



TRELLEBORGS STADS- OCH HAMNUTVECKLING

SAMMANFATTNING

För att möta den rådande utvecklingen har Trelleborgs kommun och Trelleborg hamn AB beslutat att flytta hamnen från nuvarande läge österut för att säkerställa hamnens effektivitet, kapacitet och konkurrenskraft. Genom hamnflytten frigörs ett stort område där de gamla hamnfunktionerna funnits. Kommunen har även beslutat att utvidga staden till det f.d. hamnområdet i stations- och havsnära läge där kommunen kan skapa en ny stadsdel med blandade funktioner och cirka 4 000 bostäder – området benämns Sjöstaden.

Kommunen och Trafikverket har under lång tid bedömt förutsättningarna för att klara målen för hamnen och stadsutvecklingen olika. Parterna har nu enats om att genomföra en utredning som ska analysera behov av åtgärder i den befintliga hamnanslutningen från väster (E6 respektive Travemündeallén) både på kort sikt (10 år) och i det längre perspektivet, samt kostnadsbedömningar av detta. Studien ska ligga till grund för parternas fortsatta gemensamma arbete att söka nå enighet om såväl hamnanslutningens effektivitet, kapacitet och säkerhet som den fortsatta stadsutvecklingen.

Utvecklingen av staden handlar således både om att stärka hamnfunktionerna (riksintresse och av EU utpekad CORE-hamn) och att staden ska utvecklas till en regional kärna i enlighet med Region Skånes strukturplan. Det första kräver hög tillgänglighet för väg- och järnvägstransporter samt ytor för lastbilsuppställning och en rad andra stödfunktioner till hamnen. Det andra kräver utveckling av stads-

kärnan, bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafiken, kontinuerlig bebyggelseutveckling, en ökad attraktivitet inom den regionala bostads- och arbetsmarknaden samt konsekventa åtgärder för bullerhantering, klimatanpassning och social hållbarhet.

Utredningen visar att den bästa markanvändningen uppnås om all tung trafik samlas i en uträtad Travemündeallén, som föreslås bli en bred boulevard direkt från Travemündekorset till hamnentrén. På grund av trafikbehovet samt risk och bullerkrav blir boulevarden 57 meter bred, bestående av ett centralt stråk med fyra körfält för den tyngre hamntrafiken, samt två parallella lokalgator med trottoarer, cykelbanor och kantstensparkering som ansluter till bebyggelsen på var sida. Den tyngre trafiken behandlas således i gaturummet principiellt som exempelvis en spårvagnslinje.

Denna strategi innebär att de stora trafikmängderna samlas i ett stråk genom staden, vilket möjliggör minskning av trafik och trafikytor på Väg 9 och en omvandling till lugnare stadsgata, dvs. i praktiken en förlängning av Hamngatan. Risker och buller kan hanteras i ett stråk genom staden, med eller utan bullerskärmar kring den tunga trafiken. Genom att samla trafiken i Travemündeallén så frigörs även ny byggbar mark i anslutning till den befintliga stadskärnan.

Det breda trafikstråket blir självklart en barriär mellan den befintliga stadskärnan och den kommande

Sjöstaden. Men, genom att göra gång- och cykelvänliga kopplingar över boulevarden på strategiska punkter kan barriären ändå rimligen överbryggas. Dessa punkter är förlängningen av Bryggaregatan, Valldammsgatan och Österbrogatan in i Sjöstaden. En alternativ dragning av Travemündeallén genom nya kvarter närmast Centralstationen kan freda kajlivet men det kräver en trafikseparerad lösning i form av en bred gångtunnel i förlängningen av Österbrogatan. En ombyggnad av Travemündekorset som tar bort svängrelationen mellan Väg 9 och Travemündeallén skulle öka kapaciteten i korset. Bra gång- och cykelkopplingar över korset är dock svåra att få genomförda.

Analysen av framtagna alternativ visar att hamntrafikens behov kan lösas samtidigt som stadskärnan kan växa mot hamnen. Nyckeln är att skapa en smart framtida stadsboulevard av Travemündeallén som i ett längre framtidsperspektiv skulle kunna omvandlas till ett kollektivtrafikstråk eller rentav av ett grönt aktivt parkstråk genom stadskärnan, beroende av vad som händer med hamnens utveckling, eventuella ringleder eller transportsystemens digitalisering. Hållbar stadsutveckling och stadsplanering handlar om att hantera framtidens osäkerheter och möjliggöra framtida generationer att förverkliga sina mål och visioner, vilket med högsta sannolikhet kommer handla om bättre hälsa och livskvalitet mitt i staden.

INNEHÅLL

1. FÖRUTSÄTTNINGAR 04

Bakgrund	05
Inledning och syfte	06
Mål: En Sammanbyggd stad	07
Mål: En effektiv hamn	08

2. ANALYS NULÄGE 10

Trelleborgs stadsrum idag	11
Gångflöden idag	12
Befolkningstäthet idag	13

3. FÖRSLAG 14

Stadsbyggnadsstrategi	15
Travemünde längs kaj	16
Alternativ tillgänglig kaj	17
Nytt Travemündekors alternativ 1	18
Nytt Travemündekors alternativ 2	19
Strategi Travemündeallén	20
Trafikrum	21
Tillgänglighet till och från sjöstaden	22

Nya travemündeallén (57m)	23
Nya travemündeallén (57m) utan bullerskärm	24
Referensgator	25
Principskiss bryggaregatan	26
Principskiss Centralen - Kajen	27
Perspektivvy kajen - Centralen	28
Perspektivvy Centralen - kajen	29
Principer för mötet med vattnet	30
Strategi för attraktiva stadsrum	31

4. KONSEKVENSANALYSER FÖRSLAG 32

Gångflöden förslag	33
Befolkningstäthet förslag	34
Närhet till centralen	35
Närhet till kajen	36

5. SLUTDISKUSSION 37

Stadsutveckling i hamnmiljö	38
Gator förändras med stadsutveckling	39
Smarta gator måste vara flexibla	40

MEDVERKANDE

TRELLEBORGS KOMMUN

Charlotte Lindström

Carl-Johan Engström

TRAFIKVERKET

Patrick Olsson

SPACESCAPE

Alexander Sthåle (uppdragsansvarig)

Malin Dahlhielm

Oskar Sirland

ITERIO

Hanna Borg

Sofie Malm

1. FÖRUTSÄTTNINGAR

BAKGRUND

Trelleborg har Skandinavien största Ro-Ro hamn och Sveriges andra största godshamn. Trelleborgs hamn har Core status i EU och ingår i TEN-T nätverkets transportkorridorer den s.k. Scan-Med-korridoren med de fördelar som detta medför. Anslutningarna via statliga E6/E22 och Travemündeallén utgör riksintresse enligt miljöbalken. Utredningen kommer således att beröra berör både kommunal och statlig infrastruktur i området.

För att möta den framtida marknaden och rederiernas krav på längre kajer, djupare bassänger och större manöverutrymme innanför pirarmarna flyttar Trelleborgs hamn till ett nytt östligt läge med fem nya färjelägen med vardera 250 meters kajlängd. Utfyllnaderna för den nya hamnen liksom pirarmarna och ett första nytt färjeläge är genomförda.

Alla tillstånd finns och EU bidrar med finansiering inom ramen för flera godkända projekt som handlar om att bygga färdigt hamnen, men också för utredningar, planprogram/detaljplaner mm. För att finansiera hamnutbyggnaden och i enlighet med miljödomen avvecklas den inre hamnen. Hamnflytten planeras vara klar 2025. Då måste också av parterna accepterad väglösning på kort respektive längre sikt finnas framme.

Befintliga hamnanslutningar har hög kapacitet och god tillgänglighet till det nationella väg- och järnvägsnätet och hamnen. Parterna är överens om att en utvecklad befintlig hamnanslutning både ska erbjuda fortsatt god tillgänglighet och kapacitet för hamnens transporter och ge förutsättningar för stadsutveckling. På längre sikt kan det finnas behov av en ny helhetslösning för hamnens transportbehov och stödfunktioner och för den samlade stadsutvecklingen. För stadens del innebär hamnflytten att det frigörs mark för c:a 4000 bostäder, verksamhetslokaler och service i stations- och havsnära läge där kommunen kan skapa nya hållbara stadsdelar utan att ta värdefull jordbruksmark i anspråk. I det befintliga hamnområdet planeras för olika typer av bostäder med olika upplåtelse-former, service, verksamhetslokaler i kombination med mötesplatser för trelleborgare och turister, boende och besökare.

Trelleborg har låga bostadspriser och ett lågt Tobins Q vilket gör att attraktiviteten måste höjas för att exploatörer skall vilja investera i Trelleborg. Förutsättningarna för att förverkliga detta är att de nya stadsdelarna rymmer tillräckligt med bostäder och lokaler för att en förhållandevis dyr exploatering ska bli genomförbar. Vissa förutsättningar är goda med gångavstånd till järnvägsstationen och goda pend-

lingsmöjligheter inom den lokala arbetsmarknaden samt ett attraktivt läge vid kusten. Därmed ökar möjligheterna att få ett ur regional synpunkt attraktivt bostadstillskott som bidrar till att utveckla staden som en regional kärna med både ut- och inpendling. Med en mer kvalificerad hamn och med ett modernt truck- och logistikcenter ökar möjligheterna för en näringslivsutveckling i kommunen med kvalificerade och kunskapsintensiva företagstjänster.

Viktigt för attraktivitet och sociala hållbarhet är att de nya stadsdelarna inte får en barriär mot stads-kärnan med service och övrigt utbud samt en historisk förankring som bidrar till stadsdelens identitet. Särskilt känsliga är områdena runt järnvägsstationen som får nyckelfunktioner för den fortsatta utvecklingen av staden och de nya stadsdelarna.

Ytterligare en förutsättning är att klimatrisker (främst extremväder) för den lågt liggande staden kan lösas i samband med omvandlingen av den inre hamnen till ny stadsdel.

INLEDNING OCH SYFTE

För att möta den framtida marknaden har Trelleborgs kommun och Trelleborg hamn AB beslutat att flytta hamnen från nuvarande läge österut för att säkerställa hamnens effektivitet, kapacitet och konkurrenskraft. Genom hamnflytten frigörs ett stort område där de gamla hamnfunktionerna funnits. Kommunen har även beslutat att utvidga staden till det f.d. hamnområdet i stations- och havsnära läge där kommunen kan skapa en ny stadsdel med blandade funktioner och c:a 4 000 bostäder – området benämns Sjöstaden.

Kommunen och Trafikverket har under lång tid bedömt förutsättningarna för att klara målen för hamnen och stadsutvecklingen olika. Parterna har nu enats om att genomföra en utredning som ska analysera behov av åtgärder i den befintliga hamnanslutningen från väster (E6 respektive Travemündeallén) både på kort sikt (10 år) och i det längre perspektivet.

Studien ska ligga till grund för parternas fortsatta gemensamma arbete att söka nå enighet om såväl hamnanslutningens effektivitet, kapacitet och säkerhet som den fortsatta stadsutvecklingen.

Tillgängligheten till hamnen bedömer Trafikverket vara god både vad gäller statlig väginfrastruktur och järnväg. Hamnen har god koppling västerut till det övergripande vägnätet genom E6. Kommunen bedö-

mer å sin sida att barriäreffekter av fortsatt västlig infart kan riskera den beslutade utvidgningen av staden.

Utredningar har tidigare genomförts. Utifrån detta material är utredningens huvudfokus att presentera förslag på utformning och gestaltning av åtgärder (med målet att exploateringen av Kuststaden kan blir tillräckligt omfattande för att kostnadsmässigt kunna genomföras) i följande avseenden.

Utvecklingen av staden handlar således både om att stärka hamnfunktionerna (riksintresse och av EU utpekad CORE-hamn) och att staden ska utvecklas till en regional kärna i enlighet med Region Skånes strukturplan. Det första kräver hög tillgänglighet för väg- och järnvägstransporter samt ytor för lastbilsuppställning och en rad andra stödfunktioner. Det andra kräver utveckling av stadskärnan, en ökad attraktivitet inom den regionala bostads- och arbetsmarknaden samt konsekventa åtgärder för klimatanpassning och social hållbarhet. Utredningen omfattar ej järnvägstransporter eller ytor för lastbilsuppställning samt andra stödfunktioner för hamnverksamheten.

MÅL: EN SAMMANBYGGD STAD

Trelleborgs stadskärna avses att både fysiskt och mentalt växa över snittet Travemündeallén och Väg 9. Förslaget möjliggör utöver det ett ökat lokalt marknadsunderlag, där Sjöstaden kan stärka centrala Trelleborg. Genom en genomtänkt placering och effektiv fördelning av vägytor möjliggörs en hög andel byggbar mark i centrala och attraktiva lägen, nära vatten, stadsliv och regional tillgänglighet.

Huvudsyftet med studien är att föreslå lösningar på en västlig tillfart som uppfyller följande kriterier:

- Förslaget ska öka tillgängligheten mellan stadskärnan och exploateringsområdet inom det befintliga hamnområdet
- Förslaget ska minska den fysiska barriäreffekten av Travemündeallén i stadsmiljön mellan den nya hamnens infart och Travemündekorset
- Förslaget ska innehålla bullerdämpande åtgärder samt minimera andra störningar som skapas av hamntrafiken på Travemündeallén utifrån gällande riktvärden
- Förslaget ska innehålla exempel på gatukorsningar som möjliggör ett effektivt flöde av godstrafik och samtidigt utgör en trafiksäker stadsmiljö.



MÅL: EN EFFEKTIV HAMN

TRELLEBORGS HAMN ÄR EN AV FEM CORE-HAMNAR I LANDET OCH INGÅR I FYRA AV NIO TRANSPORTKORRIDORER (TEN-T) GENOM EUROPA. HÖGA KRAV STÄLLS PÅ TILGÄNGLIGHETEN OCH KAPACITETEN TILL OCH FRÅN HAMNEN.

Trelleborgs hamn hanterar idag cirka 3 000 fordon/dygn som ett årsmedel då flödet varierar över veckodagar och säsong. Trafikverkets basprognos för 2040 visar på en ökning av hamntrafiken till 4 200 fordon/dygn där lastbilstrafiken står för hela ökningen.

Förutsättningar för hur hamntrafiken kommer att se ut i framtiden är hämtat från Rambölles rapport Trafikutredning Trelleborgs ringväg (2018) där dagens tidtabell används och för 2040 räknas antalet lastbilar upp med 70 %. Antagandet innebär att morgonens maxtimme 2040 (07:00-08:00) alstrar 300 lastbilar + 70 personbilar ut från hamnen och 70 lastbilar + 100 personbilar in till hamnen. Hamnen anser detta som en godtagbar uppskattning av den framtida trafiken.

Ett av kraven är att trafik från anlöpande färjor omgående ska tömmas för att inte riskera köer i färjan vid tömning. En färja töms olika fort beroende på hur många filer som kan nyttjas samtidigt. Vanligtvis nyttjas två eller tre filer parallellt. Personbilar kan efter avkörning lämna området omgående medan lastbilar och trailers kan ha en viss fördröjning på området till följd av tull eller väntan på dragbil. Tidigare uppgifter från Vectura (via Rambölles trafikutredning) visar på en fördröjning för lastbilstrafiken och att ca hälften kommer till eller åker från området inom en timme från det att färjan anländer eller avgår.

Lastbilar avgående		Lastbilar ankommande		Dragare avgående		Dragare ankommande	
Andel	Timmar	Andel	Timmar	Andel	Timmar	Andel	Timmar
10 %	Sista minuten	10 %	Åker direkt	1 %	Sista minuten	1 %	Hämtas direkt
40 %	Upp till 1 h	40 %	Upp till 1 h	15 %	Upp till 1 h	15 %	Upp till 1 h
30 %	Upp till 2 h	30 %	Upp till 2 h	50 %	Upp till 3 h	50 %	Upp till 3 h
10 %	Upp till 3 h	10 %	Upp till 3 h	20 %	Upp till 9 h	20 %	Upp till 9 h
10 %	Upp till 5 h	10 %	Upp till 5 h	14 %	Upp till 11 h	14 %	Upp till 11 h

FIGUR: SAMMANSTÄLLNING AV HAMNTRAFIKENS BEHOV TILL UPPSTÄLLNING.

KAPACITET

Efter att fordon lämnat det nya östliga hamnområdet ligger kapacitetsbegränsningarna i korsningspunkterna på angränsande vägnät. I detta fall är det primärt Travemündekorsset, där Travemündeallén ansluter till Väg 9 och E6/E22, som bedöms begränsa kapaciteten. Avståndet mellan incheckningsgränsen och dagens läge på Travemündekorsset är cirka 2,3 km.

För att tillgodose den framtida ökningen av hamntrafiken bedöms kapaciteten behöva förbättras mellan det nya hamnområdet och anslutningen vid Travemündekorsset för att upprätthålla en god tillgänglighet och kapacitet till hamnen. Under maxtimmen (07-08) har Trelleborgs hamn uppgett att en cirka 6-7 km lång kö skapas ut då flera färjor töms under denna tid. Konsekvens av detta innebär att antal längdmeter behöver ökas genom att fler köfält tillskapas mellan dessa två punkter. För att fastställa ett mer detaljerat behov bedöms att en kapacitetsanalys behöver genomföras, förslagsvis en VISSIM-modell.

Faktorer som påverkar behov av längden/antal körfält på Travemündeallén in till hamnen:

- Hur många längdmeter som finns innan incheckning.
- Hur många längdmeter buffertyta som finns efter incheckning.
- När i tid incheckning kan ske till färjorna.

Faktorer som påverkar längden/antal körfält på Travemündeallén ut från hamnen:

- Hur många längdmeter som finns innan tull, gränspolis och fotogater.
- Hur många längdmeter som finns efter tull, gränspolis och fotogater.
- Korsningspunkter över Travemündeallén.
- Kapaciteten i Travemündekorsset.
- Kapaciteten på E6/E22 (övriga korsningspunkter väster ut).

Hur mycket kapacitet som behövs är ett direkt resultat av hur mycket trafik som alstras under maxtimmen från färjorna. Eftersom den lösning som väljs kommer att begränsa möjligheten att bygga ut kapaciteten till respektive från hamnen bör ett tak sättas om hur många och hur stora färjor som får ankomma eller avgå inom en viss tid. Resonemang kring framtida hamntrafik bör detaljstuderas vidare.

Faktorer som påverkar trafikmängden under maxtimmen:

- Hur stora färjor som kommer anlöpa hamnen
- Med vilket mellanrum färjor anlöper och avgår till hamnen.

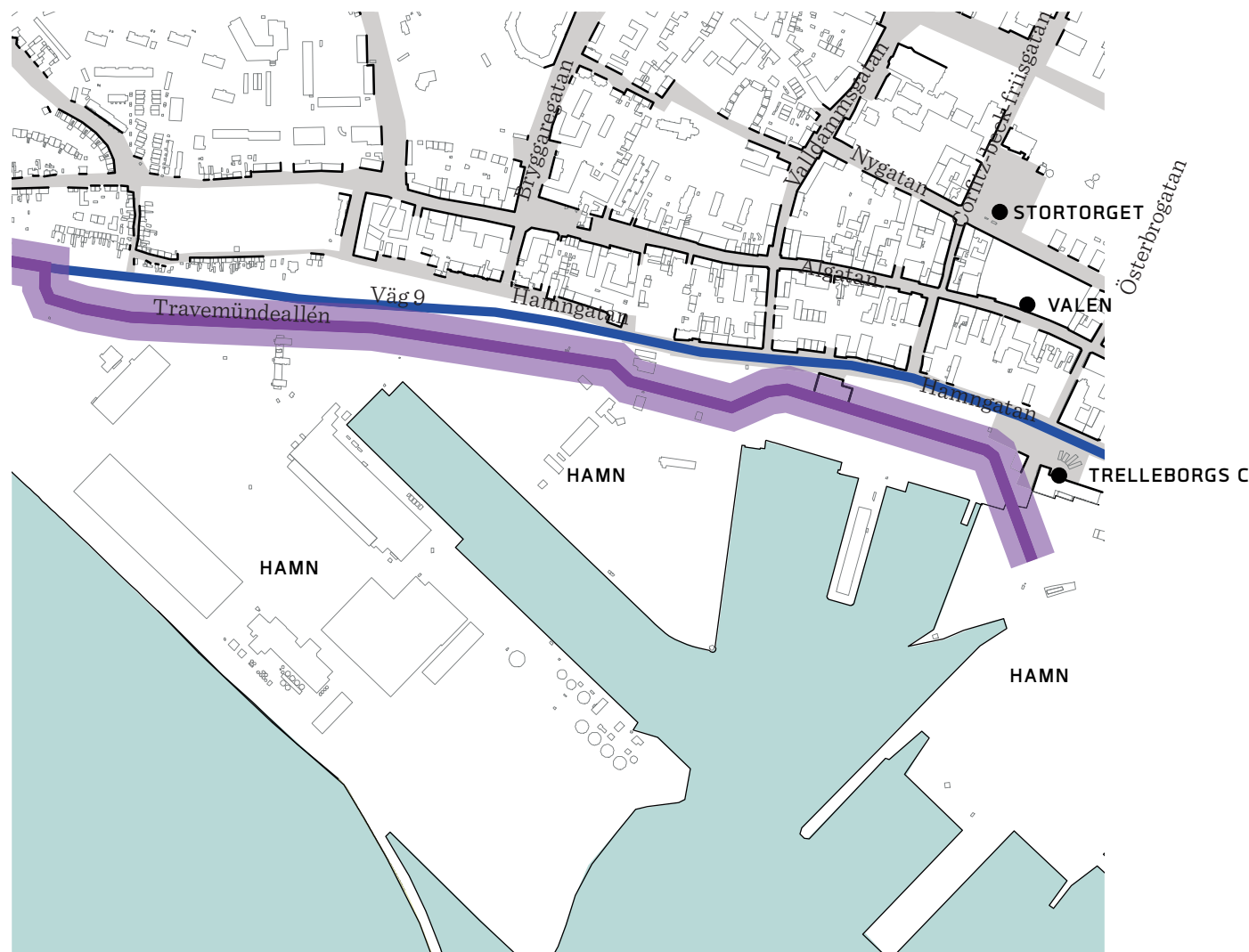
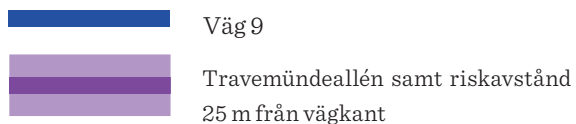
2. ANALYS NULÄGE

TRELLEBORGS STADSRUM IDAG

TRELLEBORGS STADSKÄRNA LIGGER NÄRA VATTNET, DOCK UTGÖR VÄG 9 OCH TRAVEMÜNDEALLÉN IDAG EN BARRIÄR MELLAN STADEN OCH VATTNET.

Trelleborg består av ett nätverk av gator och smalare gränder. Algatan utgör idag Trelleborgs centrala och småskaliga "butiksstråk". Fyra stråk kopplar Trelleborgs centrala delar i nord-sydlig riktning mot Hamngatan: Bryggaregatan, Valldammsgatan, Co-refriz-beck-friisgatan och Österbrogatan.

Trelleborgs centralstation är en viktig målpunkt i staden som idag ligger "ett steg utanför" stadskärnan. Dels ligger Trelleborgs nuvarande stadsfront längs med Hamngatans/Väg 9 norra sida, dels utgör Väg 9 en viss barriär mellan stadskärnan och Centralstationen.



GÅNGFLÖDEN IDAG

STADSRUM MED HÖGA FOTGÄNGARFLÖDEN SÅ SOM ALGATAN, DÄR MAN SER OCH MÖTER ANDRA MÄNNISKOR, UPPLEVS OFTA SOM ATTRAKTIVA OCH TRYGGA STADSMILJÖER.

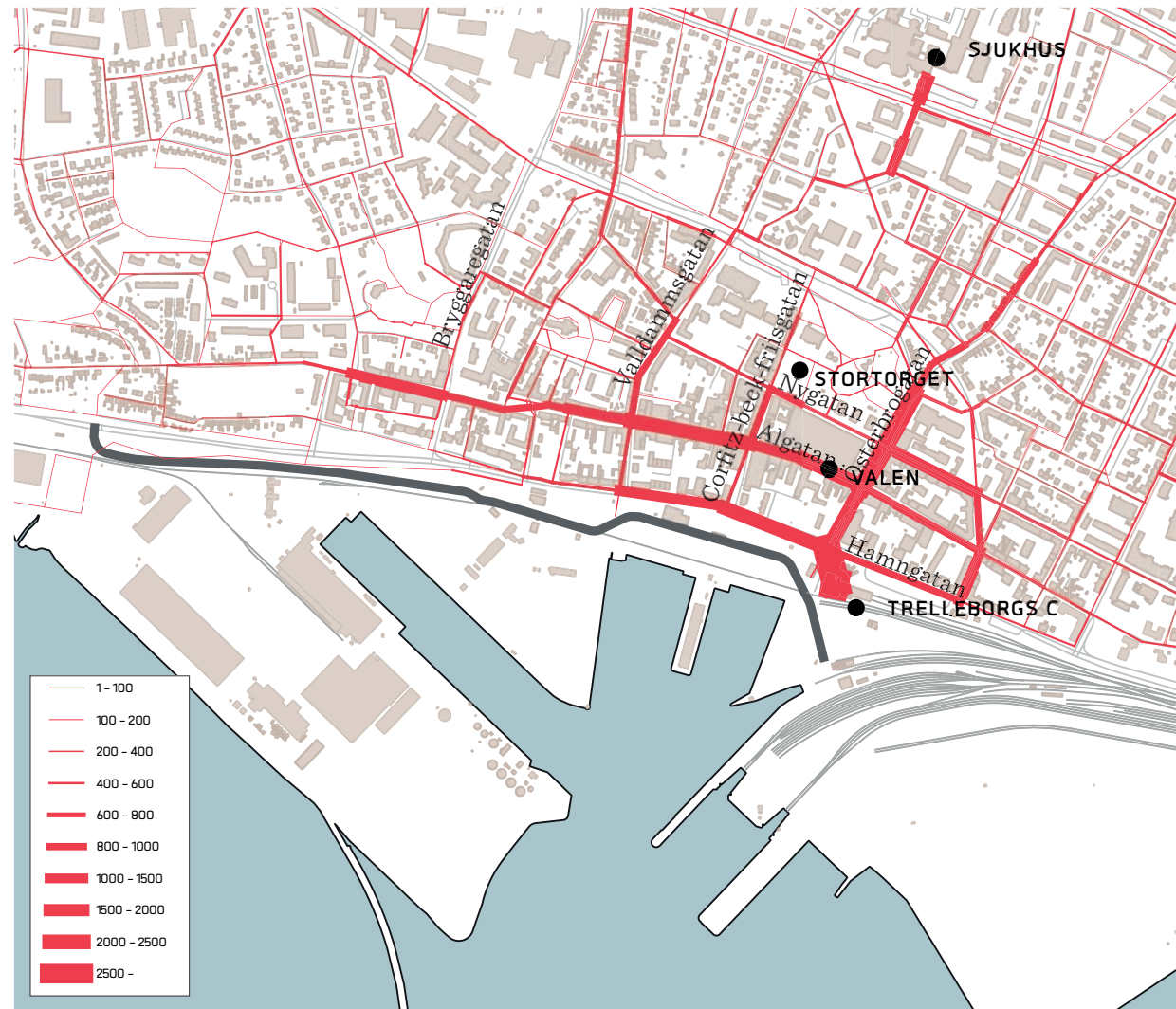
Trelleborgs centralstation är den viktigaste målpunkten i Trelleborgs stadskärna. Algatan med sina butiker, restauranger och caféer är ett viktigt, centralt stadsrum i staden.

De stråk som utgör de viktigaste och mest befolkade stråken i stadskärnan är Österbrogatan och Hamngatan, som leder till centralstationen och Algatan, som är ett gångtrafikprioriterat stråk med ett relativt rikt utbud av urbana verksamheter. Förutom Österbrogatan utgör Valldammsgatan och Corefitz-Beck-Friisgatan (delvis gångprioriterat stråk) viktiga stråk mot Algatan och Hamngatan.

(Trelleborgs sjukhus utgör en stor arbetsplats vilket påverkar mängden gångflöden lokalt i bilden)

Analysen baseras på resevanedata från Region Skåne (2013) och dess fördelning av huvudresan samt på resandesiffror med pendeltåg och buss från centralstationen. Utifrån det har en start- och målpunktanalys gjorts för att se hur boende och arbetande fördelar flödet på det befintliga gångnätet.

KARTA: PROGNOTISERADE GÅNGFLÖDEN, NULÄGE



BEFOLKNINGSTÄTHET IDAG

NÄRHETEN TILL HÖG BEFOLKNINGSTÄTHET UTGÖR EN VIKTIG FÖRUTSÄTTNING FÖR MÄNGDEN AV MÖJLIGA URBANA VERKSAMHETER

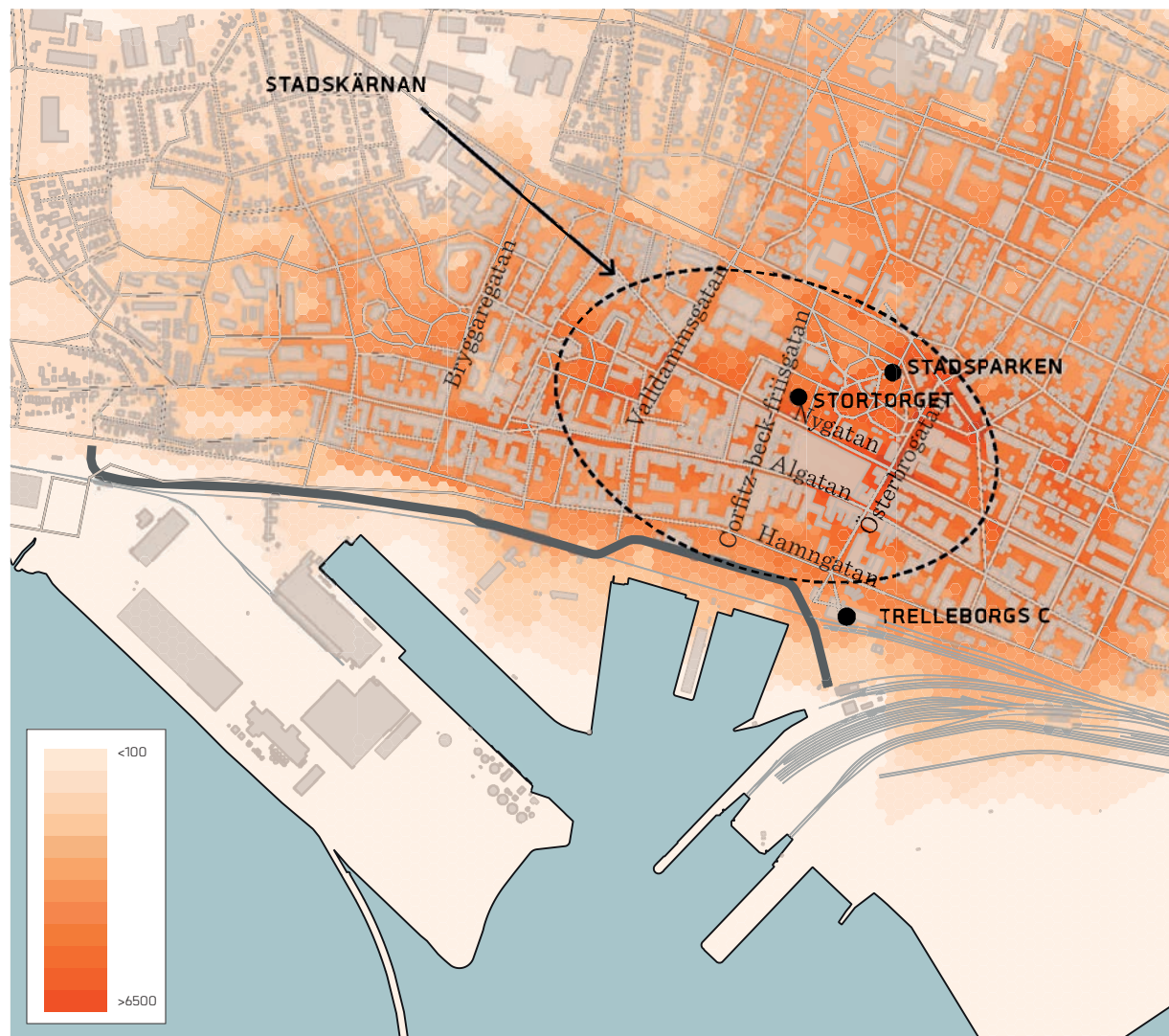
Ett integrerat nätverk av gator och stråk samt en relativt sätt hög befolkningstäthet ger en tydlig bild av Trelleborgs stadskärnas nuvarande utbredning. Det är också här de bästa lägena för urbana verksamheter finns.

Väl integrerade stadsrum så som stråken Algatan, Nygatan, Valdammsgatan, Corefritz-Beck-friisgatan och Österbrogatan har med sin direkta närhet till en hög befolkningstäthet, bra förutsättningar att fungera som attraktiva och befolkade stråk.

Cityparken och Stortorget ligger centralt, väl kopplat till sin omgivning och nära en hög täthet, vilket ger dem en rumslig potential att vara levande och trygga rekreativa platser i staden.

Analysen baseras på hur stor mängd boende och arbetande som nås inom ett visst gångavstånd, i detta fall 500 m via gatunätet. Den tätaste koncentrationen blir de platser som når flest människor, inte nödvändigtvis en byggnad utan kan vara en park med mycket bebyggelse kring denna.

KARTA: BEFOLKNINGSTÄTHET, NULÄGE, INOM 500M



3. FÖRSLAG

STADSBYGGNADSSTRATEGI

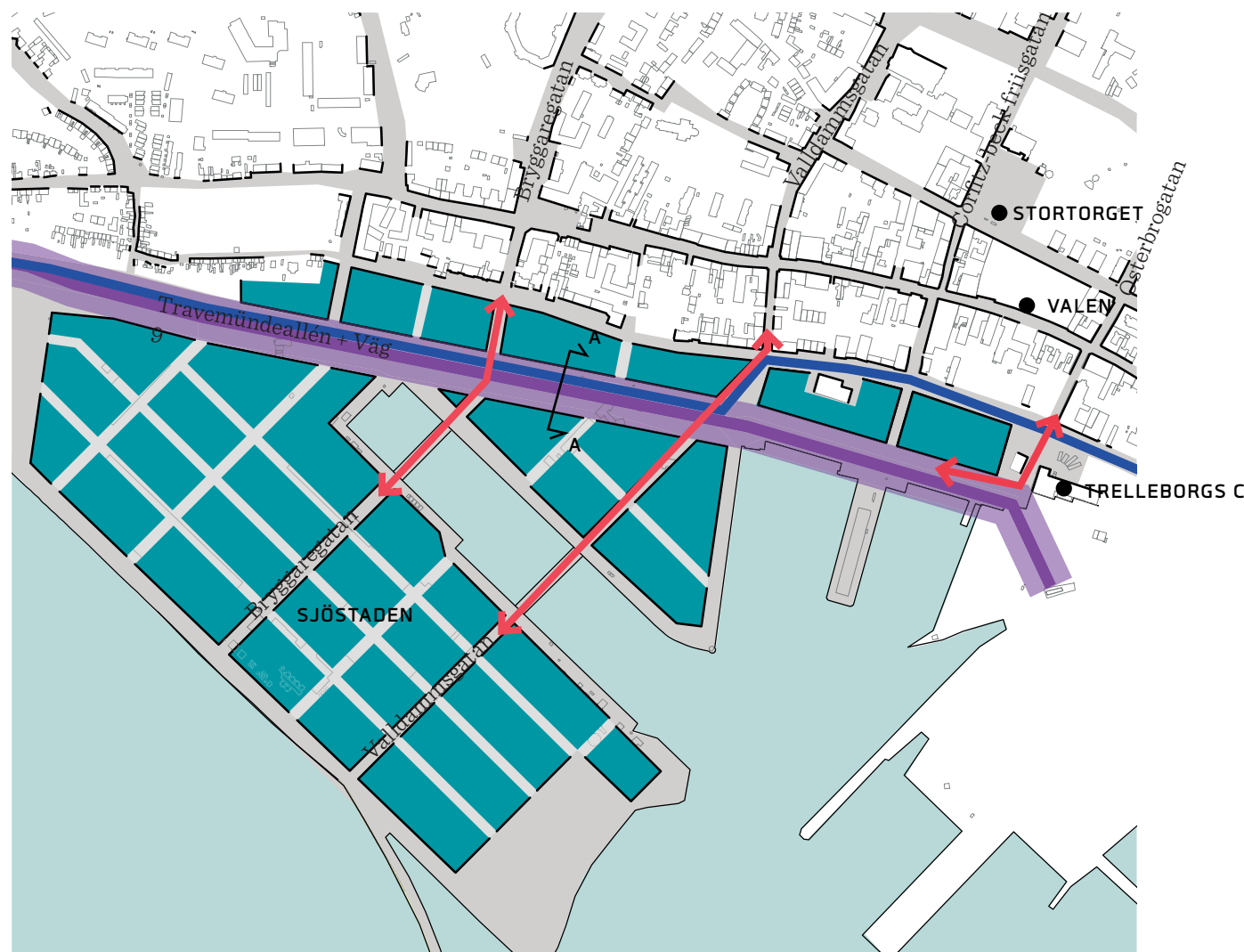
TRE STRATEGISKA KOPPLINGAR OCH EN SAMMANSLAGNING AV TRAVEMÜNDE OCH VÄG 9, GER FÖRUTSÄTTNINGAR EN HEL STAD

Genom att viktiga befintliga stråk fortsätter över till Sjöstaden (Bryggaregatan för gång, cykel, bil och ev. kollektivtrafik, Valdammsgatan för gång och Österbrogatan för gång och cykel) skapas långa, kontinuerliga stråk som tydligt kopplar ihop den befintliga stadskärnan med den nya stadsdelen.

Genom att Väg 9 flyttar söderut och slås ihop med Travemündeallén till en gatusektion, skapas ett effektivt markutnyttjande där båda sidor om den nya gatan blir byggbara.

Nya, omgivande kvarter kring Centralstationen gör att målpunkten hamnar mer centralt och blir en tydligare del av Trelleborgs stadskärna.

- Viktiga målpunkter
- ↔ Viktiga kopplingar till Sjöstaden
- Byggbar mark
- Väg 9
- Travemündeallén samt riskavstånd 25 m från väggkant



TRAVEMÜNDE LÄNGS KAJ

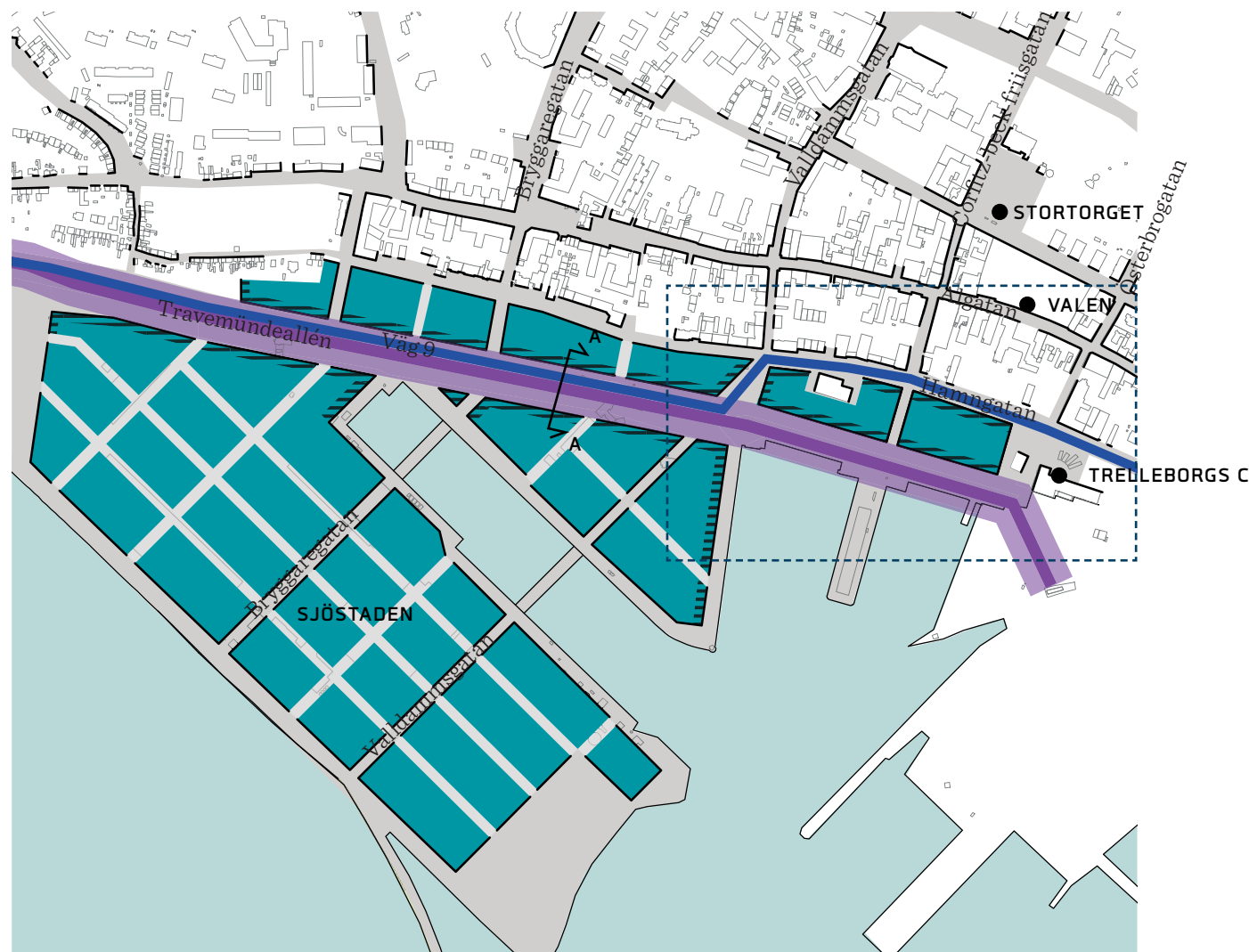
TRAVEMÜNDEALLÉN LÄNGS MED KAJEN GER EN GEN VÄG TILL HAMNEN, EFFEKTIV BYGGBAR MARK MEN BLOCKERAR ATTRAKTIVT OCH CENTRALT KAJLÄGE

Buller och även riskklassade fordon samlas i Travemündeallén/Väg 9. Längs med den nya gatan har den nya bebyggelsen möjlighet att anpassa utformning och fasader efter rådande bullerkrav för bostäder. Detta innebär också att den befintliga stadsmiljön längs med Hamngatan/Strandvägen i större utsträckning fredas från buller- och riskkrav.

Genom att låta Travemündeallén fortsätta längs med kajen vidare till hamnen skapas möjligheter att bygga dubbelsidiga kvarter mellan Travemündeallén och Hamngatan, vilka därmed också möjliggör bostäder i detta läget.

- Total byggbar mark: 326 500m²
- Varav bullerstörd: 29 100 m²
- Antal bostäder: ca 4900 (e-tal 1,5)

	Byggbar mark
	Bullerstörd byggbar mark
	Väg 9
	Travemündeallén samt riskastånd 25 m från vägkant



ALTERNATIV TILLGÄNGLIG KAJ

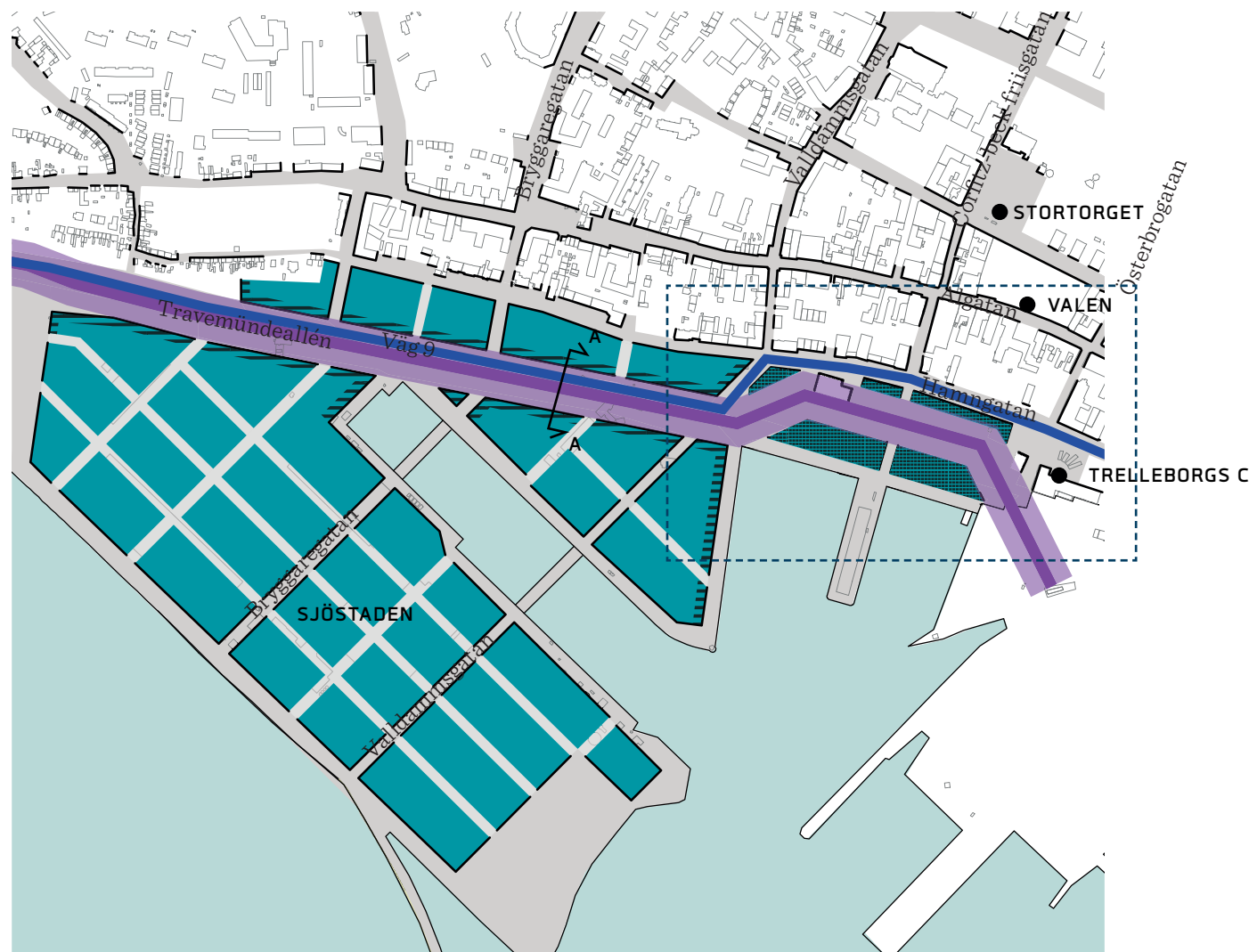
TRAVEMÜNDEALLÉN "ETT STEG IN" GER EN TILLGÄNGLIG KAJ MEN FÖRSVÅRAR MÖJLIGHETEN AV BOSTÄDER NÄRA CENTRALSTATIONEN

Genom att behålla nuvarande läget för Travemündeallén vid Centralstationen skapas här en möjlighet för ett fredat och tillgängligt kajstråk. Med denna gatudragning skapas dock endast smala och bullerutsatta byggrätter mellan kajen och Hamngatan, vilka är omöjliga att bebygga med bostäder.

För att inte blockera hamntrafiken och få en god tillgänglighet till kajen krävs här en trafikseparerad lösning i form av en bred gångtunnel i förlängningen av Österbrogatan/Kontinentalplan. Denna lösning ligger till grund för kommande illustrationer och översiktbilder.

- Total byggbar mark: 320 700m²
- Varav bullerstörd: 36 900m²
- Varav ej byggbart för bostäder: 15 100m²
- Antal bostäder: ca 4600 (e-tal 1,5)

	Byggbar mark
	Bullerstörd byggbar mark
	Bullerstörd mark ej bostäder
	Väg 9
	Travemündeallén samt riskastånd 25 m från väggkant



NYTT TRAVEMÜNDEKORS ALTERNATIV 1

Travemündekorset föreslås ligga kvar i sitt nuvarande läge för att tillskapa tillräckligt långa magasin för hamntrafiken. Korsningen har en hög belastning idag och den bedöms bli överbelastad med en ökad trafik från hamnen i sin nuvarande utformning. Signalscheman har inhämtats som visar att gröntiden ut från hamnområdet är maximerad. För att öka kapaciteten genom korsningen bedöms en ny utformning krävas.

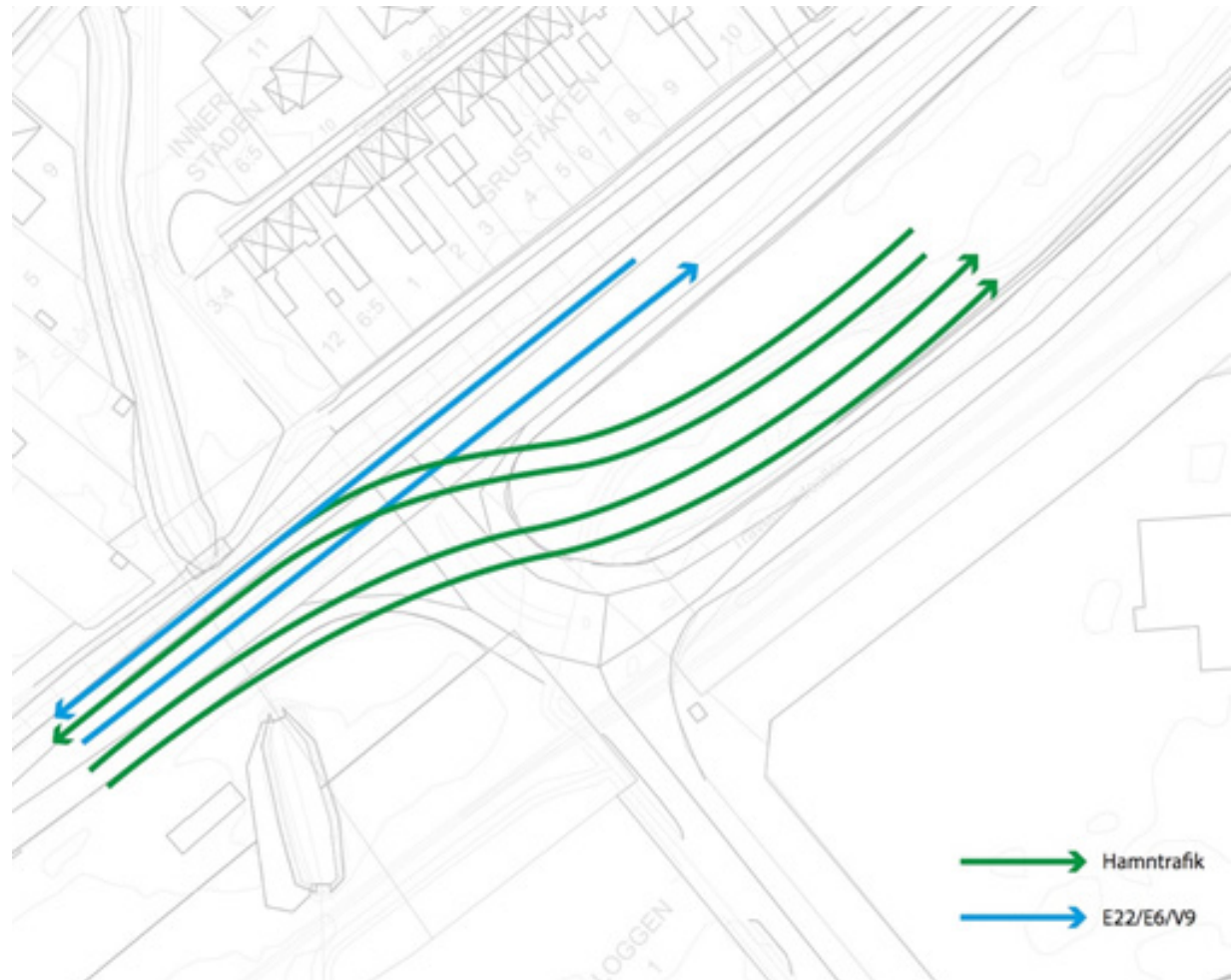
Travemündekorset bedöms kunna ha kvar sin nuvarande huvudutformning, men föreslås utökas med två vänstersvängfält ut från Travemündeallén för att öka kapaciteten. Detta skulle även innebära en breddning av E6 västerut för att två lastbilar ska kunna svänga i bredd. In till hamnen föreslås också två parallella körfält för att kunna hålla en hög kapacitet.



FIGUR: ALTERNATIV 1 UTFORMNING TRAVEMÜNDEKORSET.

NYTT TRAVEMÜNDEKORS ALTERNATIV 2

Ett alternativ är att ta bort svängrelationen mellan väg 9 och Travemündeallen, det vill säga endast tillåta att trafik kommer västerifrån till hamnen och endast tillåta trafik västerut från hamnen. Svängrelationer idag, som även bekräftas av Trelleborgs hamn, är att majoriteten kommer ifrån och ska västerut mot E6/E22. I detta alternativ skapas en signalreglerad korsning som liknar ett liggande "y" som får fördelarna att mer bebyggelsebar yta tillskapas samtidigt som kapaciteten i korsningen ökar tack vare borttagande av vänstersväng från väg 9 mot Travemündeallén. Eventuellt kan den förbättrade linjeföringen för tunga fordon öka kapaciteten något.



FIGUR: ALTERNATIV 2 UTFORMNING TRAVEMÜNDEKORSET.

STRATEGI TRAVEMÜNDEALLÉN

YTBEHOV

Hur många körfält Travemündeallén planeras för är beroende av hamnens incheckningssystem, ytor inom hamnområdet och kapacitet utmed allén samt i Travemündekorset. I förslaget har två körfält bedömts att behövas ut men det är möjligt att endast ett körfält behövs in till hamnen om det finns tillräckligt mycket uppställningsytor inom hamnområdet. För att detaljstudera utformningen rekommenderas att en simulering görs för att säkerställa kapaciteten på Travemündeallén och konsekvensbeskriva korsningspunkter utmed allén och väg 9.

Ett sätt att minska sektionen är att använda sig utav reversibla körfält. Om detta skulle vara tillräckligt eller inte bedöms en simulering påvisa. Trelleborgs hamn påpekar dock att de har begränsade uppställningsytor på hamnområdet och att Travemündeallén behöver användas som ett magasin för uppställning när flera färjor avgår med kort mellanrum. Detta talar emot användandet av reversibla körfält eftersom det under maxtimme både avgår och ankommer flertalet färjor.

Om ett reversibelt körfält används kommer sektionen vid Travemündekorset samt vid incheckningen ändå kräva fyra körfält samt att det reversibla körfältet behöver gå mellan egna refuger vid korsningspunkter för att öka tydligheten mot korsande trafikanter.

KOSTNADER

En översiktlig kostnadsbedömning har gjorts för föreslagna åtgärder inom utredningsområdet, baserad på de skisser och sektioner som presenteras i rapporten.

I kostnadsbedömningen ingår förutom anläggningskostnader även kostnader för projektering och bygglösning (15%) och risker/oförutsett (15%). Kostnadsbedömning tar ej hänsyn till eventuella ledningsarbeten, temporära åtgärder under byggtiden, etablering eller hantering av eventuella förorenade massor. Samtliga kostnadsangivelser är i 2019 års penningvärde.

Den bedömda investeringskostnaden för presenterat förslag uppgår till 180 mnkr. Bedömningen är baserad på alternativet med bullerplank utmed Travemündeallén. Bullerplankets investeringskostnad bedöms till 15 mnkr.

I bedömningen ingår gång- och cykeltunneln vid centralstationen som har en uppskattad investeringskostnad på cirka 40 mnkr, ombyggnad av Travemündekorset cirka 15 mnkr (alternativ 1) och den signalreglerade plankorsningen vid Bryggaregatan cirka 5 mnkr.

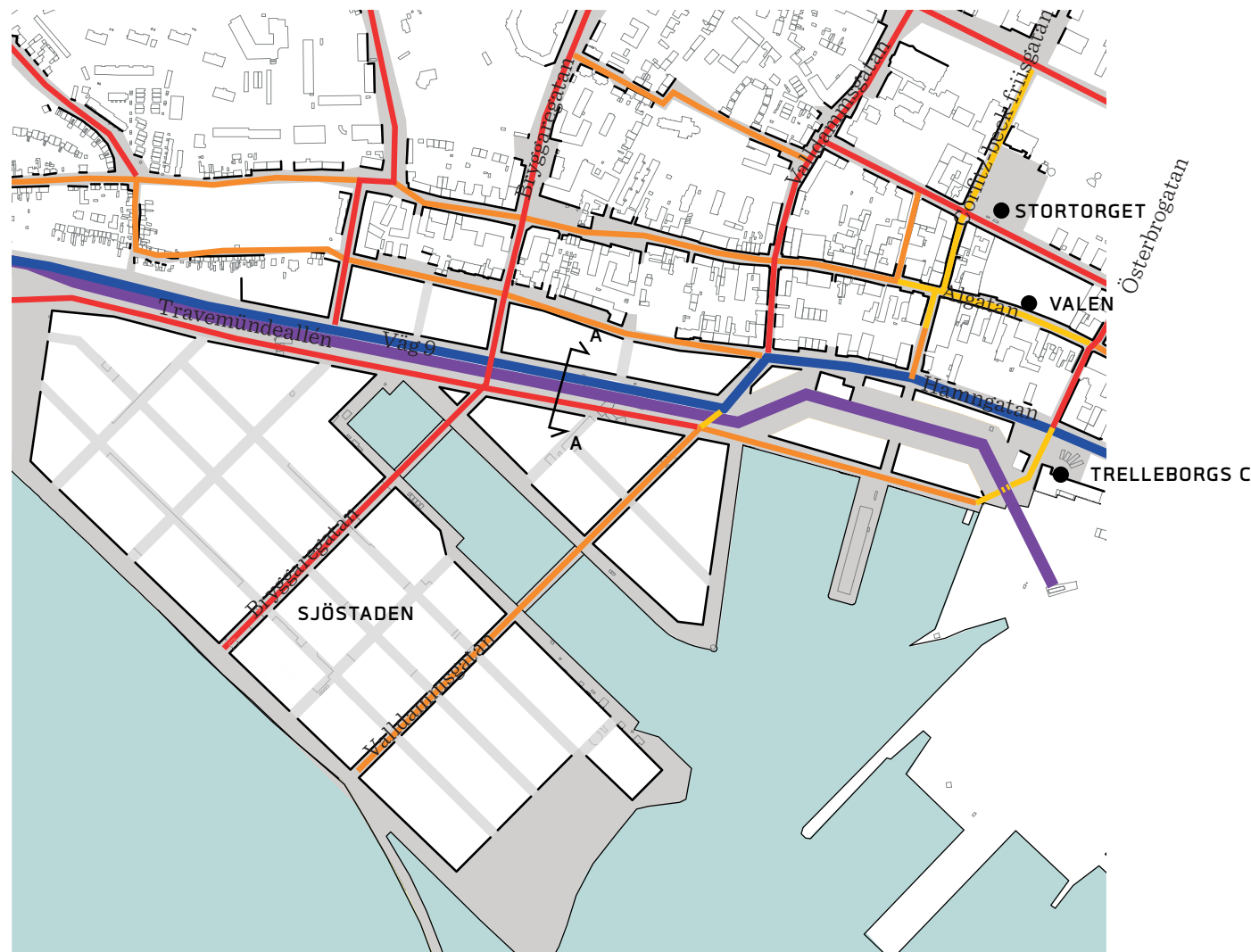
TRAFIKRUM

ETT SAMLAT GATURUM FÖR DEN TYNGRE TRAFIKEN, GER PLATS TILL FLER GÅNG- OCH CYKELPRIORITERADE STADSRUM I TRELLEBORGS STADSKÄRNA

Genom att samla Väg 9 och Travemündeallén i samma gaturum kan bland annat Hamngatan delvis omvandlas till gångfartsgata där befintlig bebyggelse då kan fredas från buller och riskkrav. I samma gaturum finns också en parallell lokalgata som löper längs med hela Sjöstadens norra fasad och som även kopplar vidare mot Västra sjöstaden.

Stråken som kopplar över till Sjöstaden är: Bryggaregatan som är en viktig stadsgata för både gång, cykel, bil och ev kollektivtrafik, Valldammsgatan som föreslås vara en gångfartsgata prioriterat för gång och cykel, (men självklart även framkomligt för bil) samt Österbrogatan där kopplingen för gång- och cykel kan ses om en förlängning av platsen framför Trelleborgs centralstation centralstationen. Bilden visar alternativ tillgänglig kaj.

	Gågata
	Gångfartsgata
	Stadsgata
	Väg 9
	Travemündeallén



TILLGÄNGLIGHET TILL OCH FRÅN SJÖSTADEN

Travemündeallén och väg 9 kommer utgöra en barriär mellan Trelleborgs stadskärna och det nya området Sjöstaden. Hur stor barriären kommer att upplevas beror delvis på hur gena och användbara kopplingar som kan skapas. Många städer har motorvägar, kanaler, järnvägar eller andra barriärer som kan överbryggas med hjälp utav utformning.

GÅNG OCH CYKEL

En planskild korsningspunkt vid en trafikerad trafikled är positivt för framkomligheten men sämre för tillgängligheten och tryggheten. Om gång- och cykeltrafiken byggs över vägen bör den ligga med fri höjd om cirka 7 meter. Om den byggs som i en tunnel bör den ligga cirka 4-5 m inklusive konstruktion under vägen.

Korsningspunkter för gång- och cykeltrafikanter över Travemündeallén och väg 9 föreslås vid Kontinentplan vid centralstationen som en planskild korsning samt i plan vid Bryggaregatan (väg 108).

BILTRAFIK

Sjöstaden och Västra Sjöstaden kommer ca 5 000 nya bostäder byggas. Med hjälp av Trafikverkets alstringsverktyg förväntas ca 4 000 fordon genereras per dygn (ÅDT). Förmiddagens maxtimme antas vara dimensionerande och ca 15 % av ÅDT. Detta

skulle innebära 600 fordon/dygn under maxtimmen. Eftersom denna sammanfaller med hamntrafikens maxtimme och övrig trafiks maxtimme är trafiksituationen ansträngd på E6/E22 samt väg 9. Två till tre korsningspunkter rekommenderas tillskapas för att få en tillräcklig kapacitet till och från området. Längst i väster antas Strandridaregatan försörja större delen av Västra Sjöstaden. För Sjöstaden föreslås en korsningspunkt vid Bryggaregatan (väg 108). En kapacitetsanalys för området bedöms kunna ge förslag på hur trafiken fördelar sig till och från området.

PLANKORSNING VID BRYGGAREGATAN

Vid Bryggaregatan bedöms att en tunnel eller en bro för gång- och cykeltrafiken blir alltför lång samt att ramper skulle behöva läggas inom respektive bostadsområde. En lång gång- och cykeltunnel eller bro skulle vara mindre tillgänglig på grund av höjdskillnaden som behöver bestigas samt att omvägar skulle behövas tas för att komma upp och ned från ramperna. Framkomligheten som vinnas i och med fritt flöde kan därför försummas på grund av ovan nämnd anledning.

Fotgängare kan korsa lokalgatan i Sjöstaden över ett oreglerat övergångsställe och cyklister hänvisas till blandtrafik. Övergångsställena över Travemündeallén och väg 9 blir signalreglerade, men det bedöms som svårt att korsa alla sex körfält under ett omlopp

vilket gör att övergångsställena föreslås att saxas. Cyklister föreslås korsa Travemündeallén tillsammans med biltrafiken men med reserverade cykelfält.

Attraktiviteten och tillgängligheten för cyklister och fotgängare står i konflikt med hamntrafikens kapacitetskrav under morgonens maxtimme. En kapacitetsanalys kan ge en uppfattning om omloppstider och gröntid för oskyddade trafikanter vid denna plankorsning.

Under hamntömning kommer troligtvis omloppen bli längre och gröntiden minskas för gång- och cykeltrafiken.

På Travemündeallén finns risk att framförallt långa lastbilar stannar över övergångsstället då det är svårt för en lång lastbil att uppskatta avståndet. Detta kopplat med korta gröntider för gång- och cykeltrafiken kan skapa sämre förutsättningar att korsa Travemündeallén och väg 9. Det föreligger även en trafiksäkerhetsrisk om gång- och cykeltrafik börjar saxa mellan stillastående lastbilar på Travemündeallén och att fordon och oskyddade trafikanter kör respektive går mot rött. Detta bedöms dock kunna avhjälpas med tydlig utformning och generösa väntor.

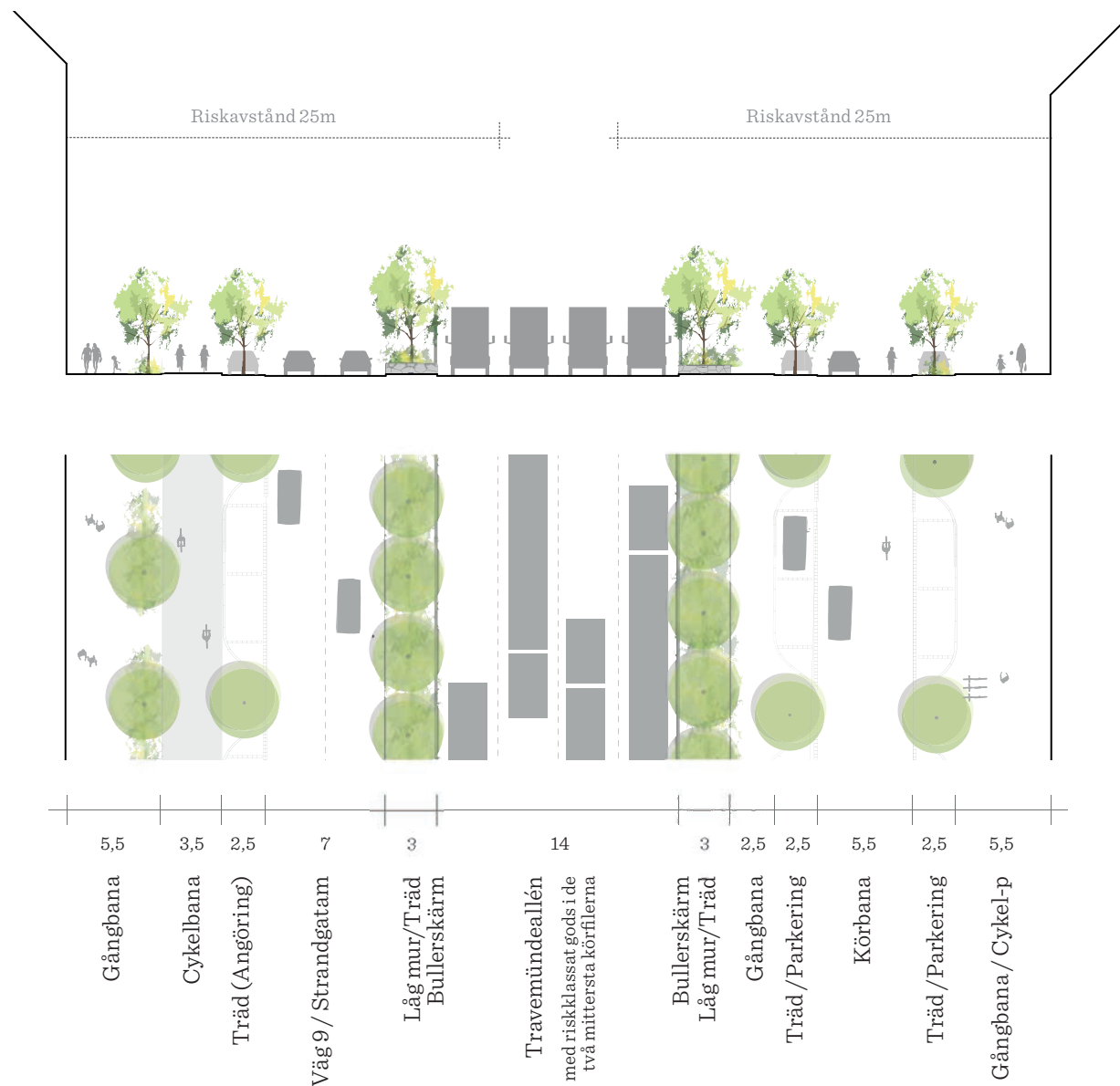
NYA TRAVEMÜNDEALLÉN (57M)

TVÅ GRÖNA STADSRUM MED GENERÖSA YTOR FÖR GÅNG OCH CYKEL, PÅ VAR SIN SIDA OM EN FYRFILIG GATA FÖR HAMNTRAFIKEN

Väg 9 utgör en viktig entré till Trelleborg. En tät trädplantering och markväxande vegetation skapar tillsammans med generösa trottoarer för fotgängare och en bred cykelbana, en grön och välkomnande gata.

Hamntrafiken har fyra filer, två i vardera riktning, och ligger dold bakom höga, växtbäcklädda bullerskärmar. Bullerskärmarerna ger en viss bullerreduktion (bulleranalyser av denna utformning har ej gjorts) för de intilliggande offentliga rummen och bebyggelsen. På grund av bullerskärmarerna finns endast en visuell kontakt mellan stadskärnan och Sjöstaden vid korsningspunkterna där bullerskärmarerna får "avbrott". Öppningarna försvagar dock bullerskärmarernas effekt för både den offentliga miljön och bebyggelsen.

Viss del av hamntrafikens fordon transporterar farligt gods, vilket kräver ett så kallat riskavstånd på 25 m till intilliggande bebyggelse. Fordon med farligt gods hänvisas till de två mittersta filerna.



NYA TRAVEMÜNDEALLÉN (57M) UTAN BULLERSKÄRM

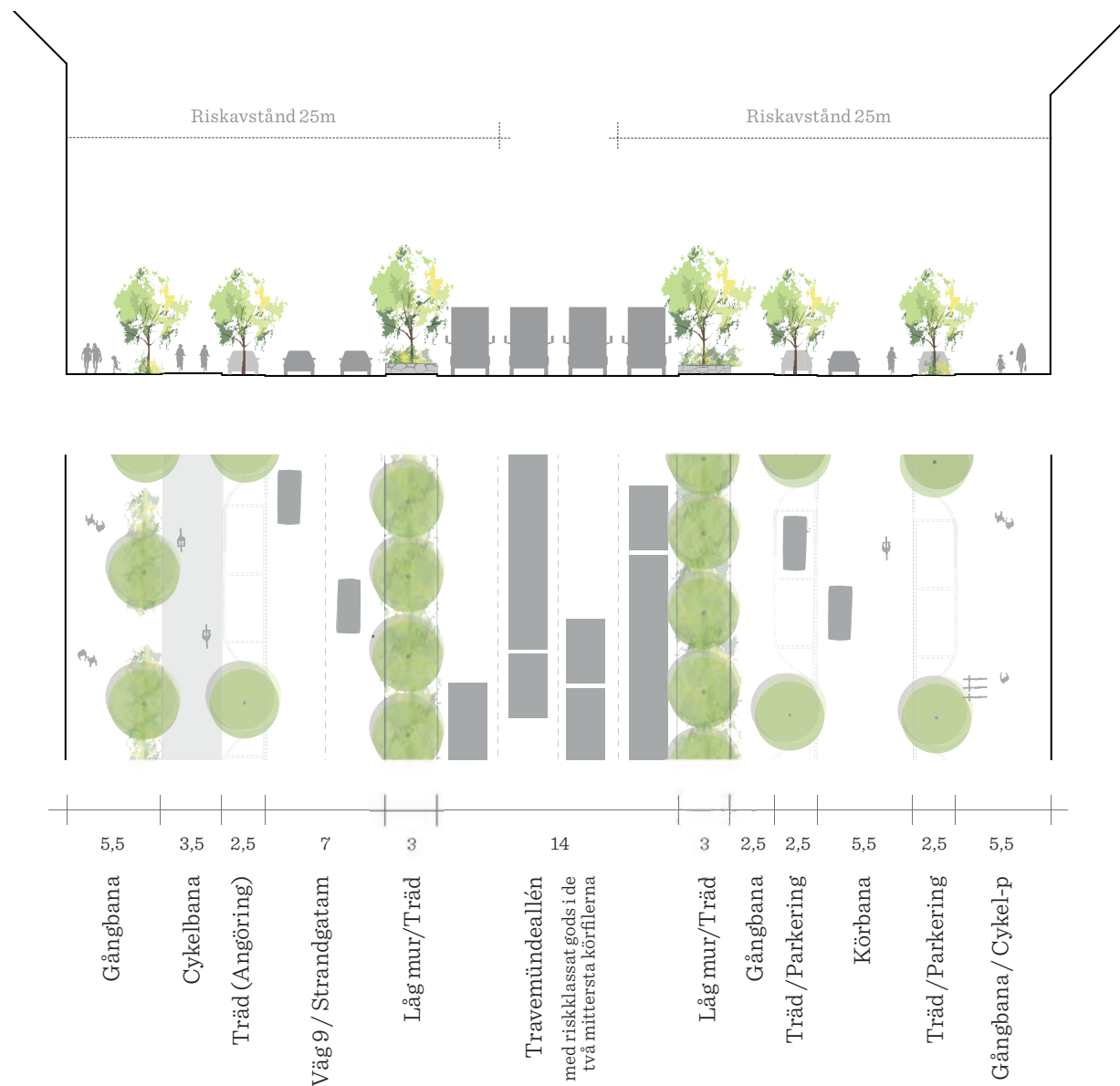
UTAN BULLERSKÄRMAR SKAPAS EN ÖPPNARE GATUSEKTION OCH BÄTTRE KONTAKT MELLAN STADSKÄRNAN OCH SJÖSTADEN

Med en begränsad bullerreducering i form av låga murar med markvegetation längs med hamntrafikens körbanor skapas möjligheter för en bättre visuell kontakt mellan stads kärnan och Sjöstaden. Dock kommer kontakten fortfarande tidvis begränsas av hamntrafikens fordon som då ligger synlig mellan en tätplanterad trädrad.

Bullernivån längs med Travemündeallén kräver att bostadsbebyggelse har minst hälften av sina bostadsrum vända mot en tyst sida (en sluten innergård).

Om bebyggelsen placeras närmare hamntrafikens riskavstånd på 25m krävs speciella åtgärder i bebyggelsens fasader (vertikala skydd mot strömmande vätskor, inga öppningsbara fönster mot Travemündeallén mm)

Om gatusektionen skulle smalnare av ytterligare och man bortser från riskavstånd krävs speciella åtgärder för att klara närheten till farligt gods.



REFERENSGATOR

Det finns ett antal goda exempel på breda gator där trafikflöde och stadsbyggnad har balanserats på ett väl fungerande vis. Dessa referenser visar på möjligheterna att kombinera trafikmiljö med en attraktiv miljö. Träd och planteringar är centrala i alla exempel vilket kräver planering och tid för det gröna att bli en av sammanhanget.



BILD: JÄRNVÄGSGATAN I HELSINGBORG, 38M



BILD: KARLAVÄGEN I STOCKHOLM, 41M



BILD: KUNGSGATAN I MALMÖ, 61M



BILD: RINGVÄGEN I STOCKHOLM, 48M



BILD: NYA ALLÉN I GÖTEBORG, 54M



BILD: VALHALLAVÄGEN I STOCKHOLM, 61M

PRINCIPSKISS BRYGGAREGATAN

KORSNINGEN VID BRYGGAREGATAN

Biltrafiken till och från Sjöstaden bedöms få långa omloppstider under maxtimmen då hamntrafiken på Travemündeallén har ett högt krav på kapaciteten. Det innebär att kapaciteten till och från Sjöstaden kommer att bli låg under denna tid, som även den antas ha sin maxtimme under samma period.

Det finns en risk med plankorsningen att framförallt långa lastbilar blockerar korsningen över Travemündeallén. Detta skulle innebära ett stort framkomlighetsproblem och trafiksäkerhetsproblem eftersom fordon till och från området kan komma att stanna mitt i korsningen och sedan hamna i konflikt med både Travemündeallén och väg 9. Vidare utredning bedöms av denna plankorsning för att säkerställa funktionen och kapacitetsbehovet.

KORSNINGEN VID VALLDAMMSGATAN/HAN-SAGATAN

Här föreslås en korsning korsning i plan som endast hanterar korsande trafik i form av gående och cyklister. Signalreglering begränsar hur ofta och hur långa passagera blir precis som vid Bryggaregatan. Det är möjligt att både öka och minska frekvensen av passager över Travemündeallén beroende på behoven för färjetrafiken och stadens gång- och cykelflöden. Den genaste vägen till centralen är via planskildheten i öster vilket förtydligas på följande sida.



KORSNING VID BRYGGAREGATAN

PRINCIPSKISS CENTRALEN - KAJEN

EN GENERÖS GÅNG- OCH CYKELPASSAGE LÄNKAR IHOP TRELLEBORGS CENTRAL MED KAJSTRÅKET

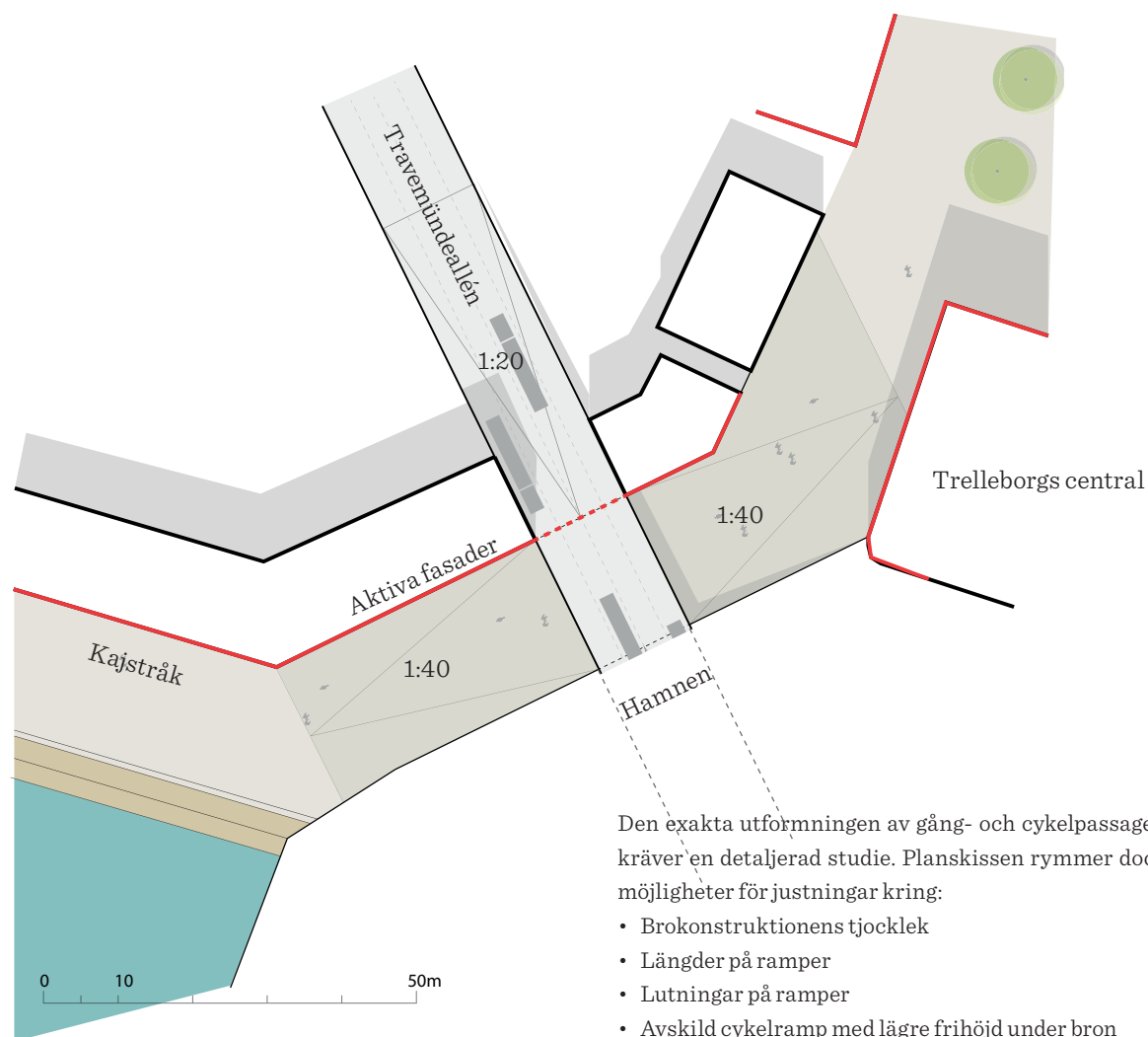
Genom att "lyfta" Travemündeallén lokalt (2,4m) med en uppåtgående ramp (lutning 1:20) möjliggörs en gång- och cykelpassage under hamntrafiken. Denna breda gång- och cykelpassag sluttar ner, totalt 1m, i en svag lutning (1:40). Den fria höjden under i gång- och cykelpassagen är ca 2,4m (brokonstruktionens höjd är ca 1m).

För att skapa kontinuerliga, trygga och attraktiva stadsrum längs med kajstråket och i passagen mot Trelleborgs centralstation placeras bebyggelsen i detta snitt direkt mot Travemündeallén. Aktiva fasader, med lokaler i bottenvåningen finns längs med hela gångpassagen.

Bebyggelsens placering direkt mot Travemündeallén och därmed i direkt anslutning till riskklassat god kräver särskilda åtgärder på dess fasader.



BILD: REFERENS PÅ GÅNGTUNNEL, UPPSALA STATION



PLANSKILD KORSNING VID KAJEN MOT CENTRALEN

Den exakta utformningen av gång- och cykelpassagen kräver en detaljerad studie. Planskissen rymmer dock möjligheter för justningar kring:

- Brokonstruktionens tjocklek
- Längder på ramper
- Lutningar på ramper
- Avskild cykelramp med lägre frihöjd under bron

PERSPEKTIVVY KAJEN - CENTRALEN



PERSPEKTIVVY 1 AV PLANSKILD KORSNING

Sedd från kajen mot Centralen/Kontinentalplan.

PERSPEKTIVVY CENTRALEN – KAJEN



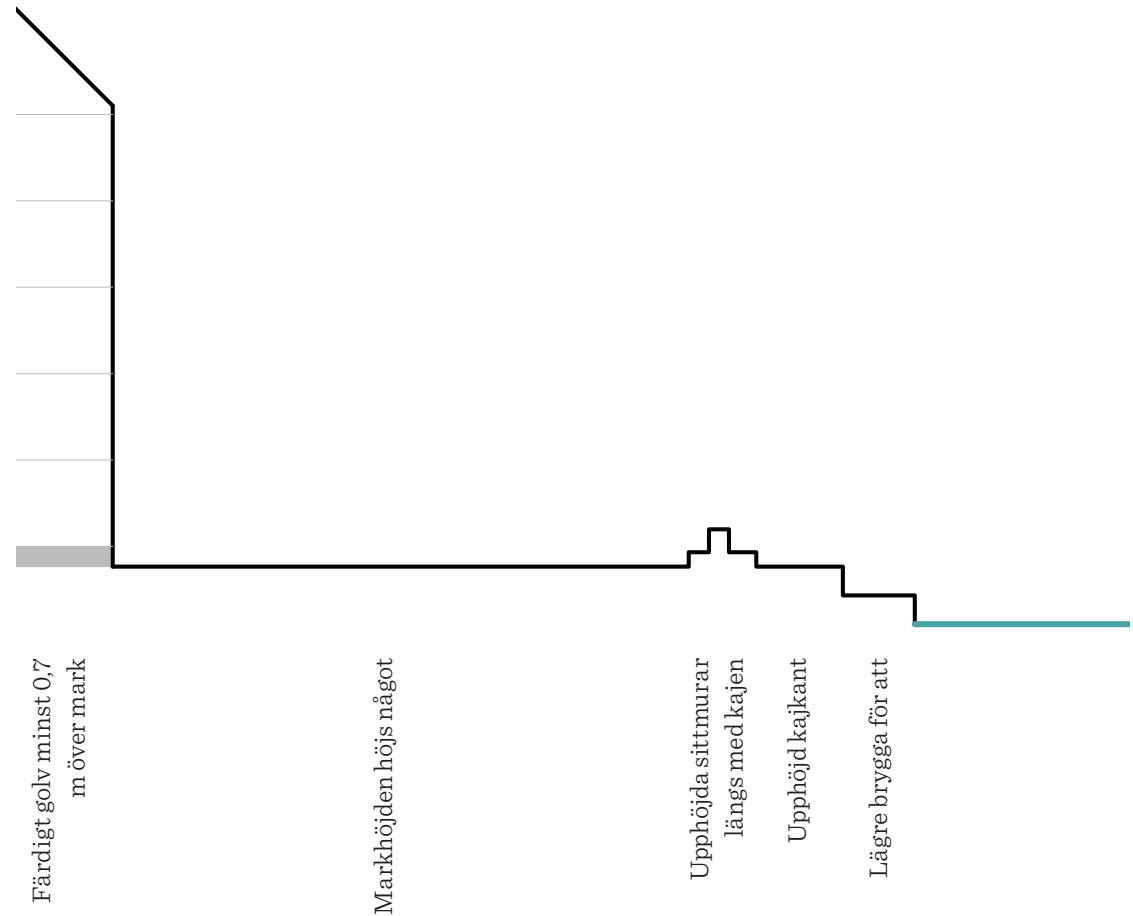
PERSPEKTIVVY 2 AV PLANSKILD KORSNING

Sedd från korsningen Hamngatan/Kontinentalplan mot kajen.

PRINCIPER FÖR MÖTET MED VATTNET

FÖR ATT KLARA EVENTUELLA KLIMATFÖRÄNDRINGAR OCH ÖVERSVÄMNINGSRISKER KRÄVS FÖREBYGGANDE ÅTGÄRDER VID UTBYGGNADEN AV SJÖSTADEN

- Bostäder har ett färdigt golv på minst 0,7 m över markhöjd
- Markhöjden höjs något i de lägen där det är möjligt
- Upphöjda sittmurar ger väderskydd längs med kajen
- Upphöjd kajkant skyddar mot vattenhöjning
- En lägre brygga ger närhet och den direkta kontakten med vattnet



STRATEGI FÖR ATTRAKTIVA STADSRUM

GENERÖSA GÅNGBANOR, AKTIVA FASADER OCH ENTRÉER MOT GATAN SAMT TRAFIKSÄKRA GATUMILJÖER SKAPAR ATTRAKTIVA OCH TRYGGA STADSRUM

UTRYMME



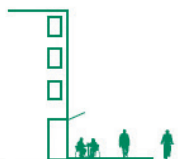
Breda trottoarer och cykelbanor samt trädplantering längs med Nya Travemündeallén med sina höga fordonsflöden ger en attraktivitet och trygghet.

GÅNGPRIORITERING



Hög framkomlighet för fotgängare och cyklister samt överblickbara och trafikreglerade korsningar ger trafiksäkra korsningar och stadsmiljöer

AKTIVA FASADER

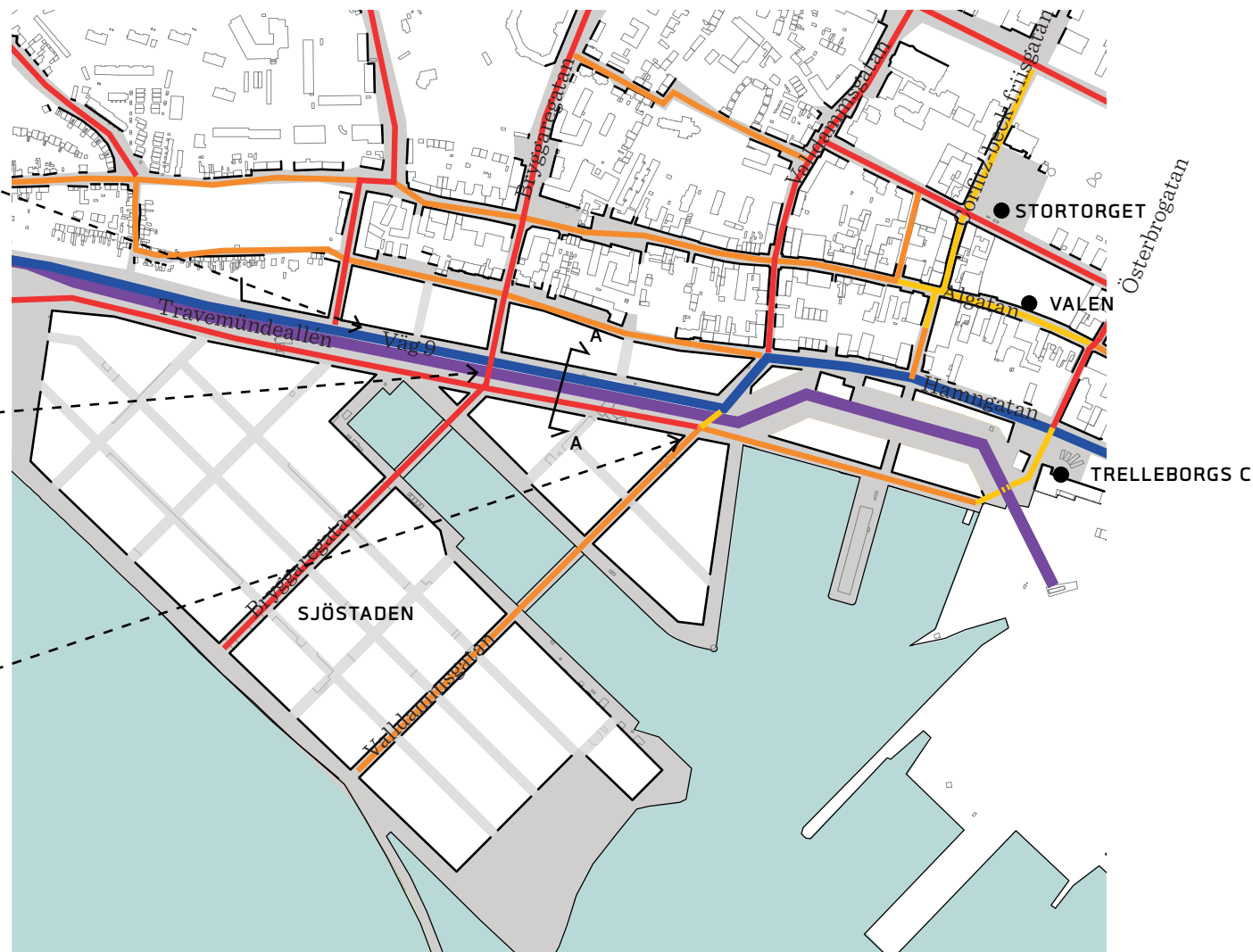


Hög entrétäthet och aktiva och öppna fasader i strategiska korsningar och längs med viktiga stråk skapar trygga och attraktiva stadsrum.



Bra lägen för lokaler

Bra lägen för några lokaler



4. KONSEKVENSPANALYSER FÖRSLAG

GÅNGFLÖDEN FÖRSLAG

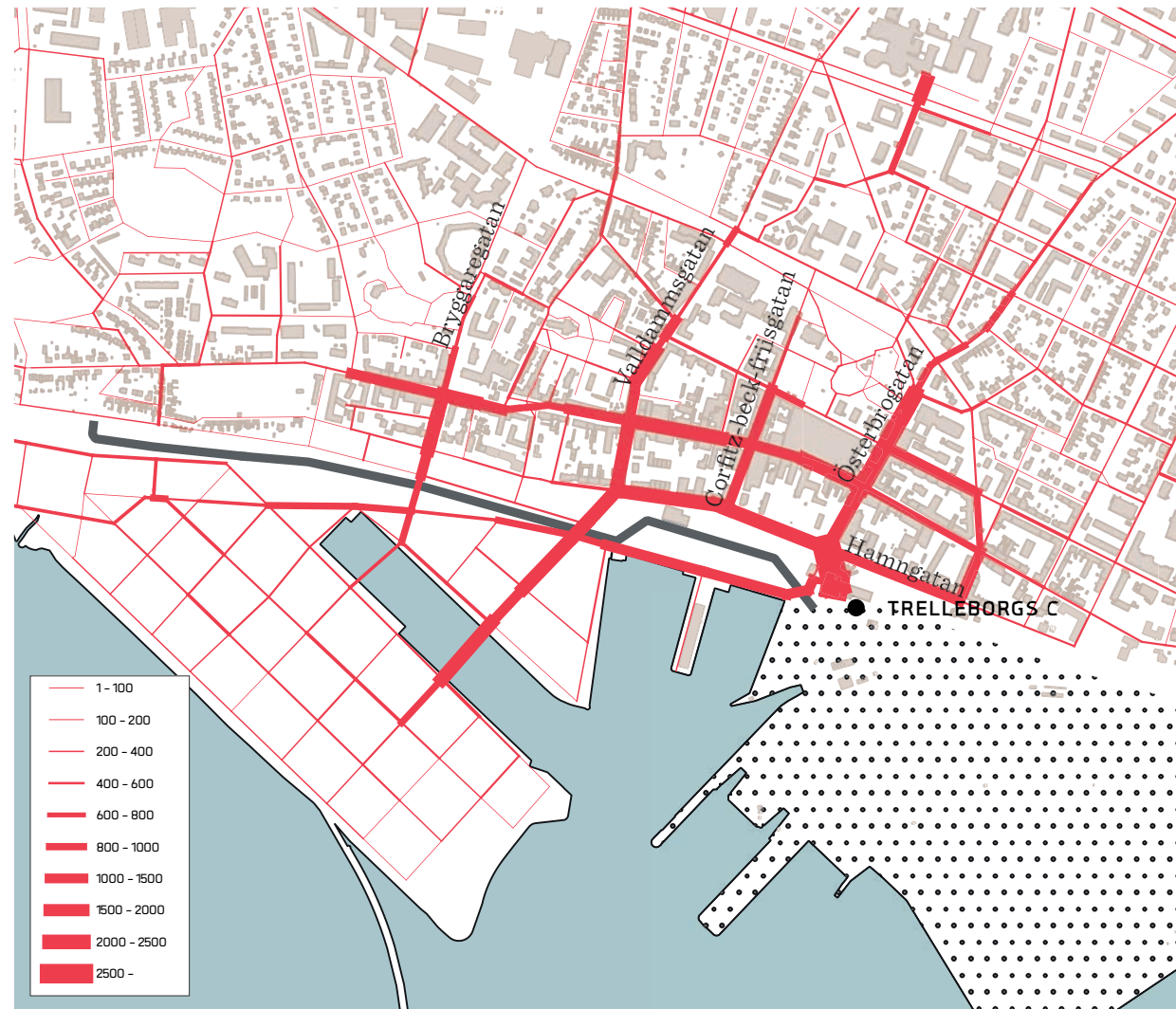
STADSRUM I FÖRSLAGET MED HÖGA FLÖDEN SAMMANKOPPLAR SJÖSTADEN MED CENTRALEN SAMT ALGATAN OCH HAMNGATAN VIA VALLDAMMSGATAN OCH BRYGGAREGATAN.

Utöver de befintliga starka stråken från nulägesbilden, framkommer också Corfitz-beck-friisgatan tydligt. Även Hamngatans roll förstärks via Valldammsgatans förlängning in i Sjöstaden. Även kopplingen söder om Hamngatan mellan Sjöstaden och centralstationen får en viktig funktion för gångflödet. Korsningen vid Bryggaregatan lyfts av Sjöstadens tillförda befolkning och funktioner, den uppnår däremot inte samma prioritet som Valldammsgatan i öst.

Analysen baseras på resevanedata från Region Skåne (2013) och dess resandefördelning av huvudresan samt på resandesiffror med pendeltåg och buss från centralstationen. Utifrån det har en start- och målpunktsanalys gjorts för att se hur boende och arbetande fördelar flödet på det föreslagna gångnätet.

KARTA: PROGNOTISERADE GÅNGFLÖDEN, FÖRSLAG

Antal gående personer per länk per dygn



BEFOLKNINGSTÄTHET FÖRSLAG

UTÖKAD BEFOLKNINGSTÄTHET UTGÖR EN VIKTIG FÖRUTSÄTTNING FÖR MÄNGDEN NYA URBANA VERKSAMHETER INOM SJÖSTADEN OCH TRELLEBORG SOM HELHET.

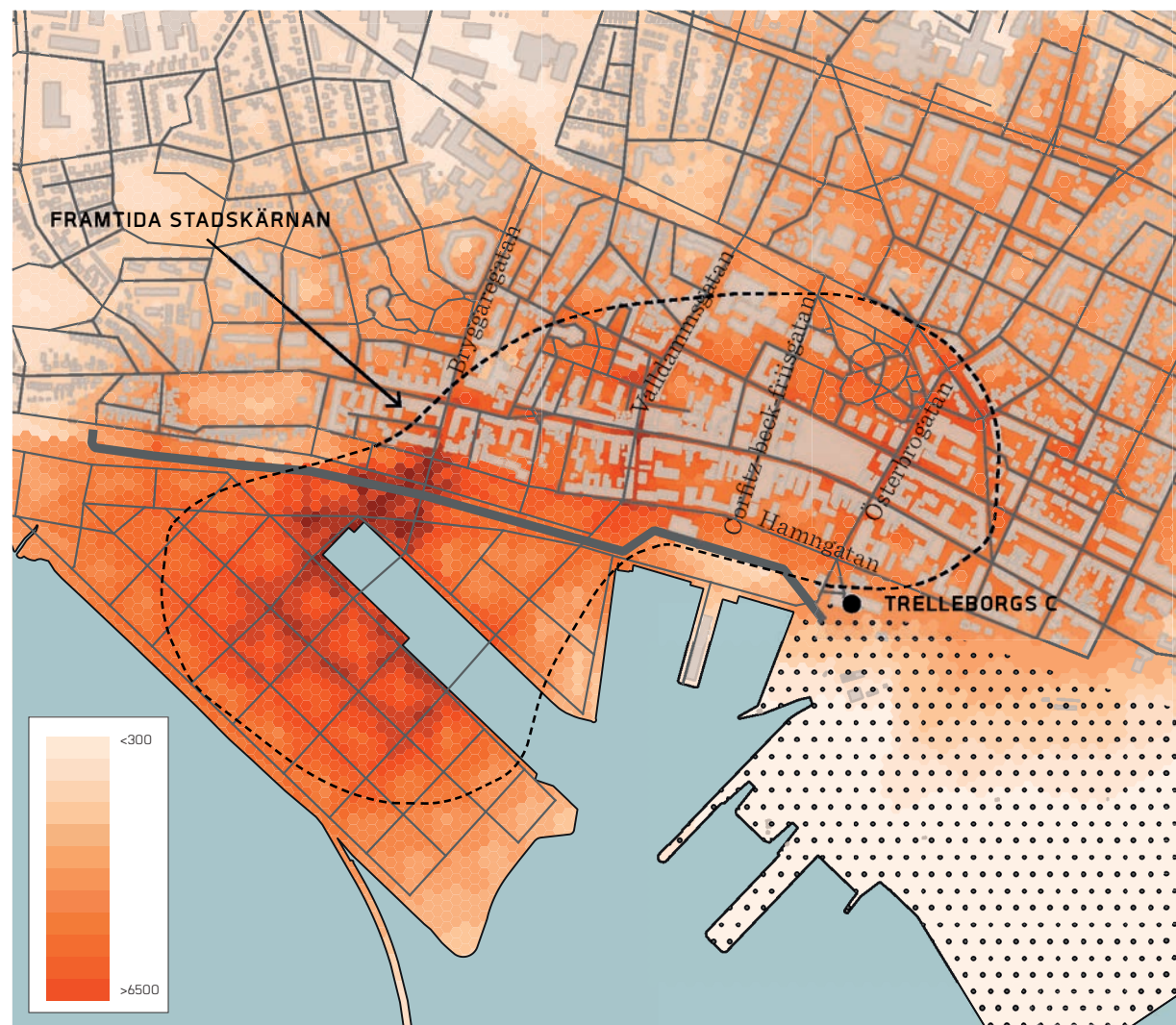
Med en befolkningsökning upp mot 25 procent av befolkningen på en yta mindre än dagens centrala Trelleborg blir tätheten i Sjöstaden generellt lika hög som de tätaste delarna i nulägesanalysen. I och med etablering av Sjöstaden förväntas Trelleborgs centrala täthet förflyttas västerut nära korsningen mellan Bryggaregatan och Travemündeallén. Den tätaste punkten är 20 procent högre än i nuläget.

I jämförelse med nuläget så utökar Sjöstaden också potentialen för ett funktionellt lokalt marknadsunderlag inom Sjöstaden och Trelleborgs centrala delar i helhet. Det indikeras av att den sammanhängande tätheten utökas med nära 50 procent inom det streckade området i kartan.

Analysen baseras på hur stor mängd boende och arbetande som nås inom ett visst gångavstånd, i detta fall 500 m via gatunätet. Den tätaste koncentrationen blir de punkter som når flest människor, inte nödvändigtvis en byggnad utan kan vara en park med mycket bebyggelse kring denna.

KARTA: BEFOLKNINGSTÄTHET, FÖRSLAG, INOM 500M

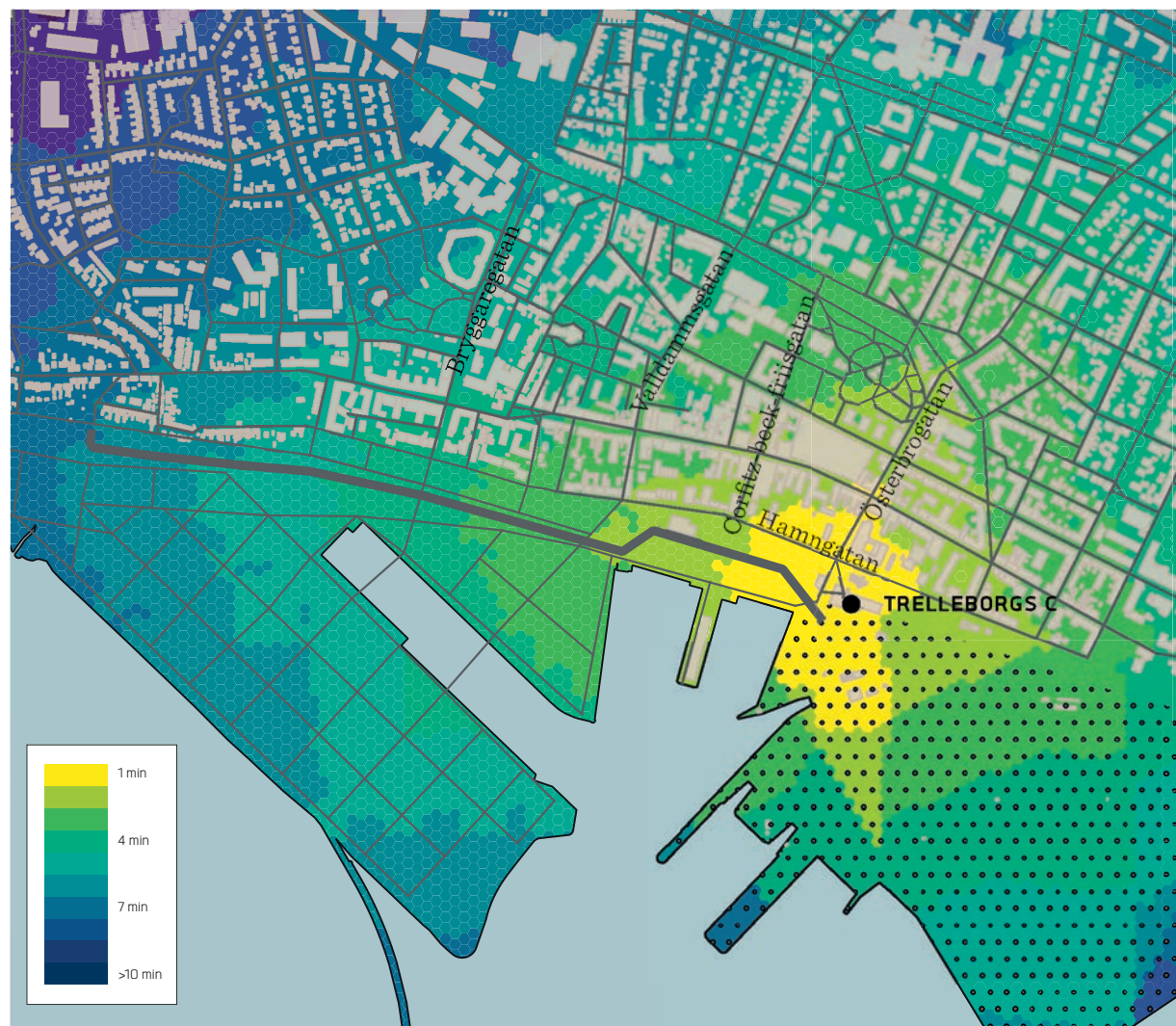
Intervaller av 300 personer per färgsteg



NÄRHET TILL CENTRALEN

Avståndet till centralstationen skiljer sig inte i stora drag från nuläget, utöver att det finns goda gångstråk i Sjöstaden så finns där i nuläget ingen täthet. Resultatet som önskas är en så cirkulär effekt som möjligt, då den visar att det råder liten skillnad mellan fågelavstånd och faktiskt gångavstånd.

Hela Sjöstaden når Centralstationen och därmed också centrala Trelleborg inom 5-6 minuters cykelresa. Det är lätt att nå centralen vilket ger goda förutsättningar för hållbart resande med cykel och spårtrafik.



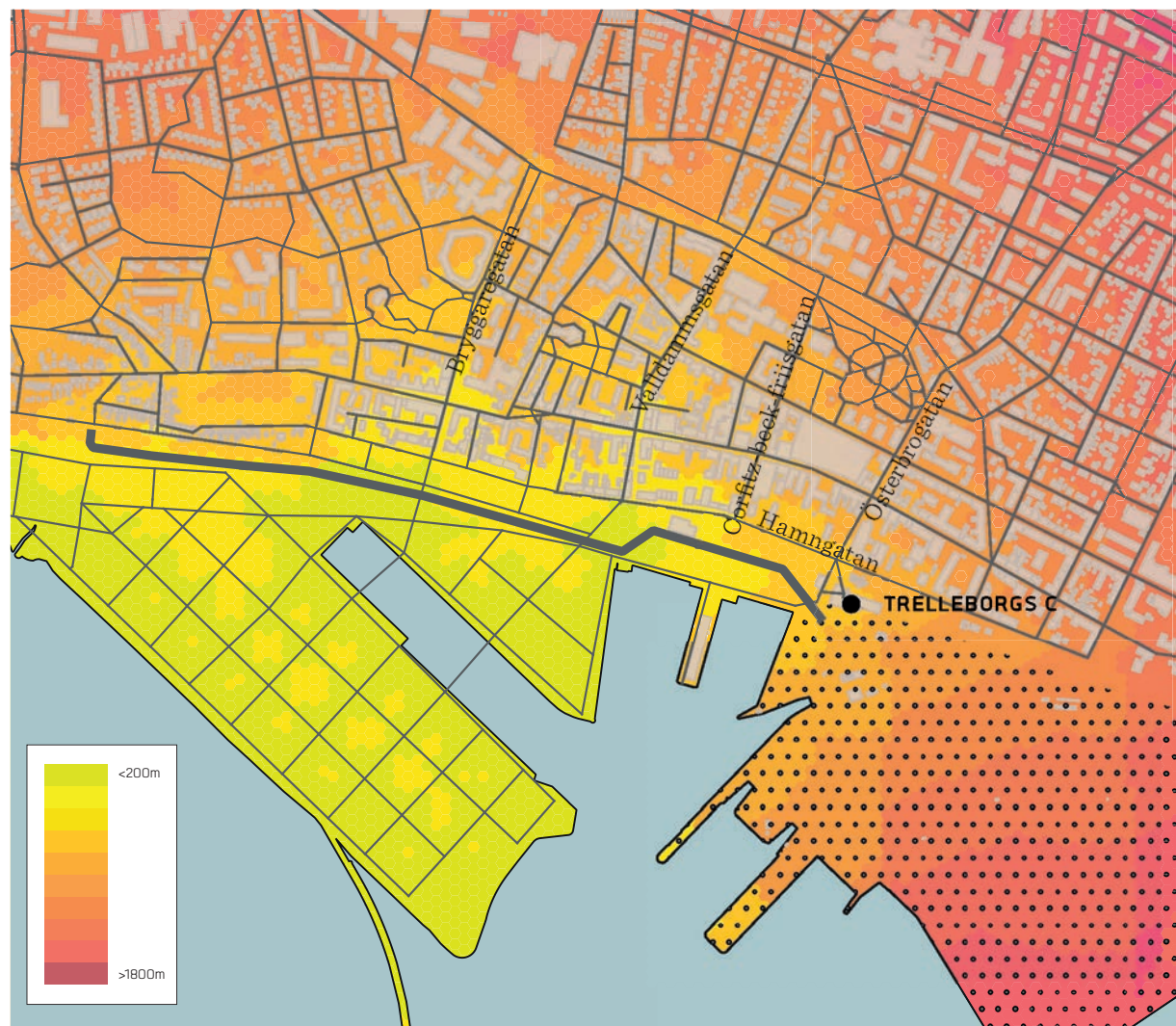
KARTA: TIDSAVSTÅND TILL CENTRALSTATIONEN, FÖRSLAG

Nåbarhet med cykel inom minutersintervaller, medelhastighet 15 km/h

NÄRHET TILL KAJEN

Avståndet till kajen och vattenlinjen minskar avsevärt i förslaget i huvudsak beroende på att Sjöstaden bebyggs och möjliggör att kajen blir tillgänglig både från den befintliga strukturen och den tillkommande.

Tillgången till kaj och vattnet blir en stark positiv påverkan för både de framtida boende och verksamma i Sjöstaden likväl som den befintliga befolkningen.



KARTA: AVSTÅND TILL KAJ, FÖRSLAG

Intervaller av 200m per färgsteg

5. SLUTDISKUSSION

STADSUTVECKLING I HAMNMILJÖ

Sedan slutet av 90-talet har städer runt om i Europa börjar se över sina centralt belägna industri- och hamnområden. Hammarby sjöstad i Stockholm och BO01 Västra hamnen i Malmö var tidigt och satte en ny hög standard för den stadsutveckling som kom att karaktärisera de senaste decenniernas byggande. Dessa waterfronts har fortsatt utvecklas sedan dess, Lomma Hamn, Norra Älvstranden i Göteborg, Norrtälje Hamn för att nämna några. Och fortfarande pågår planering av nya stadsdelar i gamla hamnområden, Ystad, Sundsvall, H+, Varberg, Nyköping, Halmstad, Nyhamnen, Norra Djurgårdsstaden, Älvstaden mfl.

Denna stadsutveckling drivs av två huvudsakliga kvaliteter: det centrala läget och det vattennära läget. Det centrala läget kräver anslutningar till den befintliga stadskärnan. Det betyder att gator skall dras från befintlig bebyggelse in i och igenom den nya waterfronten. Urbana verksamheter, så som butiker och restauranger skall kunna spridas ut i det nya området så att det är möjligt att promenera sömlöst mellan det nya och det gamla. Det är mycket vanligt att det finns barriärer, så som i Trelleborg mellan det nya och det gamla. Dessa överbryggas på olika sätt, genom tunnlar, minskad trafik eller broar. Oavsett är det en fråga om att utforma attraktiva gatustråk för att integrera stadskärnan. Det vattennära läget kräver å sin sida att kontakten med vattnet maximeras, med kajer, bryggor och stränder. Det krävs taktilitet i utformningen av gränssnittet mellan stad och hav.

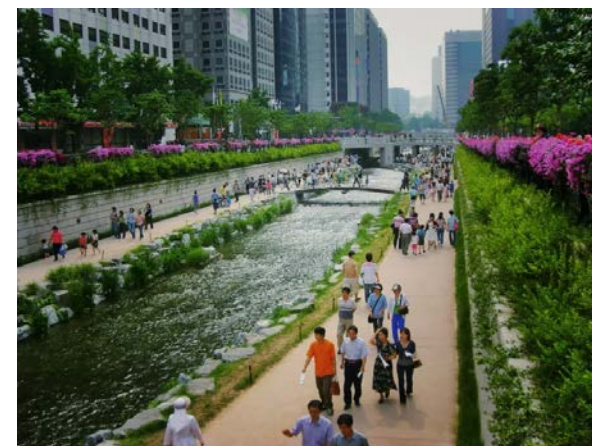


PÅGÅENDE STADSPLANERING I GAMLA HAMNOMRÅDEN

GATOR FÖRÄNDRAS MED STADSUTVECKLING

I takt med att städerna växer så sker även en urbanisering av stadsmiljön i sig själv. Urbanisering är den process som transformerar stadsmiljön till att bli mer social och attraktiv. Ökade krav på livskvalitet och hälsa gör att gator och vägar måste förändras och det betyder nya krav på trafiken, att den måste anpassas till stadens krav och behov, och inte tvärtom, som det varit det senaste århundradet, bilsamhällets era. Internationella, nationella, regionala och kommunala mål kräver att staden ska öka sin attraktivitet och förbättra miljön.

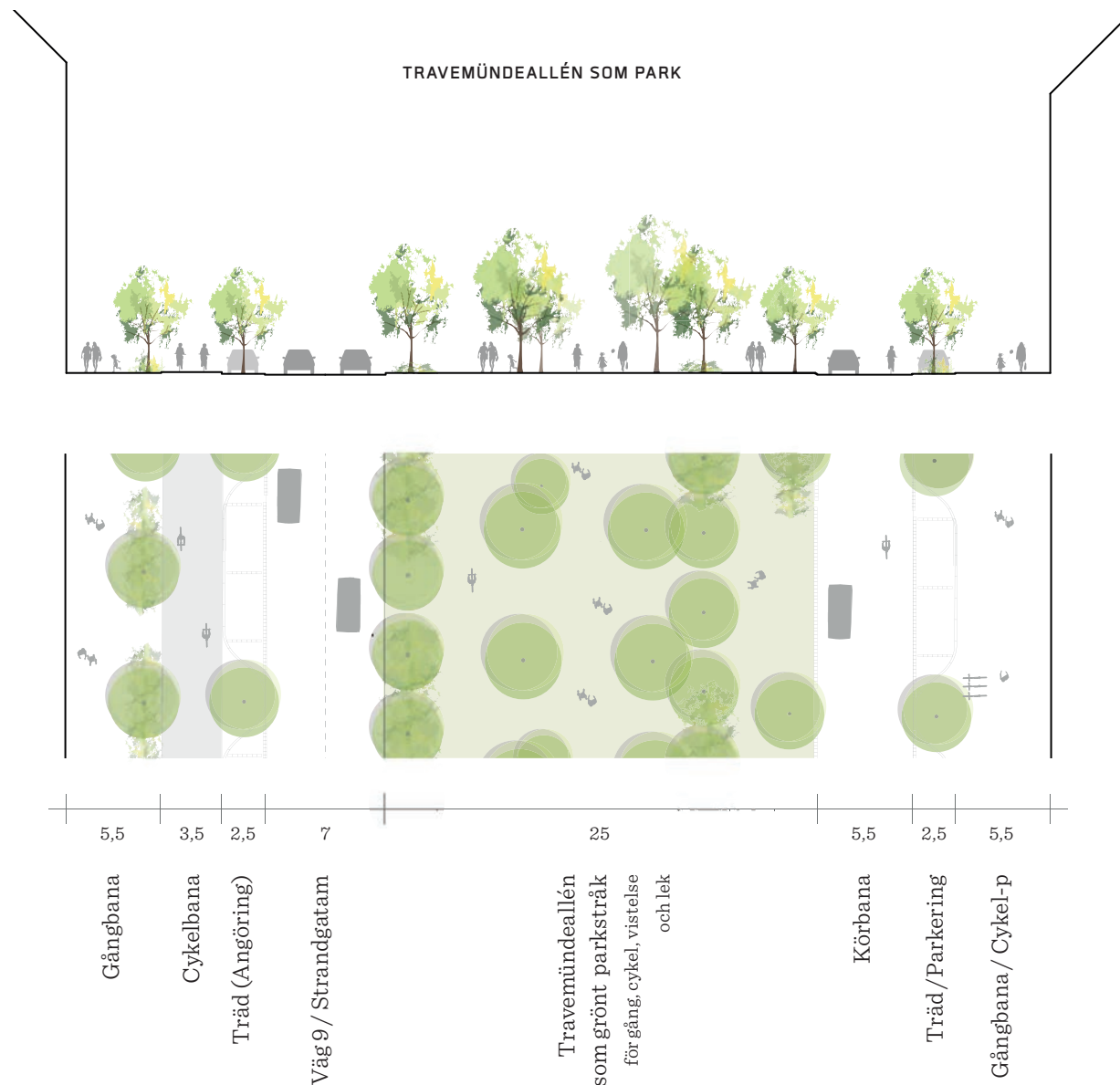
Det finns dock osäkerheter i framtiden som gör att en stad som Trelleborg bör noga se över sina långsiktiga lösningar. En osäkerhet är hamnens långsiktiga etablering. Globalisering och urbanisering kan mycket väl ge hamnen en ny roll i framtiden så att den inte får samma trafikbehov. En annan stor osäkerhet är digitaliseringen av transportsystemen, och med det självkörande fordon. Detta kan helt förändra transportlogistiken av både varu- och persontransporter. Varor kan göras i mindre skala på obekväma tider. Mycket inspiration till detta teknikskifte finns att läsa i rapporten "Blueprint for Autonomous Urbanism (NACTO 2018).

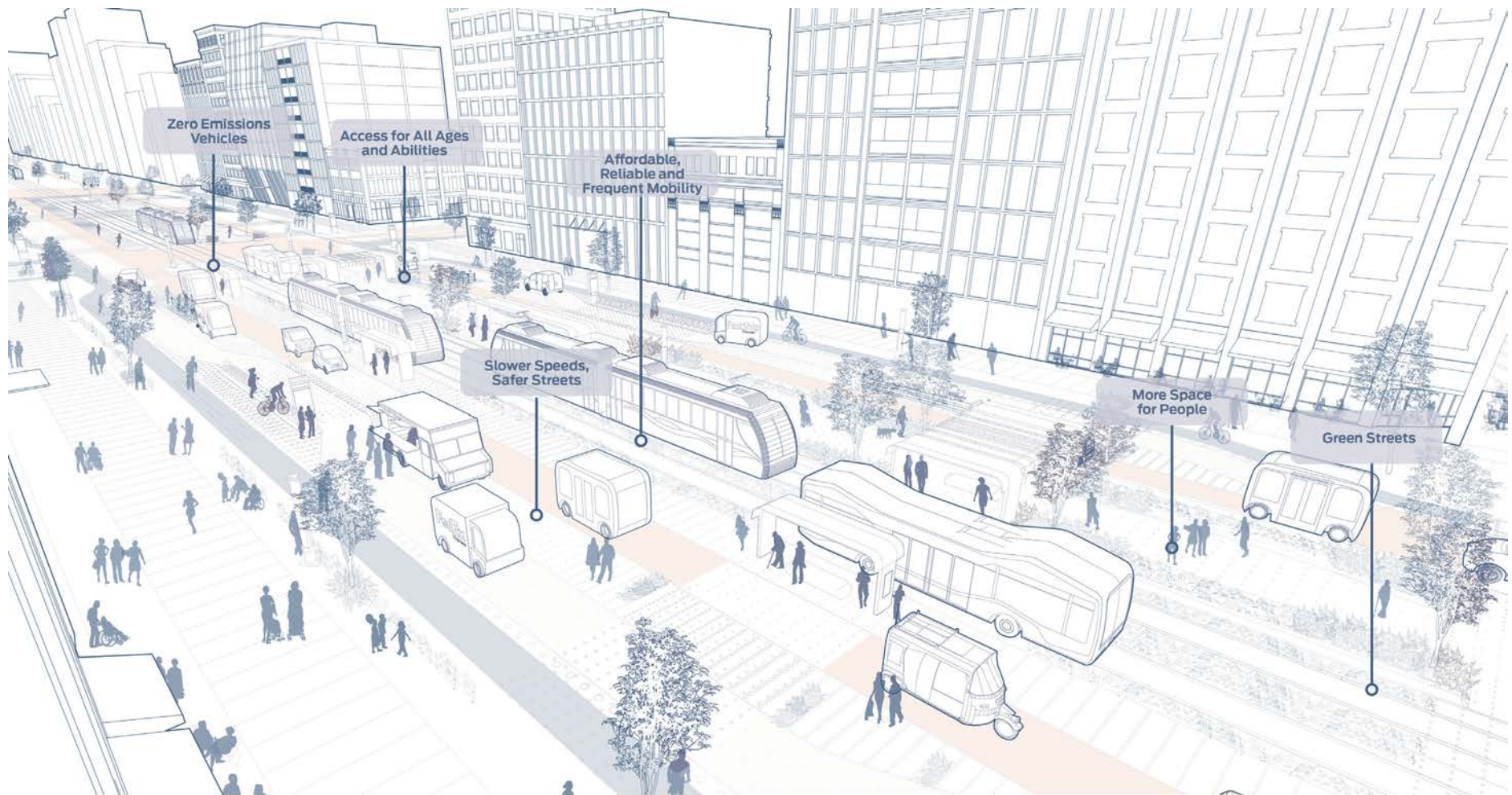


FEM EXEMPEL PÅ MOTORVÄGAR SOM BYGGTS OM TILL STADSGATOR ELLER PARKER; KÖPENHAMN, SEATTLE, LYON, SAN FRANCISCO, SEOUL.

Den strategi som föreslås i denna utredning är att utforma Travemündeallén med utgångspunkt att den skall kunna byggas om till ett parkstråk i framtiden om transportbehoven skulle ändras eller om en eventuell ringled skulle skapas så att detta kan möjliggöras. En sådan "greenfront" för Trelleborg, Travemündeplanaden, skulle kunna bli ett samlande parkstråk där rekreation, sport, idrott och lek kunde samlas i ett centralt läge i staden.

En hållbar stadsplanerig måste skapa förutsättningar för staden och dessa offentliga rum att förändras och vara flexibla utifrån tidens behov och önskemål. Ett viktigt medel för detta är smarta gator, som inte är beroende av dagens trafik utan kan bli hållbara levande stadsmiljöer om så möjligheterna finns.





MULTIWAY BOULEVARD

(Blueprint for autonomus urbanism, nacto, 2018)

SPACESCAPE

Spacescape AB / Östgötagatan 100 / Box 4700 / SE-116 92 Stockholm / Sweden
Tel +46 8 452 97 67 / www.spacescape.se / info@spacescape.se