

DETALJPLAN FÖR  
**EVAKUERINGS- OCH ANGREPPSVÄG/  
FRAMTIDA ÖSTRA HAMNINFARTEN**  
ÖSTER JÄR 1:7 M.FL. TRELLEBORGS KOMMUN



Medfinansierat av Europeiska unionens  
fond för ett sammanlänkat Europa



TRELLEBORGS KOMMUN

DP 247 - GRANSKNINGSULÅTANDE  
ANTAGANDEHANDLING 2021-12-15

## PLANARKITEKT

Anders Bramme

Lina Jönsson

## PLANHANDLINGAR

Planbeskrivning

Plankarta

Illustrationskarta

Samrådsredogörelse

Detta granskningsutlåtande

Miljökonsekvensbeskrivning

## PLANFÖRFARANDE

Detaljplanen tas fram med utökat förfarande i  
enlighet med plan- och bygglagen (2010:900).

# INNEHÅLLS- FÖRTECKNING

GENOMFÖRANDE AV GRANSKNING	4
MYNDIGHETER, STATLIGA VERK MED FLERA	6
NÄMNDER OCH STYRELSER	15
LEDNINGSRÄTTSHAVARE	16
FÖRENINGAR	16
POLITISKA PARTIER	17
PRIVATPERSONER	18
ÄNDRINGAR I PLANFÖRSLAGET	21

# GENOMFÖRANDE AV GRANSKNING

## BAKGRUND

Detaljplaneprocessen regleras i plan- och bygglagen och syftar till att pröva om ett givet förslag till markanvändning är lämpligt. I processen skall allmänna och enskilda intressen vägas mot varandra. Under samråds- och granskningsskedet ges möjlighet att skriftligen yttra sig. I detta dokument, granskningsutlåtande, redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter under granskningsskedet. Inkomna skrivelser finns i sin helhet på samhällsbyggnadsförvaltningen. Trelleborgs kommuns kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje yttrande eller grupp av yttranden.

Ett antal yttranden har framförda synpunkter som redan är berörda samt besvarade under samrådsskedet. Antingen finns svaret i plankartan, planbeskrivningen eller i samrådsredogörelsen liksom i miljökonsekvensbeskrivningen.

Totalt har cirka 420 yttranden inkommit under utsatt tid. Av samtliga yttranden var de flesta från enskilda personer varav 5 yttranden bedöms vara berörda. 7 yttranden har kommit in utan synpunkter.

## GRANSKNING

Efter samhällsbyggnadsnämndens beslut 2021-09-14 har detaljplanen varit utställd på granskning mellan den 22 september och den 22 oktober 2021. Handlingar har funnits tillgängliga på Trelleborgs kommuns hemsida samt varit möjliga att ta del av vid kontakt med kundtjänst på Rådhuset, Algatan 13 liksom på Trelleborgs bibliotek.

### *INKOMNA YTTRANDE UTAN SYNPUNKTER*

- Försvarsmakten
- Luftfartsverket
- Region Skåne
- Kommunstyrelsens arbetsutskott, Trelleborgs kommun
- Socialnämnden, Trelleborgs kommun
- Bildningsnämnden, Trelleborgs kommun
- Tekniska servicenämnden, Trelleborgs kommun

### *INKOMNA YTTRANDE MED SYNPUNKTER*

- Länsstyrelsen
- Lantmäteriet
- Trafikverket
- Svedala kommun
- Trelleborgs hamn AB
- Weum Gas AB
- Snövits samfällighetsförening
- Miljöpartiet
- Privatpersoner

## KVARSTÅENDE SYNPUNKTER PÅ PLANHANDLINGARNA

### *MYNDIGHETER OCH STATLIGA VERK*

Två remissinstanser i denna kategori bedöms ha kvarstående synpunkter som inte har blivit tillgodosedda i samband med revideringen av planhandlingarna.

### *KOMMUNALA OCH REGIONALA ORGAN*

Inga kommunala eller regionala organ bedöms ha kvarstående synpunkter som inte har blivit tillgodosedda i samband med revideringen av planhandlingarna.

### *SAKÄGARE OCH ÖVRIGA*

Majoriteten bland sakägare och övriga är negativa till syftet med denna detaljplan, alltså den Östra hamnfarten vilket planen är avsedd att möjliggöra för på sikt. Samtliga yttranden från sakägare och övriga privatpersoner bedöms därför ha kvarstående synpunkter som inte tillgodosetts vid revideringen av planhandlingarna.

## STÄLLNINGSTAGANDE

I en sammanvägd helhetsbedömning mellan allmänna och enskilda intressen anser Trelleborgs kommun att erforderlig hänsyn har tagits till inkomna yttranden.

# MYNDIGHETER, STATLIGA VERK MED FLERA

## LÄNSSTYRELSENS YTTRANDE

### LÄNSSTYRELSENS FORMELLA SYNPUNKTER

Följande synpunkter har koppling till länsstyrelsens prövningsgrunder enligt 11 kap. plan- och bygglagen.

## RIKSINTRESSEN

### RIKSINTRESSE KOMMUNIKATIONER 3KAP. 8 § MB - JÄRNVÄG

Kontientalbanan/Trelleborgsbanan är en av Trafikverkets kommunikationsanläggningar av riksintresse. Möjligheten att bygga ut, underhålla och trafikera järnvägen får inte påtagligt försvåras. Länsstyrelsen menar därför att beteckningen U1 inom område med T7 behöver tas bort innan antagande av planen.

Länsstyrelsen förutsätter att placeringen av den nya hamnleden samt evakuering- och angreppsväg följer de krav på avstånd mellan järnvägsanläggningen och vägkant som finns i Trafikverkets föreskrift TRVINFRA-00004.

#### KOMMENTAR

*Beteckningen U1 har tagits bort inom område med T7.*

*Den nya hamnleden samt evakuering- och angreppsväg har reviderats vid backspåret norr om väg 9 för att följa krav på avstånd mellan järnvägsanläggning och vägkant som finns i Trafikverkets föreskrift TRVINFRA-00004.*

## RISK FÖR ÖVERSVÄMNING OCH EROSION

Enligt dagvattenutredningen och den till planen tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen anges att Östra hamninfarten föreslås byggas på bank upphöjt i stadsmiljön och konstrueras som ett kustskydd för att säkra staden mot stigande havsnivåer. Länsstyrelsen tolkar det som att avsikten inte är att hamninfarten i sig ska fungera som ett kustskydd utan delvis kommer ingå i konstruktionen av det större kustskyddet. För att säkerställa markens lämplighet med hänsyn till risken för översvämning och erosion krävs enligt Länsstyrelsen att redovisat kustskydd är genomförbart. Kustskyddet är en tillståndspliktig vattenverksamhet och markens lämplighet går inte att säkerställa innan tillstånd för vattenverksamhet erhållits.

#### KOMMENTAR

*Evakuerings- och angreppsvägen planläggs uteslutande som en väg (T4) och har ingen funktionell betydelse som kustskydd, möjligtvis som en förstärkande bakomliggande del. Kustskydd utgörs av den yta som är betecknad som NATUR samt skydd i plankartan. Där möjliggörs för erosionsskydd samt generellt skydd (nivå) ingående i kustskyddet för staden. Erosionsskyddet är*

*även ett skydd från vågstänk upp mot den föreslagna vägen.*

*Trelleborgs kommun har tagit fram ett förslag på tematiskt tillägg till Översiktsplanen för stigande havsnivåer och översvämning. I det tematiska tillägget hanteras frågan i ett kommunövergripande samlat grepp. Tillstånd för erosionsskyddet längst ut mot stranden, direkt mot havet hanteras i den samlade miljöprövningen.*

## MILJÖKVALITETSNORMER FÖR VATTEN

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget innebär att miljö kvalitetsnormerna för vatten kan följas under förutsättning att dagvattenanläggningar är genomförbara inom område där strandskydd inträder.

### KOMMENTAR

*Behovet av dagvattenanläggningar har förtydligats med hänsyn till att strandskyddet inträder. Se kommentar under strandskydd nedan. Kommunen avser söka dispens gällande det återinträdda strandskyddet för att möjliggöra för hantering samt rening av dagvatten.*

## STRANDSKYDD

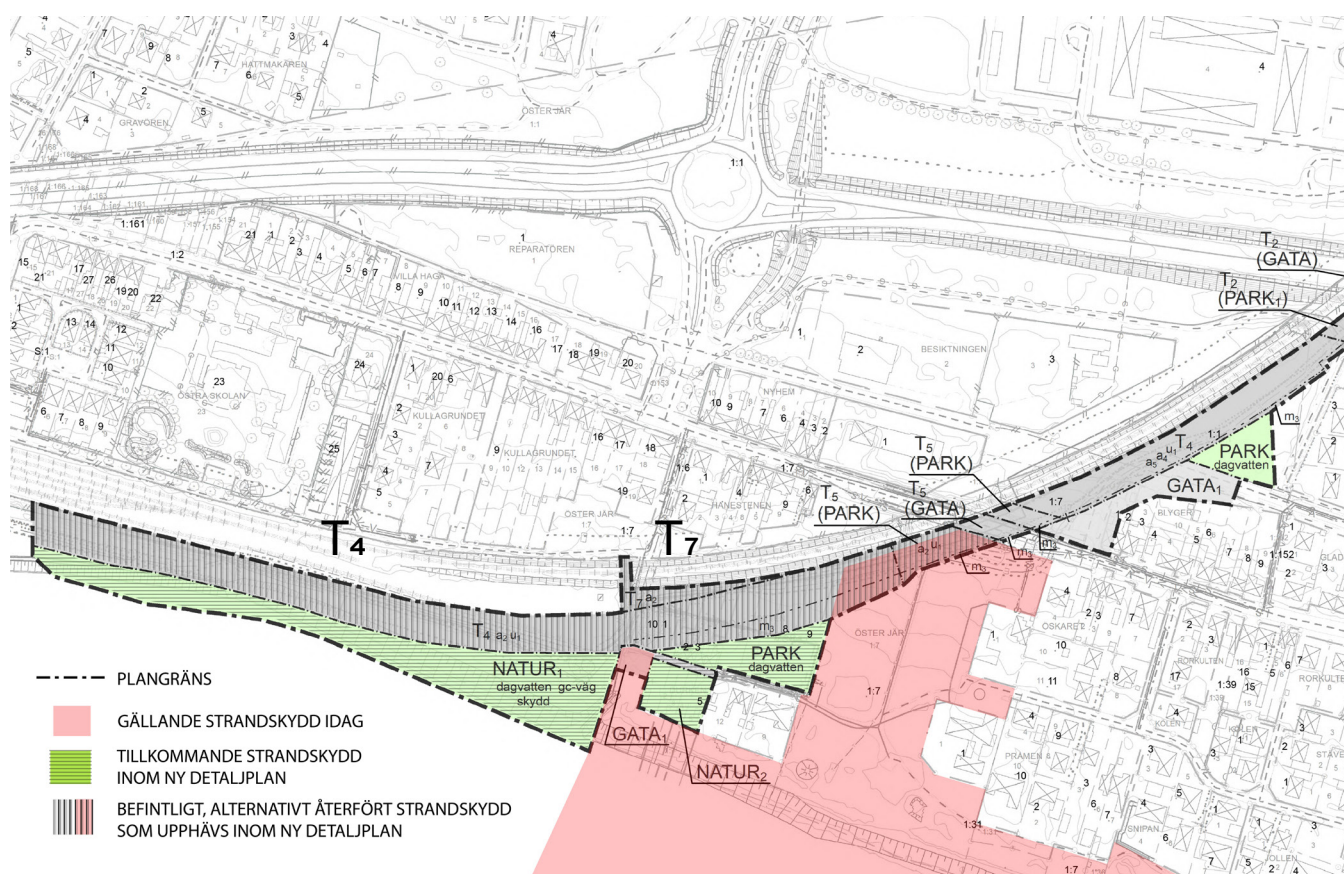
Länsstyrelsens synpunkter från samrådet kvarstår avseende att planhandlingarna behöver förtydligas angående vilka särskilda skäl kommunen åberopar för upphävande av strandskydd inom respektive område. Sammanfattningsvis finner Länsstyrelsen att strandskydd planeras att upphävas för åtgärder som riskerar att inte kunna genomföras vilket inte är förenligt med korrekt tillämpning av strandskyddslagstiftningen. Strandskyddet planeras att delvis upphävas för en åtgärd, erosionsskydd, som inte lämnats tillstånd och som riskerar att inte kunna genomföras. Vidare indikerar Länsstyrelsen att delar av detaljplanen riskerar att inte kunna genomföras i sin nuvarande utformning med hänsyn till Trafikverkets yttrande vilket påverkar behovet av anläggande av dagvattendammar inom strandskyddat område. Länsstyrelsen saknar information var de planerade dagvattendammarna kommer att placeras eller vilken yta de tar i anspråk. Ytorna runt en dagvattendamm lämnas ofta tillgängliga för allmänheten vilket gör att ytan kan bibehålla vissa värden för strandskyddets syften efter anläggandet vilket gör det lämpligare att anläggande av dagvattendammar hanteras genom dispensprövning snarare än upphävande av strandskyddet.

Planhandlingarna behöver redovisa ytor där strandskyddet inträder och hanteras utmed Dalköpingeån för de ytor utmed kustlinjen där strandskyddet planeras att upphävas krävs förtydligande angående planens genomförbarhet och tillämpliga särskilda skäl. Därtill behöver planhandlingarna kompletteras med ett ställningstagande kring fri passage utmed strandlinjen, samt en tydligare redogörelse för kommunens bedömning av om intresset att ta respektive område i anspråk. Där bör det även framgå och vägas in om ytorna förbli tillgängligt för allmänheten efter detaljplanens genomförande. Länsstyrelsen menar att åtgärderna tillåts i miljöprövningen får anses vara en förutsättning för planens genomförande. Länsstyrelsen efterfrågar ett ställningstagande från kommunen angående om de åtgärder som strandskyddet avses upphävas för inom ytor som planläggs för PARK och NATUR, istället kan hanteras genom prövning av dispens från strandskyddet inom ramen för den planerade miljöprövningen.

## KOMMENTAR

### Strandskydd Östra stranden:

Planhandlingarna har reviderats utifrån Länsstyrelsens synpunkter på det sättet att strandskyddet inte upphävs för de områden som är belägna söder om det föreslagna väg- och spårområdet. I dessa områden får istället de anläggningar som behövs för dagvatten m.m. hanteras genom dispenser i enlighet med vad Länsstyrelsen förordnat i sitt yttrande.



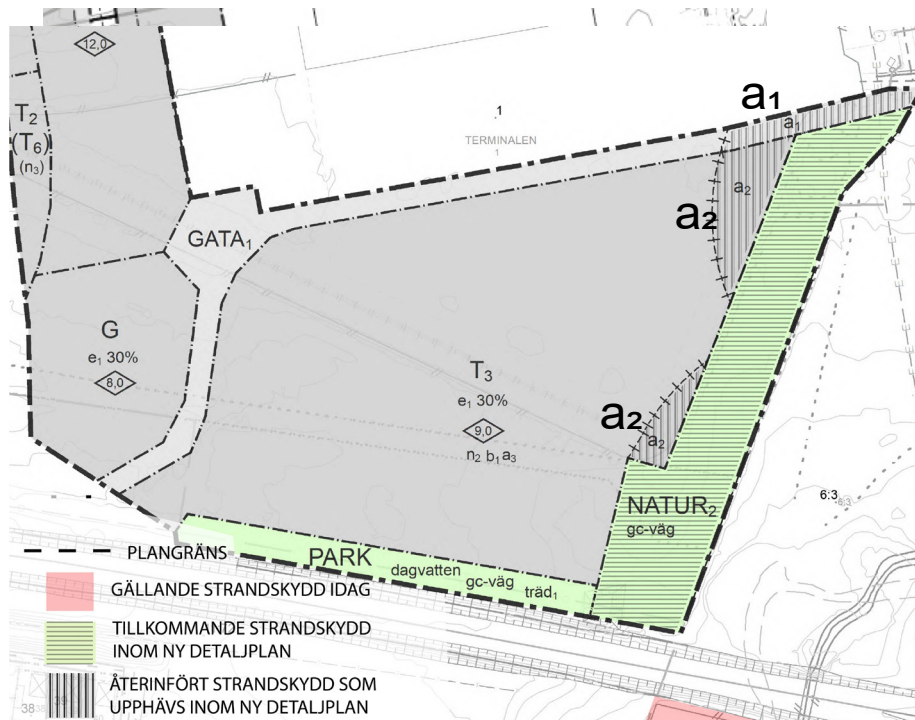
Idag gällande samt förändrade ytor avseende strandskydd med anledning av ny planläggning. I korthet hävs strandskydd för väg och järnvägsändamål (T4 samt T7 i grått) men för PARK och NATUR (grönt) återinträder strandskyddsbestämmelser, och där kommunen kommer söka dispenser i stället - del av Östra stranden.



### Strandskydd Dalköpingeån:

*Planhandlingarna har uppdaterats gällande strandskydd väster om Dalköpingeån. Strandskyddet återinträder inom 100 meter från nuvarande åns lopp (bla NATUR i plankartan). För dessa ytor kommer kommunen söka dispens för anläggande av gång- och cykelväg. De utökade naturområdena (på bekostnad av parkeringsytor) med återinträtt strandskydd är en ändring som utifrån ett allmänt perspektiv är positiv. Därmed har Länsstyrelsens synpunkt beaktats fullt ut.*

*På övriga ytor som berörs och som idag är hårdgjorda samt instängslade – d.v.s. ianspråktagna - avser kommunen att häva det återinträdda strandskyddet. Det berör ett mindre område som behövs för GATA samt trafikändamål (T<sub>3</sub>). GATA ansluter till befintlig bro över Dalköpingeån.*



*Idag gällande samt förändrade ytor avseende strandskydd med anledning av ny planläggning.*

*I korthet hävs strandskydd för GATA och T<sub>3</sub> (trafikändamål) (grå färg med beteckning a<sub>1</sub> respektive a<sub>2</sub>).*

*För NATUR (grönt) återinträder strandskyddsbestämmelser.*

- del av uppställningsytan norr om väg 9

#### KOMMENTAR (forts)

*De särskilda skäl som åberopas för upphävandet av strandskyddet i de delar som kvarstår har förtydligats i planbeskrivningen.*

*Miljöprövningen är en separat prövning enligt miljöbalken. Att denna prövning inte kommer att vara slutförd vid detaljplanens antagande utgör, enligt kommunens menande, inte något hinder för att anta detaljplanen.*

Miljökonsekvensbeskrivningen har reviderats enligt ovan.

## HÄLSA OCH SÄKERHET

#### RISKER FÖR OLYCKOR OCH FARLIGT GODS

Länsstyrelsen konstaterar att detaljplanen inte reglerar några riskreducerande åtgärder utan att det avses att följas upp i eventuella bygglov. Detaljplanen behöver hantera de åtgärder som krävs för att den föreslagna markanvändningen inte ska utgöra en risk för människors hälsa och säkerhet. Det går inte att utläsa av planhandlingarna om det finns behov av riskreducerande åtgärder för bebyggelse bortom 30 meter. Planhandlingarna behöver förtydligas i detta avseende samt säkerställa eventuella skyddsåtgärder. Därtill menar Länsstyrelsen att uppställningsytan bör regleras så att det framgår vilka skyddsåtgärder (dagvatten, katastrofbassäng eller andra åtgärder) som krävs för att kunna hantera/ta emot en skadad transport med farligt gods.

#### KOMMENTAR

*Genomförd riskutredning har förtydligats i planhandlingarna. Planbestämmelse m<sub>3</sub> har lagts till för att utöver bullerreducerande åtgärder ange avåkningsskydd. Riskutredningen redovisar inga behov av riskreducerande åtgärder för bebyggelse bortom 30 meter.*

*Uppställningsytan kommer till största del utgöras av parkering. Trelleborgs hamn hanterar/tar emot en skadad transport med farligt gods inom hamnområdet och inte inom uppställningsytor. Hanteringen ska efter detaljplanens genomförande fortsatt ske inom hamnområdet. Hantering av skadad transport med farligt gods har förtydligats i planbeskrivningen.*

## LÄNSSTYRELSENS RÅDGIVNING

Nedan följer en sammanfattning av Länsstyrelsens rådgivning under respektive rubrik.

### PLANENS GENOMFÖRBARHET

Länsstyrelsen menar att delar av syftet med detaljplanen riskerar att inte kunna genomföras då Trafikverket endast har accepterat att en anslutning i plan till väg 9 med ändamål evakuering, räddningsinsatser samt för transporter till och från bangården för Trafikverkets egen drift- och underhållsverksamhet. Med hänvisning till ovan bör kommunen överväga att gå ut på ny granskning där bro över väg 9 och koppling till framtida cirkulationsplats är tillräckligt utredda och där det tydligt framgår av plankartan och planhandlingarna att det finns förutsättningar för att bron kan genomföras.

### KOMMENTAR

*Se kommentar under Trafikverket på sida 11.*

### LÄNSSTYRELSENS BEDÖMNING

Mot bakgrund av de brister som Länsstyrelsen har påtalat i yttrandet kan Länsstyrelsen i det här skedet inte utesluta en prövning enligt 11 kap. PBL om planen antas utan kompletteringar och förtydligande redovisningar som visar på markens lämplighet i förhållande till föreslagen markanvändning. Vidare finns det frågor kvar avseende förutsättningar för planens genomförande utifrån planens syfte och utformning som bör klargöras innan antagande då detaljplanen annars riskerar att inte bli genomförbar.

## LANTMÄTERIETS YTTRANDE

Lantmäterimyndigheten lämnar synpunkter på användning i skilda plan, genomförandetid, gällande detaljplaner och servitut. Planbeskrivningen behöver förtydligas gällande tredimensionell fastighetsbildning. Genomförandetiden är olika i plankartan och i planbeskrivningen. I stycket om genomförandetid misstänker lantmäteriet att ett *inte* har kommit med som inte ska vara där. Lantmäteriet menar att det är endast mindre delar av detaljplaner som kvarstår, t.ex. DP 38, och att det vore bättre att ta in hela området i den nya detaljplanen. Därtill framgår det av Lantmäteriets yttrande att man inte har kunnat utläsa om DP 246, Östra Ringvägen, har vunnit laga kraft och ställer därtill en del frågor kopplat till genomförandet om inte DP 246 vinner laga kraft. Avslutningsvis menar Lantmäteriet att beskrivna servitut på sida 51 är svårtolkade, speciellt om det är tänkt att bilda 3D-fastigheter då servitut inte borde behövas på dessa sträckor.

### KOMMENTAR

*Planbeskrivningen har förtydligats gällande tredimensionell fastighetsbildning. Det är genomförandetiden på plankartan som avses, tiden ändras i planbeskrivningen och ordet inte tas bort.*

*Det föreligger inget behov av att inkludera resterande del av DP 38. Att utöka planområdet så pass mycket mellan granskning och antagande bedöms som en väsentlig förändring vilket föranleder en ny granskning.*

*Planbeskrivningen har förtydligats gällande genomförbarhet kopplat till DP 246.*

*Planbeskrivningen har reviderats gällande servitut. I och med 3D bestämmelser behöver inte servitut upprättas.*

## TRAFIKVERKET REGION SYD

Trafikverket lyfter det nära samarbetet som Trafikverket, Trelleborgs kommun och Trelleborgs hamn har haft när det gäller att utreda förutsättningarna för en ny evakueringsväg. Den framtagna lösningen är bra både för Trafikverket och hamnen. Med hänsyn till ovanstående har Trafikverket accepterat att en anslutning i plan till väg 9 ansläggs för ändamålen evakuering, räddningsinsatser samt för transporter till och från bangården för Trafikverkets egen drifts- och underhållsverksamhet; en anslutning som ska vara stängd för all annan trafik vilket måste förtydligas i detaljplanen inför antagande. En planskild bro över väg 9 kräver ett särskilt godkännande av Trafikverket. Utan ett sådant godkännande kan stora delar av detaljplanen inte genomföras vilket bör framgå. Därtill kan Trafikverket i dagsläget inte ta ställning till om en vägbro över väg 9 så som förutsätts i detaljplanen tillgodoser alla tekniska krav på bl.a. fritt utrymme och breddvid vägbanan. En ansökan om ny anslutning till väg 9 behöver göras till Trafikverket vilket behöver förtydligas i planbeskrivningen under Genomförande.

Trafikverket menar vidare att en koppling mellan lokalgata (GATA1) och den framtida cirkulationsplatsen på väg 9 kräver ett godkännande av Trafikverket inom ramen för pågående bevakningsprojekt för Östra ringvägen. Anslutningen som riskerar att skapa obalans i trafikströmmarna i cirkulationsplatsen är i nuläget inte utrett. Trafikverket menar att aktuell anslutning behöver hanteras planjuridiskt så att det inte innebär en rättighet t.ex. med ett tillägg att det krävs ett godkännande av väghållaren Trafikverket.

Trafikverket förutsätter att placering och utbredning av den nya hamnleden samt evakuerings- och angreppsväg överrensstämmer med den ritning som biläggs avtal med ärendenummer TRV 2021/106316. Därtill förutsätter Trafikverket att placering av den nya hamnleden samt evakuerings- och angreppsväg följer de krav på avstånd mellan järnvägsanläggning och vägkant som finns i Trafikverkets föreskrift TRVINFRA-00004.

Trafikverket har därtill lämnat synpunkter gällande planbestämmelserna a1 och a2 samt att u1 behöver tas bort från område T7.

Avslutningsvis har Trafikverket lämnat en särskild erinran med anledning av kommunens långsiktiga målbild gällande avledning av genomfartstrafik. Trafikverket kan i dagsläget inte ställa sig bakom och har svårt att se behovet av en ny sträckning av den kommunala Västra ringvägen mellan "Maglarpsrondellen" och cirkulationsplatsen på väg 108 utan att det först genomförs en utredning med fyrstegsprincipen som utgångspunkt.

## KOMMENTAR

*Detaljplanen möjliggör för en vägbro över väg 9. Bron över väg 9 syftar till att möjliggöra för en framtida östlig hamninfart. Enligt avsiktsförklaringen med TRV 2020-04-02 ska en Östlig hamninfart genomföras när och om behovet uppstår. Planbeskrivningen har förtydligats under rubriken Genomförande gällande behovet av ansökningar.*

*Detaljplanen möjliggör en anslutning till cirkulationsplatsen på väg 9. Det är inte möjligt att hantera anslutningen planjuridiskt då det inte finns stöd för någon sådan bestämmelse i Plan- och bygglagen. Anslutningen kräver ett godkännande vilket har förtydligats under rubriken Genomförande gällande behovet av ansökningar. Ett samverkans- och medfinansieringsavtal är numera tecknat med Trafikverket gällande cirkulationsplatsen väg 9*

*Området för den nya hamnleden samt evakuering- och angreppsväg har reviderats vid växelspåret norr om väg 9 för att följa krav på avstånd mellan järnvägsanläggning och vägkant som finns i Trafikverkets föreskrift TRVINFRA-00004.*

*Planbestämmelserna a1 och a2 har förtydligats på plankartan. Planbestämmelsen u1 har tagits bort från område T7.*

## FÖRSVARSMAKTEN

Ingen erinran.

## LUFTFARTSVERKET

Ingen erinran.

## REGION SKÅNE

Region Skåne ser positivt på planförslaget och pekar på vikten av framkomligheten till/från hamnen ur ett europeiskt, nationellt och regionalt intresse. Det är viktigt att en robust och kapacitetsstark landinfrastruktur kan iordningsställas så att företagens konkurrenskraft inte riskeras. Regionen ser positivt på den pågående hamnflytten vilken ger förutsättningar för Trelleborg att stärka sin roll som regional kärna genom att utveckla sin identitet som kuststad samt möjliggöra fler anlöp och större fartyg. I samband med fler anlöp och större fartyg kommer nya krav ställas på den anslutande landinfrastrukturen i samband med kraftiga trafiktoppar. Regionen menar därför att utformningen av hamninfarten är av stor betydelse och i det fortsatta arbetet behöver kapacitet och framkomlighet säkerställas. Därtill behöver anslutningen för godståg vara fördelaktig.

## SVEDALA KOMMUN

Svedala kommun har inget att erinra i den övergripande frågeställningen men vill lyfta några frågeställningar om trafik. Svedala kommun vidhåller att det kvarstår frågetecken kring hur den nya Ringvägen kopplat till Trelleborgs kommuns stora utbyggnadsplaner kommer att påverka framtida trafikflöden genom Svedala tätort och hur vägvalen för trafiken bli om den närmaste vägen norrut från hamnen fortsatt är väg 108 via Svedala och Lund istället för E6 via Malmö. Svedala kommun följer utvecklingen av ett ökat flöde av genomfartstrafik genom tätorten och konsekvenserna av ett ökat trafikflöde med främst tunga transporter behöver belysas ytterligare. Åtgärdsvalsstudien för väg 108 behöver avslutas innan ställningstagande kan tas om konsekvenserna vid detaljplanens genomförande.

### KOMMENTAR

*Evakuerings- och angreppsvägen är nödvändig och kan genomföras oavsett trafiken på väg 108. Däremot kan det långsiktiga syftet - att möjliggöra för en östlig hamninfart med hamntrafik på Östra ringvägen påverka trafiken på väg 108, och då även trafiken genom delar av Svedala kommun och tätort. Dock bör det framhållas att länsväg 108 är ett regionalt prioriterat vägstråk och den trafik som har destination åt nämnda håll inte kan hindras från att ta denna riktning. Dock bör trafik kan ledas bort ledas över väg E6/E22.*

*För närvarande pågår en åtgärdsvalstudie för nämnda väg, i dess södra del mellan Svedala och Trelleborg. Aktörer i ÄVS:en är Trafikverket, Svedala- samt Trelleborgs kommun. I samband med detta arbete, liksom i samband med utredningarna kring den Östra ringvägen har det påvisats en viss ökning av den tunga trafiken över väg 108. Kommunens avsikt är att så mycket som möjligt av den trafiken istället skall se E6/E22 som ett bättre alternativ. Trelleborgs kommun har några strategier för detta, när det gäller fysiska åtgärder.*

*Kommunfullmäktige i Trelleborg beslutade den 31 maj 2021 att uppdra åt Samhällsbyggnadsförvaltningen att påbörja arbetet med att ta fram en detaljplan för en ny västlig ringväg mellan Maglarpsrondellen och rondellen vid länsväg 108. En förbättrad västlig ringväg skulle på ett avsevärt sätt förbättra den totala ringvägslösningens roll lokalt i Trelleborg, men även styra trafik på ett bättre sätt mot E6 istället för mot väg 108. Till det hör att cirkulationsplatsen väg 108 kommer utformas med två körfält i öst-västlig riktning, även det gynnar färdväg mot E22/E6. Trelleborgs kommun kommer även verka för en skyltning som inte uppmuntrar till väg 108 som förstahandsval. Avgörande för frågan gällande trafiken ligger också i hur ÄVS - arbetet fortlöper. Trafikverket, Svedala kommun samt Trelleborgs kommun bör finna en gemensam målbild gällande trafiken lokalt, regionalt och där både väg 108 samt Östra ringvägen finns med.*

# NÄMNDER OCH STYRELSER

## KOMMUNSTYRELSEN

Kommunstyrelsen är positiv till planförslaget och har inget att erinra mot granskningshandlingarna.

## SOCIALNÄMNDEN

Ingen erinran.

## BILDNINGSNÄMNDEN

Bildningsnämnden har inga ytterligare snypunkter med anledning av ändringar i det reviderade granskningsförslaget.

## TEKNISKA SERVICENÄMNDEN

Tekniska servicenämnden har inga synpunkter på planhandlingarna i samband med granskningsskedet.

## TRELLEBORGS HAMN AB

Trelleborgs hamn ser positivt på föreslagen sträckning av en evakueringsväg i öster. Planförslaget skapar positiva förutsättningar för en ökad intermodal trafik utifrån det förlängda backspåret till befintlig kombiterminal vilket inte annars hade varit möjligt att förlänga. Den föreslagna vägbredden är i nivå med Trelleborgs hamns egna bedömningar för att täcka befintliga och framtida behov. En framtida hamninfart i enlighet med aktuellt detaljplaneförslag är en förutsättning för hamnen kan ha så låg miljöpåverkan som möjligt.

Trelleborgs hamn uttrycker viss oro för att uppställningsytorna på Truckcenterat krympt betydligt under framtagandet av samrådshandlingarna. Idag finns det plats för ca 600 trailers vilket från och till nyttjas maximalt. Trelleborg hamn beräknar att man under 2023/2024 kommer att nå en volym av 1 miljon lastbilar och trailers, volymen för 2021 beräknas vara 870 000 tusen vilket är en ökning 100 000 jämfört med 2020. Hamnen har de första 6 månaderna en marknadsandel av 31,2 % av all RoRo trafik i Sverige och har utökat sin position som Skandinavians största RoRo hamn.

### KOMMENTAR

*Uppställningsytorna har krympt i förhållande till ytornas storlek under samrådsskedet. Detta beror främst på att dagvattenhantering har krävt större ytor. Dessutom har ytor för strandskyddad natur utökats.*

# LEDNINGSRÄTTSHAVARE

## WEUM GAS AB

Weum Gas har distributionsledningar för natur- och biogas inom planområdet som påverkas av den nya detaljplanen. Företaget önskar att planen kompletteras med u-område för den del av kvartersmarken som hamnar närmare än 2 meter från ledningen. I nuvarande plankarta har u-området lagts ut för en avkopplad ledning som inte längre används.

### KOMMENTAR

*U-området har reviderats.*

# FÖRENINGAR

## SNÖVITS SAMFÄLLIGHETSFÖRENING

Styrelsens i Snövits samfällighetsförening motsätter sig förslaget till en östlig hamninfart, numera kallad evakueringsväg. Föreningen anser att utredningen gällande evakueringsväg är felfokuserad då man inte någonstans nämner att vid en evakuering måste i första hand människor evakueras (chaufförer, passagerare och hamnpersonal) men även boende nära hamnen. Styrelsen menar att räddningstjänsten inte bör tillåta att över 1000 fordon samlas i hamnen samtidigt då det tar för lång tid enligt utredningen att tömma hamnområdet. Istället kan antalet fordon i hamnen halveras vilken kan innebära en snabbare och säkrare evakuering. Styrelsen föreslår att ytterligare en evakueringsväg under järnvägen vid Glasbruksvägen bör byggas. Om Östra Förstadsgatan används som en evakueringsväg jämfört med aktuellt alternativ tar det inte längre tid menar styrelsen. Vidare framgår skäl till varför Östra Förstadsgatan kan användas vid en hamnkatastrof. Därtill noterar styrelsen att utredningen inte tar hänsyn till en evakueringsväg västerut eller förslag på att dela upp trafiken så att mindre fordon kan köra västerut under järnvägen om evakuering av hamnområdet ska ske österut. Behovet av en evakueringsväg ifrågasätts av styrelsen. Styrelsen anser att kostnaderna för att bygga en evakueringsväg bör användas för trelleborgarna i stället.

Snövits samfällighet accepterar inte att föreslagna evakueringsväg används som hamninfart på grund av farligt godstransporter, utsläpp, buller och ljusföroreningar. Bullerplanken kommer att avskärma bostäderna i samfälligheten från staden. Härutöver ser man en värdeminskning på fastigheterna. Östra strandens kulturmiljövärden går förlorade och miljön för Östra skolan blir försämrade och kan hotas av en stängning. Det föreslagna skyddsområdet på 30 meter anses för litet med hänvisning till Länsstyrelsens riktlinjer som anger småhusbebyggelse på minst 70 meter från en farligt gods led.

Avslutningsvis anser styrelsen att planförslaget bör ta ställning till Fehmarnbältförbindelsens betydelse för väg- och järnvägstrafik samt att bedömningar som gjorts av "kvalificerade aktörer" inte är trovärdiga. En östlig hamninfart anses inte göra någon samhällsnytta då det finns en fungerande hamninfart från väster.

### KOMMENTAR

*Huvudsyftet med detaljplanen är att på sikt möjliggöra för en östlig hamninfart i enlighet med*



*kommunfullmäktiges beslut från 2016. Bakgrunden för beslutet är att kunna bygga den nya stadsdelen Sjöstaden samt att ge hamnen bättre utvecklingsmöjligheter. Hamntrafiken kan inte anslutas till en inre ringväg och med fortsatt hamntrafik genom stadens centrala delar blir förutsättningarna för att bygga Sjöstaden inte möjlig.*

*Detaljplanen bedöms medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap 11 Miljöbalken varför en strategisk miljöbedömning har genomförts enligt 6 kap 3 § miljöbalken. Inom ramen för en strategisk miljöbedömning skall en MKB upprättas vilket har genomförts. Planförslaget föreslår åtgärder för att minimera störningar och gällande riktvärden bedöms kunna innehållas.*

*Snövits väg leds om och kommer inte att stängas av. Lekplatsen som är på allmän platsmark kommer att försvinna.*

*Kvalificerade bedömningar från olika aktörer är att Trelleborgs hamn inte påverkas av Fehmarnbältförbindelsen.*

*Valet av sträckning för evakuerings- och angreppsväg är gjord för att det kan samverka med en planerad och framtida östlig hamninfart. Den dag en sådan kan öppnas upp är det på redan byggd väganläggning. Någon ytterligare väg är då inte nödvändig.*

## POLITISKA PARTIER

### MILJÖPARTIET

Miljöpartiet uppfattar det som att handlingarna skapar stor förvirring. Handlingarna är gamla handlingar rörande en ringväg och östlig hamninfart från 2018. Därefter valde kommunen att gå vidare med en östlig ringväg som numera är överklagad till mark- och miljödomstolen av flera parter. Östlig ringväg byggs enligt kommunen som en kommunal väg, fristående från östlig hamninfart.

Östlig hamninfart byggs enligt rubriken som en evakuerings- och angreppsväg för hamnen. Trots rubriken utgör handlingarna ett underlag för östlig hamninfart. Partiet menar att underlag för evakuering- och angreppsväg behöver finnas för att kunna ta ställning till planförslaget. Miljökonsekvensbeskrivningen hanterar ringväg och hamninfart tillsammans. Partiet saknar en motivering till varför evakueringsvägen måste vara så bred och placeras just där och vara anledning till att upphäva strandskydd, riksintresse friluftsliv och högexploaterad kust.

Partiet menar att detaljplaneprocessen behöver startas om med underlag som faktiskt syftar till vad detaljplanen ska behandla, en evakuerings- och angreppsväg. Namninsamlingen som lämnades in i början av 2020, som avsåg om hamninfarten ska dras ifrån öst eller väst åsidosätts genom en illa underbyggd handling om evakuerings- och angreppsväg.

## KOMMENTAR

*Föreliggande planförslag utgår från fullmäktigebeslutet 2016 att verka för en ringväg och en östlig hamninfart. Alternativ har utretts i tidigare skeden och finns redovisade i MKB'n samt i Översiktsplanen för Trelleborgs stad (2014) samt förslag till ny fördjupning av översiktsplanen FÖP-staden som just varit på samråd. Hamnen har miljötillstånd för att flytta öster ut.*

*Detaljplanen bedöms medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap 11 Miljöbalken varför en strategisk miljöbedömning har genomförts enligt 6 kap 3 § miljöbalken. Inom ramen för en strategisk miljöbedömning skall en miljökonsekvensbeskrivning upprättas vilket har genomförts. Planförslaget föreslår åtgärder för att minimera störningar och gällande riktvärden bedöms kunna innehållas.*

*En fortsatt västlig tillfart innebär en fortsatt barriär mellan staden och havet. De interna kommunikationerna i hamnen blir sämre, uppställningsplatser i direkt anslutning till hamnen kan inte anordnas och förbindelsen till BCT ger långa körvägar. Körsträckan på ringvägen blir något längre men korsningarna färre vilket ger något mindre utsläpp.*

*Förslaget bygger på att ringvägen vägen blir en kommunal väg och att kommunen bekostar vägen. Evakuerings- och angreppsvägen finansieras av Trelleborgs hamn. Hur finansieringen skall genomföras är en senare fråga som inte regleras i detaljplanen.*

*En nygjord utredning visar att ytterligare ett spår kan byggas på järnvägens västra sida. Dessutom har plats gjorts för ett utdraget backspår.*

# PRIVATPERSONER

## ALLMÄNT

En övervägande del av de synpunkter som inkommit från privatpersoner i granskningsskedet känns igen från processen under samrådet och är också besvarade i samrådsredogörelsen eller i planbeskrivningen kopplad till denna. Mer specifika svar går också att finna i den mängd utredningar som kommunen låtit göra. Flera utredningar har behandlat miljö kvalitet, och de normer, gränsvärden, mått etc som kommunen har att förhålla sig till. Samtliga av dessa är åtföljda i den framtagna detaljplanen samt följs naturligtvis upp även i den pågående projekteringen. Det gäller frågor som handlar om buller, utsläpp, dagvatten samt riskfrågor mm. Avseende riskfrågan så är riskspecialistens slutsats att vägen kan ligga som närmast 30 m från närmsta befintliga bostadshus. I fråga om planerad ny bebyggelse är utgångspunkten annorlunda. Oavsett vad så grundar sig bedömningar på länsstyrelsens riktlinjer, vilket är praxis.

Det bör även framhållas i detta sammanhang att detaljplanen som instrument inte reglerar frågor av mer detaljerad karaktär eller tekniska särkrav. Frågor som den enskilde kan bedöma som viktiga men som det inte finns instrument för att reglera i detaljplanens katalog av bestämmelser. Det samma gäller frågan om folkomröstning, kostnader, hastigheter, trafikföreskrifter mm. Sådant regleras som sagt inte i detaljplanen utan behandlas i helt andra forum.

Kommunens mer övergripande mål går även att följa i de strategiska dokument som är framtagna, då syftas främst på översiktsplanen eller den fördjupade översiktsplanen. Där redovisar kommunen bland annat var den framtida bostadsutvecklingen skall lokaliseras, samt vad som krävs för att detta skall kunna förverkligas. De strategiska dokumenten visar även på en mer översiktligt plan på hur staden är tänkt att utvecklas när det gäller verksamhetsområden, hamnen och infrastrukturen. Den Östra ringvägen samt den Östra hamninfarten ingår som vitala delar i stadens utveckling på så sätt att de möjliggör för stadsutveckling i anslutning till stadens centrala delar och inte minst närheten till centralstationen. Vägarnas tillblivelse lägger grunden för en stad som i framtiden växer inåt, samt ut i de återlämnade hamnområdena och inte som tidigare bostäder på jordbruksmark.

Lokaliseringen av vägen, dess tänkta funktion är inte en isolerad lokal företeelse utan är en del i större stadsomvandling som kommer att säkra bostads- och stadsutveckling för många decennier framöver. Begreppet Sjöstaden är inte bara ett bostadsutvecklingsprojekt utan inbegriper även omfattande kustskyddsåtgärder. Det finns starka ekonomiska incitament som talar för att de projekten bör samverka, de understödjer varandra.

#### Syftet

En vanligt förekommande synpunkt är varför syftet med detaljplanen har förändrats från "Östra hamninfarten" till "Evakuerings- och angreppsväg/ Framtida östlig hamninfart". Ändringen/förtydligandet har skett efter samrådet, samt är en direkt följd av just samrådet. Skälet till ändringen av syftesmeningen är följande:

- Dels har behovet av en evakuerings- och angreppsväg förtydligats, men även påvisats att denna behövs i närtid oavsett om en fullvärdig hamninfart från öster blir av eller ej.

- I syftesmeningen görs det även tydligt att kommunens målsättning är att evakuerings- och angreppsvägens placering är den samma som den planerade framtida östliga hamninfarten. Att i annat fall lokalisera motsvarande väg på annan plats hade på sikt inneburit två vägar från öster in till hamnen. Både Trafikverket, Länsstyrelsen samt flera andra myndigheter har noterat att syftet har kompletterats/ förtydligats. Ingen har haft några invändningar mot detta. Kommunens avsikt är tydlig - Kommunens långsiktiga mål är att evakuerings- och angreppsvägen lätt skall kunna "transformeras" till en del av den Östra hamninfarten.

I flera av yttrandena fokuseras på vägens funktion som "evakueringsväg". Det bör framhållas av vägen också är en "angreppsväg" för räddningstjänsten i händelse av olycka. Detta är särskilt viktigt om den motsvarande funktionen på västra sidan skulle vara blockerad. Vägens funktion har även fått ny aktualitet eftersom planerna för den Östra ringvägen har avancerat och planen är numera antagen av Kommunfullmäktige. Samtidigt har den nya brandstationen tagits i bruk sedan en tid vilket gör att en eventuell utryckning inte behöver ske genom den centrala staden utan direkt via den närbelägna och planerade Östra ringvägen.

## MILJÖPÅVERKAN

Som huvudsakligt argument mot Östra hamninfarten anges miljöskäl. Flera anser att viktiga natur- och kulturvärden påverkas negativt och värdefull jordbruksmark tas i anspråk. Många förutser försämrade boendemiljöer och negativ påverkan på landskapsbilden. Detta gäller särskilt vid Östra stranden och Nyhemsparken. I detta och andra sammanhang framförs bristen på höjdangivelser för infarten och föreslagna bullerskydd.

Några tar upp frågan om risker och andra oroas av att luftföroreningarna kan bli speciellt höga i stadens östra delar. Ökat trafikbuller, ljusstörningar och vibrationer är också föremål för oro. En del menar att trafikbullret inte är korrekt redovisat.

### KOMMENTAR

*Detaljplanen bedöms medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i kap 6 11 § Miljöbalken varför en strategisk miljöbedömning har genomförts enligt 6 kap 3 § Miljöbalken. Inom ramen för en strategisk miljöbedömning skall en miljökonsekvensbeskrivning upprättas vilket också har genomförts. Miljökonsekvensbeskrivningen föreslår åtgärder för att minimera miljöpåverkan. Planförslaget omfattar åtgärder för att minimera störningar och gällande riktvärden bedöms kunna innehållas. Planförslaget förtydligas i detta avseende.*

*En riskutredning har gjorts som också omfattar farligt gods. Vid utformningen av vägen har hänsyn tagits till risker som kan uppstå. Östra hamninfarten bedöms bli en mycket säker väg. Konsekvenserna samt åtgärder kopplat till detta kommer utvecklas i planhandlingen.*

*Kommunen liksom hamnen gör kontinuerliga mätningar av utsläpp till luft och dessa visar att dagsläget klaras de begränsningsvärden som finns. Resultatet av spridningsberäkningar visar att den Östra hamninfarten med störst sannolikhet inte kommer att medföra att miljö kvalitetsnormen överskrids. I de centrala delarna av Trelleborg kommer luftföroreningarna sannolikt att minska.*

*Bullerberäkningar har utförts enligt Naturvårdsverkets beräkningsmodeller för vägtrafik vilket*

*finns redovisat i planförslaget. Vid tillämpningen av riktvärdena skall hänsyn tas till vad som är möjligt och ekonomiskt rimligt. Där utomhusvärdena inte kan innehållas skall inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids. Planhandlingarna kommer att kompletteras med bullerutbredningskartor före och efter föreslagna åtgärder. Buller skärmar och bullervallars precisa utformning avgörs i projekteringsskedet.*

# ÄNDRINGAR I PLANFÖRSLAGET

Följande ändringar har gjorts i planförslaget i samband med granskningen:

## PLANKARTA

- Plangränsen norr om väg 9 vid bron har reviderats vid växelspåret för att följa krav på avstånd mellan järnvägsanläggning och väggkant.
- Planbestämmelse m<sub>3</sub> har lagts till för att utöver bullerreducerande åtgärder ange avåkningsskydd
- Justering av plankartan med avseende på strandskydd
- Mindre justering av plangränsen i söder så att den södra plangränsen rätas ut. Innebär att ett mindre område om ca 60 kvm som tidigare inte omfattades av detaljplanen nu utgör allmän plats med planbeteckning NATUR
  - Smärre justering av gränsen mellan allmän plats och trafik på en sträcka om ca 50 m innebärande att ca 100 kvm blir allmän plats istället för som tidigare kvartersmark. Justeringen görs för att säkerställa att gång- cykelvägen får plats inom området för allmän plats (NATUR) i planområdets sydligaste del.
  - U-området i anslutning järnväg har tagits bort. Ledning kommer att flyttas
  - Grundkartans aktualitetsdatum har uppdaterats

## PLANBESKRIVNING

- Planbeskrivningen har förtydligats gällande risker
- Planbeskrivningen har skrivits om gällande strandskydd - strandskydd har utökats
- Planbeskrivningen har förtydligats gällande tredimensionell fastighetsbildning
- Planbeskrivningen har förtydligats gällande genomförandetid
- Planbeskrivningen har förtydligats gällande genomförbarhet kopplat till DP 246
- Planbeskrivningen har reviderats gällande servitut
- Planbeskrivningen har förtydligats gällande genomförandet avseende behovet av ansökningar och samverkans- och medfinansieringsavtal