



**Konsekvensanalys**  
**Avsiktsförklaring Trelleborgs kommun – Trafikverket**  
**Påverkan på Kuststad 2025**  
 2020-05-25

## Innehållsförteckning

1. Syfte och bakgrund .....	2
1.1 Kuststad 2025 .....	2
1.2 Beslut i kommunfullmäktige 2016-02-29 .....	2
1.3 Avsiktsförklaring Trelleborgs kommun och Trafikverket.....	2
2. Planering av utbyggnad av Kuststad 2025 enligt KF:s beslut .....	4
2.1 Tidplan .....	4
2.2 Ringväg/hamninfart.....	4
2.3 BCT/Östra verksamhetsområdet .....	5
2.4 Sjöstaden/stadskärnan .....	6
2.5 Trelleborgs hamn .....	6
2.6 Finans/EU.....	6
3. Konsekvenser på planerad utbyggnad av Kuststad 2025 till följd av avsiktsförklaringen.....	8
3.1 Förutsättningar .....	8
3.2 Tidplan .....	9
3.3 Markanspråk och landskapsbild .....	9
3.4 Trafik och miljöpåverkan .....	10
3.5 Trelleborg som regional kärna.....	12
3.6 Klimatanpassning.....	13
3.7 Konsekvenser på Ringväg/hamninfart.....	13
3.8 Konsekvenser på BCT/Östra verksamhetsområdet.....	14
3.9 Konsekvenser på Sjöstaden/stadskärnan.....	15
3.10 Konsekvenser på Trelleborgs hamn.....	16
3.11 Konsekvenser för Finans/EU.....	16
4. Kostnader och ansvarsfördelning .....	19





## 1. Syfte och bakgrund

### 1.1 Kuststad 2025

Kuststad 2025 är ett omfattande stadsutvecklingsprojekt som syftar till att utveckla Trelleborgs kommun som regional kärna genom att ta tillvara det strategiska läget i Öresundsregionen och med närhet till övriga Europa.

Projektet innebär att hamnen flyttas åt sydost och får en ny östlig infart vilket gör det möjligt att bygga nya attraktiva och kustnära stadsdelar med 4 000 bostäder i det nuvarande hamnområdet. Alla olika transportslag (järnväg, lastbil och färja) samlas på samma ställe öster om staden; i anslutning till ett modernt truck- och incheckningscenter. Detta innebär att östra verksamhetsområdet utvecklas till en attraktiv plats för näringslivet, med närhet till internationella transporter.

Projektet innebär också att genomfartstrafiken flyttas ut från centrum till en nybyggd ringväg vilket gör det möjligt för staden att åter möta havet.

### 1.2 Beslut i kommunfullmäktige 2016-02-29

Kommunfullmäktige beslutade 2016-02-29:

- att det östliga infartsalternativet enligt WSP:s utredning läggs till grund för kommunens fortsatta arbete
- att uppdra åt kommunstyrelsen att hålla samman den fortsatta processen genom en kvalificerad processledning med målet att infarten skall tas i bruk senast 1 januari år 2026
- att kommunfullmäktige godkänner kommunstyrelsens förslag till process.

### 1.3 Avsiktsförklaring Trelleborgs kommun och Trafikverket

Den 2 april 2020 tecknades en avsiktsförklaring mellan Trelleborgs kommun och Trafikverket avseende samverkan kring åtgärder med anledning av flytt av Trelleborgs hamn.

Avsiktsförklaringen innebär i korthet följande:

- Uppehåll görs på obestämd tid i arbetet med en ny östlig infart till hamnen.
- Befintlig västlig infart till nya hamnen ska användas tillsvidare.
- Trafikverket och kommunen ska gemensamt utreda och utföra trimningsåtgärder på befintlig väg E6 och Travemündeallén.
- Lokalisering för ny lastbilsupställningsplats (truckcenter) i väster ska utredas.
- Kommunen ska, genom Trelleborgs hamn AB, utveckla olika hamnrelaterade logistikfunktioner utifrån en västlig infart.
- Kommunen planerar för ett östligt placerat industriområde och för nyttjandet av den spåranslutning som idag finns mellan östra industriområdet och Trelleborgsbanan.





- Kommunen bygger ringväg för person- och kollektivtrafik som är förbered för att hantera tung trafik.
- Trafikverket avser verka för statlig finansiering av nödvändiga åtgärder för att säkerställa riksintressena.
- Den barriär som E6, E22, väg 9 och Travemündeallén utgör ska minimeras så att upplevelsen i framtiden blir att staden möter havet.

Detta dokument syftar till att beskriva hur avsiktsförklaringen påverkar Trelleborgs kommuns planering av utbyggnad av Kuststad 2025.

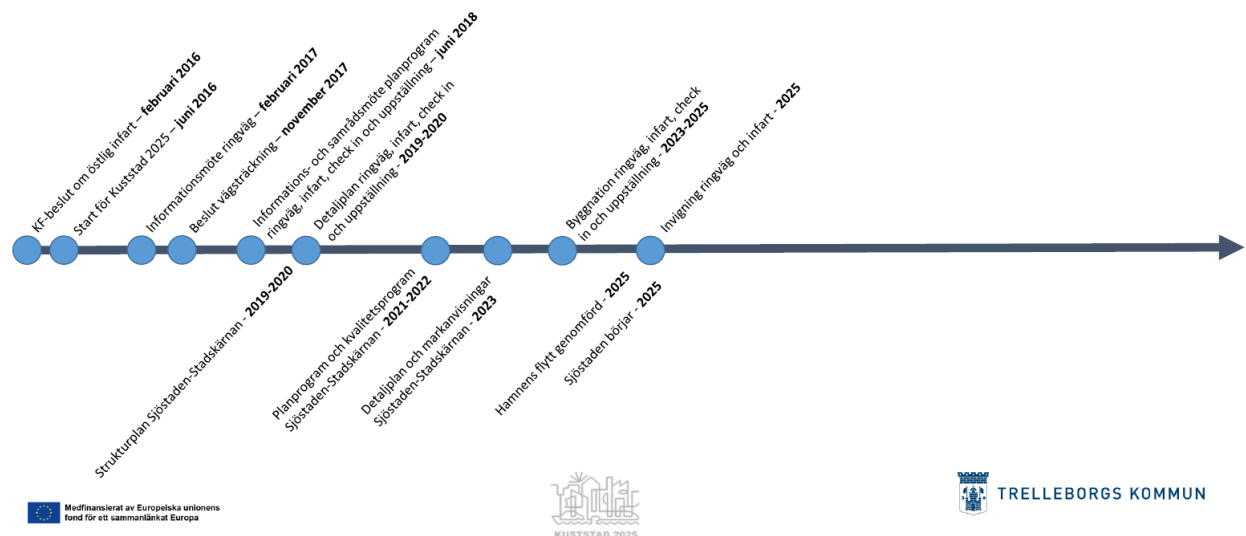




## 2. Planering av utbyggnad av Kuststad 2025 enligt KF:s beslut

### 2.1 Tidplan

Trelleborgs kommun och Trelleborgs hamn AB har arbetat utifrån nedanstående tidplan som visar att år 2025 ska hamnens flytt vara genomförd, Sjöstaden ska börja byggas och ringväg/hamninfart ska invigas.



### 2.2 Ringväg/hamninfart

En östlig förlängning av den befintliga västra ringvägen har funnits med i kommunens planering under många år. I fördjupningen av Översiktsplanen (FÖP) för Trelleborgs stad 2025 från 2014-05-26, beskrivs visionen för Trelleborg. Här framgår att Trelleborg vill utvecklas från att bara vara hamnstad till att också vara kuststad. I FÖP:en finns en övergripande östlig ringvägskorridor utpekad i markanvändningskartan. En östlig ringväg möjliggör en östlig hamninfart, den hjälper till att fördela in- och utfartstrafik till staden men möjliggör även att trafikåtgärder genomförs i de centrala delarna. Detta är åtgärder som syftar till att öka trafiksäkerheten och minska bilanvändandet i centrum. En ringväg runt staden medför att genomfartstrafiken flyttas ut från stadens centrala delar.

En östlig hamninfart har också funnits med i kommunens planering under lång tid. De nya färjelägen som byggs nu, med stöd av miljödom, är placerade längre österut och riktade åt nordost. En östlig hamninfart förbättrar således kraftigt hamnens inre logistik och stärker på det sättet riksintresse hamn.

Kommunen har sökt och fått EU-bidrag för sina planeringssteg; vägutredning, planprogram, detaljplan och detaljprojektering. En stor mängd utredningar är





utförda såsom till exempel geoteknik, arkeologi, dagvatten, riskbedömning, naturvärdesinventering, trafikanalys med mera. Framtagande av detaljplaner enligt PBL pågår för fullt och vissa moment av detaljprojektering har genomförts/pågår. Exempelvis har inmätningar och geotekniska undersökningar genomförts i sådan noggrannhet att de kan ligga till grund för detaljprojekteringen. Förslagsritningar för ett flertal broar tas fram just nu.

### **Placeringen av östlig ringväg**

Att den östra ringvägen byggs öster om kontinentalbanan innebär en möjlighet att anlägga ett framtida dubbelspår på järnvägens västra sida, med attraktiva stationslägen, längs med kontinentalbanans västra sida.

Ringvägen placeras dessutom öster om järnvägen eftersom vägtrafiken måste komma in i hamnområdet på järnvägens utsida för vidare transport ute i hamnområdet. Att korsa järnvägen söder om väg 9 bedöms inte som tekniskt möjligt utan större ingrepp i bebyggelsen.

En ringväg väster om kontinentalbanan bedöms kunna påverka möjligheten för framtida bostadsbyggande pga. av buller och riskhänsyn. Dessutom skulle en sådan dragning utmana de kulturhistoriska värdena kring Kyrkoköpinge by.

## **2.3 BCT/Östra verksamhetsområdet**

I anslutning till den planerade nya östra ringvägen och hamninfarten planeras för Business center Trelleborg, ett verksamhetsområde på ca 180 ha. Områdets västra del är tänkt att användas för ny hamninfart, uppställningsplats, incheckning och andra servicefunktioner till hamnen. Övriga delar av verksamhetsområdet planeras för verksamhetsområde med fokus på i huvudsak logistik- och produktionsverksamhet. I anslutning till industrispåret planeras Trelleborgs nya logistikcenter att anläggas som är tänkt att fungera som distributionscentral, centrallager eller lager för områdets egna verksamheter. Kommunen har reserverat en del av området åt Kriminalvården för en eventuell utbyggnad av fängelse. Ett fängelse på verksamhetsområdet ställer krav på hög tillgänglighet, korta utryckningstider och väl utbyggd infrastruktur för både räddningstjänst, transporter och arbetskraft.

Det som gör det östra verksamhetsområdet attraktivt är områdets unika lägesegenskaper med närheten till Europa. Här finns, med en östlig hamninfart, anslutning till väg och järnväg samt Skandinavien största ro-ro hamn. Området öppnar upp till smidig omlastning mellan sjöfart, järnväg och väg. Trelleborgs kommun har målet att på området utveckla ett attraktivt högteknologiskt BCT som medför arbetstillfällen, skatteintäkter och nya företagsetableringar i kommunen.

De ytor som är tänkta att användas för ny hamninfart, uppställningsplats,





incheckning och andra servicefunktioner till hamnen är med i detaljplanen för ny östlig hamninfart som var ute på samråd våren 2020. En strukturplan finns framtagen för det resterande BCT-området. För området finns gällande detaljplaner som tillåter industri.

## 2.4 Sjöstaden/stadskärnan

Hamnens flytt österut frigör stora attraktiva områden (cirka 50 ha) där Trelleborgs kommun planerar för nya havsnära stadsdelar. Här planerar kommunen bostäder med olika upplåtelseformer, lokaler för service och verksamheter samt upplevelser. Området tillgängliggör mer än 5 km kajkant för kommuninvånare och besökare och därmed knyts centrala staden direkt till havet. De nya stadsdelarna är viktiga för att öka inflyttningen och därmed uppnå av KF antaget befolkningsmål. På så sätt stärks skattekraften och Trelleborg stärks som regional kärna enligt den regionala utvecklingsstrategin. För att möjliggöra utbyggnad av nya stadsdelar i det gamla hamnområdet planeras enligt KFs beslut (160229) en ny infart till hamnen från öster och en ny östlig ringväg från rondellen vid väg 108 till väg 9.

Planerad byggstart för etapp 1 är i slutet av år 2025. Därefter planeras en etappvis utbyggnad från centralstationen västerut. Att starta utbyggnaden från centralstationen medför att befintlig stad byggs samman med norra delen av Sjöstaden/stadskärnan. Hamngatan byggs i samband med detta om till stadsboulevard och en ny skola byggs i väster.

## 2.5 Trelleborgs hamn

Trelleborgs hamn har påbörjat en flytt från ett nuvarande västligt läge till ett östligt läge. Hamnens flytt öppnar upp möjligheten för kommunen att bygga nya attraktiva och kustnära stadsdelar med 4 000 bostäder i det nuvarande hamnområdet. Hamnflytten medför också att hamnen kan möta upp rederiernas krav på längre kajer, djupare bassänger och större manöverutrymme. Utfyllnaden av det nya hamnområdet är på plats liksom de nya pirarmarna. Alla tillstånd för hamnens nya lägen finns. Hamnområdet planeras att vara färdigställt år 2025.

I samband med hamnens flytt från nuvarande läge ska uppställningsytor och logistik flyttas till det östra verksamhetsområdet. Flytten planerades vara klar i samband med att ny östlig ringväg och hamninfart stod klar i slutet av år 2025.

## 2.6 Finans/EU

Kommunen ansökte år 2014 tillsammans med Trelleborgs hamn och med Swinoujście som leadpartner om EU-finansiering för planeringsprojekt inom ramen för "Motorways of the sea". Ansökan beviljades år 2015 och innebär för Trelleborgs kommun att kommunen får stöd med 50 % av kostnaderna från EU för





# TRELLEBORGS KOMMUN



att genomföra utredningar, planprogram, detaljplaner och projektering av en östlig ringväg och en östlig infart till hamnen. Beslutet omfattar även uppställningsplatser och logistikcenter. Total budget för Trelleborgs kommuns del, inklusive EU-finansiering är 35 miljoner. Projektet avslutas i slutet av år 2021.





### 3. Konsekvenser på planerad utbyggnad av Kuststad 2025 till följd av avsiktsförklaringen

#### 3.1 Förutsättningar

- Uppställningsytor/truckcenter anläggs på väster.
- Anslutningsvägar till och från truckcentret behöver byggas för att hantera all trafik. För att hantera den tunga trafiken förespråkas infart 500 meter innan Maglarpsrondellen samt utfart i söder till Maglarpsrondellen.
- Hamnens infart flyttas från Travemündekorsset till ett mer östligt läge, mellan korsningarna Strandgatan/Östersjögatan och förlängningen med Bryggaregatan/väg 108. Genom att flytta hamninfarten kan bland annat ISPS-gränsen och hamnverksamheten flytta österut och frigör ytor på västra piren.
- Hamnens logistikcenter anläggs på det östliga industriområdet (utan uppställningsytor som finns i väster).
- Kommunens ambition är att en östlig hamninfart står klar senast år 2026. Det som avgör exakt tidpunkt är samråd med Trafikverket, statlig satsning på infrastruktur och trafikflöden till hamnen. I anslutning till den östliga hamninfarten kan sedan BCT utvecklas som ett förstklassigt logistikcenter.
- Kommunens mål är att ett högteknologiskt logistikcenter utvecklas tillsammans med privata aktörer i östra industriområdet.

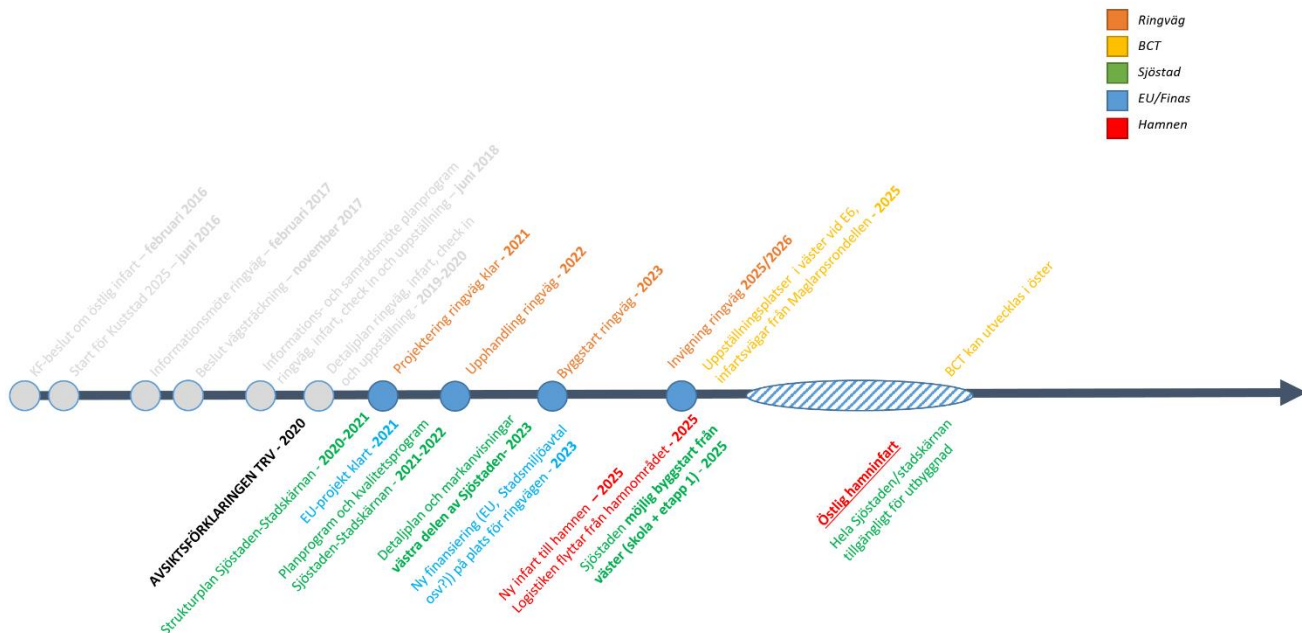






### 3.2 Tidplan

Avsiktsförklaringen innebär tidsförskjutningar. Östlig samt västlig ringväg står klart som planerat i slutet av år 2025. Samtidigt ska då truckcenter i väster vara klart och infarten till hamnområdet ska ha flyttats. En förutsättning för ett truckcenter ska vara färdigbyggt är att erforderligt markförvärv genomförs, att detaljplan färdigställts samt att nödvändiga av och påfarter till E6:an kan tas i bruk. Under förutsättningen att ringvägen i sin helhet finns på plats år 2025, kan hamnens logistikfunktioner flytta till BCT och därmed blir hela västra piren tillgänglig och Sjöstaden kan börja byggas. När en östlig hamninfart finns på plats kan BCT utvecklas som planerat i öster och hela Sjöstaden/stadskärnan blir tillgängligt för utbyggnad.



### 3.3 Markanspråk och landskapsbild

Lämpligast plats att anlägga uppställningsytor i väster är längs med E6:an i höjd med Maglarp. Uppställningsytorna behöver av trafikflödesskäl förläggas på väster sida om väg E6/E22 för att undvika ev. trafikpåverkan för destinationstrafik. På delar av de aktuella ytorna pågår utfyllnad av grustag för att återställa marken till jordbruksmark. För att hantera den stora mängden tung trafik till ett västligt truckcenter behöver en separat avfart längs E6:an i södergående riktning anläggas, samt en utfart i höjd med Maglarprondellen.

Uppställningsytor i väster innebär att stora ytor jungfrulig högklassig jordbruksmark behöver tas i anspråk. Dessutom behöver ytterligare mark tas i anspråk för att anlägga anslutningsvägar till och från området. Jordbruksmark är av nationell betydelse och det råder stor restriktivitet kring att ta i anspråk



jordbruksmark för byggande. För att få ta i anspråk brukningsvärd jordbruksmark krävs bland annat att behovet inte kan tillgodoses på annan mark.

Ett truckcenter i väster kommer att påverka stadens entré norrifrån. Företag som är intresserade av etableringar nära truckcentret men inte har behov av järnvägskoppling kan vara intresserade av att etablera sig nära E6/E22. Eventuella etableringar längs med E6/E22 vid infarten till Trelleborg skulle påverka befintlig landskapsbild.

En västlig hamninfart medför att stora ytor kommer användas enbart till att förflytta trafik inom hamnområdet från hamnens infart till färjeklaff, vilket medför ett ineffektivt markutnyttjande både för hamnens ändamål och för nyttjande av attraktiva lägen för stadsutveckling.

### 3.4 Trafik och miljöpåverkan

#### Västlig infart

Från det västliga truckcentret sker transporter till hamnen på befintlig västlig infart. Trimningsåtgärder kan behöva utföras på den befintliga västliga infarten. Trimningsåtgärder behöver också utföras på utfarten vid Maglarpsrondellen.

En infart från väster medför att tung trafik, delvis med farligt gods, passerar väldigt nära både Trelleborgs nuvarande centrum och resecentrum med konsekvensen att många medborgare därmed blir utsatta för buller, föroreningar och olycksrisker.

Vid utbyggnad av de nya bostadsområdena längs med havet kommer in/utfarter från de nya bostadsområdena att korsa hamntrafiken som kör på E6/E22. Här är det viktigt att hamntrafiken både trafiksäkert och framkomligt kan samsas med persontrafik samt gång- och cykel. Den nuvarande hamninfarten/ Travemündekorset behöver utformas för att klara både persontrafiken in till områdena Västra Sjöstaden och Sjöstaden (boende, verksamheter osv), skola och GC-stråk. Allt eftersom Västra sjöstaden och Stadskärna/Sjöstaden byggs ut kommer fler korsningspunkter med den västliga infarten att behövas. Fler korsningspunkter får konsekvenser på framkomligheten på E6/E22, på trafiksäkerheten och även påverkan på miljön i form av bland annat ökade utsläpp. Hamntrafikens utsläpp och buller förs på grund av oftast förekommande vindriktning (sydväst) in över staden.

#### Flytt av infart till hamnen

När ett västligt truckcenter är på plats kan hamnens infart flyttas från Travemündekorset österut till ett läge mellan korsningarna Strandgatan/Östersjögatan och förlängningen med väg 108. Flytt av hamnens infart medför att det blir möjligt att börja bygga de mest västliga delarna av det nuvarande hamnområdet.





Flytten av hamninfarten medför att E6/E22 förlängs in i staden och hamntrafiken behöver passera fler trafikljus på E6/E22 med större miljöpåverkan som följd. En konsekvens av detta är att trafik med farligt gods, buller och andra immissioner flyttas längre in i staden.

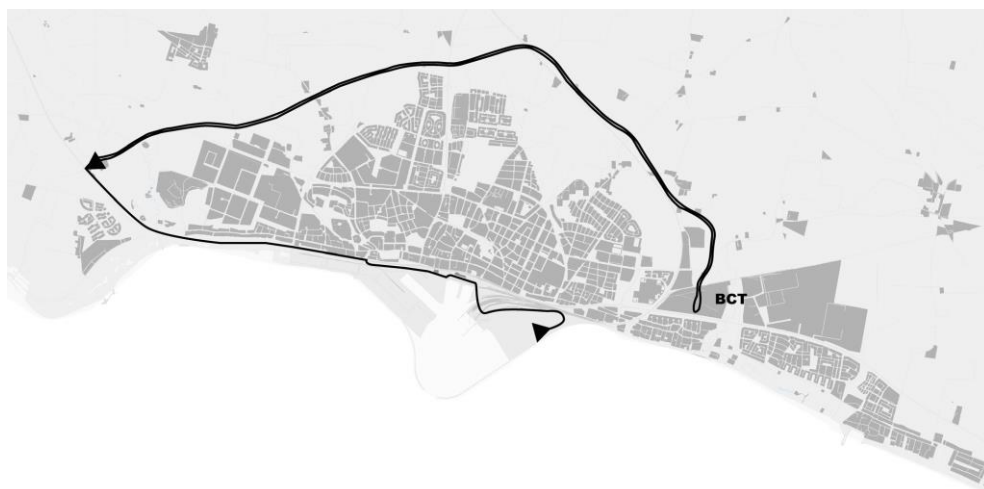
### Körsträckor

Körsträckan från Maglarps cirkulationsplats till början av kölinjen till färjorna är för västlig infart 7 km, för östlig infart 12 km, om västra ringvägen dras om förbi västra industriområdet sjunker körsträckan till 11 km. Alla alternativen börjar och slutar i samma punkt. Inga av avstånden tar hänsyn till att många av fordonen behöver uppsöka viloupställningsplats. När västlig infart används är körsträckan i hamnområdet (efter incheckning) cirka 3 km, när östlig infart används är motsvarande körsträcka 200 m.

För trafik till och från hamnens logistikcenter på det östliga industriområdet kommer transporterna köra genom hamnområdet till den nya utfarten på väg E6/E22 och vidare öster ut på hamnleden genom staden till BCT, en sträcka på ca 6 km x 2. När ringvägen är byggd kan trafiken teoretiskt ta ringvägen till BCT. Sträckan från hamnen till Maglarpsrondellen, via BCT och ny Ringväg, är ca 18 kilometer.



*Körväg vid västlig tillfart och BCT i öster*



### *Körväg vid västlig tillfart, utbyggd ringväg och BCT i öster*

*(Denna bild är fiktiv gällande den västra delen av ringvägen, där alternativ 3, den väg med kortast körsträcka, är inritad).*

### **Västra ringvägen**

Västra ringvägen är en kommunal väg. Vägen planeras att byggas om för att öka kapaciteten och få bättre trafikflöden från E6/E22/Maglarpsrondellen till väg 9 och BCT. För att uppnå miljömål, få bättre trafikflöden etc. förutsätts att även den Västra ringvägen uppgraderas i takt med Östra ringvägen.

## **3.5 Trelleborg som regional kärna**

Trelleborg är utpekad som regional kärna enligt den regionala utvecklingsstrategin. I västra och sydvästra Skåne har det inte byggts tillräckligt med bostäder under hela 2000-talet utan det finns en uppdämd brist av bostäder. Genom att fullfölja planerna av utbyggnad av Kuststad 2025 kan Trelleborg erbjuda ett stort antal bostäder i attraktivt kustnära läge nära spårburen kollektivtrafik och utan att ta jordbruksmark i anspråk. Med en ökad befolkningsmängd blir underlaget för service, handel och kompetensförsörjning för företag bättre, i Trelleborg men även i sydvästra Skåne. Det attraktiva läget och närheten till storstadens utbud och arbetsmarknad bör attrahera inflyttning av nya grupper och främjar etablering av kunskapsintensiva verksamheter.

Så länge hamnverksamheten ligger kvar i de centrala delarna i staden kommer utvecklingen av Trelleborg som regional kärna försvåras då nya kunskapsintensiva verksamheter inte kan etablera sig i ett stationsnära läge. Stadens attraktivitet som bostadsort skulle öka om barriären som hamnen och hamntrafiken medför flyttas och staden kan möta havet.



### 3.6 Klimatanpassning

Sjöstaden/stadskärnan tillsammans med Västra Sjöstaden och det nya hamnområdet i öster kommer att utgöra skydd för höjd havsnivå genom att marknivåerna höjs. I samband med byggnation kommer kajer, mark och färdigt golv på byggnader planeras med en höjd för att klara en bedömd havsnivåhöjning de närmsta 100 åren. I det fall utbyggnaden av dessa områden senareläggs eller inte sker kommer klimatanpassning och klimatskydd av stadens centrala delar troligt att senareläggs med risk för översvämning på band annat Hamngatan. Till exempel ligger centralstationens nuvarande golv på nivån 1,8 meter över havet och lägsta punkt på Hamngatan på en nivå av cirka 1,4 meter. Båda funktionerna, väg 9 och järnvägen, är statliga anläggningar kombinerade med ett stort kommunalt intresse.

Med en västlig infart förändras incitamentet för att höja marknivån i de centrala delarna. Vid utbyggnad av östlig hamninfart och planerade bostadsområden kommer tillståndprocessen medföra krav på höjd marknivå för att anpassa efter framtida klimatförändringar och havsnivåhöjning. Exploateringen finansierar åtgärderna.

### 3.7 Konsekvenser på Ringväg/hamninfart

Kommunen planerar vidare för att ringvägen ska stå klar senast i slutet av år 2025. Detaljprojekteringen kommer att slutföras under år 2021 i enlighet med villkoren för den beviljade EU-ansökan. Så snart detaljplanen är fastställd och andra förutsättningar, såsom E.ON:s förändrade koncession och godkänd miljödom erhållits, är klara startar byggnationen.

Ringvägen byggs som en kommunal väg och ansluter till västra ringvägen som är en kommunal väg och som kommunen planerar att uppgradera i syfte att förbättra kapacitet, flöden och trafiksäkerhet. Ringvägen byggs i den standard som krävs för tung trafik så att den ska kunna serva det östra industriområdet BCT och senare klara den standard som krävs när även den östliga hamninfarten öppnas. Därigenom behövs inga etappvisa ombyggnader för att klara den tillkommande hamntrafiken.

Östlig hamninfart planeras vidare, detaljplanen slutförs. Kommunens vilja är att även genomföra detaljprojekteringen i enlighet med villkoren i den godkända EU-ansökan. Däremot byggs infarten inte förrän senare. Det kommer behöva byggas en räddningsväg till hamnen från öster med hänsyn till uttryckningstid i samband med hamnens nya logistikutformning samt nya byggnader i öster. Räddningstjänsten måste snabbt kunna ta sig till hamnområdet från det nya "Trygghetens hus" i norra Trelleborg.





### 3.8 Konsekvenser på BCT/Östra verksamhetsområdet

Trelleborgs kommun har som mål att utveckla ett attraktivt BCT som medför arbetstillfällen, skatteintäkter och nya företagsetableringar i kommunen. Målet är att ett högteknologiskt logistikcenter utvecklas tillsammans med privata aktörer i östra industriområdet. En förutsättning för att kunna skapa ett attraktivt BCT är att koppling finns mellan väg-järnväg-sjöfart. Avsaknaden av östlig hamninfart innebär därför en utmaning i arbetet med att främja företagsetableringar och nya arbetstillfällen i Trelleborgs kommun.

I dag angör världens största järnvägsfärjor Trelleborgs hamn. Enligt både nationella och internationella mål ska godstransporterna på järnväg öka. Trots detta är det så att de i realiteten minskar. Trelleborgs kommun och Trelleborgs hamn ser gärna att fler godstransporter sker på järnväg. Att anlägga ett attraktivt logistikcenter som underlättar omlastning till järnvägstrafik är ett viktigt steg i kommunens arbete för att nå de internationella målet.

#### Östra verksamhetsområdet

Hamnens egen logistik kan enligt Trelleborgs hamn AB placeras på det östra industriområdet trots en västlig hamninfart och de längre körsträckorna. Detta förutsätter dock att ringvägen är färdigbyggd i sin helhet. Det är dock viktigt att poängtera att målet med ett "business center" i Trelleborg är att locka fler företag att sköta sin logistik och omlastning här. Hamnens logistikverksamhet är enbart en bråkdel av den verksamhet som är förhoppningen att den förläggs till Trelleborg. Utan en östlig hamninfart bedöms det dock svårt att locka företag att etablera sig på det östra industriområdet då det saknas en smidig koppling med vägtrafik till hamnen.

Området för det östra verksamhetsområdet kan reserveras under en viss tid. Dröjer utbyggnaden av den östra hamninfarten allt för många år är det svårt för staden att reservera en sådan stor och stadsnära yta. Finns det då intressenter av större företagsetableringar, som saknar behov och koppling till hamnen, är risken stor att dessa ur ett kommuneekonomiskt perspektiv erbjuds etablering i det östra verksamhetsområdet. Konsekvensen blir då att områdets unika lägesegenskaper ej tas till tillvara utan företag som inte efterfrågar kopplingen till väg-järnväg-sjöfart etableras.

När den östliga hamninfarten står klar kan det östliga industriområdet utvecklas som planerat för BCT, det vill säga att ett högteknologiskt logistikcenter utvecklas tillsammans med privata aktörer. Ju längre bort i tiden detta inträffar desto svårare är det dels att bibehålla markreservationen, dels att locka företagsetableringar.

#### Företagsetableringar i väster

Vissa företag, som enbart har intresse av kopplingen väg-sjöfart, kan vara intresserade av etablering och omlastning intill uppställningsytorna i väster.







Observera dock att en sådana etablering medför att högklassig jordbruksmark tas i anspråk. Kopplingen mellan lastbil-sjöfart är dock inget unikt och saknas kopplingen till järnväg riskerar intressenter som letar etablering med koppling till hamnen etablera sig någonstans, i en annan kommun som kan erbjuda ett mer attraktivt hamnläge.

Alternativet att anlägga ett logistikcenter på väster, utan tillgång till industrispår och därmed utan möjlighet till omlastning till järnväg, är negativt för stadens framtid ur miljösynpunkt. Attraktiviteten och det unika i att kunna erbjuda ett logistikcenter med kopplingen väg-järnväg-sjöfart förloras.

### 3.9 Konsekvenser på Sjöstaden/stadskärnan

När hamnen har flyttat ut truckcenter till väster och sin logistikverksamhet på öster och den befintliga hamninfarten har flyttat österut frigörs ytorna på den västra piren och byggnation av Sjöstaden/Stadskärnan kan påbörjas. Etappvis utbyggnad behöver, till skillnad mot ursprungsförslaget, starta från väster eftersom dessa delar först blir tillgängliga. Den planerade utbyggnaden som innebar att bygga samman befintlig stad med de nya områdena, genom byggnation från både väst och öst, är inte möjlig. Exploateringsekonomi påverkas negativt då hela det planerade området inte kommer kunna bebyggas som planerat.

Att hamntrafiken kommer fortsätta gå på den västliga infarten innebär att den barriär vägen utgör finns kvar och att kopplingarna mellan de nya områdena och den befintliga staden försvåras. Visionen om att staden möter havet, blir istället att en stadsdel kan möta havet. De nya områdena riskerar att bli avskurna från den befintliga staden vilket kan få sociala konsekvenser. Det nya området får sämre anslutning till spårbunden kollektivtrafik och centralstationen.

För boende på västra piren innebär det att man måste ta sig runt hamnområdet, ut på E6/Hamngatan, för att komma till centralstationen. Detta innebär en längre sträcka och fördyrningar i kollektivtrafiklösningar eftersom behovet av stadsbuss till och från centralstationen till/från västra piren ökar. Skolans placering i västra delen av Sjöstaden måste studeras avseende placering nära farligt gods-led.

Även utbyggnaden av den planerade västra Sjöstaden påverkas av innehållet i avsiktsförklaringen. En västlig hamninfarten minskar attraktiviteten för hela området. För att kunna bygga enligt plan krävs att hamnens logistik har flyttat så att industrispåret som idag går inom området kan tas bort. Närheten till farligt gods-led påverkar byggnationen i området och det kommer inte kunna byggas ut i samma utsträckning som planerat. Beräkningen innebär att cirka 600 färre lägenheter till ett värde av 200-250 miljoner inte kan byggas om hamntrafiken ska fortsätta via den västliga infarten. Den västliga infarten innebär dessutom en barriär för området och kopplingen till befintlig stad försvåras. Den planerade





sandstranden i Västra sjöstaden skapar en attraktivitet för staden, med besökande och fler transporter. Tillgängligheten till stranden kommer att begränsas av den västliga infarten.

När den östliga hamninfart byggs kommer de centrala delarna av Trelleborg, som idag utgör hamnområde, att kunna bebyggas och möta havet på ett kvalitativt sätt.

I det fall truckcenter och hamnens logistik inte flyttar från hamnområdet så kan inte Sjöstaden/stadskärnan byggas ut överhuvudtaget. Syftet med Kuststad 2025 att bygga nya attraktiva och kustnära stadsdelar med 4 000 bostäder förloras, och därmed intäkter till staden båda för försäljningar av mark för bostäder men även framtida skatteintäkter, arbetskraft etc.

### 3.10 Konsekvenser på Trelleborgs hamn

Trelleborgs hamn fortsätter, enligt plan, med att färdigställa nya färjelägen med tillhörande ytor, ombyggnad av färjeläge 7 samt nytt hamnkontor och faciliteter för handelskaj.

En fortsatt västlig hamninfart förutsätter att en fly over/järnvägsöverfart konstrueras för permanent bruk, i överenskommelse mellan THAB och Trafikverket.

Vid tidpunkten då ett nytt truckcenter är på plats längs E6/E22 kan hamnens befintliga in- och utfart, och check-in/out flyttas. Därefter kan även Trelleborgs Hamns nuvarande logistikverksamhet flyttas enligt plan till östra verksamhetsområdet (BCT) för att även i fortsättningen nyttja det industrispår THAB äger. En avsaknad av en östlig hamninfart medför dock att interna skalfördelar minskar. Det unika logistiklägets betydelse där sjöfart, väg och järnväg möts minskar dessutom med större miljöpåverkan som konsekvens i strid. THAB har som ambition att fortsatt vara Östersjöns klimatsmartaste hamn, därav bedöms en risk- och konsekvensanalys av en separerad RoRo- och logistikverksamhet vara nödvändig.

Det är viktigt att ta med i fortsatt planering att vilotider ska kunna klaras för transporter mellan uppställningsytor och hamnområdet. I fortsatt planering bör därmed hänsyn tas till körsträckor, antal korsningspunkter och annat som påverkar körtiden mellan hamnområdet och uppställningsytan.

### 3.11 Konsekvenser för Finans/EU

#### Vad händer med det EU-stöd kommunen redan har fått beviljat?

EU har delfinansierat planeringen av ny östlig ringväg och hamninfart med 16 milj. kr. Det avtalade arbetet, som EU-finansiering gavs för, är till största delen







färdigställt och kommer att avslutas år 2021. I maj år 2020 har kommunen lagt ner ca 24 miljoner i kostnader för planeringen av östlig ringväg och hamninfart, varav ca 12 miljoner förväntas från EU. Trots att arbetet med detaljplanen fortlöpt som planerat och organisationen inte kan råda över eventuella framtida politiska beslut, kan det inte uteslutas att Trelleborgs kommun i framtiden blir återbetalningsskyldiga. Avgörandet kring det ligger till 100 % på CEF-INEA utanför vår egentliga påverkan.

### **Möjlighet till EU-finansiering för att bygga Östlig ringväg**

Vilka framtida bidrag som går att söka från INEA/EU blir möjligt att se när budgetfördelningen mellan EU:s program och finansiella källor för programperiod 2021-2027 blir beslutade och ligger klara.

I det fall enbart den östliga ringvägen byggs, utan östlig hamninfart, bedöms förutsättningarna för att få EU-finansiering för utbyggnad för östlig ringväg mindre då kopplingen saknas till hamnen och "motorways of the sea". Då Trelleborgs kommun arbetar för att fullfölja det vi fått beviljat i nuvarande EU-ansökan har kommunen troligt bättre möjligheter att i framtiden få beviljat ytterligare stöd för byggnation. Möjligheten föreligger under förutsättning att EU under nästa programperiod prioriterar detta område och avsätter medel för det, men kanske med ändrade villkor som ännu inte går att förutse.

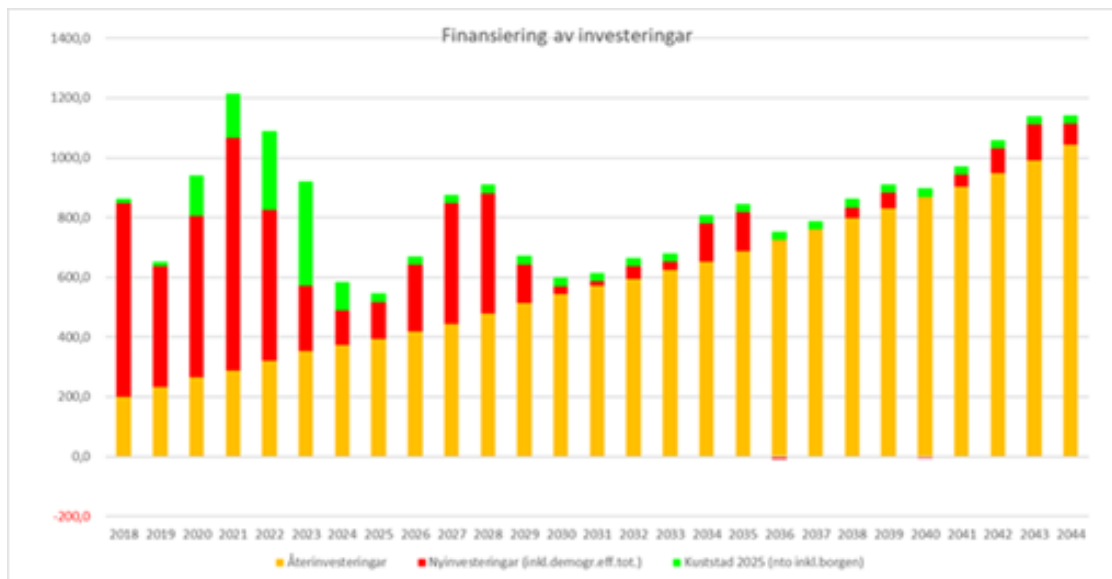
### **Stadsmiljöavtal och andra finansieringar**

Möjlighet finns att söka finansiering genom Stadsmiljöavtal. Stöd får ges till investeringar som bland annat tillgodoser ett allmänt lokalt eller regionalt transportbehov och som avser en väg, gata, spåranläggning, kaj för lokala eller regionala persontransporter, perrong, hållplats, väntshall eller annan anläggning eller del av anläggning för lokal eller regional kollektivtrafik, eller ett cykelvägnät, en cykelparkering eller annan anläggning eller del av anläggning för cykeltrafik. Bidrag ges också till en väg, gata, spåranläggning, lastplats, samlastningsplats eller annan anläggning eller del av anläggning för samlastning av godstransporter, samordnad citylogistik eller gods på cykel för lokal eller regional distribution. Nästa ansökningsomgång (åtta) beräknas preliminärt vara öppen oktober 2020 till januari 2021.

### **Effekter på investerings-/finansieringskalkylen**

Med anledning av förskjutningar i finansieringsstrategin på grund av förseningar i projekt Kuststad 2025 samt möjligt uteblivet/återkravsdefinierat EU-stöd, kommer den nuvarande finansieringsstrategin inte att hålla (se diagrammet nedan).





Om nuvarande tidsplan ska gälla (fram t.o.m. år 2044) behöver bl.a. likviditetsplaneringen göras om. Det finansiella trycket kommer att ytterligare öka under den närmast kommande 5-8-årsperioden eftersom det är då de flesta volyminvesteringarna/ nyinvesteringarna är tänkta att genomföras. Detta äventyras av bl.a. befolkningstillväxten som styrs av arbetstillfällen, tillgång på/typ av bostäder, pendling (in-/ut-) vs företagsetableringar och lokal tillväxtpotential, m.m.



## 4. Kostnader och ansvarsfördelning

Jämförs utbyggnad enligt avsiktsförklaringen med tidigare planerat alternativ med östlig hamninfart och uppställningsytor i öster kommer kostnaderna för alternativet enligt avsiktsförklaringen att bli högre, dock kommer Trafikverket att bekosta delar av utbyggnaden.

	Västlig hamninfart	Östlig hamninfart
<b>Markåtkomst</b>	Högklassig jordbruksmark behöver lösas in.	Marken är planlagd som industri. Kommunen äger större delen av marken.
<b>Anslutningsvägar uppställningsyta</b>	Anlägga anslutningsvägar till Maglarpsrondellen	Anslutningsvägar finns med i pågående detaljplaner.
<b>Järnväg</b>	Industrispår saknas	Industrispår finns.
<b>Detalj-/vägplaner</b>	Vägplaner behöver tas fram för anslutningsvägar till uppställningsytor. Detaljplan behöver tas fram för uppställningsyta.	Detaljplanearbete pågår.
<b>Kostnader för hamninfart</b>	Trimningsåtgärder på västlig hamninfart + urfart Maglarpsrondellen	Hamnen bekostar östlig hamninfart som byggs på kvartermark.
<b>Intäkter markförsäljningar</b>	Fullständig utbyggnad av Sjöstaden/stadskärnan/Västra Sjöstaden skjuts fram i tiden, vilket innebär att intäkterna skjuts fram.	Utbyggnad av nya bostadsområden och medförande intäkter kommer som planerat.
<b>Bulleråtgärder</b>	Infarten till hamnen flyttas vilket kan medföra ytterligare bulleråtgärder.	Bulleråtgärder är utreda i pågående detaljplaner.

### Kostnader

Kommunen
Hamnen
Trafikverket
Kommunen/Trafikverket