



STRUKTURPLAN BUSINESS CENTER TRELLEBORG

2019-10-25
reviderad 2020-05-13 avseende
kartbild med kommunalägda fastigheter

Medverkande

Trelleborgs kommuns Styrgrupp Kuststad 2025

Projektledningsgrupp Kuststad 2025

Koordineringsgrupp Kuststad 2025

Intressenter som är berörda av framtida BCT och dess funktioner

Strukturplan BCT

Emily Golrang – Planförfattare och planarkitekt/projekthandläggare

Josefine Bjerle – Projektsekreterare

Håkan Asmoarp – Delprojektledare för Business Center Trelleborg



TRELLEBORGS
KOMMUN

Vision

Business Center Trelleborg ska utvecklas till ett **starkt, stolt och samverkande** område där **nytänkande och tillgänglighet** genomsyrar verksamhetsmiljön. Det framtida området ska erbjuda verksamhetsutövare, studenter och besökare en tillgänglig och tilltalande upplevelse där **digitalisering** och **kreativitet** står för lösningarna. Samverkan mellan näringsliv och utbildning skapar en plattform för **bärkraftig kunskapsutveckling** och innovativt företagande.

Innehåll

INLEDNING	5
Kuststad 2025	6
Business Center Trelleborg (BCT)	7
Mål	8
Syfte	9
Politiska beslut	9
Processen	10
 FÖRUTSÄTTNINGAR	 12
Historik	13
Regional kärna	14
Området idag	15
Naturvärden	17
Ringvägen och ny infart till hamnen	18
 FRAMTIDA INRIKTNING	 19
Planens huvuddrag	20
Strukturplan	21
Trafik	22
Logistikcenter	25
Kvarteren	26
Centralt stråk	26
Grönstruktur	27
Hållbarhet	28
Gestaltning	29

INLEDNING

KUSTSTAD 2025

År 2016 startade stadsbyggnadsprojektet Kuststad 2025, det största stadsutvecklingsprojektet i Trelleborgs historia. Det övergripande stadsbyggnadsprojektet syftar till att skapa förutsättningar för Trelleborgs stad och dess medborgare att möta havet, att skapa en attraktiv bostadsort, att nyttja områdets stationsnära läge och att stärka Trelleborg som regional kärna i enlighet med Region Skånes regionala utvecklingsstrategi. Stadsbyggnadsprojektet består av tre geografiska delprojekt:

- Ringvägen
- Sjöstaden-Stadskärnan
- **Business Center**

Trelleborgs hamn flyttar till ett nytt östligare läge för att tillmötesgå rederiernas krav på längre kajer, djupare hamnbassänger och större manöverutrymme innanför pirarmarna. Det nya hamnområdet är utfyllt och pirarmarna är byggda.

Enligt hamnens tidplan kommer det nya östliga hamnområdet att vara färdigt att tas i bruk slutet av 2025. När det nya hamnområdet, den Östlig ringvägen och den nya hamnfarten är färdiga blir det gamla hamnområdet tillgängligt för exploatering.

Trelleborgs kommun har beviljats medel från EU för planering av en Östlig ringväg, en Östlig hamnfart samt uppställningsytor och logistikfunktioner. Dessa projekt delfinansieras i planering och projektering med 50 % från EU i projektet Motorway of the Sea (MoS) Sweden-Poland Sustainable Sea-Hinterland Services.



 Västra sjöstaden
(tillhör ej Kuststad 2025)

**SJÖSTADEN &
STADSKÄRNAN**

**BUSINESS
CENTER**

RINGVÄG

BUSINESS CENTER TRELLEBORG (BCT)

I anslutning till den nya ringvägen och den nya hamnfarten planeras för Business Center Trelleborg (BCT). Området är idag ett cirka 180 ha stort verksamhetsområde med främst verksamhetsutövare inom logistik och produktion. Målsättningen är att utveckla och stärka området till att i samverkan bli ett starkt, modernt och stolt verksamhetsområde. Området ska vara innovativt och attraktivt och en positiv drivkraft för Trelleborg. Det ska utvecklas i samverkan med dess brukare. Marken ska användas effektivt och hållbarhetstänk ska stå i centrum. Den västra delen av området ska användas för ny hamnfart, uppställningsplatser, incheckning och andra servicefunktioner för hamnen. Övriga delar ska fortsatt vara verksamhetsområde med i huvudsak logistik- och produktionsverksamhet i fokus.



Planområdet för strukturplanen för BCT

MÅL

I samverkan mellan verksamhetsutövare, Trelleborgs hamn och Trelleborgs kommun har följande mål tagits fram:

- ett effektivt logistikcenter med bra kopplingar till nationellt och internationellt väg- och järnvägsnät samt sjöfart
- en effektiv markanvändning genom att förtäta och skapa tydliga riktlinjer för området
- skapa mångfald och variation
- ett attraktivt och innovativt verksamhetsområde
- att utnyttja områdets geografiska placering och dess unika kombination av infrastruktur som gör Trelleborg och BCT till en tydlig del av Nordeuropa
- att BCT ska vara en del av Trelleborgs roll som regional kärna
- ha välkomnande, attraktiva entréer som väcker nyfikenhet
- utveckla de rekreativa värdena som finns i området, dvs bland annat Dalköpingeån
- erhålla möjligheter för kunskapsintensiva verksamheter att etablera sig i området
- en trivsamt, attraktiv och hållbar
uppställningsyta för Trelleborgs hamn med tillhörande servicefunktioner
- ändamålsenlig, smart energiproduktion- och energilagringssystem. Systemen ska stödja energibehov för transport, el och uppvärmning/kylning
- att utveckla tillgängligheten

SYFTE

Syftet med strukturplanen är att med intressenterna inom BCT skapa en gemensam vision, en gemensam målbild och tydliga riktlinjer för innehåll och disposition av området.

Intressenterna har erbjudits möjligheten att delta i förarbetet med strukturplanen, i syfte att skapa en hållbar stadsutveckling. Syftet med strukturplanen är även att fungera som ett underlag till ett inriktningsbeslut för BCT.

Strukturplanen är ett visionärt dokument som framhäver stadsdelens potential till utveckling och ska fungera vägledande vid kommande planläggning och utveckling av stadsdelen. En strukturplan redovisar den fysiska strukturen för områdets långsiktiga utveckling. Den visar hur området är tänkt att fungera med transportinfrastruktur, bebyggelsestruktur och grönstruktur.

POLITISKA BESLUT

Den 29 februari 2016 beslutade kommunfullmäktige att det östliga ringvägsalternativet ska ligga till grund för kommunens fortsatta arbete med målet att den nya hamnfarten ska tas i bruk senast 1 januari år 2026. Den 27 november 2017 beslutade kommunfullmäktige om vilken sträckning för Östlig ringväg som ska ligga till grund för det fortsatta arbetet.

PROCESSEN

Utvecklingen av BCT är ett samverkansprojekt mellan verksamhetsutövare/fastighetsägare i området, kommunen och hamnen. Tanken är att också framtida verksamhetsutövare ska kunna tas med i arbetet. Figuren nedan beskriver den tänkta processen från de inledande workshoptillfällen till kommande detaljplanearbete.

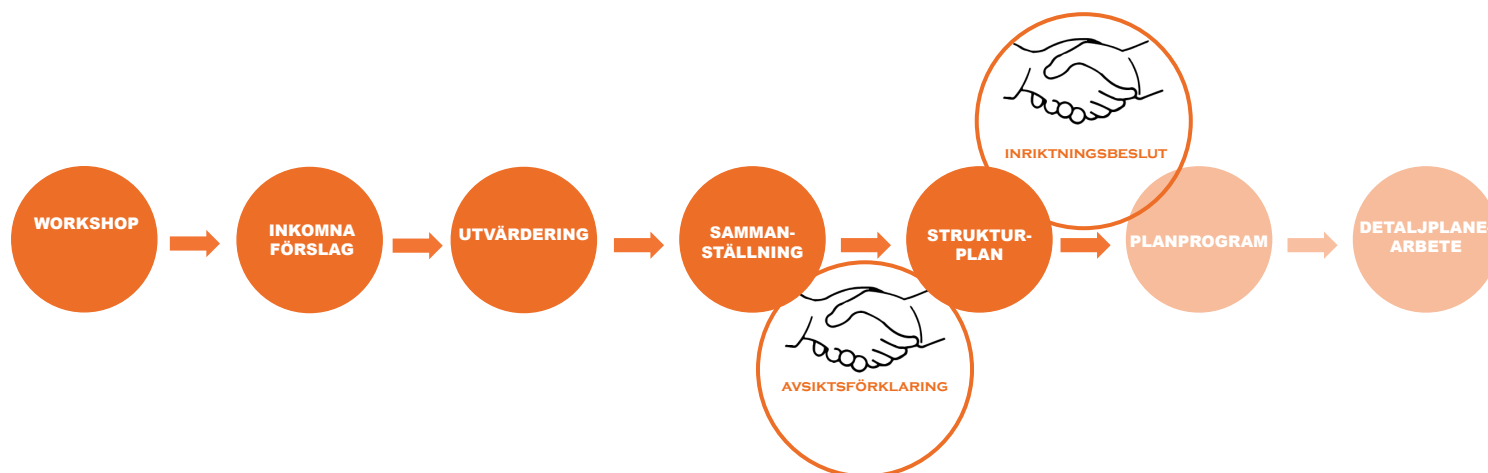
WORKSHOP

Samverkan inleddes med ett antal workshoptillfällen om BCT och dess framtid. Här diskuterades vision, mål, värdegrund och framtida önskemål. Resultatet av detta arbetet samlades i en avsiktsförklaring.

PARALLELLA UPPDRAG

I februari 2018 bjöd Trelleborgs kommun in till intresseanmälan om att delta i ett gestaltningsuppdrag, parallella uppdrag. Syftet var att utveckla intressanta idéer och hitta lämpliga övergripande strukturer. I uppdraget ingick att redovisa:

- Förslag till disposition av det östra verksamhetsområdet med kvarters- och gatustruktur
- trafik och parkeringslösningar
- exploateringsgrad
- verksamhet och byggnadshöjder
- gestaltning
- exploateringsekonomi
- utbyggnadsetapper



Av 13 inkomna anbud valdes nedanstående tre team ut:

- BSK Arkitekter AB tillsammans med A-nord.
- Wingårdh Arkitektkontor AB tillsammans med WSP
- C.F. Möller Sverige AB tillsammans med Tyréns

UTVÄRDERING

Utvärderingen av de parallella uppdragen skedde vid fem olika tillfällen. Vid varje tillfälle diskuterades ett av följande teman:

- Arkitektur och gestaltning
- Trafik och flöden
- Funktioner
- Hållbar utveckling
- Trelleborg på kartan

Efter utvärderingen anordnades en öppen vernissage för att sprida kunskap om projektet. Utvärderingen dokumenterades i en sammanställning. Här finns bland annat redovisat önskemål för framtiden. Några av dessa är:

- Lättare att ta sig till området utan bil
- Lunchserveringar
- Bättre kopplingar till hav och strand

Arbetsgrupper har satts samman och med utvärderingen som grund har intressenterna valt att arbeta vidare med följande aspekter.

- tak och höjder
- mötesplatser
- landmärken
- blå och gröna strukturer
- entreéerna
- tillgänglighet och kopplingar
- orienterbarhet
- utbildning och kunskap
- hållbar utveckling

Speciellt intresse ägnas smarta energilösningar, logistikfunktioner och kompetensutveckling.

FORTSATT ARBETE

Dialogen går vidare med intressenterna och en inriktningsöverenskommelse är ett nästa steg. I planeringsprocessen står Strukturplanen i tur för att få ett bra underlag till kommande planprogram och detaljplaner.



Illustration från parallella uppdragen som visar möjlig utformning av uppställningsytorna



Illustration från parallella uppdragen som visar förslag på landmärke

FÖRUTSÄTTNINGAR

HISTORIK

Dagens Östra industriområde har inte alltid varit ett en plats för storskaliga industrier, järnvägsspår och vägar. Det är först med tillblivelsen av den nya Kontinentjärnvägen som industrierna etableras. Järnvägsanknytningen liksom läget utanför staden och de lokala industriernas expansionsbehov skapade grunden för etableringar just på denna plats.

Marken, förutom översvämningsytorna kring Dalköpingeån var tidigare jordbrukmark ingående i "Dalköpinge ägor". Vid 1900- talets början genomskärs den uppodlade åkermarken av den första järnvägen, den som kom att kallas Rydsgårdsbanan och som löpte i öst-västlig riktning genom området, med sikte på Rydsgård. I augusti 1970 invigdes ett annat järnvägsspår, det spår som fick namnet Kontinentjärnvägen. Kontinentalbanan, som den också kallas startar i hamnområdet och går mot Malmö/Lund och därefter till det svenska stomnätet. I samband med detta anläggs industriområdet strax söder om Rydsgårdsbanan. Den befintliga banvallen och spåren på Rydsgårdsbanan blir istället en del av stickspårssystemet inom industriområdet.

Om man backar tillbaka till det Östra industriområdets moderna historia startar den på 70-talet. Området måste vara nåbart för bil- och lastbilstrafik och därför byggs en infartsväg från öster. Väg 9 får en ny sträckning istället för den gamla genom Öster Jär och Östra stranden möjliggör för storskaliga industrietableringar i området.

Industrilandskapet växer inte bara på bredden utan även på höjden i form av den nya industriladorna vilka medges upp till 16 meters höjd enligt gällande detaljplan. Till skillnad från den historiska väg- och bebyggelsestrukturen som alltså fått ge vika lever Dalköpingeån fortfarande sitt eget liv.

Än och dess närmsta omland kan sägas vara områdets vagga, där de första människorna slog sig ner för ett bofast liv. Närheten till fiskevatten liksom färskvatten lockade till permanenta bosättningar. Området är fornlämningsrikt och flera fynd har gjorts genom åren. Det finns synliga spår ovan mark tex gravdösar och stensättningar. Dessa, tillsammans med Dalköpingeån ger platsen och området en historisk prägel från tiden långt före de industri- järnvägs- och vägbyggnadsepoker som gör sig mer märkbara idag.



Ortofoto över östra Trelleborg från 1960-talet

REGIONAL KÄRNA

Med sin geografiska placering och sin unika kombination av infrastruktur är Trelleborg och Business Center Trelleborg en viktig plats i norra Europa. Med nära tillgång till två flygplatser, väletablerad sjöfart till flera länder, god infrastruktur till ett antal större städer inte minst Köpenhamn. Trelleborg har därför unika förutsättningar att skapa ett nytt attraktivt verksamhetsområde med en spännande profil för industri och företag från hela norra Europa. Det finns även möjligheter att skapa något unikt för Trelleborgarna samt för besökare och turister.

REGIONAL KÄRNA

Region Skåne har pekat ut Trelleborg som regional kärna i utvecklingsstrategin *Det öppna Skåne 2030* samt i *Skånes strategier för Det flerkärniga Skåne*. Region Skåne och Tillväxtverket är medfinansiärer i *Flerkärnighet för ökad tillväxt i Skåne/Trelleborg som tillväxtmotor i sydvästra Skåne*. Projektet pågår till och med 2019 och drivs av Trelleborgs kommun. Tillväxtverket har medfinansierat det parallella uppdraget i BCT. Syftet är att utveckla Trelleborgs roll som regional kärna och Trelleborg har ett ansvar att leva upp till detta. Skåne ska därmed ses som en gemensam funktionell tillväxt-, arbets- och bostadsmarknad där Trelleborg styrkor ska identifieras i ett regionalt perspektiv.

VAD INNEBÄR REGIONAL KÄRNA?

En regional kärna är en ort med särskild central betydelse för sitt omland, som kan fungera som draghjälp för de omgivande kommunerna. De regionala kärnorna bidrar till utvecklingen i regionens geografiska delområden. För att få kraft i den regionala utvecklingen krävs att Skånes finmaskiga flerkärniga struktur växer med regionala kärnor och tillväxtmotorer. Trelleborg har förutom sin roll som regional kärna även stor betydelse för Skåne och Sverige i sin roll som gods- och logistiknod.

Kommunen har stora möjligheter att ta en ledande roll i sitt influensområde. Vår placering i sydvästra Skåne med närhet till storstadsregionen Malmö-Lund-Köpenhamn-Berlin ger Trelleborg betydande möjligheter att utvecklas till en stark regional kärna och vara en attraktiv bostads-, arbets-, och handelsort med hög tillgänglighet till den regionala arbetsmarknaden och goda utbildningsmöjligheter. Samtidigt kan en befolkningstillväxt bidra till att utveckla näringslivet i Trelleborgs kommun. Den planerade flytten av Trelleborgs hamn möjliggör utbyggnad av ett nytt logistikcenter, bostäder, service, handel och verksamheter i attraktivt havsnära läge.

BCT:S ROLL

Utvecklingen av BCT är viktig för hela regionen. BCT bidrar till regional utveckling som omringliggande orter har möjlighet att dra nytta av. BCT kommer att vara ett av de första verksamhetsområdena i regionen som planeras till fullo utifrån Region Skånes fem strategiområden:

- tillväxtskapande
- tillgänglighet
- hållbar utveckling
- attraktivitet
- relationskapande

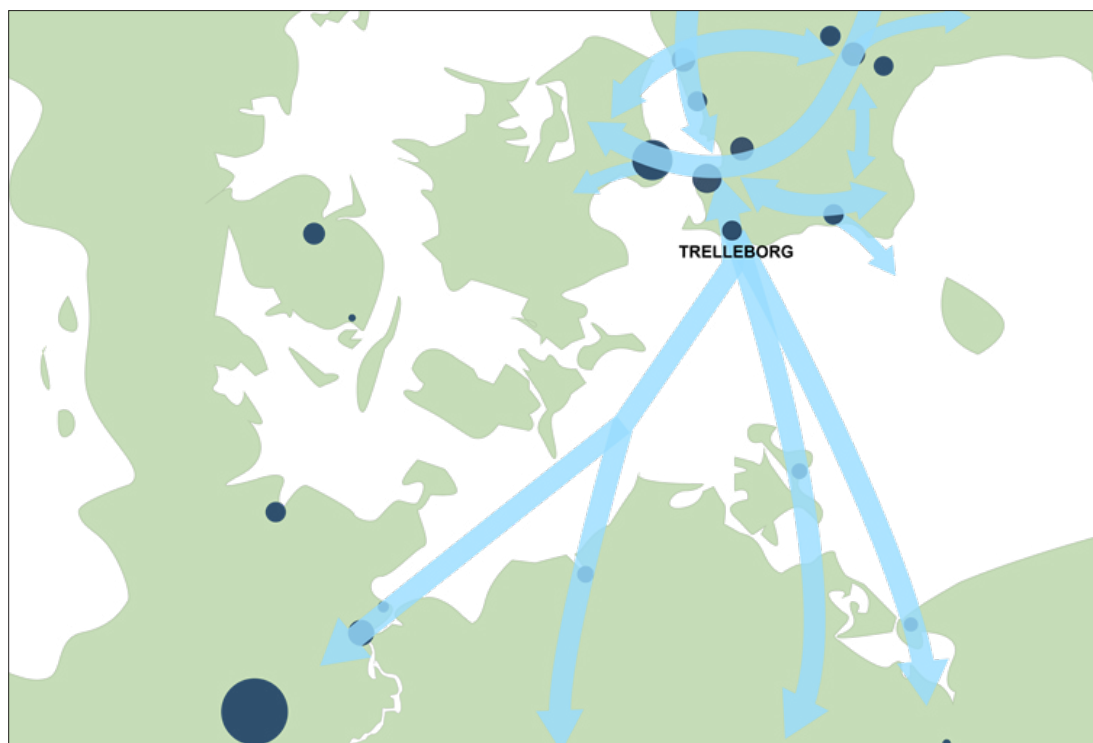


Illustration som visar Trelleborgs relation i ett internationellt sammanhang

OMRÅDET IDAG

Östra industriområdet, det framtida BCT, ligger i östra Trelleborg nära Trelleborgs centrala delar. Området är cirka 180 ha och avgränsas av jordbruksmark i norr och öster, riksväg 9 i söder samt Kontinentalbanan i väster. Området rymmer idag framför allt verksamheter inom logistik och produktion. Det är Trelleborgs minsta verksamhetsområde sett till antalet arbetsställen men det näst största till ytan. Här finns bland annat Trelleborgs hamn, Trelleborgs AB Metso, Catena och Modulbetong. Stora delar av den obebyggda marken inom området ägs av Trelleborgs kommun.

Området rymmer många stora hårdgjorda ytor. Byggnaderna är mestadels långa och låga. Ett större grönområde går genom området i nord-sydlig riktning i anslutning till Dalköpingeån. Detta område används frekvent av trelleborgare som rastar hundar, fågelskådare eller motionerar. Det finns dolda boplatzlämningar inom området.

Området är främst anpassat för biltrafik och tunga transporter. Det finns så gott som ingen kollektivtrafik idag. Regionbuss linje 190 mellan Trelleborg och Ystad har hållplats på väg 9 i höjd med Östra industriområdet. Härutöver är det svårt för både fotgängare och cyklister att färdas inom området.

Trelleborgs station ligger ca fyra km bort och trafikeras av både buss- och järnvägstrafik.

Väg 9 söder om området är en del av det funktionellt prioriterade vägnätet för både dagliga personresor och kollektivresor. Här går också en stor andel tunga transporter. I höjd med området är hastighetsbegränsningen 80 km/h. Trafikflödena i båda riktningarna är ungefär lika stora. Vägen är här två körfält och en bredd på 13 meter väster om korsningen med Dalaleden och 9 meter väster därom.

Östra industriområdet trafikeras idag från väg 9 via en infart i anslutning till grönområdet vid Dalköpingeån, Dalaleden. Dalaleden har en generös bredd för biltrafik med en trädplanterad grönremsa mellan de två körriktningarna. Hastighetsbegränsningen inom området varierar mellan 40 och 50 km/h. Kommunen är väghållare för de trafikmatande gatorna medan övriga vägar är enskilda.

En gång- och cykelbana i tunnel under väg 9 förbinder bostadsområdena längs kusten med verksamhetsområdet. Området genomkorsas idag av en cykelväg i nord-sydlig riktning genom grönområdet vid Dalköpingeån. Leden binder samman industriområdet med kusten och bebyggelsen söder om väg 9 som den passerar planskilt i en tunnel. Norr ut leder gång- och cykelbanan till de centrala delarna av Trelleborg. Gång- och cykelstråket utmed kusten är en del av Cykelstråket Fjärilsleden/Sverigeleden. Omedelbart väster om planområdet löper Kontinentalbanan. I områdets norra del finns ett outnyttjat industrispår.

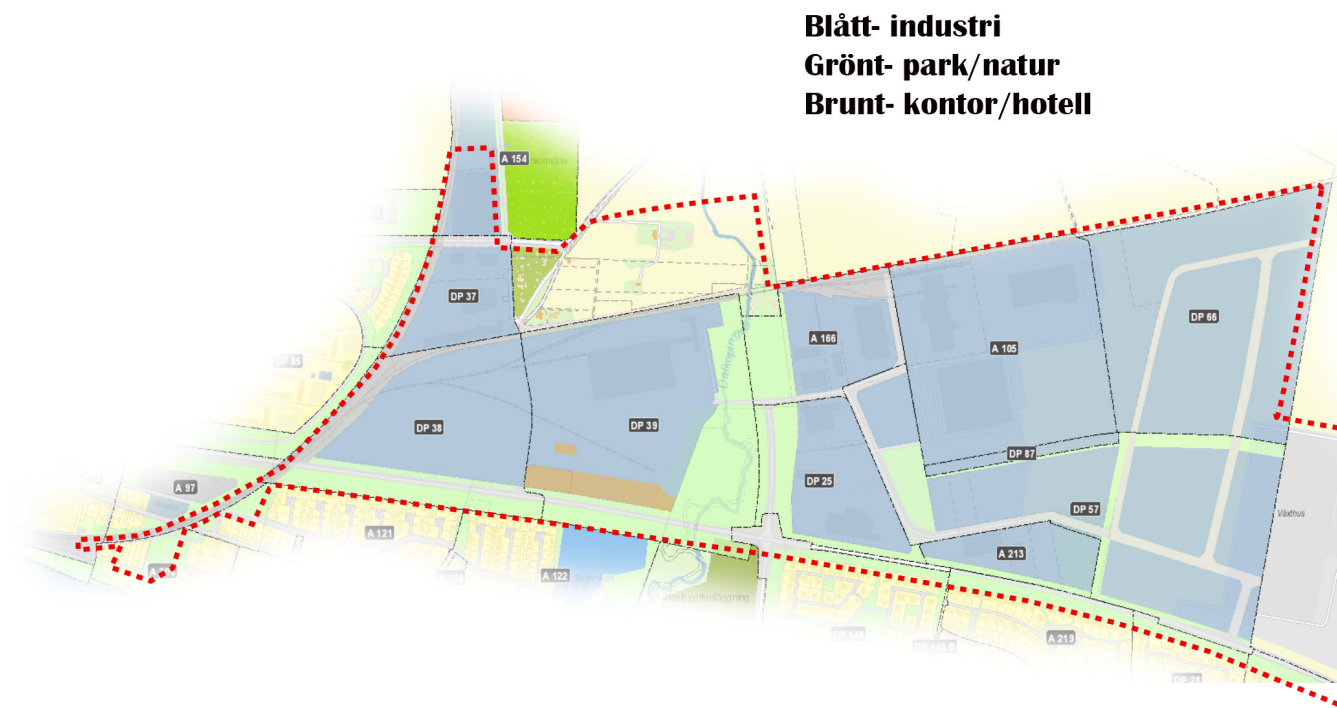


De röda ytorna visar vilka ytor/fastigheter inom planområdet som Trelleborgs kommun äger idag

GÄLLANDE DETALJPLANER

Området är sedan tidigare detaljplanlagt. Tillåten användning är generellt industri. Vissa planer i den södra delen tillåter endast ej störande industri. Det finns också mindre ytor som medger hotell, kontor och serviceverksamheter och i enstaka fall handel av sällanköpsvaror.

Tillåten byggnadshöjd varierar mellan 7,5 och 12 meter. En mindre yta för hotell och kontor tillåter 24 meters höjd. Exploateringsgraden varierar mellan 33 och 75 %. Detaljplanerna möjliggör för industrispår flera planlagda gator är ej byggda.



Kartan visar avgränsningarna av befintliga detaljplaner samt deras namn

NATURVÄRDEN

DALKÖPINGEÅN

Dalköpingeån är en av Trelleborgs kommuns fem vattendrag och löper rakt igenom det framtida BCT och delar området i två delar. Dalgången är den bäst bevarade meandrande å-fåran i kommunen. Från åns mynning upp till väg 9, ca 0,5 km, slingrar sig ån genom en relativt djupt nedskuren dalgång med betade fuktängar. Ytterligare 0,5 km flyter den norrut genom våtmark.

Ån slingrar sig fram i landskapet, meandrar, och genom att ån längs denna sträcka har bra fall har det inte funnit behov av rensningar och rätningar som annars präglar ån uppströms. Ett särdrag för Dalköpingeån är att vattendraget, trots avrinningsområdet storlek, sommartid ofta torkar ut helt på en sträcka av cirka tre kilometer. Den uttorkade åfåran börjar strax nedströms Gislöv och sträcker sig nedströms järnvägsbron vid Kontinentterminalen. Vilken betydelse den tidigare omgrävningen av den övre delen av denna sträcka har för uttorkningen är oklar.

Det pågår ett arbete med att ta fram underlag för bildande av ett naturreservat vid Dalköpingeån-Dalköpinge Naturstråk.

STRANDSKYDD

Norr och söder om det framtida BCT har området vid Dalköpingån strandskydd. Ett strandskydd syftar till att trygga förutsättningarna för friluftslivet och att bevara goda livsvillkor på land och i vatten för djur och växtlivet. Inom strandskyddsområde får inte nya byggnader uppföras eller befintliga byggnader ges ny användning. Inte heller får grävningsarbeten eller andra anläggningar utföras som hindrar allmänheten från att beträda området eller väsentligen förändrar livsvillkoren för djur-och växtarter.

Vad är strandskydd?

Strandskyddet är ett generellt områdesskydd vid hav, sjöar, vattendrag och öar i hela landet. I allmänhet gäller det 100 meter inåt land och lika långt ut i vattnet från strandlinjen, men skyddet kan vara utökat genom särskilt beslut upp till 300 meter både inåt land och ut i vattnet.

GRÖNA KORRIDORER

Trelleborg stad har i sin natur- och kulturmiljöplan pekat ut gröna korridorer och stråk i kommunen. Gröna korridorer är långa sammanhängande stråk i landskapet vilka består av natur och grönska. Dessa korridorer bryts bara undantagsvis av barriärer vilka oftast består av asfalterade vägsystem eller industriområden. Gröna korridorer binder samman stadens och byarnas gröna ytor med varandra och med det omgivande landskapets värdefulla gröna natur- och kulturmiljöer.



Karta som visar strandskyddets samt de gröna korridorers avgränsning. Den gröna korridoren illustreras i grönt och strandskyddets avgränsning med en röd linje

RINGVÄGEN OCH NY INFART TILL HAMNEN

Den 29 februari 2016 beslutade kommunfullmäktige i Trelleborg om en ny östlig ringväg samt en ny infart till hamnen och att de ska vara på plats senast år 2025. Den beslutade placeringen av Östra ringvägen sträcker sig österut, från cirkulationsplatsen norr om Trelleborg där Västra ringvägen möter riksväg 108. Östra ringvägen kommer att gå genom ett jordbrukslandskap och följer sedan järnvägen, Trelleborgsbanan, i en båge öster om staden. I anslutning till vägen i västra delen av området för BCT planeras för nya uppställningsytor. Östra ringvägen är cirka 5 km lång och ytan avsedd som uppställningsytor är cirka 12 hektar.

Ringvägen ska fungera som väg till och från hamnen och därmed som en delsträcka av E22, vilken fortsätter till Sassnitz. Trelleborgs hamn är en av Sveriges största hamnar, därför planeras vägen och hamninfarten få en hög standard.

Ett planprogram för Östra ringvägen och Östra hamninfarten har tagits fram och godkändes av samhällsbyggnadsnämnden 2018-05-29. Arbetet med detaljplanerna pågår.

UPPSTÄLLNINGSYTOR

Utanför det nya hamnområdet har hamnen behov av uppställningsplatser för lastbilar och olika typer av service för hamnens kunder. Dessa ryms inte inom det nya hamnområdet. För att hamnens logistik ska vara effektiv krävs det att dessa funktioner ligger i anslutning till hamnen. Dessa ytor planeras norr om väg 9 i BCT:s västra del. I detta område kommer Trellebogs kommun verka för att de unika lägesegenskaperna med möjlighet till omlastning mellan sjöfart, järnväg och väg tas tillvara.

Med den nya hamninfarten kommer vägtransporterna in på rätt sida om järnvägsspåren och stör inte bangårdens verksamhet.



Bilden illustrerar en vägbro parallellt med, och öster om nuvarande järnvägsbro över väg 9 in mot Trelleborg.

FRAMTIDA INRIKTNING

PLANENS HUVUDDRAG

Efter sammanställning av utvärderingen av det parallella uppdraget samt det gemensamma arbetet med fastighetsägare och verksamhetsutövare i området har arbetet med den fysiska strukturplanen påbörjats.

Förslaget bygger på en etappvis utbyggnad där kvartersbildningen är i balans med verksamheternas behov och en ändamålsenlig gatustruktur som gagnar flödet av människor och gods i området. Framtidens BCT ska vara ett attraktivt verksamhetsområde och en viktig del i Trelleborgs utveckling som regional kärna.

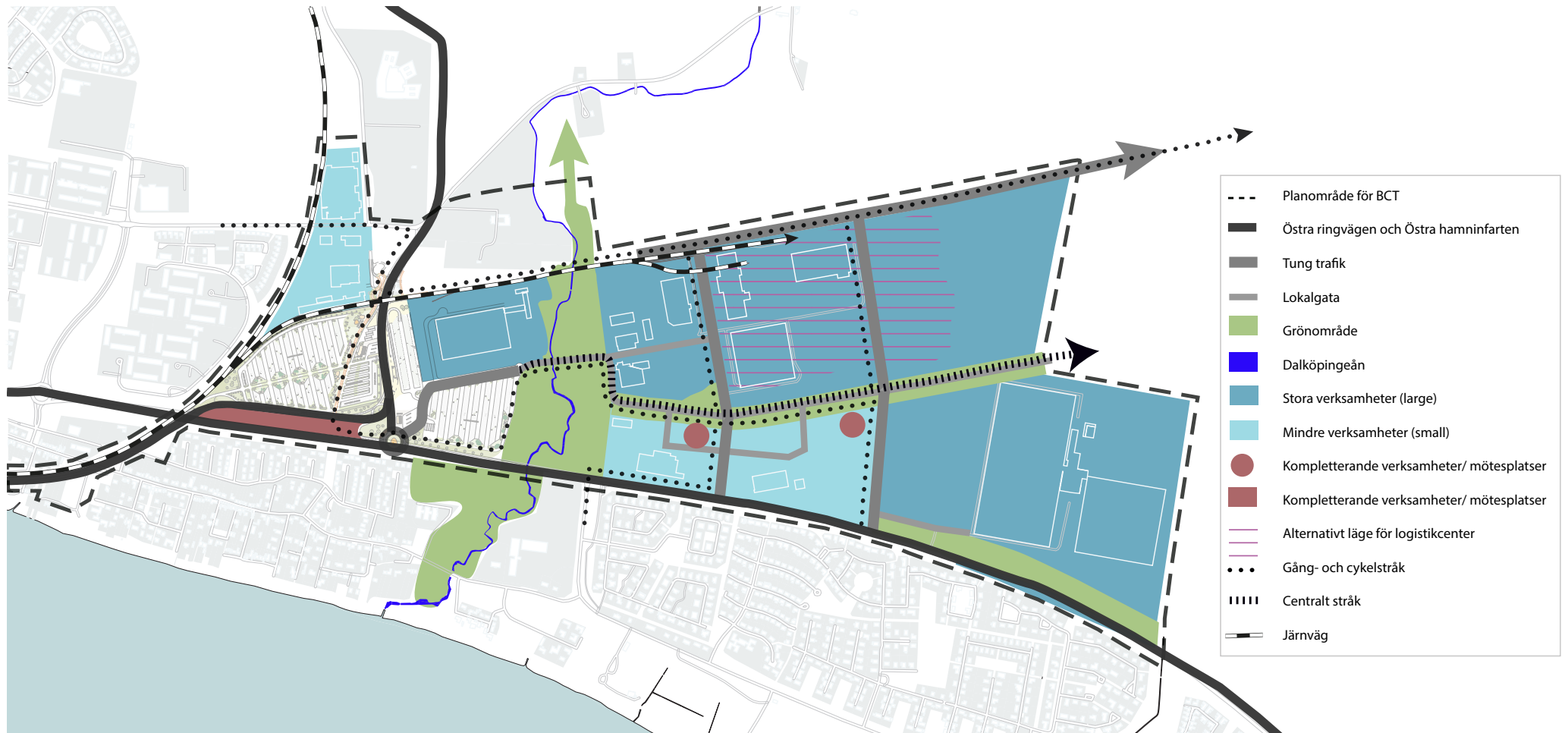
Gator och vägar är strukturbildande och utgör grundstommen i förslaget till strukturplan. De verksamheter som redan finns och vissa av de gator som är byggda ska vara kvar och är en del av vald struktur.

BCT består av två delar med en mellanliggande grön zon. Den västra delen planeras för uppställningsplatser och serviceytor för hamnens behov i anslutning till den nya Östra ringvägen och den nya Östra hamnfarten. Den östra delen av BCT blir fortsatt ett verksamhetsområde med tonvikt på logistik och produktion. Mellan de två delarna ska området kring Dalköpingeån utvecklas till ett värdefullt grönområde.

Områdets norra del planeras för större verksamheter med behov av tung trafik och tillgång till industrispår. Detta området betecknas "Large". I söder mot bostadsområdet söder om väg 9 planeras för mindre verksamheter som inte har behov av tung trafik, området betecknat "Small".

Ett sammanbindande gatu-/grönstråk i väst-östlig riktning löper genom områdets mitt. I strategiska lägen utmed detta stråk planeras i mindre omfattning för kompletterande användning så som, kontor, restauranger eller servicebutiker. Sådana byggnader blir viktiga landmärken i ett välplanerat stadsrum.

STRUKTURPLAN



Förslag strukturplan för BCT, med möjlig placering av gator

TRAFIK

BILTRAFIK

Trafiklösningen bygger på en trafikutredning från juni 2019. Områdets östra del föreslås trafikmatad från väg 9 via två nya infarter. Dagens infart, Dalaleden tas bort vilket gynnar grönområdet vid Dalköpingeån. Infarterna dras genom området hela vägen till den norra gränsen vid industrispåret. Längs industrispåret byggs en matarväg som kopplar samman de två infarterna och som sträcker sig både längre väster och längre öster ut och som ska trafikförsörja fastigheterna i områdets norra del.

På infartsvägarna och matarvägen i norr är tung trafik tillåten. Övriga vägar är endast för lättare trafik. Härigenom styrs den tunga trafiken dit den ska och stör inte övriga delar av området. Den stora tomatodlingen i områdets sydöstra hörn får en ny infart via den östra tillfartsvägen.

I den västra delen av BCT finns idag en större verksamhet som föreslås trafikmatad från väster via rondellen som förbinder Östra ringvägen med väg 9. Här är tung trafik tillåten.

Fastigheten är förbunden med BCT's östra del via en väg genom grönområdet där endast lätt trafik samt gång- och cykeltrafik är tillåten.



Bilden visar föreslagen struktur för trafik

GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

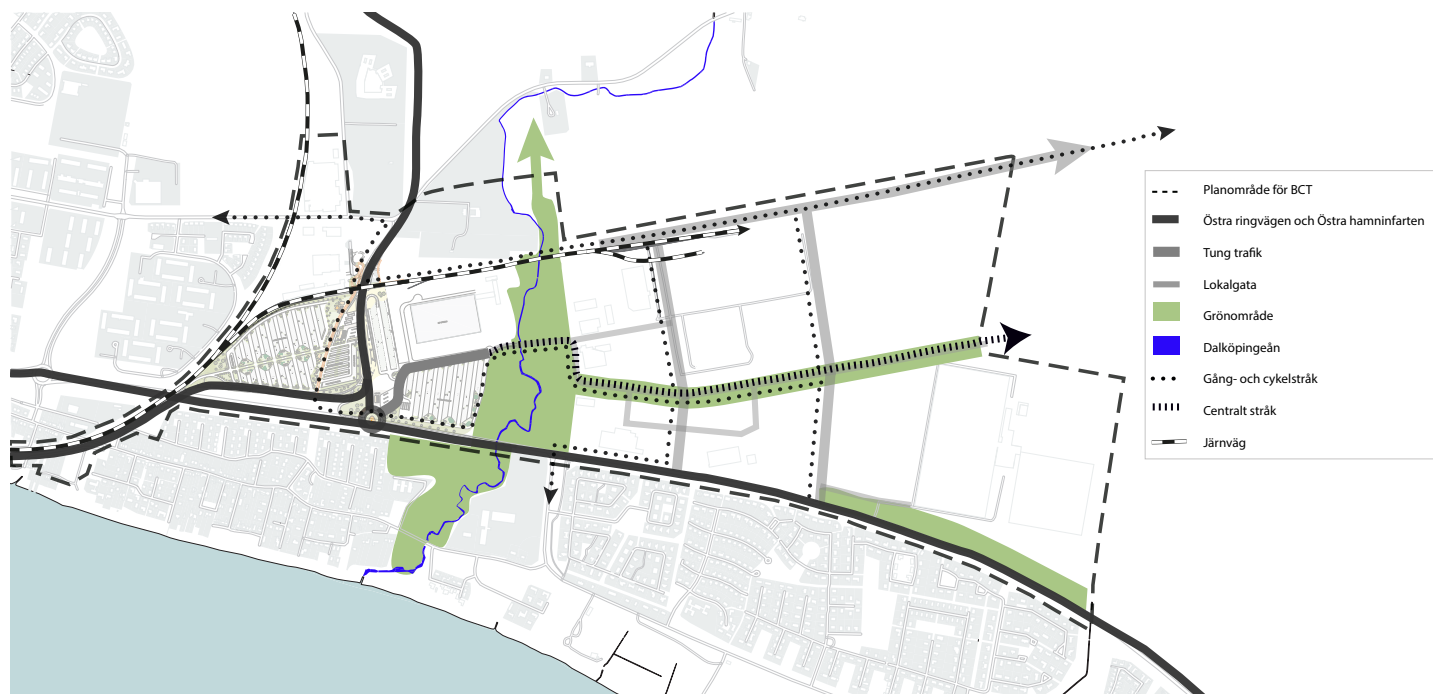
Cykel och gångtrafikanter lever idag i en farlig trafikmiljö. Det planeras därför för gång- och cykelleder utmed alla större vägar. På de mindre vägarna kan det i vissa fall vara motiverat med särskilda gång- och cykelbanor men på andra ställen med lite trafik kan cykeltrafiken vara i blandtrafik. Det centrala väst-östliga gång- och cykel-/grönstråket blir speciellt viktigt för gång- och cykeltrafiken.

JÄRNVÄGSTRAFIK

De järnvägsspår som finns inom området ska fortsatt finnas kvar och kunna användas. Industrispåren ses som en stor tillgång då verksamhetsområdet har möjlighet till omlastning mellan de olika trafikslagen, spårbunden och vägbunden. Industrispåren skapar även gynsamma förhållanden för lagerhantering inom området. Att öka andel spårbundna transporter är utav nationellt såväl som internationellt intresse.

KOLLEKTIVTRAFIK

Det planeras för att lokalbussar ska kunna trafikera området, Speciellt viktig är kopplingen till Trelleborgs station, som ligger bara 4 km bort, och de tåg och regionbussar som finns där.



Bilden visar föreslagen struktur för järnväg och gång- och cykelstråk

UPPSTÄLLNINGSYTOR

BCT's västra del ska rymma uppställningsytor, incheckning och ytor för annan service kopplad till hamnens verksamhet. Området rymmer cirka 500 uppställningsplatser för bilar, bussar och lastbilar. Dessa ytor rymmer inte inom hamnens nuvarande område men får här en bra placering i direkt anslutning till den nya Östra ringvägen och den nya Östra hamninfarten. Detaljplanearbete pågår för närvarande för uppställningsytorna och tillfarten till hamnen. Området ska inte hägnas in och ska upplevas trevligt och välkomnande med hög kvalitet. Detta säkerställs i ett särskilt kvalitetsprogram, som utarbetas i samband med kommande planering.



Bilden illustrerar en tänkt situation utmed väg 9 strax innan cirkulationsplatsen, cirkulationsplatsen som också är början på ringvägen som knyter ihop väg 9 med väg 108 längre norrut.



En situationsplan över uppställningsytorna, från kvalitetsprogrammet som tas fram i samband med detaljplanearbetet för Östra Hamninfarten

LOGISTIKCENTER

Inom BCT planeras Trelleborgs nya logistikcenter vilket bedöms ha ett geografiskt gynnsamt läge med närhet till Europa, anslutning till nationell väg och järnväg samt Skandinavians största Ro-Ro hamn och TEN-T nätverket. EU har även pekat ut Trelleborgs hamn som en corehamn och tillhör stomnätverket, ett "Core Network". Logistikcentret kan fungera som distributionscentral, centrallager eller lager för områdets egna verksamheter. I samverkan med de lokala intressenterna är avsikten att utveckla förutsättningar för smarta, energisnåla distributionssystem.

Det finns redan idag behov av bra lagerverksamhet inom området. Efterfrågan på tidiga temporära logistiklösningar kan i vissa fall lösas inom gällande detaljplaner i avvaktan på en mera permanent och storskalig lösning. I strukturplanen finns ett större geografiskt område i anslutning till befintligt industrispår markerat för ett möjligt logistikcenter.



Illustration av logistikcentret i BSK arkitekter AB och NORD arkitekters förslag till utformning av BCT

KVARTEREN

Kvarteren i den norra delen är tänkta i första hand för större fastigheter och större byggnader. Här kan byggnaderna vara lite högre med en takfotshöjd upp till 15 meter. Användningen är primärt industriell produktion, logistik och lager, verksamheter som är beroende av att tung trafik är tillåten. I denna del av BCT finns redan idag flera större verksamheter. Området betecknas som "large" i strukturplanen.

Den södra delen planeras för mindre verksamheter med behov av mindre tomter och där tung lastbilstrafik inte är nödvändig. Byggnaderna är här mindre och lägre, upp till 9 meters takfotshöjd. I denna delen av BCT finns redan idag restriktioner i gällande detaljplaner på ej störande verksamheter. Området betecknas som "small" i strukturplanen.

CENTRALT STRÅK

Från väster till öster i områdets mitt finns ett sammanhängande vägstråk där tung trafik inte är tillåten. Längs detta stråk löper ett grönstråk i form av alléer, träd- och buskplanteringar och mindre parkytor. Härigenom knyts rekreationsområdet vid Dalköpingeån samman med naturen öster om BCT och blir en spridningskorridor för växter och djur. De gröna områdena ska också användas för smarta dagvattenlösningar.

Kompletterande verksamheter så som kontor, kioskbutik, gym, eller liknade ska placeras utmed det centrala gatu-/grönstråket i strategiska punkter. Entréer till sådana verksamheter, personalentréer och liknade ska placeras ut mot stråket. Idén är att samla så mycket aktiviteter som möjligt så att ett livligt centralt stråk bildas.



Inspirationsbild i BSK arkitekter AB och NORD arkitekters förslag till utformning av BCT

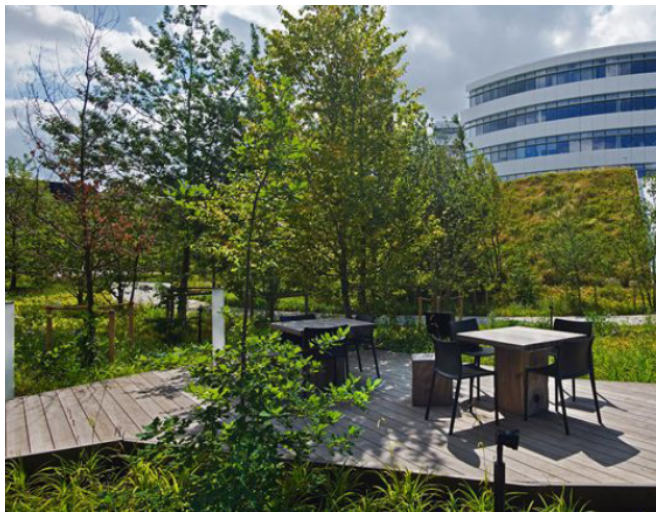
GRÖNSTRUKTUR

Grönområdet kring Dalköpingeån är en stor tillgång i området. Dalköpingeåns grönområde är en del i ett större grönstråk som kopplar både norr ut och söder ut mot havet. Grönområdet ska utvecklas till ett attraktivt rekreationsområde för både verksamma inom området och för närboende och Trelleborgare. Ju fler som rör sig i området desto tryggare kommer det att upplevas. Bland annat planeras för en rekreationsslinga och ett utegym.

Från väster till öster i områdets mitt finns ett sammanhängande vägstråk där tung trafik inte är tillåten. Längs detta stråk löper ett grönstråk i form av alléer, träd- och buskplanteringar och mindre parkytor. En sådan grönyta blir del av den park som finns inom industriområdet idag. Härigenom knyts rekreationsområdet vid Dalköpingeån samman med naturen öster om BCT och blir en spridningskorridor för växter och djur. De gröna områdena ska också användas för smarta dagvattenlösningar.



Bild över området kring Dalköpingeån



Inspirationsbild i BSK arkitekter AB och NORD arkitekters förslag till utformning av BCT vilken exempel på grönstruktur

HÅLLBARHET

Social hållbarhet

Social hållbarhet handlar bland annat om trygga miljöer och miljöer som inbjuder till samvaro. Där det rör sig mycket folk upplevs miljön ofta som trygg. För en trygg upplevelse bör mörka och dolda prång undvikas och genomtänkt belysning användas. Social hållbarhet kan också handla om möjlighet att träna, goda kommunikationer och mötesplatser av olika slag.

Ekonomisk hållbarhet

Ekonomisk hållbarhet kan handla om att inte riva utan ta vara på redan gjorda investeringar och anpassa det redan byggda för ny användning. I en cirkulär ekonomi minimeras nyproduktion av produkter och fokus riktas mot återvinning och återanvändning. Det finns goda möjligheter för verksamhetsutövare inom BCT att dra nytta av varandra i ett sådant sammanhang.

Ekologisk hållbarhet

Stora delar av BCT kommer fortsatt att bestå av stora hårdgjorda ytor vilket medför ett behov av goda dagvattenlösningar som ska minska översvämningsrisken och reducera miljögifter från tung trafik.

Kanaler, svackdiken och översvämningsytor som löper i väst-östlig riktning genom området kan fylla flera viktiga funktioner. Det blir spridningsvägar för djur och växter, de blir naturliga avskiljande element mellan vägtrafikanter och gång- och cykeltrafikanter och det blir trevliga promenadvägar som uppmuntrar till rörelse. Men framför allt bidrar dessa lösningar till klimatanpassning och ekologisk hållbarhet då de fördröjer dagvatten och renar det på vägen till naturområdet vid Dalköpingeån.

Byggnaderna kan också användas både för att ta hand om dagvatten till exempel gröna tak, och för smarta energilösningar så som solpaneler på tak och fasad.

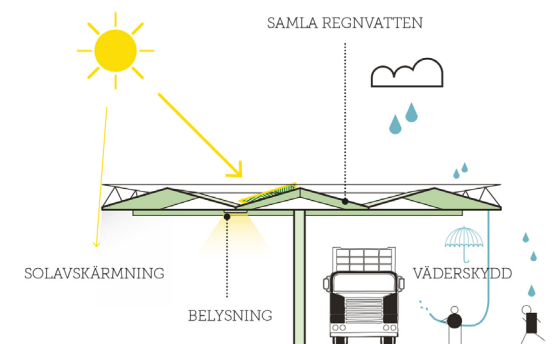


Illustration från de parallella uppdragen som visar på möjlig användning av tak

GESTALTNING

BCT kommer att vara en del av entrén till Trelleborg från öster. Hur området uppfattas mot väg 9 kommer att ge ett första intryck av Trelleborg och av BCT. Förslaget rymmer en möjlighet att förtäta längs väg 9 i den västra delen närmast centrum. Härigenom skapas en stadsgata och som kan blir en stadsmässig entré till staden.

Inom BCT är målbilden ett sammanhållet offentligt rum. För att åstadkomma detta krävs en medveten gestaltning både av gaturummet och av tomtmark och byggnader som vänder mot det offentliga rummet.

Det innebär till exempel att det i gaturummet ska finnas plats för det gröna och att eventuell parkering ska vara välordnad. På tomtmark ska parkeringar mot gata i först hand undvikas eller annars ha en trevlig utformning och upplag ska inte vara synliga från offentlig plats.

Byggnader längst det centrala stråket ska ha sina entreér placerade utmed stråket. Byggnaderna som föreslås söder om uppställningsytorna och norr om väg 9 föreslås ha sina entreér ut mot riksväg 9.

Byggnader ska gestaltas i en tilltalande och spännande arkitektur. Inte nödvändigtvis dyra lösningar men medvetet valda och med omsorg om detaljerna. Färgsättning och materialval ska vara sammanhållet men också hållbart och av god kvalitet. Särskilt kräver de byggnader som ligger i strategiska lägen utmed det centrala stråket särskild omsorg och kan i stadsrummet bli viktiga landmärken.

Byggnadernas tak kan utformas som gröna tak och kan därigenom ta hand om regnvatten. Taken kan också nyttjas för uppsättning av solpaneler och annan smart miljöteknik. Fasader klädda med semitransparenta solpaneler ger förutom energi också bra inomhusklimat och goda ljusförhållanden.

För att säkerställa en hög kvalitet i gestaltningen kommer ett särskilt kvalitetsprogram att utarbetas i den kommande planeringen.



Förslag på stadsmässig förtätning utmed väg 9

