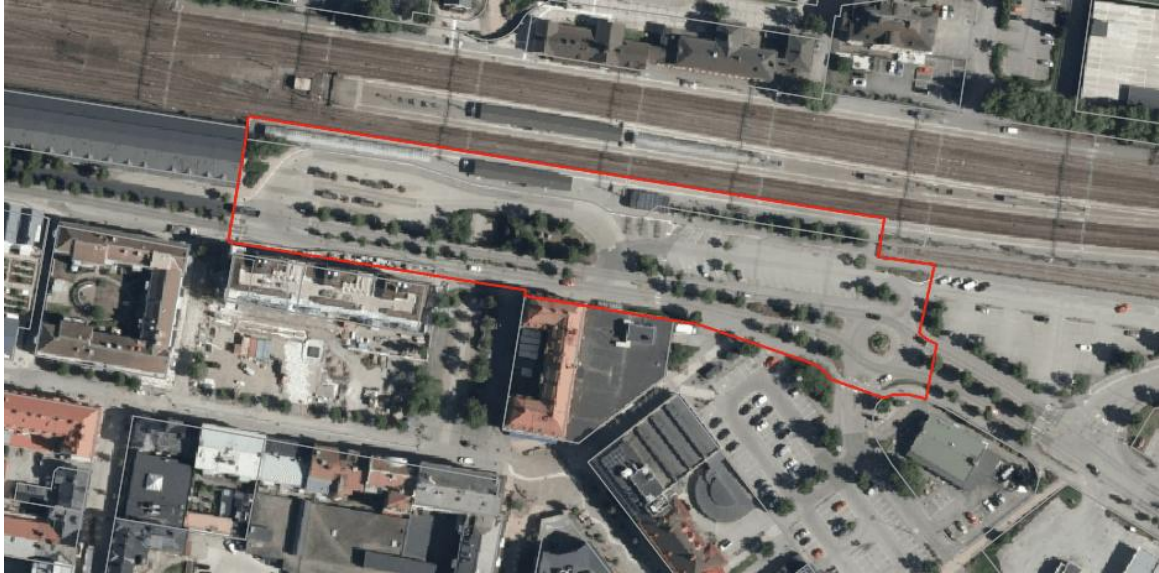


Planbeskrivning



Detaljplan för bussterminal och park

Del av fastigheterna Sandbäcken 3:1 och Katrineholm 4:1, Katrineholms kommun

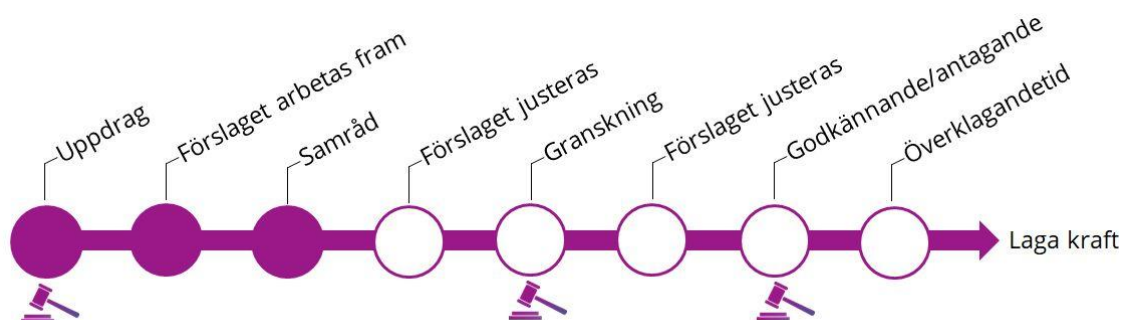
Syfte

Detaljplanens syfte är att möjliggöra anläggandet av en ny bussterminal och parkområde som kopplar samman resecentrum och Stortorget.

Inledning

Planprocessen

Planarbetet påbörjades efter den 2 maj 2011, därmed följer detaljplanen den nya Plan- och bygglagen 2010:900 med de ändringar som trädde i kraft 2 januari 2015. Detaljplanen följer Boverkets föreskrifter och allmänna råd BFS 2020:5 och 2020:6. Då planarbetet är påbörjat efter 1 januari 2022 så följs BFS 2020:8 om digitala planbeskrivningar.



Figur 1: Planprocessen

I detaljplanen ges en samlad bild av markanvändningen och hur miljön är tänkt att förändras eller bevaras. Under **plansamrådet** ges berörda möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Därefter sker en bearbetning av planförslaget som sedan ställs ut för **granskning**. Om synpunkter lämnas, ska dessa redovisas och berörda **underrättas** innan planen antas. Efter antagandet har "ej tillgodosedda sakägare" möjlighet att överklaga detaljplanen innan den kan vinna **laga kraft**.

Bakgrund

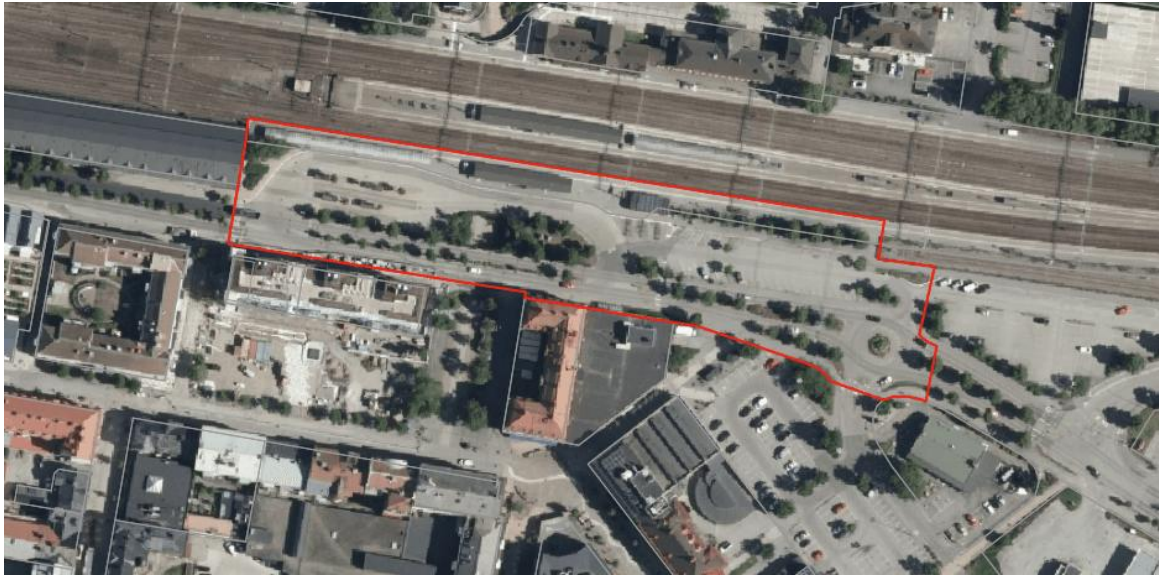
Kommunstyrelsen beslutade den 29 mars 2023 (§76), att ge Samhällsbyggnadsförvaltningen planuppdrag för det 9 hektar stora området som benämns "Triangelområdet". Det omfattar stora delar av centrala Katrineholm. Området har varit utpekad som utvecklingsområde sedan 2014 i den tidigare översiktsplanen "Översiktsplan 2030 - del staden". Mellan 2023 och 2024 arbetades ett kvalitetsprogram fram för hela Triangelområdet. Triangelområdet har ett strategiskt läge med närhet till både centrum, kollektivtrafik och service. Det finns goda förutsättningar att utveckla området med en blandning av bostäder, verksamheter och offentliga miljöer. Kommunstyrelsen fick den 26 mars 2025 information om delplanuppdraget för bussterminal och park.

Plandata

Läge och areal

Planområdet omfattar cirka 12 000 kvadratmeter och är beläget i centrala Katrineholm i direkt anslutning till tågstationen i norr och Stortorget i söder. Läget är av stor betydelse för att knyta

samman dessa två målpunkter. Närheten mellan bussterminalen och tågstationen är central då byte mellan olika färdmedel ska vara enkelt och smidigt.



Figur 2: Planområdet markerat i rött

Markägarförhållanden

Planområdet omfattar del av fastigheterna Sandbäcken 3:1 som ägs av Katrineholms kommun och del av fastigheten Katrineholm 4:1 som ägs av Trafikverket. Detaljplanen föranleder inte några förändringar i fastighetsindelningen.

Tidigare ställningstaganden

Kommunala beslut

Kommunstyrelsen beslutade 2023-03-29 (§76) att ge Samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att upprätta en ny detaljplan för Triangeln, Sandbäcken 3:1 m.fl., Katrineholms kommun, i syfte att planlägga för verksamheter och bostäder.

Översiktsplan

I Katrineholms kommuns översiktsplan, Framtidsplan 2050, beskrivs det att Katrineholms stad planerar sin framtida tillväxt främst genom förtätning inom den befintliga stadsstrukturen samt genom utveckling av attraktiva boendemiljöer i stadsnära noder. Förtätningen ska ske på redan ianspråktagen mark eller på mark med låga biologiska och rekreativa värden, med särskilt fokus på centrumnära lägen och områden med god tillgång till kollektivtrafik.

I översiktsplanen är planområdet utpekat som utvecklingsområde för mångfunktionell bebyggelse med täthetskategori 3, 60+ bostäder per hektar. I översiktsplanen beskrivs hela Triangelområdet som följande:

Området ska utgöras av blandad bebyggelse i olika form och höjder, bostadstyper och funktioner. Här skapas möjligheter för bostäder, samhällsservice, mötesplatser och arbetstillfällen i närhet till centrum och resecentrum. Området har potential att bli en förlängning av dagens centrum, men även att vara en brygga mellan en mer aktiv stadskärna och mer renodlade bostadsområden. Områdets läge vid stadens entré till centrum gör det optimalt för att tillskapa ett högre landmärke. Grönstrukturen ska stärkas och kopplingar för gående och cyklister förbättras, en ny gångbro över järnvägen skulle skapa en koppling till parkeringsmöjligheter på norra sidan. Parkeringar kan även effektiviseras och kombineras med andra funktioner i mobilitetshus. Bussterminalens läge och omfattning ska ses över, utformningen av platsen mellan stortorget och resecentrum är viktig för det första mötet av Katrineholm från tåget. Området ligger inom riksintresse för kulturmiljö och vid utformning av området och tillkommande bebyggelse ska särskild hänsyn tas. Området ligger även i närhet till järnvägen med transporter av farligt gods vilket medför att risk- och bullersituationen behöver utredas. Inom området behöver även förorenad mark utredas vidare

Planförslaget överensstämmer med intentionerna i Katrineholm kommuns översiktsplan, Framtidsplan 2050.



Figur 3: Planområdet markerat med rött. Skrafferad yta visar utpekat utvecklingsområde enligt översiktsplanen. Grönstråket i grönt löper i nord-sydlig riktning.

Klimatstrategi

Katrineholms kommuns klimatstrategi för 2026–2030 antogs av kommunfullmäktige 15 december 2025. Det övergripande målet är att Katrineholm ska bli en klimatpositiv kommun till år 2045.

I syfte att minska klimatpåverkan pekar strategin ut fyra fokusområden: hållbara resor och transporter, hållbara energisystem, hållbar konsumtion samt klimatsmart bebyggelse och markanvändning. Kommunen ska motverka urbana värmeöar, verka för 30 procents krontäckning i tätorterna samt säkerställa beredskap för skogsbränder och värmeböljor.

En central ambition i strategin är att förändra resmönster så att fler resor görs med kollektivtrafik, cykel och till fots. Planeringen ska utformas så att olika trafikslag kompletterar varandra och bildar en helhet samt att infrastrukturen utvecklas på ett sätt som gör det rationellt och tryggt för invånarna att resa hållbart. Detaljplanen utgör ett led i arbetet med att utveckla kollektivtrafiken i Katrineholm så att fler invånare ges möjlighet att resa hållbart.

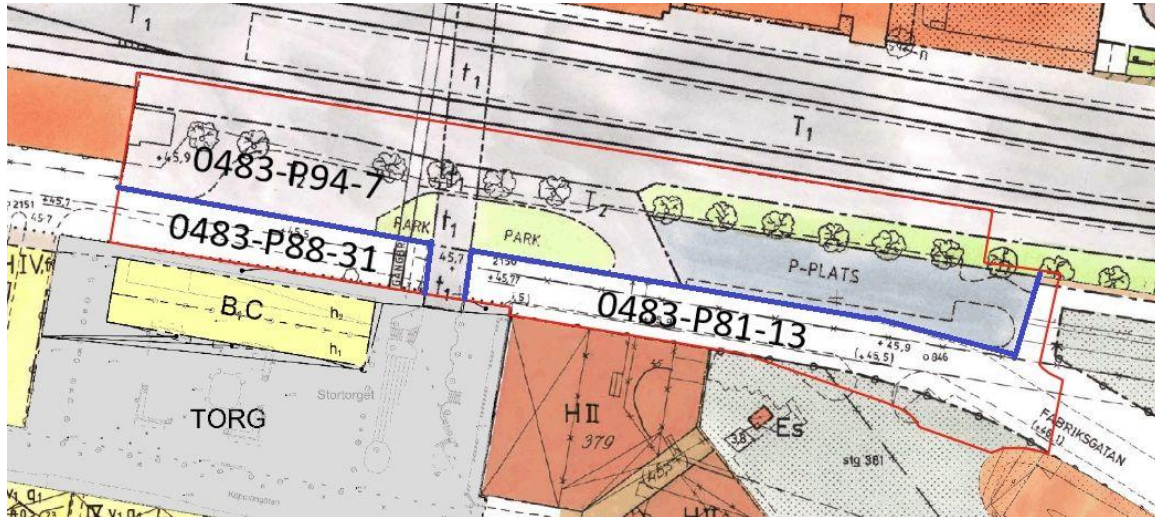
Grönplan

Enligt gällande grönplan för Katrineholms kommun, antagen 2018-12-17, ingår planområdet i det område som benämns Stadskärnan med centrum, norr och de täta delarna av öster. Grönplanen framhåller att Katrineholms centrala delar innehåller flera parker som utgör viktiga mötesplatser och rekreatiomsområden och som bidrar till stadens identitet som trädgårdsstad. Bland de åtgärder som lyfts fram återfinns stärkta gröna stråk, förbättrade rekreativa och ekologiska

funktioner i stadskärnan samt utvecklad stadsodling. Detaljplanen följer grönplanens intentioner genom att möjliggöra ökad grönska i centrala Katrineholm.

Detaljplan

Inom planområdet gäller idag delar av tre detaljplaner, "0483-P88-31 - Stortorget, Pionen MM", "0483-P81-13 - Fabrikgatan-Kungsgatan" och "0483-P94-7 - Katrineholms 4:1 mfl". De befintliga planerna tillåter, Bussterminal, Järnvägstrafik, Park samt Gata enligt bilden nedan.



Figur 4: Planområdet markerat i rött, plangränser i blått.

När den nya detaljplanen får laga kraft upphävs delar av de tre gällande planerna.

Riksintresse

Planområdet ligger inom riksintresset för kulturmiljövården Katrineholm (D28), vilket omfattar en större del av stadens centrala delar. För att säkerställa att riksintresset inte påverkas negativt har sex särskilt viktiga aspekter identifierats som bör beaktas i planeringen. Utöver dessa punkter kan även andra faktorer vara relevanta för att värna riksintresset.

- Grundläggande stadsplanestrukturer från etablerings- och blomstringstiden ska bibehållas men kan kompletteras om kulturhistoriska värden beaktas.
- Järnvägstrafik genom samhället vidmakthålls.
- Centrala kommunala funktioner bör kvarligga i samhället och handel i centrum ska ges förutsättningar att leva vidare.
- Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse underhålls kontinuerligt så att människor kan bo kvar och nyttja denna.
- Industri kvarter ges förutsättningar att kunna bibehålla sin utformning.
- Trädalléer vårdas och bibehålls.

Miljöbedömning

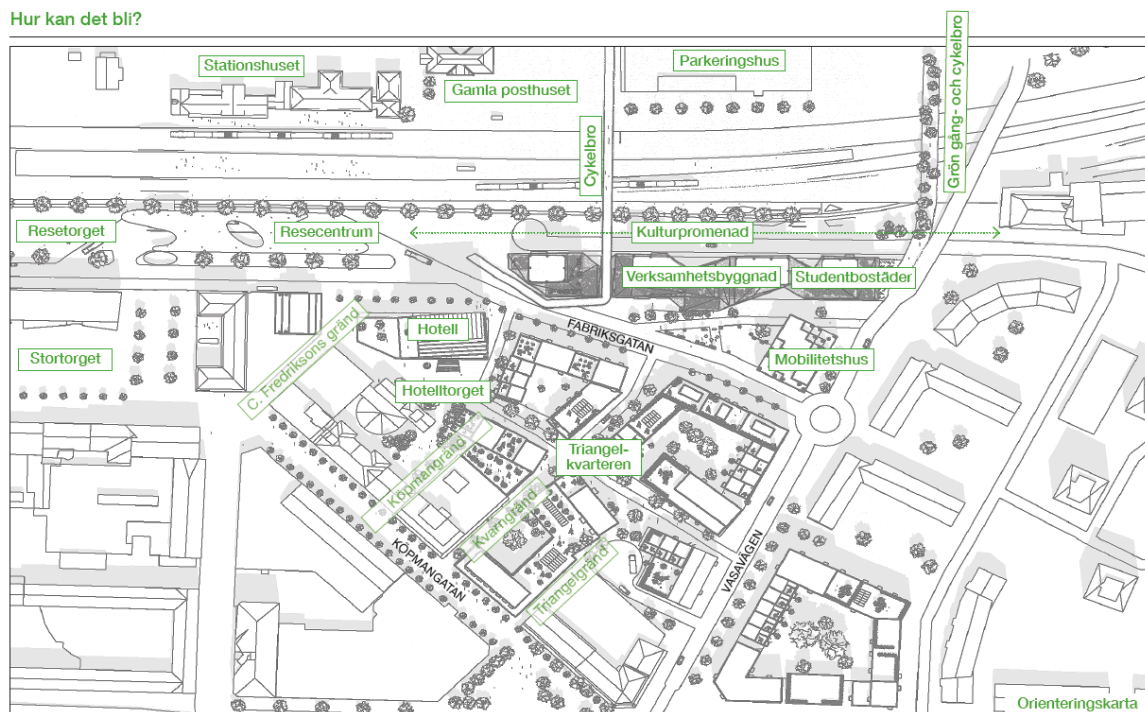
En undersökning om betydande miljöpåverkan har genomförts. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att det inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan om detaljplanen genomförs. Detaljplanen bedöms vara förenlig med miljöbalkens bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden, och miljökvalitetsnormer bedöms inte överskridas inom planområdet.

Kvalitetsprogram

I samband med att förvaltningen fick ett planuppdrag för hela Triangelområdet inleddes arbetet med att ta fram ett kvalitetsprogram. Programmet är avsett att fungera som ett levande dokument som binder samman de olika etapperna i utvecklingen. Under framtagandet av programmet hölls flera workshops med olika intressenter.

Visionsbilder

Hur kan det bli?

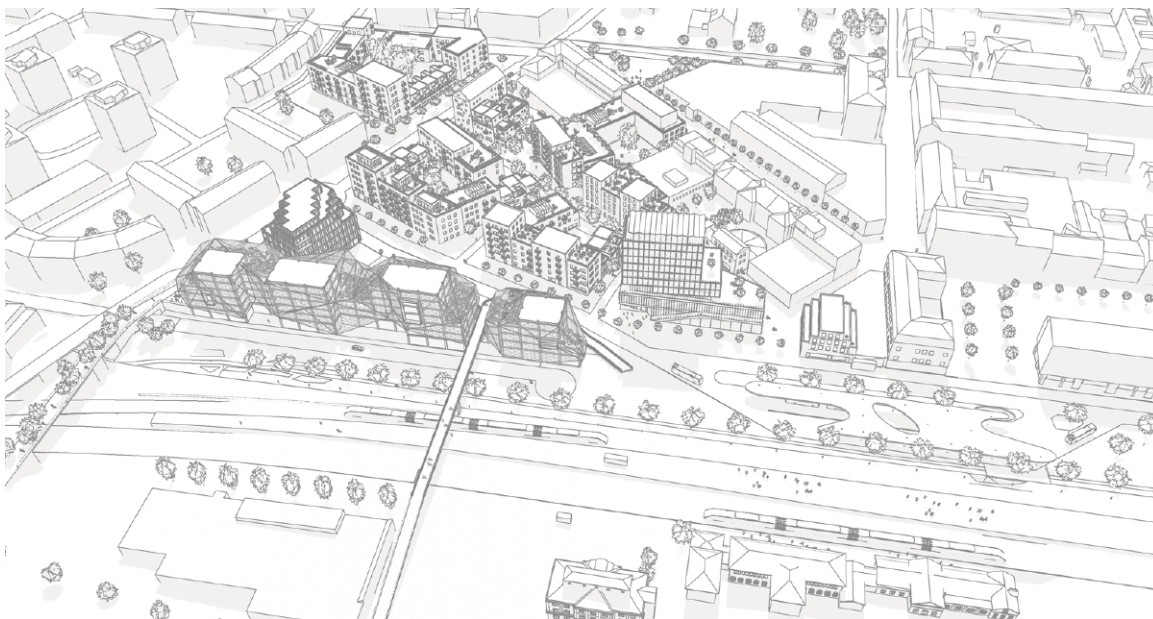


Katrineholms kommun / Kvalitetsprogram för Triangelkvarteren
2024.05.24

U.D. URBAN DESIGN AB

Figur 5: Urklipp från kvalitetsprogrammet som visar förslag till struktur

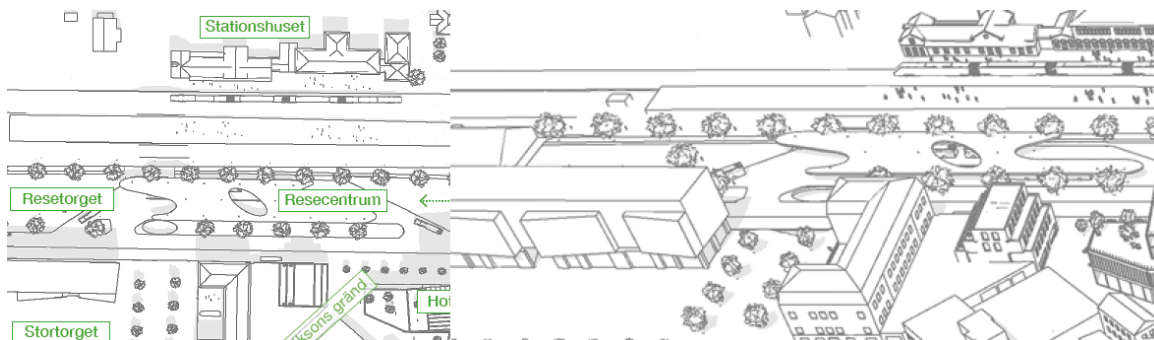
Kvalitetsprogrammet för Triangelkvarteren beskriver en vision för att omvandla en av stadens mest centrala platser. Området kring Triangeln, som idag främst består av parkeringsytor och några byggnader, ska utvecklas till en modern och hållbar stadsdel som lyfter fram småstadens kvaliteter. Visionen omfattar bland annat integration av gång-, cykel- och kollektivtrafik, skapandet av grönytor för klimatanpassning samt en blandning av bostäder och verksamheter.



Figur 6: Urklipp från kvalitetsprogrammet som visar förslag till struktur i 3D

Byggnaderna, däribland ett nytt hotell och ett mobilitetshus, ska ha en flexibel utformning och bidra till en trygg och attraktiv stadsmiljö. Triangelkvarteren ska också ge staden en tydlig visuell identitet, synlig för tågresenärer och utformas med höga arkitektoniska ambitioner. Visionen inkluderar även integration av ny teknik för energieffektivitet och lokal energiproduktion. Sammanfattningsvis syftar programmet till att skapa en stadsdel med fokus på klimatpositiva lösningar, hållbar mobilitet och en trivsamt livsmiljö för både invånare och besökare.

Utöver de övergripande målsättningarna föreslås det i kvalitetsprogrammet att flytta bussterminalen österut ca 100 meter och anlägga en park framför det nya huset på stortorget.



Figur 7: Urklipp från kvalitetsprogrammet som visar förslag till struktur för bussterminal och park.

Förutsättningar

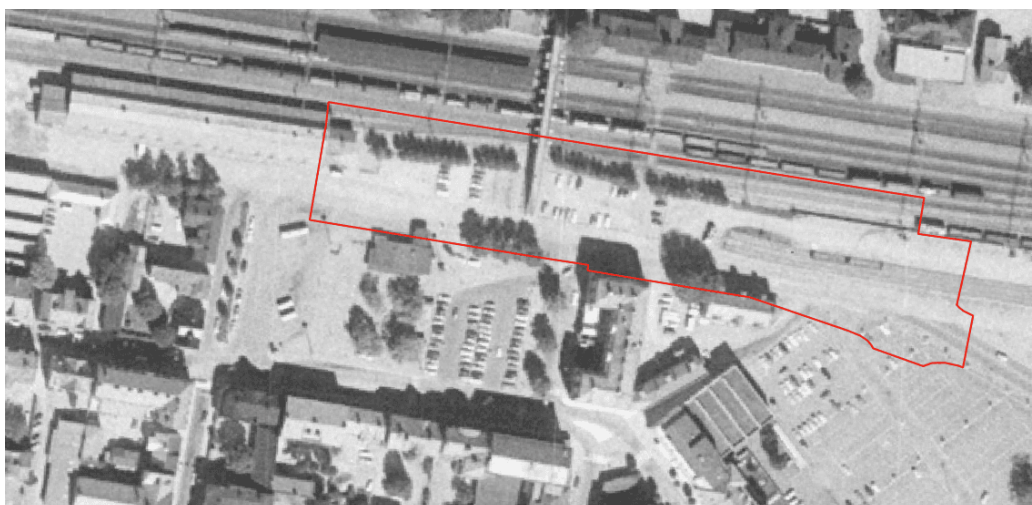
Platsens historia

Katrineholms järnvägsstation invigdes 1862 i samband med södra stambanans tillkomst. Det var dock först när östra stambanan kopplades på 1866 som staden fick sin snabba tillväxt. Då staden vuxit fram ur järnvägen tillhör planområdet en av de tidigast bebyggda platserna i Katrineholm. Platsen har förändrats vid flera tillfällen. Under mitten av 1900-talet nyttjades området för industriernas järnvägsspår där godsmagasinet hade spår för av- och pålastning av gods.



Figur 8: Äldre ortofoto som visar planområdet

Under 1970-talet minskade järnvägens behov av utrymme och stora delar av området omvandlades till parkeringsytor.



Figur 9: Äldre ortofoto som visar planområdet

År 1996 genomfördes ytterligare en omvandling då bussterminalen flyttades till sin nuvarande placering, gångbron över spåren revs och ersattes med Lövatunneln samt godsmagasinet spår avvecklades. Sedan dess har inga större förändringar genomförts. Mindre åtgärder har dock utförts, bland annat har ett cykelgarage tillkommit och kommunen har anlagt staket och buskage längs Fabriksgatan för att minska obehörig passage över körbanan.

Fornlämningar

Inom planområdet har inga fornlämningar påträffats. Om fornlämningar påträffas i samband med exploatering föreligger anmälningsplikt enligt kulturmiljölagen.

Kulturmiljövärden

En kulturmiljöutredning har tagits fram för hela Triangelområdet. Triangeln ligger centralt inom riksintresseområdet för kulturmiljövård i Katrineholm (D28). Området har haft stor betydelse för stadens industriella utveckling, bland annat genom Fredrikssons snickerifabrik som etablerades på 1870-talet i nära anslutning till järnvägen. Under mitten av 1900-talet utvecklades industriverksamheten successivt och kvarteret genomgick omfattande rivningar under 1960- och 1970-talen då större delen av den äldre bebyggelsen ersattes av parkering och modern handelsbebyggelse.

Läget är mycket exponerat med tydliga visuella samband till flera av stadens mest framträdande kulturhistoriska byggnader däribland järnvägsstationen, posthuset, Sörmlands sparbank, vattentornet och Framtiden. Katrineholms riksintressestatus grundar sig på att stadens utvecklingsskeden från järnvägens etablering på 1860-talet till mitten av 1900-talet fortfarande är väl läsbara. Detta märks i den bevarade rutnätsplanen, den småskaliga bebyggelsestrukturen och de offentliga byggnadernas framträdande roll i stadsbilden.

Det aktuella planområdet ligger inom ett område som bedöms som känsligt för ny bebyggelse. Vid ny byggnation och omvandling av platsen ska därför särskild hänsyn tas till de kulturhistoriska värdena i omgivningen.

Naturvärden

Planområdet utgörs idag av nästan enbart asfalterad yta. Inom området finns flera träd samt en plantering i anslutning till öppningen av Lövatunneln. Längs mitten av Fabriksgatan löper en trädrad i en smal mittrefug som separerar körfälten. Refugen har begränsad bredd längs en stor del av sträckan vilket bedöms ge otillräckliga förutsättningar för träden. Framför Godsmagasinet huvudentré finns två större planteringsytor.

I ett större perspektiv ingår planområdet i Katrineholms centrala grönstråk som löper öster om Stortorget och korsar Fabriksgatan. Stråket fyller en viktig ekologisk funktion genom att verka som spridningskorridor för djur och växter samt knyta samman innerstadens grönytor med naturområden utanför staden.

Geoteknik

En geoteknisk undersökning har tagits fram för hela Triangelområdet. Av undersökningen framgår det att marken inom området domineras av postglacial lera med ett jorddjup som varierar mellan cirka 3 och 10 meter. Överst finns fyllning med en mäktighet på ungefär 0,4 till 5 meter, huvudsakligen bestående av grusig sand med inslag av byggrester. Under fyllningen förekommer naturligt lagrade jordar i form av lera, silt och sand i varierande lagerföljd. Leran har

generellt låg till medelhög hållfasthet medan sanden är löst lagrad, vilket innebär att marken i sin helhet är sättningskänslig. Grundvattnet ligger på cirka 1,3 till 3,1 meters djup under markytan men nivån kan variera beroende på väder och årstid.

Eftersom marken är mjuk och innehåller fyllning som kan variera i tjocklek finns en risk för sättningar vid byggnation. Det rekommenderas därför att byggnader grundläggs med pålar som förs ned till fastare mark, vanligtvis på 5 till 10 meters djup. Om man istället vill bygga med en enklare grundläggning krävs ytterligare undersökningar för att säkerställa att marken klarar belastningen.

När marken belastas av större byggnader kan den både sjunka direkt och fortsätta sätta sig över tid. Leran klarar en viss belastning, men om den överskrids ökar risken för större sättningar. Pålning minskar denna risk och ger en stabilare grund. Om andra metoder används måste markens stabilitet noggrant kontrolleras.

Miljöteknik

För att säkerställa markens lämplighet har en översiktlig markundersökning utförts. Inom planområdet har två provtagningspunkter analyserats avseende föroreningar av metaller samt polyaromatiska, aromatiska och alifatiska kolväten. Uppmätta värden i båda punkterna uppfyller riktvärdena för känslig markanvändning.

På historiska ortofoton från 1960 går det att utläsa att den västra delen av planområdet tidigare användes för parkering och plantering medan den östra delen utgjordes av banvall. På ortofoton från 1975 är hela platsen asfalterad och används för parkering. År 1996 byggdes platsen om till sitt nuvarande utseende. Utifrån de historiska ortofotona och genomförda markundersökningar gör kommunen bedömningen att marken är lämplig för detaljplanens ändamål.



Figur 10: Översta bilden visar planområdet markerat i rött 1960. Nedre bilden visar planområdet markerat i rött 1975.

Markradon

Mätningar från den geotekniska utredningen visar att radonhalterna i marken är på nivåer som innebär att området klassas som normalrisk till högrisk.

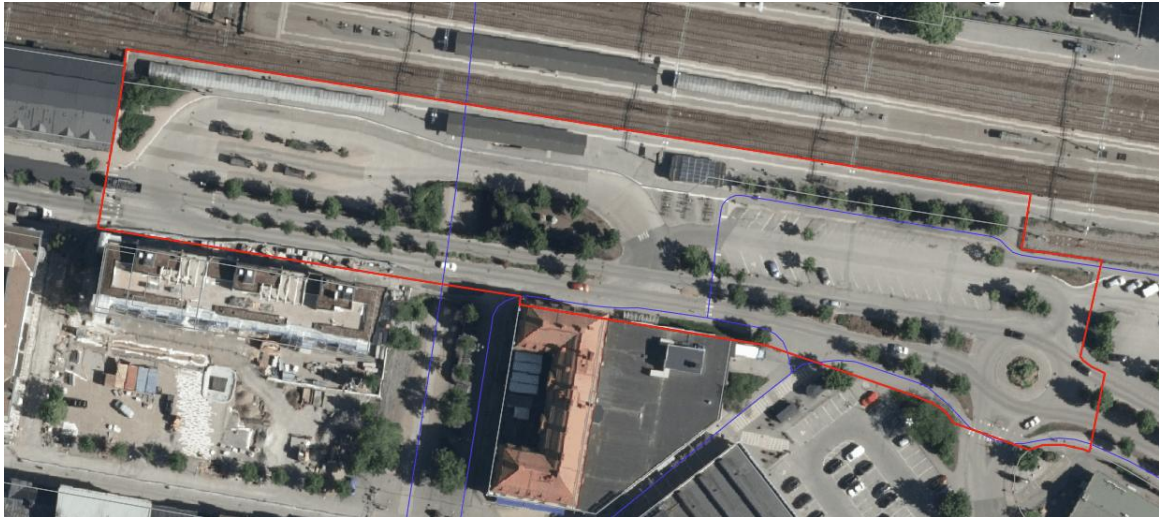
Gator och trafik

Bilvägar

Fabriksgatan passerar genom planområdets södra del och är en hårt trafikerad gata med cirka 7400 fordon per dygn. En stor del av trafiken utgörs av genomfartstrafik utan målpunkt i de centrala delarna av Katrineholm. Längs gatan löper en mittrefug med planteringar, vars begränsade bredd skapar svårigheter vid skötsel samt hindrar trädens utveckling då jordvolymen är begränsad.

Gång- och cykelvägar

Inom planområdet finns flera gångvägar som sammanlänkar stråk inom och utanför området. Det finns även ett cykelgarage inom planområdet som i dagsläget har full beläggning. Däremot råder brist på cykelvägar inom området och det saknas framförallt en cykelväg som möjliggör passage genom området.



Figur 11: Cykelvägar markerat i blått

Kollektivtrafik

I planområdets västra del finns bussterminalen med fyra hållplatslägen varav ett är avsett enbart för avstigande samt charterbussar som trafikerar terminalen nästan dagligen. På övriga tre hållplatslägen trafikerar landsbygdstrafik och stadstrafik. Samtliga busslinjer i Katrineholms kommun stannar på bussterminalen. Under vissa timmar är terminalen hårt belastad, framförallt kring kl. 8 och 17 då alla busslinjer ska in till området under nästan samma tidsperiod. Många bussar reglerar även tid inne på terminalen.



Figur 12: Nuvarande bussterminal

Bussterminalen har brister vad gäller tillgänglighet, framförallt för rörelsehindrade personer.



Figur 13: Nuvarande bussterminal

Att byta buss inom terminalen kan upplevas som förvirrande då det är otydligt vilka stråk som bör användas. Detta leder till att resenärer rör sig över terminalens körbanor vilket skapar en trafikfara och risk för olycka. Plattformarna är dessutom smala vilket kan skapa osäkra situationer när många personer väntar på bussar.

Kopplingen mellan bussterminalen och tågstationen är god då ett av hållplatslägena delar plattform med spår 5. Kopplingen mellan bussterminalen och Stortorget är däremot otydlig. För att förflytta sig mellan Stortorget och bussterminalen måste man passera Fabriksgatan via en av två övergångar eller genom Lövatunneln. Både visuellt och stråkmässigt är bussterminalen separerad från centrum, vilket förstärks av mittrefugen samt det staket och buskage som tillkommit för att minska obehörig passage över Fabriksgatan.



Figur 14: Barriärer i nuvarande bussterminal

Parkering

I planområdets östra del finns i dagsläget cirka 40 parkeringsplatser. För några år sedan reglerade kommunen om parkeringstiden från 4 timmar till 30 minuter. Parkeringsplatserna används främst för hämtning och lämning vid resecentrum samt för kortare ärenden i centrum och är som mest belastade när flera tåg ankommer och avgår under en kort period. Fordonen är enbart på platsen en kort stund och föraren sitter oftast kvar i bilen. I nära anslutning finns ytterligare parkeringsplatser. Det finns även möjlighet till hämtning och lämning av resenärer som ska resa till eller från resecentrum på norra sidan. Inom planområdet finns det möjlighet att parkera sin cykel. I cykelgaraget finns det 51 platser, varav alla är uthyrda. Inom planområdet finns det även ca 150 cykelparkeringar utan tak. I nära anslutning till planområdet finns det ytterligare cykelparkeringar som till viss del används av de som ska till resecentrum.



Figur 15: Cykelgarage på platsen

Störningar och risker

Omgivningsbuller

Planområdet är hårt utsatt för buller, framförallt från tågspåren men även från Fabriksgatan. Varken parken eller bussterminalen är ytor där människor vistas under längre tid och inga bulleråtgärder krävs för att planen ska kunna genomföras. Tillskapandet av grönska, träd och planteringar kan bidra till att det upplevda bullret från tågtrafiken mot Stortorget minskar. Påverkan på omkringliggande bebyggelse bedöms inte försämrats jämfört med dagsläget om planförslaget genomförs. Avståndet mellan närmaste bostad och bussterminalen kommer att vara detsamma som idag.

Översvämningar

Platsen består av en lågpunkt. Marknivåer kommer att förändras i samband med byggnation. Enligt kommunens översiktliga skyfallsanalys så blir ett mindre område översvämmat med ungefär 20 cm vatten vid ett 100-årsregn. Vid projektering av bussterminalen är det viktigt att höjdsätta platsen så att vattnet vid skyfall kan rinna bort och inte översvämmar platser som inte klarar av det. Parken kommer att anläggas på en yta som idag är nästan helt hårdgjord, därför kommer infiltrationen förbättras.

Risk för olyckor med farligt gods

Planområdet ligger i direkt anslutning till Västra och Södra stambanan, två av Sveriges mest trafikerade järnvägar. Banan trafikeras dagligen av både persontåg och godståg, varav en del

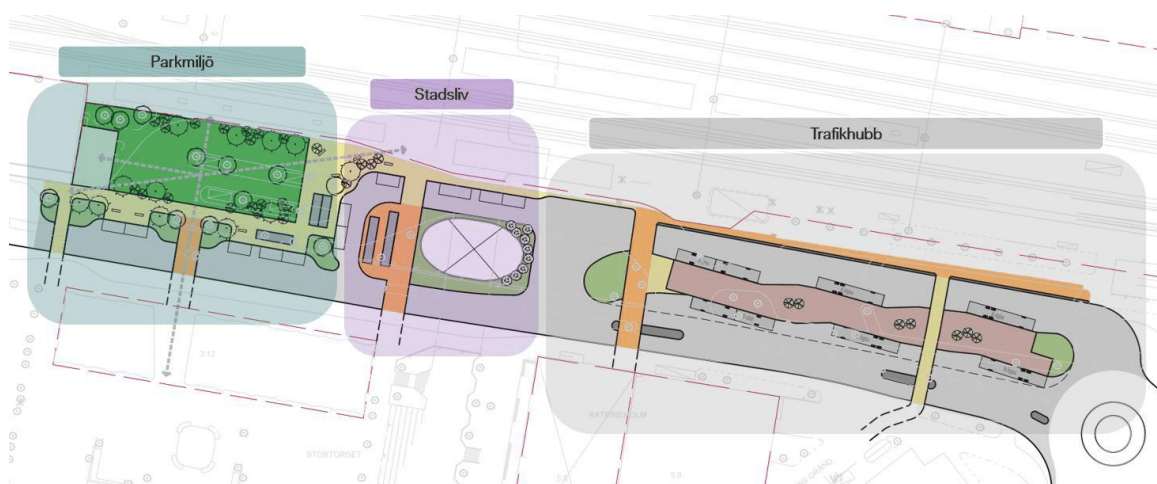
transporterar farligt gods. En riskutredning har tagits fram. Beräkningarna visar att individrisknivåerna är låga redan från 8 meters avstånd från närmaste spårmitt, och att samhällsriskerna för området som helhet ligger på en acceptabelt låg nivå. En bidragande orsak till detta är att godstrafiken är fördelad på flera spår med varierande avstånd till planerad bebyggelse. Bussterminalen kommer fortsatt att ligga lika nära järnvägen som den gör idag. Därmed förändras inte risken för bussterminalen. Parken kommer att ligga 10 meter från närmaste spårmitt. Då parken bedöms utgöra ett komplement till perrongen där man väntar kortare perioder så beräknas risken inte öka nämnvärt från dagens användning och risken är därmed acceptabel enligt den framtagna riskutredningen. Inga byggnader uppförs inom planområdet. Inom planområdet tillåts andra byggnadsverk såsom väderskydd och liknande uppföras.

Planförslag

Bebyggelse

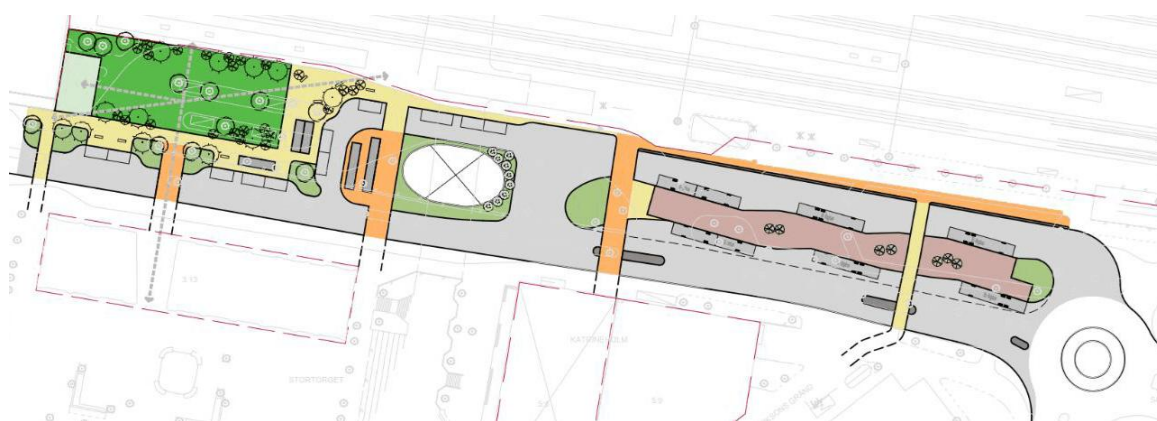
Inga byggnader kommer att uppföras inom planområdet. Byggnadsverk som exempelvis väderskydd är dock tillåtna att uppföra och kommer att uppföras i samband med att förslaget genomförs.

En trafik- och landskapsutredning har tagits fram för planområdet. I utredningens förslag delas planområdet in i tre zoner med olika karaktär. I väster skapas en lugnare parkmiljö med plats för vistelse. I mitten finns en parkeringsslinga och angöringsytor för taxi. I öster placeras bussterminalen med sex hållplatslägen.



Figur 16: Zonuppdelning för planområdet

Fabriksgatan löper genom hela planområdet och föreslås utvecklas till en mer stadslik gata. Mittrefugen tas bort och antalet passager utökas. Gatan behåller sin funktion för biltrafik och kollektivtrafik men ger samtidigt mer utrymme åt gående och cyklister. Föreslagen gång- och cykelväg ligger precis söder om planområdet.



Figur 17: Bussterminal och park

Bussterminal

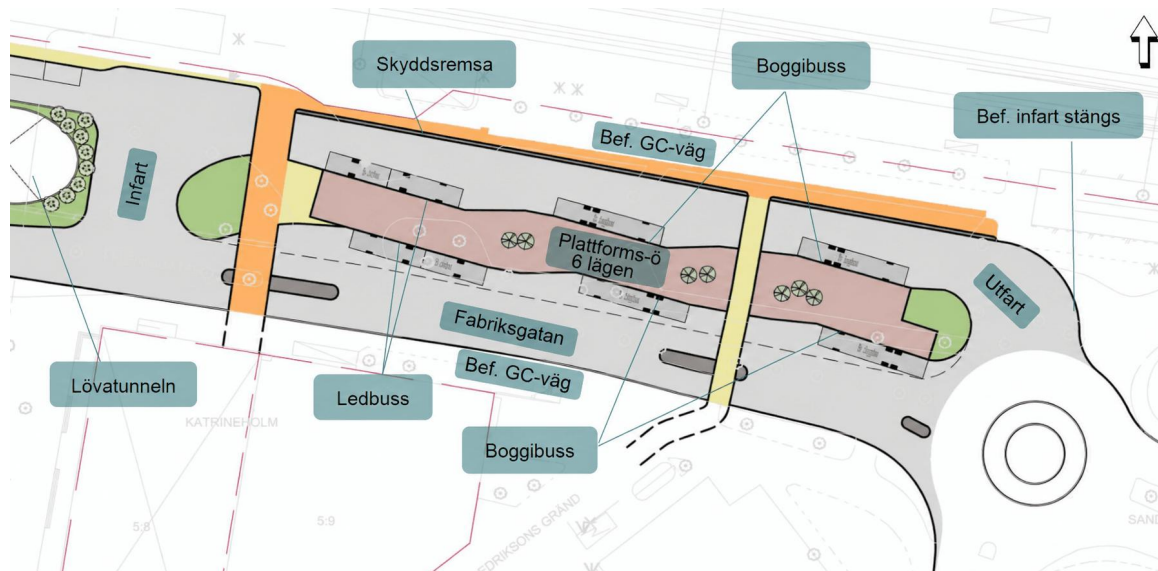
Ett förslag på ny bussterminal har tagits fram. På östra delen av planområdet planeras den nya bussterminalen. Den nya bussterminalen får totalt sex hållplatslägen fördelade på en gemensam

plattformso, med tre lägen på norra sidan och tre på södra. Terminalområdet är enkelriktat med infart på västra sidan och utfart på östra sidan. Bussar i båda riktningar kan använda infarten för att angöra den norra delen av terminalen. För angöring av den södra delen av terminalen krävs att bussarna färdas i öst-västlig riktning. Bussar som kommer från väst-östlig riktning behöver därför använda cirkulationsplatsen för att angöra den södra delen av terminalen.

Hållplatslägena är utformade i en sågtandslösning, vilket innebär att bussarna ställer upp sig i vinkel mot plattformen i stället för parallellt. Det gör att varje buss kan manövrera in och ut utan att behöva vänta på andra fordon, och att fler lägen ryms på en kortare sträcka. Två av lägena är dimensionerade för ledbuss med en plattformslängd på ungefär 20 meter, ett på varje sida. Övriga fyra lägen är anpassade för boggibuss.

För att bussterminalen ska få plats behöver Fabriksgatan smalnas av något. Den befintliga mittrefugen med trädraden tas bort. En skyddsremsa mellan gång- och cykelväg i söder föreslås uppföras där träd kan planteras istället.

Norr om terminalen föreslås en skyddsremsa mellan bussterminalen och gång- och cykelbanan för att öka säkerheten för oskyddade trafikanter. Plattformens yttersta kant, där bussarnas svepyta kan nå ut, markeras med avvikande beläggning och taktila varningsplattor och är inte avsedd som väntyta för resenärer.



Figur 18: Bussterminal

Reglerplatser

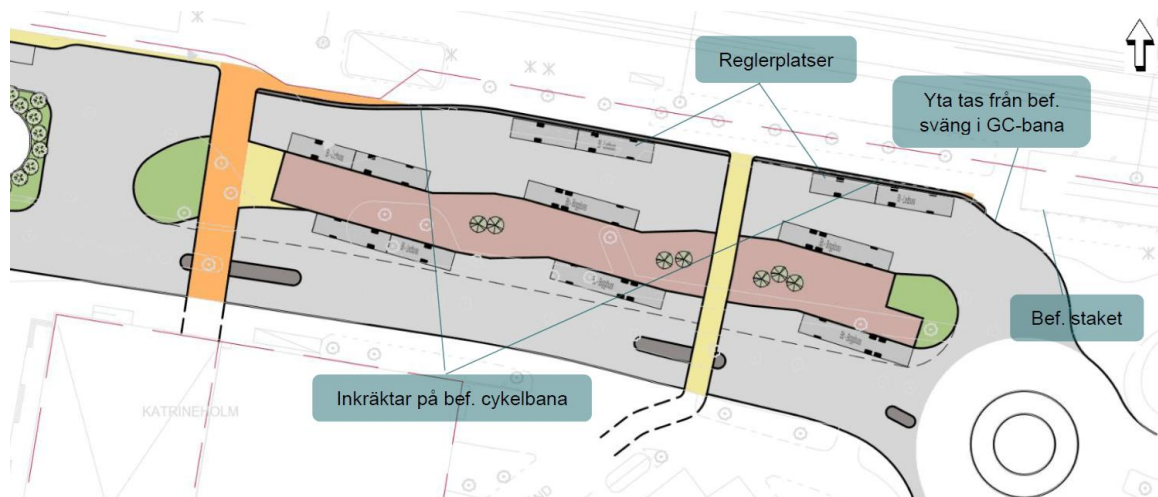
Inom utredningsområdet har möjliga platser för tidsreglering av busstrafiken undersökts.

Eftersom utrymmet inom området är begränsat har endast ytan norr om bussterminalen bedömts som lämplig för ändamålet. I den alternativa utformningen placeras två reglerplatser i en ficka norr om körbanan. Bussarna angör platserna västerifrån för att undvika motriktad trafik på platsen.

Norr om reglerplatserna föreslås en skyddsremsa mot gång- och cykelbanan. Problemet är att reglerplatserna tillsammans med skyddsremsan inte får plats utan att inkräkta på befintlig gång- och cykelbana, vars bredd på sträckan blir som minst 1,6 meter, vilket understiger det rekommenderade måttet på tre meter.

Eftersom bussarna angör västerifrån vetter dörrarna ut mot bussterminalens körbana. Det innebär att förarna inte bör lämna bussen under reglertiden och att platserna inte kan användas för av- eller påstigning. Reglerplatserna lämpar sig därför bara för kortare uppehåll.

Om reglerplatserna ska byggas ut rekommenderas att en samlad översyn görs av hela sträckan norr om bussterminalen med hänsyn till gång- och cykelbana, cykelparkering, cykelgarage och befintlig trädplantering.



Figur 19: Reglerplatser

Service

Bussterminalen kommer att möjliggöra en fortsatt utveckling av kollektivtrafiken i kommunen.

Verksamheter

Inga verksamheter planeras på platsen.

Allmän plats

Vägar, gator och parkering

Bilväg

Fabrikgatan behålls som en gata med god framkomlighet för motorfordon. Den befintliga mittrefugen med trädraden tas bort, vilket öppnar upp körbanan och skapar plats för andra funktioner. Det föreslås fler hastighetssäkrade passager över gatan, vilket innebär att fordonstrafiken håller en lägre hastighet längs sträckan.

Infarten till bussterminalen och parkeringsslingan sker från Fabrikgatan. Utfarten från bussterminalen är placerad vid den befintliga cirkulationsplatsen som behöver göras delvis överkörningsbar för att bussarna ska kunna manövrera ut på ett smidigt sätt.

Längs Fabrikgatan föreslås längsgående parkeringsplatser i indragna fickor från körbanan. Det förbättrar sikten vid passagerna och minskar risken att parkerade bilar skymmer sikten för gående och cyklister som ska korsa gatan. Utformningen med indragna fickor innebär också att parkeringen kan placeras något närmare passagerna än vad som annars hade varit möjligt.

Gång- och cykelvägar

I förslaget tillkommer totalt fem passager över Fabriksgatan, varav tre är kombinerade gång- och cykelpassager och två är enbart för gående. Passagerna placeras utmed hela sträckan för att skapa naturliga och tydliga korsningspunkter mellan centrum och bussterminalen.

Den västligaste passagen är en gång- och cykelpassage som leder in i parkområdet. Inne i parken är tanken att cyklister leder sina cyklar och parkerar dem innan de fortsätter till fots.

Öster om parken finns ytterligare en gång- och cykelpassage som leder till den nya cykelparkeringen innanför parkeringsslingan. Därifrån fortsätter gångytan fram till tågplattformen, med en gångpassage över parkeringsslingan. Över bussterminalen föreslås två passager. Den västra är en kombinerad gång- och cykelpassage som leder cyklister vidare till cykelgaraget, medan den östra är en gångpassage som kopplar fotgängare till hållplatslägena och tågplattformen norr om spåren. Gång- och cykelbanan norr om bussterminalen föreslås breddas i och med den nya utformningen. Mellan gång- och cykelbanan och bussarnas körbanor placeras en skyddsremsa för att tydligt skilja oskyddade trafikanter från busstrafiken. Längs Fabriksgatans södra sida säkerställs att utrymme finns för en framtida gång- och cykelbana, med möjlighet till en grönremsa mellan gata och gång- och cykelväg om utrymmet tillåter.

Rundslinga och parkering

I anslutning till den nya bussterminalen och parken föreslås en enkelriktad rundslinga för personbilar och taxi. Slingan har infart från Fabriksgatan i öster och utfart i väster, vilket innebär att bussar och personbilar rör sig i samma riktning på den gemensamma körytan. En gångpassage föreslås också över slingan för att säkerställa en trygg och tydlig koppling för fotgängare mellan Katrineholms centrum och stationen.

Inom slingan placeras tre parkeringsplatser för hämta och lämna, varav en är avsedd för rörelsehindrade, samt tre platser för taxi norr om öppningen till Lövatunneln. Utöver dessa föreslås ytterligare fem hämta och lämna-platser längs Fabriksgatan norr om körbanan. På platsen där bussterminalen byggs är det idag ca 40 parkeringsplatser som kommer att försvinna.

I och med att den nya bussterminalen anläggs behöver en del av den befintliga cykelparkeringen i området tas bort. De cirka 70 cykelplatser som i dag finns på en refugyta söder om parkeringshuset för cykel försvinner när bussterminalen tar den ytan i anspråk. För att kompensera för detta tillkommer ny cykelparkering på två platser inom området. Innanför den nya parkeringsslingan och inne i det nya parkområdet möjliggörs 73 nya cykelplatser vilket i stort sett motsvarar det antal som försvinner.

Det befintliga cykelgaraget med sina 51 platser berörs inte av förslaget. Samtliga platser i cykelhuset är i dagsläget uthyrda. Planen möjliggör en utbyggnad av befintligt cykelgarage.

Park

Parken kommer placeras mellan Stortorget, Bussterminalen, resecentrum och Godsmagasinet. Därmed knyter den ihop viktiga platser med varandra. Parken bidrar med grönska i ett annars hårdgjort område. I det här skedet finns det inga konkreta planer på hur platsen ska utformas, istället har det tagits fram sex gestaltungsprinciper som ska vara vägledande vid projektering av parken.

1. Parken ska innehålla funktioner som orienteringsbara gångar, cykelparkering, ytor för olika målgrupper (för aktivitet och vila) och bidra med ekosystemtjänster.
2. Ska uttrycka ett tydligt koncept.
3. Ska utformas i en modern stil.

4. Ska skapa kontrast mot den hårdgjorda omgivningen med växtmaterial.
5. Utrustning ska ha en hållbar och robust utformning.
6. Skalan och rumsligheten kan förstärkas med inslag av större element.

Parkens avgränsning ska inte vara exakt utan grönska ska kunna övergå till närliggande ytor i resecentrum. Genom att tillföra träd och grönska i de hårdgjorda delarna av området, exempelvis vid bussterminalen, kan platsen få en mjukare karaktär. Inslag av grönska bidrar samtidigt till att hantera dagvatten, skapa bättre vistelsemiljöer och göra området mer trivsamt att röra sig genom.



Figur 20: Visionsbild för parkområdet



Figur 21: Visionsbild för parkområdet

Dagvattenhantering

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för dagvatten. I dagsläget är nästan hela planområdet hårdgjort men i och med detaljplanens genomförande minskar andelen hårdgjorda ytor. Vid detaljprojektering ska hänsyn tas till att utforma lösningar som omhändertar och renar mer dagvatten än i dagsläget.

Tillgänglighet

I samband med byggnation ska platsen tillgänglighetsanpassas så att människor med funktionshinder kan använda och vistas på platsen.

Teknisk försörjning

El

I närheten av planområdet finns elledningar. Vid behov av att ansluta exempelvis realtidsdisplayer för kollektivtrafik finns möjlighet att ansluta till befintliga ledningar.

Dricksvatten och spillvatten

Planområdet ligger inom befintligt verksamhetsområde för dricksvatten och spillvatten. Behovet av dricksvatten och spillvatten inom planområdet bedöms vara begränsat. Ledningar för dricksvatten och spillvatten finns i närheten av planområdet.

Brandvatten

Brandposter finns i närheten av planområdet.

Bredband

Fiberledningar finns i närheten av planområdet. Vid behov finns möjlighet att ansluta till dessa.

Avfall

Inom planområdet finns behov av sopkärl för de personer som rör sig i området. Det kan även vara aktuellt med insamling av förpackningsmaterial om platsen klassas som en populär plats eller om kommunen bedömer det som nödvändigt.

Genomförandetid

Genomförandetiden föreslås vara 5 år från den dagen då detaljplanen vinner laga kraft.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmänna platser.

Konsekvenser av planförslag

Ekologiska konsekvenser

Park och natur

I samband med att en ny parkmiljö tillskapas i den västra delen av utredningsområdet stärks det centrala grönstråk som löper genom staden. Grönstråket fyller en viktig ekologisk funktion som spridningskorridor för djur och växter mellan innerstadens grönytor och naturområden utanför staden.

Den befintliga trädraden i Fabriksgatans mittrefug försvinner när gatan smalnas av för att ge plats åt den nya bussterminalen. Träden kommer att flyttas eller ersättas och istället stå som en skyddsremsa mellan Fabriksgatan och gång- och cykelvägen. Grönskan runt öppningen ovanför Lövatunneln bevaras i förslaget.

Sammantaget kommer förslaget att innebära att grönyta tillskapas i centrala Katrineholm, vilket leder till flera positiva effekter. Det stärker det utpekade grönstråket och bidrar med ekosystemtjänster i form av dagvattenhantering, temperaturreglering och luftrening.

Påverkan på miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormerna för vatten bedöms inte överskridas inom planområdet då omhändertagandet och renandet av vattnet kommer att förbättras inom planområdet. Miljökvalitetsnormerna för luft bedöms inte överskridas inom planområdet då planen inte medför någon väsentlig ökning av trafiken utan främst innebär en omfördelning av befintliga trafikslag.

Sociala konsekvenser

Jämställhet och integration

Planområdet ska vara tillgängligt för alla människor som vill besöka området. En utvecklad och mer tillgänglig bussterminal förbättrar förutsättningarna för de grupper som i störst utsträckning är beroende av kollektivtrafik. Den nya parken tillför en allmän mötesplats i centrala Katrineholm som kan användas av invånare och besökare, vilket bidrar till ökad social hållbarhet och integration.

Barnperspektiv

Planområdet utgörs idag till största del av en hårdgjord trafikmiljö med bussterminal, parkering och en hårt trafikerad genomfartsgata. Platsen är inte optimalt utformad för att barn och unga ska vistas där, samtidigt som många äldre barn passerar området dagligen i samband med skol- och fritidsresor med kollektivtrafik.

Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter förbättras genom flera åtgärder som särskilt gynnar barn. Antalet passager över Fabriksgatan utökas från tre till fem och passagerna utformas som hastighetssäkrade övergångar, vilket gör det enklare och tryggare för barn att korsa gatan på egen hand. Den nya bussterminalen utformas så att resenärer leds till tydliga passager i stället för över bussarnas körbanor, vilket minskar risken för konflikter mellan barn och fordon i samband med byten. Cykelparkering tillkommer på flera platser inom området, vilket främjar barn och ungas möjlighet att ta sig till och från området med cykel.

Parken kommer att fungera som ett komplement till lekytorna på Stortorget. Då parken ligger i direkt anslutning till bussterminalen och järnvägen är den inte avsedd som en renodlad lekmiljö, utan ska enligt gestaltungsprinciperna rymma ytor för både aktivitet och vila för olika målgrupper.

Ekonomiska konsekvenser

Omvandlingen av planområdet bekostas av kommunen. I Region Sörmlands länstransportplan 2026–2037 finns möjlighet för kommunen att få 50 procent statlig medfinansiering. Då det inte finns behov av nya anslutningar eller ledningar påverkas inte VA-huvudmannen ekonomiskt av projektet.

Kulturmiljö

Inom planområdet kommer inga byggnader uppföras. I den framtagna kulturmiljöutredningen beskrivs det att det är framförallt genom ny bebyggelse det är viktigt att reglera höjd, kulör och placering för att inte skada kulturmiljön. Att tillskapa en park och flytta på bussterminalen bedöms inte påverka kulturmiljön negativt. Om eventuella byggnadsverk uppförs ska de förhålla sig till platsen och dess omgivning.

Trafik

Kollektivtrafik

Bussterminalens kapacitet utökas från fyra till sex hållplatslägen, varav två dimensioneras för ledbuss (18,75 m) och fyra för boggibuss (15 m). Samtliga lägen utformas så att utfart kan ske oberoende av övriga fordon och omkörning möjliggörs vid alla lägen. Sågtandslösningen medger att fler lägen kan skapas på en kortare sträcka jämfört med rak angöring, vilket är fördelaktigt med hänsyn till det begränsade utrymmet. Fjärr- och charterbussar bedöms fortsatt kunna samnyttja hållplatslägen med övrig busstrafik inom terminalen. Det byggs även in flexibilitet i förslaget genom att möjliggöra för reglerplatser.

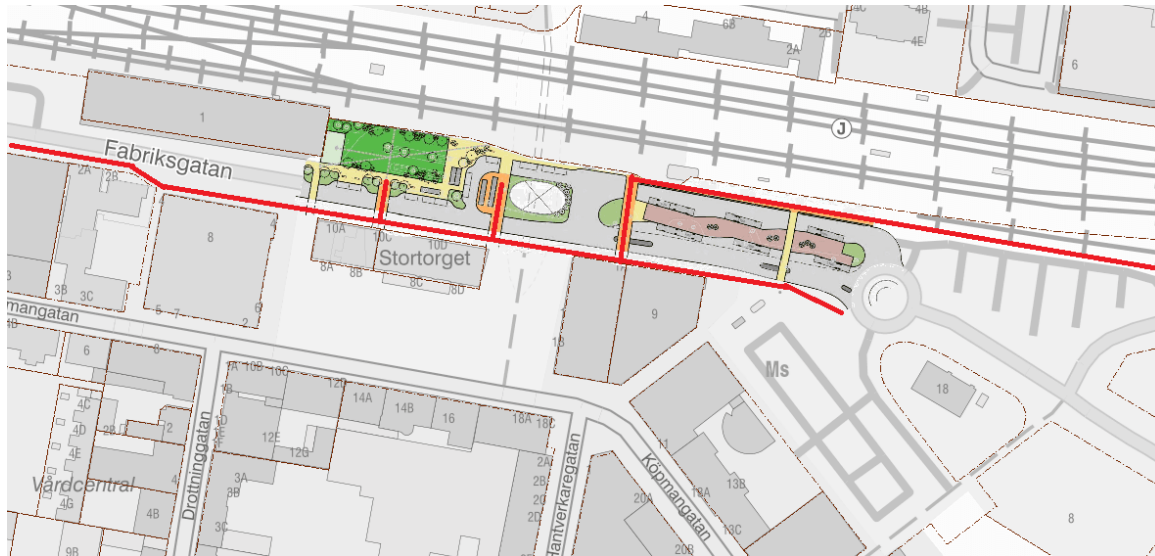
Gångtrafik

Förslaget innebär totalt fem passager över Fabriksgatan jämfört med tre i nuläget, vilket minskar gatans barriäreffekt och ökar tillgängligheten för fotgängare. Stråken för gående förstärks i nord-sydlig riktning och kopplingen mellan Stortorget, centrum, bussterminal samt tågstation blir tydligare. Plattformen tillgänglighetsanpassas med taktila stråk och nedsänkta kantstenar, något som i dagsläget är mycket bristfälligt på den befintliga terminalen. Resenärsmiljön blir lättare att orientera sig i samtidigt som trafiksäkerheten vid byte mellan transportslag förbättras. Risken för att resenärer genar över bussarnas körbanor minskar. En konsekvens av sågtandsutformningen i dubbelriktad trafik på Fabriksgatan är dock att gående söder om bussterminalen behöver korsa både bilkörfält och busskörfält utan tillgång till mellanliggande väntyta, vilket ställer höga krav på god sikt och låga hastigheter på platsen.

Cykeltrafik

Förslaget innebär att cyklister kan angöra området från fler håll. Cykelparkeringen omfördelas där cirka 70 platser söder om cykelgaraget tas bort men ersätts med cirka 73 nya platser fördelade på pollare innanför parkeringsslingan och inom parken. På sikt kan kapaciteten behöva utökas ytterligare då efterfrågan på cykelgarageplatser bedöms vara hög. På Fabriksgatans södra

sida finns utrymme för en framtida gång- och cykelbana men utrymmet mellan körbanekant och fasad innehåller hinder i form av räcken, cykelställ och trappor som behöver hanteras i kommande skeden.



Figur 22: Framtida cykelkopplingar i rött

Biltrafik och taxi

Framkomligheten för kollektivtrafik och övriga motorfordon säkerställs i förslaget. Fabriksgatan ges en mer stadslik utformning där den befintliga mittrefugen tas bort och gatan smalnas av med fler passager och en mer stadsmässig gestaltning kan motorfordon uppmanas att hålla lägre hastighet.

Befintlig bilparkering med cirka 40 platser i östra delen av området försvinner i sin helhet. Som ersättning tillskapas en parkeringsslinga med tre platser för hämtning och lämning varav en för rörelsehindrade samt fem ytterligare hämta- och lämnplatser längs Fabriksgatan. Utöver detta finns det flera platser längs med Fabriksgatan som kan användas för att hämta och lämna personer vid bussterminalen. I nära anslutning både i öster och söder finns fler parkeringsplatser. Det finns även möjlighet att hämta och lämna på norra sidan av resecentrum.

Tre taxiplatser behålls och placeras i parkeringsslingan norr om Lövatunneln. Parkeringsslingan är enkelriktad och har samma in- och utfart som bussterminalen, vilket innebär att bussar och personbilar färdas i samma körriktning på den gemensamma körytan. Detta är en mer trafiksäker lösning än motriktad trafik.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten förbättras genom flera åtgärder exempelvis fler hastighetssäkrade passager, tydligare gång- och cykelstråk, separerad cykelparkering och en plattformsutformning som leder gående till säkra passager i stället för över körbanorna. Sammantaget minskar risken för konflikter mellan motorfordon och oskyddade trafikanter.

Genomförande

Organisatoriska frågor

Tidplan

- Samråd.....2026:2
- Granskning.....2026:4
- Antagande.....2027:2
- Laga kraft.....2027:2

Ansvarsfördelning

Exploatören ansvarar för genomförandet av planen och bekostar eventuell flytt av ledningar.

Fastighetsrättsliga frågor

Berörda fastigheter

Detaljplanen berör del av fastigheten Sandbäcken 3:1, som ägs av Katrineholms kommun, samt del av fastigheten Katrineholm 4:1, som ägs av Trafikverket.

Fastighetsbildning

Detaljplanen medför inga förändringar i fastighetsindelningen. Inga avstyckningar eller fastighetsregleringar bedöms vara nödvändiga för planens genomförande.

Ekonomiska frågor

Kostnader

Detaljplanen bekostas av Katrineholms kommun. Planavgift tas inte ut i samband med bygglov. Projektet är med som ett förslag i länstransportplanen inför beslut och ligger i planens andra del (2029–2031). Dock planeras ombyggnationen påbörjas redan 2028, kommunen har framfört att projektet bör prioriteras upp och tas med i planens första del (2026–2028). I länstransportplanen föreslås det att kommunen betalar 50% av ombyggnation av resecentrum och Region Sörmland de resterande 50%.

Tekniska frågor

Behov av ledningsomläggningar inom planområdet kan uppstå. Om ledningar behöver flyttas i samband med exploatering så ansvarar och bekostar exploatören för åtgärden i samråd med ledningsinnehavaren.

Underlag och medverkande

Trafik- och landskapsutredning samt framtagande av utformningsförslag - Norconsult - 2026-04-16

Riskbedömning Triangeln - Structor - 2026-03-03

Information om detaljplanens framtagande

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Katrineholm 2026-06-18

William Rytterström

Planarkitekt

Erik Bjelmrot

Avdelningschef