



FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR **TRELLEBORGS STAD 2035**



TRELLEBORGS KOMMUN

Antagandehandling
2022-11-09

STYRGRUPP

Ann Kajson Carlqvist (M)
Erik Lundström (KD)
Henrik Silfverstolpe (L)
Helmuth Petersen (SD)
Lennart Höckert (S)

LEDNINGSGRUPP

Mårten Olsson, Kommunledningsförvaltningen
Kristoffer Tønning, Teknisk serviceförvaltning
Martin Wedin Hansson, Kultur- och Fritidsförvaltningen
Calle Karlsson, Bildningsförvaltningen

TJÄNSTEPERSONER

Lina Hellström, Planarkitekt, Planavdelningen
Jonas Gustavsson, Planarkitekt, Planavdelningen
Sandra Gustafsson, Planchef, Planavdelningen

KONSEKVENSBESKRIVNING

Emma Pihl, Fojab

FOTON/KARTOR/LAYOUT

Jonas Gustavsson
Lina Hellström
Nina Schwab, Planarkitekt, Planavdelningen
Spacescape

GIS-UNDERLAG & WEBBLÖSNING

Hanna Forssman, GIS-ingenjör, Bygg, mät och karta
Ann-Kristin Kristensson, GIS-ingenjör, Bygg, mät och karta

www.trelleborg.se/fop2035

FÖRORD

Det är otroligt spännande tider i Trelleborgs kommun just nu. Staden står inför att genomföra flera stora stadsbyggnadsprojekt, där Kuststad 2025 är det mest omfattande i Trelleborgs historia. Trelleborg har unika möjligheter att i ett centralt havsnära läge omvandla verksamhetsområden till nya stadsdelar med bostäder, kontor, verksamheter, skolor, kultur, grönområden, ja allt det där som en stad kan erbjuda!

Den fördjupande översiktsplanen för Trelleborg stad 2035 visar kommunens målbilder och viljeinriktning för stadens framtida utveckling. Dels handlar dels om att genomföra Kuststad 2025 men också om att bygga bort barriärer och tillskapa en stad med liv, grönska och mötesplatser för alla. Samtidigt som dessa funktioner ska tillskapas så finns det flera komplexa utmaningar att lösa, till exempel hur staden ska fungera i framtida förändrat klimat. Kommunen har parallellt med den fördjupade översiktsplanen arbetat med ett tillägg som beskriver hur kommunen ska kunna skydda ny och befintlig bebyggelse mot stigande havsnivåer. Tydliga ställningstaganden kan nu läggas till handlingen för hur kommunen avser att arbeta med denna fråga.

Trelleborgs stad visar med denna fördjupade översiktsplan att vi är beredda att axla ett större regionalt ansvar genom att bygga kust- och kollektivtrafknära stadsdelar samtidigt som Trelleborgs hamn kan fortsätta utveckla sin nyckelroll inom svensk import och export.

Ambitionen är nu att med raska steg gå i mål med denna översiktsplan så att stadens gynnsamma utveckling kan fortsätta i enlighet med kommunens målbilder.

Ann Kajson Carlqvist (M)
Kommunstyrelsens ordförande



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING OCH MÅLBILDER

INTRODUKTION	6
VAD ÄR EN ÖVERSIKTSPLAN?	8
MEDBORGARDIALOG	9
LOKALA, REGIONALA & NATIONELLA MÅL	10
TRELLEBORG EN REGIONAL KÄRNA	12
MÅLBILDER FÖR TRELLEBORGS STAD	14

UTVECKLING SINRIKTNING FÖR BEBYGGELSE

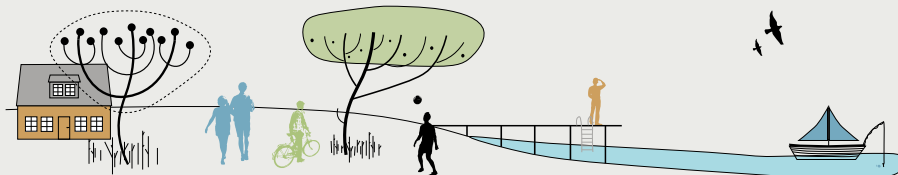
UTVECKLING SINRIKTNING	19
STADSBYGGNADSPRINCIPER	21
SAMMANHÄNGANDE GATUSTRUKTUR	22
TÄTHET	24
STADENS BLANDNING	26
SJÖSTADEN	28
VÄSTRA SJÖSTADEN	32
PHYLATTERION	34
FÖRTÄTNING LÄNGS LUNDAVÄGEN	36
FAGERÅNGEN	38
FRAMTIDA STRÅK	40
FÖRTÄTNING INOM BEFINTLIG BLANDAD BEBYGGELSE	41
STADENS SILUETT	42
NÄRINGSLIVET I TRELLEBORG	44
HANDELSOMRÅDEN	46
STADSKÄRNAN	48
VERKSAMHETSOMRÅDEN	50
UTBYGGNAD PÅ JORDBRUKSMARK	52
SKOLOR	54
KULTUR OCH FRITID	58

KULTURMILJÖ

KULTURMILJÖ	62
-------------------	----

GRÖNA OCH BLÅA STRUKTURER

VIKTIGA NATURTYPER I KOMMUNEN	67
STADSNÄRA NATUR	69
REKREATIONSOMRÅDEN OCH PARKER.....	70
EKOSYSTEMTJÄNSTER	74
HAVET	76
ÖSTERSJÖN	78



INFRASTRUKTUR OCH RESANDE

MÅL FÖR TRAFIKENS UTVECKLING	82
TRAFIKRUM OCH GATUSTRUKTUR.....	84
KOLLEKTIVTRAFIK	86
PARKERING	88
RINGVÄG	90
VÄSTRA DELEN AV RINGVÄGEN	97
ÖSTRA DELEN AV RINGVÄGEN	98
UTREDNINGSSOMRÅDE FÖR VÄG (KYRKOKÖPINGE)	99

TRELLEBORGS HAMN

UTVECKLINGEN AV HAMNEN	102
------------------------------	-----

KLIMATANPASSNING

STIGANDE HAV & ÖVERSVÄMNING	106
SKYFALL & KLIMATANPASSNING	108

TEKNISK FÖRSÖRJNING

VATTEN OCH AVLOPP	110
ENERGI, AVFALL, BREDBAND	113

RIKSINTRESSEN

KULTURMILJÖVÅRD mfl	114
KOMMUNIKATION	124

GENOMFÖRANDE	130
--------------------	-----

KONSEKVENSER AV PLANFÖRSLAGET	134
-------------------------------------	-----

MARKANVÄNDNINGSKARTA	164
----------------------------	-----

LÄNSSTYRELSENS UTLÅTANDE	170
--------------------------------	-----



FRÅN HAMNSTAD TILL KUSTSTAD

Med översiktsplanen vill kommunen visa på den höga ambition som kommunen har för att utveckla staden fram till år 2035.

I arbetet med översiktsplanen har tre målbilder arbetats fram. De övergripande målen handlar om att skapa en regional kuststad, en gemensam stad och en kulturstad. Med de övergripande målen i sikte föreslår översiktsplanen en utveckling som bidrar till en långsiktig förtätning av staden med blandad bebyggelse och gröna strukturer samt en ringled som leder den tunga trafiken runt staden. Målbilderna kommer att utveckla och stärka Trelleborgs stad som regional kärna där staden tar en ny roll i regionen som en god besöks- och bostadsort med god service och där det är nära och tillgängligt mellan stadens målpunkter.

På kommunens hemsida finns även en digital handling med möjlighet att titta närmre på framtagna kartor.

Regional kuststad

Trelleborg har påbörjat resan med att omvandlas från en hamnstad till en kuststad. Det innebär att kommunen vill ta ett större regionalt ansvar för att utveckla staden med fler bostäder och verksamheter samtidigt som hamnen

utvecklas. När hamnen flyttar österut vill staden ta tillvara på marken och utveckla den till en del av Trelleborgs stad.

Kuststad 2025

År 2016 startade stadsbyggnadsprojektet Kuststad 2025, som är en viktig utgångspunkt i arbetet med den fördjupade översiktsplanen. Kuststad 2025 är ett samlingsnamn för kommunens största stadsbyggnadsprojekt som innefattar olika delprojekt.

Hamnen flyttar österut

Arbetet pågår med att flytta hamnens verksamhet österut och enligt hamnens tidplan kommer det nya östliga hamnområdet att vara färdigt att tas i bruk i slutet av 2025.

Ringväg runt staden

För att kunna förverkliga kommunens målbild om att utveckla staden och tillgängliggöra havet vill kommunen anlägga en ringväg och en östlig infart till det nya hamnområdet. Enligt kommunfullmäktiges beslut ska den östra delen av ringvägen och hamninfarten vara klar slutet av 2025. Läs mer om ringvägen i kapitlet om infrastruktur och resande samt riksintressen.



Business center Trelleborg (BCT)

I den östra delen av Trelleborg arbetar kommunen för att utveckla det östra verksamhetsområdet till ett business center och etablering av en kriminalvårdsanläggning. De västra delarna av BCT ligger i anslutning till ringvägen och hamninfart och här planerar kommunen och hamnen för uppställningsplatser för lastbilar och servicefunktioner.

Sjöstaden, stadskärnan och Västra Sjöstaden

När den västra delen av hamnområdet frigörs vill kommunen utveckla området till en ny stadsdel, Sjöstaden. Området kommer att rymma ca 5000 bostäder samt verksamheter, samhällsservice och kultur. Genom att utveckla området kan stadens tillgänglighet till havet återskapas och cirka 5 km kajkant kommer att kunna utvecklas för publika ändamål. I samband med utvecklingen av Sjöstaden pågår delprojektet "Stadskärnan", i vilket särskilt fokus läggs på att säkerställa viktiga kopplingar mellan Sjöstaden och den befintliga stadskärnan. Väster om Sjöstaden pågår planläggningen av Västra Sjöstaden som blir den första etappen att byggas ut längs med infarten till Trelleborg. Fullt utbyggd finns här plats för nästan 2000 bostäder, verksamheter och service.

Gemensam stad

Förutom arbetet med Kuststad 2025 är kommunens ambition att fortsätta arbetet med att utveckla staden genom förtätning samt att tillskapa stråk, gröna strukturer och platser som inbjuder till lek och rörelse. När nya utbyggnadsområden tillskapas behöver dessa kopplas ihop med den befintliga staden.

Kulturstad

I Trelleborg ska de historiska och kulturella värdena synliggöras och utvecklas. Det kan handla om att ta tillvara den kulturmiljö som staden har samt utveckla arkitekturen, kulturen och de offentliga miljöerna för att skapa en mer upplevelserik och attraktiv stad.

Översiktsplanens upplägg

Den fördjupade översiktsplanen inleds med en beskrivning av översiktsplanens mål och ställningstaganden samt kommunens övergripande hållbarhetsmål. Efter det presenteras olika målområden i kapitel som bland annat berör bebyggelseutveckling, kulturmiljö, gröna och blåa strukturer, infrastruktur och resande, hamnens utveckling, klimatanpassning och riksintressen. Avslutningsvis presenteras ett förslag till genomförande samt konsekvenser av planförslaget.

VAD ÄR EN ÖVERSIKTSPLAN?

LÄS ÄVEN!

- [Översiktsplan orter och landsbygd 2028.](#)



Den fördjupade översiktsplanen omfattar Trelleborg stad, från Skåre i väster till Gislövs läge i öster. Övriga kommunen omfattas av Översiktsplan för orter och landsbygd 2028.

En översiktsplan uttrycker kommunens långsiktiga och strategiska vilja för mark-, vatten- och bebyggelseutveckling samt hur befintlig bebyggelse ska användas, utvecklas eller bevaras. Enligt plan- och bygglagen (PBL) ska varje kommun ha en aktuell översiktsplan och dess aktualitet ska ses över varje mandatperiod. Översiktsplanen fyller tre viktiga funktioner. Den ska fungera som en vision för den framtida utvecklingen, ligga till grund för detaljplanering och bygglov samt vara ett instrument för dialogen mellan kommunen och staten avseende de statliga och allmänna intressenas innebörd och avgränsning.

Ny fördjupad översiktsplan för Trelleborgs stad

Den nu gällande fördjupade översiktsplanen för Trelleborgs stad antogs 2014. I den nuvarande översiktsplanen har kommunen och staten olika uppfattningar gällande stadens utveckling, framförallt förslaget om en ny ringväg och ny hamnfart. För att utveckla resonemangen kring stadens vision samt för att komplettera med nya ställningstaganden beslutade kommunstyrelsen i april 2018 att en ny fördjupad översiktsplan skulle tas fram. Mållåret för översiktsplanen är år 2035.

Geografisk avgränsning

Den fördjupade översiktsplanens geografiska avgränsning är densamma som i den fördjupade översiktsplanen för Trelleborg stad 2025. Avgränsningen sträcker sig från Skåre i väst till Gislövs läge i öster.

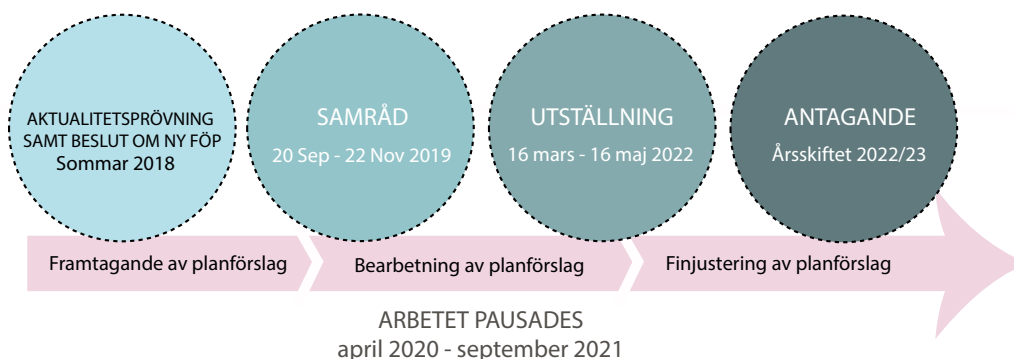
Planprocessen

Översiktsplaneprocessen består av olika steg där möjlighet finns att påverka vid flera tillfällen.

Samrådet är det första tillfället där allmänheten, får se och kan lämna synpunkter på förslaget. Synpunkterna har samlats i en samrådsredogörelse där även de förändringar synpunkterna föranlett redovisas.

Nästa skede är utställning. Då ställs översiktsplanen och samrådsredogörelsen ut. Berörda fick då en ny chans att reagera på de förändringar som gjorts efter samrådet. Efter utställningen samlades inkomna synpunkter med tillhörande svar och ställningstaganden i ett så kallat utställningsutlåtande.

Översiktsplanen antas i slutet av 2022. Det är kommunfullmäktige som slutligen antar översiktsplanen. Översiktsplanen vinner laga kraft tre veckor efter beslut om antagande.



MEDBORGARDIALOG

En viktig del av arbetet med att ta fram en översiktsplan handlar om att föra dialog med medborgare, politiker, tjänstepersoner, organisationer, företag, andra myndigheter och föreningar samt de som ska leva, verka och bo på den plats som den nya översiktsplanen planerar för.

Dialog under utställningen

Under utställningen som varade mellan den 16 mars till 18 maj 2022 ställdes utställningsförslaget ut både digitalt och fysiskt på olika platser i kommunen. Nedan beskrivs de olika dialogformerna.

Öppet hus på Rådhuset

Under utställningen anordnades ett öppet hus om förslaget på Rådhuset i Trelleborg. Politiker från styrgruppen samt tjänstepersoner fanns då på plats för allmänheten att komma dit och ställa frågor kring handlingen.

Tillgängliga handlingar

Översiktsplanen fanns tillgänglig i fysiskt format på biblioteket i centrala Trelleborg och i Rådhuset under utställningsperioden.

Kommunens hemsida

På kommunens hemsida fanns samtliga handlingar tillgängliga.

Digital handling

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

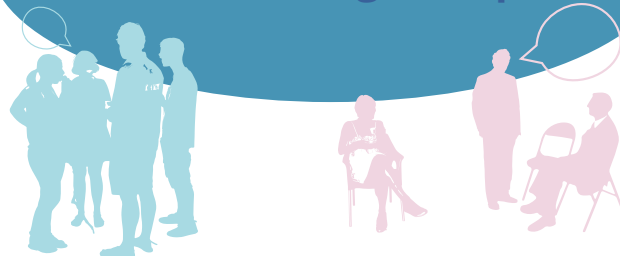
Extern kommunikation - så nådde kommunen ut till medborgarna

Information inför utställningen publicerades 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 och tider för möten kommunicerats.



LÄS MER PÅ

www.trelleborg.se/fop2035



LOKALA, REGIONALA OCH NATIONELLA HÅLLBARHETSMÅL



Generationsmålet

Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

– Riksdagens definition av miljömålet



Sveriges 16 miljö kvalitetsmål beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till.

Hållbar utveckling

Hållbar utveckling handlar om att tillgodose dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov.

Agenda 2030 - FN:s globala mål

Målen omfattar alla världens länder och syftar till att utrota fattigdom och hunger, förverkliga mänskliga rättigheter för alla, uppnå jämställdhet och egenmakt för alla kvinnor samt säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser

Världens stats- och regeringschefer antog de Globala målen för hållbar utveckling i september år 2015, för att uppnå fyra övergripande mål till år 2030; Avskaffa extrem fattigdom, minska ojämlikheter och orättvisor i världen, främja fred och rättvisa samt lösa klimatkrisen. Totalt finns 17 mål, 169 delmål och 230 indikatorer i dessa fyra övergripande mål. De flesta av målen kan knytas an till klimatförändringarna och mål nummer 13 är ett direktriktat mål mot detta. Anpassning till dagens och framtidens klimat är en del som belyses i klimatmålet och det belyser även vikten av att anpassning och åtgärder måste gå hand i hand.

Sveriges miljömål

Miljömålssystemet består av ett

generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål samt 17 etappmål inom områdena avfall, biologisk mångfald, farliga ämnen och klimat. Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen.

Miljö kvalitetsmål

Riksdagen beslutade år 1999 att det ska finnas 15 nationella miljö kvalitetsmål och ett generationsmål för Sverige. Redan år 2005 tillkom det 16:e miljö kvalitetsmålet, biologisk mångfald. Syftet med målen är att de ska utgöra grunden för den nationella miljöpolitiken och de ska ge en långsiktig målbild för miljöarbetet som utövas. Målen fungerar även som vägledning för hela samhällets miljöarbete. Ansvar för varterda miljö kvalitetsmål delegeras till alla myndigheter som ska arbeta för att uppnå dessa samt generationsmålet.

Miljömålsprogram för Trelleborgs kommun, Lokala miljömål 2021 - 2030

Programmet antogs av kommunfullmäktige 2021 och sammanfattar samt förtydligar vad som är särskilt viktigt för Trelleborgs kommuns miljöarbete.

Trelleborgs kommun ska vara en framgångskommun med

långsiktigt hållbar tillväxt där innovationer och ny teknik ska ges stort utrymme i strävan att nå miljömålen. Särskilt fokus ligger därför på nya tekniska lösningar.

Tio lokala mål för Trelleborgs kommun har formulerats. Dessa är indelade i fem inriktningar:

- God bebyggd miljö
- Vatten i balans
- Natur och landsbygdsvärden
- Giftfri livsmiljö
- Begränsad klimatpåverkan

Till målformuleringarna kopplas överskådliga matriser där åtgärdsförslag och indikatorer redovisas och ansvariga för genomförande anges. Målen är vägledande vid nämndernas verksamhetsplanering då prioriteringarna görs. En utsedd samordnare arbetar med kompetensstöd till förvaltningarna och uppföljning av åtgärdernas genomförande.

Folkhälsost strategi

Trelleborgs kommuns arbete för social hållbarhet tar utgångspunkt i inriktningsmålet att alla barn och unga ska stimuleras och utvecklas för att lyckas så bra som möjligt i vuxenlivet. Det lägger grunden för ett socialt hållbart samhälle där alla får möjlighet att utveckla sitt bästa jag genom hela uppväxten.

Sex områden har identifierats som särskilt viktiga utvecklingsområden för social hållbarhet:

- Föräldrastöd
- Samverkan kring barn och ungas lärande
- En meningsfull fritid
- Arbete åt alla och god framtids-tro
- Hållbara livsmiljöer
- Lyssna på barn och unga

Arbetet med social hållbarhet följs upp i Trelleborgs kommuns årliga hållbarhetsrapport.

STÄLLNINGSTAGANDEN

- Trelleborg ska fortsätta arbeta brett med hållbarhetsfrågor och medverka för att lösa globala utmaningar.
- De uppsatta målen i den fördjupade översiktsplanen ska bidra till att uppnå FN:s globala mål samt kommunens miljömålsprogram.



I september 2015 antog FN:s generalförsamling en historisk resolution med 17 globala mål för en bättre värld: Agenda 2030 för hållbar utveckling, som innebär att alla medlemsländer i FN förbundit sig att tillsammans uppnå en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar utveckling.

TRELLEBORG - EN REGIONAL KÄRNA

Regionala och delregionala samarbeten

Skåne är med sina ca 1,3 miljoner invånare en av Sveriges tre storstadsregioner och är ur ett svenskt perspektiv tätbefolkat. Skåne är samtidigt en del av Öresundsregionen, Nordens mest tätbefolkade storstadsområde med ca 3,7 miljoner invånare, och är tillsammans med Köpenhamn en europeisk storstadsregion. Med sitt geografiska läge är Skåne också en transitregion med stor betydelse för godsflöden till och från Norden, vilket inte minst har stor betydelse för kraven på infrastruktur i Skåne.

Regionplan för Skåne

Den första regionplanen för Skåne antogs av regionfullmäktige den 14 juni 2022.

Efter en ändring i Plan- och bygglagen (PBL) 7 kap om regional planering 2019 fick Region Skåne ansvar för den regionala fysiska planeringen. Enligt PBL ska Region Skåne utreda regionala frågor av betydelse för länets fysiska miljö, verka för insatser som kan bidra till att det långsiktiga behovet av bostäder kan tillgodoses samt verka för insatser som kan bidra till att minska länets klimatpåverkan och dess effekter. Region Skåne ska också ta fram en regionplan som ska vara vägledande för beslut i den efterföljande kommunala planeringen.

Regionplanen bygger till stor del på det regionala strategidokument som finns sedan tidigare, bland annat

Utvecklingsstrategi för Skåne och Strukturbild för Skåne.

Liksom i tidigare arbete pekas Trelleborgs stad ut som en regional kärna. I regionplanen går att läsa följande: "Trelleborg är en regional kärna utifrån sitt geografiska läge och funktion och har ett fördelaktigt geografiskt läge som ger stor utvecklingspotential. Stadens attraktivitet kan stärkas ytterligare i takt med att Trelleborg utvecklar sin identitet som kuststad. Trelleborg fyller en viktig funktion som logistiknod och port till Skåne och har en viktig roll för att Skåne ska utvecklas till en hållbar gods- och logistikregion. Trelleborg är också en viktig nod för vandring och cykling som angöringspunkt för både Skåneleden och Sydostleden."

MalmöLundregionen

Trelleborgs kommun ingår även i den expansiva MalmöLundregionen. I regionen bor drygt hälften av Skånes invånare inom ett område som endast utgör 20 procent av Skånes yta. MalmöLundregionen är ett samarbete mellan kommunerna Malmö, Lund, Burlöv, Eslöv, Höör, Kävlinge, Lomma, Staffanstorps, Svedala, Trelleborg, Vellinge och Skurup. Samarbetet grundas i gemensamma strategiska frågor och behovet av mellankommunal samverkan. Under 2016 togs en gemensam strukturplan fram som syftar till att ge stöd i prioriteringar inom fysisk planering och infrastruktur. Strukturplanen är ett verktyg genom målbild, strategier, ställningstaganden och kartor för att

gemensamt ta tag i regionens utmaningar och stärka en fortsatt positiv utveckling.

Tre övergripande strategier finns i Strukturplanen, dessa är:

- Motorn mitt i Nordeuropa
- En hållbar och sammankopplad storstadsregion
- Sveriges bästa livsmiljö

Alla tre strategier stämmer väl överens med Trelleborgs stads målbilder. Specifikt viktigt för Trelleborgs utveckling är strategin som handlar om Motorn mitt i Europa vilket innebär att MalmöLundregionen ska dra nytta av och utvecklas som en hållbar transit- och logistiknod.

Utvecklingen av Trelleborgs regionala roll

Trelleborg har som ambition att växa i sin roll som regional kärna. Genom att utveckla hamnens samt att genomföra Kuststad 2025 förväntas sig kommunen flera goda effekter för kommunen som kommer bidra till att stärka Trelleborg som regional kärna.

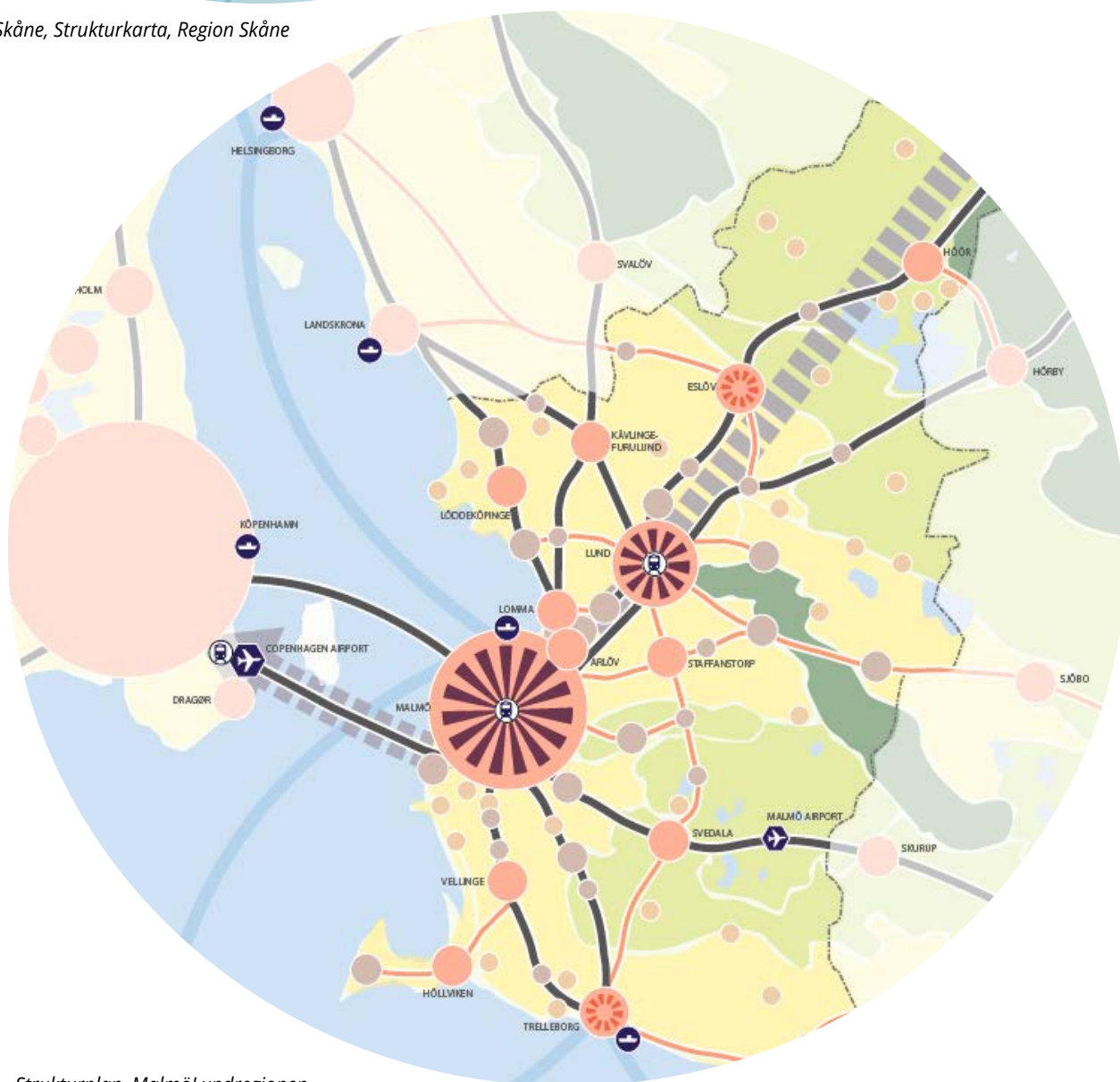
Genom att skapa en ringväg kan logistiken och godshanteringen förbättras samtidigt som stadsdelar kan tillskapas och barriären till vattnet försvinner. Detta skulle medföra stora möjligheter för kommunen att tillskapa attraktiva bostäder och möjligheter för verksamheter att tillskapas i ett kollektivtrafiknära läge samtidigt som hamnen ges möjlighet att expandera.



STÄLLNINGSTAGANDEN

- Trelleborg ska utvecklas som en gods- och logistiknod och port till Skåne.
- Trelleborg arbetar aktivt med att genomföra Kuststad 2025, vilket kommer bidra till att stärka Trelleborg som regional kärna.
- Trelleborg ska bli ett allt attraktivare val på den regionala bostadsmarknaden.
- Fler företag ska välja att etablera sig i Trelleborg.
- Trelleborg ska ta en större roll i de regionala och delregionala samarbetena.

Regionplan för Skåne, Strukturkarta, Region Skåne



Strukturplan, MalmöLundregionen

MÅLBILDER FÖR TRELLEBORGS STAD

I arbetet med den fördjupade översiktsplanen har tre målbilder tagits fram för utvecklingen fram till 2035.

Under varje målbild finns ett antal övergripande målstrategier som visar på hur målbilderna ska uppnås. Under varje övergripande målstrategi finns sedan ett flertal ställningstaganden som presenteras under varje kapitel.

Målbilderna med respektive övergripande målstrategi ska tillsammans bidra till att uppnå lokala, regionala och nationella mål samt Trelleborgs kommuns övergripande inriktningsmål.

Trelleborgs kommuns inriktningsmål:

Tryggt och säkert samhälle

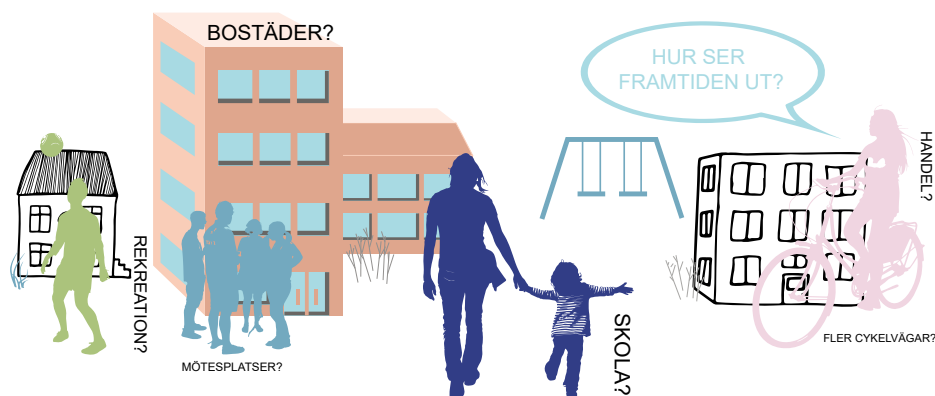
- Trelleborgs kommun ska förbättra tryggheten genom trygghetsskapande insatser och säkra offentliga platser, samt verka för en värdig och trygg omsorg om våra äldre.

Barn och ungas uppväxtvillkor och utvecklingsmöjligheter

- Trelleborgs kommun ska verka för att alla barn och ungdomar stimuleras och utvecklas för att utifrån sina förutsättningar lyckas så bra som möjligt i vuxenlivet.
- Trelleborgs kommun ska aktivt bidra till att möjliggöra en attraktiv fritid för ungdomar.

Attraktivt näringsliv

- Trelleborgs kommun ska vara ett attraktivt val på den regionala bostadsmarknaden.
- Trelleborg ska vara en attraktiv kommun för befintliga företag och för nyetableringar.



REGIONAL KUSTSTAD

Trelleborg ska växa i sin roll som regional kärna genom att utveckla hamnen samtidigt som attraktiva havsnära stadsdelar tillskapas. Det handlar om att förvalta de möjligheter som hamnens pågående flytt innebär för att skapa nya funktionsblandade stadsdelar där det kan göras plats för bostäder, verksamheter, utbildning, publika målpunkter och grönbåstråk.

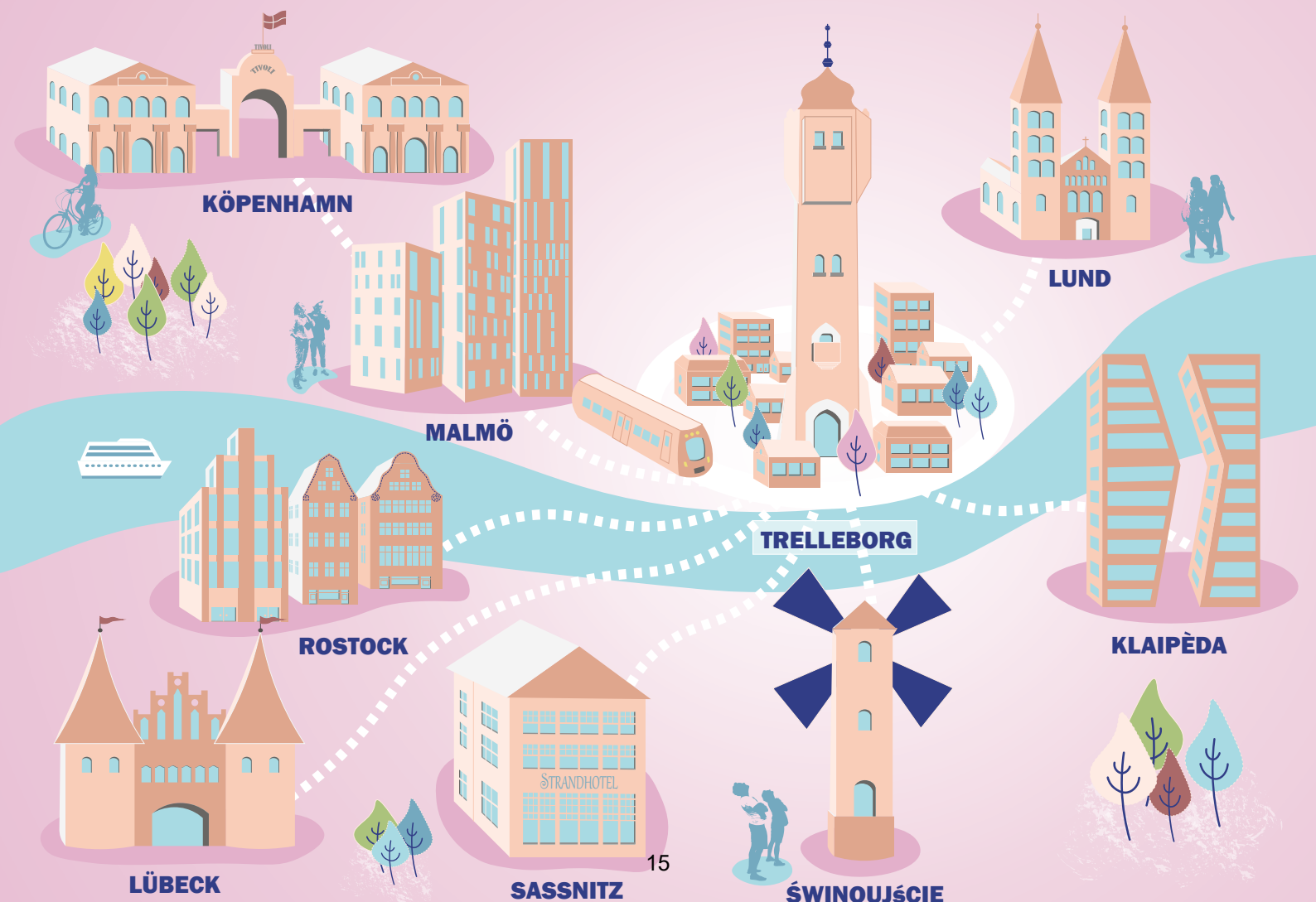
I den regionala kuststaden ska det vara enkelt och tidseffektivt att ta sig hållbart till olika målpunkter, både inom staden och kommunen men också vidare mot Malmö, Köpenhamn och kontinenten. Hamnens verksamhet samt logistiken till och från hamnen ska fungera så effektivt och klimatsmart som möjligt. Den regionala kuststaden ska utvecklas klima-

tanpassat där smarta skydd och åtgärder för ett förändrat klimat tillskapas i samband med att staden växer.

ÖVERGRIPANDE MÅLSTRATEGIER

För att uppnå målbilden om en regional kuststad ska Trelleborg verka för att:

- Tillgängliggöra kusten genom att skapa nya havsnära och funktionsblandade stadsdelar.
- Aktivt möta klimatförändringarna och skapa ett långsiktigt robust samhälle.
- Skapa förutsättningar för Trelleborgs hamn att utvecklas till Skandinavien's ledande intermodala hub för internationell trafik.



GEMENSAM STAD

Trelleborg ska utvecklas till en sammanhållen stad som är hälsosam, jämställd, lättillgänglig och funktionsblandad.

Stadsdelar ska kopplas ihop med stråk och utbyggnadsområden för att minska ner på barriärer samt för att underlätta hållbara och aktiva rörelsevanor. Staden ska växa genom förtätning som skapar goda möjligheter för närhet till service, så som skolor, vård och handel. Den täta staden kommer att stärka och bidra till underlag för fler verksamheter och kollektivtrafik.

Trots att staden förtätas ska grönskan ständigt finnas närvarande genom stråk och parker genom hela staden.

De gröna och blåa värdena ska förstärkas och utvecklas för att bidra till biologisk mångfald, rekreation och vistelse.

ÖVERGRIPANDE MÅLSTRATEGIER

För att uppnå målbilden om en gemensam stad ska Trelleborg verka för att:

- Bygga tät blandstad nära befintlig service och kollektivtrafik.
- Skapa en integrerad och sammanhängande stadsstruktur.
- Binda samman och utveckla stadens grön- och blåstrukturer.



KULTURSTAD

Kulturstadens innehåll ska för dess invånare och dess besökare kännas lustfylld. En stad som skapar förutsättningar för möten men också en stad som utmanar, uppmuntrar och engagerar. Med evenemang men också med enklare åtgärder skapas olika miljöer och stråk som bidrar till en livfull och mer upplevelserik stad.

I kulturstaden läggs stor omsorg på att utveckla de kulturhistoriska miljöer som finns. När staden byggs ut tillskapas den genom stadsbyggnadsidéer och arkitektur som grundar sig i Trelleborgs struktur och identitet. Satsningar på stadskärnans offentliga miljöer och värdefulla byggnader samt olika

nytilskott ska öka hela kommunens attraktivitet. Stadens gröna rum, stråk, torg och olika mötesplatser binds samman i en struktur som är betydelsefull socialt, kulturhistoriskt, hälsomässigt och ekologiskt.

ÖVERGRIPANDE MÅLSTRATEGIER

För att uppnå målbilden om kulturstaden ska Trelleborg verka för att:

- Hålla en hög arkitektonisk ambition som utgår från Trelleborgs skala och historiska arv.
- Utvecklas till en hälsosam stad som inbjuder till möten, rörelse och aktivt kulturliv.





UTVECKLINGSSINRIKTNING FÖR BEBYGGELSE

Kommunens övergripande inriktning är att skapa en tätare, mer sammanhängande och funktionsblandad stad. Detta bidrar till en mer integrerad stad som nyttjar befintliga resurser mer effektivt samt verkar för en hållbar riktning, ett ökat stadsliv och ökad trygghet. För att skapa goda förutsättningar för den blandade bebyggelsen behöver stadens utveckling utgå från principen växa inifrån och ut. Via successiv utvidgning av den befintliga täta blandade bebyggelsen knyts Trelleborgs centrala delar samman med omkringliggande områden. Med denna inriktning stärks befintlig service, kollektivtrafik och stadskärna.

Kommunen har även som mål att tillgängliggöra kusten. När hamnen

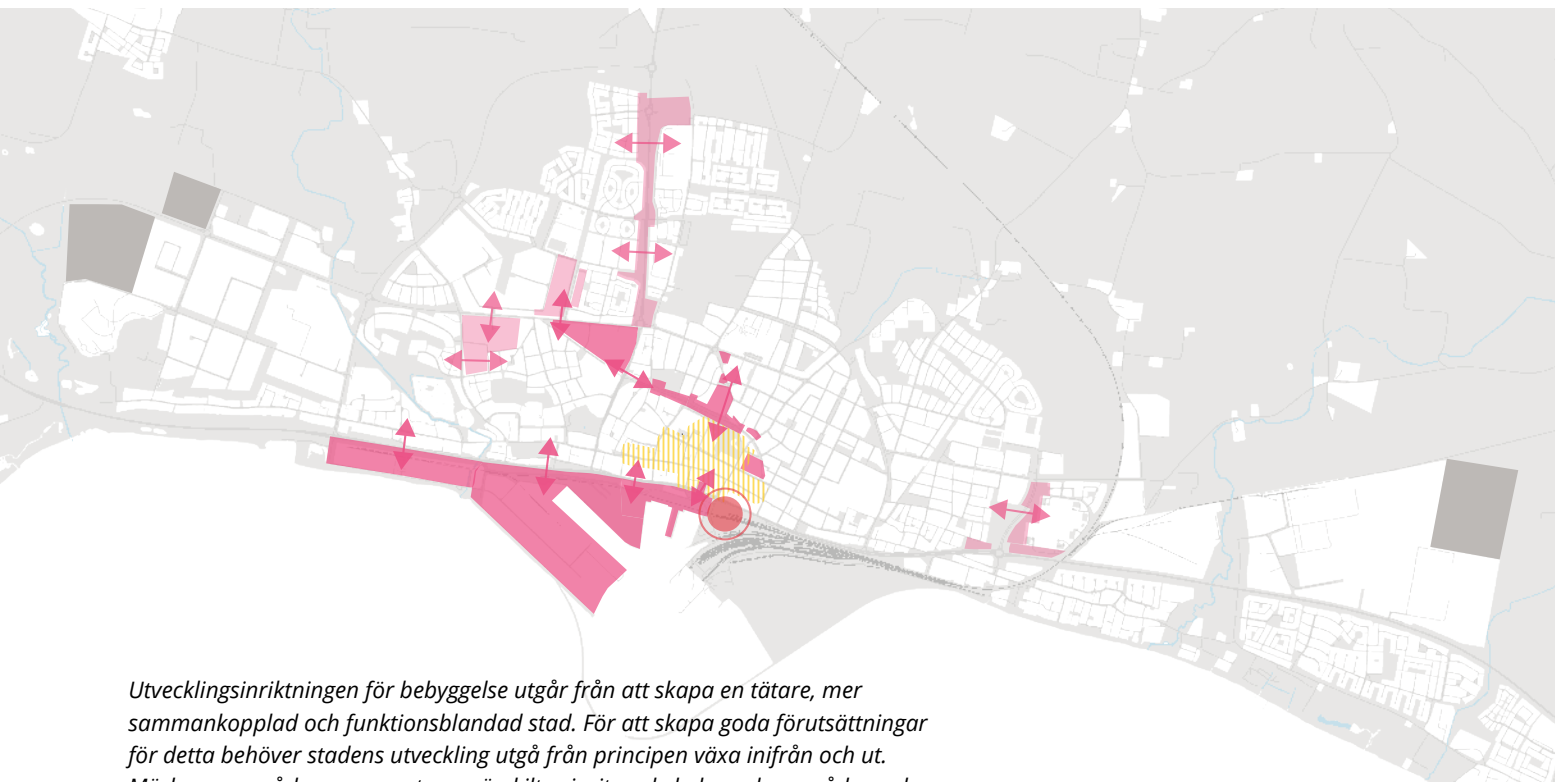
flyttar österut vill kommunen bygga ut nya stadsdelar vid vattnet. Stadsdelarna ska koppla samman den befintliga staden med vattnet och bidra till att höja stadens attraktivitet genom att tillskapa möjligheter för fler bostäder, verksamheter, grönytor, publika målpunkter och offentliga miljöer.

Nya utbyggnadsområden för blandad bebyggelse

I den fördjupade översiktsplanens markanvändningskarta föreslås områden för ny blandad bebyggelse samt förtätning inom befintlig bebyggelse. Utpekade områden för ny blandad bebyggelse utgörs av större förtätningsprojekt som är i behov av att behandlas i ett helhetsperspektiv vid kommande

planering. Se även *Genomförande* på sida 130-131 för prioriteringsordning samt tidplaner för projekten.

Förtätning inom befintlig bebyggelse består i huvudsak av mindre kompletteringar i staden. Även områden som mestadels består av villor inkluderas. I sådana områden syftar planeringsinriktningen till att möjliggöra för kompletterande funktioner, såsom ett mer varierat bostadsbestånd eller ett bredare serviceinnehåll. I stadens mer centrala och kollektivtrafikstarka delar eftersträvas en mer uttalad funktionsblandning. Detta innebär att det inom samma kvarter ska eftersträvas en variation av bostäder, verksamheter och byggnader.



Utvecklingsinriktningen för bebyggelse utgår från att skapa en tätare, mer sammankopplad och funktionsblandad stad. För att skapa goda förutsättningar för detta behöver stadens utveckling utgå från principen växa inifrån och ut. Mörkrosa områden representerar särskilt prioriterade bebyggelseområden och gult område stadskärnan.

Inom utbyggnadsområdena sker förtätning i huvudsak på mark som idag används för parkering, grönområden eller verksamheter. Bebyggelseområdena behöver samordnas med kommunens övergripande utveckling av trafikinätet, framförallt kollektiv-, cykel- och gångtrafik. I områdena kan det bland annat även finnas behov av plats för olika typer av service, dagvattenhantering, parker, torgbildningar, gröna och blåa stråk samt parkering.

Bostadsförsörjning

Trelleborgs kommun har sedan flera år en positiv befolkningsutveckling. Befolkningsökningen beror på positiv inflyttning till kommunen, både från utlandet och inrikes. Senaste åren är det särskilt inflyttning från andra kommuner inom regionen

som har ökat. Samtidigt som kommunens befolkning har ökat har bostadsbyggandet i kommunen varit lägre än vad befolkningsökningen har motiverat de senaste 15 åren.

Under 2018 tog kommunen fram ett bostadsförsörjningsprogram. Programmet är vägledande för bedömningar i översiktsplanen gällande bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet samt synliggör det behov av förändringar som kan behöva ske inom den arealplanering som görs i översiktsplanen.

Det beräknade behovet av antal bostäder i staden fram till år 2035 är cirka 3 300 nya bostäder. I planförslagets utpekade områden för ny blandad bebyggelse finns en beredskap för totalt cirka 5 500

bostäder och då är endast delar av utbyggnadsområdet Sjöstaden inräknat. Det finns även en stor potential för mindre förtätningar inom befintlig bebyggelse.

Utpekade utbyggnadsområden medger en högre kapacitet av nya bostäder än kommunens beräknade bostadsbehov. Att översiktsplanen möjliggör för ett högre antal nya bostäder än det förväntade behovet är rimligt då det finns flertalet faktorer som kan påverka utbyggnadsgraden av områdena, till exempel markägförhållanden, ekonomi och markens lämplighet. Bland annat är ett antal av utbyggnadsområdena utpekade på mark som idag huvudsakligen används som verksamhetsområde.



STADSBYGGGNADSPRINCIPER

Nedan presenteras kommunens framtagna stadsbyggnadsprinciper. Planläggning av tillkommande bebyggelse i staden behöver ta avstamp i dessa principer. Principerna kan behöva anpassas utifrån platsens lokala förutsättningar. På kommande sidor utvecklas resonemangen kring principerna.

En sammanhängande gatustruktur

Stadsbyggande behöver utgå från att skapa ett nätverk av sammanhängande gator som ger en god rumslig integration och genhet i staden. Detta ökar tillgängligheten samtidigt som det förbättrar orienterbarheten och bidrar till konkurrenskraften och attraktiviteten i flera färdvägar.

Tät blandstad

En blandning av bostäder och verksamheter är betydande för närhet mellan bostaden, arbetsplatsen och handeln. En väl avvägd befolkningsdensitet ger tillräckligt underlag för utvecklingen av tillräcklig lokal service. Denna balans mellan dag- och nattbefolkning bidrar till att befolka de allmänna rummen så att de upplevs trygga.

Mänsklig skala

Bebyggelsens skala, i form av dess höjd och bredd, och gatans bredd skapar tillsammans gatans rumslighet och påverkar hur staden upplevs. Vid utveckling av nya bebyggelseområden behöver byggnadens och gatans proportioner särskilt studeras. Målsättningen är att skapa småskaliga och attraktiva allmänna rum samt en variationsrik bebyggelse med entréer mot gatan som bidrar till liv och rörelse.

Tydlig gräns mellan allmän och privat mark

Byggnadernas placering och hur dessa möter gatan är avgörande för vilket stadsliv som kan utvecklas på en plats. Gränsen mellan vad som är allmänt och vad som är privat ska vara tydlig. På en gata med hus som vänder sin framsida mot den signaleras en mänsklig närvaro. Det gör att gatan upplevs som vänligare, mer aktiv och tryggare, vilket är grundförutsättningar för att människor ska vilja vistas på gatan.

Sammanhängande gatustruktur

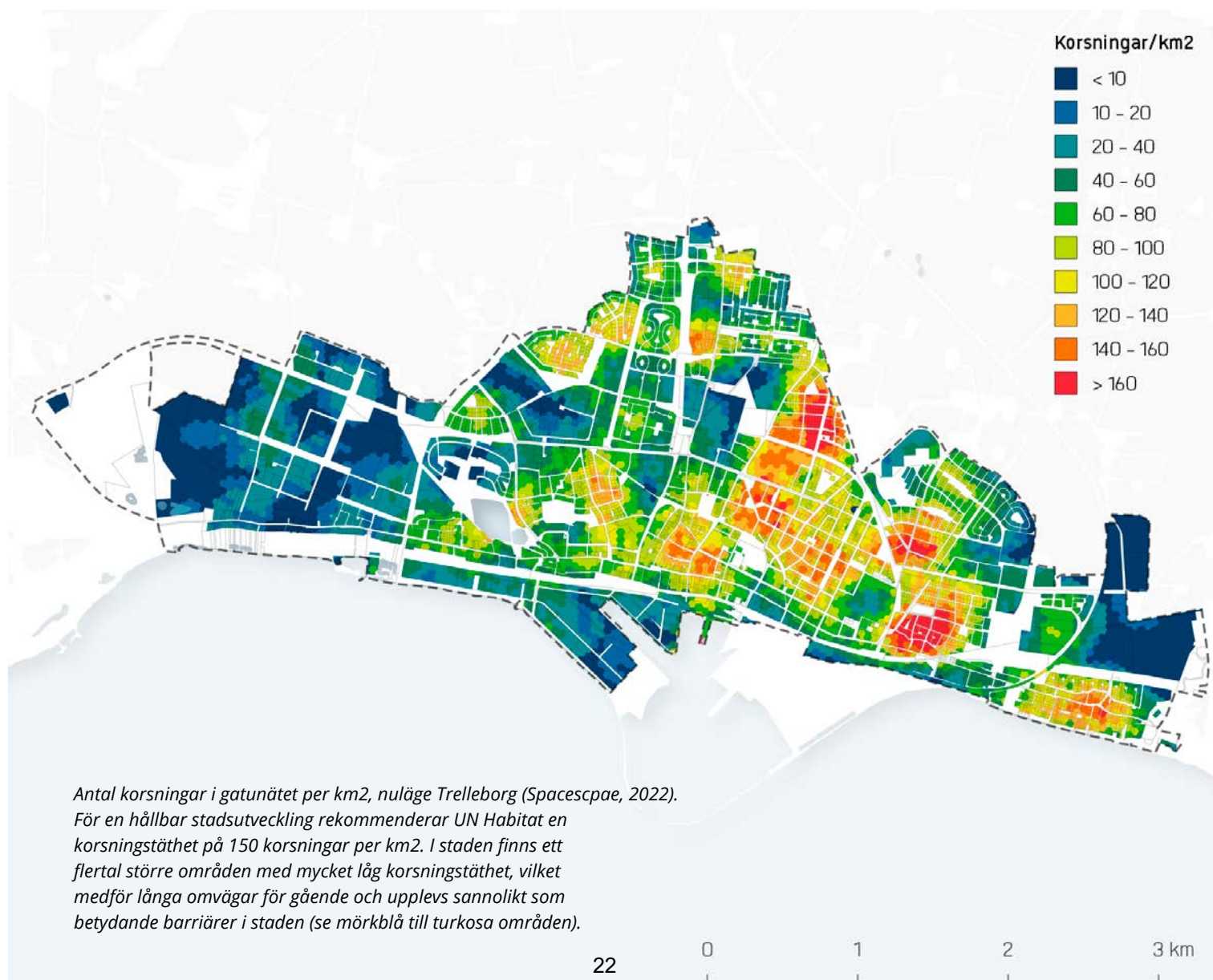
Gatunätet är stadens sammanhållande rumsliga system som binder samman stadens alla delar och dess invånare. Nätet av gator påverkar bland annat hur stadens olika områden kommer att användas och var det uppstår attraktiva lägen för verksamheter. Detta eftersom gena gator med många korsande gator (hög integration) har potential att bli starka stråk. När stråkpotentialen förenas med hög täthet, många olika målpunkter och en attraktiv

gestaltning skapas goda lägen.

För en hållbar stadsutveckling rekommenderar UN Habitat (FN:s boende- och bosättningsorgan) en korsningstäthet på 150 korsningar per km². Detta kan översättas till korsningsavstånd (avstånd mellan gatukorsning) om ca 80 meter, med en övre gräns om ca 150 meter.

I Trelleborgs stads centrala och nordöstra delar finns ett relativt finmaskigt och sammanhållet

gatunät. Egenskaper som medför att områdena är tillgängliga och attraktiva för gående och cyklister. I staden finns även ett flertal större områden med mycket låg korsningstäthet, vilket innebär långa omvägar för gående och upplevs därmed sannolikt som barriärer i staden (se mörkblå till turkosa områden i kartan nedan). Barriärskapande är bland annat större vägar och områden med storskaliga verksamheter. Att minska dessa barriärer har varit en



betydande aspekt vid utpekande av stadens framtida utvecklingsområden (se föreslagna utvecklingsområden på sida 28-37)

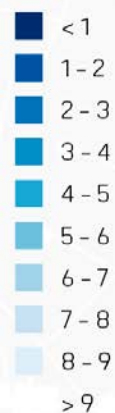
Vid utveckling av ny eller befintlig bebyggelse behöver gatunätet formges medvetet gällande dess korsningstäthet, stråkbildning och vilka målpunkter som ska sammanbindas. Planläggning av nya områden i staden ska sträva efter att uppnå UN Habitats rekommenderade korsningstäthet/avstånd.



Barriär mot havet. Trelleborgs stad skärmas idag av från havet av hamnens instängslade områden och infarten för hamntrafik. Från centralstationen skymtar man havet cirka 50 meter bort bakom höga staket.

Havskontakt idag

Avstånd till havskontakt
(Riktningförändringar)



Antal riktningförändringar (avstånd) till närmaste havskontakt nuläge Trelleborg, Spacescape (2022). Centrala Trelleborg ligger havsnära men p.g.a bristande kopplingar är det idag långa avstånd till havet. Via utveckling av Sjöstaden kan centrum bindas samman med havet.

Täthet

Det finns en hög korrelation mellan städernas struktur och människors transportbeteende, vilket har konstaterats i en lång rad studier. Tätheten bidrar till närhet och att avstånden därmed krymper, att människor kommer närmare varandra och att antalet urbana verksamheter och serviceutbudet ökar. Med kortare avstånd krävs kortare transporter, vilket innebär att en hög täthet leder till betydligt färre resor med bil och en högre andel till fots, cykel eller med kollektivtrafik. På så vis finns en direkt korrelation mellan städernas täthet och den energiförbrukning som är kopplat till transporter.

UN Habitat rekommenderar en lägsta befolkningstäthet på 150 invånare per hektar. Här menar man att det finns ett tröskelvärde för när en stads täthet blir tillräckligt hög för att vara attraktiv för gående och cyklister och för att skapa ett bra befolkningsunderlag för kollektivtrafiken.

Utöver att mäta täthet genom antalet invånare för en viss yta är det vanligt att i planeringssammanhang använda sig av exploateringsstal (e-tal), vilket visar på bebyggelsens täthet. Exploateringsstalet fås genom att dividera våningsyta (BTA) inom ett avgränsat område med markytan inom samma område. Exploateringsstalet 2,0 innebär till exempel att våningsytan är två gånger så stor som områdets area.

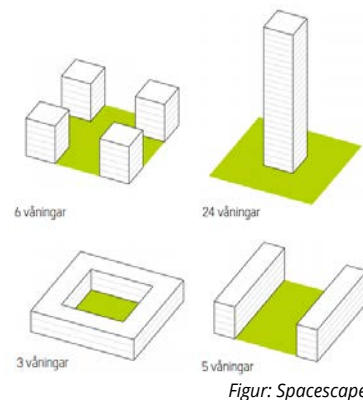
UN Habitat:s föreslagna lägsta befolkningstäthet på 150 invånare per hektar innebär cirka en bebyggelsestäthet med

exploateringsstal 2,0 på fastighetsnivå och 1,0 på områdesnivå.

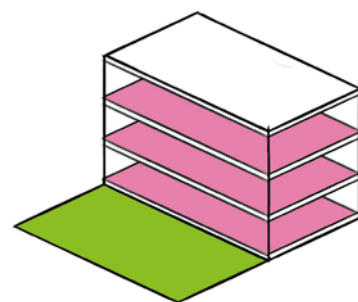
Idag varierar tätheten inom stadens olika delområden (se kartor på nästa sida). Stadens minst täta områden är Österjär och Gislövs läge. Den låga tätheten beror på att områdena i huvudsak består av villakvarter. Det område med högst täthet är centrala Trelleborg. I flertalet av kommunens pågående eller nyligen genomförda stadsbyggnadsprojekt uppnås en täthet som följer UN Habitat:s rekommendationer. Sådana projekt är bland annat Övre och stadsparkskvarteren, Hyveln och Båvern.

För att kommunen framöver ska gå mot en mer hållbar riktning och öka sin attraktionskraft är det av stor vikt att förtäta staden samt sträva efter en hög täthet. Bebyggelsens täthet behöver samtidigt vara väl avvägd, byggnadens och gatans proportioner behöver särskilt studeras utifrån målsättningen att skapa småskaliga och attraktiva allmänna rum. Med exploateringsstal 1,0 på områdesnivå uppnås en hög täthet samtidigt som det ges plats för kvalitéer som skapar bra livsmiljöer, så som grönska och kvalitativa gårds- och gatumiljöer.

Vid utveckling av nya och befintliga områden bör ett exploateringsstal kring 1,0 på områdesnivå eftersträvas, men beroende på platsens lokala förutsättningar kan lämplig täthetsgrad variera. Sådant som även behöver beaktas är platsens karaktär och identifiera vilka kompletterande värden en förtätning kan medföra.

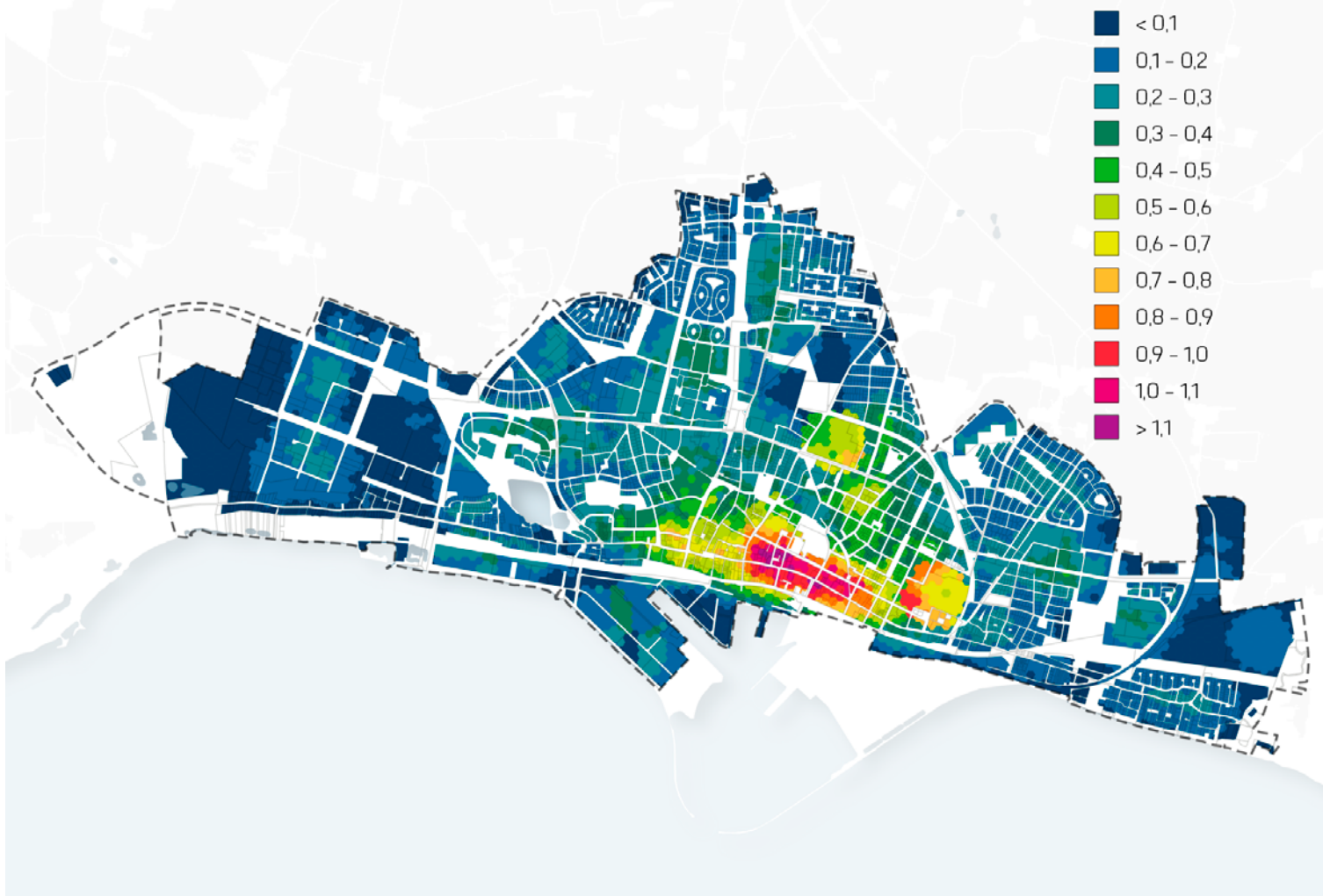


Att bygga tätt behöver inte innebära att bygga högt. I exemplen ovan uppnås en täthet på cirka 150 inv/ha eller fastighetsexploatering på cirka 2,0 med olika våningsantal och byggnadsutformningar. En småskalig bebyggelsestruktur på 3 våningar kan i vissa fall uppnå samma eller högre befolkningstäthet än ett område med betydligt högre bebyggelse.

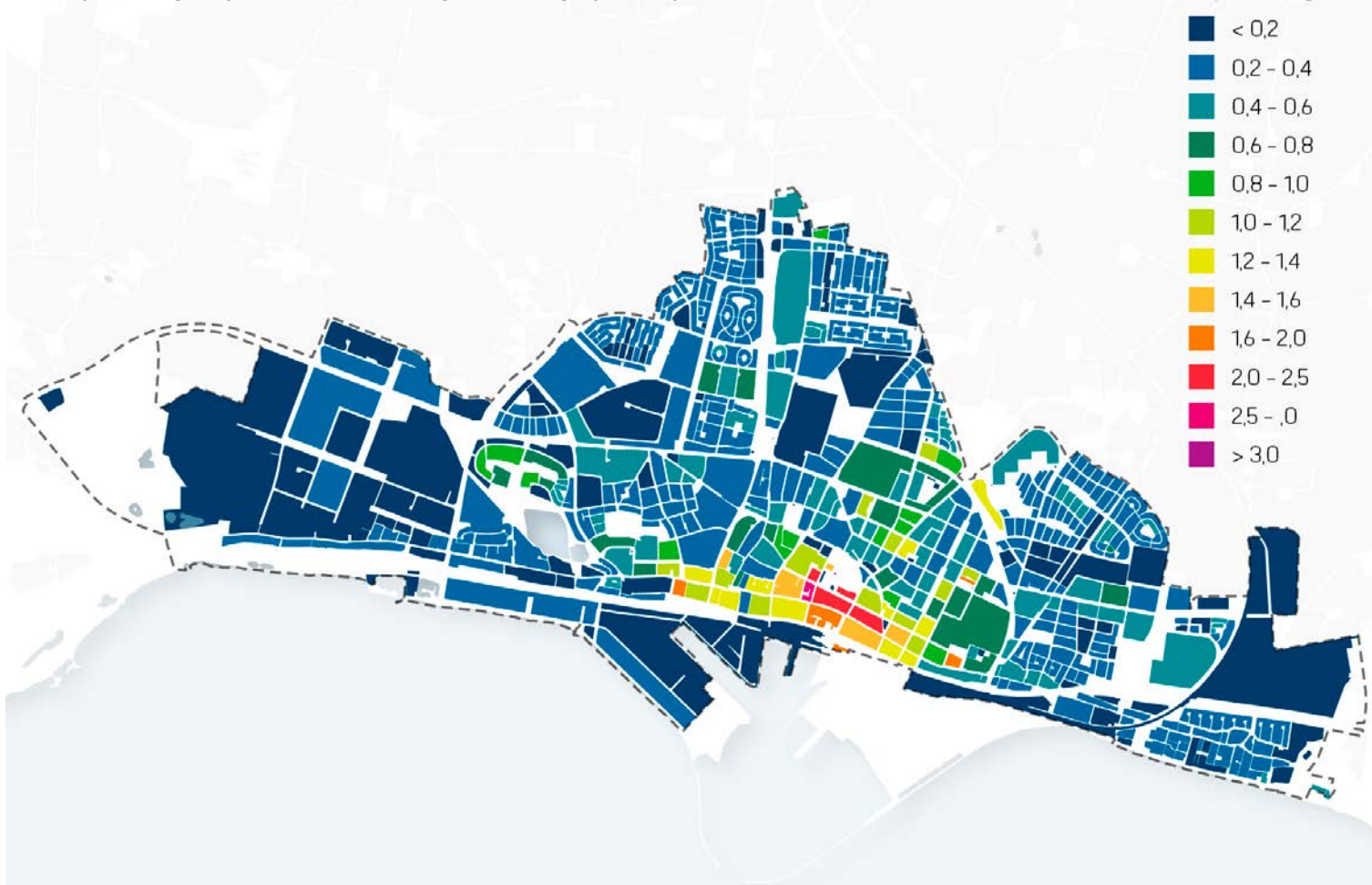


Bebyggelsens täthet, exploateringsstal, räknas ut genom att dividera bruttoarean (rosa) inom ett avgränsat område med markytan inom samma område (grönt), inklusive den yta byggnaden står på. Beroende på vad man vill visa kan exploateringsstalet beräknas för ett större område eller för en enskild fastighet. I exemplet ovan beräknas fastighetens exploateringsstal (fastighetsexploatering).

Exploateringstal på områdesnivå nuläge Trelleborg, Spacescape (2022)



Exploateringstal på kvarterssnivå nuläge Trelleborg, Spacescape (2022)



Stadens blandning

En blandning av bostäder och verksamheter är betydande för närhet mellan bostaden, arbetsplatsen och handeln. Denna balans mellan dag- och nattbefolkning bidrar till att de allmänna rummen är befolkade större delar av dygnet och därigenom ger förutsättningar för stadsliv, ökad säkerhet och trygghet.

Det är ofta den traditionella staden som står som förebild för blandstaden, vilken har utvecklats under mycket lång tid. Blandstaden gynnas av just en organiskt framväxande stad som successivt

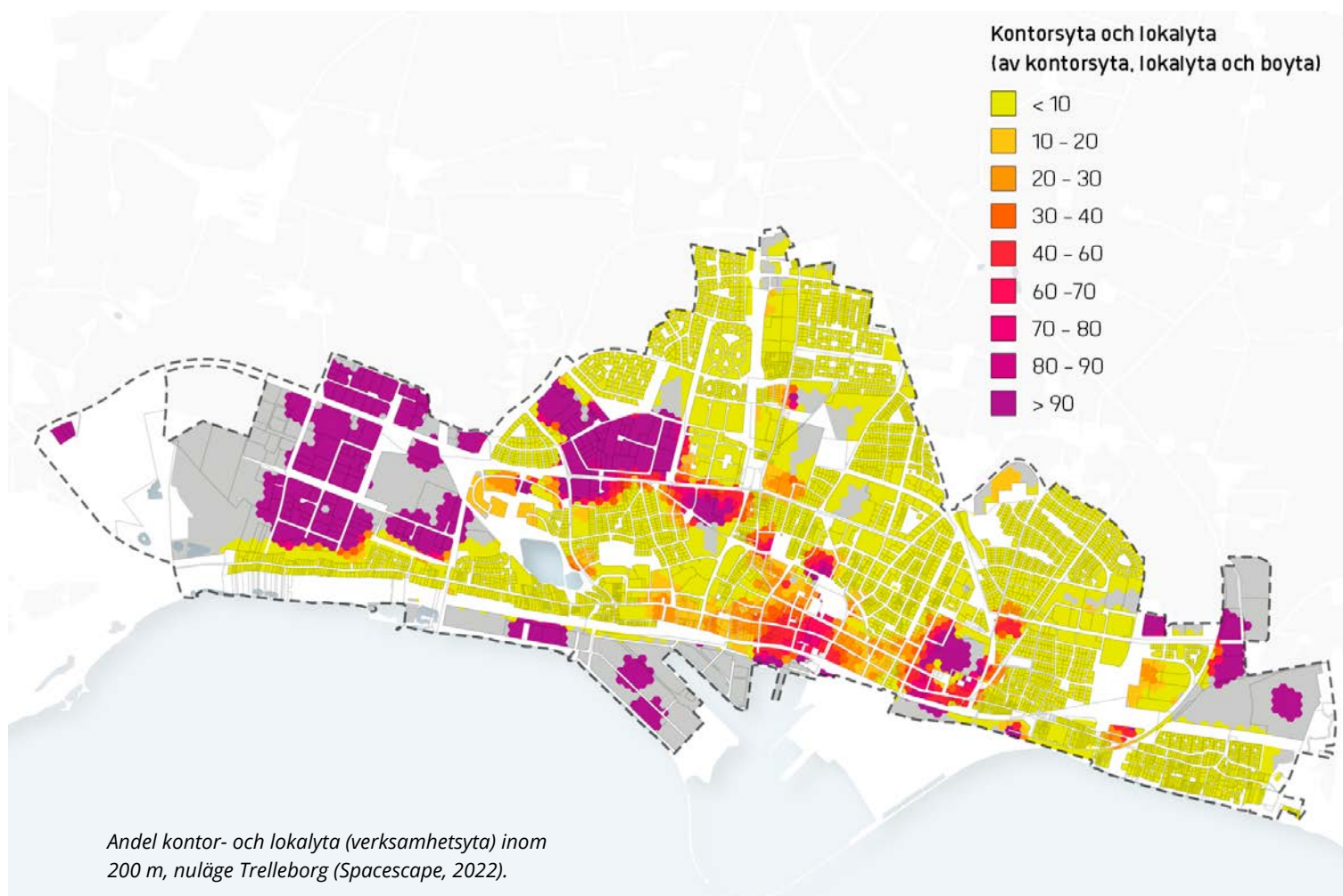
utvidgas. I modern tid har planeringen istället utgått från att separera användningar i skilda områden. Markanvändningen har därmed i allt större utsträckning kommit att bestå av renodlade bostadsområden, industriområden, handelsområden.

UN Habitat rekommenderar att 40 till 60 procent av fastighetens våningsyta (BTA) ska vara verksamhetsytor. En analys av svenska städer, gjord av Asplan Viak och Spacescape, visar att 30 till 70 procent är mer realistiskt utifrån Sveriges förhållanden.

Trelleborgs stads framtida potential och inriktning

Blandningen av funktioner och bostäder ser idag väldigt olika ut i stadens delar, vilket även innebär att förutsättningar för blandad bebyggelse varierar. Stora delar av staden har byggts utifrån det tidigare nämnda tankesättet om funktionsuppdelning. Detta går att skönja i stadens större renodlade villa- och radhusområden samt verksamhetsområden.

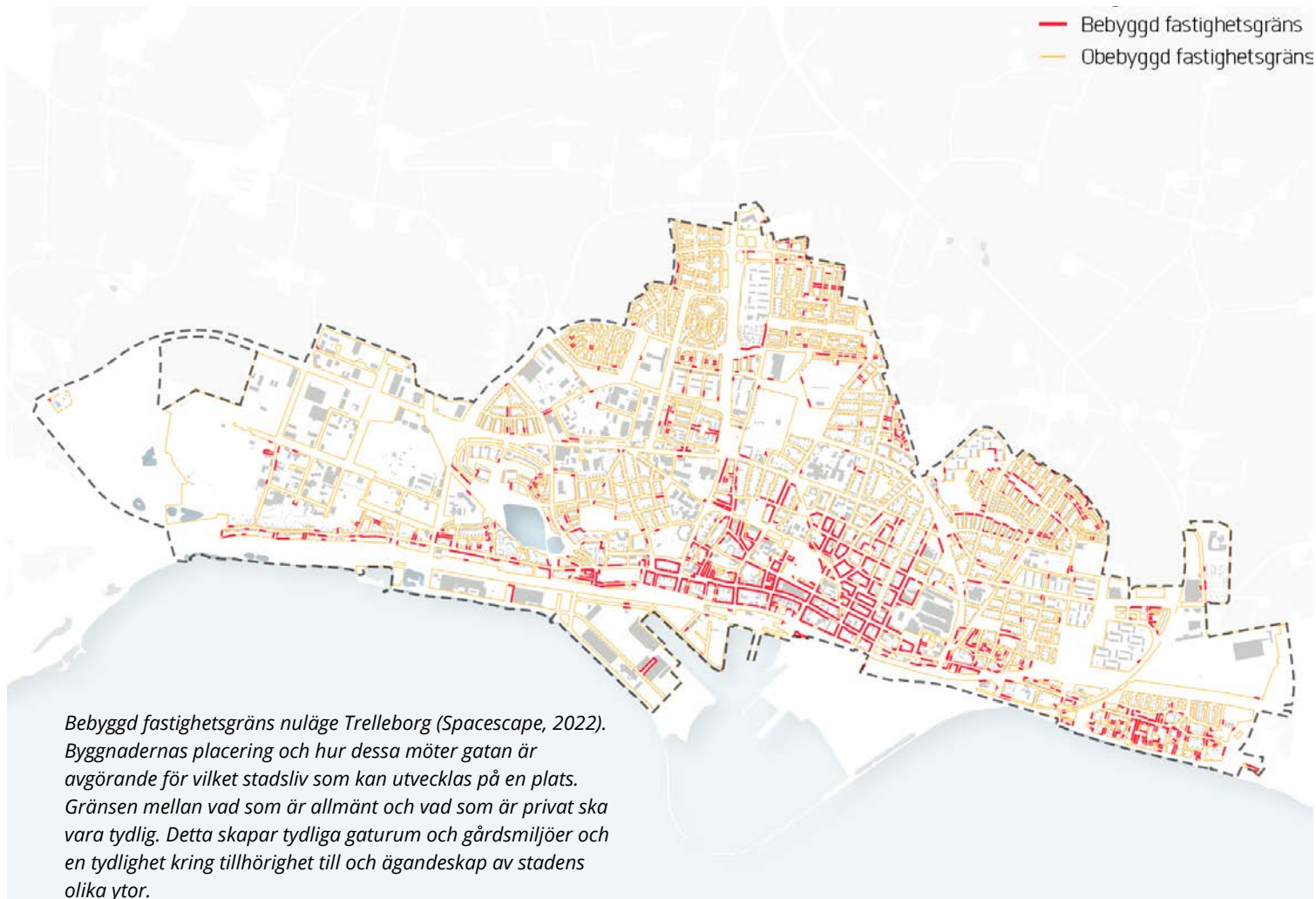
Det är i huvudsak i de centrala delarna av staden som det finns en sammanhängande

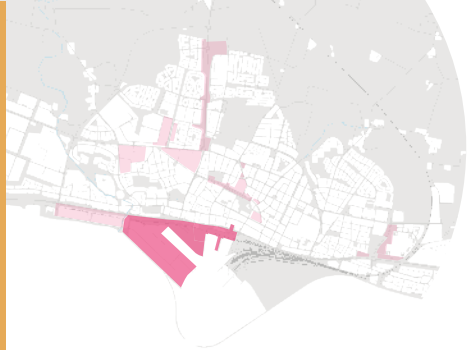


blandstadskaraktär med en blandning av funktioner (se karta på föregående sida). Detta är även stadens mer befolkningstäta delar. Inom och i närheten av detta område finns det en stor potential att utveckla och utvidga den täta bebyggelsen med en blandning av bostäder och verksamheter likt tidigare nämnda rekommendationer. För att dra fördel av denna potential har kommunen som målsättning att utveckla staden inifrån och ut. Via successiv utvidgning av tät blandad bebyggelse skapas framöver bättre förutsättningar för blandad bebyggelse i stadens övriga delar.

Då förutsättningar för blandad bebyggelse varierar beroende på platsens lokalisering kan det i delar av staden vara svårt att uppnå en blandning likt den som Asplan Viak och Spacescape lyfter fram. Vid planläggning av tillkommande bebyggelse är det av betydelse att analysera utvecklingsområdets förutsättningar och framtida potential för funktionsblandning samt att utifrån analysen så långt det är möjligt tillskapa en hög blandning av bostäder och verksamheter. Relevanta analysverktyg är till exempel stråk- och tillgångsanalyser. Genom aktiv stråkutveckling

kommer det längs viktiga stråk att finnas flertalet goda lägen för publika bottenvåningar. Exempel på ett sådant framtida ståk är C-B-Friisgatan som kommer att bli ett tydligt nord-sydligt stråk mellan Lasarettet i norr och Sjöstaden i söder. Se avsnitt *Framtida stråk* på sida 40 för fördjupning kring hur stadsbyggnadsprojekten i centrala Trelleborg kommer att utveckla och stärka huvudstråken i centrum.





SJÖSTADEN

Sjöstaden

- ca 5000 bostäder
- Blandad bebyggelse med bostäder, arbetsplatser och verksamheter
- Publika målpunkter ska tillskapas.
- Kustskydd som ska skydda befintlig och ny bebyggelse

Läs mer och få uppdaterad information på Kuststads hemsida:

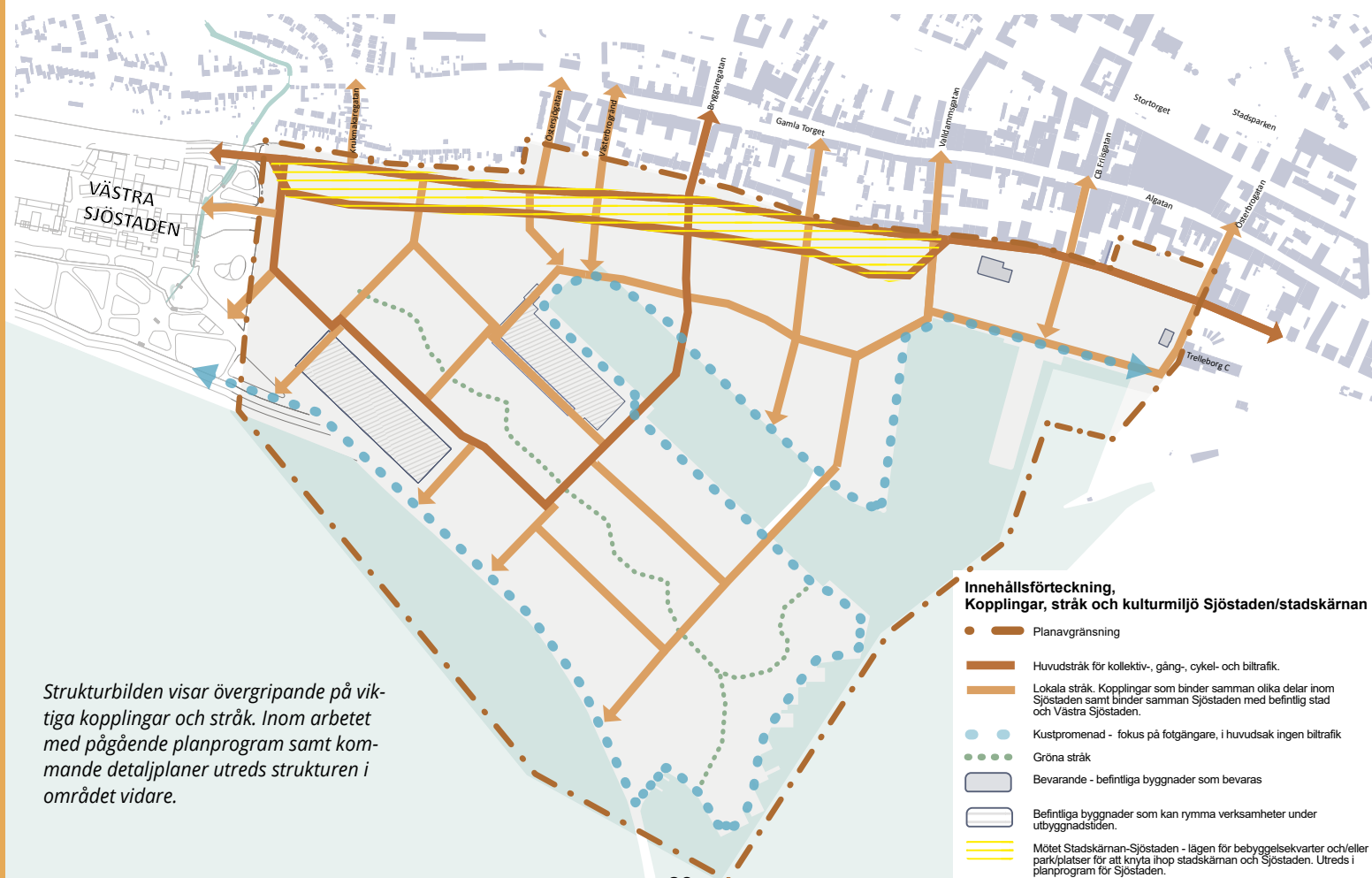
www.trelleborg.se/kuststad2025

Sjöstaden utgör Trelleborgs största stadsutvecklingsprojekt. Med flytten av hamnen österut frigörs över 60 hektar mark som kommer att planeras och utvecklas de kommande 30-40 åren. Sjöstaden ska kopplas samman med både utvecklingen av stadskärnan och med de pågående utvecklingen av området Västra Sjöstaden.

Sjöstaden ska vara en blandstad med folk i rörelse över hela dygnet. Planeringen av Sjöstaden ska utgå från platsen med dess historia, närhet till

innerstaden och dess framtida potential. Stadsdelen ska utgöra en naturlig fortsättning på Trelleborgs stadskärna och en koppling mellan havet och den gamla staden. Sjöstaden ska vara till för alla, såväl trelleborgare som besökare, samt vara en destination med unika och attraktiva målpunkter samtidigt som det ska utgöra ett hem för mer än 10 000 nya invånare.

Den nya stadsdelen ska ta tillvara det havs- och kollektivtrafikhärläget. Målet är att utveckla och stärka Trelleborg som regional kärna där Trelle-





Inspirationsbild för Sjöstaden, framtagen av EGA.

borg ska ta en ny roll i regionen som en god bostadsort med god service och där det är nära mellan stadens målpunkter.

Blandning av verksamheter och bostäder

Sjöstaden ska vara en blandstad med folk i rörelse över hela dygnet. Bostäder blandas med kontor, offentlig service, kommersiell service i form av butiker, kaféer, restauranger, kulturhus, kallbadhus, campus mm. Med blandstaden som förebild och mål skapas grunden och förutsättningar för människor att välja en hållbar livsstil från transportval till mötet mellan människor och trivsel i den egna bostaden och i området.

Stadsdelen ska vara präglad av omsorgsfull arkitektur och gestaltning och ligga i framkant vad gäller hållbarhet, klimatanpassning, ekologiska och tekniska lösningar.

Planprogram

Ett planprogram arbetas nu fram för Sjöstaden. Syftet med planprogrammet är att presentera och förankra en övergripande fysisk struktur för stadsdelen samtidigt som den ska utreda förutsättningar och konsekvenser för utbyggnaden. Planprogrammet visar utbyggnadsstrategi och övergripande de tekniska system och infrastruktur som behöver byggas ut. Planprogrammet sätter strategier och ramar för den fysiska strukturen som ska utvecklas under lång tid.

Viktiga aspekter som utreds i planprogrammet är bland annat kopplingar till den befintliga staden och Västra Sjöstaden, tekniska system som dagvatten och ledningssystem, klimatanpassning som kustskydd, riksintressen, risker från hamnen, miljökonsekvenser mm. Planprogrammet illustrerar ytor och områden för allmänna platser som torg, platsbildningar och parkområden. Planprogrammet visar också var nödvändig offentlig och kommunal service ska få plats. En exploateringsgrad om sammanlagt 5000 nya bostäder föreslås där det ska finnas möjligheter till olika boendetyper och upplåtelseformer. Planprogrammet ska visa var nya viktiga målpunkter som kulturhus, kallbadhus och campus kan finnas.



Inspirationisbild för Sjöstaden, framtagen av Sydväst och Rundquist.

Mobilitet

Målet och utgångspunkten för Sjöstaden är ett hållbart resande där gång och cykel är prioriterade färdsdrag inom området och till stationen. Inom Sjöstaden finns det plats för kollektivtrafikstråk. Hur dessa ska trafikeras utreds parallellt under planarbetet. Samlade parkeringsanläggningar, med mobilitetshus, föreslås inom området.

Behov av skolor

Utifrån kommunens befolkningsprognos bedöms den nya bebyggelsen fram till 2035 generera ett behov av en ny grundskola. Långsiktigt, efter 2035, medför befolkningsökningen ett behov av ytterligare en grundskola.

Det bedöms finnas ett behov av en förskola med minst 8 avdelningar innan 2035 samt ytterligare 2-3 förskolor med 8 avdelningar år 2045.

Det kan även finnas behov av ytterligare förskola efter år 2045.

Kustskydd

Arbete pågår med att ta fram utredningar för hur området ska skyddas mot stigande havsnivå och skyfall. Utgångspunkten är att området ska skyddas för ett 100-årshögvatten år 2150 (SSP5-8,5) samt även visa hur området framöver kan skyddas mot en extremhändelse år 2150.

Riksintressen

Området berörs av riksintressena kommunikation, hamn, yrkesfiske, samt högexplorerad kust.

Sjöstadens utbyggnad är avhängig hamnens flytt till det nya östliga hamnläget. För att kunna planlägga Sjöstaden i enlighet med kommunens ambition behövs även en överrenskommelse kring en östlig hamninfart så att riksintressena som berör

planområdet kan flyttas eller omdefinieras. Läs mer om det i avsnitten om Trelleborgs hamn samt om riksintressen.

Miljötillstånd

Trelleborgs hamn har ett miljö-tillstånd där delar av området för Sjöstaden ingår. När det finns en överrenskommelse om östlig hamninfart kan Trelleborgs hamn ansöka om nytt eller ändrat miljötillstånd. Läs mer i avsnittet om hamnen.

Risker och buller från hamnen

Trelleborgs kommun har låtit utreda vilka riskkällor som finns både i samt i anslutning till sjöstaden. Risk avser olycksrisk för person.

Riskutredningen har som utgångspunkt att all trafik till och från hamnen leds via en östlig infart samt att all hamnverksamhet är flyttad till det nya östliga hamnläget. Ingen



Inspirationsbild för Sjöstad, framtagen av EGA.

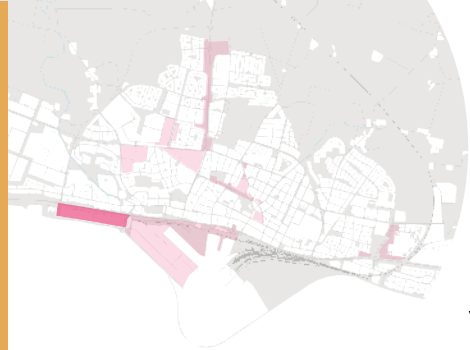
hamnverksamhet förekommer alltså i det som beskrivs som Sjöstad. Väg 9 för farligt gods är också flyttad till den nya Östra ringvägen. Med dessa åtgärder är de största riskkällorna också minimerade. Kvarstående riskkällor är kopplat till föroreningar i marken, viss påkörningsrisk mot kaj från färjetrafik samt hamnbuller och eventuella risker från hamnen.

Förorenad mark kan åtgärdas med förebyggande sanering, och påkörningsrisk kan förebyggas med rätt konstruerade kajer, och kajplan liksom konstgjord grund. Dessutom kommer kustskyddet utgöra hinder för påkörning av fartyg. För hamnbuller kan verksamheter som ej är störningskänsliga ligga mot hamnen, dvs exempelvis verksamheter, centrumfunktioner, offentliga institutioner. Bostäder mot hamnen är i stor utsträckning möjligt men kan kräva åtgärder för att klara dagens

riktvärden om industribuller. Detta utreds närmre i planprogram och detaljplaner.

Markföroreningar

Flera markmiljöundersökningar har gjorts för området. Resultaten av undersökningarna visar att föroreningar förekommer i halter överskridande Naturvårdsverkets riktlinjer för känslig markanvändning vilka är tillämpliga för bostadsområden. I vissa fall överskrider även riktlinjer för mindre känslig markanvändning. Vid framtida exploatering föreligger behov av åtgärder för att avhjälpa föroreningarna.



VÄSTRA SJÖSTADEN

I anslutning till Trelleborgs västra infart pågår planeringen av den nya stadsdelen Västra sjöstaden. Stadsdelen bedöms innehålla cirka 1900 bostäder i varierad storlek, bostadstyp och upplåtelseform med inslag av centrumfunktioner samt livsmedelsbutik. I stadsdelen planeras det även för förskola, vårdboende, strand, parker och grönområden.

Planprogram

Planprogrammet för Västra Sjöstaden godkändes av kommunfullmäktige den 26 sep 2022.

Utbyggnadsetapper

Byggnationen i planprogramsförslaget kommer byggas ut successivt under en lång tid, ungefär fram till 2045. Utbyggnadstakten är tänkt ske i ett jämnt flöde där nästa etapp planläggs när de sista byggrätterna påbörjas inom föregående etapp. Därmed förväntas byggnation av bo-

städer i nästa etapp kunna påbörjas när de sista bostäderna i föregående etapp färdigställs. Etapputbyggnaden är förnärvarande uppdelad i fem etapper som benämns etapp väst, etapp öst, etapp mitt, etapp norr och etapp strand. Etapperna är tänkt att motsvara en detaljplan.

Detaljplaner

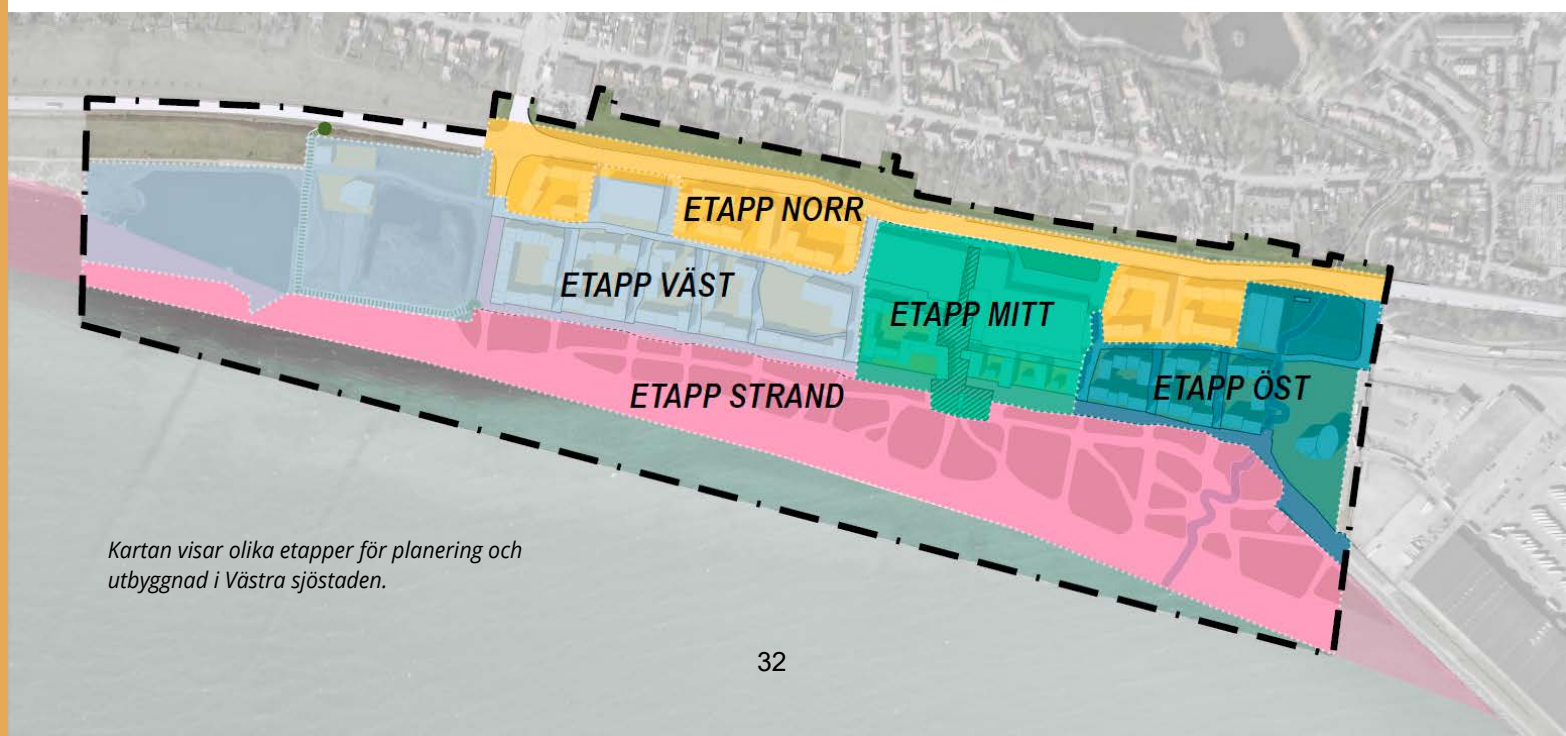
Detaljplanarbetet för etapp väst har påbörjats parallellt med planprogrammet. Detaljplanen utgör den första utbyggnadsetappen inom Västra Sjöstaden och beräknas kunna antas av kommunfullmäktige i slutet på 2023. Den första bostadsbyggnationen beräknas kunna påbörjas tidigast 2024 med anledning av förberedande markarbeten så som rivning av byggnader, sanering av förorenad mark, ledningsomläggning över E6:an och iordningställande av erforderlig allmän plats. Totalt bedöms cirka 650-700 bostäder, lokaler för cen-

trumverksamhet, mobilitetshus och förskola med möjlighet för sex avdelningar byggas inom etapp väst. Utbyggnaden förväntas ske successivt från väst till öst över en period om 6 till 10 år.

Nästa utbyggnadsetapp planeras bli etapp öst. Etapp öst förväntas börja planläggas när de sista byggrätterna påbörjas i etapp väst. Cirka 280 bostäder kan uppföras inom etapp öst.

Planläggningen av etapp mitt planeras till viss del göras parallellt med planläggningen av etapp öst. Cirka 350 bostäder bedöms kunna uppföras inom denna etapp.

Planläggningen av den sista etappen, etapp norr, är beroende av att E6 kan omvandlas till en stadsgata. För att omvandlingen av E6:an ska vara möjlig måste ringvägen ha genomförts i samtliga delar, dvs Östra ringvägen,



Kartan visar olika etapper för planering och utbyggnad i Västra sjöstaden.



Västra sjöstaden

- ca 1900 nya bostäder
- Centrumfunktioner samt livsmedelsbutik
- Ny strand med parkområde
- Grönområden
- 2 förskolor och vårdboende
- Kustskydd mot stigande hav

Läs mer:

www.trelleborg.se/vastrasjostaden

Inspirationisbild för Västra sjöstaden, framtagen av Kanozi på uppdrag av Granitor/Serneke.

Västra ringvägen samt östlig hamnfart. Omkring 600 bostäder bedöms kunna uppföras inom den sista etappen.

Västra entrén

I Västra Sjöstadens västra delar finns gamla småbåtshamnen och Sumpen. Kommunens avsikt är att utveckla området till "Västra entrén" i samband med utbyggnad av Västra Sjöstaden. Västra entrén är porten västerifrån till de mer tätbebyggda delarna av Trelleborg stad. Här önskar kommunen skapa en plats som är inbjudande för både besökare och boende i området. Kommunens avsikt är att Västra entrén ska väcka intresse och nyfikenhet. Området ska utvecklas med hänsyn till både människa, miljö och natur i syfte att utvecklas till ett attraktivt besöksmål för både kommunens invånare och turister. Målsättningen är att förstärka, värna om och utveckla platsens naturvärden och att aktivt arbeta för ett stadsnära våtmarkslandskap med både höga upplevelsevärden och

höga ekologiska värden. I området planeras en expohall som även ska utvecklas till ett digitalt besöksmål. Expohallen avses bli en unik byggnad som med sin arkitektur i sig ska utgöra ett besöksmål.

Ny strand

Kommunens ambition är att tillskapa en strand i södra delarna av området. Stranden kommer inte planläggas utan strandfodringsåtgärden hantearas i en separat tillståndsprocess som nu pågår parallellt med detaljplanearbetet.

Kustskydd

Inom planprogrammet för Västra Sjöstaden förslås ett antal kustskyddsåtgärder, som också utgör vattenverksamheter, för att skydda planområdet mot framtida höjda havsnivåer. För aktuell detaljplan är höjning av mark och anläggande av vall aktuell. Höjning av marken innebär att ny bebyggelse är skyddad mot ett 100-årshögvatten år 2150. Möjlighet kommer att finnas att bygga

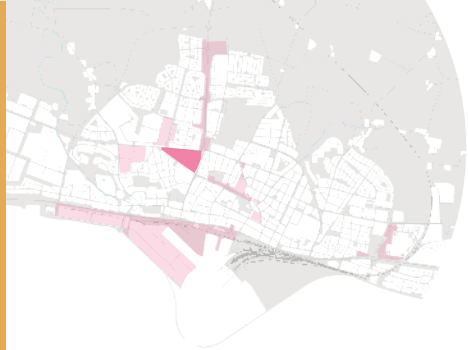
ga på med en mur eller vall längs strandpromenaden för att skydda planområdet mot en extremhändelse år 2150. Mer detaljerade beskrivningar av åtgärder finns beskrivna i planprogram för Västra Sjöstaden och MKB för planprogrammet.

Riksintressen och strandskydd

Planområdet ligger inom riksintresse högexploaterad kust, riksintresse friluftsliv och riksintresse väg. Delar av planområdet ligger även inom strandskydd. Läs mer i avsnittet om riksintressen.

Markföroreningar

Flera markmiljöundersökningar har gjorts i området. Föroreningssituationen för planområdet visar att de finns förhöjda halter där ny bebyggelse föreslås. Inom ramen för planprogrammet har föroreningssituationen kartlagts och en grov uppskattning för vilken volym som behöver schaktas bort redovisats.



PHYLATTERION

Stadsdelen Phylatterion är lokaliserad i Trelleborg stads centrala delar. Området avgränsas av Bryggaregatan, Hedvägen och Ståtorpsgatan. Hela området är cirka 8 hektar.

Phylatterion utgör idag ett internhandelsområde med enstaka bostadsbebyggelse. Handelsområdet har fokus på bilburna kunder med sällanköpsetableringar som byggvaruhus och handelsträdgård men även vardagsservice som matbutik och bensinmack. Stadsdelen utgör en betydande barriär i staden, och för omkringliggande områden, då man endast vid ett fåtal platser kan röra sig igenom området.

Kommunen har beslutat att ta fram ett planprogram för området, vilket ska påbörjas under 2022.

Sammanhängande gatustruktur

Kommunen har som målsättning att skapa en mer sammanhållen stad med god rumslig integration och genhet. För att integrera stadsdelen med omkringliggande områden behöver planarbetet ha som utgångspunkt att skapa ett finmaskigt nätverk av sammanhängande gator som så långt som möjligt ansluter till befintliga omkringliggande gator.

Området omges av tre huvudgator, Bryggaregatan, Hedvägen och Ståtorpsgatan. För att nyttja huvudgatornas potential är det viktigt att områdets korsningstäthet är som högst mot dessa, målsättningen bör vara ett korsningsavstånd, avstånd mellan gatukorsning, om ca 80 meter.

Bryggaregatan, öster om Phylatterion, är utformad som en transportled

med storskaliga förgrenade vägstrukturer som anlagts trafikseparerade med målsättningen att ha så få korsningspunkter som möjligt. Området nås idag, från centrala Trelleborg, via en planskild gång- och cykelväg under Bryggaregatan. Även om Phylatterion är ett centralt område i Trelleborg bidrar denna barriäreffekt till att området upplevs betydligt mer perifert än vad det egentligen är. Direkt öster om planområdet pågår stadsutvecklingsprojektet Övre och Stadsparkskvarteren, vilket syftar till att vara en helande länk mellan Trelleborgs centrum och stora delar av staden. Utvecklingen av Phylatterion ska ses som nästa steg i denna utveckling och behöver därmed vara väl integrerat med Övre och centrala Trelleborg.



Kommunens ambition är att minska ned denna barriär samt att i framtiden ta över huvudmannskapet för vägen. Arbete pågår med ÄVS för väg 108 där frågan hanteras. Frågan behöver fortsatt bevakas i kommande planprogram.

Täthet och antal bostäder

Vid förtätning och ändring av den befintlig miljön behöver bebyggelse-tätheten vara väl avvägd. Det är viktigt att samtidigt ge plats för kvalitéer som skapar bra livsmiljöer. I form av nya slutna bebyggelsekvarter skulle stadsdelen kunna rymma upp till ca 700 nya bostäder och flertalet nya verksamheter. Beroende på hur bebyggelsen anpassas till platsens förutsättningar kan tätheten variera. För att skapa en stadsdel med stor variation är det viktigt att området utvecklas utifrån målbilden om att skapa en mänsklig skala.

Stråk och funktionsblandning

Bryggaregatan har stor stråkpotential i nordsydlig riktning. Framöver, när Sjöstaden byggs ut, kommer Bryggaregatan via dess förlängning in i Sjöstaden tydliggöras som ett ännu starkare stråk. Detta eftersom gatan lyfts av Sjöstaden tillförda befolkning och funktioner. I östvästlig riktning har Hedvägen stor potential att utvecklas till ett ännu tydligare stråk i staden för fotgängare. Ståstorp-sgatan slutar idag strax innan Bryggaregatan och behöver omgestaltas till ett huvudstråk genom Trelleborgs stadskärna ner mot centralstationen. Genom aktiv stråkutveckling kommer det längs huvudgatorna att finnas många goda lägen för publika botten-våningar.

Befintliga verksamheter

Det är positivt att det finns etablerade verksamheter i området. För att kunna skapa en mer småskalig och integrerad stadsdel kan dock vissa verksamheter behöva omlokaliseras på grund av deras omgivningspåverkan och ytanspråk. Under det kommande planprogramsarbetet behöver frågan diskuteras i samråd med fastighetsägarna. Lämplig plats för omlokalisering beror på vilken verksamhet som berörs. Västra verksamhetsområdets planerade utvidgning kan vara ett aktuellt område.

Grönstruktur

Både nordost och sydväst om stadsdelen finns två större grönområden, Gissbergshejdan och Östervångsparken. Inom området är det viktigt att ge plats för kvalitéer som skapar bra livsmiljöer, så som kvalitativa gårdsmiljöer och grönska i form av parker och träd i gatorna och de offentliga platserna.

Markföroreningar och risker

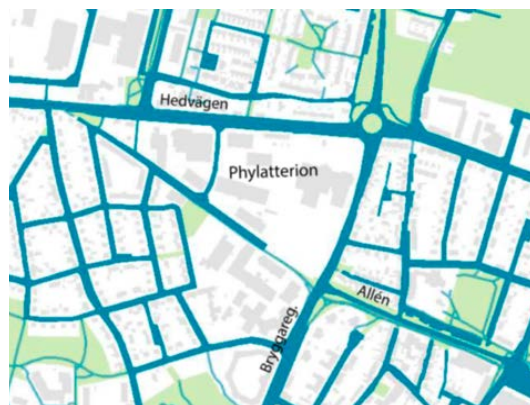
I områdets sydöstra del har fabriksverksamhet funnits under 1900-talet. Marken är starkt förorenad med bland annat kreosot och en omfattande sanering är planerad. Hela området behöver utredas gällande geoteknik och markmiljö.

Området ligger i närheten av trafikerade vägar varför en bullerutredning och en riskutredning behöver tas fram. Därtill behöver en skyfalls- och dagvattenutredning tas fram som hanterar risk för översvämning vid skyfall.

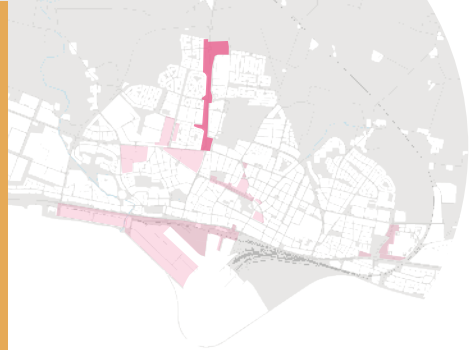
Riksintressen

Området ligger inom riksintresse högexploaterad kust.

- Eftersträva sammanhängande gator som så långt som möjligt ansluter till befintliga omkringliggande gator.
- Ståstorp-sgatan behöver omgestaltas till ett huvudstråk genom Trelleborgs stadskärna ner mot centralstationen.
- Sträva efter ett korsningsavstånd om ca 80 meter längs huvudgator för att nyttja deras potential.
- Goda lägen för publika bottenplan längs områdets huvudgator tillika huvudstråk.



Idag är det svårt att röra sig genom Phylatterion-området då det endast finns ett fåtal gator. Området utgör därmed en betydande barriär i staden och för omkringliggande områden. För att integrera stadsdelen behöver det tillskapas gator som så långt som möjligt ansluter till befintliga omkringliggande gator.



FÖRTÄTNING LÄNGS LUNDAVÄGEN

Lundavägen (väg 108) löper 1,3 km mellan Havrejordsvägen i norr och Hedvägen i söder. Det är i genomsnitt 75 meter mellan kvarteren på respektive sida. I de norra delarna av området har relativt nyligen planlagts för ny bebyggelse. Vid Havrejordsvägen pågår utbyggnad. Exklusive dessa pågående projekt är utvecklingsområdet ca 10 hektar mark.

Samhällsbyggnadsnämnden har beslutat att ta fram ett planprogram för Lundavägen som inväntar en förändring av statens anspråk på vägen.

Sammanhängande gatustruktur

Lundavägen är likt Bryggaregatan utformad som en transportled med få korsningspunkter. Vägen är idag en betydande barriär mellan Västervång och Östervång. Kombinationen av långa avstånd mellan korsningspunkter, brett körfält och relativt höga hastigheter bidrar till den minskade tillgänglighet för fotgängare och cyklister.

Kommunen har som målsättning att omvandla gaturummet från transportrum till en stadsgata. Omvandlingen av transportleder till gator handlar om att sänka framkomligheten och öka tillgängligheten. En viktig målsättning för omvand-

lingen av Lundavägen är att förbinda Västervång med Östervång med en sammanhängande stadsväv och ett flertal nya gator. Anslutande gator som skulle kunna bindas ihop är Iduns väg, Högalidsvägen, Nannas väg, Kakehögsvägen, Kasalgatan och ett flertal stråk som idag är cykelbanor.

För att nyttja Lundavägens potential är det viktigt att områdets korsningstäthet är som högst mot denna gata,

Lundavägen är idag en statlig väg. Kommunens ambition är att i framtiden ta över huvudmannaskapet för vägen när ny Ringväg och hamnin fart är på plats. Arbete pågår med ÄVS för väg 108 där frågan hanteras. Frågan behöver fortsatt bevakas i kommande planarbete.

Stråk och funktionsblandning

Lundavägen har framöver tillsammans med Bryggaregatan stor stråkpotential i nordsydlig riktning. I strukturplanarbetet för Sjöstaden förlängs Bryggaregatan över hamnbassängen hela vägen ner till havet och blir ett av de viktigaste nord-sydliga stråken i den nya stadsdelen och staden. Inledningsvis kommer detta innebära att Bryggaregatan tydliggörs som ett starkt stråk i centrala staden.



Framöver, när Sjöstaden byggs ut västerut och Phylatterion utvecklas med nya gator mot Bryggaregaten, kommer Lundavägen ha en tydlig funktion som ett centralt stråk för norra Trelleborgs stad ner mot stads-kärnan och Sjöstaden.

För att skapa goda förutsättningar för blandad bebyggelse behöver områdets utveckling utgå från principen växa inifrån och ut genom en etappvis utbyggnad av området söderifrån. Via successiv utvidgning av tät blandad bebyggelse skapas framöver bättre förutsättningar för områdets övriga delar. Särskilt viktigt att tydliggöra områdets södra kopplingen vid Hedvägen ner mot Phylatterion.

Genom en aktiv stråkutveckling kommer det längs Lundavägen och Hedvägen att finnas ett flertal goda lägen för publika bottenvåningar.

Hantering av befintliga ledningar samt dagvatten och skyfall

Längs med vägen ligger flera stora ledningar. Detta är en förutsättning som behöver hanteras vid planläggning av området. Om man förtätar området behövs det även tas ett helhetsgrepp kring hantering av dag-

vatten och skyfall. I dag finns det en större dagenvattendamm i området.

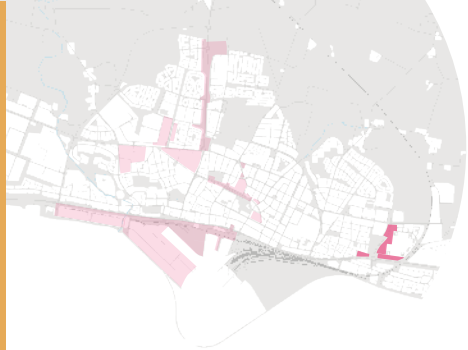
Grönstruktur

Vid förtätning av vägområdet behöver impedimentytor ersättas med kvalitativ grönska i form av tydligt avgränsade parker samt träd i gatorna och de offentliga platserna.

Riksintressen

Området ligger inom riksintresse för högexploaterad kust.

- Omvandla gaturummet från transportrum till en stadsgata.
- Binda ihop Västervång med Östervång med en sammanhängande stadsväv och ett flertal nya gator.
- Sträva efter en hög korsningstäthet mot huvudgatan Lundavägen.
- Utveckla området via etappvis utbyggnad söderifrån.



FAGERÄNGEN

Stadsdelen Fagerängen ligger i östra Trelleborg och karaktäriseras av låga flerbostadshus från 1970-talet med stora gröna öppna grönytor samt en viss del småhus. Inom området finns en del service så som tex vårdcentral och förskola. I närheten av området finns bland annat livsmedelsbutik samt skola och idrottsområde. Området nås av kollektivtrafik via stadsbuss nr 1 samt regionbuss 183 och 184.

Stadsdelen är omgärdad av barriärer, järnvägen åt öster, väg 9 söderut, Engelbrektsgatan norrut samt Klövervallsgatan åt väster.

Det finns en stor potential att utveckla Fagerängen med ny bebyggelse, i form av bland annat nya byggnader och gator, som samtidigt skapar mer värden och minskade barriärer.

Kommunens ambition är att ta fram ett planprogram för hela stadsdelen så att samtliga förutsättningar för

området kan utredas samt föreslå en övergripande bebyggelsestruktur för stadsdelens utveckling.

Minska barriärer

Vid en utveckling av området är det av stor vikt att se över möjligheten att minska ner de barriärer som omgärdar stadsdelen. Framförallt kopplingar mot Trelleborgs stad samt mot närliggande grönområdet och havet är viktiga att till skapa.

Bostäder och versamheter

Inom stadsdelen bedöms antalet barnfamiljer och äldre att öka framöver. Ökningen av barnfamiljer kan skapa ett behov för t.ex. radhus, i blandad upplåtelseform, men också flerfamiljshus för att blanda bebyggelsen och nå olika köpstarka målgrupper. Moderna flerbostadshus med hiss och balkong kan tillmötesgå behovet hos den äldre befolkningen och gynna generationsväxling. Se ytterligare kring behovet av typ av bostäder i kommunens framtagna

bostadsförsörjningsprogram. Även behovet av service behöver utredas.

Grönstruktur

Inom och omkring området finns stora grönytor, visa parkmiljöer med hög kvalitet och vissa ytor som skulle kunna utvecklas. I eventuellt framtida planarbete behöver de gröna värdena inventeras.

Klövervallsgatan

Väster om området ligger Klövervallsgatan, tidigare hette den Östra ringvägen och var tänkt att vara en del av en framtida ringväg. Gatan är idag överdimensionerad och det går endast att passera den längst söder och längst norrut. Vid en utveckling av området behöver gestaltningen samt kopplingar ses över.

Riksintressen

Området ligger inom riksintresse för högexploaterad kust.





FRAMTIDA STRÅK

Stadsbyggnadsprojekten i centrala Trelleborg kommer att utveckla och stärka huvudstråken i centrum.

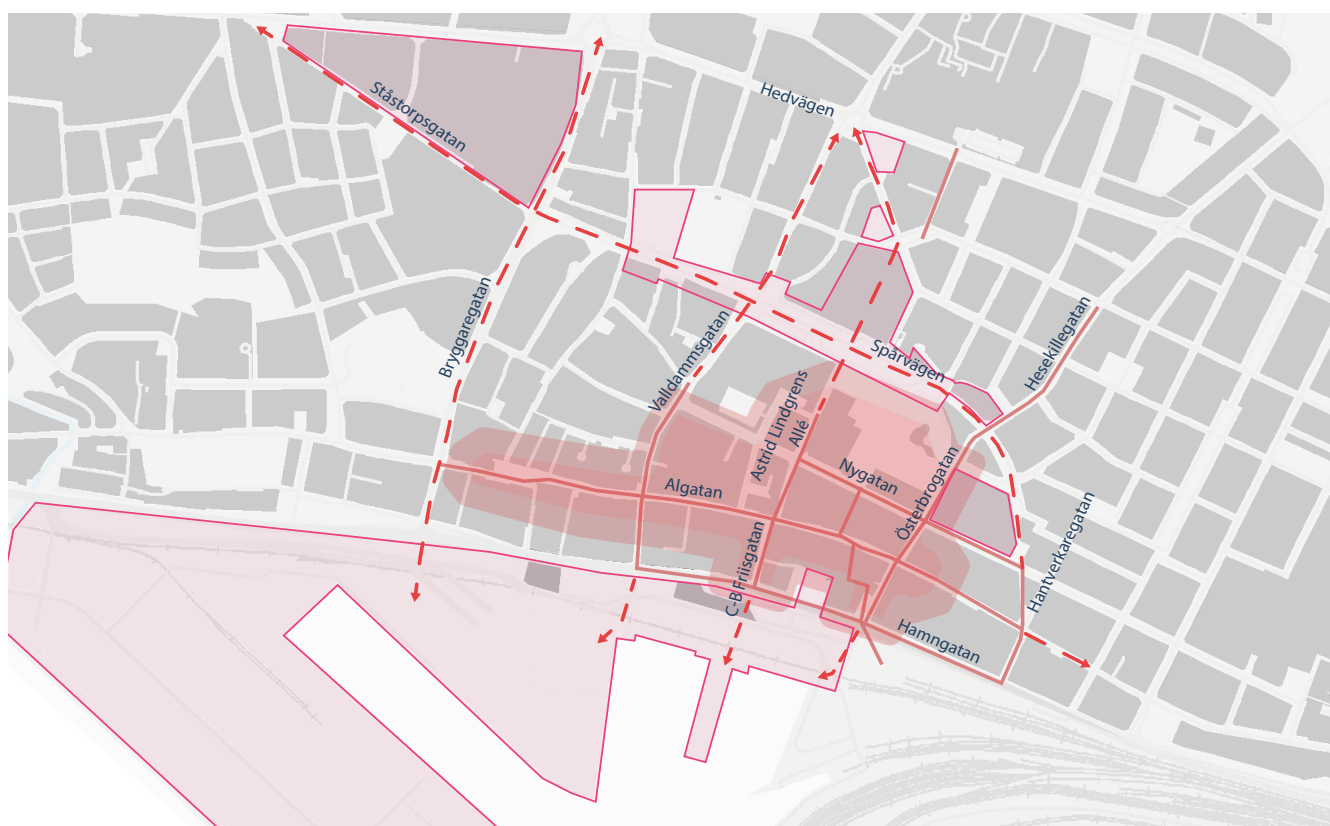
Stadsrummen i stadens nya utbyggnadsområden innebär att C-B-Friisgatan kommer att bli ett tydligt nord-sydligt stråk mellan Lasarettet i norr och Sjöstaden i söder. Utbyggnaden av Övre och stadsparkskvarteren innebär att gaturummen längs Allén och Spårvägen utvecklas tillsammans med ny bebyggelsestruktur. Vidare kommer Valldammsgatans roll att

förstärkas via förlängning av gatan in i Sjöstaden. Framöver, när Sjöstaden är mer utbyggd västerut, kommer även Bryggaregatan att tydliggöras som ett nord-sydligt stråk mellan staden och Sjöstaden. Detta eftersom stråket lyfts av Sjöstaden tillförda befolkning och funktioner.

Utvecklingen av Phylatterion utgör en naturlig förlängning av Övre och stadsparkskvarteren och kommer att ha som syfte att fungera som en helande länk mellan centrala Trelleborg och stadens västra och

nordvästra delar. Förlängning av Allén via Ståtorpsgatan blir ett särskilt viktigt stråk för västra delarna av Trelleborg.

För att tydligt koppla de nya utbyggnadsområdena till centrala Trelleborg och stadskärnan är det betydande att utpekade stråk utvecklas med en hög täthet och funktionsblandning samt att levande bottenvåningar eftersträvas.



Framtida stråk

Föreslagna nya områden för blandad bebyggelse (rosa områden) kommer att förändra bebyggelsestrukturen och stråken i centrala Trelleborg. Röda heldragna linjer representerar särskilt starka gångstråk idag. Röda streckade linjer representerar nya framtida huvudstråk.

FÖRTÄTNING INOM BEFINTLIG BLANDAD BEBYGGELSE

I den fördjupade översiktsplanen är huvuddelen av stadens områden utpekade som befintlig blandad bebyggelse i markanvändningskartan. Inom dessa områden kan kompletteringar med ny bebyggelse tillåtas om platsen lämpar sig för det. Förtätning i staden ska användas som ett verktyg för att utnyttja den mark som redan är ianspråktagen samt att öka underlaget för den service och kollektivtrafik som redan finns. Vid förtätning av befintlig bebyggelse är de gröna strukturerna viktiga att bevaka så att grönområden inte försvinner.

Detaljpanelläggning

När ny bebyggelse ska upprättas kan det behövas ta fram en ny detaljplan. Första steget mot att det upprättas en detaljplan är ansökan om planbesked. Kommunen hanterar ansökan och beslutar om man avser att inleda ett detaljplanarbete eller inte.

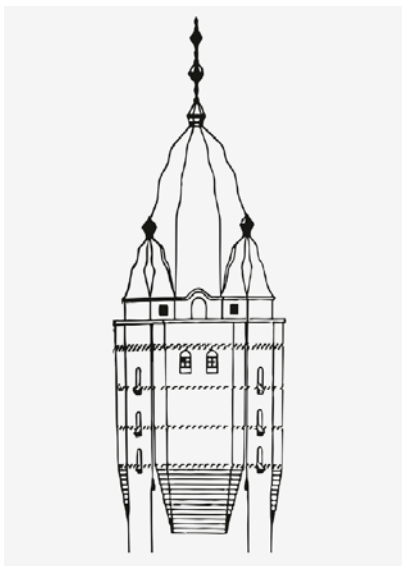
Vid ett positivt planbesked sker en prioritering av vilka planer som kommunen ska arbeta med. Detaljplaner prioriteras utifrån följande kriterier:

- Funktionsblandning
- Arkitektur och stadsrum
- Omsorgsperspektiv, så som närhet till skola/förskola, till rekreativa ytor, offentliga och kommersiella funktioner
- Närhet till kollektivtrafik
- Effektiv markanvändning
- Om jordbruksmark tas i anspråk

Detta innebär att kommunen i huvudsak prioriterar att arbeta med detaljplaner som ligger i lägen med goda förutsättningar för funktionsblandning, närhet till kollektivtrafik, service samt god närhet till arbetsplatser och andra målpunkter.



STADENS SILUETT



Siluetten för Trelleborgs stad (2021)

Trelleborgs kommun har tillsammans med OkiDoki Arkitekter tagit fram riktlinjer för Trelleborgs stads siluett. Dessa går att läsa i sin helhet i dokumentet *Siluetten för Trelleborgs stad* (2021).

Riktlinjerna ska fungera som ett stöd i diskussioner mellan berörda parter i höghusprojekt och som underlag vid förfrågningar och konkreta planbesked.

Vad är höga hus?

I de fall där byggnadens höjd bryter områdets rådande medianhöjd på ett påtagligt sätt bör byggnaden behandlas som ett högt hus. Ett gränsvärde för om byggnaden ska betraktas som hög eller inte, är att den ska vara minst dubbelt så hög som omkringliggande bebyggelse. Detta gränsvärde är dock inte statistiskt. Omgivningens känslighet för ny och hög bebyggelse är en faktor som skall beaktas i bedömningen.

Trelleborgs stadskärna, präglas av byggnader med 4-5 våningar. Det innebär att en ny byggnad som är 8 våningar eller högre är att betrakta som ett högt hus. Detta resonemang

innebär vidare att i ett område med en medianhöjd om 3 våningar ska tillkommande byggnader med 6 våningar eller mer behandlas som ett högt hus.

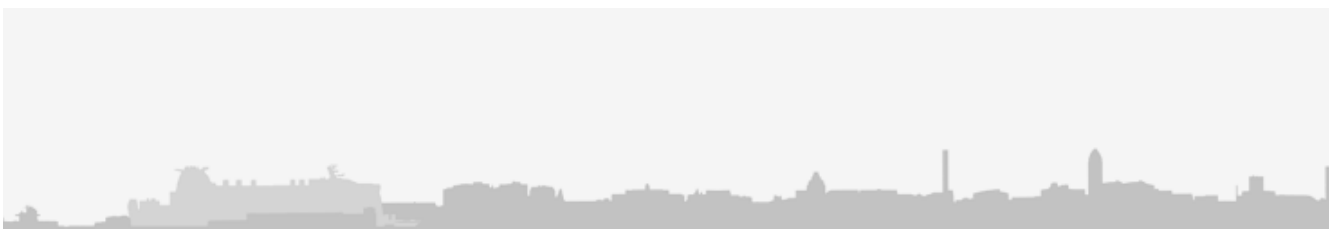
Riktlinjer för höga hus

I arbetet har fem riktlinjer för höga hus tagits fram.

- Höga hus ska alltid behandlas med omsorg
- Höga hus ska alltid utformas utifrån sin kontext
- Höga hus ska alltid upplevas som slanka
- Höga hus ska alltid bidra till stadslivet
- Höga hus kräver en bred process som kan inbegripa någon form av kvalificerad designprocess.

Riksintresse totalförsvar

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 objekt med sådan höjd måste skickas på remiss till Försvarsmakten.





NÄRINGSLIVET I TRELLEBORG

LÄS MER

Rapporten *Ett konkurrenskraftigt näringsliv i Trelleborg*, som togs fram 2018 inom projektet Flerkärnighet för ökad tillväxt i Skåne/Trelleborg som tillväxtmotor i sydvästra Skåne.

Antal utpendlare 2020 från Trelleborgs kommun till:

Malmö 6330
Vellinge 1077
Lund 763
Svedala 611
Öresundsregionen 385
Burlöv 275
Skurup 258
Ystad 248

Antal inpendlare 2020 till Trelleborgs kommun från:

Malmö 1434
Vellinge 667
Svedala 281
Skurup 271
Lund 183
Ystad 131
Staffanstorps 68



Trelleborgs strategiska läge har haft stort inflytande på näringslivet. Trelleborgs hamn är Sveriges näst största hamn med stora godsmängder som passerar varje dag. Även passagerartrafiken till och från kontinenten är betydande. Logistiknäringen är viktig för Trelleborg och hamnen har goda förutsättningar att vara ett nav för rederier, transport- och speditörsföretag.

Kommunen har tillgång till god väg- och järnvägsinfrastruktur. Staden har en tradition av industriell kultur och har ett centralt läge på den skånska bördiga sydkusten. Här finns möjligheter för nygamla näringsgrenar inom livsmedelsförsörjning samt energiproduktion.

Flera multinationella företag finns representerade i Trelleborg, till exempel Trelleborg AB, Metso Minerals AB och Flint Group Sweden AB. Livsmedelssektorn, framförallt primärnäringsgrenarna men även förädlingen har goda förutsättningar i Trelleborg. Trelleborgs kommun är den kommun i Sverige som har störst andel produktiv jordbruksmark och av tradition har spannmålsodlingen och sockerbetsodlingen varit stor. Trelleborg har också av tradition en stark närvaro av tillverkningsindustri. Mekaniska verkstäder och många viktiga underleverantörer till de multinationella företagen finns i Trelleborg. Kommunen har även flera aktörer inom entreprenad och inom byggsektorn.

Strukturomvandling

En jämförelse av vilka branscher som har vuxit respektive minskat i antal arbetstillfällen mellan år 2008

och 2016 indikerar att Trelleborg har genomgått en strukturomvandling från de traditionellt starka näringarna tillverkning, handel, transport och magasinering till en ökad andel av byggverksamhet, företagstjänster, utbildning, vård och omsorg.

De största branscherna sett till antalet arbetstillfällen är inom vård och omsorg (2915 personer 2020), utbildning (1870 personer 2020), byggindustrin (1569 personer 2020) samt inom handel (1506 personer 2020).

Arbetsstillfällen

Sysselsättningsgraden i Trelleborg är högre än i Skåne generellt och i nivå med riket. Både antalet sysselsatta och befolkningen i förvärvsarbetande ålder i Trelleborg har ökat sedan millennieskiftet.

Jämfört med andra regionala kärnor i Skåne har Trelleborg en högre relativ sysselsättning inom byggindustrin, gummi- och plastindustri samt transport och magasineringsföretag. Andra regionala kärnor har mer av exempelvis hotell och restauranger, parti- och provisionshandel samt konsulter med olika inriktning (data, juridik, ekonomi, med flera).

Moderna tjänstenäringsgrupper är underrepresenterade i Trelleborg. Det gäller exempelvis företagstjänster liksom kunskapsintensiva tjänster som tekniska, juridiska och ekonomiska konsulter. Underrepresenterade är också andra typer av tjänster som riktar sig mot privatpersoner som handel, hotell och restaurang, enheter för kultur, nöje och fritid och personliga tjänster. En brist på dessa tjänster kan hämma attraktiviteten

och tillväxtförutsättningarna, men de är beroende av ett tillräckligt stort marknadsunderlag.

När det gäller utvecklingen av sysselsättning i Trelleborg finns det anledning att skilja på natt- respektive dagbefolkning. Med nattbefolkning avses de som bor i kommunen medan dagbefolkningen är arbetstillfällena i Trelleborg. Trelleborg har haft en god tillväxt av sysselsatta boende i kommunen men däremot en svag utveckling av arbetstillfällen det senaste dryga decenniet.

Arbetspendling

En betydande arbetspendling sker ut från kommunen. Den överlägset viktigaste pendlingsrelationen är med Malmö. Denna pendling går i båda riktningar, men utpendlingen är klart störst och Trelleborg har ett underskott på ca 5 000 pendlare gentemot Malmö.

Utbildning

Utbildningsnivån är förhållandevis låg i Trelleborg relativt övriga kommuner i sydvästra Skåne. Samtidigt har tillväxten i antal invånare med eftergymnasial utbildning det senaste decenniet varit relativt god.

Av befolkningen i Trelleborg mellan 20-64 år hade år 2020 12,5 procent högst en grundskoleutbildning, 51,8 procent hade högst en utbildning på gymnasienivå, 14,7 procent hade högst en kort högskoleutbildning på mindre än 3 år medan 18,1 procent hade en lång högskoleutbildning och 0,3 procent hade en forskarutbildning.

Med de förbättrade kommunikationerna i form av Pågatåg och utbyggnaden av E6:an till motorväg finns goda förutsättningar för en ökad pendling. Detta utökar arbetsmarknaden för Trelleborg och ger nya möjligheter för företagens kompetensförsörjning. Samtidigt finns det ett egenvärde i att efterfrågad arbetskraft också bor i Trelleborg. När det gäller den eftergymnasiala utbildningen så krävs denna inom de kunskapsintensiva näringarna. Dessa är underrepresenterade i Trelleborg, dels på grund av närheten till Malmö-Lundregionen, men också för att det finns relativt få högutbildade som bor i kommunen.

Utvecklingsmöjligheter

Trelleborg kan erbjuda goda förutsättningar för både företag och medborgare. Det geografiska läget med väl utvecklade kommunikationer och närheten till hav, stränder och levande landsbygd skapar stora möjligheter. Närheten till en storstadsregion innebär att kompetensförsörjning underlättas och att den regionala kundbasen är god för många näringsgrenar.

Satsningarna på Kuststad 2025 med ett Business center är viktiga satsningar för att utveckla kommunen och näringslivet. Utöver Kuststad 2025 planerar kommunen för att förtäta staden för att kunna erbjuda attraktiva stationsnära möjligheter till boende, kontor och verksamheter samt att det finns väl fungerande industrimark med goda kommunikationer. Läs mer om utvecklingen av BCT och industrimark i avsnittet om verksamhetsområden.

För att förbättra möjligheten att studera efter gymnasiet samt för näringslivet att hitta rätt kompetens vill Trelleborg kommun utreda möjligheten för att förlägga högre utbildning till kommunen. I arbetet med Sjöstaden kommer plats för ett eventuellt framtida campus att skapas.

STÄLLNINGSTAGANDEN

- Trelleborg är en del av stor arbetsmarknad och ska fortsätta dra nytta av det geografiska läget genom att förbättra kommunikationerna.
- Staden ska utvecklas med Kuststad 2025 för att erbjuda attraktiva bostäder och lägen för verksamheter i ett havs- och kollektivtrafknära läge.
- Staden kommer att växa genom förtätning som kommer att bidra till ökat kundunderlag.
- Utveckla verksamhetsområdena BCT samt Västra verksamhetsområdet.
- Kommunen ska driva möjligheten för högre utbildning i kommunen.



HANDELSOMRÅDEN



Stadskärnan är kommunens viktigaste målpunkt för shopping och upplevelser.



Hedvägens handelsområde.



Ståstorps handelsområde växer med ny livsmedelsbutik.

Handelsområden

I Trelleborgs stad finns tre större områden med handel, stadskärnan, handelsområdet längs Hedvägen samt handelsområdet i det västra verksamhetsområdet. Det finns även några mindre områden i staden som erbjuder livsmedelsbutik och annan service.

Fokus på stadskärnan

Regionalt sett har handels- och serviceutbudet i Malmö en stor dragningskraft för Trelleborgarna. E-handeln medför även en förändring av handelsmönster som får en påverkan på handelsstrukturen i staden. För att handeln och besöksnäringen i Trelleborgs stadskärna ska kunna bevaras och utvecklas är det av stor vikt att kraftsamla kring stadskärnans attraktivitet samt att arbeta med att tillskapa en tät och funktionsblandad stad inom och i angränsning till stadskärnan. Framöver kommer detta att ge förbättrade förutsättningar och underlag till handel och verksamheter. När det gäller handel ska därför detaljhandel särskilt prioriteras till stadskärnan. Men kan även tillkomma i angränsande områden till stadskärnan och viktiga centrala stråk (se avsnitt förtätning i befintlig blandad bebyggelse på sida 41). Läs mer om stadskärnans utveckling under avsnittet stadskärnan.

Hedvägens handelsområde

Längs med Hedvägen finns ett handelsområde som tidigare benämnts för interhandelsområdet. Här finns en variation av verksamheter, handel och bostäder. Delar av detta område lämpar sig väl för förtätning av blandad bebyggelse då det ligger strategisk i staden nära god kollektivtrafik. Områdena längst österut samt söder om Hedvägen pekas därför i markanvändningskartan ut som lämpliga utbyggnadsområden. Läs mer om detta i avsnittet nya större utbyggnadsområden för blandad bebyggelse.

För att inte konkurrera med handeln i stadskärnan bör detta område bestå av handel med skrymmande varor samt livsmedel.

Ståstorps handelsområde

I de östra delarna av Västra verksamhetsområdet finns ett handelsområde som inhyser sällanköpsvaror samt livsmedelsbutik. Här planerar även en hamburgerkedja att etablera sig. Området föreslås att vara prioriterat för verksamheter eller för sällanköpsvaror av skrymmande karaktär.

Både Hedvägens och Ståstorps område ligger längs ett starkt kollektivtrafikstråk samt god cykelinfrastruktur. Vid utveckling av området är det av stor vikt att planera för god tillgänglighet för hållbara resor.



Dagligvaruhandel

Dagligvaruhandel i form av livsmedelsbutik finns bland annat vid Söderslätts hallen, i centrum, Österlid vid Engelbrektsgatan, norr om Fagerängen samt i västra Sjöstaden. Vid planläggnings av större bostadsetableringar bör det utredas om det finns ett behov av dagligvaruhandel.

Handel i nya utbyggnadsområden

Just nu pågår och planeras flera både mindre och större stadsbyggnadsprojekt i nära anknytning till stadskärnan. Området Övre kommer att ingå i stadskärnans utvidgning och möjlighet till handel i bottenvåningar kommer att ges.

På längre sikt planeras även för bland annat Västra sjöstaden och Sjöstaden. Här är det viktigt att utreda möjligheterna för verksamheter och service så att dessa inte konkurrerar med stadskärnan. Områden i Sjöstaden som angränsar till stadskärnan, såsom förlängningen av Valldammsgatan och C-B-Friisgatan, är framöver viktiga att utveckla med en tät blandstad för att koppla ihop Sjöstaden med centrala Trelleborg och stadskärnan. Eftersom dessa områden har bäst förutsättningar för tät blandad bebyggelse bör de prioriteras i Sjöstadens framtida utbyggnadsordningen.

STÄLLNINGSTAGANDEN

- Stadskärnan ska fortsatt vara den främsta platsen för shopping och upplevelser.
- Volymhandel prioriteras till Hedvägens- samt Ståstorps handelsområde medan detaljhandel prioriteras i stadskärnan.
- I planeringen av nya stadsdelar (så som Västra sjöstaden och Sjöstaden) är utgångspunkten att skapa en funktionsblandad bebyggelse som även stärker handeln i stadskärnan.
- Vid handelsområdena och utlämningsställen för internethandelsvaror är tillgängligheten med gång-, cykel- och kollektivtrafik angelägen.
- Hedvägens handelsområde (tidigare benämnt interhandelsområdet) minskas ner för att ge mer plats åt blandad bebyggelse.
- Vid planläggnings av större bostadsetableringar bör det utredas om det finns ett behov av dagligvaruhandel.

Ståstorps handelsområde

Hedvägens handelsområde

Kartan visar avgränsning för de två handelsområdena, Hedvägens handelsområde samt Ståstorps handelsområde.

STADSKÄRNAN

Stadskärnans utveckling har en stor betydelse för stadens dragningskraft. Både för att locka nya besökare och invånare men också får att kunna erbjuda trygga och vackra livsmiljöer som kan erbjuda ett varierat service- och upplevelseutbud till alla kommuninvånare. Handeln i innerstaden stärks av ett samlat upplevelseutbud. En blandning av kultur, handel och restauranger bidrar till den totala upplevelsen av staden.

Trelleborg stad har en mängd kvaliteter att bygga vidare på och utveckla. Unikt är stadens historia, Trelleborg är en av Skånes äldsta städer. Speciellt för staden är även närheten till vattnet men som dessvärre inte är tillgängligt för invånarna. Detta är något som kommunen jobbar aktivt för att förändra och som är en viktig del av arbetet med denna fördjupade översiktsplan.

Förtätning ställer krav på de offentliga miljöerna

Stadskärnan och närliggande områden till stadskärnan håller på att förtätas och kommer att förtätas under en lång tid framöver. Kommunens målsättning om att växa inifrån och ut med tät blandad bebyggelse kommer att innebära en naturlig utvidgning av stadskärnan samtidigt som den stärks med ökat befolkningsunderlag för befintlig handel och service. Framöver kommer detta också att ställa krav på att de offentliga miljöerna behöver utvecklas och stärkas. När staden förtätas är det av stor vikt att stadskärnan med torg, parker och offentliga miljöer kan utvecklas samt att ytor för rörelse och rekreation tillskapas.

Strategiska arbeten kopplat till stadskärnan

Ett flertal strategiska arbeten pågår för att stärka stadskärnan, bland annat pågår arbete med ett stadsmiljöprogram och ett kulturmiljöprogram. I stadsmiljöprogrammet sker en fördjupning av hur stadens offentliga rum ska förvaltas och utvecklas, med ett särskilt fokus på stadskärnan. Även arbete med att ta fram en varumärkesplattform pågår vilket är starkt förknippat med just stadskärnan. När utveckling av stadskärnan sker är det viktigt att bygga vidare på det som är unikt för staden. Historian, arkitekturen, kulturmiljön, personerna, verksamheterna och maten är några exempel av vad man kan lyfta i ett vidare arbete.

Kontor och arbetsplatser

En blandning av arbetsplatser och bostäder är en grundförutsättning för att skapa stadskvaliteter (se även avsnitt Stadens blandning). Arbetsplatserna bidrar till stadslivet genom att människor nyttjar stadens utbud i form av handel, restauranger och service. Moderna kontorslokaler är en viktig beståndsdel när stadskärnan växer.

För utveckling av kontor i Trelleborg är stadskärnan, med direkt närhet till stationen, det mest attraktiva området för lokalisering. Vid etablering av nya kontor eller besöksintensiva verksamheter är det av stor vikt att dessa planeras i närheten av god kollektivtrafik och service.



Stadskärnans avgränsning idag

Trelleborgs befintliga stadskärna sträcker sig i öst-västlig riktning från västra delen av Östergatan fram till Bryggaregatan i väster. I norr avgränsas den av spårvägen och i söder av Hamngatan.

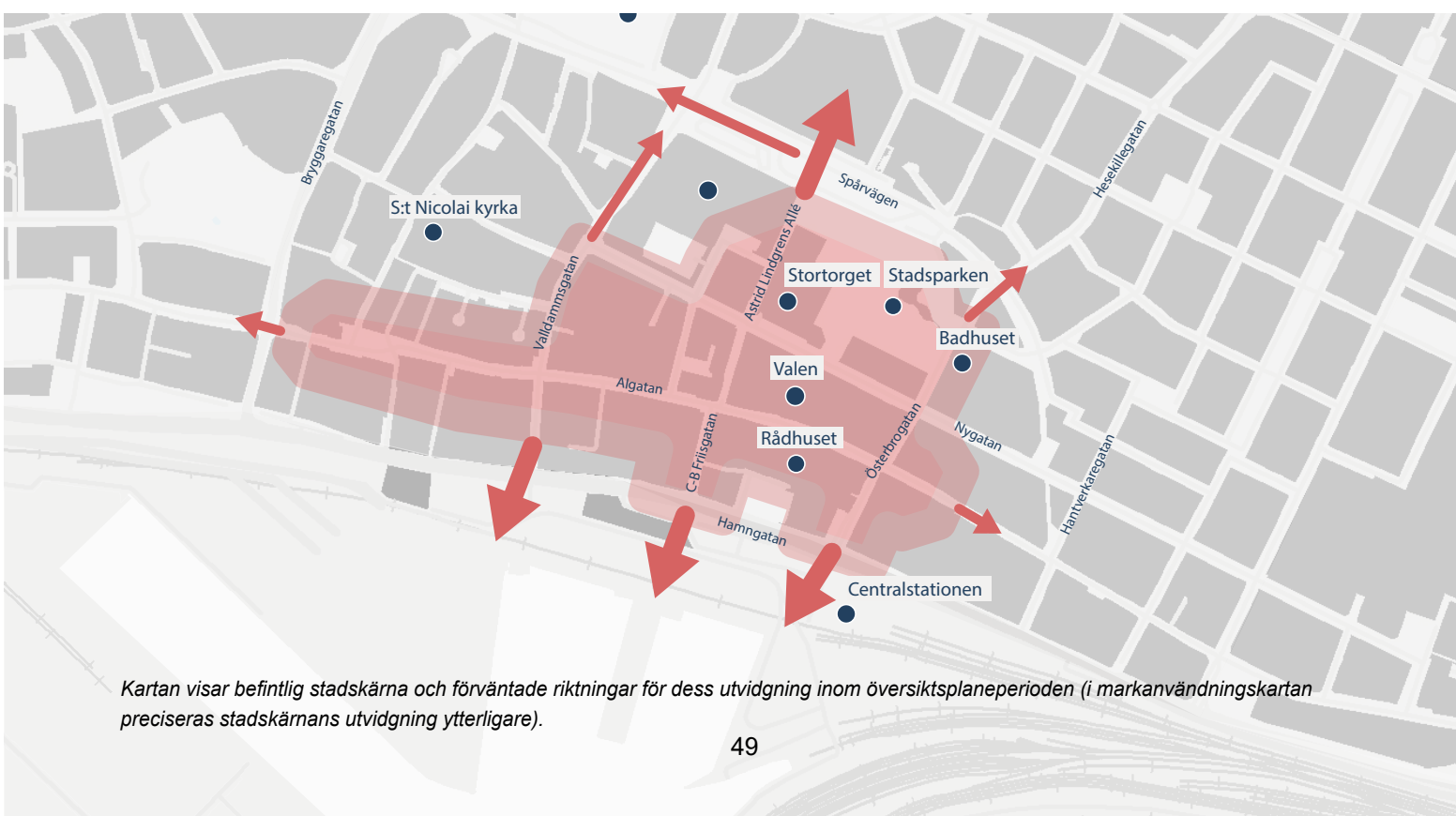
Handel är i huvudsak centrerad till Algatan och dess tvärgator samt Valen-gallerian. Viktiga målpunkter i och kring stadskärnan är centralstationen, Valen-gallerian, Algatan, stortorget, stadsparken och stråk vidare mot sjukhuset och Hedvägen.

Utvidgning av stadskärnan

Just nu pågår och planeras ett antal både mindre och större stadsbyggnadsprojekt inom och i angränsning till stadskärnan som kommer att påverka dess utvidgning och förutsättningar. En utvidgning av stadskärnan kommer till viss del ske norrut mot Övre och stadsparkskvarteren samt söderut mot Sjöstaden och vattnet (se även avsnitt Nya stråk och kopplingar i centrala Trelleborg). Dessa områden är viktiga att utveckla med tät blandad bebyggelse. Den pågående och framtida förtätningen av mindre områden i centrala Trelleborg kommer samtidigt att bidra till att stärka och utveckla stadskärnan genom exempelvis ett ökat befolkning-sunderlag.

STÄLLNINGSTAGANDEN

- Förutsättningarna för att handel och besöksnäringen i Trelleborgs stadskärna ska stärkas.
- Vid ny bebyggelse i stadskärnan eftersträvas levande bottenvåningar och gårdsmiljöer. Byggnader bör placeras i gatuliv med entréerna vända mot gatan.
- Funktioner som överlappar varandra i tid på dygnet och året bör blandas för att befolka staden både dag- och kvällstid.
- I planeringen av nya stadsdelar (så som Västra sjöstaden och Sjöstaden) är utgångspunkten att skapa en funktionsblandad bebyggelse som samtidigt stärker handeln i stadskärnan.



Kartan visar befintlig stadskärna och förväntade riktningar för dess utvidgning inom översiktsplanperioden (i markanvändningskartan preciseras stadskärnans utvidgning ytterligare).

VERKSAMHETSOMRÅDEN

STÄLLNINGSTAGANDEN

- Västra verksamhetsområdet utökas västerut för att öka tillgången till verksamhetsmark.
- Kommunen arbetar för att utveckla det östra industriområdet till ett Business center (BCT).
- Kunskapsintensiva verksamheter ska företrädesvis lokaliseras centralt i kollektivtrafikhärläge.
- Vid etablering av nya verksamheter ska tomterna inte göras större än vad verksamheterna kräver.
- Kommunen verkar för att godstransporter med järnväg ska vara möjligt från hamnen samt från Business center Trelleborg (BCT).



Västra verksamhetsområdet.

Inom den fördjupade översiktsplanens avgränsning finns två större verksamhetsområden utanför de centrala delarna av staden. Dessa benämns som Västra verksamhetsområdet och Östra verksamhetsområdet. Inom staden finns även ett verksamhetsområde vid Trelleborgs AB samt Trelleborgs hamn.

Västra verksamhetsområdet

Västra verksamhetsområdet är kommunens största verksamhetsområde både sett till yta och antalet arbetsställen. Här finns en blandad branschstruktur med dominans av handel, reparation och transport följt av tillverkning, byggverksamhet och kunskapsintensiv verksamhet. Ett typiskt företag är ett mindre företag med färre än 50 anställda och det finns en hög andel företag med noll anställda.

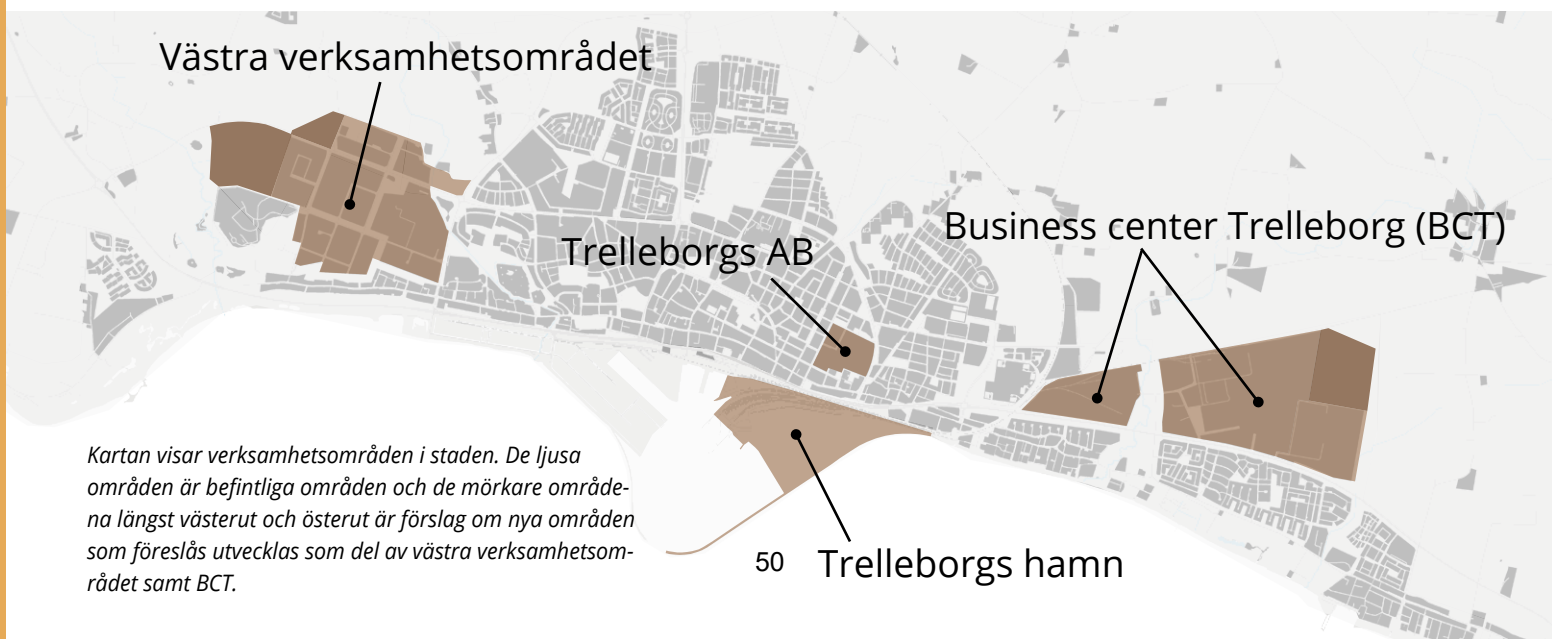
Området utgör en entré till Trelleborgs stad västerifrån och kan nås med cykel, kollektivtrafik och bil från hela staden. Området är en viktig länk mellan stadens centrala delar och rekreationsområdet kring Albäcksån. Genom området sträcker

sig Ståstorpsån som har potential att utvecklas till ett rekreationsstråk där jordbrukslandskapet binds samman med staden och havet. Delar av området är utpekade för framtida park- och naturändamål (norra deponin). Andra verksamheter är Sysavs återvinningscentral som kräver stora ytor vilket påverkar verksamhetsområdets framtida utvecklingsmöjligheter. Här ligger även kommunens avloppsreningsverk.

Hela området har stor potential att utvecklas då flertalet av fastigheterna inte utnyttjas optimalt.

Ny verksamhetsmark i Västra verksamhetsområdet

Det finns en efterfrågan på verksamhetsmark i Västra verksamhetsområdet. Kommunen vill därför utöka verksamhetsområdet västerut, både på söder och norra delen av Hedvägen. Detta område består idag av jordbruksmark. I ett framtida detaljplanearbete behöver över svämningsrisken utredas då området delvis ligger lågt och i närheten av Ståstorpsån.



Kartan visar verksamhetsområden i staden. De ljusa områdena är befintliga områden och de mörkare områdena längst västerut och österut är förslag om nya områden som föreslås utvecklas som del av västra verksamhetsområdet samt BCT.

Business center Trelleborg (BCT)

I östra Trelleborg ligger ett cirka 180 hektar stort område, ett område som idag kallas för östra verksamhetsområdet men som ska utvecklas till Business center Trelleborg (BCT). Området används främst som verksamhetsområde med verksamhetsutövare inom logistik och produktion och är idag storskaligt, till stora delar hårdgjort. I söder avgränsas området av riksväg 9, jordbruksmark i öster och norr samt järnvägen i väster. Området är främst anpassat för biltrafik och tunga transporter. I takt med att Trelleborgs kommun genomför en ny ringväg 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 attraktivt och funktionellt verksamhetsområde, med en blandning av storskaliga verksamheter och logistikföretag. BCT-området planeras även rymma produktion och förvaring av vätgas.

Området kring BCT kommer att utgöra en ny och viktigt entré till staden. I nord-sydlig riktning löper Dalköpingeån, vilket är ett unikt inslag i ett verksamhetsområde. För att ta vara på de rekreativa värdena verkar kommunen för att bilda ett naturreservat för naturområdet kring ån och även ner söder om väg 9.

När området utvecklas är det av stor vikt att kollektivtrafiken hit kan förbättras samt att goda gång- och cykelmöjligheter tillskapas.

Ny verksamhetsmark BCT - Kriminalvårdsanläggning

I juni 2020 skrev Kriminalvården och Trelleborgs kommun under en avsiktsförklaring, med syfte att det ska byggas en större anstalts- och häktesanläggning i kommunen. Etableringen kommer att leda till fler än 400 nya arbetstillfällen inom ett flertal yrkeskategorier. Trelleborgs kommun har tagit fram en detaljplan för en kriminalvårdsanläggning i anslutning till BCT.

Trelleborgs AB

Trelleborgs Industri AB bedriver en anläggning för produktion av gummi-material på fastigheten Orion 8 i Trelleborg. I anslutning finns även annan verksamhet så som till exempel Flint group.

Miljötillstånd

Trelleborgs AB har påbörjat ansökan om ett nytt miljötillstånd för att anpassa tillståndet till befintlig verksamhet.

Trelleborgs hamn

Utvecklingen av Trelleborgs hamn beskrivs i kapitlet om hamnen.

Tekniska anläggningar

Nordost om Trelleborgs stad har kommunen beslutat om att ta fram en detaljplan för ett nytt vattenverk. Vattenverket ska ersätta det befintliga för att kunna säkra den framtida dricksvattenförsörjningen. Vald placering har föregåtts av en lokaliseringsutredning.

Kommunen har även beslutat att utöka befintligt fjärrvärmeverk och arbetar med att ta fram en detaljplan för ett nytt fjärrvärmeverk.



UTBYGGNAD PÅ JORDBRUKSMARK

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

När jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse uppstår negativa konsekvenser för jordbruket på flera sätt. Dels i form av krav på skyddsavstånd till bostadsbebyggelse och dels för att åkrarnas areal blir mindre, vilket kan försvåra rationell odling. Den senare aspekten beror dock till stor del på vilken gröda som odlas på marken.

Ny blandad bebyggelse

Trelleborgs kommun har som målsättning att bygga inifrån och ut genom förtätning av blandad bebyggelse. En stor del av befolkningsutvecklingen sker därmed i staden. Inom staden sker ny bostadsbebyggelse som förtätning i huvudsak av redan bebyggda områden och genom omvandling av befintliga byggnader och områden. På så sätt hushålls med jordbruksmark. Endast ett mindre område om ca 0,6 ha föreslås att tas i anspråk för ny bostadsbebyggelse fram till 2035.

Verksamhetsområden

Utvecklingen av verksamhetsområden sker delvis genom förtätning och effektivare utnyttjande av befintliga områden, Västra och östra verksamhetsområdena (BCT). Till exempel är Västra verksamhetsområdet relativt ineffektivt utnyttjat och har stor

potential att utnyttjas mer effektivt. Dock har kommunen mindre rådhetsområde över Västra verksamhetsområdet då man endast äger lite mark.

En större utvidgning av verksamhetsområde föreslås i väster på jordbruksmark, vilket tar ca 22 ha i anspråk. I östra delen av staden tas mark för ny kriminalvårdsanläggning ca 40 hektar, varav 16 är detaljplanlagda för industriändamål sedan tidigare och resterande 24 ha pekats ut som ny verksamhetsmark i denna FÖP. Fjärrvärmeverk och vattenverk beräknas sammanlagt ianspråkta ca 4 ha jordbruksmark. Detta innebär negativa konsekvenser för jordbruksmarken då mark lämplig för livsmedelsproduktion går förlorad. Uppförande av fjärrvärmeverk, vattenverk, verksamhetsområde och kriminalvårdsanläggning bedöms tillgodose väsentliga samhällsintressen.

Handelsområden

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

Ringvägen

Stora delar av Östra ringvägen och Västra ringvägen anläggs på jordbruksmark. Hur stora ytor som tas i anspråk beror på detaljprojektering av kringytor, trafikplatser och underfarter/överfarter. Även kringområdena närmast vägen kan bli svårare att bruka rationellt.

Östra ringvägen placeras så nära järnvägen som möjligt för att minime-

ra fragmentering av jordbruksmarken. Dagvattendammar kopplade till vägen planeras på de restytor som inte kan undvikas så ingen ytterligare mark behöver tas i anspråk för detta. Intrånget i jordbruksmark för anläggning av Östra ringvägen uppgår till ca 25 ha, inkl. diken, slänter, dagvattenytor, samt gång- och cykelvägar. Av dessa upptar själva vägområdet cirka 17 ha. Restytor som uppstår, ca 8 ha, planläggs som gröna ytor. Inga jordbruksytor bedöms uppstå som inte kommer att kunna brukas. Läs mer under kapitlet Ringväg.

För Västra ringvägen pågår fortfarande utredningar kring exakt dragning. Oaktat sträckningen kommer en ny väg i detta läge innebära negativa konsekvenser genom att jordbruksmark (uppskattningsvis ca 7,5 ha) tas i anspråk för väg och kringytor samt att skiften fragmenteras och mindre jordbruksytor uppstår.

Föreslagna infrastruktursatsningar är dock av stor vikt för att skapa effektiva transportvägar för trafik till hamnen, förutsättningar för god stadsutveckling, öka tillgängligheten till kusten och bedöms tillgodose ett väsentligt samhällsintresse.

På sikt riskerar ringvägen att längs dess sträckning ge upphov till ökad attraktionskraft för verksamhetsetableringar, handelsetableringar och annan bebyggelse. Kommunens inriktning är att områden på jordbruksmark i anslutning till ringvägen inte ska tas i anspråk för nya etableringar på sikt.

Markanvändning jämfört med FÖP2025

Vid framtagandet av denna översiktsplan har ett antal områden som tidigare, i Fördjupning av översiktsplan för Trelleborgs stad 2025, var utpekade för ny bebyggelse på jordbruksmark tagits bort.

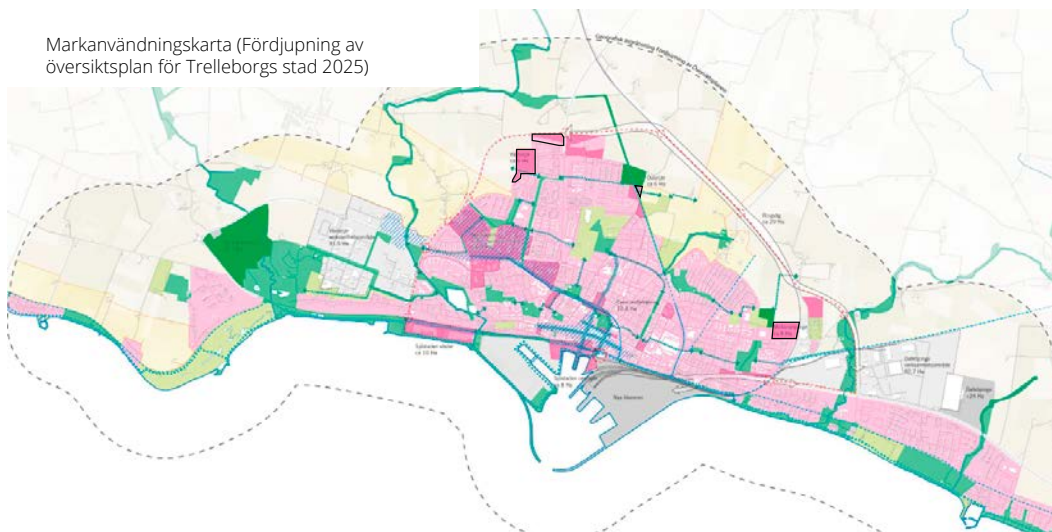
Av de områden som var utpekade i FÖP 2025:s markanvändningskarta har kommunen tagit bort: Väster jär, Mellanköpinge, delar av Öster jär och område söder om Västra ringvägen.

Totalt motsvarar dessa områden ca 16 ha jordbruksmark.

I Fördjupning av översiktsplan för Trelleborgs stad 2025 fanns även en karta som visade en framtida utblick. I den pekades möjliga framtida utbyggnadsområden efter år 2025 ut. Kartan var inte en del av planförslaget.

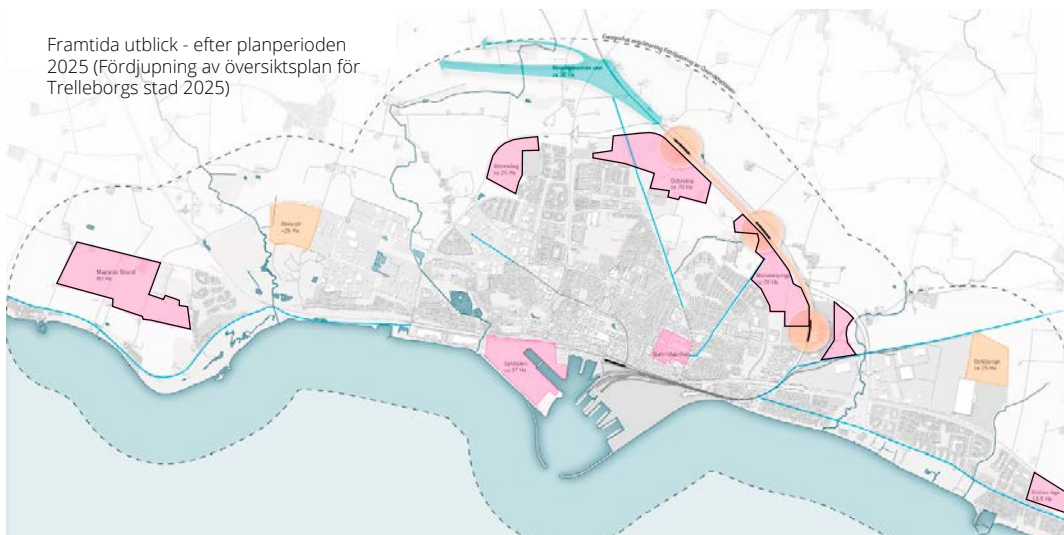
Områden som var utpekade i den framtida utblicken men som har tagits bort till denna översiktsplan är: Maglarp strand, Västervång, Östervång, Mellanköpinge och Gislövs läge. Totalt motsvarar dessa områden ca 250 ha jordbruksmark.

Markanvändningskarta (Fördjupning av översiktsplan för Trelleborgs stad 2025)



Markanvändningskartan visar befintlig markanvändning och kommunens viljeinriktning för kommunens utveckling i FÖP2025. Svartmarkerade områden har tagits bort i samband med framtagandet av denna översiktsplan.

Framtida utblick - efter planperioden 2025 (Fördjupning av översiktsplan för Trelleborgs stad 2025)



Kartan över framtida utblickar redovisar händelser som ligger längre fram i tiden och var inte en del av planförslaget inom planperioden. Svartmarkerade områden har tagits bort i samband med framtagandet av denna översiktsplan.

SKOLOR



I samband med att Trelleborgs stad växer ökar kraven på planering av skolor och förskolor. Detta är verksamheter som behöver stora ytor för att stimulera barnens lek och utveckling. Eftersom stadens bebyggelseutveckling i huvudsak sker genom förtätningen skapas därmed utmaningar för att framöver lokalisera tillräckligt stora ytor för skol- och förskolemiljö. Vidare finns det flera osäkerheter kring det förväntade behovet av skolor och förskolor i ett visst område. Eftersom bostadsbyggandet är marknadsstyrt är det svårt att veta när bostäder kommer att byggas och antalet barn som går i skola och förskola i ett område kan variera över tid.

Fysisk aktivitet

Det finns mängder av forskning som belyser hur miljön som barn vistas i påverkar deras utveckling och lärande. Barn är i behov av bra utemiljöer, miljöer som bland annat tillåter dem att på egna villkor skapa och utforma platser. Där nyfikenheten får spelrum och stimulerar till nya utmaningar samt lockar till fysisk aktivitet och lek.

Plan och bygglagen (PBL) syftar till att bland annat skapa jämlika och goda levnadsförhållanden och främja en hållbar samhällsutveckling. Lagstiftning PBL kräver att städer ska möjliggöra för tillräckligt stor friyta för lek och utevistelse för skola och förskola.

Riktlinjer för skolor och förskolors utemiljö

I dagsläget finns inga lagkrav på hur stora dessa friytor ska vara utan varje kommun har eget ansvar att ta ställning hur stora skolor och förskolors utemiljöer ska vara samt utformas. Nedan presenteras Trelleborgs kommuns nuvarande riktvärden för barns utemiljö i staden.

Förskola

30 kvm/barn.

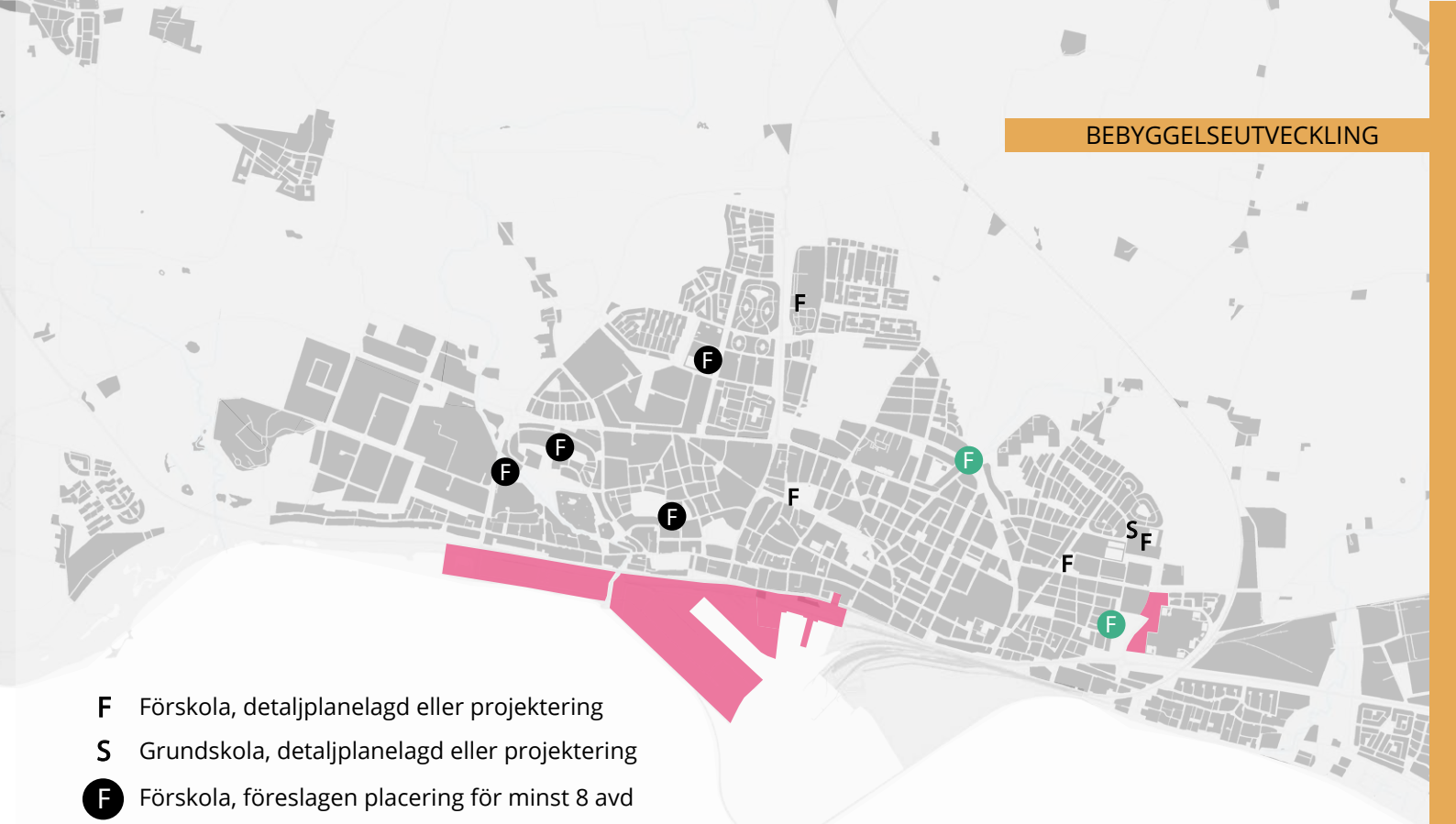
Där det finns närhet till lämplig park eller grönområde kan den egna gården minskas till 25 kvm/barn.

Skola

20 kvm/barn.

Där det finns närhet till lämplig park eller grönområde kan den egna gården minskas till 15 kvm/barn.

Kommunen har som ambition att komplettera ytkraven med riktlinjer gällande kvalitén på skolgårdarnas utemiljö.

- 
- F** Förskola, detaljplanlagd eller projektering
 - S** Grundskola, detaljplanlagd eller projektering
 - F** Förskola, föreslagen placering för minst 8 avd
 - F** Förskola, föreslagen placering för 6 avd
 - Utbyggnadsområde med behov av grundskola och/eller förskola

Förslag till lokalisering av nya skolor

Kartan visar föreslagna nya områden för skolor och förskolor, och områden som i dagsläget genom detaljplan planläggs för förskolor. Majoriteten av de föreslagna ytorna är på kommunägd mark. Förskolorna är planerade som relativt stora enheter (5000-8000 kvm). Två av de föreslagna förskolorna ligger inom mark som är detaljplanlagt för Allmänt ändamål eller Skola. Föreslagna ytor och antal förskolor utgår från förskoleenheter på cirka 6 eller 8 avdelningar, vid framtida planering kan storleken och antalet variera beroende på områdets förutsättningar.

Utbyggnadsområden

I kartan visas också de utbyggnadsområden (markerade med rosa färg) där befolkningsökningen i området genererar ett visst behov av förskola och/eller grundskola

Västra Sjöstaden

I Västra sjöstaden planeras det för en förskola med 6 avdelningar och en med 8 avdelningar.

Sjöstaden

Utifrån kommunens befolkningsprognos bedöms den nya bebyggelsen i Sjöstaden fram till 2035 generera ett behov av en ny grundskola. Långsiktigt, efter 2035, medför befolkningsökningen ett behov av ytterligare en grundskola.

Det bedöms finnas ett behov av förskoleplatser motsvarande 8 avdelningar innan 2035 samt ytterligare förskoleplatser motsvarande 16-24 avdelningar år 2045. Det kan även finnas behov av ytterligare förskoleplatser efter år 2045.

Fagerängen

I samband med utvecklingen av området kring Fagerängen kan det finnas behov av en förskola inom området. Alternativ lokalisering är vid Österlid där det finns utrymme för en förskola på 6 avdelningar. Frågan behöver bevakas vid ett eventuell framtida utvecklingsarbete.

Närhet till skola

Barn och unga ska ha nära till stadens skolor och förskolor. Kommunen föreslår platser för framtida förskolor i stora delar av staden, i befintliga stadsstrukturer och i nybyggda områden. I stadens centrala delar finns brist på större ytor för förskola. Där kan det framöver finnas behov av att planera för mindre förskoleenheter som lättare kan anpassas till den täta stadsstrukturen.

Samnyttja mark och lokaler

I takt med att städerna förtätas finns ett stort behov av att städerna använder sina resurser på ett effektivare sätt, genom att bland annat bli bättre på att samsas på ytor och samnyttja mark. Att samnyttja mark är ett av många verktyg i arbetet om att skapa en hållbar stad. Det finns mängder av positiva effekter som går att vinna genom att samnyttja staden resurser. Den främsta vinsten med samnyttjande är resurseffektivisering. Andra exempel på positiva effekter av samnyttjande är bland annat en ökad integration och skapande av mötesplatser.

Ett normalt år består av 365 dagar och det svenska skolåret pågår under 178 dagar, det betyder att många av kommunens skolor står oanvända under stora delar av året. Skolor, som oftast består av stora ytor, utnyttjar idag inte sin kapacitet till fullo året runt. Idag finns därmed lediga lokaler, idrottsplatser och andra ytor som skulle kunna nyttjas av andra aktörer eller allmänheten. Skolgårdar kan bland annat vara en resurs för elever och allmänheten på kvällar och helger, vilket kan ge ett mervärde.

Vidare kan förskole- och skolgårdens ytanspråk minskas ned något ifall den ligger nära en lämplig park eller grönområde. En ökad användning av parkmark innebär dock att slitage eller att störningar ökar vilket ställer särskilda krav på drift, skötsel och finansiering.



KULTUR OCH FRITID



LÄS MER!

- Kulturpolitisk strategi 2017-2020
- Idrotts- och fritidspolitiska mål
- Stadsmiljöprogram

Trelleborg har ett aktivt kultur- och idrottsliv. Här finns bland annat bibliotek, museum, konsthall, badhus och idrottsplatser.

Ett dynamiskt, inkluderande och engagerande idrotts- och fritidsliv samt kulturutbud är av stor vikt för Trelleborgs kommun och dess invånare. De positiva aspekterna av ett aktivt och meningsfullt liv påverkar hela samhället och folkhälsan. De mötesplatser som skapas är viktiga för många Trelleborgare oavsett ålder, kön, socioekonomisk bakgrund, etnicitet och funktionsvariation.

Kultur

Kultur är en unik kraft i samhället, något som i princip alla berörs av på olika sätt i sin vardag, på sin fritid, genom sitt arbete och vid olika skeden

i livet. Trelleborgs kulturinstitutioner bidrar starkt till att stadens attraktivitet. Ett rikt kulturliv kan bidra till att locka till sig såväl besökare som nya boende, samt tillgodose det behov som finns hos invånarna.

Kultur är inte bara en fritidsaktivitet för de som deltar i föreningar, inte heller bara ett medel för att uppnå t.ex. förbättrade skolresultat, ökad läsförståelse, integration mm utan också en stor professionell bransch. Kommunens egna institutioner består av biblioteken, Kulturskolan och Trelleborgs museer. Dessutom finns Stadsparkspaviljongen, Parken samt Kultur- och evenemangsenheten.

Kulturstråket

Kulturstråket lanserades i samband med framtagandet av kommunens



stadsmiljöprogram och är ett samlingsnamn för flera av Trelleborgs intressantare kultur- fritids- och arkitekturbegivenheter som är belägna någorlunda centrumnära och som enkelt kan knytas till ett långsgående stråk, ett pärlband av intressanta platser. Stråket innefattar även några parker och en kyrkogård. Med begreppet "kulturstråket" förväntas en ytterligare högre ambitionsnivå när det gäller stadsrummets utformning liksom valet och övervägandena när det gäller belysning, val av utrustning samt stadens golv.

Kultur i nya utbyggnadsområden

I utbyggnaden av nya områden är det av stor vikt att planera för kultur och publika målpunkter.

Trelleborg har en kulturpolitisk strategi där mål för bland annat kulturens roll i samhället tagits. Dessa är:

- I alla kommunala byggprojekt bör 1 % av byggprojektets budget avsättas till konstnärlig gestaltning.
- Kultur- och fritidsförvaltningen ska företräda och visa kulturmiljövärden i planeringsprocesser och öka intresset och förståelsen för konst och kultur som utvecklingsfaktor.
- Kulturnämnden ska ha en rådgörande roll vid planering av nya områden där nämndens verksamhet ska finnas.
- Vid nybyggnation och renovering ska hänsyn tas till behovet av mångfunktionella anläggningar.
- Öppna mötesplatser t.ex. replokalier ska skapas för barn och ungdomar där möten kan ske.

Nytt konserthus

Trelleborg saknar idag ett fullvärdigt konsert-, kongress- och kulturhus. Parken är kommunens enda kultur- och konferensanläggning. I arbetet med Sjöstaden föreslås ett nytt konserthus att planeras för inom stadsdelen samt att ytor för spontan kultur möjliggörs.

Föreningsliv

I Trelleborg finns ett aktivt föreningsliv, både av kultur- och idrottsintresserade. Den fria folkrörelsebaserade föreningsidrotten är stark i Trelleborg och mer än 100 idrottsföreningar finns i kommunen.

Trelleborgs rika föreningsliv täcker in allt ifrån konståkning och karate till tyngdlyftning och triathlon, elitidrottare till motionsidrottare, flickor såväl som pojkar, unga och pensionärer. I relation till andra kommuner har Trelleborg fortfarande en stor andel föreningsaktiva.

Det finns också en stor mängd föreningar som inte har idrottslig verksamhet som huvudsyssla och som bidrar till att skapa en meningsfull fritid för många barn, unga och vuxna. Det är viktigt att samverka med dessa föreningar och hitta vägar för dem att interagera med idrottsföreningar och att sätta fokus på det arbete de utför för folkhälsan.

STÄLLNINGSTAGANDEN

- Kommunen och Trelleborgs FF har tagit fram en avsiktsförklaring med syftet att utveckla Vångavallen till ett än mer attraktivt område för idrott, sport, hälsa och kultur.
- Kommunens har identifierat behov av bl.a. ny ishall och nytt badhus.
- Nytt konserthus föreslås placeras i Sjöstaden.
- Särskilt beakta målen som berör samhällsplanering i den kulturpolitiska strategin 2017-2020.

Utveckling av fritidsområden

I kommunen finns ett stort antal anläggningar för kommunens föreningar. Idag finns det föreningar som måste tacka nej till nya aktiva barn och unga eftersom det inte finns tillräckligt med tider för föreningen att träna på. Dessutom finns det en del anläggningar med dåligt underhåll och bristande faciliteter.

Kommunen har bland annat identifierat behov av ytterligare en ishall och ett nytt badhus samt att det framöver kan finnas ytterligare behov av ytor för träningsplaner.

Idrottsstaden

Kommunen, MACNAT Property AB (MTA), Hemsö Fastighets AB och Trelleborgs FF har tecknat ett markanvisningsavtal med syftet att utveckla Vångavallen-området till en än mer attraktiv plats. Kommunen har under 2022 även tecknat ett markreser-

vationsavtal med MTA och Hemsö Fastighets AB. Syftet är att utveckla området till ett modernt arenaområde med fokus på idrott, sport, hälsa och kultur.

Under 2022 har samhällsbyggnadsnämnden gett positivt planbesked för att detaljplanlägga området för ändamålen fotbollsarena, badhus, ishall, mobilitetshus, bostäder och centrumverksamhet. Kan även bli aktuellt med en ny skola. Planläggningen syftar även till att skapa goda och gena kopplingar inom området samt möjliggöra för rekreation för allmänheten.

Inom området finns en stor utvecklingspotential att minska barriäreffekten mellan omkringliggande områden samt ytterligare integrera västra och östra Trelleborg. Detta då det idag saknas tydliga kopplingar genom området i nord-sydlig riktning samt i

öst-västlig riktning mellan Klörupsvägen och Östervångsvägen.

Viktiga frågor att studera vidare i planarbetet är bland annat:

- Bebyggelse- och gatustrukturen i området
- Trafik, parkering och angöring
- Säkerställande av framtida behov av begravningsplatser
- Östervångsparkens utveckling och bevarande
- Barnperspektiv
- Föreningarnas behov

Eventuellt behov av ytterligare ytor för idrott och träning

I samband med att behov av ytterligare träningsplaner uppkommer, som inte inryms i FÖP:ens utpekade fritidsområden eller utvecklingsområden, kommer kommunen genomföra en lokaliseringsutredning för att utifrån verksamhetens behov identifiera lämplig plats.

Kommunen har i projektets inledning arbetat fram en översiktlig skiss för Idrottsstaden med förslag på lämpliga placeringar av olika funktioner och en översiktlig kvarters- och gatustruktur. Funktionernas placeringar och strukturen i området kan komma att ändras under projektets gång.

Rosa linjer illustrerar nya kopplingar genom området i nord-sydlig riktning samt i öst-västlig riktning mellan Klörupsvägen och Östervångsvägen. Skrafferat område visar utredningsområde för nytt badhus.



Utgångspunkter för lokaliseringsutredning

Vid lokalisering av nya anläggningar för idrott i staden är följande identifierade aspekter viktiga att beakta. Dessa ska ses som generella utgångspunkter för en kommande lokaliseringsutredning. Beroende på verksamhetens funktion kan även ytterligare bedömningsgrunder vara betydande för valet av plats.

Tillgänglighet

För att en idrottsplats ska uppfylla sitt syfte och främja folkhälsa bör den vara lokaliserad nära dem som är avsedda att använda idrottsplatsen. Särskilt för barn och unga är det önskvärt att anläggningarna ligger i nära anslutning till bostaden. Även för vuxna är det fördelaktigt om anläggningarna är nära deras bostad, men vuxna förväntas kunna ta sig till idrottsplatser på längre avstånd. Med ett stort upptagningsområde kommer fler av stadens invånare gynnas av etableringen.

Det är även betydande att det är lätt för alla att ta sig till anläggningen oavsett färdmedel. Särskilt viktigt att beakta är goda anslutningar för gående och cyklister samt god tillgång till kollektivtrafik.

Trygghet

Utöver avstånd till boendet är omgivningarna viktiga för att idrottsplatsen ska användas. Belysning, upplevd trygghet i närområdet och ovan nämnda goda kommunikationer är faktorer som kan påverka tryggheten och nyttjandet av platsen.

Markens nuvarande användning

En särskilt viktig befintlig markanvändning att beakta är jordbruksmark. Enligt miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark enbart tas i anspråk om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och om detta behov inte kan tillgodoses på annan plats. Vid val av lokalisering ska redan ianspråktaga platser prioriteras före områden som består av jordbruksmark.

Samlokalisering

Det är positivt om det finns närliggande faciliteter som går att samordna, t.ex. omklädningsrum, service, parkering osv.

KULTURMILJÖ



Trelleborg är en av Skånes äldsta städer och nämns i skrift redan år 1257, men även innan detta förekom viss bosättning på platsen. I den medeltida kärnan kring Gamla Torget finns en av Sveriges äldsta gator, Bryggaregatan. Trelleborg har länge haft stor potential tack vare omlandet med den goda åkerjorden på Söderslätt samt havet som har möjliggjort för fiske, handel och sjöfart. Kommunen har alltsedan förhistorisk tid varit attraktiv för även odling och bosättning. Som Sveriges sydligaste stad har Trelleborg ett strategiskt läge som gör att orten historiskt sett har varit viktig för resande och handel. Under 1700-talet och framåt utvecklas Trelleborg genom företagsamheten hos köpmän och entreprenörer, trots indragna stadsrättigheter. Både hamn och järnväg var från början privata initiativ som senare förstatligades. Som knutpunkt för järnväg och hamnläge utvecklas Trelleborg kraftigt under det förra sekelskiftet för att i slutet av 1900-talet förändras från en industristad till en stad med flera typer av verksamheter. Trelleborg har en rik kulturmiljö och en spännande historia som präglats av tidstypiska stadsbyggnadsideal och ekonomisk utveckling, såsom framväxandet av bland annat köpmansgårdar, tegelbruk, industrier och hamn, till dagens planering för ett attraktivt kustnära boende.

Bebyggelsen i Trelleborg

Bebyggelsen i Trelleborg är varierande såväl gällande ålder som gällande arkitektur och funktion. Trots den heterogena karaktären, är bebyggelsen ändå genomgående sammanhållen och stadsmässig. Vid 1900-talets mitt

rådde, liksom i flertalet andra svenska städer, en omfattande rivningsvåg och många äldre byggnader ersattes av nybyggen i en modernistisk stil. Arkitekturidealen varierar över tid och som exempel kan generellt sägas att byggnader från sekelskiftet 1900 är detaljrika medan byggnaderna från mitten av 1900-talet är mer lågmälda i sitt uttryck, med subtila dekorativa inslag såsom glaserat kakel eller mosaik. Vanligt förekommande i Trelleborg är de många trekantiga burspråken, och trappgavlar med inspiration från den medeltida bebyggelsen. Det är sannolikt en medveten hänvisning till nordtysk arkitektur. Rött tegel och putsade fasader är signifikanta inslag och återfinns hos många byggnader, och även en del byggnader från 1980-/90-talet uppvisar historiserande arkitekturelement. De centrala delarna av staden är generellt gröna med flera parker och gator som inramas av alléer.

Stadskärnan

Trelleborgs stadskärna består av en varierad bebyggelse från 1800-talet och fram till nutid. Merparten av bebyggelsen stammar dock från 1900-talet, med en övervikt kring seklets mitt. Den äldsta bebyggelsen är till stora delar lokaliserad utanför stadskärnan, längs de gamla in- och utfartsvägarna där en typisk randbebyggelse av gatehus och fiskarhus återfinns. Fina och karaktäristiska bostadsområden, typiska för sin tillkomsttid, finns vid Österlid, Akka, Barnängen, Granlunda, Katteback och Hallabacken. Bebyggelse typisk för fiskelägen med låga gatuhus finns i Skåre, Friheden, Östra Stranden, Åhus och Gislövs läge.

Trots de många rivningarna och bilden av Trelleborg som en stad där stora delar av bebyggelsen tillåts försvinna, finns det många byggnader och miljöer med kulturhistoriska värden runt om i Trelleborg. Som exempel kan nämnas de medeltida kyrkorna, Gamla Lasarettet, Ångvarnens magasin, Järnvägsstationen, Post- och telegrafbyggnaden, kyrkogårdarna, den så kallade bankahörnan och flera välbevarade och tidstypiska områden med olika slags småhus. Ofta samverkar bebyggelsen med omkringliggande grönska som bidrar till kulturmiljön.

Av modernare bebyggelse kan särskilt två flerbostadshus byggda för Trelleborgshem nämnas, dels deras första byggnad vid Västergatan, kvarteret Katten och huset vid korsningen Hedvägen-Valldammsgatan, kvarteret Husaren.

Stadens offentliga rum

Stadens viktigaste mötesplatser har av tradition varit torget, särskilt det som idag kallas Gamla Torget. Här har stadens brunn funnits och här bedrevs under lång tid torghandel. Torgen har varit stadens största offentliga rum och har därför också varit den punkt där man samlats för olika typer av möten och evenemang.

Folkets park nordväst om stadsparken grundades 1897 och är stadens äldsta park, den var från början en samlingsplats för arbetarrörelsen. Här finns även ett folkets hus samt en scenbyggnad som sommartid används för utomhusteater. Parken kompletterades 2011 med en skateboardpark och är än idag en betydelsefull mötesplats.

En annan mötespunkt med särskilt identitetsvärde är stadens idrotts-

plats, Vångavallen. Anläggningen har en 80-årig kontinuitet, vilket är en betydande ålder i idrottshistoriska sammanhang. Öster om staden finns två andra värdefulla mötesplatser kopplade till fritid, Dalabadet och Nybostrand, två miljöer som kanske främst nyttjas sommartid men med en omisskännlig folkhemskaraktär. Det finns också många mötesplatser kopplade till föreningsliv och folkrörelser, två av de äldsta och med stora kulturhistoriska värden är Frälsningsarméns lokal vid Hantverkaregatan samt IOGT-NTO:s föreningshus vid Måsgränden på Östra stranden. Fler exempel på välgestaltade platser i staden är Kapellplan, Barnängen och Trekantsplan. Dessa är utformade som ett mellanting av park och torg.



Kartan visar förslag till stadsplan framtaget 1914-1915.



LÄS MER!

- [Kulturmiljöer i Trelleborg](#)
- [Natur- och kulturmiljöplan 2010](#)
- Kulturmiljöutredning tillhörande fördjupad översiktsplan för Trelleborgs stad 2025.

Stadens grönska ur ett historiskt perspektiv

De äldsta parkerna i Trelleborg är Folkets park som tidigare nämnts, och Stadsparken. Båda är tillkomna i samband med industrialiseringen i slutet av 1800-talet och belägna i stadskärnans utkant. Stadsparken är idag ett attraktivt mål med sina många olika fågelarter, fågeldammar och en es-trad, och inte minst sitt centrala läge. Parken är även utsmyckad med konst av bland annat Ralf Borselius och Axel Ebbe. Samtida med dessa två parker, eller från 1900-talets början, är flera av stadens alléer: Hedvägen, Skyttsgatan, Nygatan, samt den påkostade S:ta Gertruds väg och Frans Malmrosgatan.

Grönområdena kring Trelleborg och vid Gissebergshejdan och det lilla grönområdet vid kyrkan, samt stadens två begravningsplatser (Västra kyrkogården och Norra kyrkogården), är viktiga grönstrukturer med stora kulturhistoriska värden. Alla har olika karaktär och har tillkommit genom olika bestämmelser, beslut och för olika ändamål. På så vis representerar de olika stadsplaneideal, ideologier och epoker. Golfbanan i västra delen av Trelleborg är anlagd år 1963.

Lagstiftning

Skydd i PBL

Byggnader och bebyggelseområden kan enligt Plan- och bygglagen (PBL) vara antingen av allmänt värde eller av särskilt värde, PBL 8 kap 17 § respektive PBL 8 kap. 13 §. En byggnad som är särskilt värdefull enligt PBL får inte förvanskas, medan en byggnad som är allmänt värdefull får förändras om det görs varsamt och med hänsyn till byggnadens karaktärsdrag. Vilka åtgärder som får utföras

på en byggnad kan därför delvis bero av det värde en byggnad eller ett bebyggelseområde bedöms ha.

Kommunala skydd

I en detaljplan kan en byggnad förses med skydds- och varsamhetsbestämmelser. Dessa kan tex innebära att byggnaden inte får rivas, eller att underhåll skall ske med ett visst material. På så vis kan kulturhistoriska värden säkras, samtidigt som det blir tydligt för fastighetsägaren vilka förutsättningar byggnaden har.

Områdesbestämmelser, som innebär en utökad bygglovsplikt, berör en knapp handfull områden inom den fördjupade översiktsplanens geografiska begränsningar. Områdesbestämmelserna syftar till att bevara respektive bys specifika karaktär.

En byggnad eller ett bebyggelseområde kan också vara identifierat som kulturhistoriskt värdefullt genom en inventering. Detta innebär inget egentligt skydd utöver PBL men visar hur kommunen bedömt den aktuella bebyggelsens värden, och därmed också hur den skall hanteras i tex bygglovsärenden.

Andra skydd

Fornlämningar, byggnadsminnen och kyrkliga kulturminnen regleras i Kulturmiljölagen. Länsstyrelsen och riksantikvarieämbetet handlägger ärenden som rör dessa.

Riksintressen regleras i Miljöbalken. Inom området för den fördjupade översiktsplanen berörs två riksintressen för kulturmiljö. Länsstyrelsen övervakar att kommunen tillgodoser dessa i sin planering.

Länsstyrelsen har tagit fram ett omfattande kulturmiljöprogram för Skåne. Programmet syftar till att lyfta fram värden och miljöer, och ger en indikation kring vilka områden som bör bevakas extra noga. Programmet innebär dock inget utökat juridiskt skydd.

Byggnader med skydd i detaljplan

Endast ett begränsat antal byggnader är i dagsläget försedda med skydd i detaljplan, exempelvis Centralstationen, Posthuset och Skyttsgården. Hur tydliga och tillämpbara skydden är, varierar beroende på detaljplanernas ålder och formuleringarna i dessa. Att en byggnad försetts med skydd i detaljplan är dock i sig en tydlig indikator på att byggnaden är att betrakta som särskilt värdefull.

För att få bättre överblick över vilka byggnader som bör förses med skyddsbestämmelser behöver bebyggelsen inventeras och värderas utifrån ett kulturhistoriskt perspektiv. Detta arbete har påbörjats och kommer leda till en tydligare bild av stadens kulturhistoriskt värdefulla bebyggelse, samt behovet av att skydda densamma. Märk väl att byggnader inte behöver vara på förhand inventerade för att ha ett särskilt värde, utan att detta kan komma att identifieras i samband med lovprövning.

Exempel på byggnader som redan bedömts vara särskilt värdefulla enligt PBL och som ändå saknar befintligt skydd är bland annat det gamla vattentornet, rådhusets äldsta del, badhuset och Axel Ebbes konsthall.

Pågående arbete med kulturmiljöer

En omfattande kulturmiljöutredning för Trelleborgs stad togs fram 2012. Denna utgör fortfarande ett bra stöd gällande information om stadens kulturmiljöer och bör därför även framgent användas vid behov av kunskapsinhämtning.

Sedan 2017 då kommunen fick en egen byggnadsantikvarie har arbetet med att värna Trelleborgs kulturmiljöer blivit mer implementerat i stadsplaneringen. Det pågår ett aktivt arbete med att genomföra en kulturhistorisk inventering och karaktärisering av bebyggelse i hela kommunen, samt att ta fram en digital plattform kallad Kulturmiljöer i Trelleborg.

Inom detta arbete kommer delar av bebyggelsen att inventeras och värderas utifrån PBL. Syftet med arbetet är att identifiera värdefulla kulturmiljöer samt att utgöra ett underlag som kan ligga till grund vid lovprövning. Arbetet är på så vis tänkt att både vara kunskapsförmedlande, och underlätta vid framtida förvaltning och utveckling av Trelleborgs bebyggelse och kulturmiljöer.

Fornlämningar

På ett flertal platser runt om i kommunen finns registrerade fornlämningar i form av bland annat bytomter, boplatser och gravar. I samband med detaljplanering kan arkeologiska insatser behövas för att hantera dessa.

STÄLLNINGSTAGANDEN

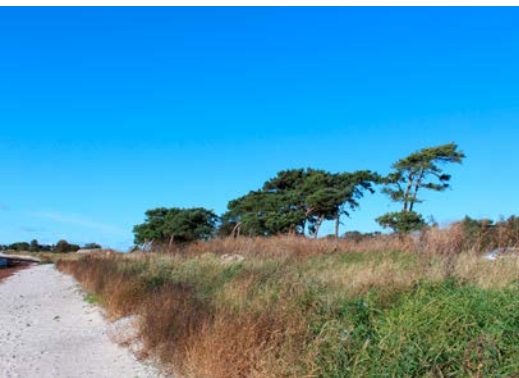
- Kulturmiljöer, byggnader och landskap ska vid behov inventeras vid planläggning.
- Ny bebyggelse ska ta hänsyn till befintlig stadsstruktur, skala samt bebyggelse så att kulturvärden bevaras, förstås och förstärks. Det som förändras eller som byggs nytt ska ta hänsyn till platsens förutsättningar.
- Rivningar inom stadskärnan tillåts med stor restriktivitet
- Val av fasadmateriäl och färgsättning av byggnader ska ta hänsyn till och anpassas till byggnadens och platsens förutsättningar.
- Grönstrukturen är ett viktigt element i stadens kulturmiljö och ska så fortsatt vara.
- Gällande fornlämningar så kan arkeologiska insatser behövas vid detaljplanläggning.



GRÖNA & BLÅA STRUKTURER

GRÖNA OCH BLÅ STRUKTURER

Trelleborgs gröna och blå värden består till stora delar av kustnära strandängar vid öppet hav, småsjöar och våtmarker i slättens öppna jordbrukslandskap, små men värdefulla skogsbestånd och de sydligaste delarna av ett spännande böljande backlandskap som för tankarna till senaste istidens avsmältning. Stora öppna vyer är ett kännetecken för naturen i Trelleborgs kommun. Det öppna havet sätter ton med fridfullt lugn, stilla bris eller stormande vågor. De öppna jordbrukslåtterna berättar om våren, sommaren, höst och vinter genom att tydligt ändra färg från bruna jordar till solgul raps och mognande sädesfält.



LÄS ÄVEN!

- [Information om Trelleborgs natur och kulturområden](#)
- [Naturplan för Trelleborg](#)
- [Natur- och kulturmiljöplanen för Trelleborgs kommun](#)

Viktiga naturtyper i kommunen - Skog och träd

Trelleborgs kommun domineras av jordbruksmark och inslaget av skogar och träd är begränsat. Mer omfattande skogar finns endast i den norra och nordöstra delen av kommunen. Här finns dock flera fina och artrika skogsmiljöer, ofta bokdominerade. Skogslandskapet i denna del av kommunen är utpekat som vädetrakt för boksksarter av Länsstyrelsen och är även ett mycket omtyckt friluftsområde. I övriga delar av kommunen saknas större sammanhängande skogar och det finns i övrigt främst små och ofta mer isolerade skogsbestånd, alléer, parker, kyrkogårdar eller enstaka träd som utgör de trädbärande miljöerna. Dessa har dock ändå ett värde för många arter, också för en del sällsynta och mer krävande.

Ängs- och betesmarker

Det finns ett antal ängs- och betesmarker med stor artrikedom och hotade arter i kommunen och de flesta finns nära kusten. Betade eller slåttade marker har ofta en mycket artrik flora av både kärlväxter och svampar. Även insektsfaunan är rik med fjärilar, steklar och skalbaggar av olika slag.

Kustmiljöer

Längs med kusten finns flera intressanta och biologiskt värdefulla biotoper samt mycket höga rekreativa värden med ett stort antal besökare under framför allt sommarmånaderna. Biotoperna utgörs av stränder, sanddyner och en ofta speciell flora och fauna i anslutning till dessa. Här ingår även kustnära vatten som kan fungera som uppväxtmiljö för många

vattenlevande arter men också som viktig ledlinje för migrerande djur.

Sandmiljöer

Det finns en stor mångfald av arter i sandiga miljöer som gamla täkter, sandiga betesmarker och sandiga vägsränningar. I Trelleborg utgör Maglarps sandtag en unik miljö med ett stort antal mycket sällsynta arter av i första hand insekter. Det gamla sandtaget är i dag naturreservat med en skötselplan som ska gynna de sandlevande arterna. Det finns även långa sträckor med strandnära sandmiljöer. Dessa kan i vissa fall vara värdefulla för såväl växter som insekter men för insektsfaunan är de ibland alltför vindexponerade.

Sjöar, vattendrag och småvatten

Stora delar av Skåne har tidigare dränerats på vatten i jakten på åkermark. Idag finns endast en spillra kvar av såväl vattenmiljöer som de arter som är knutna till dessa vilket innebär att dessa miljöer alltid bör ses som värdefulla. Vattendragen är i de flesta fall påtagligt påverkade av övergödning från jordbruket och från förändringar då vattendragen rensats, rätats, kulverterats eller påverkats med vandringshinder för fisk och bottenfauna. Nu satsas stora resurser på att restaurera och återskapa både rinnande vatten och andra vattenmiljöer i både Skåne och andra delar av landet.

I Trelleborgs kommun förekommer endast ett mindre antal sjöar och större våtmarker medan små våtmarker förekommer rikligt. I Trelleborgs vattenmiljöer finns ål och öring (rinnande vatten) flera arter

groddjur, vattenlevande insekter och fåglar. Flera vattendrag av varierande storlek rinner genom kommunen och mynnar i havet längst i söder. Till de mer framträdande vattendragen i kommunen hör Fredshögsbäcken, Albäcksån, Ståstorpsån, Dalköpingeån, Gislövsån, Äspöån och längst i väster Tullstorpsån (där ett restaureringsprojekt nu pågår). Några vattendrag är utpekade som särskilt värdefulla. Även den marina miljön är mycket värdefull för en lång rad organismer.

Naturreservat och riksintressen

Inom den fördjupade översiktsplanens avgränsning finns tre naturreservat och ett riksintresse för naturvård samt riksintresse för friluftsliv.

Dalköpinge ängar

Dalköpinge ängar är kommunens

äldsta naturreservat. läs mer om reservatet på kommande sida.

Maglarps sandtag

Maglarps sandtag är en bevarad del av ett gammalt sandtag. Sandtaget innehåller en av Skånes största kolonier backsvalar. Mikroklimatet, sanden, örterna, salixen och solinställningen på omgivande vallar skapar specifika och goda förutsättningar för många insekter. I samband med inventeringar i sandgropen har mycket sällsynta arter av solitära bin och insekter påträffats. Bland annat har man funnit nordvästra Europas enda kända population av flodsandbi här.

Fredshög - Stavstensudde

Fredshög-Stavstensudde är ett marint reservat som omfattar drygt tusen hektar havsområde, men även

inkluderar två hektar land. En mängd olika fiskarter trivs i reservatet, bland annat ål, torsk, tånglake och skrubbskädda och havsöring. Här finns blåstångsskogar och ålgräsängar som är viktiga för det marina livet då de fungerar som barnkammare för de uppväxande fiskarna.

Riksintressen

Riksintresse för naturreservat är Måkläppen-Limhamnströskeln samt finns riksintresse för friluftsliv. Läs mer om dessa i kapitlet om riksintressen.



STADSNÄRA NATUR

Grönstruktur i tätbebyggda områden

I Boverkets rapport Bostadsnära natur (2007) nämns tre aspekter som bör beaktas i den fysiska planeringen för att säkra grönstrukturen i tätbebyggda områden:

- **Tillgång** - den faktiska resursen som bostadsnära natur utgör.
- **Nåbarhet** - den faktiska och upplevda tillgängligheten till denna natur.
- **Kvalitet** - den bostadsnära naturens storlek, innehåll och värden.

Dessa tre aspekter bör alla beaktas i den fysiska planeringen men kan få olika utrymme beroende på landskapets förutsättningar. I exempelvis innerstaden där tillgången på parker och grönområden kan vara begränsad på grund av tät bebyggelse, blir kvaliteten och nåbarheten desto viktigare. I slättbygd däremot, där både tillgång och nåbarhet är begränsad blir det viktigt att öka tillgången genom att utveckla nya områden eller anlägga ny natur men också arbeta med grönstråk och nätverk ut i landskapet.



Trots att städerna ofta domineras av bebyggelse och hårdgjorda ytor av olika slag har även tätorterna sin biologiska mångfald. Särskilt värdefulla är äldre parkmiljöer, kyrkogårdar och alléer, men också gamla trädgårdar och vattenmiljöer. Parker har ofta betydligt fler äldre träd än vad som annars finns i det omgivande landskapet på Söderslätt. På träden finns förutsättningar för arter som kräver äldre träd med grov bark, håligheter och skador. I parkerna men också i trädgårdar och på kyrkogårdar finns ofta ett rikt insektsliv som bidrar med pollinering av fruktträd, bär och andra växter, en mycket betydelsefull ekosystemtjänst

För de kommunmedborgare som bor i eller i närheten av staden så fyller den tätortsnära naturen en viktig roll för rekreation, motion och upplevelse. Områdena är även betydelsefulla för biologisk mångfald, omhändertagande av dagvatten och för sin förmåga att verka temperatursänkande. Att säkerställa att dessa områden bevaras vid förtätning och i den fysiska planeringen är därför av högsta vikt.

Begreppet tätortsnära natur tar sin utgångspunkt i bostaden - den tätortsnära naturen ska vara möjlig att nå till fots från bostaden. I forskning har gränsvärdet för hur långt man är beredd att ta sig från sin bostad visat sig vara 300 meter. Därför betraktas bostadsnära natur som de gröna områden och ytor som kan nås 300 meter från bostaden. Den tätortsnära naturen kan vara både kommunalt och privat ägd och omfattar således

bostadsgårdar, parker, årum genom bebyggelsen, kolonilottsområdet, ut till skogen och beteslandskapet i tätortsranden. Den tätortsnära naturen är viktig för de flesta människor i tätorterna men är extra viktig för vissa grupper såsom barn, äldre, sjuka och personer med funktionsvariation som inte har möjlighet att förflytta sig så långt på kort tid.

Artskyddsförordningen

Vissa växt- och djurarter är fredade och har ett starkt skydd som regleras av artskyddsförordningen (2007:845). I bilagor till förordningen framgår vilka arter som omfattas av skyddet. Inte bara arten utan också de miljöer som en skyddad art är beroende av för sin livscykel, är skyddade. Det krävs dispens att exploatera i områden som hyser arter som omfattas av artskyddsförordningen. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) kan behöva upprättas i de fall där detaljplaner berör arter som skyddas enligt artskyddsförordningen.

REKREATIONSOMRÅDEN OCH PARKER

Albäck

I Trelleborgs kommun finns i dagsläget bara ett område som kan definieras som tätortsnära rekreativsområde, Albäcksområdet. Albäcksområdet ligger i direkt anslutning till Trelleborgs tätorts västra avslutning mot jordbrukslandskapet. Det är nåbart med lokalbuss och cykel via cykelvägar. Området har idag flera entréer, dels vid Stavstenvägen, dels vid drivmedelsstationen vid Maglarpsrondellen och dels vid Åkerjordsvägen.

Albäcksområdet består av en äldre del med uppvuxen skog, ett våtmarksområde kring Albäcksån, betesmarker och ett större, nyanlagt skogsområde. Genom området löper en fem kilometer lång motions- och promenadslinga som är belyst kvällstid. I området finns sittplatser och grillplatser samt en enklare äventyrslekplats. Det betade våtmarksom-

rådet hyser ett rikt fågelliv som kan beskådas från fågeltornet.

Den föredetta soptippen, som håller på att sluttäckas, kommer sannolikt också att inlemmas i friluftsområdet vilket kan ge ytterligare möjlighet till nya funktioner. Utifrån planeringsperspektiv är det viktigt att bestämma rekreativsområdets avgränsning mot industriområdet i öster inklusive det före detta soptippsområdet.

Även avgränsningen mot åkermarken i nordost behöver slås fast.

Dalköpingeåns naturområde

Samhällsbyggnadsnämnden tog den 27 september beslut, dnr SBN 2018/153 att ge samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att bilda ett naturreservat vid Dalköpingeån. Området sträcker sig från stranden i söder genom verksamhetsområdet i norr om väg 9 och ända till Engel-

brektsgatan i norr. Exakt avgränsning för det nya området är inte helt fastställt än, bland annat beror avgränsningen på att en detaljplan söder om väg 9 delvis behöver upphävas till förmån för naturreservatet.

Inom arbetet med bildandet av naturreservatet har kommunen inventerat områdets flora och fauna. Man har gjort flera intressanta fynd, bland annat den sällsynta arten sydpipistrell. Andra fladdermusarter är trollpipistrell, nordfladdermus samt dvärgpipistrell. Flera naturvårdsarter av insekter (mindre blåvinge, sexfläckig bastradsvärmare och vädssandbi) har återfunnits på platsen. Även Myskbock finns som är en rödlistad långhornig skalbagge. I området finns 45 arter av lavar på bark eller ved, bla den vackert gula väggslaven. Bland mossor noterades 23 olika arter bl a cypressfläta.



Ambitionen är att naturreservatet ska vara bildat under 2023.

Sumpen och ny strand

I samband med utveckling av Västra Sjöstaden finns en ambition att skapa en tydlig entré från väster, som genererar intresse och nyfikenhet för Trelleborgs stadsutveckling. Projektet benämns Västra entrén och omfattar bland annat gamla småbåtshamnen och våtmarksområdet Sumpen. Målsättningen är att förstärka, värna om och utveckla platsens naturvärden och att aktivt arbeta för ett stadsnära våtmarkslandskap med både höga upplevelsevärden och höga ekologiska värden. Kommunens har även som ambition är att tillskapa en strand i södra delarna av området. Platsen ska utvecklas med hänsyn till både människa, miljö och natur i syfte till ett attraktivt besöksmål för både kommunens invånare och

turister. Värden som har identifierats i naturvärdesinventeringen och artskyddsinventeringen är viktiga att beakta och utveckla.

Norra rekreatiomsområdet

Sommarfrids koloniområde skulle tillsammans med närliggande jordbruksmark, det så kallade Heskilleområdet, kunna utvecklas till ett mindre, framtida tätortsnära rekreatiomsområde. Möjligheterna för detta utreds just nu av kommunen.

Utvecklings av stadsdelsparker

Stadsdelsparken bör helst inte ligga längre än 500 meter från bostaden och bör ha en yta på minst fem hektar. Trafiklederna i Trelleborgs tätort (väg 9, väg 108, Hedvägen, Glasbruksvägen) ger en tydlig struktur till staden och delar in den i fem tydliga stadsdelar, i vilken det bör finnas en stadsdelspark i varje, för att klara

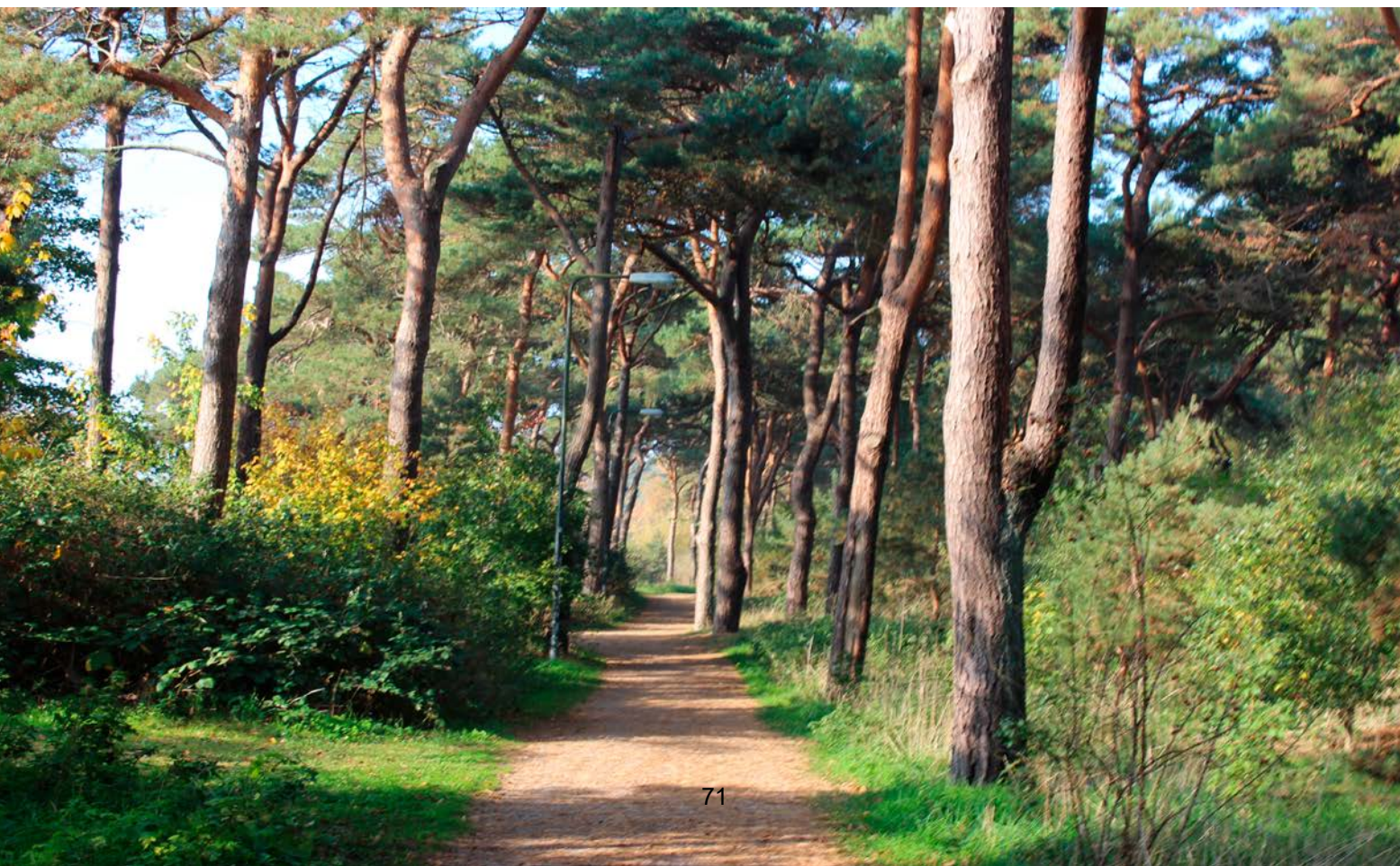
tillgänglighets- och närbarhetsmålet till en större park.

Flaningen

I Trelleborgs sydvästra del ligger större delen bebyggelse inom femhundra meters radie till Flaningen som avgränsas av Ståstorpsån. Flaningenområdet utgörs av en större och en mindre grund vattenspegel, omgiven av glest trädbeklädda gräsytor, mindre trädpartier (lundar) samt ett stråk av gång- och cykelvägar. I vattnet finns ett rikt fågelliv. Flaningen är en del av det rekreatiomsområde som håller på att utvecklas längs med Ståstorpsån, från Sjöstaden i söder till Åmossarna i norr.

Östervångsparken

I Trelleborgs tätorts nordöstra del finns Östervångsparken, sammanhängande med Norra kyrkogården och fotbollsplanerna kring Vånga-



vallen. Inom denna del finns också flera koloniområden. Östervångsparken används vid olika event, exempelvis idrottsevenemang och midsommarfirande samt för träning av motionärer. I parken finns många olika träd- och buskarter samt några perennplanteringar vilket bidrar till artrikedomen.

Malörtsparken

Malörtsparken ligger mellan Akka-husen och villabebyggelsen väster om Köpingegatan. I denna park finns generösa gräsytor där fotboll spelas, en boulebana, och glest träd- och buskbeklädda gräsytor. Parken skulle behöva utvecklas med fler kvaliteter.

Stadsparken

I stadens centrala delar finns det egentligen ingen park som är tillräckligt stor för att räknas som stadsdelspark. Stadsparken (3Ha) dock kan tack vare sina många kvaliteter räknas som en stadsdelspark. Stadsparken är framförallt ett arboretum (trädsamling) och en eventplats samt finns här offentlig konst och fågelvoljärer. I och med utvecklingen av Övre kommer stadsparken att expandera åt norr genom att en temalekplats

tillskapas.

Stuckatörsparken

I Trelleborgs östligaste delar ligger Stuckatörsparken. Det är en väl uppvuxen park där ljus och skugga växlar, med många stora vackra träd och ett system av gång- och cykelvägar. Parken har en yta på knappt 5 Ha, och kan därmed räknas som stadsdelspark. Parken är i den södra delen störd av buller från riksväg 9.

Ny stadsdelspark i nordvästra Trelleborg

I stadens nordvästra del finns idag ingen stadsdelspark. Vid tunneln under väg 108 kan en del av invånarna här ta sig till Östervångsparken och norra kyrkogården. Boende på Prästahejdan kan också via tunnel ta sig till Flaningen medan de som bor i den östra delen har för långt till ovan nämnda stadsdelsparker. I kommunens grönplan föreslås grönområdet väster om Västervångsskolan att utvecklas till en ny stadsdelspark.

Ny stadsdelspark i Sjöstaden

Inom Sjöstaden planeras för en stadsdelspark om ca 5 hektar. Detta ska utgöra en park för hela stadens

invånare. Här kan med fördel finnas ytor för olika aktiviteter så som lekplats, bollplan, skatepark, öppna gräsytor, stora trädplanteringar, tekniska ytor för dagvatten/skyfall, ytor för konsert och evenemang etc. Utöver stadsdelsparken föreslås flera mindre parker framförallt kopplad till bostadskvarteren.

Gröna korridorer och stråk

Gröna korridorer föreslås förbinda de olika parkerna och grönområdena, stadsdelar och kusten. Stadens gröna stråk bör om möjligt även vara sammanlänkade med de gröna korridorer som i landskapsperspektiv bildar Grön Infrastruktur. På så vis förstärks stadens grönområden av den Gröna Infrastruktur i landskapet och vise värda. Genom att till skapa gröna stråk ökar tillgängligheten och orienterbarheten till de gröna områdena samt tillskapas möjlighet för långa sammanhängande rekreativstråk. Ett stråk kan vara allt från en gång- och cykelväg med en smal plantering vid sidan, till en bredare grön korridor. Stråken kan vara utformade för att vi människor ska gå eller cykla där samt kan de innehålla sittplatser och mindre lekplatser. Stråken kan också



Kartan visar naturområden, parker, fritids- och koloniområden samt kyrkogårdar. Gröna korridorer föreslås förbinda de olika parkerna och grönområdena, stadsdelar och kusten.

ge möjligheter för djur och växter att kunna förflytta sig mellan olika större parker, naturområden och vidare ut i omgivande landskap.

Vattennära rekreatiionsstråk

Längs med kusten föreslås ett sammanhängande rekreatiionsstråk att skapas för att knyta samman hela kuststräckan. Stråket kommer gå genom en varierad miljö med allt från strandängar, badstränder och framtida urbana kajer. Längs med åarna finns möjligheter att tillskapa möjligheter för rekreation. Inom FÖP:ens avgränsning pågår arbete i Albäcken, Ståstorpsån och Dalköpingeån. Västra ringvägens sträckning över Ståstorpsån kan komma att påverka möjligheten att utveckla ett rekreatiionsstråk.

Strandskydd

Strandskyddet är ett generellt skydd som gäller i hela landet och vid alla kuster, sjöar och vattendrag. Det skyddade området är normalt 100 meter från strandkanten, både på land och i vattenområdet. Strandskyddet har två syften: att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till

strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet.

Inom strandskyddat område är det förbjudet att:

- uppföra nya byggnader,
- ändra byggnader eller sätta upp andra anläggningar eller anordningar som avhåller allmänheten från att röra sig där,
- gräva, spränga eller på annat sätt förbereda för sådana åtgärder,
- utföra andra åtgärder som kan skada växt- och djurliv.

Kommunen kan upphäva strandskyddet för ett område i samband med att en ny detaljplan antas, om det finns särskilda skäl för det och om intresset av att detaljplanera området väger tyngre än strandskyddets syften. De särskilda skäl som gäller för att upphäva strandskyddet är samma som för att bevilja en dispens, se 7 kap. 18 c-d § miljöbalken.

Om strandskyddet har varit upphävt i en detaljplan och den upphör att gälla eller ersätts av en ny detaljplan, återinträder strandskyddet. Om man då vill upphäva skyddet eller få dispens måste det prövas på nytt mot de nu gällande reglerna

Påverkan på strandskyddet

I några av kommunens utvecklingsområden kan en påverkan på strandskyddet ske, bland annat i Västra sjöstaden, Sjöstaden samt utvecklingen kring hamnen och ringvägen. Frågan hanteras vidare inom respektive detaljplan.

STÄLLNINGSTAGANDEN

- Kommuninvånarna ska ha god tillgång till gröna och blå områden som möjliggör rekreation, delaktighet och god livskvalitet.
- Trelleborgs kommun ska utveckla den grönblå strukturen för att skapa ett säkert, motståndskraftigt och attraktivt samhälle.
- Trelleborgs kommun ska säkerställa en hållbar förvaltning av vatten för att bevara, skydda och återställa vattenrelaterade ekosystem.
- I staden föreslagna stadsdelsparker utvecklas vidare i enlighet med kommunens grönplan.
- I den täta staden behövs tillgången till parker, gröna stråk och vistelsezoner säkerställas. Grönska i gaturummen behöver även förstärkas.
- När grönytor tas i anspråk för byggnation bör det utredas om dessa kan kompenseras på annan plats eller genom högre kvalitet i en mindre yta.
- Gröna stråk ska binda samman olika grönområden.
- Vattennära stråk längs med kusten och längs åarna ska möjliggöras.



EKOSYSTEMTJÄNSTER



Grön- och blåstrukturen bidrar till många viktiga funktioner för Trelleborgs kommun. Nedan ges några exempel på ekosystemtjänster och vilka funktioner de har.

Dagvattenhantering

Det är väl känt att hårdgjorda stadsmiljöer rubbar det hydrologiska systemet och gör stadsmiljöer extra sårbara för skyfall. Kostnaden för dagvattenhantering kan sänkas radikalt genom att öka inslagen av parker, grönytor och regnrabatter i stadsmiljön. Träd, vegetation och öppna dagvattensystem kan fördröja, infiltrera och lagra stora mängder vatten. Regnrabatter i kombination med växtlighet i gaturummet leder till ökad trivsel, högre biologisk mångfald, omhändertagande/rening av dagvatten samtidigt som det bidrar till att trafikens hastighet minskas. Läs mer om dagvattenhantering i kapitlet om klimatanpassning samt vatten- och avlopp.

Luftrening

Grönska renar även luften naturligt. Vegetation, främst träd och buskar, fångar upp och filtrerar bort luftföroreningar och partiklar genom bladen samtidigt som de kan binda koldioxid och smog.

Bullderdämpning

Högt buller kan skada hörseln men många studier pekar även på att låg-intensivt buller bidrar till ökad stress och trötthet. Den gröna miljön fångar upp en del buller och oljud från trafik och annan verksamhet i staden

Temperaturreglering

Träd, vegetation och vatten har viktiga temperaturreglerande funktioner. Idag skiljer sig ofta tätorternas klimat från den omgivande landsbygdens. Kombinationen av ökade medeltemperaturer och effekten av urbana värmeöar leder till att människor i stadsmiljö blir extra utsatta för värmeböljor. Ett flertal studier påvisar hur grönbåa strukturer kan mildra och jämna ut temperaturen, både inom- och utomhus.

Reducera koldioxid

Grönblå strukturer kan således göra samhället starkare inför den globala uppvärmningens effekter. De spelar dock även en oumbärlig roll i att mildra klimatförändringen i sig. Världens skogar utgör gigantiska kollager vilket även gäller urbana träd och urban grönska.

Främja psykisk hälsa

Idag är den psykiska ohälsan utbredd i samhället, inte minst bland kvinnor och ungdomar. Det finns många studier som visar på att vistelse i naturen och gröna miljöer har en god effekt på människors psykiska hälsa. Genom att skapa gröna miljöer där människor vistas och förflyttar sig i vardagen, kan samhället bygga in känslor av ökad livskvalitet och främja hälsa.

Rekreation och fysisk aktivitet

Grönområden är viktiga arenor för fysisk aktivitet. Undersökningar visar att den vanligaste aktiviteten i grönområden är motion och promenader. Människor promenerar gärna mellan målpunkter som är sammanbundna genom gångstråk i grön miljö. För barn finns det ett direkt samband mellan aktivitetsnivå och närhet till grönområden och lekplatser.

Främja socialt deltagande

Grönområden och natur nära bostäder bidrar till att människor vistas mer utomhus och kan skapa tillfällen till möten som kan spela stor roll för att bryta ensamhet och isolering.

Kompensationsåtgärder vid exploatering

Vid planering och byggande kan ekosystemtjänsterna påverkas negativt. För Trelleborgs kommun som endast

har 2% allmänrättslig mark är det extra viktigt att arbeta för att värdefull mark såväl som dess ekosystemtjänster bevaras. Med stöd av miljöbalken kan krav på ekologisk kompensation ställas när det gäller intrång i skyddad natur eller påverkan på arter upptagna i Artskyddsförordningen.

I Plan- och bygglagen (2010:900) finns däremot inga möjligheter att ställa krav på kompensation vilket istället skapar utrymme för ett kommunalt ställningstagande kring frivillig kompensation vid exploatering.

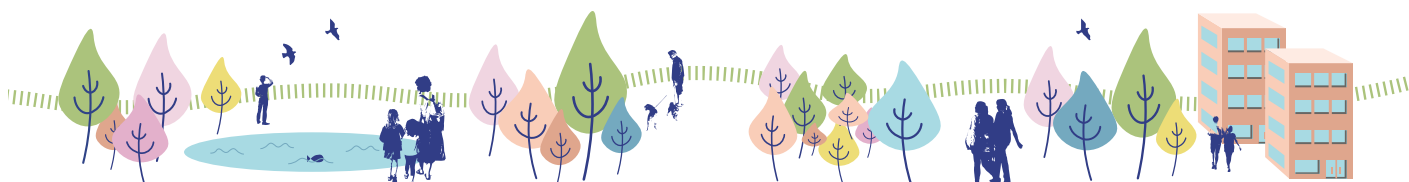
Kompensationsåtgärder innebär att funktioner och värden som går förlorade vid en exploatering kompenseras. Åtgärderna utförs vanligtvis inom eller i nära anslutning till det påverkade området men kan även ske på en annan plats i kommunen.

Vissa miljöer och ekosystem tar dock mycket lång tid att bygga upp och deras värden är nästan omöjliga att kompensera för inom rimligt tidsperspektiv varför dessa områden bör lämnas fria från exploatering. Exempel på sådana miljöer är äldre skogsmark med gamla träd, naturmiljöer för arter som behöver stora och sammanhängande grönytor, naturliga stränder och äldre sumpskogar/våtmarker samt ovanliga naturtyper eller förekomst av hotade arter.

EKOSYSTEMTJÄNSTER

Ekosystemtjänster, som är de produkter och tjänster som naturens olika ekosystem genererar, delas ofta in i fyra olika kategorier:

- **Försörjande tjänster:** ger produkter/nyttigheter såsom spannmål, färskvatten, trävirke och bioenergi.
- **Reglerande tjänster:** påverkar eller styr ekosystemens naturliga processer såsom klimatstabilisering, vattenhållande förmåga, rening av luft- och vatten, pollinering, bullerdämpning, nedbrytningshastighet och biologisk kontroll av skadegörare
- **Kulturella tjänster:** ger immateriella värden som bidrar till vår hälsa och välbefinnande så som exempelvis rekreation, intellektuell och andlig inspiration, undervisning och kunskap samt skönhetsupplevelser.
- **Stödjande tjänster:** de tjänster som är nödvändiga för att övriga ekosystemtjänster ska kunna fungera så som bland annat fotosyntes, bildning av jordmån som fotosyntes, vattnets kretslopp, cirkulering av näring samt biologisk mångfald.



HAVET



LÄS ÄVEN!

I [Översiktsplan för orter och landsbygd, 2028](#) finns en mer heltäckande beskrivning av större delen av havsområdet.



LAGSTIFTNING OM HAVSPLANERING

Kustkommuner ansvarar enligt plan- och bygglagen för översiktsplaneringen på land, för kusten och för territorialhavet. Utanför territorialhavet finns den ekonomiska zonen. Havs- och vattenmyndigheten har ansvar för den nationella havsplaneringen. Enligt 4 kap. 10 § miljöbalken, omfattar denna havsplanering både territorialhavet, undantaget cirka en sjömil närmst kusten. Riksdagen beslutade i juni 2014 om nationell havsplanering i Sverige. Regeringen fastställer havsplanerna. Dessa kommer att vara tre och uppdelade på havsområdena Bottniska viken, Östersjön och Västerhavet.

Trelleborgs havsområde

Havet är en viktig identitetsbärare för Trelleborgs kommun och utgör cirka två tredjedelar av hela kommunytan. Den faktiska kommungränsen i söder sammanfaller med Sveriges territorialgräns i havet. Trelleborgs kommun erbjuder långa vackra sandstränder och unika natur och kulturmiljöer som uppskattas av tusentals invånare och besökare varje år. De långa badstränderna i kommunen drar många soldyrkande badgäster under sommarhalvåret. Kuststräckan erbjuder vackra naturområden och reservat som utnyttjas flitigt som rekreativt område och vandringsstråk. Fritids- och yrkesfiskare samt sjöfarten är flitiga användare av havsområdet. Havet fortsätter att vara en viktig attraktionsfaktor för aktiviteter och verksamheter inom kommunen, inklusive turism, rekreation, fiske, bad-, båt- och friluftsliv och sjöfart.

HAVSOMRÅDET INOM DEN

FÖRDJUPADE ÖVERSIKTSPLANEN

Den fördjupade översiktsplanen sträcker sig ca 1 km ut i havsområdet. I detta kapitel beskrivs övergripande förutsättningarna för havsområdet. I översiktsplanen för orter och landsbygd 2028 finns en heltäckande beskrivning för större delen av havsområdet.

Inom den geografiska avgränsningen finns flera värdefulla miljöer kopplat till havet och kusten, till exempel höga naturvärden, rekreation, farleder, hamnområde och småbåtshamnar. Inom staden finns till exempel fyra kommunala badplatser samt två småbåtshamnar.

Naturvärden

Den långa kustremsan är ett av

kommunens mest värdefulla natur och rekreativ stråk. Här kan man vandra på fina sand- och grässtigar i nästan tre och en halv mil. Endast vid Trelleborgs hamn och några andra ställen är det svårt eller omöjligt att ta sig fram. Böljande gräshedar med på sina ställen inslag av backsippa och andra rara växter är tillsammans med den obrutna havshorisonten svårslagen. Kust- och sjöfåglar har sina favoritplatser utmed kusten för häckning och för att hitta mat. Trelleborgs kust är ett viktigt område där flyttfåglar lämnar på hösten och återkommer till på våren under flyttider.

Trelleborgs grunda havsområden har generellt höga naturvärden. Här är områden med undervattensvegetation, till exempel tångskogar och ålgräsängar, extra värdefulla eftersom de fungerar som gömställe, jaktmark och födoplatser för havslivet. Även grunda öppna sandbottenar har stor betydelse för till exempel plattfisk. Kommunens västra havsområde erbjuder högst naturvärden. Här finns både rik undervattensvegetation och fauna grunda områden, inklusive säl som kan skådas under våren på stenarna väster om Skåre. Bottenarnas egenskaper är varierande vilket gynnar förutsättningarna för biologisk mångfald. Ett viktigt område som skyddas i form av ett kommunalt marint naturreservat: Fredshög – Stavstensudde.

Ålgräsängar

Ålgräs är en blommande växt som är klassade som betydelsefulla och skyddsvärda habitat enligt EU:s habitatdirektiv. Ålgräset är viktigt ur flera aspekter; de utgör bland annat viktiga livsmiljöer för fisk och stabiliserar bottenarna mot erosion. På Trel-

leborgs sand- och grusbotten växer ålgräset på mellan 1 och 6 meters djup där de hydrologiska förutsättningarna är de rätta. Ålgräset finns främst i de västra delarna kommunen och i området mellan Stavstensudde och Trelleborgs hamn, men även från öster om hamnen till Gislövs småbåtshamn.

Allteftersom människan fortsätter sin exploatering av kusten och odlar jorden mer intensivt belastas kustvattnet med allt större mängd näring och partiklar. Näringstillförseln till havet orsakar övergödning och medför bland annat ökad påväxt av fintrådig alg på tången och ålgräset som kvävs och försvinner. Siktdjupen i havet minskar också och bottenväxtligheten tvingas växa allt grundare för att få tillräckligt med ljus. Trots dessa allvarliga hot är viktigt att belysa att det finns värdefulla områden fulla med liv i kommunens havsvatten. På

de steniga hårbottenarna, framförallt väster om Skåre och vid Stavstensudde, finns fortfarande fantastiskt fina botten med blåstång där det marina livet kan frodas. På mjukbottenarna i området utanför Fredshög och utanför Skåre badstrand finns också mycket fina ålgräsängar. Trelleborg kommun är sedan 1993 delaktiga i Sydkustens vattenvårdsförbund som årligen följer utvecklingen av tångens och ålgräsets utbredning vid stationer utanför Fredshög och Stavstensudde. Det är av stor vikt att dessa värdefulla marina livsmiljöer fortsätter att undersökas för att snabbt kunna genomföra åtgärder om störningar upptäcks.

Kulturvärden

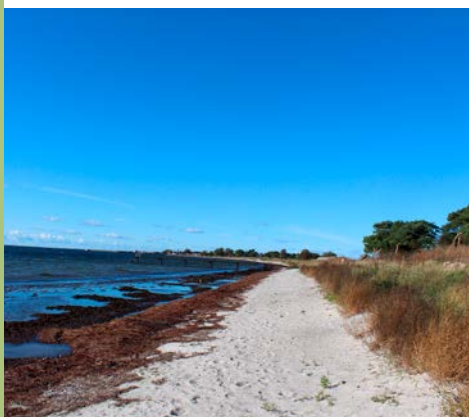
Trelleborg är en historiskt rik kommun med höga kulturhistoriska värden. De finns beskrivna i kommunens Natur och Kulturmiljöplan. Några exempel på historiskt intressanta

platser längs havet inom den fördjupade översiktsplanens avgränsning är fiskelägen, försvarsverken vid Skåre skansar, bunkrarna längs Per-Albin Hansson linjen, vikingagravarna vid Albäckens mynning väster om Trelleborgs hamn. I havet finns dessutom flera historiskt intressanta fornlämningar. Mer kunskap behövs om de arkeologiska värdena i Trelleborgs havsvatten. Trelleborgs rika kulturhistoria arv i och längs havet är viktigt att bevara och synliggöra. Läs mer om riksintresse kustzon i avsnittet om riksintressen.



Här illustreras förutsättningarna för förekomst av ålgräs i Trelleborgs kustvatten. De mörkgröna områdena har mycket god förutsättning, och de ljusgröna områdena utgör god förutsättning för förekomst av ålgräs. Figuren är baserad på en prediktionsmodell som upprättats inom EU-projektet MARMONI av Aquabiota AB.

ÖSTERSJÖN



Havet utanför sydkusten är en del av Östersjön, ett innanhav som karaktäriseras av låg salthalt och långsam omblandning och vattenutbyte med världshaven. Ekosystemen här är naturligt påverkade av detta, vilket innebär att de är extra känsliga för yttre störningar. Östersjön är omringad av tätt befolkade landområden som på olika sätt bidrar till sådana störningar. Idag anses Östersjön vara ett av världens mest förorenade hav. Ibland kan detta vara svårt att ta till sig eftersom vi endast ser den vackra havsytan från kusten. Men under ytan är vår påverkan påtaglig och vi står nu inför stora utmaningar. Några exempel är effekter av övergödningen, utsläpp av skräp, miljögifter och andra föroreningar, hårt fisketryck, samt effekter av klimatförändringar. Östersjöns havsmiljöproblem är möjliga att lösa, men det behöver göras tillsammans av flera olika aktörer. En viktig del i det gemensamma arbetet för en förbättrad havsmiljö är delmål 14 i FNs globala mål för hållbar utveckling.

GODA EXEMPEL FRÅN TRELLEBORG

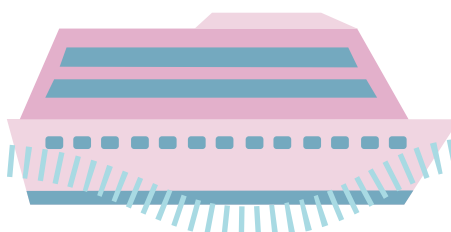
Minskad avrinning från land

Exempel på åtgärder som Trelleborgs kommun arbetar med för att åstadkomma förbättringar i havsmil-

jön är avrinningen från land. Från Söderslätts storslagna arealer med jordbruksmark, där närmare 90 % av våtmarkerna har tagits bort de senaste 100 åren och diken rätats ut, rinner stora mängder näringsämnen via åarna ut till haven. Sedan 2005 har Trelleborgs kommun i liten skala arbetat med anläggning av våtmarker och meandring, bland annat i Albäckån och Äspöån. Sydvästra Skånes vattenråd 2013 bildade Trelleborg, tillsammans med Skurup och Vellinge Sydvästra Skånes Vattenråd med ett kansli placerat i Trelleborg. Vattenrådet sköter vattenkontrollprogrammet och det finns pengar avsatta för att framöver kunna genomföra konkreta vattenåtgärder.

Sydkestens vattenvårdsförbund

Sydkestens vattenvårdsförbund bildades 1992 och påbörjade 1993 ett samordnat undersökningsprogram längs Skånes sydkust. Vattenvårdsförbundets mätningar syftar till att studera miljötillståndet längs kusten, och att upptäcka både positiva och negativa miljöförändringar. I förlängningen ska mätresultaten kunna ge underlag till åtgärder från både kommuner och industrier, som kan ge en förbättrad kustmiljö.



LIFECOASTADAPT

LIFE Coast Adapt är ett EU- projekt i Skåne som syftar till att hitta förbättrade sätt att skydda kusten mot erosion och havsnivåhöjningar genom att testa och utvärdera olika natur- och ekosystembaserade anpassningar. På flera platser runt Skåne, inklusive Trelleborg, undersöks möjligheten att etablera ålgräs i syfte att binda bottensedimentet och öka förutsättningar för biologisk mångfald.

Utvecklingsområden vid kusten

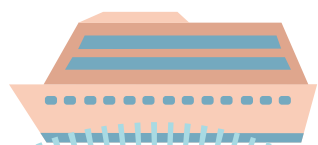
Trelleborgs kommun planerar för flera stora utbyggnadsområden längs med kusten. Det pågår bland annat planarbeten för Västra sjöstaden samt för östlig hamninfart. Kommunen planerar även framöver att påbörja arbetet med Sjöstaden, på det område som hamnen lämnar när det flyttar österut. Läs mer om utbyggnadsområden i avsnittet om bebyggelseutveckling.

Positivt med utvecklingen av dessa områden är att tillgängligheten till havet och kusten kommer att öka i staden. Viktigt av planeringen av dessa områden är att bevaka så att värdena som finns i havet och längs

kuststräckan inte förvanskas samt att områdena byggs så att de kan stå emot en framtida havsnivåhöjning samt översvämningar. Läs mer om denna fråga i avsnittet om klimatanpassning.

STÄLLNINGSTAGANDEN

- Fortsätta driva och stödja projekt för att åstadkomma förbättringar i havsmiljön.
- Bevaka känsliga kust- och havsmiljöer i planeringen av nya utbyggnadsområden.
- Tillgängliggöra och öka kunskapen om kusten och havet i staden för invånare och besökare.
- Fortsätta bevaka utvecklingen i havsmiljön via marina miljöövervakningsprogram.





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

INFRASTRUKTUR & RESANDE

TRAFIK - MÅL

I samhällsplaneringen behöver Sveriges kommuner visa hur man bidrar till att nationella och regionala klimatmål nås. Det finns många resor där det idag saknas konkurrenskraftiga alternativ till personbilen och i Trelleborg är bilen för många en självklar del av vardagen. För att nå klimatmålen är det dock viktigt att arbeta för att öka konkurrenskraften för hållbara färd sätt.

Resvanor (hela kommunen)

Trelleborgs kommun deltog i den regionala resvaneundersökningen som gjordes i Skåne 2018 där ca 900 trelleborgare svarade.

Undersökningen visar att 83 procent av befolkningen i Trelleborgs kommun mellan 16 och 84 år har körkort för bil, 80 procent har alltid eller för det mesta har tillgång till bil och 78 procent har alltid eller för det mesta tillgång till cykel.

För Skåne i stort visar undersökningen att kollektivtrafikresandets andel av det totala resandet har ökat medan

biltrafikens andel har minskat. Antalet gång- och cykelresor per person är relativt oförändrat. I Trelleborgs kommun har kollektivtrafikresandet ökat med 3 procentenheter och gång- och cykelresandet har minskat med 1 procentenheter jämfört med tidigare undersökningar.

Det som framförallt skiljde de boende i Trelleborgs kommun från den genomsnittliga skåningen vad gäller resvanor är färdmedelsvalet. Trelleborgarna använder bilen i högre utsträckning (67 % av resorna jämfört med 53 % i snitt för hela Skåne) och gör en mindre andel av resorna med cykel eller med tåg. Efter bilen är cykel (10 %) följt av gång och tåg (8 %) de vanligaste färdmedlen. Detta visar på en stor potential för omställning.

Mål för hållbart resande

Huvudmålet är en förändrad färdmedelsfördelning med högre andel gång-, cykel- och kollektivtrafik och lägre andel biltrafik samt mindre tung trafik i centrala Trelleborg. Målet för

färdmedelsandelar är uppdelat på staden, de livskraftiga orterna respektive landsbygden. Övriga mål gäller för hela kommunen.

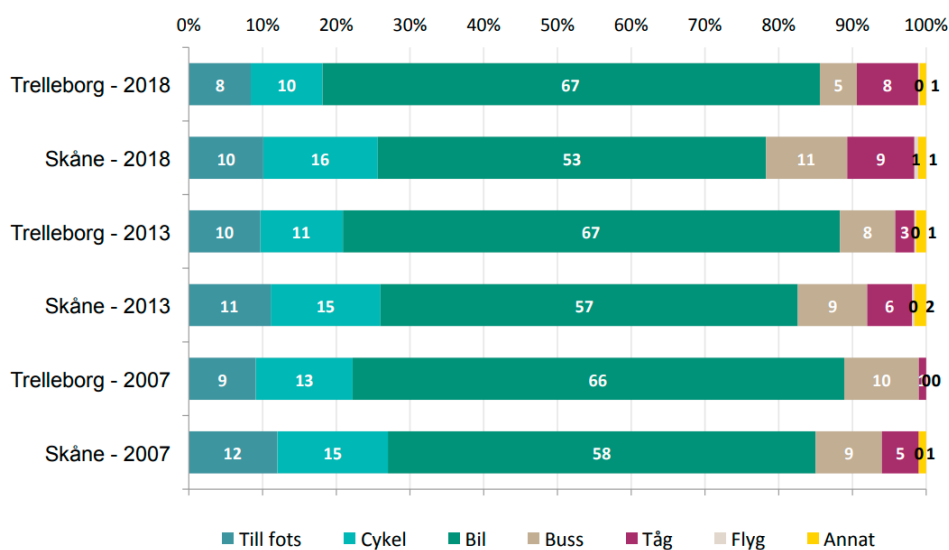
I staden finns en stor potential att överflytta fler resor till gång, cykel och kollektivtrafik. Målet gällande färdmedelsfördelningen av huvudresorna i staden är att högst 42% ska ske med bil, 34% med gång eller cykel och 25% med kollektivtrafik.

Cykelstrategi

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

HUVUDMÅL: Resor och transporter

- Resorna som invånarna i kommunen gör ska i större utsträckning ske med hållbara transportslag. Målet är en färdmedelsfördelning



Andel resor per färdmedel i Trelleborgs kommun jämfört med tidigare år och med Skåne i stort. Källa: Resvaneundersökningen 2018, Region Skåne

som motsvarar de mål som Region Skåne satt upp i Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050.

- Transportsystemet ska skapa god tillgänglighet till viktiga samhällsfunktioner för alla kommunens invånare och besökare. Tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka och resor upp till 3 km ska gå lika fort med cykel som med bil.
- Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- Mängden tung genomfartstrafik i centrala Trelleborg ska minska.
- Målet för de livskraftiga orterna har satts generellt för orterna men på grund av de olika förutsättningarna som orterna har är det naturligt att resandet också skiljer sig mellan dem.

- Antalet måttligt och lindrigt skadade ska halveras jämfört med 2016.

Miljö och hälsa

- Utsläpp av kväveoxider, flyktiga organiska ämnen och partiklar från trafik ska minska i enlighet med miljömålsprogrammet.
- Utsläppen av växthusgaser ska minska kontinuerligt för att 2050 vara noll.
- Alla barn som bor inom sin skolas upptagningsområde ska gå, cykla eller åka kollektivt till skolan. Att lyfta barn som målgrupp är viktigt då det är denna grupp som kommer leva i och forma framtidens samhälle. Genom att skapa bra vanor tidigt är förhoppningen att barnen kommer ta med sig sina hållbara resvanor in i vuxenlivet. Möjlighet att röra sig själv i staden och trafikmiljön är också en viktig del i barns utveckling.

NY TRAFIKPLAN FÖR TRELLEBORG

Trelleborgs kommun arbetar med att ta fram en trafikplan som ska samla alla strategiska styrdokument för trafik.

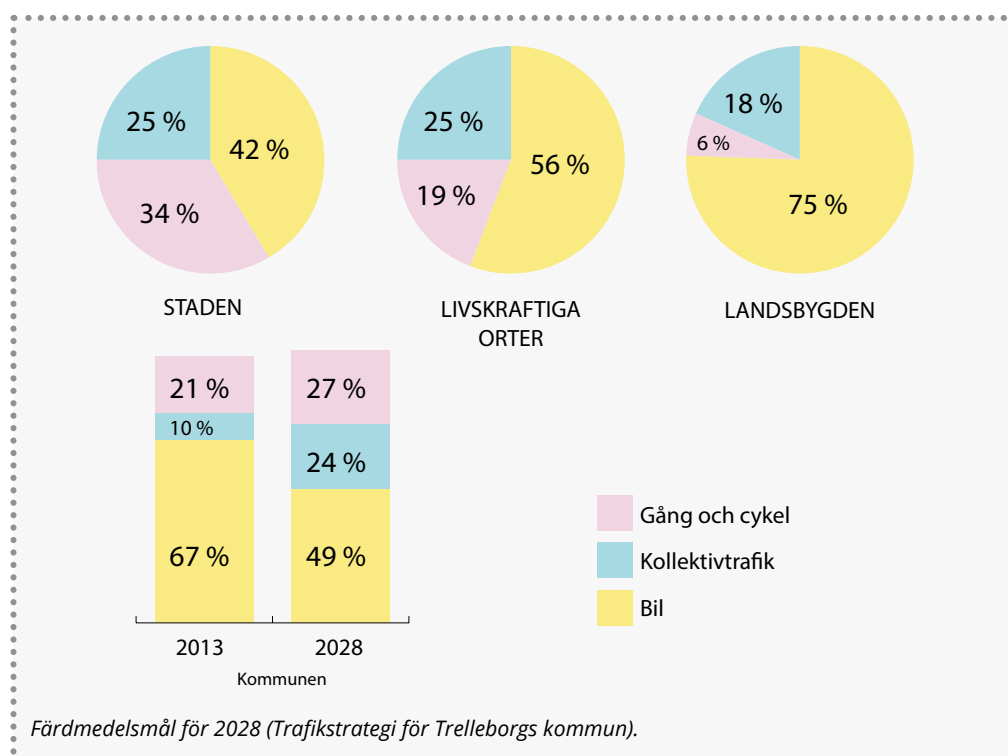
I trafikplanen ska kommunens mål för trafiken preciseras med strategier och åtgärder för hur målen ska uppnås.

Trafiksäkerhet

- Ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Trygghet

- Andelen invånare som upplever trafikmiljön som trygg ska öka.



TRAFIKRUM

NY TRAFIKPLAN FÖR TRELLEBORG

Trelleborgs kommun arbetar med att ta fram en trafikplan som ska samla alla strategiska styrdokument för trafik.

I trafikplanen ska kommunens mål för trafiken preciseras med strategier och åtgärder för hur målen ska uppnås.



Grunden i trafiksystemet är att skapa tillgänglighet och möjliggöra för medborgare, näringsliv och organisationer att nå utbud och aktiviteter som de har behov av. Men tillgängligheten ökar mest genom att skapa större närhet. Trafikplanering är en stadsbyggnadsfråga som handlar dels om hur gator planeras och dels om hur de gestaltas.

Ny trafikplan

Trelleborgs kommun arbetar med att ta fram en ny trafikplan där kommunens mål för trafiken preciseras samt visar på åtgärder för hur målen ska uppnås. I detta avsnitt beskrivs viktiga förutsättningar för trafikplaneringen.

Gatorna är stadens viktigaste offentliga platser

Det är på gatorna som huvuddelen av stadslivet utspelar sig och det är gatorna som skapar stadens sammanhang. De binder samman såväl fastigheter som stadens invånare med varandra. Gatorna är platser som lika mycket är till för rörelse som för vistelse och möten mellan människor. Gatorna i Trelleborg ska skapa goda förutsättningar för ett enkelt vardagsliv och rikt stadsliv.

Blandstad och närhet

I den modernistiska stadsplaneringen som präglat Trelleborg sedan 1930-talet har stort fokus lagts vid boendekvaliteterna ljus och luft. Man har planerat allt glesare bebyggelse med renodlade funktioner så som bostadsområden, industriområden och handelsområden. Man har förlitat sig i hög grad på framkomlighet för motorfordon för att uppnå tillräcklig tillgänglighet och investerat i ett fragmenterat separat trafiksystem för cyklister. I den här översiktsplanen beskriver kommunen hur behovet av transporter kan minska när bebyggelsen utvecklas genom förtätningar inifrån centrum.

Livsrumsmodellen

Livsrumsmodellen är framtagen inom ramen för planeringsstödet Trafik för en attraktiv stad (TRAST) som är utarbetad i samarbete mellan Boverket, Trafikverket och Sveriges kommuner och landsting. Syftet med TRAST är bland annat att arbeta med tillgänglighet i staden samtidigt som stadens andra kvaliteter tas tillvara. I livsrumsmodellen klassificeras gaturummen utifrån gatans karaktär.



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

GATUSTRUKTUR

Gaturummen delas in i:

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

Modellen är ett användbart verktyg för att beskriva många kvalitativa parametrar såsom karaktär, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet samt miljö- och hälsopåverkan samlat eftersom de alla påverkar stadens attraktivitet och hur medborgare reser. Livsrumsmodellen kan användas för att förenklat kategorisera befintliga gatumiljöer och beskriva en målsättning för utvecklingen mot en annan prioritering.

Stråk

Långa sammanhängande gator blir viktiga länkar i staden som man lätt orienterar sig efter. Algatan och Hedvägen är exempel på gena öst-västliga gator i Trelleborg.

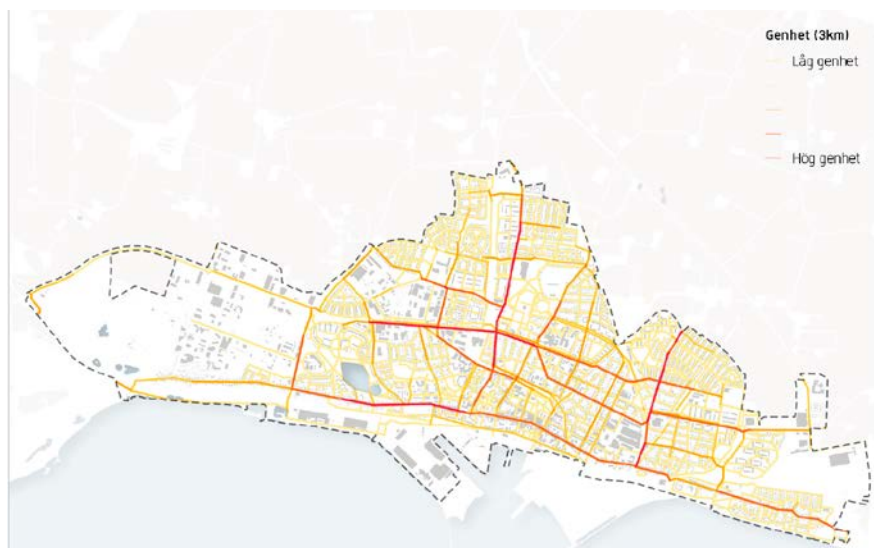
Gator som dessutom binder samman många andra korsande gator blir också viktiga länkar i staden eftersom att de bidrar till upplevd närhet mellan olika stadsrum. Detta kallas för rumslig integration. Nygatan och Gasverksgatan är exempel på sådana gator, som är viktiga för att de binder ihop bland andra Klörupsvägen, Valldammsgatan och Hesekillegatan.

Tillsammans beskriver dessa kartor väl vilka gator som har hög stråkpotential tack vare sin sträckning i gatunätet. När denna potential förenas med hög täthet, många olika mål-

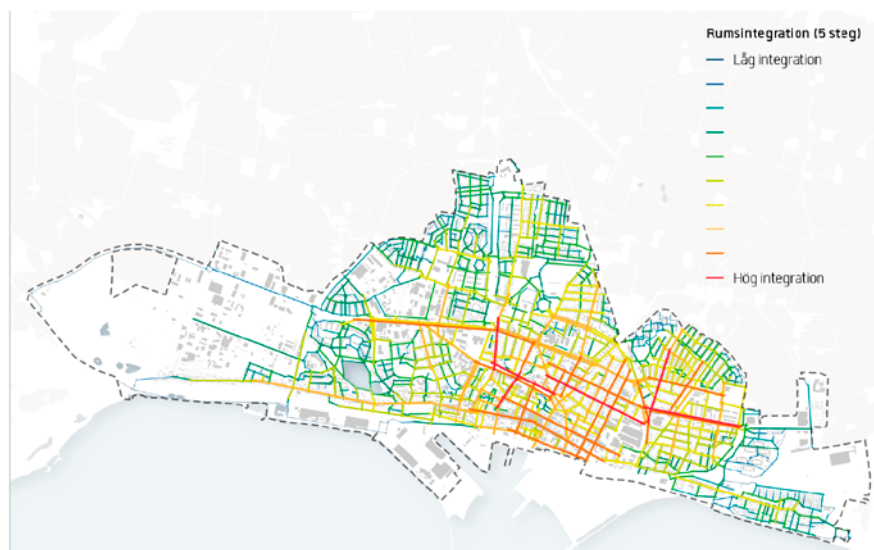
punkter och en attraktiv gestaltning skapas mycket attraktiva lägen. Detta är platser där många människor vill vara av många olika anledningar och där synergieffekter uppstår i mötet mellan människor. Det blir inte bara attraktiva lägen för handelsetablering utan också för bostäder och samtidigt viktiga lägen för en tillgänglig samhällsservice.

STÄLLNINGSTAGANDEN

- Stråkpotential tas tillvara genom att prioritera goda lägen för exploatering.
- Utforma nya gator i ett finmaskigt rutnät för en högre orienterbarhet och närhet.
- Huvudgatorna är de viktigaste stråken även för fotgängare och cyklist.



Genhetsanalys nuläge Trelleborg, Spacescape (2022)



Rumsintegrationsanalys nuläge Trelleborg, Spacescape (2022)

KOLLEKTIVTRAFIK



LÄS ÄVEN!

[Förslag till trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030](#)



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

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

Regionala resor

Trelleborgs station återinvigdes 2015 och Kontinentalbanan öppnades då för pågatågstrafik på sträckan Trelleborg-Malmö-Helsingborg. Restiden till Malmö central är 34 minuter och tågen avgår med halvtimmetrafik under vardagar och helger. Även mot Helsingborg central finns avgångar varje halvtimme under vardagar och helger. Skånetrafiken har börjat med expreståg Trelleborg C – Malmö C (20-22min) med en tur på morgonen samt en tur på eftermiddagen. Om satsningen blir populär kan fler avgångar bli aktuella.

Trelleborg har även goda regionbussförbindelser med Malmö. Restiden till Malmö södervärn är 39 minuter och bussen avgår fyra gånger i timmen på vardagar. Under helgen är avgångarna färre, en per timme lördagar och söndagar.

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

Lokala resor

Trelleborg trafikeras av tre stadsbusslinjer. Två av dem har hög turtäthet och är i trafik från morgon till sen kväll. Den tredje busslinjen har en mer begränsad trafikering under dagen och också lägre turtäthet. Utöver stadsbussarna finns även möjlighet att använda bussar i regional trafik för lokala resor. Ytmässigt täcker bussnätet in Trelleborgs stad ganska väl, men det finns områden som

saknar god tillgång till kollektivtrafik. Dessa finns i de nordöstra delarna av staden samt Skåre och Maglarps strand. Busslinjerna har i viss mån inte heller en gen linjedragning.

Spårburen trafik

Trelleborgs kommun har tidigare låtit genomföra flera utredningar om ett andra stationsläge i kommunen. Utredningarna visar att det finns flest fördelar med ett andra stationsläge i östra Trelleborg. Ett sådant läge har högst tillgänglighet för gående och cyklister, kan kopplas väl till regionbuss- och stadsbusstrafiken samt kan nås enkelt med bil både från staden och landsbygden. Ett östligt stationsläge blir också mest tillgängligt för boende i östra delarna av Trelleborg och utmed kusten i öster. Ett andra stationsläge pekas inte ut i markanvändningskartan men till framtida planering finns utrymme sparat norr om Engelbrektsgratan för att kunna utveckla ett andra stationsläge.

Kollektivtrafikförsörjning av nya utbyggnadsområden

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

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

ges genare sträckningar. Detta är särskilt angeläget med tanke på de omfattande utbyggnadsområdena i Sjöstaden och Västra Sjöstaden som kommer förändra resandeunderlaget och resmönstren i Trelleborg.

Pågående kollektivtrafikarbete i staden

Kommunen har tillsammans med Skånetrafiken och Bergkvarabuss påbörjat en trafikutredning av stadsbussarna i Trelleborg. I utredningen kommer kollektivtrafikförsörjningen för stadens befintliga områden samt de nya utbyggnadsområden att studeras. Trelleborgs kommun arbetar även med att ta fram en ny trafikplan. I denna kommer kommunens mål och inriktning för kollektivtrafik att tydliggöras ytterligare.

Kollektivtrafikförsörjning av orterna

De livskraftiga orterna trafikeras (utifrån Skånetrafikens standard) utav regionbusstrafik med taktidtabell som ger relativt goda förutsättningar

för invånarna att resa kollektivt. En jämförelse med orter av samma storlek visar dock att turutbudet på kvällar och helger borde kunna höjas på flera av linjerna.

Kollektivtrafik på landsbygden

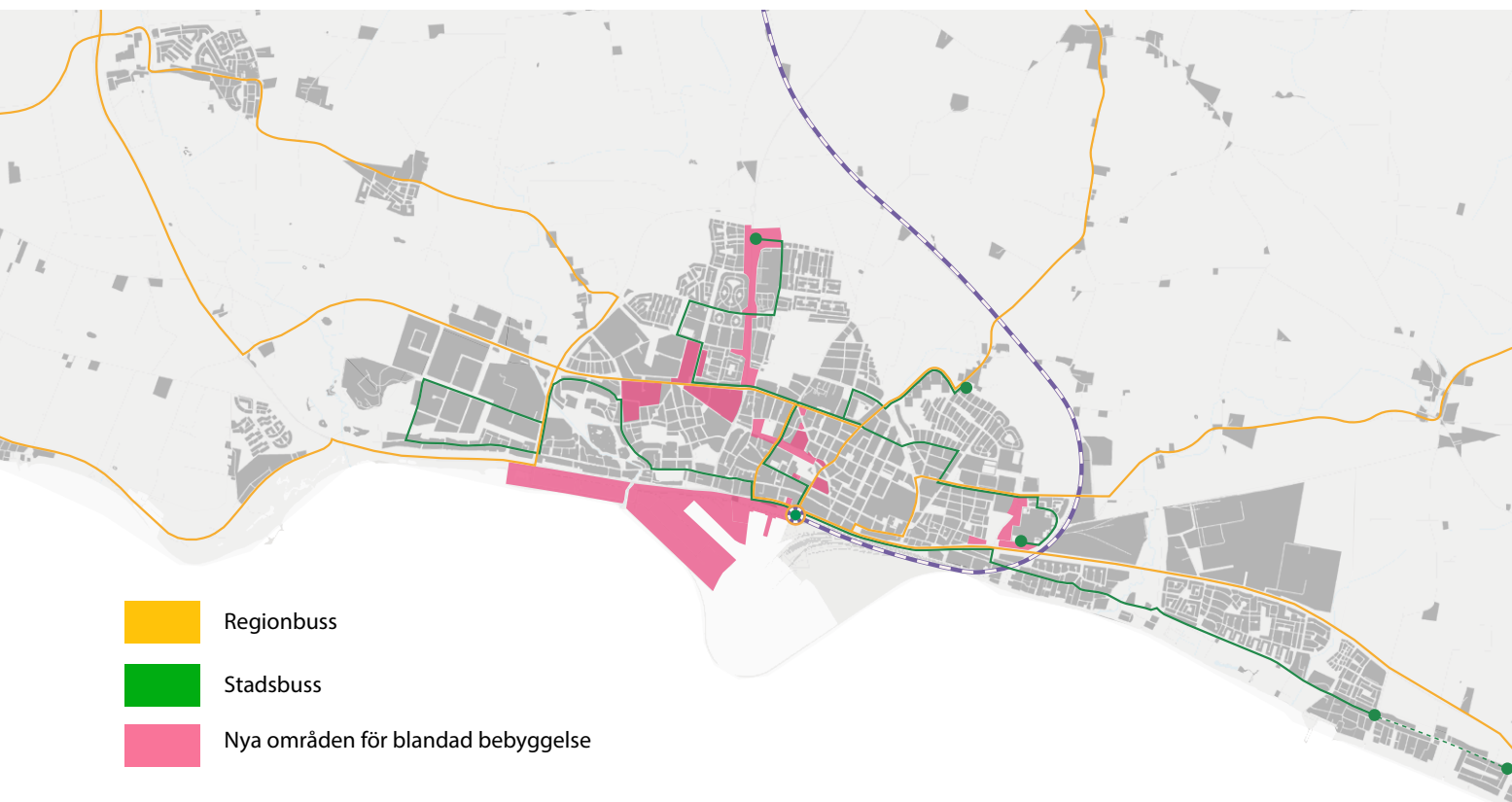
Invånare på landsbygden som bor längre bort än 2 km från en hållplats är berättigad till anropsstyrd trafik, så kallad närtrafik. Trelleborgs kommun gör tillköp till en grundnivå på 5 dubbelturer per vecka som erhålls av Region Skåne. Tack vare tillköpet finns i de flesta områden möjlighet till arbetspendling.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

Trelleborg-Skurup

Trelleborgarna har goda möjligheter att ta sig med kollektivtrafik till alla omkringliggande kommuner förutom till Skurup. För att ta sig till Skurup måste man ta bussen till Svedala för att byta till tåg eller byta tåg i Malmö. Trelleborgs kommun vill undersöka möjligheten för en busslinje mot Skurup, till exempel från Anderslöv.

STÄLLNINGSTAGANDEN

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



PARKERING

STÄLLNINGSTAGANDEN

- Samla parkering i parkeringshus
- Omlokalisera parkeringsplatser i centrum.
- Prioritera parkering för besökare i centrum.
- Skapa fler cykelparkeringsplatser.



LÄS ÄVEN!

- [Parkeringsstrategi Trelleborgs kommun \(2017\)](#)
- [Parkeringsnorm Trelleborgs Kommun](#)

Parkering är ett viktigt verktyg i arbetet med att tillgängliggöra staden. Trelleborg erbjuder generellt sett hög framkomlighet för biltrafik och tillgången till avgiftsfri parkering är stor.

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

Parkeringsstrategi

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

I parkeringsstrategin presenteras fem övergripande strategier för att uppnå detta:

Attraktiv stadsmiljö

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

Samla och samnyttja parkering

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

Öka tillgängligheten med rätt bil på rätt plats

I parkeringsstrategin föreslås placeringar av framtida parkeringshus i staden. De angivna platserna ligger i strategiska lägen vid ankomst med bil till Trelleborg i direkt anslutning till stadens stråk. Parkeringshusen behöver lägen där de både är attraktiva för besökare till centrumhandeln och andra viktiga målpunkter, men även för anställda och boende med särskild hänsyn till utvecklingsområden.

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

Det ska vara lätt att parkera rätt

Kommunen ska tillhandahålla tydlig information om var och hur länge man kan parkera samt vad det kostar. För att det ska vara lätt att hitta parkering ska kommunen förenkla regleringen, förbättra skyltningen och införa parkeringsavgifter på de kommunala besöksparkeringarna, på samma sätt som de privata. Detta motverkar överbeläggning av de viktigaste platserna för besökare och säkerställer en högre tillgänglighet.

Planera för parkering som främjar hållbara resval

Cykelparkering behövs vid alla målpunkter i staden. Vid varje ombyggnad av gatumark i Trelleborg ska cykelparkering för besökare tillskapas efter behov utifrån principen 15 meter från entré till butik, service och restaurang samt 35 meter från entré till skola, badhus och liknande. Vid bygglov ställer kommunen även krav på att cykelparkering tillskapas enligt kommunens parkeringsnorm för bostäder och arbetsplatser.



RINGVÄG

Trelleborgs kommuns ambition är att planera för samt iordningsställa en komplett ringled runt Trelleborg samt en ny hamnfart som angör Trelleborgs hamn österifrån. Att Trelleborgs kommun ska arbeta för en ringväg och östlig hamnfart beslutades med stor majoritet i kommunfullmäktige 2016-02-29. Målsättningen är att ringleden, som ansluter till befintlig väg E6/E22 vid trafikplats Maglarp, ska tillsammans med hamnfarten leda hamntrafiken runt stadens utkant till hamnen.

En sådan lösning underlättar hamnens interna logistik då färjelägena helt kommer att finnas i nuvarande hamnens östra del när den pågående omdaning av hamnen är klar. I samband med att ringvägen anläggs och hamntrafiken flyttar kan Hamngatan och dess förlängning omgestaltas till en stadsgata kantad av bebyggelse som binder samman centrum med Sjöstaden och havet utan

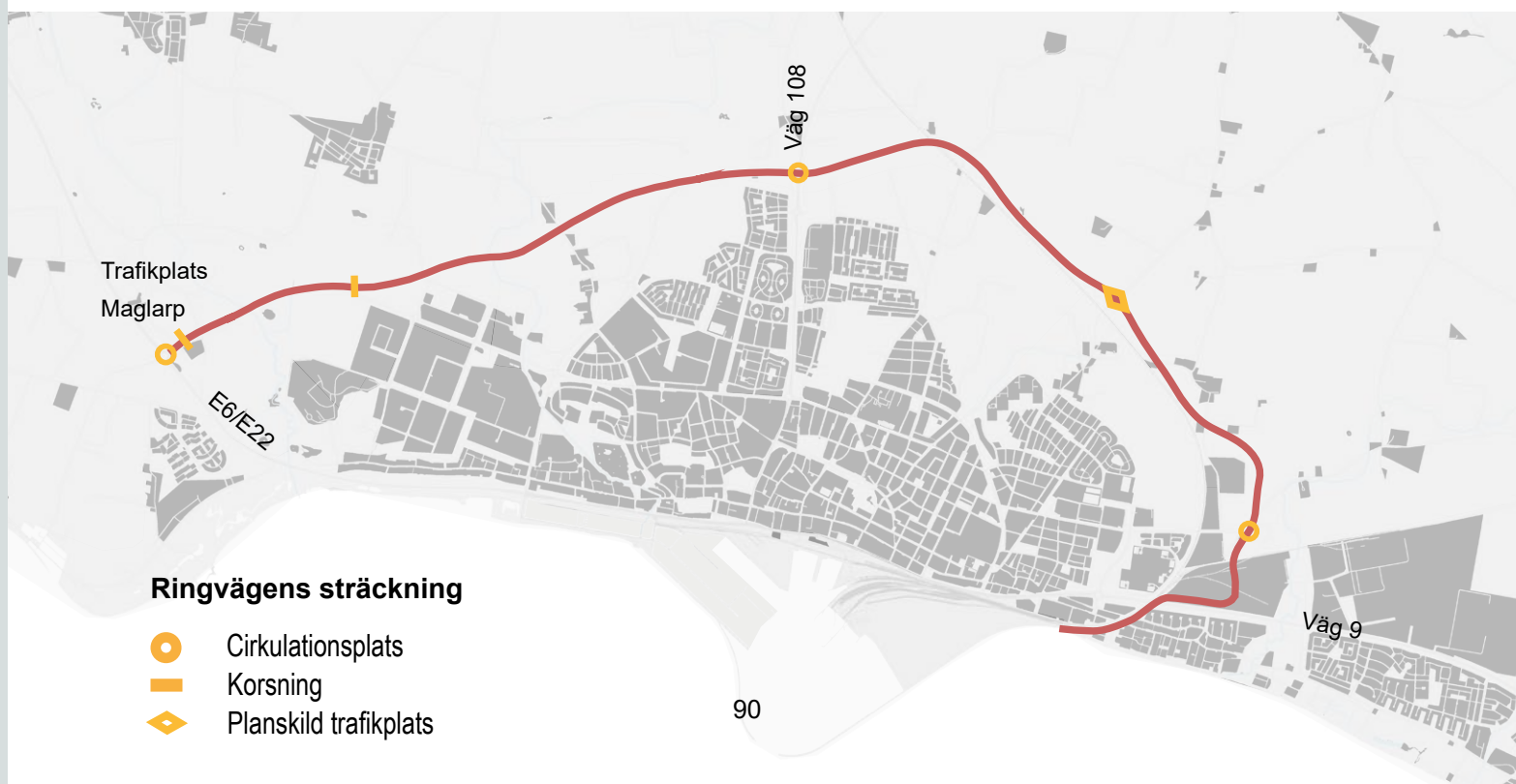
de begränsningar och barriäreffekter som riksintresset och den nationellt prioriterade funktionen idag medför.

Utöver att fungera som en led till hamnen ska ringleden leda genomfartstrafik runt Trelleborg istället för igenom stadens centrala delar. Med ringvägen öppnas också möjligheten att utveckla ett logistik- och businesscenter i anslutning till ringvägen och Kontinentalbanan på redan planlagd industrimark i östra Trelleborg.

Även om trafikbelastningen på stadens gator generellt sett är måttliga är belastningen på väg 9 och Hedvägen hög. Den höga belastningen på väg 9 och Hedvägen leder till låg framkomlighet och köbildning på morgnar och eftermiddagar. Genom att koppla ringvägen till det lokala gatunätet via radiella vägkopplingar är kommunens ambition att belastade gator ska avlastas genom att

STÄLLNINGSTAGANDEN

- Trelleborgs kommuns ambition är att bygga en ny ringled runt Trelleborg samt en ny hamnfart som angör Trelleborgs hamn österifrån.
- Standarden för ny östlig och västlig ringvägen ska uppnå Trafikverkets och EU:s krav angående standard, framkomlighet och trafiksäkerhet.
- Målsättningen är att den nya leden framöver ska överta riksintresseanspråket från E6/E22 och Travemündeallén, från trafikplats Maglarp till hamnområdet, så att den befintliga anslutningen till hamnen på sikt kan avvecklas för hamntrafik.



biltrafikanter väljer att istället använda ringvägen både för resor inom staden och resor med andra målpunkter.

Ringvägen består av en västlig och östlig vägsträckning. På sida 97-98 beskrivs dessa delsträckor i mer detalj.

Påverkan på väg 108

Vid anläggande av en ny ringväg och en framtida östlig hamnfart riskerar trafik att omfördelas från E6/E22 till väg 108. Den föreslagna nya västra ringvägen bedöms att minska andelen trafik som väljer att använda väg 108 istället för väg E6/E22 genom att framkomligheten mellan trafikplats Maglarp och väg 108 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 ett separat expresskörfält på ringvägen för trafik som passerar väg 108.

För väg 108 pågår det även en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) tillsammans med Trafikverket. I denna studie lyfts även frågan om risken för omflyttning av trafik.

Klimatpåverkan

Forskning visar att ökad kapacitet i vägnätet leder till inducerad, ökad, trafik. Trelleborgs kommun arbetar med att ta fram en trafikplan och inom ramen för arbetet kommer kommunen att föreslå konkreta åtgärder för att dämpa trafikmängderna i övriga delar av stadens gatunät.

DÄRFÖR VILL TRELLEBORG BYGGA NY RINGVÄG OCH HAMNINFART

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

LOGISTIK OCH HAMNENS UTVECKLING

Trelleborgs hamn är Skandinavians största RoRo-hamn och andra största godshamn. Cirka 9 % av all svensk import och export (räknat i vikt) går via Trelleborgs hamn enligt statistik från Sveriges hamnar. Andelen av landets import och export som transporteras i trailers, lastfordon eller släp via Trelleborg är dock större; 23 %. Sedan 2019 är Trelleborg den enda av landets hamnar som erbjuder järnvägstransporter över sjö (dvs järnvägsvagnar som transporteras ombord på en färja). Andelen godstrafik ökar vilket ställer krav på att hamnen kan utvecklas för att kunna hantera dessa godsmängder.

För närvarande pågår en omvandling av Trelleborgs hamn som innebär att nya färjelägen byggs i hamnens östra del och ersätter gamla färjelägen i väster. Det är rederiernas efterfrågan på längre färjelägen som initierat omvandlingen och de nya färjelägena gör det därför möjligt att ta emot längre fartyg.

För att logistiken i och kring hamnen ska fungera så effektivt som möjligt anser Trelleborgs kommun samt Trelleborgs hamn att en ny hamninfart från öster behövs. Öster om tätorten, i anslutning till väg 9 och befintlig järnväg finns goda möjligheter att utveckla multimodala transportlösningar och att utnyttja närheten till core-hamnen från vilken man når tre hamnar i Tyskland, en i Litauen och en i Polen. Genom att planera området från grunden för incheckning, logistikverksamhet, omlastning av gods och lager kan ytan användas effektivt.

Inom BCT - norr om väg 9 föreslås en yteffektiv uppställningsplats för chaufförernas behov av dygnsvila. I dagsläget finns dessa uppställningsytor längst ut i de västra delarna av hamnen, på värdefull vattennära mark.

STADSUTVECKLING

En flytt av hamnens funktioner samt en framtida östlig infart innebär att de västra delarna av det befintliga hamnområdet kan frigöras. Det handlar om mer än 50 hektar mark i stations- och havsnära läge där kommunen vill skapa en ny stadsdel. I den nya stadsdelen Sjöstaden skulle det finnas möjligheter för cirka 5 000 bostäder, samhällsservice, verksamhetslokaler i kombination med mötesplatser för trelleborgare och besökare. Ringvägen är en förutsättning för att Hamngatan och dess förlängning ska kunna omgestaltas till en stadsgata kantad av bebyggelse som binder samman centrum med Sjöstaden och havet. En östlig hamninfart möjliggör även för att Västra Sjöstaden, med sina 1900 bostäder, helt kan byggas ut.

Genom att bygga Sjöstaden kan Trelleborg stärka sin roll som regional kärna. Trelleborg blir en än mer attraktiv bostadsort i sydvästra Skåne med pendlingsavstånd till bland annat Malmö, Lund och Köpenhamn. Sjöstaden kan även locka fler verksamheter vilket skulle kunna bidra till att öka andelen arbetstillfällen i ett kollektivtrafknära läge. Att öppna upp det västra hamnområdet för befolkningen ger en starkare koppling mellan stad och hav och ger nya rekreativsmöjligheter för befolkningen.

KLIMATANPASSNING

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

EU-FINANSIERING

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



Trelleborgs stads- och hamnutveckling, Spacescape (2019)



Förslag till gatunät och bebyggelsestruktur, (Trelleborgs stads- och hamnutveckling Spacescape, 2019)



Förslag till utformning av gaturum, (Trelleborgs stads- och hamnutveckling, spacescape, 2019)

VÄSTLIG HAMNINFARTS PÅVERKAN PÅ STADSUTVECKLING

Under våren 2019 tog kommunen och Trafikverket fram en gemensam utredning om västlig infart, *Trelleborgs stads- och hamnutveckling*. Arbetet är utfört av konsultbolaget Spacescape. I arbetet har frågan om en västlig infart till Trelleborgs hamn undersökts.

Kommunens ställningstagande till utredningen är att en västlig infart, utifrån det förslag som framförts, innebär betydande negativa konsekvenser för 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.

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.

ALTERNATIVA KÖRVÄGAR TILL TRELLEBORGS HAMN



Utredning av alternativa körvägar till Trelleborgs hamn (Trivector, 2019).



Utredning Trafikplats Maglarp - väg 108 (Ramböhl 2019).

Under 2019 tog Trivector Traffic fram en utredning på beställning av Trelleborgs hamn där man utredde trafiken till hamnen utifrån tre möjliga körvägar till hamnen. De tre körvägarna som utretts är ett nollalternativ, ett alternativ med åtgärder på västlig hamninfart samt östlig hamninfart. Syftet med utredningen var att utvärdera de olika körvägarna utifrån nedanstående aspekter:

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

Trivectors utredningen utgick från befintlig sträckning (Hedvägen och Västra ringvägen) för den västra delen av ringvägen. Under 2019 tog Ramböhl fram en trafikutredning för tre olika dragningar av den västra delen av ringvägen, vilka beskrevs utifrån samma aspekter som i punktlistan ovan. Kommunen har inkluderat resultatet av denna utredning i den översiktliga analysen av de alternativa körvägarnas funktion på kommande sida.

Analys av alternativa körvägar till Trelleborgs hamn (se nästa sida) visar bland annat på att en ringväg och östlig infart till hamnen har en längre körväg men kortare restider för tung trafik till och från pre-store i hamnen (sista uppställning innan påfart på färja). Östlig hamninfart bedöms ha likvärdigt antal korsningspunkter som alternativ Västlig hamninfart nollalternativ, men färre korsningspunkter än alternativet Västlig hamninfart med åtgärder.

Östslig hamnin fart



Körväg: 11,9 km

Restid: 31 min (lastbil till och från hamnen)

Korsningspunkter: 5 st (exkl. övergångsställen för gående och cyklister)

Incheckning sker innan pre-store (sista uppställning innan påfart på färja). Röd linje visar analyserad körväg för hamntrafik till pre-store. Gulmarkerad yta representerar uppställningsyta. Trafikplatsen nordost om Kyrköpinge är tänkt att vara planskild och därmed inte inräknad som korsningspunkt.

Västlig hamnin fart med åtgärder



Körväg: 9,7 km

Restid: 38 min (lastbil till och från hamnen)

Korsningspunkter: 8 st (exkl. övergångsställen för gående och cyklister)

Incheckning sker vid det östliga hamnområdets gräns. Röd linje visar körväg för hamntrafik till hamnområdet och svart linje inom hamnområdet till pre-store (sista uppställning innan påfart på färja). Körväg utgår från Trafikverkets och kommunens gemensamma studie om västlig hamnin fart (se sida 94). Gulmarkerad yta representerar uppställningsyta. Sedan studien genomfördes har lokalisering av uppställningsyta vid Västra verksamhetsområdet avfärdats. En lämpligare placering av uppställningsytan bedöms vara nordväst om Maglarpssrondellen.

Västlig hamnin fart nollalternativ



Körväg: 7,6 km

Restid: 37 min (lastbil till och från hamnen)

Korsningspunkter: 5 st (exkl. övergångsställen för gående och cyklister)

Incheckning inom hamnområdet. Röd linje visar körväg för hamntrafik till hamnområdet och svart linje inom hamnområdet till pre-store (sista uppställning innan påfart på färja). Gulmarkerad yta representerar uppställningsyta.

VÄSTRA DELEN AV RINGVÄGEN

Den västra delen av ringvägen kommer leda trafik mellan trafikplats Maglarp och väg 108. I dag utgörs denna förbindelse av Hedvägen och den befintliga Västra ringvägen. Under samrådsskedet av den fördjupade översiktsplanen för Trelleborgs stad 2035 valde kommunen att hämta in synpunkter gällande tre olika alternativa sträckningar, befintlig väg samt två alternativa dragningar. Efter samrådet har kommunfullmäktige den 31 maj 2021 beslutat att gå vidare med ett alternativ, det norra mest gena alternativet, samt att ge samhällsbyggnadsnämnden i uppdrag att planlägga vägen med samma standard som Östra ringvägen. I beslutet framgår det att i det fortsatta arbetet ska den nya västra ringvägen utvecklas enligt den kortaste och genaste sträckan med hänsyn tagen till eventuella motstående intressen. Kommunen arbetar med att ta fram en detaljplan för vägsträckningen.

Ny vägsträckning

Sträckningen innebär att en ny väg anläggs genom jordbrukslandskapet norr om kommunens västra verksamhetsområde. Vägen korsar Tommarpsvägen samt Ståstorpsån för att sedan koppla på befintlig Västra ringvägen.

Alternativet innebär att sträckan blir ca 900 meter kortare än dagens sträckning via befintlig väg. Jämfört med befintlig väg kan restiden även minskas med drygt 2 minuter under lågtrafik och cirka 2,5 minuter under högtrafik.

Kapacitetsanalyser visar att vägen kommer att kunna hantera de prognosticerade trafikflödena som uppkommer med östlig hamninfart. En övergripande beskrivning av sträckningens konsekvenser sker i planförslagens konsekvensbeskrivning, sida 133ff. En mer detaljerad

konsekvensbeskrivning kommer att tas fram i samband med framtagandet av detaljplanen.

Vägutredning

Kommunen har tillsammans med Ramboll tagit fram en vägutredning för sträckan. Uppdragets bestod i att studera vägsträckan mellan Maglarp's cirkulationsplats och väg 108 med fokus på den genaste sträckningen. I uppdragets första delmoment studerades ett antal alternativa sträckningar och konsulten har tillsammans med kommunen valt att gå vidare med en sträckning som bedöms som mest fördelaktig (se karta längst ned till höger).

Resultatet från utredningen redovisas i sin helhet inom kommande detaljplanearbete.

LÄS ÄVEN!

För Västra delen av ringvägen har följande utredningar tagits fram:

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



Kartan illustrerar utredningsområdet för ny västlig ringväg.

ÖSTRA DELEN AV RINGVÄGEN

Den östra delen av ringvägen består av två delar, Östra ringvägen samt evakuerings- och angreppsväg, framtida östlig hamninfart. Sträckningen av dessa beslutades av kommunfullmäktige 2017-11-27.

På kommande sidor sker en redogörelse av sträckningarnas funktion. En mer fördjupad beskrivning av ringvägens konsekvenser återfinns i översiktplaneförslagets konsekvensbeskrivning.

Detaljplan för östlig ringväg

Kommunen har antagit detaljplan för Kyrkoköpinge 16:3, Östlig ringväg. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för en ny väg mellan länsväg 108 och riksväg 9 och därmed tillsammans med den Västra ringvägen möjliggöra för en komplett ringväg runt Trelleborg.

Den Östra ringvägen omfattar en sträcka på ca 5 kilometer, och har bortsett från sina två ändpunkter ytterligare två kopplingspunkter till

staden i övrigt. Därtill har den Östra ringvägen en direkt anslutning till den föreslagna uppställningsytan som i sin tur är kopplad till den fortsatta hamnleden till- och från Trelleborgs hamn. Avståndet mellan kopplingspunkterna varierar från ca 600 m i söder till 2,5 km i norr. Korsningarna är utformade som cirkulationsplatser, eller som planskilda trafikplatser.

Detaljplan evakuerings- och angreppsväg, framtida östlig hamninfart

Kommunen har även antagit en detaljplan för evakuerings- och angreppsväg samt en framtida hamninfart. Det långsiktiga syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggandet av en östlig hamninfart. Syftet i närtid är att upprätta en evakuerings- och angreppsväg mellan hamnen och i första hand väg 9. På sikt planeras projektet som en fullvärdig och huvudsaklig trafiklänk mellan hamnen och det nationella vägnätet, väg E6/E22, via Östra och Västra ringvägen.

En evakuerings- och angreppsväg i öster är absolut nödvändig för hamnen i dess nya östliga läge. Föreslagen evakuerings- och angreppsväg motsvarar både Trelleborgs hamns, Trelleborgs kommuns och Trafikverkets krav. Trafikverket ställer sig bakom upprättandet av en evakuerings- och angreppsväg, byggandet av vägen kommer att regleras i ett avtal.

Planen syftar också till att möjliggöra uppställningsytor för olika typer av fordon kopplade till hamnens verksamhet samt möjliggör också byggande av nödvändiga byggnader, så som servicebyggnader och drivmedelbyggnader och andra anläggningar. Planförslaget omfattar också ytor för park- och natur samt ytor för dagvattenhantering. Planförslaget ansluter till den kommande Östra ringvägen samt till Östra industriområdet och det nya logistikcentret som planeras där. I söder stöder detaljplanen kommunens planer för kustskydd.



Illustrationsplaner från detaljplan för östlig ringväg och evakueringsväg- och angreppsväg, framtida östlig hamninfart, som visar möjligt utbyggnadsalternativ inom planområdena.

UTREDNINGSSOMRÅDE FÖR VÄG (KYRKOKÖPINGE)

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

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

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

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

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

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

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

Östervångsvägen, Liljeborgsgatan och Kornvägen.

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

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







TRELLEBORGS HAMN

TRELLEBORGS HAMN



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

LÄS MER!

- Mer information om hamnens utveckling finns på Trelleborgs Hamns hemsida.
www.trelleborgshamn.se
- Information om Kuststad 2025 finns på kommunens hemsida.
www.trelleborg.se/kuststad2025

Trelleborgs hamn har stor betydelse för Sveriges försörjning och 9 % av all svensk import och export går över Trelleborg. Andelen av landets import och export som transporteras i trailers, lastfordon eller släp via Trelleborg är 23 %. Hamnen är landets andra största hamn avseende godsvolym i ton samt Skandinavien största RoRo-hamn och Sveriges andra största hamn. Årligen hantear hamnen 13,5 miljoner ton gods. Trelleborgs hamn är även Östersjöns största järnvägshamn och de största järnvägsfärjorna i världen trafikerar hamnen. Även om Trelleborgs hamns viktigaste funktion är som godshamn spelar den även roll för passage- och färjetrafik och årligen reser omkring 1,8 miljoner passagerare till eller från hamnen. Trelleborgs hamn har totalt fem färjedestinationer varav två till hamnar i Tyskland, som är Sveriges största handelspartner. De övriga två färjedestinationerna finns i Polen och Litauen. Dagligen, året runt, ankommer 15 fartyg till hamnen och 15 avgår. Hamnen omfattar en markyta om ca 1,1 miljon m² och har tretton stycken kajplatser. Av dessa utgör åtta stycken färjelägen för reguljär trafik varav två är lägen med järnvägsspår. Utöver färjelägen utgörs en av kajplatserna av handelskaj, en är oljehamnskaj och två är uppläggningskajer. Hamnen omfattar även två kombiterminaler samt två lagerlokaler om sammanlagt 30 000 m². Totalt sysselsätter hamnen omkring 135 årsanställda. Sedan 2005 äger Trelleborgs kommun 100% av aktierna i hamnen.

CORE-hamn

Trelleborgs hamn ingår i EUs Trans-europeiska nätverk (TEN) som bland annat knyter ihop medlemsländernas transportnätverk. TEN-nätet består av ett stomnät (core network) och ett övergripande nät (comprehensive network). Trelleborgs hamn ingår i den svenska delen av stomnätet och utgör därmed, tillsammans med

fyra andra svenska hamnar, en så kallad Core-hamn. Syftet med TEN-T nätet är att stödja EUs inre marknad genom att länka samman Europas regioner samt stärka den sociala, ekonomiska och territoriella sammanhållningen mellan EUs medlemsländer. Trelleborgs kommun har beviljats bidrag från EU genom Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF). Bidraget innebär en 50-procentig finansiering av utredningar, planprogram, detaljplaner och projektering av den östra ringvägen och hamnfarten samt truck-center och logistik.

Ökad mängd lastbilsgods

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

Utveckling av hamnen

För närvarande pågår en omvandling av Trelleborgs hamn som innebär att nya färjelägen byggs i hamnens östra del och ersätter gamla färjelägen i väster. Det är rederiernas efterfrågan på längre färjelägen som initierat omvandlingen och de nya färjelägena gör det därför möjligt att

ta emot längre fartyg. Ombyggnaden av hamnen innebär också att nya pirar byggs, vilket ger ett större manöverutrymme än tidigare, då hamninloppet har breddats från 100 m till 150 m. Andra åtgärder som genomförts är muddring av farleden och hamnbassängen, utökning av hamnområdets östra delar med 50 ha ny mark genom utfyllnad i Östersjön samt anläggandet av en ny kombiterminal med två spår som kan ta emot 740 m långa tåg. För att klara nuvarande godsvolymer har hamnen investerat i en provisorisk incheckningsanläggning, vilken stod klar i juni 2018. Dessutom har en utökad uppställningsyta för tung trafik före incheckning anlagts. Denna bedöms vara tillräcklig till 2025.

För hamnens verksamhet finns ett behov av utökade ytor för uppställning av tunga fordon vars förare

antingen väntar på att kunna checka in eller parkerar sitt fordon för att föraren ska få sin dygns vila. Även för personbilar behövs uppställningsytor men i mindre omfattning. Dessa uppställningsytor, både för tung trafik och personbilar, behöver ligga i nära anslutning till hamnen.

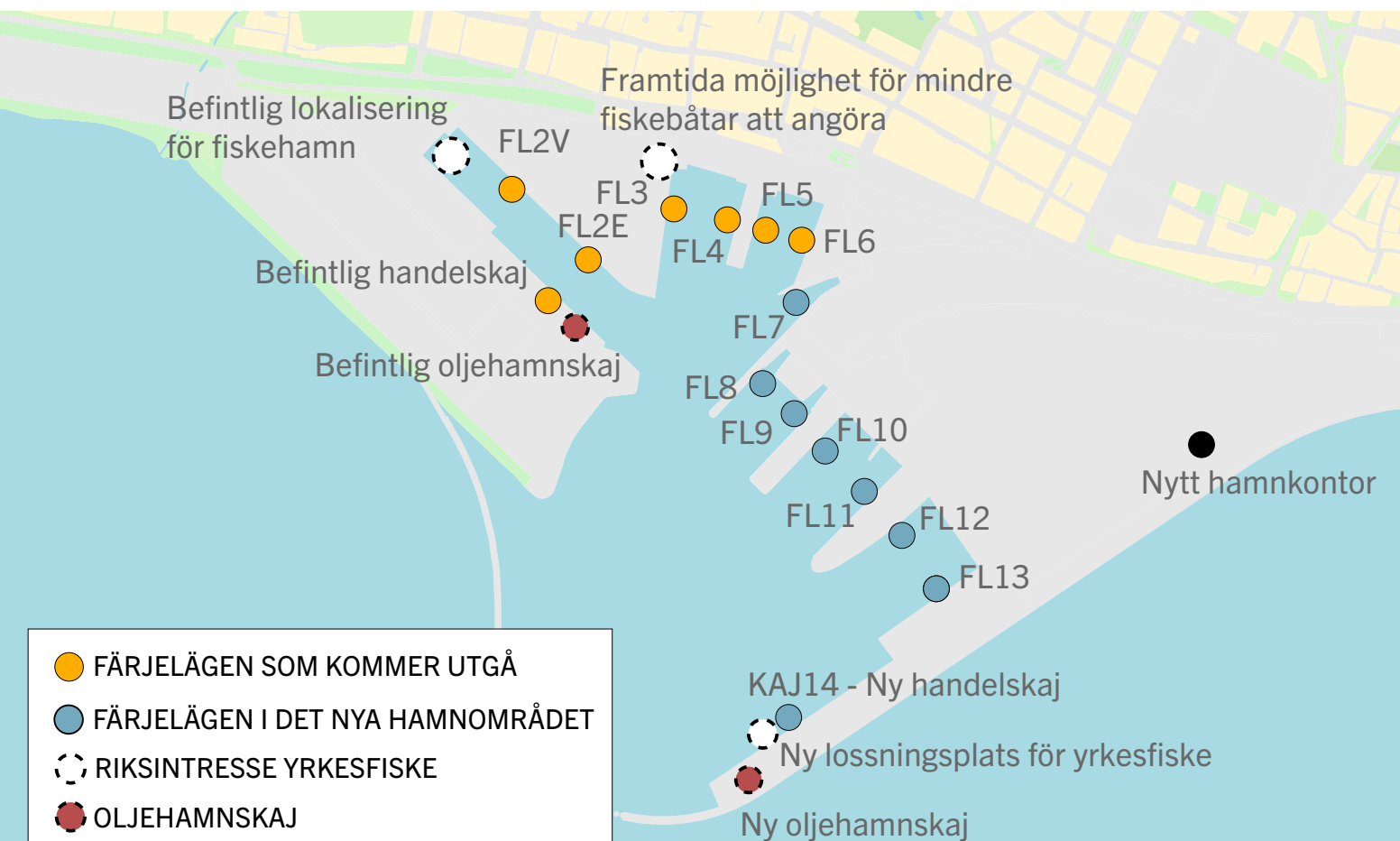
Trelleborgs hamn vill även utveckla olika typer av servicefunktioner för hamnens kunder i närheten av hamnen. Dessa funktioner kommer att placeras i anslutning till den föreslagna uppställningsytan norr om väg 9. Trelleborgs kommun vill också verka för att de unika lägesegenskaperna med möjlighet till omlastning mellan sjöfart, järnväg och väg tas tillvara genom att utveckla Östra industriområdet och skapa Trelleborg Businesscenter. Området ligger väl avgränsat intill Kontinentalbanan och väg 9 samt är anslutet till Kontinen-

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

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

Pågående detaljplan för hamnområdet

2019 påbörjades arbetet med att ta fram en detaljplan för det nya hamn-



området. Planläggningen syftar till att säkerställa pågående markanvändning och behandla ytterligare faktorer som aktualiseras. Faktorer som kommer behöva behandlas är bland annat riksintressen, strandskydd, kulturmiljö, miljökonsekvensbeskrivning och eventuella riskutredningar. I den nya detaljplanen kommer även möjlighet ges för placering av ny oljehamnskaj.

Detaljplan för evakuerings- och angreppsväg, framtida hamnin fart

Kommunen har antagit en detaljplan för en evakuerings- och angreppsväg till hamnen. Det långsiktiga syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggandet av en östlig hamnin fart. Syftet i närtid är att upprätta en evakuerings- och angreppsväg mellan hamnen och i första hand väg 9. På sikt planeras projektet som en fullvärdig och huvudsaklig trafiklänk mellan hamnen och det nationella vägnätet, väg E6/E22, via Östra och Västra ringvägen. En evakuerings- och angreppsväg i öster är absolut nödvändig för hamnen i dess nya östliga läge. Föreslagen evakuerings- och angreppsväg motsvarar både Trelleborgs hamns, Trelleborgs kommuns och Trafikverkets krav. Planen syftar också till att möjliggöra uppställnings- ytor för olika typer av fordon kopplade till hamnens verksamhet samt möjliggör också byggande av nödvändiga byggnader, så som servicebyggnader och drivmedelbyggnader och andra anläggningar. Planförslaget omfattar också ytor för park- och natur samt ytor för dagvattenhantering. Planförslaget ansluter till den kommande Östra ringvägen samt till Östra industriområdet och det nya logistikcentret som planeras där. I söder stöder detaljplanen kommunens planer för kustskydd.

Miljö tillstånd

Mark- och miljödomstolen har beslutat att förlänga Trelleborgs Hamn ABs tillstånd för vattenverksamhet med sju år för att bygga klart hamnen. Det nuvarande tillståndet från 2011 gällde bara fram till maj 2021, det vill

säga arbetena skulle varit utförda och verksamheten skulle varit igångsatt senast 10 år efter att domen vunnit laga kraft. För att ha marginal har Trelleborgs hamn därför ansökt om och erhållit förlängt tillstånd till 2028, för att färdigställa resterande färjelägen.

Kommunens ambition är att hitta en överenskommelse med staten om att hamntrafiken ska angöra hamnområdet österifrån. När det finns en överenskommelse kring detta så kommer hamnen antingen att ansöka om ett nytt miljö tillstånd eller en ändring av det nuvarande. Oavsett vilket alternativ som väljs kommer det gamla hamnområdet att lyftas ut ur tillståndet och de nya förutsättningarna, med hamntrafik från österifrån, att tas med i tillståndet.

Riksintressen

Trelleborgs hamn omfattas av riksintresse för hamn, sjöfart, väg, järnväg, kustzon samt yrkesfiske. Kommunens och hamnens ambition är att dessa ska flyttas eller omdefinieras så att det gamla hamnområdet kan planläggas för blandad bebyggelse. Gällande riksintresse yrkesfiske så vill kommunen att riksintresset ska flyttas. I det nya hamnområdet finns möjlighet att vid kaj 14 möjliggöra för att fiskebåtar kan lasta och lossa sin last. I området Sjöstaden föreslås det fortsatt vara möjligt för mindre fiskebåtar att kunna lägga till. Läs mer om detta i kapitlet om riksintressen samt i kapitlet om bebyggelseutveckling om utvecklingen av Sjöstaden.

STÄLLNINGSTAGANDEN

- Trelleborg ska utvecklas som en gods- och logistiknod och port till Skåne.
- Enligt beslut i kommunfullmäktige 2016-02-29 planerar kommunen för en östlig infart till det nya hamnområdet.
- I de västra delarna av nuvarande hamnområde är kommunens ambition att utveckla en ny stadsdel, Sjöstaden, med blandad bebyggelse och ca 5000 bostäder.
- Kommunens ambition är att till skapa nya ytor för uppställning för att optimera logistiken.
- Riksintresse kommunikation samt yrkesfiske ska flyttas och/eller omdefinieras när hamnen flyttat.



KLIMATANPASSNING

STIGANDE HAV OCH ÖVERSVÄMNING

Med låglänt och kustnära bebyggelse är flera av Skånes kommuner särskilt utsatta för risker kopplat till översvämning från havet. Utan någon påtaglig landhöjning väntas även Skånekusten drabbas i större utsträckning av översvämning från stigande havsnivåer till följd av klimatförändringar jämfört med andra delar av landet. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har pekat ut Skåne- och Hallandskusten som ett av tio nationella riskområden för ras, skred, erosion och översvämning. Kommunen har tagit ett samlat grepp kring frågan i det tematiska tillägget.

Parallellt med framtagande av den fördjupade översiktsplanen har Trelleborgs kommun arbetat med ett tematiskt tillägg. Syftet med det tematiska tillägget är att ge kommunens syn på risken för översvämning och erosion längs

med kusten samt övergripande visa på möjliga lösningar för hur riskerna kan minska eller upphöra. Tillägget har arbetats fram för att antas samtidigt som den fördjupade översiktsplanen, i slutet av 2022. Ställningstaganden och de områden som förslås att sparas för skydd i markanvändningskartan lyfts in i denna handling.

Erosion

Kusterosion är en naturlig process som förflyttar sand och grus från en kuststräcka. Erosion och ackumulation har format och fortsätter successivt att förändra de kustlandskap vi har idag. Erosion i sig kan orsaka problem för bebyggelse, men den kan också indirekt leda till problem genom att initiera skred och ras längs kusten.

Risken för ras, skred och erosion i Trelleborgs kommun varierar

beroende på marktyp, topografi samt närhet till kust och vattendrag. Inom Trelleborgs kustområde är de dominerande jordarterna sand och grus. Längs med kusten finns även områden med fyllnadsmassor.

Det är framförallt utanför Trelleborgs stad som problematiken med erosion riskerar att skada bebyggelse, tex i delar av Beddingestrand och Smygehamn.

Klimatförändringen förväntas leda till en höjning av havens medelvattenstånd. När sandstränderna anpassas till den nya nivån resulterar detta i erosion. En mer omfattande stranderosion kan därför förväntas inom kommunen i framtiden. Läs mer i kommunens tillägg till Trelleborgs översiktsplaner om stigande hav och översvämningar.



Stranderosion kust. Blå färg: strand med ackumulation. Grön: i huvudsak stabil strand; ingen eller obetydlig erosion. Orange: Strand med växelvis erosion/ackumulation men i huvudsak i balans. Rosa: strand med långsam erosion. Röd: Strand med måttlig till betydande erosion. Grå: Ej bedömd. Bildkälla: Kartvisaren SGU (2022) /SGU 2021b.



Utställningshandling Tematiskt tillägg till kommunen översiktsplaner för stigande hav och översvämning. Handlingen går att läsa på www.trelleborg.se/top2035.

År	Medelvattenstånd	100-årshögvatten	Extremhändelse
2150	+ 205 cm	+ 382 cm	+ 440 cm
2135	+ 181 cm	+ 358 cm	+ 416 cm
2125	+ 165 cm	+ 335 cm	+ 385 cm
2100	+ 115 cm	+ 285 cm	+ 335 cm
2065	+ 65 cm	+ 235 cm	+ 285 cm
2025	+ 15 cm	+ 185 cm	+ 235 cm

Tabellen visar förväntade vattennivåer vid olika händelser över tid, relativt dagens vattenstånd. Alla nivåer utgår ifrån RH 2000 (Sveriges nationella höjdsystem). Bedömningen av havsnivåer utgår från den 83:e percentilen i det sannolika intervallet av IPCC:s utsläppsscenario SSP5-8,5 (IPCC, 2021). Datan är framtagen under 2022. Havsnivåprognoser kan komma att justeras i framtiden, därav ska varje projekt utgå från aktuella nivåer.

Ställningstaganden:

- Den befintligt byggda miljön i Trelleborg ska skyddas från hundraårshändelse under minst 100 år, det vill säga till 2135 (+3,58 m.ö.h år 2135 enligt beräkningar gjorda 2022).
- Ny bebyggelse ska även skyddas mot extremhändelse under 100 år, (+4,16 m.ö.h. år 2135 enligt beräkningar gjorda 2022).
- Aktuella nivåer för tex medelvattenståndet uppdateras allteftersom kunskapen förbättras, därav ska varje projekt utgå från den senaste datan.
- Områden som i översiktsplan utpekats för ny bebyggelse kan fortsatt utvecklas under översiktsplanens planperioden fram till år 2035 – under förutsättning att TÖP:ens strategi för skyddsåtgärder efterföljs. Ställningstaganden för risknivåer ersätter de ställningstaganden som finns i ÖP2028 samt FÖP2025 och kommande FÖP2035.
- För outnyttjade byggrätter som ligger inom riskområden behöver platsens lämplighet omprövas. Detta kan ske antingen i samband med en ansökan om bygglov eller på initiativ av kommunen.
- Den befintliga bebyggelsen kan fortsatt förvaltas för att understödja pågående användning. Detta innebär att tillbyggnader eller mindre gårdsbyggnader som fungerar som komplement till befintlig användning kan godtas, även inom fastigheter som ligger inom riskområden.
- Hantering av risk för ras och skred samt skyfall hanteras i det kommande arbetet med Skyfallsplan.
- Skyddsåtgärder ska vidtas successivt för att skydda den byggda miljön efter hand som havsnivån stiger.
- I första hand ska naturbaserade lösningar utredas innan andra alternativ utreds.
- Vid kommande aktualiseringar av översiktsplanen eller vid mer detaljerade utredningar för respektive område ska de allmänna intressena och riksintresserna utredas vidare.
- Detaljplan föreslås vara det huvudsakliga verktyget för reglering av skyddsanläggningar.

SKYFALL OCH KLIMATANPASSNING

Enligt SMHI:s definition är ett skyfall ett regn med en intensitet som är större än 50 mm/timme eller större än 1 mm/minut.

Stadens dagvattensystem är till för att avleda vatten genom ledningar och öppna diken. I samband med skyfall är dagvattensystemets kapacitet mycket begränsad i förhållande till regnets intensitet och volym. Det gäller även för markens infiltrationsförmåga som ofta inte räcker till för att ta emot regnmängderna. Följden blir avrinning på markytan som kan leda till översvämning. Beroende på var översvämningen inträffar kan den medföra allvarliga konsekvenser för exempelvis bebyggelse, infrastruktur och samhällsviktig verksamhet.

Den största utmaningen är att säkra befintlig bebyggelse och infrastruktur eftersom höjdsättningen redan är given. För ny bebyggelse finns större möjligheter. Klimatförändringen väntas påverka de mest extrema regnen. Ett regn som vi idag betraktar

som ett 100-årsregn kommer att inträffa oftare i framtiden. Om regnintensiteten exempelvis ökar med 25 procent kommer sannolikheten för det som vi idag kallar ett 100-årsregn att fördubblas. Konsekvenserna vid översvämning till följd av skyfall är redan idag något som kan orsaka problem. Klimatförändring och förtätning ökar översvämningens risken i våra städer, men genom ett förebyggande och långsiktigt arbete kan städerna anpassas både för dagens och framtida skyfall.

Trelleborgs kommun har tagit fram skyfallskarteringar för Trelleborgs tätort och för hela kommunen.

I skyfallskarteringarna har följande aspekter studerats:

- Påverkansområde för skyfall
- Avrinningsområden och ytliga rinnvägar
- Översvämningens utbredning vid olika regnhändelser
- Stående vattendjup vid olika

regnhändelser

- Dämningsområden uppströms trummor/broar (längs med vattendrag)

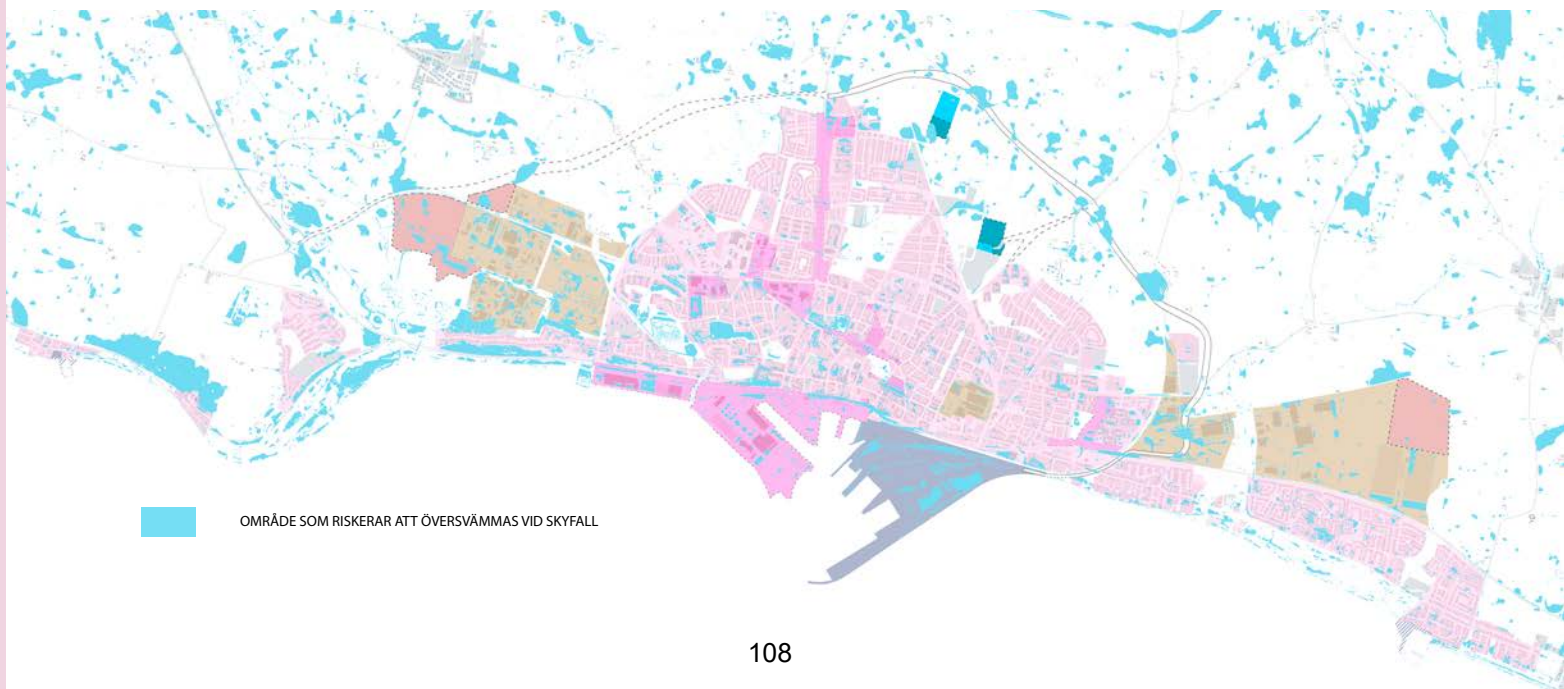
Underlaget omfattar inte någon efteranalys av framtaget material.

Ny skyfallsplan

Under 2023 kommer Trelleborgs kommun att påbörja arbetet med att ta fram en skyfallsplan för kommunen. Planen kommer att behandla risker för översvämning vid skyfall till följd av t.ex. överskriden kapacitet i dagvattensystemet och lokala rinnvägar samt föreslå ställningstaganden och strategier för att hantera de risker som finns idag och i framtiden.

Gällande översvämningens risker kopplade till skyfall ska alltid denna risk beaktas i detaljplanläggning och bygglov.

Läs om dagvattenhantering i kapitlet om vatten- och avlopp.



Dikningsföretag och båtadsområden

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

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

Värmeböljor

I Sverige definierar SMHI värmebölja som "en sammanhängande period då dygnets högsta temperatur översti-

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

Trelleborgs kommun är med i ett forskningsprojekt om värmeböljor med syftet att hitta och analysera värmeöar och speciellt utsatta verksamheter samt hitta strategier för att bemöta dessa. Projektet drivs av Rise och finansieras av Formas.

Förlängd vegetationsperiod

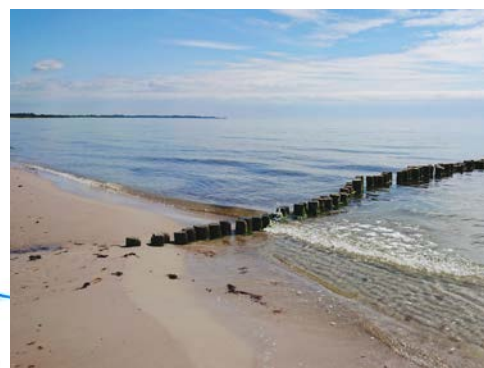
Eftersom vegetationsperioderna har en stark koppling till temperaturen, kommer en högre medeltemperatur att förlänga vegetationsperioderna. Det är en längre period som kan användas för odling, men det är även en längre period där skadedjur kan

fortplanta och sprida sig. Jordbruksbevattningen kan komma att öka eftersom vegetationsperioden förlängs med upp till 60 dagar, och behovet av vatten i samhället ökar också med stigande temperaturer.

Strategiskt arbete kopplat till klimatanpassning

Trelleborgs kommun har även tagit fram och har pågående arbeten som innehåller strategiska ställningstaganden gällande klimatanpassning. Klimatanpassningsplanen som togs fram 2013 har uppdaterats och gäller nu från 2018-2023. I den finns ett antal åtgärder listade som berör klimatanpassning och stigande hav.

Övrigt strategiskt arbete är bland annat kommunens miljömålsprogram, trafikplan, stadsmiljöprogram och grönplan.



LÄS MER!

[Trelleborgs kommuns miljömålsprogram](#)



TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och avlopp

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

Trelleborgs kommun har en antagen VA-plan för åren 2020-2024. Arbetet med VA-planen har bedrivits utifrån Havs- och vattenmyndighetens Vägledning för kommunal VA-planering (rapport 2014:1) och består av tre dokument, en VA-översikt, VA-strategi samt VA-plan. VA-planen är en del i kommunens arbete för att uppnå miljökvalitetsmål, miljökvalitetsnormer och vattendirektivets mål.

Nuläge

Av kommunens cirka 46 250 invånare är cirka 40 600 anslutna till kommunalt avlopp och 41 200 anslutna till kommunalt dricksvatten. Kommunen är självförsörjande på dricksvatten och avloppsvattnet renas i kommunseigna reningsverk.

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

I Trelleborgs kommun finns även avtalsområden för VA. Inom dessa områden har kommunen upprättat ett civilrättsligt avtal med fastighetsägaren som reglerar förvaltningen av VA-anläggningen. Fastighetsägaren har i dessa områden själv betalat för anslutning till det kommunala ledningsnätet och kostnaden för ledningsdragning. Större delen av det geografiska område som den fördjupade översiktsplanen berör ingår i verksamhetsområde för vatten, spill- och dagvatten.

Dricksvattenförsörjning

I Trelleborgs kommun baseras dricksvattenförsörjningen på grundvatten. I kommunen finns för närvarande tre vattenverk i drift, Fuglies, Klagstors och Trelleborgs vattenverk. Vattenverket i Fuglie är planerat för ned-

läggning då det ur kostnadssynpunkt är mer effektivt att bedriva vattenproduktion i större skala. Det finns totalt 21 stycken kommunala borrar som är i drift. Av dessa är 16 borrar skyddade med vattenskyddsområde, 5 st av borrhorna (stadsborrhorna) saknar vattenskyddsområde.

Den väntade befolkningsökningen i kommunen innebär bland annat ökat behov av dricksvatten. Efter beslut av Kommunfullmäktige 2019-10-14 fastställdes att den framtida vattenförsörjningen fortsättningsvis skall vara baserad på eget grundvatten. Beslutet innebär att etablera ett nytt vattenverk i norra delen av Trelleborgs tätort med tillhörande råvattenledning och nya borrar samt att bygga ut och modernisera Klagstors vattenverk med tillhörande råvattenledning och nya borrar. I beslutet finns också med en ihopkoppling av de två vattenverksområdena för att säkerställa framtida redundans i vattenförsörjningen. Arbetet med ny vattenförsörjning beräknas vara färdigt vid 2027. Kommunen har utifrån en lokaliseringsutredning hittat en ny lämplig plats för ett nytt vatten-



verk. En detaljplan för vattenverket ska tas fram. Området pekas ut som en teknisk anläggning i markanvändningskartan.

Avloppsförsörjning

I Trelleborgs kommun finns tre stycken kommunala avloppsreningsverk. De två största avloppsreningsverken i kommunen ligger i Trelleborgs stad och i Smygehamn, och ett mindre reningsverk i Sjörup.

Trelleborgs stads avloppsreningsverk

Kapacitetsutredningen för Trelleborgs reningsverk visar att verket fungerar bra med nuvarande belastning, men har svårt att klara den prognosticerade framtida belastningsökningen. Med ett framtida behov av att även ansluta avloppsvatten från färjetrafik kan den maximala kapaciteten komma att uppnås ännu tidigare.

En utredning har tagits fram under 2019 för att utreda avloppsreningsverkets möjligheter att byggas ut samt vilka framtida skyddsåtgärder som krävs. Utredningen visar att det finns goda förutsättningar för att en utökning av befintligt avloppsrenings-

verk inom den egna fastigheten ska kunna beviljas både tillstånd enligt miljöbalken och bygglov. Närhet till bostadsbebyggelse kan dock kräva försiktighetsåtgärder för att minimera olägenheter för närboende. Det kommer även att krävas att långtgående säkerhetsåtgärder genomförs för att skydda området mot framtida översvämningar eftersom området ligger lågt. Under 2021 lämnades en tillståndsansökan in för att genomföra om- och utbyggnader för att kunna omhänderta och rena den mängd avloppsvatten som kommer att genereras med avseende på framtida befolkningsökning. Så snart tillstånd medgetts påbörjas om- och utbyggnader för att med målsättning vara klart 2027/2028. Utöver kommunens egna reningsverk planerar Trelleborgs hamn för ett eget reningsverk inom hamnområdet.

Dagvattenpolicy

Kommunfullmäktige i Trelleborgs kommun beslutade 2013-04-22 att anta en kommunal dagvattenpolicy. Följande dagvattenpolicy har antagits av Trelleborgs kommun:

- Dagvattensystem utformas så att skador på byggnader och anlägg-



LÄS MER

Kommunen tog under 2020 fram en VA-översikt, VA-strategi och VA-plan. Läs mer om dessa på kommunens hemsida. www.trelleborg.se/bygga-bo-miljo/vatten-och-avlopp/vatten-och-avloppsplan/

Skyfallshantering

Kommunen har beslutat att en skyfallsplan ska tas fram. Arbetet ska påbörjas under 2023.



ningar orsakade av uppdämning eller avledning av dagvatten undviks.

- Dagvatten omhändertas så nära källan som möjligt.
- Dagvatten infiltreras och/eller fördröjs i öppna magasin där så är möjligt.
- Mängden föroreningar som tillförs dagvattnet minskas.
- En större del av de föroreningar som finns i dagvatten avskiljs innan de når recipienten.
- Dagvattenhantering synliggörs och bidrar därmed till biologisk mångfald samt ökade upplevelse- och naturvärden.

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

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

Dagvattenhantering i detaljplaneprocessen

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

Dagvattenutredningen ska ha följande huvudindelning:

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

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

VA-försörjning i ett förändrat klimat

Kommunen behöver anpassa VA-försörjningen till de nya förutsättningar som klimatförändringen orsakar, med bland annat höjda havsnivåer och ökad nederbörd.

De framtida klimatförändringarna kan även medföra problem med torra och vattenbrist. Under 2000-talet drabbades kommunen flera gånger av omfattande översvämningar i samband med extrema skyfall och häftig snösmältning. En del av översvämningarna har orsakats av bristfällig fysisk planering och för att undvika detta i framtiden krävs att VA-frågorna lyfts fram tidigare i planprocessen. I arbetet med VA-plan kommer denna fråga att lyftas tydligare. Läs även mer om kommunens klimatanpassningsarbete under kapitlet om klimatanpassning.

Kustnära VA-anläggningar

På grund av kommunens topografi, som är flack och lutar ner mot havet, ligger en stor del av ledningsnätet och pumpstationerna vid kusten. Kommunen har redan tidigare haft problem med erosionsskador på ledningar och det finns flera ledningar som idag är direkt hotade av erosion, vilket kan orsaka ledningsbrott och driftstörningar. I planerad flerårsbudget finns två områden utpekade där åtgärder förväntas genomföras. Dessa är belägna i Simremarken samt i Beddinge.

STÄLLNINGSTAGANDEN

- Vid upprättande av nya detaljplaner ska alltid en dagvattenutredning utföras. Den kommunövergripande skyfallskarteringen ska utgöra underlag vid dagvattenutredningar.
- Kommunen ska ta fram en skyfallsplan.

Avfallshantering

Trelleborg har tillsammans med nio ägarkommuner i Sysav-regionen tagit fram Gemensam Kretsloppsplan från avfall till resurs 2021-2030. Kretsloppsplanen riktar sig till alla som bor eller är verksamma i de tio kommunerna, kommunala verksamheter, kommunens invånare, företag och organisationer. Planen har tre mål med tillhörande 24 indikatorer där resurserna, i form av material och produkter, ska cirkulera i ett kretslopp och användas på ett medvetet sätt. Målet för arbetet är att förebygga och minska avfall genom en effektivare resursanvändning och ett minskat inflöde av material och produkter.

En av kretsloppsplanens indikatorer är direkt riktad mot fysisk planering och innebär att kommunens avdelning för fysisk planering senast år 2025 kontinuerligt samarbetar och för dialog med kommunens avfallsorganisation. Det innebär att ta hänsyn till avfallshanteringen i alla plan- och bygglovsprocesser och att utöver nationella lagkrav även följa andra krav och riktlinjer, som till exempel kommunens avfallsföreskrifter. Vid planering av nya utbyggnadsområden är det av stor vikt att tidigt planera för långsiktiga lösningar för avfallshanteringen. Kommunen arbetar för att underjordiska behållare (UWS) ska installeras vid planering av nya områden. Att integrera avfallshanteringen i staden innebär också att skapa platser för att avfallet enkelt ska kunna förebyggas, återbrukas och återvinnas.

Energi

Trelleborgs kommun tog under 2018 fram en energiplan som ska fungera som ett underlag och en vägledning för kommunens långsiktiga arbeteför omställningen till ett hållbart energisystem med låg klimatpåverkan. Syftet är vidare att energiarbetet ska bidra till ett attraktivt Trelleborg samt vara en central del för att uppnå kommunens klimatmål.

Strategiska inriktningar

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

1. Hållbara transporter

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

2. Energiaspekter i fysisk planering

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

3. Förnybar energitillförsel

Huvudmål: Fossilfritt energisystem 2040.

4. Försörjningstrygghet och smarta nät

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

Vätgassatning

Trelleborg är med i det EU-finansierade projektet Nordic Hydrogen Corridor som samordnas och leds av Vätgas Sverige, vilket för Trelleborgs del innebär att en tankstation för vätgas ska etableras i kommunen, och att delar av de kommunala och de kommunala bolagens fordons ska bytas till vätgasdrift. Diskussioner pågår gällande lämpligaste placeringen. Företaget Everfuel kommer bygga, äga och drifta stationen, samt förse den med vätgas fram till dess att Trelleborg har lokal produktion.

Arbete pågår med att konkretisera och förverkliga fordonsbyten för Trelleborgs kommun och de kommunala

bolagen, med start av fordonsbyten under 2023.

Parallellt med tankstationsprojektet så planeras för ett koncepthus som ska byggas med lokalproducerad, förnybar energi och energilagring som energisystem för byggnaderna. Förnybar elproduktion, i kombination med energilagring i både batterier och vätgas kan möjliggöra byggnader som är självförsörjande på förnybar energi.

Innan sommaren 2021 färdigställdes en färdplan för produktion och användning av vätgas i Trelleborg. Arbetet utfördes av Vätgas Sverige, under ledning av Trelleborgs Energi. Flera beslutsfattare i Trelleborgs kommun, och de kommunala bolagen involverades, bl.a. genom att delta i workshops och intervjuer. Under arbetet med färdplanen hade Trelleborgs Energi dialog med ett stort antal externa intressenter i olika delar av värdekedjan för vätgas, för att kartlägga intresse, möjligheter och potentiella framtida samarbeten.

Trelleborgs Energi och Trelleborgs hamn kommer med stor sannolikhet att under första kvartalet 2022 gå in i en förstudie med externa energibolag kring lokal, fossilfri vätgasproduktion baserad i Trelleborg.

Bredband

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



Resurssnuran, Kretsloppsplan 2021-2030

RIKSINTRESSEN

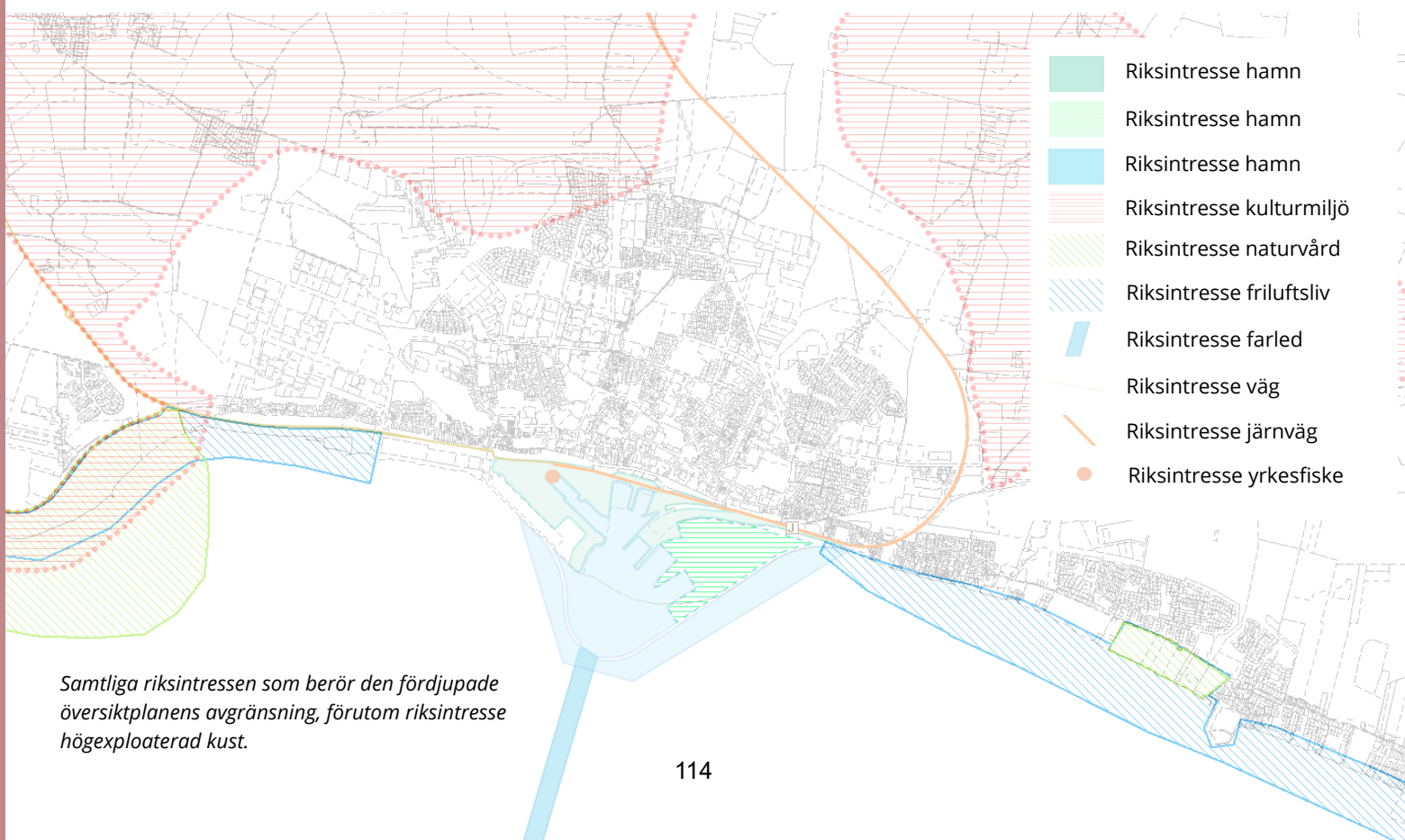


Vad är riksintressen?

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

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

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



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

RIKSINTRESSE KULTURMILJÖVÅRD

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

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

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

FUGLIE – MELLANGREVIE – SKÅRE [M136]

Motivering

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

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

Uttryck för riksintresset

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

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

Fördjupad beskrivning

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

uppkomna ägo- och gränserna. Pilerader och alléer skapar tydliga formelement i landskapet.

Mycket känsliga miljöer

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

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

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

Känsliga miljöer

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

Mindre känsliga miljöer

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

Påverkan på riksintresset

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

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

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

Den västliga delen av ringvägen kan komma att beröra riksintresset Fuglie–Mellan-Grevie–Skåre då utpekad vägsträckning passerar genom utkanten av riksintresseområdet.

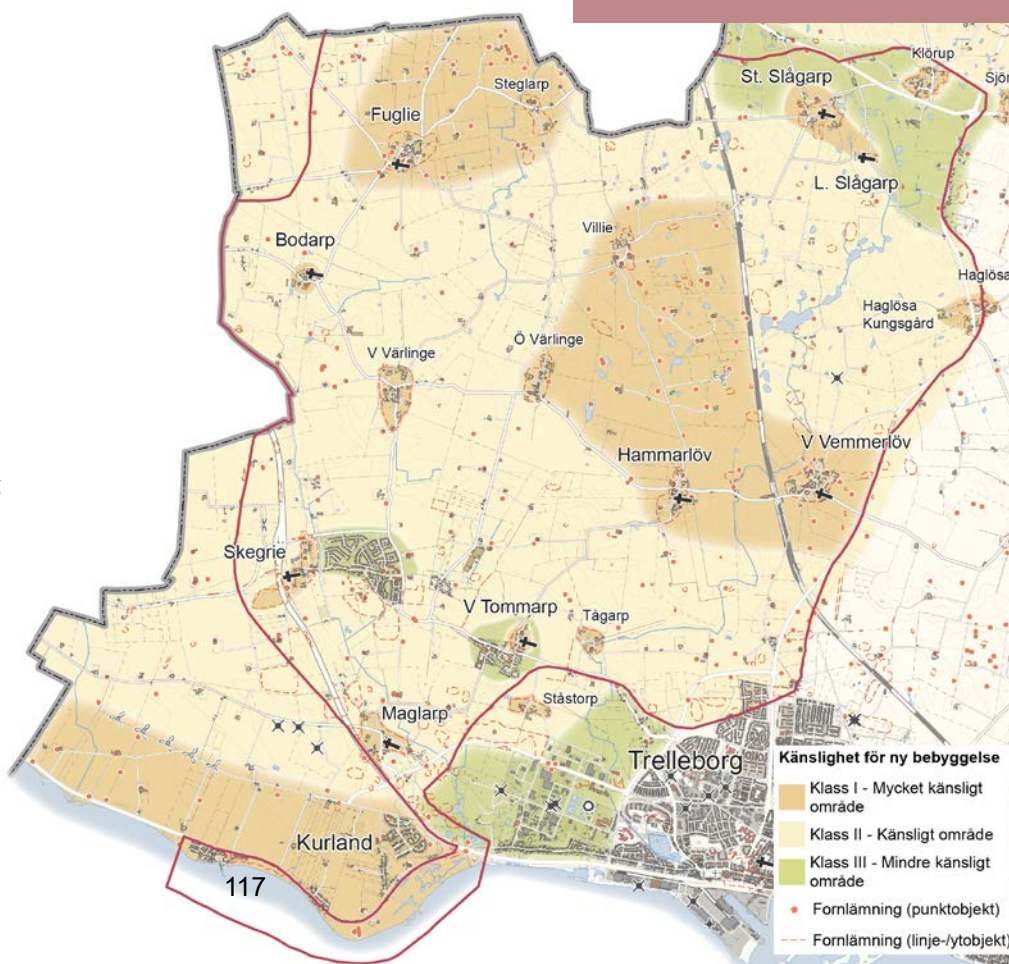
Genom att anlägga ny väg i nivå med omgivande mark, bevaras utblickarna över det flacka, öppna jordbrukslandskapet.

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

Påverkan på riksintresset kommer att utredas vidare inom pågående arbete med vägutredning samt detaljplan för Västra ringvägen.

Läs mer

Läs de formella beskrivningarna av riksintresse kulturmiljö på Riksantikvarieämbetets hemsida:
<https://www.raa.se/samhallsutveckling/riksintresse-for-kulturmiljovarden/riksintressebeskrivningar/>



RIKSINTRESSE KULTURMILJÖVÅRD

GYLLE – DALKÖPINGE [M139]

Motivering

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



Läs mer

Läs de formella beskrivningarna av riksintresse kulturmiljö på Riksantikvarieämbetets hemsida:

<https://www.raa.se/samhallsutveckling/riksintresse-for-kulturmiljovarden/riksintressebeskrivningar/>

Uttryck för riksintresset

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

Fördjupad beskrivning

Mycket känsliga miljöer

Dalköpinge och Gislöv samt området däremellan bedöms som mycket känsliga för ny bebyggelse i relation till avsikten med riksintresset. Byarna är skyddade som bytomter/fornlämningar. Mellan dem ligger lämningar i form av boplatser.

För samtliga bymiljöer gäller att det kan finnas utrymme för enskilda bebyggelsestillägg förutsatt att deras olika karaktär bibehålls. Det är också viktigt att inte byarna byggs samman, utan att de fortsatt är avläsbara som självständiga bebyggelseenheter.

Känsliga miljöer

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

Mindre känsliga miljöer

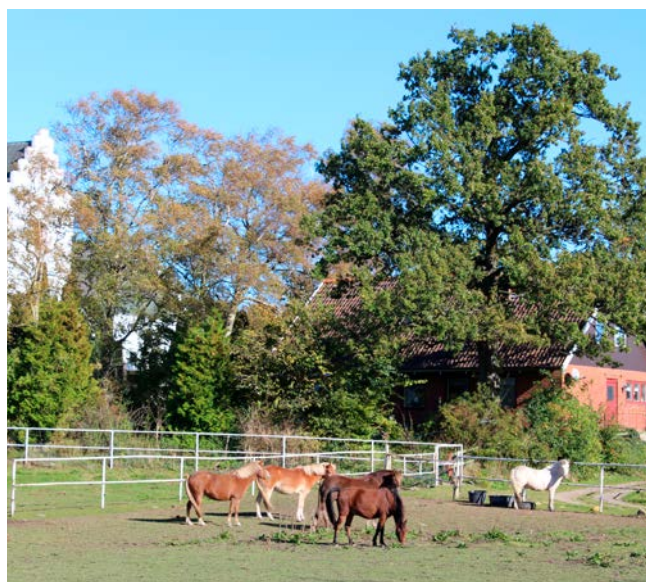
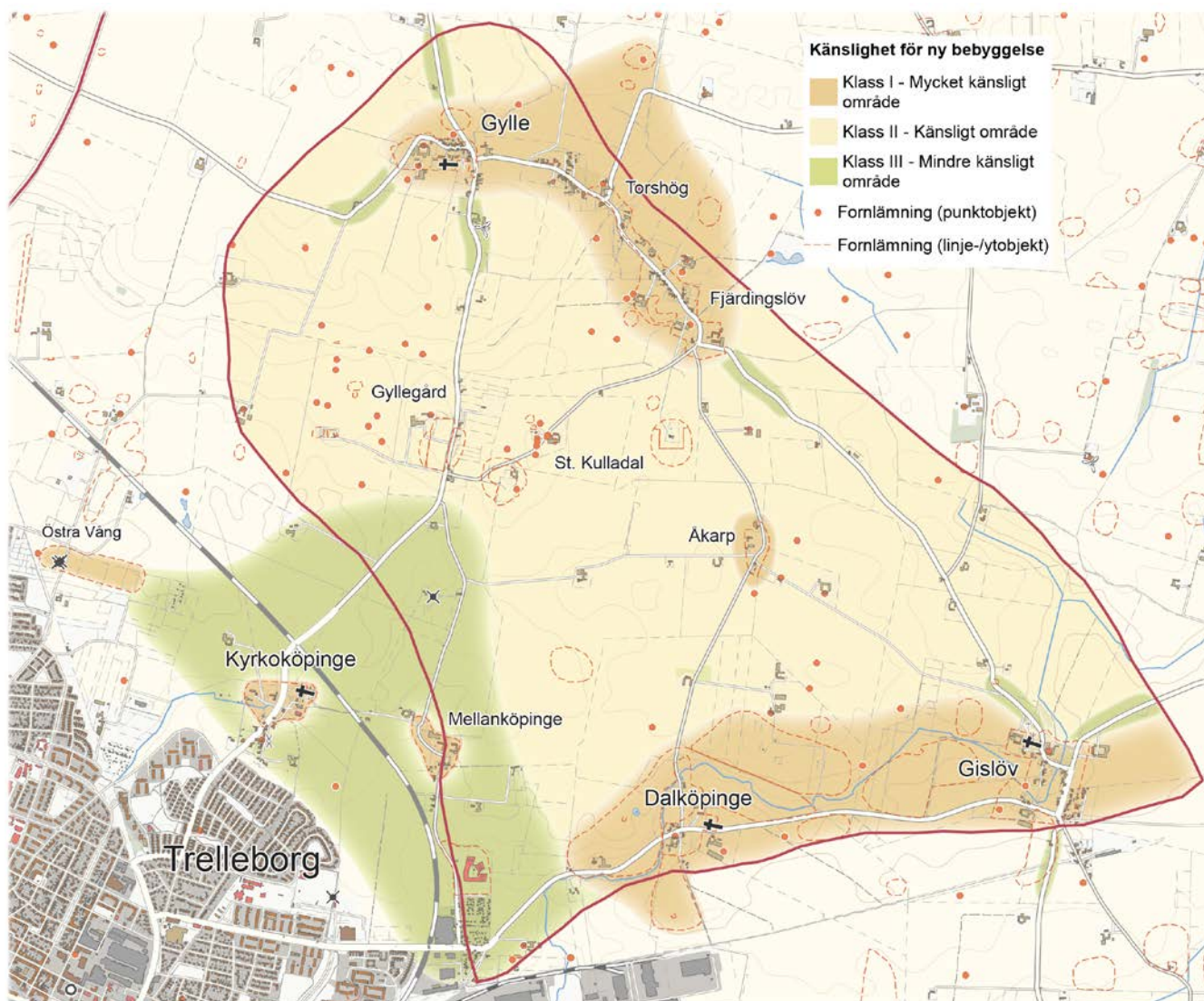
I anslutning till Trelleborg stad och Kyrköpings kommun finns ett större område som bedöms som mindre känsligt.

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

Påverkan på riksintresset

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

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



RIKSINTRESSE NATURVÅRD

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

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

DALKÖPINGE ÄNGAR [N90]

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

Motivering

Riksvärdet för området utgörs av naturbetesmark med en värdefull flora.

Uttryck för riksintresset

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

Förutsättningar för bevarande och utveckling av områdets värden

Fortsatt jordbruk med åkerbruk, naturvårdsinriktad betesdrift och skötsel av landskapselement. Restaurering av igenvuxna naturbetesmarker. Områdets värden kan påverkas negativt av minskad eller upphörd jordbruks/betesdrift, skogsplantering av jordbruksmark, energiskogsodling, igenväxning, spridning av gifter eller gödselmedel, bebyggelse, nydikning, täkt, luftledning, vägdragningar.

Säkerställande

Området utgör naturreservatet Dalköpinge ängar.

MÅKLÄPPEN – LIMHAMNSTRÖSKELN [N91]

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

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

Motivering

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

Uttryck för riksintresset

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

Området Kämpinge – Stavstensudde har i första hand stora geovetenskapliga värden även om det även hyser sällsynta och utrotningshotade växt- och djurarter. Längs kuststräckan finns strandvall (Littorina) och Danienkalksten i dagen och de mindre blottningarna av Danienkalksten utgör tillsammans med likartade kustblottningar vid Smygehuk de enda



naturliga blottningarna av tertiär i Sverige. Litorinavallen är en i landskapet tydligt markerad strandvall, som i terrängen lättast kan iakttas utmed kustvägen. Vallen har stor betydelse för utforskningen av Östersjöbäckens nivåförändringar. Sandavlagringarna i intilliggande område har stor betydelse för tolkningen av de komplicerade händelseförlopp som ägt rum i samband med områdets geologiska bildning och utveckling under kvartär tid. Härigenom har hela området blivit geovetenskapligt intressant och fått ett värde av högsta dignitet. Lokalt går sandavlagringarna i dagen, medan de inom andra delar är överlagrade av moränlera. Området har stor art- och individrikedom av fåglar, bl a flera flyttfågelarter, och strand- och vattenområdet är betydelsefullt som övervintringsområde och rastlokal för sjöfågel och vadare. I strandområdet och i området i anslutning till litorinavallen finns några av landets mest sällsynta växtarter, t ex praktnejlika. Riksintresseområdet har större och mindre områden med ålgräs med artrik och varierande fauna. Det är ett viktigt produktionsområde för fisk och andra marina organismer med betydelse för många fågelarter och sälar.

Förutsättningar för bevarande och utveckling av områdets värden

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

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

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

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

Skanörs ljun med Kämpinge - Stavstensudde

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

Säkerställande

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



RIKSINTRESSE FRILUFTSLIV

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

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



SKANÖR-FALSTERBOHALVÖN MED KUSTSTRÄCKAN HÖLLVI- KEN-TRELLEBORG [FM16]

Motivering

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

Uttryck för riksintresset

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

Förutsättningar för bevarande

Naturvårderna vårdas och består. Naturreservaten inom området förvaltas enligt skötselplan. Befintliga anläggningar för friluftslivet bevaras och underhålls. Området lämnas fritt från större exploateringar.

Åtgärder, verksamheter och andra intressen som påtagligt kan skada områdets värden är särskilt bebyggelseexploatering, anläggande av vindkraft samt bullerstörande verksamheter. Ett alltför intensivt friluftsliv kan påverka naturvårderna negativt, t ex genom slitage på sanddyner och driftvallar samt störningar från lösspringande hundar, ridning och vattenanknutna aktiviteter. Hindrande bebyggelse och anläggningar i strandområdena kan skada värdena påtagligt.

Potential finns att ytterligare utöka tillgängligheten till områdets besöksmål genom exempelvis informationsspridning. Utveckling av stråk

för vandring i de mindre känsliga naturområdena kan vara möjlig.

Planering och säkerställande

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

Påverkan på riksintresset

Delar av Västra sjöstadens berör riksintresset. Gamla småbåtshamnen, våtmarksområdet Sumpen och en grusad parkeringsyta ingår i riksintresset. I det pågående arbetet med detaljplan för området säkerställs strandpromenaden och att naturvårderna vårdas. Kommunen gör därför bedömningen att riksintresset för friluftsliv inte påverkas i en omfattning som kan antas vara negativ.

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

Motivering

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

Uttryck för riksintresset

Riksintresset, vilket sträcker sig längs kusten från Trelleborg till Simrishamn, utgörs av ett varierat kustlandskap med långa sandstränder, sanddynsområden delvis planterade med tall, betesmarker och odlingslandskap. Kustområdet är bitvis mycket smalt men bedöms vara väl tillgängligt för allmänheten. Ett antal fritidshusområden finns inom riksintresset.

Kuststräckan mellan Trelleborg och

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

Förutsättningar för bevarande och utveckling av områdets värden

Naturvärdena vårdas och består. Naturreservat inom området förvaltas enligt skötselplan. Strandskyddet respekteras och tillsyn utövas vid behov. Stigar hålls framkomliga. Jordbruk och bebyggelseexploatering sker med stor hänsyn till natur- och kulturmiljövärden.

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

Planering och säkerställande

Inom området finns naturreservatet

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

Påverkan på riksintresset

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

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



RIKSINTRESSE KOMMUNIKATION

STÄLLNINGSTAGANDEN

- Trelleborgs kommuns ambition är att bygga en ny ringled runt Trelleborg samt en ny hamnfart som angör Trelleborgs hamn österifrån.
- Målsättningen är att den nya leden ska överta riksintresseanspråket från E6/E22 och Travemündeallén, från trafikplats Maglarp till hamnområdet, så att den befintliga anslutningen till hamnen på sikt kan avvecklas för hamntrafik.
- Kommunens bedömning är att föreslagna förändringar stärker riksintressefunktionen då restiden för den tunga trafiken till hamnen minskar samt att logistiken i och kring hamnen optimeras.

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

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

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

RIKSINTRESSE VÄG

Funktionsbeskrivning

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

Flytt och omdefiniering av riksintresse väg

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

Nedan beskrivs kommunens viljeinriktning gällande processen för omdefiniering av riksintresse för E6

Trelleborg-Strömstad-riksgränsen och E22 Trelleborg-Blekinge-Norrköping, vilka går i samma sträckning inom Trelleborgs kommun.

- Trelleborgs kommun arbetar utifrån att östra delen av den nya ringvägen, från väg 108 i norr till väg 9 i sydost, i ett första skede byggs som en gata med kommunalt huvudmannaskap. Standarden för den östra ringvägen ska uppnå Trafikverkets och EU:s krav angående standard, framkomlighet och trafiksäkerhet.
- Den östra hamnfarten kommer utgöras av kvartersmark och ska ägas och förvaltas av Trelleborgs hamn. Mellan Östra ringvägen och infarten till hamnen kommer en större uppställningsyta att anläggas vilken också kommer utgöras av kvartersmark som ska tillhöra Trelleborgs hamn. Inom uppställningsytan kommer en förbindelse mellan Östra ringvägen och Östra hamnfarten att utgöra riksintresse väg.
- Kommunens ambition är att planlägga en ny Västlig ringväg som ska ha samma standard som Östlig ringväg. Den nya sträckningen innebär att restiden för tung trafik kortas ner i jämförelse med dagens angöring till hamnen.
- Gällande ringvägens framtida huvudmannaskap för kommunen diskussioner med Trafikverket.

Tidplan

- Kommunfullmäktige har beslutat om att trafik ska kunna ledas till hamnen österifrån den 1 januari 2026.

Påverkan på riksintresse väg

Genom föreslagna åtgärder kommer ringvägen runt Trelleborg, från trafikplats Maglarp till hamnen, att leda trafiken till och från Trelleborgs hamn på ett effektivare sätt än i dag. Körtiden mellan trafikplats Maglarp och

hamnen blir för tung trafik 32 min (till och från hamnen) i kommunens målbild, jämfört med nollalternativet då körtiden uppgår till 35-37 min.

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

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



Befintligt riksintresse kommunikation.



Kommunens förslag till flytt och omdefiniering av riksintresse kommunikation.

RIKSINTRESSE KOMMUNIKATION & YRKESFISKE

STÄLLNINGSTAGANDEN

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



RIKSINTRESSE JÄRNVÄG

Funktionsbeskrivning

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

Kontinentalbanan i Trelleborgs kommun

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

Påverkan på riksintresse järnväg

Kommunen har tillsammans med Trafikverket tagit fram en utredning som visar på att det är möjligt att anlägga dubbelspår i framtiden.

RIKSINTRESSE HAMN

Funktionsbeskrivning

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

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

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

Process för säkerställande av riksintresset

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

Omvandlingen av Trelleborgs hamn initierades av att hamnen behöver kunna ta emot längre färjor än tidigare. För att klara detta måste nya färjelägen anläggas. Utbyggnaden av de nya östra hamndelarna, som utöver färjelägen omfattar handelskaj och ytor för hamnverksamhet, hanterats i ett miljötillstånd för hamnen.

I gällande miljötillstånd framgår att de gamla färjelägena i väster succesivt kommer ersättas av nya färjelägen i öster vartefter dessa tas i bruk. I dagsläget har färjeläge 2 väster avvecklats. Ytterligare fyra färjelägen (2 öster, 3, 4 och 5) samt Oljehamnskajen kommer att avvecklas och ersättas av nya färjelägen samt en handelskaj. Dessa kommer att färdigställas under 2023-2025.

Utrymme finns för att Oljehamnskajens funktion ska kunna flytta till det läge som benämns "Handelskaj". Handelskajen planeras att färdigställas 2023. För närvarande pågår en detaljplane-process för Trelleborgs hamns östra delar. Inom ramen för denna prövas bland annat vilka miljöhänsyn, inklusive risk och säkerhet, som behöver tas för att cisternerna ska kunna uppföras i anslutning till Handelskajen.

När alla befintliga färjelägen i väster har avvecklats vid årsskiftet 2025-2026, kommer hamnens västra delar inte att behövas för hamnens verksamhet. Vid samma tidpunkt är kommunens ambition att östlig ringväg och östlig hamninfart att stå klara. Därmed blir ytor i de västra delarna av befintlig hamn

tillgängliga för stadsutveckling. Trelleborgs kommuns mål är att markområdena utvecklas till blandad stadsbebyggelse innehållande bostäder, offentlig och privat service, verksamhetslokaler med mera.

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

Utöver detta kommer risk- och säkerhetsaspekter som är kopplade till hamnverksamheten beaktas, liksom möjligheterna att transportera farligt gods till och från hamnen.

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

Miljötillstånd

Mark- och miljödomstolen har beslutat att förlänga Trelleborgs Hamn ABs tillstånd med sju år för att bygga klart hamnen. Det nuvarande tillståndet från 2011 gällde bara fram till maj 2021, dvs arbetena skulle varit utförda och verksamheten skulle varit igångsatt senast 10 år efter att domen vunnit laga kraft. För att ha marginal har Trelleborgs hamn därför ansökt om och erhållit förlängt tillstånd till 2028, för att färdigställa resterande färjelägen.

Kommunens ambition är att hitta en

överenskommelse med staten om att hamntrafiken ska angöra hamnområdet österifrån. När det finns en överenskommelse kring detta så kommer hamnen att ansöka om ett nytt miljötillstånd så att det gamla hamnområdet kan utgå samt att de nya förutsättningarna där hamntrafiken ankommer österifrån tas med i tillståndet.

RIKSINTRESSE SJÖFART

Funktionsbeskrivning

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

Påverkan på riksintresset

Riksintresset påverkas inte av föreslagna markanvändning i den fördjupade översiktsplanen.

RIKSINTRESSE FÖR YRKESFISKET

Riksintresse för yrkesfiske pekas ut av Havs- och vattenmyndigheten. Grunden för utpekandet utgår från vilka arter och fiskerier som utgör basen för fisket i fångstområden av riksintresse,

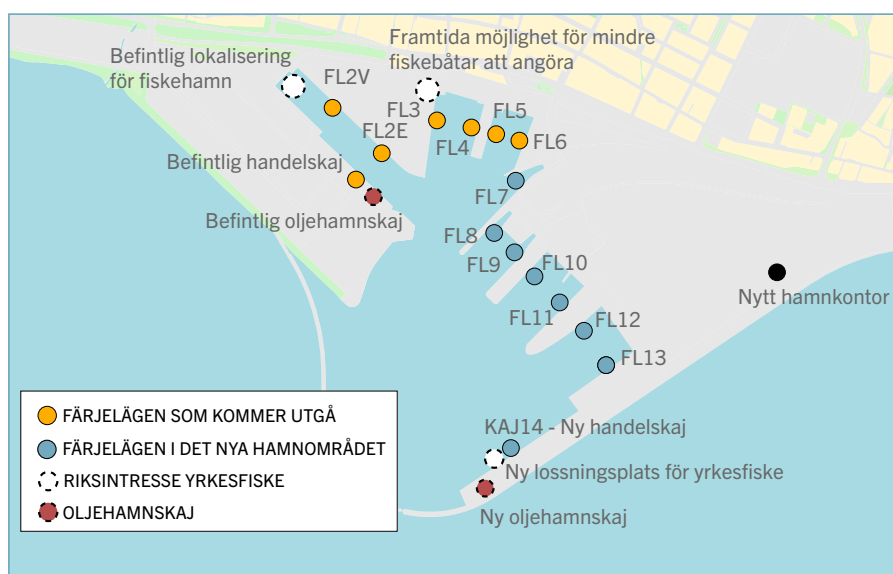
dvs vilka landade kvantiteter och antal fartyg som är kopplade till fiskehamnen. Bedömningen av hamnar som är av riksintresse baseras på landningsvärde 2004 och/eller antalet fartyg samt tonnage (mängd last) som nyttjar hamnarna som hemmahamn inom respektive län. De hamnar som har haft tydligt större landningsvärde samt fler antal fartyg eller större samlat tonnage än övriga hamnar inom respektive län har valts ut.

Motivering

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

Påverkan på riksintresset

Landningsplatsen föreslås flyttas till kaj 14 i det nya hamnområdet. Det innebär att det kommer finnas möjlighet för större fiskebåtar att lasta och lossa sin last. I arbetet med Sjöstaden kommer det att säkerställas plats för mindre fiskebåtar att fortsatt kunna lägga till. Omgivande bebyggelse kommer då att anpassas efter landningsplatsens förutsättningar avseende utrymmesbehov och omgivningspåverkan.





A photograph of a harbor filled with sailboats at sunset. The boats are docked at a wooden pier, and their masts and rigging are reflected in the calm water. The sky is a mix of orange, yellow, and blue, with soft clouds. In the foreground, there are some green plants and reeds on the left, and a small bush on the right. A white rectangular box is overlaid on the bottom part of the image, containing the text 'GENOMFÖRANDE' in white capital letters.

GENOMFÖRANDE

GENOMFÖRANDE AV DEN FÖRDJUPADE ÖVERSIKTSPLANEN

I detta kapitel beskrivs övergripande kommunens viljeinriktning gällande genomförandet av den fördjupade översiktsplanen. En tänkbar utbyggnadsordning och tidplan för de större utbyggnadsprojekten och infrastrukturåtgärder presenteras. Utbyggnadsordningen visar hur kommunen stegvis vill arbeta med genomförandet för att nå den önskade fysiska strukturen i staden. Mer information om respektive utbyggnadsprojekt finns i kapitlet om bebyggelseutveckling.

Tidplan för genomförande av större utbyggnadsområden

Tidplan för genomförandet av de olika stadsbyggnadsprojekten är av största vikt för att kunna skapa den blandning av bostäder och verksamheter som kommunen eftersträvar. För att kunna nå målbilden om en blandad bebyggelse bedömer kommunen det som mest fördelaktigt om den nya bebyggelsen påbörjas från stadskärnan successivt utvecklas utåt. Utgångspunkten att bygga staden inifrån och ut bör alltid eftersträvas även om det ibland inte

är möjligt. Börjar stadsutvecklingen i utkanten av staden är risken stor att områden med enbart en användning, till exempel endast bostäder, kan tillskapas.

Övre och stadsparkskvarteren

Fullt utbyggt beräknas Övre och Stadsparkskvarteren innehålla cirka 600 bostäder med inslag av verksamhetslokaler på strategiska platser, ett mobilitetshus samt en förskola. Totalt har fyra detaljplaner tagits fram för området. För närvarande pågår arbete med allmän platsmark. Utbyggnaden beräknas preliminärt att pågå mellan 2022 och 2028.

Västra sjöstaden

Stadsdelen bedöms innehålla cirka 1900 bostäder i varierad storlek, bostadstyp och upplåtelseform med inslag av centrumfunktioner samt livsmedelsbutik. Planprogrammet för Västra Sjöstaden har varit ute på samråd år 2020 och första detaljplanen har varit på samråd. Byggnationen kommer byggas ut successivt

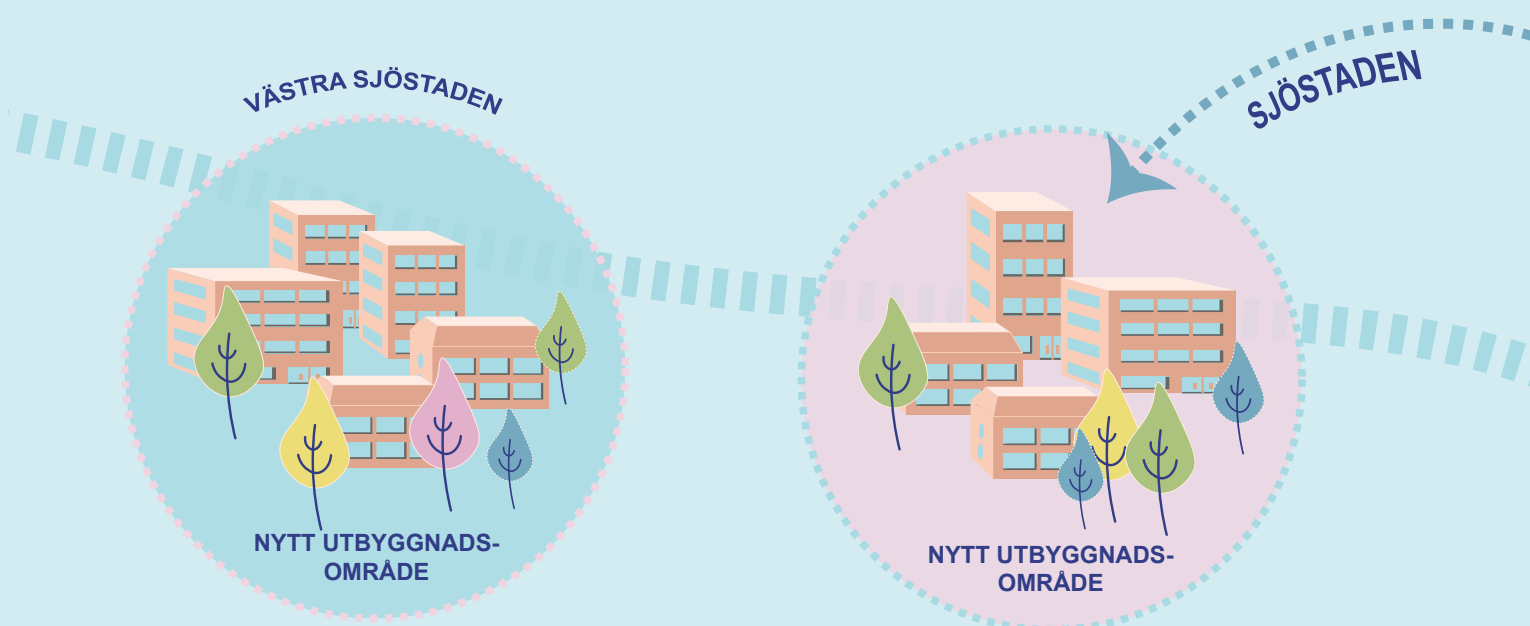
under en lång tid, ungefär fram till 2045.

Sjöstaden

En strukturplan för området har tagits fram. Det fortsatta arbetet sker genom planprogram där de tekniska aspekterna utreds tillsammans med en ändamålsenlig bebyggelsestruktur. Planprogrammet visar på en exploateringsgrad om sammanlagt 5000 nya bostäder där det ska finnas möjligheter till olika boendetyper och upplåtelseformer. För att kunna bygga ut Sjöstaden i enlighet med kommunens mål krävs en ringväg och östlig hamnfart samt att hamnen flyttar sin verksamhet österut. Det förutsätter även att en överenskommelse med staten kring berörda riksintressen gjorts samt att hamnen har fått ett nytt miljötillstånd.

Phylatterion

Under 2021 godkändes ansökan om planbesked för området Phylatterion. Planarbetet för planprogrammet föreslås att påbörjas under 2022 och beräknas kunna godkännas under 2024.



Prioritering av övriga stadsbyggnadsprojekt

Övriga stadsutbyggnadsprojekt som kommunen planerar för prioriteras kontinuerligt. Kommunen har utarbetat en mall för planprioriteringar där ställningstaganden från den fördjupade översiktsplanen som berör ett hållbart stadsbyggande vägs samman. Tanken är att prioriteringen ska bidra till att kommunen tydliggör vilka stadsbyggnadsprojekt som ges företräde för att uppnå målbilderna i översiktsplanen.

Större infrastrukturåtgärder

Kommunens och hamnens målsättning är att trafik ska kunna ledas till hamnen österifrån från och med den 1 januari 2026. Tidplanen utgår ifrån Kommunfullmäktiges beslut 2016-02-29 där det uttalas att målet är att ringvägen skall vara färdig senast i slutet av 2025. Det finns också en tidplan kopplad till EU projektet som finansierar utredningar planer och projektering av ringvägen och hamninfarten med 50 % samt hamnens egen tidsplan där det nya hamnområdet i öster skall vara färdig slutet av 2025.

rådet i öster skall vara färdig slutet av 2025.

Finansiering av infrastruktur

Trelleborgs kommun har beviljats bidrag från EU genom Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF). Bidraget innebär en 50-procentig finansiering av utredningar, planprogram, detaljplaner och projektering för östra ringvägen och hamninfarten samt för uppställningsytorna. Gällande finansiering för anläggningskostnaderna för östra och västra ringvägen samt hamninfart undersöker kommunen olika möjligheter för finansiering, det kan handla om stöd från EU, privata finansieringslösningar och kommunal finansiering.

Genomförande av hamnens flytt

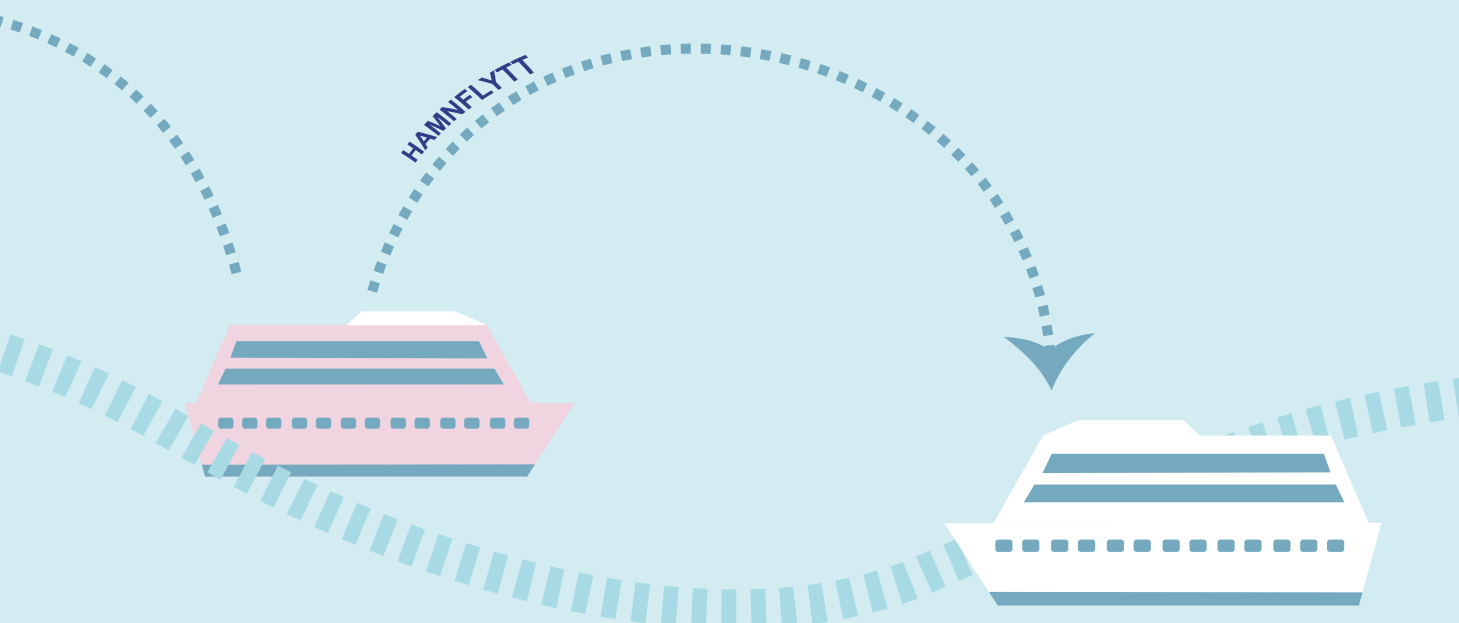
Hamnens utbyggnad pågår i enlighet med hamnens utbyggnadsplaner, läs mer i kapitlet om hamnens utveckling. Hamnens pågående flytt och utbyggnad baserar sig på att en ringväg samt en östlig infart kommer till stånd så att logistiken kan fungera optimalt både inom hamnområdet

med också inom närliggande uppställningsytor.

Detaljplan för östra hamnområdet har påbörjats. I detaljplanen kommer olika ytor för hamnens behov att preciseras, bland annat ytor för oljehamnskaj som ingår i riksintresse hamn samt preciseras möjlighet för större fiskebåtar att lägga till (riksintresse yrkesfiske tillgodoses).

Finansiering hamn

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





A scenic park landscape featuring a pond in the foreground. On the left, a large, dark green pine tree stands prominently. To its right, a weeping willow with bright yellow-green foliage hangs over the water. A small, arched metal bridge is visible in the background, partially obscured by the trees. On the right side, there are bushes with vibrant pink flowers. The water in the pond is calm, reflecting the surrounding greenery and sky. A white text box is overlaid on the lower half of the image, containing the title and a paragraph of text.

KONSEKVENSER

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

INLEDNING

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

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

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

Miljöbedömningen utgör en integrerad del av konsekvensbeskrivningen.

UPPLÄGG

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

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

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

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

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

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

BEFOLKNINGSUTVECKLING

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

TRE ASPEKTER AV HÅLLBARHET

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

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

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



Även en god samhällsekonomi är en av förutsättningarna för en hållbar utveckling.

Ekonomisk hållbarhet handlar bland annat om sysselsättningsgrad, rättvis fördelning av levnadsstandard, regional balans och ekonomisk tillväxt. Man kan även se en koppling mellan hälsoaspekter och ekonomisk tillväxt.

MÅLUPPFYLLELSE

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

Agenda 2030

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

Barnkonventionen

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

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

efterföljande detaljplanearbeten.

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

2. Alla barn är lika mycket värda och har samma rättigheter. Ingen får diskrimineras.

3. Barnets bästa ska komma i främsta rummet vid alla beslut som rör barn.

4. Politiker som styr länder ska ansvara för att alla barn får det som de har rätt till. När det gäller barnets ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter ska staten utnyttja det yttersta av sina resurser. Där så behövs ska man samarbeta internationellt.

6. Alla barn har rätt till liv, överlevnad och utveckling.

12. Varje barn har rätt att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör barnet. Barnets åsikt ska beaktas i förhållande till barnets ålder och mognad.

23. Ett barn med funktionsnedsättning har rätt till ett fullvärdigt och anständigt liv och hjälp att delta i samhället på lika villkor.

24. Varje barn har rätt till bra hälsa och rätt till sjukvård. Traditionella sedvänjor som är skadliga för barns hälsa ska avskaffas

27. Varje barn har rätt till skälig levnadsstandard, en bostad, kläder, mat och rent vatten.

28. Varje barn har rätt till utbildning. Grundskolan ska vara gratis.

31. Varje barn har rätt till lek, vila och fritid.

42. Alla barn och vuxna har rätt att få reda på vad som står i barnkonventionen.

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

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

KULTURMILJÖMÅL

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

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

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

MÅL FÖR FRILUFTSPOLITIKEN

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

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

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

JÄMSTÄLLDHETS- POLITISKA MÅL

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

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

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

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

så att tillgång finns till olika sorters fritidsaktiviteter och miljöer för lek.

FOLKHÄLSOMÅL

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

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

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

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

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

- Livskvalitet och hälsa
- Goda levnadsvanor
- Delaktighet och gemenskap

Livskvalitet och hälsa

Faktorer som i ett översiktsplanesammanhang kan påverka livskvalitet och hälsa kan bl a vara säkra och trygga miljöer för alla kommuninvånarna, ett allsidigt utbud av bra bostäder som matchar befolkningens behov, närhet till rekreation och grönområde, ekonomisk och social trygghet genom utbildning och arbete åt fler, trygga uppväxtmiljöer.

Goda levnadsvanor

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

Delaktighet och gemenskap

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

REGIONAL UTVECKLINGS- STRATEGI

Region Skåne har tagit fram en Regionplan för Skåne. Planen bygger vidare på den Regionala utvecklingsstrategin. Den regionala utvecklingsstrategin *Det öppna Skåne 2030* redovisar en gemensam målbild för Skånes utveckling fram till år 2030, med prioriterade ställningstaganden om att Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet, bli en stark hållbar tillväxtmotor, dra nytta av sin flerkärniga ortstruktur, utveckla morgondagens välfärdstjänster och vara

globalt attraktivt. Under dessa prioriterade frågor finns ett antal delstrategier varav dessa är särskilt relevanta i ett översiktsplanesammanhang:

Skapa hållbara och attraktiva livsmiljöer

Upplevelsen av närmiljön har stor betydelse för vår hälsa och livskvalitet. Ett varierat boende, estetik, blandade funktioner och mötesplatser anpassade efter människors olika behov och förutsättningar är centralt. Naturnära områden och utemiljön nära bostaden är betydelsefull för rekreation, trivsel i området och vardaglig fysisk aktivitet. Platser där människor möts och där sociala relationer kan utvecklas. Kultur- och fritidsutbud, närheten och tillgängligheten till natur- och grönområden, allemansrättslig mark, handel, arbete, service, fritid och kultur.

Säkerställa att platsen Skåne mår bra

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

Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne

Skånes tillväxt är beroende av att invånare kan resa till och från jobb, studier eller fritidsaktiviteter på ett klimatneutralt och energisnålt sätt. Detta ställer krav på en utbyggd infrastruktur och kollektivtrafik, både på spår och väg. Vi ska kraftsamla för att stärka den regionala tillgängligheten, tidsförtäta Skåne och bli en gemensam arbetsmarknad. Det är centralt att

de regionala kärnorna och tillväxtmotorerna är väl sammankopplade genom en eller flera länkar. Stärka den lokala tillgängligheten med ett attraktivt gång- och cykelvägnät.

Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor

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



Den regionala utvecklingsstrategin "Det öppna Skåne 2030".

Utveckla möjligheten att bo och verka i hela Skåne

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

Utveckla Skåne hållbart och resurseffektivt

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

Stärka det regionala samarbetet

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

Stärka den internationella tillgängligheten

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

REGIONAL INFRASTRUKTURPLAN

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

ALTERNATIV

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

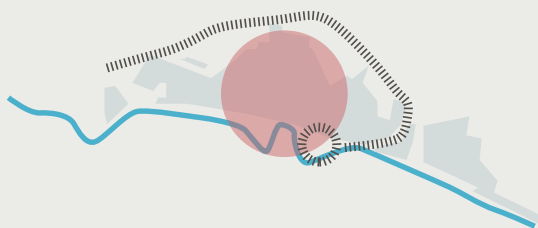
Jämförelsen mellan alternativen görs med utgångspunkt från några utvalda faktorer – planens tre målområden (Regional kuststad, Gemensam stad, Kulturstad), de frågor som är av betydande miljöpåverkan (Klimatpåverkan, Riksintrasse kommunikation, Trafikalstring, Hushållning med jordbruksmark) samt stadsbyggnadsfrågor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

STÄLLNINGSTAGANDE ALTERNATIV

Kommunens målbild är det alternativ kommunen bedömt som mest fördelaktigt ur flest aspekter. Funktionerna för riksintrasse för kommunikationer kan tillgodoses, utvecklas och stärkas. En effektiv hantering av hamnens transporter kan ske. Barriären mot kusten kan överbryggas och ny bebyggelse ske på ett hållbart sätt med fokus på kollektivtrafiknära lägen och hushållning med mark. Se Trelleborgs kommuns motiv för en östlig hamnfart på sida 90-98.

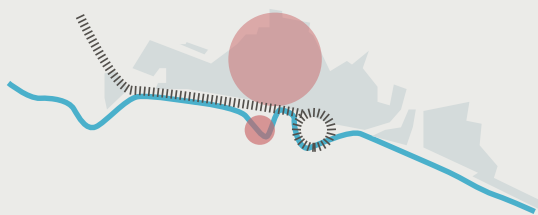
KOMMUNENS MÅLBILD

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



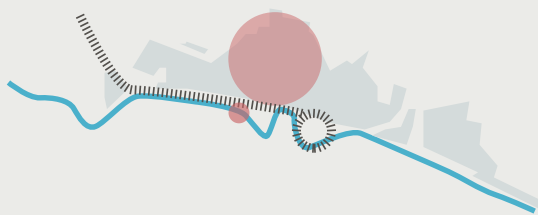
JÄMFÖRELSEALTERNATIV

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



NOLL-ALTERNATIV

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



KOMMUNENS MÅLBILD

Översiktsplanen föreslår en utveckling där staden utvidgas mot kusten. Hamnen flyttar till nytt läge österut och i de västra delarna av det nuvarande hamnområdet utvecklas en ny stadsdel integrerad med de centrala delarna av staden och kusten tillgängliggörs. Hamntrafiken leds om via en ny ringväg med infart till hamnen österifrån. Hamnens uppställningsytor flyttas österut i anslutning till ringvägen. Övrig ny bostadsbebyggelse sker som förtätning i staden. Några nya verksamhetsområden planeras i utkanten av staden på jordbruksmark.

Regional kuststad

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

Gemensam stad

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

goda kopplingar för fotgängare och cyklister skapas som binder ihop stadens olika delar. Platser för skolor och förskolor pekas ut runt om i staden så många får nära till denna service.

Kulturstad

Arbete med utveckling av stadsmiljön, kulturmiljö och naturplan har utgjort underlag för ställningstaganden i planen vilket gör att dessa frågor beaktats och präglar de övergripande strukturerna samt riktlinjer för efterföljande arbeten. Stadskärnans ställning för handel samt relationen mellan olika typer av områden för handel i staden tydliggörs. Ett kulturstråk i staden och lägen viktiga för kultur- och fritidsfunktioner pekas ut.

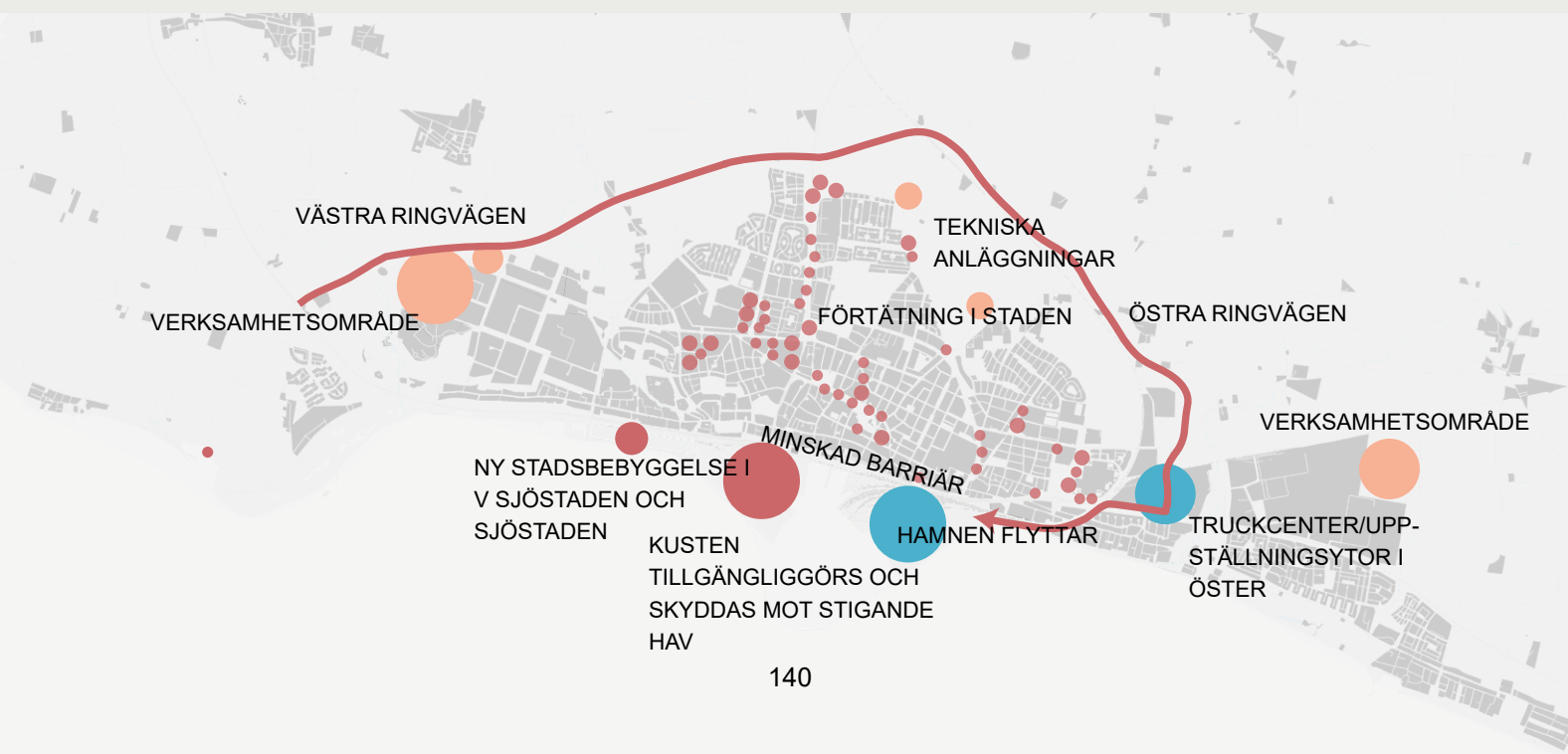
Klimatpåverkan

Planen föreslår ny bebyggelse i områden som riskerar att i framtiden drab-

bas av översvämningar och stigande havsnivåer. Utredning om risker för översvämning och erosion längs med kusten samt övergripande möjliga lösningar för hur riskerna kan minska eller upphöra har utretts och arbetats in i planförslaget. Mark reserveras för framtida kustskydd och åtgärder för att skydda bebyggelse inom planperioden beskrivs.

Riksintresse kommunikation

Funktionerna för riksintresse väg och hamn flyttas till nya lägen. Hamnens verksamhet flyttar från nuvarande område i väster och omfattar enbart hamnens östra del. Hamntrafiken leds österifrån via ringvägen som ersätter nuvarande infarts funktion. Hamntrafikens restid minskas, trafikrörelserna inom hamnen underlättas och uppställningsyta lokaliseras på ett sätt som förenklar körvägarna. Fler korsnings-



punkter uppstår jämfört med nuläget, men likvärdigt antal som jämförelsealternativet. Riksintresse järnväg säkrställs genom att ett framtida andra järnvägsspår planeras i anslutning till befintligt spår.

Trafikalstring

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

Hushållning med jordbruksmark

Jordbruksmarken skyddas till stor del från exploatering då utbyggnad av staden sker som förtätning och som utvidgning av staden mot kusten. Negativa konsekvenser uppstår som följd av utbyggnad av verksamhetsområden och tekniska anläggningar samt ringväg som medför att jordbruksmark tas i anspråk. I öster leds ringvägen dock längs med befintliga järnvägsspår och placeras så nära dessa som möjligt för att utnyttja marken effektivt. I väster innebär ringvägen en ny dragning i landskapet.

Stadsbyggnad och sociala aspekter

En utveckling enligt kommunens målbild skulle ge de bästa förutsättningarna att utnyttja de mest attraktiva lägena i staden på ett optimalt sätt. När den barriär som hamntrafiken innebär flyttas kan Sjöstaden i större utsträckning

utvecklas som en naturlig utvidgning av de centrala delarna av Trelleborg. På så sätt tillgängliggörs både kusten och andra kvaliteter som kan finnas i den nya stadsdelen för alla trelleborgare. Större delen av det område som planeras bebyggas med blandad bebyggelse lämpar sig ur bullersynpunkt väl för bostäder. I återstående bullerutsatta lägen kan verksamheter som ej är störningskänsliga inrymmas. Detta ger ett effektivt utnyttjande av marken.

Ny bebyggelse mycket nära stationen gör att fler ges möjlighet att resa med kollektivtrafik. Det centrurnära läget gör att de kvaliteter som finns i stadskärnan i form av exempelvis handel, kultur, service och mötesplatser kan utnyttjas av de boende då Sjöstaden och stadskärnan är integrerade med varandra. Genom att bygga i hop de nya delarna av staden med de befintliga ges förutsättningar att skapa trygga och befolkade miljöer från centrum till nya målpunkter i Sjöstaden och vidare längs kusten. Då hamntrafiken och transporter med farligt gods flyttar över till ringvägen förbättras bullersituationen något i de centrala delarna och riskerna med farligt gods elimineras.

De östra delarna av staden riskerar å sin sida att i större utsträckning än idag skämmas av mot omgivningen samt utsättas för ökat buller. Bulleråtgärder kommer att krävas. Säkerheten för trafik längs den nya ringvägen är högre än nuläget med färre människor i trafikrummet och till stor del planskilda passager. Kopplingen mot omgivande landskap försämrars med en ny ringväg. De storskaliga strukturer som väg respektive uppställningsytor innebär kan medföra negativ påverkan för närliggande områden. För att väga upp detta är det viktigt att förbättra kopplingarna mot väg 9 för Fagerängen och bebyggelsen kring Östra skolan. Genom att omvandla väg 9 från karaktär av genomfartstrafik till stadsgata kan denna barriär minskas, vilket kan innebära

positiva effekter för östra delarna av staden.

Även i västra delen av staden ökar ringvägen barriären mellan staden och omgivande landskap.

Med en ny ringväg skapas möjlighet till externa lägen för handel, vilket riskerar motverka planens intentioner då det gäller att koncentrera handeln till stadskärnan.

Alternativ till sträckning av västra ringvägen

Under planarbetets gång har olika sträckningar för västra delen av ringvägen undersökts. Den sträckning som valts är den genaste sträckningen med allra bäst framkomlighet för hamntrafiken. Det har dock inte utretts om en ny vägsträckning är nödvändig för västra delen enligt 4-stegsprincipen. Det kan i nuläget därför inte uteslutas att en annan sträckning av Västra ringvägen är möjlig för att uppfylla hamntrafikens behov och säkerställa riksintresse för kommunikation. Med en alternativ sträckning i befintligt läge (Hedvägen och Västra ringvägen) skulle negativa konsekvenser för framförallt jordbruksmark, landskapsbild och riksintresse kulturmiljö kunna minimeras eller undvikas. Även en sträckning i befintligt läge innebär kortare körtid för tung trafik jämfört med noll- och jämförelsealternativ, dock inte i samma utsträckning som valt alternativ i nytt läge. En sträckning i befintligt läge medför längre körsträcka och fler korsningspunkter än med en ny genare sträckning, vilket riskerar ge högre utsläpp och sämre framkomlighet för kollektivtrafiken. En sträckning i befintligt läge innebär även risk för omfördelning av hamntrafik till väg 108, sämre standard än östra delen av ringvägen samt påverkar fler bostäder och buller och risk skulle behöva beaktas i högre utsträckning.

JÄMFÖRELSEALTERNATIV

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

Regional kuststad

Infartsvägens funktion som hamnled kvarstår. Utformningen kan göras mer stadsmässig men den barriär som hamntrafiken utgör samt det utrymme som krävs för dessa trafikmängder och hamntrafikens krav på framkomlighet samt riskavstånd och buller kvarstår. I framtiden utredning tillsammans med Trafikverket föreslås en 57 m bred köryta med farligt gods i mitten med bullerplank och ytterligare körfält på vardera sidan. Avståndet mellan dessa korsningspunkter, i stadens mest centrala del, är ca 400 m. Detta skulle medföra betydande begränsningar för hur fotgängare kan röra sig inom ett område som är av stor vikt för kopplingen mellan stadskärnan och den nya stadsdelen. Det är osäkert hur attraktivt det blir att bygga en ny kustnära stadsdel med kvarstående barriär mot stadens centrala delar.

Gemensam stad

Kusten tillgängliggörs genom en ny stadsdel med målpunkter för hela staden, dock med en kvarstående barriär mellan stad och kust och med en osäkerhet kring hur attraktivt läget blir. Med fokus på förtätning utnyttjas marken effektivt i lägen med god kollektivtrafik och service. Möjligheter ges att tillföra boendetyper som saknas och ett bättre underlag kan skapas för service. Stadens olika delar integreras genom en medveten förtätning i strategiska lägen. Sammanhängande gröna miljöer samt goda kopplingar för fotgängare och cyklister skapas som binder ihop stadens olika delar. Platser för skolor och förskolor pekas ut runt om i staden så många får nära till denna service.

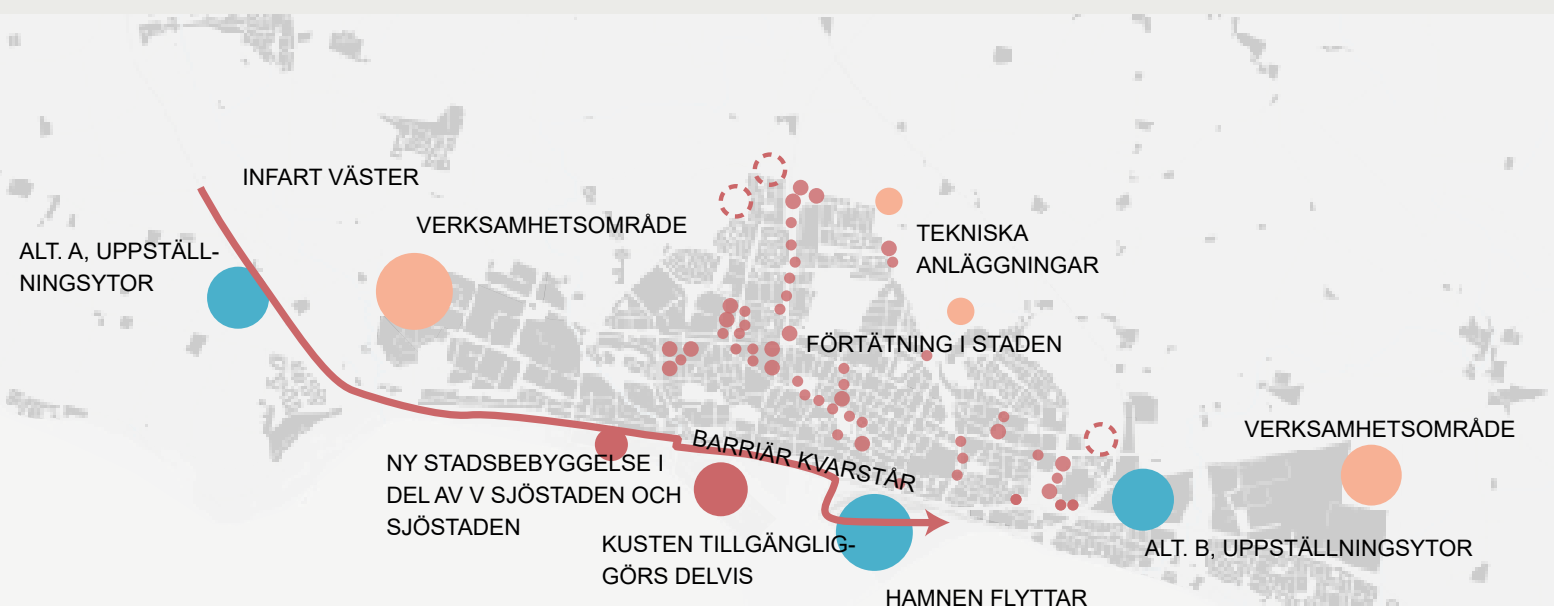
Kulturstad

Arbete med utveckling av stadsmiljön, kulturmiljö och naturplan har utgjort underlag för ställningstaganden i planen vilket gör att dessa frågor beaktats

och präglar de övergripande strukturerna samt riktlinjer för efterföljande arbeten. Stadskärnans ställning för handel samt relationen mellan olika typer av områden för handel i staden tydliggörs. Ett kulturstråk i staden och lägen viktiga för kultur- och fritidsfunktioner pekas ut.

Klimatpåverkan

Planen föreslår ny bebyggelse i områden som riskerar att i framtiden drabbas av översvämningar och stigande havsnivåer. Utredning om risker för översvämning och erosion längs med kusten samt övergripande möjliga lösningar för hur riskerna kan minska eller upphöra har utretts och arbetats in i planförslaget. Mark reserveras för framtida kustskydd och åtgärder för att skydda bebyggelse inom planperioden beskrivs. Alternativet innebär mindre exploaterbar yta i fd hamnområdet än planförslaget och då med minskade möjligheter att bekosta ett översväm-



ningsskydd i Sjöstaden som skulle kunna fungera som skydd även för de centrala delarna av staden samt för riksväg E6/E22/väg 9.

Riksintresse kommunikation

Den geografiska utbredningen av riksintresse väg är oförändrad. Vägen kommer även fortsättningsvis att utformas så att hamntrafikens framkomlighet prioriteras. Dock innebär utbyggnad av nya stadsdelar med behov av koppling till staden även behov av flera kopplingar över infartsleden. Funktionen för riksintresse hamn flyttas från västra hamnområdet till öster. Vid utbyggnad av ny stadsdel i västra delen behöver ytor för uppställning lokaliseras till annat läge och flyttas österut eller västerut på jordbruksmark nordväst om Maglarp. Uppställningsytor i öster ger en mindre effektiv hantering av hamntransporterna samt att den tunga trafiken behöver korsa större delar av staden då uppställningsytan inte ligger på vägen till hamnen. Med infart från väster behöver trafiken inom hamnen fortsatt korsa spårområdet. Detta kan försvåra för hamnverksamheten.

Riksintresse järnväg säkerställs genom att ett framtida andra järnvägsspår planeras i anslutning till befintligt spår.

För att få tillräckligt attraktivt område i Sjöstaden behövs fler kopplingar än idag, vilket riskerar påverka hamntrafikens framkomlighet negativt, ger upphov till fler inbromsningar, tomgångskörning, köbildningar etc. Planskilda korsningar för fotgängare/cyklister är svåra att få lika attraktiva som plankorsningar, men är delvis nödvändigt med hamntrafiken kvar genom staden.

Trafikalstring

Kopplingarna till omgivande städer och den övergripande trafikstrukturen i staden är oförändrad, vilket innebär att den ökning av biltrafik som en ny ringväg bedöms kunna ge upphov till kan undvikas. Bebyggelsestrukturen i

staden lokaliseras delvis nära stationen men i Sjöstaden begränsas utbyggnadsytorna då hamntrafiken leds genom stadsdelen. Delar av förtätningsområdena koncentreras längs med prioriterat cykelstråk mot stationen. Ny lokalisering av uppställningsytor för hamnens behov innebär ökade trafikrelser genom staden.

Hushållning med jordbruksmark

Ny bebyggelse sker som förtätning och utvidgning av staden mot kusten. Beroende på i vilken utsträckning Sjöstaden byggs ut finns en risk att kommunen åtminstone på sikt kommer att behöva utvidga ytterligare på jordbruksmark för att tillgodose framtida bostadsbehov. Negativa konsekvenser uppstår även som följd av utbyggnad av verksamhetsområden och tekniska anläggningar.

Stadsbyggnad och sociala aspekter

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

Med ny bebyggelse i Sjöstaden och nya kopplingar från staden över infarten tillgängliggörs kusten i större utsträckning än idag. Risk finns dock att kusten och

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

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

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

Med infarten kvar i sitt nuvarande läge uppstår inga nya barriärer eller bullerstörningar i andra delar av staden. Ytor för hamnens uppställning i öster påverkar närliggande bostadsområde. För att väga upp detta skulle väg 9 kunna omvandlas från karaktär av genomfartstrafik till stadsgata, vilket kan innebära positiva effekter för framförallt Fagerängen.

NOLL-ALTERNATIV

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

Regional kuststad

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

Gemensam stad

Genom att staden delvis utvecklas genom förtätning kan fler ges tillgång till kollektivtrafik och service. Möjligheter ges att tillföra boendetyper som saknas och ett bättre underlag skapas för service. Vissa utbyggnadsområden föreslås dock i stadens utkant.

Kulturstad

Arbeten med stadsmiljöprogram, kulturmiljöprogram och naturplan fungerar var för sig men sammanvägningar mellan olika intressen görs inte.

Klimatpåverkan

Planen föreslår ny bebyggelse i områden som riskerar att i framtiden drabbas av översvämningar och stigande havsnivåer. Utredning om risker för översvämning och erosion längs med kusten samt övergripande möjliga lösningar för hur riskerna kan minska eller upphöra har utretts men sammanvägning med andra intressen inom ramen för fördjupad översiktsplan görs inte. Alternativet innebär att ingen yta i fd hamnområdet kan exploateras. Detta innebär minskade möjligheter att bekosta ett översvämningsskydd för de centrala delarna av staden och för riksväg E6/E22/väg 9.

Riksintresse kommunikation

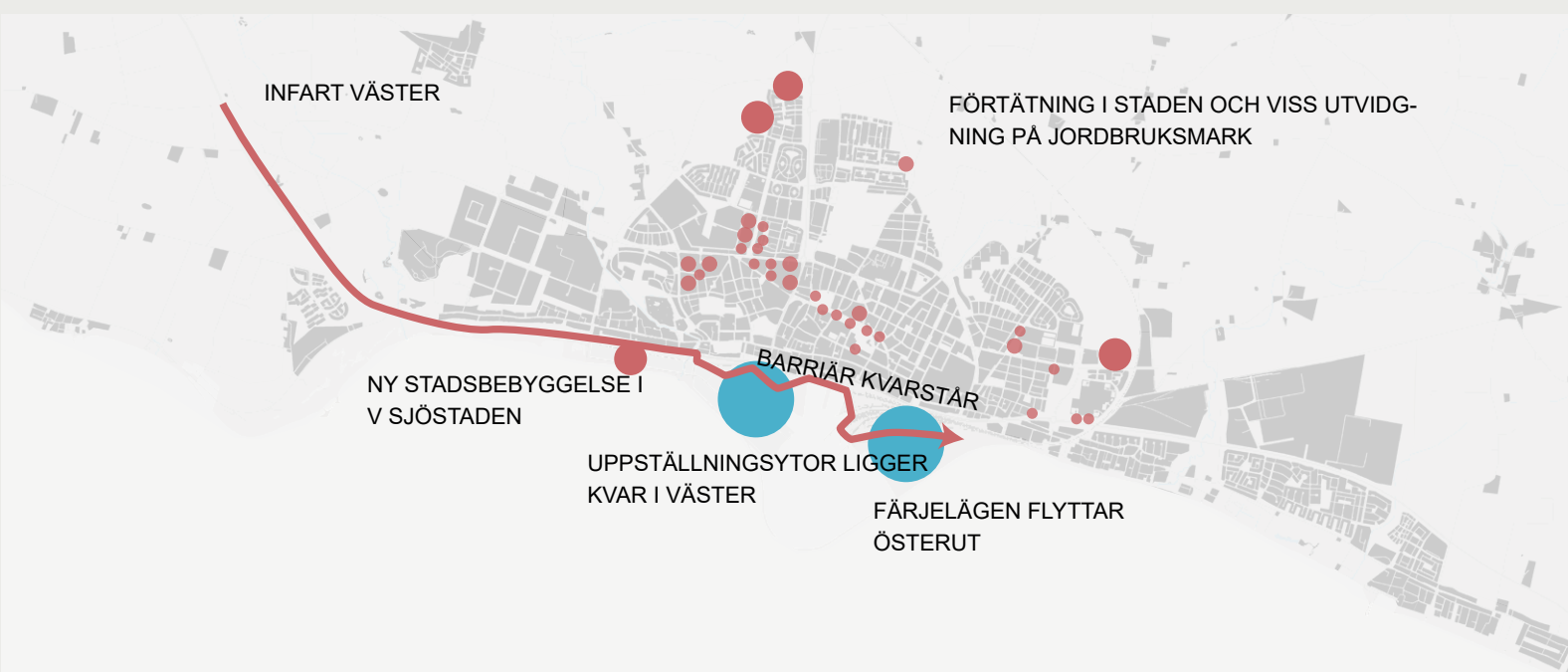
Riksintresse för väg och hamn är oförändrade. Uppställningsytor ligger kvar i väster men kommer på sikt att vara för små för hamnens behov. Med infart från väster behöver trafiken inom

hamnen fortsatt korsa spårområdet.

Dessa aspekter försvårar för hamnverksamheten och påverkar riksintresset negativt. Riksintresse järnväg påverkas negativt jämfört med planförslaget då ett framtida reservat för ett andra järnvägsspår inte säkerställs och studeras i ett översiktligt sammanhang.

Trafikalstring

Kopplingarna till omgivande städer och den övergripande trafikstrukturen i staden är oförändrad, vilket innebär att den ökning av biltrafik som en ny ringväg bedöms kunna ge upphov till kan undvikas. Bebyggelsestrukturen i staden utnyttjar inte till fullo det kollektivtrafknära läget vid stationen. Detta kan påverka hur människor reser och det kan bli svårare att nå uppsatta mål om ökad kollektivtrafikandel av resor i kommunen. Delar av förtätningsområdena är koncentrerade längs med prioriterat cykelstråk mot stationen.



Hushållning med jordbruksmark

Utbyggnad sker som förtätning, ny stadsdel i V Sjöstaden och i viss mån som utvidgning på jordbruksmark, i enlighet med Fördjupad översiktsplan Trelleborg 2025. För att tillgodose framtida bostadsbehov är det troligt att kommunen åtminstone på sikt kommer att behöva utvidga ytterligare på jordbruksmark om inte hamnområdet kan tas i anspråk för ny stadsdel.

Stadsbyggnad och sociala aspekter

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

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

Med kvarstående barriär mellan staden och havet blir det svårare för Västra Sjöstaden att integreras med övriga staden och det är osäkert hur attrak-

tivt området blir att bygga och bo i. I Västra Sjöstaden kan vissa målpunkter intressanta för alla trelleborgare komma att finnas. Risk finns dock att dessa målpunkter främst kommer de boende i området till godo då området kommer att vara avskuret från övriga delar av staden genom den barriär infarten innebär. Stadens centrum blir inte heller lika tillgängligt för boende i den nya stadsdelen.

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

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

MILJÖKONSEKVENSER



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

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

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

- Klimatpåverkan
- Riksintresse kommunikation
- Trafikalstring
- Hushållning med jordbruksmark

BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

Klimatpåverkan - stigande havsnivåer, erosion och översvämningar

Effekterna av klimatförändringar leder till ökad nederbörd, stigande havsnivåer och erosion men också värme-

böljor och förlängd vegetationsperiod. Detta ställer krav på anpassning i den framtida planeringen av staden och kommunen.

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

Konsekvenser

Planen föreslår ny bebyggelse i områden som riskerar att i framtiden drabbas av översvämningar och stigande havsnivåer. Ett tematiskt tillägg till Trelleborgs översiktsplaner har tagits fram för stigande hav och översvämning (TÖP Stigande hav och översvämning). Här redovisas risker för översvämning och erosion längs med kusten samt visar på övergripande möjliga lösningar för hur riskerna kan minska eller upphöra. Den byggda miljön i Trelleborg ska med dessa skyddas från översvämningar under minst hundra år.

I markanvändningskartan för planen reserveras mark för framtida kustskydd i enlighet med TÖP Stigande hav och

översvämning. Detta möjliggör åtgärder som skyddar mot översvämning i minst 100 år. Kustskydd i dessa lägen möjliggör skydd av människor, bebyggelse och samhällsviktiga funktioner. Åtgärder föreslås för att bevara eller, efter uppförandet av kustskydden, återskapa viktiga områden för friluftsliv och till viss del även naturmiljön och kulturmiljön. Verksamhetsområden och jordbruksmark skyddas mot översvämning så att risken för läckage av föroreningar, näringsämnen och pesticider till vattenmiljö minskar vid översvämning av marken. I planen pekas ut var risker finns och tydliggör var de sammanfaller med bebyggelse samt hur bebyggelsen ska skyddas. Dock föreslås ett mindre utbyggnadsområde väster om staden, i Tivolihuset, där bostadsbebyggelse föreslås trots att området inte skyddas mot översvämning. I detta läge är åtgärder nödvändiga utanför planområdet för att säkerställa markens lämplighet för bostäder.

Områden där det bedöms finnas behov av kustskyddsåtgärder inom översiktsplanens planperiod fram till år 2035 beskrivs kort i planen och mer utförligt i TÖP:en. Mer detaljerade utredningar kommer dock att krävas i senare skeden inför genomförande. Det är därför svårt att i nuläget fullt ut bedöma vilka konsekvenser åtgärderna kan få.

Genom det samlade grepp som tagits kring kustskydd ges goda förutsättningar att samordna skyddsåtgärder för att skydda den byggda miljön till en acceptabel risknivå. Med dessa helhetslösningar kan enskilda åtgärder som riskerar att få större negativa konsekvenser för omgivningen undvikas.

Bedömningen är att skydden kommer att innebära positiva konsekvenser för hälsa och säkerhet, vattenmiljö och delvis för friluftsliv, kulturmiljö och naturmiljö då kustskydden kan bidra till att skydda de värden som utgörs av områdesskydd eller riksintresse. Skydden bedöms komma att innebära negativa konsekvenser för naturmiljö, hushållning med naturresurser och kulturmiljö samt riksintressen kopplade till kulturmiljö och naturmiljö. Markingreppen som kustskydden innebär riskerar att påverka de naturvärden som finns inom naturreservaten längs med kusten. På längre sikt riskerar även kustskydden att ha negativa konsekvenser på landskapsbilden då skydden i detta perspektiv kommer att byggas högre. De planerade skydden riskerar att skada enskilda fornlämningar. I ett längre tidsperspektiv riskerar skydden även ge upphov till negativa konsekvenser för vissa kulturvärden då de ytmässigt konkurrerar

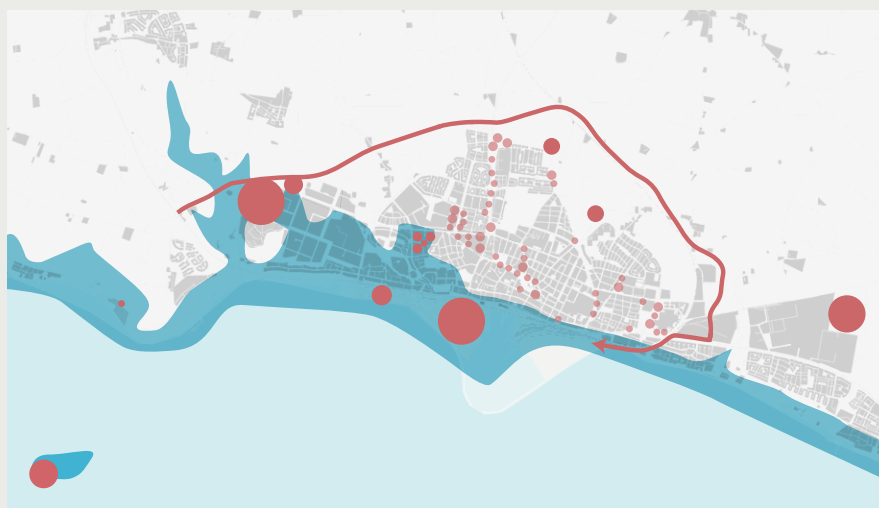
med kustskydden. Skydden kommer att uppföras inom områden som omfattas av strandskydd och där dispens behöver sökas eller strandskyddet upphävas. Detta kan innebära negativ påverkan på värden kopplade till strandskyddet.

Markens lämplighet för ny bebyggelse ur översvämningssynpunkt ska prövas genom detaljplanläggning för fastigheter som riskerar att översvämmas vid havsvattenstånd motsvarande en 100-årshändelse om 100 år. Detta innebär att detaljplanekravet ska tillämpas för förhandsbesked och bygglov under +3,55m.

Planförslaget innebär åtgärder som i stort leder till att betydande miljöpåverkan, till följd av klimatförändringar, kan undvikas. Dessa åtgärder är nödvändiga eftersom befintlig och ny bebyggelse för bostäder och samhällsviktiga funktioner ligger inom områden som riskerar att påverkas av höjda havsnivåer. Planförslaget är utformat för att begränsa dessa risker. I det fortsatta arbetet med utformning av kustskydd blir det viktigt att negativ påverkan på natur- och kulturmiljövärden undviks i den utsträckning det är möjligt.

Hantering av skyfall kommer att utredas vidare i en kommande plan för skyfall och dagvatten. TÖP:en beskriver de föreslagna kustskyddens påverkan på skyfall, men inte fullt ut risker för översvämningar vid skyfall till följd av överskriden kapacitet i dagvattenssystemet och lokala rinnvägar. Detta innebär att de samlade konsekvenserna inte fullt ut går att utläsa av planen. Frågor kopplade till skyfall kommer, fram tills dess att skyfallsplanen finns, att hanteras för respektive utbyggnadsprojekt. Risken är att man då går miste om helhetsbilden där skyfall vägs samman med övriga frågor med negativa konsekvenser som följd.

Kombinationseffekter, dvs kombinerade händelser av exempelvis både stigande hav och stora regnmängder, är ofta svårbedömt och behöver diskuteras.



KLIMATPÅVERKAN

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

ras från fall till fall. Det är dock viktigt att detta görs utifrån rätt aspekter. Vilka aspekter som behöver utredas, så det blir likvärdigt från fall till fall, kommer att behöva ses över i anslutning till skyfallsplanen.

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

Ökad bebyggelse ger ett ökat tryck på dagvattensystemen som om de inte är byggda för det riskerar svämma över. Detta behöver lösas antingen genom fördröjningsåtgärder eller ökad ledningskapacitet. Genom att fördröja vattnet löser man inte bara problemet med dagvatten utan vinner samtidigt andra vattenvärden i stadsmiljön, vilka kan vara till gagn för både biologisk mångfald och för människors hälsa. Ökad ledningskapacitet kan vara en kostsam åtgärd och ger inte heller samma mångfunktionalitet som många fördröjningsåtgärder innebär. Förtätning innebär ofta fler hårdgjorda ytor. Med planens fokus på förtätning är det viktigt att ytor viktiga för framtida dagvattenhantering avsätts för denna markanvändning, vilket görs genom att större ytor särskilt viktiga för dagvatten-

hanteringen säkerställs som grönområden i planen. Planen ger även riktlinjer kring dagvattenhanteringen i kommande detaljplaner.

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

Förslag till åtgärder

- Bevaka att utformning av kustskydd sker med hänsyn till natur- och kulturmiljövärden samt landskapsbild.
- Studera dagvattenfrågan tidigt i planprocesser för att avgöra vilka områden som är lämpliga att avsätta för dagvattenhantering och vilka som är olämpliga för bebyggelse.
- Se över vilka aspekter som är relevanta att bedöma då det gäller kombinationseffekter.
- Skyddens påverkan på skyfall behöver utredas vidare. Här behöver också eventuella ytor pekats ut för skyfallshantering. Dessa behöver också relateras till andra aspekter,

som exempelvis stadsbyggnadsaspekter.

- Risker för översvämningar vid skyfall till följd av överskriden kapacitet i dagvattensystemet och lokala rinnvägar behöver utredas i skyfallsplanen.
- Då TÖP Stigande hav och översvämning inte förväntas antas innan FÖP Staden är det viktigt att ställningstaganden arbetas in i FÖP:en.

Riksintresse kommunikation

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

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

Järnvägssträckningen mellan Malmö och Trelleborg utgörs av riksintresse järnväg. Detta innebär att åtgärder som försvårar möjligheten att bedriva



RI KOMMUNIKATION

- Nytt läge hamn och uppställning
- Befintligt läge hamn och uppställning
- Ny östlig infart hamnen
- Befintlig infart hamnen
- Järnväg inkl framtida andra spår

transporter på sträckan inte får företas. I dag trafikeras sträckan av persontåg samt godståg till hamnen. Sträckan ingår som TEN-bana i det strategiska godsnätet och utgör en viktig länk i det internationella godstransportnätet. Farleden till hamnen är av riksintresse för sjöfart.

Konsekvenser

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

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

I gällande miljötillstånd för hamnen ingår flytt av färjelägen från väster till öster. De cisterner som finns i nuvarande hamnområde och som ingår i riksintresset ges plats i det nya hamnområdet, vilket säkerställs i pågående detaljplanearbete för hamnen. När det finns en överenskommelse kring angöring av hamnen österifrån kommer hamnen att ansöka om nytt miljötillstånd där det gamla hamnområdet utgår samt de nya förutsättningarna där hamntrafiken ankommer österifrån tas med.

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

en effektivare logistik inom hamnen då körvägarna förenklas.

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

Eftersom uppförande av nya funktionsblandade stadsdelar inom nuvarande hamnområde sker först efter det att hamnen flyttat bedöms detta inte stå i konflikt med riksintresset. För att säkra möjligheterna till fortsatt hamnverksamhet är det dock av stor vikt att miljöstörningar från hamnen beaktas. Vid planering och tillståndsgivning ska hänsyn tas till hamnens påverkan på omgivande områden. Influenksområdet bestäms dels av hamnens fysiska utbredning, inklusive framtida utbyggnadsområden, dels av de restriktioner som beror på de miljöstörningar hamnverksamheten ger upphov till, exempelvis buller och luftföroreningar.

Större delen av det område som planeras bebyggas med blandad bebyggelse lämpar sig, enligt utförd bullerutredning för hamnbuller, väl för bostäder. I vissa byggnader behövs tillgång till ljuddämpad sida samt buller Anpassning. I de delar där bostäder inte är lämpliga kan åtgärder i form av byggnadsplaceringar och justeringar av byggnadshöjder åstadkomma bättre skärmning av buller från hamnen och möjliggöra fler bostäder. I återstående bullerutsatta lägen kan verksamheter som ej är störningskänsliga inrymmas, exempelvis verksamheter, centrumfunktioner, offentliga institutioner. Detta utreds och säkerställs i kommande detaljplaner.

Då ny bebyggelse i nuvarande hamnområde förutsätter en flytt av farligt gods till ringvägen är denna riskkälla minimerad. Då transporterna av farligt gods flyttar ut till ringvägen kommer färre personer sannolikt att röra sig i närheten av vägen med farligt gods och

korsningarna med befintligt väg- och järnvägsnät kommer att utformas som planskilda korsningar. Detta minskar risken för olyckor längs vägen vilket ger positiva konsekvenser. .

Med en flytt av hamnen och ny infart för hamntrafiken får de delar av infartsvägen som utgörs av riksintresse som ligger inom staden en annan funktion. Avgränsningen av riksintresset behöver då ses över och målsättningen är att ringvägen ska ta över riksintresseanspråket från E6/E22/Travemündeallén. Östra ringvägen kommer tillsammans med Västra ringvägen att leda trafik från trafikplats Maglarp till Trelleborgs hamn österifrån. Ringvägen är en förutsättning för att logistiken i och kring hamnen ska fungera så effektivt som möjligt. Den nya ringvägen kommer i sin helhet att anpassas efter hamntrafikens behov. Ringvägen innebär en längre körsträcka för trafiken till hamnen och fler korsningspunkter. Framkomligheten till hamnen påverkas dock positivt med en ringväg utanför staden då körtider för tung trafik minskar eftersom högre hastighet kan hållas och flödena inom hamnen förbättras.

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

En utbyggnad av järnvägen till dubbel-spår på den västra sidan om järnvägen är möjlig varför riksintresse för järnväg inte bedöms påverkas negativt. Det sammanvägda intrånget på omkringliggande fastigheter och bebyggelse blir mindre på den västra sidan om järnvägen jämfört med den östra.

Förslag till åtgärder

- Översyn av riksintresset där de funktioner som utgör riksintresse bevakas - hamn och väganslutning.
- Bevaka hamntrafikens framkomlighet vid fortsatt arbete med ringvägen.

Trafikalstring

Idag är Trelleborg väl försörjt med kol

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

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

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

Konsekvenser

Med en ökning av befolkningen ökar trafikarbetet. Planen föreslår en bebyggelsestruktur med fokus på förtätning i centrala lägen, som till stora delar är väl försörjda med kollektivtrafik, vilket ger förutsättningar för många att resa med kollektivtrafik. Några förtätningsområden längre ut i stadens kanter och med sämre tillgång till kollektivtrafik föreslås också. I dessa delar blir det viktigt att

förbättra möjligheterna att resa med buss eller att lätt ta sig med cykel till närmaste busshållplats eller tågstation. Planen lyfter fram vikten av god tillgång till stadsbusstrafik.

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





I planen konstateras att parkering är ett viktigt verktyg i arbetet för att medverka till kombinationsresor och för att öka andelen hållbara resor och kommunen ska planera för parkering som främjar hållbara resval. Parkeringen i staden föreslås samlas och effektiviseras för att minska ytbehovet och möjliggöra förtätning med ny bebyggelse på ytor som idag utgörs av parkering. I kommande arbete med trafikplan kommer ställningstaganden kring parkering att utvecklas. Det är då viktigt att tydligt relatera utbudet av parkeringsplatser till val av färdmedel. Viktiga aspekter kan vara tillgången till bra pendlings-

parkering på strategiska platser, utbud, placering och utformning av cykelparkering samt hur parkeringsavgifter utformas.

För att minska trafikens utsläpp behövs en minskning av vägtransporter och även om mycket talar för att drivmedel och fordon kommer att vara mer miljömässigt hållbara i framtiden kommer ändå trängsel och buller att kvarstå om inte fler väljer mer yteffektiva färdmedel som kollektivtrafik, cykel eller gång. Hela-resan-perspektivet är också viktigt för såväl resor som transporter och det är framförallt kopplingen mellan noder och färdmedel som behöver stärkas och göras attraktiv. Kollektivtrafik, gång och cykel måste få en tydlig prioritering och ta en större plats med högre framkomlighet i transportsystemet. Satsningar som krävs behöver leda till attraktiva stadsmiljöer där gång och cykel är det vanligaste färd sättet och därefter kollektivtrafik. Detta i sin tur bidrar till mindre trängsel, buller, utsläpp och mer attraktiva livsmiljöer.

I planen lyfts fram att tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka och korta resor ska gå lika fort med cykel som med bil. Principen för den framtida trafikstruktur som föreslås i planen är att vägnätet i staden ges



-  **TRAFIKALSTRING**
Nya kopplingar till ringväg
-  Gc-kopplingar
-  Prio fotgängare och cyklister
-  Ringväg

en mer stadsmässig utformning och gaturummen i de centrala delarna utformas på ett sätt som prioriterar fotgängare och cyklister högt, bilar rör sig på de oskyddade trafikanternas villkor och samspelet mellan de olika trafikanterna är viktigt. Hamngatans utformning blir central för att öka stadens koppling till kusten. Även med en omledning av hamntrafiken kommer trafikmängderna på gatan att vara relativt stora. Den stora skillnaden är att den tunga hamntrafiken försvinner samt att gatan inte behöver dimensioneras efter kraven på framkomlighet för hamntrafiken. Även väg 108 har potential att omvandlas till stadsgata och ge föreslagna förtätningsområden ett attraktivt sammanhang med utrymme för gång- och cykelkopplingar till centrum och en god närmiljö. Genom att balansera framkomligheten för bilar och tydliggöra prioriteringen av olika färdmedel i gaturummen kan val av färdmedel påverkas. Även attityd- och beteendepåverkan behövs för att skapa efterfrågan, acceptans och förutsättningar för mer hållbara transportval. Med sådana insatser kan nyttan av både ny och befintlig infrastruktur förstärkas samtidigt som efterfrågan på hållbara trafiklösningar ökar. Hur transportsystemet utformas har stor betydelse för hur det används. Detta är något man aktivt behöver arbeta med i

det fortsatta arbetet med trafikplanen för att uppnå önskad trafikmedelsfördelning där kollektivtrafik, gång och cykel får en större andel.

Planen ger förutsättningar för utbyggnad av nya större vägstrukturer i form av ringvägen, vilket förbättrar framkomligheten för bilar och om inte åtgärder för mer hållbara resor görs i staden riskerar det att leda till ökad biltrafik.

Föreslagen utformning av östra delen av ringvägen innebär nya kopplingar till staden. Genom att koppla ringvägen till det lokala gatunätet via radiella vägkopplingar är kommunens ambition att belastade gator ska avlastas genom att biltrafikanter väljer att istället använda ringvägen både för resor inom staden och med andra målpunkter. Ju fler kopplingar mellan staden och ringvägen desto större blir andelen trafik som väljer ringvägen i stället för att köra genom staden, vilket är positivt för miljön i de centrala delarna. Men med fler kopplingar ökar även tillgängligheten med bil och risken ökar att fler väljer bilen som transportmedel vilket leder till ökad biltrafik, inducerad trafik, vilket också riskerar leda till minskad efterfrågan på kollektivtrafik. Tillgängligheten för bil samt hur attraktiv kollektivtrafik som finns att tillgå blir viktiga faktorer. Inom ramen för arbetet med trafikpla-

nen kommer kommunen att föreslå konkreta åtgärder för att dämpa trafikmängderna i övriga delar av stadens gatunät.

Ringvägen möjliggör nya lägen som kan bli attraktiva för externa handelsetableringar, vilket ytterligare skulle riskera att öka biltrafiken.

Ringvägen kommer innebära en viss minskning av trafikmängderna inne i staden. Generellt sett är minskningarna små, med undantag av Strandgatan (väg 9) väster om väg 108 och E6/E22 där minskningen blir betydande. De minskade flödena är generellt sett för små för att leda till märkbara förändringar av bullernivåerna i staden förutom för ovan nämnda vägar där en minskning kan komma att märkas. Ringvägen kan leda till att områden som idag inte är lika utsatta för buller från vägtrafik i norra och östra delen av staden utsätts för ökade bullernivåer. Ringvägen kan även komma att medföra en förändrad bullersituation för de bostäder som idag ligger på landsbygden.

Förslag till åtgärder

Förtydliga konkreta åtgärder för att uppnå mål för färdmedelsfördelning.

- Beteendepåverkan kollektivtrafik och cykel.



JORDBRUKSMARK

Jordbruksmark som tas i anspråk för ny bebyggelse eller infrastruktur.



Utbyggnadsområden



Ringväg

- Utredda och motverka risk för inducerad trafik som följd av ny ringväg.
- Särskilt prioritera ny bebyggelse i goda kollektivtrafiklägen.

Hushållning med jordbruksmark

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

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

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

Konsekvenser

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

En stor del av kommunens samlade befolkningsutveckling sker i staden, vilket i sig bidrar till att mindre jordbruksmark tas i anspråk. Inom staden sker ny bostadsbebyggelse som förtätning av

redan bebyggda områden och genom omvandling av befintliga byggnader och områden. På så sätt hushålls med jordbruksmark. Endast ett mindre område om ca 0,6 ha tas i anspråk för ny bostadsbebyggelse.

Utvecklingen av verksamhetsområden sker delvis genom förtätning och effektivare utnyttjande av befintliga områden, Dalköpinge verksamhetsområde och Västerjär verksamhetsområde. En större utvidgning av verksamhetsområde föreslås i väster på jordbruksmark, vilket tar ca 22 ha i anspråk. I östra delen av staden tar mark för ny kriminalvårdsanläggning samt fjärrvärmeverk och vattenverk sammanlagt ca 28 ha jordbruksmark i anspråk. Detta innebär negativa konsekvenser för jordbruksmarken då mark lämplig för livsmedelsproduktion går förlorad. Uppförande av fjärrvärmeverk, vattenverk och kriminalvårdsanläggning bedöms tillgodose väsentliga samhällsintressen. Det är svårt att i nuläget bedöma om ianspråktagandet av jordbruksmark för verksamhetsområden i västra delen av staden utgör ett sådant intresse då behovet av ny verksamhetsmark inte finns tydligt preciserat. Befintligt intilliggande verksamhetsområde är relativt ineffektivt utnyttjat och kan utnyttjas mer effektivt. Dock har kommunen mindre rådighet över detta då man endast äger lite mark.

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

Stora delar av Östra ringvägen och Västra ringvägen anläggs på jordbruksmark. Hur stora ytor som tas i anspråk beror på detaljprojektering av kringtytor, trafikplatser och underfarter/överfarter. Även kringområdena närmast vägen kan bli svårare att bruka rationellt.

Östra ringvägen placeras så nära järnvägen som möjligt för att minimera

fragmentering av jordbruksmarken. Dagvattendammar kopplade till vägen planeras på de resttytor som inte kan undvikas så ingen ytterligare mark behöver tas i anspråk för detta. Intrånget i jordbruksmark för anläggning av Östra ringvägen uppgår till ca 25 ha, inkl. diken, slänter, dagvattenytor, samt gång- och cykelvägar. Av dessa upptar själva vägområdet cirka 17 ha. Resttytor som uppstår, ca 8 ha, planläggs som gröna ytor. Inga jordbruksytor uppstår som inte kommer kunna brukas.

För Västra ringvägen pågår fortfarande utredningar kring exakt dragning. Oaktat dragning kommer en ny väg i detta läge innebära negativa konsekvenser genom att jordbruksmark (uppskattningsvis ca 7,5 ha) tas i anspråk för väg och kringtytor samt att skiften fragmenteras och mindre jordbruksytor uppstår. Fragmentering av jordbruksmark kan leda till negativa effekter på den lokala livsmedelsproduktionen och på arbetstillfällen. Om marken blir svårare att bruka riskerar den att inte brukas vilket kan innebära negativa effekter på landskapet och kulturmiljövärden.

Föreslagna infrastruktursatsningar är dock av stor vikt för att skapa effektiva transportvägar för trafik till hamnen, förbättra miljön i de centrala delarna av staden och öka tillgängligheten till kusten och bedöms tillgodose ett väsentligt samhällsintresse. För västra delen av ringvägen skulle det eventuellt vara möjligt att uppnå dessa positiva effekter även med vägen i ett alternativt läge som tar mindre jordbruksmark i anspråk.

Den föreslagna ringvägen kan på längre sikt komma att utgöra en naturlig utbyggnadsriktning för staden. I förlängningen kan ringvägen ge upphov till ökad attraktionskraft för verksamhetsetableringar, handelsetableringar och annan bebyggelse. Risk finns då att jordbruksmarken mellan dagens stadsgräns och ringvägen i framtiden tas i anspråk för ny bebyggelse.

Förslag till åtgärder

- Vid planläggning av områden på jordbruksmark eftersträvas ett effektivt markutnyttjande för att minimera ianspråktagandet av jordbruksmark.
- Vid detaljutformning av ringvägen eftersträvas att minimera markanspråket och uppkomst av ytor som inte längre kan brukas.
- Beakta att områden på jordbruksmark i anslutning till ringvägen inte tas i anspråk för nya etableringar på sikt.

MILJÖKVALTETSNORMER

Miljökvalitetsnormer är ett styrmedel som syftar till att förebygga eller åtgärda ett miljöproblem. De miljökvalitetsnormer som är relevanta för Trelleborg är MKN vatten och MKN luft. Även MKN för omgivningsbuller är relevant för ringvägen då den överskrider ett visst antal fordon/år. I övrigt omfattas endast kommuner med över 100 000 invånare av MKN omgivningsbuller.

MKN luft

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

Uppmätt årsmedelvärde för kvävedioxid understiger miljökvalitetsnormen, men överskrider det svenska miljömålets precisering. Nivåerna har legat stabilt på i stort sett samma värden sedan mätningarna startade och inget tyder på att miljökvalitetsnormen kommer att överskridas. Under året överskreds heller inte normen för NO₂ som dygns- eller timmedelvärde.

Partikelhalterna ligger under miljökvalitetsnormen, men överskrider det svenska miljömålets precisering. Miljökvalitetsnormen för PM₁₀ överskreds inte heller på dygnsbasis.

Halterna av svaveldioxid har sjunkit

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

En framtida ökning av godsmängderna till hamnen vägs upp av de rationaliseringsvinster som kan göras om hamnen flyttar. Halterna av framförallt kvävedioxid och PM₁₀ påverkas också av vägtrafiken. Dock visar spridningsberäkningar att en utbyggnad av ringvägen påverkar halterna endast i mindre utsträckning.

I stadskärnan förväntas luftkvaliteten bli något bättre jämfört med nuläget, medan luftkvaliteten i landskapet öster om Trelleborg förväntas bli något sämre som en följd av ringvägen. På samtliga ställen är luftcirkulationen dock god. Ringvägen bedöms inte motverka Trelleborgs möjligheter att uppnå miljökvalitetsnormer för luft.

Ringvägen avlastar staden från hamn- och genomfartstrafik. Dock utgörs en stor del av trafiken genom de centrala delarna av staden av trafik med målpunkt i staden. En minskning av denna trafik är alltså också viktig för att uppnå en förbättrad luftkvalitet. Planen föreslår åtgärder för

en förstärkt kollektivtrafik och förbättrade förutsättningar för cykeltrafik.

MKN vatten

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

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

två av kustvatten (V Sydkustens kustvatten och Trelleborgs hamnområde).

Grundvattenförekomsten bedöms idag ha en god kemisk och kvantitativ status. Risk finns dock att den kemiska statusen inte uppnås 2027 till följd av miljögifter. Påverkanskällor är förorenade områden, jordbruk, transporter och infrastruktur.

Albäcken bedöms idag ha dålig ekologisk status på grund av framförallt övergödning, men då ån är rätad och rensad är även morfologi och hydrologi påverkad. Vattenförekomsten har också problem med miljöfarliga ämnen. Albäcken bedöms få fortsatt dålig ekologisk status och ska vara åtgärdad 2033. Den kemiska statusen bedöms att ej uppnå god status pga miljögifter.

Dalköpingeån bedöms idag ha måttlig ekologisk status på grund av framförallt övergödning men även morfologi och hydrologi samt miljögifter. Dalköpingeån bedöms få fortsatt måttlig ekologisk status och ska vara åtgärdat år 2033. Den kemiska statusen bedöms att ej uppnå god status pga miljögifter.

För kustvatten Trelleborgs hamnområde bedöms den ekologiska statusen som måttlig pga påverkan från hamnverksamheten samt övergödning. Risk finns att god ekologisk status inte uppnås 2027. För de kvalitetsfaktorer som ej är kopplade till hamnverksamhetens påverkan bedöms det möjligt att uppnå god status 2027. Den kemiska statusen uppnår ej god status och riskerar att ej uppnå det 2027.

För kustvatten V Sydkustens kustvatten bedöms den ekologiska statusen som måttlig pga övergödning. V Sydkustens kustvatten ska uppnå god status 2027. Den kemiska statusen för V Sydkustens kustvatten är uppnår ej god status. Risk finns att god kemisk status inte uppnås 2027.

Planen föreslår en sträckning av Östra ringvägen inom vattenskydds

område norr om staden. Ca 850 m av vägsträckning kommer att gå genom vattenskyddsområdets yttre skyddszon. Marken bedöms dock inte som särskilt infiltrationskänslig. I Trelleborgs stad täcks kalkberggrunden med lermorän som utgör ett gott skydd mot föroreningar från markytan. På vissa ställen kan dock fyllnadsmassor finnas som har en viss genomsläpplighet. Enligt skyddsföreskrifter för vattentäkten får farligt gods endast transporteras på rekommenderade vägar vilket innebär att skyddsåtgärder måste vidtas. En dagvattenutredning har tagits fram som beskriver hur dagvattnet rekommenderas att hanteras längs sträckan för att minimera riskerna. Då vägen blir säkrare och hanteringen av vägavgvatten ses över kommer risken för påverkan på recipienten samt närliggande vattenförekomster att minska. Den aktuella statusen på vattenförekomsterna bedöms inte försämrats av genomförandet och uppnåendet av respektive norm bedöms inte försvåras.

På två ställen kommer Östra ringvägen att korsa under järnvägen. Även två gång- och cykelpassager kommer att passera under ringvägen. För dessa passager kan grundvattnet behöva sänkas tillfälligt eller permanent. De negativa konsekvenserna bedöms dock bli små då den preliminära bedömningen är att påverkansområdena blir avgränsade till små ytor och att konsekvenserna av detta blir små.

Planen föreslår där det är möjligt lokalt omhändertagande av dagvatten i nya områden. På så sätt kan vattnet renas innan det når recipienten, vilket är positivt för kvaliteten på vattenförekomsterna. Vid upprättande av nya detaljplaner ska alltid en dagvattenutredning utföras.

MKN omgivningsbuller

Med en ringväg kommer bullernivåerna utmed Strandgatan (E6/E22) väster om väg 108 att minska något. Östra ringvägen innebär emellertid också att områden som idag inte är lika utsatta

för buller från vägtrafik, d.v.s. stadslandskapet i norr och öster, kommer att utsättas för ökade bullernivåer. Detta utgörs inte av helt tysta områden idag då landskapet genomkorsas av lokalvägar samt Kontinentalbanan, länsväg 108 och riksväg 9 men bullernivåerna kan förväntas bli märkbart högre. Bullerskyddsåtgärder kommer att vidtas.

MILJÖKVALITETSMÅL

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

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

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

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

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

Hållbara transporter i Skåne

Den fördjupade översiktsplanen stärker kollektivtrafiken och ger förutsättning-

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

Hänsyn till Skånes hav, sjöar och vattendrag

Mark avsätts för kustskydd för att skydda mot översvämningar och erosion. Möjlighet att anlägga svåmområden för vattenhushållning finns i anslutning till ådalarna.

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

Hushållning med Skånes mark- och vattenresurser

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

Skydd av Skånes natur- och kulturvärden

Tidigare har en kulturmiljöutredning tagits fram. Ambitionen är att det kulturella, historiska och arkitektoniska arvet bevaras, används och utvecklas genom åtgärder som tar tillvara och lyfter fram historiska strukturer och byggnader. Särskilt viktiga historiska stråk, strukturer och byggnader i stadens centrala delar har arbetats in i FÖP:en. FÖP:en betonar vikten av att inventera naturmiljöer för att kunna ta tillvara och utveckla kulturvärden och biologisk mångfald. Grönstrukturer binds ihop och tillgängligheten till gröna miljöer förbättras. Nya våtmarker kan skapas. Ringvägen kan komma att innebära påverkan på riksintresse för kulturmiljön, där även kända fornlämningar finns registrerade. En ny ringväg skapar även en visuell barriär och riskerar att avskärmar landskapet, framförallt som en följd av bullerskyddsåtgärder. Planskilda passager kan komma att bli påtagliga i landskapet. Även själva trafiken på ringvägen kan komma att utgöra en visuell barriär då den blir väl synlig i det flacka och öppna landskapet. Skåneleden kommer att behöva passera ringvägen. Även befintliga cykelvägar som kan tänkas användas för cykelturism behöver passera. Ringvägen utgör för dessa leder en barriär i landskapet som ska passeras. Dock utgör redan idag järnvägen delvis en barriär men ringvägen kommer att utgöra en mer storskalig struktur att ta sig över eller under.

Hållbar konsumtion i Skåne

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

PLANENS PÅVERKAN PÅ MILJÖKVALITETSMÅLEN

Nedan redovisas hur planen påverkar

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

Hav och inlandsvatten i balans

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

Lokalt omhändertagande av dagvatten föreslås där så är möjligt med hänsyn till markens beskaffenhet. FÖP:en redovisar skyddsområden för vattentäkter. Ringvägen passerar vattenskyddsområdet och kan innebära en risk varför avvattnings- och olycksrisk studeras. Enligt skyddsföreskrifter för vattentäkten får farligt gods dock endast transporteras på rekommenderade vägar vilket innebär att skyddsåtgärder måste vidtas. Dalköpingeån kan komma att påverkas av en utbyggnad av Ringvägen. Ny bebyggelse sker som förtätning av befintlig bebyggelse och utvidgning av staden inåt land, samt på redan ianspråktagen mark i hamnen.

Natur och landsbygd i levande mångfald

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

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

Giftfri och hälsosam livsmiljö

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

Planen innebär en förbättrad tillgång

till kollektivtrafik samt ett attraktivt cykelnät, vilket kan bidra till minskat bilberoende och påverka luftföroreningar och utsläpp av försurande ämnen i en positiv riktning. Dock riskerar utbyggnaden av ringvägen att öka biltrafiken och minska kollektivtrafikens konkurrenskraft. Förutsättningarna för hållbara transporter behöver förbättras i en sådan utsträckning att ringvägen inte leder till ökad biltrafik. De i planen föreslagna omläggningarna av trafikstrukturer ger förutsättningar för en förbättrad luftkvalitet i de centrala delarna av staden då hamn- och genomfartstrafik flyttas utanför staden. Även ombyggnaden av hamnen innebär, åtminstone på sikt, att utsläpp från sjöfarten minskar i den centrala delen av staden. I och med en framtida utbyggnad av bostäder i hamnområdet kommer eventuella markföroreningar att identifieras och saneras. Hänsyn tas till grundvattenförekoster och vattenskyddsområden.

Globalt ansvar

(Berör miljömålet Begränsad klimatpåverkan).

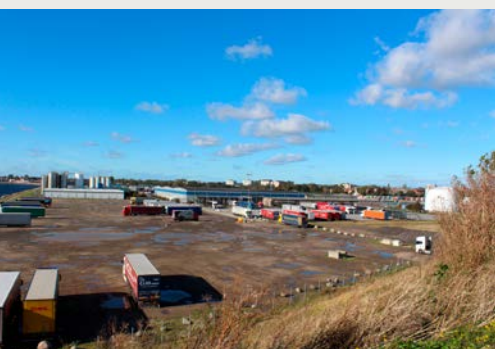
Planen föreslår ny bebyggelse i områden som riskerar att i framtiden drabbas av översvämningar och stigande havsnivåer. Mark reserveras därför för kustskydd som skyddar mot översvämning och erosion. Med en ökning av befolkningen ökar trafikarbetet. För att minska trafikens utsläpp behövs en minskning av vägtransporter. Tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka. Dock riskerar ringvägen att bidra till ökad biltrafik och minskad konkurrenskraft för kollektivtrafiken.

God bebyggd miljö

(Berör miljömålet God bebyggd miljö).

En utbyggnad av kollektivtrafik och cykelnät ger förbättrad tillgänglighet till miljövänliga transporter. Omläggning av trafikstrukturen ger förbättrad miljö i staden med bättre luftkvalitet och färre barriärer där många människor bor och

ÖVRIGA SAMLADE KONSEKVENSER



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

FLYTT AV HAMNEN

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

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

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

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

UTVECKLING AV SJÖSTADEN

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

Marken inom nuvarande hamnområde är redan idag ianspråktagen och till största delen hårdgjord. Detta, i kombination med områdets läge nära de centrala delarna av staden och nära havet, gör att omvandling av området innebär ett effektivt utnyttjande av marken i staden och kommunen. Befintlig infrastruktur kan nyttjas och/eller byggas ut, det finns ett fungerande kollektivtrafiknät som området kan kopplas till (dock krävs nya dragningar

av linjer för att få en fungerande kollektivtrafik till Sjöstaden) och jordbruksmark behöver inte tas i anspråk för ny bebyggelse. Detta har positiva effekter, sett ur ett miljömässigt och ekonomiskt perspektiv.

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

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

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

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

Omvandling av hamnområdet ger möjlighet att lyfta fram stadens historia genom att bevara och utveckla miljöer

och/eller strukturer i området som är karaktäristiska för hamnen och som går att kombinera med en ny stadsdel. På så sätt kan en ny stadsdel, unik för Trelleborg, skapas. Omvandlingen ger också möjlighet att lyfta fram det kulturhistoriskt värdefulla stråket Skånelinjen (även kallat Per Albin-linjen) och tillgängliggöra det i större utsträckning.

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

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

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

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

Då farligt gods i planen förutsätts flyttats över till ringvägen är denna riskkälla minimerad, vilket är positivt för stadens utveckling. Delar av Sjöstaden utsätts för hamnbuller och kan inte byggas med bostäder. Till dessa lägen lokaliseras istället verksamheter som ej är störningskänsliga.

FÖRTÄTNING AV STADEN

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

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

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

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

På samma sätt som omvandling av hamnen innebär ett effektivt markutnyttjande gör även förtätning av stadens centrala delar det. Också här kan befintlig infrastruktur nyttjas, närhet ges till kollektivtrafik, service och rekreationsytor och jordbruksmark behöver inte tas i anspråk för ny bebyggelse.

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

Både havsnära boende och boende med urbana kvaliteter är generellt sett eftertraktade. Detta innebär att en förtätning av staden är positiv utifrån ett social och ekonomiskt perspektiv

eftersom utbudet av sådana bostäder ökar och det innebär en säker investering för exploatörer. Samtidigt finns det även här risk att det stänger ute mindre resursstarka grupper och att det därigenom bidrar till en segregerad stad. Detta handlar både om att nybyggda bostäder ofta är relativt dyra och att priset på befintliga bostäder kan stiga i och med ökad efterfrågan.

De centrala delarna av staden rymmer kulturhistoriskt värdefulla miljöer. Vid förtätning av staden kan dessa lyftas fram och tillgängliggöras för att öka förståelsen för stadens historia och den fysiska miljön i sig, vilket studeras i pågående arbete med kulturmiljöprogram. Detta antas ha positiva konsekvenser för det kollektiva kulturarvet. Den historiska miljön har dessutom ett ekonomiskt värde genom att den höjer stadens attraktivitet och bidrar till att skapa en unik karaktär. Att bevara och utveckla historiska miljöer kan också ha positiva miljömässiga konsekvenser i och med att upprustning av befintliga byggnader och återanvändning av gammalt byggnadsmaterial ofta är mer effektivt vad gäller resursanvändning än att bygga nytt. Samtidigt kan bevarande av historiska miljöer ha negativa ekonomiska konsekvenser genom att det kan vara fördyrande.

ANLÄGGANDE AV RINGVÄG

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

innehåller fler korsningspunkter.

En annan positiv effekt av ringvägen är att den avlastar E6/E22/Travemündeallén. Detta innebär att vägarnas barriäreffekt minskar, vilket är fördelaktigt både för den befintliga stadskärnan och för utvecklingen av Sjöstaden. Även risken för olyckor med farligt gods i stadskärnan minskar eftersom rekommenderad led för farligt gods flyttas ut och hamntrafiken inte längre går lika nära stadskärnan. Trots att hamntrafiken flyttar ut från staden till ringvägen är bullernivåerna i stadskärnan fortsatt höga. Dock är det troligt att attraktiviteten i de centrala delarna inklusive Sjöstaden höjs avsevärt med minskad barriäreffekt och ökade möjligheter till en mer stadsmässig gestaltning.

Vid anläggande av en ringväg kan trafiksäkerheten höjas och fler entréer till staden kan skapas, vilket bidrar till att göra trafiksystemet mindre sårbar. Om entréerna dessutom utformas så att de blir tydliga och välkomnande bidrar det även till god orienterbarhet. Risk finns dock att detta skapar lägen attraktiva för externa handelsetableringar.

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

Den ökade körhastigheten på ringvägen ger ökad drivmedelsförbrukning. Dock kan med den nya vägen köbildningar undvikas, vilket är positivt för miljön. Trots ett ökat trafikarbete bedöms en utbyggnad av ringvägen leda till trafiksäkerhetsvinster då trafiken färdas på säkrare vägar.

Ytterligare en negativ konsekvens av föreslagen ringväg är att jordbruksmark tas i anspråk (se vidare under Betydande miljöpåverkan). Markytan som tas

i anspråk begränsas dock väsentligt i östra delen av dess lokalisering intill järnvägsspåren.

Genom att flytta trafik som ska till hamnen från Travemündeallén samt genomfartstrafik avlastas centrala Trelleborg inklusive Travemündeallén med eventuella positiva konsekvenser för bullersituationen som detta kan ge på stadskärnan och boende där. Dock medför trafiken som flyttar ut en förändrad bullersituation för de bostäder som idag ligger på landsbygden och inte utsätts för någon nämnvärt bullerande verksamhet idag. Det kommer bli en märkbar skillnad för dessa fastigheter även om riktvärden inte överskrider när utbyggnaden är klar. Sammantaget leder planen till att fler fastigheter kommer att drabbas av bullernivåer över riktvärdena då bullernivåerna endast minskar något i centrala Trelleborg.

Påverkan på befintliga bostäder

Östra ringvägen

Den valda utformningen av Östra ringvägen har tagit bullerfrågan i beaktande och vägen är placerad så antalet bullerpåverkade fastigheter begränsas. Bostadsfastigheter längs norra delen av Östra ringvägen kommer få ökade bullernivåer. Vagnära bullerskyddsåtgärder kommer att vidtas längs ringvägen. För de fastigheter där riktvärdena som anges i infrastrukturpropositionen överskrider trots vagnära åtgärder, kommer fastighetsnära åtgärder eller fasadåtgärder att arbetas fram. Vagnära åtgärder placeras inom vägområdet och kan vara skärmar, vallar eller en kombination av dessa. Bullerskärmar kan även spela en betydande roll som riskreducerande faktorer eftersom dessa minskar konsekvenserna om en olycka skulle ske utmed ringvägen, till exempel en avåkning, eller kollision med fordon lastad med farligt gods. I den riskutredning som Trelleborgs kommun låtit göra rekommenderas dock inga bostadsbyggnader inom 30 meter från vägbanan. I undantagsfall

kan detta komma att medges förutsatt att andra skyddsåtgärder, till exempel åtgärder i fasaden, görs. Fastighetsnära åtgärder innebär att åtgärder utförs på den berörda fastigheten. Åtgärderna kan vara lokala skärmar placerade i tomtgräns eller vid uteplats och/eller åtgärder på byggnadens fasad. Fasadåtgärder kan exempelvis vara fönsterbyte, fönsterrenovering med tilläggsruta, byte av ventilationsdon och tilläggsisolering av fasad.

Ett genomförande av ringvägen bedöms ge positiva effekter då det gäller människors hälsa och säkerhet. Detta då säkerheten för trafik längs den nya ringvägen är högre än nuläget med färre människor i trafikrummet och att passager till stora delar är planskilda. Även säkerheten inne stadens centrala delar höjs något då genomfartstrafiken flyttas ut.

Östra hamninfarten

Östra hamninfarten inkl. uppställningsytan är placerad så antalet bullerpåverkade fastigheter begränsas. Verksamheten vid uppställningsytan kan förväntas ge ökade bullernivåer för fastigheter i Fagerängen, väster om Kontinentalbanan, samt för fastigheter i de norra delarna av Östra stranden, belägen på södra sidan av riksväg 9. Östra hamninfarten placeras parallellt med järnvägen för att samla bullerkällorna i landskapet men kommer medföra ökade bullernivåer för de fastigheter som idag utsätts för buller från järnvägen. Den östra hamninfarten innebär att trafiken till och från hamnen kommer närmre bostäder. För de fastigheter där riktvärdena som anges i infrastrukturpropositionen överskrider trots vagnära åtgärder, kommer fastighetsnära åtgärder eller fasadåtgärder att arbetas fram.

Luftkvaliteten kommer att förändras högst marginellt. Vägen orsakar även vissa ljud- och ljuskonsekvenser i ringvägens närområde. Bullerskärmar kan dock komma att påverka stadsbilden. Det är viktigt att bullerskydd-

såtgärdernas gestaltning längs hela sträckan utreds i kommande skede, detaljprojektering, med särskilt fokus på den kulturhistoriskt känsliga miljön vid byarna Mellanköpinge och Kyrkoköpinge samt vid de sydligaste husen vid Östra stranden.

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

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

Det är viktigt att bullerskyddsåtgärdernas gestaltning längs hela sträckan utreds i kommande skede, detaljprojektering, med särskilt fokus på den kulturhistoriskt känsliga miljön vid byarna Mellanköpinge och Kyrkoköpinge samt vid de sydligaste husen vid Östra stranden.

Utformningen av uppställningsytan kan påverka bullernivåerna varför en väl genomtänkt utformning är viktig.

Västra ringvägen

Avståndet till bostäder är relativt långt. Ett antal bostäder och fastigheter kommer dock att beröras av vägen varför konsekvenserna för dessa fastigheter behöver utredas vidare.

Landskapsbild och stadsbild

Östra ringvägen

Ringvägen går antingen nergrävd eller på bank ca. 1-1,5 meter över omgivande mark i det öppna landskapet (bortsett från de planskilda passagererna), vilket i detta storskaliga landskap kommer att upplevas som att vägen ligger i markplan. Vägen placeras i

anslutning till Kontinentalbanan på stora delar av sträckan, vilket minskar konsekvenserna på landskapsbilden då ringvägen och järnvägen upplevs som en sammanhängande barriär. Vägen bäddas in i grönska vid korsningspunkterna, vilket dämpar upplevelsen av vägen men samtidigt bryter de långa utblickarna i landskapet.

Negativ påverkan på landskapsbilden sker genom de planskilda passager som planeras samt på de sträckor där vägen är skild från järnvägen och kommer att utgöra en ny, separat visuell barriär. Även själva trafiken på ringvägen kan komma att utgöra en visuell barriär då den blir väl synlig i det flacka och öppna landskapet.

Klörupsvägen vid väg 108 har lång platskontinuitet och kommer korsas av Östra ringvägen. Det kommer medföra att det blir svårare att utläsa vägens dragning i landskapet vilket medför negativa konsekvenser. planskilda passagen med Kontinentalbanan, där Östra ringvägen går under järnvägen kommer vägen lokalt, vid den intilliggande gårdsmiljön att få stora negativa konsekvenser på landskapsbilden då skalskillnaden mellan de två miljöerna kommer upplevas som stor. Östra ringvägen kommer att passera över/under befintligt vägnät och järnväg på flera ställen och innebära negativ påverkan på landskapsbilden. Vid den planskilda passagen med Kontinentalbanan, där Östra ringvägen går under järnvägen kommer vägen lokalt, vid den intilliggande gårdsmiljön att få stora negativa konsekvenser på landskapsbilden då skalskillnaden mellan de två miljöerna kommer upplevas som stor och att den breda vägen med bullerskydd lokalt kommer upplevas som en mycket stor barriär. Där Östra ringvägen leds över Gyllevägen i en trafikplats uppstår en viss negativ påverkan på landskapsbilden, dock har Kontinentalbanan redan idag en stor visuell och fysisk påverkan på landskapet.

Bullerskyddsåtgärder kan innebära ne-

gativa konsekvenser på landskapsbild. Utformningen av dessa är avgörande för att undvika negativ påverkan.

Östra hamnfarten

Uppställningsytan och Östra hamnfarten anläggs i befintlig stadsmiljö, i ett område med industriverksamheter samt längs befintlig järnväg. Uppställningsytan kommer att vara upplyst och det kommer vara viktigt med ljussättningen och riktningen av ljus för att inte störning ska ske på omkringliggande verksamheter och eventuellt bostäder. Östra hamnfarten kommer att passera över/under befintligt vägnät och järnväg på flera ställen och innebära viss negativ påverkan på landskapsbild och stadsbild.

Korsningen mellan Östra ringvägen och väg 9, som sker genom en flyover vid hamnfarten, hamnar också i detta område, som är mindre känsligt för landskapsförändringar. Flyovern kommer att ha ungefär samma höjd som Kontinentalbanan, varpå korsningen inte medföra något större intrång på stadsbilden. Flödet av fordon kan dock innebära en viss påverkan. Närmare hamnen byggs även en planskild passage över Östra Förstadsgatan. Det finns redan idag en planskild passage på platsen under Kontinentalbanan och Östra hamnfartens höjd påverkas inte av denna passage utan Hamnfarten går redan högt i landskapet på platsen. De valda korsningsalternativen vid dessa platser medför en viss negativ påverkan på landskapsbilden. Vid Östra Förstadsgatan leds hamnfarten över via en bro. Här bedöms den negativa påverkan på stadsbilden bli större då vägen ligger upphöjd i staden och nära småskalig bebyggelse. Miljön kommer att upplevas som storskalig.

Även bullerskyddsåtgärder kan innebära negativa konsekvenser på landskapsbild och kulturhistoriskt värdefulla miljöer. Utformningen av dessa är avgörande för att undvika negativ påverkan, särskilt till vid de sydligaste husen vid Östra stranden.

Västra ringvägen

Västra ringvägen riskerar innebära negativ påverkan på landskapsbilden då strukturerna i landskapet skärs av och förändras. Jordbrukslandskapet är öppet och flackt och beroende på utformningen kan vägen innebära både visuell och fysisk påverkan på landskapet och de värden som finns i området. Vägen kan även bidra till att skapa barriärer i och fragmentering av landskapet. Ståtorps byaväg planeras höjas upp, en passage över Ståtorpsån krävs och ringvägen planeras passera under Tommarpsvägen. Detta ger upphov till en visuell påverkan.

Gång- och cykeltrafik

I och med att E6/E22 avlastas från hamntrafik kan vägarna i de centrala delarna omformas med större fokus på fotgängare och cyklisterna och med stadsmässiga kvaliteter. Tillsammans med ett i övrigt väl utvecklat cykelnät skulle detta kunna innebära att de korta bilresorna inom staden minskar. Men ringvägen innebär också en förbättrad tillgänglighet för bil på ett sätt som riskerar öka biltrafiken för resor till och från staden. Detta beskrivs ytterligare i samband med de frågor som bedömts få betydande miljöpåverkan.

Östra ringvägen

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

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

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

Östra hamninfarten

En gång- och cykeltunnel under hamninfarten i anslutning till befintlig passage vid Toftgränd Östra Förstadsgatan, kommer att ske planskilt genom att gång- och cykelvägen sänks ned och passerar under Östra ringvägen. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är denna typ av planskild korsning bra, då oskyddade trafikanter inte behöver röra sig i samma plan som biltrafiken. Däremot kan passager genom portar/tunnlar medföra otrygghet, särskilt om sikten på platsen är begränsad och belysningen otillräcklig. Den detaljerade utformningen av passagerna hanteras i kommande process. Gång- och cykeltrafikanterna passerar redan idag Östra Förstadsgatan via en port under vägen. Det medför att de två broarna för Östra hamninfarten och Kontinentalbanan upplevs som en stor barriär.

Västra ringvägen

Västra ringvägen kommer att skära av den cykelväg som går från Trelleborg mot Västra Tommarp och Skegrie, vilket kan leda till negativa konsekvenser för framkomligheten med gång och cykel och för rekreation. Detta behöver studeras vidare i fortsatt arbete med ringvägen.

Natur- och kulturvärden

Östra ringvägen

Vägen läggs väster om Dalköpingeån för att inte direkt påverka området som har stor vikt både för naturmiljö och rekreation. Föreslagen ringväg kan dock komma att påverka strandskyddsområdet kring Dalköpingeån. Risk finns att miljön kring ån och förutsättningarna för friluftslivet påverkas negativt av buller från väg och truckcenter/uppställning. Samtidigt kan vägen bidra till en ökad tillgänglighet till rekreativt område längs ån.

Bullerskyddsåtgärder kan innebära negativa konsekvenser på kulturhistoriskt värdefulla miljöer. Utformningen av dessa är avgörande för att undvika negativ påverkan, särskilt i anslutning till den kulturhistoriskt känsliga miljön vid byarna Mellanköpinge och Kyrkoköpinge.

Östra ringvägen kommer att påverka sju generellt skyddade biotoper som kompenseras på annan plats samt påverkan på skyddade arter som kräver dispens.

Östra ringvägen innebär även att intrång sker i flera fornlämningar. Bullernivåerna kommer även öka vid Kyrkoköpinge kyrka vilket påverkar upplevelsen av kyrkan och dess omgivning något negativt.

Östra hamninfarten

Området kring Dalköpingeån kommer indirekt att påverkas i någon grad av buller från trafiken som rör sig inom uppställningsytan. Då Dalköpingeån redan idag utsätts för buller bedöms det tillkommande bullret inte ha någon nämnvärd negativ konsekvens för arter som uppehåller sig i området eller för rekreation.

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

Västra ringvägen

Västra ringvägen påverkar väg- och odlingsstrukturer i landskapet och kan därmed försvåra att utläsa det kulturhistoriska djup som finns i landskapet.

Vägen kommer att korsa Tommarpsvägen som är en gammal medeltida infart till Trelleborg. Detta planeras dock ske som en planskild korsning under Tom-

marpsvägen, vilket ger mindre konsekvenser än en korsning över skulle ge upphov till.

Vägen kommer även att passera Ståstorpsån och riskerar påverka gröna miljöer och objekt med generellt biotopskydd. Ett rekreativt stråk planeras längs med Ståstorpsån. Västra ringvägen riskerar att påverka upplevelsen och framkomligheten längs ån. Detta behöver studeras vidare i fortsatt arbete med ringvägen.

Området runt Trelleborg är känt för sin täta fornlämningsmiljö och risk finns att fornlämningar påverkas.

PÅVERKAN PÅ RIKSINTRESSEN

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

också att kopplingen mellan bebyggelsen i östra Trelleborg och kusten försvagas då kustlinjen flyttas längre ut, vilket innebära en negativ påverkan för boende i denna del av staden. Påverkan är främst visuell då spårområdet redan idag utgör en barriär mellan bebyggelsen och kusten i detta läge.

Planen föreslår även åtgärder som innebär en positiv påverkan på riksintresset för kustzonen i form av förbättrad tillgänglighet till kusten. Bland annat skapas ett sammanhängande kuststråk, kustskydd som skyddar delar av kustlandskapets natur- och kulturvärden mot översvämning och erosion, minskade barriärer mellan stad och hav samt målpunkter i havsnära läge som är tillgängliga för allmänheten. Föreslagna ringväg är särskilt viktig för att öka tillgängligheten till kusten i de centrala delarna genom att flytta ut hamntrafiken till ett läge utanför staden.

Områden utanför kusten samt Trelleborgs fiskehamn utgörs av **riksintresse yrkesfiske**. Fiskebåtarna ligger inom södra delen av hamnområdet och påverkas inte av omvandlingen av nuvarande hamnområde. Vidare transport av landad fångst kan dock påverkas av förändrad väganslutning till hamnen, vilket behöver beaktas. Fortsatt möjlighet ges i planen för mindre fiskebåtar att angöra i det västra hamnområdet och ny lossningsplats anläggs längst ut i östra hamnområdet.

Delar av kustområdet utgörs av **riksintresse naturvård** (Dalköpinge ängar samt kuststräckan Kämpinge-Stavstensudde). Det är viktigt att bevaka att åtgärder längs det planerade kuststräcket, inklusive kustskydd inte innebär negativ påverkan på riksintressets värden. Markingrepp kopplade till kustskydden riskerar att påverka de naturvärden som finns längs med kusten, samtidigt som kustskydden kan komma att skydda värden kopplade till riksintresset. I övrigt bedöms riksintresse naturvård inte påverkas av planförslaget.

Riksintresse kulturmiljö kan komma att påverkas negativt av en ringväg. Västra delen av ringvägen ligger delvis inom Fuglie – Mellan-Grevie mm (M:K136). Vårderna utgörs av slättområdet präglad av jordbruksskiftena, förhistorisk bruknings- och bosättningskontinuitet, landskapsdominerande fornlämningsmiljöer samt koncentration av tätt liggande kyrkbyar och gårdsmiljöer.

Västra Ringvägen går i utkanten av riksintesseområdet, i anslutning till staden och befintlig infrastruktur och ger en mindre påverkan än om sträckningen varit mer central inom riksintresset. Den nya vägen innebär dock en ny sträckning i det öppna åkerlandskapet och följer inte befintliga strukturer och riskerar innebära en negativ påverkan på riksintressets värden.

Östra delen av ringvägen ligger delvis inom Fuglie – Mellan-Grevie mm (M:K136) samt Gylle-Dalköpinge (M:K139). Intrånget sker i utkanten av de två områdena och sträckningen har lagts för att minimera negativ påverkan på riksintressenas värden.

Vid cirkulationsplatsen med väg 108 har stora förändringar skett av landskapsbilden under de senare åren då Trygghetens hus byggdes (räddningstjänsten), Västervångs villaområde samt Västra ringvägen, vilket gör att området redan i dag är påverkat. Östra ringvägen kommer dock att utgöra ytterligare en påverkan av landskapsbild och riksintressets värden.

I det sydöstra hörnet av riksintesseområdet för Fuglie-Mellan-Grevie kommer vägen gå i markplan vilket ger en begränsad påverkan på områdets landskapsbild, även om landskapet på platsen är öppet. Öster om cirkulationsplatsen med väg 108 kommer Östra ringvägen att korsa Klörupsvägen som har en lång platskontinuitet och utgör en historisk koppling till Klörups tingsställe. Klörupsvägen som idag är

en gång- och cykelväg kommer endast ligga kvar som ett element i landskapet men inte längre ha någon funktion.

Inom riksintesseområdet Gylle-Dalköpinge samlokaliseras vägen med järnvägen, vilket bidrar till att minska den visuella påverkan. I södra delen viker dock vägen av från järnvägen och ligger cirka 300 meter öster om den. Vägen ligger inom riksintressets sydvästra hörn och har lagts med en låg profil i landskapet, som högst + 1,5 m ovan marknivå, bortsett från de planskilda korsningarna. Vägen kommer i söder att tangera det av länsstyrelsen utpekade fornlämningsområdet kring Jättegraven och Karlgedösen. Fornlämningsmiljöerna utgör en del av riksintressets värde. Ringvägen kommer att innebära en viss negativ påverkan av landskapsbilden inom riksintesseområdet. För att minimera påverkan ytterligare kommer ett koloniområde att anläggas mellan vägen och fornlämningsområdet och vägen kommer kantas av en allé för att bädda in den i grönska.

I planen reserveras mark för kustskydd mot översvämningar och erosion. Dessa kan innebära positiva konsekvenser för riksintesse kulturmiljö då riksintressets värden skyddas, men även negativa konsekvenser då de kan komma att skada fornlämningar.

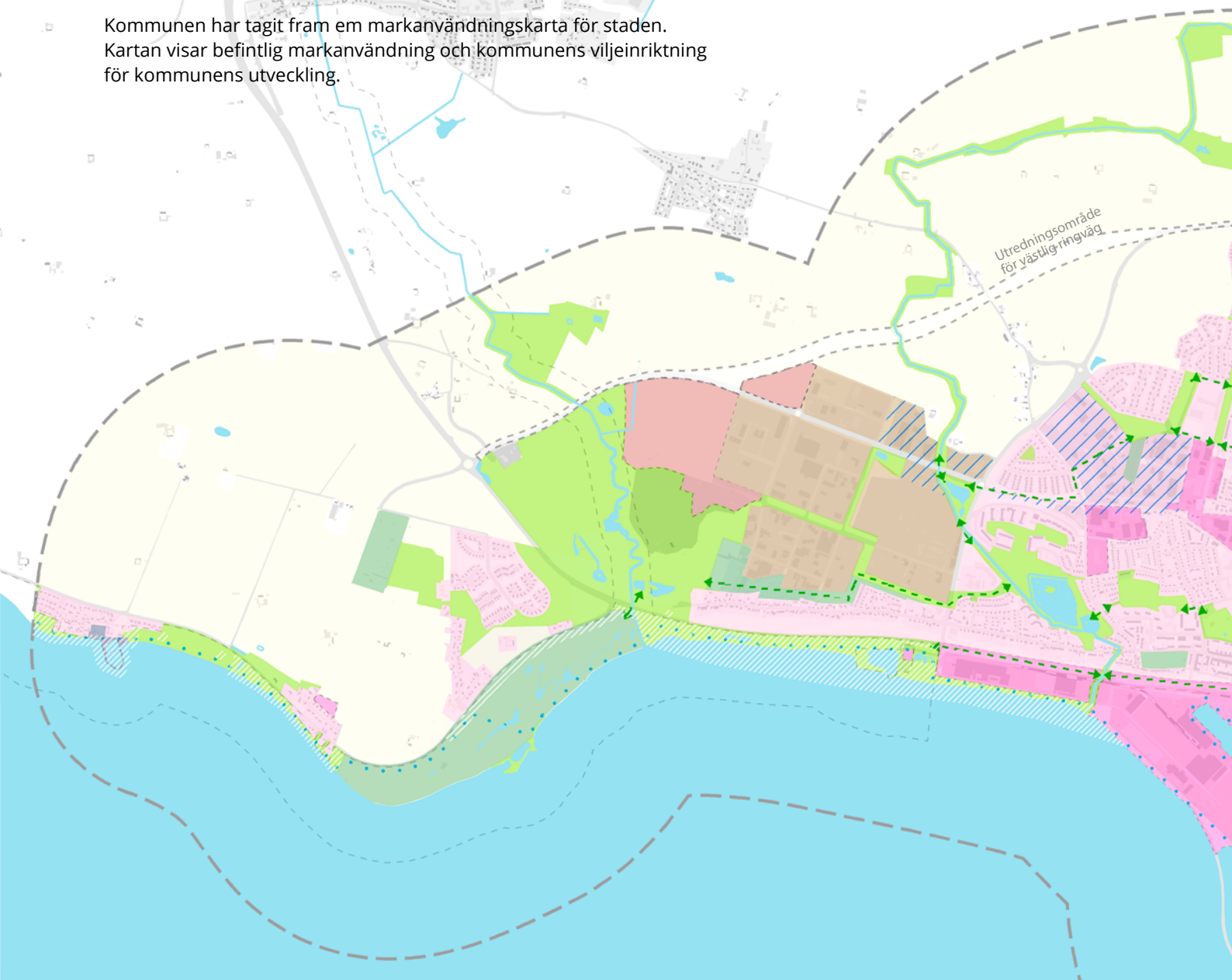
Delar av kustområdet utgörs av **riksintesse friluftsliv** (Skanör-Falsterbohalvön med kuststräckan Höllviken-Trelleborg samt Kuststräckan Trelleborg-Abbekås-Sandhammar-Mälarhusen-Simrishamn). Området har särskilt goda förutsättningar för att uppleva natur- och kulturmiljöer och för friluftaktiviteter på land och vatten. Planen bedöms inte innebära påtaglig skada på riksintresset. Planen innebär en ökad tillgänglighet mellan kusten och centrala delarna av staden. Delar av kuststräckan som idag utgörs av hamnområde och inte är tillgängligt för allmänheten tillgängliggörs genom hamnens flytt. Östra delen av staden blir dock ytterligare avskärmad från

kusten och de värden som finns här då barriären i form av järnväg kompletteras med ny östlig infart till hamnen. Föreslagna kustskydd mot stigande havsnivåer och erosion motverkar kommande negativ påverkan på friluftslivet vilket ger positiva konsekvenser.

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

MARKANVÄNDNINGSKARTA FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR STADEN 2035

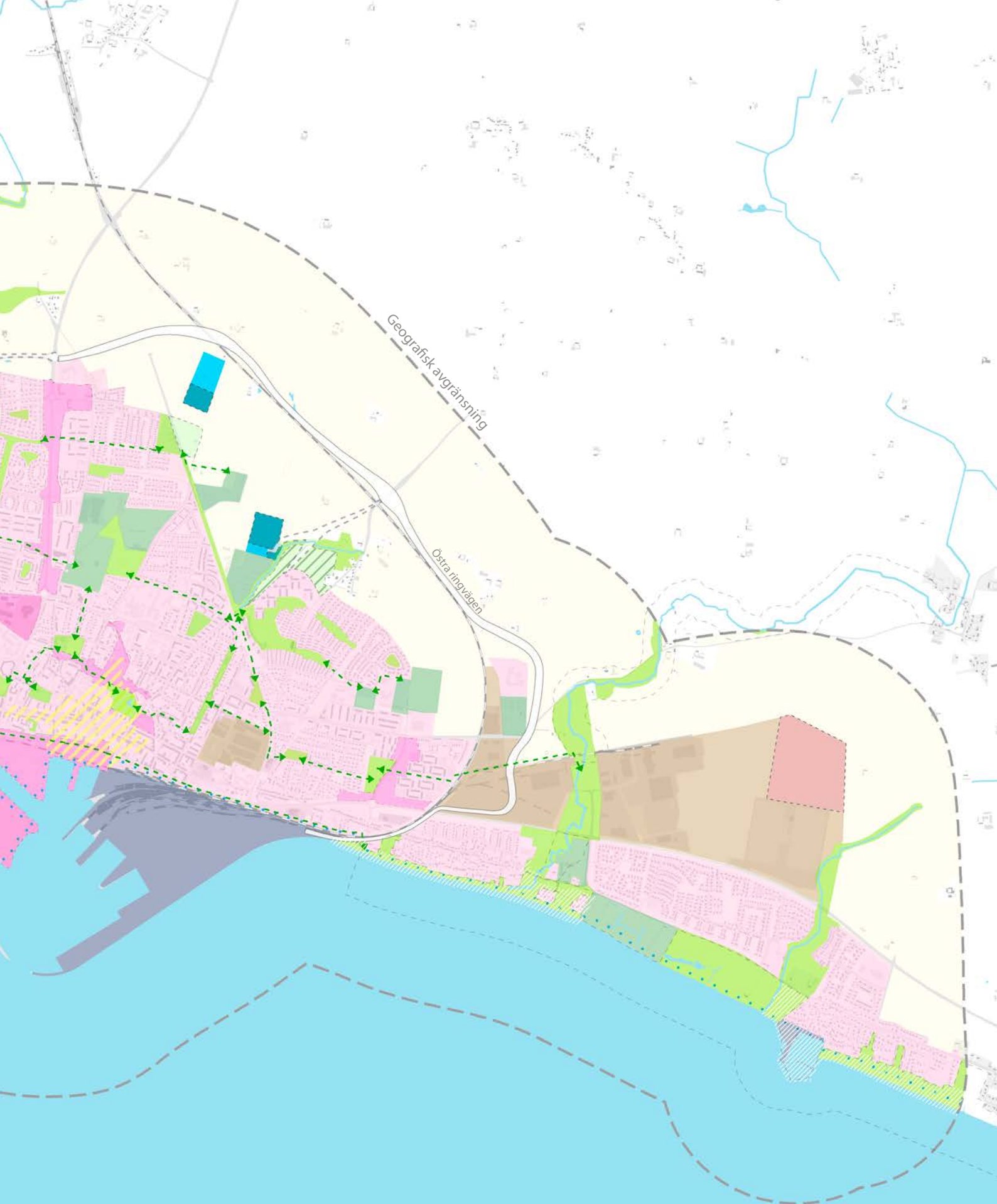
Kommunen har tagit fram en markanvändningskarta för staden.
Kartan visar befintlig markanvändning och kommunens viljeinriktning
för kommunens utveckling.



TECKENFÖRKLARING

- Befintlig blandad bebyggelse (med möjlighet till förtätning)
- Nytt område för blandad bebyggelse
- Befintligt verksamhetsområde
- Nytt verksamhetsområde
- Befintligt park- och naturområde
- Nytt naturområde
- Utredningsområde för nytt naturområde
- Grönkorridor
- Kustpromenad från hamn till hamn
- Kustskyddsområde
- Hamn

- Stadskärna
- Handelsområde
- Befintlig teknisk anläggning
- Ny teknisk anläggning
- Östra delen av ringvägen
- Utredningsområde för väg
- Särskilda fritidsområden, begravningsplatser eller koloniområden
- Jordbruksmark
- Vattenområde
- Strandskyddslinje
- Översiktsplanegräns



Digital handling

En digital version av översiktsplanen har tagits fram. I den kan man enkelt zooma in i markanvändningskartan. Kartan hittar ni på: www.trelleborg.se/fop2035.

MARKANVÄNDNING TECKENFÖRKLARING



BEFINTLIG BLANDAD BEBYGGELSE (med möjlighet till förtätning)

Befintlig blandad stadsbebyggelse omfattar flertalet av stadens funktioner. Till dessa räknas samtliga bostadstyper och upplåtelseformer, närparker, stadsodling, gator och mindre torg, skolor/förskolor, fritidsanläggningar, handel, kontor, sjukvård med mera. Även de fasta verksamheterna kan bedrivas i blandad stadsbebyggelse men en del måste lokaliseras i särskilda verksamhetsområden. Vid förtätning behöver lämpligheten för ny bebyggelse utredas vidare. Läs mer i avsnitt Blandad bebyggelse.



NYTT OMRÅDE FÖR BLANDAD BEBYGGELSE

Nytt större utbyggnadsområde som är möjligt att utveckla med ny blandad bebyggelse. Läs mer i avsnitt Blandad bebyggelse.



BEFINTLIGT VERKSAMHETSOMRÅDE

De flesta verksamheterna kan bedrivas i blandad stadsbebyggelse men en del måste lokaliseras i särskilda verksamhetsområden. Verksamheter som innebär omgivningsstörningar eller är alltför ytkrävande kan placeras i dessa områden. I dessa områden ska företag säkras en långsiktigt stabil tillvaro. Läs mer i avsnitt Verksamhetsområden.



NYTT VERKSAMHETSOMRÅDE

Nytt verksamhetsområde som är möjligt att utveckla med verksamheter som innebär omgivningsstörningar eller är särskilt ytkrävande. Läs mer i avsnitt Verksamhetsområden.



BEFINTLIGT PARK- OCH NATUROMRÅDE

Särskilt viktiga natur- och parkområden i staden. Parker som är mindre ingår i blandad bebyggelse. För att kunna erbjuda alla trelleborgarna goda livsvillkor måste kvalitet, tillgång, tillgänglighet och närhet till parker och natur säkerställas. Läs mer i kapitel Gröna och blåa strukturer.



NYTT NATUROMRÅDE

Område som framöver kommer att utvecklas till naturområde. Läs mer i kapitel Gröna och blåa strukturer.



UTREDNINGSMRÅDE FÖR NYTT NATUROMRÅDE

Område som utreds för framtida naturområde. Läs mer i kapitel Gröna och blåa strukturer.



HAMN

Trelleborgs hamn och småbåtshamnar.



BEFINTLIG TEKNISK ANLÄGGNING

Område med anläggningar som försörjer samhället med exempelvis energi och vatten.



NY TEKNISK ANLÄGGNING

Område för framtida fjärrvärmeverk och vattenverk. Läs mer i avsnitt Verksamhetsområden.



SÄRSKILDA FRITIDSOMRÅDEN, BEGRAVNINGSPLATSER ELLER KOLONIOMRÅDEN

Särskilda fritidsområden och begravningsplatser omfattar platser för idrotts- och sportaktivitet, ridanläggningar och golfbanor, koloniområden, campingplatser, småbåtshamnar samt kyrkogårdar och begravningsplatser. Gemensamt för dessa är att de är särskilt iordningsställda för en specifik aktivitet eller funktion och därmed inte allmänt tillgängliga på samma villkor som parker och naturområden, även om några områden har många gröna värden. Utöver dessa särskilda fritidsområden ska blandad bebyggelse innehålla ett lokalt utbud av mindre platser för fritidsaktiviteter. God tillgång till olika typer av fritidsanläggningar är en viktig kvalitet för stadens invånare. Läs mer i kapitel Gröna och blåa strukturer.



STADSKÄRNA

Stadskärnans utveckling har en stor betydelse för stadens dragningskraft. När staden förtätas är det av stor vikt att stadskärnan med torg, parker och offentliga miljöer kan utvecklas samt att ytor för rörelse och rekreation tillskapas. Detaljhandel ska särskilt prioriteras till stadskärnan. Men kan även tillkomma i angränsande områden till stadskärnan och viktiga centrala stråk. Läs mer i avsnitten Stadskärnan och Handelsområden.



HANDELSOMRÅDE

Område med övervägande inslag av handel. I dessa områden prioriteras volymhandel. Läs mer i avsnitt Handelsområden.



ÖSTRA DELEN AV RINGVÄGEN

Den östra delen av ringvägen består av två delar, Östra ringvägen och Evakuerings- och angreppsväg/framtida Östlig hamnfart. Sträckningen av dessa beslutades av kommunfullmäktige 2017-11-27. Läs mer i avsnitt Ringväg.



UTREDNINGSOMRÅDE FÖR VÄG

Utredningsområde för framtida vägsträckning. I västra Trelleborgs stad visas utredningsområde för västra delen av ringvägen. Arbete pågår med att upprätta en detaljplan för sträckan. Läs mer i avsnitt Ringväg.

Gyllevägen/Kyrkoköpinge byaväg planeras att anslutas till Östra ringvägen med en trafikplats och kommer då få en delvis annan funktion än i dag. Utöver att vara en länk mellan staden och den omgivande landsbygden kommer vägen att leda trafik till och från ringvägen. Kommunens ambition är att förbättra framkomligheten för trafik från den planerade trafikplatsen vid Kyrkoköpinge mot staden samt säkerställa att boende i Kyrkoköpinge har en säker trafikmiljö. Ny väg är en av möjliga åtgärder som studeras. Läs mer i avsnitt Ringväg.



KUSTSKYDD SOMRÅDE

Reserverad mark för kustskydd. Läs mer i kapitel Klimatanpassning.



VATTENOMRÅDE

Befintligt hav, sjöar eller åar. Läs mer i kapitel Gröna och blåa strukturer.



JORDBRUKSMARK

Befintlig jordbruksmark.



GRÖNKORRIDOR

Parker, naturområden, gröningar och stränder utgör den gröna stommen i stadsbebyggelsen och binds samman med gröna rekreativa kopplingar och stråk. Kartan redovisar huvudstråken. Läs mer i kapitel Gröna och blåa strukturer.



KUSTPROMENAD FRÅN HAMN TILL HAMN

Sammanhängande kustpromenad från Skåre hamn i väster till Gislövs läge i öster. Kustpromenaden gör det möjligt att promenera vid vattenkanten längs stadens 13 km kust, vilket stärker Trelleborgs status som en attraktiv kuststad. Läs mer i kapitel Gröna och blåa strukturer.



PLANGRÄNS FÖR DEN FÖRDJUPADE ÖVERSIKTSPLANEN FÖR TRELLEBORGS STAD 2035

LÄNSSTYRELSENS UTLÅTANDE

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen menar att det tydligare behöver framgå hur FÖP:en förhåller sig till Översiktsplan för orter och landsbygd 2028. Länsstyrelsen vill förtydliga att kommunen formellt sett endast har en översiktsplan, vilken i sin tur kan innefatta olika fördjupningar och tillägg. Eftersom FÖP:en innebär en ändring av den gällande översiktsplanen ska sambanden med och konsekvenserna för översiktsplanen som helhet redovisas, i enlighet med 3 kap. 23 § PBL.

Det bör även förtydligas att det som anges i FÖP:en med hänvisning till det pågående arbetet med tematiskt tillägg avseende stigande hav och översvämning är FÖP:ens ställningstaganden.

Länsstyrelsen är positiv till kommunens övergripande ambition att ta tillvara stadens kulturmiljöer samt utveckla arkitekturen, kulturen och de offentliga miljöerna. Det är också positivt att kommunen har fokus på gemenskap i staden, att bryta de barriärer som idag delar upp stadsdelarna, förbättra gång- och cykelmöjligheterna och stärka det gröna. Länsstyrelsen ser detta som ett viktigt arbete för den sociala hållbarheten.

Länsstyrelsens övergripande ställningstaganden avseende skyldighet att lämna synpunkter enligt 3 kap.16 § PBL anges här i punktform.

- Länsstyrelsen bedömer att det finns risk för påtaglig skada på riksintresse kulturmiljö för Fuglie -Mellan-Grevie - Skåre [M136].
- Frågan om risken att påtagligt försvåra utnyttjandet av väg E6 samt Trelleborgs hamn kvarstår till kommande prövningar.
- Frågan om risk för översvämning kan kvarstå i kommande prövningar även för områden belägna över +3,25 meter över havet.
- Frågan om marken är lämplig för bebyggelse med hänsyn till risken för erosion kvarstår till kommande prövningar.
- Frågan om hur hänsyn tas till de två Sevesoanläggningar som finns inom planområdet, varav en inom ramen för hamnverksamheten, kvarstår till kommande prövningar.
- Frågan om miljö kvalitetsnormer för vatten kan kvarstå till kommande prövningar

- Frågan om kustskyddens påverkan på berörda riksintressen kvarstår till kommande prövningar.

Länsstyrelsens synpunkter enligt 3 kap. 16 § PBL

Riksintresse

Riksintresse för yrkesfisket (3 kap. 5 §)

Länsstyrelsens bedömning är att kommunens förslag på ny lokalisering av landningsplats för yrkesfisket säkerställer riksintressefunktionen

Riksintresse för naturvården (3 kap. 6 § MB)

Måkläppen-Limhamnströskeln (N91) delen Skanörs ljun
och Kämpinge-Stavstensudde

Länsstyrelsen konstaterar att det av kartmaterialet inte går att avgöra om markanvändningen kustskydd går in i riksintresset. Frågan om risk att påtaglig skada kvarstår till kommande prövningar.

Svar: Trelleborgs kommun instämmer att frågan kvarstår till kommande prövningar.

Riksintresse för kulturmiljövården (3 kap. 6 § MB)

Fuglie -Mellan-Grevie - Skåre [M136]

Länsstyrelsen bedömer att den föreslagna västra delen av ringvägen kan riskera att påtagligt skada riksintresset Fuglie -Mellan-Grevie - Skåre [M136]. Sedan samrådsskedet har alternativa sträckningar för den föreslagna västra delen för ringvägen utgått. Länsstyrelsen menar att risken för påtaglig skada därmed har ökat då det nu kvarvarande föreslagna sträckningsalternativet är det som riskerar att få störst negativa konsekvenser på riksintresset.

Även om den föreslagna vägsträckningen endast löper i utkanten av riksintresset berör den det av jordbruks-skiftena präglade slättlandskapet Söderslätt. Vägsträckningen kommer dessutom att placeras nära borglämningen Svenstorps herrgård som är känd sedan äldre medeltid och på så vis tillhör landskapets äldsta medeltida borganläggningar. Borgen är en del av riksintresset då den visar på förhistorisk bruknings- och bosättningskontinuitet och har ett mycket högt kulturhistoriskt värde. Utöver borgens värde som en del av riksintresset kommer eventuella ingrepp i eller i anslutning till fornlämning att tillståndsprövas enligt Kulturmiljölagen. Detta sker som en separat process och kan påverka genomförbarheten av FÖP:en.

Svar: Länsstyrelsen har påbörjat en översyn av detta

riksintresse. Eventuellt kommer delar av riksintresset att utgå framöver. Om frågan återstår kommer den att hanteras i kommande prövning med detaljplan för området.

Riksintresse anläggningar för kommunikationer (3 kap. 8 § MB)

Väg E6

FÖP:en anger att det är kommunens ambition att kunna leda trafiken på den föreslagna nya vägsträckan "ringvägen" till det östliga hamnläget från den 1 januari 2026. Länsstyrelsen kan dock konstatera att det är flera beslut som behöver fattas och flera större åtgärder som behöver genomföras innan det är aktuellt att ompröva och förändra riksintresseutpekandet för väg E6. FÖP:en saknar sammantaget en redovisning av hur det befintliga riksintresseanspråket väg E6 ska tillgodoses. Frågan om risken att påtagligt försvåra utnyttjandet av väg E6 kvarstår till kommande prövningar.

Svar: Trelleborgs kommun instämmer att det finns beslut som behöver fattas innan riksintresset kan förändras. Trelleborgs kommun vill så fort som möjligt hitta en överenskommelse med staten. Frågan om riksintresset kvarstår till kommande prövningar.

Trelleborgs hamn

En precisering för riksintresset togs fram av Trafikverket 2014. I dagsläget pågår den planerade flytten av hamnverksamheten från nuvarande västligt läget till det nya östliga läget. FÖP:en anger att det i gällande miljötillstånd (förlängt till år 2028) framgår att de västliga färjelägena succesivt kommer att ersättas av östliga lägen. Färjeläge 2 väster är det enda som ännu har avvecklats och ersatts i östligt läge. Fyra färjelägen samt oljehamnen återstår att avvecklas och ersättas av nya färjelägen samt en handelskaj. De beräknas vara klara 2025.

Ett detaljplanearbete pågår för hamnens östra delar, inom ramen för denna prövas bland annat vilka miljöhänsyn, inklusive risk och säkerhet, som behöver tas för att cisternerna från Oljehamnen ska kunna uppföras i anslutning till Handelskajen. När all verksamhet flyttat från det västra hamnläget ca år 2025 räknar kommunen med att kunna påbörja utvecklingen av blandad stadsbebyggelse här. För att säkra riksintresset/hamnverksamheten anger kommunen att hänsyn till dess miljöstörningar med influensområde för exempelvis buller, luftföroreningar och risk, kommer att tas i den fortsatta planeringen och att det innebär anpassningar i utformning och lokalisering av nyttillkommande stadsbebyggelse. Även behovet av transporter av farligt gods kommer att behöva beaktas.

FÖP:en anger att först när kommunen kommit överens med staten om en östlig hamninfart kan hamnen ansöka om ett nytt miljötillstånd. Till dess det nya miljötillståndet är på plats behöver kommunens planering ta hänsyn till dagens miljötillstånd. När samtlig hamnverksamhet är flyttad behöver också riksintresseanspråkets utbredning uppdateras. Länsstyrelsen bekräftar denna beskrivning och konstaterar att prövningen av riksintresse Trelleborgs hamn kvarstår till kommande planläggning i anslutning till hamnen utifrån då gällande miljötillstånd samt utifrån hur hamnflytten har genomförts. Det går i dagsläget därför inte att utesluta att genomförande av FÖP:en kan komma att påtagligt försvåra utnyttjande av hamnverksamhetens anläggningar.

Svar: Kommunen instämmer. Trelleborgs kommun är angelägen om att hitta en överenskommelse med staten så att Trelleborgs hamn kan påbörja processen med att söka nytt miljötillstånd. Frågan kvarstår till kommande prövningar.

Hälsa och säkerhet

Det framgår inte av FÖP:en hur hänsyn ska tas till de två Sevesoanläggningar som finns inom planområdet, varav en inom ramen för hamnverksamheten, och frågan kvarstår till kommande prövningar.

Det framgår av FÖP:en att flytten av hamnverksamheten är en förutsättning för att Sjöstaden ska kunna bebyggas med bostäder och blandad bebyggelse. Länsstyrelsen bekräftar vikten av att så länge tillståndet och verksamhet finns kvar i det västra hamnläget behöver efterföljande planläggning också anpassas för att ta höjd för de risker och störningar som verksamhetens miljötillstånd ger rätt till. Länsstyrelsen bekräftar också vikten av att den nya bebyggelsen behöver ta hänsyn till hamnverksamheter i det nya hamnläget för att inte försvåra eller förhindra möjligheterna för ett nytt tillstånd med utökad hamncapacitet alternativt hamnens möjlighet att framöver expandera sin verksamhet i nytt läge.

Svar: Frågorna kvarstår till kommande prövningar och ska hanteras inom ramen för Kuststad2025.

Markföroreningar

Marken inom hamnen är sannolikt utfylld med fyllnadsmassor, så kallade heterogena massor, vilket behöver beaktas vid markundersökningar inför kommande planläggning. Länsstyrelsen lyfter vikten av en provtagningsstrategi som ser till att provtagningarna tas med tillräcklig täthet för att inte missa eventuella föroreningar.

Svar: Frågan kommer att hanteras i kommande provning med detaljplaner för området.

Risk för översvämning, ras, skred och erosion

I avsnittet Stigande hav och översvämning (sid 104) anges vägledning och ställningstaganden som hänvisar till samrådshandlingen för det tematiska tillägget avseende stigande hav och översvämning. Länsstyrelsen menar att ställningstagande i FÖP:en inte kan hänvisas till ett tematiskt tillägg som ännu inte är beslutat. Länsstyrelsen har valt att läsa denna vägledning och ställningstaganden som FÖP:ens, men menar att det med fördel bör förtydligas.

Svar: Det tematiska tillägget arbetas fram för att antas samtidigt som den fördjupade översiktsplanen. Handlingen har uppdaterats med ställningstaganden och utbredning på markanvändningskartan.

Risk för översvämning

FÖP:en innehåller vägledning som innebär att översvämningssrisker kopplade till skyfall alltid ska beaktas i detaljplaneläggning och bygglov. Länsstyrelsen menar att det är en relevant utgångspunkt för provning av kommande detaljplaner, förhandsbesked och bygglov. Den vägledning som ges avseende höga havsnivåer innebär generellt att bebyggelse lokaliseras till mark som görs lämplig för en 100 års-händelse om 100 år avseende översvämning från havet. Kommunen definierar i nuläget detta som nivå 3,35 meter år 2135.

Länsstyrelsen bedömer att sammanhållen bebyggelse bör lokaliseras till mark på en nivå över högsta beräknade havsvattenstånd och att effekten av ett förändrat klimat under bebyggelsen förväntade livslängd behöver beaktas. Med hänsyn till att kommunens vägledning inte tar tillräcklig höjd för risker avseende kustnära bebyggelse och att kunskapen ständigt förändras inom detta område, kan frågan om marken är lämplig för bebyggelse med hänsyn till risken för översvämning även på marknivåer som ligger över 3,35 meter kvarstå i kommande provningar.

Svar: Frågan om risk för skyfall återstår till kommande provningar. Trelleborgs kommun har för avsikt att påbörja arbetet med en skyfallsplan under 2023.

Risk för erosion

FÖP:en saknar ställningstaganden avseende erosionsrisker inom planområdet. Kommunen anger att det finns pågående utredningar avseende åtgärder mot erosion. Då bedömningar avseende erosionsrisk saknas kan Länsstyrelsen i kommande planering komma att

pröva om marken är lämplig för bebyggelse med hänsyn till risken för erosion.

Svar: Handlingen har kompletteras med information om erosionsrisker.

Klimatrelaterade risker för den byggda miljön

FÖP:en reserverar mark för kustskydd på markanvändningskartan och har ställningstaganden om att den byggda miljön ska skyddas mot översvämning under minst 100 år. Kommunen anger också att skyddsåtgärder ska vidtas successivt efter hand som havsnivån stiger. Länsstyrelsen bedömer sammantaget att FÖP:en skapar tillräckliga förutsättningar för att befintlig bebyggelse ska kunna skyddas under planperioden. Samtidigt konstaterar Länsstyrelsen att FÖP:en helt saknar vägledning avseende kustskydden och att frågan om kustskyddens påverkan på berörda riksintressen kan komma att kvarstå.

Svar: Kommunen instämmer i att skyddens eventuella påverkan på berörda riksintressen kvarstår till kommande provningar.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Ställningstaganden avseende gröna och blå strukturer samt spill- och dagvattenhantering ger goda förutsättningar för att planförslaget bidrar till att följa miljökvalitetsnormerna för vatten.

FÖP:en är inte tillräckligt detaljerat för att kunna bedöma påverkan på berörda vattenförekomster för utbyggnadsområden och förtätningsområden. I kommande detaljplaneläggning kan det därför finnas behov av att utreda om miljökvalitetsnormerna kan följas.

Svar: Frågan kvarstår till kommande provningar.

Övrigt

Tydlighet plankarta

FÖP:ens planområde sträcker sig ut i havet, men FÖP:en redovisar ingen användning för havsområdet på markanvändningskartan bortsett från farleder. Den statliga havsplanen omfattar inte planområdet.

Svar: Markanvändningskartan ska ses över gällande vattenområdet.

KÄLLOR

Framtagna utredningar i samband med översiktsplanen

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

Övrigt material

- Fördjupning av översiktsplanen för Trelleborgs stad 2025
- Översiktsplan orter och landsbygd 2028.
- Tematiskt tillägg till Trelleborgs översiktsplaner för stigande hav och översvämningar, samrådshandling 2021.
- Miljömålsprogram för Trelleborgs kommun, Lokala miljömål 2021 – 2030
- Bostadsförsörjningsprogram för Trelleborgs kommun.
- Trafikstrategi för Trelleborgs kommun, remisshandling.
- Trafikplan för Trelleborgs kommun, remisshandling.
- VA översikt för Trelleborgs kommun.
- Regelverk för hållbar dagvattenhantering, Trelleborgs kommun.
- Landskaps- och kulturmiljöanalys för Trelleborgs kommun, Tyréns.
- Näringslivsutredning, Ett konkurrenskraftigt näringsliv i Trelleborg, Sweco
- Kollektivtrafikutredning för Trelleborgs kommun 2017, Trivector.
- Kulturpolitisk strategi 2017-2020, Trelleborgs kommun
- Idrotts- och fritidspolitiska mål Trelleborgs kommun
- Kulturmiljöutredning för fördjupningen av översiktsplanen för Trelleborgs stad 2025
- Natur- och kulturmiljöplan 2010 Trelleborgs kommun.

REGIONALA UNDERLAG

- Strukturplan Malmö-Lundregionen.
- Regionplan för Skåne, granskningshandling.
- Näringsliv och arbetsmarknad i Skånes kommuner.
- Trafikförsörjningsprogram för Skåne.

ÖVRIGA

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

STATISTISKT UNDERLAG

- Underlag från Skånedatabasen och SCB behandlat av Trelleborgs kommun.

STATISTISKT UNDERLAG

- Underlag från Skånedatabasen behandlat av Trelleborgs kommun

MED UPPHOVSRÄTT

- Sjöfartsverket, Lantmäteriet Geodatasamverkan, Trelleborgs kommun

ÖPPEN DATA

- Naturvårdsverket, Länsstyrelsen, Trafikverket



TRELLEBORGS
KOMMUN