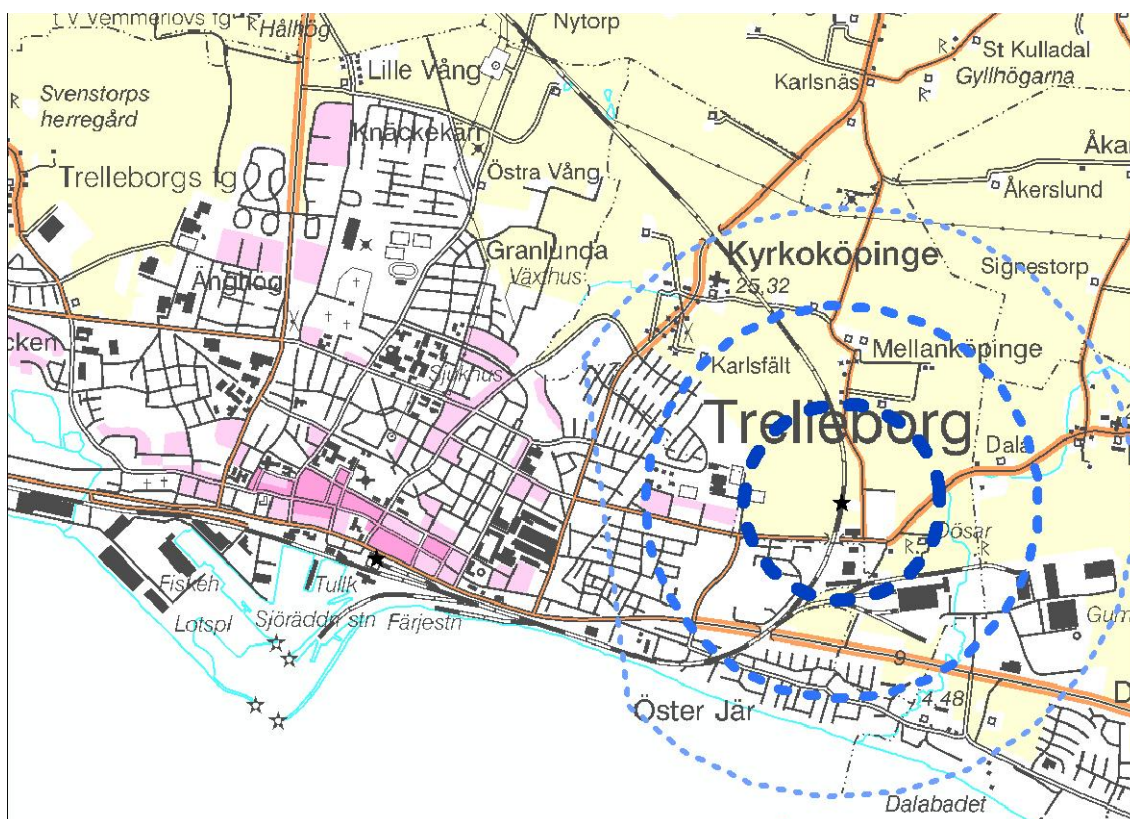


2010-10-26

## Utformning av Östra station i Trelleborg

### Stationens placering

Stationens primära upptagningsområde är de östra stadsdelarna i Trelleborg och landsbygden öster om staden. Ett stationsläge vid Engelbrektsgatan ger god tillgänglighet till dessa områden, och samtidigt bra anslutningsmöjlighet mellan tåg och buss. Att stationen byggs över Engelbrektsgatan riskerar dock att bli en dyr lösning, och därför bör utgångspunkten vara att plattformen byggs på den norra sidan av gatan (men så långt söderut som möjligt). På norra sidan av Engelbrektsgatan är utrymmet större än på den södra sidan, och det finns bättre möjlighet att integrera stationen i den nya bebyggelsen.



Figur 1. Stationens upptagningsområde med gång och cykel, symboliserat av cirklar med radierna 500 m, 1000 m respektive 1500 m (den sistnämnda är beskuren eftersom den sammanfaller med upptagningsområdet för Trelleborg C). Det så kallade kärnområdet finns inom 500 m från stationen (gångavstånd).

## Plattformen

För att Pågatågslinjen Trelleborg–Malmö ska kunna kopplas samman med linjen mot Lund, Landskrona och Helsingborg (med uppemot 240 m långa tåg) måste plattformen vara 260 m lång.

För att ta hänsyn till en framtida dubbelspårsutbyggnad, där det nya spåret planeras väster om det befintliga, bör plattformen helst placeras på den östra sidan av spåret. På längre sikt, med dubbelspår på Trelleborgsbanan, anläggs plattformar på båda sidor om spåren.

Då utrymmet mellan järnvägen och industrifastigheten på den östra sidan enligt en översiktlig bedömning ser ut att vara tillräckligt för att rymma en plattform föreslås plattformen placeras här.



Figur 2. Föreslagen plattformsplacering, mellan industrifastigheten och järnvägen. Vy från norr.

## Gång- och cykelanslutningar

Raka och gena gång- och cykelanslutningar är a och o för att stationen ska vara lättillgänglig och användas av invånarna i Trelleborgs östra stadsdelar. Anslutningen till det planerade stadsdelstorget Östra Torg är särskilt viktig, dels eftersom denna punkt ger bra anslutningsmöjlighet med gång och cykel till övriga delar av staden; dels då tillgången till service i anslutning till stationen förenklar reskedjan och därmed gynnar kollektivresandet.

Det bör också vara en fri siktlinje mellan stationen och torget, vilket både ökar orienterbarheten och förbättrar tryggheten på stationen. Överhuvudtaget är det viktigt att anpassa bebyggelsen i Mellanköpinge så att stationen inte upplevs som en baksida.

Flerbostadshusområdena i Fagerängen och Mellanköpinge utgör en viktig del av resandeunderlaget, och även här är raka och gena gång- och cykelanslutningar av särskild betydelse.

## Spårpassager

En planskild spårpassage bör byggas vid den norra delen av stationen. Passagen bör anpassas för det framtida dubbelspåret.

I söder kan passage ske under befintlig järnvägsbro vid Engelbrektsgatan. I samband med detta bör en gång- och cykelväg anläggas utmed den norra sidan av gatan, dels för att koppla samman järnvägsstation och busshållplats; dels för att skapa en bra koppling från stationen till cykelstråket mot kustområdet.



Figur 3. Utrymme för gång- och cykelbana finns utmed Engelbrektsгатans norra sida. Vy från öster.

### **Bussskoppling**

Regionbusslinjerna 144 och 184 passerar på Engelbrektsгатan, och med en hållplats vid järnvägen är det möjligt att skapa bytesmöjlighet mellan buss och tåg. Linje 144 anpassas dock i första hand till tågtiderna i Östra Grevie.

Hållplatsen bör placeras väster om järnvägen för att både ge bra koppling till stationen och till bostadsområdena i Fagerängen och Mellanköpinge. Hållplatsen bör också placeras så nära järnvägen som möjligt för att det ska vara smidigt att byta mellan buss och tåg. Eftersom vägen och cykelbanan ligger på olika höjder vid järnvägsbron är det dock inte möjligt att placera hållplatsen omedelbart intill järnvägen (utan en kostsam anpassning av höjderna).

Även någon stadsbusslinje skulle kunna ges en sträckning till stationen, med hållplats på Engelbrektsгатan. Stadsbussnätet ses för närvarande över för att anpassa det till trafikering med framtida huvudterminal vid Trelleborg C.



Figur 4. Höjdförhållandena vid järnvägsbron gör det svårt att anlägga en busshållplats omedelbart intill järnvägen. Vy från väster.

## **Bilparkering**

Utrymme för bilparkering finns norr om industrifastigheten på den östra sidan av spåret.

Upptagningsområde för pendlarparkerare finns huvudsakligen öster om Trelleborg och därför är anslutningen till väg 9 viktig. Helst bör anslutningen ske direkt österut från parkeringen, via den planerade ringleden. För anslutning mellan parkeringen och ringleden finns två alternativ: via Engelbrektsgatan eller via en ny ”genväg” rakt österut från parkeringen.

I ett första skede (utan ringled) är anslutning via Östra Ringvägen en acceptabel lösning, även om omvägen i någon mån ökar sannolikheten för att fler väljer att köra vidare in till centrum och parkera vid Trelleborg C.

Storleken på parkeringen är svåruppskattad, och därför kan man förslagsvis börja med att anlägga en mellanstor parkering med 25–50 platser<sup>1</sup>, som sedan kan byggas på vid behov.

## **Konsekvenser om plattformen inte ryms i föreslaget läge**

Om plattformen inte ryms mellan järnvägen och industrifastigheten på den östra sidan, bör man i första hand söka en långsiktig lösning där detta i stället möjliggörs i samband med dubbelspårutbyggnaden. Tills vidare byggs plattformen i detta fall på den västra sidan av järnvägen, vilket innebär att den senare måste rivas/flyttas i samband med dubbelspårutbyggnaden. I förhållande till den totala projektkostnaden är detta emellertid en relativt liten merkostnad. Avseende gång-, cykel-, buss- och bilanslutning blir skillnaderna små i förhållande till grundförslaget.

Om inte heller denna lösning är möjlig måste stationsläget skjutas norrut ca 200 m. Detta får följande konsekvenser:

- 200 m längre gångavstånd från Fagerängen (gångavståndet ökar till uppemot 1 km från de södra delarna av Fagerängen), där det största resandeunderlaget finns – även då Mellanköpinge byggts ut.
- Sämre bytesmöjligheter mellan tåg och buss.
- Planskild spårpassage bör finnas vid den södra delen av stationen (i samma läge som passagen i grundförslaget), för att ge goda anslutningsmöjligheter till Fagerängen och Östra Torg.
- Ytterligare en planskild spårpassage bör finnas längre norrut i anslutning till den norra delen av utbyggnadsområdet i Mellanköpinge.

---

<sup>1</sup> Definition enligt ”Strategi för pendlar- och samåkningsparkeringar i Skåne”.