

## Trelleborgs stads- och hamnutveckling – En analys av västlig infart.

Trafikverket har tillsammans med Trelleborgs kommun planerat för, upphandlat och processlett en studie om hur befintlig västlig infart kan utvecklas. Utgångspunkten har varit de stadsutvecklingsmål som kommunen har antagit samt de tillgänglighetskrav hamnen har på kort, så väl som lång sikt.

Konsultbolaget Spacescape tilldelades uppdraget att genomföra utredningen. Trafikverkets och kommunens tjänstemän har varit behjälpliga med att förse Spacescape med det underlagsmaterial som behövts för analysarbetet.

I all infrastrukturplanering utgår Trafikverket ifrån den så kallade *fyrstegsprincipen*. Utgångspunkten är alltid att möjligheten att vårda och utveckla befintlig infrastruktur ska studeras och värderas. Först när alla andra tänkbara alternativ har prövats påbörjas analys av kraftfulla så kallade steg fyra åtgärder. T ex är en ny ringväg runt en stad något som ska betraktas som en mycket kraftfull steg fyra åtgärd.

Fyrstegsprincipen är ett förhållningssätt som tillämpas för att se till så att allmänna medel förvaltas så klokt och effektivt som möjligt. Därutöver bidrar förhållningssättet ofta till att de negativa konsekvenser som kan uppstå av nyproduktion av infrastruktur kan begränsas eller undvikas. Det kan röra sig om miljö- och kulturvärlden, enskilda medborgare som drabbas negativt av ny infrastruktur eller att nya vägar bidrar till oönskad trafik som inte var det ursprungliga målet, så kallade *inducerande effekter*.

Kommunen har inte tidigare studerat möjligheten att utveckla befintlig västlig infart till hamnen på ett tillräckligt systematiskt och utförligt sätt. Därför enades parterna om nödvändigheten att genomföra en studie med detta syfte.

### Trafikverkets konstaterande utifrån studiens resultat är följande:

- En fortsatt västlig anslutning till hamnen, även efter flytten till östligt läge, begränsar inte kapaciteten för lastbilstrafiken. I synnerhet inte om trimningsåtgärder i t.ex. Travemündekorset genomförs. Bedömningen är gjord utifrån prognosticerad trafik för år 2040. Bedömningen har bekräftats i samband med workshop som varit en del av studien.
- Hamnens inre logistik är hamnbolaget själva ansvariga för, t.ex. när det gäller att skapa tillräckliga magasin för lastbilar före eller efter sjötransport. Trafikverket och hamnen samarbetar emellertid redan idag för att bygga en ny korsning över bangården för bättre kapacitet inom hamnens område.

- Det finns stora möjligheter att kombinera sjöstaden med en fortsatt västlig hamnanslutning. Den byggbara marken blir tillräckligt stor för att motivera investeringen.
- Barriäreffekten av Travemündeallen kan mildras, bullerpåverkan minskas och det är möjligt att få till stånd acceptabla kopplingar mellan befintlig stadskärna och Sjöstaden. En ny planskild passage vid Trelleborg C kan bli en väldigt fin entré till Sjöstaden. Studiens sektioner och illustrationer är principskisser med stora variationsmöjligheter. Till exempel behöver inte väg 9 flyttas och läggas samman med Travemündeallén och man kan också bygga betydligt närmare Travemündeallén än 25 meter om man planerar den nya bebyggelsen utifrån detta.

### Trelleborgs stadsutveckling

Stadsutvecklingsprojektet *Sjöstaden* bejakas av Trafikverket och myndigheten är i grunden positiv till att CORE-hamnens funktion så väl som stadens roll som regional kärna i Skåne stärks. Bedömningen är att det kommer ta långt tid att nå den grad av utbyggnad som kommunen eftersträvar och det torde finnas möjlighet att anpassa befintlig infrastruktur succesivt, utifrån hur Sjöstaden utvecklas.

Hamnens långsiktiga funktion som CORE-hamn och riksintresse är utifrån Trafikverkets utgångspunkt given. Hur transportbehoven till och från hamnen utvecklas på lång sikt är däremot inte helt enkelt att bedöma. Studien har utgått från underlag som godkänts av samtliga parter. I studien förs ett resonemang om framtida förändrade förhållande gällande både behov och utförande av transporter i samhället, bland annat kopplat till tilltagande digitalisering. Detta kan påverka trafikflödena till hamnen på ett dämpande och mindre störande sätt.

De resor och transporter som är lättast för kommunen att påverka och planera för är stadens egna lokala resor. Ett scenario där merparten av stadens lokala resor sker med gång, cykel och kollektivtrafik är i linje med progressiv stadsplanering och gynnar stadens utvecklingsmål. Trelleborg har alla möjligheter att vara en riktigt framstående cykelstad. Pågatåg och Regionbuss bör vara det mest attraktiva sättet att resa för personer som arbetspendlar till och från Sjöstaden, så väl som staden i övrigt.

Hur hamnen arbetar med att påverka och styra färjetrafiken kan också ha betydelse för vilket störningsmönster dess trafik ger för Sjöstadens invånare. Trafikverket menar att det borde finnas potential att studera och verka för spridning av ankomster och avgångar över dygnet, i större utsträckning än vad som sker idag. Detta skulle kunna minska den faktiska och upplevda barriäreffekt som hamntrafiken skapar inne i staden vid vissa tidpunkter. Därutöver skulle flödesspridning kunna bidra positivt till ökad framkomlighet på det statliga övergripande vägnätet, så som E6 genom Skåne.

Trafikverket är öppna för en fortsatt diskussion med Trelleborgs kommun om hur studiens resultat kan omhändertas och utvecklas. Samhällsplanerare Jack Bårström är kontaktperson.