*Principiellt förslag för hur skyfalls-
hanteringen kan lösas inom området.*

DAGVATTEN

I KORT-
HET

- *Stadsparkens utvidgas vilket ger goda möjligheter att låta sammanhängande stråk med öppna dagvattenlösningar få sin slutpunkt i parken.*
- *Dagvatten från Allén, väster om Valldammsgatan, kan hanteras med öppna dagvattenlösningar i gatan eller kompletterat med fördröjning i Generationsparken.*
- *I utformning av dagvattenlösningar bör multi-funktionslösningar eftersträvas i så stor utsträckning som möjligt.*

• NULÄGE

Det dagvatten som skapas i Övre kommer vid kraftiga skyfall att, utifrån befintlig topografi och barriärer i form av bebyggelse, avrinna på markytan i västlig samt sydöstlig riktning ut från Övre. Det är av stor vikt att dagvatten som avleds från Övre fördröjs för att undvika översvämningar i nedströms områden. Topografin gör också att planområdets sydöstliga del kan riskera att drabbas av översvämning från dagvatten som på markytan avleds från områden som ligger utanför och nordöst om planområdet. För den del av planområdet som omfattar kvarteren norr om centrum och söder om sjukhusområdet sker avrinning på markytan från ett relativt begränsat område.

Öppna dagvattenlösningar bör eftersträvas med fokus på att skapa vattenvägar till någon form av fördröjning, innan vatten avleds vidare till nedströms områden eller till det kommunala dagvatten-ledningsnätet. Inom området är infiltrationsförmågan i mark begränsad.

• FÖRSLAG

Förslaget innebär att Stadsparken utvidgas med 5 800 kvadratmeter. Genom förslaget ökar mängden grönyta således inom området, som redan idag till stora delar är hårdgjort. Stadsparkens utvidgning ger goda möjligheter att låta sammanhängande stråk med öppna dagvattenlösningar få sin slutpunkt i parken. Målsättningen bör i så stor grad som möjligt vara att, via så kallade planerade vattenvägar, styra dagvattnet längs Spårvägen och söderut via stråk i förlängningen av Astrid Lindgrens allé. Dagvatten från Allén, väster om Valldammsgatan, kan hanteras med öppna dagvattenlösningar i gatan eller kompletterat med fördröjning i Generationsparken.

Vid Skyttsparken, allra längst norrut och intill Hedvägen, föreslås ny bebyggelse. Denna yta utgör en lokal lågpunkt, men förtätning i detta läge bedöms ha så positiv inverkan på stadsbilden att detta ändå förordras. I kommande detaljplanearbete kommer mer detaljerade dagvattenutredning-

ar göras för hela området. I detta arbete är det särskilt viktigt att studera konsekvenserna för skyfallshantering till följd av exploatering vid Skyttsplan.

I utformning av dagvattenlösningar bör multi-funktionslösningar eftersträvas i så stor utsträckning som möjligt. Det innebär att ytorna har fler funktioner än att endast ta hand om regnvatten. Det är också viktigt att dagvattenlösningarna inte skapar barriärer i gator och allmän platsmark.

De täta jordlagerna innebär att det bara är en liten, eller ingen, naturlig infiltration i området. Därför bör fördröjningsmagasin förses med dräneringsledning som avleder fördröjt dagvatten.

STADSKLIMAT

I KORT-
HET

- *Förslagets byggda struktur, med de slutna kvarteren, tillsammans med den gröna strukturen och utvidgningen av Stadsparken ger en variation av mikroklimat inom stadsdelen.*

• NULÄGE

Klimatet i Trelleborg är ett typiskt kustklimat med små temperaturvariationer, starka och regelbundna vindar och förhållandevis mycket nederbörd. Temperaturerna ligger under året inom ett intervall på cirka 25 grader och med 10 – 15 nederbördsdagar per månad. Genomsnittstemperaturen i Skåne väntas stiga med mellan 2 och 4 grader fram till år 2100. Temperaturerna kommer sannolikt att ha samma fördelning mellan högsta och lägsta temperaturer, men skalan skjuts uppåt på termometern. Effekten kommer att bli ökade vindhastigheter och kraftigt ökande nederbördsmängder i perioder.

Den förhärskande vindriktningen i Trelleborg är västlig till sydvästlig, sett till hela året. De vindhastigheter som, med enkla vindklimatologiska bedömningar, har uppmätts visar att vindkomforten periodvis är låg på öppna eller annars oskyddade platser.

• FÖRSLAG

I förslaget skapar kvarterstrukturen tydliga variationer i mikroklimatet, med möjlighet att skapa ett lugnare klimat på innergårdarna, dit de kraftiga vindarna inte når. Kvarteren ligger i huvudsak på ett sådant vis att gårdarna blir solbelysta, med undantag för delar av innergårdarna som skuggas av intilliggande bebyggelse. Stadens olika material har inverkan på komforten. Mjuka material i form av växtlighet ger ett generellt sett jämnare stadsklimat, vilket en utvidgning av Stadsparken kan bidra till. Utvidningen innebär ett stort antal nya träd som absorberar värme och ger skugga samt nya vattenytor som tar upp stora mängder värme under dagen som sedan avges långsamt under natten. Sammantaget skapar förslagets byggda struktur tillsammans med den gröna strukturen en variation av mikroklimat inom stadsdelen, med såväl soliga som skuggiga platser och platser som är mer skyddade från vind än andra med bättre genomströmning.

GENOMFÖRANDE AV PLANPROGRAMMET

I detta kapitel beskrivs den fortsatta processen och hur planprogrammet planeras att genomföras.

ETAPPVIS UTBYGGNAD

Planprogrammet beskriver ett större utbyggnadsområde varvid utbyggnaden förväntas ske etappvis. För den kommunägda marken, inklusive Signalen 19, föreslås att 3-4 detaljplaner tas fram. Tekniska förvaltningen initierar detaljplanerna och står som planbeställare.

- *ETAPP 1A*

Ettapp 1a föreslås avse det gamla busstationsområdet i direkt anknötning till förlängningen av Astrid Lindgrens allé. Detta område kan sträcka sig från p-huset i väster till delar av den föreslagna utbyggnaden av stadsparken i öster. Området omfattar cirka 33 000 kvadratmeter bruttoarea (BTA), varav cirka 12 000 kvadratmeter BTA föreslås vara parkeringshus. Utbyggnad av stadsparken bör prioriteras i de centrala delarna d.v.s. i anknötning till förlängningen av Astrids Lindgrens allé. Delar av den planerade utbyggnaden av stadsparken kan tillfälligt behöva användas som etableringsytor för byggbodar under byggtiden.

- *ETAPP 1B*

Ettapp 1b föreslås utgöra området norr om ettapp 1a, d.v.s. fastigheterna Signalen 19 och 20. Signalen 19 ägs av det kommunägda bolaget Östersjöterminalen AB och utveckling av denna fastighet ska ske med hänsyn till de befintliga verksamheterna och gällande hyreskontrakt. För området finns ett påbörjat planuppdrag. Området behöver saneras, vilken beräknas vara klar under år 2019. Området omfattar nya bygggrätter för cirka 26 000 kvadratmeter BTA.

- *ETAPP 2A*

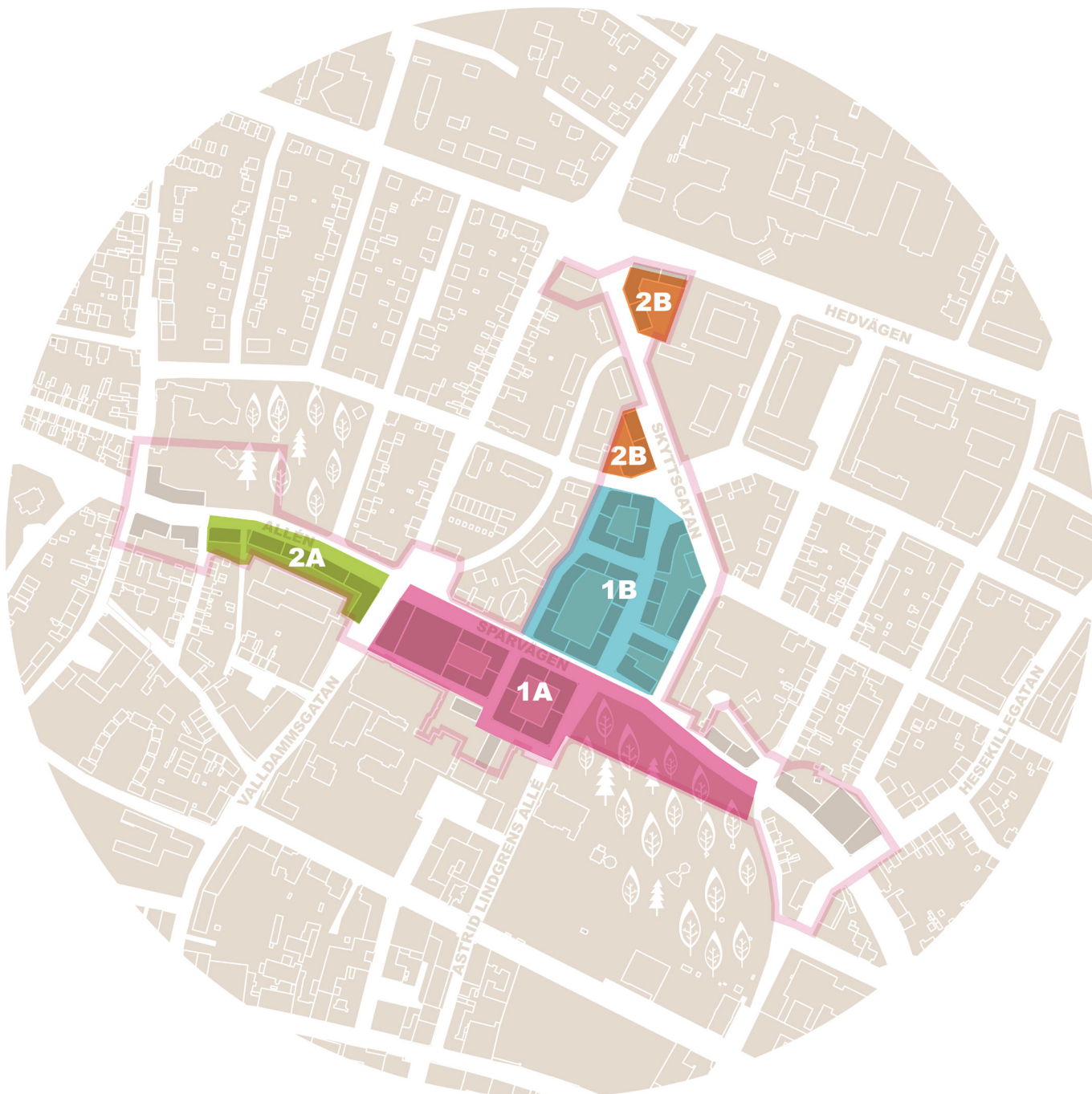
Ettapp 2a föreslås avse området väster om ettapp 1a, längs Allén. Området omfattar cirka 11 000 kvadratmeter BTA, varav 8 000 kvadratmeter ligger på kommunal mark.

- *ÖVRIGA ETAPPER*

Kvar återstår ett mindre område bostäder norr om ettapp 1b. Dessa föreslås utgöra en ettapp 2b och möjligtvis löpa parallellt med ettapp 2a. Ettapp 2b omfattar cirka 7 500 kvadratmeter BTA.

Inom planprogrammet finns även privat mark där kommunen inte kan styra tidplanen för utbyggnad.

Inom planprogrammet föreslås en förskola i den västra delen. Utifrån behov bör denna förskola kunna planläggas och byggas fristående från övriga etapper om så är nödvändigt.



Föreslagen etappindelning av planområdets utbyggnad. Etappindelningen visar den kommunalägda marken inom området som föreslås utvecklas, förutom den föreslagna förskolan i väster. Förskolan föreslås genomföras fristående från övriga etapper.

- **MARKANVISNINGSPROCESSEN**

Trelleborgs kommun äger större delen av den mark som ska exploateras varvid markanvisningar kommer att ske. Ambitionsnivån för områdets gestaltning bör ställas i förhållande till kommunens mål och ansvar att i möjligaste mån arbeta för att exploateringskalkylen ska generera ett positivt resultat. Markanvisningarna föreslås därför ske ett utifrån gestaltning och markpris. Direktanvisningar kan också tillämpas. Exempelvis kan ett förslag som lämnats in i tidigare marktilldelningsprocesser innehålla kvaliteter som passar in i ett annat område, vilket kan leda till en direktanvisning.

För detaljplanerna föreslås möjligheten att tillämpa olika marktilldelningsprocesser för att på bästa sätt utveckla området och få detaljplanerna genomförandeinriktade. Inför varje detaljplan/etapp bör i huvudsak ett tillvägagångssätt tillämpas. Inom respektive etapp kan marktilldelning göras till flera olika exploatörer.

Underlaget till markanvisningarna för etapp 1a och 1b föreslås i stora drag likna varandra medan det kan skilja sig något för etapp 2a. Markanvisning sker till de exploatörer som på bästa sätt uppfyller de krav och utvärderingskriterier som finns i markanvisningsunderlaget. Direktanvisningar föreslås vara möjligt om exploatören har ett förslag som är förenligt med kommunens ambitioner och prisnivå för området.

Nedan följer förslag på markanvisningsförfarande och i vilken etapp dessa skulle kunna tillämpas.

- *ETAPP 1A OCH ETAPP 1B*

Kommunen utformar ett samrådsförslag för detaljplanerna. Exploatörer förslås involveras i samband med samrådet. För att kunna ge exploatörer större möjligheter att komma in med varierande förslag är det viktigt att detaljplanerna hålls öppna och generella och att gestaltning av de enskilda byggnaderna styrs via markanvisningsavtalen baserat på utvalda förslag. Marköverlåtelse föreslås ske först när exploatörerna fått beviljat bygglov i enlighet med överenskommen gestaltning.

- *ETAPP 2A*

Kommunen föreslås utföra markanvisning till exploatörer före planläggning startar. Marköverlåtelse sker när detaljplanen vunnit laga kraft.

- *ETAPP 2B*

Etapp 2b föreslås vara flexibelt utifrån något av ovanstående förslag.

- **EXPLOATERINGSKALKYL**

En översiktlig kalkyl för exploateringen har utförts med ett tidigt utkast av planprogrammet som utgångspunkt. Utgifterna utgörs bland annat av kostnader för detaljplaneläggning, fastighetsbildning, byggande av p-hus och färdigställande av allmän plats. Inkomsterna kommer främst från försäljning av mark med byggrätter. Kalkylen visar att utgifterna utifrån dagens förutsättningar och marknadsvärde inte kommer att täckas av inkomsterna. På grund av osäkerheterna i detta tidiga skede är det svårt att bedöma storleken på både utgifter och inkomster. Ambitionsnivå påverkar utgifterna. Marknadsläget vid försäljningstillfället påverkar marknadspriset på byggrätterna och även försäljningstakten.

Kalkylen omfattar ett helhetsgrepp om Övre och stadsparkskvarteren varvid en del av utgifterna är allmännyttiga och hade delvis behövt komma till stånd även om Övre inte blir ett utbyggnadsområde. Övre och stadsparkskvarteren är en viktig och attraktiv centrumförtätning och bör genomföras trots den översiktliga kalkylens negativa resultat.

Kalkylen kommer att brytas ner och delas in i olika etapper i samband med detaljplaneläggning för att få en mer detaljerad bild över inkomsterna och utgifterna för området.

• UPPFÖLJNING AV INRIKTNINGAR

På detta uppslag beskrivs var i planeringsprocessen planprogrammets inriktningar och förslag säkerställs.

	PLANPROGRAM	DETALJPLAN	MARKANVISNING
• Befintliga huvudstråk förstärks och ett finmaskigt gatunät etableras.		X	
• Kvarteren i området ska i huvudsak vara slutna och bebyggelsen ska genom sin placering skapa tydliga gränser mellan vad som är allmänt och vad som är privat.		X	
• Gatorna och de offentliga platserna utformas för att hantera och uppmuntra till ett rikt stadsliv.		X	
• Bebyggelsen utformas i en mänsklig skala och med en hög arkitektonisk ambitionsnivå.			X
• Stadsdelen bygger vidare på Trelleborgs småskalighet, vilket bland annat innebär att kvarteren ska delas in i flera fastigheter.		X	
• Stadsparken utvidgas med 5 800 kvadratmeter (24 procents ökning)		X	
• Parkerna vid korsningen Skyttsgatan/Vikingagatan och vid korsningen Skyttsgatan/Hedvägen bebyggs		X	
• Stadsparkens och Generationsparkens entréer och gränser mot sin omgivning förbättras	X		
• Gat- och biltrafiknätet sammankopplas		X	
• Allén byggs om till stadsgata och ett mjuktrafikrum	X		
• Spårvägen byggs om till stadsgata och ett mellanting mellan mjuktrafikrum och integrerat frirum	X		
• Astrid Lindgrens allé förlängs norrut och utformas som ett frirum för gående och cyklister	X		
• Cyklister ska fortsatt ha hög framkomlighet genom området från väst till öst	X		
• De allmänna platserna i anslutning till busshållplatserna föreslås utvecklas	X		
• Detaljplaner ska i huvudsak reglera stadsstrukturen, stadskvaliteter i form av byggnadernas placering, volym och lokalisering av entréer och hur kvartersmarken, inklusive bebyggelsen, möter den allmänna platsen.		X	
• Gestaltningen av byggnaderna regleras inte i detalj i detaljplan		X	
• Kvarteren ska delas in i flera fastigheter		X	
• För fastigheter tillänkta för flerfamiljshus ska fastighetsgräns mot intilliggande gata eller allmän plats vara max 30 meter.		X	
• Vid markanvisning av kommunens mark ska säkerställas att samma arkitekt inte utformar två byggnader som angränsar varandra på två eller flera intilliggande fastigheter.			X
• En byggherre kan anvisas flera fastigheter inom området eller samma kvarter			X

	PLANPROGRAM	DETALJPLAN	MARKANVISNING
• Bebyggelsehöjden varierar i huvudsak mellan 3-5 våningar		X	
• På vissa platser tillåts bebyggelsen gå upp i 6-7 våningar		X	
• Oavsett byggnadernas användning ska entréer vändas direkt mot intilliggande gata.		X	
• Längs Astrid Lindgrens allé, Allén och Spårvägen ska gatans beläggning löpa ända fram till fasadliv.		X	
• I anslutning till enfamiljshus längs övriga gator kan smala kanter i form av förgårdsmark tillåtas, dock inte mer än 1,5 meter.		X	
• Lägenheter i bottenplan på flerfamiljshus ska utformas så att färdigt golv placeras upphöjt från intilliggande gatuplan.		X	
• Centrumverksamheter tillåts i hela området		X	
• I utpekade lägen kommer detaljplanen ställa krav på centrumverksamheter i bottenplan.		X	
• En ny förskola med cirka sex avdelningar föreslås i Generationsparkens sydvästra hörn.		X	
• Huvudbyggnaden och Tjänstebostaden inom Signalen 20 ska, utifrån dagens kända förutsättningar kring föroreningssituationen, bevaras.		X	
• Förrådet och Parkkontoret inom Signalen 20 föreslås rivas, men byggnadsmaterial från byggnaderna, såsom fönster och tegel, ska återbrukas inom området, under förutsättning att byggnadsmaterialet inte är förorenat.		X	
• Följande byggnader föreslås i kommande detaljplaner få skyddsbestämmelser och varsamhetsföreskrifter enligt PBL: Huvudbyggnaden (under förutsättningen att byggnaden kan bevaras) och Tjänstebostaden inom Signalen 20, bostadshuset inom Husaren 16, vattenverkets tegelbyggnad inom Sadeln 3 och Axel Ebbes konsthall inom Pilarna 1.		X	
• Parkeringsbehovet föreslås lösas huvudsakligen i nya parkeringshus		X	
• Möjlighet att låta det västra parkeringshusets tak vara allmänt tillgängligt ska utredas vidare		X	
• Kantstensparkering kan bli aktuellt att planläggas som kvartersmark		X	

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH UNDERLAG

I detta kapitel beskrivs kortfattat de förutsättningar och det underlag som ligger till grund för förslaget.





- **INTILLIGGANDE OMRÅDEN**

Övre och Stadsparkskvarteren är ett brokigt område, precis som stora delar av Trelleborgs centrala delar.. Direkt söderut ligger stadens centrum. Området närmst Övre byggdes ut vid förra sekelskiftet och här finns Stadsparken, Stortorget, gamla institutioner och bostäder lokaliserade längs Nygatan. Ytterligare ett kvarter söderut ligger den medeltida stadsstrukturen och Algatan, där byggnader har ersatts efterhand vilket skapat en brokig stadsbild. Detta är stadens absoluta centrum med en blandning av handel, bostäder och olika arbetsplatser.

Området öster om Övre byggdes utifrån stadsplanen från 1915. Gatorna är utlagda i en tydlig rutnätsstruktur med husen placerade i linje med gatan. Området består i huvudsak av enfamiljs- och parhus i 1,5 plan, men med inslag av lägenhetshus. Allra längst västerut angränsar planområdet till Norregatan. Detta är en av stadens medeltida infarter och gatan har kvar sin sträckning än idag. Intill Norregatan och längs Allén ligger Generationsparken - den gamla folkparken som anlades under 1890-talet. Området intill parken består av gator i en rutnätsstruktur med i huvudsak friliggande villor från början av 1900-talet. Husen ligger på stora fastigheter, något tillbakadragna från gatan.

- **GÄLLANDE DETALJPLANER**

Hela området är planlagt sedan tidigare. Planprogrammet föreslår ändringar i följande detaljplaner: A 4, A 9, A 42, A 77, A 120, A 139, A 141, A 164, A 173, A 200, A 201 och DP 92.

Området berörs även av en rad tomtindelningar. Till följd av föreslagna planändringar ska dessa inte längre gälla och därför upphävas i samband med antagandet av de nya detaljplanerna. Detta gäller för kvarteren Styrkan, Signalen, Valldammen, Alsingehejdan och Norreport.

- **ARKEOLOGI**

Området berör inte några kända fornlämningar men ligger i nära anslutning till fornlämningen för stadslagret från det historiska Trelleborg. Inom området för stadslagret har även spår påträffats efter den vikingatida ringborg som gett staden dess namn. Vidare finns både boplatser och gravfält från förhistorisk tid i närområdet.

De markarbeten som utförts i samband med den befintliga bebyggelsen och infrastrukturen har troligen förstört de lämningar som tidigare eventuellt funnits dolda under marken i området. Länsstyrelsen har därför meddelat att det inte finns tillräckliga skäl för att kräva en arkeologisk utredning. Anmälningsplikten gäller dock fortfarande, som alltid. Om en fornlämning påträffas vid markarbeten ska dessa omedelbart avbrytas och länsstyrelsen kontaktas.

- **GEOTEKNIK**

En övergripande geoteknisk utredning har gjorts som visar att val av byggnader inte begränsas av geotekniska förutsättningar, men att grundläggningsmetoderna kan behöva anpassas till förutsättningarna. Grundvatten-

nivåerna varierar stort inom området och vid bygge av hus med källare kan grundläggning under grundvattenytan bli aktuellt, vilket i så fall kräver en vattentät grundläggning och en tillfällig grundvattenpumpning i samband med byggnationen.

- **GENOMFÖRDA UTREDNINGAR**

Som underlag till planprogrammet har följande utredningar gjorts:

*Gestaltningförslag för Övre och Stadsparkskvarteren,
Arkitema Architects och Lendager Group, 2017-03-03*

*Gestaltningförslag för Övre och Stadsparkskvarteren,
Gehl Architects, 2017-03-03*

*Gestaltningförslag för Övre och Stadsparkskvarteren,
Okidoki! arkitekter, 2017-03-03*

*Trafikbullerutredning,
Sweco, 2016-05-11*

*Underlag för Övre: Klimatanpassning, förnybar energi & energioptimering,
Tyréns, 2016-11-25*

*Kulturmiljöanalys Trelleborg Övre,
God Bostad Kulturmiljökonsult, 2016-07-07*

*Markteknisk undersökningsrapport (MUR),
WSP, 2016-05-27*

*Miljöteknisk markundersökning för planområdet "Övre Stadsparkskvarteren",
WSP, 2016-05-27*

Mätningar av föroreningar i inomhusluft för bedömning av möjligheter till omvandling av bostäder, Ramböll, 2017-06-15

*Miljöinventering Gasverkstomten,
Ramböll, 2017-06-15*

Marknadsanalys bostäder och lokaler för centrala Trelleborg samt Övre Stadsparkskvarteren, WSP, 2016-06-27

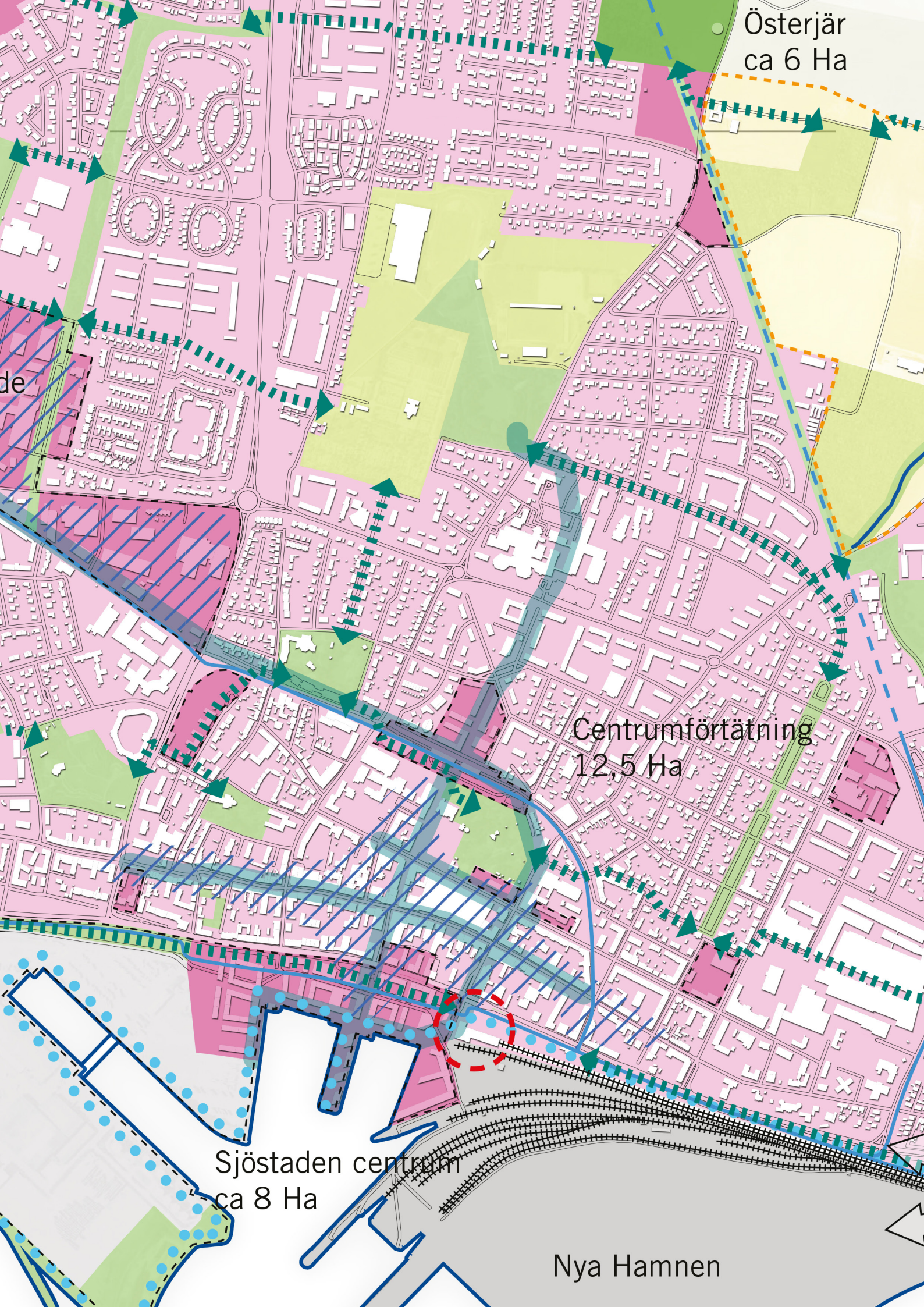
*Parkeringsstrategi Trelleborg,
Trivector, 2013-11-12*

*Riskutredning Planområde Övre,
Säkerhetspartner, 2016-05-16*

*Utvärdering med socialt fokus,
Sweco, 2017-03-29*

*Trafikutredning och trafikanalys Trelleborgs centrum,
Ramböll, 2016-02-02*

*Trafikutredning Trelleborgs centrum - PM Spårvägen,
Ramböll, 2016-06-13*

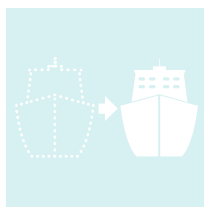


Österjär
ca 6 Ha

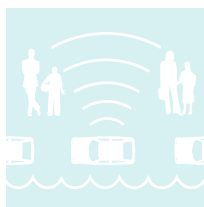
Centrumförtätning
12.5 Ha

Sjöstaden centrum
ca 8 Ha

Nya Hamnen



Flytta hamnen



Bygg bort barriärer i centrum



Skapa havskontakt i staden



Skydda mot översvämningar



Tillgängliggör sammanhängande strandpromenad från hamn till hamn



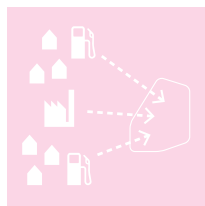
Kvalitetshög befintliga och anlägg nya badplatser



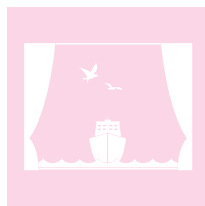
Bygg tät blandstad nära befintlig service, infrastruktur och kollektivtrafik



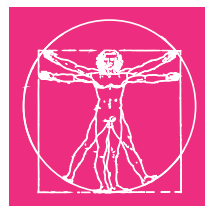
Förtäta på redan hårdgjord mark



Planera flyttkidor för att samla riskverksamheter



Profitera på havsutsikt i bostäder



Gestalta bebyggelse i mänsklig skala med hög arkitektonisk ambition



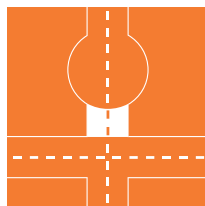
Planera stadens ljudmiljöer



Satsa på persontågstrafiken



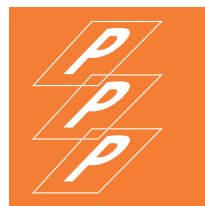
Samla färdmedel i nod och tidsoptimera kollektivtrafiken



Sammankoppla biltrafiknätet



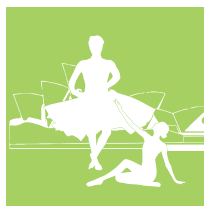
Prioritera trafikslag



Samla och samnyttja parkering



Utforma identitetsstärkande entréer och tydliga stadsgränser



Planera attraktiva målpunkter och landmärken i tillgängliga stråk



Bind samman och synliggör stadens grönytor i gröna korridorer



Gestala genomgående grön boulevard



Tillgängliggör och skydda ådalarna samt omhändertä vatten



Värdera den biologiska mångfalden och utveckla ekosystemtjänster



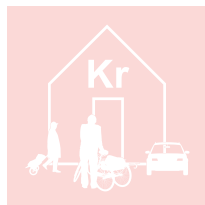
Freda landskapskilar i staden



Stärk det kulturhistoriska arvet



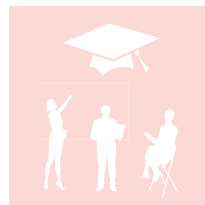
Stärk centrumhandeln



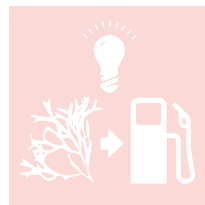
Skapa tillgängligt internhandelsområde



Bind samman, tillgängliggör besöksmål och profitera på havskontakt för besöksnäring



Bygg läromiljöer och skapa förutsättningar för högre utbildningar



Planera för kvalificerade arbetsplatser, innovation och forskning

TECKENFÖRKLARING

- Blandad bebyggelse
 - Nytt bebyggelseområde från tidigare jordbruksmark
 - Förtätning/omvandling/ändring av markanvändning till blandad bebyggelse
- Jordbruksmark
 - Landskapskilar med jordbruk/närodling/stadsodling
- Verksamhetsområde
 - Nytt verksamhetsområde från tidigare jordbruksmark
 - Förtätning av verksamhetsområde
- Allemansrättslig mark, park & natur
 - Nytt park/naturområde från tidigare jordbruksmark
- Särskilda fritidsområden begravningsplatser och kolonilottsområden
 - Grönkorridorer/boulevarderna i staden
 - Prioriterade fotgängarstråk
 - Handelsområden
 - Kustpromenaden från Hamn till Hamn
 - Prioriterade cykelvägar Etapp 1
 - Prioriterade cykelvägar Etapp 2
 - Stadsgräns och entréer
- Vägar och gator
 - Ringväg inom korridor
- Järnväg
- Åar, vattendrag och kust

Ovan: I Fördjupningen av översiktsplanen för Trelleborgs stad 2025 beskrivs stadens målbild utifrån fem identitetsbärare. Till respektive identitetsbärare finns sex strategier kopplade. Övre är ett viktigt förtätningsområde vilket innebär att flera av strategierna är av högsta relevans vid utvecklingen av Övre och Stads-parkskvarteren.

Föregående sida: Utdrag från markanvändningskartan i fördjupningen av översiktsplanen.

• FÖRDLJUPNING AV ÖVERSIKTSPLANEN FÖR TRELLEBORGS STAD 2025

I Fördjupningen av Översiktsplanen för Trelleborgs stad 2025 identifieras Övre som ett strategiskt viktigt omvandlingsområde. Området är utpekade som ett område för omvandling och ändring av markanvändning till blandad bebyggelse. Fördjupningen av översiktsplanen är uppbyggd utifrån fem identitetsbärare som var för sig förtydligar olika aspekter av stadens identitet, förutsättningar och målbilder. Till identitetsbärarna finns 30 strategier kopplade. Planprogrammet bidrar till att uppfylla nästan hälften av dessa (se föregående uppslag), vilket i sin tur visar på områdets betydelse för hela Trelleborgs utveckling.

• FÖRSLAG FÖR OMRÅDETS UTVECKLING

I arbetet med planförslaget har kommunen samarbetat med tre arkitektlag för att studera hur området skulle kunna utvecklas. Förslagen har utgjort ett underlag för kommunens fortsatta diskussion och arbete med planprogramsförslaget.



Bild: Arkitema Architects

- ARKITEMA ARCHITECTS OCH LENDAGER GROUP

Arkitema Architects och Lendager Groups föreslår en öppen byggnadsstruktur, med många smitvägar för gående och med öppna gränser mellan vad som är allmänt och privat. Byggnadshöjden varierar mellan 2 och 6 våningar. Gatustrukturen är på flera ställen bruten, med brutna siktlinjer till följd. Ny bebyggelse föreslås längs Allén och invid Stadsparken. Stadsparken föreslås inte utvidgas, utan istället föreslås flera små offentliga platser. Invid Stadsparken föreslås ny bebyggelse. En ny förskola placeras sydväst om korsningen mellan Astrid Lindgrens allé och Spårvägen. Astrid Lindgrens allé förlängs norrut och förslaget innebär att flera återvändsgränder öppnas för bilar så att Övre ansluter Spårvägen i ett flertal punkter.

- GEHL ARCHITECTS

Gehl Architects föreslår en kvartersstruktur med en delvis öppen byggnadsstruktur. Byggnadshöjden är generellt något lägre än i Arkitema Architects och Lendager Groups förslag, med en variation mellan 1,5 och 5,5 våningar. Gatustrukturen är tydlig med väldefinierade gaturum. Förslaget innehåller mindre expansioner av Stadsparken, en utvidgning av Generationsparken och flera mindre offentliga platser. En ny förskola placeras i Generationsparkens sydvästra hörn och på intilliggande parkeringsplatser. Spårvägen, mellan Valldammsgatan och Hesekillegatan, föreslås utformas som ett gångfartsområde med rejäla grönytor. Gator som i dagsläget slutar i återvändsgränder öppnas upp och Astrid Lindgrens allé förlängs norrut.



Bild: Gehl Architects

- *OKIDOKI! ARKITEKTER*

Okidoki Arkitekter har en tydlig kvartersstruktur. Byggnadsstrukturen följer kvartersstrukturen och skapar tydliga gränser mellan allmänt och privat. Förslaget är det som innehåller högst exploatering och med en byggnadshöjd som varierar mellan 2 till 6 våningar. Gatustrukturen är tydlig där bebyggelsen hjälper till att definiera gaturummen. Ny bebyggelse föreslås längs Allén, som föreslås få en helt annan karaktär. Förslaget innehåller en stor utvidgning av Stadsparken, som växer norrut fram till Spårvägens nya läge. En ny förskola föreslås placeras i Stadsparkens norra hörn. Delar av Stadsparken föreslås samnyttjas som förskolegård. Som i de andra förslagen förlängs Astrid Lindgréns alle norrut och gator som idag slutar i återvändsgränder öppnas upp och ansluts till Allén och Spårvägen.



Bild: *Okidoki! Arkitekter*





KONSEKVENSER

I detta kapitel beskrivs konsekvenser
av planprogrammets genomförande

- **NOLLALTERNATIV**

Om förslaget inte genomförs lämnas området sannolikt i huvudsak som det är idag. Den gamla busstationen används idag som en tillfällig parkeringsplats för bilar som skulle bli permanent. Området kommer förmodligen fortsatt upplevas som en barriär och tydlig gräns mellan centrum och resten av staden. Gällande planer möjliggör för viss förtätning, i huvudsak inom Signalen 19 och 20, där detaljplanen medger allmänt ändamål. För att uppnå kommunens befolkningsmål om 50 000 invånare till 2028 skulle andra ytor behöva exploateras istället, vilket sannolikt skulle innefatta stora ytor jordbruksmark.

- **FÖRSLAGET**

Förslaget innebär att centrala Trelleborg förtätas med cirka 550-600 bostäder. Gatunätet förändras och binder samman Trelleborgs stadsstruktur på ett bättre vis. Planförslaget innebär att cirka 85 000 kvadratmeter markyta, som redan är ianspråktaget och till stora delar hårdgjort, omvandlas till tätbebyggda stadskvarter. Två parker kommer genom förslaget bebyggas, samtidigt som Stadsparken utvidgas och den totala grönytan inom planområdet ökar.

- **STADS- OCH LANDSKAPSBILD**

Förslaget innebär att den stadstypologi, med i huvudsak slutna kvarter och hus i gatulinjen, växer norrut. Det sammanhängande gatunätet i centrum integreras med gatunätet i norr, vilket gör att staden som helhet kommer upplevas som mer sammanhållen. Stadsväven läker genom förslaget samman. Bebyggelsens skala, som föreslås domineras av hus i tre till fem våningar, går i linje med den existerande skalan i centrum.

Stadsbilden som berättar om tidigare järnvägsspår finns delvis kvar genom Spårvägens sträckning. Detta blir framförallt tydligt i den östra delen av området, mellan Parkgatan och Hesekillegatan, där gatan svänger.

Genom förslaget tas befintliga siktlinjer tillvara och flera nya skapas, vilka bidrar till att binda samman området med resten av staden.

- **SOCIAL KONSEKVENSER**

Den fysiska miljön får sociala konsekvenser i form av hur vi använder och tillåts använda staden. Stadsbyggandet påverkar bland annat tillgängligheten till såväl mänskliga eller immateriella resurser (exempelvis färdigheter och egenskaper som kan utvecklas genom kontakter och nätverk eller genom stöd från andra människor) som materiella resurser (sådant som den byggda miljön erbjuder - exempelvis tillgång till service eller annat utbud som staden erbjuder).

I samband med stadsbyggande är känslan av trygghet särskilt belyst. Trygghetskänslan är en grundläggande förutsättning för att stadens offentliga rum ska användas. Känslan av otrygghet påverkas i stor utsträckning av faktorer som kön, ålder, socioekonomisk status, etnicitet eller funktionsned-

sättning. Ofta är trygghet i staden kopplat till förflyttningar i staden.

Här under beskrivs kortfattat de konsekvenser som den byggda miljön bedöms få ur ett socialt perspektiv.

- *RUMSLIG STRUKTUR OCH INTEGRATION*

En bärande idé i förslaget är att förstärka de etablerade stråken i området. Hur stadsrum och stråk kopplas till varandra, och vilken relation olika stråk får till andra stråk i ett område eller stad, påverkar vilka rumsliga egenskaper de får. Strukturen och de rumsliga relationerna påverkar vilka stråk som blir centrala och vilka som blir segregerade från annat men också vilka rum som får kontrollerande egenskaper. Genom att sammankoppla och förstärka Astrid Lindgrens allé och Spårvägen skapas förutsättningar för två starka stråk med hög centralitet, och på så vis förutsättningar för en större andel av gångflöden och vistelse och därmed också den typ av verksamheter som främjas av detta.

- *DET OFFENTLIGA RUMMET*

För att nå målet om att skapa välkomnande platser för många olika grupper krävs en diversitet av offentliga platser eller offentliga platser som kan rymma olika typer av rum eller upplevelser. Detta är starkt beroende av att platserna är tillräckligt stora för att rymma olika miljöer och att de inte är allt för hårt programmerade för en viss typ av aktivitet som så att säga tar överhanden och tränger ut andra grupper eller aktiviteter.

Gatorna inom området kommer bli viktiga offentliga rum. Genom att ställa krav på byggnadernas placering skapas tydliga gränser mellan vad som allmänt och privat, vilket undanröjer en osäkerhet om vem som har rätt att använda sig av stadens ytor. Genom att ställa krav på att byggnaderna vänder sin framsida och sina entréer mot gaturummet skapas gator som upplevs som tryggare och därmed mer attraktiva att vistas på.

Inom eller i anslutning till området finns Generationsparken och Stadsparken. Dessa parker är tillräckligt stora för att möjliggöra för flera grupper att använda dem samtidigt för olika ändamål, att mötas och samexistera i det offentliga rummet. Generationsparken präglas starkt av sin hårda programmering, med tydligt avgränsade aktivitetsytor. Stadsparken saknar denna tydliga programmering och genom en stor utvidgning skapas förutsättningar för en park med nya typer av rum som kan tas.

Stora parker utgör ofta stora trygghetsproblem kvällstid. En viktig del i förslaget är att skapa nya, tydliga kanter i parkernas utkanter och där bebyggelsen vänder sina framsidor mot gatan. Detta skapar möjlighet att röra sig runt parkerna i vad som upplevs som trygga stråk.

BEBYGGELSESTRUKTUR OCH INNEHÅLL

Bebyggelsestrukturen och utformning påverkar exempelvis hur gårdar eller ytor intill bostäder tas i besittning och uppfattas, hur de används och av vem. För att något ska få en tydlig offentlig karaktär så behövs en tydlig

avgränsning av det privata. Ju mer otydlig och flytande övergången är ju mindre offentlig kan en plats eller yta bli i praktiken. Det betyder att om en privat trädgård gränsar direkt mot exempelvis en park eller ett torg – utan att avskiljas med publik gata eller gångväg – så kommer parken/platsen/torget bli mindre offentligt och färre grupper/personer bjuds in att använda platsen. Förslaget bygger på en sluten kvartersstruktur där byggnaderna skapar tydliga gränser mellan det allmänna och det privata.

I korsningen Norregatan / Allén föreslås en ny förskola. Istället för att förskolan och därmed barnen placeras i undanskymda lägen, innebär placeringen i de två centrala stråken att barnen synliggörs i det offentliga rummet.

- *PRIORITERING AV TRAFIKSLAG*

En ojämlig tillgång till stadens resurser missgynnar samhället i allmänhet och marginaliserade grupper i synnerhet. Genom förslaget föreslås dels en tät stadsstruktur, vilket skapar förutsättningar för kortare avstånd i staden. Det skapar i sin tur förutsättningar för en mer aktiv prioritering av trafikslagen. Att prioritera gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer framför bilister är viktigt dels ur ett klimatförändringsperspektiv, men också ur ett socialt perspektiv. Kvinnor och ungdomar använder exempelvis i högre utsträckning kollektivtrafik. Ur detta perspektiv är området särskilt lämpat att exploatera i och med att det inom och i anslutning till planområdet finns mycket god tillgång till kollektivtrafik.

Förslaget innebär att de mest centrala huvudstråken (Spårvägen och Astrid Lindgrens allé) ska utformas för att främja gång- och cykelförflyttningar. På Astrid Lindgrens allé föreslås ett förbud mot motorfordon. Detta innebär att gående och cyklister får den närmaste eller genaste vägen.

• **TILLGÄNGLIGHET**

Området är i huvudsak plant med små höjdskillnader, vilket skapar goda förutsättningar för en god, fysisk tillgänglighet. Genom förslaget, med en utbyggd allmän platsmark och tydliga gränser i stadslandskapet, ökar den upplevda tillgängligheten till området.

• **RIKSINTRESSEN**

Området ligger inom riksintresse för kustzonen, vilket inte bedöms påverkas. I övrigt berörs inga riksintressen.

• **FÖRORENAD MARK**

Inom den gamla gasverkstomten (kv Signalen 19 och 20) finns mycket höga halter av markföroreningar. Föroreningarna härstammar från den tidigare gasverksverksamheten. Förhöjda föroreningshalter har även påvisats i grundvatten inom fastigheten och i närliggande bergbörade brunnar. Gasverksfastigheterna är placerade i riskklass 1, det vill säga mycket hög föroreningsrisk, och finns med på Länsstyrelsens lista över prioriterade

områden. Kommunens avsikt är att söka bidrag för sanering av båda fastigheterna för att dessa ska vara lämpliga att exploatera med bland annat bostäder.

Ingen undersökning har gjorts på fastigheten där drivmedelsstationen finns, Loket 1, eller på fastigheterna Norreport 2 och 12. Detta behöver utredas vidare i kommande detaljplaner.

Inom övriga undersökta delområden förekommer markföroreningar i enstaka punkter och generellt ytligt (översta 0,5-1 metern) och i lägre föroreningshalter som inte föranleder något direkt åtgärdsbehov.

• RISKER OCH SÄKERHET

En riskutredning har genomförts som visar att det är möjligt att utveckla området tillsammans med de befintliga verksamheter som finns inom eller i anslutning till området. Från särskilda delar av drivmedelsstationen i öster krävs, med nuvarande förutsättningar, ett visst skyddsavstånd. Skyddsavståndet får dock bara konsekvenser för den exploatering som föreslås inom samma fastighet (Lokstallet 1) som drivmedelsstationen.

• KONSEKVENSER FÖR FASTIGHETSSTRUKTUREN

Kommunen äger större delen av den mark som föreslås exploateras. Det innebär att kommunen har stor rådighet över områdets utveckling. De kommunalägda fastigheterna kommer styckas upp och i huvudsak avyttras i takt med att området exploateras.

Utöver kommunens fastigheter föreslås planändringar som berör följande privatägda fastigheter: Lokstallet 1, Blixten 16 och 17, samt Norreport 2 och 12. På dessa fastigheter bedöms en förtätning i enlighet med förslaget som lämplig. Det innebär dels ändringar av befintliga byggrätter, dels ändringar av befintliga fastighetsgränser.

Det kommunala bolaget Östersjöterminalen äger Signalen 19, som föreslås utvecklas med ny bebyggelse. För Alsingehejdan 8 föreslås mindre ändringar i fastighetens nordöstra hörn för att uppnå ett bättre markutnyttjande vid korsningen Valldammsgatan / Allén.

• MILJÖKVALITETSNORMER FÖR UTOMHUSLUFT

Förslaget bedöms inte medföra att några miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Trelleborgs kommun utför kontinuerliga undersökningar av luftkvaliteten i staden genom en mätstation som är placerad på Hamngatan, cirka rakt 400 meter söder om planområdet. Mätningarna omfattar timmedelvärde och dygnsmedelvärde av kvävedioxid och svaveldioxid samt dygnsmedelvärde av partiklar. Tidigare mätningar av luftkvaliteten har visat att inga överskridande av gällande gränsvärden skett. De uppmätta halterna av kvävedioxid och PM10 är dock så pass höga att kommunen är ålagd enligt lagstiftningen att utföra mätningar av dessa ämnen. Kommunen bedöms ligga långt under de gränsvärden som finns för koloxid och bly, varför inga mätningar av dessa ämnen utförs.

- **MILJÖKVALITETSNORMER FÖR VATTEN**

Marken inom fastigheterna Signalen 19 och 20 är förorenad till följd av den tidigare gasverksverksamheten. Förhöjda föroreningshalter har även påvisats i grundvatten inom fastigheten i närliggande bergbörade brunnar. Åtgärdsbehovet är i dagsläget inte fastslaget. Kommunens avsikt är att marken ska saneras till en nivå för känslig markanvändning, vilket bland annat innebär att grundvattnet ska kunna användas som dricksvatten. I övrigt bedöms förslaget inte medföra att några miljö kvalitetsnormer för vatten överskrids.

- **LJUDMILJÖ OCH MILJÖKVALITETSNORMER FÖR BULLER**

Kvarter utformningen och byggnadsvolymernas placering påverkar i stor utsträckning ljudutbredningen. I förslaget placeras bebyggelsen så att den skärmar av bullrets spridning, vilket skapar goda förutsättningar för tysta sidor och utemiljöer. Genom en utvidgning av Stadsparken tillförs många nya ljud i form av prasslande och vinande ljud från löv och ett ökat djurliv. Den visuella upplevelsen av grönska har även en stor inverkan på hur vi upplever ljudmiljön och en ökad känsla av lugn.

En bullerutredning är genomförd som visar att bullernivåerna från vägtrafiken inom området gör att det i vissa lägen kommer krävas genomgående lägenheter. De högsta bullernivåerna är främst kopplade till Hedvägen och de större gatornas korsningspunkter.

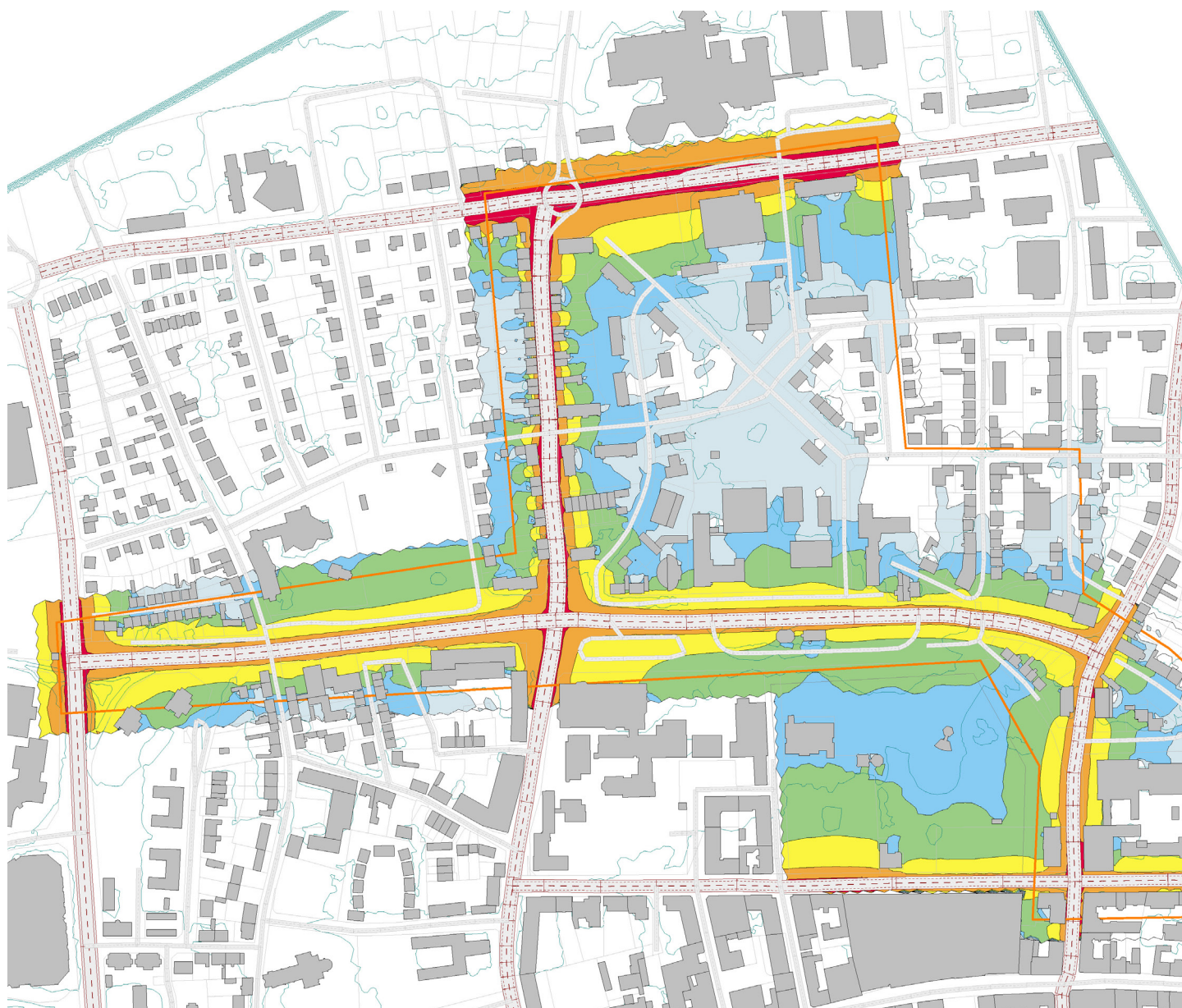
Förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader säger att buller från spårtrafik och vägar inte bör överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden. Om ljudnivån ändå överskrids bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden, och minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden.

- **LEDNINGAR**

I och med funktionen som ett kommunaltekniskt område finns det inom planområdet mycket infrastruktur i form av ledningar under marken. Förslaget har i så stor mån som möjligt tagit hänsyn till ledningarnas lokalisering. Vid exploatering av området kommer vissa ledningar att behöva flyttas. Detta behöver studeras närmare i kommande skeden.

- **SKUGGBILDNINGAR**

Sol- och skuggstudierna (se nästa sida) visar att det finns goda möjligheter till såväl solexponerade som solskyddade utemiljöer inom planområdet.



Beräknade ljudnivåer i 5 dB intervall

< 35.0 dB(A)
> 35.0 dB(A)
> 40.0 dB(A)
> 45.0 dB(A)
> 50.0 dB(A)
> 55.0 dB(A)
> 60.0 dB(A)
> 65.0 dB(A)
> 70.0 dB(A)
> 75.0 dB(A)

En bullerutredning är genomförd som visar att bullernivåerna från vägtrafiken inom området gör att det i vissa lägen kommer krävs genomgående lägenheter. De högsta bullernivåerna är främst kopplade till Hedvägen och de större gatornas korsningspunkter.



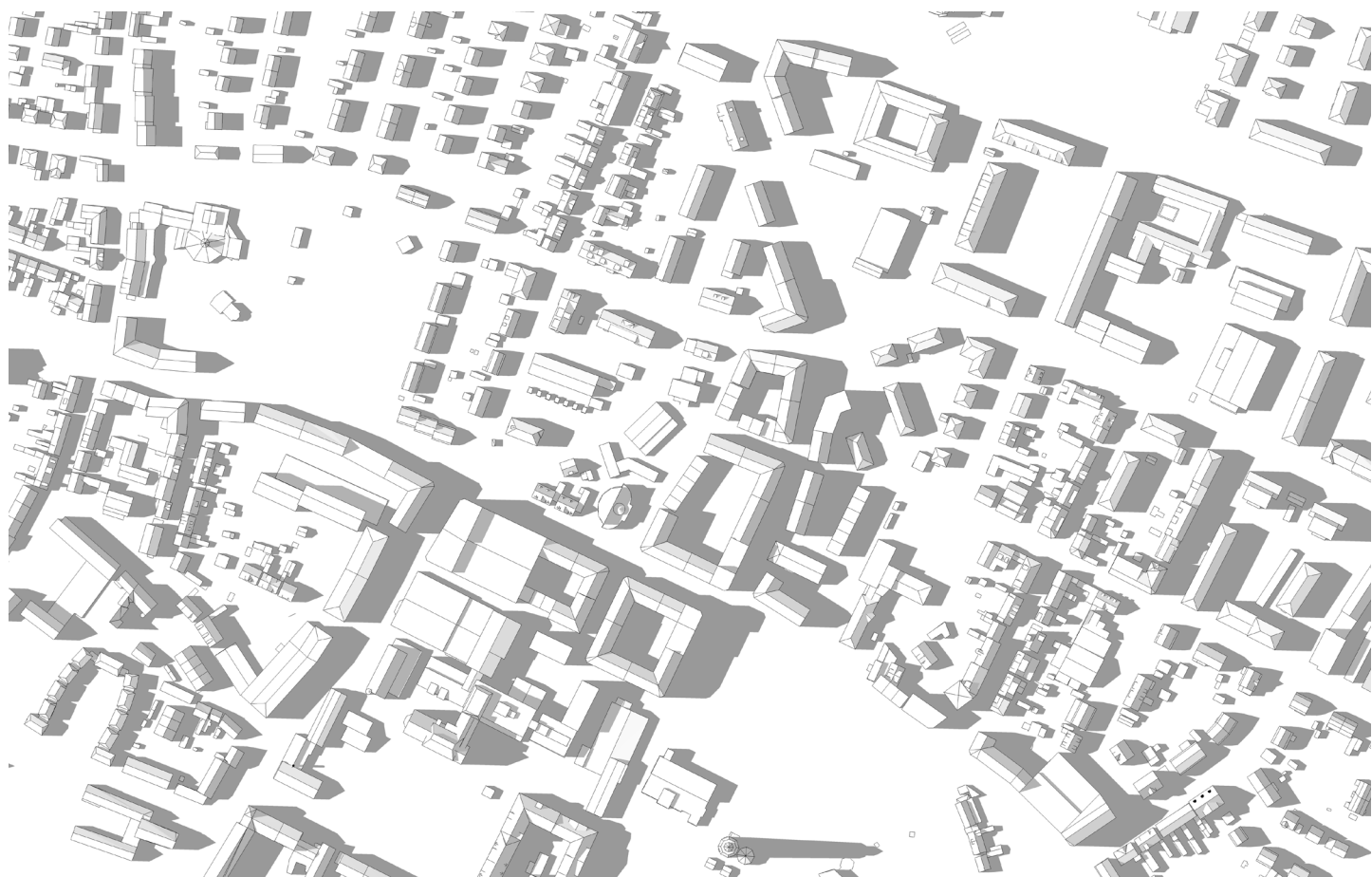
Sol- och skuggstudie, 21 juni klockan 09.00



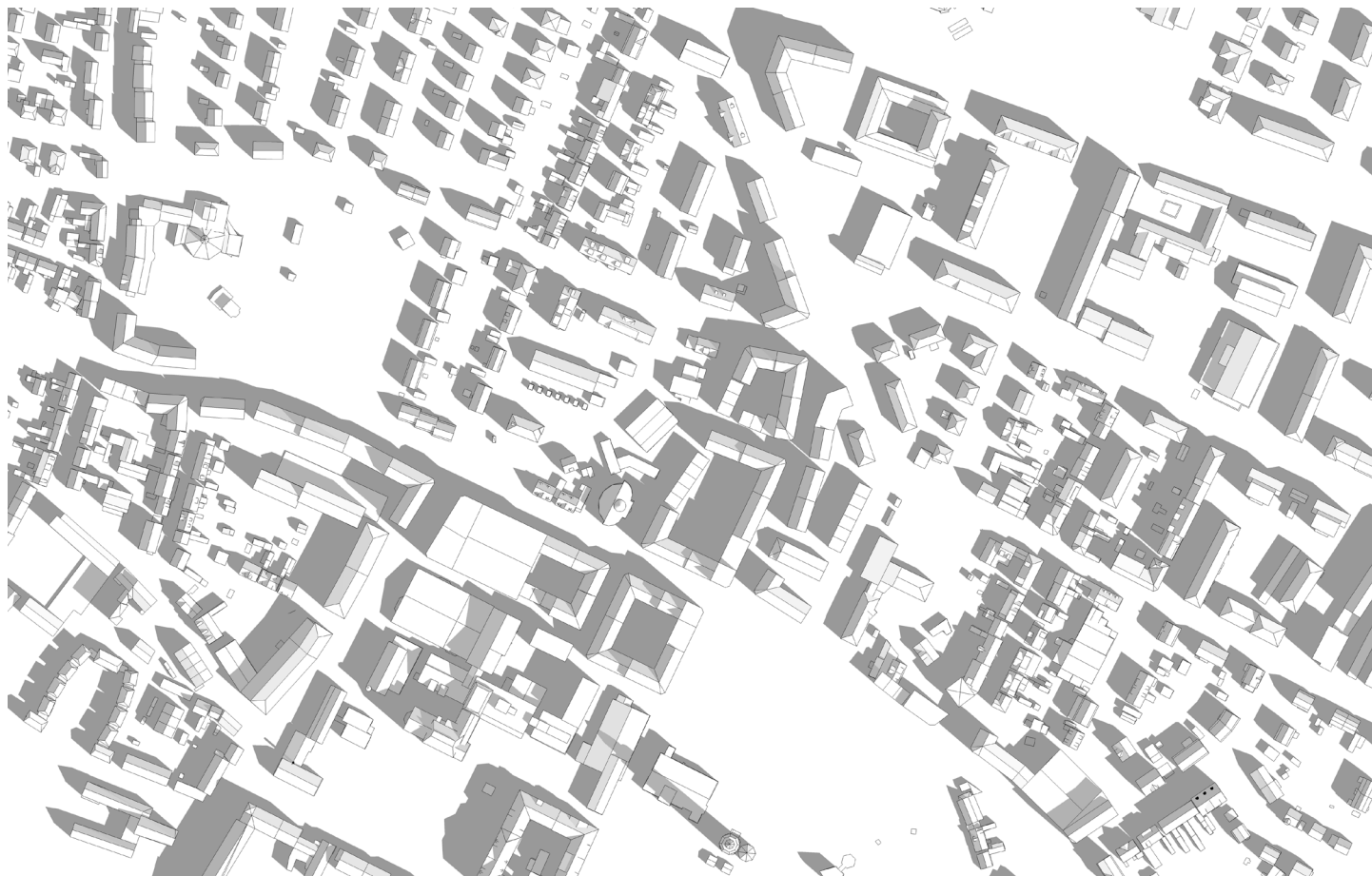
Sol- och skuggstudie, 21 juni klockan 12.00



Sol- och skuggstudie, 21 juni klockan 15.00



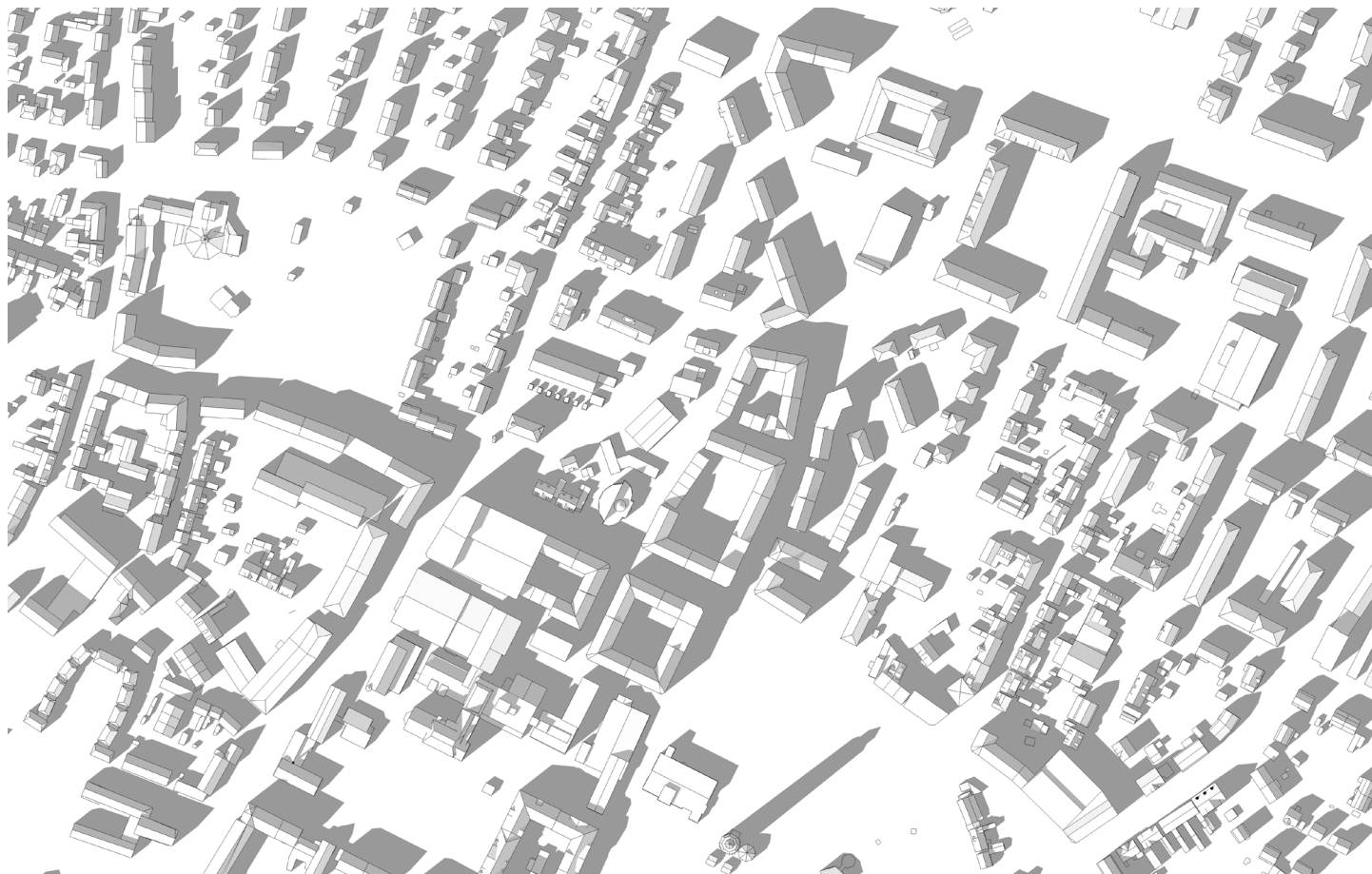
Sol- och skuggstudie, 21 juni klockan 17.00



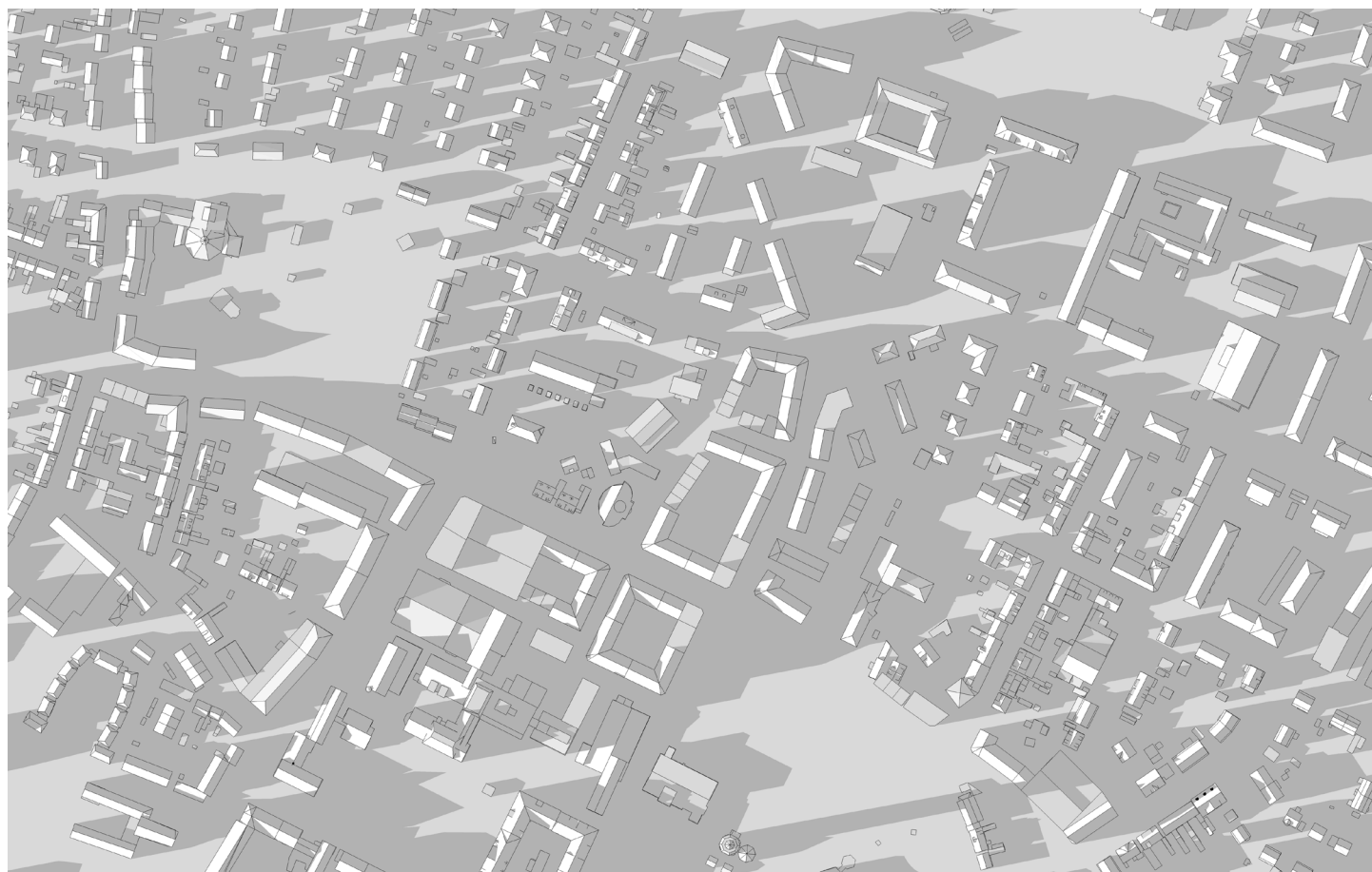
Sol- och skuggstudie, 21 september (höstdagjämning) klockan 09.00



Sol- och skuggstudie, 21 september (höstdagjämning) klockan 12.00



Sol- och skuggstudie, 21 september (höstdagjämning) klockan 15.00



Sol- och skuggstudie, 21 september (höstdagjämning) klockan 17.00



TRELLEBORGS
KOMMUN

www.trelleborg.se/ovre