

Stadsutvecklingsprojektet - Kuststad 2025

Betydelsen av östra ringvägen och östliga hamnfarten för stadsutvecklingen i Trelleborg

Johan Klaesson

Lars Pettersson

Mars 2020

Innehåll

1. INTRODUKTION	3
2. BAKGRUND OCH METOD.....	6
3. BEFOLKNING OCH BOSTÄDER.....	12
4. PENDLING	20
5. RESULTAT.....	24
6. SLUTSATS OCH UTBLICK MOT SCENARIO FÖR TRELLEBORGS UTVECKLING	32

1. INTRODUKTION

Trelleborg har en geografisk placering i en mycket dynamisk del av Norden. Sydvästra Skåne beräknas växa med närmare 140 000 invånare, eller 10 procent, mellan åren 2016-2026 enligt Region Skånes befolkningsprognos. Befolkningstillväxten i Trelleborg är i linje med denna utveckling och ökningen under 2019 med 538 personer vittnar om att kommunen är en attraktiv del av sin region. En framtida utmaning för Trelleborg är att kunna erbjuda boende och en attraktiv stadsmiljö till sin växande befolkning.

Kommunen har ett förhållandevis kort avstånd till Malmö-Lund som kan sägas vara kärna i arbetsmarknadsregionen Stor-Malmö som är ett av Sveriges tre storstadsområden vid sidan om Göteborg och Stockholm. Mellan Malmö och Trelleborg är restiden med Pågatåg drygt 30 minuter, och mellan Lund och Trelleborg drygt 50 minuter. Trelleborg har också en hamn med omfattande trafik, inte minst för godstransporter. Trelleborgshamn är en naturlig del av vägen mot kontinenten för trafik från Norden, framförallt godstrafik. Efter Göteborgs hamn är Trelleborg en av de största svenska hamnarna för export och import av varor, och trafiken inkluderar även järnvägstrafik via färjorna.

I Trelleborg pågår sedan 2016 ett stadsutvecklingsprojekt, Kuststad 2025. Projektet innebär att hamnen flyttas i östlig riktning och att Trelleborg får en ny östlig infart samt att Europaväg 6 inte längre bildar den delare som den är idag mellan havet och staden. Kuststad 2025 kan sägas ta en utgångspunkt i den läges fördel som Trelleborg har dels genom sin geografiska placering och position på den regionala arbetsmarknaden och den utvecklingspotential som havet innebär. I utvecklingsprojektet Kuststad 2025 ingår att flytta hamnen i sydöstlig riktning och därigenom också friställa mark för stadsutveckling och göra det möjligt att staden möter havet. Projektet inkluderar byggnation av omkring 5000 bostäder i ett attraktivt och havsnära läge där hamnen idag finns. Vidare ger projektet möjligheter för näringslivsutveckling. Sammantaget är projekt Kuststad 2025 inriktat mot infrastruktur, näringsliv (inklusive ett Business Centre) och bostadsutveckling som tillsammans kommer att förnya Trelleborg och utveckla stadsmiljön. Genom att ytor frigörs för ny bebyggelse finns det förutsättningar för att på ett knyta stadskärnan till havet. Det finns en stor mängd städer och platser som har använt sig, och använder, liknande strategiskt förhållningssätt att frigöra och utveckla hamnområden för stadsutveckling på ett framgångsrikt sätt. I Skåne finns exempelvis städerna Malmö och Helsingborg och dessa inslag finns även i den strategiska stadsutvecklingen både i Göteborg

och Stockholm. På samma sätt som i dessa exempel på platser öppnas möjligheter till stadsutveckling upp i Trelleborg genom att flytta hamnen till ett mer östligt läge och bygga en östlig ringväg som frigör mark för att utveckla stadskärnan med handel och attraktivt boende i havsnära lägen. Med en sammanhållen stadsutveckling ges förutsättningar för att utveckla platsbundna stordriftsfördelar i stadsmiljön som på ett självförstärkande sätt kan bidra till ekonomisk tillväxt och att attrahera befolkning. Denna typ av stordriftsfördelar är relaterade till storlek, täthet och diversitet i stadsmiljön och kallas ofta ”agglomerationsekonomier”.

Denna studie presenterar en scenariobaserad ekonomisk beräkning av den planerade utvecklingen. Studien identifierar, kvantifierar och värderar samhällsekonomiska nyttor som kan förväntas uppstå som ett resultat av projektet Kuststad 2025. Vi presenterar en modellmässig beräkning, där vi tillämpar modellen DYNLOK (som presenteras senare i rapporten), som indikerar hur ett förväntat scenario där Kuststad 2025 genomförs med förväntad påverkan på befolkning, sysselsättning (tillväxt av jobb), köpkraft, inkomstutveckling, tillväxt i BRP, utveckling av detaljhandel och fastighetsmarknaden (särskilt bostadsmarknaden). Arbetet utgår från tillgängliga studier och fattade beslut som uppdragsgivaren Trelleborg kommun tillhandahåller och andra tillgängliga källor, inklusive publik information om investeringar i transportinfrastrukturen i regionen. Vi har i denna studie inte genomfört några beräkningar med motsvarande kalkyler som EVA (effekter vid väganalyser) dels eftersom detta redan genomförts av Ramböll (studie genomförd under 2019) dels eftersom inriktningen i detta arbete är mot frågor som rör förutsättningar för stadsutveckling och tillväxt i Trelleborg som inte behandlas i de transportekonomiska modellverktyg som finns inom trafiksektorn. I exempelvis kalkylmodellen EVA ingår endast effekter kopplat till trafik med personbil och lastbilar. Bussar hanteras schablonmässigt som lastbilar utan släp och EVA är därför inte lämpligt för analyser av kollektivtrafikåtgärder enligt Trafikverkets egna riktlinjer för hur modellen ska tillämpas.

Med denna utgångspunkt är det tydligt på vilket sätt som vår studie kompletterar den form av kalkyl som EVA representerar. Vi konstaterar att den tillgängliga studien om effekter av väginvesteringar som finns redovisad i Rambölls rapport inte inkluderar perspektiv om stads- och samhällsutveckling och att detta just detta perspektiv naturligt fäster uppmärksamheten på hur betydelsefullt det är att stadskärnan inte skiljs från havslinjen utan att det finns istället finns förutsättningar för att staden möter vattnet med en sammanhållen bebyggelse utan avdelande barriärer. Genom att rumsligt avdelande strukturer i staden kan reduceras och förutsättningarna

för en sammanhållen bebyggelse förbättras, kan vi också förväntas att förutsättningar för integration mellan grupper i befolkningen förbättras och att negativa risker för segregation bör kunna reduceras. Med projektet Kuststad 2025 kommer Trelleborgs utveckling på ett mer uttalat sätt kopplas till den kanske starkaste konkurrensfördel som kommunen och staden har, nämligen som plats för boende. Detta är ett perspektiv som vi återkommer till längre fram i rapporten, men det kan vara på sin plats att redan i inledning peka på att potentialen i detta utvecklingsperspektiv rymmer många dimensioner varav vi ser till några såsom förutsättningar för arbetspendling kommersiell service och handel och boende. Andra förutsättningar är också väsentliga som trygghet, tillgänglighet till vård och omsorg, skolans kvalitet, tillgänglighet till rekreationsområden, mm. Vi inkluderar inte alla dessa i vår studie men det gör dem inte mindre viktiga.

Projekt Kuststad 2025 kommer att innebära en positiv påverkan tillgänglighetsförhållanden. Detta innebär en förbättrad effektivitet när det gäller matchning på arbetsmarknaden genom att arbetskraften får bättre förutsättningar att hitta ett jobb som passar och att arbetsgivare också får bättre möjligheter att anställa den kompetens som de har behov av. Vidare kommer marknadspotentialen för olika delar av Trelleborg påverkas och förstärkas. Stationens läge i Trelleborg är en viktig förutsättning i detta sammanhang och det förefaller inte vara en nackdel att staden har en s.k. ”säckstation”. Tågtrafiken med Pågatågen är och kan i växande omfattning bli en viktig drivkraft till Trelleborgs utveckling genom de goda förutsättningar för pendling som dessa ger. Detta är också en väsentlig omständighet när vi ser till förutsättningar för bostadsbyggnation kopplat till geografiskt attraktiva lägen. Bostads- och fastighetsbyggnation i Trelleborg behöver utgå från lägen där det finns en stark betalningsvilja för boende såväl som kommersiella lokaler och denna potential är sannolikt mycket stark just i området som Kuststad 2025 inriktas mot, dvs. dagens hamnområde och i den frigjorda marken som en flyttad Europaväg 6 ger utrymme för. En sådan stadsutvecklingen kan då innebära en sammanhållen stad med dagens stadskärna som en integrerad del med den tillkommande nya bebyggelsen i Trelleborg.

2. BAKGRUND OCH METOD

För lite drygt 30 år sedan tog forskningen om ekonomisk tillväxt ett stort kliv framåt. Då startade utvecklingen av det som kom att kallas den endogena tillväxtteorin. Den dittills dominerande ”neoklassiska” teorin hade som viktigaste förutsägelse och resultat att vi borde se att länder och regioner konvergerar till samma ekonomiska nivå i inkomst per capita.

Det är enkelt att konstatera att detta inte är fallet. Istället ser vi att länder och regioner inom länder utvecklas mycket olika och att dessa olikheter består över långa tidsperioder. I den äldre teoritraditionen antas kapitalet ha en avtagande avkastning, dvs. mindre effekt av kapitalinvesteringar ju mer kapital det finns. I den nyare teoribildningen vidgas kapitalbegreppet till sådana saker som forskning och utveckling (FoU), utbildning, hälsa och infrastruktur. Dessa faktorer antas också påverka den ekonomiska tillväxttakten samt teknik- och produktivitetens utvecklingen. Detta betyder bland annat att ekonomisk politik (åtminstone i den betydelsen att den påverkar investeringar) har ett inflytande på den långsiktiga tillväxten. Att teorin kallas ”endogen” tillväxtteori beror på att investeringarna bestäms inom modellens ram. Denna endogenitet omfattar även de politiska beslut som rör investeringars omfattning och inriktning.

Av resonemanget ovan följer också att denna nya tillväxtteori säger att när en tillväxtprocess pågår så ökar också resurser till mera investeringar. Detta innebär att vi ofta ser en självförstärkande eller kumulativ utveckling. Detta kan leda till både positiva och negativa förlopp som förstärks över tid.

Om företag och människor är nära varandra kan så kallade agglomerationsfördelar uppstå. Agglomerationseffekter gör att företagen kan öka sin lönsamhet om de lokaliserar sig i närheten av varandra. Agglomerationsfördelar som medför ökad innovationsförmåga och produktivitet kan uppstå om ömsesidig närhet till ekonomisk aktivitet och humankapital genererar så kallad kunskapsöverspillning. Agglomerationsfördelar kan uppstå om företag som tillverkar insatsvaror eller erbjuder understödande företagstjänster samlas på samma plats. Om arbetskraften i en region utvecklar kunskaper och erfarenheter som är av specifik betydelse för de företag som finns där kan företagen bli mer effektiva. Matchningen på arbets- och tjänstemarknaden är också beroende av storlek och närhet mellan utbud och efterfrågan. Det tilltagande ”kunskapsekonomin” innebär att många i arbetskraften har en lång och

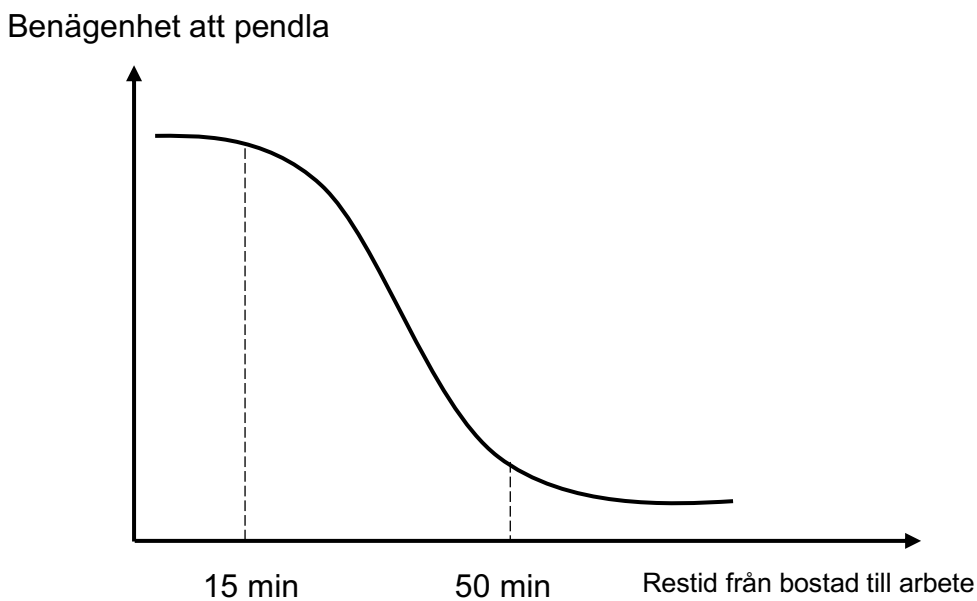
specialiserad utbildning. Av detta följer specialisering och diversifiering på arbetsmarknaden som ger bättre avkastning på en större marknad. Agglomerationseffekter uppstår alltså av en mängd olika faktorer och genom olika processer.

I grunden är dessa effekter drivna av vad som kan kallas platsbundna stordriftsfördelar. Det är alltså effektivitetshöjande konsekvenser som har med den ekonomiska geografin att göra och som fungerar bäst där det finns ekonomisk täthet i stadsmiljöer. Ovanstående resonemang gör klart att vi kan vänta oss en självförstärkande tillväxt i städer där utvecklingen till stor del drivs av storleken på den egna marknaden. Därför kan man säga att tillväxt leder till tillväxt.

En central startpunkt för den använda metoden och analysen i denna rapport är begreppet funktionell region. Med detta avser vi ett geografiskt område som har en gemensam arbetsmarknad, en gemensam boendemarknad, en gemensam marknad för handel och gemensamma mötesplatser. Detta betyder att en funktionell region ur flera perspektiv är en ekonomiskt och socialt integrerad region. Integrationsgraden i en funktionell region visar sig genom olika flöden inom regionen. Det kan exempelvis röra sig om pendlingsflöden mellan bostäder och arbetsplatser eller inköpsresor mellan hem och detaljhandelsplatser. Också flöden mellan bostäder och platser för nöjen och rekreation hjälper till att definiera en funktionell region. Eftersom det saknas data för flera av dessa olika typer av flöden är det vanligt att utgå från pendlingsintensitet vid bestämning av gränser mellan olika funktionella regioner.

Benägenheten att pendla mellan arbetsplats och bostad följer en icke-linjär fördelning som kan förklaras med restiden för arbetsresor. Då restiderna enbart är några minuter påverkas inte viljan att pendla i någon större omfattning av en förändring i restiden och inte heller påverkas benägenheten att pendla när tidsavstånden är mycket långa. Forskning på den svenska arbetsmarknadens geografiska räckvidd visar att benägenheten att pendla framförallt är känslig för restidsförändringar när restiden mellan arbetsplats och bostad är mellan ca 15 och 50 minuter.

I figuren nedan visas hur benägenheten att pendla (kurvan) avbildar relationen mellan denna benägenhet att pendla och restiden mellan arbete och bostad. Utifrån den avbildade relationen kan vi konstatera att om restiden reduceras ökar benägenheten att pendla och att det finns ett intervall där kurvan har en särskilt stark lutning. Detta betyder att det finns ett restidsintervall där effekten av förändringar i restid är särskilt stor.



Figur 2.1: Samband mellan pendling och restid

Figuren visar att pendlingsbenägenheten är mycket känslig för restidsförändringar vid restidsförändringar mellan 15 och 50 minuter. Statistiska beräkningar visar att effekterna på pendlingen är stor inom detta tidsintervall. På detta sätt fångas den regionförstoring som sker vid minskningar av restiderna. Restidsförändringarna ger förändringar i tillgänglighet till jobb och till arbetskraft.

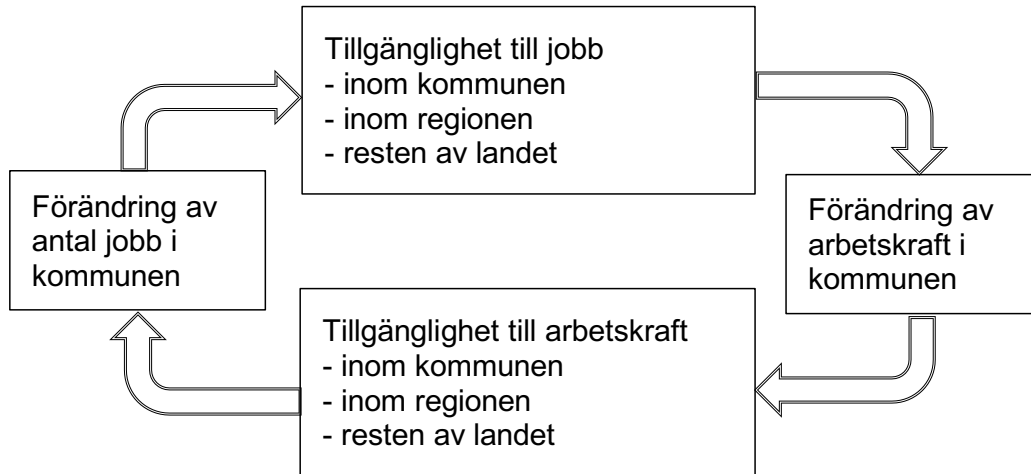
En väl fungerande infrastruktur som ger en god tillgänglighet till marknaden och dess tjänster har under lång tid erkänts vara en väsentlig beståndsdel som medverkar till högre effektivitet, ekonomisk tillväxt och välfärd. Denna rapport använder en modell som tagits fram för att analysera platsers tillgänglighet och deras utvecklingspotential. I denna modell, DYNLOK-modellen (DYNamisk LOKalisering), används tillgänglighetsmått för att kvantifiera infrastrukturen och dess påverkan på marknadsstorleken för människor och företag på olika platser. Tillgänglighetsmått är grundläggande verktyg som länge använts av forskare och beslutsfattare för att förstå regional utveckling. Sambandet mellan tillgänglighet och regional utveckling är etablerad i litteraturen. Observationer och analyser visar att platser med bättre tillgänglighet till insatsvaror (inklusive arbetskraft) och marknader är mer produktiva än mer otillgängliga platser och är därför mer framgångsrika i många olika dimensioner, inte minst mätt som ekonomisk tillväxt.

Vi ska här kort presentera DYNLOK-modellen och hur den kan användas för att analysera sambanden mellan infrastrukturen (tillgängligheten) och det lokala/regionala näringslivets förmåga till tillväxt och utveckling. Modellen är driven av tillgänglighetsförändringar. Förändringar av tillgänglighet sker via infrastrukturinvesteringar eller omlokalisering av företag och människor. Modellen är utformad för att kunna predicera tillväxt av arbetstillfällen och arbetskraft.

En regions infrastruktur, dess kapacitet, anslutningar, körhastigheter, etc., påverkar regionens tillgänglighet. När tillgängligheten förbättras i en region medför det en förstoring av regionen eftersom platser som tidigare varit för långt borta och utanför regionen, nu kommit närmare. På detta vis leder investeringar i infrastruktur till en förbättrad tillgänglighet, vilket i sin tur leder till ökad ekonomisk tillväxt. Denna process är självförstärkande, då företag vill lokalisera sig där agglomerationsfördelarna är stora, vilket i sin tur leder till ökade agglomerationsfördelar. Ekonomisk tillväxt är en geografiskt selektiv process.

Modellen är alltså driven av tillgänglighetsförändringar. Precis vad tillgänglighet mäter beror på hur måttet är formulerat. Tillgänglighet till befolkning är exempelvis en indikator på marknadsstorlek för leverantörer av varor och tjänster, medan tillgänglighet till produktion och ekonomisk aktivitet kan vara en indikator av marknadsstorlek för leverantörer av mer komplicerade företagstjänster. Vidare är tillgänglighet till en utbildad befolkning en indikator på storleken på arbetskraftens humankapital. I denna rapport kommer vi fokusera på tillgänglighet till arbetstillfällen eller jobb och arbetskraft vilka fungerar som indikatorer på storleken på ekonomisk aktivitet.

I figuren nedan åskådliggörs ett kumulativt förlopp där tillgänglighet till jobb attraherar arbetskraft (övre och högra rutorna). På motsvarande sätt attraherar tillgänglighet till arbetskraft företag och jobb. På detta sätt modellerar vi två länkade processer.



Figur 2.2: *Självförstärkande utveckling som drivs av tillgänglighet och integration*

Sambanden som åskådliggörs i figuren kan uttryckas matematiskt som två länkade ekvationer. I den första av de två ekvationerna nedan visas hur förändring i arbetskraft (ΔA_k) i kommun k modelleras som en effekt av tillgänglighet till jobb (TJ), de tre termerna symboliserar tillgängligheten inomkommunalt (TJ_k) inomregionalt (TJ_r) respektive utomregionalt (TJ_{ur}). Den sista tillgängligheten är en effekt som är kopplad till tillgängligheten till resten av landet utanför den egna regionen.

$$\Delta A_k = \alpha_1 + \alpha_2 TJ_k + \alpha_3 TJ_r + \alpha_4 TJ_{ur} \quad (1)$$

$$\Delta J_k = \beta_1 + \beta_2 TA_k + \beta_3 TA_r + \beta_4 TA_{ur} \quad (2)$$

På motsvarande sätt visar den andra ekvationen hur förändringen av antal jobb (ΔJ_k) i kommunen beror av tillgänglighet till arbetskraft (TA). De tre variablerna (TA_k), (TA_r) respektive (TA_{ur}) har motsvarande betydelse som de i den första ekvationen, fast de gäller nu för tillgängligheten till arbetskraft. Dessa två ekvationer skattas empiriskt vilket ger storleken på effekterna som ges av parametrarna i ekvationerna (α_1 , α_2 , α_3 och α_4 samt β_1 , β_2 , β_3 och β_4). Eftersom tillgänglighetsvärdena beror på restiderna kan vi på detta sätt modellera hur förändringar i restider påverkar tillgängligheterna i systemet som sedan påverkar arbetskraft och jobb.

Intuitionen bakom de tillgänglighetsmått som ingår i ekvationerna ovan bygger på en så kallad gravitationsmodell I en gravitationsmodell beror vikten/betydelsen av ett objekt (en plats) på

två saker: (i) storleken (positiv påverkan) och (ii) avståndet (negativ påverkan). Den följande ekvationen är ett typiskt exempel på ett tillgänglighetsmått. Tillgänglighet till jobb kan beskrivas på följande sätt:

$$TJ = \sum_k J_k \cdot e^{-\lambda t} \quad (3)$$

TJ är tillgängligheten till jobb i ett område. Denna tillgänglighet beror på summan av antalet jobb i alla andra områden J_k viktat med en funktion av t . t är tidsavståndet mellan olika områden, dvs tidsåtgången för att förflytta sig mellan dem. Ju större J_k är desto större blir tillgängligheten. Ju större tidsavstånden, t , är desto mindre blir tillgängligheten. På detta sätt beror tillgängligheten på lokalisering och tidsavstånd. Förändring av lokalisering beror på omflyttning eller tillväxt/tillbakagång av jobb och arbetskraft på olika platser. Tidsavstånden kan ändras om transportinfrastrukturen förändras genom investeringar eller andra åtgärder. I kollektivtrafiken kan tidsavstånden förändras genom att trafikering ändras. Dessa förändringar påverkar således tillgängligheten som beskrivs av ekvation (3). Tillgängligheten påverkar i sin tur förändringar i antalet jobb och storleken på arbetskraften som det beskrivs i ekvationerna (1) och (2).

Modellansatsen som beskrivits ovan används för att beräkna olika scenarier för förändring som en effekt av förändringar i lokaliseringar och i transportsystemet. Scenarierna beräknas genom att jämföra olika framskrivningar av förväntade effekter.

3. BEFOLKNING OCH BOSTÄDER

I ett långsiktigt perspektiv finns det en naturlig koppling mellan bostäder och befolkning. Detta gäller oavsett om vi ser till den nationella situationen eller en region. Detta gör också att utvecklingen på bostadsmarknaden i ett långsiktigt perspektiv påverkar den ekonomiska utvecklingen. I en ekonomi (region eller nation) där produktionen har en stark tillväxt och lockar till sig arbetskraft (befolkning) kommer efterfrågan på bostäder att växa sig allt starkare. Ett nytillskott av bostäder blir då avgörande för att ekonomin ska kunna växa om det inte finns vakanser på bostadsmarknaden som är tillgängliga för nyinflyttare.

Detta kommer att innebära att hyror och priser på bostadsmarknaden också ökar vilket ger avkastning på kapital som investeras på fastighetsmarknaden. När efterfrågan på bostäder ökar kommer därför också investeringsviljan bland fastighetsägare öka vilket leder till att bostadsstocken växer och så vidare. Dessutom finns det en självförstärkande effekt i sådant utvecklingsmönster med växande befolkning eftersom hushåll efterfrågar tjänster och varor på den plats de bor. Näringslivet kommer därför att växa samtidigt som befolkningen växer och det blir på det sättet fler jobb, som då kan locka ytterligare arbetskraft till regionen eller landet osv.

Ett viktigt förhållande på fastighetsmarknaden är kvoten mellan priset på det befintliga beståndet och kostnaden för nyproduktion. På lokala marknader med svag efterfrågan och priser på det befintliga beståndet som är lägre jämfört med kostnaderna för nyproduktion kommer investeringsviljan vara svag. I sådana situationer blir normalt nyproduktionen av bostäder begränsad vilket är något som präglar många kommuner med svag befolkningsutveckling. Den omvända situationen råder normalt på lokala marknader med en starkare befolkningsutveckling vilket innebär att det finns ett samspel mellan tillväxt i befolkning och investeringsvilja bland fastighetsägare.

Med denna utgångspunkt finns det därför tre skäl till att befolkningen och dess utveckling är viktig att studera ur ett ekonomiskt perspektiv om regioners och städers utveckling. För det första ger befolkningsutvecklingen en indikation om efterfrågan på varor och tjänster. För det andra är arbetskraften den viktigaste produktionsfaktorn i de flesta delar av näringslivet. För det tredje är det viktigt för en lokal bostadsmarknad att det finns en efterfråga med

betalningsvilja som är på en nivå (minst i paritet med kostnaderna för nyproduktion) som ger förutsättningar för nyproduktion av bostäder att bära sina kostnader.

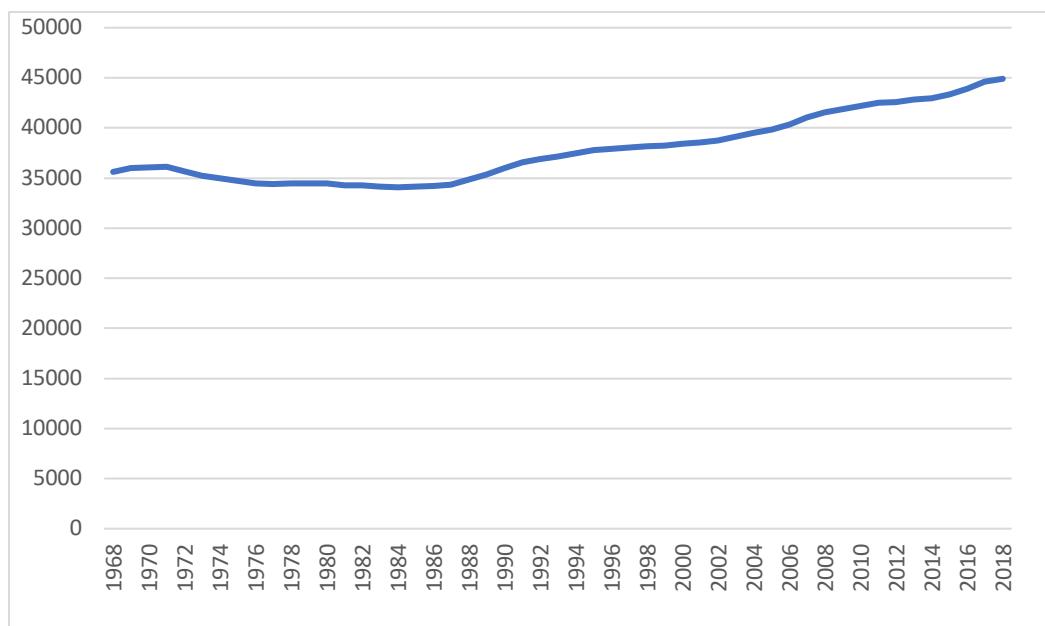
Under de senaste två decennierna har Sveriges folkmängd ökat med närmare 1,5 miljoner invånare. Ökningen i befolkningen kan främst förklaras med att det har fötts fler än det har dött och att invandringen har varit större jämfört med utvandringen. Av dessa två faktorer har invandringsöverskottet betytt mest för befolkningstillväxten. Befolkningens sammansättning har också förändrats i riket och det finns numera fler män jämfört med kvinnor. Detta är ett förhållande som är annorlunda jämfört med tidigare och balansen passerades år 2015. År 2000 fanns det ca 2,2% fler kvinnor jämfört med män. Denna balans var år 2019 istället ca 1,4% fler män jämfört med kvinnor, dvs. balansen är i motsatt riktning. Denna utveckling kan dels förklaras med att medellivslängden har förlängts mer för män jämfört med kvinnor och att det är fler män jämfört med kvinnor som invandrar till Sverige.

Antalet hushåll och dess utveckling är en central utgångspunkt i studier av bostadsmarknaden. Inte minst gäller detta när vi ser till förutsättningar för befolkningens utveckling. Antal personer per hushåll har senaste decennierna ökat något. Ett genomsnittligt hushåll i riket har idag (2019) 2,19 personer vilket kan jämföras med 2,1 personer år 1990. I Trelleborg var den genomsnittliga storleken på hushållen 2,25 personer vilket också kan jämföras med 2,22 personer för Skåne län. Den genomsnittliga storleken på hushållen i Trelleborg är alltså större jämfört med både länet och riket.

Ser vi till bostadsstockens volym i förhållande till hushållen och befolkningen så fanns det 2019 i genomsnitt 2,3 personer per bostad i Trelleborg. Denna kvot har ökat de senaste åren och den kan jämföras med att motsvarande kvot för såväl riket som Skåne län är 2,2 personer per bostad.

På den nationella nivån finns det i Sverige ett underskott av bostäder på bostadsmarknaden enligt Boverket (2019). Men detta underskott är inte jämnt fördelat över landets regioner och kommuner, eller mellan upplåtelseformer, lägenhetsstorlekar mm. Detta innebär också att olika grupper av hushåll möter större eller mindre brister på olika platser. Det handlar exempelvis om ungdomar, äldre, personer med särskilda behov, nyanlända mm. Det kan också handla om hushåll med begränsad betalningsförmåga. Vidare spelar lägesmässiga faktorer så som närhet till kollektivtrafik, skola, omsorg och service mm en roll för bostadsefterfrågan.

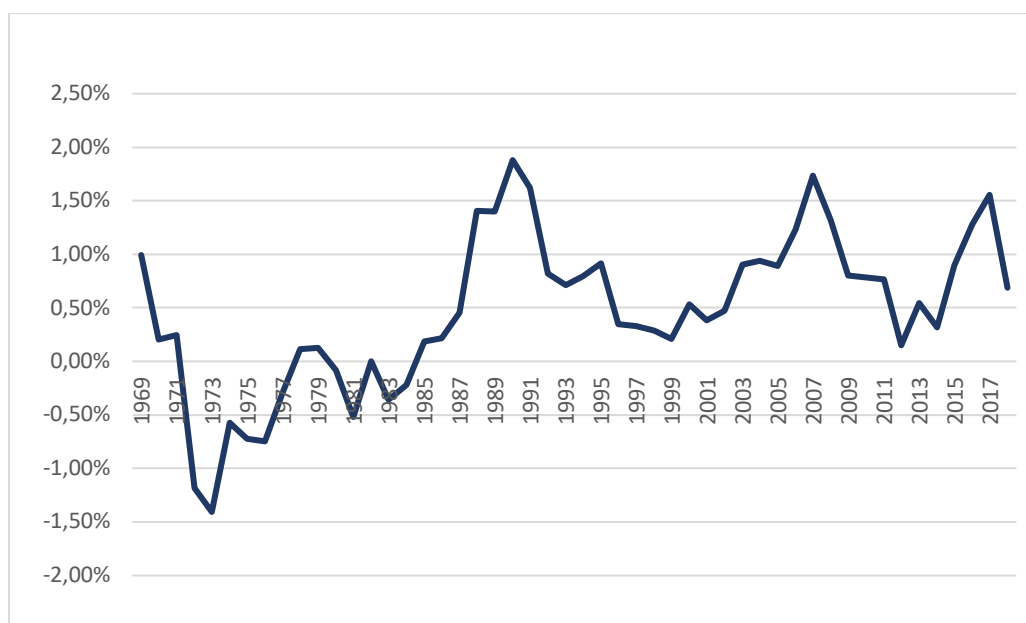
Befolkningen i Trelleborg växte med 538 personer 2019, vilket motsvarar ca 1,2 procent i tillväxt. Detta kan jämföras med att tillväxten för riket samtidigt var 1 procent. Trelleborg har därför en befolkningstillväxt som är högre än den genomsnittliga i Sverige. En positiv tillväxt av befolkningen är något som varit en beständig företeelse i Trelleborg sedan mitten av 1980-talet, vilket framgår av figuren nedan som visar storleken på befolkningen. Sedan har kraften i den årliga tillväxttakten varierat mellan åren. Under 1970-talet fram till mitten av 1980-talet var situationen emellertid annorlunda med en svag och även vikande utveckling.



Figur 3.1: *Befolkningsutveckling i Trelleborg 1968-2018*

Källa: SCB

Under de senaste 50 åren har befolkning ökat med omkring 10 000 invånare i Trelleborg och vi kan se att det är så att hela denna nettotillväxt faktiskt kommer från perioden 1985-2018, dvs de senaste 35 åren. Ser vi till de årliga tillväxttakterna och hur de utvecklats över tiden (figuren nedan) så framträder trendbrottet i mitten av 1980-talet mycket tydligt.

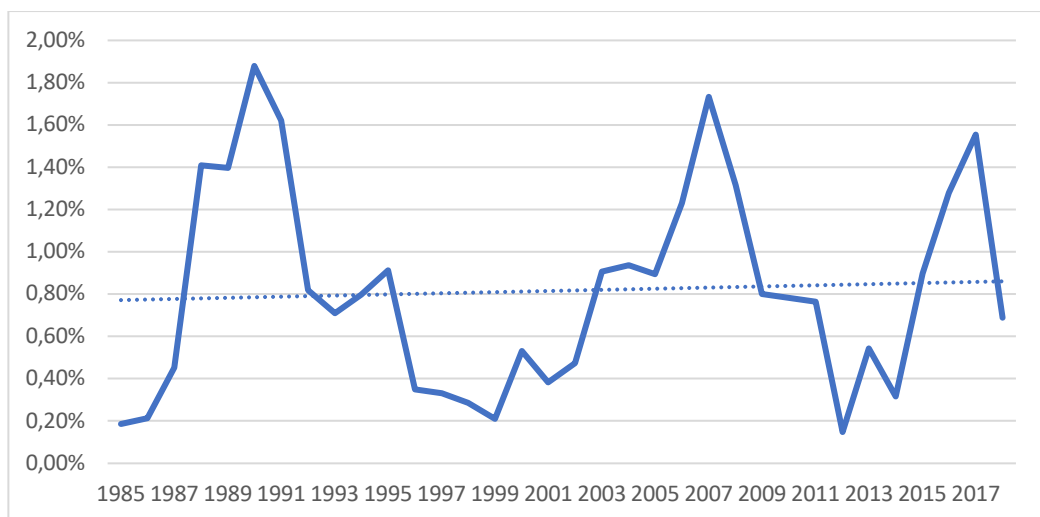


Figur 3.2: Årlig tillväxt i befolkning i Trelleborg 1968-2018

Källa: SCB

Det har inte förekommit några år med minskande befolkning sedan mitten av 1980-talet och vi kan i figuren nedan se att tillväxttakten är förhållandevis stationär, även om det förekommer variationer, på en nivå omkring 0,8 procent årligen. När vi i den vidare delen av studien ska göra antagande om en förväntad potentiell tillväxttakt för befolkningen framstår nivån omkring 0,8 procent som rimligt. Denna nivå har genomsnittligt varit för handen de senaste 35 åren.

Det är rimligt att en målsättning för bostadsmarknaden tar fasta på denna utgångspunkt om den underliggande tillväxtnivån i ett längre tidsperspektiv och att planeringen för stadsutvecklingen kan matcha densamma. En viktig förutsättning är också kvoten mellan priser på det befintliga beståndet och kostnader för nyproduktion som behöver vara är i eller i närheten av paritet (allra helst högre i detta fall när det handlar om att stimulera nyproduktion av bostäder). Medelvärdet (och median) i Trelleborg är en årlig tillväxt i befolkningen med ca 315 invånare perioden 1985-2018.



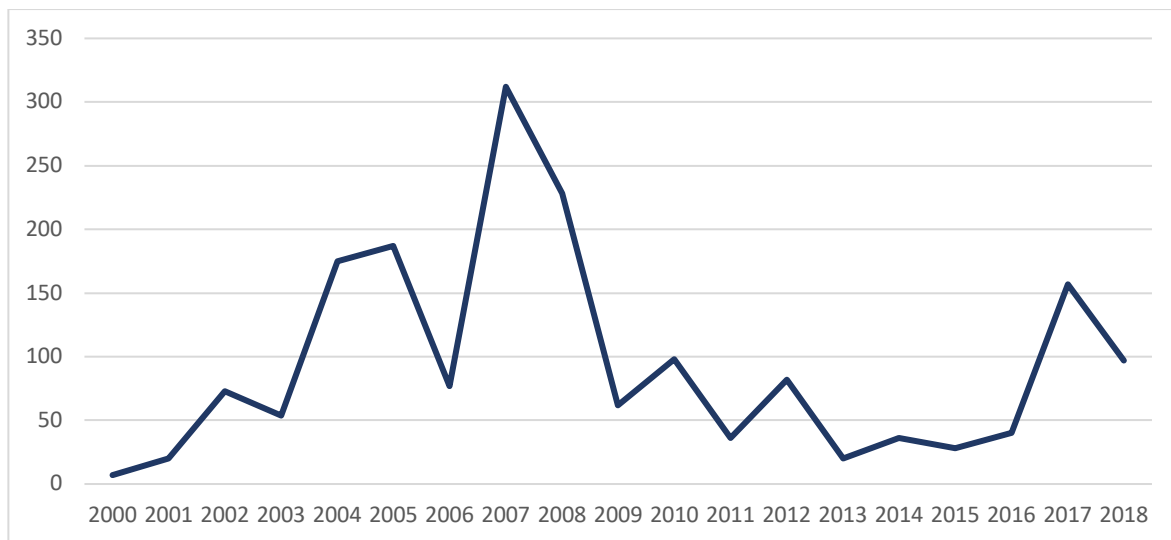
Figur 3.3: Årlig tillväxt i befolkning 1985-2018

Källa: SCB

Den genomsnittliga nybyggnationen av bostäder i Trelleborg har varit 94 bostäder per år under åren 2000-2018. Produktionsnivån har haft toppar åren 2004, 2005 och 2007. Under perioden 2010-2018 har nybyggnationen varit på en lägre nivå och motsvarar i genomsnitt ca 60 bostäder per år, med en viss ökning 2017 och 2018. De färdigställda husen är främst småhus. Mellan åren 2000 och 2018 var ca 75 procent av de färdigställda husen ”småhus” medan ca 25 procent således var bostäder i flerbostadshus. Jämför vi nyproduktionen av bostäder med befolkningsutveckling erhåller vi en förståelse för en möjlig anledning till att antalet personer per hushåll har ökat i Trelleborg.

Nybyggnationen har inte varit i nivå med befolkningstillväxten. För att dessa tillväxttakter skulle ha matchat varandra skulle det krävas närmare 1500 fler nyproducerade bostäder perioden 2000-2018. Som ett resultat av utvecklingen finns det i princip inte några outhyrda lägenheter enligt uppgifter från SCB (7 lägenheter är rapporterade i det allmännyttiga beståndet).

Sammantaget indikerar den offentliga statistiken en bristsituation i Trelleborg som innebär en potential för nybyggnation, givet att prisnivån också motiverar investeringar. Det förefaller också finnas ett ackumulerat behov som ett resultat av många år med starkare befolkningstillväxt jämfört med nybyggnation.



Figur 3.4: Färdigställda lägenheter i nybyggda hus, flerbostadshus och småhus 2000-2018

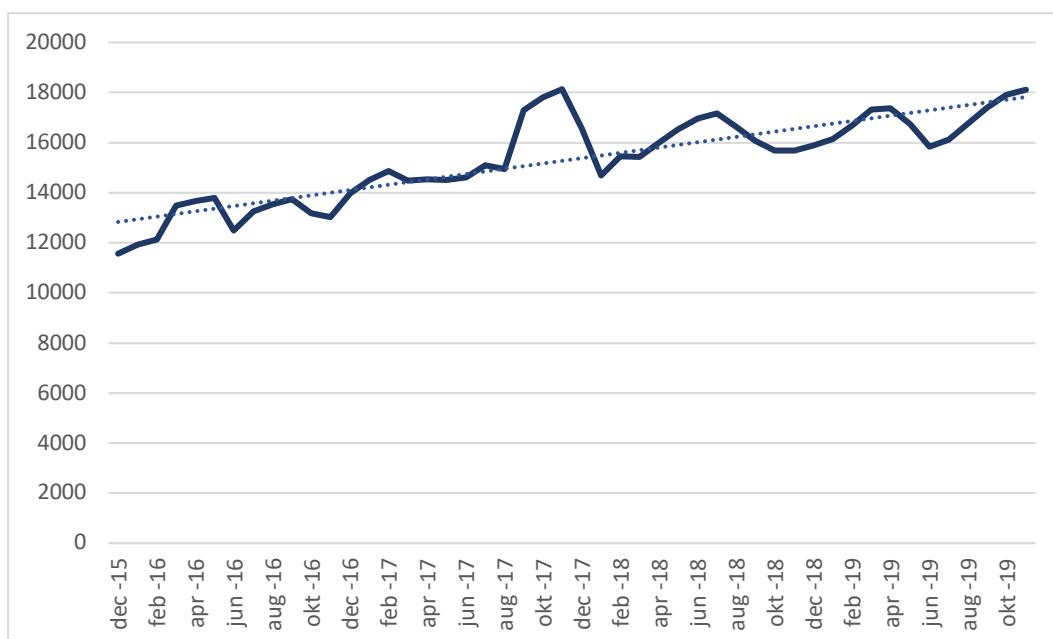
Källa: SCB

Prisutvecklingen på bostäder är, som nämns ovan, en viktig förutsättning för incitamenten att göra investeringar i nyproduktion. Presentationen ovan indikerar att efterfrågan uttryckt som befolkningstillväxt har en tillväxt som normalt kan bära nyproduktion i Trelleborg.

Vad som i övrigt kan fungera som begränsningar är att priser inte växer eller att planeringsförutsättningarna är sådana att tillgängliga lägen inte är tillräckligt attraktiva för att investeringar ska komma till stånd i en större omfattning. Det senar kan vara en viktig faktor när det handlar om flerbostadshus. Småhus har lite andra förutsättningar eftersom de normalt inte finns i centrala delar av städerna och inte heller är lika beroende av närhet till stadskärna eller exempelvis tillgänglighet till kollektivtrafik. Skälen till dessa olikheter finns i de olika typer av hushåll som normalt söker sig till de olika upplåtelseformerna och till olika bostadsstorlekar.

I denna studie är flerbostadshus av särskilt intresse eftersom Kuststad 2025 framförallt innebär möjligheter att utveckla stadskärnan i riktning mot havet med just flerbostadshus. Vi väljer därför att främst se till prisutvecklingen för bostadsrätter när vi ska bilda oss en uppfattning om detta perspektiv på bostadsmarknaden. Som framgår av figuren nedan har priserna på bostadsrätter växt i en snabb takt i Trelleborg de senaste 5 åren. Priserna har ökat med 56 procent i Trelleborg under 48 månader mellan december 2015 och oktober 2019 enligt statistik från Svensk Mäklarstatistik. Detta är ett perspektiv på efterfrågans styrka som måste sägas spegla en stark tillväxttakt.

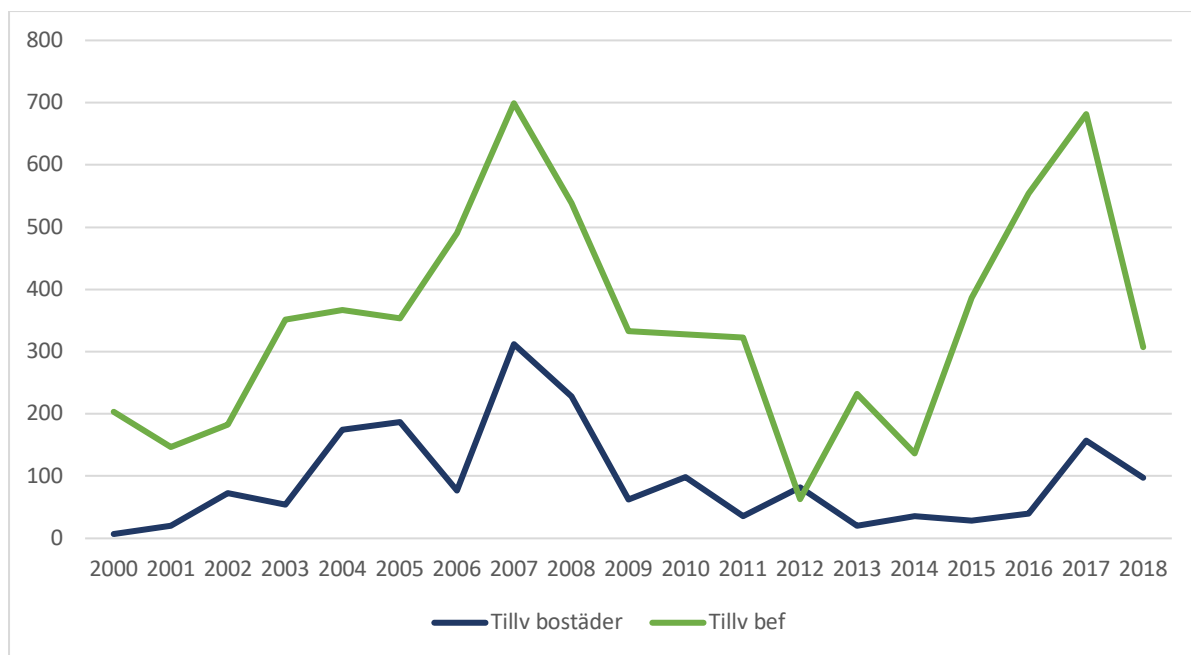
Ett annat perspektiv är, som framgår ovan, relationen mellan de etablerade priserna på fastighetsmarknaden och kostnader för nyproduktion. Kvoten mellan de etablerade priserna och kostnaderna för nyproduktion brukar benämnas Tobins q. Underlag från Boverket (2019) och även studie från Lunds universitet (2018) indikerar att Tobins q är omkring 1 i Trelleborg, dvs. paritetsvillkoret är uppfyllt. Framförallt framgår att denna relation finns inom tätorten Trelleborg där efterfrågan är som starkast. Ser vi till produktionskostnaderna så är de i nivån 30-35 000 kronor per kvadratmeter enligt uppgifter från SCB (2019) för den del av Skåne som Trelleborg hör till.



Figur 3.5: Prisutveckling (kr/kvm) för Bostadsrätter i Trelleborg, december 2015 - oktober 2019

Källa: Mäklarstatistik

I syfte att föra samman perspektiven om befolkningstillväxt och nybyggnation av bostäder låter vi tidsserierna för desamma speglas i ett och samma diagram. Figuren nedan visar att det finns en tydlig samvariation vilket innebär att vi har stor anledning att se till dessa båda företeelser i ett och samma sammanhang. Korrelationen mellan dessa två variabler är 63 procent vilket visar styrkan i samvariationen mellan tillväxt i bostäder respektive befolkning i Trelleborg.



Figur 3.6: Årlig tillväxt i befolkning och bostäder i Trelleborg 2000-2018

Källa: SCB

Vi kan på goda grunder konstatera att i ett långsiktigt perspektiv är tillskott av bostäder är en förutsättning för tillväxt av befolkning. Vidare kan vi konstatera att trenderna som vi presenterat ovan med befolkningsutveckling och prisutveckling ger bilden av en god potential för utveckling. Även om prisnivåerna kunde vara starkare än de är förefaller paritetvillkoret för Tobins q vara uppfyllt i tätorten Trelleborg och det finns då också en god förutsättning för att kunna planera för en framtida utveckling av staden med nybyggnation på en högre nivå jämfört med tidigare.

Detta förutsätter emellertid att det är möjligt att denna byggnation äger rum på mycket attraktiva lägen. Det nuvarande hamnområdet är i detta sammanhang intressant, särskilt om en ny bebyggelse kan realiseras som en integrerad och sammanhållen del med stadskärnan i Trelleborg. Inte minst är detta en vital förutsättning när det handlar om flerbostadshus med exempelvis bostadsrätter. Området innebär god tillgänglighet till kollektivtrafik (närhet till stationen med Pågatågen) och till stadskärnan med både dagligvaruhandel och sällanköpsvaror samt övrig service.

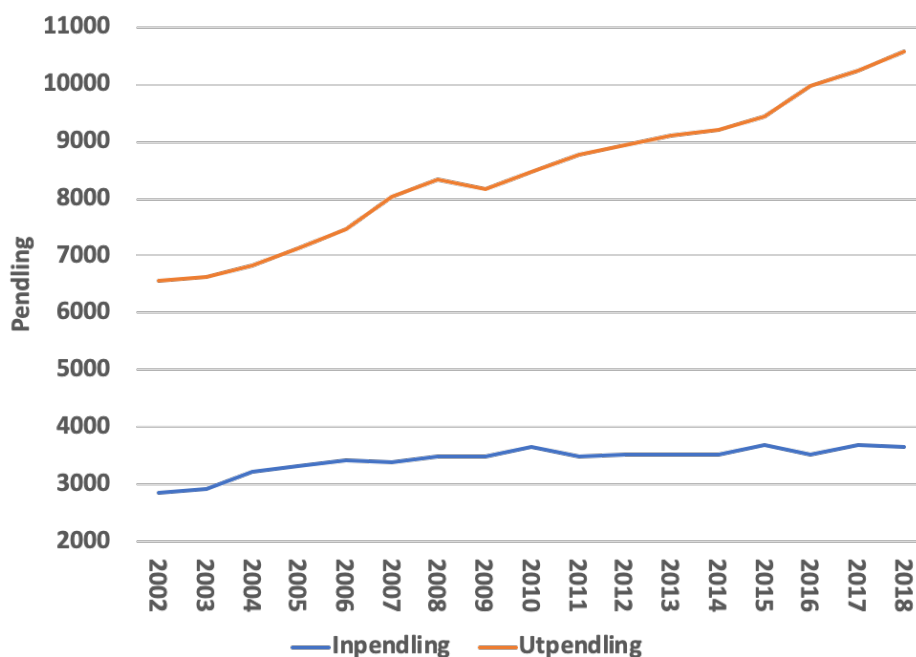
4. PENDLING

Pendlingen mellan kommuner är en viktig faktor när det gäller att analysera regional tillväxt och utveckling. Som beskrivits tidigare i denna rapport utgör pendlingsmönster en av de viktigaste grunderna för att definiera funktionella regioner. När man fokuserar på arbetsmarknaden utgör intensiteten i pendlingen mellan olika platser grunden till det som brukar kallas lokala arbetsmarknader. Lokala arbetsmarknader består av områden eller kommuner mellan vilka det är en relativt intensiv arbetspendling. Det innebär att inom en lokal arbetsmarknad kan olika individer i ett hushåll finna både arbetsplats och bostad. Med ökad pendling ökar integrationen mellan platser. När antalet kommuner som binds ihop på detta sätt ökar brukar man benämna det som att det sker en regionförstoring. Sådan integration och regionförstoring är viktiga förutsättningar för den typ av agglomerationseffekter och platsbundna stordriftsfördelar som vi beskriver tidigare i denna rapport.

Av denna anledning är det viktigt att studera vilka pendlingsförhållanden som råder för Trelleborgs kommun. Denna information ger oss en uppfattning om kommunens integration med omgivande kommuner och den funktionella region som Trelleborg tillhör.

Figur 4.1 nedan visar inpendlingen och utpendlingen till och från Trelleborgs kommun under perioden från 2002 till 2018. Man ser från figuren att utpendlingen är betydligt större än inpendlingen. Det betyder att en betydligt större del av de som har ett jobb arbetar utanför kommunen jämfört med de som bor i någon annan kommun men jobbar i Trelleborg. Vi kan konstatera att både in- och utpendlingen har ökat under perioden. Inpendlingen har trendmässigt växt med omkring 40 personer per år och utpendlingen har under perioden växt med i omkring 250 personer per år. Utpendlingskurvan har en brantare lutning än inpendlingskurvan. Som en konsekvens av detta ökar gapet mellan kurvorna över tid.

Detta gör att Trelleborg är en typisk boendekommun. Detta är ett ganska typiskt utseende för det som brukar kallas kranskommuner och som ligger runt större städer och kommuner. Pendlingsströmmarna visar tydligt att Trelleborgs kommun har sin fördel i att attrahera boende. En fördelaktig effekt av detta förhållande ligger i att kommunens skatteintäkter går till den kommun där man bor och inte där man jobbar. Så en högre utpendling betyder på ett direkt sätt att skatteunderlaget ökar.

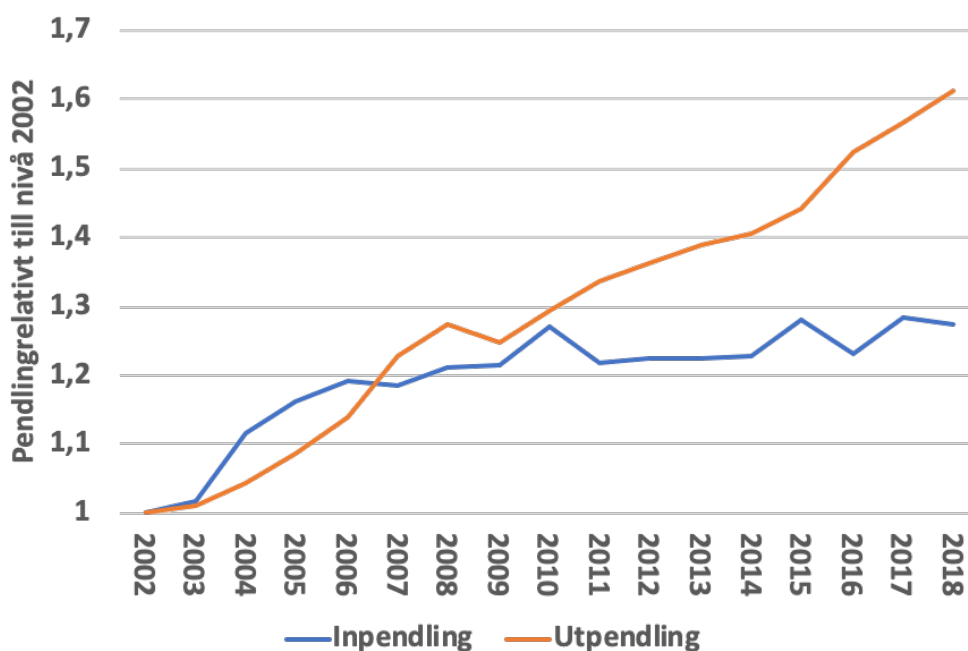


Figur 4.1: Utveckling av in- och utpendling till/från Trelleborg (2002-2018)

Källa: SCB

I figur 4.2 nedan visas samma information som i figur 4.1. Skillnaden är att vi indexerat pendlingen så att vi lättare kan se de relativa förändringarna. Indexeringen är gjord så att nivån för båda kurvorna är lika med 1 under startåret 2002. Från startåret fram till ungefär år 2010 följer kurvorna varandra ganska väl. Så i relativa termer växer båda i ungefär samma takt. Efter 2010 viker inpendlingen av och den relativa tillväxttakten mattas betydligt. Samtidigt fortsätter utpendlingen att öka i samma takt. Så bilden säger att vi har något av ett trendbrott i relationen mellan pendlingskurvorna. Vi observerar att detta i stort sammanfaller tidsmässigt med den ekonomiska krisen som inföll ungefär 2008-2009 för Sveriges del.

En ytterligare notering som kan göras är att den relativa tillväxttakten tycks ytterligare öka under de senaste åren. Under 2015 tar kurvan ett skutt uppåt. Utan att ha undersökt frågan närmare noterar vi att detta sammanfaller tidsmässigt med att trafiken med Pågatågen startade.



Figur 4.2: Normerad in- och utpendling till/från Trelleborg (2002-2018)

Källa: SCB

Hittills har vi endast tittat på pendling in till och ut från Trelleborg. Vi ska nu titta på från vart och till vart strömmarna går. Denna information återfinns i tabell 4.1 nedan. Tabellen visar de kommuner som Trelleborg har mest pendlingsutbyte med. Den kommun som klart kommer på första plats är Malmö. Detta är ju helt naturligt eftersom Malmö kan betecknas som centralorten i sydvästra Skåne. Vi noterar att utpendlingen till Malmö är mer än fyra gånger så stor som inpendlingen. Omkring hälften av all utpendling från Trelleborg har Malmö som destination. Övriga kommuner med stort pendlingsutbyte med Trelleborg är Vellinge, Lund och Svedala.

Tabell 4.1: In- och utpendling till/från Trelleborgs kommun 2018

Kommun	Till Trelleborg	Från Trelleborg	Differens
Malmö	1411	5869	-4458
Vellinge	679	1024	-345
Lund	152	667	-515
Svedala	304	638	-334
Burlöv	46	253	-207
Skurup	275	245	30
Ystad	136	232	-96
Stockholm	14	168	-154
Staffanstorp	74	153	-79
Helsingborg	35	112	-77
Lomma	43	73	-30

Källa: SCB

En ytterligare intressant observation man kan göra är att en mycket stor andel av pendlingen sker åt nordväst i riktning mot Malmö-Lund. Ungefär 65 procent går i denna riktning. Man kan tala om något av en pendlingskorridor. Detta är en stor fördel jämfört med ett spritt pendlingsmönster åt många olika håll. En relativt koncentrerad korridor innebär att samma eller delvis samma infrastruktur för en stor del av pendlingen. Detta gör att avkastningen på investeringar i denna infrastruktur kan förväntas vara relativt hög, särskilt i jämförelse med en situation med ett mer spritt mönster. Denna omständighet borde också kunna ge underlag för en jämförelsevis mer effektiv kollektivtrafik.

5. RESULTAT

Som beskrivs ovan använder vi modellen DYNLOK för beräkning av förväntade effekter enligt det scenario som rapportens analys är inriktad mot. Den fråga som studien är inriktad mot är vilka effekter som planerade investeringar kopplat till Kuststad 2025 kan förväntas resultera i. Vi gör valet att jämföra dagens situation (eller de förutsättningar som var för handen 2018 som vi har tillgängliga uppgifter till) med en situation när en ny jämvikt etablerat sig och de planerade investeringarna är genomförda.

Vi har också ambitionen att indikativt kunna presentera hur effekter kan förväntas realiseras vid olika tidsintervall. Vi genomför beräkningarna på ett sådant sätt att de effekter som kan förväntas vara relaterade till förändringen i form av nya förutsättningar transportinfrastrukturen (ny östlig infart för Europaväg 6 till Trelleborg och ett mer östligt läge för hamnen) kan urskiljas. Vidare utnyttjar vi den genomsnittliga nivån som befolkningsutvecklingen uppvisar från mitten av 1980-talet och framåt som antagande om potentiell långsiktig underliggande utvecklingstrend när vi gör vår beräkning om förväntad framtida utveckling.

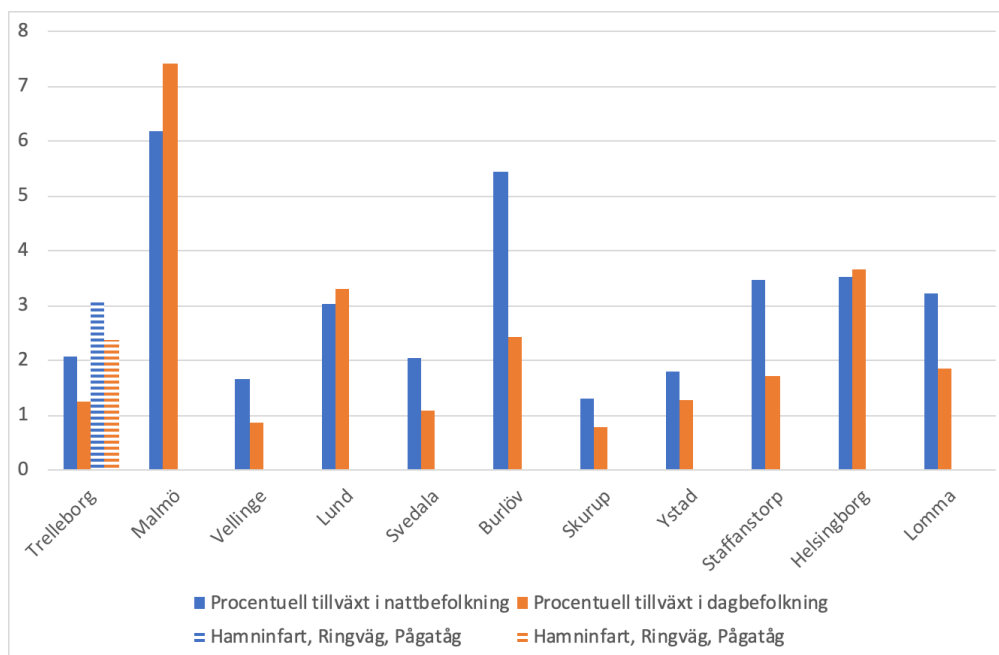
Det är viktigt att notera att en förutsättning för att tillväxttenden för befolkningens utveckling ska kunna antas fortsätta med stor sannolikhet vilar på antagande om en nybyggnation som matchar den genomsnittsstorlek som finns för hushållen i Trelleborg. Som visats tidigare så finns det redan idag fler personer per bostad jämfört med genomsnittet i riket och i sydvästra Skåne-regionen vilket innebär att nybyggnation av bostäder måste ses som en vital förutsättning för en långsiktigt stark befolkningstillväxt som motsvarar den som finns idag. Dessutom indikerar prisutvecklingen i Trelleborg att det är av stor vikt att nybyggnation kan ske på platser där det finns en stark betalningsvilja för bostäder.

En särskild del i analysen ägnar vi åt frågan om hur den nya transportinfrastrukturen och de nya förutsättningarna för resande kan förväntas bidra till effekter på arbetsmarknaden. I detta sammanhang gör vi också valet att inkludera beslutade och pågående investeringar som finns i arbetsmarknadsregionen som Trelleborg ingår i som har Malmö-Lund som kärna, och som även är kopplad till Köpenhamn. Exempel på sådan investering är det 4-spår som byggs mellan Lund och Arlöv och som påverkar tillgänglighet till arbetsplatser även för boende i Trelleborg. Ett annat exempel är Pågatågen som introducerade trafik mellan Malmö och Trelleborg i december 2015. I det dataunderlag vi arbetar pågår fortfarande en tillväxtprocess med avseende

på hur personer gör nya val att resa med tåg istället för buss och bil. Detta är något vi beaktar som innebär både att resandet totalt sett stimuleras men också att fördelningen mellan kollektivtrafik och bil påverkas. Studien resulterar i en presentation av scenario för utveckling med genomförande av Kuststad 2025 för förväntad tillväxt i befolkning, sysselsättning/näringsliv, inkomster/köpkraft, nybyggnation av fastigheter och detaljhandel.

En första del i analysen är att beräkna vilken förväntad påverkan som planerade investeringar i transportinfrastrukturen i regionen kan förväntas innebära för Trelleborg. Beräkningen inkluderar beslut som är fattade för den nationell planen för infrastrukturen för åren 2018–2029 som berör sydvästra Skåne-regionen. Vi redovisar resultaten också för övriga kommuner som ingår i regionen i sydvästra Skåne som Trelleborg är en del av. Figuren nedan, med stapeldiagram, visar resultaten av vår beräkning. I syfte att visualisera betydelsen av Kuststad 2025 redovisar vi den beräknade påverkans-effekt som den östliga ringvägen och östliga hamnfarten samt trafikeringen med Pågatågen har (med antagande om 20 minuters trafik under de tiderna med hög efterfrågan) med de streckade staplarna för Trelleborg.

Figuren nedan visar effekter som väntas växa fram under en 10-årig anpassningsperiod efter det att investeringar är genomförda när en ny jämvikt infinner sig. Denna nya jämvikt kan antas växa fram åren 2026-2040 (när också den nationella infrastrukturplanen är realiserad). Figuren redovisar procentuell ökning i natt- respektive dagbefolkning, dvs. arbetskraft respektive arbetsställen.



Figur 5.1: Förväntad tillväxt av arbetskraft

Som framgår av stapeldiagrammen i figuren ovan kan de relativt mest betydande effekterna förväntas i regionens kärnkommun Malmö. Sedan erhåller Burlöv en relativt stark ökning i nattbefolkning. Kommunerna Lund, Staffanstorps, Helsingborg och Lomma är sedan förhållandevis jämförbara med avseende på beräknad tillväxt i nattbefolkning. Det finns skillnader mellan dessa kommer när vi ser till den förväntade tillväxten i dagbefolkningen. Med Kuststad 2025 och den tillkommande effekten av Pågatågen kan den förväntade relativa tillväxten i nattbefolkning bli på samma nivå i Trelleborg som för kommunerna Lund, Staffanstorps, Helsingborg och Lomma. Utan den tillkommande effekten från Kuststad 2025 och Pågatågen blir emellertid inte den relativa tillväxten i nattbefolkningen på samma nivå utan istället väsentligt lägre i Trelleborg.

Med utgångspunkt i de beräknade förväntade tillväxteffekterna i befolkning som redovisas ovan kan vi sedan beräkna också förväntade effekter i tillväxt den lokala utvecklingen i Trelleborg. Genom att utnyttja antaganden om intjänande förmåga och produktionsvärden samt lönesummor som finns i kommunen är det möjligt att sammanställa en kalkyl för ett typiskt år när effekterna realiserats. Vidare kan vi ta utgångspunkt i förhållanden som finns i Trelleborg som beskrivs ovan och beräkna den förväntade potentialen för tillväxt i bostadsefterfrågan som kan ligga till grund för nybyggnation av bostäder. Vi utgår då från att en tillkommande byggnation ackompanjerar befolkningstillväxten med tillkommande bostäder som har omkring

2 personer per hushåll och bostadsenhet, samt att vi utgår från dagens genomsnittliga boendeyta per person.

Vi gör också en utblick mot förväntade effekter inom detaljhandeln, med en uppdelning på dagligvaruhandel och sällanköpsvaror. I vår beräkning utnyttjar vi antaganden baserade på genomsnittliga förhållanden inom respektive del av detaljhandeln med avseende på antagande om omsättning per kvadratmeter handel, omsättning inom handel som kan relateras per person i befolkning i Trelleborg. I denna del av vår kalkyl antar vi att den relation som finns för handeln idag kommer att gälla också i framtiden, vilket kan rymma en underskattning eftersom utbudet sannolikt blir mer diversifierat inom handeln när staden växer som kan bidra till att behålla mer köpkraft inom kommunen som annars spiller över till den större marknaden i exempelvis Malmö.

Tabell 5.1: Scenario för potentiell tillväxt i Trelleborg genom investeringar i Kuststad 2025 och transportinfrastrukturen fram till 2026

Variabel	Tillväxt
Befolkning (personer)	1420
Dagbefolkning (personer)	335
Nattbefolkning (personer)	650
BRP (Mkr/år)	328
Lönesumma (Mkr/år)	117
Bostäder (antal)	700
Bostäder (kvm)	61061
Kontor (kvm)	8375
Dagligvaruhandel (kvm)	866
Sällanköpsvaruhandel och service (kvm)	2854

Uppgifterna som redovisas i tabellen ska tolkas som potentiella effekter som kan realiseras genom investeringarna. Exempelvis kan vi se tillväxten i befolkning som resultat av att Kuststad 2025 genomförs i de delar som utvecklar transportinfrastrukturen med östlig ringväg och östlig infart till hamnen samt att hamnen förflyttas till ett östligt läge.

I beräkning ingår också de planerade investeringarna transportinfrastrukturen som finns med i den nationella planen för infrastrukturen för åren 2018–2029 för sydvästra Skåne. Beräkningarna som redovisas är resultat från DYNLOK som beskrivs tidigare i rapporten. Som vi kan se från tabellen ovan kan vi förvänta oss en tillväxteffekt för befolkningen på drygt 1400 personer. Vi kan vidare se de förväntade tillväxteffekterna ett ”typiskt år” när ny jämvikt etablerats i ekonomin uttryckt som tillväxt i dag- respektive nattbefolkning. Vidare erhåller vi också beräkning för förväntad tillväxt i BRP och lönesumma i Trelleborg kommun och de förväntade effekter som DYNLOK-beräkningen ger en grund för med avseende på potential för bostadsbyggnation och tillkommande handel samt kontorsytor.

Beräkning ovan visar den isolerade effekten av de insatser som kan kopplas till den nationella planen för infrastrukturen för åren 2018–2029 för sydvästra Skåne, östlig ringväg och östlig hamnfart (med hamnen förflyttad till ett östligt läge). I denna beräkning ingår inte den del av utvecklingen som följer av en underliggande trendmässig utveckling som finns i övrigt för Trelleborg, dvs. den trendmässiga utveckling i tillväxt i befolkning som finns över en längre tid som vi redovisat ovan för perioden från mitten av 1980-talet fram till idag.

Denna trendmässiga utveckling motsvarar i genomsnitt en årlig tillväxt med 0,8 procent för befolkningen. Som vi beskriver ovan måste en sådan tillväxt i befolkning också åtföljas med nytillskott på bostadsmarknaden. Inte minst framstår detta som viktigt i Trelleborg eftersom antalet personer per bostad redan är högre än genomsnittet både i riket och i övriga regionen som Trelleborg är en del av. Prisbilden i Trelleborg är också sådan att nybyggnation behöver komma till stånd i lägen som är attraktiva och som kan locka till sig en hög betalningsvilja. På en marknad med väsentligt högre prisnivå, exempelvis Stockholms bostadsmarknad kan motsvarande lägesspecifika egenskaper väga mindre tungt med avseende på förutsättningar för att avyttra nyproduktion jämfört med Trelleborg.

Den trendmässiga utvecklingen är därmed mycket viktig att kunna addera till de beräkningar som redovisas ovan för att få en komplett bild av den potential för utveckling som finns i Trelleborg. Vi antar då att Kuststad 2025 realiserar bebyggelse i attraktiva områden i det nuvarande hamnområdet och att Trelleborgs stad bildar en sammanhållen tätortsmiljö med den nya stadsdelen som en integrerad del av staden. Detta innebär att det inte finns någon avskiljande barriär mellan staden och den nya stadsdelen i form av Europaväg 6 eller liknande. Bebyggelsen antas vara sammanhållen med kommersiellt stråk med handel och service som

utvecklas från dagens centrum i Trelleborg i riktning mot den framväxande stadsdelen i hamnområdet.

I tabellen nedan redovisar vi hur den trendmässiga utvecklingen kan förväntas bli i Trelleborg (när inte effekterna som redovisas i tabell 5.1 är inkluderade). Vi har här framskrivet befolkningen med antagande om en årlig tillväxttakt med 0,8 procent. Beräkningarna för tillväxt i bostäder, dagligvaror och sällanköpsvaror som samtliga rymmer viktiga perspektiv på stadsutveckling är beräknade på samma sätt som beskrivs ovan, dvs. med utgångspunkt i förhållanden som finns i dag när det gäller omsättning per person inom handel och omsättning per kvadratmeter inom olika former av handel mm.

Tabell 5.2: Beräknat scenario baserat enbart på den utvecklingstrend som motsvaras av den genomsnittliga årliga befolkningstillväxten sedan mitten av 1980-talet

Period	Befolkning	Bostäder	Dagligvaror	Sällanköpsvaror
	(personer)	(antal)	(kvm)	(kvm)
2018-2025	2500	1250	1500	5000
2026-2030	1850	900	1100	3700
2031-2035	1900	950	1200	3800
2036-2040	2000	1000	1200	4000
Totalt	8250	4100	5000	16500

Kuststad 2025 innebär att stadsutveckling koncentreras till Trelleborg tätort/centrala delar med utveckling av bostäder i attraktiva havsnära lägen i dagens hamnområde med närhet till stationen och pendlingsmöjligheter med Pågatågen.

Med denna förutsättning kan vi förvänta oss en självförstärkande tillväxteffekt som drivs av sk. agglomerationsekonomier¹. Dessa geografiska stordriftsfördelar i den urbana ekonomin och den styrka som de kommer att ha beror på hur planeringen förmår att ge en förtätad och sammanhållen stadsmiljö med ett varierat utbud av varor och tjänster och som genom sin täthet erbjuder en marknad med stor köpkraft och efterfråga från konsumenter och företag.

¹ Med agglomerationsekonomier menas de produktivets-/effektivitetsökningar som uppstår när ekonomiska aktiviteter ligger nära varandra. Dessa orsakas främst av att olika marknader fungerar på ett mer effektivt sätt samt att ny kunskap sprids på ett bättre sätt. Därför talar man ibland om stordriftsfördelar som är platsbundna.

I denna studie har vi inkluderat effekten av förväntade agglomerationsekonomier. Denna beräkning är baserad på en statistisk analys som beskriver hur agglomerationsekonomier samvarierar med storlek på tätorter och städer i den svenska ekonomin. Vi ser då till regressions sambanden mellan tätorters storlek och tillväxten av tätorterna. Vi erhåller då ett elasticitetssamband som vi sedan använder oss av för att prognosticera hur tillväxten i tätortens storlek normalt (eller genomsnittligt för den storleksnivå som tätorten tillhör i den svenska ekonomin) genererar en självförstärkande tillväxteffekt enbart utifrån sin egen storlek. Denna beräkning gör vi för Trelleborg och adderar till de underlag vi har erhållit från DYNLOK-beräkningen och beräkningen av den förväntade trendmässiga utvecklingen som vi presenterar i tabellerna 5.1 och 5.2 ovan.

När vi lägger samman dessa tre delar erhåller vi sedan en summering av scenariot för Trelleborgs utveckling med utblick mot 2040 med potential för tillväxt i befolkning, bostäder och handel med de antaganden vi utgår från som innebär att Kuststad 2025 realiserar med nya investeringar i transportinfrastruktur både i övriga Skåne regionen (som är beslutade) och östlig ringväg, östlig hamninfart och östligt läge för hamnen. Vår samlade beräkning redovisas i tabellen nedan.

Tabell 5.3: *Scenario för utvecklingen i Trelleborg fram till 2040*

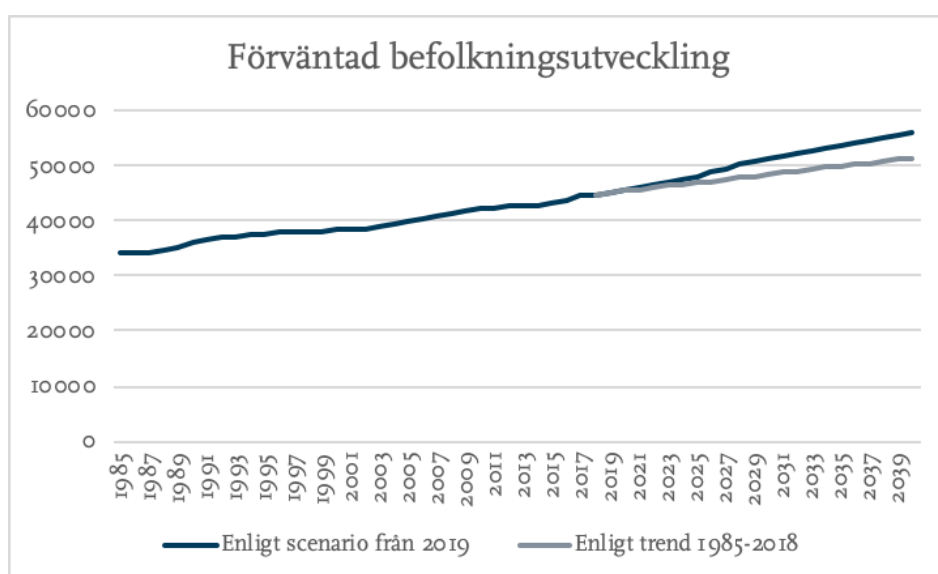
Befolkning (personer)	Bostäder (antal)	Dagligvaror (kvm)	Sällanköpsvaror (kvm)
11000	5500	6000	19000

Analysen utgår implicit från antagande om att planering görs på ett ”genomsnittligt” sätt som är typiskt för landets kommuner. Detta beror på att våra underlag är baserade på de förhållanden som finns i den svenska ekonomin vilket också bestämmer våra antagande såväl som beräkningar av förväntade effekter.

Det finns därför ett utrymme för att en professionell och initierad planering har goda förutsättningar att kunna nå längre jämfört med den ”genomsnittlig” nivån och på det viset erhålla en större utvecklingskraft. Exempel på hur en sådan utveckling kan realiserar är att på ett bättre än genomsnittligt sätt bland Sveriges kommuner åstadkomma täthet och diversitet i stadsmiljön, att kunna utveckla mer attraktiva boendemiljöer jämfört med vad som

genomsnittligt går att åstadkomma bland Sveriges kommuner, eller en mer effektivt utvecklad och tillgänglig kollektivtrafik och så vidare.

I syfte att åskådliggöra skillnaden mellan den trendmässiga utvecklingen i Trelleborg och den utveckling som Kuststad 2025 innebär konstruerar vi ett diagram som jämför trenden med det scenario som vi studerar i denna rapport för befolkningens utveckling som visas i figuren nedan. Observera att det är svårt att se hur den framskrivna utvecklingen av trenden ska vara möjlig att realisera om det inte finns något annat projekt som kan åstadkomma den nödvändiga byggnationen av bostäder.



Figur 5.2: Framskrivning av befolkningsutveckling

Som vi kan se i figuren indikerar våra beräkningar en skillnad med omkring 5000 personer i befolkningen. Detta tolkar vi ett perspektiv om den potential till förstärkt utveckling som Kuststad 2025 innebär för den förväntade utvecklingen i Trelleborg.

6. SLUTSATS OCH UTBLICK MOT SCENARIO FÖR TRELLEBORGS UTVECKLING

I denna rapport har vi beskrivit stadsutvecklingsprojekt Kuststad 2025 och skattat dess effekter i en scenariobaserad beräkning. Trelleborgs geografiska läge i en dynamisk del av Norden ger goda förutsättningar för en positiv utveckling. Trelleborgs befolkningstillväxt är positiv och befolkningen ökade under 2019 med 538 personer. Kommunens geografiska läge innebär ett förhållandevis litet avstånd till regionens kärna med kommunerna Malmö-Lund. Detta är positivt med avseende på möjligheter att få stimulans och draghjälp från dessa kommuners arbetsmarknad, utbildningsplatser och näringsliv när det gäller Trelleborgs utveckling. Trelleborg har också sin sannolikt största konkurrensfördel i att vara en kommun för boende och har mycket goda förutsättningar med närhet till havet mm att kunna erbjuda attraktiva boendevillkor.

Stadsutvecklingsprojektet Kuststad 2025 bygger på en ny östlig infart som medför att Europaväg 6 inte längre ligger som en barriär mellan havet och staden. I utvecklingsprojektet Kuststad 2025 ingår att flytta hamnen i sydöstlig riktning och därigenom också friställa mark för stadsutveckling och göra det möjligt att staden möter havet. En huvudsak i projektet är byggandet av 5000 nya bostäder med närhet till havet. Med en samlad stadsutveckling där den nya stadsdelen i nuvarande hamnområdet blir en integrerad del av Trelleborgs stad ges bra villkor för att utveckla platsbundna stordriftsfördelar i stadsmiljön som på ett självförstärkande sätt kan bidra till ekonomisk tillväxt och att attrahera befolkning.

Studien har identifierat samhällsekonomiska nyttor som kan förväntas uppstå som ett resultat av att projektet Kuststad 2025 genomförs. Beräkningar har genomförts där vi tillämpar modellen DYNLOK.

Flytten av hamnområdet och en eliminerad barriär mot havet är viktiga förutsättningar för att kunna utveckla attraktiva bostäder med en betalningsvilja i nivå med produktionskostnaderna. Projektet möjliggör en utvecklad kvalitet för stadens centrum som kan möta havet när hamnen flyttar till ett östligt läge och den östliga ringvägen byggs. Projektet innebär att mark frigörs som gör det möjligt att nya boendemiljöer kan byggas med hög boendekvalitet och närhet till havet, stadskärnan och Trelleborgs järnvägsstation. Med Europaväg 6 flyttad till den östliga ringvägen är det möjligt att utveckla stadsmiljön i Trelleborg så att den blir

sammanhållen/integrerad med den nya byggnationen i det tidigare hamnområdet. Projektet innebär en tillväxtstimulans för näringslivet med positiva effekter på sysselsättning och utbud i Trelleborg. Tillväxt i befolkning och näringsliv ger förutsättningar för tillkommande detaljhandel, både dagligvaror och sällanköpsvaror.

De frigjorda ytorna som flytten av hamnen och den östliga ringvägen innebär också en möjlighet att utveckla rekreationsområden där staden möter vattnet. Planerade och beslutade investeringar ger förutsättningar för en starkare integration med regionen i Sydvästra Skåne genom högre tillgänglighet till arbetsplatser, utbildningsplatser och service. Dessa effekter bidrar tillsammans till de tillväxteffekter som beräkningarna i denna studie presenterar.

Nedan sammanfattar vi våra beräkningar och slutsatser kort. Betydelsen av tillgänglighetsförbättringar som beror på en östlig ringväg och hamnfart, samt anpassning till ökad järnvägskapacitet i regionen kan förväntas ge:

⇒ **Arbetsmarknad/Näringsliv:**

Sysselsättningen förväntas öka med 1,25% med potential för mer. Kopplat till denna utveckling finns en potential att utveckla fastigheter för kontor med 8000-10000 kvm.

⇒ **BRP-tillväxt, lönesumma/marknadspotential, skattekraft:**

BRP förväntas växa med ungefär 325 MKR per år (Nuvärde=4,7 MdrKR)

Lönesumma förväntas växa med ungefär 120 MKR per år (Nuvärde=1,7 MdrKR)

Som en följd av detta kommer den kommunala skatteintäkten (vars skattesats idag ligger på 20,6%) öka med ungefär 24 MKR (NV=350 MKR).

⇒ **Bostäder:** Sammanfattningsvis uppskattas det ekonomiska utrymmet ge plats för cirka 5000 bostäder (om det färdigställs med 250 nya bostadsrätter per år blir fastighetsvärdet för dessa drygt 4-6 MdrKR i dagens prisnivå).

Beräkningen bygger på en ackumulerad brist på bostäder som en effekt av att befolkningstillväxten 2000-2018 varit på en nivå där vi skulle förvänta oss 1500 fler färdigställda bostäder. Om denna uppskattade samlade brist ”byggs bort” motsvarar detta en byggnation av ungefär 100 bostäder per år under perioden 2019-2040. Antar vi vidare

att befolkningen växer med 300 personer per år motsvarar detta en byggnation av cirka 150 bostäder per år under perioden 2019-2040.

En årlig byggnation av exempelvis 250 bostäder resulterar i 5000 nya bostäder under en 20-årsperiod. I fallet med ett byggande av 250 bostäder om året blir volymen nya lägenheter nästan 3 gånger så hög per år jämfört med genomsnittet åren 2000-2018, eller drygt 4 gånger så hög jämfört med 2010-2018.

⇒ **Handel:** Den skattade effekter i underlag för detaljhandel som en effekt av befolkningsökningen är ungefär 25000 kvm tillkommande detaljhandel.