

TRAFIKANALYS Ringvägen och Hamngatan Trelleborgs kommun

RAMBOLL SVERIGE
SMART MOBILITY, MALMÖ



Datum 2020-10-23
Uppdragsnummer 1320050432
Utgåva 1.0

Uppdragsledare Anders Sjöholm
Utredare Lars Drageryd,
Susanna Sjöstrand
Granskare Anders Sjöholm

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	INTRODUKTION	1
1.1	BAKGRUND OCH SYTE	1
1.2	FÖRUTSÄTTNINGAR	1
2.	RESULTAT	2
2.1	NOLLALTERNATIV.....	2
2.2	UTREDNINGSLTERNATIV 1	3
2.3	UTREDNINGSLTERNATIV 2	3
3.	SLUTSATSER.....	4

SAMMANFATTNING

I Trelleborg planeras den viktiga hamnen att flyttas österut vilket ändrar förutsättningarna för hur man enklast tar sig till hamnen. Istället för att använda dagens västliga infart via Hamngatan/väg 9 utreds i denna analys en östlig infart med en östlig ringväg runt staden. Syftet är att analysera hur vägvalen förändras i staden när hamninfarten flyttas och när Sjöstaden knyter an till centrum med en mer stadsmässig Hamngatan. Detta under förutsättning att Ringvägen är byggd. Prognosåret 2040 antas i trafikanalysen.

Resultaten visar att det är ungefär 17.000 fordon som nyttjar den nya Östra Ringvägen, varav drygt 4.000 består av trafik som skall till hamnen. Trafikflödet på Hamngatan minskar till följd av flytten av hamninfarten och omdaning av Hamngatan till stadsgata med ca 35–50 %. En stor del av trafiken till hamnen är tunga transporter och då trafik flyttas från i synnerhet Hamngatan till Ringvägen blir Hamngatans funktionalitet mer av en stadsgata med minskad barriäreffekt. Detta ökar i sin tur möjligheterna för att knyta ihop de centrala delarna av Trelleborg och för en stadsutveckling med goda förutsättningar för hållbara transportval.

1. INTRODUKTION

1.1 BAKGRUND OCH SYTE

En central del av Trelleborgs framtida stadsutveckling påverkas av att den vältrafikerade hamnen planeras att flyttas österut. Med hamnflytten tillgängliggörs två nya områden, attraktiva för bostadsexploatering; Västra Sjöstaden och Sjöstaden. Den omfattande förändringen ställer också krav på en välplanerad infrastruktur för att skapa förutsättningar för en hållbar stadsutveckling.

En viktig fråga ur detta hänseende är hur trafiken angörs till hamnen. Idag sker detta via Travemündeallén och Hamngatan/väg 9. I samband med hamnflytten undersöker kommunen effekterna av att istället nyttja en östlig hamninfart med tillhörande Ringväg. Utöver hamntrafik finns ambitionen att Ringvägen även ska bidra till en minskad trafik och i synnerhet genomfartstrafik på Hamngatan/väg 9 i centrala Trelleborg. I denna utredning studeras den sammantagna effekten av att hamninfarten flyttas och att Sjöstaden knyter an till centrum genom en mer stadsmässig Hamngata där anspråken för korsande trafik är tillgodosedda.

Syftet med analysen och slutsatserna i detta PM är att visa på effekterna av att den östra hamninfarten byggs tillsammans med hastighetsdämpande åtgärder på centralt belägna Hamngatan/väg 9. Trafikanalysen görs i Trelleborgs trafikmodell, implementerad i verktyget Visum.

1.2 FÖRUTSÄTTNINGAR

Studien utgår från en prognostiserad trafiksituation för år 2040 där bostadsförsörjningsprogrammets prognos för stadsutvecklingen antas gälla. Beträffande hamntrafiken har Trafikverkets prognos (ver. 2016-04-01) för 2040 använts, i den nyttjas hamnen av ungefär 4200 fordon per dygn. Studien avgränsar sig till effekter i Trelleborg, regionala effekter har inte studerats.

Gemensamma förutsättningar <i>Framtidsprognos 2040, inklusive exploatering i Sjöstaden och Västra Sjöstaden</i>		
Nollalternativ - Dagens västliga hamninfart - Hamngatan likt idag	Utredningsalternativ 1: - Dagens västliga hamninfart - Ringväg - Hamngatan likt idag	Utredningsalternativ 2: - Östlig hamninfart - Ringväg - Hamngatan utformad som stadsgata med minskad barriäreffekt

Ringvägen
 I utredningsalternativet är Ringvägen konstruerad enligt:

- Gen koppling mellan Västra Ringvägen och Hedvägen.
- Ingen koppling med Tommarpsvägen eller Östervångsvägen.
- Planskild koppling med Gyllevägen.
- Cirkulationsplats i korsningspunkterna; trafikplats Maglarp, väg 108 och Engelbrektsgatan.

Hamngatan

På Hamngatan genomförs hastighetsdämpande åtgärder enligt:

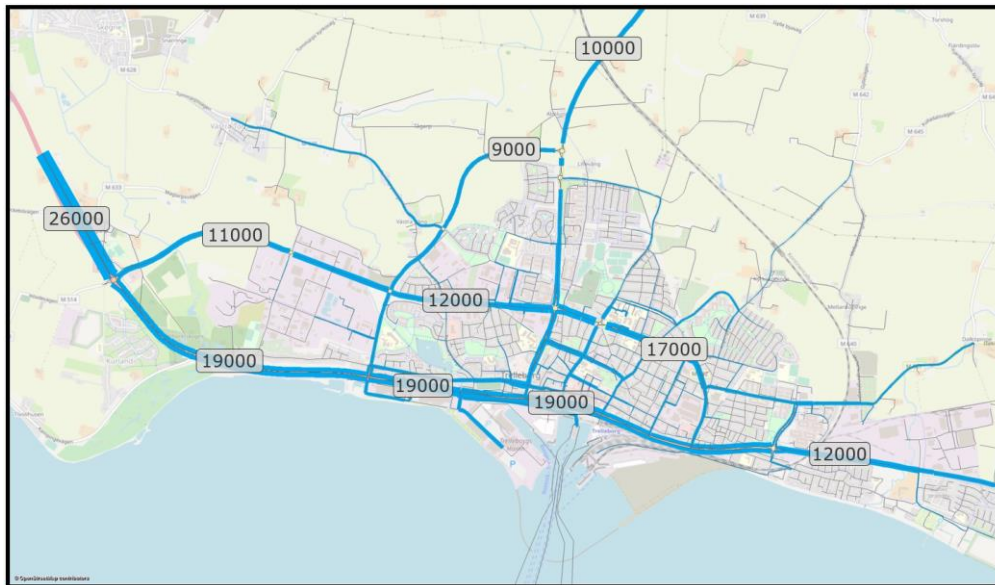
- 90-sträckan från trafikplats Maglarp österut sänks till 80 km/h.
- En buffertsträcka införs där hastigheten sänks till 60 km/h.
- Nuvarande 60-sträcka ändras till 40 km/h.
- 40-sträckan mellan Travemündeallén och anslutningen till Östra Ringvägen sänks till 30 km/h.
- Norr om järnvägsstationen införs ett gångfartsområde på ungefär 100 meter.
- Hamninfarten flyttar till östligt läge och ansluter direkt till Östra ringvägen

2. RESULTAT

Nedan redovisas resultaten av analysen. Detta som kartor med trafikflöden där nivåerna motsvarar ÅDT (årsdygnstrafik), vilket är den genomsnittliga trafiken per dag under ett år.

2.1 NOLLALTERNATIV

I figuren nedan framgår hur trafikflödet beräknas se ut 2040 i Trelleborg om inga infrastrukturförändringar görs. Trafiken beräknas öka med ungefär 20% till 2040, relativt jämnt fördelat över staden. Trafik till de stora utbyggnadsområdena Sjöstaden och Västra Sjöstaden ökar något mer.

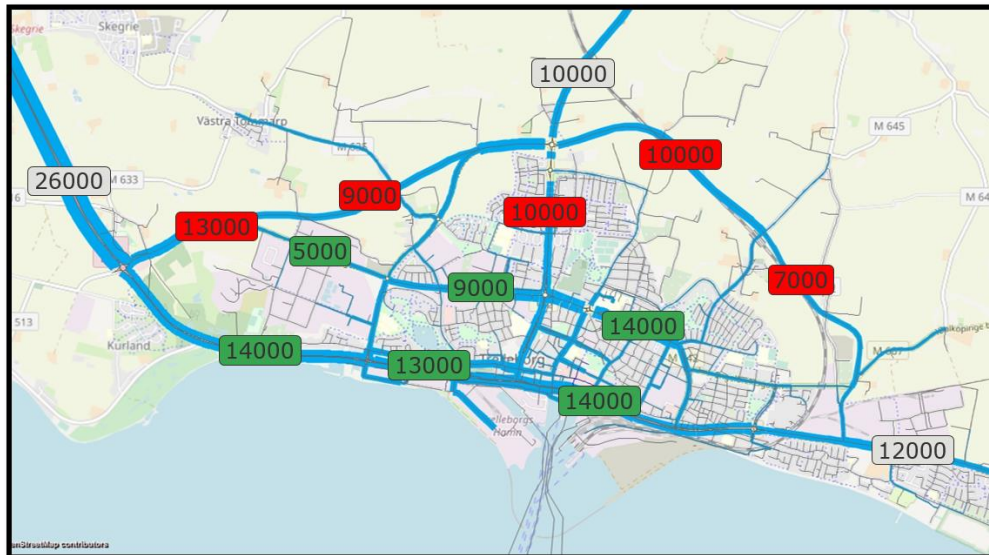


Figur 1 - Nollalternativ 2040, trafikflöden på utvalda vägar i Trelleborg

2.2

UTREDNINGSLTERNATIV 1 – RINGVÄGEN BYGGS

Flödesvolymerna i utredningsalternativet med Ringväg men med dagens västliga hamnfart illustreras i figur 2 nedan. Den Östra delen av Ringvägen omfördelar 7 000–10 000 fordon, trafik som minskar från Hedvägen och Hamngatan. I kartan ovan har länkarna färgkodats i relation till nivån i nollalternativet. Grönt anger minskade flöden, rött visar ökade flöden.

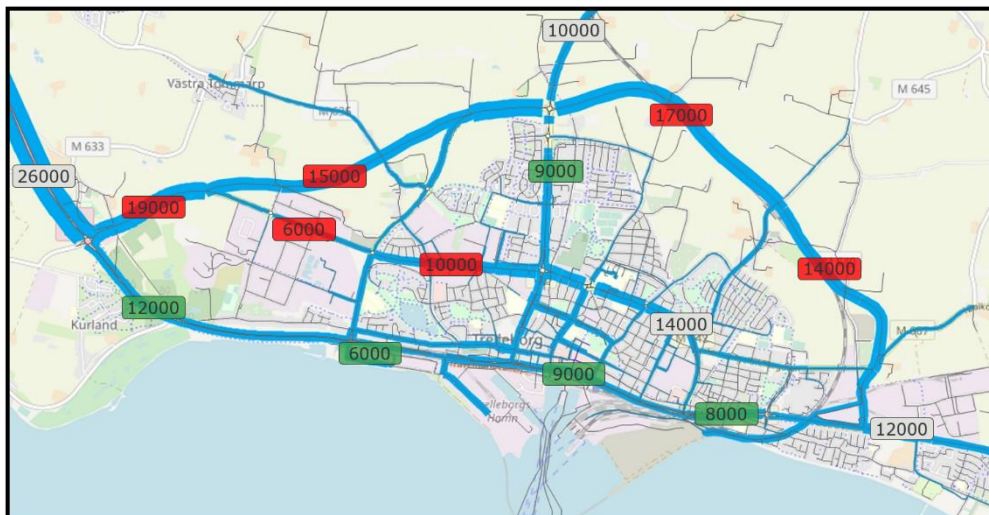


Figur 2 - Flödeskarta utredningsalternativ med bibehållen hamnfart (ÅDT för prognosår 2040). Rött visar länkar med ökad trafik jämfört med nollalternativ, grönt visar länkar med minskad trafik, i jämförelse med nollalternativet.

2.3

UTREDNINGSLTERNATIV 2 – HAMNENS INFART KOPPLAR TILL RINGVÄGEN

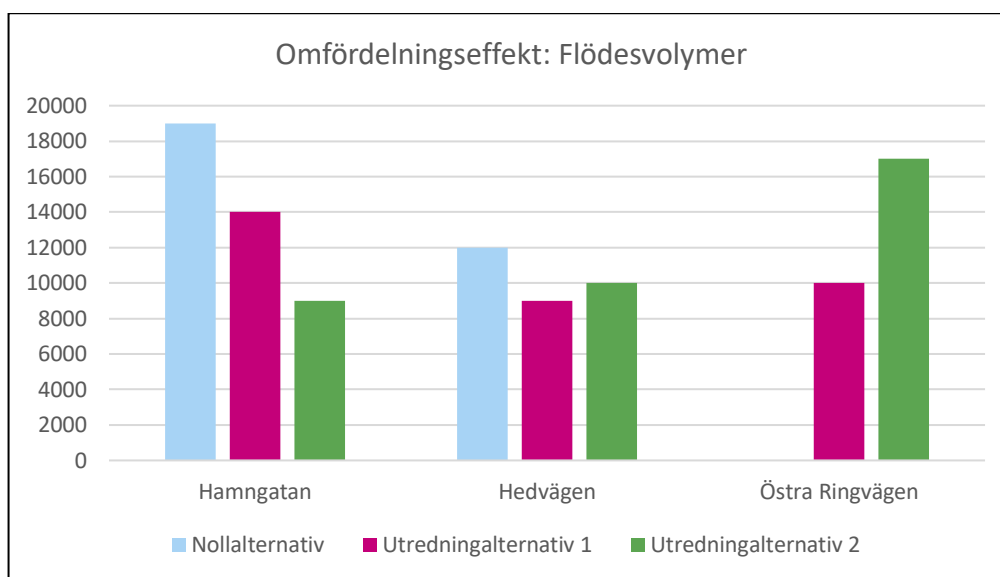
Flödesvolymerna för utredningsalternativ 2, där hamnfarten flyttats och Hamngatan fått en mer stadsmässig utformning, illustreras nedan. Kartan är färgkodad i jämförelse med utredningsalternativ 1.



Figur 3 - Flödeskarta Utredningsalternativ med flyttad hamnfart (ÅDT för prognosår 2040). Rött visar länkar med ökad trafik jämfört med utredningsalternativ 1, grönt visar länkar med minskad trafik.

3. SLUTSATSER

Östra delen av ringvägen bedöms attrahera mellan 7.000 och 10.000 fordon per dygn om hamninfarten är kvar i sitt västliga läge. Om även hamninfarten flyttas och Hamngatan får en mer stadsmässig utformning blir flödet på östra delen av Ringvägen upp mot 17.000 fordon per dygn. Detta sker genom omfördelning av motortrafik från Hamngatan/väg 9. Av de fordon som nyttjar Ringvägen uppgår knappt 5 000 till hamntrafik och övriga är genomfartstrafik eller lokal trafik. Omfördelningseffekten till Ringvägen från Hamngatan och Hedvägen framgår av figur 4 nedan.



Figur 4 - Omfördelningseffekten i trafiknätet.

En stor del av den trafik som angör Trelleborgs hamn är tunga transporter. Genom den östliga hamninfarten och Ringvägen flyttas dessa och annan motortrafik bort från Trelleborgs centrum. Detta skapar goda förutsättningar för en mer hållbar stadsutveckling i centrum. Funktionen för i synnerhet Hamngatan kommer genom åtgärderna ändras till att bli mer av en stadsgata än en genomfartsled. Den minskade trafiken och den ändrade funktionaliteten för Hamngatan gör att den barriär som vägen utgör i nollalternativet mellan Sjöstaden/Västra Sjöstaden och resten av staden minskar. Därigenom ger åtgärderna förutsättningarna för en mer hållbar transportutveckling i Trelleborgs centrum.