





A wide-angle photograph of a modern urban plaza. In the foreground, several young trees with bright yellow-green foliage are planted in individual wooden planters. The ground is paved with light-colored rectangular tiles. In the middle ground, there are several wooden benches with metal frames. A green bus is visible on the left side of the plaza. In the background, there are multi-story buildings and a clear blue sky with scattered white clouds.

# INFRASTRUKTUR & RESANDE



# T RAFIK - MÅL

I samhällsplaneringen behöver Sveriges kommuner visa hur man bidrar till att nationella och regionala klimatmål nås. Bilen kommer under lång tid att vara viktig för samhället och det finns resor där bilen är nödvändig. För att nå klimatmålen är det dock viktigt att arbeta för att det ska vara enkelt att resa hållbart.

## RESVANOR (HELA KOMMUNEN)

Trelleborgs kommun deltog i den regionala resvaneundersökningen som gjordes i Skåne 2013. Det som framförallt skiljde de boende i Trelleborgs kommun från den genomsnittliga skåningen vad gäller resvanor är färdmedelsvalet. Trelleborgarna väljer bilen i högre utsträckning (67 % av resorna jämfört med 57 % i snitt för hela Skåne) och gör en mindre andel av resorna med cykel eller med tåg. Efter bilen är cykel (11 %) följt av gång (10 %) de vanligaste färdmedlen.

Arbete pågår i år för att färdigställa Region Skånes nya resvaneundersökning. Förhoppningen är att dess resultat ska kunna arbetas in i översiktsplanen till utställningen.

Statistik gällande kollektivtrafik visar att resandet under 2018 har ökat på samtliga

busslinjer samt för tågresandet, vilket är mycket positivt. I den kommande resvaneundersökningen får man reda på hur utvecklingen för bilresorna har sett ut.

## MÅL FÖR HÅLLBART RESANDE

Trelleborgs kommun har tagit fram en trafikstrategi där mål finns för hur trafiken ska utvecklas fram till år 2028 i hela kommunen. Ett huvudmål och tre hänsynsmål som alla samverkar med varandra har satts upp. Huvudmålet är en förändrad färdmedelsfördelning med högre andel gång-, cykel- och kollektivtrafik och lägre andel biltrafik samt mindre tung trafik i centrala Trelleborg. I trafikstrategin är målet för färdmedelsandelar uppdelat på staden, de livskraftiga orterna respektive landsbygden medan övriga mål gäller för hela kommunen.

I staden finns en stor potential att överflytta fler resor till gång, cykel och kollektivtrafik. Målet gällande färdmedelsfördelningen av huvudresorna i staden är att 42% ska ske med bil, 34% med gång eller cykel och 25% med kollektivtrafik.

## HUVUDMÅL: RESOR OCH TRANSPORTER

- Resorna som invånarna i kommunen gör ska i större utsträckning ske med hållbara transportslag. Målet är en färdmedelsfördelning som motsvarar de mål som Region Skåne satt upp i Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 uppdelat på specifika mål för staden, de livskraftiga orterna respektive landsbygden. Målet för de livskraftiga orterna har satts generellt för orterna men på grund av de olika förutsättningarna som orterna har är det naturligt att resandet också skiljer sig mellan dem.
- Mängden tung trafik i centrala Trelleborg ska minska.
- Transportsystemet ska skapa god tillgänglighet till viktiga samhällsfunktioner för alla kommunens invånare och besökare. Tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka och resor upp till 3 km ska gå lika fort med cykel som med bil.
- Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

### RESANDETS UTVECKLING MED PÅGÅTÅG TOTALT

2016-2017  
+17 %

### RESANDETS UTVECKLING MED STADSBUSS TOTALT (alla linjer)

2016-2017  
+7,2 %

2017-2018  
+10,1 %

### RESANDETS UTVECKLING MED REGIONBUSS

BUSSLINJE	2016-2017	2017-2018
144 Anderslöv - Ö Grevie		+0,0%
183 Trelleborg - Anderslöv		+0,2%
145 Trelleborg - Svedala	-10,9%	+1,0%
146 Trelleborg - Malmö C	-0,1%	+4,9%
181 Trelleborg - Vellinge	+11,0%	+12,9%
184 Trelleborg - Klagstorp	-16,1%	-24,6%
190 Trelleborg - Ystad	+1,2%	+8,7%
<b>Totalt</b>	<b>-2,3%</b>	<b>+5,4%</b>

## TRAFIK - MÅL forts.

### HÄNSYNSMÅL: TRAFIKSÄKERHET

- Ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.
- Antalet måttligt och lindrigt skadade ska halveras jämfört med 2016.

forma framtidens samhälle. Genom att skapa bra vanor tidigt är förhoppningen att barnen kommer ta med sig sina hållbara resvanor in i vuxenlivet. Möjlighet att röra sig själv i staden och trafikmiljön är också en viktig del i barns utveckling.

### HÄNSYNSMÅL: MILJÖ OCH HÄLSA

- Utsläpp av kväveoxider, flyktiga organiska ämnen och partiklar från trafik ska minska i enlighet med miljömålsprogrammet.
- Utsläppen av växthusgaser ska minska kontinuerligt för att 2050 vara noll.
- Alla barn som bor inom sin skolas upptagningsområde ska gå, cykla eller åka kollektivt till skolan. Att lyfta barn som målgrupp är viktigt då det är denna grupp som kommer leva i och

### HÄNSYNSMÅL: TRYGGHET

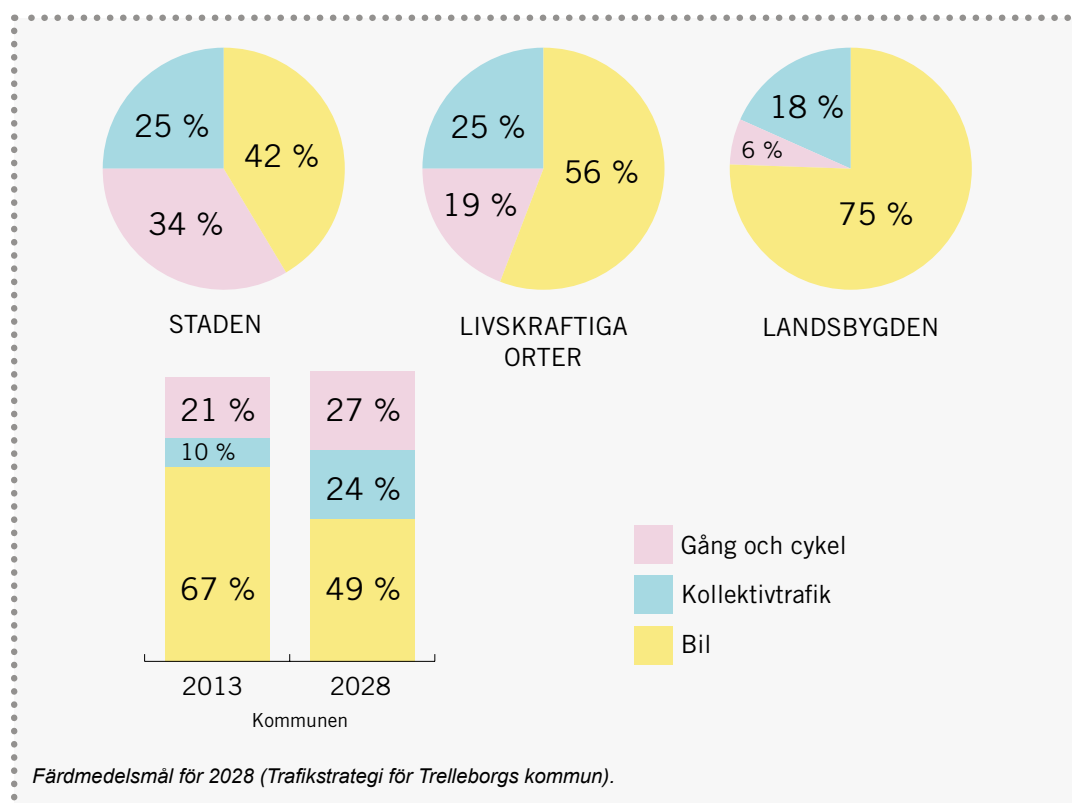
- Andelen invånare som upplever trafikmiljön trygg ska öka.

### NY TRAFIKSTRATEGI OCH TRAFIKPLAN FÖR TRELLEBORG

Trelleborgs kommun arbetar med att ta fram en trafikstrategi och trafikplan med målsåret 2028. I trafikstrategin preciseras kommunens övergripande mål kring trafik och trafikplanen innehåller strategier och åtgärder för hur målen i trafikstrategin ska uppnås. Båda dokumenten beräknas att antas under 2019.

### LÄS ÄVEN!

- Cykelstrategi Trelleborgs kommun 2016-2020.
- Trelleborgs kommuns miljömålsprogram.
- Hållbarhetspolicy för Trelleborgs kommun.





# T RAFIKSTRUKTUR

## BEFINTLIG VÄGSTRUKTUR

Väg E6/E22, väg 108 samt väg 9 tillhör det statliga vägnätet och vägarna sträcker sig genom Trelleborgs kommun i både öst-västlig och nord-sydlig riktning. Dessa vägar tillhör kategorin funktionellt prioriterat vägnät där E6/E22 klassas som nationellt och internationellt viktig väg. Väg 108 och väg 9 tillhör kategorin kompletterande regionalt viktiga vägar. Tillsammans med Västra ringvägen, Hedvägen, Havrejordsvägen och Östervångsvägen skapar detta övergripande vägnät en gatustruktur i Trelleborg som ger en mycket god tillgänglighet och framkomlighet för motorfordonstrafiken inte bara till, utan också inom staden.

Med bil kan man med lätthet nå alla delområden inom tätorten. Undantag är Hedvägen och väg 9 under morgon- och eftermiddags-trafiken. Generellt sätt är det även enkelt att hitta plats att parkera, framförallt i centrum. I Trelleborg är standarden för gående och cyklister inte lika god. I staden finns flertalet cykelbanor men standarden brister i bredd och kontinuitet. Ett ytterligare skäl till att det blir ont om plats är att gående och cyklister ibland måste samsas på samma utrymme. För att även gång och cykel ska bli ett attraktivt val behöver gående och cyklisters grundläggande behov tillgodoses på ett bättre sätt.

## FRAMTIDA TRAFIKSTRUKTUR

Principen för det framtida gatunätet i staden är att vända ut och in på strukturen. Detta sker genom att skapa en ringväg med hög framkomlighet för motorfordonstrafik inklusive gods som leder trafiken till samt runt Trelleborgs tätort. Trafik från ringvägen färdas sedan via ett flertal radiella stråk mot en "inre ring" bestående av Bryggaregatan, Hedvägen och Glasbruksvägen. Dessa stråk har en relativt god framkomlighet för biltrafiken och de leder trafik mellan tätortens olika delar. Området innanför denna inre ring utgörs av de centrala delarna av tätorten där samspel mellan de olika trafikanterna är av stor vikt. Här ska fotgängare och cyklister prioriteras högt.

Det ska vara möjligt att nå de centrala delarna med bil men på de oskyddade trafikanternas villkor och med en låg hastighet. På så vis skapas förutsättningar för att utveckla en levande och attraktiv stadskärna med tät bebyggelse, fler invånare, ökat underlag för handel, service och kollektivtrafik.

## LIVSRUMSMODELLEN

Stadens befintliga och framtida gatunät har klassificerats med utgångspunkt i livsrumsmodellen. Livsrumsmodellen är framtagen inom ramen för planeringsstödet Trafik för en attraktiv stad (TRAST) som är utarbetad i samarbete mellan Boverket, Trafikverket och Sveriges kommuner och landsting. Syftet med TRAST är bland annat att arbeta med tillgänglighet i staden samtidigt som stadens andra kvaliteter tas tillvara. I livsrumsmodellen klassificeras gaturummen genom att staden delas in i olika kategorier beroende på gatans karaktär.

- Frirum
- Integrerat frirum
- Mjuktrafikrum
- Integrerat transportrum
- Transportrum

Modellen är ett användbart verktyg för att ta tillvara Trelleborgs stadsbyggnadskvaliteter och hantera kvalitativa parametrar såsom karaktär, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet samt miljö- och hälsopåverkan samlat eftersom de alla påverkar stadens attraktivitet och i förlängningen hur medborgare reser. Genom att tillämpa livsrumsmodellen i planeringen finns möjlighet att tydliggöra prioriteringen av olika färdmedel i gaturummen.



De olika "rum" som staden delas in i enligt livsrumsmodellen.

## TRAFIKSTRUKTUR forts.



Schematisk illustration över befintlig trafikstruktur med ett regionalt vägnät med hög framkomlighet för motorfordonstrafiken genom tätorten. Illustrationerna är framtagna för Trafikplan för Trelleborgs kommun (remissversion) av Sweco.



Schematisk illustration över det framtida övergripande gatunätets struktur utifrån livsrumsmodellen. Streckade röda linjer representerar alternativa sträckningar av västra delen av ringvägen.



# GÅENDE



Stadsrum med höga fotgängarflöden, där man ser och möter andra människor, upplevs ofta som attraktiva och trygga stadsmiljöer samt bidrar till särskilt goda förutsättningar för service, ett mer hållbart samhälle etc. Generellt har fotgängare getts för lite utrymme i stadsrummet, detta trots att nästan alla resor börjar och/eller slutar till fots.

I planeringen är det således av stor betydelse att tillgodose fotgängarnas behov. I vissa fall kan det handla om behov av större enstaka insatser (såsom i stadens centrum), men fokus bör ligga på att göra flera mindre åtgärder. Eftersom gåendes behov skiljer sig åt är det viktigt att stadsmiljöerna utformas utifrån flera målgrupper.

## STÖRRE STRÅK FÖR GÅENDE IDAG OCH I FRAMTIDEN

De stråk som utgör de viktigaste och mest befolkade stråken idag i centrala Trelleborg är Österbrogatan, Hamngatan, som

leder till centralstationen och Algatan, som är ett gångprioriterat stråk med ett relativt rikt utbud av urbana verksamheter. Förutom dessa utgör även Valldammsgatan, Nygatan och C-B-Friisgatan (delvis gångprioriterat stråk) viktiga stråk.

Framöver, i och med större nya utbyggnadsområden, kommer C-B Friisgatan att bli ett tydligare nord-sydligt stråk mellan Lasarettet i norr och Sjöstaden i söder. I öst-västlig riktning kommer Allén och Spårvägen utvecklas tillsammans med ny bebyggelsestruktur. Även Valldamsgatans roll kommer att förstärkas via förlängning av gatan in i Sjöstaden. När Sjöstaden är mer utbyggd västerut kommer också Bryggaregatan att tydliggöras som ett nord-sydligt stråk mellan staden och Sjöstaden (se avsnitt *Nya stråk och kopplingar i centrala Trelleborg* för en mer djupgående beskrivning).



Röda linjer representerar särskilt starka gångstråk. Kartan är utarbetad utifrån konsultbolaget Spacescapes analys av gångflöden i Trelleborg. Kommunen har i efterhand lagt till två nya viktiga stråk som saknades i Spacescapes analys, Valen och Olof Palmes plats. Lasarettet utgör en stor arbetsplats vilket påverkar mängden gångflöden lokalt i kartan.

## GÅENDE forts.

## PRIORITERADE FOTGÅNGAR-STRÅK

För att tydliggöra och lyfta gåendes roll i staden behöver mer fokus läggas på fotgängares framkomlighet och upplevelse.

Framtida planering för gående ska utgå ifrån tanken om prioriterade fotgängarstråk som binder ihop stadens områden samt områden med stora gångflöden, såsom kollektivtrafiknoder, stora arbetsplatser och handelsstråk.

Precis som inom kollektivtrafiken och cykel så är avstånd, restid och genhet nyckelord för att människor väljer gång som färdstätt. Gående är känsliga för omvägar, vilket gör att gångnätet behöver en tät maskvidd för att kunna konkurrera med andra trafikslag. Därför kan det även lokalt, utanför de prioriterade fotgängarstråken, finnas skäl att prioritera fotgängare, till exempel vid skolor och förskolor.

Längs fotgängarstråken ska gåendes framkomlighet särskilt beaktas genom att omsorgsfullt utforma gaturummen, till exempel upphöjda korsningar, breda trottoarer, gångfartsområde etc.

I kartan nedan presenteras förslag till prioriterade fotgängarstråk. Till utställningsskedet av FÖP:en kommer kommunen att arbeta vidare med dessa.

## STÄLLNINGSTAGANDEN

- Stadsmiljön i centrala Trelleborg ska sätta fotgängaren i centrum.
- Fotgängare ska prioriteras särskilt högt vid förskolor och skolor
- Längs prioriterade fotgängarstråk ska särskild omsorg läggas för fotgängares framkomlighet och upplevelse
- Till utställningshandlingen kommer kommunens ställningstaganden och ambition gällande gående att utvecklas och tydliggöras.



## Prioriterade fotgängarstråk

Blå linjer visar på vilka stråk för gående som bör prioriteras i framtida planering. Stråken avslut är inte preciserat utan pilarna visar den framtida riktningen. Till utställningsskedet av FÖP:en kommer kommunen att arbeta vidare med förslaget.



# CYKEL



## CYKELSTRATEGI

Kommunens cykelstrategi antogs 2016 och anger en vision och mål för cykelutvecklingen i kommunen med sikte på år 2020. Visionen för cykelstrategin är att förbättrade möjligheter för cykling ska medföra att en majoritet av Trelleborgarna ska känna att cykel är förstahandsalternativet vid korta resor.

Detta konkretiseras i målen:

- Cykelns andel av korta resor, 0-5 km, ska öka från 26 till 34 procent mellan 2013 och 2020.
- Resor med cykel ska gå lika fort som med bil för resor upp till 3 km, uppnås senast 2020.
- Trelleborg ska bli tredje bästa cykelkommun i Skåne 2020.
- Andelen barn som cyklar till skolan ska öka.

## CYKLANDE I TRELLEBORG

Andelen resor som sker med cykel är lägre i Trelleborg än i Skåne totalt, 12 procent i Trelleborg mot 15 procent i Skåne.

Den genomsnittliga reslängden med cykel ligger på 2,0 km, i Skåne 3,0 km. Resor till arbetet sker till 12 procent med cykel i Trelleborg och resor för inköp görs till 11 procent med cykel.

Trelleborg följer generellt Skånemönstret gällande andel resor med cykel men ligger några procentenheter under Skåne. Trelleborg har potential att öka andelen cykelresor inom alla kategorier av resor.

## UTVECKLING AV CYKELINFRASTRUKTUR

Trelleborg lämpar sig väl för cykling då topografin i Trelleborg är relativt flack och branta backar saknas. Staden är också väl sammanhållen och avstånden är korta. Från centrum till ytterområde är det sällan längre

än två kilometer. Det finns därmed goda förutsättningar för att öka andelen cyklister i Trelleborg.

För att cykel ska vara ett attraktivt val måste satsningar på cykelnätet göras parallellt med en långsiktig förändring av den övergripande gatustrukturen. Detta tillsammans med en utveckling av staden genom förtätning i områden nära Trelleborgs C och stadskärnan skapar man de bästa förutsättningarna för en ökad andel resor med hållbara färdmedel.

## CYKELNÄTET I STADEN

Trelleborgs stad har ett relativt omfattande cykelvägnät. Generellt för cykelvägnätet i kommunen är att kvaliteten ofta är bristande samt att cykelbanorna är smala, det saknas ofta separering mellan gående och cyklande, och det saknas en enhetlig och säker utformning för cyklande i korsningspunkter. I det pågående arbete med trafikplanen har en klassificering gjorts av cykelvägnätet för att underlätta kommunens arbete med satsningar och prioriteringar av åtgärder i cykelnätet.

Cykelnätet har delats upp enligt följande klassificeringar:

- Prioriterat cykelnät: Ett stråk som är snabbt, gent och enkelt samt tillgängligt hela tiden.
- Kompletterande cykelnät: Kompletterar det prioriterade cykelnätet på kortare sträckor, tillätet med lägre standard.

## LIVSRUMSMODELLEN

Med hjälp av livsrumsmodellen klassificeras stadens gator utefter deras karaktär. Utmed gator som utgörs av frirum, integrerade frirum och mjuktrafikrum kan cykeltrafik samsas med andra trafikanter då de oskyddade trafikanterna är prioriterade här. Tillsammans med det utpekade cykelvägnätet utgör dessa gator ett finmaskigt nät för cykeltrafik i staden.

### LÄS ÄVEN!

- Cykelstrategi Trelleborgs kommun 2016-2020.
- Cykelplan för Trelleborgs kommun 2016-2020

### NY TRAFIKSTRATEGI OCH TRAFIKPLAN FÖR

Trelleborgs kommun har tagit fram en trafikstrategi och en trafikplan med måläret 2028 (remissversioner). Nu pågår arbetet med att färdigställa båda dessa strategiska dokument.



## CYKEL forts.

## BARNPERSPEKTIVET

Även om många av Trelleborgs gator erbjuder cyklister att cykla i blandtrafik är det viktigt att komma ihåg barns behov. Cykling i blandtrafik fungerar bra för barn när trafikflödena är låga, så som de ofta är på bostadsgator. I stadens centrala delar är cykling däremot ofta inte att rekommendera.

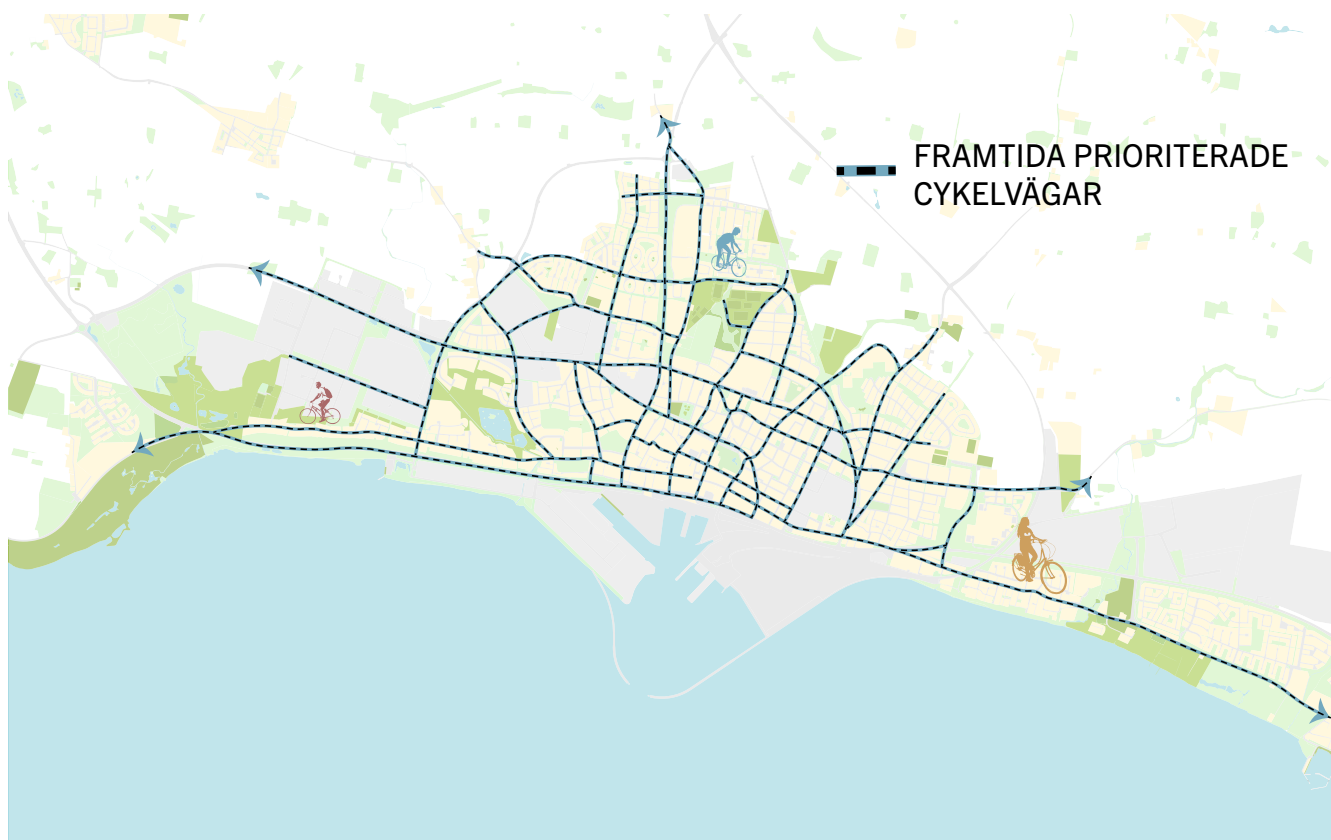
## SYDKUSTLEDEN

Sydkustleden är en cykelled som planeras att gå längs med kusten och kommer att invigdes tidigare i år. Cykelleden knyter ihop Kattegattleden i väst och Sydostleden i öster, därmed bildas en 90 mil lång nationell cykelled. Sträckan mellan Höllviken och

Trelleborg längst kusten beräknas stå färdig år 2022. Detta innebär att denna del av Sydkustleden till en början kommer gå på det mindre trafikerade vägnätet, en bit in från kusten. Sydkustleden skapar goda förutsättningar för både cykelpendling och cykelturism.

## STÄLLNINGSTAGANDEN

- Cykelns andel av korta resor, 0-5 km, ska öka från 26 till 34 procent mellan 2013 och 2020.
- Resor med cykel ska gå lika fort som med bil för resor upp till 3 km, uppnås senast 2020.
- Trelleborg ska bli tredje bästa cykelkommun i Skåne 2020.
- Andelen barn som cyklar till skolan ska öka.



Framtida prioriterat cykelvägnät. Kartan utgår från remisshandling till Trafikplan för Trelleborgs kommun och kommer att uppdateras när trafikplanen har färdigställts.



# KOLLEKTIVTRAFIK



## LÄS ÄVEN!

- Trafikförsörjningsprogram för Skåne.



Centrala Trelleborg trafikeras av pågatåg, sju regionbusslinjer samt tre stadsbusslinjer.

De senaste åren har resandet ökat för samtliga linjer på både stadsbussarna och regionbussarna samt på pågatågen.

## REGIONALA RESOR

Trelleborgs station återinvigdes 2015 och Kontinentalbanan öppnades då för pågatågstrafik på sträckan Trelleborg-Malmö-Helsingborg. Restiden till Malmö central är 34 min och tågen avgår med halvtimmetrafik under vardagar och helger. Även mot Helsingborg central finns avgångar varje halvtimme under vardagar och helger.

Trelleborg har även goda regionbussförbindelser med Malmö. Restiden till Malmö Central är 50 min och bussen avgår fyra gånger i timmen på vardagar. Under helgen är avgångarna färre, en per timme lördagar och söndagar.

Också i övrigt finns i Trelleborg god tillgänglighet till regionalbusstrafik med hög turtäthet under vardagar. Dock är utbudet på helgerna mer begränsat varför det finns en ambition att förbättra turtätheten lördagar och söndagar.

## LOKALA RESOR

Trelleborg trafikeras av tre stadsbusslinjer. Två av dem har hög turtäthet och är i trafik från morgon till sen kväll. Den tredje busslinjen har en mer begränsad trafikering under dagen och också lägre turtäthet. Utöver stadsbussarna finns även möjlighet att använda bussar i regional trafik för lokala resor. Ytmässigt täcker busnätet in Trelleborgs stad ganska väl, men det finns områden som saknar god tillgång till kollektivtrafik. Dessa finns i de nordöstra delarna av staden samt Skåre och Maglarps strand. Busslinjerna har i viss mån inte heller en gen linjedragning.

## SPÅRBUREN TRAFIK

Trelleborgs kommun har tidigare låtit genomföra flera utredningar om ett andra stationsläge i kommunen. Utredningarna visar att det finns flest fördelar med ett

andra stationsläge i östra Trelleborg. Ett sådant läge har högst tillgänglighet för gående och cyklister, kan kopplas väl till regionbuss- och stadsbusstrafiken samt kan nås enkelt med bil både från staden och landsbygden. Ett östligt stationsläge blir också mest tillgängligt för boende i östra delarna av Trelleborg och utmed kusten i öster. Ett andra stationsläge pekas inte ut i markanvändningskartan men till framtida planering finns utrymme sparad norr om Engelbrektsgatan för att kunna utveckla ett andra stationsläge.

## KOLLEKTIVTRAFIKFÖRSÖRJNING AV NYA UTBYGGNADSOMRÅDEN

För att dra nytta av gjorda investeringar i kollektivtrafik är det viktigt att bebyggelseutveckling i befintliga goda kollektivtrafiklägen prioriteras. På så sätt stärks även resandeunderlaget för den befintliga kollektivtrafiken vilket är viktigt.

I samband med stadsutveckling är det viktigt att de nya utbyggnadsområdena, såsom Sjöstaden och Västra Sjöstaden, kan försörjas av högklassig kollektivtrafik. Det är också av stor betydelse att befintliga områden som i dag saknar kollektivtrafik men där resandeunderlag finns kan förses med kollektivtrafik av hög kvalitet. Exempelvis nordöstra delarna av staden skulle behöva bättre tillgång till kollektivtrafik. Detta är lämpligt att utreda i samband med exploatering i området. Generellt finns det även ett behov av att se över stadsbusstrafikens linjedragning i hela staden för att se om befintliga busslinjer kan ges genare sträckningar. Detta är särskilt angeläget med tanke på de omfattande utbyggnadsområdena i Sjöstaden och Västra Sjöstaden som kommer förändra resandeunderlaget och resmönstren i Trelleborg.

## KOLLEKTIVTRAFIKFÖRSÖRJNING AV ORTERNA

De livskraftiga orterna trafikeras (utifrån Skånetrafikens standard) utav regionbusstrafik med taktidtabell som ger relativt goda förutsättningar för invånarna att resa kollektivt.

En jämförelse med orter av samma

## KOLLEKTIVTRAFIK forts.

storlek visar dock att turutbudet på kvällar och helger borde kunna höjas på flera av linjerna.

### KOLLEKTIVTRAFIK PÅ LANDSBYGDEN

Invånare på landsbygden som bor längre bort än 2 km från en hållplats är berättigad till anropsstyrd trafik, så kallad närtrafik. Trelleborgs kommun gör tillköp till en grundnivå på 5 dubbelturer per vecka som erhålls av Region Skåne. Tack vare tillköpet finns i de flesta områden möjlighet till arbetspendling. Närtrafiken utnyttjas dock i mycket låg utsträckning.

### TRELLEBORG-SKURUP

Trelleborgarna har goda möjligheter att ta sig med kollektivtrafik till alla omkringliggande kommuner förutom till Skurup. För att ta sig till Skurup måste man ta bussen till Svedala för att byta till tåg eller byta tåg i Malmö.

Trelleborgs kommun vill undersöka

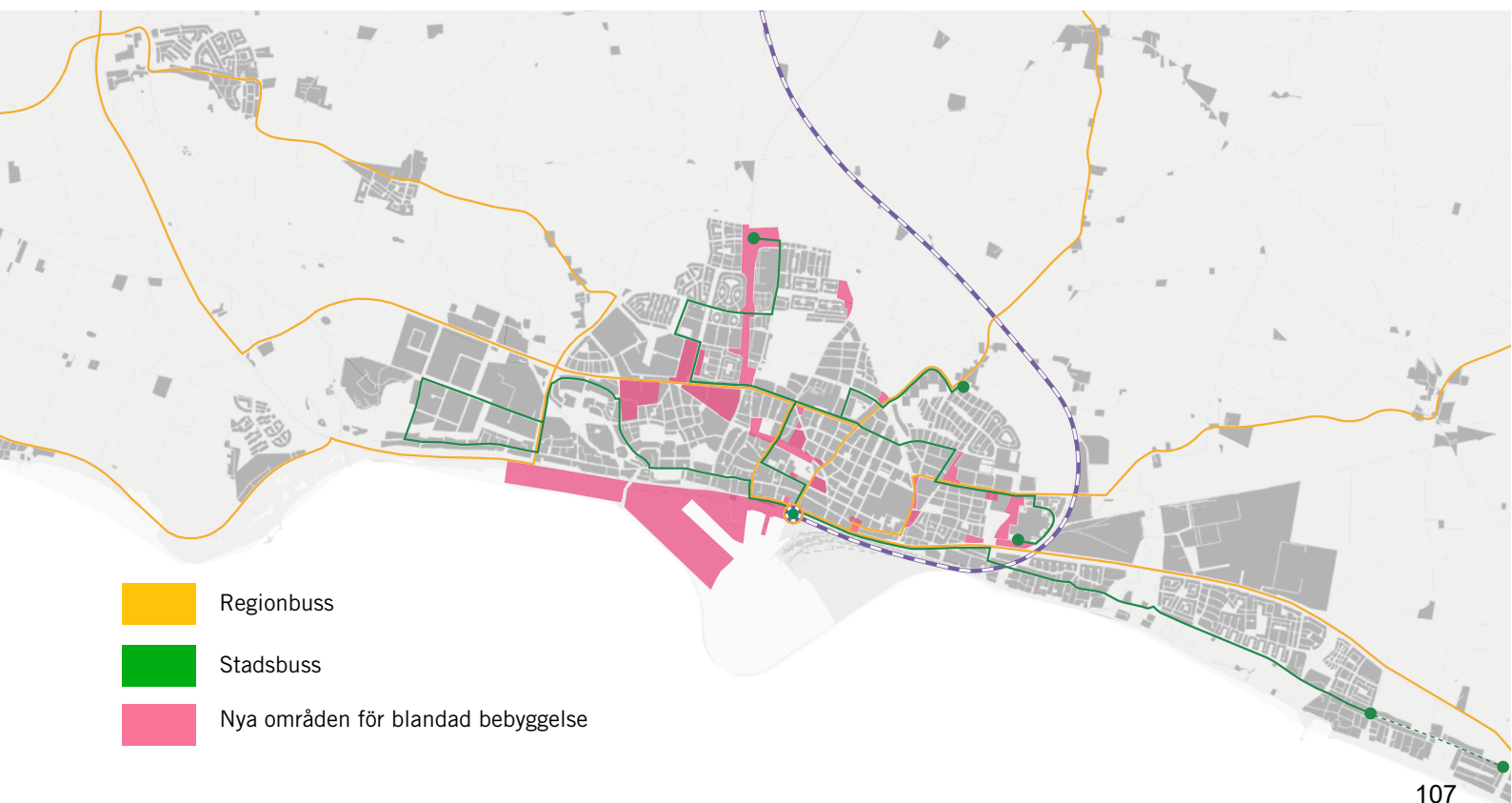
möjligheten för en busslinje mot Skurup, till exempel från kusten vid Beddingestrand via Klagstorp.

### FLYGBUSS

Trelleborgs kommun ligger inte långt från flygplatsen Malmö Airport i Svedala kommun. Trelleborgs kommun vill på sikt att det ska vara möjligt att ta sig med kollektivtrafik till flygplatsen, antingen med en direkt linje eller via byte i Svedala.

### STÄLLNINGSTAGANDEN

- Trelleborgs kommuns ambition är att hela staden ska ha god tillgång till god stadsbusstrafik.
- Kommunen arbetar för en ökad tur-täthet för pågatågen, ett andra spår på insidan av Trelleborgsbanan samt framtida möjligheter för ett andra stationsläge.
- Högklassig kollektivtrafik kommer att behöva utvecklas till nya utbyggnadsområden, så som Sjöstaden och Västra sjöstaden.
- Kommunen vill utveckla regionbusstrafiken. Framförallt linjen Trelleborg-Vellinge-Malmö, som är av regional betydelse. Trelleborg arbetar även för att återinföra busslinje från Anderslöv till de östra delarna av Malmö.
- Närtrafiken behöver stärkas för utvecklingen av kollektivtrafik på landsbygden ska förbättras.





# BILTRAFIK



## STRATEGIDOKUMENT

Kommunen har arbetat fram en trafikstrategi, som dock ännu inte är politiskt antagen. Strategin ger förslag på mål för biltrafikutvecklingen i kommunen med sikte på år 2028. För närvarande pågår även arbete med att ta fram en trafikplan för kommunen. Denna planeras vara klar under 2019.

För att nå uppsatta klimat- och miljömål är trafikstrategins huvudmål att de resor som invånarna i kommunen gör i större utsträckning ska ske med hållbara trafikslag än i dag. Samtidigt är det viktigt att de bilresor som inte kan flyttas över från biltrafik kan utföras på ett tillfredställande sätt. Kommunens målsättning är även att mängden tung trafik ska minska i centrala Trelleborg.

Det konkreta målet för biltrafiken är:

- Maximalt 42% av resorna i staden ska ske med bil.
- Tung trafik ska minska i centrala Trelleborg

## BILRESOR I TRELLEBORG

Trelleborg erbjuder generellt sett hög framkomlighet för biltrafik och tillgången till avgiftsfri parkering är stor. Detta bidrar till att Trelleborgarna väljer bilen i högre utsträckning än den genomsnittlige skåningen. Enligt den regionala resvaneundersökningen i Skåne 2013 gjordes 67 procent av resorna i Trelleborg med bil jämfört med 57 procent i snitt för hela Skåne.

Andelen bilresor i Trelleborgs kommun är som högst för resor som är mellan fem och 20 kilometer långa. För dessa resor används bilen till nära 90 procent. För korta resor under fem kilometer är bilandelen i Trelleborg hela 65 procent, vilket är högt. Så korta resor kan i stor utsträckning genomföras till fots eller med cykel. Även för resor kortare än en kilometer är andelen bilresor hög då var tredje sådan resa utförs med bil i Trelleborg. Bilinnehavet i Trelleborgs kommun är klart över snittet både för hela riket och för Skåne.

## UTVECKLING AV BILTRAFIKNÄTET

Grunden i trafiksystemet är att skapa tillgänglighet och möjliggöra för medborgare, näringsliv och organisationer att nå utbud och aktiviteter som de har behov av. Historiskt har tillgänglighet skapats genom framkomlighet men genom att balansera framkomlighet med andra kvaliteter kan istället framkomlighet skapas på rätt plats.

För att minska barriären mellan Trelleborgs centrum och de nya stadsdelarna i Sjöstadens är kommunens målsättning att bygga en komplett ringväg runt staden samt en östlig hamnfart. En ringväg skulle också skapa förutsättningar för en mer effektiv incheckning och logistik till Trelleborgs hamn.

## LIVSRUMSMODELLEN

Med en ringväg runt hela Trelleborg och en ny hamnfart i öster kommer stadens trafikstruktur att förändras i grunden. Istället för att leda trafik till och från Trelleborg via stråken E6/E22-väg 9 och Hedvägen kommer ringvägen att utgöra ryggraden i Trelleborgs trafiksystem.

Ringvägen utformas som ett transportrum med hög framkomlighet för biltrafik och tung trafik. Trafik utan målpunkt i staden, såsom hamntrafik (ca 3000 fordon/dygn 2018) och genomfartstrafik (ca 3000 fordon/dygn 2018), kommer att ledas runt staden och inte längre passera centrala Trelleborg. Även trafik med målpunkt i staden kommer att använda ringvägen och därefter ledas mot en "inre ring", bestående av Bryggaregatan, Hedvägen och Glasbruksvägen, via radiella stråk. Dessa stråk består av befintliga vägar eller gator som kopplas samman med ringvägen. Både den inre ringen och de radiella stråken utformas som integrerade transportrum.

Innanför den inre ringen föreslås gaturummens skala att trappas ner. Gatorna utformas här som mjuktrafikrum, integrerade frirum och frirum. Dessa delar utgörs av de mer centrala delarna av tätorten och samspel mellan de olika trafikanterna är av stor vikt här.

## BILTRAFIK forts.

## STATLIGA VÄGNÄTET

I samband med att omgivande mark i staden utvecklas för ny bebyggelse föreslås E6/E22 att omvandlas från ett renodlat transportrum till ett integrerat transportrum. Likaså är kommunens målsättning att väg 9 inom staden ska omvandlas i samband med utveckling av ny stadsbebyggelse utmed stråket. Även områden utmed väg 108 är aktuella för förtätning och stadsomvandling och också denna väg vill kommunen omvandla till ett integrerat transportrum.

## STÄLLNINGSTAGANDEN

- Tung trafik ska minska i centrala Trelleborg.
- Färdigställa pågående arbete med trafikstrategi och trafikplan samt arbeta in ställningstaganden och åtgärder till utställningsskedet av översiktsplanen.



Trafikflöden med komplett ringväg

Antaganden i modellen:

- Prognosticerade trafikmängder år 2025
- Dagens färdmedelsfördelning (motsvarar 54% biltrafikandel)
- Västra ringvägen i befintlig sträckning
- Kopplingar till ringvägen: väg E6/E22, Tommarpsvägens norra och södra del, väg 108, Gyllevägen, Engelbrektsgatan, väg 9

Källa: "Trafikanalys Östra Ringvägen Trelleborg, Ramböll, 2018-10-19"



Skillnadskarta

Visar effekten av Östra Ringvägen genom att jämföra flödet mot ett nollalternativ där Ringvägen inte byggs. Röda länkar indikerar en ökning av trafiken och gröna en minskning.

Antaganden i modellen:

- Prognosticerade trafikmängder år 2025
- Dagens färdmedelsfördelning (motsvarar 54% biltrafikandel)

Källa: "Trafikanalys Östra Ringvägen Trelleborg, Ramböll, 2018-10-19"



# PARKERING

## STÄLLNINGSTAGANDEN

- Samla parkering i parkeringshus
- Omlokalisera parkeringsplatser i centrum.
- Prioritera parkering för besökare i centrum.
- Skapa fler cykelparkeringsplatser.
- Till utställningshandlingen kommer kommunens ställningstaganden och ambition gällande parkering att utvecklas och tydliggöras.



## LÄS ÄVEN!

- Parkeringsstrategi Trelleborgs kommun

Parkering är ett viktigt verktyg i arbetet med att tillgängliggöra staden, medverka till kombinationsresor samt för att öka andelen hållbara resor

När staden förtätas innebär det ofta både tekniska och ekonomiska svårigheter att ordna med parkering inom den egna fastigheten och lösningar för att ordna parkering behövs som gör bostadsbyggandet mer kostnadseffektivt och samtidigt bidrar till en ekonomisk och ekologisk hållbar stadsplanering.

## PARKERINGSSTRATEGI

Kommunens parkeringsstrategi antogs 2017. Den syftar till att beskriva inriktningen på kommunens arbete med parkeringsfrågor i Trelleborg. Parkeringsstrategin ska stötta utvecklingen av staden och bidra till att parkeringsutbudet balanseras och medverka till bättre färdmedelsval som är anpassade till kommunens framtida utveckling.

I parkeringsstrategin presenteras fem övergripande strategier för att uppnå detta:

- Attraktiv stadsmiljö framför parkering
- Samla och samnyttja parkering
- Öka tillgängligheten med rätt bil på rätt plats.
- Planera för parkering som främjar hållbara resval
- Det ska vara lätt att parkera rätt.

Hanteringen av parkeringsfrågor i Trelleborgs kommun ska bidra till att möjliggöra förtätningar och stadsomvandling av redan hårdgjord mark. Stora ytor i de centrala delarna av staden upptas i dagsläget av parkeringsytor för bil, inte bara för besökare utan även för boende och verksamma i området.

## UTVECKLING AV PARKERING

Marken för parkeringar ska utnyttjas mer effektivt, till exempel i form av samlade parkeringsanläggningar och med hjälp av samnyttjande. Genom att bygga parkeringshus kan det totala ytbehovet för bilparkering minskas utan att utbudet av platser minskar.

I parkeringsstrategin föreslås placeringar av framtida parkeringshus i staden. De angivna platserna ligger i strategiska lägen, i direkt anslutning till de prioriterade bilgatorna och i närheten av goda fotgängarstråk. De föreslagna lokaliseringarna kan behöva vägas mot andra intressen inom ramen för den kommunala översiktsplaneringen. Till utställningsskedet av FÖP:en kommer kommunen att arbeta vidare med lokaliseringen av parkeringshusen och väga samman detta med övriga intressen.

Parkeringsstrategin föreslår att avstånd mellan kundparkering och handelsverksamhet i centrum inte bör överstiga 200-300 meter. För boende är motsvarande siffra 300 meter och för arbetsplatser är det acceptabla avståndet 400 m.

Cykelparkeringsplatser bör placeras väl synliga i anslutning till cykelstråk och så nära cyklistens målpunkt som möjligt. Vid varje ombyggnation av gatumark inom Trelleborgs centrala delar ska en behovsutredning göras utifrån principen 15 meter från entré till butik, service och restaurang samt 35 meter från entré till skola, badhus och liknande.





# RINGVÄG



## Gemensam utredning om västlig infart

Under våren har kommunen och Trafikverket tagit fram en gemensam utredning om västlig infart. Arbetet är utfört av konsultbolaget Spacescape. I arbetet har frågan om en västlig infart till Trelleborgs hamn undersökts.

Kommunens ställningstagande till utredningen är att en västlig infart, utifrån det förslag som framförts, innebär betydande negativa konsekvenser för planerad stadsutveckling och en betydande framtida barriär i staden. Bland annat splittrar den föreslagna dragningen av hamninfarten de exploaterbara ytorna vid Centralstationen och stadskärnan till små och bullerstörda delområden, vilket hämmar etableringen av de nya stadsdelarna. Därför har kommunen valt att gå vidare med alternativet att bygga en komplett ringväg runt staden samt en ny östlig hamninfart. Läs även sida 178-179 (Jämförelsealternativ) för en vidare beskrivning av vilka konsekvenser som en västlig infart bedöms innebära.



Trelleborgs kommuns ambition är att iordningsställa en komplett ringled runt Trelleborg samt en ny hamninfart som angör Trelleborgs hamn österifrån. Att Trelleborgs kommun ska arbeta för en ringväg och östlig infart beslutades med stor majoritet i kommunfullmäktige 2016-02-29. Ringleden, som ansluter till befintlig väg E6/E22 vid trafikplats Maglarp, ska tillsammans med hamninfarten leda hamntrafik, ca 3000 fordon/dygn 2018, utanför staden eller i dess utkant. En sådan lösning underlättar hamnens interna logistik då färjelägena helt kommer att finnas i nuvarande hamnens östra del när den pågående omdaning av hamnen är klar.

I samband med att ringvägen anläggs är ambitionen att vägnätet inne i staden ska ges en mer stadsmässig utformning. Med en stor utbyggnad i det före detta hamnområdet sker en stor andel av tillkommande bebyggelse i stations- och havsnära läge. Utöver att fungera som en led till hamnen ska ringleden leda genomfartstrafik, ca 3000 fordon/dygn, 2018, runt Trelleborg istället för igenom stadens centrala delar. Med ringvägen öppnas också möjligheten att utveckla ett logistik- och businesscenter i anslutning till ringvägen och Kontinentalbanan på redan planlagd industrimark i östra Trelleborg.

Även om trafikbelastningen på stadens gator generellt sett är måttliga är belastningen på några gator hög. På väg 9 i centrala Trelleborg kör omkring 14000-16700 fordon/dygn och på Hedvägens mest belastade del ca 17 500 fordon/dygn. Den höga belastningen på väg 9 och Hedvägen leder till låg framkomlighet och köbildning på morgnar och eftermiddagar. Genom att koppla ringvägen till det lokala gatunätet via flera radiella vägkopplingar är kommunens ambition att belastade gator ska avlastas genom att biltrafikanter väljer att istället använda ringvägen både för resor inom staden och resor med andra målpunkter.

Ringvägen består av en västlig och östlig vägsträckning. I samrådsskedet av den fördjupade översiktsplanen redovisas tre alternativa sträckningar för den västliga delen. Kommunen vill ge medborgare, företagare, myndigheter och andra berörda möjlighet att i ett tidigt skede lämna synpunkter på alla tre utredda alternativ för västra delen av ringvägen. Trelleborgs kommun förordar två av alternativen (markerat med orange respektive blått i bilden nedan).



Ringvägens sträckning. Orange och blå linje illustrerar alternativa sträckningar av västra delen av ringvägen.



# VARFÖR VILL TRELLEBORG BYGGA NY RINGVÄG OCH HAMNINFART?

Trelleborgs kommun arbetar för att utveckla staden med nya kust- och kollektivtrafiknära stadsdelar samtidigt som hamnen ska kunna expandera sin verksamhet österut. För att denna omvandling ska kunna ske på bästa sätt vill Trelleborgs kommun tillskapa en ringväg så att godstrafiken kan ledas runt staden till hamnen. Nedan beskrivs motiven för en ny ringled och ny östlig hamninfart.

## LOGISTIK OCH HAMNENS UTVECKLING

Trelleborgs hamn är Skandinavians största RoRo-hamn och andra största godshamn. Cirka 8 % av all svensk import och export (räknat i vikt) går via Trelleborgs hamn enligt statistik från Sveriges hamnar. Andelen av landets import och export som transporteras i trailers, lastfordon eller släp via Trelleborg är dock större; 23 %. Sedan 2019 är Trelleborg den enda av landets hamnar som erbjuder järnvägstransporter över sjö (d v s järnvägsvagnar som transporteras ombord på en färja). Trelleborgs hamn har därmed 100 % av denna typ av transporter. Andelen godstrafik ökar vilket ställer krav på att hamnen kan utvecklas för att kunna hantera dessa godsmängder. För att logistiken i och kring hamnen ska fungera så effektivt som möjligt anser Trelleborgs kommun samt Trelleborgs hamn att en ny hamninfart från öster behövs.

Öster om tätorten, i anslutning till väg 9 och befintlig järnväg finns goda möjligheter att utveckla multimodala transportlösningar och att utnyttja närheten till core-hamnen från vilken man når tre hamnar i Tyskland, en i Litauen och en i Polen. Genom att planera området från grunden för incheckning, logistikverksamhet, omlastning av gods och lager kan ytan användas effektivt.

Inom detta område föreslås en yteffektiv uppställningsplats för chaufförernas behov av dygnsvila. I dagsläget finns dessa uppställningsytor långt ut i de västra delarna av hamnen, på värdefull vattennära mark.

## STADSUTVECKLING

En flytt av hamnens funktioner samt en framtida östlig infart innebär att de västra delarna av det befintliga hamnområdet kan frigöras. Det handlar om mer än 50 hektar mark i stations- och havsnära läge där kommunen vill skapa en ny stadsdel. I den nya stadsdelen Sjöstaden skulle det finnas möjligheter för cirka 4000 bostäder, service, verksamhetslokaler i kombination med mötesplatser för trelleborgare, turister och besökare.

Genom att bygga Sjöstaden kan Trelleborg stärka sin roll som regional kärna. Trelleborg blir en än mer attraktiv bostadsort i sydvästra Skåne med pendlingsavstånd till bland annat Malmö, Lund och Köpenhamn. Sjöstaden kan även locka fler verksamheter vilket skulle kunna bidra till att öka andelen arbetstillfällen i ett kollektivtrafiknära läge.

Med en östlig ringväg och infart till hamnen kan barriären mellan den befintliga staden och de nya föreslagna stadsdelarna i hamnområdena minskas. Stadens tillgänglighet till havet ökar. Att öppna upp det västra hamnområdet för befolkningen ger en starkare koppling mellan stad och hav och ger nya rekreationsmöjligheter för befolkningen.

## NYTT TRAFIKSYSTEM

Principen för stadens framtida trafiksystem är att vända ut och in på strukturen genom att skapa ett vägnät med hög framkomlighet för biltrafik och tunga fordon. Rygggraden i strukturen blir ringvägen som leder trafiken till och från staden eller runt Trelleborgs tätort. I Trelleborgs centrala delar ska istället trafikrummet utgå från de oskyddade trafikanternas villkor och med en låg hastighet. På så vis skapas förutsättningar för att utveckla en levande, integrerad och attraktiv stad.

## KLIMATANPASSNING

En utveckling av Sjöstaden skulle innebära att stadsdelen kan utformas som skydd för stigande havsnivåer och översvämningar för både ny och befintlig bebyggelse i staden.

## EU-FINANSIERING

Trelleborgs kommun har beviljats medel från EU för planeringen av ringväg, hamninfart samt check-in och lastbilsparkeering. Dessa projekt delfinansieras med 50 % från EU i projektet Motorway of the Sea (MoS) Sweden-Poland Sustainable Sea-Hinterland.

# VÄSTRA DELEN AV RINGVÄGEN

Den västra delen av ringvägen kommer leda trafik mellan trafikplats Maglarp och väg 108. I dag utgörs denna förbindelse av Hedvägen och Västra ringvägen. Eftersom befintlig sträckning har flertalet korsningspunkter och leds genom ett verksamhetsområde har kommunen valt att utvärdera på vilket sätt som framkomligheten på den västra delen av ringvägen kan förbättras. Detta eftersom framkomlighet och trafiksäkerhet är två särskilt viktiga aspekter att beakta för en framtida ringväg.

I planeringsarbetet har följande tre alternativa sträckningar av västlig ringväg utretts på en övergripande nivå:

Alternativ 1: Följer befintlig väg (Hedvägen-Västra ringvägen)

Alternativ 2: Delvis ny sträckning strax norr om Hedvägen

Alternativ 3: Delvis ny sträckning som korsar jordbrukslandskapet norr om Trelleborg.

Vid samrådet av den fördjupade översiktsplanen förordar Trelleborgs kommun två av alternativen; alternativ 3 och alternativ 2. I den fördjupade översiktsplanen redovisas dock alla tre alternativa sträck-

ningar av vägen. Sträckningarna är i nuläget schematiska och behöver studeras närmre i kommande arbete. Syftet med att presentera alla tre alternativa sträckningar är att i ett tidigt skede ge medborgare, företagare, myndigheter och andra berörda möjlighet att lämna synpunkter på alternativen. Framöver är kommunens ambition att välja ut ett alternativ för den västra delen av ringvägen.

## Övergripande om alternativen

I utredningsarbetet har sträckningarnas trafikala förutsättningar och konsekvenser utretts och förslag på åtgärder för att alternativen ska klara aktuell trafikbelastning har redovisats. Utöver konsekvenser för trafiken har en översiktlig analys av övriga alternativskiljande konsekvenser gjorts. De analyserade aspekterna är:

- Riksintressen
- Kulturmiljö
- Landskapsbild och bebyggelse
- Markanvändning
- Vattenanvändning
- Naturmiljö
- Hälsa och säkerhet (farligt gods transporter, luftkvalitet och buller samt klimatpåverkan)

Alla de utredda vägsträckningarna klarar av att hantera prognosticerade trafikflöden till och med 2025 samt för hamntrafiken till 2040. Förutsättningen är att vissa trimningsåtgärder vidtas. Alternativ 3 har dock störst framkomlighet för vägtrafik, följt av alternativ 2. Av utredningsalternativen har alternativ 1 minst negativ påverkan på de analyserade aspekterna medan alternativ 3 har störst påverkan.

Resultatet från utredningen redovisas på kommande sidor. En mer detaljerad beskrivning av sträckningarnas konsekvenser sker i planförslagets konsekvensbeskrivning (se sida 196). För att ge en mer heltäckande bild behöver utredningen fördjupas under den fortsatta processen med den fördjupade översiktsplanen.

## LÄS ÄVEN!

För Västra delen av ringvägen har följande utredningar tagits fram:

- Infart till hamnen i Trelleborg - analys av befintlig infartsväg samt ringväg.
- Trafikutredning för Trafikplats Maglarp - väg 108.
- Konsekvensanalys trafikplats Maglarp - väg 108.



Kommunen utreder tre alternativa sträckningar av västra delen av ringvägen. Röd linje visar befintlig sträckning av vägen och orange samt blå linje illustrerar alternativa sträckningar.



## ALTERNATIV 1

Sträckningen följer de befintliga vägarna Hedvägen och Västra ringvägen. När ringvägen står klar kommer trafikflödena här att vara högre än i dag. På den aktuella sträckan av Hedvägen ökar trafikmängden från omkring 5000-8000 fordon/dygn till 12000 fordon/dygn och på Västra ringvägen från 3500 fordon/dygn till 9000 fordon/dygn.

Alternativet innebär även en ökad belastning i cirkulationsplatsen Hedvägen-Västra ringvägen samt cirkulationsplatsen Västra ringvägen-väg 108. Detta kommer, om inte åtgärder vidtas, leda till att det i cirkulationsplatsen Hedvägen-Västra ringvägen bildas kö i tillfarten från norr under morgonen samt att det under eftermiddagen bildas kö i den västra respektive södra tillfarten med nuvarande utformning av cirkulationsplatsen. I cirkulationsplatsen Västra ringvägen-väg 108 uppstår, utan åtgärder, köbildning i den östra tillfarten under morgnarna.

För att avhjälpa köerna i cirkulationsplatsen Hedvägen-Västra ringvägen kan ett separat högersvängsfält, en så kallad "fri höger", anläggas för trafik norrifrån. Lösningen innebär att köbildningen försvinner. För att hantera köbildningen från väster och från söder kan cirkulationsplatsen byggas om så

att tillfarten från väster får ett separat vänstersvängsfält samt ett körfält för trafik som kör rakt fram eller svänger höger. Genom åtgärden blir köerna hanterbara.

Genom att i cirkulationsplatsen Västra ringvägen-väg 108 addera ett körfält i östvästlig riktning blir köbildningen i den östra tillfarten hanterbar. För att skapa en trafiksäker miljö för oskyddade trafikanter behöver även en planskild korsning med gång- och cykelvägen som korsar cirkulationsplatsens västra ben att anläggas.

### Övriga korsningar

Att stänga anslutande gator utmed Hedvägen väster om Västra ringvägen får en liten påverkan på restid och framkomlighet. En stängning av Fraktvägen och Persåkersvägen skulle dock leda till att trafiken omfördelas och att belastningen i den södra tillfarten av cirkulationsplatsens Hedvägen-Västra ringvägen ökar. Därför föreslås ingen stängning av gator som ansluter till Hedvägens västra del.

Däremot är det möjligt att stänga anslutande gator utmed Västra ringvägen norr om Hedvägen utan att orsaka kapacitetsproblem. För att öka framkomligheten ytterligare föreslås därför en stängning av korsning-

en Västra ringvägen – Tommarpsvägen öster om ringvägen, samt att korsningen med Ebbes väg, en mindre enskild väg, stängs och att denna trafik leds om.

Alternativ 1 innebär en körtid mellan trafikplats Maglarp och väg 108 om 6-7 minuter samt att vägsträckningen får 9 korsningspunkter med anslutande gator om 2 nuvarande korsningar stängs. Kapacitetsanalyser visar att alternativ 1 kommer att kunna hantera de prognosticerade trafikflödena under förutsättning att de föreslagna kapacitetshöjande åtgärderna vidtas.

Översiktliga kostnadsberäkningar visar på en anläggningskostnad om cirka 40 miljoner kronor om föreslagna planskilda korsningar anläggs under befintlig marknivå.

En mer detaljerad beskrivning av sträckningens konsekvenser sker i planförslagets konsekvensbeskrivning (se sida 196).

### Alternativ 1 innebär:

- Inga beräkande kapacitetsproblem.
- Körtid på 6-7 min.
- 9 korsningspunkter (11 utan åtgärder).
- Prel. anläggningskostnad:
  - cirka 40 miljoner kronor (förutsätter planskilda korsningar under marknivå)
- Alternativskiljande konsekvenser: Det alternativ som ligger närmst befintliga bostäder, sträckning går genom västra verksamhetsområdet, vilket behöver utredas vidare.



Kartan visar alternativ 1 ungefärliga sträckning samt antal korsningspunkter efter föreslagna åtgärder.



## VÄSTRA DELEN AV RINGVÄGEN forts.

### ALTERNATIV 2

Alternativet innebär delvis en ny vägsträckning vilken anläggs norr om Hedvägen och skulle leda till ökad framkomlighet för biltrafik. Denna sträckning länkas samman med Hedvägens västligaste del samt med befintlig Västra ringvägen i öster. Alternativet innebär att trafiken på Hedvägen kommer att uppgå till omkring 11000 fordon/dygn längst i väster medan flödena på den nya vägsträckningen norr om Hedvägen bedöms bli cirka 7000 fordon/dygn. På Västra ringvägens nordliga del kommer trafikmängden att uppgå till omkring 10000 fordon/dygn. På den befintliga Hedvägen, genom västra verksamhetsområdet, bedöms trafikflödet bli ungefär 6000 fordon/dygn. Detta är en minskning med cirka 2000 fordon/dygn jämfört med idag.

Alternativ 2 innebär en ökad belastning i cirkulationsplatsen Västra ringvägen-väg 108. Detta kommer, om inte åtgärder vidtas, leda till att det bildas kö i cirkulationsplatsens östra tillfart under morgnarna. Genom att addera ett körfält i östvästlig riktning blir

köbildningen i den östra tillfarten hanterbar. För att skapa en trafiksäker miljö för oskyddade trafikanter behöver även en planskild korsning med gång- och cykelvägen som korsar cirkulationsplatsens västra ben att anläggas.

Alternativ 2 innebär ett lägre trafikflöde på Hedvägen genom västra verksamhetsområdet jämfört med alternativ 1. Detta leder till en bättre trafikmiljö för oskyddade trafikanter med högre framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister. Även kollektivtrafiken skulle gynnas av alternativets lägre trafikflöde jämfört med alternativ 1 och några framkomlighetsproblem är inte att vänta för kollektivtrafiken. Däremot skulle trafiksäkerheten på Västra ringvägen försämrats för gående och cyklister som korsar vägen och åtgärder krävs för att skapa trafiksäkra passager.

Alternativet innebär att en planskild korsning med Ståstorps byaväg, en mindre grusväg/gång- och cykelväg, behöver anläggas.

Alternativ 2 innebär en körtid mellan trafik-

plats Maglarp och väg 108 om 5-6 minuter samt att vägsträckningen får 9 korsningspunkter med anslutande gator om 1 av de nuvarande korsningarna stängs. Kapacitetsanalyser visar att alternativ 2 kommer att kunna hantera de prognosticerade trafikflödena under förutsättning att de föreslagna kapacitetshöjande åtgärderna vidtas.

Översiktliga kostnadsberäkningar visar på en anläggningskostnad om cirka 90 miljoner kronor om föreslagna planskilda korsningar anläggs under befintlig marknivå.

En mer detaljerad beskrivning av sträckningens konsekvenser sker i planförslagets konsekvensbeskrivning (se sida 196).

#### Alternativ 2 innebär:

- Inga beräknade kapacitetsproblem
- Körtid på 5-6 min
- 6 korsningspunkter (7 utan åtgärd)
- Prel. anläggningskostnad:
  - cirka 90 miljoner kronor (förutsätter planskilda korsningar u. marknivå)
- Alternativskiljande konsekvenser: Tar jordbruksmark i anspråk, osäkra konsekvenser för näringslivet, sträckningen innebär att andra bostäder och fastigheter än idag kommer att beröras.



Kartan visar alternativ 2 ungefärliga sträckning samt antal korsningspunkter efter föreslagna åtgärder.

## VÄSTRA DELEN AV RINGVÄGEN forts.

### ALTERNATIV 3

Alternativet innebär att en ny vägsträckning anläggs genom jordbrukslandskapet norr om Västra verksamhetsområdet och skulle leda till ökad framkomlighet för biltrafik.

Alternativet förväntas skapa de högsta trafikflödena av de utredda alternativen på grund av sin gena sträckning mellan väg 108 och E6/E22. Trafiken längs sträckan varierar mellan 10000-13000 fordon/dygn. På Hedvägen sjunker flödena ytterligare jämfört med alternativ 2, till cirka 5000 fordon/dygn. Flödena på Västra ringvägens södra del kommer att minska avsevärt med en förbifart enligt alternativ 3 och bedöms uppgå till cirka 2000 fordon/dygn i höjd med Tommarpsvägen. Detta motsvarar ett trafikflöde på en mindre gata i staden.

Alternativ 3 innebär en ökad belastning i cirkulationsplatsen Västra ringvägen-väg 108. Detta kommer, om inte åtgärder vidtas, leda till att det bildas kö i cirkulationsplatsens östra tillfart under morgnarna. Genom att addera ett körfält i östvästlig riktning blir köbildningen i den östra tillfarten hanterbar. För att skapa en trafiksäker miljö för oskyd-

dade trafikanter behöver även en planskild korsning med gång- och cykelvägen som korsar cirkulationsplatsens västra ben att anläggas.

Alternativet skulle även innebära förbättringar för gång- och cykeltrafiken på Hedvägen och Västra ringvägen jämfört med alternativ 1 och 2. Dock måste korsningspunkterna med den nya förbifarten säkras då trafikflödena på vägen är stora och hastigheterna höga.

Alternativet innebär att en planskild korsning med Tommarpsvägen behöver anläggas liksom en planskild korsning med Ståstorps byaväg, en mindre grusväg/gång- och cykelväg.

Alternativ 3 innebär en körtid mellan trafikplats Maglarp och väg 108 om 4 minuter samt att vägsträckningen får 5 korsningspunkter med anslutande gator om 1 av de nuvarande korsningarna stängs. Kapacitetsanalyser visar att alternativ 3 kommer att kunna hantera de prognosticerade trafikflödena under förutsättning att de föreslagna

kapacitetshöjande åtgärderna vidtas.

Översiktliga kostnadsberäkningar visar på en anläggningskostnad om cirka 130 miljoner kronor om föreslagna planskilda korsningar anläggs under befintlig marknivå.

En mer detaljerad beskrivning av sträckningens konsekvenser sker i planförslaget konsekvensbeskrivning (se sida 196).

#### Alternativ 3 innebär:

- Inga beräknade kapacitetsproblem
- Körtid på 4 min
- 5 korsningspunkter (6 utan åtgärd)
- Prel. anläggningskostnad:
  - cirka 130 miljoner kronor (förutsätter planskilda korsningar u. marknivå)
- Alternativskiljande konsekvenser: Tar störst andel jordbruksmark i anspråk, riksintresse kulturmiljö samt fornlämningar kan påverkas, kan innebära barriär och fragmentering av landskapet, osäkra konsekvenser för näringsliv, sträckningen innebär att andra bostäder och fastigheter än idag kommer att beröras.



Kartan visar alternativ 2 ungefärliga sträckning samt antal korsningspunkter efter föreslagna åtgärder.

# ÖSTRA DELEN AV RINGVÄGEN



Planprogram för Östra delen av ringvägen samt Östlig hamnfart var ute på samråd 4 juni - 31 augusti 2018. Planprogrammet finns att läsa på kommunens hemsida.



Den östra delen av ringvägen består av två delar, Östra ringvägen och Östlig hamnfart. Sträckningen av dessa beslutades av kommunfullmäktige 2017-11-27. På kommande sidor sker en redogörelse av sträckningarnas funktion. En mer fördjupad beskrivning av ringvägens konsekvenser återfinns i översiktplaneförslagets konsekvensbeskrivning (se sida 194 och framåt). För den östra delen av ringvägen arbetar kommunen även med att ta fram två detaljplaner. I dessa kommer vägen att behandlas i ett ännu mer detaljerat perspektiv.

## ÖSTRA RINGVÄGEN

Den Östra ringvägen omfattar en ny vägsträckning som förbinder länsväg 108 i norr med riksväg 9 i söder. Vägen är till stora delar lokaliserad till en existerande trafikkorridor, Kontinentalbanan. Den Östra ringvägen omfattar en sträcka på ca 5 kilometer, och har bortsett från sina två ändpunkter ytterligare två kopplingspunkter till staden i övrigt. Därtill har den Östra ringvägen en direkt anslutning till den föreslagna uppställningsytan som i sin tur är kopplad till den fortsatta hamnleden till- och från Trelleborgs hamn. Avståndet mellan kopplingspunkterna varierar från ca 600 m i söder till 2,5 km i norr. Korsningarna är utformade som cirkulationsplatser, eller planskild trafikplats. Mellanköpingevägen strax nordväst om Rättspsykiatriskt centrum planeras inte att anslutas till Östra Ringvägen utan kommer att behöva korsa vägen planskilt.

Den Östra ringvägen innebär även att Klörupsvägens cykelförbindelse norr om staden skärs av, men kommer att ersättas av en annan trafiklösning. Längs Dalköpinge byaväg kommer det fortfarande vara möjligt att cykla, men cykeltrafiken kommer behöva korsa den trafikerade Östra ringvägen i anslutning till den planerade cirkulationsplatsen. I söder passerar Östra ringvägen ett industrispår. Där kan en planskild gång- och cykelpassage anläggas parallellt med spåret.

För att hålla en god standard för person- och hamntrafik planeras vägbanorna att skiljas åt genom mitträcken och att trafiken styrs växelvis, förslagsvis med dubbla norrgående körfält från väg 9 i söder till korsningspunkten med Gyllevägen ungefär halvvägs norrut. Därefter från Gyllevägen upp till cirkulationsplatsen vid väg 108 kan vägen anpassas till 2+1 väg, förslagsvis med dubbla körfält i södergående riktning. Den totala vägbredden för den Östra ringvägen planeras att vara ca 14 m. I vägens norra del utgår dimensioneringen av vägen för hastigheter upp till 100 km/h. I den södra delen, strax norr om Rättspsykiatriskt centrum är vägens kurvstandard sådan att farten troligtvis måste sänkas succesivt ner till ca 60 km/h. Den sista sträckan innan cirkulationsplatsen vid väg 9 bör lämpligtvis hastighetsregleras till 40 km/h.

Eftersom delar av ringvägen kommer att hamna nära befintliga bostäder innebär det att en del av dessa inte längre är lämpliga för bostadsändamål. Det kan handla om att byggnader ligger inom vägsträckningen, eller att buller- eller riskpåverkan bedöms bli så stor att fortsatt bostadsändamål inte är möjligt i vägens närhet. För att minska bullerpåverkan för övriga bostadsfastigheter planeras bullerkydd att sättas upp längs vägen. Val av skydd kommer att preciseras i detaljplanearbetet av ringvägen. I den riskutredning som Trelleborgs kommun låtit göra i samband med planeringen av vägen rekommenderas dock inga bostadsbyggnader inom 30 meter från vägbanan. I undantagsfall kan detta medges, förutsatt att andra skyddsåtgärder görs, till exempel åtgärder i fasaden.

### Pågående detaljplanering för Östra ringvägen och Östlig hamnfart

Kommunen arbetar med att ta fram detaljplan som syftar till att möjliggöra för den östra delen av ringvägen samt för en östlig hamnfart. I dessa behandlas vägen i ett mer detaljerat perspektiv. Detaljplanen beräknas att gå ut på samråd under hösten 2019.



## ÖSTRA DELEN AV RINGVÄGEN forts.



Kartan visar Östra ringvägen ungefärliga sträckning samt antal korsningspunkter.  
Streckad linje illustrerar befintlig järnvägssträckning.

## ÖSTRA DELEN AV RINGVÄGEN forts.

### ÖSTRA HAMNINFARTEN

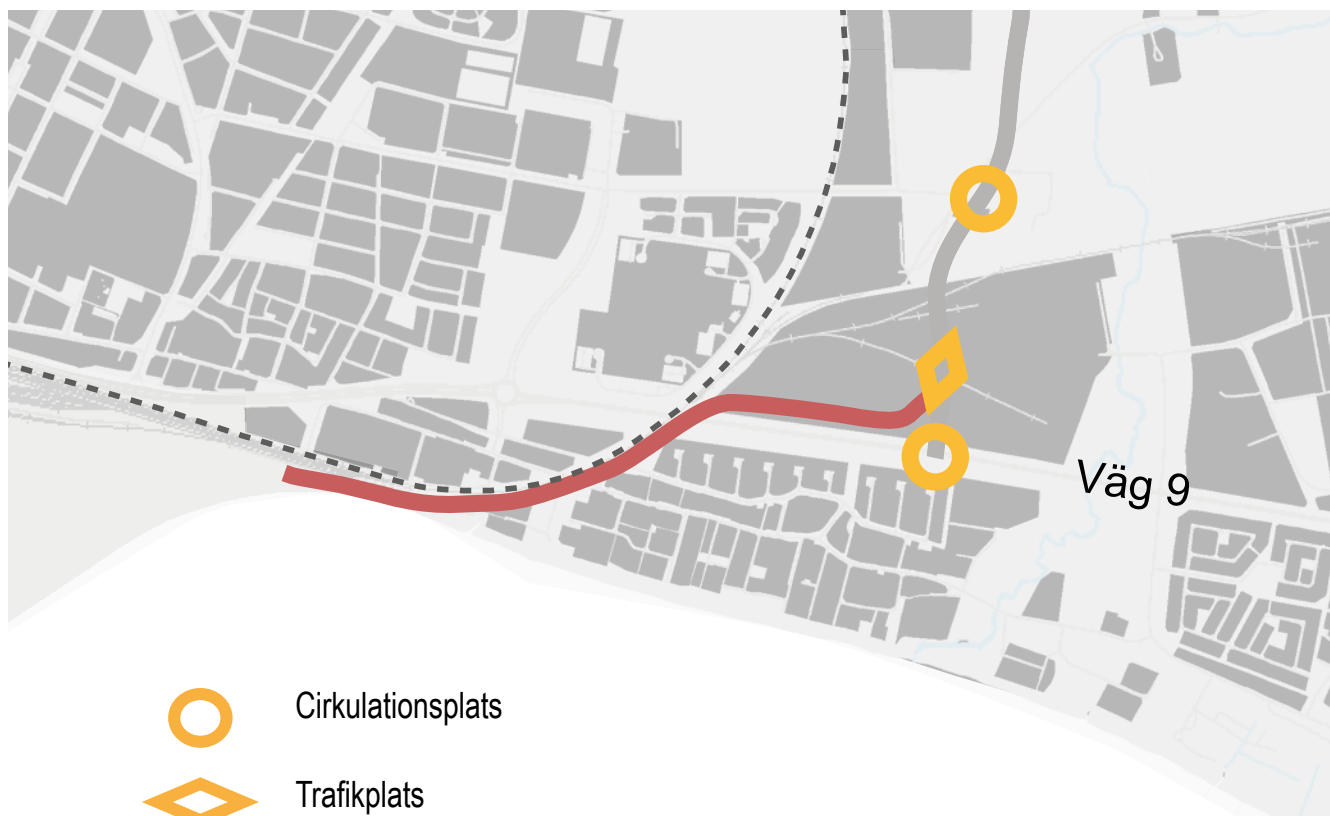
I anslutning till den punkt där den Östra ringvägen möter väg 9 inleds också den Östra hamninfarten. Hamnleden planeras att anslutas till ringvägen med på- och avfartsramper strax norr om cirkulationsplatsen vid väg 9. I samma läge är uppställningsytorna för hamntrafiken planerade att placeras. Den ungefär 1,5 kilometer långa Hamnleden leds därefter ner mot hamnen parallellt med Kontinentalbanan, och passerar liksom järnvägen över väg 9 och Östra Förstadsgatan på två broar.

Den planerade vägbredden på hamnleden är 12 meter vilket medger en flexibilitet när det gäller val av antal körfält. Preliminärt handlar det om två körfält norrut och ett söderut. För hamnledens funktionalitet är det viktigt att körbanans

bredd medger förbifart om ett fordon skulle bli stående på grund av haveri. Då hamnleden till största del planeras vara upphöjd och parallell med järnvägen innebär detta att de fysiska barriäreffekterna delvis kommer att stärkas. De passage-möjligheter som finns idag under bron är tänkta att finnas kvar med hamnleden i bruk.

Likt Östra ringvägen kommer hamninfarten innebära att trafik kommer nära befintliga bostäder. En del av dessa kommer därför inte längre vara lämpliga för bostadsändamål. Även om vägen kommer att innebära ökad fordonstrafik i området kommer luftkvaliteten, enligt en utredning som konsultbolaget Sweco har tagit fram, förändras högst marginellt. Gällande bullerstörning för närboende

planeras åtgärder vidtas för att uppfylla trafikbullerförordningens riktlinjer för ljud. Val av åtgärder kommer att preciseras i detaljplanearbetet av hamninfarten. I samband med planeringen av vägen rekommenderas dock inga bostadsbyggnader inom 30 meter från vägbanan. I undantagsfall kan detta medges, förutsatt att andra skyddsåtgärder görs, till exempel åtgärder i fasaden.



Kartan visar Östra hamninfartens sträckning. Streckad linje visar befintlig järnvägssträckning.





# SUMMERING RINGVÄGEN - FUNKTION

Även om ringleden, från trafikplats Maglarp till hamnen, innebär en något längre körsträcka än i dag visar en analys av körtider att ringleden innebär kortare körtider för tung trafik och jämförbara körtider för personbilar (se information om utredning på sida 124). Analysen tar hänsyn till trafikens fördröjning på grund av inbromsning och acceleration vid korsningar men saknar beräkning av kapaciteten i korsningspunkterna. Skälet att restiden blir kortare trots att vägen är något längre beror på att fordonen kan hålla en högre hastighet än i nollalternativet eller jämförelsealternativet.

Analysen av körtider utgår från att västra delen av ringvägen följer befintlig väg (Hedvägen-Västra ringvägen) mellan trafikplats Maglarp och väg 108. Då analys av kapaciteten på västra delen av ringvägen visar att utredningsalternativen (alternativ 2 och alternativ 3) ger kortare restid än att använda befintlig väg (alternativ 1) bör restiden för kommunens målbild kunna kortas ytterligare. Kompletterande studier av hela ringvägen, där analys av kapacitet och köbildning ingår, planeras att tas fram för att tydliggöra hur ringvägen som helhet kommer att fungera. En analys kan även ge svar på eventuella åtgärder som behöver göras för att säkerställa tillräcklig kapacitet. Sådana åtgärder kan vara mindre trimningar och anpassningar av korsningspunkter eller större åtgärder som att justera antalet korsningar.

Enligt en översiktlig bedömning kommer hamnens interna logistik att fungera väsentligt bättre med en östlig angöring. Bland annat slipper trafiken inom hamnområdet korsa järnvägen eller samsas med hamnens interna transporter. Detta skulle effektivisera trafiken inom hamnen och öka säkerheten. En mer detaljerad analys av ringvägens effekter på körtider och hamnlogistik samlat planeras att tas fram till den fördjupade översiktsplanens utställningsskede.



*Ringväg (alternativ 1 som västlig del)*

*Förslaget innebär 12 korsningspunkter mellan Maglarpsrondellen och Trelleborgs hamn. Trots fler korsningspunkter än dagens västliga infart till hamnen innebär förslaget kortare körtider för tung trafik.*



*Ringväg (alternativ 2 som västlig del)*

*Förslaget innebär 9 korsningspunkter mellan Maglarpsrondellen och Trelleborgs hamn. Därmed kortas körtiden något.*



*Ringväg (alternativ 3 som västlig del)*

*Förslaget innebär 8 korsningspunkter mellan Maglarpsrondellen och hamnen. Därmed kortas körtiden ytterligare.*

## SUMMERING RINGVÄGEN - FUNKTION forts.

## PÅVERKAN PÅ VÄG 108

De föreslagna kapacitetsökningarna på västra delen av ringvägen bedöms att minska andelen trafik som väljer att använda väg 108 istället för väg E6/E22 genom att framkomligheten på västra delen av ringvägen förbättras. Alternativ 2 och 3 bedöms innebära en lägre risk att trafik omfördelas till väg 108 jämfört med alternativ 1 då framkomligheten för dessa är högre.

Trelleborgs kommun har en hög ambition att säkerställa att trafik inte omfördelas från väg E6/E22 till väg 108 och i det fortsatta arbetet kommer en analys av eventuellt behov av ytterligare åtgärder för att minimera risken för överflyttning av trafik till väg 108 att göras. Ytterligare åtgärder som kan komma att bli aktuella är att på olika sätt anlägga ett separat expresskörfält för trafik som passerar väg 108 på ringvägen. Olika typer av sådana möjliga lösningar har studerats (se bilder nedan).

## KLIMATPÅVERKAN

Klimatpåverkan av hela ringvägen behöver analyseras i ett större perspektiv tillsammans med övriga åtgärder i trafiksystemet. Forskning visar att ökad kapacitet i vägnätet leder till inducerad, ökad, trafik. Samtidigt kommer Trelleborg inom ramen för trafikplanen för kommunen att föreslå åtgärder för att dämpa trafikmängderna i övriga delar av stadens gatunät. I utställningshandlingen avser kommunen att redovisa mer tydligt hur detta arbete kan komma att genomföras.

## STÄLLNINGSTAGANDEN

- Trelleborgs kommuns ambition är att bygga en ny ringled runt Trelleborg samt en ny hamnfart som angör Trelleborgs hamn österifrån.
- Målsättningen är att den nya leden ska överta riksintresseanspråket från E6/E22 och Travemündeallén, från trafikplats Maglarp till hamnområdet, så att den befintliga anslutningen till hamnen på sikt kan avvecklas för hamntrafik.
- Gällande västra delen av ringvägen förordar Trelleborgs kommun alternativ 3 eller alternativ 2 men vill under samrådet inhämta synpunkter gällande alla tre utredda alternativ. Till utställningshandlingen är ambitionen att gå vidare med ett av alternativen.



Studerade åtgärder som kan minska omfördelningen av trafik till väg 108. Källa: Konsekvensanalys Korsning med Länsväg 108, Sweco 2018-11-14. Kapacitetsmässigt är åtgärderna väl tilltagna och behövs utifrån denna aspekt inte i närtid.

# UTREDNING AV ALTERNATIVA KÖRVÄGAR TILL TRELLEBORGS HAMN

Under 2019 har Trivector Traffic tagit fram en utredning på beställning av Trelleborgs hamn där man utrett trafiken till hamnen utifrån tre möjliga körvägar till hamnen. De tre körvägarna som utretts är ett nollalternativ, ett jämförelsealternativ samt östlig infart. Utredningen har inte tagit ställning till de två alternativa sträckningarna för västra delen av ringvägen (läs mer om dessa i avsnittet om västra delen av ringvägen). Syftet med utredningen var att utvärdera de olika körvägarna utifrån nedanstående aspekter:

- Konfliktpunkter – Beskriver platser med konfliterande flöden utifrån tillgänglig beskrivning av hamnen
- Olycksrisk – Beskriver olycksrisker för landtrafiken utifrån korsande flöden i konfliktsituationer.
- Körväg – Hur lång körvägen är för fordon till och från hamnen.
- Restider – Hur lång restiden är från trafikplats Maglarp till uppställning i hamnen. Hur lång restiden är från båt till trafikplats Maglarp. Uppdelat på personbil, lastbil förarbunden och lastbil löstrailer utan släp.

Resultatet från utredningen visar bland annat på att en ringväg och östlig infart till hamnen har fördelen att den inte påverkar stadstrafiken i lika stor grad och trafiken kan därför hålla en högre hastighet och få ner restiden (cirka 4 minuter snabbare för tung trafik). Jämförelsealternativet har totalt längst körtid, men kortare sträcka och ett lägre antal konfliktpunkter än ringleden.



Västlig infart. Ny incheckning (anlagd 2018) inom hamnområdet. Röd linje visar befintlig körväg för hamntrafik till pre-store (sista uppställning innan påfart på färja). Gulmarkerad yta representerar uppställningsyta.



Västlig infart. Incheckning sker vid det östliga hamnområdets gräns. Röd linje visar körväg för hamntrafik till pre-store (sista uppställning innan påfart på färja). Körväg utgår från Trafikverkets och kommunens gemensamma studie (se sida 112). Gulmarkerad yta representerar uppställningsyta.



Östlig infart. Incheckning sker innan pre-store (sista uppställning innan påfart på färja). Röd linje visar analyserad körväg för hamntrafik till pre-store. Gulmarkerad yta representerar uppställningsyta. Analysen utgår från att västra delen av ringvägen följer befintlig väg (Hedvägen-Västra ringvägen), alternativa sträckningar för västra delen har inte studerats i denna utredning. Kompletterande utredning för västra delen av ringvägen visar att alternativ 2 och alternativ 3 kan ge ytterligare förkortad restid. Läs mer i avsnittet om västra delen av ringvägen.



# UTREDNINGSSOMRÅDE FÖR VÄG (KYRKOKÖPINGE)

Gyllevägen/Kyrkoköpinge byaväg kommer att anslutas till Östra ringvägen med en trafikplats och får då en delvis annan funktion än i dag. Utöver att vara en länk mellan staden och den omgivande landsbygden kommer vägen att leda trafik till och från ringvägen. Trafiksimuleringar visar att när vägen kopplas samman med ringvägen kommer trafikflödet att öka från omkring 1000 fordon/dygn till 2000 fordon/dygn. Vägen från trafikplatsen mot staden, Kyrkoköpinge byaväg, är en smal landsväg som saknar gångbana. Intilliggande byggnader ligger i några fall mycket nära vägen. Ur oskyddade trafikanter perspektiv är vägens standard låg och kan innebära en otrygg trafikmiljö för fotgängare och cyklister. Otryggheten beror främst på bristande standard för oskyddade trafikanter då 2000 fordon/dygn är ett lågt trafikflöde.

Kyrkoköpinge byavägs korsningspunkt med Kyrkoköpinge mölleväg innebär en svåröverblickbar trafikmiljö då ytterligare två mindre vägar ansluter i samma punkt.

Kommunens ambition är att förbättra framkomligheten för trafik från trafikplatsen vid Kyrkoköpinge mot staden samt säkerställa att boende i Kyrkoköpinge har en säker trafikmiljö. Därför behöver alternativa åtgärder

för att åstadkomma detta studeras, exempelvis om det är möjligt att höja standarden för gående och cyklister utmed befintlig väg eller om en ny väg förbi Kyrkoköpinge är lämpligare. Denna kan bli en ny länk mellan trafikplatsen och Malörtsvägen. Även alternativens konsekvenser i närområdet samt på stadens trafikstruktur behöver belysas närmre.

Inom ramen för den fördjupade översiktsplanen har kommunen översiktligt studerat möjligheten att anlägga en gångbana utmed Kyrkoköpinge byaväg. Detta skulle kräva intrång i intilliggande fastigheter. Dessutom behöver stor hänsyn tas så att den värdefulla bymiljön tas tillvara. Dock begränsar befintliga bostadshus i norra Kyrkoköpinge som ligger tätt inpå vägen möjligheten att bygga en gångväg här.

Om en ny väg förbi Kyrkoköpinge anläggs är det möjligt att koppla denna till en ny infart till fjärrvärmeverket från öster. I dag kör transporter till fjärrvärmeverket i huvudsak från väg 108 via Havrejordsvägen, Östervångsvägen, Liljeborgsgatan och Kornvägen.

Kornvägen är belagd med grus och klagomål om att vägen dammar har framförts från

ägare till kolonier i området norr om Kornvägen. Boende i närområdet promenerar också längs Kornvägen då den tillsammans med omgivande gator bildar en trevlig promenadslinga. Dock är det ont om utrymme då fotgängare och fordon möts på vägen vilket upplevs som otryggt. En möjlig åtgärd för att komma tillrätta med identifierade problem är en ombyggnad av Kornvägen.

Antalet bilresor och transporter till fjärrvärmeverket uppgår till omkring 7400 fordonsrörelser årligen vilket motsvarar i genomsnitt cirka 30 fordon/dygn till och från fjärrvärmeverket. Dock varierar trafiken över året något och flistransporterna är flest under höst/vinter/vår medan servicetransporterna är flest under sommaren.

Genom att anlägga en ny anslutningsväg mellan Malörtsvägen och fjärrvärmeverket skulle förhållandena för de som vistas i koloniområdet norr om Kornvägen förbättras och trafiksäkerheten för gående och cyklister utmed Kornvägen skulle förbättras. Transporterna skulle också till största delen ledas längre från bebyggelse än i dag. I det fortsatta arbetet utreds ovanstående frågor vidare.



Vitt område visar utredningsområde för väg. Ny väg är en av möjliga åtgärder för att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet mellan trafikplats vid Gyllevägen och staden.







# TRELLEBORGS HAMN



# TRELLEBORGS HAMN



*Drygt 100 hamnar i hela Europa ingår i ett stomnätverk, ett "Core Network" där Trelleborgs Hamn ingår. För att förenkla samarbetet och hålla ihop nätverket, har EU beslutat att bilda nio transportkorridorer och Trelleborgs hamn ingår i Scandinavian Mediterranean Corridor som går från Finland vid ryska gränsen och ner genom Europa till södra Italien.*

Trelleborgs hamn har stor betydelse för Sveriges försörjning och 8 % av all svensk import och export går över Trelleborg. Andelen av landets import och export som transporteras i trailers, lastfordon eller släp via Trelleborg är 23 %. Hamnen är landets andra största hamn avseende godsvolym i ton samt Skandinavians största RoRo-hamn. Årligen hanterar hamnen 11,3 miljoner ton gods. Trelleborgs hamn är även Östersjöns största järnvägshamn och de största järnvägsfärjorna i världen trafikerar hamnen. Även om Trelleborgs hamns viktigaste funktion är som godshamn spelar den även roll för passagerartrafik och årligen reser omkring 1,8 miljoner passagerare till eller från hamnen.

Trelleborgs hamn har totalt fem färjedestinationer varav tre till hamnar i Tyskland, som är Sveriges största handelspartner. De övriga två färjedestinationerna finns i Polen och Litauen. Dagligen, året runt, ankommer 15 fartyg till hamnen och 15 avgår. Hamnen omfattar en markyta om ca 700 000 m<sup>2</sup> och har tretton stycken kajplatser. Av dessa utgör åtta stycken färjelägen för reguljär trafik varav sju är lägen med dubbelramper och tre lägen med järnvägsspår. Utöver färjelägen utgörs en av kajplatserna av handelskaj, en är oljehamnskaj och två är uppläggningskajer. Hamnen omfattar även två kombiterminaler samt två lagerlokaler om sammanlagt 30000 m<sup>2</sup>. Totalt sysselsätter hamnen omkring 135 årsanställda. Sedan 2005 äger Trelleborgs kommun 100 % av aktierna i hamnen.

## CORE-HAMN

Trelleborgs hamn ingår i EUs Transeuropeiska nätverk (TEN) som bland annat knyter ihop medlemsländernas transportnätverk. TEN-nätet består av ett stomnät (core network) och ett övergripande nät (comprehensive network). Trelleborgs hamn ingår i den svenska delen av stomnätet och utgör därmed, tillsammans med fyra andra svenska hamnar, en så kallad Core-hamn. Syftet med TEN-T nätet är att stödja EUs inre marknad genom att länka samman Europas regioner samt stärka den sociala, ekonomiska och territoriella sammanhållningen mellan EUs medlemsländer.

Trelleborgs kommun har beviljats bidrag från EU genom Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF). Bidraget innebär en 50-procentig finansiering av utredningar, planprogram, detaljplaner och projektering av den östra ringvägen och hamninfarten samt truck-center och logistik. Projektets ansökan godkändes innan beviljandet av Näringsdepartementet efter samråd med Trafikverket.

Trelleborgs hamn har även ansökt om EU-finansiering för nästa etapp i omvandlingen av hamnen och fått bidrag beviljade för investeringarna i projektet fram till och med 2021. I detta delprojekt ingår ett färjeläge och en kaj, färdigställande av ytor, passage över spår samt utfyllnad av färjeläge 7.

## ÖKAD MÄNGD LASTBILSGODS

Inom ramen för projektet Tillgänglighet till hamnar, som leddes av Region Skåne



och slutfördes 2019, togs en prognos för framtida godstransporter fram. Prognosen utgår från Trafikverkets basprognos för godstransporter från 2016 men har justerats. Enligt denna prognos, den så kallade justerade basprognosen, kommer omsättningen över kaj att öka med 69% till 2040. Den justerade basprognosen omräknad till volym är parterna, Trafikverket, Region Skåne, Trelleborgs hamn och Trelleborgs kommun, överens om. Enligt justerad basprognos kommer trafiken till hamnen att till 2040 stiga till 4200 fordon/dygn varav 3200 är tunga fordon. Baserat på historisk data över volymökning för gods i Trelleborgs hamn analyserades i projektet även andra jämförelsealternativ för framtida utveckling av godsvolymer. Dessa beräkningar resulterade i prognoser om högre tillväxt till 2040 än den justerade basprognosen.

## UTVECKLING AV HAMNEN

För närvarande pågår en omvandling av Trelleborgs hamn som innebär att nya färjelägen byggs i hamnens östra del och ersätter gamla färjelägen i väster. Det är rederiernas efterfrågan på längre färjelägen som initierat omvandlingen och de nya färjelägena gör det därför möjligt att ta emot längre fartyg. För närvarande har det första av fem nya färjelägen byggts och tagits i bruk och ytterligare lägen planeras att påbörjas under 2019.

Ombyggnaden av hamnen innebär också att nya pirarmar byggts, vilket ger ett större manöverutrymme än tidigare, då hamninloppet har breddats från 100 m till 150 m. Andra åtgärder som genomförts är muddring av farleden och hamnbassängen, utökning av hamnområdets östra delar med 50 ha ny mark genom utfyllnad i Östersjön samt anläggandet av en ny kombiterminal med två spår som kan ta emot 740 m långa tåg.

För att klara nuvarande godsvolymer har hamnen investerat i en provisorisk incheckningsanläggning, vilken stod klar i juni 2018. Dessutom har en utökad uppställningsyta för tung trafik före

incheckning anlagts. Denna bedöms vara tillräcklig till 2025.

Trelleborgs kommun har gått i borgen så att det helägda kommunala bolaget Trelleborgs hamn AB kan ta ett lån på en miljard kronor för att bygga färdigt de nya kajerna och hamnområdet. Enligt hamnbolaget kommer det nya hamnområdet vara färdigt 2025.

Hamnens utbyggnad regleras av ett miljötillstånd från 2010 som gäller till 2021. För närvarande pågår därför förberedelser för en förlängning av miljötillståndet för att utbyggnaden ska kunna färdigställas.

Trelleborgs hamn förutspår en fortsatt hög volymökning av godstransporter framgent. Detta ställer krav på att hamnen utvecklar sin verksamhet så att de ökade godsvolymer kan hanteras. Belastningen på hamnen kommer även att öka när rederierna förlänger sina färjor. Förlängningen av färjorna innebär en ökning av kapaciteten med 25%, vilket innebär att belastningen vid både incheckning och ankomst ökar väsentligt.

För hamnens verksamhet finns även ett behov av utökade ytor för uppställning av tunga fordon vars förare antingen väntar på att kunna checka in eller parkerar sitt fordon för att föraren ska få sin dygnsvila. Även för personbilar behövs uppställningsytor men i mindre omfattning. Dessa uppställningsytor, både för tung trafik och personbilar, behöver ligga i nära anslutning till hamnen.

Trelleborgs hamn vill även utveckla olika typer av servicefunktioner för hamnens kunder i närheten av hamnen. Dessa funktioner kommer att placeras i anslutning till den föreslagna uppställningsytan norr om väg 9.

Trelleborgs kommun vill också verka för att de unika lägesegenskaperna med möjlighet till omlastning mellan sjöfart, järnväg och väg tas tillvara genom att utveckla Östra industriområdet och skapa Trelleborg Businesscenter. Området ligger väl avgränsat intill Kontinen-

talbanan och väg 9 samt är anslutet till Kontinentalbanan med ett industrispår. När ringvägen är färdigställd är området även länkat till E6/E22 via en väg med hög framkomlighet. I samband med att hamnbolaget lämnar de västra delarna av nuvarande hamn kommer bolagets logistikcenter, som kräver anslutning till hamn, järnväg och väg, att flytta till Trelleborg Businesscenter.



### LÄS MER!

- Mer information om hamnens utveckling finns på Trelleborgs Hamns hemsida.
- Information om Kuststad 2025 finns på kommunens hemsida.

### RIKSINTRESSE HAMN

Trelleborgs hamn omfattas av riksintresse hamn. Trelleborgs hamns och Trelleborgs kommuns ambition är att hamnens verksamhet ska flytta från nuvarande hamnens västra delar och istället enbart omfatta markområdena i hamnens östra del. Läs mer om riksintresse hamn under kapitlet om riksintressen.

# TIDSAXEL FÖR FLYTT AV HAMNENS OLIKA FUNKTIONER 2010 - 2025

2010	Miljödom fastställs, vilket ger Trelleborgs hamn tillstånd att flytta/utöka österut. Domen utgår 2021.	2020-2022	Färjeläge 11 & 12 färdigställs
2011 – 2013	Vågbrytare, vändbassäng och farled.	2022-2023	Personal o verkstads- byggnader.
2013-2014	Sedimenteringsbassänger för dagvatten.	2021-2025	Hårdgörning ytor
2013 –2014	Färjeläge 10	2021-2025	Handelskaj faciliteter
2014	Kombiterminal syd	2024-2025	Check in
2014-2015	Centralstationen-Pågatåg	2024-2025	Ny östlig hamninfart
2016	Gamla OK/Q8 rivs	2024-2025	Uppställningsyta
2017	Tullkammaren renoveras	<b>ÖVRIGT:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Marken i det nytilkomna hamnområdet har höjden 3,09 meter över havet, vilket fungerar som ett kustskydd</li> <li>• Plats för oljecisterner och lager förbereds vid läge 14 i den nya hamnområdet.</li> <li>• Fiskekaj flyttas inte, utan föreslås att ligga kvar i nuvarande läge.</li> <li>• Ytor mellan det nya hamnkontoret och färjelägen ska hårdgöras</li> </ul>	
2017	Järnvägsspår tas bort i samband med den nya in- och utcheckningen.		
2018	Ny in- och utcheckning färdigställd		
2018-2020	Färjeläge 13 & Läge 14 (handelskaj)		
2020	Körväg genom Bangård		
2020-2021	Ombyggnation färjeläge 7		





## UTVECKLING AV HAMNEN forts.

**STÄLLNINGSTAGANDEN**

- Trelleborg ska utvecklas som en gods- och logistiknod och port till Skåne.
- Enligt beslut i kommunfullmäktige 2016-02-29 planerar kommunen för en östlig infart till det nya hamnområdet.
- I de västra delarna av nuvarande hamnområde är kommunens ambition att utveckla en ny stadsdel, Sjöstaden, med blandad bebyggelse och ca 4000 bostäder.
- Kommunens ambition är att tillskapa nya ytor för uppställning för att optimera logistiken.
- Riksintresse hamn ska omdefinieras när hamnen flyttat.



KARTA SOM VISAR FLYTT AV HAMNENS OLIKA FUNKTIONER

1. Västlig hamninfart	→	Östlig hamninfart
2. Ytor innan incheckning	→	BCT
3. Ytor efter incheckning	→	Nytt hamnläge
4. Vilotidsuppställning	→	BCT
5. Oljehamn	→	Nytt hamnläge
6. Fiskehamn	→	Samma yta som idag
7. Lager	→	Nytt hamnläge samt BCT
8. Hamnkontor	→	Nytt hamnläge







# KLIMAT- ANPASSNING



# KLIMATANPASSNING



## LÄS ÄVEN!

Klimatanpassningsplan för  
Trelleborgs kommun 2018.



## KLIMAT- FÖRÄNDRINGAR

Medeltemperaturen på jorden ökar, vilket främst orsakas av den ökande växthus-effekten. Människors handlingar bidrar till att halterna av växthusgaser har ökat markant sedan början av industrialismen, därav koldioxidhalten med 30 %. Ökade temperaturer bidrar bland annat till:

### ÖKAD NEDERBÖRD

En ökning av antalet dagar med minst 10 mm nederbörd, en ökning av största nederbördsmängd under en sjudagarsperiod och en ökning av årets största dygns-nederbörd förväntas ske i Skåne enligt SMHI:s klimatscenarier för år 2100.

### FÖRLÄNGD VEGETATIONS- PERIOD

Eftersom vegetationsperioderna har en stark koppling till temperaturen, kommer en högre medeltemperatur att förlänga vegetationsperioderna. Det är en längre period som kan användas för odling, men det är även en längre period där skadedjur kan fortplanta och sprida sig. Jordbruksbevattningen kan komma att öka eftersom vegetationsperioden förlängs med upp till 60 dagar, och behovet av vatten i samhället ökar också med stigande temperaturer.

### STIGANDE HAVSNIVÅ

Att havet stiger när klimatet blir varmare beror dels på att vattnet värms upp. När vatten värms upp expanderar det (havets volym blir större) och havsnivån stiger därmed. Dessutom stiger havsnivån på grund av att landisarna på Grönland och Antarktis förväntas smälta då temperaturen stiger. Havsytan bedöms i södra Sverige att stiga med cirka 1 meter fram till 2100 och risken för översvämningsområden bedöms fram till dess att finnas till cirka +3 meter över havet.

### STRANDEROSION

Förflyttning av sand är en naturlig process där en strand är i jämvikt om lika mycket material tillförs stranden som det som transporteras bort. Med erosion menas att det skett en förlust av material dvs mer material har transporterats bort jämfört

med vad som tillkommit. Omfattningen av erosionen styrs av en rad faktorer som strandens lutning, vattenstånd, kornstorlek, strömmar, mänsklig påverkan etc. När havsytan höjs och/eller kustströmmarna förändras startar en erosionsprocess som strävar mot ett nytt jämviktsläge där det nya jämviktsläget kan innebära att ett stort område av stranden försvinner även vid en relativt sett liten vattenstånds-höjning. Konsekvenserna till följd av erosionen kan leda till att områden med ekonomiska och ekologiska värden går förlorade, att naturliga kustskydd, som sanddyner, förstörs med översvämnningar som följd eller att anlagda strandskydd undermineras.

### VÄRMEBÖLJOR

I Sverige definierar SMHI värmebölja som "en sammanhängande period då dygnets högsta temperatur överstiger 25°C minst fem dagar i sträck" I Sverige är värmeböljor, definierade utifrån en absolut temperatur, ganska ovanliga jämfört med Sydeuropa. Vi är dock anpassade till ett kallt klimat vilket innebär att normal värme i andra länder upplevs som besvärande varmt här. Senare års forskning har också påvisat att varma perioder leder till ökad dödlighet även i Sverige

### KLIMATFÖRÄNDRINGARNAS PÅVERKAN I TRELLEBORG

Ett förändrat klimat kommer att påverka Trelleborgs stad på flera olika sätt. Nedan beskrivs övergripande hur Trelleborg kan komma att påverkas.

### STIGANDE HAV OCH EROSION

En stigande havsnivå kan komma att medföra flera olika problem i Trelleborg; översvämnning av låglänta områden, stranderosion samt saltvatteninträngning i grundvattnet i kustnära områden. Detta leder till förändrade förutsättningar för samhällsplaneringen, inte minst i kustzonen. Vid en stigande havsnivå är översvämnning av låglänta områden en av de allvarligaste konsekvenserna.

## KLIMATFÖRÄNDRINGAR forts.

Inom avgränsningen för den fördjupade översiktsplanen finns drygt 1 mil kuststräcka som i olika grad kommer att påverkas av stigande hav och erosion.

I centrala Trelleborg är det framförallt längs med Hamngatan och de västra delarna av staden som kommer påverkas vid översvämning upp till 3 möv. Inom detta område finns flera samhällsviktiga funktioner så som centralstationen, infrastruktur och reningsverk samt en stor andel bostäder och verksamheter.

Utanför centrala Trelleborg kommer hela kuststräckan påverkas om inte något skyddsåtgärd anordnas. Väster om Trelleborgs stad är det främst bostadsbebyggelse i Skåre och Tivolihuset samt rekreationsområden som påverkas. Öster om centrala Trelleborg finns ett stort antal bostadshus som ligger under gränsen för +3 möv i Östra stranden och Gislövs läge.

## FRAMTIDA UTVECKLING

### STRATEGI FÖR KUSTEN

I kommunfullmäktige 2017-11-27 beslutades om att påbörja ett arbete som skall resultera i en strategi för hanteringen av stigande hav och kusterosion. Arbetet ska resultera i åtgärdsförslag, ansvarsfördelning, kostnadsbeskrivning samt konsekvensbeskrivning.

Projektet innebär även att starta ett kontrollprogram som innefattar strandprofiler och lokala vattenståndsdatabaser, för att kunna följa utvecklingen över tid gällande havsnivåhöjningen och dess effekter utmed Trelleborgs kust.

I arbete med strategin behöver kombinationseffekter av skyfall och kustskydd studeras samt behöver kommunen ta ställningstaganden för vilken tidshorisont som skydden ska dimensioneras för.

### FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR KUSTEN

I kommunfullmäktige 27 augusti 2018 beslutades att en översiktsplan för kustzonen ska tas fram. Den ska specifikt

belysa problematiken kring havsnivåhöjning och erosion.

### UTREDNINGSUUNDERLAG

Kommunen har de senaste åren tagit fram flera underlagsmaterial för att kunna påbörja arbetet med klimatanpassning, bland annat har skyfallskartering för hela kommunen och kustskyddutredning för för delar av staden tagits fram.

### STRATEGISKT ARBETE KOPPLAT TILL KLIMATANPASSNING

Trelleborgs kommun har även tagit fram och har pågående arbeten som innehåller strategiska ställningstaganden gällande klimatanpassning.

Klimatanpassningsplanen som togs fram 2013 har uppdaterats och gäller nu från 2018-2023. I den finns ett antal åtgärder listade som berör klimatanpassning och stigande hav.

Strategiskt arbete som pågår är framtagande av VA-plan, trafikplan, stadsmiljöprogram och grönplan.

Trelleborgs kommun deltar i forskningsprojekt kopplade till klimatanpassning, bland annat projektet CAMEL som handlar om planerat reträtt.

### PLANERING AV NY BEBYGGELSE I KUSTZONEN

För att inte ny bebyggelse ska riskera att översvämmas ska inte nya detaljplaner eller förhandsbesked för bostäder tillkomma under gränsen för +3 möh förrän beslut om kommunövergripande skyddsåtgärder tagits. Undantag är områden där klimatskydd utreds i ett större perspektiv, till exempel i Västra sjöstaden eller Sjöstaden. I västra verksamhetsområdet där ett nytt område föreslås att detaljplanläggas behöver risken för översvämning utredas och hanteras.

Gällande översvämningsrisker kopplade till skyfall skall alltid denna risk beaktas i detaljplanläggning och bygglov.

### STÄLLNINGSTAGANDEN

- Arbete pågår med att ta fram en kuststrategi för hela kommunen.
- Kommunfullmäktige har även beslutat att en fördjupad översiktsplan för kuststräckan ska tas fram.
- Arbete med en ny VA-plan pågår och ska vara klar under 2019.
- Risk för översvämning ska beaktas i detaljplanering och bygglov.
- Detaljplaner och förhandsbesked för bostäder under +3 möv ska inte tillkomma innan beslut om kommunövergripande skyddsåtgärder har tagits. Undantagsfall är områden där klimatskydd utreds i ett större perspektiv, till exempel Sjöstaden och Västra sjöstaden.
- Arbete med att ta fram en grönplan pågår och ska inarbetas i översiktsplanen.
- Utpekade större ytor lämpliga för dagvattenfördröjning ska beaktas i den framtida planeringen.

## FRAMTIDA UTVECKLING forts.

## DAGVATTENHANTERING

Många av de gröna och blå områden som finns i tätorten är inte bara viktiga för Trelleborgarnas välmående och den biologiska mångfalden utan behövs dessutom eller kommer att behövas för att fördröja och hantera dagvatten. För många städer är en hög andel hårdgjorda ytor mer regler än undantag vilken ofta ökar ytterligare vid förtätningen. Konsekvenserna vid översvämning till följd av skyfall är redan idag något som orsakar problem och det är därför viktigt att i den fysiska planering-

en eftersträva att bevara ytor som fyller en viktig funktion för dagvattenfördröjning. Skyfall är något som kan förväntas inträffa oftare i framtiden med anledning av ett förändrat klimat vilket kommer öka kraven på samhällets förmåga att hantera dessa vattenmängder. För Trelleborgs kommun innebär ett förändrat klimat dessutom även en stigande havsnivå vilket kommer öka behovet av områden för dagvattenhantering då havsnivåhöjningen bidrar till en sämre avledning av dagvatten till Östersjön.

Parallellt med översiktsplanen pågår arbete med grönplan. Gemensamt har förslag på områden som är viktiga för dagvattenfördröjning pekats ut, se kartan nedanför. Dessa områden är viktiga att beakta och eventuellt utveckla vidare i den framtida planeringen av staden samt i grönplanen och VA-planen.

Läs mer om dagvattenhantering i kapitlet om vatten- och avlopp.





## FRAMTIDA UTVECKLING forts.

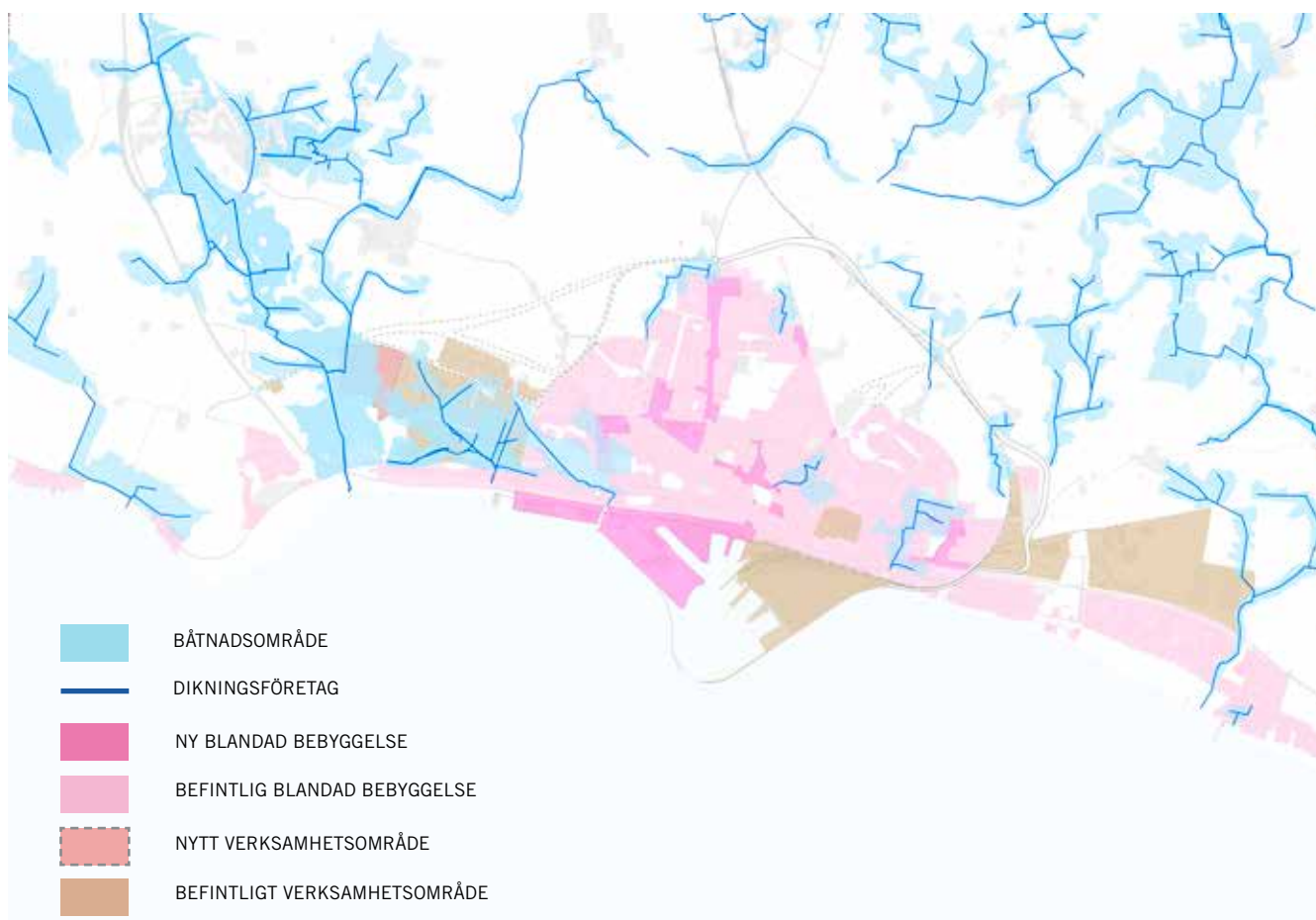
**DIKNINGSFÖRETAG OCH  
BÅTNADSOMRÅDEN**

Ett dikningsföretag är en form av samfällighet där fastighetsägare har gått ihop för att avvattna marken. Dikningsföretag har bildats sedan 1800-talets slut för att dränera landskapet och göra det mera ekonomiskt användbart (oftast för odling). Området som genom avvattningen har ökat i ekonomiskt värde kallas för båtnadsområde.

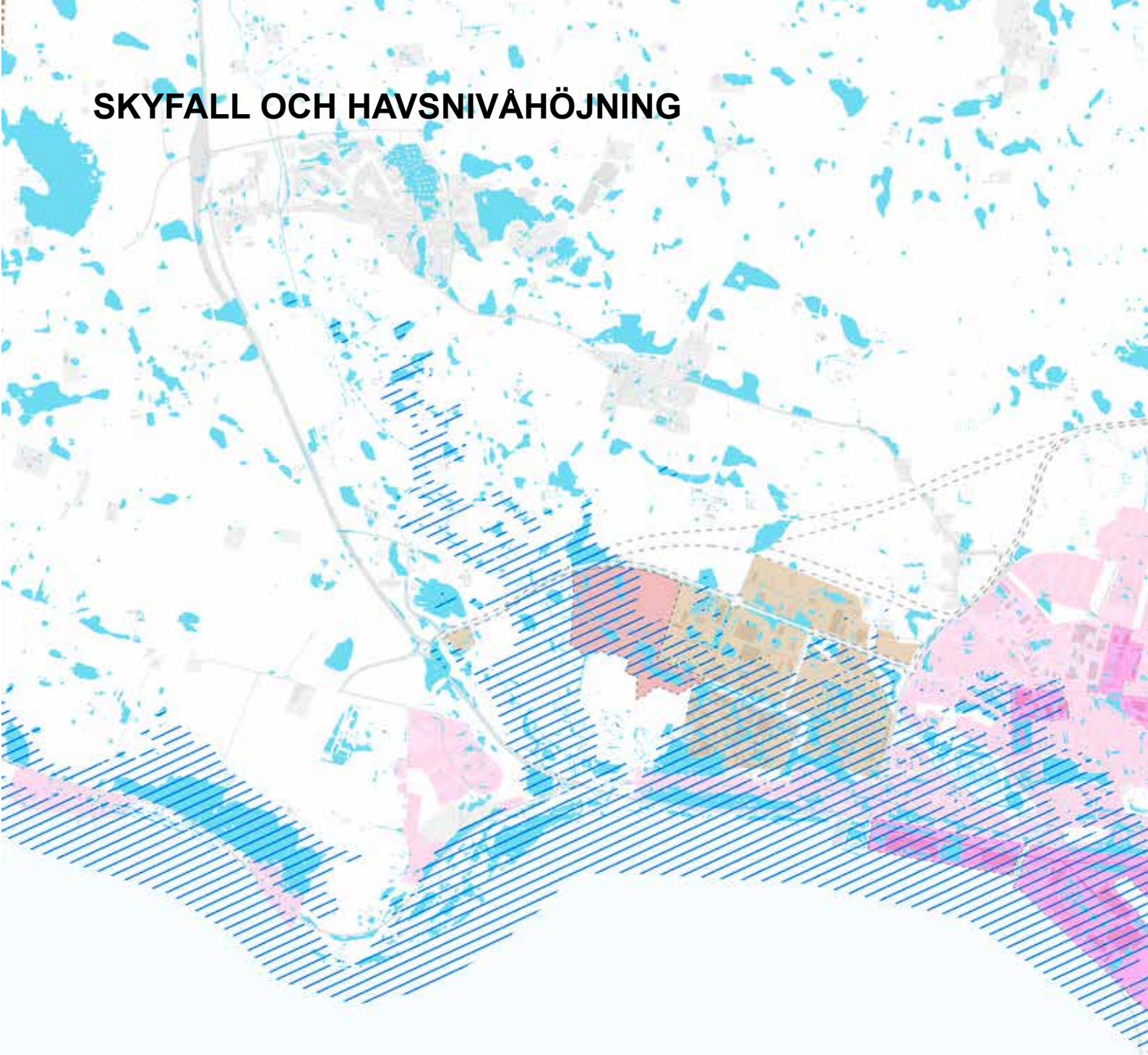
Att bygga inom ett båtnadsområde kan medföra ökad risk för översvämningar. Dels kan det vara så att dikningen är dimensionerad för att översvämmas med betydligt tätare intervall än vad som är rimligt för bebyggda områden. Dels kan det vara så att båtnadsområdet åter blir blött, om dikningsföretagen inte underhålls i tillräcklig utsträckning.

**SKYFALLSKARTERING**

Trelleborgs kommun har tagit fram en skyfallskartering för hela kommunen som även finns tillgänglig i GIS-format. På kommande uppslag visas skyfallskarteringen i kombination med en stigande havsnivå på +3 möv med både befintlig bebyggelse och framtida utbyggnadsområden.



# SKYFALL OCH HAVSNIVÅHÖJNING



OMRÅDE SOM RISKERAR ATT ÖVERSVÄMMAS VID SKYFALL



+3 METER ÖVER HAVET



NY BLANDAD BEBYGGELSE



BEFINTLIG BLANDAD BEBYGGELSE

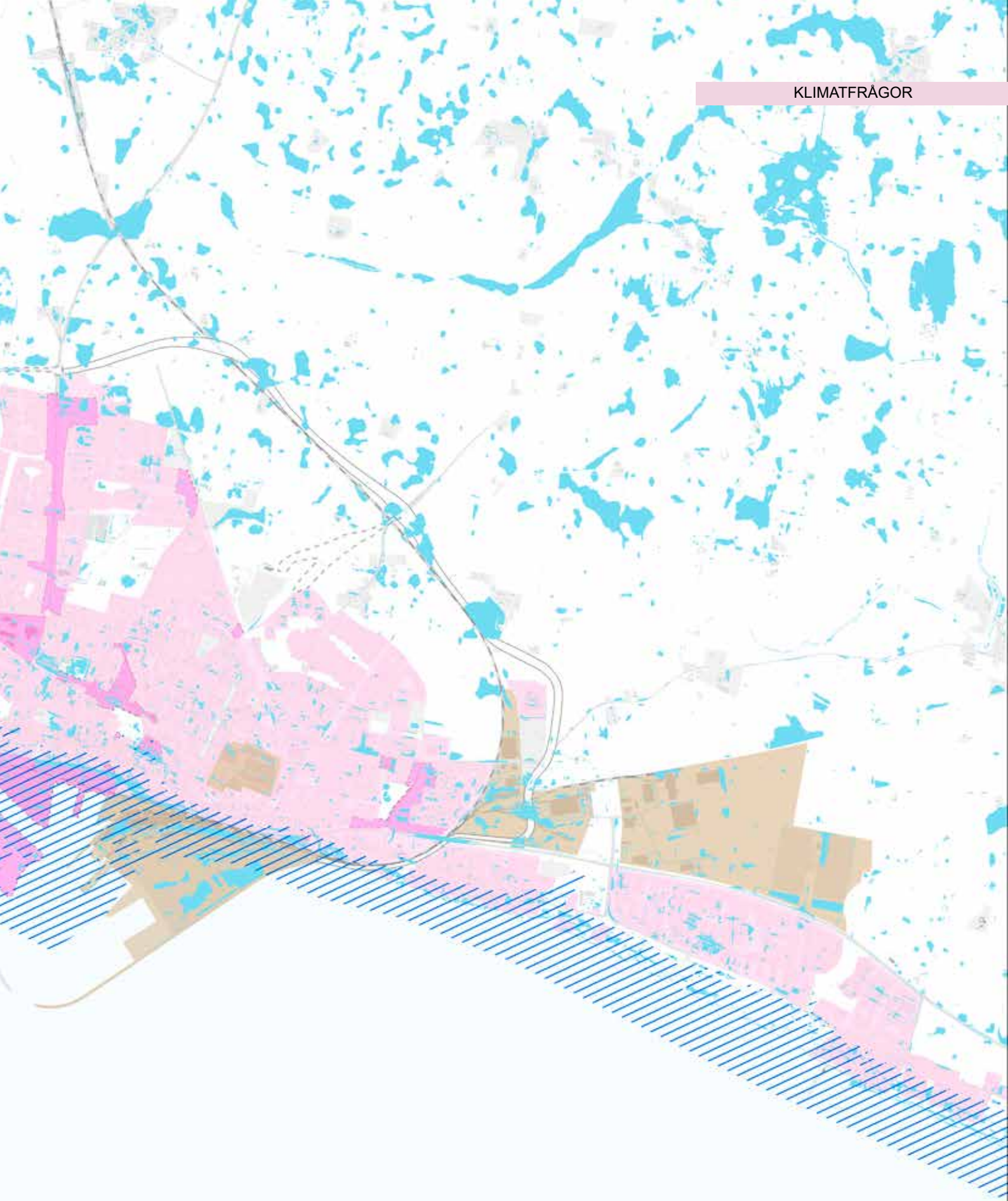


NYTT VERKSAMHETSOMRÅDE



BEFINTLIGT VERKSAMHETSOMRÅDE











# TEKNISK FÖRSÖRJNING



# VATTEN OCH AVLOPP

För att uppnå en hållbar vatten-, avlopps- och dagvattenförsörjning krävs en strategisk och långsiktig planering. Det är av stor vikt att VA-planeringen har en nära koppling till kommunens övergripande mål och visioner för bostadsbebyggelse, service och befolkningsutveckling.

Trelleborgs kommun har tidigare tagit fram en VA-plan för 2014-2018. Kommunen kommer under 2019 att färdigställa arbete med att ta fram en VA-översikt, VA-strategi och en VA-plan. Målsättningen är att VA-planen ska antas i kommunfullmäktige under 2019 samt att delar av VA-planen ska arbetas in i översiktsplanens utställningshandling. VA-planen är också en del i kommunens arbete för att uppnå miljökvalitetsmål, miljökvalitetsnormer och vattendirektivets mål.

## NULÄGE

Av kommunens cirka 44 800 invånare är cirka 39 000 anslutna till kommunalt avlopp och 39 700 anslutna till kommunalt dricksvatten. Kommunen är självförsörjande på dricksvatten och avloppsvatten renas i kommunens egna reningsverk. Inom Trelleborgs kommun finns tre typer

av verksamhetsområden, verksamhetsområde för vatten, för spillvatten och för dagvatten. I en del områden finns endast verksamhetsområde för vatten, spillvatten tas där omhand i enskilda avlopp. I andra områden finns verksamhetsområde för både vatten och spillvatten.

I Trelleborgs kommun finns även avtalsområden för VA. Inom dessa områden har kommunen upprättat ett civilrättsligt avtal med fastighetsägaren som reglerar förvaltningen av VA-anläggningen. Fastighetsägaren har i dessa områden själv betalat för anslutning till det kommunala ledningsnätet och kostnaden för ledningsdragning.

Större delen av det geografiska område som den fördjupade översiktsplanen berör ingår i verksamhetsområde för vatten, spill- och dagvatten.

## DRICKSVATTENFÖRSÖRJNING

I Trelleborgs kommun baseras dricksvattenförsörjningen på grundvatten. I kommunen finns fyra vattenverk i drift, Alstad, Fuglies, Klagstorps och Trelleborgs vattenverk. Det finns totalt 25 stycken kommunala borrhölar varav 23 är i drift.

Samtliga borrhölar som är i drift skyddas av vattenskyddsområde.

Den väntade befolkningsökningen i kommunen innebär bland annat ökade behov av dricksvatten. Om kommunens befolkningsmål nås bedöms kapaciteten att räcka till år 2020 i Klagstorps vattenverk och år 2027 i Trelleborgs vattenverk.

## AVLOPPSFÖRSÖRJNING

I Trelleborgs kommun finns fyra stycken kommunala avloppsreningsverk och en kommunal avloppsreningsanläggning. De två största avloppsreningsverken i kommunen ligger i Trelleborgs stad och Smygehamn.

### *Trelleborgs stads avloppsreningsverk*

Kapacitetsutredningen för Trelleborgs reningsverk visar att verket fungerar bra med nuvarande belastning, men har svårt att klara den prognosticerade framtida belastningsökningen. Med ett framtida behov av att även ansluta avloppsvatten från färjetrafik kan den maximala kapaciteten komma att uppnås ännu tidigare. En utredning har tagits fram under 2019 för att utreda avloppsreningsverkets möj-





## VATTEN OCH AVLOPP forts.

ligheter att byggas ut samt vilka framtida skyddsåtgärder som krävs. Utredningen visar att det finns goda förutsättningar för att en utökning av befintligt avloppsreningsverk inom den egna fastigheten ska kunna beviljas både tillstånd enligt miljöbalken och bygglov. Närhet till bostadsbebyggelse kan dock kräva försiktighetsåtgärder för att minimera olägenheter för närboende. Det kommer även att krävas att långtgående säkerhetsåtgärder genomförs för att skydda området mot framtida översvämningar eftersom området ligger lågt.

## DAGVATTENPOLICY

Kommunfullmäktige i Trelleborgs kommun beslutade 2013-04-22 att anta en kommunal dagvattenpolicy.

Följande dagvattenpolicy har antagits av Trelleborgs kommun:

- Dagvattensystem utformas så att skador på byggnader och anläggningar orsakade av uppdämning eller avledning av dagvatten undviks.
- Dagvatten omhändertas så nära källan som möjligt.
- Dagvatten infiltreras och/eller fördröjs i öppna magasin där så är

möjligt.

- Mängden föroreningar som tillförs dagvattnet minskas.
- En större del av de föroreningar som finns i dagvatten avskiljs innan de når recipienten.
- Dagvattenhantering synliggörs och bidrar därmed till biologisk mångfald samt ökade upplevelse- och naturvärden.

Som ett komplement till dagvattenpolicyen antogs "Regelverk för hållbar dagvattenhantering" i Tekniska nämnden 2018-06-13. Syftet med regelverket är att förtydliga den gemensamma synen på hur dagvatten ska hanteras i olika skeden. Regelverket används som ett internt stöd i dagvattenfrågor.

Genom arbetet har bland annat ansvar för olika regnmängder förtydligats. VA-huvudmannen ansvarar för att omhänderta och avleda dimensionerande regn. Ansvaret för att minimera skador vid skyfall ligger på respektive fastighetsägare samt den kommunala organisationen. Dagvattenpolicyen och Regelverk för hållbar dagvattenplanering kommer att ingå som del i arbetet med att ta fram den nya VA-planen.



## PÅGÅENDE ARBETE

Arbete pågår med VA-översikt, VA-strategi och VA-plan. VA-planen ska vara färdigställd under 2019 och arbetas in i den fördjupade översiktsplanen till utställningsskedet.

## MER OM DAGVATTENHANTERING

Under kapitlet om Klimatanpassning finns mer information om det pågående arbetet med dagvattenhantering. Här finns en karta som visar på större ytor som är lämpliga för dagvattenhantering.



## DAGVATTENHANTERING I DETALJ- PLANEPROCESSEN

Vid upprättande av nya detaljplaner ska alltid en dagvattenutredning utföras. I detta arbete ska den kommunövergripande skyfallskarteringen utgöra ett underlag.

Dagvattenutredningen ska ha följande huvudindelning:

- Hantering av dagvatten vid regnåterkomsttider som ligger inom VA-huvudmannens ansvar.
- Hantering av dagvatten i skyfallssituationer som ligger utanför VA-huvudmannens ansvar.

## VA-FÖRSÖRJNING I ETT FÖRÄNDRAT KLIMAT

Kommunen behöver anpassa VA-försörjningen till de nya förutsättningar som klimatförändringen orsakar, med bland annat höjda havsnivåer och ökad nederbörd. De framtida klimatförändringarna kan även medföra problem med torka och vattenbrist.

Under 2000-talet drabbades kommunen flera gånger av omfattande översvämningar i samband med extrema skyfall och häftig snösmältning. En del av översvämningarna har orsakats av bristfällig fysisk planering och för att undvika detta i framtiden krävs att VA-frågorna lyfts fram tidigare i planprocessen.

I arbetet med VA-plan kommer denna fråga att lyftas tydligare. Läs även mer om kommunens klimatanpassningsarbete under kapitlet om klimatanpassning.

## KUSTNÄRA VA-ANLÄGGNINGAR

På grund av kommunens topografi, som är flack och lutar ner mot havet, ligger en stor del av ledningsnätet och pumpstationerna vid kusten. Kommunen har redan tidigare haft problem med erosionsskador på ledningar och det finns flera ledningar som idag är direkt hotade av erosion, vilket kan orsaka ledningsbrott och driftstörningar. Arbetet med att flytta ledningar i Smygehamn har påbörjats då de har blottlagts på ett ställe.

## STÄLLNINGSTAGANDEN

- Trelleborgs kommun arbetar med att ta fram en VA-plan. Ställningstaganden i planen ska arbetas in i översiktsplanens utställningshandling.
- Vid upprättande av nya detaljplaner ska alltid en dagvattenutredning utföras. Den kommunövergripande skyfallskarteringen ska utgöra underlag vid dagvattenutredningar.
- Utpekade större ytor lämpliga för dagvattenfördröjning ska beaktas i den framtida planeringen. Se kapitlet om klimatanpassning.

## AVFALLSHANTERING

För en hållbar utveckling av samhället, behövs en mer hållbar konsumtion med minskade avfallsmängder. Vi behöver bli bättre på att minska mängden avfall samtidigt som vi återanvänder och återbrukar mer. Det avfall som ändå uppkommer behöver vi hantera på ett så miljövänligt sätt som möjligt.

2017 antogs kommunen en avfallsplan där fokusområden och effektmål anger riktningen för Trelleborgs kommuns utvecklingsarbete på avfallsområdet till år 2020. Planen innehåller tre fokusområden med ett antal effektmål. De tre fokusområden är; hållbar konsumtion för minskade avfallsmängder, hållbar sortering med ökad återvinning samt hållbar hantering för en renare miljö.

I planeringen av nya utbyggnadsområden är det av stor vikt att tidigt planera för långsiktiga lösningar för avfallshantering.

## ENERGI

Energiplan för Trelleborgs kommun  
Trelleborgs kommun under 2018 fram en energiplan (ej politiskt beslutad än) som ska fungera som ett underlag och en vägledning för kommunens långsiktiga arbete med omställningen till ett hållbart energisystem med låg klimatpåverkan. Syftet är vidare att energiarbetet ska bidra till ett attraktivt Trelleborg samt vara en central del för att uppnå kommunens klimatmål.

## Strategiska inriktningar

I Energiplanen har fyra strategiska inriktningar med olika delmål valt ut för arbetet med energi, dessa är:

### 1. Hållbara transporter

Huvudmål: Uppnå 70% reduktion av växthusgasutsläpp från transportsektorn till 2030.

### 2. Energiaspekter i fysisk planering

Huvudmål: Fysisk planering som främjar lokal och förnybar energiproduktion, hållbara transporter och hållbart byggande.

### 3. Förnybar energitillförsel

Huvudmål: Fossilfritt energisystem 2040.

### 4. Försörjningstrygghet och smarta nät

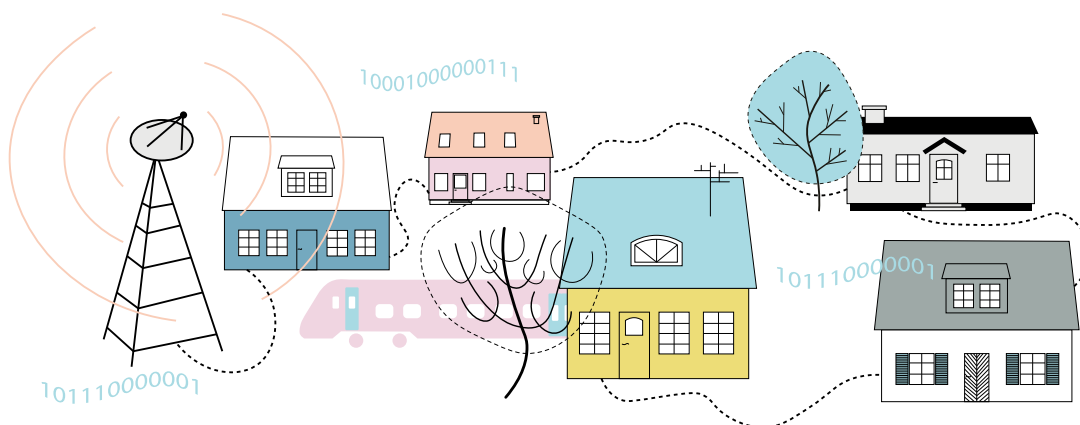
Huvudmål: Skapa förutsättningar för ett fossilfritt och robust energisystem genom implementering av smarta nät.

## BREDBAND

Tillgång till en väl utbyggd digital infrastruktur är viktigt för att kunna skapa en hållbar utveckling. Tillgång till bredband bidrar till kommunens attraktivitet för boende, näringsliv, vård och kulturliv. Trelleborg satsar på att bli en bredbandstät kommun. Fibernätet täcker i dag en stor del av Trelleborgs stad och orterna, nu pågår framförallt utbyggnaden på landsbygden. Kommunen är på god väg att nå målbilden om att år 2020 ska 95 % av alla fastigheter ska ha tillgång till bredband med en hastighet på minst 100 Mbit/s.



Avfallstrappan









A wide-angle photograph of a coastal landscape. The top half of the image shows a vast blue sea meeting a clear blue sky with scattered white clouds. A dark, rocky shoreline separates the sea from a green, grassy field. A dirt path curves through the field. In the foreground, there is a gravelly area with some dry, brown vegetation. A white rectangular box is overlaid on the bottom part of the image, containing the text 'RIKSINTRESSEN' in white, bold, sans-serif capital letters.

# RIKSINTRESSEN



# RIKSINTRESSEN

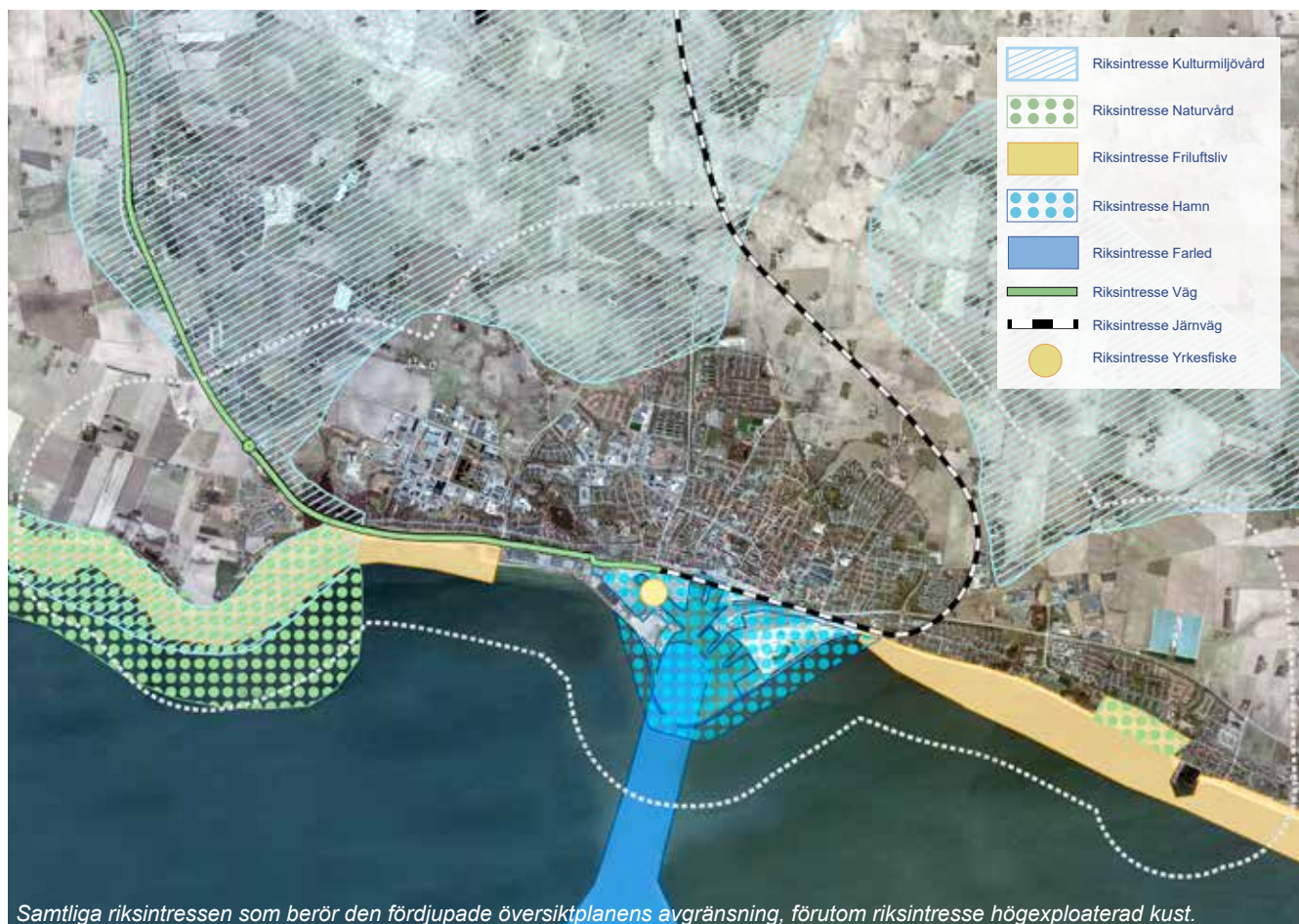


## VAD ÄR RIKSINTRESSEN?

Riksintressen berör geografiskt utpekade områden som har bedömts ha viktiga värden och kvaliteter som har särskild betydelse för hela landet. Värdena kan både vara bevarandevärda eller ha betydelse för exempelvis naturresurser eller transporter. Riksintressena är långsiktiga anspråk och genom dem kan staten bevaka att värdena och kvaliteterna tas tillvara i samhällsplaneringen.

Det finns två olika typer av riksintressen. Dels de större områden som beskrivs i 4 kap. miljöbalken och som riksdagen fattat beslut om. Dels riksintressen enligt 3 kap. miljöbalken där den ansvariga nationella myndigheten, exempelvis Riksantikvarieämbetet, Naturvårdsverket eller Trafikverket, ansvarar för att peka ut ett anspråk.

Riksintressen har framför allt betydelse i samhällsplaneringen och kommunen ska i sin översiktsplan beskriva hur de utpekade riksintressena säkerställs eller utvecklas. I översiktsplanen kan kommunen beskriva sin syn på riksintressena och beskriva både hur man vill förstärka områdenas kvaliteter eller hur man argumentera för att man vill förändra ett utpekat riksintresseanspråk. I översiktsplaneprocessen förs en dialog med länsstyrelsen om riksintressena och i länsstyrelsens granskningsyttrande över översiktsplanen beskrivs om länsstyrelsen godtar kommunens hantering av riksintressena eller inte.



Samtliga riksintressen som berör den fördjupade översiktsplanens avgränsning, förutom riksintresse högexploaterad kust.



# RIKSINTRESSE HÖGEXPLOATERAD KUST

RIKSINTRESSEN

## RIKSINTRESSE HÖGEXPLOATERAD KUST

Hela kustområdet i Trelleborgs kommun omfattas av riksintresse kustzon enligt 4 kap. 1 och 4§§ miljöbalken och är i sin helhet riksintresse. Syftet med riksintresset är att värna kustlandskapets natur- och kulturvärden så att dessa inte går förlorade. Riksintresseanspråket innebär att inom det utpekade området ska natur- och kulturvärden ska ges företräde samt att det samlade värdet i hela området för riksintresse kustzon måste beaktas.

Riksintresse kustzon innebär att det i grunden inte är tillåtet att exploatera inom riksintresseområdet men det finns undantag som gör att exploatering kan tillåtas i vissa specifika fall. Om exploatering inom riksintresse kustzon innebär tätortsutveckling eller utveckling av det lokala näringslivet kan den tillåtas, liksom om den behövs för totalförsvarets behov.

Inom riksintresse kustzon får även fritidsbebyggelse komma tillstånd om den utgör komplettering till befintlig bebyggelse. Med komplettering avses t ex sådana tillskott till en befintlig bebyggelsegrupp som innebär att det av fritidsbebyggelse inanspråkta området inte ökar nämnvärt i omfattning eller förtätning inom befintliga bebyggelseområden. Om det finns särskilda skäl får även annan fritidsbebyggelse komma tillstånd, företrädesvis sådan som tillgodoser det rörliga friluftslivets behov eller avser enkla fritidshus i närheten av de stora tätortsregionerna om det kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdenas natur och kulturvärden. Med särskilda skäl avses bl a att bebyggelsen ingår som ett led i att förbättra områdenas attraktivitet för turism och friluftsliv exempelvis stugbyar för uthyrning, vandrarhem och enkla campingstugor.

Det förhållandevis begränsade utrymme som finns för ytterligare fritidsbebyggelse inom kustområdet i Trelleborgs kommun

bör, enligt lagens förarbeten, så långt möjligt utnyttjas för andra former av fritidsbebyggelse än enskilt ägd bebyggelse. I förarbetena anges vidare att bestämmelsen utgår från önskemålet att bevara allmänhetens möjligheter att nyttja de för friluftslivet kvarvarande värdefulla stränderna och andra värdefulla obebyggda områden. Ny bebyggelse bör således inte lokaliseras på ett sådant sätt att denna tillgänglighet begränsas.

Trelleborgs befolkning ökar och inom planperioden har staden ett behov av att skapa 3 300 bostäder av varierad bebyggelse typ och upplåtelseform. I staden finns ett särskilt behov av att tillgodose bostadsbehovet för de grupper som har svårt att få tillgång till egen bostad, t ex de som är nya på bostadsmarknaden. Planförslaget innebär en möjlighet att tillgodose behovet av bostäder av varierad typ och upplåtelseform kan tillgodoses. Det uppfyller därmed lagens krav på tätortsutveckling.

Hamnens verksamhet är under omvandling och utökas. Ringvägen, från trafikplats Maglarp till hamnen, kommer leda trafik till och från Trelleborgs hamn och är förutsättning för att hamnens interna logistik ska kunna förbättras så att hamnverksamheten fungerar optimalt. Därigenom bidrar ny ringvägssträckning till utveckling av det lokala näringslivet.



# RIKSINTRESSE KULTURMILJÖVÅRD

Planförslaget i den fördjupade översiktsplanen (FÖP) berör två områden av riksintresse för kulturmiljövård; Fuglie-Mellangrevie-Skåre [M136] och Gylle-Dalköpinge [M139]. Riksantikvarieämbetet har pekat ut områdena och beskrivit dess värden. En röd tråd för kulturmiljövårdens riksintressen är berättelsen om landskapets långa bosättnings- och brukarkontinuitet. Denna uttrycks genom bland annat gravhögar, kyrkor, by och gårdsbebyggelse, fiskelägen och industriella lämningar. Lämningar i form av olika generationer av försvarsanläggningar representerar berättelsen om Skåne som gränsområde.

Enligt 3 kap. 6 § miljöbalken ska områden som är av riksintresse för kulturmiljövården skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada kulturmiljön.

I samband med arbetet med "Översiktsplan för orter och landsbygd 2028" fördjupade kommunen beskrivningen av riksintresseområdenas värden med hjälp av en konsult. Texterna nedan beskriver enbart riksintresseområdena och dess värden inom eller i anslutning till FÖP-området, men områdena sträcker sig utanför FÖP-området och omfattar även andra värden än de som beskrivs här.

## FUGLIE – MELLAN-GREVIE – SKÅRE [M136]

### MOTIVERING

Riksintresseområdet utgörs av centralbygd i ett slättlandskap, Söderslätt, som har förhistorisk bruknings- och bosättningskontinuitet och är präglad av jordbruksskiftena. Området har en för Sverige unik koncentration av tätt liggande kyrkbyar av åtminstone medeltida ursprung som speglar kyrkobyggnadskonstens stilideal under tiden medeltid till 1900-tal väl. I området finns även helt eller delvis bevarade boställsmiljöer och kvarnsmiljöer.

Skåre fiskeläge som har ett oregelbundet

gatunät som växt fram succesivt och med äldre bebyggelse med anknytning till fiske och sjöfart. Vid Skåre finns även lämningar efter 1700-talets försvarssystem utefter Öresundskusten.

### UTTRYCK FÖR RIKSINTRESSET

Förlängningen av centralbygden Söderslätt med talrika och landskapsdominerande fornlämningsmiljöer. I riksintresseområdet finns tätt liggande byar och gårdsmiljöer i det öppna odlingslandskapet som präglas av skiftenas genomförande under 1800-talet med bevarade pilevallar, hägnads- och vägsystem. Här finns även talrika medeltida kyrkor med tillhörande bybebyggelse, antingen med karaktär av sockencentrum eller kyrkby. De medeltida kyrkorna i Tommarp, Maglarp och Hammarlöv ligger i nära anslutning till FÖP-området, liksom 1800-talskyrkorna i Västra Vemmerlöv och Skegrie, Fuglie 1900-talskyrka i nygotik.

Riksintresseområdet rymmer ett bevarat oregelbundet gatu- och vägnät med enkla och tidstypiska fiskarstugor och gatehus från perioden 1800-1900-tal samt utmed kusten skansar och vallar från 1700-talets försvarslinje utefter Öresundskusten.

### FÖRDJUPAD BESKRIVNING

Riksintresset har en stor utbredning och komplexitet och är utsatt för ett hårt förändringstryck, framför allt i närheten av Trelleborg samt kring orterna och byarna med goda kommunikationer. Åkerlandskapet inrymmer storskalig infrastruktur i form av motorvägar, kraftledningar och ett antal vindkraftverk. Större gårdar har i många fall kompletterats med storskaliga ekonomibyggnader. Samtidigt finns i landskapet rikt med uttryck som vittnar om att området har varit en centralbygd sedan förhistorisk tid. Landskapet präglas till exempel av mycket tätt liggande byar med kyrkor från medeltid till 1900-tal, stort antal gravhögar och rikligt med historiska jordbrukselement. Nuvarande odlingslandskap är primärt ett resultat av 1800-talets skiften. De många pilevallarna markerar de då uppkomna ägo gränser-

na. Pilerader och alléer skapar tydliga formelement i landskapet.

### Mycket känsliga miljöer

Alla kyrkbyar och byar inom riksintresset bedöms som mycket känsliga. Dessa är skyddade som bytomt/fornlämning. Kyrkomiljöerna utgör en viktig länk till historien om samhällenas roll och betydelse i jordbrukslandskapet. I eller i anslutning till FÖP-området finns två större sammanhängande delområden som bedöms som mycket känsliga. Det första delområdet omfattar landskapet och bebyggelsen i kyrkbyarna Västra Vemmerlöv och Hammarlöv samt byarna Värlinge och Villie.

Landskapets tidsdjup är här tydligt avläsbart genom det av jordbruksskiftena präglade slättlandskapet. Landskapselement som alléer, pilevallar, jordvallar samt ett stort antal gravhögar och stenkammargravar vittnar om den långa bosättnings- och brukningskontinuiteten. Västra Vemmerlöv och Hammarlöv har bevarat sina karaktärsdrag av kyrkby på slätten med en stor andel gatehusbebyggelse på de utflyttade gårdarnas tomter. Villie har en bevarad äldre bystruktur som domineras av de kvarliggande kringbyggda gårdarna.

Kuststräckan från Trelleborg till kommungränsen mot Vellinge, förbi Skåre, bedöms också som mycket känsligt. Här finns flera uttryck och miljöer som konstituerar riksintresset. De äldre delarna av Skåre fiskeläge har i mycket hög grad bibehållit sin grundkaraktär. Den kännetecknas av den organiska gatustrukturen med smala gränder och oregelbundet placerad och småskalig bebyggelse kopplat till fiske och sjöfart. Fiskarstugorna har till största delen kvar sitt traditionella uttryck. Även hamnen och garnupphängningsplatsen är viktiga delar för helhetsmiljön. Modern villabebyggelse omger idag Skåre. Det strategiska läget vid Öresund utmärks av lämningar efter försvarssystem, Skåre skansar, strax öster om fiskeläget. Skansen består av vallar med bastioner och vallgravar.



## RIKSINTRESSE KULTURMILJÖVÅRD forts.

*Känsliga miljöer*

Större delen av riksintresset bedöms som känsligt. Här finns uttryck och sammanhang som är viktiga för att upprätthålla avsikten med riksintresset. För att upprätthålla avsikten med riksintresset krävs att bebyggelsekompletteringar bygger vidare på befintliga strukturer i landskapet och har platsanpassad gestaltning.

*Mindre känsliga miljöer*

Trelleborg stad expanderar västerut i riktning mot Maglarp och Västra Tommarp med bland annat industriområde och kommunikationsleder. Detta område bedöms som mindre känsligt för ny bebyggelse i relation till riksintresset. Västra Tommarp bedöms som mindre känsligt för ny bebyggelse, förutom kyrkomiljön. Här har riksintresset förändrats så att dess uttryck inte är tydliga.

**PÅVERKAN PÅ RIKSINTRESSET**

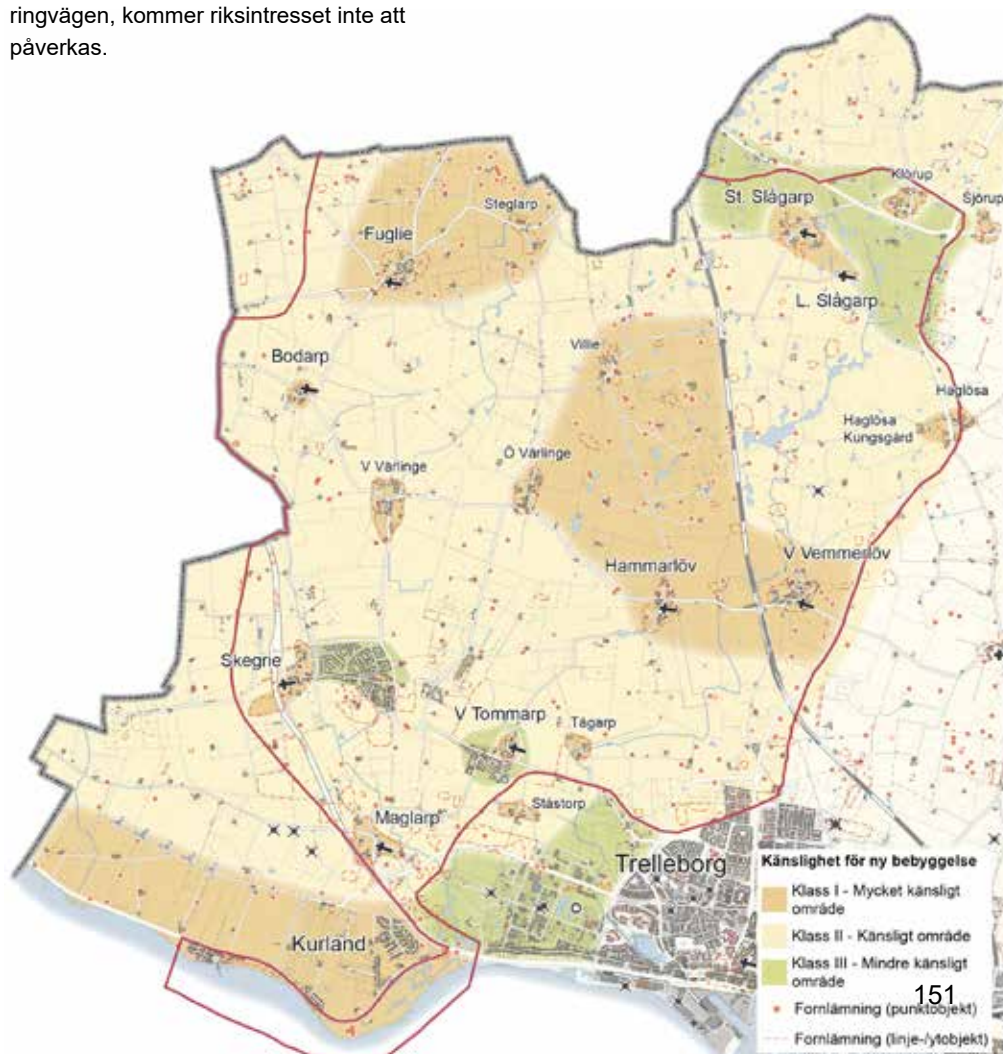
Östra ringvägen berör riksintresset Fuglie–Mellan-Grevie–Skåre då vägen gör intrång i riksintresseområdets utkant. Vägen kommer att ansluta till befintlig cirkulationsplats vid väg 108 och anläggs i nivå med omgivande mark inom riksintresseområdet. Utblickarna över det öppna jordbrukslandskapet och dess fornlämningsmiljöer, många kyrkor, byar och gårdsmiljöer samt pilevallar, hängnads- och vägsystem påverkas därför i liten grad av själva väganläggningen. Däremot är riksintresseområdet redan påverkat av Trygghetens hus, en ny brandstation som är under uppförande alldeles söder om Östra ringvägen, i anslutning till Lundavägen (väg 108). Anläggningen, som omfattar flera byggnadskroppar och en 60 m hög radio- och telemast, ligger inom riksintresseområdet. Med sin placering och storlek bryter anläggningen utblickarna över landskapet. Den skymmer också Östra ringvägen sett från Trelleborgs norra delar.

Däremot kommer Östra ringvägen att korsa Klörupsvägen som därmed stängs mellan Östra ringvägen och Lundavägen (väg 108). Klörupsvägen mister därmed sin långa platskontinuitet och funktion

som förbindelse för cykeltrafik från Trelleborg mot Västra Vemmerlöv och Hammarlöv. Istället kommer Klörupsvägen enbart att ligga kvar som ett historiskt element i landskapet mellan Östra ringvägen och Lundavägen (väg 108). Den historiskt viktiga kopplingen till Klörups tingsställe, som var gemensamt för Skytts och Oxie härader och var i bruk mellan 1690-1904, bryts därmed. I samband med att Klörupsvägen korsas behöver även delar av en pilallé utmed vägen tas bort.

Den västliga delen av ringvägen kan komma att beröra riksintresset Fuglie–Mellan-Grevie–Skåre beroende på vilket av de utredda alternativen som kommunen kommer att gå vidare med i sin planering. Utredningsalternativ 3 passerar genom utkanten av riksintresseområdet men även alternativ 2 kan komma att påverka riksintressets värden då vägsträckningen passerar nära riksintresseområdet. Om alternativ 1 väljs, d v s att trafiken leds via de befintliga gatorna Hedvägen–Västra ringvägen, kommer riksintresset inte att påverkas.

Genom att anlägga eventuell ny väg i nivå med omgivande mark, bevaras utblickarna över det flacka, öppna jordbrukslandskapet. Landskapets historia och tidsdjup blir då även fortsatt avläsningsbara genom att den visuella kontakten med riksintressets värden, såsom fornlämningsmiljöer, flertalet kyrkor, byar och gårdsmiljöer samt pilevallar, hängnads- och vägsystem, bevaras. För att säkerställa riksintressets värden är det viktigt att planskilda passager anläggs under marknivå. På så sätt bevaras också utblickarna över landskapet och dess värden även om landskapet till viss del fragmenteras fysiskt.



# RIKSINTRESSE KULTURMILJÖVÅRD



## GYLLE – DALKÖPINGE [M139]

### MOTIVERING

Riksintresseområdet utgörs av ett öppet slättlandskap med förhistorisk bruks- och bosättningskontinuitet som är präglad av skiftena. Områdets medeltida kyrkor belyser bygdens betydelse alltsedan förhistorisk tid liksom de bevarade och landskapsdominerande fornlämningarna.

### UTTRYCK FÖR RIKSINTRESSET

Områdets många fornlämningsmiljöer från stenåldern, såsom stenkammargravar och en långdös (Jättegården) två runddösar (bl a Karlingedösen) samt bronsåldershögar i karaktäristiskt höjdläge vid Gyllegård omnämns som värden. Området rymmer också bl a Dalköpinge medeltida kyrka och kyrkby liksom Gylle 1800-talskyrka och Gylle prästgård från 1840-talet. Även kringbyggda gårdar och väl bevarad gatehusbebyggelse i tegel och korsvirke utgör värden.

### FÖR DJUPAD BESKRIVNING

#### *Mycket känsliga miljöer*

Dalköpinge och Gislöv samt området däremellan bedöms som mycket känsliga för ny bebyggelse i relation till avsikten med riksintresset. Byarna är skyddade som bytomter/fornlämningar. Mellan dem ligger lämningar i form av boplatser. För samtliga bymiljöer gäller att det kan finnas utrymme för enskilda bebyggelse-tillägg förutsatt att deras olika karaktär bibehålls. Det är också viktigt att inte byarna byggs samman, utan att de fortsatt är avläsbara som självständiga bebyggelseenheter.

#### *Känsliga miljöer*

En bärande del av riksintresset är odlingsbygden med byar, friliggande gårdar och det lokala vägnätet. Dessutom finns det rikligt med bronsåldersgravhögar medvetet exponerade i landskapet. Detta är viktiga uttryck för den långa bosättnings- och odlingskontinuiteten. Odlingslandskapet utanför byarna har bedömts som känsligt och för att upprätthålla avsikten med riksintresset krävs att bebyggelsekompletteringar bygger vidare på

befintliga strukturer i landskapet och har anpassad gestaltning.

#### *Mindre känsliga miljöer*

I anslutning till Trelleborg stad och Kyrkököpinge finns ett större område som bedöms som mindre känsligt. Gränsen mellan stad och land bör vara tydlig. Järnvägen utgör en brytpunkt. Närmast Trelleborg stad finns möjligheter till att anlägga småskaliga bebyggelseområden. På andra sidan järnvägen, i riktning mot riksintresseområdet bör bebyggelsevolymen hållas nere och komplettera befintlig bebyggelsestruktur. Varsam placering och anpassad gestaltning är en förutsättning för att den riksintressanta berättelsen ska fortsatt vara fysiskt läsbar.

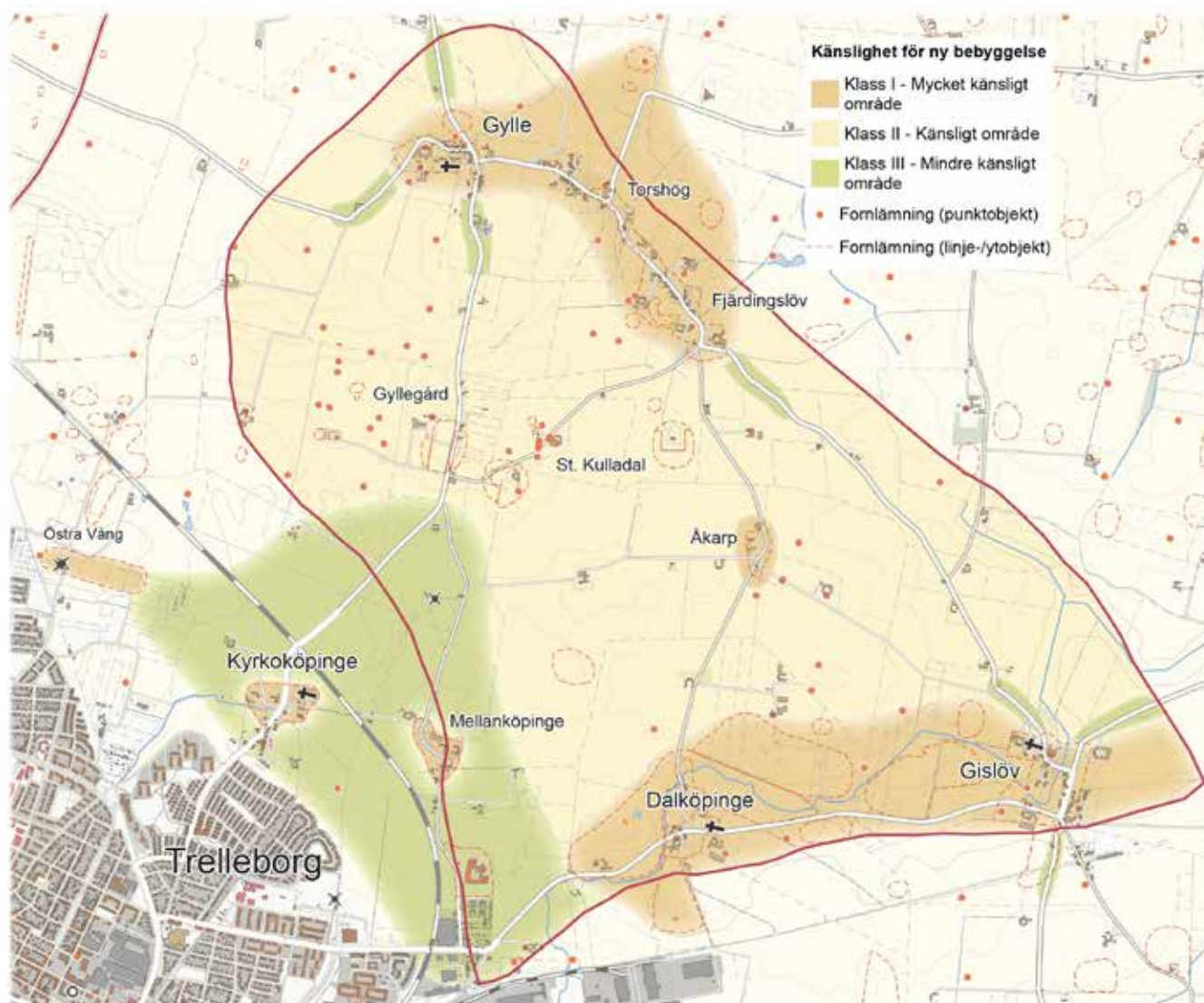
### PÅVERKAN PÅ RIKSINTRESSET

Östlig ringväg berör riksintresset Gylle–Dalköpinge då vägen passerar genom riksintresseområdets sydligaste del. Vägen har till största delen samlokaliseras med Kontinentalbanan för att minska vägens visuella påverkan på det omgivande landskapet. Genom riksintresseområdet löper dock den östliga ringvägen omkring 300 meter från järnvägen. Området mellan Kontinentalbanan och ringvägen rymmer bebyggelse såsom kolonier, verksamheter samt Rättspsykiatriskt centrum som stod klart 2016. Även koloniområdet och Rättspsykiatriskt centrum ligger inom riksintresset Gylle-Dalköpinge.

Den östliga ringvägen kommer i anslutning till riksintresset Gylle-Dalköpinge att anläggas i nivå med befintlig mark. Inga djupa schakt eller höga vägbankar kommer anordnas här. Vägkonstruktionen kommer därför inte att påverka utblickarna över landskapet och läsbarheten av dess historia. En avstämning har också gjorts med Länsstyrelsens arkeologer för att säkerställa att den östliga ringvägen håller ett tillräckligt avstånd till Jättegården och Karlingedösen för att inte störa upplevelsen av gravarna. Vid Mellanköpinge kommer dock bullerskydd att behöva anläggas för att gällande riktvärden för buller ska klaras för intilliggande bebyggelse.



## RIKSINTRESSE KULTURMILJÖVÅRD forts.





# RIKSINTRESSE NATURVÅRD



FÖP-området berör två områden som är av riksintresse för naturvården; Dalköpinge ängar (N90) och området Måkläppen-Limhamnströskeln (N91), som i sin ostligaste del berör Trelleborgs kommun.

Enligt 3 kap. 6 § miljöbalken ska områden som är av riksintresse för naturvården skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada naturmiljön.

## DALKÖPINGE ÄNGAR [N90]

Området som är av riksintresse breder ut sig som en remsa söder om Dalköpinge strandväg och Östersjön. Området avgränsas i väster av Dalabadets camping och i öster av bebyggelsen i Gislövs läge.

### MOTIVERING

Riksvärdet för området utgörs av naturbetesmark med en värdefull flora.

### UTTRYCK FÖR RIKSINTRESSET

Representativ naturbetesmark som utgörs av öppen hagmark. Området rymmer vegetationstyper som örtrik torräng, rödvenäng, tuvtåteluftäng och kalkfuktäng. Här återfinns också art- och individrika växtsamhällen med hävdgynnade arter som kattfot och darrgräs liksom, rödkämpar, ängsstarr, backsippa, majnycklar och göknycklar.

### FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR BEVARANDE OCH UTVECKLING AV OMRÅDETS VÄRDEN

Fortsatt jordbruk med åkerbruk, naturvårdsinriktad betesdrift och skötsel av landskapselement. Restaurering av igenvuxna naturbetesmarker.

Områdets värden kan påverkas negativt av minskad eller upphörd jordbruks/betesdrift, skogsplantering av jordbruksmark, energiskogsodling, igenväxning, spridning av gifter eller gödselmedel, bebyggelse, nydikning, täkt, luftledning, vägdragningar.

### SÄKERSTÄLLANDE

Området utgör naturreservatet Dalköpinge ängar.

## MÅKLÄPPEN – LIMHAMNSTRÖSKELN [N91]

Området som omfattas av riksintresse sträcker sig över kust- och vattenområden i Malmö, Vellinge och Trelleborgs kommuner och berör de allra västligaste delarna av Trelleborgs kommun. Området sträcker sig i ett omkring 1 km brett band utmed kusten från kommungränsen mot Vellinge fram till väg E6/E22. Större delen av området berör vattenområden, men riksintresset omfattar även landområden.

Riksintresseområdet Måkläppen-Limhamnströskeln är vidsträckt och dess olika delar rymmer olika typer av värden. Området är därför utifrån sin karaktär indelat i mindre "delområden". Det område som berör Trelleborgs kommun benämns "Skanörs ljun med Kämpinge – Stavstensudde".

### MOTIVERING

De utpekade riksvärdena för delområdet "Skanörs ljun med Kämpinge – Stavstensudde" är utgående bland annat från geovetenskapliga värden såsom sandkust och marskkust, dyner, strandvall och sedimentär bergrundsstratigrafi. Området rymmer även naturbetesmark och fukthed med värdefull flora och fauna.

### UTTRYCK FÖR RIKSINTRESSET

Riksintresseområdet Måkläppen-Limhamnströskeln utgörs av ett sandvandringsområde utan motsvarighet i Sverige. Utöver landområden omfattar riksobjektet även vattenområdet intill ett djup av 15m.

Området Kämpinge – Stavstensudde har i första hand stora geovetenskapliga värden även om det även hyser sällsynta och utrotningshotade växt- och djurarter. Längs kuststräckan finns strandvall (Littorina) och Danienkalksten i dagen och de mindre blottningarna av Danienkalksten utgör tillsammans med likartade kustblottningar vid Smygehuk de enda naturliga blottningarna av tertiär i Sverige. Litorinavallen är en i landskapet tydligt markerad strandvall, som i terrängen lättast kan iakttas utmed kustvägen. Val-

## RIKSINTRESSE NATURVÅRD forts.

len har stor betydelse för utforskningen av Östersjöbäckens nivåförändringar. Sandavlagringarna i intilliggande område har stor betydelse för tolkningen av de komplicerade händelseförlopp som ägt rum i samband med områdets geologiska bildning och utveckling under kvartär tid. Härigenom har hela området blivit geovetenskapligt intressant och fått ett värde av högsta dignitet. Lokalt går sandavlagringarna i dagen, medan de inom andra delar är överlagrade av moränlera.

Området har stor art- och individrikedom av fåglar, bl a flera flyttfågelarter, och strand- och vattenområdet är betydelsefullt som övervintringsområde och rastlokal för sjöfågel och vadare. I strandområdet och i området i anslutning till litorinavallen finns några av landets mest sällsynta växtarter, t ex praktnejlika. Riksintresseområdet har större och mindre områden med ålgräs med artrik och varierande fauna. Det är ett viktigt produktionsområde för fisk och andra marina organismer med betydelse för många fågelarter och sälar.

### FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR BEVARANDE OCH UTVECKLING AV OMRÅDETS VÄRDEN

Fortsatt jordbruk med åkerbruk, naturvårdsinriktad betesdrift och skötsel av landskapselement. Restaurering av igenvuxna naturbetesmarker.

Områdets värden kan påverkas negativt av minskad eller upphörd jordbruks/betesdrift, skogsplantering av jordbruksmark, energiskogsodling, igenväxning, spridning av gifter eller gödselmedel, bebyggelse, nydikning, täkt, luftledning och vägdragningar. Bevarandet av våtmarkerna värde kräver att områdets hydrologi skyddas mot dränering, vattenreglering, dämning och torvtäkt. Avverkning av sumpskogar skogar på fastmarksholmar och i kantzonerna kan skada naturvärdena.

Kustområdenas värden på land och i vattnet skadas av exploatering för bebyggelse och anläggningar, muddring, sprängning, rör- och ledningsdragning, materialutvinning, sjöfart, motordrivna farkoster, kylvatten, kemiska medel, rovplockning och rovfiske av växt- och djurarter, fiskodling och inplantering av för området främmande arter.

Utsjöområdenas värden kan skadas av sjöfart, dumpning, materialutvinning, rör och ledningsdragning, kemiska medel, förorenande utsläpp och trålfiske.

### *Skånörs ljun med Kämpinge - Stavstensudde*

Bibehållen hävd, ingen ytterligare exploatering av området, förbud mot schaktning, täktverksamhet och andra landskapsförändrande åtgärder kring strandvallen och i de värdefulla geologiska avlagringarna. Området utmed kuststräckan Kämpinge – Stavstensudde har i första hand stora geovetenskapliga värden även om området också hyser sällsynta och utrotningshotade växt- och djurarter, t ex praktnejlika. Längs kusten finns mindre blottningar av Danienkalksten, som tillsammans med likartade kustblottningar vid Smygehuk utgör de enda naturliga blottningarna av tertiär i Sverige.

### SÄKERSTÄLLANDE

Riksintresseområdet ingår i HELCOME/EC-Nature arbetet, ett samarbete på nationell nivå Mellan Östersjöländerna.





# RIKSINTRESSE FRILUFTSLIV



FÖP-området berör två områden som är av riksintresse för friluftslivet; Skanör-Falsterbohalvön med kuststräckan Höllviken-Trelleborg (FM16) och Kuststräckan Trelleborg-Abbekås-Sandhammaren-Mälarhusen-Simrishamn (FM 17). Områdena är vidsträckta och berör även omgivande kommuner.

Enligt 3 kap. 6 § miljöbalken ska områden som är av riksintresse för friluftslivet skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada natur- eller kulturmiljön.

## SKANÖR-FALSTERBOHALVÖN MED KUSTSTRÄCKAN HÖLLVIKEN-TRELLEBORG [FM16]

### MOTIVERING

Området har särskilt goda förutsättningar för att uppleva natur- och kulturmiljöer och för friluftsaktiviteter både på land och vattenanknutna. Området är särpräglad och rymmer sällsynta växter och djur. Vattenkvaliteten är god och det finns lämpliga stränder för bad, vind- och kitesurfing. Möjligheterna för promenader, vandring, naturupplevelser, fågelskådning, ridning och båtliv är också goda. Området är lättillgängligt.

### UTTRYCK FÖR RIKSINTRESE

Kuststräckan mellan Kämpinge och Trelleborg fungerar som ett stråk för strövande och vandring och erbjuder även badmöjligheter. För fritidsbåtar finns hamnen i Skåre. Från Trelleborg tar man sig lätt ut till kustområdet med cykel eller till fots.

### FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR BEVARANDE

Naturvärdena vårdas och består. Naturreservaten inom området förvaltas enligt skötselplan. Befintliga anläggningar för friluftslivet bevaras och underhålls. Området lämnas fritt från större exploateringar. Åtgärder, verksamheter och andra intressen som påtagligt kan skada områdets värden är särskilt bebyggelseexploatering, anläggande av vindkraft samt

bullerstörande verksamheter. Ett alltför intensivt friluftsliv kan påverka naturvärdena negativt, t ex genom slitage på sanddynor och driftvallar samt störningar från lösspringande hundar, ridning och vattenanknutna aktiviteter. Hindrande bebyggelse och anläggningar i strandområdena kan skada värdena påtagligt. Potential finns att ytterligare utöka tillgängligheten till områdets besöksmål genom exempelvis informationsspridning. Utveckling av stråk för vandring i de mindre känsliga naturområdena kan vara möjlig.

### PLANERING & SÄKERSTÄLLANDE

Kusten omfattas av strandskydd vilket är utökat till 300 meter på långa sträckor.

## KUSTSTRÄCKAN TRELLEBORG-ABBEKÅS-SANDHAMMAREN-MÄLARHUSEN-SIMRISHAMN [FM17]

### MOTIVERING

Området har särskilt goda förutsättningar för att uppleva natur- och kulturmiljöer och för vattenanknutna aktiviteter. Området har en tilltalande landskapsbild och är omväxlande. Vattenkvaliteten är god och det finns lämpliga stränder för bad och båtliv. Möjligheterna för promenader, vandring, naturupplevelser, kulturupplevelser, fritidsfiske och fågelskådning är också goda. Området är lättillgängligt.

### UTTRYCK FÖR RIKSINTRESE

Riksintresset, vilket sträcker sig längst kusten från Trelleborg till Simrishamn, utgörs av ett varierat kustlandskap med långa sandstränder, sanddynsområden delvis planterade med tall, betesmarker och odlingslandskap. Kustområdet är bitvis mycket smalt men bedöms vara väl tillgängligt för allmänheten. Ett antal fritidshusområden finns inom riksintresset. Kuststräckan mellan Trelleborg och Ystad består av sandiga, öppna strandhedar i slänterna ner mot havet. Bitvis är markerna påverkade av gödsling och/eller dikning och många hävdas inte längre.

## RIKSINTRESSE FRILUFTSLIV forts.

Längs hela sträckan finns sandstränder med mer eller mindre iordningställda badplatser. Möjligheterna att vandra längs stränderna är goda, vilket lockar både turister och vardagsmotionärer. Utblickarna över det öppna havet och det böljande odlingslandskapet inåt land har stort landskapsestetiskt värde. En stor attraktion är Sveriges sydligaste udde Smygehuk. Riksintresseområdet är mycket välbesökt, inte minst sommartid. Det är lätt att sig med bil eller kollektivtrafik till knutpunkter inom området. Här finns ett stort antal övernattningsmöjligheter, t ex vandrarhem och campingplatser, och caféer, fiskrökerier och restauranger erbjuder ett varierat utbud av mat. Anläggningar för friluftslivet finns framförallt vid badplatser, naturreservaten och vid populära besöksmål. Stigar finns längs hela kuststräckan.

#### FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR BEVARANDE OCH UTVECKLING AV OMRÅDETS VÄRDEN

Naturvärdena vårdas och består. Naturreservat inom området förvaltas enligt skötselplan. Strandskyddet respekteras

och tillsyn utövas vid behov. Stigar hålls framkomliga. Jordbruk och bebyggelseexploatering sker med stor hänsyn till natur- och kulturmiljövärden.

Åtgärder, verksamheter och andra intressen som påtagligt kan skada områdets värden är särskilt bebyggelseexploatering inklusive förtätning av befintliga fritidshusområden. Hindrande bebyggelse och anläggningar i strandområdet kan skada värdena påtagligt liksom negativ visuell inverkan från t ex master och vindkraft. För stort slitage i naturmarker och dynamiska råden kan skada områdets värden. Potential finns att ytterligare utöka tillgängligheten till områdets mindre kända delar genom exempelvis bättre möjligheter att ta sig till området med kollektivtrafik samt informationsspridning.

#### PLANERING & SÄKERSTÄLLANDE

Inom området finns naturreservatet Dalköpinge ängar samt naturvårdsområdet Beddinge strandhed. Stränderna längs kusten omfattas till största delen av strandskydd, delvis utökat på land till upp till 300 meter.

#### PÅVERKAN PÅ RIKSINTRESSET

Den östliga hamninfarten kommer påverka riksintresset Kuststräckan Trelleborg-Abbekås-Sandhammar-Mälarhusen-Simrishamn [FM17] då vägen passerar genom riksintresseområdet västligaste del. Intrånget kommer innebära att upplevelsen av strandzonen påverkas både visuellt och bullermässigt. Trots intrånget kommer kustområdet dock även fortsatt vara väl tillgängligt för allmänheten och innebära stora möjligheter för promenader, naturupplevelser, fågelskådning och så vidare.

Anläggandet av den östra hamninfarten innebär att strandskyddet kommer behöva upphävas för en mindre del av det strandskyddade området. Infarten behövs för att anlägga ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området är miljöbalkens krav på särskilt skäl för upphävande uppfyllt.





# RIKSINTRESSE KOMMUNIKATION

## STÄLLNINGSTAGANDEN

- Trelleborgs kommuns ambition är att bygga en ny ringled runt Trelleborg samt en ny hamninfart som angör Trelleborgs hamn österifrån.
- Målsättningen är att den nya leden ska överta riksintresseanspråket från E6/E22 och Travemündeallén, från trafikplats Maglarp till hamnområdet, så att den befintliga anslutningen till hamnen på sikt kan avvecklas för hamntrafik.

FÖP-området berör flera delar av riksintresse kommunikation; väg, järnväg, hamn och sjöfart. I avsnittet redovisas även riksintresse yrkesfiske.

Enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ska områden som är av riksintresse för kommunikationsanläggningar skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Enligt 3 kap. 5 § miljöbalken ska mark- och vattenområden som har betydelse för yrkesfisket skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra näringens bedrivande.

## RIKSINTRESSE VÄG

### FUNKTIONSBESKRIVNING

Väg E6/E22 utgör riksintresse och ingår i det av EU utpekade Trans-European Transport Network, TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse. Väg E6 sträcker sig genom Skåne längs västkusten och vidare upp till norska gränsen medan E22 utgör en viktig nationell förbindelse mellan Skåne, Blekinge och ostkusten vidare norrut till Norrköping.

### FLYTT OCH OMDEFINIERING AV RIKSINTRESSEN VÄG

Trelleborgs kommuns ambition är att iordningsställa en komplett ringled runt Trelleborg samt en ny hamninfart som angör Trelleborgs hamn österifrån. Målsättningen är även att den nya leden ska överta riksintresseanspråket från E6/E22 och Travemündeallén, från trafikplats Maglarp till hamnområdet, så att den befintliga anslutningen till hamnen på sikt kan avvecklas för hamntrafik.

Nedan beskrivs kommunens viljeinriktning gällande processen för omdefiniering av riksintresse för E6 Trelleborg-Strömstad-riksgränsen och E22 Trelleborg-Blekinge-Norrköping, vilka går i samma sträckning inom Trelleborgs kommun.

- Trelleborgs kommun arbetar utifrån att östra delen av den nya ringvägen, från väg 108 i norr till väg 9 i sydost, i ett första skede byggs som en gata med kommunalt huvudmannaskap. Standarden för den östra ringvägen ska uppnå Trafikverkets och EU:s krav angående standard, framkomlighet och trafiksäkerhet.
- Den östra hamninfarten kommer utgöras av kvartersmark och ska ägas och förvaltas av Trelleborgs hamn. Mellan Östra ringvägen och infarten till hamnen kommer en större uppställningsyta att anläggas vilken också kommer utgöras av kvartersmark som ska tillhöra Trelleborgs hamn. Inom uppställningsytan kommer en förbindelse mellan Östra ringvägen och Östra hamninfarten att utgöra riksintresse väg.
- Den västra delen av den nya ringvägen utgörs idag av nuvarande Hedvägens västligaste del och nuvarande Västra ringvägens norra del. Delar av denna vägsträckning löper genom ett verksamhetsområde och sträckningen har flera anslutande gator med lokal funktion. För att öka standarden på den västra delen av ringvägen kommer kapacitetshöjande åtgärder att vidtas i cirkulationsplatsen vid väg 108. Även andra kapacitetshöjande åtgärder kan bli aktuella, exempelvis i cirkulationsplatsen Hedvägen-Västra ringvägen eller delvis ny vägsträckning norr om västra verksamhetsområdet (se sida 114-117).
- I samrådshandlingen redovisas tre alternativa sträckningar för ringvägens västra del. Alla dessa alternativ uppnår hög tillgänglighet till Trelleborgs hamn och restiden blir för alla alternativen kortare för tung trafik än dagens angöring till hamnen. För personbilstrafik blir restiden motsvarande dagens restid.
- Kommunens ambition är att föra diskussion med Trafikverket gällande ringvägens huvudmannaskap

## RIKSINTRESSE KOMMUNIKATION forts.

## TIDPLAN

- Kommunens ambition är att den östra delen av ringvägen och den nya östliga infarten ska vara färdigställda 1 januari 2026.
- Tidplan för västra delen av ringvägen är beroende av val av alternativ. Alternativ 1 kräver troligtvis inte att ny detaljplan tas fram medan alternativ 2 och 3 kräver planläggning. Ambitionen är att trafik ska kunna ledas till hamnen österifrån den 1 januari 2026.

## PÅVERKAN PÅ RIKSINTRESSE VÄG

Genom föreslagna åtgärder kommer ringvägen runt Trelleborg, från trafikplats Maglarp till hamnen, att leda trafiken till och från Trelleborgs hamn på ett effektivare sätt än i dag. Körtiden mellan trafikplats Maglarp och hamnen blir för tung trafik 32-35 min i kommunens målbild, jämfört med nollalternativet då körtiden uppgår till 35-37 min. Restiden för kommunens målbild blir även kortare än jämförelsealternativet där körtiden uppgår till 36-38 min för tung trafik.

Genom att trafiken leds in i Trelleborgs hamn från öster kommer vägtransporterna in i hamnen söder om spårområdet. På så sätt underlättas vägtrafikens rörelser inom hamnen då den inte behöver korsa spåren. Vägtrafiken stör då inte heller bangårdens verksamhet.

Då trafiken till hamnen angör från öster möjliggörs också anläggandet av uppställningsyta innan infart i hamnområdet. Ytan kommer innehålla effektiv uppställning och vilotidsparkering för tunga fordon samt bidra till en effektivare logistik inom hamnen då körvägarna förenklas. Den föreslagna förändringen leder till att riksintressfunktionen stärks.



*Riksintresse kommunikation och rikintresse yrkesfiske.*



*Kommunens förslag till flytt och omdefiniering av riksintresse kommunikation.*

# RIKSINTRESSE KOMMUNIKATION

## STÄLLNINGSTAGANDEN

- Trelleborgs hamns och Trelleborgs kommuns ambition är att hamnens verksamhet ska flytta från nuvarande hamnens västra delar och istället enbart omfatta markområdena i hamnens östra del.
- Utrymme på Kontinentalbanans västra sida föreslås som reservat för ett framtida andra spår.
- Landningsplats för yrkesfiske föreslås ligga kvar på befintlig plats.
- Utrymme för oljehamnens funktion ska göras plats för i det nya hamnområdet.



## RIKSINTRESSE JÄRNVÄG

### FUNKTIONSBESKRIVNING

Kontinentalbanan ingår i Godsstråket genom Skåne, som i sin helhet löper mellan Ängelholm och Trelleborg. Banan ingår i det av EU utpekade Trans-European Transport Network, TEN-T, och utgör en viktig länk i det internationella godstransportnätet.

### KONTINENTALBANAN I TRELLEBORGS KOMMUN

I riksintresseanspråket ingår att möjliggöra att Kontinentalbanan i framtiden utökas till en dubbelspårig järnväg inom Trelleborgs kommun. Detta medför att ett andra spår ska kunna anläggas utmed Kontinentalbanan.

#### *Påverkan på riksintresse järnväg*

För att säkerställa riksintresse järnväg behöver utrymme finnas för ett andra spår. Kommunen förutsätter att det andra spåret kommer att anläggas väster om Kontinentalbanan.

## RIKSINTRESSE HAMN

### FUNKTIONSBESKRIVNING

Trelleborgs hamn är av riksintresse för sjöfarten. Hamnen är landets andra största sett till total godsomsättning och landets största ro-ro-hamn med järnvägsanslutning ombord på tågfärjor.

Hamnen ingår också i EUs Transeuropeiska nätverk (TEN) som bl a knyter ihop medlemsländernas transportnätverk. TEN-nätet består av ett stomnät (core network) och ett övergripande nät (comprehensive network). Trelleborgs hamn ingår i stomnätet och utgör därmed en så kallad Core-hamn.

En precisering av vilka hamndelar och funktioner som omfattas av riksintresseanspråket togs fram av Trafikverket 2014. I preciseringen pekades, utöver befintliga hamndelar, även det område ut som kommer innehålla de nya färjelägena och handelskajen i hamnens östra delar.

### PROCESS FÖR SÄKERSTÄLLANDE AV RIKSINTRESSET

Trelleborgs hamns och Trelleborgs kommuns ambition är att hamnens verksamhet ska flytta från nuvarande hamnens västra delar och istället enbart omfatta markområdena i hamnens östra del. Delar av de funktioner som pekades ut i riksintressepreciseringen 2013 har redan flyttat till ett östligt läge medan planering pågår för flytt av andra funktioner.

Omvandlingen av Trelleborgs hamn initierades av att hamnen behöver kunna ta emot längre färjor än tidigare. För att klara detta måste nya färjelägen anläggas. Utbyggnaden av de nya östra hamndelarna, som utöver färjelägen omfattar handelskaj och ytor för hamnverksamhet, har hanterats i ett miljötillstånd för hamnen. Tillståndet och gäller från och med 2012 och gäller till och med 2021. För närvarande pågår arbete med att förbereda en förlängning av miljötillståndet.

I gällande miljötillstånd framgår att de gamla färjelägena i väster succesivt kommer ersättas av nya färjelägen i öster vartefter dessa tas i bruk. I dagsläget har färjeläge 2 väster avvecklats. Ytterligare fyra färjelägen (2 öster, 3, 4 och 5) samt Oljehamnskajen kommer att avvecklas och ersättas av tre nya färjelägen samt en handelskaj. Dessa kommer att färdigställas under 2023-2025. Färjeläge 7 kommer dessutom att byggas om under 2021 och färjeläge 6 kommer finnas kvar men enbart fungera som uppläggningskaj.

Utrymme finns för att Oljehamnskajens funktion ska kunna flytta till det läge som benämns "Handelskaj". Handelskajen planeras att färdigställas 2023. För att även de cisterner vid Oljehamnskajen som omfattas av riksintresseanspråket ska kunna flyttas till Handelskajen behövs ett nytt miljötillstånd. För närvarande pågår en detaljplaneprocess för Trelleborgs hamns östra delar. Inom ramen för denna prövas även vilka miljöhänsyn, inklusive risk och säkerhet, som behöver tas för att cisternerna ska kunna uppföras i anslutning till Handelskajen. När alla befintliga färjelägen i väster har



## RIKSINTRESSE KOMMUNIKATION forts.

avvecklats vid årsskiftet 2025-2026, kommer hamnens västra delar inte att behövas för hamnens verksamhet. Vid samma tidpunkt kommer östlig ringväg och östlig hamnfart att stå klara. Därmed blir ytor i de västra delarna av befintlig hamn tillgängliga för stadsutveckling. Trelleborgs kommuns mål är att markområdena utvecklas till blandad stadsbebyggelse innehållande bostäder, offentlig och privat service, verksamhetslokaler med mera.

För att säkra möjligheterna till fortsatt hamnverksamhet kommer miljöstörningar från hamnen att beaktas vid planläggning av den nya stadsdelen. Vid planering och tillståndsgivning kommer hänsyn tas till hamnens påverkan på omgivande områden. Detta kan innebära att anpassningar av utformning och lokalisering av byggnader kommer att behöva göras inom området. Hamnens influensområde bestäms dels av hamnens fysiska utbredning dels av de restriktioner som beror på de miljöstörningar hamnverksamheten ger upphov till, till exempel buller och luftföroreningar.

Utöver detta kommer risk- och säkerhetsaspekter som är kopplade till hamnverk

samheten beaktas, liksom möjligheterna att transportera farligt gods till och från hamnen.

Genom att trafiken leds in i Trelleborgs hamn från öster kommer vägtransporterna in i hamnen söder om spårområdet. På så sätt underlättas vägtrafikens rörelser inom hamnen då den inte behöver korsa spåren. Vägtrafiken stör då inte heller bangårdens verksamhet.

## RIKSINTRESSE SJÖFART

### FUNKTIONSBESKRIVNING

Från Trelleborgs hamn löper två farleder som utgör riksintresse; Trelleborg-Gedser (Tyskland) och Trelleborg-Sassnitz (Tyskland). Båda utgör farledsklass 2 och har skyddad höjd 65m och skyddat djup 19m. Farleden Trelleborg-Sassnitz ingår dessutom i det av EU utpekade TEN-T A nätet.

### PÅVERKAN PÅ RIKSINTRESSET

Riksintresset påverkas inte av föreslagen markanvändning i den fördjupade översiktsplanen.

## RIKSINTRESSE FÖR YRKESFISKET

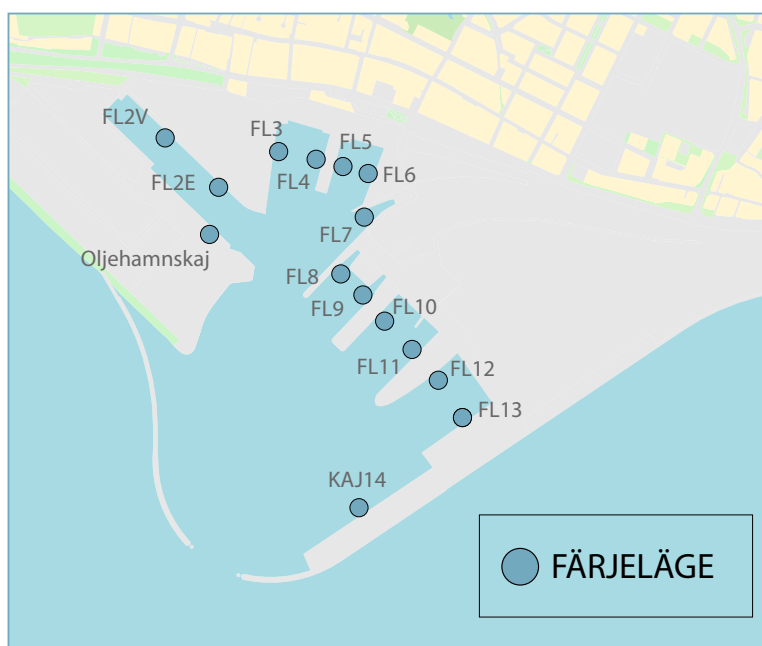
Riksintresse för yrkesfiske pekas ut av Havs- och vattenmyndigheten. Grunden för utpekandet utgår från vilka arter och fiskerier som utgör basen för fisket i fångstområden av riksintresse, d v s vilka landade kvantiteter och antal fartyg som är kopplade till fiskehamnen. Bedömningen av hamnar som är av riksintresse baseras på landningsvärde 2004 och/eller antalet fartyg samt tonnage (mängd last) som nyttjar hamnarna som hemmahamn inom respektive län. De hamnar som har haft tydligt större landningsvärde samt fler antal fartyg eller större samlat tonnage än övriga hamnar inom respektive län har valts ut.

### MOTIVERING

Trelleborgs hamn utgör riksintresse för yrkesfisket i egenskap av landningshamn, det vill säga där man kan lossa eller omlasta fångst. Baserat på 2004 års bedömning är Trelleborgs hamn näst största landningshamn i Skåne efter Simrishamn både sett till landad kvantitet i ton eller ekonomiskt värde.

### PÅVERKAN PÅ RIKSINTRESSET

Landningsplatsen föreslås ligga kvar på befintlig plats. Omgivande bebyggelse kommer att anpassas efter landningsplatsens förutsättningar avseende utrymmesbehov och omgivningspåverkan.



Befintliga och nya färjelägen i Trelleborgs hamn. Läge 2-5 kommer att avvecklas och läge 6-14 kommer finnas kvar/anläggas.







# GENOMFÖRANDE



# GENOMFÖRANDE AV DEN FÖRDJUPADE ÖVERSIKTSPLANEN

I detta kapitel beskrivs övergripande kommunens viljeinriktning gällande genomförandet av den fördjupade översiktsplanen.

En tänkbar utbyggnadsordning och tidplan för de större utbyggnadsprojekten och infrastrukturåtgärder presenteras. Utbyggnadsordningen visar hur kommunen stegvis vill arbeta med genomförandet för att nå den önskade fysiska strukturen i staden.

Övriga stadsbyggnadsprojekt bedömer kommunen löpande när de ska genomföras för att kunna bidra till översiktsplanens intentioner.

## GENOMFÖRANDE RINGVÄG OCH ÖSTLIG HAMNINFART

För att uppnå målbilderna i översiktsplanen behöver planeringen och genomförande av de större infrastrukturåtgärderna påbörjas omgående. Kommunen har tagit fram ett planprogram för Östlig ringväg och Östlig hamninfart och arbetar vidare med detaljplaner för dessa anläggningar. Kommunens och hamnens målsättning är att trafik ska kunna ledas till hamnen österifrån från och med den 1 januari 2026.

Tidplanen utgår ifrån Kommunfullmäktiges beslut 2016-02-29 där det uttalas att målet är att ringvägen skall vara färdig senast i slutet av 2025. Det finns också en tidplan kopplad till EU projektet som finansierar utredningar planer och projektering av ringvägen och hamninfarten med 50 % samt hamnens egen tidsplan där det nya hamnområdet i öster skall vara färdig slutet av 2025.

Västra delen av ringvägens tidplan är beroende av vilket alternativ som kommunen väljer att gå vidare med efter samrådet. Kommunens ambition är att arbetet med den västra delen av ringvägen ska fortlöpa så att hela ringvägen står klar den 1 januari 2026.

## FINANSIERING VÄG

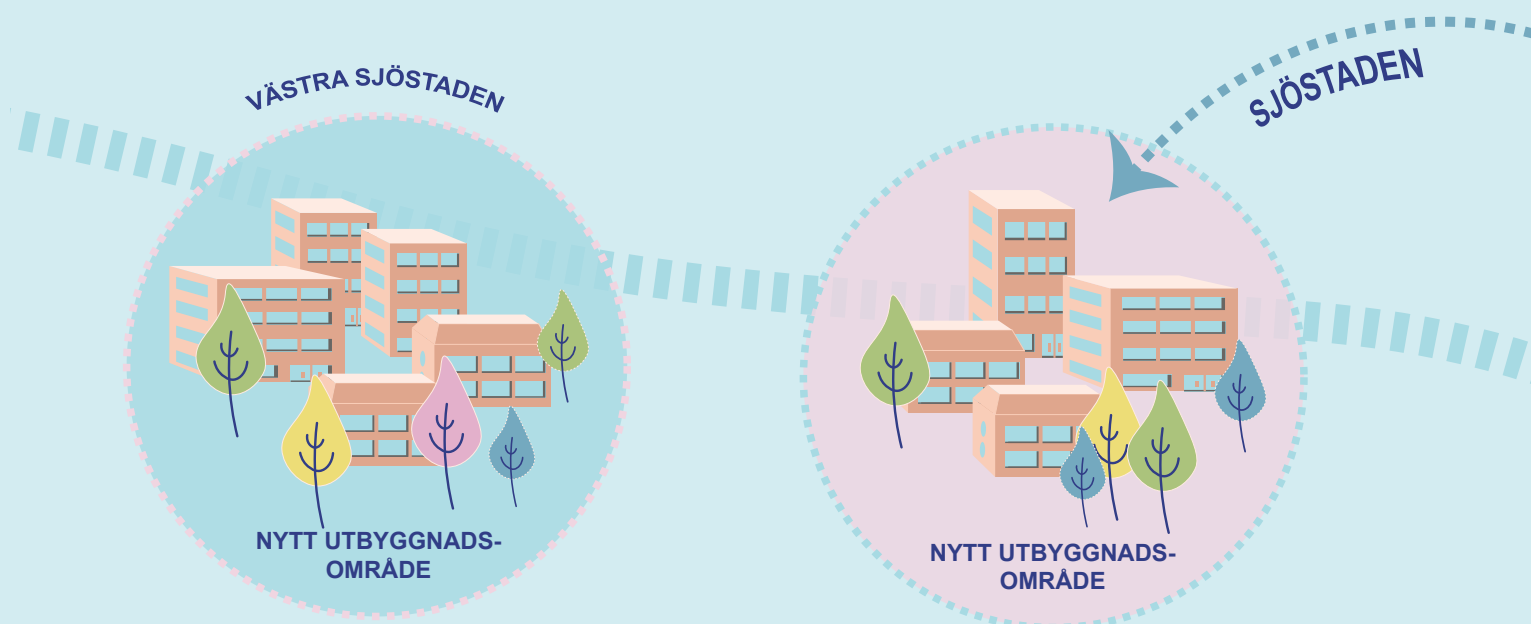
Trelleborgs kommun har beviljats bidrag från EU genom Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF). Bidraget innebär en 50-procentig finansiering av utredningar, planprogram, detaljplaner och projektering för östra ringvägen och hamninfarten samt för uppställningsytorna. Innan projektets ansökan beviljades godkändes den av Näringsdepartementet efter samråd med Trafikverket.

Gällande finansiering för anläggningskostnaderna för östra och västra ringvägen samt hamninfart undersöker kommunen olika möjligheter för finansiering, det kan handla om stöd från EU, privata finansieringslösningar och kommunal finansiering.

## GENOMFÖRANDE AV HAMNENS UTBYGGNAD OCH FLYTT

Hamnens utbyggnad pågår i enlighet med hamnens utbyggnadsplaner, läs mer i kapitlet om hamnens utveckling. Hamnens pågående flytt och utbyggnad baserar sig på att en ringväg samt en östlig infart kommer till stånd så att logistiken kan fungera optimalt både inom hamnområdet med också inom närliggande uppställningsytor.

Detaljplan för östra hamnområdet påbörjas under 2019. I detaljplanen kommer olika ytor för hamnens behov att preciseras, bland annat ytor för oljehamnsskaj som ingår i riksintresse hamn. Trelleborgs hamn ska även söka nytt miljötillstånd för hamnens verksamhet och förberedelser för detta påbörjas under 2019.



## GENOMFÖRANDE AV DEN FÖRDJUPADE ÖVERSIKTSPLANEN forts.

## FINANSIERING HAMN

Trelleborgs kommun har gått i borgen så att det helägda kommunala bolaget Trelleborgs hamn AB kan ta ett lån på en miljard kronor för att bygga färdigt de nya kajerna och hamnområdet. Enligt hamnbolaget kommer det nya hamnområdet vara färdigt 2025.

Trelleborgs hamn har ansökt om EU-finansiering för nästa etapp i omvandlingen av hamnen och fått investeringarna i projektet fram till och med 2021 beviljade. I detta delprojekt ingår ett färjeläge och en kaj, färdigställande av ytor, passage över spår samt utfyllnad av färjeläge 7.

## PROCESS OCH TIDPLAN FÖR FLYTT OCH OMDEFINIERING AV RIKSINTRESSE FÖR VÄG OCH HAMN

För att kunna genomföra Kuststad 2025 i enlighet med kommunens målbild vill kommunen att riksintresse för väg flyttas från nuvarande västlig infart till den nya ringvägen och att riksintresse för hamn omdefinieras så att riksintressen omfattar den faktiska funktionen för hamnen, läs mer i kapitlet om riksintressen. Kommunen är mån om att snarast hitta en överenskommelse mellan stat och kommun.

## TIDPLAN FÖR GENOMFÖRANDE AV UTBYGGNADSOMRÅDEN

Läs mer om utbyggnadsområdena i kapitlet om bebyggelseutveckling.

## Övre och stadsparkskvarteren

*För närvarande pågår detaljplanering för tre delområden inom projektet Övre. I Övre kommer 600-700 bostäder att rymmas. Byggnation beräknas kunna ske i etappvis vilka kommer att pågå under lång tid, första etappen beräknas kunna påbörjas 2021. Utbyggnad av området beräknas preliminärt vara klart ca 2030.*

## Västra sjöstaden

Arbete pågår med planprogram. Detaljplanering bedöms pågå fram till 2021 och därefter kan en utbyggnad påbörjas. Den norra delen av Västra sjöstaden är beroende av att ringvägen genomförs för att etapp två som ligger närmst E22 ska kunna byggas ut. Utbyggnad av området bedöms att pågå fram till 2035, denna bedömning är osäker då den kan påverkas av flera faktorer bland annat konjunkturläget. Hela området bedöms kunna innehålla ca 1500 bostäder.

## Sjöstaden

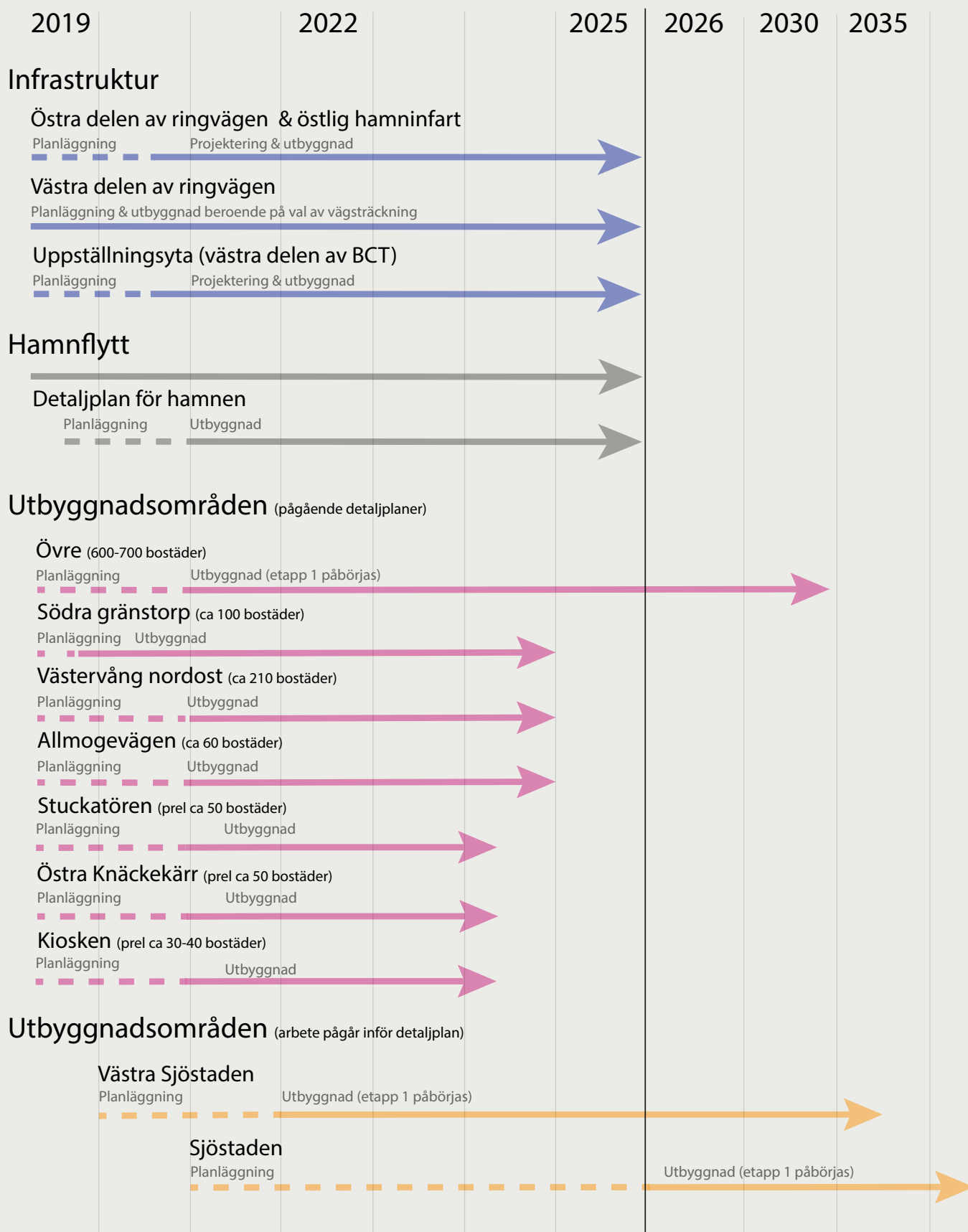
För att kunna bygga ut Sjöstaden i enlighet med kommunens mål krävs en ringväg och östlig hamninfart samt att hamnen flyttar sin verksamhet österut. Kommunen arbetar med att hitta en lämplig struktur för området och kommer påbörja arbetet med ett planprogram. Kommunens ambition är att en utbyggnad av området ska kunna påbörjas 2026. Utbygganden kommer att pågå under lång tid och är beroende av flera faktorer, bland annat konjunkturläget.

## Prioritering av övriga stadsbyggnadsprojekt

Övriga stadsutbyggnadsprojekt som kommunen planerar prioriteras kontinuerligt. Det finns ett pågående arbete med att färdigställa en mall för planprioriteringar där olika ställningstaganden vägs samman. Tanken är att prioriteringen ska bidra till att kommunen tydliggör vilka projekt som ges företräde för att uppnå målbilderna i översiktsplanen.



# P LANERINGS- OCH UTBYGGNADSTAKT













A scenic park landscape featuring a calm pond in the foreground. On the left, a large, dark green pine tree stands prominently. To its right, a weeping willow with bright yellow-green foliage hangs over the water. Further right, a dense bush of red flowers adds a splash of color. In the background, a small, arched metal bridge spans a narrow part of the pond. The sky is clear and blue.

# KONSEKVENSER

Trelleborgs kommun har anlitat en konsultbyrå, Fojab arkitekter, för att ta fram en konsekvensbeskrivning för den fördjupade översiktsplanen. I konsekvensbeskrivningen görs en bedömning av den påverkan på miljön som planens genomförande kan medföra. Det är miljöbalken som reglerar vad konsekvensbeskrivningen ska innehålla. Avgränsningen av konsekvensbeskrivningens innehåll har gjorts i samråd med länsstyrelsen.



# KONSEKVENSBESKRIVNING

Konsekvensbeskrivningen har tagits fram av Fojab arkitekter på uppdrag av Trelleborgs kommun.

Framtagande av konsekvensbeskrivningen har skett parallellt med översiktsplanarbetet. I dialog med länsstyrelsen har avgränsningen av innehållet gjorts.

I konsekvensbeskrivningen jämförs planförslaget med två utvecklingsalternativ, ett jämförelsealternativ och ett noll-alternativ.

## UPPLÄGG

För att ge en bred och tydlig helhetsbild av konsekvenserna ur ett hållbarhetsperspektiv redovisas de miljömässiga aspekterna tillsammans med de sociala och ekonomiska konsekvenserna. Enligt plan- och bygglagen (PBL) ska översiktsplanens konsekvenser tydligt kunna utläsas och enligt miljöbalken (MB) kan en översiktsplan antas medföra en betydande miljöpåverkan vilket innebär att en strategisk miljöbedömning ska göras när en översiktsplan upprättas eller ändras. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planeringen och beslutsfattandet så att en hållbar utveckling främjas. Denna konsekvensbeskrivning utgör en samlad bedömning av konsekvenserna enligt kraven i både PBL och MB. Miljöbedömningen utgör alltså en integrerad del av konsekvensbeskrivningen.

Inledningsvis görs en genomgång av relevanta globala, nationella, regionala och lokala hållbarhetsmål och hur de kan påverkas i ett översiktsplanesammanhang.

Därefter jämförs planens utvecklingsstrategi med ett noll-alternativ samt ett jämförelsealternativ som i ett översiktligt sammanhang bedömts som rimligt och intressant. På så sätt kan planens konsekvenser på en översiktlig nivå jämföras med vad som skulle hända om en annan strategi för stadens framtida utveckling valdes.

Under Miljökonsekvenser lyfts de faktorer fram som kan komma att ge särskilt stor miljöpåverkan, betydande miljöpåverkan, och vilka konsekvenser detta kan medföra. Förslag ges till åtgärder för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan. I denna del görs även en bedömning av hur miljö kvalitetsnormer påverkas samt hur planen påverkar de nationella och lokala miljö kvalitetsmålen.

Avslutningsvis beskrivs övriga konsekvenser samlat för sociala, ekonomiska och miljömässiga aspekter utifrån de kon-

kreta åtgärder som planförslaget innebär. Konsekvenser för riksintressen lyfts fram särskilt.

## BEFOLKNINGS-UTVECKLING

Trelleborgs kommun har en positiv befolkningsutveckling och har vuxit med 7% sedan 2009. Enligt länsstyrelsens prognos för Skåne förväntas kommunen i sin helhet växa med ca 1% per år fram till 2030. Med utgångspunkt från kommunens befolkningsprognos planeras 75% av kommunens befolkningsökning ske i staden, vilket innebär 3300 nya bostäder fram till 2035. I planens förslag till markanvändning finns en viss överkapacitet av antal bostäder som områdena rymmer i förhållande till framtida beräknat bostadsbehov. Detta då oförutsägbara faktorer kan fördröja eller förhindra utbyggnad i något av de utpekade områdena.

## TRE ASPEKTER AV HÅLLBARHET

En hållbar utveckling bygger på samspelen mellan miljömässiga, sociala och ekonomiska aspekter.

Miljömässig hållbarhet handlar bland annat om biologisk mångfald, klimatpåverkan, kulturhistoriska värden, goda bebyggda miljöer och hushållning med naturresurser. De nationella miljö kvalitetsmålen och det regionala åtgärdsprogrammet för att nå miljö målen i Skåne utgör en viktig utgångspunkt för bedömningen av miljömässiga aspekter.

Social hållbarhet handlar om att främja en god livsmiljö. En god livsmiljö handlar dels om en god fysisk miljö med exempelvis goda boendemiljöer med tillgång till grönområden, kultur, service och kollektivtrafik dels om andra sociala faktorer som trygghet, gemenskap och delaktighet. De nationella folkhälsomålen är en viktig utgångspunkt för bedömningen av sociala aspekter. Även förståelse för olika befolkningsgruppers situation och behov är en viktig utgångspunkt vid bedömningen av de sociala konsekvenserna.



Även en god samhällsekonomi är en av förutsättningarna för en hållbar utveckling. Ekonomisk hållbarhet handlar bland annat om sysselsättningsgrad, rättvis fördelning av levnadsstandard, regional balans och ekonomisk tillväxt. Man kan även se en koppling mellan hälsoaspekter och ekonomisk tillväxt.

## MÅLUPPFYLLELSE

I arbetet med att bedöma planens konsekvenser har avstämning även skett mot relevanta globala, nationella, regionala och lokala mål kopplade till hållbarhet. Nedan görs en kort sammanfattning av dess betydelse för en hållbar utveckling i ett översiktsplanesammanhang. När det gäller miljökvalitetsmålen görs en mer detaljerad genomgång av dessa under rubriken Miljökonsekvenser.

### AGENDA 2030

Agenda 2030 utgör den övergripande utgångspunkten för allt hållbarhetsarbete och hanterar samtliga tre dimensioner av hållbarhet i ett globalt perspektiv. Agenda 2030 består av 17 globala mål genom vilka mänskliga rättigheter ska förverkligas för alla, fattigdom och hunger utrotas, jämställdhet och egenmakt för kvinnor och flickor uppnås och ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser säkerställas. På en översiktsplanenivå är det framförallt mål nr 11 Hållbara samhällen och städer som går att påverka. Men även flertalet av övriga mål är delvis relevanta.

### BARNKONVENTIONEN

Barnkonventionen är ett internationellt avtal där barns rättigheter slås fast i 54 artiklar. 1 januari 2020 blir barnkonventionen lag i Sverige.

Nedan konkretiseras relevanta artiklar utifrån ett planeringsperspektiv och de frågor som är särskilt viktiga i ett översiktsplanesammanhang lyfts fram. Dessa frågor är särskilt viktiga att arbeta vidare med i nästa steg i arbetet med översiktsplanen och inte minst i efterföljande detaljplanearbeten.

De artiklar i barnkonventionen som bedöms ha relevans på översiktsplanenivå är:

2. Alla barn är lika mycket värda och har samma rättigheter. Ingen får diskrimineras.
3. Barnets bästa ska komma i främsta rummet vid alla beslut som rör barn.
4. Politiker som styr länder ska ansvara för att alla barn får det som de har rätt till. När det gäller barnets ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter ska staten utnyttja det yttersta av sina resurser. Där så behövs ska man samarbeta internationellt.
6. Alla barn har rätt till liv, överlevnad och utveckling.
12. Varje barn har rätt att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör barnet. Barnets åsikt ska beaktas i förhållande till barnets ålder och mognad.
23. Ett barn med funktionsnedsättning har rätt till ett fullvärdigt och anständigt liv och hjälp att delta i samhället på lika villkor.
24. Varje barn har rätt till bra hälsa och rätt till sjukvård. Traditionella sedvänjor som är skadliga för barns hälsa ska avskaffas.
27. Varje barn har rätt till skälig levnadsstandard, en bostad, kläder, mat och rent vatten.
28. Varje barn har rätt till utbildning. Grundskolan ska vara gratis.
31. Varje barn har rätt till lek, vila och fritid.
42. Alla barn och vuxna har rätt att få reda på vad som står i barnkonventionen.

I ett översiktsplanesammanhang kan barnkonventionen innebära att kommunen exempelvis planerar för lika god tillgång till sådant som är viktigt för barn i deras vardagsliv oavsett var man bor, så som närmsta boendemiljön, fritidsaktiviteter, skola etc eller hänsyn till att barn i olika åldrar kan ha olika behov. Det är också av stor vikt att planera för goda livsmiljöer för barn att leva och utvecklas i, till exempel prioritera lekmiljöer och grönytor nära bostäder, planera på sätt som underlättar för barn att på egen hand ta sig mellan bostad och fritidsaktiviteter, skapa trygga och säkra närmiljöer vid bostad och skola samt ge utrymme för fritidsaktiviteter

som inte kostar pengar. Även att lyfta fram barnperspektivet vid efterföljande planering är viktigt liksom att dra nytta av barnens synpunkter i dialogarbete i anslutning till översiktsplanearbetet samt att utforma information om översiktsplanen särskilt riktad till barn. Detta kan också innebära att involvera barn i efterföljande konkreta planerings- och byggprojekt och föra dialog med barn i samband med framtagande och användning av sociala konsekvensanalyser/barnkonsekvensanalyser.

## KULTURMILJÖMÅL

De nationella kulturmiljömålen är även vägledande för kulturmiljöarbetet på regional och kommunal nivå och ska främja:

- Ett hållbart samhälle med en mångfald av kulturmiljöer som bevaras, används och utvecklas,
- Människors delaktighet i kulturmiljöarbetet och möjlighet att förstå och ta ansvar för kulturmiljön,
- Ett inkluderande samhälle med kulturmiljön som gemensam källa till kunskap, bildning och upplevelser,
- En helhetssyn på förvaltningen av landskapet som innebär att kulturmiljön tas till vara i samhällsutvecklingen

I ett översiktsplanesammanhang kan dessa aspekter påverkas tex genom att utgå från det som är specifikt för varje plats när staden eller kommunen utvecklas. Kulturmiljövärden behöver identifieras och säkerställas genom ex ett kulturmiljöprogram som utgör underlag inför framtida förändringar. Det kan utgöra ett viktigt underlag för hur förtätning ska ske, vid bedömning av vilka miljöer som är särskilt viktiga att bevara och som underlag för vilka strukturer och skeenden som påverkat utvecklingen och därför är viktiga att ta hänsyn till vid framtida förändringar.

## MÅL FÖR FRILUFTSPOLITIKEN

Det övergripande nationella målet för friluftslivspolitikerna är att stödja människors möjligheter att vistas ute i naturen och utöva friluftsliv där allemansrätten är en grund för friluftslivet. Dessa 10 delmål finns:

- Tillgänglig natur för alla
- Skyddade områden som resurs för friluftslivet
- Starkt engagemang och samverkan
- Allemansrätten
- Tillgång till natur för friluftsliv
- Attraktiv tätortsnära natur
- Hållbar regional tillväxt och landsbygdsutveckling
- Ett rikt friluftsliv i skolan
- Friluftsliv för god folkhälsa
- God kunskap om friluftslivet

I ett översiktsplanesammanhang kan dessa mål påverkas genom att utveckla och prioritera den tätortsnära naturen då den är av stor vikt för människors möjlighet till utevistelse och rekreation. Den fysiska, mentala och känslomässiga tillgängligheten behöver förbättras för att fler ska kunna vistas i naturen. Det ska vara lätt för alla både att ta sig till friluftsområden och att ta sig runt där. På kommunal nivå är grönstrukturplaner och medveten planering utifrån friluftslivets intressen i översiktlig planering viktigt.

## JÄMSTÄLLDHETS-POLITISKA MÅL

Översiktsplaneringen har en viktig roll för människors möjlighet att leva jämställda liv. I översiktsplanen läggs grunden till bebyggelsestrukturer och förutsättningar för olika typer av kommunikationer, vilket påverkar möjligheterna till att leva på jämställda villkor. Kunskap om och hänsyn till män och kvinnors, flickors och pojkars behov är också centralt för att kunna planera på ett bra sätt.

Det övergripande målet för den nationella jämställdhetspolitiken är att kvinnor och

män ska ha samma möjlighet att forma samhället och sina egna liv. Området omfattar bland annat frågor som makt, inflytande, ekonomi, utbildning, arbete och fysisk integritet. Till det övergripande målet finns 6 delmål knutna:

- En jämn fördelning av makt och inflytande. Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet.
- Ekonomisk jämställdhet. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om utbildning och betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.
- Jämställd utbildning. Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och utveckling.
- Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet. Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjlighet att ge och få omsorg på lika villkor.
- Jämställd hälsa. Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma förutsättningar för en god hälsa samt erbjudas vård och omsorg på lika villkor.
- Mäns våld mot kvinnor ska upphöra. Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.

I ett översiktsplanesammanhang kan dessa mål påverkas genom att exempelvis ta utgångspunkt i vardagslivsperspektivet vid förändringar, ge goda förutsättningar för kollektivtrafik, fotgängare och cyklister, planera så att bostad, förskola/skola, fritidsaktiviteter, service ligger nära varandra vilket ger bättre förutsättningar att dela på ansvar för barnen, skapa trygga miljöer (gång- och cykelvägar till viktiga målpunkter, hållplatser/stationer, mänsklig närvaro, blandad bebyggelse) god tillgång till arbetsplatser och planera så att tillgång finns till olika sorters fritidsaktiviteter och miljöer för lek.

## FOLKHÄLSOMÅL

Det övergripande målet för de nationella folkhälsomålen är att skapa samhälleliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen. Det är särskilt angeläget att folkhälsan förbättras för de grupper i befolkningen som är mest utsatta för ohälsa. Det nationella folkhälsoarbetet är uppbyggt kring elva målområden:

- Delaktighet och inflytande i samhället
- Ekonomiska och sociala förutsättningar
- Barns och ungas uppväxtvillkor
- Hälsa i arbetslivet
- Miljöer och produkter
- Hälsofrämjande hälso- och sjukvård
- Skydd mot smittspridning
- Sexualitet och reproduktiv hälsa
- Fysisk aktivitet
- Matvanor och livsmedel
- Tobak, alkohol, narkotika, dopning och spel.

De regionala folkhälsomålen för Skåne beskrivs i "Ett socialt hållbart Skåne 2030 - Handlingsplan för Region Skånes folkhälsoarbete 2015-2018". På regional nivå ligger fokus på följande frågor:

- En god hälsa och livskvalitet för alla skåningar.
- En mer jämlik och socialt hållbar samhällsutveckling.
- En bra start i livet för barn och unga.

I det lokala folkhälsoarbetet för Trelleborg har tre strategiska områden valts ut som är särskilt angelägna för Trelleborg:

- Livskvalitet och hälsa
- Goda levnadsvanor
- Delaktighet och gemenskap

## LIVSKVALITET OCH HÄLSA

Faktorer som i ett översiktsplanesammanhang kan påverka livskvalitet och hälsa kan bli en vara säkra och trygga miljöer för alla kommuninvånarna, ett allsidigt utbud av bra bostäder som matchar befolkningens behov, närhet till rekreation och grönområde, ekonomisk och social



trygghet genom utbildning och arbete åt fler, trygga uppväxtmiljöer.

### GODA LEVNADSVANOR

Faktorer som i ett översiktsplanesammanhang kan påverka goda levnadsvanor kan bl a vara tillgängliga och säkra gång- och cykelvägar, föreningar och anläggningar för idrott och motion som används av alla, närhet till rekreation och grönområden. För en jämlik hälsa är det viktigt att miljöerna anpassas så att de är tillgängliga. Det krävs att man tänker på att människor har olika förutsättningar och hittar olika vägar att nå olika grupper.

### DELAKTIGHET OCH GEMENSKAP

Faktorer som i ett översiktsplanesammanhang kan påverka delaktighet och gemenskap kan bl a vara meningsfull sysselsättning med särskilt fokus på barn, ungdomar och unga vuxna, att främja hälsa och lärande i alla åldrar, att barnrättsperspektivet beaktas, öka och förbättra tillgängligheten för kommuninvånare till kultur, idrott och friluftsliv, öka och beakta jämställdheten.

## REGIONAL UTVECKLINGSSTRATEGI

Den regionala utvecklingsstrategin *Det öppna Skåne 2030* redovisar en gemensam målbild för Skånes utveckling fram till år 2030, med prioriterade ställningstaganden om att Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet, bli en stark hållbar tillväxtmotor, dra nytta av sin flerkärniga ortstruktur, utveckla morgondagens välfärdstjänster och vara globalt attraktivt. Under dessa prioriterade frågor finns ett antal delstrategier varav dessa är särskilt relevanta i ett översiktsplanesammanhang:

### SKAPA HÅLLBARA OCH ATTRAKTIVA LIVSMILJÖER

Upplevelsen av närmiljön har stor betydelse för vår hälsa och livskvalitet. Ett varierat boende, estetik, blandade funktioner och mötesplatser anpassade efter människors olika behov och förutsättningar är centralt. Naturnära områden och utemiljön nära bostaden är betydelsefull

för rekreation, trivsel i området och vardaglig fysisk aktivitet. Platser där människor möts och där sociala relationer kan utvecklas. kultur- och fritidsutbud, närheten och tillgängligheten till natur- och grönområden, allemansrättslig mark, handel, arbete, service, fritid och kultur.

### SÄKERSTÄLLA ATT PLATSEN SKÅNE MÅR BRA

En hållbar livsstil som möjliggör medvetna och klimatneutrala val är en förutsättning för att platsen Skåne ska må bra. En frisk plats ger bättre levnadsvillkor för sina invånare. I Skåne ska alla människor ha tillgång till rekreation, trivsel i området och vardaglig fysisk aktivitet. Den biologiska mångfalden måste säkerställas och ekosystemtjänster utvecklas. Vi ska bevara och utveckla natur- och rekreationsområden, utveckla ett hållbart transportsystem, arbeta för friska och livskraftiga hav och vatten samt prioritera en hållbar stadsutveckling för att minimera negativa effekter av buller, ljud och luftföroreningar.

### STÄRKA TILLGÄNGLIGHETEN OCH BINDA SAMMAN SKÅNE

Skånes tillväxt är beroende av att invånare kan resa till och från jobb, studier eller fritidsaktiviteter på ett klimatneutralt och energisnålt sätt. Detta ställer krav på en utbyggd infrastruktur och kollektivtrafik, både på spår och väg. Vi ska kraftsamla för att stärka den regionala tillgängligheten, tidsförtäta Skåne och bli en gemensam arbetsmarknad. Det är centralt att de regionala kärnorna och tillväxtmotorerna är väl sammankopplade genom en eller flera länkar. Stärka den lokala tillgängligheten med ett attraktivt gång- och cykelvägnät.

### SATSA PÅ SKÅNES TILLVÄXTMOTORER OCH REGIONALA KÄRNOR

Alla orter i Skåne kan och får utvecklas utifrån sin egen karaktär och sitt geografiska sammanhang. Trelleborg stärks som regional kärna utifrån sitt geografiska läge och funktion.



Den regionala utvecklingsstrategin "Det öppna Skåne 2030".

### UTVECKLA MÖJLIGHETEN ATT BO OCH VERKA I HELA SKÅNE

Genom att samverka, nyttja och skapa regional variation kring utbildning, kultur, idrott, vård, offentlig och kommersiell service, arbetsplatser och boende kan Skåne erbjuda ett brett utbud av attraktiva miljöer. Ökat bostadsbyggande med en blandad bebyggelse och olika upplåtelseformer är viktigt.

### UTVECKLA SKÅNE HÅLLBART OCH RESURSEFFEKTIVT

Skåne måste bli energieffektivare och öka andelen förnyelsebar energi genom satsningar på bio-, vind- och solenergi. Aktivt arbeta för ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne 2030 och ett hållbart resande genom bland annat mobility management, cykelvägar, kollektivtrafikutveckling, biogasutbyggnad och innovativa transporter och logistiklösningar. Stimulera ett klimatanpassat, kollektivtrafiknära, förtätat, blandat och integrerat byggande med balanserad och hållbar markanvändning.

### STÄRKA DET REGIONALA SAMARBETET

Samverkan över kommungränserna så att utvecklingen i enskilda kommuner sker i ett regionalt perspektiv. Skåne måste i större utsträckning se möjligheterna för utveckling genom samverkan utanför Skånes gränser och stärka samarbetet med angränsande regioner inom ett flertal områden. Skånes potential finns i en ökad interaktion där orter och kommuner kan utveckla olika roller och komplettera varandra.

### STÄRKA DEN INTERNATIONELLA TILLGÄNGLIGHETEN

Skåne har en unik roll som nav i södra Östersjöområdet och Skandinavien, och detta ger mycket goda förutsättningar för globala utbyten, vidgad arbetsmarknad och ett blomstrande näringsliv. Skåne är en region som präglas av omfattande transporter och en stor andel av Sveriges export och import går via Skåne. Stärka Skåne som knutpunkt i norra Europa och vidareutveckla den internationella tillgängligheten som helhet.

### REGIONAL INFRASTRUKTURPLAN

Den strategiska inriktningen och prioriteringsgrunderna för utveckling av infrastrukturen i Skåne grundar sig i färdmedels- och trafikslagsfördelningen samt regionalt prioriterade stråk som omfattar personresor, gods, kollektivtrafik och cykel. Ett antal utredningar, överenskommelser och ställningstaganden ligger också till grund för prioriteringen, liksom kommunala, regionala och nationella mål. Målbilden innebär en tydlig riktning i utvecklingen av ett hållbart transportsystem för både person- och godstrafik. För att detta ska kunna uppfyllas krävs en fokusering på och prioritering av kollektivtrafik och cykel samt överflyttning till sjöfart och järnväg. Detta är frågor som kan hanteras i samband med översiktlig planering på kommunal nivå, bland annat genom att prioriterade gång- och cykelvägar pekas ut, starka kollektivtrafikstråk möjliggörs och bebyggelse för bostäder och verksamheter placeras i lägen som främjar ett hållbart resande.



Enligt Miljöbalken (MB) ska översiktsplanens förslag jämföras med ett noll-alternativ (dvs stadens sannolika utveckling om planen inte genomförs) samt andra rimliga alternativ med hänsyn till planens syfte. I arbetet med översiktsplanen har kommunen tillsammans med länsstyrelsen gjort bedömningen att jämförelsealternativet som presenteras nedan är ett rimligt alternativ att studera. På så sätt kan planens konsekvenser på en översiktlig nivå jämföras med vad som skulle hända om en annan strategi för stadens framtida utveckling valdes eller om utvecklingen fortsatte utifrån i dag rådande förutsättningar.

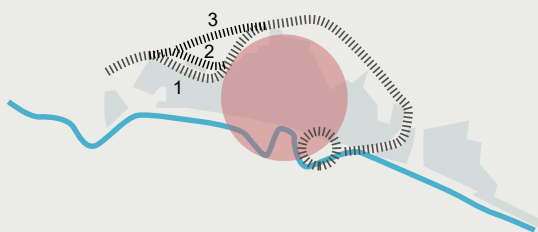
Jämförelsen mellan alternativen görs med utgångspunkt från några utvalda faktorer – planens tre målområden (Regional kuststad, Gemensam stad, Kulturstad), de frågor som är av betydande miljöpåverkan (Klimatpåverkan, Riksintresse kommunikation, Trafikalstring, Hushållning med jordbruksmark) samt stadsbyggnadsfrågor och sociala faktorer.

## STÄLLNINGSTAGANDE ALTERNATIV

Kommunens målbild är det alternativ kommunen bedömt som mest fördelaktigt ur flest aspekter. Funktionerna för riksintresse för kommunikationer kan tillgodoses, utvecklas och stärkas. En effektiv hantering av hamnens transporter kan ske. Barriären mot kusten kan överbryggas och ny bebyggelse ske på ett hållbart sätt med fokus på kollektivtrafiknära lägen och hushållning med mark.

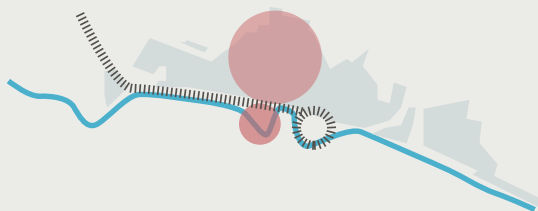
## KOMMUNENS MÅLBILD

Alternativet Kommunens målbild innebär en utveckling av staden i enlighet med planförslaget. Hamntrafiken leds utanför staden via en ny ringväg, hamnen flyttar till nytt läge i öster och staden utvidgas som en integrerad del av stadskärnan mot havet.



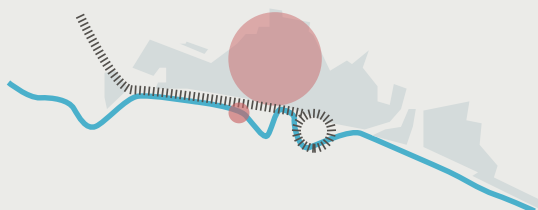
## JÄMFÖRELSEALTERNATIV

Jämförelsealternativet grundar sig i huvudsak på en utveckling enligt utredningen *Trelleborgs stads- och hamnutveckling, en analys av Västlig infart*. Hamntrafiken leds, som idag, västerifrån, hamnen flyttar till nytt läge i öster och staden utvecklas mot havet på andra sidan infarten.



## NOLL-ALTERNATIV

Noll-alternativet innebär en framskrivning av rådande utveckling tillsammans med gällande planer. Hamntrafiken leds, som idag, västerifrån, hamnen flyttar till nytt läge i öster men vissa funktioner ligger kvar i nuvarande hamnområde. En mindre del på andra sidan infarten kan utvecklas med ny bebyggelse mot havet.



## KOMMUNENS MÅLBILD

*Översiktsplanen föreslår en utveckling där staden utvidgas mot kusten. Hamnen flyttar till nytt läge österut och i de västra delarna av det nuvarande hamnområdet utvecklas en ny stadsdel integrerad med de centrala delarna av staden och kusten tillgängliggörs. Hamntrafiken leds om via en ny östlig ringväg samt eventuellt en delvis ny västlig ringväg. Hamnens uppställningsytor flyttas österut i anslutning till ringvägen. Övrig ny bebyggelse sker som förtätning i staden.*

### REGIONAL KUSTSTAD

Barriären mellan centrum och kusten försvinner då E6/E22/Travemundeallén kan omvandlas från infart för hamntrafik till en smalare stadsgata med många kopplingar över. En ny kust- och centrumnära stadsdel utvecklas och kan bidra till att ge Trelleborg en ny attraktionskraft både lokalt och i regionen. Goda förutsättningar för hamnens framtida utveckling ges.

### GEMENSAM STAD

Kusten tillgängliggörs med ny stadsdel med målpunkter för alla. Genom planens fokus på förtätning utnyttjas marken effektivt i lägen med god kollektivtrafik och service. Möjligheter ges att tillföra boendetyper som saknas och ett bättre underlag kan skapas för service. Stadens olika delar integreras genom medveten förtätning i strategiska lägen. Sammanhängande gröna miljöer samt goda kopplingar för fotgängare och cyklister skapas som binder ihop stadens olika de-

lar. Platser för skolor och förskolor pekas ut runt om i staden så många får nära till denna service.

### KULTURSTAD

Arbetet med stadsmiljöprogram, kulturmiljöprogram och grönplan pågår parallellt med planarbetet och arbetas in efter hand vilket ger goda förutsättningar att dessa frågor beaktas och präglar de övergripande strukturerna samt riktlinjer för efterföljande arbeten. Stadskärnans ställning för handel samt relationen mellan olika typer av områden för handel i staden tydliggörs.

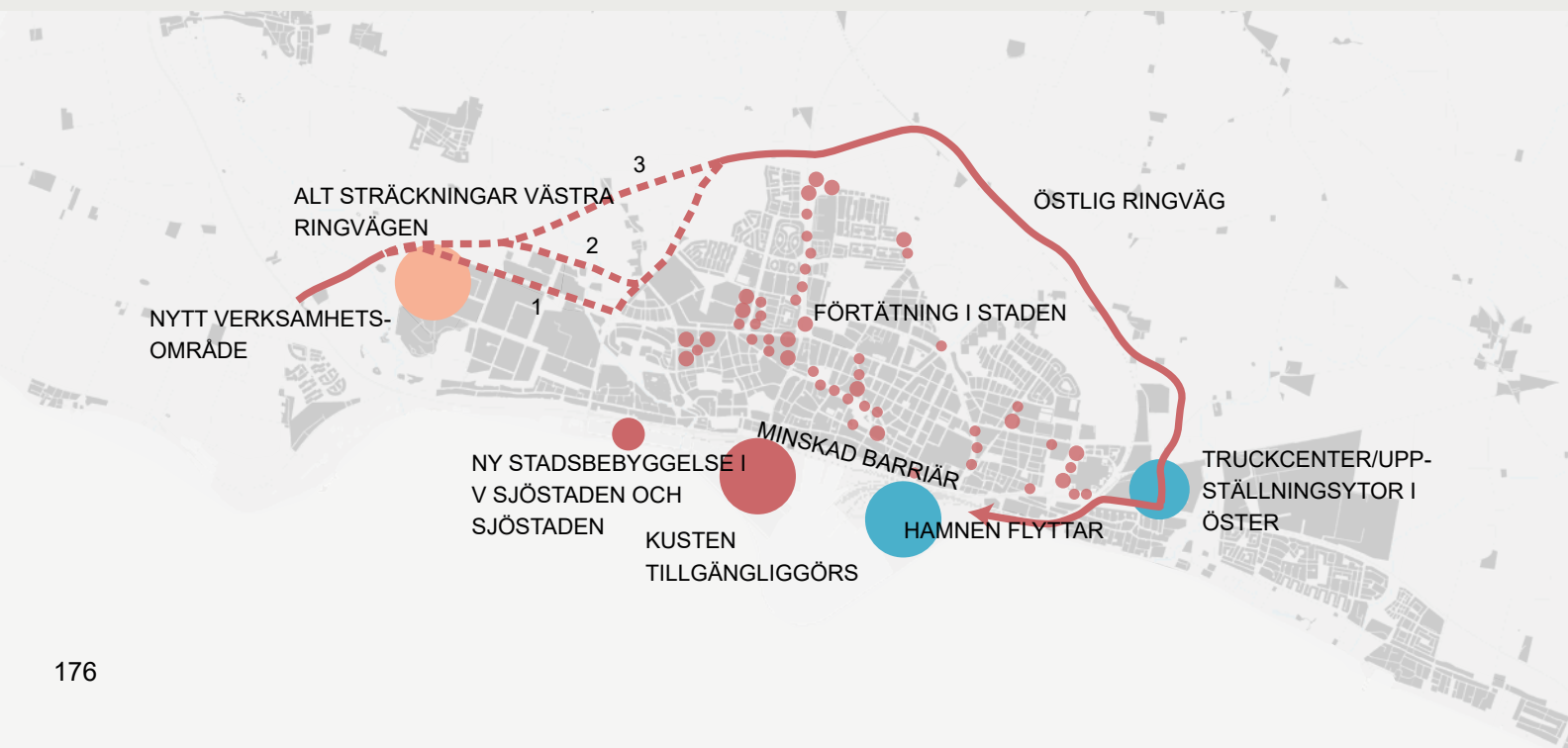
### KLIMATPÅVERKAN

Områden för bebyggelse pekas ut i lägen som i nuläget ej bedöms som lämpliga utan skyddsåtgärder. Detta poängteras i planen och fortsatta utredningar kommer att göras. Detaljplaner och förhandsbesked för bostäder under +3 möh ska inte tillkomma innan beslut om kommunövergripande skyddsåtgärder har tagits. Un-

dantagsfall är områden där klimatskydd utreds i ett större perspektiv. I arbetet med planprogram för Västra sjöstaden och i ett framtida arbete med Sjöstaden kommer skydd mot stigande hav att utredas för att kunna skydda ny och delar av befintlig bebyggelse i staden.

### RIKSINTRESSE KOMMUNIKATION

Funktionerna för riksintresse väg och hamn flyttas till nya lägen. Hamnens verksamhet flyttar från nuvarande område i väster och omfattar enbart hamnens östra del. Hamntrafiken leds österifrån via ringvägen som ersätter nuvarande infarts funktion. Hamntrafikens restid kan minskas något, trafikrörelserna inom hamnen underlättas och uppställningsyta lokaliseras på ett sätt som förenklar körvägarna. Riksintresse järnväg säkerställs genom att ett framtida andra järnvägsspår planeras i anslutning till befintligt spår. Detta behöver utredas vidare.





### TRAFIKALSTRING

Syftet med ringvägen är att leda om hamntrafiken så den angör staden österifrån. Vägnätet inne i staden kan ges en mer stadsmässig utformning. Ringvägen innebär dock att tillgängligheten för resor med bil ökar och biltrafiken riskerar öka om inte åtgärder vidtas. Med en stor utbyggnad i det före detta hamnområdet sker en stor andel av tillkommande bebyggelse i kollektivtrafiknära läge. Delar av förtätningsområdena koncentreras längs med prioriterat cykelstråk mot stationen. Genom att uppställningsytor och logistikcenter för hamnen placeras i anslutning till järnvägen ges goda förutsättningar för transporter av gods på järnväg.

### HUSHÅLLNING MED JORDBRUKSMARK

Jordbruksmarken skyddas till stor del från exploatering då utbyggnad av staden sker som förtätning och som utvidgning av staden mot kusten. Utbyggnad av ringväg medför att jordbruksmark tas i anspråk. I öster leds ringvägen längs med befintliga järnvägsspår och placeras så nära dessa som möjligt för att utnyttja marken effektivt. I väster kan en ev ny dragning av ringvägen i landskapet innebära att jordbruksmark tas i anspråk. Översiktplanen föreslår också en utvidgning av verksamhetsområdet i väster för att kunna möta näringslivets efterfrågan på verksamhetsmark i staden. Även detta tar jordbruksmark i anspråk.

### STADSBYGGNAD OCH SOCIALA ASPEKTER

En utveckling enligt kommunens målbild skulle ge de bästa förutsättningarna att utnyttja de mest attraktiva lägena i staden på ett optimalt sätt. När den barriär som

hamntrafiken innebär flyttas kan Sjöstaden utvecklas som en naturlig utvidgning av de centrala delarna av Trelleborg. På så sätt tillgängliggörs både kusten och andra kvaliteter som kan finnas i den nya stadsdelen för alla trelleborgare. Ny bebyggelse mycket nära stationen gör att fler ges möjlighet att resa med kollektivtrafik. Det centrumnära läget gör att de kvaliteter som finns i stadskärnan i form av exempelvis handel, kultur, service och mötesplatser kan utnyttjas av de boende då Sjöstaden och stadskärnan är integrerade med varandra. Genom att bygga i hop de nya delarna av staden med de befintliga ges förutsättningar att skapa trygga och befolkade miljöer från centrum till nya målpunkter i Sjöstaden och vidare längs kusten.

De östra delarna av staden riskerar å sin sida att i större utsträckning än idag skärmas av mot omgivningen. Kopplingen mot omgivande landskap försämras med en ny ringväg. De storskaliga strukturer som väg respektive uppställningsytor innebär kan medföra negativ påverkan för närliggande områden. För att väga upp detta är det viktigt att förbättra kopplingarna mot väg 9 för Fagerängen och bebyggelsen kring Östra skolan. Genom att omvandla väg 9 från karaktär av genomfartstrafik till stadsgata kan denna barriär minskas, vilket kan innebära positiva effekter för östra delarna av staden.

Även i västra delen av staden riskerar ringvägen öka barriären mellan staden och omgivande landskap. I vilken utsträckning beror på vilket av de alternativ som presenteras i planen som väljs.

## JÄMFÖRELSEALTERNATIV

Jämförelsealternativet bygger på en utveckling där infarten till hamnen sker som idag, västerifrån genom staden. En ny stadsdel byggs ut men med de begränsningar hamntrafiken innebär. En bred boulevard med kopplingar mellan stadskärnan och havet skapas. Uppställningsytor för hamnen flyttas från befintligt läge till nytt läge i öster alternativt väster för att ge plats till ny stadsbebyggelse. Övrig ny bebyggelse sker som förtätning och övriga frågor hanteras på liknande sätt som i alternativet kommunens målbild.

### REGIONAL KUSTSTAD

Infartsvägens funktion som hamnled kvarstår. Utformningen kan göras mer stadsmässig men den barriär som hamntrafiken utgör samt det utrymme som krävs för dessa trafikmängder och hamntrafikens krav på framkomlighet samt riskavstånd och buller kvarstår. Det är osäkert hur attraktivt det blir att bygga en ny kustnära stadsdel med kvarstående barriär mot stadens centrala delar.

### GEMENSAM STAD

Kusten tillgängliggörs med ny stadsdel med målpunkter för alla, dock med en kvarstående barriär mellan stad och kust. Med fokus på förtätning utnyttjas marken effektivt i lägen med god kollektivtrafik och service. Möjligheter ges att tillföra boendetyper som saknas och ett bättre underlag kan skapas för service. Stadens olika delar integreras genom en medve-

ten förtätning i strategiska lägen. Sammanhängande gröna miljöer samt goda kopplingar för fotgängare och cyklister skapas som binder ihop stadens olika delar. Platser för skolor och förskolor pekas ut runt om i staden så många får nära till denna service.

### KULTURSTAD

Arbetet med stadsmiljöprogram, kulturmiljöprogram och grönplan pågår parallellt med planarbetet och arbetas in efter hand vilket ger goda förutsättningar att dessa frågor beaktas och präglar de övergripande strukturerna samt riktlinjer för efterföljande arbeten. Stadskärnans ställning samt relationen mellan olika typer av områden för handel tydliggörs.

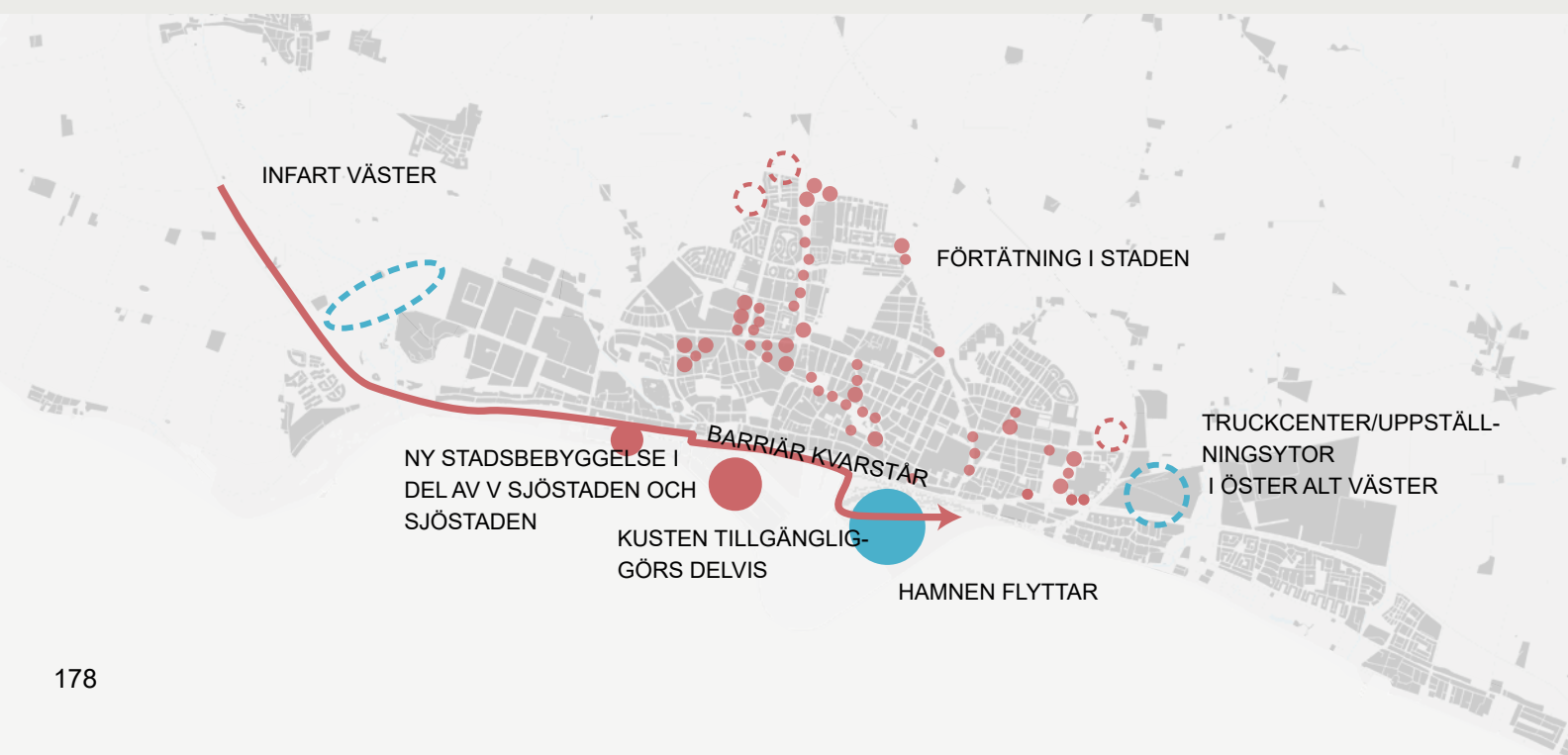
### KLIMATPÅVERKAN

Områden för bebyggelse pekas ut i lägen som i nuläget ej bedöms som lämpliga

utan skyddsåtgärder. Fortsatta utredningar som är beslutade om genomförs. Samlad strategi med avvägning mot andra intressen saknas. Alternativet innebär mindre exploaterbar yta i fd hamnområdet än planförslaget och då med minskade möjligheter att bekosta ett översvämningsskydd i Sjöstaden som skulle kunna fungera som skydd även för de centrala delarna av staden.

### RIKSINTRESSE KOMMUNIKATION

Den geografiska utbredningen av riksintresse väg är oförändrad. Vägen kommer även fortsättningsvis att utformas så att hamntrafikens framkomlighet prioriteras. Dock innebär utbyggnad av nya stadsdelar med behov av koppling till staden även behov av flera kopplingar över infartsleden. Funktionen för riksintresse hamn flyttas från västra hamnområdet till öster. Vid utbyggnad av ny stadsdel i västra





delen behöver ytor för uppställning lokaliseras till annat läge. Med infart från väster behöver trafiken inom hamnen fortsatt korsa spårområdet. Detta kan försvåra för hamnverksamheten. Riksintresse järnväg säkerställs genom att ett framtida andra järnvägsspår planeras i anslutning till befintligt spår. Detta behöver utredas vidare.

#### TRAFIKALSTRING

Kopplingarna till omgivande städer är oförändrad. Bebyggelsestrukturen i staden lokaliseras delvis nära stationen men i Sjöstaden begränsas utbyggnadsytorna då hamntrafiken leds genom stadsdelen. Delar av förtättningsområdena koncentreras längs med prioriterat cykelstråk mot stationen. Ny lokalisering av uppställningsytor för hamnens behov kan komma att innebära ökade trafikrörelser genom staden. Beroende på läge för uppställningsytor underlättas eller försvåras transporter för gods via järnväg. Dock försvåras möjligheten att etablera ett logistikcenter kopplat till järnvägen i Trelleborgs stad.

#### HUSHÅLLNING MED JORDBRUKSMARK

Ny bebyggelse sker som förtätning och utvidgning av staden mot kusten. Beroende på i vilken utsträckning Sjöstaden byggs ut finns en risk att kommunen åtminstone på sikt kommer att behöva utvidga ytterligare på jordbruksmark för att tillgodose framtida bostadsbehov. Även ett ev västligt läge för uppställningsytor kan innebära att jordbruksmark tas i anspråk.

#### STADSBYGGNAD OCH SOCIALA ASPEKTER

Med infarten för hamntrafik kvar i sitt nuvarande läge kvarstår barriären mellan

stadskärnan och havet. Vägens kapacitet för hamntrafiken, buller och risker med anledning av farligt gods påverkar vilken bredd infarten behöver ha och hur den ska utformas vid en omvandling till mer stadsmässig karaktär. Riskavstånd kommer att ge en zon som ej kan bebyggas men bredden kan ev påverkas genom skadebegränsande åtgärder. Bullerskydd och riskförebyggande åtgärder kan beroende på utformning utgöra en visuell barriär. Oavsett bredd och utformning kommer infarten dock att innebära en barriär med ett begränsat antal kopplingar över som försvårar för den nya stadsdelen att bli en integrerad del av staden och som begränsar tillgänglighet till havet för övriga delar av staden.

Med ny bebyggelse i Sjöstaden och nya kopplingar från staden över infarten tillgängliggörs kusten i större utsträckning än idag. Risk finns dock att kusten och målpunkter i den nya stadsdelen främst kommer de boende i området till godo då de nya delarna av staden delvis kommer att vara avskurna från övriga delar genom den barriär infarten innebär. Stadens centrum blir inte heller lika tillgängligt för boende i de nya delarna. Med en barriär mot stadskärnan finns också en osäkerhetsfaktor för hur attraktivt området blir att bygga och bo i. Även utvecklingen av Västra Sjöstaden kan påverkas negativt av dessa faktorer.

Kopplingarna mellan stadskärna och Sjöstaden är begränsade till några få punkter, vilket gör det svårt att överbrygga barriären. Planskild korsning kan komma att behövas, vilket kan vara positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt men negativt ur trygghetssynpunkt.

Ytorna närmast stadens centrum bryts upp i små bullerstörda ytor där det är svårt att bygga bostäder. Det innebär begränsningar i utvecklingen av de mest attraktiva delarna nära centrum, kollektivtrafik och hav, som också skapar förutsättningarna för utbyggnad av resterande delar. Infarten innebär även begränsningar för hur fotgängare kan röra sig inom ett område som är av stor vikt för kopplingen mellan stadskärnan och den nya stadsdelen och havet. Avsaknad av bostäder i det mest centrala läget och svårigheter för fotgängare att röra sig ger sammantaget en risk att ytorna i kopplingen mellan staden och havet upplevs som otrygga.

Med infarten kvar i sitt nuvarande läge uppstår inga nya barriärer i andra delar av staden. I jämförelsealternativet presenteras två alternativa lägen för hamnens uppställning, ett i väster och ett i öster. Det östra påverkar närliggande bostadsområde och det västra kan komma att innebära påverkan på befintligt område för rekreation. För att väga upp detta i östra delen skulle väg 9 kunna omvandlas från karaktär av genomfartstrafik till stadsgata, vilket kan innebära positiva effekter för framförallt Fagerängen.

## NOLL-ALTERNATIV

Noll-alternativet innebär en framskrivning av rådande utveckling tillsammans med de planförhållanden som gäller idag. Utvecklingen av ny bebyggelse sker i huvudsak i enlighet med utbyggnadsområden i Fördjupad översiktsplan Trelleborg 2025. Infarten till hamnen finns kvar i sitt nuvarande läge västerifrån. Delar av hamnen har eller håller på att flytta. Ytor för uppställningsytor ligger kvar i sitt nuvarande läge. Staden växer genom förtätning, utbyggnad av Västra Sjöstaden samt viss utvidgning på jordbruksmark.

### REGIONAL KUSTSTAD

Kopplingen mellan staden och kusten förbättras inte. Trafiken till hamnen utgör fortsatt en barriär. Hamnverksamhetens barriäreffekt ökar snarare än minskar då vissa delar flyttar och andra ligger kvar och i praktiken tas ett större kustnära område än tidigare i anspråk för hamnverksamhet.

### GEMENSAM STAD

Genom att staden delvis utvecklas genom förtätning kan fler ges tillgång till kollektivtrafik och service. Möjligheter ges att tillföra boendetyper som saknas och ett bättre underlag skapas för service.

### KULTURSTAD

Pågående arbeten med stadsmiljöprogram, kulturmiljöprogram och grönplan fungerar var för sig men sammanvägningar mellan olika intressen görs inte.

### KLIMATPÅVERKAN

Områden för bebyggelse pekas ut i lägen som i nuläget ej bedöms som lämpliga utan skyddsåtgärder. Fortsatta utredningar som är beslutade om genomförs. Samlad strategi med avvägning mot andra intressen saknas. Alternativet innebär att ingen yta i fd hamnområdet kan exploateras. Detta innebär minskade möjligheter att bekosta ett översvämningsskydd för de centrala delarna av staden.

### RIKSINTRESSE KOMMUNIKATION

Riksintresse för väg och hamn är oförändrade. Uppställningsytor ligger kvar i väster men kommer på sikt att vara för små för hamnens behov. Med infart från väster behöver trafiken inom hamnen fortsatt korsa spårområdet. Dessa aspekter försvårar för hamnverksamheten och påverkar riksintresset negativt. Riksintresse järnväg påverkas negativt jämfört

med planförslaget då ett framtida reservat för ett andra järnvägsspår inte säkerställs och studeras i ett översiktligt sammanhang.

### TRAFIKALSTRING

Kopplingarna till omgivande städer är oförändrad. Bebyggelsestrukturen i staden utnyttjar inte till fullo det kollektivtrafknära läget vid stationen. Detta kan påverka hur människor reser och det kan bli svårare att nå uppsatta mål om ökad kollektivtrafikandel av resor i kommunen. Delar av förtätningsområdena är koncentrerade längs med prioriterat cykelstråk mot stationen.

### HUSHÅLLNING MED JORDBRUKSMARK

Utbyggnad sker som förtätning, ny stadsdel i V Sjöstaden och i viss mån som utvidgning på jordbruksmark, i enlighet med

INFART VÄSTER

FÖRTÄTNING I STADEN OCH VISS UTVIDGNING PÅ JORDBRUKSMARK

NY STADSBEBYGGELSE I V SJÖSTADEN

BARRIÄR KVARSTÅR

UPPSTÄLLNINGSYTOR LIGGER KVAR I VÄSTER

FÄRJELÄGEN FLYTTAR ÖSTERUT



Fördjupad översiktsplan Trelleborg 2025. För att tillgodose framtida bostadsbehov är det troligt att kommunen åtminstone på sikt kommer att behöva utvidga ytterligare på jordbruksmark om inte hamnområdet kan tas i anspråk för ny stadsdel.

#### STADSBYGGNAD OCH SOCIALA ASPEKTER

I noll-alternativet ligger infarten för hamntrafik kvar i sitt nuvarande läge och med nuvarande utformning vilket gör att barriären mellan stadskärnan och havet kvarstår. Hamnen flyttar till nytt läge i öster men har kvar delar av verksamheten även i väster. Kusten tillgängliggörs därför inte i någon större utsträckning med nya målpunkter och rekreationsmöjligheter för trelleborgarna. Det goda läget i staden kan inte heller utnyttjas för att tillföra nya kollektivtrafiknära bostäder.

Stationen är en viktig befintlig målpunkt söder om infarten. Området kring stationen kommer att ligga i ett sammanhang där hamnverksamhet och trafik dominerar, jämfört med i alternativet kommunens målbild, och delvis i jämförelsealternativet, där närområdet är bebyggt och befolkat. Detta kan innebära negativa aspekter för upplevelsen av trygghet.

Med kvarstående barriär mellan staden och havet blir det svårare för Västra Sjöstaden att integreras med övriga staden och det är osäkert hur attraktivt området blir att bygga och bo i. I Västra Sjöstaden kan vissa målpunkter intressanta för alla trelleborgare komma att finnas. Risk finns dock att dessa målpunkter främst kommer de boende i området till godo då området kommer att vara avskuret från övriga delar av staden genom den barriär infarten innebär. Stadens centrum blir inte heller lika tillgängligt för boende i den nya

stadsdelen.

Med infarten kvar i sitt nuvarande läge uppstår inga nya barriärer i andra delar av staden.

Omvandling från genomfart till stadsgata för väg 9, som nämns i alternativen kommunens målbild och jämförelsealternativet, är möjliga att genomföra även i noll-alternativet och kan innebära positiva effekter för östra delarna av staden.

# MILJÖKONSEKVENSER



Bedömningen av den betydande miljöpåverkan som kan antas uppkomma görs med avseende på direkta eller indirekta effekter som är positiva eller negativa, som är tillfälliga eller bestående, som är kumulativa eller inte kumulativa och som uppstår på kort, medellång eller lång sikt på befolkning och människors hälsa, djur- eller växtarter som är skyddade, biologisk mångfald i övrigt, mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö, hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt, annan hushållning med material, råvaror och energi, eller andra delar av miljön.

I miljöbedömningen ingår även en beskrivning av de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan samt frågor att följa upp. Översiktsplanen kan inte i sig garantera några åtgärder för att hindra eller minska negativ miljöpåverkan, men den är vägledande för vad som kan beslutas i senare planläggning och tillståndsprövning. Exempelvis kan översiktsplanen ange att efterföljande bindande planering ska ske för att hindra eller begränsa miljöpåverkan.

Samråd med länsstyrelsen om avgränsningen av miljöbedömning (frågor med betydande miljöpåverkan) och konsekvensbeskrivning har hållits 4 april 2019. Där gjordes bedömningen att risk finns för betydande miljöpåverkan när det gäller följande frågor:

- Klimatpåverkan
- Riksintresse kommunikation
- Trafikalstring
- Hushållning med jordbruksmark

## BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

### KLIMATPÅVERKAN - STIGANDE HAVSNIVÅER, EROSION OCH ÖVERSVÄMNINGAR

Effekterna av klimatförändringar leder till ökad nederbörd, stigande havsnivåer och erosion men också värmeböljor och förlängd vegetationsperiod. Detta ställer krav på anpassning i den framtida planeringen av staden och kommunen.

Inom planområdet finns drygt 1 mil kuststräcka som i olika grad kommer att påverkas av stigande hav och erosion. I centrala Trelleborg är det framförallt längs med Hamngatan och de västra delarna av staden som kommer påverkas vid översvämning upp till 3 möh. Inom detta område finns flera samhällsviktiga funktioner så som centralstationen, infrastruktur och reningsverk samt en stor andel bostäder och verksamheter. Utanför centrala Trelleborg kommer hela kuststräckan påverkas om inte skyddsåtgärder anordnas. Väster om Trelleborgs stad är det främst bostadsbebyggelse i Skåre och Tivolihusen samt rekreationsområden som påverkas. Öster om centrala Trelleborg finns ett stort antal bostadshus som ligger under gränsen för +3 möh i Östra stranden och Gislövs läge. Stigande havsnivåer kan även påverka det kustnära grundvattnet som höjs och i sin tur kan orsaka översvämningar. Dämningseffekter i vattendragen kan ytterligare förstärka risken för översvämning i kustnära områden.

### KONSEKVENSER

Kommunen har tagit fram en klimatanpassningsplan i vilken olika typer av åtgärder pekas ut för att skydda kusten mot översvämning och erosion. Det krävs dock fördjupade utredningar för att kunna ge förslag till lämpliga skyddsåtgärder för olika platser.

Övrig kunskap som finns i dag och tagits till vara och arbetats in i planen är kartering av båtomsråden. Båtomsråden är områden som har fått nyttas av ett dikningsföretag och är ofta



lågglänta områden. Det finns också en lågpunktskartering över kommunen där platser som riskerar att bli vattenfyllda vid t.ex. stora regnmängder pekats ut. För det tidsperspektiv som en översiktsplan gäller är det ofta relevant att studera 10- och 100-årsregn. Ett hundraårsregn är ett regn som förväntas återkomma 1 gång vart hundra år och är det extrema regnväder som planeringen vanligen utgår från. Lågpunktsområden är de områden som bedöms översvämmas först.

Arbete pågår med att ta fram en kuststrategi för hela kommunen med vidare studier av hur översvämningsskydd ska placeras och utformas. Andra kommande arbeten som är viktiga för att hantera klimatpåverkan och minska riskerna är den fördjupade översiktsplan som ska tas fram för kuststräckan samt pågående arbete med en ny VA-plan. VA-planen kommer att arbetas in i FÖP:en till nästa skede. Även pågående arbete med Grönplan är av vikt då lämpliga ytor för översvämning samt tillgång till skugga ska beaktas i denna.

Planen föreslår ny bebyggelse i områden som riskerar att i framtiden drabbas av översvämningar och stigande havsnivåer. Dessa områden är inte lämpliga att planlägga innan behov och utformning av skyddsåtgärder utretts samt medges

förhandsbesked ej förrän det övergripande arbetet kring skydd har gjorts. Undantag är större utbyggnadsområden som Sjöstaden där skyddsåtgärder studeras i ett övergripande sammanhang. Det är dock av stor vikt att de åtgärder som där föreslås inte ger ökade problem med översvämningar på andra platser i staden. Skyddsåtgärder bör därför generellt utredas i ett större sammanhang och inte för varje område för sig.

Översvämningsskydd kan exempelvis uppföras i form av beväxna jordvallar, konstgjorda sandbankar ute till havs, förhöjda kajpromenader mot havet, slussar i hamnloppet, översvämningståliga grunder och markplan för kustnära bebyggelse, tillfälligt översvämningssbara ytor. Då planen ej ger riktlinjer för konkreta former av skydd och dess lägen är konsekvenserna av skyddsåtgärder i nuläget ej möjliga att konsekvensbedöma. Dock kan konstateras att flera av de fysiska skydd som kan vara möjliga riskerar att planeras i områden som omfattas av riksintresse naturvård, kulturmiljövård och kustzon, naturreservat samt strandskydd. Inför kommande strategiska översiktliga arbeten och framtida genomföranden av de fysiska skydden behöver det studeras mer i detalj vilka konsekvenser de kan ge på befintliga natur- och kulturvärden och även platsernas attraktivitet för rekreation och friluftsliv.

Dessa konsekvenser behöver även relateras till de konsekvenser för bebyggelse, natur och kultur som klimatförändringarna leder till utan skydd.

Vissa skyddsåtgärder kan riskera att öka problemen för intilliggande områden, vilket behöver studeras. Viktigt att ta i beaktande är även att underhåll av skydd är en konstant framtida kostnad som behöver räknas in.

Kombinationseffekter, dvs kombinerade händelser av exempelvis både stigande hav och stora regnmängder, är ofta svårbedömt och behöver diskuteras från fall till fall. Det är dock viktigt att detta görs utifrån rätt aspekter. Vilka aspekter som behöver utredas, så det blir likvärdigt från fall till fall, kommer att behöva ses över av kommunen..

I planen pekats ut var risker finns och tydliggör var de sammanfaller med bebyggelse. När det gäller ny bebyggelse är det framförallt V Sjöstaden, Sjöstaden och utvidgat verksamhetsområde i väster som är beroende av framtida skydd för att vara möjliga att bebygga.

Genom fler grön- och blåstrukturer i staden förbättras dagvattenhanteringen och stadens förmåga att ge svalka ökar. Minskad andel hårdgjorda ytor och fler fördröjningsåtgärder ökar också chanserna att undvika översvämningar.

Ökad bebyggelse ger ett ökat tryck på dagvattensystemen som om de inte är byggda för det riskerar svämma över. Detta behöver lösas antingen genom fördröjningsåtgärder eller ökad ledningskapacitet. Genom att fördröja vattnet löser man inte bara problemet med dagvatten utan vinner samtidigt andra vattenvärden i stadsmiljön, vilka kan vara till gagn för både biologisk mångfald och för människors hälsa.



#### KLIMATPÅVERKAN

Röda cirklar inom blåmarkerat område representerar nya bebyggelseområden med risk för översvämning vid en havsnivåhöjning med 3 meter över havet. Skyddsåtgärder krävs.

## MILJÖKONSEKVENSER forts.

Ökad ledningskapacitet kan vara en kostsam åtgärd och ger inte heller samma mångfunktionalitet som många fördröjningsåtgärder innebär. Förtätning innebär ofta fler hårdgjorda ytor. Med planens fokus på förtätning är det viktigt att ytor viktiga för framtida dagvattenhantering reserveras för denna markanvändning. I planen pekas större ytor viktiga för dagvattenhantering ut och ställning tas för att utpekade ytor ska beaktas i den framtida planeringen.

Med varmare klimat följer även en förhöjd vattentemperatur som riskerar att förändra kvaliteten på dricksvattnet. Föroreningar i vattentäkter riskerar att öka, då de på olika sätt mobiliseras och sprids i samband med översvämningar eller kraftiga skyfall. Grundvattennivåerna riskerar sjunka till följd av bl a större avdunstning och längre växtperiod vilket också kan leda till ett ökat uttag av vatten för jordbrukets behov.

## FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

- Arbeta in slutsatser från pågående relevanta arbeten kring klimatanpassning i planen.
- Peka ut områden som är olämpliga att bebygga samt avsätta ytor för skyddsåtgärder.
- Studera dagvattenfrågan tidigt i planprocesser för att avgöra vilka områden som är lämpliga att avsätta

för dagvattenhantering och vilka som är olämpliga för bebyggelse.

- Se över vilka aspekter som är relevanta att bedöma då det gäller kombinationseffekter.

RIKSINTRESSE  
KOMMUNIKATION

Trelleborgs hamn är av riksintresse. Hamnen är landets andra största sett till total godsomsättning och landets största ro-ro-hamn med järnvägsanslutning ombord på tågfärjor. Hamnen ingår också i EUs Transeuropeiska nätverk (TEN) som bl a knyter ihop medlemsländernas transportnätverk. Trelleborgs hamn ingår i stornätet och utgör en sk Core-hamn.

Väg E6/E22 utgörs av riksintresse väg och utgör infart till hamnen. Vägen ingår i det av EU utpekade Trans-European Transport Network, TEN-T, och är som sådan av särskild internationell betydelse.

Järnvägssträckningen mellan Malmö och Trelleborg utgörs av riksintesse järnväg. Detta innebär att åtgärder som försvårar möjligheten att bedriva transporter på sträckan inte får företas. I dag trafikeras sträckan av persontåg samt godståg till hamnen. Sträckan ingår som TEN-bana i det strategiska godsnätet och utgör en viktig länk i det internationella godstransportnätet.

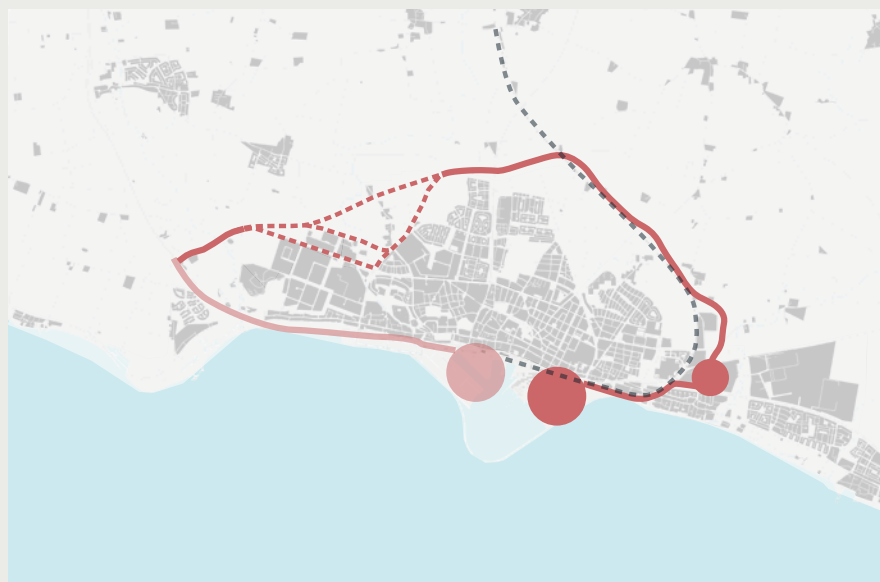
Farleden till hamnen är av riksintresse för sjöfart.

## KONSEKVENSER

Riksintressen för kommunikation (väg, hamn, järnväg, sjöfart) hänger alla ihop med varandra och påverkas i olika utsträckning var för sig och tillsammans av de förändringar hamnens flytt innebär för stadens strukturer.

Hamnens verksamhet planeras flytta från nuvarande hamnens västra delar och istället enbart omfatta markområdena i hamnens östra del. Delar av de funktioner som pekats ut i riksintessepreciseringen har redan flyttat till ett östligt läge medan planering pågår för flytt av andra funktioner. Riksintresset syftar till att skydda viktiga hamnfunktioner och riksintresset kan omprövas när en ny hamndel etableras och hamnverksamhet omlokaliseras om det görs på ett godtagbart sätt där själva funktionen skyddas.

Flytt av hamnen och anläggande av en ringväg påverkar båda riksintesse hamn. Genom flytten av hamnen österut ges hamnen möjlighet att utveckla sin verksamhet och riksintresset som funktion kan då förbättras. Hamnen kommer att växa ur den befintliga uppställningsytan och en ny uppställningsyta i anslutning till en östlig infart kan ge en effektivare logistik



## RI KOMMUNIKATION

● Nytt läge hamn och uppställning

● Befintligt läge hamn och uppställning

— Ny infart hamnen inkl utredningsområde västra delen

- - - Alternativa sträckningar av västra delen av ringvägen

— Befintlig infart hamnen

- - - - Järnväg inkl framtida andra spår



## MILJÖKONSEKVENSER forts.

inom hamnen då körvägarna förenklas.

En östlig ringväg medför att trafiken inom hamnområdet slipper korsa järnvägen samt samsas med hamnens interna transporter, vilket skulle effektivisera trafiken inom hamnen och öka säkerheten.

Eftersom uppförande av nya funktionsblandade stadsdelar inom nuvarande hamnområde sker först efter det att hamnen flyttat bedöms detta inte stå i konflikt med riksintresset. För att säkra möjligheterna till fortsatt hamnverksamhet är det dock av stor vikt att miljöstörningar från hamnen beaktas. Vid planering och tillståndsgivning ska hänsyn tas till hamnens påverkan på omgivande områden. Influensområdet bestäms dels av hamnens fysiska utbredning, inklusive framtida utbyggnadsområden, dels av de restriktioner som beror på de miljöstörningar hamnverksamheten ger upphov till, till exempel buller och luftföroreningar. I gällande miljötillstånd för hamnen ingår flytt av färjelägen från väster till öster. För att även de cisterner som omfattas av riksintresseanspråket ska kunna flytta krävs ett nytt miljötillstånd. Dessutom ska de risk- och säkerhetsaspekter som är kopplade till hamnverksamheten beaktas, liksom möjligheterna att transportera farligt gods till och från hamnen. Detta utreds även i anslutning till detaljplan för ringvägen.

Med en flytt av hamnen och ny infart för hamntrafiken får de delar av infartsvägen som utgörs av riksintresse som ligger inom staden en annan funktion. Avgränsningen av riksintresset behöver då ses över och målsättningen är att ringvägen ska ta över riksintresseanspråket från E6/E22/Travemündeallén.

En östlig ringväg kommer tillsammans med en västlig del av ringvägen att leda trafik från trafikplats Maglarp till Trelleborgs hamn. Ringvägen är en förutsättning för att logistiken i och kring hamnen ska fungera så effektivt som möjligt. Den nya ringvägen kommer i sin helhet att anpassas efter hamntrafikens behov. Den västra delen av ringvägen är befintlig och har flera korsningspunkter samt leds genom ett verksamhetsområde. Åtgärder

behövs därför för att öka standarden och framkomligheten på denna sträcka. I planen redovisas tre alternativa sträckningar; en som följer befintlig sträckning, men med kapacitetshöjande åtgärder, och två som delvis utgör nya sträckningar. Kommunen förordar något av de två alternativen som innebär nya sträckningar norr om stadsbebyggelsen utmed Hedvägen. I det fortsatta arbetet kommer sträckningarna att studeras vidare för att säkerställa att framkomligheten för hamntrafiken blir god. En avvägning behöver även göras mot andra aspekter som buller, landskapsbild, kulturmiljö, naturmiljö, hushållning med mark mm. Dessa avvägningar kommer göras i det fortsatta arbetet med den fördjupade översiktsplanen. I utställningsskedet kommer kommunen att förorda ett av alternativen och konsekvenserna av detta kan då beskrivas mer ingående.

Ringvägen innebär en längre körsträcka för trafiken till hamnen och fler korsningspunkter. Framkomligheten till hamnen påverkas dock positivt med en ringväg utanför staden då körtider för tung trafik minskar (i vilken utsträckning beror på vilket alternativ som väljs för den västra delen) eftersom högre hastighet kan hållas och flödena inom hamnen förbättras.

Farleden in till hamnen utgörs av riksintresse sjöfart. Detta bedöms inte påverkas av planförslaget.

Ett andra spår utmed Kontinentalbanan förutsätts kunna anläggas väster om befintligt spår.

## FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

- Översyn av riksintresset där de funktioner som utgör riksintresse bevakas - hamn och väganlutning.
- Utredda västra delen av ringvägen vidare bland annat utifrån hamntrafikens framkomlighet.

## TRAFIKALSTRING

Idag är Trelleborg väl försörjt med kollektivtrafik i form av tåg samt stads- och regionbuss. Ändå sker en stor del av transportarbetet med bil. Bilinnehavet är över snittet för riket och Skåne och framkomligheten för biltrafik samt tillgången till avgiftsfri parkering är hög i Trelleborg. Det gör att andelen bilresor även för korta sträckor är hög.

En stor del av trafiken i staden är koncentrerad till Hamngatan och dess förlängning åt båda håll, samt Hedvägen och väg 108.

Resandet med kollektivtrafik har dock ökat i Trelleborg de senaste åren, både med tåg, regionbuss och stadsbuss. Inom en 30-årsperiod är det regionala färdmedelsmålet för trafiken i Skåne att ca 70% av resorna utgörs av buss, tåg, cykel och gång för en stad av Trelleborgs storlek/karaktär.

## KONSEKVENSER

Med en ökning av befolkningen ökar trafikarbetet. Planen föreslår en bebyggelsestruktur med fokus på förtätning i centrala lägen, som till stora delar är väl försörjda med kollektivtrafik, vilket ger förutsättningar för många att resa med kollektivtrafik. Några förtätningsområden längre ut i stadens kanter och med sämre tillgång till kollektivtrafik föreslås också. I dessa delar blir det viktigt att förbättra möjligheterna att resa med buss eller att lätt ta sig med cykel till närmaste busshållplats eller tågstation. Planen lyfter fram vikten av god tillgång till stadsbusstrafik.

Den framtida målsättningen för färdmedelsfördelning är att 42% av resorna i staden ska ske med bil till 2028 jämfört med dagens 54%. Konkreta åtgärder för hur denna trafikfördelning ska uppnås behöver förtydligas för att kunna utesluta negativa konsekvenser. Parallellt med planarbetet pågår arbete med trafikplan som innehåller åtgärder för hur målen för färdmedelsfördelning kan uppnås. I det fortsatta planarbetet kommer dessa frågor därför kunna förtydligas.

## MILJÖKONSEKVENSER forts.

I planen konstateras att parkering är ett viktigt verktyg i arbetet för att medverka till kombinationsresor och för att öka andelen hållbara resor och kommunen ska planera för parkering som främjar hållbara resval. Parkeringen i staden föreslås samlas och effektiviseras för att minska ytbehovet och möjliggöra förtätning med ny bebyggelse på ytor som idag utgörs av parkering. I det fortsatta planarbetet kommer ställningstaganden kring parkering att utvecklas. Det är då viktigt att tydligt relatera utbudet av parkeringsplatser till val av färdmedel. Viktiga aspekter kan vara tillgången till bra pendlingsparkering på strategiska platser, utbud, placering och utformning av cykelparkering, översyn av p-normer vid utbyggnad av nya områden samt hur parkeringsavgifter utformas.

För att minska trafikens utsläpp behövs en minskning av vägtransporter och även om mycket talar för att drivmedel och fordon kommer att vara mer miljömässigt hållbara i framtiden kommer ändå trängsel och buller att kvarstå om inte fler väljer mer yteffektiva färdmedel som kollektivtrafik, cykel eller gång. Hela-resan-perspektivet är också viktigt för såväl resor som transporter och det är framförallt kopplingen mellan noder och färdmedel som behöver stärkas och göras attraktiv. Kollektivtrafik, gång och cykel måste få en tydlig prioritering och ta

en större plats med högre framkomlighet i transportsystemet. Satsningar som krävs behöver leda till attraktiva stadsmiljöer där gång och cykel är det vanligaste färd-sättet och därefter kollektivtrafik. Detta i sin tur bidrar till mindre trängsel, buller, utsläpp och mer attraktiva livsmiljöer.

I planen lyfts fram att tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka och korta resor ska gå lika fort med cykel som med bil. Principen för den framtida trafikstruktur som föreslås i planen är att gaturummen i de centrala delarna utformas på ett sätt som prioriterar fotgängare och cyklister högt, bilar rör sig på de oskyddade trafikanternas villkor och samspelet mellan de olika trafikanterna är viktigt. Genom att balansera framkomligheten för bilar och tydliggöra prioriteringen av olika färdmedel i gaturummen kan olika kvalitativa parametrar hanteras och påverka val av färdmedel. Även attityd- och beteendepåverkan behövs för att skapa efterfrågan, acceptans och förutsättningar för mer hållbara transportval. Med sådana insatser kan nyttan av både ny och befintlig infrastruktur förstärkas samtidigt som efterfrågan på hållbara trafiklösningar ökar. Hur transportsystemet utformas har stor betydelse för hur det används. Detta är något man aktivt behöver arbeta med i det fortsatta planarbetet för att uppnå önskad trafikme-

delsfördelning där kollektivtrafik, gång och cykel får en större andel.

Planen ger förutsättningar för utbyggnad av nya större vägstrukturer i form av ringvägen, vilket förbättrar framkomligheten för bilar och om inte åtgärder för mer hållbara resor görs i staden riskerar det att leda till ökad biltrafik. Med en utbyggd ringväg underlättas för resor med bil mot Malmö/Lund jämfört med idag, vilket kan utan åtgärder innebära en sämre konkurrenskraft för kollektivtrafiken.

Föreslagen utformning av östra delen av ringvägen innebär nya kopplingar till staden. Ju fler kopplingar mellan staden och ringvägen desto större blir andelen trafik som väljer ringvägen istället för att köra genom staden. Men med fler kopplingar ökar även tillgängligheten med bil och risken ökar att fler väljer bilen som transportmedel vilket leder till ökad biltrafik, inducerad trafik, vilket också riskerar leda till minskad efterfrågan på kollektivtrafik. Tillgängligheten för bil samt hur attraktiv kollektivtrafik som finns att tillgå blir viktiga faktorer.

Ringvägen kommer innebära en viss minskning av trafikmängderna inne i staden. Generellt sett är minskningarna små, med undantag av Strandgatan (väg 9) väster om väg 108 och E6/E22 där



- TRAFIKALSTRING**  
 Nya kopplingar till ringväg  
 Gc-kopplingar  
 Prio fotgängare och cyklister  
 Ringväg  
 Alternativa sträckningar av västra delen av ringvägen



## MILJÖKONSEKVENSER forts.

minskningen blir betydande. De minskade flödena är generellt sett för små för att leda till märkbara förändringar av bullernivåerna i staden förutom för ovan nämnda vägar där en minskning kan komma att märkas. Ringvägen kan leda till att områden som idag inte är lika utsatta för buller från vägtrafik i norra och östra delen av staden utsätts för ökade bullernivåer. Ringvägen kan även komma att medföra en förändrad bullersituation för de bostäder som idag ligger på landsbygden. Dessa frågor utreds i pågående detaljplanearbete för östra ringvägen. Läs även Anläggning av ringväg på sida 194 och framåt.

I samband med att ringvägen anläggs är ambitionen att vägnätet inne i staden ska ges en mer stadsmässig utformning där fotgängare och cyklisterna ges mer utrymme. Hamngatans utformning blir central för att öka stadens koppling till kusten. Även med en omledning av hamntrafiken kommer trafikmängderna på gatan att vara relativt stora. Den stora skillnaden är att den tunga hamntrafiken försvinner samt att gatan inte behöver dimensioneras efter kraven på framkomlighet för hamntrafiken. Även väg 108 har potential att omvandlas till stadsgata och ge föreslagna förtättningsområden ett attraktivt sammanhang med utrymme för gång- och cykelkopplingar till centrum och en god närmiljö.

## FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

- Förtydliga konkreta åtgärder för att uppnå mål för färdmedelsfördelning.
- Beteendepåverkan kollektivtrafik och cykel.
- Utredda och motverka risk för inducerad trafik som följd av ny ringväg.
- Särskilt prioritera ny bebyggelse i goda kollektivtrafiklägen.

## HUSHÅLLNING MED JORDBRUKSMARK

Brukningssvård jordbruksmark är en nationell resurs som behöver värnas långsiktigt för att säkerställa livsmedelsförsörjningen. Marken får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Olika undersökningar visar att exploateringsgraden på jordbruksmark ökar i landet. Skåne är det län som exploaterar mest jordbruksmark, vilket kan förklaras av både expansiva städer och stor andel högvärdig jordbruksmark. 82 % av kommunens yta är jordbruksmark varav huvuddelen utgörs av de högsta klasserna klass 8-10. Jordbruksmarken som gränsar till Trelleborgs

tätort utgörs av klass 8-10.

Sedan förra FÖP:en för staden (Trelleborgs stad 2025) har några områden i stadens utkanter planlagts och/eller byggts ut på jordbruksmark.

## KONSEKVENSER

När jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse uppstår negativa konsekvenser för jordbruket på flera sätt. Dels i form av krav på skyddsavstånd till bostadsbebyggelse och dels för att åkrarnas areal blir mindre och i många fall svårare att odla rationellt. Den senare aspekten beror dock till stor del på vilken gröda som odlas på marken. Den lokala påverkan är alltså delvis beroende av vilka grödor som påverkas.

En stor del av kommunens samlade befolkningsutveckling sker i staden, vilket i sig bidrar till att mindre jordbruksmark tas i anspråk. Inom staden sker ny bostadsbebyggelse som förtätning av redan bebyggda områden och genom omvandling av befintliga byggnader och områden. På så sätt hushålls med jordbruksmark. Utvecklingen av verksamhetsområden sker delvis genom förtätning och effektivare utnyttjande av befintliga områden, Dalköpinge verksamhetsområde och Västerjär verksamhetsområde. En större utvidgning av verksamhetsområde föreslås i väster, vilket tar jordbruksmark



## JORDBRUKSMARK

Jordbruksmark som tas i anspråk för ny bebyggelse eller infrastruktur.



Verksamhetsområde



Ringväg



Alternativa sträckningar av västra delen av ringvägen

## MILJÖKONSEKVENSER forts.

i anspråk. Inga externa handelsområden utanför staden på ny mark föreslås. I stället utvecklas handeln genom förtätning av befintligt handelsområde vid Hedvägen och västerut samt genom fokus på centrumhandeln.

Östra delen av ringvägen (och även västra delen beroende på vilket alternativ som väljs) anläggs delvis på jordbruksmark. Hur stora ytor som tas i anspråk beror på detaljprojektering av kringytor, trafikplatser och underfarter/överfarter. Även kringområdena närmast vägen kan bli svårare att bruka rationellt. Vägen har placerats så nära järnvägen som möjligt för att minimera fragmentering av jordbruksmarken.

Föreslagna infrastruktursatsningar är dock av stor vikt för att skapa effektiva transportvägar för trafik till hamnen, förbättra miljön i de centrala delarna av staden och öka tillgängligheten till kusten.

Den föreslagna ringvägen kan i framtiden komma att utgöra en naturlig utbyggnadsriktning för staden. Risk finns då att jordbruksmarken mellan dagens stadsgräns och ringvägen i framtiden tas i anspråk för ny bebyggelse.

## FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

- Vid planläggning av områden på jordbruksmark eftersträvas ett effektivt markutnyttjande för att minimera ianspråktagandet av jordbruksmark.
- Vid detaljutformning av ringvägen eftersträvas att minimera markanspråket och uppkomst av ytor som inte längre kan brukas.

## MILJÖKVALITETS-NORMER

Miljökvalitetsnormer är ett styrmedel som syftar till att förebygga eller åtgärda ett miljöproblem. De miljökvalitetsnormer som är relevanta för Trelleborg är MKN vatten och MKN luft. Även MKN för omgivningsbuller är relevant för ringvägen då den överskrider ett visst antal fordon/år. I övrigt omfattas endast kommuner med

över 100 000 invånare av MKN omgivningsbuller.

## MKN LUFT

Från och med 2016 görs kontrollen av luftkvaliteten i Trelleborg som ett samarbete mellan Trelleborgs hamn och Trelleborgs kommun via ett gemensamt luftförbund.

Uppmätt årsmedelvärde för kvävedioxider understiger miljökvalitetsnormen, men överskrider det svenska miljömålets precisering. Nivåerna har legat stabilt på i stort sett samma värden sedan mätningarna startade och inget tyder på att miljökvalitetsnormen kommer att överskridas. Under året överskreds heller inte normen för NO<sub>2</sub> som dygns- eller timmedelvärde.

Partikelhalterna ligger under miljökvalitetsnormen, men överskrider det svenska miljömålets precisering. Miljökvalitetsnormen för PM<sub>10</sub> överskreds inte heller på dygnsbasis.

Halterna av svaveldioxid har sjunkit märkbart sedan färjorna 2008 började använda lågsvavligt bränsle vid kaj och ligger idag långt under miljökvalitetsnormen och även under det svenska miljömålets precisering. Ytterligare en markant förbättring skedde under 2015, då krav på lågsvavligt bränsle (0,1%) infördes.

En framtida ökning av godsmängderna till hamnen vägs upp av de rationaliseringsvinster som kan göras om hamnen flyttar. Halterna av framförallt kvävedioxid och PM<sub>10</sub> påverkas också av vägtrafiken. Dock visar spridningsberäkningar att en utbyggnad av Ringvägen påverkar halterna endast i mindre utsträckning. I stadskärnan förväntas luftkvaliteten bli något bättre jämfört med nuläget, medan luftkvaliteten i landskapet öster om Trelleborg förväntas bli något sämre som en följd av ringvägen. På samtliga ställen är luftcirkulationen god. Ringvägen avlastar staden från hamn- och genomfartstrafik. Dock utgörs en stor del av trafiken genom de centrala delarna av staden av trafik med målpunkt

i staden. En minskning av denna trafik är alltså viktig för att uppnå en förbättrad luftkvalitet. Planen föreslår åtgärder för en förstärkt kollektivtrafik och förbättrade förutsättningar för cykeltrafik.

## MKN VATTEN

Syftet med miljökvalitetsnormerna för vatten är att alla vatten ska uppnå god status senast år 2015. I vissa fall har tidpunkten då god status ska uppnås förlängas till ex 2021 eller 2027.

I Trelleborgs stad finns 5 vattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer. En utgörs av grundvatten (SV Skånes kalkstenar), två av vattendrag (Albäcken och Dalköpingeån) samt två av kustvatten (V Sydkustens kustvatten och Trelleborgs hamnområde).

Grundvattenförekomsten bedöms idag ha en god kemisk och kvantitativ status. Risk finns dock att den kemiska statusen inte uppnås 2021 till följd av miljögifter. Påverkanskällor är förorenade områden, jordbruk, transporter och infrastruktur.

Albäcken och Dalköpingeån bedöms idag ha dålig respektive måttlig ekologisk status på grund av övergödning och ska vara åtgärdat år 2027. Den kemiska statusen är för båda vattendragen idag god med undantag för vissa miljögifter.

För kustvatten Trelleborgs hamnområde bedöms den ekologiska statusen som måttlig pga påverkan från hamnverksamheten samt övergödning. För de kvalitetsfaktorer som ej är kopplade till hamnverksamhetens påverkan bedöms det möjligt att uppnå god status 2027. För kustvatten V Sydkustens kustvatten bedöms den ekologiska statusen som måttlig pga övergödning och det bedöms som möjligt att uppnå god status 2027. En större del av den totala tillförseln av näringsämnen kommer från havet och är svårare att påverka. Den kemiska statusen för båda kustvattnen är idag god med undantag för vissa miljögifter.

## MILJÖKONSEKVENSER forts.

Planen föreslår en sträckning av ringväg inom vattenskyddsområdet norr om staden. Västra delen av ringvägen kan också komma att tangera vattenskyddsområde. Ringvägen kan innebära en risk varför avvattning och olycksrisk måste studeras särskilt, vilket görs i pågående planarbete för östra ringvägen. Marken bedöms dock inte som särskilt infiltrationskänslig. I Trelleborgs stad täcks kalkberggrunden med lermorän som utgör ett gott skydd mot föroreningar från markytan. På vissa ställen kan dock fyllnadsmassor finnas som har en viss genomsläpplighet. Hanteringen av vägtagvatten studeras vidare i anslutning till detaljplanearbete för ö ringvägen. Enligt skyddsföreskrifter för vattentäkten får farligt gods endast transporteras på rekommenderade vägar vilket innebär att skyddsåtgärder måste vidtas.

På två ställen kommer östra ringvägen att korsa under järnvägen, i norr där ringvägen korsar kontinentalbanan i jordbrukslandskapet samt i söder där ringvägen korsar ett industrispår strax innan uppställningsytan. Även två gc-passager kommer att passera under ringvägen, mellan Gyllevägen och Engelbrektsgatan/Dalköpinge byaväg samt förlängning av en befintlig vid Östra Förstadsgatan. För dessa passager kan grundvattnet behöva sänkas tillfälligt eller permanent. En miljöprövning kommer att utföras för östra ringvägen där påverkan på grundvattnet utreds.

Planen föreslår där det är möjligt lokalt omhändertagande av dagvatten i nya områden. På så sätt kan vattnet renas innan det når havet.

Arbete med VA-plan pågår. Ställningstaganden i planen ska arbetas in i översiktsplanens utställningshandling. Vid upprättande av nya detaljplaner ska alltid en dagvattenutredning utföras. Utpekade större ytor lämpliga för dagvattenfördröjning pekas ut i planen och ska beaktas i den framtida planeringen.

### MKN OMGIVNINGSBULLER

Med en ringväg kommer bullernivåerna utmed Strandgatan (E6/E22) väster om

väg 108 att minska något. Östra ringvägen innebär emellertid också att områden som idag inte är lika utsatta för buller från vägtrafik, d.v.s. stadslandskapet i norr och öster, kommer att utsättas för ökade bullernivåer. Detta utgörs inte av helt tysta områden idag då landskapet genomkorsas av lokalvägar samt Kontinentalbanan, länsväg 108 och riksväg 9 men bullernivåerna kan förväntas bli märkbart högre. Detta utreds i samband med detaljplan för ö ringvägen.

## MILJÖKVALITETSMÅL

Riksdagen har beslutat om en samlad miljöpolitik för ett hållbart Sverige. Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Utöver generationsmålet finns 16 nationella miljö kvalitetsmål med preciseringar samt etappmål. 15 av miljö kvalitetsmålen gäller i Skåne.

I "Skånska åtgärder för miljömålen 2016-2020", som är det regionala åtgärdsprogrammet för att öka förutsättningarna att nå miljö kvalitetsmålen i Skåne, redovisas prioriterade åtgärder för att möta gemensamma utmaningar för en hållbar utveckling i länet.

Följande fem utmaningar anses vara särskilt viktiga för miljöarbetet i Skåne. För dessa utmaningar har i åtgärdsprogrammet strategiskt viktiga åtgärder kopplats.

- Hållbara transporter i Skåne
- Hänsyn till Skånes hav, sjöar och vattendrag
- Hushållning med Skånes mark- och vattenresurser
- Skydd av Skånes natur- och kulturvärden Hållbar konsumtion i Skåne

I FÖP Trelleborgs stad 2035 har hänsyn tagits till flera av de åtgärder som beskrivs i åtgärdsprogrammet, se beskrivning nedan.

### HÅLLBARA TRANSPORTER I SKÅNE

Den fördjupade översiktsplanen stärker kollektivtrafiken och ger förutsättningar för ett ökat kollektivtrafikresande. Infrastrukturen för gång- och cykeltrafik utvecklas. Framkomligheten för gång, cykel, tåg och buss prioriteras framför biltrafik och gaturummen byggs med människan i centrum. Utbyggnaden av Ringvägen bidrar dock till förbättrad tillgänglighet för biltrafik. Föreslagna förändringar av vägnätet bidrar till att bullernivåerna utmed Strandgatan (E6/E22) väster om väg 108 minskar något. Däremot ökar bullernivåerna i norra och östra delarna av Trelleborg.

### HÄNSYN TILL SKÅNES HAV, SJÖAR OCH VATTENDRAG

Arbete pågår med att ta fram en kuststrategi för hela kommunen med vidare studier av hur översvämningsskydd ska placeras och utformas. Möjlighet att anlägga svåmområden för vattenhushållning finns i anslutning till ådalarna.

Ny bebyggelse sker som förtätning av befintlig bebyggelse och utvidgning av staden inåt land, samt på redan ianspråktagen mark i hamnen. Kusten fredas från bebyggelse i icke stadsnära läge. Strandskyddet som omfattar Nyhemsparken kommer att påverkas av Östra hamninfarten då det delvis behöver upphävas. Strandskyddet kring Dalköpingeån kan komma att påverkas av utbyggnaden av Ringvägen. Även Albäckens strandskydd kan komma att påverkas av utbyggnaden av Hedvägens handelsområde, då föreslagen utbredning gränsar till bäcken och dess biflöden. Direkt i anslutning, norr om staden, ligger Trelleborg och Fuglie vattenskyddsområde, vilket påverkas av en utbyggnad av Ringvägen.

### HUSHÅLLNING MED SKÅNES MARK- OCH VATTENRESURSER

För att hushålla med den goda åkermarken fokuserar FÖP:en på förtätning av staden och omvandling av befintliga byggnader och områden i centrala lägen. Den nya ringvägen tar värdefull jordbruksmark i anspråk och påverkar Dalköping-



## MILJÖKONSEKVENSER forts.

eån. Även utbyggnaden av verksamhetsområde i väster påverkar Albäcken och tar värdefull jordbruksmark i anspråk. Arbete med VA-plan pågår och kommer att arbetas in i FÖP:en i nästa skede.

## SKYDD AV SKÅNES NATUR- OCH KULTURVÄRDEN

Tidigare har en kulturmiljöutredning tagits fram. Ambitionen är att det kulturella, historiska och arkitektoniska arvet bevaras, används och utvecklas genom åtgärder som tar tillvara och lyfter fram historiska strukturer och byggnader. Särskilt viktiga historiska stråk, strukturer och byggnader i stadens centrala delar har arbetats in i FÖP:en. Parallellt med FÖP-arbetet tas även ett kulturmiljöprogram fram och ställningstaganden från detta arbetas in i planen. FÖP:en betonar vikten av att inventera naturmiljöer för att kunna ta tillvara och utveckla naturvärden och biologisk mångfald. Grönstrukturer binds ihop och tillgängligheten till gröna miljöer förbättras. Nya våtmarker kan skapas. Nya etappmål finns kring grön infrastruktur i "Skånes gröna infrastruktur 2018.". Etappmål om metod för stadsgröniska och ekosystemtjänster i urbana miljöer är att kommunerna ska senast 2020 ha tillgång till en utvecklad metod för att ta tillvara och integrera stadsgröniska och ekosystemtjänster i urbana miljöer vid planering, byggande och förvaltning i städer och tätorter. Etappmål om integrering av stadsgröniska och ekosystemtjänster i urbana miljöer är att en majoritet av kommunerna ska senast 2025 ta tillvara och integrera stadsgröniska och ekosystemtjänster i urbana miljöer vid planering, byggande och förvaltning i städer och tätorter.

Ringvägen kan komma att innebära påverkan på riksintresse för kulturmiljön M139 och M136, där även kända fornlämningar finns registrerade. En ny ringväg skapar även en visuell barriär och avskärmar landskapet, framförallt om bullerskyddsåtgärder kan komma att krävas. Planskilda passager kommer att bli påtagliga i landskapet. Även själva trafiken på ringvägen kan komma att ut-

gör en visuell barriär då den blir väl synlig i det flacka och öppna landskapet. Skåneleden kommer att behöva passera ringvägen. Även befintliga cykelvägar som kan tänkas användas för cykelturism behöver passera. Ringvägen utgör för dessa leder en barriär i landskapet som ska passeras. Dock utgör redan idag järnvägen delvis en barriär men ringvägen kommer att utgöra en mer storskalig struktur att ta sig över eller under.

## HÅLLBAR KONSUMTION I SKÅNE

Strategierna för denna del av åtgärdsprogrammet riktar sig inte främst mot sådant som går att påverka inom ramen för ett översiktsplanearbete. Föreslagen handelsstruktur uppmuntrar till hållbara handelsvanor då stadskärnan stärks och handeln framförallt integreras i stadsmiljön. Inga externa lägen för handelsetablering föreslås.

## PLANENS PÅVERKAN PÅ MILJÖKVALITETSMÅLEN

Nedan redovisas hur planen påverkar de miljö kvalitetsmål som är relevanta i detta sammanhang, dvs de mål som kan påverkas av åtgärder på översiktsplanenivå. I kommunen pågår även arbete med framtagande av lokala miljömål. Beskrivningen av miljömålen nedan följer den indelning som görs i det pågående, lokala miljömålsarbetet.

## HAV OCH INLANDSVATTEN I BALANS

(Berör miljömålen Ingen övergödning, Levande sjöar och vattendrag, Hav i balans samt levande kust och skärgård, Myllrande våtmarker).

Lokalt omhändertagande av dagvatten föreslås där så är möjligt med hänsyn till markens beskaffenhet. Arbete med VA-plan pågår och kommer att arbetas in i FÖP:en i nästa skede. I samband med planarbetet pågår framtagande av grönplan som även den arbetas in i nästa skede. FÖP:en redovisar skyddsområdet för vattentäkter. Ringvägen passerar

vattenskyddsområdet och kan innebära en risk varför avvattning och olycksrisk studeras. Enligt skyddsföreskrifter för vattentäkten får farligt gods dock endast transporteras på rekommenderade vägar vilket innebär att skyddsåtgärder måste vidtas. Dalköpingeån kan komma att påverkas av en utbyggnad av Ringvägen. Ny bebyggelse sker som förtätning av befintlig bebyggelse och utvidgning av staden inåt land, samt på redan ianspråktagen mark i hamnen.

## NATUR OCH LANDSBYGD I LEVAND E MÅNGFALD

(Berör miljömålen Levande skogar, Ett rikt odlingslandskap, Ett rikt växt- och djurliv).

Befintliga naturmiljöer tas tillvara och utvecklas. Stråk som länkar samman grönstrukturer kan fungera som spridningskorridorer för djur och växter. Med de föreslagna sammanlänkande stråken bedöms planen kunna bidra till att miljömålen nås genom förbättrade förutsättningar för biologisk mångfald. En ny ringväg tar värdefull jordbruksmark i anspråk.

## GIFTFRI OCH HÄLSOSAM LIVSMILJÖ

(Berör miljömålen Frisk luft, Bara naturlig försurning, Giffri miljö, Grundvatten av god kvalitet).

Planen innebär en förbättrad tillgång till kollektivtrafik samt ett attraktivt cykelnät, vilket kan bidra till minskat bilberoende och påverka luftföroreningar och utsläpp av försurande ämnen i en positiv riktning. Dock riskerar utbyggnaden av ringvägen att minska kollektivtrafikens konkurrenskraft. Förutsättningarna för hållbara transporter behöver förbättras i en sådan utsträckning att ringvägen inte leder till ökad biltrafik. De i planen föreslagna omläggningarna av trafikstrukturer ger förutsättningar för en förbättrad luftkvalitet i de centrala delarna av staden då hamn- och genomfartstrafik flyttas utanför staden. Även ombyggnaden av hamnen innebär, åtminstone på sikt, att utsläpp från sjöfarten minskar i den centrala

## MILJÖKONSEKVENSER forts.

delen av staden. I och med en framtida utbyggnad av bostäder i hamnområdet kommer eventuella markföroreningar att identifieras och saneras. Hänsyn tas till grundvattenförekomster och vatten-skyddsområden.

### GLOBALT ANSVAR

(Berör miljömålet Begränsad klimatpåverkan).

Planen föreslår ny bebyggelse i områden som riskerar att i framtiden drabbas av översvämningar och stigande havsnivåer. Arbete pågår med att ta fram en kust-strategi för hela kommunen med vidare studier av hur översvämningsskydd ska placeras och utformas. Ytor för dagvat-tenhantering pekas ut. Med en ökning av befolkningen ökar trafikarbetet. För att minska trafikens utsläpp behövs en minskning av vägtransporter. Tillgänglig-heten med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka. Dock riskerar ringvägen att bidra till ökad biltrafik och minskad konkurrens-kraft för kollektivtrafiken. Frågorna om översvämning och ökat trafikarbete behö-ver hanteras i det fortsatta planarbetet.

### GOD BEBYGGD MILJÖ

(Berör miljömålet God bebyggd miljö).

En utbyggnad av kollektivtrafik och cykelnät ger förbättrad tillgänglighet till miljövänliga transporter. Omläggning av trafikstrukturen ger förbättrad miljö i staden med bättre luftkvalitet och färre barriärer där många människor bor och rör sig. En ny ringväg skapar även en visuell barriär och avskärmar landskapet, framförallt om bullerskyddsåtgärder kan komma att krävas.

Förtätning av staden och blandade funk-tioner i nya områden ger förutsättningar för levande stadsmiljöer och ett effektivt markutnyttjande. Det kan också leda till ökat slitage på parker och grönom-råden varför det är viktigt att tillräckliga grönytor avsätts. Utveckling av handel och verksamheter sker i stor utsträckning i form av förtätning av befintliga strukturer. Grönstrukturen förstärks och tillgänglighe-

ten förbättras. Vid stadens utbyggnad tas hänsyn till natur- och kulturmiljövärden. En del av utbyggnaden av nya områden sker dock på värdefull jordbruksmark. Med dessa åtgärder bedöms planen kunna bidra till att miljömålet nås, under förutsättning att man lyckas förbättra förutsättningarna för hållbara transporter i en sådan utsträckning att ringvägen inte leder till ökad biltrafik.



# ÖVRIGA SAMLADE KONSEKVENSER



Utöver de konsekvenser som tidigare beskrivits ger planförslaget ytterligare konsekvenser. Dessa beskrivs med utgångspunkt från de konkreta åtgärder som planförslaget innebär: flytt av hamnen, utveckling av Sjöstaden, förtätning av staden och anläggande av en ringväg. Samtliga åtgärder relaterar till planförslagets övergripande målbilder och strategier, vilka därmed också fungerat som utgångspunkter för beskrivningen. Även relevanta nationella, regionala och lokala mål, som beskrivits tidigare utgör viktiga utgångspunkter. Konsekvenserna beskrivs samlat utifrån sociala, ekonomiska och miljömässiga aspekter. Avslutningsvis beskrivs planens konsekvenser för de områden som utgörs av riksintresse.

## FLYTT AV HAMNEN

Direkta konsekvenser av att hamnen flyttar är att hamnverksamheten får ökade möjligheter att utvecklas och att kusten tillgängliggörs för allmänheten i större utsträckning än idag. Hamnverksamheten kan expandera, effektiviseras och moderniseras, vilket är positivt både utifrån ett ekonomiskt och miljömässigt perspektiv. Flytten innebär även att hamnen kan ta emot nästa generations färjor som är miljövänligare än dagens, i första hand på grund av att hamnområdet ökar i storlek. Möjlighet ges även till landansluten elförsörjning, vilket är positivt ur utsläppssynpunkt. I och med föreslagen ringväg kan uppställningsytor till hamnen placeras utanför de centrala delarna av staden, i anslutning till både ringvägen och järnvägen. Sannolikt skapar hamnens flytt nya arbetstillfällen, minskar miljöbelastningen och lockar ny typ av arbetskraft.

Andra utvecklingsmöjligheter som uppstår då hamnen flyttar är att nuvarande hamnområde kan omvandlas till en integrerad del av den centrala staden, med nya funktionsblandade stadsdelar. Detta har en rad positiva konsekvenser, vilka beskrivs i kommande avsnitt.

En negativ konsekvens av att flytta hamnen är att det är kostsamt. Detta behöver dock vägas mot vinsterna för både

hamnverksamheten och utvecklingen av staden i övrigt. En negativ konsekvens är också att de områden som gränsar till det nya hamnområdet, i högre grad än i dag, kommer att utsättas för buller, luftföroreningar, risk för olyckor med farligt gods och ökad trafik. Det är viktigt att i fortsatt planering utreda detta ytterligare för att kunna minimera de negativa effekterna.

Flytt av hamnen innebär en väsentlig ändring av stadens karaktär som idag präglas av hamnens närvaro. Detta kan ses som en negativ konsekvens, men är övervägande positivt då det ger möjlighet att skapa en mer sammanhängande stad med ökad fysisk och visuell kontakt med kusten.

## UTVECKLING AV SJÖSTADEN

Genom omvandling av nuvarande hamnområde, från industri-/verksamhetsområde till en ny stadsdel med blandade funktioner, tillgängliggörs kusten som både urban miljö, bostadsmiljö och rekreativ miljö. Fler människor, såväl boende som besökare, kan ta del av de kvaliteter som stadens kustnära läge innebär. Stadens attraktivitet ökar och identiteten som kuststad stärks. Detta har sannolikt positiva konsekvenser socialt och ekonomiskt. Bland annat kan det främja upplevelsen av stolthet över staden bland boende och verksamma, bidra till ökad inflyttning och ökad turism.

Marken inom nuvarande hamnområde är redan idag ianspråktagen och till största delen hårdgjord. Detta, i kombination med områdets läge nära de centrala delarna av staden och nära havet, gör att omvandling av området innebär ett effektivt utnyttjande av marken i staden och kommunen. Befintlig infrastruktur kan nyttjas och/eller byggas ut, det finns ett fungerande kollektivtrafiknät som området kan kopplas till (dock krävs nya dragningar av linjer för att få en fungerande kollektivtrafik till Sjöstaden) och jordbruksmark behöver inte tas i anspråk för ny bebyggelse. Detta har positiva effekter, sett ur ett miljömässigt och ekonomiskt perspektiv.



Hamnområdets storlek och läge ger goda möjligheter att skapa ett brett utbud av offentliga rum och en variation i bebyggelsen för att tillgodose behov och önskemål från olika grupper. Detta bidrar till att stadsrummen blir befolkade och att människor möts, vilket är positivt med avseende på sociala aspekter som trygghet och tillit.

Genom att nuvarande hamnområde integreras som en del av staden får centralstationen ett mer centralt läge och tydligare kopplingar till både havet och staden. Detta främjar resande med tåg, både i form av fritidsresor, arbetspendling och pendling till närliggande städer med universitet/högskola. Centralstationens läge i ett nytt sammanhang kan också antas främja turismen. Sammantaget har detta positiva konsekvenser utifrån ett socialt, ekonomiskt och miljömässigt perspektiv.

Vid omvandling av nuvarande hamnområde finns goda möjligheter att bygga ut gång- och cykelvägnätet och på så sätt främja hållbart resande och fysisk aktivitet.

I och med omvandling av hamnområdet ökar utbudet av bostäder i havsnära läge. Detta är positivt utifrån ett socialt och ekonomiskt perspektiv eftersom det generellt sett är attraktivt med havsnära boende och en säker investering för exploatörer. Samtidigt finns risk att det stänger ute mindre resursstarka grupper och att det därigenom bidrar till en segregerad stad. Det är av stor vikt att målpunkter viktiga och tillgängliga för hela staden placeras här och tillgängliggörs för alla trelleborgare.

Omvandling av hamnområdet ger möjlighet att lyfta fram stadens historia genom att bevara och utveckla miljöer och/eller strukturer i området som är karaktäristiska för hamnen och som går att kombinera med en ny stadsdel. På så sätt kan en ny stadsdel, unik för Trelleborg, skapas. Omvandlingen ger också möjlighet att lyfta fram det kulturhistoriskt värdefulla stråket Skånelinjen (även kallat

Per Albin-linjen) och tillgängliggöra det i större utsträckning.

En negativ aspekt av att nyttja nuvarande hamnområde för blandad stadsbebyggelse är att närheten till havet kan komma att kräva extra åtgärder vad gäller väder och klimat, exempelvis för att motverka blåsiga miljöer och påverkan vid skyfall och havsnivåhöjning. När skyddsåtgärder mot havsnivåhöjning genomförs är det viktigt att utreda eventuell påverkan på kringliggande områden. Dock kan exploateringen av hamnområdet ge förbättrad möjlighet att lösa dessa frågor på sätt som är positiva både för de nya stadsdelarna och för befintlig innanförliggande bebyggelse.

Vid planläggning av Sjöstadens återinträder strandskyddet som då behöver upphävas. Området är idag ianspråktaget av hamnverksamheten på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Med Sjöstadens utveckling ökar tillgängligheten för allmänheten till kusten och livsvillkoren för växter och djur har förutsättningar att förbättras.

Stora utbyggnadsområden, som hamnområdet, innebär utmaningar vad gäller bland annat skalan och samordning i planerings- och byggprocessen. Samtidigt ges möjligheter att arbeta med helhetsgrepp på ett annat sätt än i befintliga miljöer och på så sätt skapa långsiktiga och robusta lösningar. Exempelvis kan klimatiförändringar, gröna och blå strukturer, samhällsservice och fysiska kopplingar hanteras genom strategisk planering i ett tidigt skede och åtgärderna på så sätt integreras i såväl stadsbyggnadsprocessen som den färdiga stadsmiljön. Långsiktigt har detta positiva konsekvenser både socialt, ekonomiskt och miljömässigt. Kortsiktigt kan det dock bli kostsamt eftersom satsningar görs i förebyggande syfte.

Vid omvandling av nuvarande hamnområde krävs sanering av marken. Detta kommer att medföra stora kostnader men är positivt med avseende på miljön och människors hälsa.

## FÖRTÄTNING AV STADEN

Att bygga tät och blandad stad nära befintlig service och kollektivtrafik kan underlätta vardagslivet för boende och verksamma i staden, vilket är positivt utifrån ett socialt perspektiv. Det bidrar också till ökad rörelse- och handlingsfrihet för grupper som inte har möjlighet att förflytta sig så långt. Närheten till både kollektivtrafik och service främjar också ett hållbart resande genom att förutsättningarna för att gå, cykla och åka kollektivt ökar. Dessutom ger förtätning av staden ökat underlag till kollektivtrafiken, vilket möjliggör utbyggnad och förbättringar av denna. Detta främjar ett hållbart resande ytterligare.

Planens fokus på att stärka stadskärnan kan bidra till ökad attraktionskraft för de centrala delarna även som boendemiljö.

En negativ effekt av att förtäta staden är att det medför ökat slitage på grönytor och andra offentliga rum. Det är därför viktigt att tillföra nya grönytor och mötesplatser, vilket studeras i pågående arbeten med grönplan och stadsmiljöprogram. Grönytorna är även viktiga med hänseende på dagvattenhantering. En tätare stad kan medföra svårigheter att hantera dagvattnet, varför detta måste utredas ytterligare i fortsatt planering. I planen pekas ytor viktiga för dagvattenhantering ut.

Då antalet invånare ökar är det viktigt att skapa en trafikstruktur som uppmuntrar hållbart resande för att motverka att den ökade befolkningen ger upphov till ökad biltrafik. Detta kan medföra trängsel och negativa effekter på miljön. Det är därför betydelsefullt att genomföra åtgärder som innebär att ett hållbart resande främjas. Genom att kommunen aktivt arbetar med färdmedelsfördelningen kan antalet bilresor per person minska och befolkningen i staden på så sätt öka utan att antalet bilresor ökar.

På samma sätt som omvandling av hamnen innebär ett effektivt markutnytt-

jande gör även förtätning av stadens centrala delar det. Också här kan befintlig infrastruktur nyttjas, närhet ges till kollektivtrafik, service och rekreationsytor och jordbruksmark behöver inte tas i anspråk för ny bebyggelse.

Den förtätning av staden som beskrivs i planförslaget innebär även att stadens olika delar i högre grad integreras – både olika geografiska områden och olika typer av strukturer så som gröna och blå strukturer, gång- och cykelvägnät och funktioner för samhällsservice. Detta har positiva sociala och miljömässiga konsekvenser och därigenom även positiva ekonomiska konsekvenser. Att i högre grad än idag koppla samman områden kan exempelvis främja integration mellan olika grupper och skapa ökad tillit mellan människor. Sammanhängande gröna och blå strukturer kan uppmuntra till såväl fysisk aktivitet som möten mellan människor, fungera som spridningskorridorer för djur och växter samt öka den biologiska mångfalden. Även ett sammanhängande gång- och cykelnät och en robust struktur av samhällsfunktioner bidrar till ökad fysisk aktivitet och möten mellan människor, liksom ett enklare vardagsliv.

Både havsnära boende och boende med urbana kvaliteter är generellt sett eftertraktade. Detta innebär att en förtätning av staden är positiv utifrån ett social och ekonomiskt perspektiv eftersom utbudet av sådana bostäder ökar och det innebär en säker investering för exploaterare. Samtidigt finns det även här risk att det stänger ute mindre resursstarka grupper och att det därigenom bidrar till en segregerad stad. Detta handlar både om att nybyggda bostäder ofta är relativt dyra och att priset på befintliga bostäder kan stiga i och med ökad efterfrågan.

De centrala delarna av staden rymmer kulturhistoriskt värdefulla miljöer. Vid förtätning av staden kan dessa lyftas fram och tillgängliggöras för att öka förståelsen för stadens historia och den fysiska miljön i sig, vilket studeras i pågående arbete med kulturmiljöprogram. Detta antas ha positiva konsekvenser för det kollektiva

kulturarvet. Den historiska miljön har dessutom ett ekonomiskt värde genom att den höjer stadens attraktivitet och bidrar till att skapa en unik karaktär. Att bevara och utveckla historiska miljöer kan också ha positiva miljömässiga konsekvenser i och med att upprustning av befintliga byggnader och återanvändning av gammalt byggnadsmaterial ofta är mer effektivt vad gäller resursanvändning än att bygga nytt. Samtidigt kan bevarande av historiska miljöer ha negativa ekonomiska konsekvenser genom att det kan vara fördyrande.

## ANLÄGGANDE AV RINGVÄG

Flytt av hamnen, omvandling av nuvarande hamnområde påverkar tillfarten till hamnen som idag sker via E6/E22/Travemündeallén. Planförslaget innebär att trafik till/från hamnen, farligt godstrafik och genomfartstrafik flyttas ut från centrum till en ringväg. Ringvägen är primärt ett sätt att bidra till utveckling av hamnverksamheten. Genom ringvägen och den östliga infarten förbättras flödena inom hamnen och vid uppställning innan incheckning. Ringvägen ger också förutsättningar att anlägga en vilotidsparkering i direkt anslutning till hamnen. Restiden för tunga fordon till och från hamnen bedöms minska, trots att resvägen blir längre och innehåller fler korsningspunkter.

Ytterligare en positiv effekt av ringvägen är att den avlastar E6/E22/Travemündeallén. Detta innebär att vägarnas barriäreffekt minskar, vilket är fördelaktigt både för den befintliga stadskärnan och för utvecklingen av Sjöstaden. Även risken för olyckor med farligt gods i stadskärnan minskar eftersom rekommenderad led för farligt gods flyttas ut och hamntrafiken inte längre går lika nära stadskärnan.

Vid anläggande av en ringväg kan trafiksäkerheten höjas och fler entréer till staden kan skapas, vilket bidrar till att göra trafiksystemet mindre sårbart. Om entréerna dessutom utformas så att de blir tydliga och välkomnande bidrar det även till god orienterbarhet.

En negativ konsekvens av föreslagen ringväg är att själva anläggandet av vägen är kostsamt. Detta behöver dock vägas mot de vinster som görs i form av minskade kostnader för olyckor och bullerreducerande åtgärder, mer mark att bebygga i centrala lägen och kortare restider och ökad effektivisering för hamntrafik.

Ytterligare negativa konsekvenser av ringvägen är att de områden som gränsar till denna blir påverkade av buller och risk från transporter med farligt gods, att den skapar en fysisk och visuell barriär mellan staden och omgivande landskap och att den riskerar medföra ökad trafik. Mot bakgrund av detta är det viktigt att fortsatt utreda vilka bullerreducerande åtgärder som krävs och hur dessa ska placeras och utformas, hur vägen ska kunna korsas på ett säkert sätt och hur andra färdssätt än bil ska kunna bli mer attraktiva. Ringvägen kan också komma att påverka vattenskyddsområdet norr om staden. Även detta behöver utredas vidare i fortsatt planering.

Den ökade körhastigheten på ringvägen ger ökad drivmedelsförbrukning. Dock kan med den nya vägen köbildningar undvikas, vilket är positivt för miljön. Trots ett ökat trafikarbete bedöms en utbyggnad av ringvägen leda till trafiksäkerhetsvinster då trafiken färdas på säkrare vägar. Ytterligare en negativ konsekvens av föreslagen ringväg är att jordbruksmark tas i anspråk (se vidare under Betydande miljöpåverkan). Markytan som tas i anspråk begränsas väsentligt av dess lokalisering intill järnvägsspåren.

## PÅVERKAN PÅ BEFINTLIGA BOSTÄDER

### Östra ringvägen

Ringvägen kommer att anlägga nära en del befintliga bostäder, varav vissa inte längre blir lämpliga för bostadsändamål. Det kan handla om byggnader som ligger inom vägsträckningen, eller att buller- eller riskpåverkan bedöms bli så stor att fortsatt bostadsändamål inte är möjligt i vägens närhet. För att minska bullerpåverkan för övriga bostadsfastigheter

behöver bullervallar alternativt bullerskärmar sättas upp utmed vägen. En annan lösning är att sänka vägen och på så sätt få en automatisk bullerreducering utmed dess sidor. För en del bostäder kan det vara möjligt att vidta fastighetsnära åtgärder, exempelvis byte av fönster och friskluftsventiler. Bullerpåverkans kumulativa effekt tillsammans med det buller som alstras från järnvägstrafiken behöver bedömas. En framtida diskussion behöver inledas med trafikverket kring möjliga åtgärder.

Bullerskärmar kan även spela en betydande roll som riskreducerande faktorer eftersom dessa minskar konsekvenserna om en olycka skulle ske utmed ringvägen, till exempel en avåkning, eller kollision med fordon lastad med farligt gods. I den riskutredning som Trelleborgs kommun låtit göra rekommenderas dock inga bostadsbyggnader inom 30 meter från vägbanan. I undantagsfall kan detta komma att medges förutsatt att andra skyddsåtgärder, till exempel åtgärder i fasaden, görs.

I det pågående arbetet med detaljplan Östra ringvägen fördjupas konsekvenserna ytterligare.

#### *Östra hamninfarten*

Den östra hamninfarten innebär att trafiken till och från hamnen kommer närmre bostäder. En del av dessa kommer därför inte längre vara lämpliga för bostadsändamål. Inom ramen för detaljplanearbetet för hamninfarten kommer det preciseras vilka fastigheter som berörs. Luftkvaliteten kommer, enligt en utredning som konsultbolaget Sweco har tagit fram, förändras högst marginellt. Vägen orsakar även vissa ljud- och ljuskonsekvenser i ringvägens närområde. När det gäller buller behöver åtgärder vidtas för att uppfylla trafikbullerförordningens rekommendationer när det gäller ljudkrav. Buller kan åtgärdas med hjälp av skärmar utmed vägen. Höjden på dessa behöver preciseras i detaljplanearbetet samt under detaljprojekteringen. Trots åtgärder kommer några av de befintliga bostäderna dock inte längre vara lämpliga för bostadsändamål.

Bullerskärmar kan även komma att påverka stadsbilden.

En annan konsekvens är att hamnleden tar parkmark i anspråk. När det gäller ljusstörningar utgår planeringen från att bländning från trafik och vägbelysning inte skall innebära störningar för de närboende. Detta kan delvis avhjälpas med skärmar.

Vägbanan kommer att kantas av avåkningsskydd och rekommenderat skyddsavstånd till närmsta bostadshus föreslås i riskutredningen vara minst 30 meter. Bostadsbebyggelse närmare än så kräver särskilda åtgärder i fasad.

I det pågående arbetet med detaljplan Östlig hamninfart fördjupas konsekvenserna ytterligare.

#### LANDSKAPSBILD

Ringvägen planeras att ligga i marknivå eller upp till max 1,5 m över marknivå. Planskilda passager kan komma att anläggas på några ställen vilka blir påtagliga i landskapet om de ligger ovan mark. Även själva trafiken på ringvägen kan komma att utgöra en visuell barriär då den blir väl synlig i det flacka och öppna landskapet.

Ringvägen kommer att innebära en påverkan på landskapsbilden. Väg, trafikplatser och bullerskydd innebär stora förändringar när det gäller brutna siktlinjer och upplevelsen av landskapet. Delar av det omgivande landskapet har vissa kulturmiljövärden. Ambitionen är att väglandskapet i möjligaste mån skall anpassas till detta och att påverkan skall bli så begränsad som möjligt.

Ringvägen kan även komma att påverka fornlämningar och objekt som omfattas av biotopskydd.

#### GÅNG- OCH CYKEL

I och med att E6/E22 avlastas från hamntrafik kan vägarna omformas med större fokus på fotgängare och cyklister och med stadsmässiga kvaliteter. Tillsammans med ett i övrigt väl utvecklat

cykelnät skulle detta kunna innebära att de korta bilresorna inom staden minskar. Men ringvägen innebär också en förbättrad tillgänglighet för bil på ett sätt som riskerar öka biltrafiken för resor till och från staden. Detta beskrivs ytterligare i samband med de frågor som bedömts få betydande miljöpåverkan.

Planförslaget kommer att påverka flera av stadens cykelstråk. Till exempel innebär ringvägen att Klörupsvägens cykelförbindelse norrut skärs av samt att cykeltrafik på Dalköpinge byaväg försvåras då cykeltrafiken behöver korsa den trafikerade Östra ringvägen. I söder passerar Östra ringvägen ett industrispår. Där kan en planskild gång- och cykelpassage anläggas parallellt med spåret.

Utöver befintlig planskilda gång- och cykelpassager kan det tillkomma nya passager som korsar ringvägen eller hamninfarten. Trygghetsaspekter kan behöva beaktas vid utformning av dessa.

Även cykelturism kan komma att påverkas då ringvägen utgör en barriär i landskapet som ska passeras. Dock utgör redan idag järnvägen delvis en barriär men ringvägen kommer att utgöra en mer storskalig struktur att ta sig över eller under.

Skåneleden som går från centrum via Gyllevägen norrut kan komma att påverkas negativt av ringvägen då ringvägen måste passeras. Ringvägen leds på detta ställe över Gyllevägen.

#### STRANDSKYDD

Anläggandet av den östra hamninfarten innebär att strandskyddet kommer behöva upphävas för en mindre del av det strandskyddade området utmed kusten strax öster om Kontinentalbanan. Området är redan idag påverkat av kommunikationsanläggningar och behöver tas i anspråk för ett angeläget allmänt intresse, tillfart till hamnen, som måste ligga vid havet.



## VÄSTRA DELEN AV RINGVÄGEN

För västra delen av ringvägen utreds i samrådet tre alternativa sträckningar – alternativ 1 som följer befintliga vägar, alternativ 2 som delvis utgörs av ny sträckning samt alternativ 3 som delvis är en ny sträckning genom jordbrukslandskapet. Se sid 114-117 för mer ingående beskrivning av sträckningar.

Alternativ 1 bedöms ha minst påverkan då det innebär att befintlig vägsträckning utnyttjas. Vad gäller olyckor bedöms alternativ 1, som innehåller flest korsningspunkter, kunna innebära en högre risk för olyckor för farligt godstransporter. Alternativ 1 går också närmast befintliga bostäder vilket kan påverka risken för närboende vid olycka. Samtidigt finns möjlighet att vidta riskreducerande åtgärder. För kollektivtrafiken innebär alternativ 1 att det ökade flödet på Hedvägen som uppstår påverkar framkomligheten något. Alternativet innebär ca 25 sekunders längre restid för kollektivtrafiken än övriga alternativ. Med de förväntade ökade trafikflödena kan trafiksäkerhetshöjande åtgärder exempelvis i form av planskilda korsningar behövas.

Alternativ 2 bedöms ha begränsad påverkan men innebär större konsekvenser än alternativ 1. Jordbruksmark kommer att tas i anspråk. Den planskilda korsningen mellan Ståstorps byaväg och ringvägen kan, beroende på utformningen, få både visuell och fysisk påverkan på landskapet och de värden som finns i området. Vid en översiktlig analys av risk och säkerhet bedöms alternativ 2 ha en lägre risk för olyckor än alternativ 1 men en högre risk än alternativ 3. Det som påverkat bedömningen av risken för olycka är antalet korsningspunkter. Även avståndet till befintliga bostäder spelar roll för bedömningen. För alternativ 2 är det längre än i alternativ 1. Ett antal nya bostäder och fastigheter kommer att beröras av vägen varför konsekvenserna för dessa fastigheter måste utredas vidare.

Alternativ 3 bedöms få störst konsekvenser bland annat då alternativet innebär

att jordbruksmark tas i anspråk samt att det ligger inom och i direkt anslutning till riksintresseområde för kulturmiljövård. Jordbrukslandskapet är öppet och flackt och beroende på utformningen kan vägen innebära både visuell och fysisk påverkan på landskapet och de värden som finns i området. Vägen kan även bidra till att skapa barriärer i och fragmentering av landskapet. Detta beror bland annat på val av trafiklösningar, exempelvis planskilda korsningar. Området runt Trelleborg är känt för sin täta fornlämningsmiljö och risk finns att fornlämningsvärden påverkas. Arkeologiska utredningar kan komma att behöva göras. Vid en översiktlig analys av risk och säkerhet bedöms alternativ 3 ha lägst risk för olyckor på grund av antalet korsningspunkter. Avståndet till bostäder är också långt. Ett antal bostäder och fastigheter kommer att beröras av vägen varför konsekvenserna för dessa fastigheter behöver utredas vidare.

## PÅVERKAN PÅ RIKSINTRESSEN

Hela Skånes kust är utpekad som **riksintresse kustzon** (formellt riksintresse högexploaterad kust) med anledning av sina samlade natur- och kulturvärden. Syftet med riksintresset är att värna kustlandskapets natur- och kulturvärden så att dessa inte går förlorade. Riksintresset innebär att det i grunden inte är tillåtet att exploatera inom riksintresseområdet. Undantag kan dock göras i vissa specifika fall, exempelvis om exploatering inom riksintresseområdet innebär tätortsutveckling eller utveckling av det lokala näringslivet. Den exploatering som aktuellt planförslag innehåller inom riksintresse kustzon innebär just en utveckling av tätorten Trelleborg och en utveckling av det lokala näringslivet. Utvecklingen påverkar riksintressets värden främst genom de förändringar som kommer ske i zonen stad-land. Den nya ringvägen gör området mer påverkat och kan komma att utgöra en barriär mellan staden och den omgivande landsbygden. Även upplevelsen av kvaliteterna i närliggande byar, såsom Kyrkoköpinge, påverkas. Den östra hamninfarten innebär en påverkan på den

historiska kopplingen mellan staden och bebyggelsen utmed Östra stranden då förstadsbebyggelsen längs med kusten skärs av ytterligare från staden. Hamnens flytt innebär också att kopplingen mellan bebyggelsen i östra Trelleborg och kusten försvagas då kustlinjen flyttas längre ut, vilket innebär en negativ påverkan för boende i denna del av staden. Påverkan är främst visuell då spårområdet redan idag utgör en barriär mellan bebyggelsen och kusten.

Planen föreslår även åtgärder som innebär en positiv påverkan på riksintresset för kustzonen i form av förbättrad tillgänglighet till kusten. Bland annat skapas ett sammanhängande kuststråk, minskade barriärer mellan stad och hav samt målpunkter i havsnära läge som är tillgängliga för allmänheten. Föreslagen ringväg är särskilt viktig för att öka tillgängligheten till kusten i de centrala delarna genom att avlasta E6/E22 i stadens västra delar.

Områden utanför kusten samt Trelleborgs fiskehamn utgörs av **riksintresse yrkesfiske**. Fiskebåtarna ligger inom södra delen av hamnområdet och påverkas inte av omvandlingen av nuvarande hamnområde. Vidare transport av landad fångst kan dock påverkas av förändrad väganlutning till hamnen, vilket behöver beaktas.

Delar av kustområdet utgörs av **riksintresse naturvård** (Dalköpinge ängar samt kuststräckan Kämpinge-Stavstensudde). Detta bedöms inte påverkas av planförslaget, men det är viktigt att bevaka att åtgärder längs det planerade kuststråket inte innebär negativ påverkan. Föreslagen ringväg kan dock komma att påverka strandskyddsområdet kring Dalköpingeån. Risk finns att miljön kring ån och förutsättningarna för friluftslivet påverkas negativt av buller från väg och truckcenter/uppställning. Samtidigt kan vägen bidra till en ökad tillgänglighet till rekreationsområdet längs ån. Vägen kan även komma att påverka Ståstorpsbäck- en, som rinner in i Tågarps dalgång.

**Riksintresse kulturmiljö** kan komma att

påverkas negativt av en ringväg. Ringvägens utformning är dock beroende av detaljstudier och utreds vidare i detaljplan för ö ringvägen. Ringvägen kan komma att sammanfalla med områden för riksintresse kulturmiljövård. I söder kan även området Gylle Dalköpinge påverkas. Det är i så fall det yttre sydvästra hörnet av riksintresseområdet som berörs. Området är redan ianspråktaget av industri. Vägen bedöms inte påtagligt skada riksintresset, men kommer att utgöra ytterligare en barriär i området vilket kan påverka riksintresset negativt.

Delar av kustområdet utgörs av **riksintresse friluftsliv** (Skanör-Falsterbohalvön med kuststräckan Höllviken-Trelleborg samt Kuststräckan Trelleborg-Abbekås-Sandhammaren-Mälarhusen-Simrishamn. Området har särskilt goda förutsättningar för att uppleva natur- och kulturmiljöer och för friluftaktiviteter på land och vatten. Planen bedöms inte innebära påtaglig skada på riksintresset. Planen innebär en ökad tillgänglighet mellan kusten och centrala delarna av staden. Delar av kuststräckan som idag utgörs av hamnområde och inte är tillgängligt för allmänheten tillgängliggörs genom hamnens flytt. Östra delen av staden blir dock ytterligare avskärmad från kusten och de värden som finns här då barriären i form av järnväg kompletteras med ny östlig infart till hamnen.

Konsekvenserna för riksintresse kommunikation (hamn, väg, järnväg, sjöfart) har bedömts riskera få betydande miljöpåverkan och beskrivs därför mer utförligt i anslutning till avsnittet om Miljökonsekvenser.

## **TRELLEBORGS KOMMUN**

### **Framtagna utredningar i samband med översiktsplanen**

- Infart till hamnen i Trelleborg - analys av befintlig infartsväg samt ringväg, 2018, Sweco
- Trafikutredning Trelleborgs ringväg, Förslag på åtgärder längs västra delen, 2018, Ramböll
- Trafikutredning för Trafikplats Maglarp - väg 108, 2019, Ramböll
- Konsekvensanalys trafikplats Maglarp - väg 108, 2019, Ramböll
- PM Trafikanalys Östra Ringvägen Trelleborg, 2018, Ramböll
- Analys av Västra Ringvägen, 2018, Sweco
- Konsekvensanalys Östlig ringväg Trelleborg - Kontinentalbanan, 2018, Sweco
- Konsekvensanalys Östlig ringväg Trelleborg - Gyllevägen, 2018, Sweco
- Konsekvensanalys Östlig ringväg Trelleborg – Länsväg 108, 2018, Sweco
- Utredning av alternativa körvägar till Trelleborgs hamn, 2019, Trivector

### **Övrigt material**

- Fördjupning av översiktsplanen för Trelleborgs stad 2025
- Översiktsplan orter och landsbygd 2028.
- Bostadsförsörjningsprogram för Trelleborgs kommun.
- Trafikstrategi för Trelleborgs kommun, remisshandling.
- Trafikplan för Trelleborgs kommun, remisshandling.
- VA översikt för Trelleborgs kommun (arbetsmaterial).
- Regelverk för hållbar dagvattenhantering, Trelleborgs kommun.
- Klimatanpassningsplan för Trelleborgs kommun 2018.
- Cykelstrategi Trelleborgs kommun 2016-2020.
- Cykelplan för Trelleborgs kommun 2016-2020.
- Folkhälsopolicy Trelleborg 2017-2020.
- Landskaps- och kulturmiljöanalys för Trelleborgs kommun, Tyréns.
- Näringslivsutredning, Ett konkurrenskraftigt näringsliv i Trelleborg, Sweco
- Kollektivtrafikutredning för Trelleborgs kommun 2017, Trivector.
- Kulturpolitisk strategi 2017-2020, Trelleborgs kommun
- Idrotts- och fritidspolitiska mål Trelleborgs kommun
- Kulturmiljöutredning för fördjupningen av översiktsplanen för Trelleborgs stad 2025
- Natur- och kulturmiljöplan 2010 Trelleborgs kommun.

### **REGIONALA UNDERLAG**

- Strukturplan Malmö-Lundregionen.
- Strategier för det flerkärniga Skåne.
- Näringsliv och arbetsmarknad i Skånes kommuner.
- Trafikförsörjningsprogram för Skåne.

### **ÖVRIGA**

- Trelleborgs stads- och hamnutveckling, gemensam utredning Trelleborgs kommun och Trafikverket, Spacescape.
- Underlagsmaterial från arbetet med KOMPIS, ett gemensamt planeringsunderlag för havet framtaget tillsammans med Vellinge, Ystad och Skurup.
- Utredning Förlängning av Heskillegatan till Köpingevägen, 2013, Trelleborgs kommun
- Pågatågsuppehåll i Trelleborg vid väg 108, 2010, Trivector
- Tillgänglighet till Skånes hamnar, 2019, Moe Tetraplan
- Studie av genomfartstrafik i Trelleborg, 2018, Ramböll
- Överflyttning till väg 108 med anledning av hamnens flytt, 2018, WSP



---

#### **STATISTISKT UNDERLAG**

- Underlag från Skånedatabasen behandlat av Trelleborgs kommun

#### **MED UPPHOVSRÄTT**

- Sjöfartsverket, Lantmäteriet Geodatasamverkan, Trelleborgs kommun

#### **ÖPPEN DATA**

- Naturvårdsverket, Länsstyrelsen, Trafikverket



TRELLEBORGS  
KOMMUN