



TRELLEBORGS
KOMMUN



SAMRÅDSREDOGÖRELSE

FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR

TRELLEBORGS STAD 2035

2022-02-10

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

BESKRIVNING AV DIALOGFASEN.....	4
---------------------------------	---

SAMMANSTÄLLNING AV SAMTLIGA INKOMNA YTTRANDE MED TILLHÖRANDE KOMMENTARER OCH STÄLLNINGSTAGANDE	6
---	---

LÄNSSTYRELSEN	6
NATIONELLA MYNDIGHETER	16
REGIONALA AKTÖRER	18
KOMMUNER.....	21
ORGANISATIONER OCH FÖRENINGAR.....	23
FÖRETAG.....	29
TRELLEBORGS KOMMUN.....	39
PRIVATPERSONER.....	44
SYNPUNKTER I DEN DIGITALA KARTAN.....	52

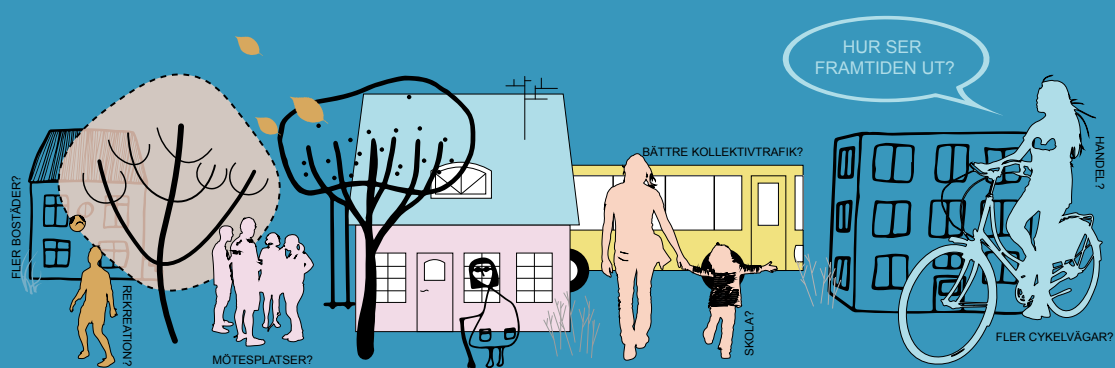
ÄNDRINGAR EFTER SAMRÅDET.....	54
-------------------------------	----

FÖRDJUPAD ÖERSIKTSPLAN FÖR TRELLEBORGS STAD 2035

Fördjupad översiktsplan för Trelleborgs stad 2035 ställdes ut på samråd mellan den 20 september till 22 november 2019. Arbetet pausades under 2020 för att åter tas upp under 2021.

Under samrådet anordnades en utställning på köpcentret Valen samt hölls kvällsmöten där möjlighet fanns att ställa frågor till ansvariga tjänstepersoner och politiker.

I denna handling ges först en beskrivning av dialogfasen under samrådet och sedan finns samtliga inkomna skriftliga synpunkter med tillhörande svar och kommentarer redovisade. I slutet finns även en sammanställning av de ändringar som gjorts i den fördjupade översiktsplanen efter samrådet.



BESKRIVNING AV DIALOGEN UNDER SAMRÅDET

Dialog under samrådet

Under samrådsperioden som varade mellan den 20 september till 22 november 2019 ställdes samrådsförslaget ut både digitalt och fysiskt på olika platser i kommunen. Nedan beskrivs de olika dialogformerna.

Uställning på Valen

Under samrådet anordnades en utställning om förslaget på köpcentret Valen. Under denna period var vissa tider bemannade med både politiker och tjänstepersoner som arbetat med den fördjupade översiktsplanen. Då fanns möjlighet för allmänheten att komma dit och ställa frågor kring handlingen.

Tillgängliga handlingar

Översiktsplanen fanns tillgänglig i fysiskt format på samtliga bibliotek i Trelleborg, bokbussen och i Rådhuset under samrådsperioden.

Kommunens hemsida

På kommunens hemsida fanns samtliga handlingar tillgängliga.

Digital handling

En digital kortversion av översiktsplanen har togs fram till samrådet. I den kan man enkelt zooma in i de olika kartorna. I den digitala handlingen kunde man även skicka in synpunkter direkt kartorna.

Extern kommunikation- så nådde kommunen ut till medborgarna

Inför samrådets start publicerades information på Trelleborgs kommuns hemsida samt facebookgrupp. Kunngörelse samt information annonserades i Trelleborgs Allehanda, Skånskan och Sydsvenskan. Via kortlänken ***trelleborg.se/op2028*** har information om processen, tider för möten och gruppintervjuer kommunicerats.

Utvärdering av kommunikationsinsatserna

Sammanlagt mottog kommunen 18 skriftliga yttranden antingen via mail eller via post, dessa redovisas sin helhet i slutet av denna handling. I den digitala handlingen inkom 6 yttranden i markanvändningskartan.

Några utmaningar med kommunikationen var att nå ut till alla målgrupper. Även att få in synpunkter via den digitala handlingen behöver utvecklas om kommunen framöver ska gå över till mer digitala handlingar.



SAMMANSTÄLLNING AV SAMTLIGA INKOMNA YTTRANDE MED
TILLHÖRANDE KOMMENTARER OCH STÄLLNINGSTAGANDEN



LÄNSSTYRELSENS SAMRÅDSYTTRANDE

Länsstyrelsens synpunkter i sammanfattning

Länsstyrelsen är positiv till kommunens ambition att bygga kollektivtrafiknära bostäder och kontor intill stadens stationsläge och hållplatser. FÖP staden har ett stort fokus på att skapa hög täthet och att bryta de barriärer som idag delar upp stadsdelarna och att i det arbetet också utveckla gemenskap och hög nåbarhet för stadens befintliga och nya invånare genom att förbättra gång- och cykelmöjligheter, stärka gröna stråk och öka funktionsblandningen i bebyggelsen.

Länsstyrelsen anser samtidigt att FÖP staden inför granskningen behöver komplettera och utveckla beskrivningen av några grundläggande förutsättningar. Detta gäller särskilt kommunens behov av en ny ringväg och stadsdelen Sjöstadens utformning i relation till hamnverksamhetens funktioner av riksintresse. För föreslagen ny bebyggelsen inom påverkansområde för störande verksamheter behövs också ett mer utvecklat resonemang och en vägledning för att säkerställa människors hälsa och säkerhet.

Närheten till havet innebär även att FÖP staden behöver beskriva hur ny och befintlig bebyggelse ska skyddas mot stigande havsnivåer och översvämningar under planperioden. Det framgår av FÖP staden att klimatskydd behöver utredas i ett större perspektiv. Länsstyrelsen anser att det är olämpligt att planlägga bebyggelse inom Sjöstaden och Västra sjöstaden, områden som är beroende av kustskydd, så länge skyddsåtgärderna inte är preciserade, effektbeskrivna och innan det går att visa att de är genomförbara. Kommunen behöver beakta effekterna av ett förändrat klimat i ett tidsperspektiv som omfattar minst bebyggelsens förväntade livslängd. FÖP staden anger att detaljplaner och förhandsbesked för bostäder under + 3,0 meter inte ska tillkomma innan beslut om kommunövergripande skyddsåtgärder har tagits. Länsstyrelsen bedömer att nivån + 3,0 meter inte alltid är tillräcklig om hänsyn ska tas till bebyggelsens livslängd. Kommunen behöver redovisa och motivera vilka nivåer och tidsperspektiv som krävs för att säkerställa att marken är lämpad för föreslagen bebyggelse.

I FÖP staden beskrivs att den föreslagna ringleden runt staden förutsätts överta riksintresseanspråket för väg E6/E22. Länsstyrelsen vill upplysa om att denna prövning först kan göras då ringvägen är utbyggd. Länsstyrelsen och Trafikverket anser att nuvarande väg E6/E22 uppfyller riksintresseanspråket för kommunikation som anslutning till Trelleborgs hamn och att det därför inte finns skäl ur statlig synvinkel att ändra riksintresset.

Länsstyrelsen bekräftar behovet av fortsatt fördjupning av den planerade ringvägens sträckning och utformning för att undvika påtaglig skada på riksintresse kulturmiljö.

Länsstyrelsens synpunkter

Riksintressen

För flera riksintressen saknas geografisk redovisning i planhandlingar. FÖP staden behöver kompletteras med detta.

Riksintresse för kulturmiljövården (3 kap. 6 § MB)

FÖP staden redovisar på ett tydligt sätt konsekvenserna för områden av riksintresse för kulturmiljövården. Länsstyrelsen delar bedömningen att riksintresseanspråken kan påverkas negativt av den föreslagna ringvägen. Länsstyrelsen kan i detta skede inte utesluta att påtaglig skada på riksintressena kan uppstå, men ser samtidigt att det finns alternativ som inte riskerar utgöra sådan skada. Hur stor påverkan blir beror på vilken sträckning som kommunen går vidare med samt på läge och utformning av ringvägen.

Övriga planerade utbyggnadsområden bedöms inte innebära skada för riksintresset kulturmiljö, M:K139 och M:K136, utifrån hur de redovisas i FÖP staden.

Det är positivt att kommunen gjort fördjupade beskrivningar till riksintresseanspråken och att tåligheten i landskapet har studerats. Det är dock önskvärt att FÖP staden förtydligas avseende vilka beskrivningar som utgör det formella riksintresseanspråket (motivtext och uttryck) och vilka som är kommunens egna analys.

Svar: Synpunkterna noteras. Till utställningen kommer en hänvisning till riksantikvarieämbetets formella beskrivningar att läggas till.

Riksintresseanläggningar för kommunikationer (3 kap. 8 § MB)

Länsstyrelsens tidigare ställningstaganden

Av FÖP staden framgår att kommunens målsättning är att den föreslagna ringvägen ska överta riksintresseanspråket från väg E6/E22 mellan Trelleborgs hamn och Maglarpsrondellen. Trafikverket beslutade den 1 februari 2017 att dra tillbaka utpekandet av E6 Ringväg Trelleborg som riksintresse enligt 3 kap. 8 § MB. Länsstyrelsen anser att detta beslut innebär en tydlig markering från staten att nuvarande väg E6/E22 uppfyller riksintresseanspråket för kommunikation som anslutning till Trelleborgs hamn och att det därför inte finns skäl ur

statlig synvinkel att ändra riksintresset. Länsstyrelsen vill i detta sammanhang framföra att för att det ska vara aktuellt för Trafikverket som riksintressemyndighet att ompröva riksintresset behöver den nya lösningen ha kommit till stånd samt innebära en bättre funktion än den befintliga.

Svar: Kommunens viljeinriktning är fortsatt att hitta en överenskommelse kring flytt av riksintresset. I utställningen kommer resonemang kring detta att vidareutvecklas.

Järnväg

Länsstyrelsen bedömer att den föreslagna ringvägen kan påverka Trelleborgsbanans utvecklingsmöjligheter. För att säkerställa riksintresse järnväg behöver utrymme finnas för ett ytterligare spår. Av FÖP staden framgår att kommunen förutsätter att detta andra spår kommer att anläggas väster om befintlig bana men att det kräver ytterligare utredning innan lämpligt läge kan fastställas. Det går i dagsläget alltså inte att utesluta ett läge på endera sida av befintliga spår. Det bör av FÖP staden framgå på vilket sätt frågan är förankrad med Trafikverket, då det är Trafikverket som slutligen tar ställning till framtida utvecklingsbehov för järnvägen som riksintresse.

Svar: Efter samrådet av FÖP:en har frågan som handlar om att ge plats för ett andra spår på Kontinentbanan i anslutning till hamnområdet utretts av Trelleborgs kommun, Trafikverket samt Trelleborgs hamn med hjälp av järnvägskonsult. Resultatet av den utredningen har även delgetts länsstyrelsen i form av de dialoger som Trelleborg bjudit in till i samband med detaljplanearbetet med Evakuerings- och angreppsväg – den framtida Östra hamninfarten. I samband med den utredningen har det även prövats hur ett förlängt backspår kan inrymmas inom Trafikverkets bangårdsanläggning. Samtliga mål har uppnåtts i den utredning som gjort och det har även tecknats ett medfinansierings – och samverkansavtal mellan Trelleborgs hamn och Trafikverket. Utgångspunkten är att värna om riksintresse järnväg samt hamn. Riksintresse väg prövas separat i den process som pågår kring aktuell detaljplan.

Teknisk sett handlar det inte om att lägga till ett andra spår vid sidan om det befintliga, utan det utvidgade spårområdet kommer att "möbleras om" vilket resulterar i att båda spåren förskjuts. Detta innebär mindre påverkan på de bostadsfastigheter som är på insidan av spåret, alltså västerut. Detta görs också för att få en bättre anpassning till växelsystemet på bangården i söder samt mot ny vägbro och spårlinjer i norr.

När det gäller Kontinentalbanans fortsatta riktning norrut har en liknande utredning genomförts i samverkan mellan Trelleborg kommun och Trafikverket. Utredningsarbetet har bedrivits av en järnvägskonsult. Ytterligare spår föreslås läggas på nuvarande Kontinentalbanans insida och det är även förberett för det i den punkt där Kontinentalbanan korsar den Östra ringvägen. Samtliga mål har uppnåtts i den utredning som gjort och det har även tecknats ett medfinansierings – och samverkansavtal mellan Trelleborgs kommun och Trafikverket.

Hamn och sjöfart

Det av stor vikt att FÖP staden visar hur dess genomförande påverkar de hamnfunktioner som utgör riksintresse, i vilket även fartygstrafiken ingår. Hamnverksamhet och fartygstrafik är källor till buller och andra riskfaktorer som påverkar närliggande bostäder och verksamheter. Den föreslagna stadsdelen Sjöstaden kommer att ligga i direkt anslutning till fartygstrafik och hamnverksamheter av riksintresse. FÖP staden behöver därför ge vägledning för Sjöstadens utveckling, utformning och lokalisering, för att hantera störningsrisker och undvika skada på riksintressefunktionerna.

FÖP staden anger att en miljötillståndprocess för fortsatt flytt av hamnverksamheten kommer att inledas. Detta nya tillstånd kommer att behöva ge utrymme för hamnverksamhetens fortsatta utveckling, vilket FÖP staden behöver ta höjd för, avseende t. ex. utvecklingen av Sjöstaden.

Svar: Utställningshandlingen kommer kompletteras med mer information om riskfaktorer.

Riksintresse för yrkesfisket – fiskehamn (3 kap. 5 § MB)

FÖP staden behöver förtydligas avseende landningsplats för yrkesfisket. FÖP staden anger att landningsplatsens läge inte kommer förändras samt att omgivande bebyggelse kommer att anpassas efter landningsplatsens förutsättningar avseende utrymmesbehov och omgivningspåverkan. Det behöver framgå av FÖP staden var landningsplatsen finns idag och hur anpassningen ska ske för att inte påverka riksintresseanspråket.

Svar: Efter samrådet av FÖP:en har kommunen försökt få tydlighet i vilka behov det är som ska tillgodoses gällande riksintresse yrkesfiske. I utställningshandlingen kommer en lokalisering i det nya hamnområdet att föreslås.

Riksintresse för totalförsvaret (3 kap. 9 § MB)

Inom planområdet för FÖP staden finns inga riksintressen för totalförsvaret som kan redovisas öppet. Inom kommunen kan de riksintressen som inte redovisas öppet framförallt påverkas av uppförande av höga byggnadsobjekt såsom master och vindkraftverk. Hela landets yta är samrådsområde för objekt högre än 20 m utanför tätort och högre än 45 m inom sammanhållen bebyggelse. Det innebär att alla ärenden avseende höga objekt måste skickas på remiss till Försvarsmakten. FÖP staden bör kompletteras med denna information.

Svar: Synpunkterna noteras. Informationen läggs till i handlingen.

Riksintresse högexploaterad kust (4 kap. 4 § MB)

Områden utpekade som befintlig blandad bebyggelse med möjlighet till förtätning sydväst om väg E6/E22 samt öster om Nygårdsvägen i Gislövs läge behöver beskrivas avseende påverkan på riksintresse högexploaterad kust.

Svar: Utställningshandlingen ska revideras förutom där det finns gällande detaljplan.

Natura 2000 (4 kap. 8 § MB)

FÖP staden saknar en beskrivning avseende eventuell påverkan på Natura-2000 området Sydvästskånes utsjövattnen som utpekats enligt art- och habitatdirektivet. Området har stor betydelse för sjöfågel och tumlare.

Svar: Noteras.

Risk för översvämning och erosion**Översvämning****Behov av klimatskydd**

Länsstyrelsen delar kommunens analys som anger att det finns risk för översvämning inom flera utpekade områden för ny bebyggelse och att det främst gäller västra Sjöstaden, Sjöstaden och verksamhetsområde i väster. Länsstyrelsen bekräftar också att dessa områden är beroende av framtida skydd för att vara möjliga att bebygga. För att säkerställa markens lämplighet för bebyggelse i dessa områden anger FÖP staden att klimatskydd behöver utredas i ett större perspektiv. Förutsättningarna för att göra föreslagen bebyggelse lämplig skjuts till kommande utredningar. Länsstyrelsen anser att det är olämpligt att planlägga bebyggelse inom områden som är beroende av kustskydd så länge skyddsåtgärderna inte är preciserade, effektkrivna och så länge det inte har visats att de är genomförbara.

Länsstyrelsen delar bedömningen i miljökonsekvensbeskrivningen att framtida genomförande av skydden behöver studeras mer i detalj avseende vilka konsekvenser de kan få för bl. a natur- och kulturmiljö samt för att visa att skydden inte orsakar ökade översvämningar på andra platser i staden.

Bebyggelsens livslängd

Bestämmelserna i PBL om översvämning, innebär enligt proposition 2006/07, att hänsyn ska tas till framtida klimatförändringar. Det är därför rimligt att ha ett så långt tidsperspektiv som möjligt när ny bebyggelse planeras. Risken för översvämning behöver beakta effekterna av ett förändrat klimat i ett tidsperspektiv som omfattar minst bebyggelsens förväntade livslängd. FÖP staden anger att detaljplaner och förhandsbesked för bostäder under + 3,0 meter inte ska tillkomma innan beslut om kommunövergripande skyddsåtgärder har tagits. Länsstyrelsen bedömer att nivån + 3,0 meter inte alltid är tillräcklig om hänsyn ska tas till bebyggelsens livslängd. Kommunen behöver därför tydligare redovisa och motivera vilka nivåer och tidsperspektiv som krävs för att säkerställa att marken är lämpad för bebyggelse.

Svar: Ett ställningstagande gällande hur länge ny bebyggelse ska skyddas ska läggas till i handlingen. Även övergripande tankar om hur befintlig och ny bebyggelse ska skyddas läggs till. I övrigt hänvisas till samrådshandling Tematiskt tillägg till Trelleborgs översiktsplaner för stigande hav och översvämning (TÖP).

Kommande utredningar

Det är positivt att kommunen avser att utreda hur dämnings- och kombinationseffekter av exempelvis stigande hav och stora regnmängder påverkar risken för översvämning. Det är angeläget att detta underlag, liksom resultaten från arbetet med att ta fram en kuststrategi för hela kommunen, arbetas in i FÖP staden.

Länsstyrelsen ställer sig även bakom att kommunen utvecklar den grönblå strukturen för att skapa ett säkert och motståndskraftigt samhälle. De ställningstaganden samt förslag på åtgärder som kommer att arbetas in i FÖP staden bör redovisas på markanvändningskartan liksom de större ytor som kommunen avser peka ut för dagvattenhantering. Det är lämpligt att kommunen genomför en analys av behovet av arealer som krävs och var åtgärderna behöver placeras både till följd av direkta och indirekta effekter av klimatförändringarna, samt till följd av föreslagen ökad exploatering.

FÖP staden anger också att kommunfullmäktige har beslutat ta fram en fördjupad översiktsplan för kust-

sträckan. Hur Översiktsplan för orter och landsbygd 2028, FÖP staden och den fördjupade översiktsplanen för kuststräckan kommer att samverka vad gäller risken för översvämning behöver förtydligas i den fortsatta processen.

Svar: TÖP:en beskriver de föreslagna kustskyddens påverkan på skyfall, men inte fullt ut risker för översvämningar vid skyfall till följd av t.ex. överskriden kapacitet i dagvattenssystemet och lokala rinnvägar. För detta kommer kommunen att ta fram en skyfallsplan. Utöver att beskriva riskerna kommer skyfallsplanen att föreslå ställningstaganden och strategier för att hantera de riskerna.

Erosion

Sedan 1 augusti 2018 har kravet tillkommit i PBL att det av översiktsplanen ska framgå vilken syn kommunen har på risken för skador på den byggda miljön som kan följa av översvämning, ras, skred och erosion som är klimatrelaterade samt på hur sådana risker kan minska eller upphöra. Då FÖP staden har påbörjats före 1 augusti 2018 saknas formellt dessa krav på redovisning, men Länsstyrelsen menar att frågorna är angelägna att hantera i möjligaste mån.

Stora delar av kustlinjen inom planområdet för FÖP staden är hårdgjord, vilket innebär att påverkan på planområdet till följd av akut erosion inte är så stor i nuläget. I de västra delarna av planområdet finns stränder med växelvis erosion/ackumulation som huvudsakligen är i balans. Och dessutom finns här erosionsskydd på stränderna eller i nära anslutning till dem. Behovet, samt effekt och påverkan av dessa och eventuella tillkommande erosionsskydd behöver belysas i FÖP staden för att kunna ge vägledning om marken är lämpad för bebyggelse med hänsyn till risken för erosion.

I den norra delen av planområdet finns lerområden där lokala sluttningar kan innebära stabilitetsproblem. I övrigt bedöms att de geotekniska förhållandena allmänt är gynnsamma men Länsstyrelsen förordar att en geologisk karta tas fram som underlag för exploatering inom relevanta delar av planområdet.

Svar: I det tematiska tillägget redogör kommunen för sin bedömning av erosionsriskerna längs kommunens kustområde. TÖP:en kommer till granskningen att kompletteras med bedömningar kring risken för ras och skred i kommunen.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer för vatten

Kommunens arbete med att utveckla den grönbå strukturen ger goda förutsättningar för att FÖP staden ska bidra till att följa MKN vatten. En viktig förutsättning är att tillräckliga arealer mark reserveras för den grönbå strukturen på markanvändningskartan. För ytor som pekats ut för dagvattenhantering är det också viktigt att anläggningarna kan dimensioneras så att de utöver flödesutjämnande förmåga vid dimensionerade regn också bidrar till högre basflöden och lägre toppflöden till vattendragen. Det gäller även vid situationer där dagvattenssystem tar emot mindre regnmängder än vad de normalt är dimensionerade för.

Den föreslagna ringvägens sträckning genom vatten-skyddsområde innebär risk för negativ påverkan på miljökvalitetsnormerna för grundvatten. FÖP staden ger på nuvarande handlingar inte tillräckligt underlag för Länsstyrelsen att bedöma om MKN vatten kan innehållas.

Svar: Synpunkterna noteras. I arbetet med detaljplan för Östlig ringväg och Östlig hamninfart kommer denna fråga att hanteras.

Strandskydd

Strandskyddet bör redovisas på karta och av det bör särskilt framgå av planhandlingarna var kommunen föreslår förändringar inom strandskyddet. Hur strandskyddsbestämmelserna ska hanteras för dessa områden i kommande planläggning bör framgå. Det bör uppmärksammas att vid eventuella ändringar av gällande detaljplaner kommer strandskyddet att inträda vid ny detaljplanläggning och en prövning mot strandskyddsbestämmelserna måste göras.

Svar: Utställningshandlingen kompletteras med en karta samt tydligare beskrivning av påverkan på strandskyddet. Flertalet för flertalet områden har gränsen mellan allmän plats och kvartersmark mer anpassats till strandskyddet.

Hälsa och säkerhet kopplat till miljöstörande verksamheter

Befintliga verksamhetsområden och omgivningspåverkan Länsstyrelsen sakna redovisning och analyser av eventuella konflikter mellan befintliga verksamheter i relation till det ökade antalet invånare med fokus på mycket hög täthet centralt samt med fler bostäder

i närheten av hamnverksamheten och Trelleborgs industri AB. Det är angeläget att bostadsutveckling och verksamhetsutveckling ses i ett sammanhang och ges förutsättningar för att samexistera.

Länsstyrelsen saknar en generell beskrivning av befintliga och nya verksamhetsområdens omgivningspåverkan och vägledning för vilken typ av verksamheter områdena är lämplig för. Det finns ingen redovisning av var nytillkommande eller befintliga störande verksamheter ska lokaliseras. Till exempel saknas en beskrivning av Trelleborgs Industri AB och vilka förutsättningar verksamheten ger inom sitt påverkansområde. Det saknas också en beskrivning av hamnens nuvarande miljötillstånd och vilka nya förutsättningar den flyttade hamnverksamheten kan innebära för t.ex. genomförandet av Sjöstaden. Länsstyrelsen konstaterar att det pågår en miljötillståndsprövning för utökad verksamhet hos Trelleborgs industri AB, vilken också den kommer att vara en planeringsförutsättning att ta hänsyn till i FÖP staden. Sammantaget behöver hamnverksamheternas framtida expansion och tillväxt, dess trafikförsörjning samt dess hälsorisker (luftkvalitet, lukt, buller) vägas in och redovisas i relation till övrig mark- och vattenanvändning som FÖP staden föreslår.

Länsstyrelsen ser att kommunen behöver ha en dialog med befintliga verksamhetsutövare, och tydligt kommunicera hur deras verksamheter kan beröras av FÖP staden. Bolagens eventuella framtida expansion och verksamhetsutveckling kan försvåras eller till och med förhindras om bostäder, skolor och annan störningskänslig markanvändning placeras olämpligt i förhållande till befintliga verksamheter.

Svar: Utställningshandlingen ska kompletteras med information om relevanta verksamhetsområdens omgivningspåverkan.

Risk för olyckor

Vid kommande planläggning måste kommunen väga in risker för hälsa och säkerhet och risk för olyckor. Länsstyrelsen saknar i nuvarande handlingar resonemang, bedömningar och vägledning kring detta. Verksamhetens miljötillstånd har en hög rättsverkan och dessa behöver vara utgångspunkt för bedömningen om lämplig markanvändning inom deras influensområde. I bedömningen behöver kommunen utgå från miljötillståndens maximala produktion och utsläppsnivåer eftersom de kan vara betydligt högre än verksamheternas nuvarande produktion och utsläpp. Vid beräkningarna ska kumulativa effekter och bakgrundshalter ingå.

FÖP staden behöver beskriva det hänsyn som tas till

transporter med farligt gods som går till t. ex. både hamnen och Trelleborgs AB.

Svar: Handlingen ska kompletteras.

Buller

FÖP staden saknar redovisning av de riktvärden som gäller vid planläggning och bygglovsprövning av bostadsbebyggelse i områden som påverkas av industri- och annat verksamhetsbuller. Boverket har publicerat Industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder – en vägledning (2015:21) som även kan tillämpas vid planläggning och bygglovsprövning av skolor, förskolor och vårdlokaler. Om det finns behov av att avsätta markområden för bullerskydd bör detta redovisas i FÖP staden.

Svar: Frågan hanteras i planprogram och detaljplaner.

Föroreningar

Länsstyrelsen konstaterar att bedömning och vägledning avseende förorenad mark saknas i FÖP staden, samtidigt som de områden som berörs av större bostadsutbyggnader samtliga riskerar att vara mycket förorenade. Länsstyrelsen rekommenderar att områden med risk för föroreningar och områden med identifierade föroreningar redovisas på karta samt att FÖP staden ger tydlig vägledning för hur frågan bör hanteras i kommande prövningar.

Svar: Utpekade områden för ny bebyggelse kompletteras med beskrivningar avseende förorenad mark.

Elektromagnetiska fält

FÖP staden behöver kompletteras med riskbedömning av elektromagnetiska fält från järnvägen.

Svar: Kommunen ska undersöka behovet av en sådan utredning.

Länsstyrelsens råd

Behov av mark för bostäder

Länsstyrelsen konstaterar att det finns en tydlig koppling mellan kommunens riktlinjer för bostadsförsörjning (2018) och FÖP staden vad gäller redovisat bostadsbehov. Riktlinjerna för bostadsförsörjning sträcker sig till 2028 och avser bostadsbehovet för hela kommunen. I Trelleborgs stad beräknas flest bostäder behövas, ca 200 per år. I FÖP staden har siffran landat på ett totalt behov av ca 3300 bostäder fram till 2035 för planområdet, vilket Länsstyrelsen bedömer är realistiskt. FÖP staden redovisar samtidigt utbyggnadsområden och

redan detaljplanlagd mark som sammantaget beräknas rymma omkring ca 6200 bostäder. Länsstyrelsen konstaterar att det är betydligt fler bostäder än det behov som anges i kommunens riktlinjer för bostadsförsörjning. FÖP staden motiverar det med att det ger kommunen handlingsfrihet. Länsstyrelsen menar att en sådan strategi riskerar att minska kommunens möjlighet att säkerställa framtida markbehov för andra allmänna intressen såsom skyddsåtgärder, vattenhantering och gröna värden.

Länsstyrelsen vill påminna om att bostäder för att täcka upp för kommunens bostadsförsörjningsbehov är ett väsentligt allmänt intresse som kommunen i sin översiktsplan, i avvägningen med andra allmänna intressen, ska ge vägledning och riktlinjer för enligt 3 kap. 4 § MB.

Svar: Utpekade områden för blandad bebyggelse kan även innehålla andra användningar än bostäder. Kapitlet om grönstruktur ska utvecklas i utställningshandlingen.

Nationella klimat- och energimål

Det ligger i Länsstyrelsens uppdrag att särskilt verka för ett ökat genomslag av de nationella klimat- och energimålen inom den lokala och regionala samhällsplaneringen. En ringväg runt staden innebär en längre väg för genomgående trafik och för trafiken till hamnen. I FÖP staden redogörs inte för hur mycket längre sträckan blir, och därmed inte vilka konsekvenser detta kan leda till. Förutom driftskedet med risk för inducerad trafik, samt längre resväg med fler korsningspunkter, innebär även anläggandet av vägen att naturresurser, i form av jordbruksmark, tas i anspråk.

Det är positivt att kommunen arbetar med en trafikstrategi och trafikplan bl. a. med målet att resorna som kommuninvånarna gör i större utsträckning ska ske med hållbara transportslag. Av FÖP staden framgår att den föreslagna ringvägen kommer att leda till förändrade trafikmönster i Trelleborg. Ringvägen planeras med hög framkomlighet för motorfordonstrafik som leder trafiken till samt runt Trelleborgs tätort med risk för inducerad, dvs. ökad, trafik. Länsstyrelsen anser att det är bra att kommunen föreslår åtgärder på gång- och cykelvägnätet i de centrala delarna av staden och att biltrafiken där föreslås ske på oskyddade trafikanters villkor för att uppväga risk för ett ökat bilberoende. Av FÖP staden framgår att trelleborgarna idag väljer bilen i högre utsträckning än övriga skåningar (67 % av resorna jämfört med 57 % i snitt för hela Skåne) och gör en mindre andel av resorna med cykel eller med tåg. Länsstyrelsen vill i sammanhanget framföra att de föreslagna åtgärderna i de centrala delarna för att öka andelen

gående och cyklister inte är beroende av utbyggnaden av en ny ringväg.

Svar: Noteras

Hållbara transporter

Föreslagen ringväg Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen utgör idag grunden för statlig planering av infrastrukturåtgärder. Den innebär att åtgärder i första hand bör göras för att utveckla och förbättra befintlig infrastruktur. Ett sådant förhållningssätt, i jämförelse med att planera och bygga helt ny infrastruktur, visar ofta på hög samhällsnytta och har till syfte att leda fram till de mest lämpliga åtgärderna med minst negativ påverkan. Länsstyrelsen konstaterar att den föreslagna ringvägen inte har utretts enligt denna gängse planeringsprocess samt att ingen förberedande åtgärdsvalsstudie gjorts, där kommunen först blivit överens med staten om problem- och målbeskrivning.

Svar: Trelleborgs kommun och Trafikverket under-tecknade 2020-04-02 "Avsiktsförklaring avseende samverkan kring åtgärder med anledning av flytt av Trelleborgs hamn". Avsiktsförklaringen har behandlats i kommunfullmäktige. Trelleborgs kommun har sedan avsiktsförklaringens tecknande haft en dialog med Trafikverket. Detaljplanen för Östlig ringväg har utarbetats efter vad som framkommit i dialogen med Trafikverket.

Sträckningsalternativ jämfört med nuläget

FÖP staden föreslår två vägalternativ för västlig ringväg på jordbruksmark. Även den cirka fem kilometer långa östra ringvägen planeras på jordbruksmark. Kommunen föreslår att den östra delen byggs ut till så kallad 1+2 väg medan standarden för västra ringvägen inte framgår av FÖP staden. Länsstyrelsen menar att det hade varit relevant med en jämförelse mellan nuvarande infartsväg till hamnen och dess korsningspunkter för hamntrafiken. T. ex avseende längd, markanspråk och trafiksituationen i övrigt. Av FÖP staden framgår endast skillnaden i restid.

Av FÖP staden framgår att den nya föreslagna ringvägen kommer att trafikerats av fordon utan målpunkt i staden, såsom hamntrafik (ca 3000 fordon/dygn år 2018) och genomfartstrafik (ca 3000 fordon/dygn år 2018). Även trafik med målpunkt i staden förväntas använda den planerade ringvägen.

Svar: Handlingen har i delen Alternativa körvägar till Trelleborgs hamn kompletterats med antal korsningspunkter och längd för respektive alternativ.

Trafiken på ringvägen bedöms i huvudsak att utgöras av hamn- eller förbifartstrafik. Men även viss trafik utifrån med målpunkt i staden kommer att nyttja delar av ringvägen.

Alternativet västlig infart

Under våren 2019 har kommunen och Trafikverket tagit fram en gemensam utredning om västlig infart till Trelleborgs hamn. Länsstyrelsen menar att utredningen visar att en västlig infart kan uppfylla hamnens transportbehov och stadens stadsutvecklingsbehov. Kommunens ställningstagande till utredningen är att en västlig infart innebär betydande negativa konsekvenser för planerad stadsutveckling och en betydande framtida barriär. Av FÖP staden framgår att kommunen menar att det är osäkert hur attraktivt det blir att bygga en ny kustnära stadsdel med kvarstående hamntrafik som barriär mot stadens centrala delar.

Svar: Kommunen har som mål utveckla staden med en blandning av bostäder och verksamheter samt att skapa ett sammanhängande gatunät som ger en god rumslig integration och genhet i staden. Kommunen har identifierat att det är inom och i närheten av stadens centrala delar som det finns störst potential att utveckla och utvidga den täta blandade bebyggelsen. För att dra fördel av denna potential behöver staden utvecklas inifrån och ut. Via successiv utvidgning av stadskärnan, den befintliga täta blandade bebyggelsen, skapas framöver bättre förutsättningar för stadens övriga delar.

Gemensam utredning om västlig infart

Det nämnda förslaget i gemensam utredning om västlig infart bedöms enligt kommunen innebära betydande negativa konsekvenser för kommunens mål för stadsutveckling. Bland annat anser kommunen att den föreslagna dragningen av hamninfarten bryter upp Sjöstadens mest centrala och stationsnära exploaterbara ytor till små och bullerstörda områden som blir svåra att bebygga. Det innebär betydande begränsningar för utvecklingen av stadskärnan och etableringen av övriga delar av Sjöstaden.



I utredningen föreslås en 57 m bred köryta med farligt gods i mitten med bullerplank och ytterligare körfält på vardera sidan. Vid stadens mest centrala del presenteras endast två möjligheter att passera. Avståndet mellan dessa korsningspunkter är ca 400 m. Det föreslagna korsningsavståndet är betydligt längre än UN Habitat (FN:s boende- och bosättningsorgan) rekommendationer för en hållbar stadsutveckling. UN Habitat rekommenderar ett korsningsavstånd om ca 80 m med 150 m som övre gräns. Detta skulle medföra begränsningar för hur fotgängare kan röra sig inom ett område som är av stor vikt för kopplingen mellan stadskärnan och den nya stadsdelen.

NYA TRAVEMÜNDEALLÉN (57M)



Förslag till utformning av gaturum, Gemensam utredning om västlig infart, Spacescape (2019)

Utredningen har inte beaktat behovet av tullfunktion samt uppställning i anslutning till denna liksom uppställning innan incheckning. Trelleborgs hamn kommer inte att kunna lämna delar av det gamla hamnområdet utan att det finns en ny östlig infart med ett stort antal uppställningsplatser i anslutning till denna infart. Så länge den östliga infarten inte kan tas i bruk för hamntrafik är hamnen beroende av nuvarande uppställningsytor inom befintligt hamnområde. Med uppställningsplatser åsyftas främst uppställning innan incheckning, men även vilotidsuppställning. Till incheckning hör även tullfunktion.

Trafikflödeskartorna med komplett utbyggd ringväg (Scenario 2 – Utan koppling till Östervångsvägen) redovisar att år 2025 prognosticeras 8 000 fordon/dygn trafikera östra ringvägen och att trafiken på väg 9 vid korsningen med Bryggarevägen minskar med 5000 fordon/dygn. Länsstyrelsen anser att det är relevant att i FÖP staden redovisa vilka olika scenarios som har prövats samt vilka trafikflöden detta innebär år 2035. Med en fullt utbyggd ringväg kommer 14 000 fordon per dygn år 2025 att trafikera väg 9 vid korsningen med Bryggaregatan och därför även fortsatt innebära en barriär.

Vägens upplevelse som barriärer bedöms i större utsträckning påverkas av hur gatunätet och gaturummet är utformat. Ett gott exempel är Regementsgatan i Malmö. Som har ett högre antal fordon per dygn och samtidigt är ett integrerat och tillgängligt gaturum för gående.

I en nyligen framtagen utredning av Tyréns "MKB Sjöstaden stadskärnan - trafikutredning" (2021) gällande framtida trafik år 2040, inkl. utbyggnad av Sjöstaden, uppskattas Hamngatans trafikmängder till strax över 9 000 fordon/dygn, ÅDT, mellan Bryggaregatan och CB-Friisgatan.

Genomförande

Den föreslagna ringvägen har inte någon finansiering genom Regional infrastrukturplan för Skåne 2018-2029 eller Nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Det framgår av FÖP staden att kommunen undersöker olika möjligheter för finansiering, stöd från EU, privata finansieringslösningar och kommunal finansiering. Kommunens möjligheter att kunna finansiera den föreslagna infrastrukturen inom planperioden skulle kunna belysas i en kommunalekonomisk konsekvensanalys. Om föreslagen väginfrastruktur inte kommer att kunna genomföras inom planperioden bör denna istället redovisas på en strategikarta.

Svar: Informationen noteras.

Slutsats

Länsstyrelsen menar att de föreslagna åtgärderna i FÖP staden leder till längre väg för godstransporterna och för genomgående trafik, fler korsningspunkter, en risk för överflyttning av godstrafik från E6 till väg 108 samt tillkommande eller flyttade buller- och barriäreffekter.

Länsstyrelsen anser inte att kommunen i FÖP staden har visat att den barriär som hamntrafiken i sig innebär på den västra hamninifarten är ett sådant hinder att en stadsutveckling i de västra delarna av hamnen inte är möjlig eller att ringvägen måste vara färdigställd innan utbyggnaden av Sjöstaden påbörjas.

Länsstyrelsen menar med hänvisning till ovanstående och miljöbalken att FÖP staden saknar en motivering avseende varför ringvägen som anläggning är ett väsentligt samhällsintresse som inte kan tillgodoses på annat sätt och därmed får ta brukningsvärd jordbruksmark i anspråk (3 kap. 4 § MB).

Länsstyrelsen framförde i sitt granskningsyttrande för FÖP2025 att kommunen inte visade på ett behov av Östra ringvägen inklusive hamninifart från öster och

detta ställningstagande kvarstår.

Goda kollektivtrafiklägen

För att belysa att ny bebyggelse i FÖP staden föreslås i de goda kollektivtrafiklägena vore det önskvärt att dessa redovisas på markanvändningskartan. FÖP staden kan med fördel också redovisa de starka kollektivtrafikstråk som trafikeras av buss samt även kommunens definition av goda kollektivtrafiklägen, avseende turtäthet och närhet till hållplats samt restidskvot bil/kollektivtrafik. Det bör framgå av FÖP staden vilken förankring föreslagen utveckling av kollektivtrafiken har hos Region Skåne och Skånetrafiken. Länsstyrelsen vill i sammanhanget påminna om vikten av att arbeta för att också befintlig bebyggelse har tillgång till bra kollektivtrafik.

Svar: Trelleborg har tillsammans med Skånetrafiken och Bergkvara buss starta upp trepartssamverkan där frågor kring kollektivtrafikens utveckling kommer att lyftas. Behovet av att kollektivtrafikförsörja de nya stadsdelarna i Trelleborg utreds inom ramen för Trepartssamverkan. I arbetet med trafikplanen kommer behovet av tydliggöras ytterligare.

Markanvändningskartan

Markanvändningskartan bör förtydligas avseende vilken infrastruktur som är befintlig och vilken som är föreslagen. Inom planområdet finns den planerade cykelvägen Höllviken-Trelleborg (Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029) för vilken en vägplaneprocess pågår. Denna cykelväg kan gärna redovisas på markanvändningskartan.

Svar: Informationen kommer att läggas till i den kommande trafikplanen som kommunen arbetar med.

Civila försvaret

FÖP staden saknar en beskrivning av hur hänsyn tas till totalförsvarets civila del. Enligt regeringens försvarspolitiska inriktning 2016-2020 ska planeringen för civilt försvar återupptas.

Planeringsarbete ska utgå från att förmågan att hantera kriser i samhället i fredstid också ska ge en grundläggande förmåga att hantera krigssituationer. Beslutet medför att totalförsvarsplaneringen ska beaktas i all samhällsplanering. Vidare har regeringen i planeringsanvisningar för det civila försvaret specificerat att myndigheter har ett särskilt ansvar inför och vid höjd beredskap, enligt förordningen om krisberedskap och bevakningsansvariga myndigheters åtgärder vid höjd beredskap (2015:1052), och att dessa ska återuppta planeringen för sin beredskap inom ramen för det civila försvaret.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, ansvarar för det pågående arbetet med utpekandet av nya riksintresseanspråk för totalförsvarets civila del, som kan komma att beröra kommunen. Ur ett totalförsvarsperspektiv har Trelleborgs hamn en mycket viktig funktion nu och på sikt då Försvarsmakten, i händelse av kris och väpnad konflikt, har behov av att nyttja civil infrastruktur. Det är viktigt att stadsutvecklingen inte medför begränsningar av transportmöjligheter till- och från hamnen på såväl väg- som järnväg, och inte heller begränsar vilka typer av lastfartyg som kan anlöpa och/eller lasta inom hamnen. Under byggtid är det för Försvarsmakten nödvändigt att kapaciteten för transporter behålls utan avbrott. Framkomligheten måste även garanteras vid höjd beredskap eller krigsförberedande åtgärder. Detta särskilt för att möjligheterna att ge och kunna ta emot stöd till och från tredje part.

Varje kommun ska ha en aktuell Risk- och sårbarhetsanalys (RSA), där risker och hot identifieras och vägledning anges för hur kommunen avser hantera dem. Trelleborgs kommun behöver i FÖP staden koppla mark- och vattenanvändningen till de risker som RSA:n identifierar och ge vägledning kring hur kommunen avser bemöta dessa.

Svar: Informationen noteras.

Höga byggnader och byggnadsverk

Trelleborgs kommun berörs av den MSA-påverkande ytan för Malmö-Sturup flygplats. Flygplatsen utgör riksintresse. Nya hinder kan ha en negativ inverkan på flygtrafiken. Av FÖP staden bör framgå att lokalisering av höga byggnader och byggnadsverk inom den MSA-påverkande ytan ska samrådask med Malmö-Sturup flygplats. Konsekvenser av hinderbegränsande områden och bullerkurvor ska redovisas i översiktsplanen i form av restriktioner och/eller rekommendationer.

Svar: Trelleborg stad ligger inte inom områden för MSA.

FÖP staden förtydligas med information om att samråd med Myndigheten för Samhällsskydd och beredskap krävs vid planering av byggnader och byggnadsverk över 45 meter inom samlad bebyggelse och över 20 meter utanför samlad bebyggelse.

Områdesskydd enligt miljöbalken

Planhandlingarna saknar redovisning av strandskydd och biotopskydd såväl i text som i karta. Det saknas både generell information samt om och hur områdesskydden eventuellt berörs av föreslagna exploate-

ring.

Svar: Detta ska läggas till i handlingen.

Artskydd

Planhandlingarna saknar redovisning av artskyddsförordningen. Dels bör en generell och förklarande text avseende artskyddsförordningen tas med, dels vilka skyddade arter som man känner till förekommer och om dessa och dess miljöer berörs samt hur man avser hantera arterna och dess miljöer i kommande planprocesser.

Svar: Informationen ska läggas till i handlingen.

Vatten- och avloppsförsörjning

Länsstyrelsen bekräftar behovet av att delar av VA-planen inarbetas i FÖP staden. Med hänsyn till att kapaciteten vad gäller dricksvattenförsörjning och avloppsförsörjning kan komma att vara begränsande för kommunens målsättning vad gäller befolkningsutveckling är det särskilt viktigt att FÖP staden ger tydlig vägledning avseende dessa frågor. Länsstyrelsen ser svårigheter med en utvidgning av befintligt reningsverk om ny detaljplaneläggning krävs, detta med tanke på dess nuvarande lokalisering avseende översvämningsrisken.

FÖP staden ger vägledning för hantering av dagvatten kopplat till mängden vatten, men redovisar ingen vägledning för dagvattenhanteringen ur kvalitetssynpunkt.

Svar: Frågan om kvalitet hanteras i strategiska VA-dokument.

Område för nytt vattenverk kommer läggas till i utställningen. Befintligt reningsverk bedöms kunna utvecklas på befintlig plats med framtida skydd mot stigande hav och översvämnningar.

Vattenverksamhet

För att planförslagets intentioner ska kunna genomföras behöver flera av förslagna verksamheter prövas som vattenverksamhet. Detta gäller exempelvis ringvägens och gång- och cykelvägars korsning under järnvägen och ringvägens sträckning över vattendragen samt anläggande av kustskydd. Vattenverksamheter är generellt tillståndspliktiga verksamheter enligt 11 kap. MB som prövas av mark- och miljödomstolen. Processen inleds genom att samråd hålls med länsstyrelsen. Mindre omfattande verksamheter kan vara anmälningspliktiga vilket framgår av förordning (1998:1388) om vattenverksamheter. Denna information kan med fördel framgå av handlingarna.

Svar: Noteras

Havsområdet

FÖP staden redovisar inte hur kommunen avser att använda vattenområdet inom kommunens havsområde på mark- och vattenanvändningskartan. Översiktsplanen ger inte heller någon vägledning inför prövning av tillståndspliktiga verksamheter och för detaljplaner och bygglov som berör vattenområdet.

Svar: Noteras.

Hänsyn till kulturmiljövården

Trelleborg är utpekad i det regionala kulturmiljöprogrammet, dels för de stora värden som finns i stadens medeltida ursprung också för stadens starka kopplingar till industri, sjöfart och järnväg. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att det krävs att kulturmiljöfrågorna fördjupas i FÖP staden och ser fram emot att slutsatser från det kulturmiljöprogram som omnämns kommer att arbetas in i handlingen. I dagsläget är konsekvenserna av FÖP stadens genomförande oklara vad gäller Kulturstaden och de lokala kulturvärdena. För att underlätta utveckling och varsam förtätning av staden krävs både att det kulturmiljöprogram som hänvisas till genomförs, och att det sedan implementeras som stöd i den kommunala handläggningen.

FÖP staden berör en trakt som är mycket rik på fornlämningar. De kända fornlämningarna utgör emellertid endast en mindre del av det totala fornlämningsantalet. I samband med kommande planering kommer arkeologiska insatser att behövas för att hantera såväl kända fornlämningar som områden där det kan antas att det finns under mark dolda fornlämningar eller marina lämningar.

Svar: Under arbetes gång med kulturmiljöprogrammet har inriktningen ändrats till att vara ett mer informativt arbete, Kulturmiljöer i Trelleborg, som ger stöd för handläggning och för privatpersoner. Kapitlet i FÖP:en kompletteras med information om fornlämningar. I övrigt kan kommunen inte hänvisa till annat än den lagstiftning som finns.

Konsekvensbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

MKB:n redovisar flera av de intressekonflikter som Länsstyrelsen också identifierat enligt ovan, Länsstyrelsen saknar i flera fall en redovisning av konsekvenserna av dessa intressekonflikter, åtgärder och möjliga avvägningar för att hantera eller minska negativ påverkan samt relevanta åtgärder. Detta innebär att slutsatserna

i MKB:n kan ifrågasättas. Konsekvensbeskrivning av byggande på jordbruksmark saknas till exempel. Ytterligare exempel på avsaknad av konsekvensbeskrivning rör hantering av riskavstånd och buller för hamntrafiken i jämförelsealternativet. Några åtgärder för att hantera dessa risker och störningar föreslås inte. Detta gör att det saknas underlag för att gå vidare i bedömningen vad gäller frågor om Sjöstadens attraktivitet. Länsstyrelsen ser inte heller varför jämförelsealternativet skulle ge mindre exploaterbar yta i hamnområdet jämfört med planförslaget.

I MKB:n kopplas möjligheten att bekosta översvämningsskydd för Trelleborgs stad till utbyggnaden av Sjöstadens. Detta beskrivs inte ytterligare i själva planförslaget. Om frågan utgör en förutsättning för genomförandet av FÖP staden behöver detta redovisas samt konsekvensbeskrivas.

MKB:n bör ta upp och beskriva eventuell påverkan på skyddade områden och skyddade arter, samt redogöra för hur eventuell påverkan avses hanteras om den ännu inte har identifierat påverkan och gjort någon bedömning/analys.

Svar: MKB:n ska revideras till utställningen.

Övergångsskeden i planeringen

Länsstyrelsen bedömer att FÖP staden behöver utvecklas betydligt då en av kommunens stora utmaningar är att beskriva och konsekvensbeskriva så kallade övergångsskeden i planeringen och trösklar som finns vid ett genomförande. D.v.s. där förutsättningar idag saknas för viss önskad utveckling och där den framtida markanvändningen inte är möjlig/lämplig innan ett flertal andra åtgärder har genomförts eller beslut har fattats. Detta gäller inte minst infrastrukturförändringar och kustskydd som idag saknar ekonomiska och beslutsmässiga förutsättningar.

Svar: Kapitlet om FÖP:ens genomförande ska utvecklas till utställningen.

Nationella myndigheter



Trafikverket

Som vid det här laget är känt så menar Trafikverket att bostadsbyggande i hamnen går att förena med en utvecklad hamnanslutning via Travemündeallén; i enlighet med den s.k. fyrstegsprincipen som bygger på att i första hand värna och utveckla befintlig infrastruktur. Den gemensamma utredning som genomfördes våren 2019 visar ett av flera möjliga alternativ för att minska störningar och barriäreffekter av Travemündeallén. Trafikverket hade gärna fortsatt diskussionerna med målet att hitta den bästa lösningen som kan uppfylla både högt ställda krav på stadsutveckling men även fyller hamnens behov av en effektiv förbindelse till Europavägnätet.

Trafikverket väljer att inte ha några synpunkter på de olika sträckningsalternativ som presenteras för den västra delen av ringvägen.

Ringvägsalternativet innebär mycket riktigt fler korsningspunkter. En faktor som saknas i kommunens resonemang om effekten för lastbilstrafiken då jämförelser görs mellan ringvägsalternativet och jämförelsealternativet är däremot att det för lastbilstrafiken är viktigast att kunna hålla en så jämn hastighet som möjligt och undvika accelerationer och retardationer som ökar bränsleförbrukningen. Denna effekt bör alltså också belysas, utöver restider och väglängd. Det är dock bra att risken för oönskad omledning via 108:an tas upp och att förslag på åtgärder presenteras. Detta är en av flera nyckelfrågor som följer av kommunens planer.

Svar: Handlingen ska i delen Alternativa körvägar till Trelleborgs hamn kompletteras med antal korsningspunkter.

Förändring av riksintresse väg är en hypotetisk fråga i dagsläget. Den kan inte avgöras förrän frågan blir aktuell. I skrivande stund är E6/E22 samt Travemündeallén utpekade som vägar av riksintresse. Arbetsgången för riksintressen (för kommunikationer) är sådan att Trafikverket pekar ut, länsstyrelsen bevakar och regeringen

fastställer ett riksintresse först vid prövning mot andra samhällsintressen.

Det förs på flera ställen resonemang om omvandling av statliga vägar till stadsgator, med smalare sektioner och fler anslutningar. Det behöver föras ett strategiskt resonemang mellan kommunen och Trafikverket m.fl. om dessa vägars roll i ett regionalt och nationellt perspektiv innan detta förutsätts vara möjligt.

Svar: Kommunen har en kontinuerlig dialog med Trafikverket kring dessa frågor, bland annat inom arbetet med ÅVS för väg 108.

Det är positivt att kommunen växlar upp ambitionerna när det gäller att öka cyklingen i staden. För resor inom en stad av Trelleborgs storlek borde cykeln kunna vara ett förstahandsalternativ för många; inte minst i ett hela-resan-perspektiv med tanke på de utmärkta tågförbindelser som Trelleborg numera har.

Till sist en rättelse: angående finansiering av kommunens program och planer för ringväg/östlig hamninfart där ekonomiskt stöd erhållits genom CEF-programmet så har till skillnad mot vad som står på sidan 128 Trafikverket ej på något vis deltagit i detta beslut. Däremot har vi till regeringen ställt oss positiva vad gäller den etapp som nämns i stycket efteråt; den har däremot ingenting med ringvägen att göra.

Svar: Handlingen ska revideras.



Försvarsmakten

- Riksdagen har i den försvarspolitiska inriktningen för perioden 2016-2020 beslutat att en sammanhängande planering för totalförsvaret ska återupptas. Beslutet medför att totalförvarsplaneringen ska beaktas i all samhällsplanering. Vidare har regeringen i planeringsanvisningar för det civila försvaret specificerat att myndigheter har ett särskilt ansvar inför och vid höjd beredskap, enligt förordningen om krisberedskap och bevakningsansvariga myndigheters åtgärder vid höjd beredskap (2015:1052), och att dessa ska återuppta planeringen för sin beredskap inom ramen för det civila försvaret. Försvarsmakten har

i händelse av kris och väpnad konflikt behov av att nyttja civil infrastruktur. I den försvarspolitiska inriktningen för 2016-2020 har Försvarsmakten fått tydliga instruktioner om att öka den operativa effekten vilket har inneburit att behovet av civil infrastruktur har ökat. Civila hamnar är en sådan resurs som Försvarsmakten har behov av att kunna nyttja för att lösa det uppdrag som beslutats av riksdag och regering.

Försvarsmaktens synpunkter avseende det nuvarande underlaget

- Ur ett totalförsvarsperspektiv ser Försvarsmakten att Trelleborgs hamn fyller en viktig funktion nu och på sikt. Utvecklingen av Trelleborgs hamn är positiv för Försvarsmakten, så länge denna inte medför begränsningar av transportmöjlighet till- och från hamnen samt för vilka typer av lastfartyg som kan anlöpa och/eller lasta inom hamnen. Försvarsmakten noterar att det föreslås en rad infrastrukturella förändringar i samband med flytten av Trelleborgs hamn. Försvarsmakten upplyser kommunen om att förslag på nya vägdragningar med färre cirkulationsplatser är mer gynnsamt för Försvarsmakten. Vidare är det av största vikt för Försvarsmakten att järnvägsanslutningarna till färjelägena inte försämras. Försvarsmakten poängterar att det är nödvändigt att framkomligheten under byggtiden inte inskränks och att kapaciteten för transporter behålls utan avbrott. Framkomligheten måste även garanteras vid höjd beredskap eller krigsförberedande åtgärder. Detta särskilt för att möjligheterna att ge och kunna ta emot stöd till och från tredje part.

Försvarsmakten påtalar att det är av största vikt att hänsyn tas till utformningen av vägar, broar och cirkulationsplatser för myndighetens tyngsta och bredaste fordon vid förändringar i infrastruktur till och från hamnområdet, enligt nedan:

- Vägen ska ha en vägbredd på minst 4 m.
- Vägen, broar och cirkulationsplatser ska klara tunga transporter av upplastade stridsvagnar eller motsvarande (totalvikt 100 ton, axeltryck 12 ton, bredd 4,2 m).
- Sidomarkeringsstolparna vid vägrenen ska anläggas minst 0,5 m utanför asfaltsbeläggningen.
- Cirkulationsplatsernas innerdiameter bör vara minst 20 m och ytterdiametern bör vara minst 32 m med körfält(-ens) minsta bredd 6 m eller så bör det vara en överkörningsbar mitt med tillräckligt bärande lager för 100 ton.
- Om infart i rondell görs vinklad före infarten för att sänka personbilars hastighet, behöver även den bromsande

refugdelen före rondellen göras överkörbar, med tillräckligt bärande lager för 100 ton.

- Något att beakta är även trafikmärkenas placering vid och omkring cirkulationsplatser. De bör stå minst 1,5 m från kanten på vägen. Märken som är placerade närmare vägen är oftast ett större bekymmer än själva bredden på vägen.

- Fri höjd ska minst vara 4,50 m.

Övrigt

Försvarsmakten förutsätter att eventuell påverkan på riksintressen för totalförsvarets civila delar analyseras på regional/lokal nivå och förslagsvis av kommunens egen säkerhetsenhet eller liknande.

Försvarsmakten meddelar att myndigheten vill ha möjlighet att delta i den fortsatta planeringen. Detta med anledning till att Försvarsmakten kan komma att ha synpunkter på hamnens fortsatta utveckling och detaljutformning.

Svar: Informationen noteras samt hanteras i detaljplan Östlig ringväg och evakueringsväg/angreppsväg, framtida östlig hamninfart.



Luftfartsverket

- Trelleborgs kommun berörs av den s.k. MSA-påverkande ytan (skyddsområde på 60 km kring flygplats där flygplanen påbörjar den sista delen av inflygningen) för Malmö-Sturup flygplats. Flygplatsen utgör riksintresse. Flygtrafiken rör sig med fastställda marginaler över den MSA-påverkande ytan, vars höjd är samma som högsta hinder inom ytan. Nya hinder kan ha en negativ inverkan på flygtrafiken. Av översiktsplanen bör framgå att lokalisering av höga byggnader/föremål (exempelvis vindkraft) inom den MSA-påverkande ytan ska samrådats med berörd flygplats. Konsekvenser av hinderbegränsande områden och bullerkurvor ska redovisas i översiktsplanen i form av restriktioner och eller rekommendationer.

Svar: Information ska läggas till i handlingen om höga byggnader.

Regionala aktörer

Region Skåne

Trelleborgs kommun har som mål att genom en betydande omvandling av stadsrummet möjliggöra för utvecklingen till en regional kuststad. Region Skånes ser positivt på planförslagets övergripande intention för Trelleborgs kommun att förstärka sin roll som regional kärna. Detta stämmer väl överens med Strategier för Det flerkärniga Skåne och den regionala utvecklingsstrategin Det öppna Skåne 2030.

Planförslaget ger också en genomgång av bland annat relevanta regionala strategidokument. Region Skåne noterar emellertid att två viktiga regionala styrdokument saknas. Det är Regional kulturplan för Skåne 2016-2020 och Region Skånes Strategi för gestaltad livsmiljö – arkitektur, form och design.

Bebyggelseutveckling

Region Skåne ser positivt på planförslagets intentioner som syftar till att planera för en sammanhållen och integrerad bebyggelseutveckling genom förtätning och nyttjandet av de kollektivtrafiknära lägena. Planförslagets intentioner med ökad funktionsblandning samt överbryggande barriärer i staden välkomnas också av Region Skåne.

En sammanhållen bebyggelse innebär en god hushållning av värdefull mark men skapar även underlag för och närhet till samhällsservice. Staden planerar två stora utvecklingsområden, Västra Sjöstaden och Sjöstaden. Områdena möjliggör för en ökad befolkning samt ökar stadens kontakt med vattnet, vilket är positivt.

Boende och bostäder

Planens justerade beräkning av bostadsbehovet i staden är cirka 3 300 bostäder fram till 2035. Detta motsvarar ett årligt behov av cirka 220 bostäder. Enligt Region Skånes Modell för bostadsefterfrågan i Skåne är marknadsdjupet i Trelleborgs kommun 193 bostäder. Modellen visar även att det demografiska bostadsbygnadsbehovet i kommunen motsvarar 191 bostäder.

Med marknadsdjup avses hur många nya bostäder, som kan och vill, efterfrågas i Trelleborg ett enskilt år. Analysen visar till exempel att 2018 var marknadsdjupet för hyresrätter större än för de andra upplåtelseformerna i Trelleborgs kommun. Region Skåne avser att revi-

dera denna analys årligen och hoppas att det kan vara ett bra underlag för kommunerna att närmare förstå sin bostadsmarknad. Region Skåne anser därmed att planförslaget utgår från bostadsbehovet i staden, samt för inflyttning från andra delar av Skåne.

Region Skåne ser positivt på kommunens analys och beskrivningar av de utmaningarna i stadens önskade bostadsutveckling. Där belyses det att ett växande antal av ekonomiskt svaga äldre, unga vuxna och invandrare har det svårt att ta sig in på den skånska bostadsmarknaden. Bostadsbyggandet är en viktig utvecklingsfaktor för Skåne. Därför vill Region Skåne lyfta fram vikten av ett ökat bostadsbyggande, men även vikten av att planera för ett varierat bostadsutbud som främjar en blandad befolkningsstruktur i kommunen och regionen.

Jordbruksmark

I den regionala utvecklingsstrategin för Skåne, Det öppna Skåne 2030, framgår markanvändningskonflikter mellan exploatering och bevarande, särskilt avseende jordbruksmark, som en stor utmaning för Skåne. För Trelleborgs del innebär byggnationen av ringvägen att jordbruksmark tas i anspråk. I Skåne är utbyggnadsstrycket som högst just där den högvärdiga jordbruksmarken finns. I Strategier för Det flerkärniga Skåne beskrivs denna komplexitet som en utmaning som många av de skånska kommunerna behöver förhålla sig till och noggrant föra resonemang kring effekterna av en exploatering av den här typen av mark.

Hälsa och sjukvård

I Planprogram för Östra Ringvägen samt Östra Hamninfarten, framförde Region Skåne synpunkter gällande lokaliseringen av ringvägen vid Rättspsykiatriskt centrum. Verksamheten blir med den föreslagna sträckningen omringad av dels ringvägen, men även av järnvägen i väst vilka båda alstrar buller. För att kunna säkerställa riktvärdena för störningsskydd som finns i detaljplan 183, bör bullerproblematiken presenteras tydligare i planförslaget. Region Skåne vill påpeka hur viktig kommande bullerutredning är för verksamheten där identifierade åtgärder och genomförandansvar av åtgärder för bullerreduktion ska framgå.

Framtidens hälso- och sjukvård samt omsorg kommer utgå från att fler personer med vårdbehov kommer att fortsätta bo hemma eller i kommunala vårdboenden. Detta kommer att ställa andra krav på kommunerna vad gäller dimensionering av särskilda boenden och korttidsboenden. I den fysiska planeringen kommer det också behövas ta hänsyn till att vården går mot att bli mer och mer beroende av tillgång till digitala hjälpmedel vilket ställer krav på bredbandsutbyggnad,

vidare förvaring av hjälpmedel, ramper för transporter av varor, nära till p-platser och kommunala transporter samt att dessa är anpassade miljömässigt till vård- och omsorgstagare.

Svar: Frågan har hanterats inom ramen för arbetet med detaljplan för Östlig ringväg.

Blågrön infrastruktur

Planförslaget innehåller tydliga målbilder och utvecklingsstrategier för bebyggelse och trafikinfrastruktur. Motsvarande tydlighet och detaljeringsgrad saknas dock för grönstruktur och vatten i staden. Grönytor med träd, grönska och potential att hantera stora vattenvolymer är en viktig grund för goda livsmiljöer, livskvalitet, fysisk aktivitet, god hälsa och robusthet mot klimatförändringar.

I Region Skånes publikation Grönstruktur i Skåne – Strategier för en utvecklad grön struktur, redovisas fyra blå-gröna huvudstråk med vegetation och vatten i anslutning till Trelleborgs stad som har potential att bli viktiga länkar mellan kust, stad och omgivande landsbygd. Utöver utpekade huvudstråk finns även tre, enligt Region Skåne, strategiskt viktiga lägen för nyskapande av huvudstråk som innehar förhöjda ekologiska och rekreativa värden. De potentiella stråken är Söderslättsstråket, Dalköpinge-Svedala och längs Gislövsån.

Det är en positiv målsättning i planförslaget att riktlinjer för skolors och förskolors utemiljö tas upp. Tillgång till gröna miljöer och naturområden vid skolor och förskolor är viktigt för barnens utveckling, inlärningsförmåga med mera.

Region Skåne välkomnar planförslagets resonemang kring hur effekterna av klimatförändringarna kan hanteras och att planområdets hydrologiska förutsättningar med avseende på ytvatten presenteras. I den regionala utvecklingsstrategin Det öppna Skåne 2030 lyfts vikten av minskad klimatpåverkan och klimatanpassning som viktiga faktorer för att Skåne ska kunna utvecklas hållbart. Hur samhället möter de utmaningar som ett förändrat klimat medför är en viktig framtidsfråga för Skåne, bland dessa utmaningar har vattenfrågorna en huvudroll.

En av utmaningarna är att klimatförändringarna sannolikt medför ökande vattenflöden i alla vattendrag samt viss ökad risk för erosion, ras och skred i vissa lägen. Hur dessa risker påverkar olika värden som är viktiga för samhället kan belysas tydligare i planförslaget.

Svar: Kapitlet om grönstruktur ska utvecklas till utställ-

ningen.

Hållbart resande och transportinfrastruktur

Region Skåne ställer sig positiv till Trelleborgs stads övergripande intention att utveckla i kollektivtrafiknära läge och med god tillgång till gång- och cykeltrafik. Denna inriktning ligger väl i linje med färdmedelsfördelningen i Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050. Region Skånes Mobilitetsplan för Skåne och Cykelstrategi för Skåne kan utgöra lämpligt underlag och inspiration till kommande planer för gång och cykel samt för hur hållbart resande och hela resan-perspektivet kan tas i beaktande.

Trelleborgs kommun har anammat Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 och har en specifik målsättning för staden i vad som behövs för att nå färdmedelsfördelningen, vilket är mycket positivt. Uppnås målet skulle det innebära en betydande förändring av resandet då man idag har ett bilresande klart över snittet i Skåne. Dock ställer sig Region Skåne sig tveksam till om de planerade åtgärderna som presenteras är tillräckliga.

Kommunens mål att resor upp till 3 km ska gå lika fort med cykel som med bil, är positivt. Detta ligger väl i linje med Cykelstrategi för Skåne. Region Skåne vill tipsa om vår genomförda potentialstudie för cykelresor. Ur resultatet framgår det hur många som kan cykla direkt till arbetet eller skolan och för hur många det skulle vara attraktivt att använda en kombination av cykel och kollektivtrafik för att ta sig till arbetet.

Region Skåne vill tipsa om att det finns möjlighet att inom ramen för Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029 söka 50 procent medfinansiering för kommunal cykelinfrastruktur. Även stadsmiljöavtal kan vara bra att söka i förverkligandet av Trelleborgs målsättningar för cykel.

Trelleborgs kommun tar ett bra grepp kring hur parkering framöver kan nyttjas mer effektivt. Region Skåne vill upplysa Trelleborgs kommun att det finns ett nytt TemaPM Planera för attraktiv parkering som kan användas som inspiration och vägledning, i den fortsatta parkeringsplaneringen. I PM:et finns specifik vägledning för hur parkering kan stärka centrumhandel, hur cykel-parkering kan utvecklas samt hur pendlarparkeringar kan stärka stationer.

Svar. Noterar informationen. Mer information ska läggas till samt ska kommunen ta fram en ny trafikplan.

Kollektivtrafik

Region Skåne ser positivt på att planförslaget planerar

för ett hållbart resande i staden. Samtidigt anser Region Skåne att det ur ett regionalt perspektiv är viktigt att trafiksystemet ses som en helhet. I planförslaget föreslås för de centrala delarna av staden lägre hastigheter och prioritet för gång och cykel. Region Skåne vill passa på och lyfta vikten att även busstrafiken behöver få en högre prioritet och ibland även gatuutrymme för att kunna utvecklas och ta marknadsandelar från bilen. Detta är en viktig förutsättning om staden vill uppnå ambitionerna med färdmedelsfördelning.

Busslinje 146 trafikerar idag via Hedvägen vilket är ett påverkansområde för ett av scenarierna för ringväg. Detta kommer att påverka bussens framkomlighet. Region Skåne uppmuntrar därför till en trafikplanering som möjliggör för bussens framkomlighet och som inte begränsas på grund av de stora flödena med tung trafik.

Det planerade utvecklingsområdet Sjöstaden kommer att ligga ganska långt från stationen och centrum, över 1-2 km. Det är därför viktigt att planeringen av kollektivtrafiken i området sker så tidigt som möjligt. Det finns ekonomiska fördelar med att redan från början planera för att en delvis befintlig busslinje kan trafikera Sjöstaden via hamnen. Det ger en mer överkomlig kostnad än en helt ny linje och ger större möjlighet att området kan kollektivtrafikförsörjas på ett bra sätt.

Ett alternativ kan vara en planering av gatorna så att någon busslinje skulle kunna köra söder om Travemündeallén, kanske via Strandridaregatan, och vidare mot stationen och busstationen.

Svar: Trelleborg har tillsammans med Skånetrafiken och Bergkvara buss starta upp trepartssamverkan där frågor kring kollektivtrafikens utveckling kommer att lyftas. Behovet av att kollektivtrafikförsörja de nya stadsdelarna i Trelleborg utreds inom ramen för Trepartssamverkan.

Konst, kultur och gestaltad livsmiljö
Kommunen har i planförslaget en hög ambition beträffande de nationella kulturmiljömålen. Detta välkomnas av Region Skåne som också ser mycket positivt på att Trelleborgs kommun så starkt betonar kulturens värde och kulturen som en unik kraft i samhället. Region Skåne välkomnar även planförslagets lokalisering av ett nytt kulturhus i de centrala delarna av staden och att ställningstaganden angående kultur i planförslaget sker i nära samarbete med kommunens framtagande av ett nytt kulturmiljöprogram.

Att de offentliga rummen ska inbjuda till möten, rörelse och lek för alla åldrar samt att de arkitektoniska kvali-

teterna behöver säkerställas i det framtida byggandet i Trelleborg är kommunens inriktning som rimmar väl med ambitionerna i Regional kulturplan för Skåne 2016-2020 samt Region Skånes strategi för gestaltad livsmiljö – arkitektur, form och design. Strategin fokuserar på vad arkitektur, form och design gör, det vill säga hur dessa områden på olika sätt formar samhället.

Svar: Noteras.

Näringsliv
Region Skåne framhåller i den regionala utvecklingsstrategin att Skåne ska bli en stark, hållbar tillväxtmotor. Region Skåne verkar för fler företag, fler växande företag, fler i arbete och en mer innovativ region. Region Skåne ser positivt på att Trelleborg gjort en god analys av näringslivet i nuläget och klarsynt ser vilka näringar som behöver utvecklas. För vidare utveckling av frågorna i kommunen vill Region Skåne tipsa om det nätverk som byggts upp under 2019 där kommunernas näringslivsansvariga i olika forum ges möjligheter till ytterligare utveckling och lärande.

Region Skåne anser att det i planförslaget saknas kommunens resonemang kring besöksnäringens potentiella möjligheter att ytterligare utvecklas framöver, inte minst utifrån Trelleborgs gynnsamma läge.

Svar: Noteras

EU och internationella relationer
Den fördjupade översiktsplanen beskriver utförligt omvärldsperspektivet, där Trelleborgs sammanhang med Malmö, Köpenhamn och södra Östersjöområdet tydliggörs. Eftersom det strategiska läget är en av Trelleborgs viktigare utvecklingsfaktorer, är det särskilt värdefullt att detta är en viktig utgångspunkt i planförslaget anser Region Skåne.

Svar: Noteras.

I handläggningen av detta ärende har Skånetrafiken, Regionfastigheter, avdelningen för hälso- och sjukvårdsstyrning, kulturförvaltningen och avdelningen för regional utveckling genom enheterna för regional planering, näringsliv och arbetsmarknad, transporter och infrastruktur, miljö samt EU och internationella relationer deltagit.

Yttranden från kommuner



SVEDALA KOMMUN

Svedala kommun

- Svedala kommun har tagit del av Trelleborg kommuns samrådshandling. Samrådet har pågått mellan den 20 september till den 22 november 2019. Svedala kommun har fått beviljat anstånd att inlämna yttrande till den 26 november 2019. Kommunerna samverkar redan idag inom Malmö Lundregionens ramar, men Svedala kommun ser gärna utökat samarbete över kommungränsen.

Trelleborg vill fortsätta att utvecklas som en attraktiv hamnstad och satsar stort på utbyggnaden av östra hamnen med ökad godshanteringen, vilket kan komma att påverka Svedala tätort negativt med ökad mängd godstrafik på väg 108 som löper genom tätorten. Trelleborgs kommun planerar även att anlägga ett nytt större Business Center Trelleborg (BCT) kopplat till den östra delen av ringleden dvs. ett större logistikcenter med bra kopplingar till nationellt och internationellt väg- och järnvägsnät samt sjöfart.

Trelleborgskommun redogör i samrådshandlingen för att den nya ringleden inte kommer bidra till ökad trafik på väg 108 norrut genom Svedala tätort, men det kvarstår fortfarande frågetecken kring hur den nya ringleden kopplats till kommande utbyggnadsplaner med bostäder, utökad hamnverksamhet och anläggande av ett större business center kommer att påverka framtida trafikflöden genom Svedala tätort och hur vägvalen för trafiken blir om den närmsta vägen norrut från färjorna och de nya anläggningarna fortfarande är väg 108 via Svedala och Lund istället för E6 via Malmö.

Svedala kommun motsätter sig starkt att flödet av genomfartstrafik främst med tung trafik ökar genom Svedala tätort. Konsekvenserna av ett ökat trafikflöde med främst tunga transporter genom Svedala tätort på väg 108 (statlig väg) behöver belysas ytterligare och snarast

utredas och analyseras av Trafikverket i samverkan med Svedala kommun och Trelleborgs kommun.

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

Svedala kommun ser positivt på att samverka för att förbättra kollektivtrafikutbudet mellan kommunerna och även till Malmö Airport.

Skälen för beslut

Trelleborgs kommun redogör i den fördjupade översiktsplanen för Trelleborgs stad år 2035 om kommande utvecklingsplaner inom staden och hur den nya ringleden runt staden till ett nytt östligt hamnläge medför att nya stadsdelar kan tillskapas och att barriären till havet och vattenfronten bryts. Detta kommer medföra stora möjligheter för Trelleborgs kommun att tillskapa nya attraktiva bostäder och möjligheter för verksamhetsområden i kollektivtrafiknära lägen. Trelleborg vill utveckla sin roll som regional kärna. En negativ konsekvens av föreslagen ringled (även kallad ringväg) är att jordbruksmark tas i anspråk.

Ringleden, som ansluter till befintlig väg E6/E22 vid trafikplats Maglarp, förlängs österut och 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. Med en ringled runt hela Trelleborg och en ny hamninfart 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 ringleden att utgöra ryggraden i Trelleborgs trafiksystem. Ringleden utformas 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 ringleden 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 ringleden. Med ringleden öppnas också möjligheten att utveckla ett logistik- och businesscenter i anslutning till ringvägen och Kontinentalbanan på redan planlagd industrimark i östra Trelleborg.

Trelleborg planerar för att kunna utvecklas till en gods-

och logistiknod och port till Skåne. I östra Trelleborg ligger idag ett cirka 180 hektar stort område, ett område som idag kallas för östra verksamhetsområdet, men som ska utvecklas till Business Center Trelleborg (BCT). I takt med att Trelleborgs kommun genomför en ny ringled samt östlig hamninfart är kommunens ambition att området ska utvecklas i samarbete med näringslivet för att få en betydelsefullare roll i kommunen. Visionen för BCT är skapa förutsättningar för att området ska kunna utvecklas till ett starkt, stolt och samverkande verksamhetsområde. Inom området för BCT verkar kommunen för att ge förutsättningar till ett effektivt logistikcenter med bra kopplingar till nationellt och internationellt väg- och järnvägsnät samt sjöfart. Ett attraktivt och innovativt verksamhetsområde som utnyttja områdets geografiska placering och sin unika kombination av infrastruktur.

Kommunen arbetar med att ta fram en detaljplan som syftar till att möjliggöra den östra delen av ringleden samt för en östlig hamninfarten. Detaljplanen beräknas att gå ut på samråd under hösten 2019. Enligt beslut i kommunfullmäktige 2016-02-29 planerar kommunen för en östlig infart till det nya hamnområdet. Kommunens ambition är att den östra delen av ringleden och den nya östliga infarten ska vara färdigställda 1 januari 2026.

PÅVERKAN PÅ VÄG 108

De föreslagna kapacitetsökningarna på västra delen av ringleden bedöms att minska andelen trafik som väljer att använda väg 108 istället för väg E6/E22 genom att framkomligheten på västra delen av ringleden förbättras.

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 separata expresskörfält för trafik som passerar väg 108 på ringleden.

Svedala kommun kräver att fördjupade analyser och utredningar görs av hur ringleden kommer att påverka trafikflödet inom Svedala kommun. Trafikverket ska ansvara för utredningsarbetet och Trelleborgs kommun och Svedala kommun ska bjuda in till att delta och samverka.

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 kol-

lektivtrafik till flygplatsen, antingen med en direkt linje eller via byte i Svedala tätort.

Svedala kommun ser positivt på att samverka för att förbättra kollektivtrafikutbudet mellan kommunerna och även till Malmö Airport.

Svar: Trelleborgs kommun noterar synpunkterna och tar med dessa i det fortsatta arbetet med den fördjupade översiktsplanen. Kommunen har höga ambitioner för att minimera andelen tung trafik på väg 108. Arbeta med en ÅVS för väg 108 pågår tillsammans med berörda kommuner och Trafikverket där en del berör denna frågeställning.



Lunds kommun

- Lunds kommun ser det som positivt att Trelleborg i och med denna fördjupade översiktsplan förstärker den pågående förflyttningen från hamnstad till kuststad. Den ökade attraktiviteten som detta innebär är till gagn för hela Skåne och det är särskilt positivt att utvecklingen sker i ett stationsnära läge.

Trelleborgs utveckling är viktig i en regional kontext och med det regionala sammanhanget i åtanke är det positivt att Trelleborgs kommun i sin beskrivning av sin regionala roll hänvisar till Strukturplan för MalmöLundregionen, ett arbete som tagits fram gemensamt av kommunerna i MalmöLundregionen.

Trelleborgs hamn är av nationell betydelse, men även regional, därmed är det positivt att Trelleborg stödjer en utveckling av sin hamnfunktion. Transporter på sjövägen är en hållbar lösning som behöver öka i framtiden, men samtidigt behöver dess följdkonsekvenser hanteras. Vad gäller planeringen för en ringväg och ny östlig hamninfart till den nya hamnläget konstaterar Lunds kommun att det finns utmaningar med tung godstrafik i MalmöLundregionen och på flera håll finns konflikter mellan tung trafik och stadsutveckling. Insatser för att hantera detta i en framtid med ökade godstransporter kräver ökad samsyn och utvecklingen av MalmöLundregionen som hållbar transit- och logistikregion behöver hanteras gemensamt.

Svar: Synpunkterna noteras.

Organisationer och föreningar

TFF

"I förhoppningsvis allas ögon är Trelleborgs FF kommunens främsta idrottsklubb, med bredd- och elitfotboll för barn, ungdom samt vuxna, med såväl tjejer som killar i verksamheten, understödd av ideellas, halvideellas resp ett fåtal anställdas insatser ur en ständigt ansträngd ekonomi. Vi verkar som en kraft i samhället, till exempel på skolor och för arbetssökande, ser oss som en stark kulturyttring för invånarna och den främsta externa bäraren av varumärket "Trelleborg", måhända näst efter Trelleborgskoncernen.

I syfte att bygga varumärket "Trelleborg" menar vi dessutom att TFF måste vara lika viktigt för Trelleborg som Rögle är för Ängelholm, HIF för Helsingborg, BoIS för Landskrona, MFF och Redhawks för Malmö, Lugi för Lund, IFK Kristianstad för Kristianstad, Ystad IF och IFK Ystad för Ystad, mm, osv.

Utifrån dessa perspektiv ter det sig förvånande att den Fördjupade Översiktsplanen för Trelleborgs Stad 2035 inte, med undantag av flytten av rugbyplanen, inkluderar några påtagliga målbilder för idrott, sport och hälsa, vare sig generellt sett eller specifikt avseende Söderslätts- och Vångavallsområdet.

Vi menar att stadsdelen med Söderslättshallen och Vångavallen måste förnyas och profileras som "Trelleborgs Arenaområde" el dyl, med fokus på idrott, sport, hälsa och kultur, integrerat med lokaliteter för boende, utbildning, kommers, offentligheter osv, allt i syfte att reducera samhällets vård- och omsorgsbehov genom friskvård och kulturliv samt att bistå bildningsverksamheterna.

Från TFFs sida är vi beredda att inom kort möta kommunledningen och konkret presentera framtidsplaner för delen Vångavallsområdet och bidra till att förverkliga dem, i bästa och givande samarbete med Trelleborgs kommun."

Svar: Informationen noteras. Handlingen kommer att utvecklas till utställningen.

Viqtoria, företagarförening

• Parkering

I FÖP2035 läggs stort fokus på hållbarhet och tillgänglighet. Vi vill därför understryka vikten av att inte glömma bort de trelleborgare, som har svårt att ta sig fram med kommunala transportmedel, gående eller cyklande utan istället behöver bilen för att få tillgång till Trelleborgs centrala delar.

Att minska bilåkandet till förmån för cykel- och gångtrafik är lövtvå, men har föga med verkligheten att göra. En stor del av befolkningen bor på landsbygden med i bästa fall dåliga och i sämsta fall inga kommunikationer alls, varför bilen blir en nödvändighet. Detta är en verklighet att förhålla sig till. Att i detta läge ta bort flera hundra parkeringsplatser genom att nuvarande parkeringsplatser istället används för byggnation (ca 300 pendlarparkeringar på Övre och ca 200 parkeringar i centrum) kan bli dödsstöten för Trelleborgs centrumhandel. Troligen kommer pendlare att välja att ta bilen direkt till Malmö istället och handla där, eftersom man fortsättningsvis med svårighet kommer att kunna hitta en parkering i centrum.

Vi vill därför värna om parkeringsmöjligheter i centrum. T.ex snedparkeringar på gatorna istället för att man parkerar längs med gatorna. På så sätt får man in fler korttidsparkeringar.

För långtidsparkering kan man istället upplåta kvarteret Phylaterion, vars mark är så starkt förorenad, så den knappast går att använda till bostäder utan orimliga saneringskostnader. Med långtidsparkering där och gratis pendel buss in till centrum, så kan man underlätta för besökarna och samtidigt ge handlarna det kundunderlag de så väl behöver.

Lokaler

Viqtorias medlemmar, ser positivt på förslagen till blandbebyggelse. Vad vi önskar är mer utrymme för lokaler för andra ändamål än handel, t.ex kontorslokaler eller lokaler för småföretagande av annan art än handel

Bokaler

Vi i Viqtoria önskar att konceptet "Bokaler" även ska skrivas in i FÖP2035. Bokaler är lokaler för småföretagarverksamhet eller handel kombinerade med en bostad. Konceptet är vanligare utomlands än i Sverige och fanns redan i Rom under antiken. Det är en bostads- och företagarsform, som har visat sig framgångsrikt på andra orter och borde även passa in i Trelleborgs småstadsprofil.

Sammanfattning

Viqtorias medlemmar är överlag positiva till de tankar, som förs fram i FÖP2035, vilket vi tror kommer att, rätt hanterat, bli ett lyft för Trelleborg. Vi tror att om planerna genomförs så kan det skapa en positiv och hållbar miljö för alla invånare i kommunen och en positiv utveckling för företagsamheten i kommunen.

Svar: Synpunkterna noteras.

Samfälligheten Snövit

- Ringväg till hamnen
- Den förlängda körsträckan på ca 6 km innebär en ökning av 3100 fordons körsträcka på mer än 1800 mil/dag eller nästan 67 000 mil/år! Detta innebär stora svårigheter att uppnå de klimatpolitiska målen. Ökningen av utsläpp av koldioxid, som är det ämne som starkast bidrar till växthuseffekten, ligger på 5000 ton årligen.
- Hamnens prognoser, visserligen starkt överdrivna, för en ökning av trafiken innebär ytterligare en ökning av de miljöfarliga utsläppen. Utsläpp av kolväten och kvävedioxid är cancerframkallande och ger även nedsatt lungfunktion. Kväveoxid bidrar även till försurning av mark och sjöar. Dessutom påverkar kväveoxid våra byggnader och minnesmärken genom korrosion och vittring.
- Med en östlig hamninfart kommer Trelleborgs kommun att skapa en ny "dödens väg" av väg 108. En stor del av trafiken till och från hamnen kommer att använda väg 108 istället för E6, som byggdes ut till säker motorväg för några år sedan. Väg 108 är en tvåfilig väg som i stora delar saknar mittbarriär. Trafikverket har påtalat detta och kommer inte att acceptera en östlig hamninfart. För övrigt anser inte Trafikverket att trafiken idag går igenom centrum då den kör via den kommunala Travemundeallén.
- Oerhört stora ekonomiska åtaganden
- Då Trelleborgs kommun borgar för lån upp till 1 miljard till Trelleborgs hamn innebär detta stora risker för Trelleborgs skattebetalare. En skattehöjning blir oundviklig och detta projekt kommer inte att kunna betala sig!
- WSP infartsutredning 2016 angav att kostnaden för en östlig hamninfart till 370 miljoner kr.
- En ny kostnadsberäkning från WSP daterad november 2019 visar på en kostnad för Östlig hamninfart med uppställningsytor på 520 miljoner.
- Västra ringvägen beräknas till en kostnad av 80 miljoner kr.
- Östra ringvägen till 350 miljoner kr.
- Övergripande kostnader såsom projektering, konsulter, arkeologi med mera beräknas till 380 miljo-

ner kr.

- De totala kostnaderna för ovanstående ligger på ca 1 330 miljoner kr. Kostnaderna kan bli högre eftersom fler fastigheter måste lösas in då Länsstyrelsen i Skånes "Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen – bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport av farligt gods" gäller och inte kan byggas bort! Riktlinjerna under punkt 10.3.3 Områden 70-150 meter visar ett skyddsområde på minst 70m till småhusbebyggelse. Se nedanstående figur 10.1.

Hela finansieringsfrågan är svävande då ingen vet är eller om inkomsterna ifrån försäljning av mark i hamnområdet kan användas för att bekosta en östlig hamninfart. Mark som tillhör invånarna i Trelleborgs kommun och vars inkomster ifrån försäljning borde komma trelleborgarna till del genom satsningar på kultur, skola, vård, omsorg, idrott och föreningsliv! Anser politikerna i Trelleborg att samhällsnyttan är så stor för trelleborgarna, att ovan nämnda verksamheter tvunget ska stå tillbaka för en satsning på en östlig hamninfart? Hamnens utveckling

- I den fördjupade översiktsplanen talas det om hamnens fortsatta höga volymökning. Detta stämmer inte! Trelleborgs hamns volymer har inte ökat i större utsträckning sedan 2007. När man från hamnens sida tog fram planerna på en flytt av hamnen till sydost med en östlig hamninfart, utgick man ifrån 2007 års volymer, som i flera fall fortfarande inte är "all time high". Enligt statistiken i Trafiken i Sveriges hamnars medlemsföretag ser det ut så här åren 2007 till och med 2018:

Trelleborgs hamns volymer 2007- 2018

	Gods över kaj (tusen ton)	Trailers, lastfordon, släp mm	Järnvägsagnar	Passagerare	Bilar/Bussar
2007	12 747	702 660	76 336	1 816 301	333 800
2008	12 434	692 477	73 298	1 820 810	328 066
2009	10 211	581 577	43 956	1 556 076	291 657
2010	10 828	619 053	42 697	1 566 486	289 512
2011	10 808	634 023	38 118	1 563 586	280 837
2012	10 696	613 307	35 684	1 537 857	282 724
2013	9 900	618 422	27 274	1 617 564	328 891
2014	10 138	643 409	27 367	1 680 824	366 798
2015	10 947	693 423	22 289	1 713 325	366 747
2016	10 966	698 701	20 871	1 662 522	362 548
2017	11 268	744 570	15 100	1 754 471	388 992
2018	11 224	740 929	16 105	1 750 770	360 102
	minus 11,95%	ökat 5,5%	minus 78,9%*	minus 3,61%	ökat 7,88%

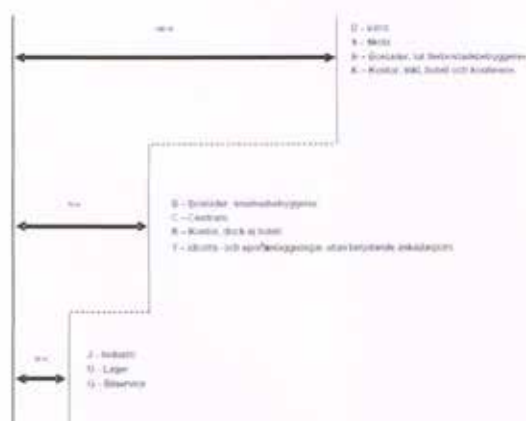
Totalt sett är volymerna inte mer än de var år 2007 och skulle man även räkna med ett par procents ökning varje år, som ledande politiker inom (S) och (M) använde som ett starkt skäl för hamnflytt och östlig hamninfart, så är volymerna mycket lägre. Även de volymer som har ökat under dessa 10 år, har inte alls uppnått de av Trelleborgs hamn och Trelleborgs politiker förväntade. En fara som kan hota ekonomin för Trelleborgs kom-

mun och dess hamn är den kommande Fehmarn Bält tunneln, beräknad klar 2028-29. Den kan innebära en halvering av trafiken via Trelleborgs hamn! I synnerhet som antalet chaufförer minskar om ca 10 år då självkörande bilar införs (Ekot 2019-11-11). En annan fara är att nya vägtrafikskatter för tunga transporter kanske införs för att minska vägtrafikens inverkan på den globala uppvärmningen.

Truckcenter

Samfällighetens medlemmar är upprörda över det förslag till Truckcenter/Businesscenter sin föreligger. Under många år var planerna för denna truckcenter att det skulle ligga längre norrut! Plötsligt förra året hade man flyttat ner centret ända ner till väg 9, nära bostadsbebyggelse. Att arbeta på detta sätt är med de små stegens tyranni få igenom sin planering!

Samfälligheten kan inte acceptera att uppställningsplatser för 600-700 fordon planeras 60-80 m ifrån många av samfällighetens fastigheter. Vi hänvisar även till Länsstyrelsen i Skånes "Riktlinjer för rikshänsyn i samhällsplaneringen – bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport av farligt gods". Riktlinjerna under punkt 10.3.3 området 70-150 meter visar ett skyddsområde på minst 70 m till småhusbebyggelse. Se nedanstående figur 10.1, s 87.



Figur 10.1 Skiss över föreslagna skyddsavstånd i Vägledning 1. På respektive avstånd ges exempel på typisk markanvändning. Avståndet räknas från yttre räll respektive väglinje till den plangräns där markanvändningen tillåts. Observera att avstånden enbart är baserade på skydd mot olyckor med farligt gods. Andra lagar och myndigheter kan ställa andra krav på separering.

Ur miljösynpunkter är det rent förkastligt att vi ska drabbas av det buller, avgaser och partiklar som anses som miljöstörande i Trelleborgs centrala delar. Nämnas bör att även Länsstyrelsen anser att det finns andra lösningar, till exempel verkar det som att järnvägstrafiken

till och från utlandet kommer att upphöra i Trelleborg, vilket skulle frigöra rangerbangård som då skulle kunna användas som Truckcenter.

Östlig hamninfart

Samfälligheten kan inte acceptera att 3000 fordon/dag varav ca 66% är tunga fordon, ska köra tätt intill vårt bostadsområde. Vad som är än värre, är att Trelleborgs hamn räknar med en stor ökning av antalet lastbilar i framtiden. Även om detta är starkt överdrivet kan mängden fordonstrafik vara stor. Många av oss tillhörande samfälligheten Snövit kommer att drabbas av en starkt försämrad boendemiljö enligt följande:

- Farligt gods. Vi hänvisar till Länsstyrelsens riktlinjer (se ovanstående bild).
- Utsläpp av kolväten och kväveoxid som är cancerframkallande och ger nedsatt lungfunktion.
- Utsläpp av partiklar från förbränning och slitage av väg och däck. Inandningsbara partiklar är cancerframkallande, irriterar andningsvägarna och kan påverka lungfunktionen.
- Vi som bor invid den föreslagna tillfarten till hamnen finner de ökade utsläppen av cancerframkallande ämnen direkt skrämmande! Fokusering på färjornas utsläpp har inneburit att problemen med landsvägstrafikens miljöfarliga utsläpp har kommit i skymundan.
- Buller från tusentals fordon kommer att vara störande långa perioder varje dag. Det är framförallt den tunga trafiken som skapar de värsta miljöproblemen för majoriteten av samfällighetens medlemmar.
- Rent visuellt kommer det att se förskräckligt ut med dessa höga bullerplank längs hamninfarten, som avskärmar Snövits med flera områden från övriga staden.
- En stängning av Snövits väg i väster innebär en förlängning av många körväg.
- Lägre fastighetspriser innebär att de flesta av samfällighetens medlemmar riskerar att förlora 100 000 tals kronor vid en försäljning av sin fastighet. Vi ser redan att villapriserna här har sjunkit.

Östra stranden

Hamninfarten passerar Nyhemsparken och Östra stranden och hotar den bästa miljön i Trelleborg. Östra stranden som har stora kulturhistoriska och kulturmiljövärden och anses som ett idylliskt bostadsområde och även är en populär badplats, blir starkt påverkad av buller och avgaser. För vårt område innebär det också att grönområden försvinner!

Östra skolan

För Östra skolan blir miljön starkt försämrad, både på

skolgården och för barnens vägar till och från skolan. Vägtrafiken kommer i detta fall att passera ca 35m söder om skolgården. I samrådsredogörelsen för Östra ringvägen och östra infarten lämnades inga konkreta besked om hur de miljöproblem som vägtrafiken alstrar ska lösas. Risker är stora att en stängning av Östra skolan tyvärr blir nödvändig. Har Trelleborgs kommun en praktiskt och ekonomisk planering för en stängning av Östra skolan?

Övrigt

Samfälligheten kan konstatera att många allvarliga frågor som skyddsavstånd vid transport av farligt gods, utsläpp av miljöfarliga ämnen ifrån vägtransporter, buller, barriärer med mera, som gör samfällighetens medlemmar oroliga och ledsna, hittills besvarats med att: "Det kommer vi att lösa på vårt sätt". Inget samråd med Trelleborgs kommun sker överhuvudtaget! För övrigt ställer sig samfälligheten Snövit positiv till en inre ringväg, men inte till en östlig infart till hamnen.

Svar: Synpunkterna noteras. Flertalet av synpunkterna har hanterats inom ramen för detaljplanerna Östlig ringväg samt Evakuerings/angreppsväg, ny hamnfart.

Gislövs IF

- Vi, Gislövs IF har tidigare påtalat diverse planbrister bl.a. i skrivelser 2017-09-18, 2018-04-24 samt nu senast 2018-08-24.

När det nu upprättas ett nytt Fördjupat Översiktligt Planprogram för Trelleborgs Stad, (FÖP 2035) strax efter att Planprogram för Östra Ringvägen och Östra Hamninfarten (PI-2018-34) har avhandlats, så kvarstår delar av våra tidigare frågeställningar/synpunkter, nämligen;

- Är det inte lämpligt att det görs en FÖP även för ringvägen i hela dess sträckning med alla dess rand- och påverkansområden? Detta då Planprogrammet ej hanterar helheten?

- Och/eller; Är det inte lämpligt att nuvarande ÖP2028 omgående utifrån vad FÖP och Planprogrammet ger vid handen revideras för att hantera överlappande funktioner och områden som nu fortsatt felar eller saknas?

Strukturer inom de geografiska områden som ÖP (och FÖP) omfattar måste analyseras avseende påverkan av en ringväg. Som det nu är så hanterar Planprogram för Östra Ringvägen och Östra Hamninfarten (PI-2018-34) inte alls vad som händer öster om nya cirkulationsplatser vid Truckcentrummet. Man har helt glömt allt öster om dito! Vi har ej fördjupat oss i hur det ligger till med

hur handlingar korrelerar utanför vårt intresseområde men någon borde göra samma granskning längs hela FÖP:ns randområde.

Exempel på synpunkter kring fel och brister i vårt intresseområde;

1. FÖP 2035 har samma utbredningsområde som sin föregångare dvs en amöbalik odefinierad yta med en begränsningslinje som helt ologiskt, iaf i öster, "råkat" hamna rakt igenom vår Idrottsanläggning, Sjöplanen. Begränsningslinjen följer varken bef fastighetsindelningar eller gällande detaljplans nyttjandegränser.

2. Det har även utförts en smygändring mellan ÖP2028 och dess föregångare ÖP2010. Någon har helt sonika, utan att det nämnts i samrådsredogörelse eller på annat vis, plockat bort bostadsutbyggnadsmöjlighet på ytan söder om väg 9, mellan Serresjöskolan och Modeshögsskolan. (Bil1) Det finns en konstig Bebyggelseyta kvar i FÖP 2025, i randen upp mot väg 9. (Bil2) Denna har nu ytterligare krympts åt söder. (Bil3) Detta istället för vad som vore naturligt, växa ut igen, för att tillåta byggnation i utbredning som ÖP2010 angav. Detta då torde vara högst lämpligt att östra delarna, (Gislöv) via ringvägen görs betydligt tillgängligare och attraktivare för nyinflyttning.

3. Den ökade tillgänglighet är dock inte enbart positiv då ringvägen rimligen medför hårdare trafikbelastning i områden öster om Trelleborg längs väg 9. Således måste en analys av trafikpåverkan längs väg 9 ingå någonstans i något program- och planarbete! Det har som bekant hänt en hel del dödsolyckor på vägsträckan mellan Dalköpinge och Simmermarken, så det måste som sagt reflekteras och ageras kring helheten.

I övrigt hänvisar vi till våra tidigare skrivelser nämnda i ingressen till detta brev.

Svar: Synpunkterna noteras. I samrådshandlingen till FÖP2035 har kommunen valt att fokusera ny bebyggelse till centrala och kollektivtrafikhöga områden, i enlighet med FÖP:ens övergripande mål om stadens utveckling.

Villaföreningen Västerjär

- Villaföreningen har följande synpunkter och kommentarer:

Sammanfattningsvis så anser vi att den nu presenterade översiktsplanen beskriver en utveckling av staden som är positiv, intressant och nödvändig! I denna

utveckling är en ringväg ofrånkomlig både för att lösa dagens problem med genomfartstrafik via centrum och för att lösa infartstrafiken till en utbyggd och ombyggd hamn med expanderande trafik. En östlig infart till hamnen med ett businesscenter på östra industriområdet är det enda möjliga!

Ringvägen

Fördelarna med ringvägen är självklara dvs. att såväl den tunga trafiken som genomfartstrafiken leds bort från centrum, köerna genom centrum blir därmed mindre och kollektivtrafiken i Trelleborg får bättre möjligheter att komma fram i tid även i rusningstiden. Vidare möjliggör detta Kuststaden som lyfter Trelleborg, ökar inflyttningen, bidrar till minskad butiksdöd och fler arbetstillfällen.

Ofta framförs att en ringväg innebär större avgasutsläpp pga. längre körsträcka till hamnen. Men detta kan knappast vara rimligt då ett västligt alternativ utan ringväg har fler start/stopp, köbildningar och längre körtider. Dessutom framgår ju detta av kommunens fördjupade översiktsplan exv. på sidan 122 "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"! Ett annat argument mot ringleden är att den ianspråk-tar åkermark. Enligt tidigare uppgift så innebär ham-nens flytt att man frilägger ca 50 hektar för bebyggelse. Ringleden "tar" enligt tidigare uppgifter ca 11 hektar och detta innebär sjöstad/ringled lösning sparar jordbruk-smark när Trelleborg växer.

När det gäller ringleden har ju för övrigt ett första steg redan tagits genom att kommunen påbörjat byggnatio-nen av Trygghetens hus uppe i norr och då behövs en ringväg för att klara korta utryckningstider österut.

Ett av de större problemen som vi ser det, är en bra lösning på trafiksituationen på sträckan från Mag-larps rondellen via OK/Q8 förbi Pergo och vidare upp på Ringvägen mot 108:an. Här förordar vi en lösning enligt det nu presenterade alternativ 3. Samtidigt är vi medvetna om att detta kan innebära olägenheter för de boende på den tilltänkta dragningen och att man ian-språk-tar högklassig åkermark. Men samtidigt uppväger de långsiktiga vinsterna som bl.a. presenteras på sidan 117 med exv. kortare körtid, ett mindre antal korsnings-punkter och att trafiken inte påverkar trafiken i handel-sområde Väster de negativa effekterna av alternativ 3. Och det är just långsiktigheten som är det viktiga i detta sammanhang ur både ekonomiskt och miljömässigt perspektiv!

Infart till Trelleborgs hamn

Att dagens lösning med infart via E6/E22 från väster till en ny hamn som byggs sydöst om centrum med expan-derande trafik inte längre är miljömässigt hållbar står nog klart för alla Trelleborgare oavsett var man bor. En-ligt uppgift på sidan 129 så kommer trafiken till hamnen att till 2040 stiga till 4200 fordon/dygn varav 3200 är tunga fordon. Detta kan jämföras med ca 3000 fordon/dygn år 2018. I föreliggande översiktsplan på sidan 124 finns en redogörelse av en utredning som genomförts för olika handlingsalternativ för infart till hamnen. Dessa är ett nollalternativ, ett jämförelsealternativ samt en östlig infart. 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 därmed få ner restiden. Omvänt så förhindrar nol-lalternativet och jämförelsealternativet utvecklingen av Sjöstaden och ökar miljöproblemen (utsläpp och buller) för merparten av stadens inneboende. Dessutom saknas vid de västliga alternativen en järnvägsanslutning till in-checkningscentrat i väster vilket då måste innebära att logistiken till hamnen blir tudelad och därmed onödigt komplex. Detta tillsammans med det långa avståndet mellan incheckning i väster och hamn gör att detta alternativ rimligtvis väljs bort.

Om kommunen trots ovanstående väljer ett alternativ med fortsatt västlig hamninfart från en ev. incheck-ningsyta på väster så vill härmed villaföreningen under-stryka följande:

- Om trafiken leds förbi Bäckaskolan via Västra korset måste kommunen obetingat bygga en tillfart som är helt planskild.
- Om trafiken leds tillbaka via Maglarpsrondellen och Albäck in via nuvarande E6/E22 måste kommunen/trafikverket obetingat bygga om sträckan Albäck – Västra korset till en nedsänkt vägbana (tråg) alternativt tunnel. Tunnel är naturligtvis att föredra då man på så sätt göra Västra stranden disponibel till rekreation för stadens medborgare.

Svar: Synpunkterna noteras.

Tillgänglighetskommittén Trelleborg

Tillgänglighet bör preciseras i alla steg inom planerings-processer:

- Översiktsplan
- Fördjupande översiktsplan
- Planprogram

- Detaljplan
- Markanvisning
- Bygglov
- Besiktning
- Etc

Planprocessen i Sverige regleras formellt i plan- och bygglagen och syftar till att pröva om ett förslag till markanvändning är lämpligt. I processen skall allmänna och enskilda intressen vägas mot varandra.

Strategiskt vill Tillgänglighetskommittén att tillgänglighet ska finnas med i alla skeden av planprocessen i Trelleborgs kommun och kommittén kan stötta kommunen i arbetet med tillgänglighet i den fysiska miljön genom att ge kunskap om tillgänglighet och påvisa brister i den fysiska miljön.

Stora delar av planprocessen handlar om fysisk anpassning av samhället för att skapa ett rättvist och jämlikt samhälle. Genom att arbeta strategiskt med tillgänglighet inom de demokratiska processerna så skapas möjligheter till att flera tillgänglighetsaspekter genomsyrar kommunen utvecklingsarbete. Alltså kan invånare Trelleborg få ett mer tillgänglig samhälle om Tillgänglighetskommittén påvisar brister och lämnar dessa synpunkter under samrådstider eller/och remisstider.

Men tillgänglighet handlar även om att kunna ge invånare information och kunskap på rätt nivå, och att informationen är anpassad för målgruppen. Upplevs otillgänglighet i information är detta diskriminerande enligt Diskrimineringsombudsmannen:

<https://www.do.se/om-diskriminering/vad-ar-diskriminering/>

Att arbeta med tillgänglighet krävs kunskapsinhämtning från invånare och Tillgänglighetskommittén kan således stötta kommunen i att komma i kontakt med föreningar och uppmana sina medlemmar att ge synpunkter på de dokument som kommunen tar fram. Trelleborgs kommun arbetar utefter att göra det bättre för alla invånare i Trelleborgs kommun och invånare innehar kunskap om sin närmiljö om vad som funkar och vad som inte funkar, om var staden/samhället är otillgängligt och var kommunen kan tillgänglighetsanpassa.

Varje process inom planprocessen behöver således analyseras ur ett tillgänglighetsperspektiv och därefter kan åtgärder ske eller synpunkter lämnas på utveckling eller de ambitioner/förslag som föreslås.

Planprocessen kan inte ha samma tillgänglighetsanpassning inom alla processer utan behöver vara specifika inom respektive process.

När en översiktsplan utarbetas, alltså kommunens långsiktiga visioner och mål över hur kommunen ska utveckla mark och vatten, behöver tillgänglighet vara en självklar aspekt att ha med, exempelvis som ett tydlig och mätbart mål. Samhället ska vara tillgängligt för alla grupper och tillgänglighet behöver uttryckas och definieras samt existera i kommunala strategiska dokument.

Trelleborgs kommuns nya fördjupade översiktsplan är ett bra och gediget dokument. Däremot finns utvecklingsmöjligheter i hur dokumentet kan bli mer tillgänglighetsanpassat.

Dokumentet som textdokument:

1. Dokumentet är inte anpassat för synskadade personer.
 - a. Kartor är stundvis för små för att kunna utskilja vad kartan visar och vissa färger som används funkar inte tillsammans
 - i. Sida: 85, 93, 114 och 115, 138 och 139, 148, 159
 - b. Bilder saknar bildtext som beskriver vad bilden visar.
 - i. Alla bilder bör ha en bildtext!
 - c. Viss text behöver bearbetas. All text bör utgå ifrån "klarspråk"
 - i. Sida 34, 143 (vad är borrar?)
 - d. Bilder behöver kopplas till kartan för att göra det förståeligt: sida 38 och 39
 - e. Otydligt:
 - i. Sida 43 arbetstäthet
 - f. Den fördjupade översiktsplanen är ett gediget arbete, och flertalet grupper i samhället har svårt att ta in så mycket text som den fördjupade översiktsplanen innehar.
 - i. En lättläst version bör tas fram som kompletterar dokumentet. Även till samrådsperioden så att personer med nedsatt läsförmåga kan komma till tas under samrådstiden.
 - g. Utveckla tillgänglighet i text:
 - i. Sida 56: bör stå något med entréer i gatunivå så att trappsteg till butiker inte blir en barriär.
 - ii. Sida 12, 14 och 15, 60 och 61, 80 och 81, 88, 102 och 103, : bör skrivas något om tillgänglighet och tillgänglighetsanpassning eller tillgängliga stråk.
 - iii. Sida 110: bör stå något om handikappsparkering, 25 meter till entré.
 - h. Övrigt

- i. Sida 52: fet stil i texten
- ii. Sida 65: kartan bör kompletteras med karta över befintliga förskolor och skolor.
- iii. Sida 98: det finns ny statistik från RVU 2018
- iv. Sida 172: bör skriva någon om funktionshinderpolitiken.
<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/funktionshinder/>
- ii. Tips
 - 1. Färgskalar som funkar ihop:
<http://colorbrewer2.org/#type=sequential&scheme=BuGn&n=3>
 - 2. Tillgänglig information
 - a. Riktlinjer:
<https://www.mfd.se/kunskapsomraden/tillganglighet/tillganglig-information-och-kommunikation/#link1>
 - b. Hållbara städer och universiell utformning:
<http://www.mfd.se/stod-och-verktyg/publikationer/pm-och-skrivelser/hallbara-stader-och-universell-utformning/>

Dokumentet och dess innehåll/förslag

- 1. Tillgänglighetskommittén uttrycker en viss oro för att parkeringsplatser kommer att försvinna i Trelleborg stad. Ur ett tillgänglighetsperspektiv är parkeringsplatser väsentliga för att vissa grupper i samhället kan tas sig fram. En nedsatt rörelseförmåga gör individen mindre mobil och behöver då angöra nära besöksdestinationer.
- 2. Tillgänglighetskommittén upplever en viss social oro i och med den tänka Sjöstaden och tänkta Västra Sjöstaden. Kommittén undrar vilka som kommer att ha råd att bo där? Enligt kommittén är det inte gemene Trelleborgare, utan rika personer/familjer från andra orter. I diskussion beskrivs en upplevd socioekonomisk exkludering där personer som levt hela sina liv i Trelleborgs stad inte kommer att känna sig välkomna i dessa nya områden.
- 3. Tillgänglighetskommittén är dessutom orolig över hur mycket grönområden som kommer att tas i anspråk för byggnation i Trelleborgs stad i och med den fördjupade översiktsplanen. Här vill Tillgänglighetskommittén att kommunen kompenserar den grönyta som tas i anspråk.
- 4. Tillgänglighet i samhället handlar till stor del av fysisk tillgänglighet och således fysisk anpassning så att mobilitetssvaga grupper blir mer självständiga och fler grupper kan få tillgång till samhället.
- iii. Utveckling av den fördjupade översiktsplanen
 - 1. Tillgänglighetskommittén vill att den fördjupade översiktsplanen redovisar...
 - a. hur kommunen tänker med angöring till samhällsviktiga platser - sjukhus, skola, rådhuset, mat-

- butiker, kollektivtrafik etc – för invånare med nedsatt rörelseförmåga.
- b. en parkeringsstrategi som visar på vilket behov av parkeringar som finns i staden – både vanliga parkeringar och för handikappsparkering.
- c. Vilka grupper som kommer att ha råd att bo i Sjöstaden och Västra Sjöstaden.
- 2. Ytterligare
 - a. Tillgänglighetskommittén vill att den nya fördjupade översiktsplanen utvecklar mätbara mål gällande tillgänglighet i den fördjupade översiktsplanen, likt bostadsförsörjningsprogrammets aktiviteter/mål.
 - b. Även vill Tillgänglighetskommittén att det ska finnas ett stycke som föreslår ett vidare arbete med den fördjupade översiktsplan att ta fram en förvaltningsplan för allmänna platser och hur kommunen prioriterar, exempelvis, snöskottning och underhåll. På vintern bör trottoarer skottas först så att personer med nedsatt rörelseförmåga kan ta sig fram i staden.
 - 3. Tips:
 - a Boverket och social hållbarhet i översiktsplanering:
<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/allmanna-intressen/tillganglighet/>

Svar: Synpunkterna noteras, kommunen instämmer i att dessa frågor är av stor vikt. Kommunen ska undersöka hur själva handlingen kan bli mer tillgänglig för synskadade. Flera av förslagen hanteras i andra styrdokument än översiktsplanen, tex skötsel av allmänna platser samt parkeringsstrategiska frågor.

Företag

E.ON

- Elförsörjning
Elförsörjningen är en väsentlig del för utvecklingen av kommunens näringsverksamhet och bostadsbyggnade. Inte minst är utbyggnad och ombyggnad av elnätet viktig för att garantera fullgod leveranssäkerhet och en bidragande faktor i omställningen till det förnybara samhället.

E.ON har nätkoncession för område inom delar av Trelleborgs kommun och enligt ellagen är bolaget skyldigt att ansluta nya elanläggningar. Detta gäller dock inte i Trelleborgs stad där det är Trelleborg Energi AB som är nätägare och svarar för elleveranserna till respektive abonnent.

Inmatningen till staden sker via E.ONs fördelningssta-

tion belägen i den nordöstra kanten av den stadens sammanhållna bebyggelse. Till stationen ansluter 130kV regionnätsledningar från Foteviken (i väster), Arrie (i norr) och Östra Klagstorp (i öster). Det gör stationen till en viktig nod för den regionala elförsörjningen men eftersom det är flera inkommande ledningar gör det också matningen säkrare till Trelleborg.

Samhällskritiska ledningar

E.ONs regionnätledningar i Trelleborg är att betrakta som samhällskritiska anläggningar och dess läge har säkerställts genom prövning i koncession för linje av Energimarknadsinspektionen.

I den fördjupade översiktsplanen har den Östra Ringvägen föreslagits i en sträckning som kommer i direkt konflikt med de befintliga ledningarna. För att vägutbyggnaden ska vara möjlig krävs dels att ledningarna korsar vägen men även att de flyttas och byggs om i nytt läge.

E.ON samverkar med kommunen för att skapa möjlighet för att bygga om ledningarna så att ringvägen kan anläggas. Det är viktigt att ha i åtanke att flytta av denna typ av ledningar är belagt med mycket stora kostnader för exploatören och kräver mycket god framförhållning tidsmässigt för både tillståndshantering och projektering. En förutsättning är att ny koncession kan beviljas för ledningarna i ett nytt läge eller i ett annat tekniskt utförande som kablar i marken samt att markupplåtelse kan åstadkommas för det utrymme som de kommer att ta i anspråk.

E.ON Biofor Sverige AB

Verksamheten har inga synpunkter på översiktsplanen.

Svar: Informationen noteras.

SYSÄV

- Sysav har tagit del av samrådsförslaget till ny fördjupad översiktsplan för Trelleborgs stad 2035. Med anledning av detta vill Sysav framföra följande synpunkter:

- o Sysav bedriver samhällsviktig verksamhet inom Persåkers industriområde. Det pågår för närvarande arbete med ändring av detaljplanen för att skapa förutsättningar för att denna ska kunna fortsätta och även utvecklas, när sluttäckningen av den nedlagda deponin minskar de tillgängliga ytorna på anläggningen. Det är viktigt att den fördjupade översiktsplanen utarbetas så att dessa förutsättningar förstärks. Med en ökad bebyggelse och fler invånare kommer behovet av effektiv hantering av avfallet i kommunen att fortsätta öka, med framtida utökat behov av ytor för denna typ av verk-

samhet.

- o Det är positivt att nyare större områden för bostäder inte planeras närmare befintligt och kommande verksamhetsområde där Sysav är etablerat. Detta är mycket viktigt för den långsiktiga planeringen av vår verksamhet.

- o Det är positivt att stadsnära natur beskrivs tydligt i planen. När det gäller Albäcksområdet är det viktigt med en förståelse både för att detta i vissa delar utgörs av nedlagda deponiområden och även att närheten till den pågående avfallsanläggningen kan innebära viss ljudpåverkan. I sammanhanget vill Sysav påpeka att det som sluttäcks är en "deponi" och inte en "soptipp".

- o I översiktlig planering är det viktigt att tidigt lägga fokus på frågor kring avfallshantering, med tydliga planeringsriktlinjer. I planeringsriktlinjerna bör det finnas fokus på förändrade konsumtionsbeteenden och mobilitet, samt teknikutveckling inom avfallshantering (både vad gäller insamling och efterföljande återvinning), för rätt förutsättningar för detaljplanering i efterföljande led i samhällsplaneringen.

- o Sysav anser att det är viktigt att vidga begreppen kring hållbar energi. Förnybar energi är viktigt, men det är också återvunnen energi. Det kan i vissa fall till och med vara bättre att ta tillvara energi som annars gått till spillo än att bara fokusera på att ursprunget är förnybart.

Svar: Informationen noteras.

Skanova AB

- Vi har ett flertal kabelanläggningar inom berört planområde som sannolikt kommer att beröras. Vi kommer att följa genomförandet av planen och bevaka våra intressen/tillföra våra synpunkter i samband med att detaljplaner upprättas.

Svar: Informationen noteras.

WEUM GAS

- Weum Gas har bio- och naturgasledningar i Trelleborgs kommun. Vårt natur- och biogasnät är utbyggt inom framförallt Trelleborgs tätort, Anderslöv, Alstad, Västra Tommarp och Skegrie. Weum Gas har även en biogasledning mellan Jordberga och Trelleborgs tätort, vilket gör att staden använder 100 % förnybar biogas större delen av året.

- Trelleborgs kommuns arbete med omställning till ett hållbart energisystem med låg klimatpåverkan beskrivs i den fördjupade översiktsplanen. Weum Gas arbetar idag tillsammans med kommunens aktörer för att öka möjligheterna för biogasleveranser inom kom-

munen. Fler av kommunens verksamheter i framför allt Trelleborgs tätort är beroende av gasen till stor del på grund av dess egenskaper. Vi vill fortsätta verka och utveckla vårt energialternativ i kommunen.

- Distributionsledningar är underkastade Energigasnormens regler (EGN) och Naturgas Säkerhetsanvisningarna (NGSA) som bland annat innehåller ett minsta skyddsavstånd mellan distributionsledning och byggnad inom tätbebyggelse och utanför tätbebyggelse.
- Weum Gas vill gärna fortsätta föra en dialog med Trelleborgs kommun om möjlig försörjning med gas till kommande utbyggnadsområden. Vi vill även fortsätta arbetet med att ansluta ytterligare biogasproduktionsanläggningar till vårt befintliga distributionsnät och om möjlig även till vårt överliggande nät.
- Förändringar i bebyggelse kan medföra att befintliga gasledningar måste flyttas eller att särskilda försiktighetsmått måste vidtas. Weum Gas vill gärna involveras tidigt i detaljplaneprocessen för att åtgärder ska kunna anpassas på bästa sätt i aktuella områden.

Svar: Informationen noteras.

Yttranden från Trelleborgs kommun

Tekniska servicenämnden

Allmänt

I stort sett är tekniska servicenämnden nöjd med samrådsversionen. Trots det har nämnden några mindre synpunkter enligt nedan:

Markanvändningskarta

Kartbild bör kompletteras avseende ringvägens koppling till väg 9. Föreslagen blandad bebyggelse längs väg 9 kan sträckas ut österut ända fram till ringvägskopplingen.

Del av befintligt koloniområde, Österås, föreslås i detaljplanen för östlig ringväg att övergå till verksamhetsområde. Det framgår inte av kartan.

Svar: Koloniområdets gränser ska ses över i markanvändningskartan. Blandad bebyggelse längs väg 9 österut är inte aktuellt då en strukturplan för BCT tagits fram som pekar ut området för kompletterande verksamheter och mötesplatser.

Trafik

Region Skåne genomförde en ny resvaneundersökning under 2018. Resultatet från resvaneundersökningen bör föras in i den fördjupade översiktsplanen. 2013 års siffror kan vara kvar för att skapa en förståelse för hur utvecklingen ser ut.

Illustrationen på sida 101 pekar ut delar av vägnätet som mjuktrafikrum men som i texten presenteras som integrerat trafikrum. Kartbilden är den som ska gälla, exv. är delar av Hedvägen och Hesekillegatan i kartan utpekade som mjuktrafikrum. Det framgår inte av texten.

Den prioriterade fotgängarkartan på sidan 103 kan utvecklas även mot sjukhuset (Engelbrektsgratan och Ripagatan). Den handpåläggning som gjorts på kartbilden på sidan 102 bör läggas till i kartan för de prioriterade gångstråken.

Barnperspektivet lyfts under rubriken cykel men saknas för gående. Alternativt kan barnperspektivet lyftas som en övergripande punkt istället för under varje enskilt trafikslag.

Under rubriken Barnperspektivet på sida 125 står det att "i stadens centrala delar är cykling däremot ofta inte att rekommendera". Det bör förtydligas att det gäller cykel i blandtrafik vilket inte rekommenderas i de centrala delarna av staden. Vidare bör även lyftas att cykeltrafiken (tillsammans med gång) prioriteras vid skolor och förskolor.

Där (s 108) det lyfts att resor upp till fem kilometer görs till 65 % med bil i Trelleborg kan det vara bra att sätta detta i perspektiv till hur det ser ut i Skåne i övrigt alternativt i jämförelse med en liknande stad/kommun.

Till nästa version av den fördjupade översiktsplanen alternativt i arbetet med ny trafikplan vore det önskvärt med en kompletterande flödeskarta som även uppskattar trafikmängderna om det genomförs åtgärder på bland Hedvägen, Glasbruksvägen och Bryggaregatan efter byggandet av Ringvägen.

Svar: Kapitlet om trafik ska utvecklas samt ska en ny trafikplan tas fram.

Cykeltrafik

På sidan 104 beskrivs dagens cykelnät i staden. I texten beskrivs att cykelvägnätet i kommunen generellt har bristande kvalitet samt att cykelbanorna är smala, saknar separering mellan gående och cykel och att ingen

enhetlighet finns vad det gäller korsningspunkter. Tekniska servicenämnden (TSN) håller inte fullt med om den negativa beskrivningen. Allt är inte perfekt men det finns ingen generell kvalitetsbrist.

I tätortens centrala delar finns det en del sträckor cykelbana som är smalare än önskat, oftast beroende på att gaturummet totalt inte medgett cykelbanor av god standard. I dessa lägen är i stort sett alltid en separering genomförd mellan gående och cyklister, men ofta är även gångbanedelen smalare än önskat. I andra delar av tätorten finns kombinerade gång- och cykelbanor av god standard, dock sällan separerade. Tekniska serviceförvaltningen arbetar kontinuerligt på att både uppgradera och att utöka GC-vägnätet i avsikt att få fler och fler att ta sig fram till fots eller via cykel.

Svar: Texten om cykelnätet är hämtat från trafikplanens samrådshandling. Delar av kapitlet om trafik ska utvecklas till utställningen samt hänvisas en del ställningstaganden till kommande trafikplan.

Västra delen av ringvägen

På sidan 116 och 117 anges att alternativen innebär att en planskildhet behöver anläggas vid korsningen med Ståstorps byaväg. Det behovet bör utredas/ prövas innan beslut tas om en sådan. Däremot håller TSN med om att en planskildhet behövs vid korsningen med Tommarpsvägen.

Svar: Denna fråga hanteras i väguredning för Västra ringvägen samt i kommande detaljplan.

Riksintresse väg

Påverkan på riksintresse väg
På sidan 159 anges körtider mellan cirkulationsplats Maglarp och hamnen. Dessa tidsuppgifter bör förklaras vad de innehåller (exv. körning t.o.r. retur inkl. körning till-från incheckningsyta.)

Svar: Synpunkterna noteras.

Miljökonsekvenser

På sidan 187 anges förslag till åtgärder. Listan kan kompletteras med en punkt om att trafiksäkerhetshöjande åtgärder inne i innerstaden kan utföras.

Någonstans i textmassan kan även en kompletterande text föras in om möjligheten som uppstår att förbättra konkurrenskraften för miljövänliga transportsätt när hamn- och stora delar av genomfartstrafiken försvinner från de centrala delarna av staden.

Svar: Informationen noteras.

Övriga samlade konsekvenser

Text kan kompletteras med att boende i västra Trelleborg får bättre förhållanden då de inte längre har hamntrafiken som störningskälla.

Fastighetsavdelningen

Avsnitt under bebyggelseutveckling avseende skolor/ kultur och fritid skulle kunna utvecklas till avsnitt avseende kommunal service och även innehålla exv. behov för vård och omsorg – äldreboenden etc.

Svar: Kapitlet om samhällsservice ska utvecklas i utställningshandlingen.

Park

Parkavdelningen anser att grönstrukturen är väl belyst i förslaget. Parkavdelningen har dock en allmän och en specifik synpunkt.

Allmän: Kyrkogårdar ges i FÖP:en samma status/tillgänglighet som fotbollsplaner, golfbanor etc. Kyrkogårdar är tillgängliga för alla och åtminstone norra kyrkogården har en liknande struktur och gestaltning som en park vilket gör den betydligt mer attraktiv för allmänheten som ex. promenadområde. Fotbollsplaner och golfbanor är däremot helt otillgängliga för andra än de som utövar sporten i fråga.

Specifik: I planförslaget intecknas stora delar av Stuckatörsparken för bebyggelse. Det skulle innebära att vi förlorar en av våra stadsdelsparker. Stuckatörsparken omges till stor del av flerfamiljshus och är viktig för de boende i närheten. Om utvecklingsförslaget för ny bebyggelse däremot skulle innebära en stängning av Klövervallsvägen (mellan City Gross och östra rondellen) finns möjligheter att lägga ihop resterande parker med grönytor intill Fagerängen och skapa en ny stadsdelspark.

Svar: Gällande kyrkogårdar så är de förutom sin huvudsakliga funktion viktiga för rekreation och biologisk mångfald. De har de samma användning som fritidsområden i markanvändningskartan för att de ligger på kvartersmark, dvs deras tillgänglig är inte säkerställd på samma sätt som parker på allmän platsmark.

Gällande Stuckatörsparken så innebär avgränsningen inte att all park försvinner utan att områden är möjligt att förtäta. Information läggs till om att bevara de gröna kvaliteterna.

VA

På sidan 136 beskrivs dagvattenhantering. Text massan

kan kompletteras med en information om att befintlig kustskyddsutredning för närvarande kompletteras till att omfatta hela kusten. Denna utredning kommer att studera var och på vilka sätt vi bör skydda befintliga anläggningar och var vi ska låta naturen ha sin gång. I det fall vi väljer att bygga kustskydd som en barriär kommer dagvatten sannolikt att behöva pumpas ut till Östersjön.

Svar: Handlingen ska kompletteras med mer information om pågående arbete med kustskydd.

Avfall

All nyplanering ska utgå från att systemet med sortering fraktionsvis via underjordiska behållare (UWS) kommer att installeras.

Svar: Informationen läggs till i handlingen samt hantearas frågan vidare i detaljplan.

Arbetsmarknadsnämnden

- Samhällsbyggnadsnämnden har skickat fördjupad översiktsplan för Trelleborg stad 2035 på samråd. Arbetsmarknadsnämnden har tagit del av den fördjupade översiktsplanen och ställer sig positiv till den. Särskilda områden som arbetsmarknadsnämnden vill lyfta fram och bejaka utifrån ett arbetsmarknads- utbildnings- och näringslivsperspektiv är:

Trelleborg som regional kärna och utveckling av det lokala näringslivet

Utveckling av hamnen och Kuststad 2025 stärker Trelleborgs kommun som en regional kärna. Fler företag väljer att etablera sig i staden och Trelleborg kan ta en större roll i de regionala och delregionala samarbetena. Arbetsmarknadsnämnden ser utvecklingen som en kraft i att ledande kunna driva kompetensförsörjningsfrågorna delregionalt, i Malmölundregionen, och regionalt samt goda möjligheter till att utveckla det lokala näringslivet.

Möjlighet till campus i Sjöstaden

Kommunen kommer att utreda möjligheten att förlägga högre utbildningar till Trelleborgs kommun, med ett eventuell framtida campus i Sjöstaden. Arbetsmarknadsnämnden ser en stor möjlighet till ökad kompetensförsörjningen genom höjd utbildningsnivå i kommunen.

Bostäder för grupper som har svårt att få tillgång till egen bostad

Inom planperioden kommer staden att vara i behov att skapa 3 300 bostäder av varierande bebyggelsetyp och

upplåtelseform. Arbetsmarknadsnämnden vill särskilt lyfta fram 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 och förespråkar byggande av mindre och enklare bostäder som en del av samhällsbyggandet.

Infrastruktur och resande

Med förbättrade kommunikationer så som Pågatågen och utbyggnad av E6 finns det goda förutsättningar för pendling och utökade möjligheter för kompetensförsörjning för företagen. Ett fortsatt beaktande av närhet till kollektivtrafik ser arbetsmarknadsnämnden som nödvändigt för att möjliggöra för medborgare att enkelt kunna nå arbetsmarknaden.

Svar: Informationen noteras.

Bildningsnämnden

- Bildningsnämnden har under lång tid samt återkommande i flera olika sammanhang, påtalat vikten av att platser för nya förskolor och skolor pekas ut i den fysiska planeringen. Det är positivt att sådana utpekade ytor nu finns med i översiktsplanen för orter och landsbygd, samt att de kommer finnas med i den fördjupade översiktsplanen för Trelleborgs stad.

Tillgång till bra förskolor och skolor i kvalitativa skolbyggnader är en viktig del i arbetet att bygga och utveckla en attraktiv stad som lockar nya medborgare till kommunen. Det är inte minst viktigt för att föräldrar med högre utbildning ska vilja bosätta sig i Trelleborg. För de flesta föräldrar är det viktigt med förskola och skola nära hemmet. Att minska behovet av föräldrar som skjutsar sina barn till skolan med bil och kostsamma skolskjutstransporter är dessutom bra både för miljön och för kommunens ekonomi. Mot den bakgrunden menar bildningsförvaltningen att det är av stor vikt att ha med behovet av förskola och skola i planeringen av nya utbyggnadsområden.

För att kunna hålla en god kvalitet i samtliga förskolor och skolor har barn- och elevunderlaget på respektive enhet stor betydelse. Det är viktigt att kommunen på olika sätt arbetar för ökad social mobilitet och blandning av elever med olika bakgrund i kommunens skolor. Planeringen för nya bostäder, med en blandning av olika typer av bostäder och upplåtelseformer i samma område, är i det sammanhanget ett effektivt verktyg. Satsningar på förskolan och skolan, både vad gäller skolbyggnaderna och verksamheten, kan också bidra till att locka elever till förskolan/skolan och nya invånare till socioekonomiskt svagare områden.

Behov av nya förskolor och skolor

I februari 2019 presenterades två utredningar där den ena handlade om kapacitet i befintliga förskole- och skollokaler, behov att avveckla och utveckla befintliga enheter och behov av nya förskolor och skolor för att möta en ökande befolkning. Den andra utredningen tittade på den pedagogiska organisationens ändamålsenlighet. Utredningarna lämnade bland annat nedan förslag.

- o Organisera för större förskolor och skolor
- o Samlokalisera förskolor och skolor för ökat samarbete, bra överlämningar och flexibelt lokalutnyttjande över tid.
- o Utveckla skolan i ett F-9-perspektiv, dvs. fler F-9-skolor.
- o Avveckla lägenhetsförskolor, paviljonger och små enheter inom förskolan.
- o Avveckla paviljonger vid Ljunggrenska skolan, Kattebäckskolan och Bäckaskolan.
- o Avveckla Östra skolan, Kattebäckskolan (bygg om till förskola), Alstad skola och Klagstorps skola
- o Utveckla Bäckaskolan och Fågelbäcksskolan som en f-9-skola genom om- och tillbyggnad och samla all grundsärskola till den nya skolan.
- o Utveckla Ljunggrenska skolan (idag F-3) som en F-6-skola och Liljeborgsskolan/Ljunggrenska skolan i ett F-9-perspektiv.

Utredningen avseende lokalkapacitet och framtida förskolor och skolor lämnade också förslag på placeringar av nya förskolor och skolor. Utredningarna redovisade behov av 111 nya förskoleavdelningar till år 2033, varav 107 avdelningar i tätorten. 45 av dessa avdelningar behövs för att möjliggöra avveckling av befintliga förskolelokaler. När det gäller grundskolan redovisades att antalet barn 6-15 år ökar med 800 barn till 2026 och ytterligare 670 barn till 2033, jämfört med 2019. Detta är ökande behov exklusive avveckling av befintliga skolenheter och paviljonger enligt ovan. Kapacitetsutredningen visar i stort, att skolorna i tätorten är fulla och att lediga platser finns i skolorna på landsbygden.

Ovan redovisade behov bygger på en befolkningsprognos som utgår från att alla bostadsbyggnadsprojekt som planeras och är möjliga faktiskt genomförs. Prognosen överskattar därför sannolikt kommande befolkningsökningar. Samtidigt ger prognosen en bra bild av var det kommer behövas förskolor och skolor kopplat till planerat bostadsbyggande som sannolikt blir av förr eller senare. Därav är redovisade behov ett bra underlag för arbetet med den fördjupade översiktsplanen.

Behov av större förskolor och skolor

Enligt förslag till Finansiella strategier för framtida investeringsbehov, som för närvarande är utskickat på remiss, finns behov av ett långsiktigt effektiviseringsarbete motsvarande i genomsnitt knappt en procent per år för att en höjning av kommunens skattesats ska kunna undvikas. I genomförandet av de effektiviseringsåtgärder som kommer krävas ser bildningsnämnden att kommunen bland annat måste arbeta med effektiviseringar i lokalförsörjningsarbetet. Större förskole- och skolenheter är i det sammanhanget en av flera viktiga frågor. Större enheter ger förutsättningar för ökad yteffektivitet, effektivare skolorganisation vad gäller exempelvis ledning, administration och vaktmästeri samt minskat behov av transporter, exempelvis mattransporter från tillagningskök till mottagningskök på mindre enheter. Större enheter möjliggör också en högre grundbemanningsnivå och minskat behov av vikarier samt bättre förutsättningar för utvecklingsarbete och kollegialt lärande. Nya förskolor bör byggas med plats för minst 160 barn och skolor bör ha plats för minst 550 elever. Plats för nya förskolor och skolor i den förtätade staden Bildningsnämnden håller med om att det är en utmaning att hitta tillräckligt stora ytor i den förtätade staden för nya större förskole- och skolenheter. Det är framför allt behovet av friyta, dvs. förskolegårdarnas och skolgårdarnas storlek, som påverkar hur stor yta som behövs för ett visst antal barn eller elever. Lokalytan per barn/elev är mindre än ytan per barn/elev utomhus, och förskolan eller skolan kan dessutom byggas i flera våningar.

Eftersom behovet av större enheter är av avgörande betydelse för kommunen, menar bildningsnämnden att kommunen måste arbeta med kvalitet i förskolornas och skolornas gårdar, samt i parker och andra grönområden som också måste kunna samutnyttjas av förskolor/skolor och allmänheten. Förskolor och skolor bör i så stor utsträckning som möjligt placeras i anslutning till befintliga grönområden. Möjligheter att komplettera gårdarna med utemiljöer på tak behöver också utredas och tas tillvara i byggprojekten, liksom möjligheten att arbeta med utegrupper som förlägger sin utevistelse på andra platser än den egna förskolegården. Utifrån en avvägning mellan olika behov och intressen gör bildningsnämnden också bedömningen att det kan bli nödvändigt att revidera eller göra avsteg från kommunens egna riktlinjer för förskolors och skolors utemiljöer, vad avser krav på friyta per barn/elev.

Inom ramen för det strategiska lokalförsörjningsarbetet förs en diskussion om i vilken utsträckning kommunen ska bygga respektive driva förskolor och skolor i egen regi och vilken utsträckning kommunen istället ska förhyra lokaler eller släppa fram fristående förskole- och

skolaktörer. Det kan i det sammanhanget finnas fristående aktörer som är intresserade av att driva förskolor som är mindre än de förskolor med plats för minst 160 barn som bildningsnämnden förespråkar. I den utsträckning sådant intresse finns menar bildningsnämnden att kommunen bör verka för att den fristående verksamheten etablerar sig där det inte är möjligt att bygga större enheter.

Utredningen avseende pedagogiskt ändamålsenlig skolorganisation framhåller som positivt, att elever från Skegrie skola, Smygeskolan och Serresjöskolan går årskurs 7-9 på Liljeborgsskolan i Trelleborg (förutsatt att de inte väljer annan skola). Bildningsförvaltningen gör dock bedömningen att utredningens rekommendation att utveckla skolorganisationen med fler F-9-skolor, väger tungt. Förutom de fördelar som finns med F-9-skolor i övrigt skulle om- och tillbyggnader av ovan nämnda skolor, för att möjliggöra att eleverna går kvar i årskurs 7-9, minska behovet av skolplatser i tätorten samt minska behovet att transportera elever från landsbygden in till Trelleborg.

Föreslagna platser för nya förskolor och skolor

Föreslagna placeringar för nya förskolor och skolor i den fördjupade översiktsplanen följer i stora delar de förslag som lämnades i utredningen avseende lokalkapacitet och framtida förskolor och skolor.

I den fördjupade översiktsplanen redovisas dock inte pågående om- och tillbyggnader av Solrosens förskola och Gertrudsgårdens förskola, eller planerna att bygga en ny större förskola på samma plats där Högalids förskola tidigare låg för att möjliggöra att den utökade verksamheten flyttar tillbaka från tillfälliga paviljonger vid vattentornet. Om- och tillbyggnaden av Solrosens förskola innebär en utökning med två avdelningar samt avveckling av två avdelningar i paviljonger. Om- och tillbyggnaden av Gertrudsgårdens förskola innebär en utökning med fyra avdelningar.

Den fördjupade översiktsplanen utgår från förskolor med ca 8 avdelningar medan utredningen föreslår förskolor med 10 avdelningar vid Österlid, Malörten, Bäckaskolan, Kattebäckskolan, Västra Sjöstaden och Sjöstaden. När det gäller Bäckaskolan så pågår det en förstudie avseende utveckling av hela området Bäckaskolan/Fågelbäcksskolan, där det ingår en förskola med just 10 avdelningar. Å andra sidan har den fördjupade översiktsplanen med förslag på nya förskolor i Folkets park och Fagerängen som inte finns med i utredningen. När det gäller Folkets park så har den placeringen avsiktligt utelämnats i utredningen eftersom det då inte bedömdes möjligt att bygga en förskola med plats för

minst 160 barn.

Ytorna som pekas ut för nya förskolor i den fördjupade översiktsplanen varierar i storlek mellan 4500-9000 kvm. I det fortsatta arbetet, efter samrådet och innan utställningen, är det viktigt att förslagen kvalitetssäkras så att det tydligare framgår hur stora förskolor som kan byggas på respektive plats, samt att det säkerställs att det är möjligt att bygga för minst 160 barn.

När det gäller behov av nya skolor så har de utredningar som presenterades våren 2019, utöver utveckling av befintliga enheter, pekat ut behov av två nya F-9-skolor i tätorten. En ny skola i Sjöstaden och ytterligare en i tätorten.

När det gäller Sjöstaden så har bildningsförvaltningen tidigare, utifrån varierande uppgifter om hur många bostäder som kommer byggas inom området, kommunicerat att det kommer behövas flera förskolor och kanske mer än en ny grundskola inom området. Bildningsförvaltningen har också kommunicerat att det beroende på möjligheter att tillgodose behov i de befintliga delarna av tätorten, kan finnas behov av en viss överkapacitet inom Sjöstaden för att kompensera en eventuell brist på platser i tätorten utifrån fortsatt förtätning.

Den fördjupade översiktsplanen föreslår en ny grundskola på Köpingetomten. En fristående aktör planerar för en etablering inom området. Bildningsförvaltningen har också fått signaler att samma aktör eventuellt planerar för en förskola inom området.

Svar: Informationen noteras. Kapitlet om skola ska revideras till utställningen.

Socialnämnden

- Den fördjupade översiktsplanen för Trelleborgs stad är omfattande och tar stöd i antagna planer och undersökningar, samt kommunala mål. Det har funnits en styrgrupp bestående av folkvalda politiker och en ledningsgrupp med representation från förvaltningarna för den fördjupade översiktsplanen. I arbetet med planen har sakkunniga tjänstemän från planavdelningen som bistått med expertis, även personal från Bygg, mät och karta har medverkat i arbetet.

I den fördjupade översiktsplanen har tre målbilder tagits fram för utvecklingen fram till 2035. Målbilderna med respektive övergripande målstrategier ska tillsammans bidra till att uppnå lokala, regionala och nationella mål samt Trelleborgs kommuns övergripande mål

om livskvalitet, delaktighet, hållbarhet och arbete.

De lokala, regionala och nationella hållbarhetsmålen rör alla medborgare i Trelleborgs kommun, så även dem som kommer i kontakt med och får insatser via socialtjänsten. Målen i Trelleborgs kommuns hållbarhetspolicy värnar om människa, miljö och resurshushållning, vilka alla är positiva aspekter för medborgarna. Även andra miljömål, folkhälsomål och inte minst barnperspektivet är positiva för socialförvaltningens kunder.

En av socialförvaltningens utmaningar är kompetensförsörjningen. Kunnig personal är efterfrågad i verksamheterna. Planen belyser vikten av arbetstillfällen i kommunen. Att i planen skapa förutsättningar för både arbetspendling och utvecklingsmöjligheter och vilja underlätta för kompetensutveckling, är bra och kan komma att gynna socialförvaltningens kompetensbehov framöver.

Barnchecklista

Den fördjupade översiktsplanen för Trelleborgs stad 2035 tar hänsyn till barnperspektivet och den lokala strategin, även kallad "barnchecklistan", som antogs av kommunfullmäktige 2013 och reviderades året därpå.

Svar: Noterat

Samhällsbyggnadsnämnden

(Ledamöter från S och C avstår från att delta i beslutet).

Sammantaget kan konstateras att den fördjupade översiktsplanen 2035 (FÖP) beskriver situationen och den verklighet som staden Trelleborg befinner sig med en hög utbyggnadstakt, ringväg och kuststad, på ett begripligt och bra sätt.

Prioritering av ny bebyggelse

Av handlingen framgår att önskvärda egenskaper för ny bebyggelse är en viss täthet, blandade användningar (helst på olika våningsplan inom kvarteren), småskalig fastighetsstruktur, närhet till parker, samhällsservice, kommersiell service samt tillgång till konkurrenskraftig regional kollektivtrafik. Vikten av en gatustruktur som integrerar ny bebyggelse med omgivande kvarter framhävs särskilt.

Samhällsbyggnadsförvaltningen delar denna målsättning och bedömer att dessa egenskaper ger effektivt marknyttjande, rumslig närhet, social mångfald, förutsättningar för stadsliv, förutsättningar för hållbara resval, förutsättningar för etableringar av verksamheter i både omfattning och branschbredd samt underlag för

investeringar i attraktiva och trygga offentliga rum.

Det framgår också tydligt av handlingen att planläggning av mark enligt ovan är beroende av vissa förutsättningar i befintliga omgivande kvarter. Samhällsbyggnadsförvaltningen delar denna uppfattning och menar att avgörande egenskaper inom och i anslutning till berörda kvarter är sammanhängande gatustruktur (att barriärer saknas), befintlig småskalig fastighetsstruktur, centralitet (närhet till stadskärnans utbud av parker, samhällsservice, kommersiell service och konkurrenskraftig regional kollektivtrafik), befintlig täthet samt blandning av användningar till omfattning och branschbredd.

I utvecklingsförslagen beskrivs en beredskap i markanvändningskartan för dubbelt så många bostäder som behovet inom planperioden enligt riktlinjerna för bostadsförsörjning. För att markanvändningskartan inte ska möjliggöra en utveckling som inte uppfyller de övergripande målsättningarna i handlingen kan utvecklingsområdena prioriteras.

Svar: Till utställningen ska utbyggnadstakt och prioritering av områden lyftas tydligare i handlingen.

Attraktiva handelsplatser

I översiktsplanen görs ett ställningstagande att handel med skrymmande och icke-skrymmande varor ska lokaliseras till olika delar av staden. En tydligare beskrivning av klustereffekter respektive konkurrenssituationer kan behövas för att förstå vilka nya etableringar av verksamheter i olika lägen som bidrar till att förstärka en önskvärd handelsstruktur i staden och vilka etableringar som kan orsaka oönskade konkurrens effekter. Det finns annars en risk att externhandelsområden och industriområden konkurrerar med stadskärnan som handelsplatser och noder för etablering av kontorsverksamheter.

Svar: Noterat

Konkurrenskraftiga hållbara resval

Samhällsbyggnadsförvaltningen delar de tydligt beskrivna målsättningarna att invånarna ska välja att resa med mer hållbara färdmedel av många olika skäl; yteffektivitet, kostnadseffektivitet, buller, luftkvalitet, säkerhet, folkhälsa, barn och ungas rättigheter, jämställdhet och livskvalitet kopplad till stadsbyggnadskvaliteter. Flera åtgärder beskrivs med syfte att uppnå målen. Samhällsbyggnadsförvaltningen menar att de mest otvetydiga och robusta ställningstagandena för konkurrenskraftiga hållbara resval utifrån ett markanvändningsperspektiv är att staden ska växa genom ny bebyggelse i centrum,

längs stråk samt inifrån och ut. Publika målpunkter, skolor, förskolor, nya parker, idrottsplatser, handel och andra verksamheter kan planeras så centralt som möjligt för att det ska vara konkurrenskraftigt att resa till dem med cykel eller till fots.

Betydande ökningar i antalet regionala bilresor föreslås kompenseras genom minskade antal lokala bilresor men översiktsplanen kan beskriva tydligare hur detta ska ske.

Svar: Kapitlet om trafik ska utvecklas samt ska kommunen arbeta med att ta fram en ny trafikplan.

Ringvägar

Ringvägarnas funktion och utformning för framkomlighet och trafiksäkerhet är särskilt viktiga egenskaper som beskrivs tydligt i översiktsplanen. En ringväg som stadsbyggnadselement är mycket kraftfullt. Det har potential att skapa helt nya rörelser och därmed nya sammanhang och lägen i staden. Därför vore det önskvärt att översiktsplanen tydligare redovisade de långsiktiga konsekvenserna med ringvägarna utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv.

Svar: Tydligare konsekvenser av ringvägen som ett stadsbyggnadselement ska läggas till i MKB:n.

Klimat, natur, miljö

Handlingen bör framhålla tydligt att andelen barn som skjutsas till skola/förskola med bil ska minska. Detta kan ske genom att tillgängliga och säkra cykel- och gångvägar till kommunens förskolor och skolor skapas. Därigenom minskas riskerna för olyckor. För att ytterligare tillgängliggöra gång- och cykelvägar är det viktigt med tydlig vägvisning. Detta gör att vi enklare kan orientera oss och därmed ta del av vad kommunen har att erbjuda.

För att eftersträva en hållbar framtid med bättre miljö, trevligare centrum och bättre folkhälsa samt en attraktiv och inbjudande stad är det viktigt att öka nyttjandet av andra färdmedel än bilen.

Ett framtida klimat kan innebära allt större nederbörds-mängder och med nederbörd som också kommer i mer intensiva skyfall. Hanteringen av dagvatten kommer därför bli allt viktigare framöver. Handlingen pekar endast ut de ytor som redan används idag och dessa bedöms inte kunna klara av de framtida nederbörds-mängderna. Det skulle vara önskvärt om handlingen även kunde peka ut de markytor som behöver avsättas för att kunna hantera de kommande regnmängderna. Rinnvägarnas läge betyder nästan mer för vilka pro-

blem med skador och framkomlighet det kommer att bli i samband med skyfall. Det krävs ett aktivt arbete med planering för var dessa rinnvägar kommer att vara och att undvika att förlägga viktiga funktioner/byggnader i dessa stråk. Även åarna kommer att påverkas i motsvarande grad av havsytehöjningen. Och det kan därför innebära att risker för översvämningar, ras mm kan uppstå intill åarna. En utveckling av texten i handlingen i dessa delar skulle vara önskvärd.

Svar; Synpunkterna noters. Kommunens ambition är att ta fram en skyfallsplan som lyfter problematiken.

I handlingen anges att parker är barriärer. Att ange och beskriva parker som en barriär innebär att man anser att parkytor har ett negativt värde och som öppnar för möjligheten att bygga bort dessa "barriärer". Ett annat uttryck bör användas.

Svar: Detta har inte varit intentionen. Texterna kring detta ska ses över.

Området vid Hesekillebäcken kan utvecklas som ett natur- och grönområde. Kommunen har sökt LONA-medel för att genomföra detta. Att anlägga vägar och infarter till staden i direkt anslutning till detta område kan släcka ut möjligheterna för att nyttja området för gröna och blå åtgärder.

Svar: Synpunkterna noteras.

I handlingen föreslås fyra förskolor anläggas på mark som idag är grönområde. Detta innebär att grönområdet tas i anspråk vilket kan komma att erfordra kompensationsåtgärder. Detta bör anges i beskrivningen. Plan- och bygglagen (PBL) kräver att städer ska möjliggöra för tillräckligt stor friyta för lek och utevistelse på skolor och förskolor samt att friytor för barn ska prioriteras framför angörings- och parkeringsytor. I kommunen finns tagna riktvärden för ytor för barn och ungas utemiljö i staden vilket bör framgå i handlingen.. Barn behöver tillgång till tillräcklig uteyta i direkt anslutning till förskolan/skolan för att tillgodose spontan och regelbunden tillgång till utomhusvistelse. Vistelse av fler förskolebarn i våra parker ställer större krav på säkerhet, tillräcklig lekutrustning till utökat antal barn, utökat underhåll, större ytor etc. Tillgång till grönområden för barn och unga är utvecklande och hälsofrämjande.

Svar: Föreslagna placeringar av nya förskolor har gjorts i samråd med bildningsförvaltningen, lokalstrateger och kommunekologen. Utgångspunkten är att försöka ta så lite parkmark i anspråk samt att peka ytor som är tillräckligt stora för att klara kommunens

riktlinjer för friyta.

Förtätning av staden kräver en tydlig plan för hur trafiken kan minska i tätorten. Trafik i centrum kan skapa otrygghet, buller, vibrationer, luftföroreningar och obehag för personer som vistas eller bor längs med trafikerade vägar. Detta kan förebyggas med parkeringshus en bit utanför stadskärnan, fler gånggator och/eller fler enkelriktade gator i centrum. Förtätning innebär också eventuell samlokalisering av bostäder, småindustri och hantverk. Det måste ske lämpliga åtgärder för att minimera störningar av tex buller luftföroreningar. Denna fråga borde belysas tydligare i handlingen.

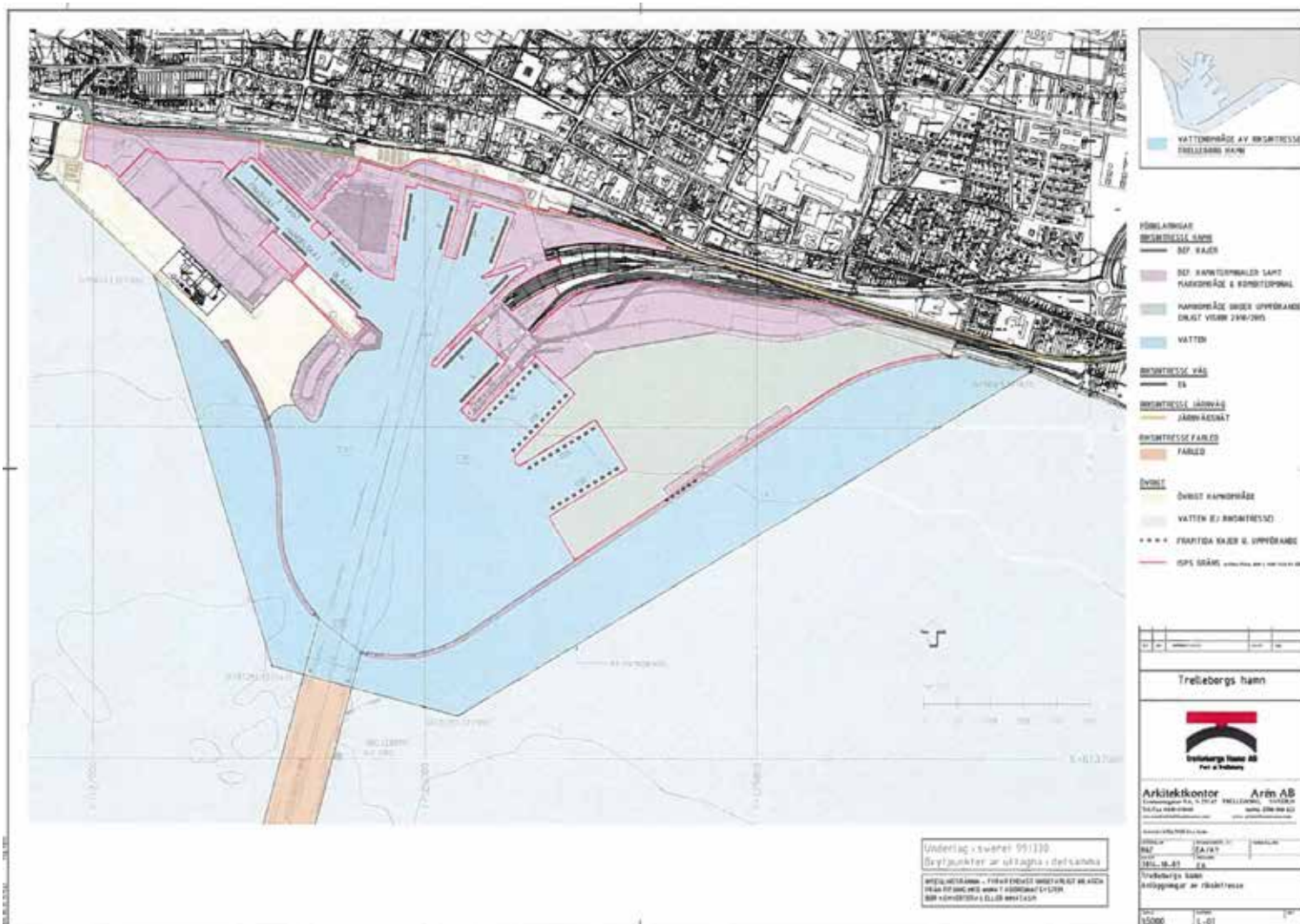
Buller blir ett alltmer framträdande inslag i stadsmiljön. Det är därför viktigt att planera/skapa tysta innergårdar och andra tysta områden i parker och andra rekreatiomsområden. Handlingen skulle kunna peka ut beaktansvärda områden i och kring staden där bullerfrågorna behandlas med extra omsorg för att minska störningarna. Nya bostadsområden och rekreatiomsområden bör planeras med hänsyn till lokaliseringen av

industrier som kan påverka negativt genom bl a buller och transporter.

Svar: Till utställningen ska tydligare information kring störande verksamheter läggas till. I arbetet med trafikplanen så kommer frågor kring trafiken att lyftas mer detaljerat.

Väg 108 som är en statlig väg vill kommunen omvandla till en stadsgata där bebyggelsen kryper närmare vägen. Väg 108 är i dag väg som används för tyngre transporter för transport till och från hamnen. Innan väg 108 omvandlas till stadsgata måste dessa frågor belysas. Detta kan beskrivas bättre i handlingen. I handlingen skulle de frågor som berör ett mer hållbart byggande behöva utvecklas. Även i frågor gällande hållbar energi exempelvis solceller skulle kunna utvecklas.

Svar: I nuläget pågår arbete med en ÅVS för väg 108 tillsammans med Trafikverket. I det arbetet kommer gemensam målbild och ställningstaganden för vägens framtida utveckling tas fram.



Kultur- och fritidsnämnden

• Kultur- och fritidsnämnden beslutar att meddela samhällsbyggnadsnämnden att kultur- och fritidsnämnden ser positivt på FÖP 2035. Både avsnittet om kulturmiljöer och avsnittet om kultur och fritid är väl genomarbetade.

Svar: Noterat

Yttranden från kommunala bolag

Trelleborgs hamn

Hamnen

Trelleborgs hamn är Skandinavians största RoRo-hamn, andra största godshamn i Sverige. Andelen gods ökar med ca 5,7% årligen och har gjort så sen 1980-talet. Trelleborgs hamn ingår också i Eus transeuropeiska nätverk (TEN) som en del i stomnätet och är därmed en Core-hamn. Fakta kring dessa förhållanden finns förtjänstfullt redovisade i planförslaget. Trelleborgs hamn AB vill dock understryka vikten av att ge Trelleborgs hamn bästa möjliga utvecklingsmöjligheter för att fortsatt kunna upprätthålla konkurrenskraften och den ställning hamnen har idag, både internationellt och nationellt.

Stadsutveckling mot havet

Trelleborgs hamn AB står bakom ambitionen att förutom att Trelleborg fortsatt skall vara en viktig hamnstad också skall vara en attraktiv kuststad. En sådan utveckling är positiv för både Trelleborgs kommun och Trelleborgs hamn. FÖP-staden beskriver på ett bra sätt hur man skall kunna lyckas med en symbios mellan färjetrafiken och en stadsutveckling på den mark hamnen lämnar. Trelleborg kommer genom detta att höja sin attraktivitet.

Trafikprognosen när hamnen är flyttad och klar är 1,8 miljoner enheter och 2,5 miljoner människor per år. Trelleborgs Hamn AB har, så som beskrivs i FÖP-staden, svårt att se hur man skall kunna hantera så stora trafikmängder rakt igenom staden och samtidigt kunna utveckla en ny stadsdel till ett levande och attraktivt samhälle. Sett ur både miljöperspektiv och trafiksäkerhetsperspektiv.

Trafiken

Trelleborgs Hamn AB ser positivt på FÖP-stadens förslag att minska trafiken genom de centrala delarna av Trelleborg (i synnerhet den tunga trafiken).

Trelleborgs Hamn AB har sedan länge arbetat med en flytt av hamnen österut. Motivet är ökade krav på bättre manöverplats, större hamndjup och längre kajer för större och fler båtar. Arbete pågår och beräknas vara slutfört i slutet av 2025. Utfyllnaden av det nya hamnområdet är klart och de nya pirarmarna är på plats och den första förlängda färjan i drift. Fler färjor är under ombyggnad och ytterligare en färja, specialbyggd för Trelleborgs han, är beställd.

Utformningen av logistiken på land bygger på att få en så snabb och effektiv in- och utpassering till och från båtarna som möjligt och med den absolut kortaste möjliga körvägen. Den lösningen som redovisas i FÖP-staden med en östlig infart till hamnen är den lösningen som uppfyller dessa krav.

En västlig infart innebär många stopp och starter innan man är framme i hamnen vilket i sin tur medför stora utsläpp och större miljöpåverkan. En västlig infart innebär och stora logistiska utmaningar att passera bangården vilket man kommer ifrån med en långsam kontinuerlig in- och utfart i öster.

Trelleborgs Hamn AB har i samband med införandet av en ny "check in" lagt sin vinn om att särskilja personbilstrafiken och lastbilstrafiken. Detta för att minimera riskerna för olyckor mellan lastbilar och personbilspassagerare. Att ytterligare utveckla denna förbättring är svårare i en befintlig gammal miljö jämfört med de möjligheter man har vid anläggandet av ett nytt truckcenter.

Det är av största vikt att all trafik till och från hamnen kan ske så gott, så säkert och med så få stopp och andra som möjligt. Av den anledningen förordar Trelleborg Hamn AB alternativ tre i den västra delen av ringvägen, som är det alternativ som uppfyller dessa krav.

Uppställningsplatser och annan hamnanknuten service
Det finns heller inget utrymme för uppställningsplats för vare sig lastbilar eller personbilar inom hamnområdet, ej heller för annan hamnanknuten service. Detta är i FÖP-staden föredömligt löst med en placering i öster direkt i anslutning till hamnområdet. Jämförelsealternativet med en placering av uppställningsplatser i anslutning till Västra industriområdet ger längre körvägar än idag samt är en mera komplicerad icke önskvärd lösning.

Riksintresse för kommunikationer

Bifogar nu gällande riksintressekarta, vilken vi tycker saknas i FÖP-staden (bilaga 1).

I riksintresse för kommunikation ingår både hamnen och de två farlederna. Väganslutningen till hamnen utgör riksintresse för väg.

Det är Trelleborgs Hamn AB:s uppfattning att riksintresset för hamnen stärks genom ombyggnaden av hamnen med längre kajer, bättre manöverutrymme och större djup. Hamnens nya område i öster utpekades redan 2014 som del av riksintresset för hamn.

Trafikverket som definierar riksintresset för kommunikationer anser att en fortsatt västlig tillfart till hamnen uppfyller kraven på riksintresse väg.

Trelleborgs Hamn AB uppfattar att Trafikverket i sin bedömning inte har tagit hänsyn till utmaningarna med den interna logistiken med en västlig infart. Ej heller har man tagit hänsyn till den miljöbelastningen trafiken har både idag och med framtida ökade trafikvolymer.

Omgivningspåverkan

I det område som hamnen nu lämnar föreslår FÖP-staden en ny stadsdel, Sjöstaden. Detta stadsutvecklingsprojekt ligger nära hamnen och kan därför komma att påverkas av hamnverksamheten.

Buller

Vad det gäller buller har Trelleborgs Hamn AB 2019-12-18 låtit ta fram en buller utredning. Slutsatsen är att större delen av området är lämpligt för bostadsbebyggelse. Endast i några få lägen närmast hamnen kommer riktvärdena att överskridas och där är det således inte lämpligt med bostäder utan här bör det planeras för annan användning.

Utsläpp till luft

Trelleborgs Hamn AB har tillsammans med Trelleborgs kommun ett gemensamt luftvårdsförbund som gör kontinuerliga mätningar.

Trelleborgs Hamn AB har 2008 tagit fram flera utredningar om utsläpp till luft samt buller och risker. Trelleborgs kommun tog 2019-06-27 fram en luftutredning i samband med arbetet med detaljplanerna för Östra ringvägen och Östra hamninfarten. Ingen av utredningarna pekar på problem med att innehålla gällande värden för utställ till luft vare sig nu eller när hamnen är fullt utbyggd. Utsläppen kommer längre från den täta staden och Sjöstadens läge ligger inte i förhärskande vindriktningar för eventuella utsläpp.

Farligt gods

Trelleborgs Hamn AB anser att olycksrisken med farligt gods skulle sänkas radikalt med en förbättrad infrastruktur så som föreslagits i FÖP-staden. Bland annat skulle väg 108 genom centrala Trelleborg avlastas avsevärt från trafik med farligt gods jämfört med idag.

Olyckor med farligt gods har fram till idag varit mycket sparsamt förekommande i hamnen. De flesta olyckor med farligt gods är i grunden trafikolyckor. Med säkrare välplanerade transportleder både inom och utom hamnen minskar risken för olyckor med farligt gods.

Klimatpåverkan

I samband med byggandet av hamnen i det nya östliga läget ligger kajerna på +3,09 möh. Området innanför kajerna sluttar upp till +4,0 möh. Dessa åtgärder kommer att utgöra ett skydd också de delar av staden som ligger norr om hamnen.

Hamnens miljö tillstånd

Trelleborgs Hamn AB har ansökt om förlängning av gällande miljö tillstånd från 2010. Besked om förlängning för utbyggnadsarbetena är klart och vinner laga kraft den 30 januari 2020. Tillståndet gäller till maj 2028. Arbetet pågår också med att utreda olika tillståndsfrågor kopplande till den fullt utbyggda hamnen. I FÖP-staden förekommer divergerande uppgifter om hamnens miljö tillstånd på flera ställen vilket bör rättas enligt vad som här redogjorts för.

Karta

I den digitala kartan liksom på kartbilden på sidan 62 saknas den västra pirarmen markerad som tillhörande hamnens verksamhetsområde.

Sammanfattning

Trelleborgs Hamn AB ser det som mycket viktigt att hamnens verksamhet och framtida utveckling ges goda förutsättningar. Trelleborgs Hamn AB står bakom den stadsutveckling i hamnens gamla område som FÖP-staden föreslår.

Hamnens nya läge i öster bygger i sin helhet på en ny infart i öster och på att ringvägen byggs. Gena och säkra transporter är mycket viktiga.

Den mängd fordon som skall hanteras inom hamnen i det nya östliga läget kan svårigen klaras med en tillfart i väster då bangården ligger i vägen.

Det är av största vikt för hamnens verksamhet och framtida utveckling att uppställningsplatser, ytor för hamnanknuten service samt kommande BCT ligger nära och lättillgängligt.

Hamnens verksamhet genererar omgivningspåverkan och den nya bostadsbebyggelsen i området som hamnen nu lämnar måste anpassas till detta. Gjorda utredningar pekar på att en utbyggnad av Sjöstaden är fullt möjligt.

Svar: Synpunkterna noteras. Handlingen ska revideras gällande miljötillståndet.

Visit Trelleborg

- Turism, destinationsutveckling och besöksnäringen är idag grundläggande faktorer när man pratar om att öka en kommuns attraktionskraft. En stad som är attraktiv att besöka är också attraktiv att bosätta sig eller etablera verksamhet i. Besöksnäringen är positiv för sysselsättningen i staden och en viktig inkörsport till arbetsmarknaden. Visit Trelleborgs genomgående synpunkt på FÖP 2035 är att turismens betydelse för att göra Trelleborg attraktivt inte beaktats i tillräcklig utsträckning. Vi efterlyser att FÖP:en presenterar en tydligare profilering av Trelleborg som besöksstad och att den ger utrymme för evenemangsarenor i staden.

Sverige som turistland formas och utvecklas i samverkan mellan enskilt företagande, turistorganisationer, kommuner, statliga myndigheter och ideella organisationer. Turistindustrins operativa organ – besöksnäringen – är inte en bransch utan består av delar från många branscher, t ex handel, hotell, restaurang, evenemang, kultur, taxi, camping, sport m m. Destinationen är turismens arena, där besökarnas intresse ska matchas med de boendes behov på ett hållbart sätt. Denna komplexa sammansättning ställer extra krav på samordning och samverkan för att resultat ska uppnås och önskad utveckling ska ske.

Den kommunala översiktsplaneringen är till sin karaktär framtidsytande, sektorsövergripande och ska se till helheten. Därför är turismen och dess behov av en helhetssyn, väl lämpad att ges en samlad behandling i översiktsplaneringen. I en statlig utredning (SOU 2017:95), som överlämnats till regeringen, finns ett nytt övergripande politiskt mål för hållbar turism och växande besöksnäring. Utredningen lyfter även fram samhällsplaneringens roll i en destinations utveckling som grund till all turismutveckling och därmed utveckling av besöksnäringen.

Många frågor som är viktiga för turismen är även viktiga i samhällsplaneringen i stort, om dessa beaktas i planarbetet kan turismens intressen vägas mot andra markanvändningsintressen. Ökad turism ställer krav på samhällsinvesteringar som t ex planeringsarbete, infra-

struktur, parkeringsplatser, badplatser, vandrings- och cykelleder, vatten och avlopp, renhållning, fritid och kultur etc. Stadens attraktionskraft som besöksmål skapas genom arkitektur, form och design, kulturliv, hälsosam livsmiljö, attraktiva gång- och cykelstråk, shopping, mat och nöjesliv. Även etablering av sk destinationshotell, utveckling av natur- och kulturmiljöer som reseanledningar, tillgänglighet till olika besöksmål, utveckling av småbåtshamnar, ställplatser och campingplatser stärker stadens position som turistdestination.

Visit Trelleborg anser att FÖP 2035 - Fördjupad översiktsplan för Trelleborg stad 2025, ska ange stadens huvudsakliga turistprofil och hur man vill att den ska utvecklas på sikt.

Kommentarer till respektive avsnitt

Sid 3 (Förord)

Förordet ger en bild av Trelleborg som en regional kuststad, en kulturstad och en gemensam stad. Den bilden tillsammans med Trelleborgs geografiska placering i en av Europas mest attraktiva regioner, ger en bra grund att utveckla Trelleborg som en turiststad och en reseanledning. Vi ser gärna att FÖP:en lyfter bilden av Trelleborg som en plats att besöka.

Sid 24 (Trelleborg – en regional kärna)

Ett av ställningstagandena säger att "Trelleborg ska ta en större roll i de regionala och de delregionala samarbetena". Efter Stockholm och Västra Götaland är Skåne Sveriges mest besökta destination. Tyskland har 2019 även gått om Norge som den utlandsmarknad som genererar flest besök i Sverige. Region Skånes destinationsbolag Tourism in Skåne arbetar just nu fram en ny strategi för 2030 med fokus på att ytterligare lyfta Skåne som attraktivt besöksmål för nationell och internationell turism. FÖP:en borde betrakta Trelleborg utifrån detta perspektiv – som en regional kärna med ett attraktivt läge i en av Sveriges populäraste destinationer och med direkta färjelinjer till vår största utlandsmarknad.

Sid 26 (Näringslivet i Trelleborg)

Besöksnäringen som bransch bör beaktas i beskrivningen av Trelleborgs näringsliv.

Sid 48 (Sjöstaden)

Turistindustrin ser en ökad efterfrågan på sk destinationshotell, dvs anläggningar där hotellet och dess utbud av restauranger, spa, service m m är en så stark reseanledning att boendet blir själva målet med resan. Vi har få sådana hotell i Skåne men Ystad Saltsjöbad är ett exempel. Det skulle ha stor betydelse för Trelleborgs framtid om ett destinationshotell inkluderades i planer-

na för Sjöstaden.

Spa och havsbad är starkt förknippat med Skånes kuster. Under senare år har flera av de stora spaanläggningarna i Sverige stärkt sitt varumärke med ett profilerande spa. Ystad Saltsjöbad har satsat på "The Creek" som inspirerats av spabehandlingar från hela världen, "The Lodge" öppnar under höst/vinter 2019/20 sitt spa med inspiration från Hawaii, "The Steam hotel" är arkitektoniskt inspirerat av ett industriellt uttryck osv. Trelleborg skulle kunna hitta sin inspiration i vikingatiden – "The Scandinavian Viking Hotel & Spa", ett unikt hotell och rekreationscenter med spa och havsbad i staden som fått sitt namn av en vikingatida borg.

Sid 61 (Stadskärnan)

Ett av ställningstagandena lyder "Förutsättningar för handel och besöksnäringen i Trelleborgs stadskärna ska stärkas", det ser vi som mycket positivt. Om turister ska lockas till Trelleborg i den omfattning som krävs för att ställningstagandet ska bli hållbart krävs det dock att FÖP:en omfattar en tydligare profilering av Trelleborg som besöksstad.

Sid 70-77 (Kultur och fritid)

Trelleborg, som är Trelleborgs stads i särklass största besöksmål, nämns inte. Trelleborg har en besöksstatistik som växer stadigt år för år och turisternas intresse för den upplevelse Trelleborg levererar bara ökar. Det kommer att krävas satsningar på parkeringsplatser, laddstolpar, wifi m m för att Trelleborg ska kunna fortsätta utvecklas. Från Visit Trelleborgs synvinkel hade det varit önskvärt att låta vikingatemat ta plats i FÖP:en och i stadsbilden för att låta den spännande lokalhistorien bli en ännu större dragare för Trelleborg.

Sid 80 (Arkitektur)

Visit Trelleborg ser mycket positivt på att FÖP:en värnar om arkitektur som stärker det unika Trelleborg. Trelleborgs stadsbild ska vara unik, inte en kopia på andra havsnära miljöer som vuxit fram i t ex Malmö och Helsingborg.

Sid 92 (Havet)

FÖP:en saknar tankar kring anknytning till våra två besöksmål i väst respektive öst – småbåtshamnarna i Gislöv och Skåre. Visit Trelleborg ser gärna att de knyts ihop med stadskärnan genom t ex strandpromenader, vandringsstigar över strandängarna, cykelbanor m m för att skapa en möjlighet för besökare i staden att uppleva kommunens hela kuststräcka.

Sid 102 (Gående)

Skåneleden och Pilgrimsleden är två turistprodukter

och reseanledningar som marknadsförs på den globala marknaden. Trelleborg har förmånen att ha båda vandringslederna dragna genom stadens centrum. I dagsläget är det Skåneledens nord-sydsträckning som finns representerad men i framtiden planeras även en sträckning längs hela Skånes kust. Visit Trelleborg efterlyser att vandringslederna lyfts och att utvecklingsmöjligheterna inkluderas i FÖP:en.

Sid 105 (Cykel)

Sydskustleden är en turistprodukt och reseanledning som marknadsförs på den globala marknaden och som löper längs hela kusten i Trelleborgs kommun. Den är Sveriges tredje nationella cykelled och tillsammans med Kattegattleden och Sydostleden utgör den en stark reseanledning för Sverige. De havsnära cykellederna har blivit en succé och Kattegattleden vann t o m pris som Europas bästa cykelled 2018. Intresset för cykelturism ökar ständigt, inte minst internationellt och lederna är en tillväxtmotor för besöksnäringen.

Sid 110 (Parkeringsplatser)

Det är viktigt med parkeringsplatser i centrum nära restauranger och butiker om man ska kunna locka bilburna turister. Bilburna turister som kommer med anledning av färjorna är vanliga i Trelleborg och de har ett stort behov av säker parkering och parkering där man kan ha tillsyn för sina semesterpackade bilar. Det måste också finnas möjlighet för husbilsparkering i centrum och parkeringsinformation på olika språk. Visit Trelleborg vill att ställplatsen vid Västra korset bevaras och utvecklas.

Sid 142 (Vatten och avlopp)

Visit Trelleborg ser ett stort behov av ställplatser och husbilsparkering med tillgång till el, wifi och möjlighet till tömning av grå- respektive svartvatten.

Sid 156 (Riksintresse friluftsliv)

FÖP:en talar mot sig själv när det nämns att det finns potential att ytterligare utöka tillgängligheten till området (Skanör-Falsterbo-halvön med kuststräckan Höllviken- Trelleborg) besöksmål genom exempelvis informationsspridning, samtidigt som det påpekas att ett alltför intensivt friluftsliv kan påverka naturvärdena negativt, t ex genom slitage på sanddynor och driftvalar samt störningar från lösspringande hundar, ridning och vattenanknutna aktiviteter.

Sid 161 (Riksintresse sjöfart)

Inte Trelleborg-Gedser utan Trelleborg-Rostock!

Svar: Informationen noteras. I bla Sjöstaden kommer det finnas möjligheter för tex havsbad och hotel.

På gamla DUX parkering finns avtal om att husbilar kan parkera fram till att området byggs ut. Flera av frågorna som berör trafik kommer att hanteras i det pågående arbetet med trafikplan.

Översiktsplanen ska ta ett helhetsperspektiv för den fysiska planeringen i kommunen, där besöksnäringen kan vara ett av många perspektiv. I kommande översiktsplaner kan besöksnäringen lyftas tydligare från start.

Trelleborgshem

- AB Trelleborgshem har tagit del av samrådsförslaget. Förslaget är gediget och väl genomarbetat.

AB Trelleborgshem vill framföra följande synpunkter: AB Trelleborgshem saknar i den övergripande utvecklingsstrategin ett ställningstagande för hur stadens bebyggelse i täthet, höjdskala och gestaltning skall förhålla sig till dess helhet. En naturlig fortsättning på stadens utveckling kan vara att fortsätta låta den växa på höjden, men att skaländring primärt skall ske i utpekade omvandlingsområden eller i särskilt utpekade gaturum.

AB Trelleborgshem menar vidare att det för planering av stadens framtida utveckling är av största vikt att snarast påbörja utredning och fastslå läget för ett eventuellt andra tågstopp i Trelleborgs tätort.

I den fördjupade översiktsplanens markanvändningskarta föreslås områden för ny blandad bebyggelse samt förtätning inom befintlig bebyggelse. AB Trelleborgshem saknar utbyggnadsområdet vid Kurlands by där planbesked är inlämnat. Dessutom ser AB Trelleborgshem det positivt att områden vid Flaningen/Hallasvängen, Serresjö och Akka även kan kompletteras som utvecklingsområden. Särskilt vid Kurland och Serresjö är hyresrätten idag i kraftig minoritet mot övriga upplåtelseformer.

AB Trelleborgshem anser det särskilt positivt att det i förslaget tagits med planer på att utveckla nya områden i de östra delarna av staden. AB Trelleborgshem ser också det som prioriterat att det i planeringen tittas särskilt på hur bebyggelsen för de östra delarna kan sammankopplas helt generellt men också vikten av att integrera den östra stadsdelen med övriga staden.

AB Trelleborgshem tycker att den fördjupade översiktsplanens målstrategi om att binda samman och utveckla stadens grön- och blåstrukturer är mycket viktig och bör beaktas i all fysisk planering. Särskilt närheten

och kvalitén bör lyftas fram i innerstadsområden där tät bebyggelse kan minska tillgången på grönområden.

De allmänna förutsättningarna för en bostadsproduktion är att nya detaljplaner utförs som är flexibla, robusta och hållbara över tid. Detta medför att olika behov över tid kan möta och uppfylla detaljplanens krav.

AB Trelleborgshem anser att ett generellt problem, i nya detaljplaner, är krav på centrumverksamheten i bottenplan då det i dagsläget inte finns motsvarande efterfrågan av marknaden.

Kravet på att höja upp sockelhöjden för att producera bostäder i bottenplan är relevant då man tillskapar "permanent" bostäder. Men däremot borde vara fullt genomförbart att anordna lokaler i senare skeden. En risk kan vara att om man bygger bostäder med en förhöjd sockelhöjd, för att uppfylla kravet, så kommer man aldrig att bygga om dessa ytor till lokaler.

Under bebyggelseutveckling och förutsättningar nämns att det är viktigt att bygga boende i olika prislägen, anpassad för äldre. AB Trelleborgshem anser att det är av stor vikt att det finns bostäder för alla åldrar, oavsett ålder i olika prislägen, som motsvarar den efterfrågan som finns och att ambitionsnivån för det som är kostnadsdrivande differentieras i de olika utbyggnadsområdena.

AB Trelleborgshem anser att parkeringsstrategin med krav på avstånd mellan bostad och bilparkering, med ett maximalt avstånd på 300 meter, bör ses över. Genom att erbjuda attraktiva bostäder i strategiska lägen, med bra tillgång till allmänna kommunikationer, så kan detta avstånd ökas avsevärt.

AB Trelleborgshem anser vidare att även parkeringsnormen för bilar skall ses över. Parkeringsnormen bör bygga på antal tillskapade kvadratmeter byggrätt och inte, som idag, antalet lägenheter. Dessutom bör det även tillåtas avsteg från normen vid särskild byggnation såsom studentbostäder och trygghetsboende eller andra boendeformer där sannolikheten för behov av parkeringsplatser är minskat.

Svar: Sedan samrådet har Trelleborgs kommun dragit fram en studie samt riktlinjer gällande höga hus och stadens siluett. Dessa ska arbetas in i utställningshandlingen.

Området vid Kurlands by ska läggas till i markanvändningskartan.

För att skapa en levande och trygg stad är det av största vikt att skapa möjligheter för en blandad bebyggelse, det vill säga en blandning av bostäder och verksamheter där människor rör och upphåller sig på fletalet av dygnets timmar. Kommunen vill därför påtala vikten av att det i detaljplaner skapas möjligheter för verksamheter i bottenplan.

Sedan samrådet har kommunens parkeringsnorm ändrats.

Yttranden från privatpersoner

Privatperson 1

• Det är fruktansvärt att ni kan sitta och spekulera på en ny ringväg över västra delen av Trelleborg efter så få år sedan ni gjorde vägen från Maglarpsrondellen till 108:an. Ni måste förstå att lilla Trelleborgs kommun inte kan bekosta en sådan väg med eget medel, (inte ens om ni säljer bort Trelleborgshems hus och annat ni har planera på).

Om nu Trafikverket har sagt NEJ flera gången så kan ni inte fortsätta med dessa planer.

Dessutom är det beklagligt att Rubin och kompani inte åker ut och tittar innan ni ritar på era kartor om de förslag ni har skickat ut till medborgarna i området.

Ert förslag går nämligen över en helt okänd för er, en borg från 1100-talet som heter Svenstorps Herrgård, vi bifogar info om denna herrgård.

Gör ny parallell väg från Maglarpsrondellen till hamnen så blir det mycket billigare för oss alla och det är en plan som hamnen har ritat på också i flera år.

Ni pratar dagligen om utsläpp, varför inte i denna fråga?

Företag vill exploatera sig i Trelleborg. Men får nej för att vi inte ska ta vår högklassiga åkermark, men asfaltera och göra väg tycks inte vara några problem? Lägg ner era planer på västlig infart!!!

Svar: Synpunkter noteras.

Privatperson 2

• Efter att ha tagit del av samrådshandlingen vill

vi lämna följande synpunkter på planerade vägar väster om väg 108.

- 1. I samband med Västra ringvägens byggnad 2012 blev vi lovade utfartsväg från vår gård Egonsborg. I förslaget står nu att vår infartsväg, Ebbes väg planeras stängas och ledas om. Detta kommer vi inte att acceptera. Det skulle försvåra och avskärma oss som privatpersoner att ta oss till Trelleborg och som företagare försvåra många tunga transporter till och från gården.

- 2. Förslag på vägsträckning alternativ 3. Denna sträckning skär sönder ett av våra större fält. Detta fält har vi efter fg vägbygge av Västra ringvägen 2012 investerat ekonomiskt med att täckdika 2015.

Alternativ nr 3 går väldigt nära Svenstorps gamla herrgård. Oklart hur länsstyrelsen ställer sig till detta?

Vi ser helst att trafiken till hamnen kommer från den västliga infarten som idag. Om det trots allt blir en östlig infart ser vi helst att det blir alt 1 eller 2.

- 3. Där Västra ringvägen planeras korsa väg 108 finns förslag på ytterligare vägar som kommer nära gravhögen Hålhög. Detta kan länsstyrelsen komma ha synpunkter på.

Sammanfattningsvis: Om Trelleborgs kommun går vidare med föreslagna vägsträckningar kommer vi att kräva ersättningsmark x 2 för den markareal vi går miste om och ersättning för nedlagda kostnader för täckdikning samt lantmäterikostnader som tillkom efter bygget av Västra ringvägen 2012. Vi accepterar inte att vår infartsväg, Ebbes väg stängs.

Svar: Synpunkterna noteras. Trelleborgs kommun har beslutat att ta fram en vägutredning samt detaljplan för Västra ringvägen. Inom ramen för det arbetet kommer en mer detaljerad vägsträckning att föreslås samt kommer kontakt att tas med de eventuella fastighetsägare som blir påverkade av den nya sträckningen.

Privatpersoner 3

• Synpunkter gällande den fördjupade översiktsplanen för Trelleborgs stad 2035.

- Skandal att asfaltera så mycket förstklassig jordbruksmark när det redan finns en befintlig infart från väster. Denna infart går att göra bredare och det finns gott om plats för uppställning av lastbilar. Många byggnader väster om Maxi är redan övergivna och kan rivas.

- De planerade utbyggnaderna av vägnätet

kommer att beröra fornlämningar sås om Svenstorps herrgård med gravplatser utanför.

- Det är inte försvarbart att använda så mycket skattermedel till en ny infart istället för att satsa på redan befintlig väg. Pengar behövs bättre till sjukvård, skola och äldreomsorg.

- Släpp idén om en kuststad som är en ren politikerdröm ingenting för trelleborgare i allmänhet. De vet vad blåst och tånglukt betyder.

Svar: Synpunkterna noteras.

Privatpersoner 4

Stoppa genast planerna på en motorväg runt vår stad! Förhandla med Trafikverket och Länsstyrelsen om en västlig infart. EU bör också kunna ge finansiellt stöd för en sådan. Transporterna till och från Europa är inte endast av intresse för invånarna i Trelleborg utan en angelägenhet för handelsflödet i stort. Det är inte rimligt att vår kommun ensam ska stå för de stora kostnaderna, som en motorväg med östlig infart innebär. Behovet av en ringväg som en fortsättning österut efter rondellen vid väg 108 är tydligt, men inte en motorväg.

- Man ska inte bygga en motorväg över jordbruksmark av högsta klass. Inte minst förra årets torka med dåliga skördar och magra betesmarker visar hur sårbara vi är.

- Alternativ 3 kommer att bilda en barriär från alla håll. De åkrar, som blir i mellanrummen, blir spetsiga och smala och därmed inte attraktiva för dagens lantbruk. Som tomter gränsande till en hårt trafikerad väg med tung trafik, lämpar de sig heller inte. Den sträckningen går dessutom över gammal kulturbygd och bl.a. påverkas Svenstorps Herregård. Många bevis på ännu äldre bebyggelse finns i form av spår av flintbearbetning och även stenåldersverktyg.

- Den långa väg som den tunga trafiken måste ta till en östlig infart kommer att bidra till ökade miljöproblem i form av avgaser och nedsmutsning från däck och bromsar. Ju kortare väg lastbilarna måste ta, desto bättre.

- En förstärkning av den västliga infarten innebär färre problem med övrig infrastruktur. Den östliga måste hantera både korsning med väg 9 och med Trelleborgsbanan. Trafikverket har redan sagt, att man inte kommer att medverka till att lösa dessa problem. Trelleborgs kommun får helt och hållet stå för de lösningarna.

De värden som förstörs med de föreslagna dragningarna av motorvägen och en östlig infart kommer aldrig att kunna återfå. Dragningarna får närmast ses som ett övergrepp och dess inverkan påverkar många invånare negativt, både nu och i framtiden.

Svar: Synpunkterna noteras.

Privatperson 5

- En fördjupad översiktsplan bör i första hand innehålla de konsekvenser som blir med befarade klimatförändringar. Med en utbredd befarad klimatpåverkan i ryggen så bör här i översiktsplanen redovisas vilka åtgärder som är tänkta på de befintliga värden som finns, t.ex. villaområden som kommer påverkas av framtida vattenhöjningar.

Vid en snabbbläsning av innehållet så är den röda tråden ringväg, businesscenter och östlig infart till hamnen.

Kommer här inunder redovisa kommentarer enligt sidorna i översiktsplanen.

Sidan 1: Förord. Det går inte att bygga en storhamn mitt för staden och tro att miljö och hälsa befrämjar invånarna!

Sidan 6: Hamnen flyttar österut: Att bygga en ny storhamn mitt för staden är verkligen som ett skott mot invånarna. Det skulle så klart byggts utanför tätorten där miljöpåverkan är mindre. Ringväg runt staden: Tänk att bygga en ringväg kring staden. En ring innebär att man kör ett helt varv så kommer man tillbaka på samma plats. Så fungerar det inte i Trelleborg. Närmaste vägen till färjelägen är från väster där E6 är utbyggd för hamnens trafik. Kärning runt staden till samma kajplats framför staden till färjelägen innebär att Trelleborgs kommun går emot de miljömål Sverige har skrivit under. Att minska utsläppen i luft och natur är inget för att skydda våra efterkommandes hälsa och levnadsmöjligheter.

Sidan 7: Business center Trelleborg: Flyttar man ut verksamheter från hamnen så får man göra en ny prövning av hamnen innan östlig infart, incheckning och businesscenter planeras. Dessutom har hamnen endast tillstånd till infart från väster. Här diskuteras campingområde för lastbilar där chaufförerna övernattar i lastbilarna och väntar på körningar. Det är i huvudsak lastbilar från andra länder. Det kan röra sig om veckor innan de får en körning. Det borde dessutom vara ur brandsäkerhet ett avstånd på 4 meter mellan bilarna när det är övernattnings i lastbilarna. Dessutom övernattar lastbilar på andra ställen i staden.

Sjöstaden: Här står "Genom att utveckla området kan stadens tillgänglighet till havet återskapas och cirka 5 km kajkant kommer att kunna utvecklas för publika ändamål".

damål". Tillgängligheten finns redan idag. Men tydligen skall det ändra till en betongkaj. En av motiveringarna för att få bygga hamnen var att hamnen flyttades från bebyggelsen. Löften har Trelleborgs kommun svårt att hålla. Bevisligen tänker man bygga nya bostäder närmare nya hamnen. Trelleborgs kommun har verkligen dålig insikt i hur man skiljer industriområden på bostadsbebyggelse och även transportleder. Dessutom storsatsas på ett område som enligt expertis kommer att vara utsatt för höjt grundvatten. Utsatt för vattenhöjning och framtidens stormar och havsvågor. I ett område som är utsatt för luftföroreningar och skadliga ämnen i havet. Ett område som höjer grundvattnet på bakomliggande område. Ett område där både dagvattenledningar och avloppsledningar måste vara ytliga.

Sidan 14: Gemensam stad. Här skrivs "Trelleborg skall utvecklas till sammanhållen stad som är hälsosam, jämställd, tillgänglig och funktionsblandad". Vad menar man med sammanhållen stad? Hälsosam: bygga en storhamn mitt för staden, bygga nya bostadshus i anslutning till hamnen och bygga en ringväg för tung trafik delvis i bostadsområden. Jämställa? Lättillgänglig: Parkeringsplatser byggs. En ringväg för tung trafik som blockerar staden och 500 meter sandstrand östra sidan blockeras för allmänheten genom infart till hamnen öster ifrån. Funktionsblandad?

Sidan 16: Mycket bra om man följer innehållet som rekommenderas.

Sidan 23: Målområden. Här har man lyckats med en fin bild men den missar aktuella områden som ringväg och infart öster ifrån till hamnen.

Sidan 30 och 31: Utvecklingsstrategi borde vara att planera för framtida klimatförändringar då Trelleborgs stad ligger i anslutning till havet.

Sidan 35: Låga värden markerar ofta rekreatiomsområden och har låga värden.

Sidan 38: Bild. Nya hamnen är ingen barriär men det gamla är det? Man kan framhäva saker i egenintresse. Nya hamnen med infart från öster är en barriär på ca 1750 meter (1,75 km). Detta redovisas inte som en barriär mitt för staden. Helt avskärmat från allmänheten. Västra sidans kuststräcka på 200 meter + 100 meter som försvinner vid östlig infart till hamnen. Redovisa gärna seriöst i er Översiktsplan!

Sida 39: Bild. Övre och stadsparkskvarteren. Övre skall med sitt strategiska läge tjänstgöra som transportled och parkering för stadens centrum.

Sidan 40-41: Barriär mot havet. Barriärer är bara det som passar kommunen. Nya hamnen och östra infarten på ca 1750 meter avskärmar allmänheten helt från havet. Här skrivs att man skymtar havet cirka 50 meter bort. Det är en hamnanläggning! Önskar man se havet så kör man runt hamnanläggningen och kan ströva fritt i anslutning till havet. Det är alldeles för många påståenden i denna Översiktsplan som endast är till för att framhäva nya hamnen och möjliggöra för en östlig infart.

Sidan 46-47: Den storhamn som nu byggs måste ha ur miljösynpunkt säkerhetsområde som inte riskerar människors hälsa. Därför bör ej Sjöstaden byggas.

Sidan 62-63: Verksamhetsområden. Allting kretsar kring Trelleborgs hamn. Man kan fråga sig varför dessa objekt hela tiden måste framhållas. Är det så dåliga att de måste genomsyra hela Översiktsplanen.

Sidan 95: Utvecklingsområden vis kuststräckan. Tänk till före och gör inte detta mot oss Trelleborgare.

Sidan 101: Nedre bilden på sidan är ritad som en förbifart till staden och är acceptabel. Men så har ni inte tänkt att det skall bli. Utan en ringväg som skall transportera tänkta 3000 lastbilar per dygn. Denna trafik passar ej med inbladning av persontrafik från staden och dess omgivning. I alla avseende miljökadlig och farlig.

Sidan 108-109: Biltrafik. Här står "Kommunens målsättning är även att mängden tung trafik skall minska i centrala Trelleborg". Nu spelar man på känslor för att uppnå sina syften. I dag går inte den tunga trafiken till hamnen i centrala Trelleborg! Hamnen är ett avskilt område från Trelleborgs centrum. Sluta med att hävda att den går i centrala Trelleborg. För övrigt har någon med dåligt omdöme genomfört att en ny storhamn mitt för staden Trelleborg. Vi önskar inte fler dåliga alternativ för Trelleborg som försämrar för miljön och hälsan för invånarna i Trelleborg.

Att anlägga en ringväg runt staden för att politikerna i Trelleborg satsar på 2 stycken nya stadsdelar på sämsta läge i staden. Stadsdelarna är tänkta på västra sidan av staden. Områdena läggs in till havet med de befarande klimatförändringarna. Vindarnas riktning under året är de mest ogynnsamma. Redan i dag är området utsatt för extremt högvatten när det föregåtts av kraftiga västliga vindar och dessa mojnät. Vatten som förflyttat sig öster ut med vindarna kommer som ett högvatten tillbaka när de västliga vindarna mojnät och ännu värre

om det i anslutning skulle bli östliga vindar. Vattenhöjningsproblem beroende på vindar och förstärkt havsnivå och extrema framtida stormar rena katastrofen. Höjning av markytan till 3 meter över medelhavsnivån kommer ej att räcka. Hur skall avlopp för dagvatten och hushållsavlopp fixas så att havet inte trycker upp i ledningarna? Områden ligger i anslutning till industrier, läckande soptippar och reningsverk som släpper ut vatten i havet som inte är tjänligt för oss människor. Fråga Länsstyrelsens så får ni reda på att bygger man upp ett område framför ett område med låg höjda över havet så får man i det området en grundvattenhöjning. Bakomvarande område har redan ett grundvattensproblem och skulle i så fall först göras oberoende av havsnivåhöjning och grundvattenhöjning. Området är tänkt att bebyggas med stora hus och detta medför extrema vindar i anslutning till husen som ej befrämjar utomhusaktiviteter. Läste på något ställe i Översiktsplanen om dagvattenfördröjning. Om det är tänkta som jag tror så är det rena katastrofen för de låglänta områden som berör av kustnära bebyggelse. Det gäller att få ut vattnet i havet så fort som möjligt vid extrem nederbörd. Ursäkt att det blev mycket om bebyggelse men grundorsaken till ringvägen är denna bebyggelse.

112-120: Ringväg. Första spalten på sidan 112 uppfattar jag som drömmar. Verkligheten är att detta område likt centralstationen och järnvägsspåren är långt ifrån 3 meters markhöjd. Första stycket andra spalten, bör det stå att en förbifart anläggs för att avlasta staden för dessa fordon. Samt göra anslutningarna från stadens vägnät till denna förbifart. Nu önskar man istället en ringväg för 3000 lastbilar per dygn som skall samsas med den lokala trafiken och förbipasserande trafik. Detta låter dumt. Att blanda 3000 lastbilar och övrig trafik med cirka 12 stycken korsande vägar strider mot att få nolltolerans när det gäller svåra olyckor. Detta säger sig själv vara mot vettig trafikplanering. Samtidigt som det redan finns motorväg och en kortare sträcka med mindre korsande trafik som redan är etablerad. Detta businesscenter var planerat på det nya hamnområdet. Har man nu felplacerat hamnen så skall det i så fall ligga på västra sidans industriområde med befintlig vägdragning. Jag tror att detta businesscenter var tänkt närmast nya hamnen där man nu tänker bygga bostäder. Tredje spalten sidan 112. Här försämrar man möjligheten att få en ringväg. Här redovisas höga siffror som skall trängas med 3000 lastbilar och kulkastar med detta en ringväg för hamntrafik och lokal blandad trafik. Här faller man på eget grepp. Bilden på sidan 112 är ej okej. Kommunen vet att det byggts ett affärscentrum på Hedvägens förlängning och där kan 3000 lastbilar inte passera. Fortfarande när man slår på internet så går västra ringvägen ner till E6 och fortsätter

sen som Strandridaregatan. Men ok det accepteras en ny sträckning av västra ringvägen ut till Maglarpsrondellen för att ni skall uppnå era syften om östlig ringväg till hamnen. Innebörden är att det byggs en ny västlig ringväg och det blir endast en liten del av gamla ringvägen som används.

Sidan 113: "Varför vill Trelleborg bygga ny ringväg och hamnin fart?". Stycke 1 på sidan: Hur mycket konstiga beskrivningar får man göra för att nå sina syften? Trelleborgs kommun har fått bygga en ny storhamn som innehåller olika aktiviteter genom myndigheternas beslut. Nu försöker man manipulera och ändra på detta utan att begära nya tillstånd. Logistik och hamnens utveckling på sidan 113: Här får Trelleborgs kommun också begära nytt tillstånd för att ändra innehållet i den tidigare beslutade nya hamnanläggningen.

Stadsutveckling sidan 113: Här skrivs "hamn" när man pratar om gamla eller nya hamnen och på senare tid även nytt hamnområde på Östra industriområdet. Man måste skilja på äpplen och päron. Allmänhetens tillgång till havet framför Trelleborgs stad var större före ny hamnutbyggnad och tänk ringväg så försök inte manipulera detta.

Nytt trafiksystem sidan 113: Hur kan man skriva något så positivt om planerad infrastruktur när det blir tvärt emot. Med ringväg blandas tung trafik med persontrafik i cirka 12 stycken korsningar från innerstaden. Om stadens vägnät skall ha någon nytta av ringvägen så blir det så.

Klimatanpassning sidan 113: Som jag tidigare skrivit så höjs grundvattnet för bakomliggande bebyggelse som redan har problem. Dessutom kan jag ej tänka mig att 3-metersnivån när man skall ta hänsyn till serviceanläggningar som avloppsledningar, dagvattenledningar och elledningar. Dessutom bygga höghus med en stor tyngd på sandbotten eller skall husen stå på pelare djupt förankrade.

EU-finansiering sidan 113: Som tidigare företagare där jag anser att de företag som ej kan klara sig på egna medel eller lån som svarar mot en viss säkerhet skall ej subventioneras med skattepengar. EU, staten eller kommunala pengar är som utnyttjas till projekt som varken är humant eller ger något tillbaka utan är bortkastade skattekrönor. Särskilt bortkastade skattekrönor när de ökar miljöpåverkan när vi är i ett omställningskede för att minska utsläppen.

Av tidsbrist kommer jag att flyktigt kommentera följande sidor.

Sidan 114 bild: Sträckning 1. Ni vet redan att den ej går att använda för tung trafik då ni har byggt ett affärscentra i anslutning till Hedvägen.

Sidan 115 bild: Samma som sidan 114 bild. Rent meningslöst att ha med bilden.

Sidan 116-117 bilder: Man kan konstatera att ordet ringväg bör slopas och ändras till förbifart då sträckningen ej överensstämmer med tidigare vägdragning.

Sidan 119 bild: Det går inte att utläsa vägar i anslutning till tänkt ringväg. Saknar uppgifter på hur många hushåll och invånare som har sin hemvist närmare än 200 meter från tänkt ringväg? Den är tänkt trafikeras av 3000 lastbilar per dygn, trafik på väg 9 och lokaltrafik.

Sidan 120: Överskriften på sidan borde vara södra delen av ringvägen eller östlig hamninfart. På bilden avslutas vägen mitt för Slakterigatan som bara är en del av den sträckning som lastbilarna skall köra för att nå färjeläge. Då kommer de som bor på Östra Förstadsgatan och söder om att få samma förhållande till hamn och järnväg som man har som motivering stör staden och som man kallar mitt i centrum! Saknar uppgifter på hur många hushåll och invånare som har sin hemvist närmare än 200 meter från tänkt infart till hamnen. Men det borde kanske vara 300 meter på vissa ställen där sträckningen är i takhöjd. Den utredning om luftkvalitet och bullerstörningar som Sweco har tagit fram måste redovisas i lagstadgad Miljökonsekvensbeskrivning som måste framtas. Den Miljökonsekvensbeskrivning bör ni leverera till mig för granskning! De 30 meter som ni hävdar innebär att ärendet måste gå vidare till domstol när Miljökonsekvensbeskrivningen är klar. Businesscenter bör likaså om man inte omprövar nya hamnens tillstånd på verksamhetsområde.

Sidan 122: Bild 1 borde inte vara med och förvilla det hela då affärscentra är etablerat.

Sidan 123: Här vägs olika vägalternativ mot varandra men inte mot befintlig bästa vägsträckningen.

Sidan 124: Nu sätter man verkligen myror i huvudet på dem som läser det skrivna. Att ringvägen skulle vara 4 minuter snabbare för tung trafik med östlig infart? Här måste man skärpa sig och skriva tydligare. Det gäller så klart på samma vägsträcka och förklara att det inte jämförs med västlig hamninfart. Bilderna bör man ej rätta sig efter när man utnyttjar hela hamnens bredd för västlig infart för sina syften. Östlig infart ingår ej någon körsträcka i hamnområdet. Ni är ej trovärdiga

när ni gör så.

Sidan 131: Bilden säger tydligt hur staden Trelleborg skall bli involverad i Trelleborgs hamns framtid.

Sidan 134-139: Klimatanpassning och miljöanpassning bör utredas före projekt som Sjöstaden, Västra Sjöstaden, Ringväg, Östlig infart till hamnen och Businesscenter beslutas.

Sidan 148-159: Riksintressen för Trelleborgs hamn är redan uppfyllt. Trafikleden E6 fram till hamnen är vad man kan fodra med riksintresse. Sjöstaden och Västra Sjöstaden ingår ej i riksintresse. Om kusten diskuteras som riksintresse så tar hamn och östlig hamninfart större havssträcka än som tidigare gamla hamnens havssträcka utgjorde. Så snacka inte om barriärer. Där till kommer den tänkta ringvägen vara en stor barriär om inte den anpassas till lokal trafik.

Sidan 184-185: Här försöker man igen få att ringvägen är ett riksintresse. Sluta försöka göra saker till riksintresse bara för att ni har en dålig planering och önskar bygga Sjöstaden på fel ställe. Räcker det inte att ni byggde en ny hamn på fel ställe mitt för Trelleborg.

Svar: Synpunkterna noteras.

Privatpersoner 6

- Härmed skriver vi till er då vi berörs av de planer som finns angående utökad sträckning av Västra ringvägen. Då vi bor i närheten av både Hedvägen och Västra ringvägen så vet vi att det finns problem med hur det fungerar idag. Trafiken leds in till Hedvägen via Maglarps rondellen och Västra ringvägen, långa köer bildas morgnar och eftermiddagar vid rusningstrafik. Så att anlägga en ny sträckning som går norr om Hedvägen och som kan ge en alternativ väg för de bilister som ska norr och öster ut i Trelleborg ser vi som positivt.

Vad gäller de två olika föreslagna alternativen av tänkta sträckningar så förespråkar vi alternativ 3. Det på grund av att vi bor precis intill Ramirent och skulle då få alternativ 2 väldigt nära oss, precis norr om fastigheten. Naturligtvis förstår vi att de flesta resonerar som vi, dvs att man personligen inte vill ha en större väg precis intill sin fastighet.

Om vi ser till de fördelar de två alternativen skulle medföra för bilister så anser vi att alternativ 3 borde vara en mer långsiktig lösning för staden. Sträckningen borde komma fler till nytta, dvs bilister som kommer från Skegrie och V Tommarp får också fördel av vägen. Samt

att större trafikfordon kommer längre ifrån tätbebyggda områden som Prästahejdan och villorna vid Virkesvägen. Nackdelen med alternativ 3 är dock att större mängd åkermark går förlorad.

Skulle alternativ 2 bli verklighet kommer vi kräva någon form av bullerdämpande åtgärd utanför vår fastighet.

Tack för att ni tar del av våra synpunkter!

Svar: Synpunkter noteras.

Privatperson 7

- Gällande synpunkter för fördjupad översiktsplan vägsträckorna för Västra delen av Ringvägen så motsätter jag mig alla tre alternativen till de nya vägsträckorna.

Svar: Synpunkter noteras.

Privatperson 8

- Jag som ägare till fastighet Ståstorp 8:1 m.fl., påverkas mycket negativt av alternativen 2 och 3. För min del är alternativ helt 3 utesluten, då vägdragningen klyver min mark tvärs.

Min inställning är att i första hand nyttja den infart i alternativ 1 som huvudsaklig dragning för västra ringvägen då denna blir kortsiktigt bäst och billigast. Att utföra parallella vägar med några hundra meters mellanrum är ingen framtida lösning.

Förslagsvis påbörjas inom kort en planering för att i framtiden leda in trafik i infart norr om Skegrie. Denna sträckning är starkt motiverad på längre sikt. Denna borde således dimensioneras för hamntrafiken. Kostnadsmässigt borde denna lösning som helhet spara pengar, då man slipper utföra varken alternativ 2 eller 3. Tills sistnämnda förslag är utrett, anser jag att hamntrafiken fortsätter på nuvarande E6 västerifrån.

Alternativ 1 för västra ringvägen samt östra ringvägen tillsammans är istället den ringled som borde nyttjas för all övrig lokaltrafik utom hamntrafiken. Vägprojekt ska investeras för 50 – 100 år framåt – och inte endast för nuvarande mandatperiod.

Svar: Synpunkter noteras.

Privatperson 9

- Planerna på att bygga ringväg med östlig infart till färjorna och därmed göra plats för den nya plane-

rade Sjöstaden är det bästa som har hänt i modern tid för Trelleborgs invånare. Hela detta projekt är enligt min mening "nyckeln" till Trelleborgs framtid. Trots att Trafikverket inte begriper hur miljösituationen för dom flesta invånarna i Trelleborg är så hoppas jag och säkert många andra att ni inte viker ner er i denna fråga som betyder så mycket för vår stad.

Svar: Synpunkter noteras.

Privatperson 10

- Har tagit del av planen och tycker i grunden att det är ett grundläggande feltänk med att den mesta och tunga trafiken till hamnen skall runda hela stan, dels av miljöaspekt (ca 9 km längre) och dels ur ekonomisk synpunkt då detta kommer att drabba Trelleborgs invånare och ekonomi betydligt hårdare än att köra utveckling på en västlig infart, t.ex utreda ett tunnelalternativ för att sedan ändå kunna bygga som planerat.

Om man väljer att ändå köra vidare på en östlig infart är det viktigt att den ringväg som skall leda dit inte hamnar för nära befintlig byggnation och ska trängas på redan högt trafikerade och smala vägar (Hedvägen och V.Ringvägen). Därför viktigt att alt. 3 blir rejält tilltaget, med en flerfilig ringväg långt norr om befintlig byggnation och trafik.

Svar: Synpunkter noteras.

Privatperson 11

- Fastigheterna Maglarp 57:54, 57:69 och 57:71 har sedan Fördjupad översiktsplan 2010 varit utpekade som framtida blandad bebyggelse. Jag vill även poängtera att området tillhörde planprogrammet Maglarps strand, som lades ner 2017 på oklara grunder av tjänstepersoner på Samhällsbyggnadsförvaltningen för att ett fastighetsbolag inte svarade i telefon. Oklart om sökande eller fastighetsägare blev delgivna detta eller lämnade sitt samtycke. Riktlinjen i FÖP 2025 ändrades dock inte och marken pekades fortsatt ut som framtida bebyggelseområde. Även i tidigare översiktsplaner har bebyggelse inom stadsavgränsningen trumfat jordbruksmark.

Fastigheterna väster om Stavstens Udde och Kurlands byaväg har varit utpekade som bebyggelseområde i de flesta av de senaste årens Översiktsplaner som vunnit laga kraft och nu helt plötsligt plockas de bort som bebyggelsealternativ trots att det finns markägare som är villiga att exploatera sin mark och tillgodose de behov som finns i området. Skolor för lägre skolåldern saknas inom området och hade varit ett bra tillskott för Stavstens Udde som har en demografi med ganska

många unga familjer.

Marken ligger inom det som är utpekade som Trelleborgs stad i Föpen, utanför området gäller en Fördjupad översiktsplan för Byarna i Trelleborg. Marken ligger i direkt anslutning till befintlig bebyggelse och har en omkringliggande infrastruktur som med lätthet kan ansluta till området. Marken är i dagsläget ängsmark som inte brukas. Samhällsbyggnadsnämnden har tidigare valt att planlägga mark med betydligt högre bonitet än den som finns i Maglarp och som dessutom inte varit utpekade i någon av översiktsplanerna, både inom stad och utanför stad på jordbruksmark.

Jag anser att man bör fortsätta utveckla Stavstens Udde med blandad bebyggelse för att tillföra kvalitéer och service till området som är till gagn för samhället och de som bor på Stavstens Udde. Fastigheterna kan kompletteras med skola, förskola, senior- och äldreboende likväl som centrumservice. Fler boende ger dessutom bättre underlag för kollektivtrafiken. Detta anser vi vara en fortsatt utveckling av det man påbörjat och ska inte anses konkurrera med utvecklingen av stadens centrum.

Väljer planavdelningen att plocka bort avsikten att bebygga ovan nämnda fastigheter enbart på grund av vilka som äger marken? Det har ju under över ett decennium ansetts att marken har ett större samhällsvärde som blandad bebyggelse än jordbruksmark. Vid utbyggnaden av Stavstens uddes befintliga "nybyggnationer" så har man ju gjort infrastruktursutbyggnader som gällde även för Maglarps Strand i form av vägen från Maglarpsrondellen. Hur ska invånarna och företagen i kommunen kunna agera med tillförsikt framtidstro om samhällsplaneringen inte håller en konsekvent linje. Är det Möllevången i Malmö som är den idealiserade bilden av samhällsbyggnad och bebyggelsestruktur hos planavdelningen på Samhällsbyggnadsförvaltningen i Trelleborgs kommun?

Vi anser att ovanstående fastigheter och fastigheterna ut mot Skjutbanevägen i väster bör utpekade som mark för blandad bebyggelse markanvändningskartan.

Svar: Området är inte utpekade i gällande FÖP som ett utbyggnadsområde inom planperioden. I samrådshandlingen till FÖP2035 har kommunen valt att fokusera ny bebyggelse till centrala och kollektivtrafikhärla områden, i enlighet med FÖP:ens övergripande mål om stadens utveckling.

Privatperson 12

- I dagsläget så har villaområdena bredvid Kyrkoköpinge by en hastighetsgräns på 30 km/h i kombination med breda väggar och rejält tilltagna trottoarer. Genom byn är hastighetsgränsen 40 km/h trots smalare väg och avsaknad av trottoarer och större mängd trafik, inkl stora regionbussar och utryckningsfordon på väg norrut från Trelleborg. Långsiktigt måste målet vara att boende i byn och barn på väg till/från träning vid ridanläggningen ska kunna känna samma trygghet i trafiken som i de angränsande villaområdena.

Det är även viktigt att bevara naturen i form av stora uppvuxna träd som finns runt byn, väggen bör därför dras utanför de existerande tomterna, tänker särskilt på den stora fina tomten där länkarna för närvarande har sin verksamhet.

Jag har ett antal förslag för att uppnå detta.

- Det bör byggas en ny väg som utgår från Malörtsvägen och går runt byn, utanför länkarnas tomt.

- Anslutningen till denna vägen bör utföras så att trafiken inte behöver stanna, detta för att omvägen runt byn ska upplevas som snabbare än att köra genom byn oavsett vilket håll man kommer ifrån. Se bifogad bild.

- Flytta busshållplatsen för regionbussarna till Malörtsvägen så att de stora bussarna åker runt byn istället för igenom, samt lägg en busshållplats precis norr om byn för de som åker till kyrkan och ridanläggningen.

- Sänk hastigheten i byn till 30km/h och bygg farthinder där man passerar in i byn.

I planen nämns att det inte finns plats för cykelbana/trottoar genom byn, detta går att arbeta runt med hjälp av den nya vägen.

- Enkelrikta trafiken genom byn
- Använd halva väggen till att anlägga cykelbana
- Trafiken i andra riktningen leds runt byn via den nya anslutningsvägen.



Svar: Synpunkterna noteras.

Privatperson 13

- Jag är emot bygge av den nya västra ringvägen alt.3!

Det finns redan västra ringväg som byggdes år 2012. Jag har läst fördjupat översiktsplan och vill lämna mina åsikter.

Det är alternativ 3 som berör mig och min familj. Vägen kommer att vara nära vårt hus. Just nu har vi Tommarpsvägen på en sida och västringvägen på den andra sida.

Vid bygge av den nya vägen enligt alternativ 3 ska vi vara instängda i en triangel av högt trafikerade vägar. Vi är redan utsatta av trafik ljud på två sidor. Enligt fördjupad översiktsplan ska 13 000 fordon per dygn köra på den nya västra ringvägen. Det innebar 541 fordon per timme och 9 fordon per minut varje dygn. Bara på en sida. De flesta lastbilar är utländska och följer inte svenska CO2-utsläppregler. Trafik ljud, utsläpp, dålig lukt, partiklar från däck, smuts ska påverka vårt liv från ALLA sidor. Vår hälsa kommer att bli i fara.

Enligt fördjupad översiktsplan finns det möjlighet att gräva ner vägen. Hur djupt ska den grävas? Har ni tänkt att till norr av den eventuella väg finns ett Vattenskyddsområde och till söder en begravningsplats och Stenstorps Herrgård som är Riksintresseområde? Skåne är redan utsatt av brist av vatten. Nedgrävning av vägen ska försämra vattensituationen. Vad händer med djur som bor på Stenstorps Herrgård? Landskap ska förstöras av den vägen. Enligt alternativ 3 ska jordbruksmark tas i anspråk. Kommer Länsstyrelsen godkänna det? Istället för att försämra situationen i område ska kommunen förbättra dem vägar som redan finns. Tommarpsvägen till exempel.

Trafiken ökas drastisk i sammanband med bebyggelse i Skegrie. De flesta som bor där kör till Trelleborg på Tommarpsvägen. Det finns inga gångvägar vid vägen. Det är farligt att ta post från brevlåda. Fordon kör med hög hastighet trots det är 40 km vägen.

Vad händer med huspriser? Marknadsvärde på vårt hus ska falla ner. Vem ska betala mellanskillnad?

På vilket sätt ska bygget av vägen finansieras? Jag som skattebetalare vill inte betala för den vägen. Det känns som kommunens ambitionsplaner på bygget av den nya västra ringvägen är ej genomtänkt ordentligt. Kommunen har anlitat Trevector Traffic AB att analysera de 3 alternativ. Finns det offentlig upphandling? Vem valt dom 3 alternativen? Har dom tillräcklig utbildning?

Kommunens styrelse borde lyssna på Trelleborgs invånare, som är mot den öst- och västra ringvägen, och Trafikverket som påstår att det är möjligt att kombinera befintlig hamnfart med Kuststaden. Det finns massa andra ekonomiska problem i Trelleborgs kommun. Fokusera på det istället för att lägga massa skattepengar på någons ambitiösa drömlaner.

Svar: Synpunkterna noteras. Trelleborgs kommun har beslutat att ta fram en vägutredning samt detaljplan för Västra ringvägen. Inom ramen för det arbetet kommer en mer detaljerad vägsträckning att föreslås samt kommer kontakt att tas med de eventuella fastighetsägare som blir påverkade av den nya sträckningen.

Privatperson 14

- Som fastighetsägare och boende på Tommarpsvägen 147 (Västervång 1:72) berörs jag direkt av de förslag som finns till en dragning och trafiksituation av Västra ringvägen.

De alternativ som finns beskrivna i FÖP så kommer alternativ 1 och 2 att påverka mig på samma sätt. Ett stort ökat trafikflöde i direkt anslutning till min fastighet kommer att göra boendemiljön sämre med hänsyn både till buller och föroreningar. Som en direkt påföljd av det kommer det att ske en påtaglig värdeminskning av min fastighet.

Alternativ 3 tar i och för sig en stor andel idag brukbar åkermark i anspråk men är ändå ur mitt perspektiv det enda rätta att göra långsiktigt. Att skapa förutsättningar för stadens utveckling långt in på 2000-talet genom en komplett ringväg runt staden måste vara det som är rimligt. Färre boende blir drabbade, däribland under-teknad, och infrastrukturen får den hjälp den så länge behövt.

Därför förordar jag alternativ 3 för den nya Västra ringvägen och emotser att få fortlöpande information under projektets planering och eventuella genomförande, oavsett vilket alternativ som beslutas.

Svar: Synpunkterna noteras. Trelleborgs kommun har beslutat att ta fram en vägutredning samt detaljplan för Västra ringvägen. Inom ramen för det arbetet kommer en mer detaljerad vägsträckning att föreslås samt kommer kontakt att tas med de eventuella fastighetsägare som blir påverkade av den nya sträckningen.

Privatperson 15

- Hej! Jag har synpunkter vad gäller förtätningen med blandad bebyggelse öster om Virvelvindsvägen 12.

Här ligger två villor som gränsar österut till en mindre gräsplätt. En kulle gör dessutom att buller från Östervångsvägen minskas. Barn leker hör och det finns ett rikt fågelliv i träd o buskar. Vad ska ni bygga? Hur nära ska det byggas. Protesterar verkligen på denna förtätning.

Svar: Området är inte längre utpekad som ett nytt utvecklingsområde. I nuläget har kommunen inga utvecklingsplaner här.

Privatperson 16

- Som markägare i kommunen vill jag föreslå ett tillägg till det som finns presenterat i samrådshandlingen.

Ett antal områden har i översiktsplanen identifierats som "nytt område för bebyggelse". Fastighet Skegrie 1:6 beläget nordväst om ringvägen är markerad som jordbruksmark, dock är fastigheten lämplig att bebyggas med bostäder. Fastigheten är markerad på den medföljande kartan.

Härmed föreslås att fastigheten ska markeras som "nytt områden för bebyggelse". För att det i kommunen även skall kunna erbjudas hyreslägenheter i västra Trelleborg.

Fastigheten som typ och läge lämpar sig väl för att bebyggas med bostäder i form av hyreslägenheter. Som ägare vill jag att den ska utvecklas och bidra till att Trelleborgs kommun även har en tillväxt av boende i de västra delarna av staden.

Följande omständigheter bör beaktas:

- o Fastigheten är ej klassad som jordbruksmark
- o Fastigheten är redan bebyggd med bostäder och markanläggningar i form av tennisbana, pool, tre fotbollsplaner, parkering etc.
- o Fastighetsägaren vill bygga kostnadseffektiva hyreslägenheter med låga hyror lämpliga för unga vuxna, nyanlända och äldre med låga pensioner.
- o I samrådshandlingen framgår att särskild uppmärksamhet måste riktas framförallt mot hur bostäder skall tas fram för ungdomar, studenter eller nyinflyttade som har behov av lägre hyror.
- o Existerande byggnader på fastigheten kan med enkelhet byggas om och till för att anpassas till förskoleverksamhet eller annan övrig lämplig samhällsfunktion.
- o Förskoleverksamhet på fastigheten kommer att vara attraktiv för pendlare såväl som boende i närområdet.

- o Närhet till redan existerande kommunikation för pendling med kommunaltrafik eller bil.
 - o Cykelavstånd till serviceområden.
 - o Närhet till rekreationsområden, bad och gold.
- Att vara en del av utvecklingen av Trelleborgs kommun är målet med detta förslag.

Svar: Synpunkterna noteras. I samrådshandlingen till FÖP2035 har kommunen valt att fokusera ny bebyggelse till centrala och kollektivtrafikhäna områden, i enlighet med FÖP:ens övergripande mål om stadens utveckling.

Privatperson 17

- Efter att läst delar av FÖP anser jag att den är väldigt genomtänkt och komplett. Mycket bra jobbat! Om den så omtalade ringvägen tycker jag att det känns riktigt bra att Trelleborgs kommun äntligen förverkligar detta. Jag anser att alternativ 3 är den bästa dragningen för västra delen av ringleden. Det känns långsiktigt bäst, längre från övrig bebyggelse, större möjligheter för kommande utbyggnad, ökar sannolikheten att trafiken fördrar E6 istället för väg 108, snabbaste rutten och därav minst antal korsningar.

Svar: Noteras

Inkomna yttranden i den digitala kartan

Privatperson 19

- Varför inte odla ännu mera skog och bygga ut Albäcksskogen ännu mer. Det finns ju ej så mycket skogsområden i närheten av staden.

Svar: Noteras

Privatperson 20

- Bygg snarast ringvägen.
- Bygg snarast ringväg och hamninfart.
- Påbörja byggnation.

Svar: Noteras

Privatperson 21

- När befintliga hus kommer det att byggas. Dvs öster om Virvelvindsvägen. Det finns ett mindre grönområde/stråk. Kommer man att bygga här? Vad skall byggas med tanke på gränser till villorna?

Svar: Området är inte längre utpekad som ett nytt utvecklingsområde. I nuläget har kommunen inga utvecklingsplaner här.

Privatperson 22

- Från Stavstensvägens västra del är detta närmast väg till busshållplats för buss 146. Otrygg väg att färdas som gående eller cyklist. Separat gång- och cykelbana med god belysning behövs. Många lastbilar i området, på kvällstid vanligt med höga hastigheter.
- Öppna upp Albäcksskogen för cykling, så att både cyklister och gångare kan ta sig via planskilda korsningar från västra Stavstensvägen till Stavstens udde-området.

Svar: Synpunkterna noteras och hänvisas vidare till det kommande arbetet med trafikplan.

Privatperson 23

- Jag är emot bygge av den nya västra ringvägen. Vägen kommer att vara nära vårt hus. Just nu har vi Tommarpsväg på en sida och västring vägen på den andra sida. Vid bygge av den nya vägen enligt alternativ 3 ska vi vara instängda i en triangel av högt trafikerade vägar. Vi är redan utsatta av trafik ljud på två sidor. Till norr av den eventuella väg finns ett Vattenskyddsområde och till söder en begravnings plats och Svenstorps Herrgård som är Riksintresseområde.

Svar: Synpunkterna noteras. Trelleborgs kommun har beslutat att ta fram en vägutredning samt detaljplan för Västra ringvägen. Inom ramen för det arbetet kommer en mer detaljerad vägsträckning att föreslås samt kommer kontakt att tas med de eventuella fastighetsägare som blir påverkade av den nya sträckningen.

Privatperson 24

- "För boende på västra Stavstensvägen saknas idag möjlighet till att på ett trafiksäkert sätt cykla till Stavstens udde, utan att behöva ta en omväg på flera km. Den enklaste lösningen på detta är att öppna upp en av slingorna genom Albäcksskogen för cykling. På så sätt skapas kontakt mellan Stavstensvägen och gång- och cykelbron vid Maglarsrondellen. Belysning finns redan längs en stor del av sträckan, dock är cykling förbjuden i dagsläget."
- Hela området kring Bäckaskolan/Fågelbäck behöver ses över med avseende på extremt dålig belysning i dagsläget.
- "Positivt med rugbyplaner, men är dessa åtgärder tillsammans med ett kulturhus de enda initiativen kommunen har inom kultur/fritid i ett 15-årsperspektiv? Det verkar vara en låg ambitionsnivå"

- "Generellt i centrum, skapa fler cykelparkeringar i direkt närhet till målpunkter i centrum."
- Viktigt längs hela kuststräckan är att arbetet med skydd mot höga havsnivåer prioriteras.
- En färd genom västra industriområdet (gäller säkert även andra ind.områden) är tyvärr en skamfläck för Trelleborg i dagsläget, dessutom närbeläget till en av de största infarterna till staden. Ställ högre krav verksamhetsutövarna och ordna upp trafiklösningarna i området.
- En förutsättning för att Trelleborg ska kunna dra nytta av sin kuststräcka är att det anläggs en ringväg kring staden. Dessutom är hamnområdet redan förberett för angoring från öster så det, ringvägen kommer att behövas i takt med att staden växer.
- Mycket positiv till samtliga utvecklingsområden för blandad bebyggelse. Viktigt för att knyta samman staden.

Svar: Synpunkterna noteras

FÖRÄNDRINGAR I HANDLINGEN EFTER SAMRÅDET

I detta kapitel beskrivs kortfattat de ändringar som skett i översiktsplanen efter samrådet. Ändringarna har delats upp utifrån översiktsplanens olika målbilder och kapitel.

Förändringar i markanvändningskartans sen samrådet

Nya områden för tekniska anläggningar, vattenverk och värmeverk

Två områden för respektive befintliga och nya områden för Tekniska anläggningar läggs till nordost om Trelleborgs stad.

Västra ringvägen

Ett alternativ för sträckning av västra ringvägen. Området har justerats något efter samrådet då en pågående vägutredning har studerat dragningen mer i detaljerat.

Verksamhetsmark

- Ny verksamhetsmark mellan Västra ringvägen samt Hedvägen läggs till, det är ca 50 000 kvm.
- Verksamhetsmark för det pågående planarbetet med kriminalvårdsanstalt läggs till.

Kustskydd

Mark reserveras för framtida kustskydd i enlighet med kommunens pågående TÖP för stigande hav.

Strandskydd

Gränserna för allmän plats och kvartersmark har på flertalet platser anpassats till strandskyddet.

Nya området för blandad bebyggelse

Ett område norr om Tivolihusen läggs till. Detta område är med i den nu gällande FÖP2025 men föreslogs att tas bort i samrådshandlingen. Området är nu utpekats igen pga att det finns ett positivt planbesked här. Utmaningar med området är att säkerställa det mot framtida stigande hav.

Gällande Öster järs förskola i Gislövs läge så läggs här till en mindre yta som möjliggör att förskolan kan byggas ut på sikt. Resterande område behålls som naturmark. Det finns en gällande detaljplan för området, delar av denna föreslås att utgå till förmån för naturområdet.

Utveckling av text och ställningstaganden

Bebyggelseutveckling

Kapitlet om bebyggelseutveckling har arbetats om, mer fokus har även lagts på att presentera de större utbyggnadsområdena.

Skola

Kapitlet har reviderats utifrån behovet av skola och förskolor.

Kultur och fritid

Texten uppdateras med framtida behov av kultur- och fritidsområden.

Trafik och resande

Kapitlet skrivs om samt hänvisas till pågående arbete med Trafikplan.

Ringvägen

Hela kapitlet revideras utifrån ny information.

Miljöfarlig verksamhet

Information om relevanta verksamheter med miljötillstånd läggs till.

Markföroreningar

I kapitlet om nya större utbyggnadsområden läggs information till där det kan finnas markföroreningar.

Riksintressen

Delar av texterna om riksintressen uppdateras samt kompletteras med mer information utifrån inkomna yttranden.

Genomförande

Texten revideras utifrån ny information.

Hantering av skyfall

I samrådshandlingen fanns en karta med förslag på området som var lämpliga bevara för att kunna samla större mängder vatten vid skyfall. Dessa områden tas bort för att avvakta arbetet med en kommande skyfallsplan.

Förändringar i MKBn

Konsulten Fojab har uppdaterat MKB:n där det finns nya förutsättningar. De största förändringarna berör framförallt västra ringvägen.



TRELLEBORGS
KOMMUN