

**Sammanställning och slutsatser
baserade på data från utrednings-
material rörande Ringvägen och
Hamntillfarten i Trelleborg**

2020-08-24



Inledning

Ett stort antal utredningar har tagits fram om ringvägen och tillfarten till hamnen i Trelleborg. För en samlad bild följer här en kort sammanställning av framkomna data, konsekvenser och slutsatser av olika alternativ och val. De rapporter som sammanställningen baseras på finns listade i slutet av denna rapport.

Studerade alternativ



RV3 - hela ringvägen med ny väg norr om Västra industriområdet (alt 3) i väster.
Uppställningsplats och logistikhantering i öster.



RV2 - hela ringvägen med ny väg i Västra industriområdets norra kant (alt 2) i väster.
Uppställningsplats och logistikhantering i öster.



RV1 - hela ringvägen med nuvarande Västra ringvägen (alt 1) i väster. Uppställningsplats och logistikhantering i öster.



VT - tillfart till hamnen från väster. Uppställningsytor i anslutning till Maglarpsrondellen och logistikhantering i öster.

Körlängder, körtider och korsningspunkter

Här följer en sammanställning av körlängder, körtider och korsningspunkter för följande fyra alternativ:

Sträckor i km och körtider i minuter. Alternativen startar i Maglarpsrondellen och slutar i en punkt i början av kölinjen till färjorna.

	RV3	RV2	RV1	VT
Körsträcka	11,1*	11,5*	12,0*	7,3
Korsningspunkter	7	10	11	9**
Körtid, högtrafik	12,5	13,0	13,5	13,0
Körtid, lågtrafik	12,0	12,5	13,0	11,0
Nybyggd väg	9,0	8,5	6,5	0

*Västra ringvägen + Östra ringvägen

**varav fyra inom hamnområdet där man samtidigt korsar godsspåret

Körsträckor

Körsträckan från Maglarpsrondellen till början av kölinjen till färjorna är ca 7 km för västlig tillfart och 12 km för östlig tillfart. Om västra ringvägen dras om förbi västra industriområdet (RV3) sjunker körsträckan till 11 km. Alla alternativen börjar och slutar i samma punkt. Redovisade körsträckor omfattar inte att många fordon behöver uppsöka viloupställningsplats. När västlig tillfart används är körsträckan i hamnområdet (efter incheckning) cirka 3 km, när östlig infart används är motsvarande sträcka 200 meter.

Körtider

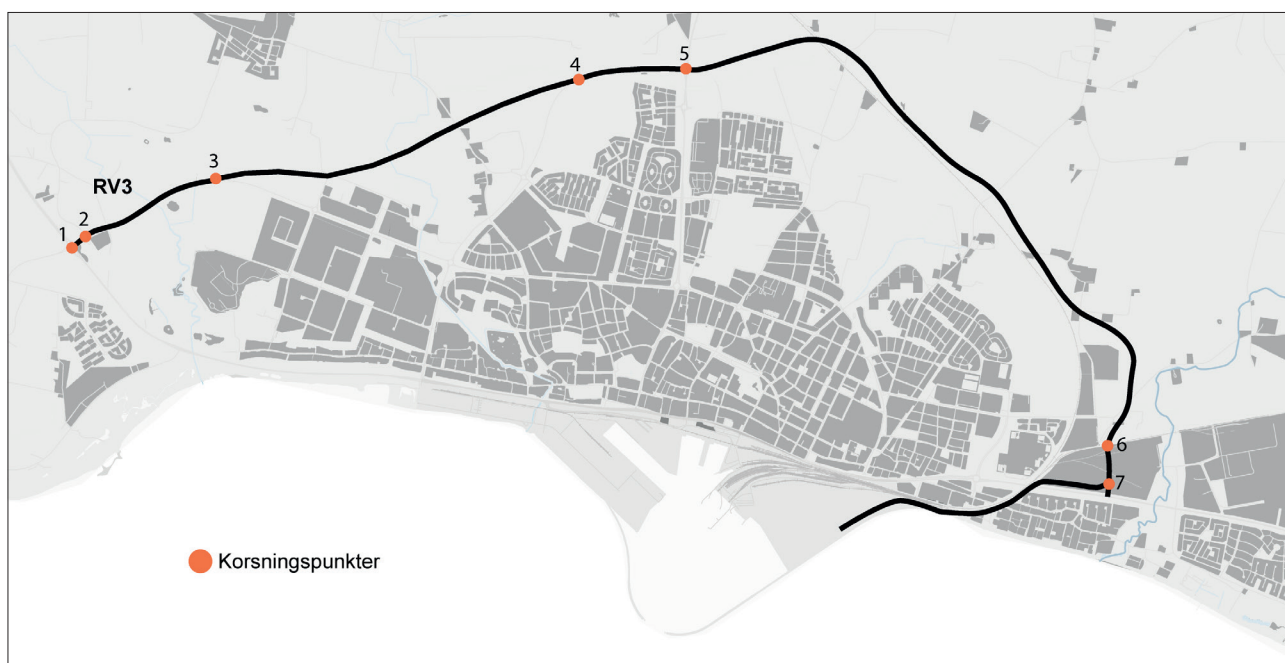
Kortast körtid i högtrafik har RV3. Körtiderna är i stort likvärdiga. Körtiden skiljer maximalt 2 minuter mellan bäst och sämst i de olika alternativen.

Korsningspunkter

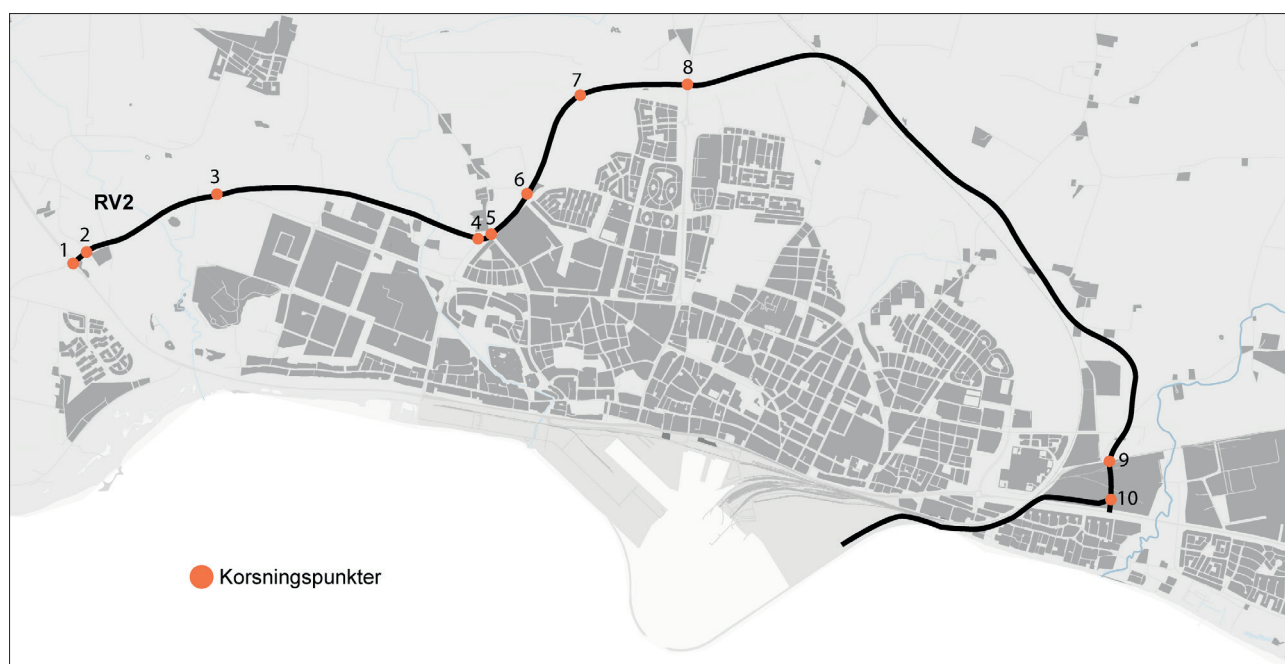
Med korsningspunkt menas tre- eller fyrvägs korsning med annan allmän väg. Det förekommer också utfarter från trafikfrekventa handelsverksamheter som kan påverka trafiken. Dessa finns inte medtagna i underlagsrapporterna och redovisas därför heller inte här.

Korsningar med gång- och cykelvägar har också betydelse för trafikens kapacitet och säkerhet. Då gc-korsningar inte finns redovisade för alla här studerade alternativ i underlagsrapporterna har heller inte dessa tagits med i denna sammanställning.

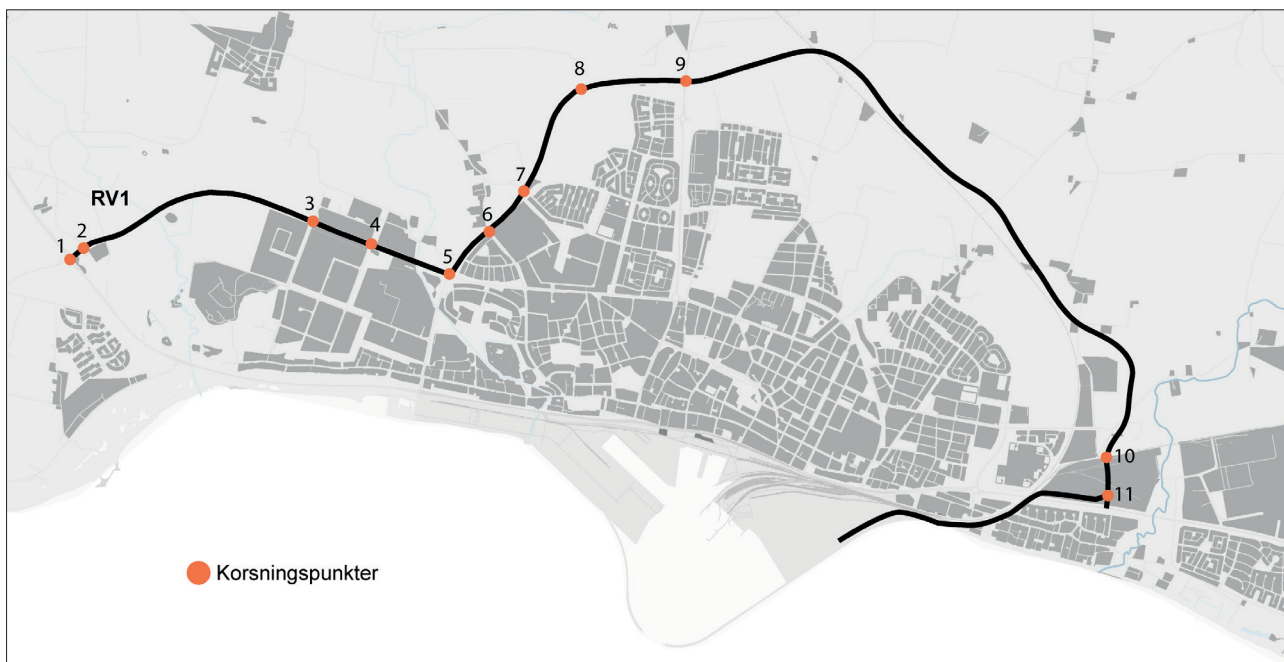
RV3 har minst antal korsningspunkter, endast 7, byggs ut. Därtill kommer ett antal korsningar inom hamnen bland annat med godsspåren. Alternativ VT har 9 korsningspunkter men antalet blir högre när Sjöstaden byggs ut. Övriga alternativ har också många korsningspunkter (10 resp 11) men ändå något färre än alternativ VT. I alternativen RV2 och RV1 har utgått från att korsningen med väg 108 är en cirkulationsplats



RV3 - korsningspunkter



RV2 - korsningspunkter



RV1 - korsningspunkter



VT - korsningspunkter

Vägkapacitet och framkomlighet

RV3 har den högsta vägstandarden och den bästa framkomligheten. Detta har betydelse för körtiden och ger mindre risker för köbildning. En jämnare körning ger också lägre utsläpp. Hög vägstandard ger högre trafiksäkerhet. Alternativet medför också bra och säkra lösningar för gång- och cykeltrafik. Om vägen utformas som förbifart vid korsningen med väg 108 uppnås bästa resultat för alla trafikala parametrar men utformningen som expressfil i riktning väster ut har i stort sett lika hög standard. I ringvägsalternativen ligger uppställningsplatser och logistikcentrum (BCT) i nära anslutning till hamnen och vid eventuell köbildning störs inte det allmänna vägnätet.

RV2 har något bättre standard än RV1 men i båda alternativen finns risk för köbildning och säkerheten är lägre. Båda alternativen har många korsningar. Båda alternativen är också sämre för gång- och cykeltrafik och även busstrafiken kan få problem men kan förbättras med trimningsåtgärder. RV1 har lägst vägstandard och sämst framkomlighet. Med trimningsåtgärder får RV2 en bättre standard men inte så bra som RV3.

VT har många korsningar. En speciell osäkerhet är att det är lång väg mellan uppställningsplatsen/ logistikverksamhet och färjelägena. Bilarna skall här köra på allmän väg och köbildning kan uppstå och påverka den allmänna trafiken om det är fullt vid färjelägena. Hela lösningen inom hamnen är komplicerad och inte särskilt effektiv. Korsningarna blir fler när Västra Sjöstaden och Sjöstaden byggs. Detta påverkar både framkomlighet och säkerhet negativt.

Ny väg att bygga

Ringvägen och östlig hamninfart innebär att ny väg måste byggas. RV3 medför 9,5 km ny väg, RV2 medför 9 km ny väg och R1 medför 6,5 km ny väg (den östra delen) samt vissa ombyggnader av befintlig Västlig ringväg. Vissa förbättringar behövs inom hamnen för att klara förbindelsen över bangårdsområdet ut till de nya färjelägena. Bredare bro över spåren, tullplats och checkin/gater behöver också ordnas på bättre sätt.



RV3



RV2



RV1



VT

Risk och säkerhet

En genomförd riskutredning visar att ett bebyggelsefritt avstånd på 30 meter skall upprätthållas till befintlig bebyggelse. På byggnader som idag ligger i denna zon skall riskreducerande åtgärder vidtas. Riskerna bedöms bli lägre med en ny ringväg där farligt gods skall gå, då bebyggelsen är glesare kring ringvägen än genom staden. Insatstiden till hamnen för räddningstjänsten blir också kortare med en ringväg.

Utsläpp till luft

Utsläppen av partiklar och kvävedioxid kommer enligt genomförda beräkningar att öka med den nya ringvägen och en östlig hamntillfart jämfört med dagens situation (0-alternativet). Begränsningsvärdena för den aktuella miljö kvalitetsnormen kommer dock sannolikt att fortsatt kunna innehållas. Värt att notera är att där värden förväntas öka i ringvägsalternativet generellt sett är mer glesbefolkade än de centrala delarna av Trelleborg där föroreningshalterna samtidigt förväntas minska. I alternativet med fortsatt västlig tillfart kommer utsläppen att öka men i mindre omfattning än vid ringvägsalternativen eftersom körvägen är kortare. Utsläppen kommer dock att ligga över stadens centrala delar.

Buller

Östra ringvägen kommer att medföra bullerpåverkan men skyddsåtgärder medför att tillåtna nivåer kan innehållas och miljö kvalitetsnormen klaras. Västlig tillfart medför ökat buller i stadens centrala delar. En ny och ombyggd Travemündeallé kan innehålla bullerskärmar vilket medför en negativ effekt för staden och den nya exploateringen i hamnen.

Hamnens inre logistik

Ringvägen och en östlig tillfart medför många fördelar för hamnens interna logistik. Hamnen ligger här i nära anslutning till uppställningsplatser och annan hamnanknuten service samt till det nya logistikcentret (BCT). Checkin/gater kan också lätt anordnas här. Trafiken behöver inte korsa spåren och körsträckan går utan hinder till färjelägena.

Med tillfart från väster måste uppställningsplatser anordnas utanför hamnen. Föreslagen plats är i anslutning till Maglarpsrondellen. Anslutningsvägar till och från uppställningsytorna behöver byggas för att hantera all trafik. För att klara den tunga trafiken föreslås infart 500 meter innan Maglarpsrondellen och utfart till Maglarpsrondellen. Den västliga tillfarten medför också många svängar inom hamnområdet, bangårdsområdet ligger i vägen och godsspåret måste korsas flera gånger. Det är också svårare att ordna tullplats och checkin/gater. Behovet av check-in kommer att minska då det i största omfattning kommer att ske digitalt men behovet kommer inte att försvinna helt.

BCT

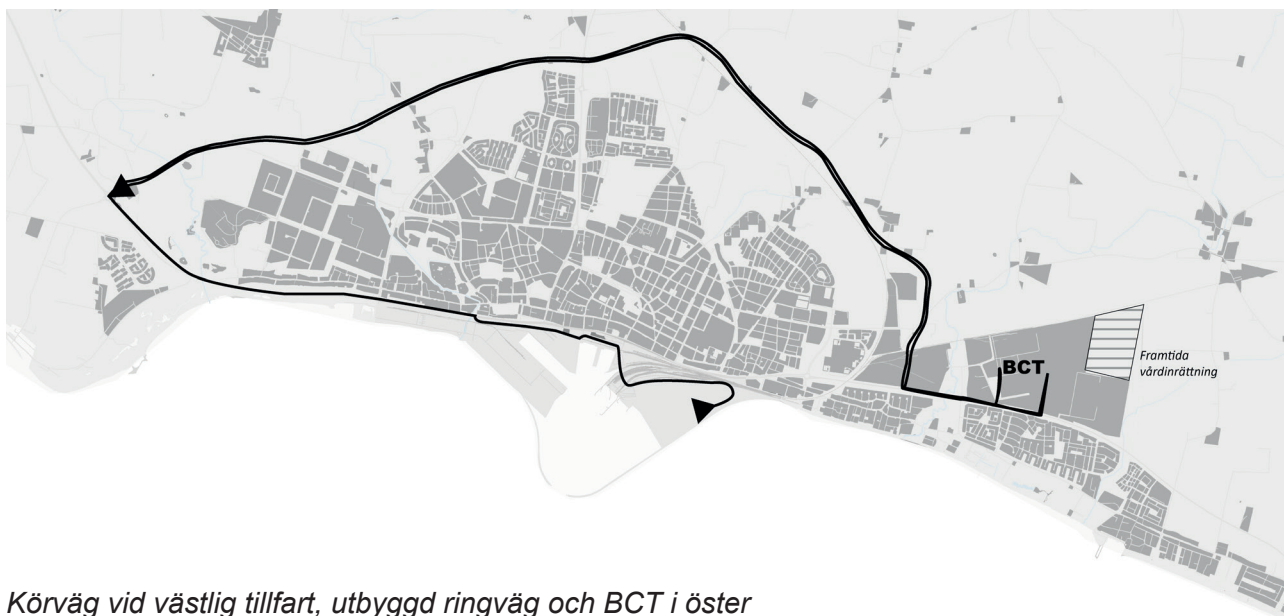
De rapporter som ligger till grund för denna sammanställning redovisar inte BCT men då det blir en viktig målpunkt för hamntrafiken har följande sammanställning av körsträckor till BCT upprättats.

Med tillfart i öster ligger hamnen i nära anslutning till uppställningsplatserna och det nya logistikcentret BCT. Här kan all omlastning mellan väg, järnväg och logistikföretag ordnas på ett praktiskt och nära sätt. Uppställningsplatserna ligger på kvartersmark som skall ägas av Hamnen.

Västlig tillfart innebär antingen att lastbilar från färjorna måste köra genom hamnområdet till Travemündekorset och vidare öster ut på hamnleden genom staden till BCT, en sträcka på ca 7,5 km x 2. Hamngatan är inte lämplig för denna trafik men är teoretiskt ett alternativ. När ringvägen är byggd kan trafiken ta ringvägen till BCT. Det blir en lång sträcka på 20 km och sedan 12,5 km tillbaka.



Körväg vid västlig tillfart och BCT i öster



Körväg vid västlig tillfart, utbyggd ringväg och BCT i öster

Sjöstaden

Utbyggnaden av Sjöstaden möter inga hinder vid alternativen med en östlig tillfart till hamnen. Hamnens gamla område blir i sin helhet tillgängligt för utbyggnad. Sjöstaden får en direkt koppling till staden och havet. På samma sätt får staden en koppling till havet och den nya stadsdelen. Med en västlig tillfart behöver hamnen fortsatt använda vissa delar av det gamla hamnområdet och endast en begränsad del av det gamla hamnområdet kan exploateras. Området blir fragmentiserat. Den västliga tillfarten kommer fortsatt att upplevas som en barriär mellan havet och staden och mellan Sjöstaden och staden i övrigt.



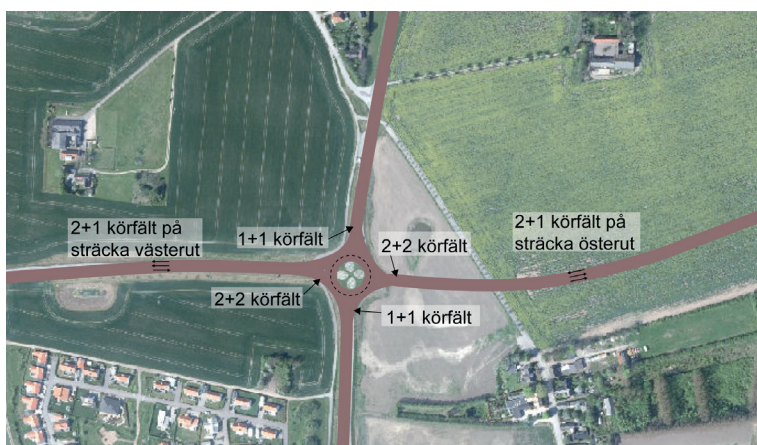
Hamngatan

Med hamntillfart i öster minskar trafiken på Hamngatan och den kan byggas om till en stadsgata med bebyggelse i nära anslutning till gatan. Möjlighet skapas härigenom att införa miljözon på Strandgatan / Hamngatan / Järnvägsgatan.

Hamngatan är inte lämplig för trafik mellan hamnen och BCT eftersom det medför allt för stora störningar. Om hamntrafiken behöver Hamngatan för att nå BCT kan gatan inte byggas om till en stadsgata.

Väg 108

Genomförda utredningar visar att en cirkulationsplats klarar många års ökade trafikmängder. I ett första skede kan cirkulationen utökas till en tvåfältig cirkulationsplats. I ett framtida läge med ännu högre trafikbelastning kan kapacitetet ökas genom en ombyggnad med ett expresskörfält. Bäst standard, kapacitet och säkerhet uppnås med en trafikplats som passerar över eller under väg 108 och med anslutningsrampor mot norr och söder på väg 108. Alternativets stora fördel är att trafiken från hamnen ges en gen och självklar riktning mot E6/E22. Det är också det dyraste alternativet som innebär störst intrång och störst markåtgång. Alternativet med expresskörfält under väg 108 i västlig riktning får i stort samma fördelar som alternativet med trafikplats. Väg 108 belastas med dessa två alternativ bara med den trafik som behöver ta den vägen.



Ombyggd cirkulationsplats till två körfält i cirkulationen samt i till- och frånkörfält på ringvägen.



Expresskörfält västerut under väg 108. Cirkulationsplats med 1+1 körfält som idag.



Trafikplats med dubbelriktad väg och cirkulationsplatsen ombyggd till "droppe". **15**

Samhällsekonomi

Samtliga ringvägsalternativ bedöms enligt Trafikverkets kalkylverktyg skapa samhällsekonomiska nyttor, det gäller framför allt restider. Ringvägsalternativen bedöms också bidra positivt till tillgänglighetsmålet ur alla perspektiv. Näringslivets transporter gynnas genom den effektivare inre logistiken i hamnen, bilresenärer gynnas genom kortare restider och oskyddade trafikanter gynnas genom att fordonstrafik och speciellt hamntrafik försvinner från Sjöstaden och stadens centrala delar. Ringvägen bidrar negativt till kollektivtrafiken då den gynnar biltrafiken. Genom att staden kan förtätas och Sjöstaden byggas bedöms dock möjligheterna att kunna stimulera till att kollektivtrafiken förbättras.

Uppställning i väster kräver att högklassig jordbruksmark löses in. Motsvarande ytor i öster äger kommunen redan och de är planlagda för industri. Västlig tillfart kräver detaljplanen/vägplan för uppställningsområdet i väster.

Sammanfattning av plus och minus för de olika alternativen

RV3, ringväg med alternativ tre i väster och östlig hamntillfart

Fördelar:

- Hög vägstandard och mycket god framkomlighet
- Gen, smidig och tydlig väg mot E6/E22
- Tillåter hög hastighet
- Går inte genom befintlig bebyggelse
- Kort körsträcka inom hamnen där endast låg hastighet kan hållas
- Goda möjligheter för god internlogistik i hamnen
- God anslutning till uppställningsplatser
- God anslutning till BCT
- Få korsningspunkter
- Korsar inga järnvägsspår
- Alternativet med högst säkerhet
- Bästa körtider i högtrafik.
- Förhärskande vindar från sydväst, utsläpp bort från staden
- Ger goda förutsättningar att bygga ut Sjöstaden i kollektivtrafiknära läge
- Ger möjlighet att knyta staden till havet
- Direktkoppling från Västra Industriområdet till ringvägen

Nackdelar:

- 2,2 km längre körväg än Västlig tillfart
- 9 km ny väg att bygga
- Viss påverkan på natur och kulturvärden
- Tar jordbruksmark i anspråk
- Dyraste alternativet
- Närhet till viss befintlig bebyggelse

RV2, Ringväg med alternativ två i väster och östlig hamntillfart

Fördelar:

- Hög vägstandard och men sämre framkomlighet än RV3 i väster. Inte lika "direkt" väg som RV3
- Tillåter hög hastighet i östra delen men inte i samma utsträckning i väster
- Kort körsträcka inom hamnen där endast låg hastighet kan hållas
- Goda möjligheter för bra intern logistik i hamnen
- God anslutning till uppställningsplatser
- God anslutning till BCT
- Korsar inga järnvägsspår
- Körtid bara något längre än RV3
- Förhärskande vindar från sydväst, utsläpp bort från staden
- Ger goda förutsättningar att bygga ut Sjöstaden i kollektivtrafiknära läge
- Ger möjlighet att knyta staden till havet
- Bra koppling till Västra industriområdet men ingen möjlighet för direktkoppling till ringvägen

Nackdelar:

- 2,6 km längre körväg än VT
- 8,5 km ny väg att bygga
- Fler korsningar än RV3
- Inte lika gen och smidig väg som RV3 till E6/E22, kan medföra "smittrafik" till väg 108
- Dyr lösning
- Går genom eller i anslutning till bebyggelse i den västra delen
- Sämre säkerhet i den västra delen
- Kan inte tillåta lika höga hastigheter i väster
- Viss påverkan på natur och kulturvärden

RV1, ringväg med alternativ ett i väster och östlig hamntillfart**Fördelar:**

- Hög standard och framkomlighet i östra delen men inte i väster.
- Tillåter hög hastighet i öster men begränsad hastighet i väster
- Kort körsträcka inom hamnen där endast låg hastighet kan hållas
- Goda möjligheter för god internlogistik i hamnen
- God anslutning till uppställningsplatser
- God anslutning till BCT
- Korsar inga järnvägsspår
- Ökade luftutsläpp och buller över område med glesare bebyggelse, förhärskande vind från sydväst
- Ger goda förutsättningar för att bygga ut Sjöstaden i kollektivtrafiknära läge
- Ger möjlighet att knyta staden till havet
- Lägst kostnad av de tre ringvägsalternativen
- Bra koppling till Västra industriområdet men ingen möjlighet för direktkoppling till ringvägen

Nackdelar:

- Många korsningspunkter
- Längst körtid
- Lägre hastighet i väster
- Går genom bebyggelse
- Sämre säkerhet än övriga ringvägsalternativ
- Risk för köbildning i västra delen.
- Sämre för kollektivtrafiken än övriga ringvägsalternativ
- Risker för GC-trafiken
- Inte lika gen och smidig väg som RV3 till E6/E22, kan medföra "smittrafik" till väg 108
- Innebär trafikstörningar till och från Västra industriområdet
- Viss påverkan på natur och kulturvärden
- Fortsatta trafikproblem i högtrafik vid västra verksamhetsområdet

VT, västlig hamntillfart**Fördelar:**

- Kortast körväg
- Gen vägkoppling till E6/E22
- Ingen ny väg behöver byggas

Nackdelar:

- Längst körtid i högtrafik
- Många korsningar
- Sämre framkomlighet
- Tillåter inga höga hastigheter
- Korsar järnvägsspår
- Utsläpp över staden
- Buller över staden
- Sämre säkerhet, farligt gods
- Går genom eller i anslutning till staden
- Dålig intern logistik i hamnen
- Dålig kontakt till uppställningsplatser
- Ingen kontakt till BCT
- Begränsar utbyggnaden av Sjöstaden
- Stor barriär i staden som inte kan få havskontakt
- Påverkar utbyggnaden av Västra Sjöstaden negativt

SLUTSATSER

RV3 med expresskörfält under väg 108 har lika bra kapacitet som trafikplats som passerar över eller under väg 108. RV3 med trafikplats har således hög kapacitet, hög säkerhet, kortast körtid och minst antal korsningar. Störningar kan klaras så att riktvärden och normer innehålls. Där buller och utsläpp ökar är bebyggelsen gles och stadens centrala delar värnas. Det gäller också för den nya Sjöstaden. Hamnen får bäst internlogistik med ringvägsalternativen och därmed bäst utvecklingsmöjligheter.

Alternativ VT har sämre kapacitet och sämre säkerhet än RV3 och RV2. Körtiden är i nivå med RV1 och RV2 men längre än RV3. Antalet korsningar är flest om man räknar med alla korsningspunkter inom hamnen bland annat med godsspåren. Korsningspunkterna blir också fler när Sjöstaden byggs ut. Det blir stort avstånd mellan uppställningsplatser och färjelägena där trafiken måste gå på allmän väg med den risk för köbildning det medför. VT kommer inte att räcka till på sikt. Alternativet medför störningar i form av buller och utsläpp samt risker med bl a farligt gods. Alternativet innebär också och en mycket stor barriäreffekt och är därför negativt både för centrala staden och för den nya Sjöstaden.

RV2 och RV1 medför inte tillräckligt hög kapacitet för att kunna konkurrera med RV3 och blir inte lika smidig och tydlig koppling till E6/E22. Med för många korsningar blir säkerheten låg och det finns risker för köbildning.



Rapportunderlag

- *Luftutredning för detaljplanerna för Östra ringvägen och Östra hamninfarten*, Sweco, 2019-06-27, Beställd av Samhällsbyggnadsförvaltningen, Anders Bramme
- *Trelleborgs stads och hamnutveckling, en analys av Västlig infart*, Spacescape, 2019-04-10, Beställd av Trafikverket
- *Infart till hamnen i Trelleborg, analys av befintlig infartsväg samt ringväg*, Sweco, 2018-08-04, Beställd av Tekniska förvaltningen, Hans Lilja
- *Detaljplan för Östra ringvägen*, samrådsförslag, Trelleborgs kommun, 2019-12-12, Beställd av kommunledningsförvaltningens projekt Kuststad 2025
- *Detaljplan för Östra hamntillfarten*, samrådsförslag, Trelleborgs kommun, 2019-12-12, Beställd av kommunledningsförvaltningens projekt Kuststad 2025
- *Miljökonsekvensbeskrivning till två detaljplaner för Östra ringvägen, Östra hamninfarten inklusive uppställningsyta i Trelleborg*, Trelleborgs kommun, SWEKO 2019-09-12, Beställd av samhällsbyggnadsförvaltningen
- *PM delprojekt ringvägen, korsning med länsväg 108*, Ramböll/Norkonsult, 2018-10-12, Beställd av Tekniska förvaltningen, Hans Lilja
- *Konsekvensanalys östlig ringväg Trelleborg, Konsekvensanalys korsning med Länsväg 108*, Sweco, 2018-11-14, Beställd av Tekniska förvaltningen, Hans Lilja
- *Trafikutredning trafikplats Maglarp – väg 108, trafikanalys och konsekvensbeskrivning av tre trafikalternativ*, Ramböll, 2019-04-26, Beställd av samhällsbyggnadsförvaltningen, (Camilla Burén?)
- *Trafikutredning Trelleborgs ringväg, förslag på åtgärder längs västra delen*, Sweco med Ramböll som underkonsult, 2018-06-04, Beställd av Tekniska förvaltningen, Hans Lilja
- *Trafikanalys Trelleborg*, Ramböll, 2020-02-18, Beställd av Tekniska serviceförvaltningen, Hans Lilja
- *Konsekvensanalys tpl Maglarp - väg 108*, Ramböll, 2019-04-25. Beställd av samhällsbyggnadsförvaltningen
- *Trafikanalys Östra Ringvägen Trelleborg*. Ramböll, 2018-10-19, Beställd av Tekniska förvaltningen, Hans Lilja
- *Utredning av alternativa körvägar till Trelleborgs hamn*, Trivector, 2019-05-07, Beställd av THAB i samråd med samhällsbyggnadsförvaltningen
- *Riskbedömning detaljplan, Östra ringvägen, Östra hamninfarten inklusive uppställningsyta*, WSP, 2019-05-10, Beställd av Tekniska förvaltningen, Zainab Mousa
- *Samhällsekonomisk utredning, ringvägen Trelleborg*, Ramböll, 2019-12-03, Beställd av Tekniska förvaltningen, Hans Lilja
- *Åtgärdsvalsstudie Trelleborgs hamnled*, avstämningsdokument, Trelleborgs kommun, 2014-09-15, Skrivet av Per Eneroth, WSP, och av Tekniska förvaltningens Hans Lilja. Förankrat med TRV, Lst, Region Skåne, HM Skåne och THAB



TRELLEBORGS
KOMMUN