

## ÖVERSIKTSPLAN 2010 Trelleborgs kommun, Skåne län

### Samrådsredogörelse

Förslaget, Översiktsplan 2010, har under tiden 2009-09-28 till 2009-11-27 varit utställt för samråd enligt 4 kap 3§ PBL.

Samrådsförslaget utsändes 2009-09-25 enligt sändlista. Ett offentligt informationsmöte hölls i Parken 2009-10-05. Information har även skett i flera andra sammanhang.

Förslaget har funnits tillgängligt på biblioteken i Trelleborg, Skegrie, Anderslöv och Smygehamn samt i Rådhuset i Trelleborg. Hela förslaget har även varit tillgängligt på kommunens hemsida.

### Inkomna yttranden

- |                       |   |
|-----------------------|---|
| <b>Utan erinran</b>   | <ul style="list-style-type: none"><li>- Scanova Access AB</li><li>- SGI</li><li>- Polismyndigheten i Skåne</li><li>- Trelleborgs Energiförsäljning AB</li></ul>   |
| <b>Med synpunkter</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>- Länsstyrelsen</li><li>- Byggnadsnämnden</li><li>- Tekniska nämnden</li><li>- Miljönämnden</li><li>- Fastighetsnämnden</li><li>- Räddningsnämnden</li><li>- Skolnämnden</li><li>- Fritidsnämnden</li><li>- Kulturnämnden</li><li>- Vård- och omsorgsnämnden</li><li>- Individ- och familjeomsorgsnämnden</li><li>- Region Skåne</li><li>- Vellinge kommun</li><li>- Svedala kommun</li><li>- Skurups kommun</li><li>- Malmö Stad</li><li>- Vägverket</li><li>- Banverket</li><li>- Transportstyrelsen</li><li>- Sjöfartsverket</li><li>- Fiskeriverket</li><li>- Skånetrafiken</li><li>- Romeleås- och sjölandskapskommittén</li><li>- AB TrelleborgsHem</li><li>- E.ON Sverige AB</li></ul> |

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

- Centerpartiet
- Miljöpartiet
- SPI
- Folkpartiet Liberalerna
- LRF Skåne
- Naturskyddsföreningen
- Hyresgästföreningen
- Trelleborgs Handelsklubb
- Trelleborgs Företagarklubb
- Ivar Ek
- Mikael Areskoug
- Annika och Joachim Sjölander, Kurland 18
- Snövits Samfällighet genom Bert Hägg, Prinsens  
Samfällighet genom Anders Rydberg och Östra Skolans  
Samfällighet genom Andreas Wahldén
- Villaföreningen Västerjärborna genom Mauritz Laneryd
- Leif Pergler för Stavstenvägens vägsamfällighet och Mats  
Kristoffersson för Kurlands Byaråd
- Lars och Vibeke Riggelsen, V. Tommarp 84
- Johan Hagström
- Gruppen Bevara Söderslätt genom Pernilla Bengtsson
- Sven-Ingvar Göransson, Strandmarksvägen 16
- Marcus och Sandra Lindvall, Hammarlöv Prästgård
- Eva Breste, Steglarpsvägen 1
- Magnus Nimbeck, Skegrie
- Magnus Skörvald, Skegrie
- Annika och Jan Michelsen, Norra Torvängarna
- Bjaerne Persson
- Lena Björk Blixt och David Blixt, Östra Värlinge 102
- Pernilla Bengtsson och Ben Williams, Björnshög,  
Hammarlöv
- Nicolaj Stahnke, Skegrie 401
- Familj Johanna Skörvald, Skegrie
- Madeleine Brandin, Östra stranden 80

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

### Sammanfattning av synpunkter

#### Länsstyrelsen

- Översiktsplan 2010 redogör väl och utförligt för kommunens planförutsättningar och de allmänna intressen som berörs av planen. Dokumentet kan förkortas och bearbetas med avseende på läsbarheten. ÖP:n kan bli ett tydligare och mer strategiskt dokument som anger fler riktlinjer för hur mål ska uppnås.
- ÖP:n innehåller få nya förslag och har på många sätt en defensiv eller reaktiv inriktning. Det vill säga att den översiktliga planeringen verkar syfta till att ha en planberedskap för en mängd olika scenarier, där exploatörers intressen ska gå att tillgodose på ett flexibelt sätt.
- En översiktlig markanvändningskarta, som anger den kommuntäckande markanvändningen och tydliggör målkonflikter saknas.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Önskemål om både förkortning och utökning av materialet förekommer. Önskemålen om utökning dominerar. Oklart vad länsstyrelsen menar med att planen är defensiv. Missuppfattning? Önskemålet om kommuntäckande markanvändningskarta noteras. Eftersom översiktlig planering enligt PBL är en strukturell planering och inte en markanvändningsplanering är risken med denna karta att den blir så pass översiktlig och förenklad att den inte ger en tillräcklig bild av planens intentioner.*

- I förslaget till Översiktlig väg- och bebyggelsestruktur i Trelleborgs stad (Länsstyrelsens yttrande 2009-02-09) har Länsstyrelsen ställt sig i huvudsak positiv till den strukturella inriktningen med en ringväg. Länsstyrelsen vidhåller sin uppfattning att ju längre från staden som en ny ringväg etableras desto mindre avlastas tätorten av genomfartstrafik. Länsstyrelsen har dock ännu inte avvägt alla allmänna intressen men har påpekat att ringvägen kan leda till påtaglig skada på riksintresset kulturmiljö. En förutsättning för den nya ringvägen är att hamnen flyttas österut.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Förslaget bygger på en vägning mellan vägens genhet och närhet och intressen som berörs samt att vägens placering och investering ska hålla i flera decennier/högkonjunkturer och således inte bara kopplat till dagens förhållanden.*

- Hamnen: Satsningarna på ringvägen och på hamnens utbyggnad är i kommunalt, regionalt och nationellt perspektiv riktiga. En strategi för att uppnå ett hållbart transportsystem är att flytta godstransporter från väg till järnväg. Trelleborgs hamns godshantering kan ha betydelse för att nå detta mål.
- I planprogrammet för Maglarps strand (Länsstyrelsens

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

yttrande 2009-05-20) har Länsstyrelsen ifrågasatt lokaliseringen av bostadsbebyggelse i ett kollektivtrafikfjärran läge samt påpekat att bebyggelseområden utanför tätortsbebyggelse i kustnära läge riskerar att skada riksintresset kustzon. Länsstyrelsen har i sak inte ändrat sin inställning och framhåller att ny bebyggelse bör planeras så att den stödjer underlag för befintlig service.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Kollektivtrafiken till Maglarps strand skall naturligtvis bli god. Att det idag är kollektivtrafikfjärran beror på att det saknas underlag. Som framgår av förslaget utgör Maglarps Strand ett av få möjliga utbyggnadsområden. Som framgår av planprogrammet bygger området på att det ges sådan omfattning och variation att det kan bära god service och kollektivtrafik. Påverkan på riksintresset för kustzonen framgår av planprogrammet. Förslaget bygger på en vägning mellan en mängd intressen. Konflikter mellan olika intressen finns i alla lokaliseringalternativ.*

- Vindkraft: Nuvarande förslag har inte tillräckligt avvägt föreslagna zoner för vindkraftsetableringar mot andra allmänna intressen, t.ex. riksintresse kulturmiljö, påverkan på landskapsbilden, relation till hinderfrihet för luftfart, närheten till allmän väg eller riksintressen för totalförsvaret. Banverket har särskilda önskemål om att höras i samband med vindkraftsverksetableringar inom 30 km från järnväg för att inte störa järnvägens radio- och telekommunikation.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Prövning av vindkraft sker mot en rad allmänna intressen och får vanligtvis varierande utfall. Kommunen har ingen annan inriktning än att så skall ske men ser i prövningspraxis att det inte går att t ex generellt undanta riksintresseområden mm från vindkraftslokaliseringar. Sådana generella undantag föreslås därför inte då dess verkan har visat sig högst osäker. Det är länsstyrelsens uppgift att redovisa vägning mellan olika riksintressen i sammanhanget. Då det allmänna intresset av lokala boendemiljöer har svårt att göra sig gällande väljer kommunen att i karta klargöra detta.*

- Lokala näringslivet kan stärkas genom att översiktsplanen t.ex. pekar ut lägen för basstationer, hästgårdar, cykelturismstråk eller andra områden för rekreation i kommunen.
- Regional utveckling: Kommunen ligger i den tillväxtstarkaste delen av Skåne. För att utnyttja sitt goda läge är nyckelfrågorna kollektivtrafik, framsynt bebyggelseplanering och strategisk visdom.
- Riksintresse för industriell produktion - hamn: För att säkra möjligheterna till fortsatt hamnverksamhet, då hamnen är av riksintresse för sjöfarten, måste miljöstörningar från hamnen

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

beaktas. Influensområdet bestäms dels av hamnens fysiska utbredning, inklusive framtida utbyggnadsområden, dels av de restriktioner som beror på de miljöstörningar hamnverksamheten ger upphov till. Nya planer i anslutning till vägar och järnvägar av riksintresse, som har betydelse för riksintresset hamn, får inte begränsa möjligheten för transporter av gods till hamnen.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Kommunen respekterar riksintresset för hamnen men måste dock klargöra att dess miljöpåverkan inte får hindra en normal och god stadsutveckling, dvs. att utpekandet av riksintresse inte vilar på defensiv hållning i miljöfrågorna. Detta betyder att det måste ligga inom ramen för utpekande av riksintresset att verksamhetens miljöstörningar inte får anses tillhöra riksintresset.*

- Riksintresse för kulturmiljö: Utbyggnaden av ringvägen och av bostadsområdet Maglarps strand kan komma i konflikt med riksintressen för kulturmiljön. De områden som utpekats som möjliga för vindkraftetableringar ligger också delvis inom riksintresseområdena för kulturmiljö. Eftersom vindkraft i kommunen kan lokaliseras till en mängd platser utanför riksintresseområdena för kulturmiljö, utan att vindenergiinnehållet påverkas negativt, bör översiktsplanen kunna undanta dessa områden från möjligheten av en vindkraftsexploatering och därmed skydda riksintresset.
- Riksintresse för naturvård och friluftsliv: Länsstyrelsen anser att översiktsplanen saknar tydliga ställningstaganden till hur kommunen avser konkret säkerställa värdena i riksintressena för naturvård och friluftsliv.
- Riksintresse för kustzon: Den planerade bostadsbebyggelsen i Maglarps strand kan utgöra påtaglig skada på riksintresset och Länsstyrelsen kan därför komma att ingripa om planerna fortskrider.
- Riksintresse för energiproduktion – vindbruk: Kommunen bör ta ställning till och redovisa de förändringar i ledningsdragningar på land vindkraftsetableringarna i Abbekåsområdet och Kriegers flakområdet ger upphov till och de målkonflikter som då kan uppstå.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Påverkan på riksintresset för kulturmiljön vid den fortsatta planeringen av ringvägen måste klargöras. Påverkan på samma intresse och riksintresset för kustzonen vid utbyggnad på Maglarps Strand är förhoppningsvis utrett efter dialog med länsstyrelsen. Översiktsplanen utpekar inga områden som är möjliga för vindkraftsetablering. Översiktsplanen har en annan planeringsstrategi. Kommunen har alltid verkat för att undvika vindkraftsetableringar inom riksintresseområden i sina prövningar. Komplettering med karta ”huvudledningsstråk” kan övervägas.*

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

- Hälsa och säkerhet: Hänsynsmålet i den nationella transportplanen har inte arbetats in i översiktsplanen på ett tillfredsställande sätt. Det gäller personbilstrafik, tung trafik inklusive farligt godstransporter, och gång- och cykelvägnätet.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Hänsynsmålen till den nationella transportplanen är knutna till denna plan.*

- Buller: Det bör anges att gällande bullerriktvärden ska efterlevas vid ny bebyggelse. Detta är särskilt aktuellt i samband med planerna på att flytta hamnen. I de östra delarna av Trelleborgs kommun ska hänsyn också tas till flygbuller. Kommunen kan fördjupa avsnitten om buller i översiktsplanen med förslag till konkreta åtgärder som kan vara till stöd för framtida detaljplanering.
- Miljömålet god bebyggd miljö: delmålet ”Skydd av bullerfria områden” har kommunen inte kommenterat i översiktsplanen. Länsstyrelsens bedömning är att kommunen, enligt upprättat EG-direktiv, kan överväga att upprätta en handlingsplan för skydd av bullerfria områden.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Gällande bullerriktvärden skall alltid innehållas vid planering och byggande och prövningen tillhör detaljplan och bygglov. Kommunen skall överväga om handlingsplan för skydd av bullerfria områden skall upprättas.*

- Klimatanpassning - översvämning: Översiktsplanen redogör inte för hur befintlig bebyggelse på lägre nivåer än 3,0 meter över havet ska skyddas mot framtida klimatförändringar och översiktsplanen bör därför kompletteras med åtminstone ett resonemang om hur kommunen avser arbeta med frågan. Ett tydligare ställningstagande för hur kommunen tänker hantera översvämningskänsliga områden är önskvärt.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Hur befintlig bebyggelse med bostadsutrymmen under 3,0 m ö h skall skyddas vid översvämning är inte klarlagt. Kommunen håller på att utreda omfattningen av berörd bebyggelse och de värden som står på spel för att titta närmare på vilka lösningar som kan motiveras och aktualiseras. Kommunen följer nogsamt utvecklingen inom området inklusive de finansiella och försäkringsmässiga.*

- Grundvatten: De stora verksamhetsområden som föreslås inom vattenskyddsområdet norr om Trelleborg samt E6:an och ringvägens sträckning kan innebära risker för vattenförsörjning och grundvattenkvalitet. I planen redovisas att kommunen i framtiden kan komma att ansluta sig till Sydsvatten för att täcka kommunens vattenförsörjning. Länsstyrelsen ifrågasätter ett sådant ställningstagande då vattenskyddsområden och grundvattenresurser inte bara är en

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

fråga av intresse för kommunal vattenförsörjning utan också ska skyddas enligt EU:s ramdirektiv för vatten och bidra till det nationella miljömålet Grundvatten av god kvalitet. Den känsliga Alnarpsströmmen kan utsättas för risker i form av transporter eller verksamheter. Kommunen redogör inte närmare för vilka risker som åsyftas och därför saknar Länsstyrelsen underlag att göra en bedömning av riskerna.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Risker för grundvattnets kvalitet utgörs av föroreningar som når grundvattnet. Dessa kan härröra från läckande transporter och verksamheter. Det sista inbegriper enskilda avlopp. Någon övergripande riskutredning har inte gjorts för grundvattnet.*

- Verksamhetsområden för dricks-, spill- och dagvatten: Detta redovisas väl i planen och Länsstyrelsen ställer sig positiv till kommunens arbete med en dagvattenstrategi.
- Förorenad mark: det är lämpligt att kommunen tar fram en plan eller mer ingående riktlinjer för om och hur kommunen avser kartlägga och åtgärda föroreningar.
- Farliga verksamheter: Kommunen bör redovisa farliga verksamheter och sitt ställningstagande till bebyggelse i anslutning till dessa i översiktsplanen.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanen bör peka ut behov av kartläggning av förorenad mark om detta inte redan finns. Farliga verksamheter kan ses över i förslaget.*

- Regional utveckling: Översiktsplanen bör uppdatera avsnittet om regional utveckling och relatera framtida markanvändning inte bara till de fyra utvecklingsmålen utan också till de fem utmaningarna som beskrivs i RUP:en antagen i regionfullmäktige den 23 juni 2009.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: De fem utmaningarna övervägs tas in i översiktsplanen.*

- Kollektivtrafik: Trelleborgs kommun bör särskilt uppmärksamma att flera av kommunens föreslagna utbyggnader inte kommer att kunna kombineras med en effektiv kollektivtrafik. Detta gäller t.ex. utbyggnaden av Maglarps strand och utbyggnaderna av de mindre tätorterna i jordbrukslandskapet, varvid kommunen bör överväga att begränsa eller helt avstå från att lokalisera bebyggelse dit. Planerna på Sjöstaden i hamnens nuvarande läge är av samma anledning av högsta intresse och bör prioriteras. Planens ambitioner att prioritera cykeltrafik mycket tydligare bör konkretiseras genom förslag på utbyggnad och attraktionsförstärkande åtgärder.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är oklart vilket underlag*

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

*länsstyrelsen har för att tro att Maglarps strand inte kan få effektiv kollektivtrafik. En förutsättning för utbyggnad av Maglarps Strand är god kollektivtrafik vilket framgår av planprogrammet. Kommunen kan komma överväga utbyggnader i mindre tätorter.*

- Externhandel: Trelleborg tar inte tydligt ställning i översiktsplanen för eller emot externhandel och behovet av handels- och trafikutredningar i samband med sådana etableringar. Då kommunerna har planmonopol bör kommunerna ta ställning till om miljö kvalitetsnormer överskrids i ett regionalt perspektiv och hur kommunernas detaljplanering bidrar till att minska transportbehovet. Länsstyrelsen kan bidra till den regionala samordningen av frågan.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Frågan om handel saknar idag tillräckligt underlag för att ta tydlig ställning för eller emot externhandel. Den relevanta frågan i Trelleborg gäller i huvudsak halvextern handel. Underlag i handelsfrågan håller på att tas fram.*

- MKN luft: Då Trelleborgs hamn är Sveriges näst största godshamn förekommer en stor mängd godstrafik längs kommunens vägnät, vilket innebär att gränsvärdena för miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM 10) är på väg att överskridas. Kommunen ligger även nära gränsvärdena för kvävedioxid.
- MKN vatten: I översiktsplanen saknas en heltäckande redovisning av förslaget till miljö kvalitetsnormer som tagits fram av vattenmyndigheten för södra Östersjön. Grundvattenförekomsterna bör redovisas.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Gällande MKN för vatten ses över.*

- MKB: Följande delar av planen anges som betydande miljö påverkan: hamnen, ringvägen och ev. vindkraft samt verksamhetsområden. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att dessa utgör betydande miljö påverkan. Innehållet i en miljö konsekvensbeskrivning regleras av 6 kap. 12 och 13 §§ miljö balken och samrådshandlingen uppfyller inte de kraven. Kravet på en miljö bedömning i översiktsplanen innebär att en i formell mening bestämd miljö konsekvensbeskrivning för översiktsplanen upprättas. Det nuvarande innehållet i samrådshandlingen motsvarar vad som krävs i en s.k. MKB-avgränsning och Länsstyrelsen bedömer därför att arbetet med MKB:n i översiktsplanen ligger ett steg efter. Om planprocessen ska kunna influeras av MKB:n, vilket är avsikten bakom lagens krav, måste en MKB snarast upprättas, annars riskerar MKB:n att bli ett fristående dokument utan koppling till planeringens innehåll.
- Konsekvensbeskrivning: Konsekvensbedömningen i sin

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

helhet är alltför schematisk och bör därför utvecklas.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: MKBn ses över*

- Exploatering av jordbruksmark: Det är ett prioriterat regionalt och nationellt intresse att kommunens jordbruksmark inte tas i anspråk för bostads- eller verksamhetsexploateringar. Huvuddelen av nya bostäder bör lokaliseras till Trelleborgs stad och förutom förtätning i stadscentrum kan en kartering av lågutnyttjad mark ske för att staden ska kunna pröva utbyggnader inom befintliga strukturer och därmed hushålla med åkermarken
- Kulturmiljö: Då det är kommunens uppgift att säkerställa värdena inom regionala och lokala intresseområden för kulturmiljö är det viktigt att det på ett tydligare sätt anges på vilket sätt detta kommer att ske. Länsstyrelsen anser att det kan införas riktlinjer i översiktsplanen för hur kommande detaljplaner kommer att använda sig av skyddsbestämmelser för att värna om de kulturhistoriska värdena.
- Fornlämningar: I översiktsplanen redovisas planer på större utbyggnadsområden. Länsstyrelsen rekommenderar att ett första steg i en arkeologisk utredning genomförs innan detaljplaneringen påbörjas. En sådan utredning utgör en begränsad insats och innebär att de områden där det finns risk för att icke kända fasta fornlämningar kan påträffas lokaliseras, och skapar förutsättningar för att bevara fornlämningarna genom skyddsbestämmelser i detaljplaner. Av de i planen redovisade utbyggnaderna av bostäder, verksamheter och vägar är det framförallt i området mellan Trelleborg och Vemmerlöv/Hammarlöv samt norr om och i anslutning till Västra Tommarp och Skegrie som konflikter med monumentala fornlämningar kan uppstå.
- Naturvård: En skärpning av Artskyddsförordningen (2007:845) gör att artskyddsfrågor bör komma in tidigt i samhällsplaneringen eftersom förekomsten av skyddade arter kan leda till tvingande förändringar av, eller förbud mot, planerad bebyggelse.
- Marina naturvärden: Planen bör kompletteras med en redovisning av de marina miljöernas naturvärden och hur dessa ska säkerställas.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Komplettering med riktlinje om säkerställande av skydd av kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer i detaljplaner. Komplettering med marina naturvärden skall övervägas.*

- Strandskydd: Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att det inte finns några områden i Trelleborgs kommun som är ”områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen” som kan ge särskilda skäl för att upphäva strandskyddet.
- Social hållbarhet och bostadsfrågor: Frågor kring

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

prioriteringen av barns- och ungdomars behov, mångfalds-, jämställdhets-, genus- och integrationsperspektiv har inte inarbetats tillräckligt i konkreta förslag. Kommunen saknar riktlinjer för bostadsförsörjning. Om dessa riktlinjer ska anses ingå i översiktsplanen ska detta framgå tydligt i planen. Enligt bostadsmarknadsenkäten 2009 råder det i kommunen brist på bostäder för ett flertal olika grupper. Därför bör kommunen satsa på flerbostadshus, både inom Trelleborgs stad och i andra utbyggnadsområden. Den föreslagna förtätningen av Trelleborgs stad är alltför marginell i sammanhanget för att kunna anses möta detta behov.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Frågan om bostadsförsörjningsplan ses f n över i kommunen.*

### **Byggnadsnämnden**

- Förslaget som helhet utgör en god och vägledande grund för de ärenden byggnadsnämnden har att hantera inom bygg- och planområdet.

### **Tekniska nämnden**

- Kapacitetstak för tekniska ledningssystem: Ombyggnader i produktionsanläggningar erfordras då flera tekniska system har nått sitt kapacitetstak. Utökning av kapaciteten i vatten- och avloppsreningsverk är nödvändigt och senast 2012 måste kommunen bestämma om investeringar ska göras i nytt vattenverk och fler borrar eller ansluta till Sydsvatten. En del faktafel avseende grundvattenmagasinet kontrolleras med tekniska förvaltningens VA-avdelning.
- Omfattande förstärkningar i delar av ledningssystemen måste genomföras för att kunna garantera leverans och leveranssäkerhet då framtida utbyggnader till övervägande del kommer att ske i de yttre delarna av staden där försörjningssystemen är som svagast. Förstärkningar av el- och vattenledningsnäten kommer i första hand behöva genomföras i de västra delarna. För elnätet krävs ytterligare en fördelningsstation samt ytterligare högspänningskablar, med det på vattensidan krävs dubbelmatning till främst Maglarps Strand och Skegrie. Dessa investeringsbehov bör tydligt framgå i ÖP 2010.
- Avfallshantering: Avfallshanteringen bör ägnas större utrymme i ÖP 2010, eftersom denna står inför stora förändringar med ökande krav på separering av bl.a. köksavfall samt ytterligare behov av ännu en återvinningsstation på öster. ÖP 2010 bör samordnas med kommunens avfallsplan och SYSAV som omhändertar kommunens avfall efter insamling. En del faktafel kontrolleras med tekniska förvaltningens renhållningsavdelning.
- Rening av dagvatten från bebyggda områden har förutsatts. Innan ställning tas till detta måste faktaunderlag tas fram, där föroreningsgraden i förhållande till andra verksamheter belyses. Målsättningen bör vara att minimera utsläppen till

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

Östersjön från de verksamheter där störs effekt fås.

- Uppdämningsnivåerna för golv i nya fastigheter bör utredas ordentligt innan ställning tas till nivån 3,0 m.
- Erosionskänsliga partier längs kusten kan påverka tekniska ledningssystem negativt och en omläggning kan inte uteslutas.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Fakta om grundvattenmagasinet och kring avfall kontrolleras. I övrigt beaktas synpunkterna.*

### **Miljönämnden**

- Det bör tydliggöras att målet för Trelleborg är att bli ett kretsloppssamhälle obundet av fossila bränslen för uppvärmning och transporter. Infrastrukturen runt centralorten och hamnen skall byggas ut på ett sätt som medför mindre miljöbelastning genom jämnare trafikflöden och en ökad användning av järnvägstransporter till lands och med fartyg för fjärrtransporter. För att få jämnare trafikflöden måste ringleden runt Trelleborg försees med planskilda korsningar och inte cirkulationsplatser.
- Miljönämnden har tidigare, i samband med förslag till ringled, framhållit att det redovisade alternativet är direkt olämpligt med hänsyn till naturområdet Dalköpingeåns dalgång och de naturvärden som finns där. Alternativ till dragningen av ringled som inte berör Dalköpingeåns dalgång och som tar hänsyn till de boende i området skall redovisas. Vägen ska den sista sträckan fram till hamnområdet dras nedsänkt och täckt. En MKB måste genomföras på ett tidigt stadium för att kunna bedöma de olika alternativen av ringledens dragning. I ett läge vid ringleden norr om staden kan incheckning kombinerad med ett truckcenter med parkeringsplatser för lastbilar anordnas.
- Det ska förtydligas i ÖP:n att det är olämpligt att bostadsbebyggelse flyttar efter hamnverksamheten och därigenom skapa nya miljöproblem. Innan stadsbebyggelse kan komma till stånd på tidigare hamnytor måste omfattande miljökonsekvensbedömningar av luftföroreningar, buller, markföroreningar etc., genomföras och hänsyn tas till förekomsten av tung industri inom hamnområdet.
- Det ska framgå av ÖP:n att bensinstationerna ska lokaliseras ut från centrum av staden till platser utan bostadsbebyggelse i utkanten av staden.
- I ÖP:n anges respektzoner för vindkraft med hänsyn till bostadsbebyggelse. Inom backlandskapet i kommunens norra delar måste även andra respektzoner anges bl a med hänsyn till intressen inom naturskydd och landskapsbild och ostörd miljö.
- Det måste utredas hur vindkraftsetableringar påverkar möjligheterna att utveckla natur- och ekoturism och därmed också utvecklingen på landsbygden.
- Rubriken "Inriktning och riktlinjer för bebyggelse" ska

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

kompletteras med: ”i fysisk planering kan bostäder varvas med arbetsplatser, av icke störande natur, så att samhället är levande och behovet av transporter minimeras”.

- Det är angeläget att det under rubriken ”Inriktning och riktlinjer för näringsliv och turism” framgår att: ”kuststräckan, i öster och väster om centrum, skall göras tillgänglig i full utsträckning för allmänheten och utvecklas till rekreationsområden för bad och ekoturism”.
- De åtgärder som redovisas för de 16 miljömålen skall ses över så att de överensstämmer med det miljömålsarbete som pågår i kommunen och att de åtgärder som föreslås kommer under rätt miljömål. Listan skall också kompletteras under miljömålet Giftfri miljö, att ekologiskt byggnadsmaterial skall användas, under miljömålet God bebyggd miljö, att kommunen skall beakta havsnivåhöjningen och erosion vid planering och byggande samt under miljömålet Säker strålmiljö, frågor angående radon och elektromagnetisk strålning från bl a mobilmaster medtages.
- ÖP:n är ett lämpligt instrument för att samla upp och integrera alla frågor i den nya vattenförvaltningen. Vattenfrågorna skall tydliggöras och samlas i ett eget kapitel eller egen rubrik.
- Det måste tydliggöras i ÖP:n att förutom vattenområden inom en sjömil från kusten räknas enligt vattendirektivet även ytvatten med ett avrinningsområde större än 10 kvkm som ytvattenförekomst.
- I den del av ÖP:n som behandlar dagvatten skall komplettering ske så att det framgår att det vid etablering av nya områden ska finnas mark reserverad för uppsamlingsdammar för dagvatten. Dagvattnet i dessa uppsamlingsdammar kan sedan användas för bevattningsändamål.
- I ÖP:ns inriktning och riktlinjer för stadens utvecklingsfrågor ska kompletteras med att möjligheterna att utöka det bilfria området ska undersökas med målsättningen att skapa ett bilfritt centrum.
- I samband med utbyggnaden av nya bostadsområden ska behovet och lämpliga platser för uppställning av återvinningsstationer för hushåll beaktas. Lämpliga platser för återvinningsstationer ska redovisas i ÖP:n.
- Miljönämnden saknar ett utlåtande om hur Barnkonventionen kommer att beaktas. Lämpligen sker detta under egen rubrik där man noterar hur barnens bästa i samband med utvecklingen av kommunen kommer att tillgodoses. Barnkonventionen ska ha en framträdande roll.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Förslag för korsningar till ringvägen, nedsänkning av ringväg i dess östra del, truckcenter norr om staden skall övervägas i fortsatt planering.*

*Synpunkter om hänsyn till naturområdet Dalköpingeån, respektzoner för vindkraftverk, vattenfrågornas behandling, God bebyggd miljö,*

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

*bilfritt centrum och Barnkonventionen skall beaktas.*

### Fastighets- nämnden

- Förslaget till ÖP 2010 är ett bra och genomarbetat material som ger goda förutsättningar för en vidare planprocess.
- Ringvägen: Ser positivt på den vägstruktur som redovisas i planförslaget men påpekar att anslutningar till Skegrie och Västervång bör detaljstuderas och kopplas till trafikstruktur och bebyggelseutveckling. Godstrafikintensiteten till hamnen måste beaktas liksom hanteringen av transporter för farligt gods på ringvägen. Även trafikintensiteten på väg 108 samt kopplingen till väg 9 bör belysas.
- Hamnen: Kostnaderna för en utbyggnad och omlokalisering är mycket omfattande och måste lyftas över kommunal nivå. Hamnens utbyggnad bör även vägas mot andra intressen inom kommunen såsom skola, vård och omsorg. Miljöarbetet, innefattande logistikhantering och transporter, måste vara en prioriterad fråga vid utbyggnaden.
- Kollektivtrafik: En regionalstågsförbindelse är på sikt nödvändig för kommunens fortsatta utveckling. För vägbunden kollektivtrafik är en noggrann planering av linjesträckning och turtäthet av stor betydelse för att främja kommunens utvecklingsorter.
- Centrum: En förtätning av befintliga områden i centrala staden är mycket positivt och utnyttjad eller dåligt utnyttjad fastighetsmark bör disponeras på ett mer ändamålsenligt sätt. En friare syn för högre byggnader inom ramen för god stadsbyggnadskvalitet för att höja markutnyttjandegraden i centrum välkomnas. Vid utveckling av nya områden bör konkurrensneutralitet avseende byggande främjas. För prissättning av tomtmark är marknadsanpassning nödvändig.
- Maglarps Strand: Utvecklingen i området ses som positivt. Skjutbanan är dock mycket viktig och är svår att ersätta.
- Utvecklingsorter: Kollektivtrafik till utvecklingsorterna är mycket viktigt. Belyser värdet av bevarande av den goda åkerjorden. Behovet av samhälls- och handelsservice i Skegrie-Tommarpsområdet bör beaktas. Ser gärna en hastighetssänkning på den del av väg 635 mellan V Tommarp och Trelleborg som idag är hastighetsbegränsad till 70 km/h för att värna cykeltrafikanter. Ett helhetsgrepp avseende planeringsramar bör tas avseende Smygehamn och Beddingestrand.
- Vindkraft: Vindkraftsetableringar kan utgöra störningsmoment i den allmänna miljön och utvecklingen måste göras i harmoni med och vägas mot andra förnyelsebara energikällor som sol- och vattenkraft.
- Östersjön och kusten: Vikt bör läggas vid intresseavvägning avseende frågor om ianspråktagande av marken i kuststräckan. Allmänhetens tillgång till kuststräckan ska bejakas.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

### Räddningsnämnden

- Aspekten att behovet av brandvattenförsörjning tidigt måste beaktas vid nybyggnation tas inte upp i planen.
- Vid planering för en framtida brandstation måste påverkan på räddningstjänstens insatstider vid utbyggnaden av vägnätet och framför allt ringvägen beaktas.
- Det är viktigt att räddningstjänsten framöver tidigt ges möjlighet att yttra sig över riskanalyser och andra utredningar som avser undersöka risksituationen i samband med plan- och byggärenden.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

### Skolnämnden

- När större bostadsområden planeras är det viktigt med planering och placering av verksamhetslokaler för förskola och skola. Skolnämndens inriktning är sedan tidigare att inte ha förskolor med färre än fyra avdelningar. Kommunen måste därför beakta att tillräcklig markyta reserveras vid ny- och tillbyggnad av förskolor och utemiljö. I samband med att byggföretag får exploateringsrätt att bygga bostäder bör det i överenskommelsen med kommunen ingå en reglering om skyldigheten att bygga förskolor i området.
- Det är viktigt att beakta strategin i förskoleutredningen. Det är särskilt viktigt med tanke på behovet av en ny förskola i centrala Trelleborg och behov i de av kommunen angivna utvecklingsorterna. Vid Maglarps Strand behövs en ny förskola vid förväntat bostadsbyggande. I Skolutredningen anges att ny skola F-6 på sikt behövs i de västra stadsdelarna.
- Nämnden ser positivt på att det i förslaget anges att skollokaler ska vara flexibla för att kunna användas till både skola och förskola.
- Placering av nya förskolor i anslutning till grundskolor ger förutsättningar för ett flexibelt och resurseffektivt användande av lokalerna. Förskoleverksamheten får då på ett naturligt sätt tillgång till andra utrymmen såsom slöjdsalar, idrottshall och eventuellt också bibliotek vid lokalisering intill skola.
- Utemiljön ska kunna användas flexibelt för olika ändamål oavsett barns ålder och verksamhetstyp. Utemiljön har stor betydelse för barns hälsa och utveckling. Detta är speciellt viktigt att slå fast i en översiktsplan eftersom den stora investeringen beträffande utemiljön sker vid nyproduktion av skolor och förskolor.
- Det är också viktigt att i översiktsplaneringen skapa förutsättningar för en god kollektivtrafikförsörjning i anslutning till kommunal service som förskolor och skolor för att barn och elever tryggt och säkert ska kunna färdas till och från verksamheterna. Många personer har också sin arbetsplats på förskolor och skolor. Föräldrars resvägar till

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

och från arbetet och den så kallade närhetsprincipen bör beaktas vid placeringen av nya förskolor.

- Trafiksäkerhetsaspekterna måste analyseras och beaktas så att trafiklösningarna blir smidiga och säkra kring förskolor och skolor och längs transportvägar till och från dessa. Det finns således ett behov av säker skolväg. Livsmedelshantering, transporter av annat gods och skolskjuts ställer krav på välplanerade tillfartsvägar och angoringsplatser.
- Nämnden ser i övrigt positivt på framtagandet av ÖP 2010.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

- Fritidsnämnden**
- Saknar erinran mot ÖP 2010 men önskar att man tar hänsyn till allmänhetens rekreativsområden. Hänsyn bör även tagas till skjutbanan på Stavstensudde.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

- Kulturnämnden**
- Har inget att erinra men vill poängtera vikten av att natur- och kulturmiljöfrågor behandlas på rätt sätt. Översiktsplanen är ett bra dokument.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

- Individ och familjeomsorgsnämnden**
- Behovet av mark för olika boendeformer för ungdomar och funktionshindrade personer ska särskilt beaktas. Marken ska vara belägen i lättillgängliga områden med närhet till kommunikationer och service.
  - För att trygga en social hållbarhet ska vi i stadsbyggnandet fullfölja att stadens delar och funktioner blir tillgängliga, så att alla oavsett ålder eller eventuella hinder kan vara delaktiga i samhället.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

- Vård- och omsorgsnämnden**
- Behovet av mark för olika boendeformer för äldre och funktionshindrade personer ska beaktas och marken ska vara belägen i lättillgängliga områden med närhet till kommunikationer och service.
  - Det ska finnas god tillgång till strategiskt placerade parkeringar för personer med rörelsehinder. Målet är att fem procent av parkeringsplatserna ska vara för rörelsehindrade och att det ska finnas parkeringsplatser för rörelsehindrade på alla parkeringar.
  - Det ska finnas god tillgång till parkeringsplatser i närhet av allmänna kommunikationer.
  - Kvaliteten i centrummiljön ska inriktas på bekvämlighet, attraktion och trygghet för gående. Barn, äldre och människor med funktionshinder ska särskilt uppmärksammas.
  - Andelen människor som känner sig trygga i centrum ska öka genom exempelvis öppna ytor, god belysning och ökad grad

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

av liv och rörelse.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

### Region Skåne

- Dokumentet är lättläst med utförliga resonemang och motiveringar.
- Välkomnar det regionala perspektivet i översiktsplanen.
- Skulle gärna se att de regionala frågorna belyses mer, ex diskussion kring utbyggnadsområden i regionalt perspektiv.
- Förslaget om handelns utveckling kan gärna utökas.
- Grönstrukturen kan lyftas fram mer i förslaget och kan gärna kopplas till "Strategi för en grön struktur i Skåne". Stråket längs Dalköpingeån har pekats ut som utvecklingsstråk i ovan nämnda strategi.
- En yteffektiv planering är särskilt aktuell i kommunen pga den värdefulla åkermarken. Tankarna kring förtätningar, bättre utnyttjande av lågutnyttjad mark, yteffektiv markanvändning i stationsnära lägen och mindre markkrävande bostadstyper stöds därför.
- Vindkraftsfrågan får en kort och klar analys i förslaget. Region Skåne pekar på vikten av mellankommunal samverkan i dessa frågor.
- Det är mycket viktigt att ställningstagande görs kring hur tillfarten till framtida hamnanläggning skall ske, innan vidare planering kring en framtida ringled genomförs.
- Pågående utbyggnad av E6 är inte anpassad för den dragning av förbifart norr om Skegrie som presenteras i översiktsplanen. Motorvägsutbyggnaden norr om Skegrie till Maglarp är möjligen inte korrekt lösning om hamnens infart ska ske från öster.
- En utbyggd Trelleborgsbana med Pågatågstrafik mellan Trelleborg och Malmö står mycket högt på Region Skånes behovslista.
- Framhåller kulturvärdenas betydelse i planeringen och ser gärna att de starka kulturmiljövärdena i kommunen lyfts fram mer.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

### Vellinge kommun

- E6: Ökad trafikmängd på E6 kan ge behov av motorväg med 6 filer för att klara ökad trafikmängd. Detta borde belysas i översiktsplanen. Den nya motorvägsavfarten norr om Skegrie från E6 kan innebära ökad trafik mot och från Höllviken, vilket kan medföra ökade trafikproblem genom Kämpinge by.
- Ny ringväg: Planeringen av ytterligare en eventuell ny motorvägsavfart norr om Skegrie innebär att avfarten kommer nära Vellinges kommungräns.
- GC-vägar: Nya gc-vägar bör planeras och byggas i samarbete mellan kommunerna och Vägverket. Detta gäller gc-väg mellan Höllviken och Trelleborg samt mellan Alstad och

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

Östra Grevie.

- Hamnen: Hammens utbyggnad innebär större trafikflöde på E6 förbi Vellinge, vilket innebär ökade miljöproblem med buller, vibrationer, avgaser och trafikstockningar. Trelleborgs kommun förutsätts i sin planering verka för och redovisa hur planerade åtgärder kan minska ovan nämnda problem genom Vellinge kommun. Diskussioner måste föras med Vellinge kommun om hur detta kan hanteras.
- Kollektivtrafik: Ett bibehållet eller ökat antal bussresenärer från Trelleborg är bra även för Vellinge för att kunna behålla busstätttheten på de regionala busslinjerna utmed E6:an även efter pågatågstrafiken byggs ut på Trelleborgsbanan. Utbyggnad av pågatåg på Trelleborgsbanan är av största vikt att samarbeta vidare med mellan kommunerna för att få det genomfört snarast.
- Vindkraft: Vellinge kommun vill bevaka nybyggnationer av vindkraftverk söder om Alstad för att få bekräftat att det inte kommer att störa landskapsbilden och boendemiljön för boende i Östra Grevie. Frågan bör redovisas. Det nya förhållningssättet att redovisa områden där bostadsintresset är prioriterat uppskattas. Ett gemensamt mellankommunalt samarbete bör upprättas om vindkraftverk på Kriegers flak.
- Grönstruktur: Ser positivt på den satsning på grönstruktur och utveckling av naturområden som Trelleborgs kommun planerar. Det är viktigt att bygga upp och utveckla ett sammanhängande fysiskt ”grönt” nätverk mellan kommunerna och rutiner för detta arbete för utvecklas för att nå ett tydligare och bättre resultat.
- Centrumutveckling: Vellinge kommun ser positivt på Trelleborgs planer på att öka attraktiviteten i stadens centrum genom att lyfta fram stråk och förbättra stadsrummets kvalitet.
- Mellankommunalt samarbete: Ett utökat samarbete mellan kommunerna bör utvecklas i gemensamma frågor om havsnivåhöjningen, dagvattenhantering, utveckling av fördröjningsmagasin och rening av dagvatten, avloppsfrågor, kollektivtrafik, pågatåg, cykelvägar, strandskyddsfrågor, utveckling av grönstruktur och ridstigar samt vindkraft. Eventuella nydragningar och ändringar av befintliga kraftledningar/huvudgasledningar är av stort intresse för Vellinge kommun samt att få ta del av tidig information och att få information och att få inbjudan att delta i tidiga samråd. Positivt att Trelleborgs kommun verkar för att ledningsstråk i landskapet utförs under markytan.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas*

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

### **Svedala kommun**

- Arbete pågår med en fördjupad översiktsplan för Malmö Airport där ett läge för en ny parallellbana utreds, varvid influensområdet sträcker sig in i Trelleborgs kommun. En lokaliseringsstudie har tagits fram och kommer att skickas ut på samråd. I övrigt finns ingen erinran mot förslaget.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

### **Skurups kommun**

- I ett antal av värdetexterna tillhörande kapitlet kulturmiljö beskrivs bevarandevärda miljöer som ligger i Skurups kommun, t ex Dybäcks slott, broarna i Ö Vemmenhög och gästgiveriet i Skurup. Det är naturligtvis trevligt att dessa miljöer uppmärksammas, men de borde märkas ut i kartmaterialet.
- I planen finns många bilder, men bildtexter saknas.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

### **Malmö Stad**

- Malmö stad välkomnar ambitionen att utveckla Trelleborg till en mer ”komplett” stad i regionen.
- Det är bra att staden är rustad för en starkare utveckling av befolkningstillväxten än den förväntade ökningen. Liknande bedömningar saknas dock vad det gäller antalet arbetstillfällen. Det blir då svårt att relatera till planförslagets nya föreslagna verksamhetsområden.
- Det hade varit önskvärt med en kompletterande redovisning av inom vilka branscher Trelleborg vill och bedöms ha förutsättningar att erbjuda goda utvecklingsmöjligheter. Malmö för gärna en dialog med Trelleborg för att finna gemensamma lösningar för att lösa markbehovet för såväl nya som befintliga företag.
- Hela regionen vinner på en väl fungerande hamnverksamhet i Trelleborg. Det är därför välkomnande att den nya planen tillåter hamnen att fortsätta utvecklas.
- En väl utbyggd regionalstågtrafik mellan Malmö och Trelleborg är ett gemensamt mål från både Malmös och Trelleborgs sida. Det kan ur det perspektivet vara svårt att förstå det förhållandevis kraftiga utbyggnadsförslaget i Maglarps Strand liksom den föreslagna utbyggnaden i Skegrie. Det blir särskilt svårförståeligt då områdenas tänkta kollektivtrafikförsörjning inte redovisas i planförslaget.
- Det hade varit välkommet med en sammanfattning som redovisar kartor över förslagets utbyggnader, även infrastrukturen.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

### **Vägverket**

- Anser att kommunens exploateringar i allt väsentligt bör ske genom förtätning i orter med en utbyggd service och/eller i kollektivtrafiknära lägen för att minska bilberoendet.
- Ju längre från staden som en ny ringled etableras desto

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

mindre avlastande effekt på staden kan förväntas.

- Konstaterar att planens förslag till ringvägens sträckning medför att de investeringar som nu planeras för väg E6 i mindre omfattning långsiktigt kommer att utnyttjas för den övergripande trafiken.
- Ur trafikanternas perspektiv utgör det skånska landskapet ett överskådligt område med många vyer som oftast endast begränsas av terrängens variation eller uppvuxna vegetationsbälten. Vindkraftsanläggningar är ett nytt inslag i landskapsbilden som kan ge en tilltalande variation. Verkens placering upplevs oftast mindre störande i grupp.
- Det bör tydliggöras i kommunens inriktning och riktlinjer för vindkraft att av säkerhetsskäl tillåts inte etablering av vindkraftverk närmare allmän väg än ett avstånd motsvarande verkets totalhöjd, dock aldrig närmare än 50 meter.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas. Se även kommentarer till länsstyrelsens yttrande.*

### **Banverket**

- Banverket tveksamt till ytterligare exploatering i främst Smygehamn-Beddingstrand och på landsbygden då de anser att kommuner bör vara ytterst restriktiva med ny bostadsbebyggelse i områden som är svåra att försörja med kollektivtrafik.
- Det är bra att man eftersträvar en högre andel med flerbostadsbebyggelse i utbyggnadsområdena.
- Banverket har inte utrett alternativ med fler än ett tåguppehåll i Trelleborgs stad.
- Planerad bostadsbebyggelse i de västra delarna av hamnområdet får inte riskera funktionen av hamn av riksintresse.
- En ny ringväg förbi Trelleborgs stad kommer i praktiken utgöra en yttre gräns för stadens tillväxt. Exploateringen innanför denna bör därför vara så pass hög att man motverkar tendensen till ytterligare stadsutbredning.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas. Se även kommentarer till länsstyrelsens yttrande.*

### **Transportstyrelsen**

- Texten angående influensområden för flygbuller och hinderfrihet för Malmö-Sturups flygplats bör kompletteras med mer detaljerade beskrivningar av restriktioner. Detta bör även återspeglas i texterna som behandlar vindkraftsutbyggnad och bebyggelseutveckling.
- Arbete pågår med att precisera riksintresseanspråken för flygplatsen, innehållande ett läge för en ny landningsbana. Figuren i översiktsplanen kan komma att behöva förändras, eftersom influensområdena för flygbuller och hinderfrihet utgår från rullbanorna.
- I de redovisade områden eller zoner som enligt kommunens bedömning är olämpliga för etablering av vindkraft saknas de

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

områden med restriktioner på byggnadshöjd som influensområdet för flyghinder utgör.

- Flygplatsen bör få möjlighet att yttra sig över ärendet då det kan komma att påverka deras verksamhet eftersom Trelleborgs kommun i sin helhet ligger inom den yta som garanterar hinderfrihet för flygtrafiken.
- Möjligen bör följande information finnas i förslaget till översiktsplan: I föreskrifter från 081001 framgår (mycket förenklat) att vindkraftverk som i dess högsta läge har en höjd av 45-150 m över mark ska markeras med blinkande medelintensivt rött ljus och vindkraftverk som har en höjd av 150 m eller högre ska markeras med blinkande högintensivt vitt ljus.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas. Se även kommentarer till länsstyrelsen*

### **Sjöfartsverket**

- Hänvisar till pågående riksintresseprecisering för kommunikation i och i anslutning till Trelleborgs hamn.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Se synpunkter till länsstyrelsen.*

### **Fiskeriverket**

- Informerar om att riksintressena för yrkesfisket omfattar fångstplatser, lekområden, uppväxtområden, vandringsstråk och fiskehamnar.
- Upplýser om att riksintresse 46 – Kriegers flak – som är fångstområde för torsk, strömming och skarpsill återfinns utanför Trelleborg. Något längre bort ligger även område 44 som är ett fångstområde för torsk.
- Fiskehamnen i Trelleborg är av riksintresse för yrkesfisket.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas och översiktsplanen kompletteras.*

### **Skånetrafiken**

- Grunden i översiktsplanen är bra med ett återkommande uttalat mål om hållbar utveckling. Det är också bra att det tydligt beskrivs att planeringen måste gynna kollektivtrafiken för att man ska kunna uppnå detta. Tillsammans med trafikstrategin har översiktsplanen därmed potential att styra Trelleborg mot en bättre miljö med mindre biltrafik i framtiden.
- Fördelningen av bostadsutbyggnader, med en klar majoritet i Trelleborgs stad och därutöver mindre utbyggnader i några få utvecklingsorter är i linje med målsättningen. Det är mycket positivt att det dessutom står angivet att transportförutsättningarna, med kollektivtrafiken i fokus, ska vara vägledande vid val av utbyggnadsordning för de utpekade områdena. Prioriteringsordningen kan då sammanfattas med att tågnära lägen kommer i första hand och områden med tillgång till attraktiv busstrafik kommer i andra hand. Områdena kring framtida stationer kommer att få

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

mycket god regional tillgänglighet och ökar därmed i attraktivitet. Det vore med tanke på detta önskvärt med en tyngdpunktsförskjutning mot de Pågatågsnära lägena. I detta avseende är planerna för Sjöstaden mycket intressanta.

- Det är viktigt att gena gång- och cykelstråk till stationen blir vägledande vid planeringen av området.
- Det är viktigt att Maglarps Strand får en tydlig koppling till centrum. Stadstrafiken kommer antagligen bli en del i detta. Med tanke på områdets läge och närhet till E6 är det ofrånkomligt att området blir bilinriktat avseende resor mot Malmö, då kollektivtrafiken får svårt att konkurrera, särskilt då linje 146 kommer få betydligt sämre turutbud när Pågatågstrafiken kommer igång.
- För att kunna försörja hela staden med kollektivtrafik i framtiden bör utbyggnaderna i norra Trelleborg fokusera på den södra delen av Larsgården respektive den östra delen av Västervång. För Larsgården är det naturligtvis också angeläget med en gång- och cykelanslutning till stationen i östra Trelleborg.
- När det gäller utvecklingsorterna måste en förskjutning från Skegrie-Västra Tommarp mot Anderslöv-Alstad till. Med Pågatåg i Östra Grevie kommer kollektivrestiden till centrala Malmö från Alstad att kortas ner till ca 35 minuter och från Anderslöv ca 45 minuter. V. Tommarp däremot och även de östra utbyggnadsområdena i Skegrie blir svåra att kollektivtrafikförsörja på ett bra sätt.
- Smygehamn och Beddingestrand har relativt bra kollektivtrafikförsörjning genom linje 190. Kollektivtrafiken skulle vinna på att de farthinder i form av gupp, som finns på väg 9, ersattes med andra former av trafiksäkerhetshöjande åtgärder.
- Avseende friluftsliv, rekreation och turism skulle planen gärna ta upp möjligheten att stärka bussens attraktionskraft för sådana resor, särskilt i kuststråket. Bättre information, skyltning och gångstigar till hållplatserna är exempel på lämpliga åtgärder.
- Det bör förtydligas att parkeringsmöjligheter i anslutning till centrum inte nödvändigtvis betyder att hela centrum måste vara åtkomligt direkt med bil.
- För tågresor ligger upptagningsområdet för pendelparkerare framförallt öster om Trelleborg och med en station i de östra delarna av staden blir parkeringsbehovet vid stationen i centrum litet.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

### **Romeleås- och sjölandskapskommittén**

- Det bör tydligt framgå att rekreationsfrågor är en viktig mellankommunal fråga och det är viktigt att behovet av natur- och rekreationsområden uppmärksammas.
- Natur- och kulturmiljövärdena inom backlandskapet är beroende av skötsel. Det måste fortsättningsvis betas och

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

ibland röjas för att inte växa igen. I samarbete med markägarna bör det tas fram åtgärdsprogram som säkerställer en sådan markanvändning att dessa områden inte hotas eller går förlorade.

- Besöksnäringen i form av natur- och ekoturism är en växande sektor och besökare behöver service av olika slag, vilket kan bidra till att skapa arbetstillfällen på landsbygden. Denna typ av verksamhet bör därför uppmärksammas i den översiktliga planeringen så att den ges möjlighet att utvecklas.
- Det är viktigt att skapa angringspunkter till olika naturområden med P-plaster och tydlig information.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

**AB  
TrelleborgsHem**

- Det är viktigt att översiktsplanen hanterar och möjliggör en förtätning av befintliga strukturer inom kommunen.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

**E.ON Sverige  
AB**

- E.ON Gas yrkar på att översiktsplanen förses med en karta där befintlig högtrycksledning med tillhörande korridor redovisas. Vidare upplyser de om att ledningen har zontillhörighet A, den lägsta skyddsklassen, vilket innebär att det får finnas högst 10 lägenheter inom varje zonklassningsenhet. Vid planerad byggnation inom 200 m från högtrycksledningen önskar E.ON Gas samråd på tidigt stadium.
- E.ON Elnät yrkar på att översiktsplanen förses med en karta där regionnätledningarna redovisas, då dessa är betydelsefulla anläggningar i regionen.
- E.ON Elnät rekommenderar kommunen att beakta försiktighetsprincipen vad gäller magnetiska fält inom den fysiska planeringen.
- Då det idag är svårt att ansluta ledningar från Östersjön längs sydkusten på grund av tät bebyggelse yrkar E.ON Elnät på att kommunen genom översiktsplanen säkerställer att området vid Fredshög, i kommunens västra del, så långt möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten av befintliga och framtida ledningar.
- E.ON Elnät framhåller vikten av att de underrättas och får möjlighet att framföra synpunkter då vindkraftverk planeras i närheten av deras anläggningar.
- E.ON Elnät yrkar på att följande avstånd och försiktighetsmått till kraftledningar förs in i översiktsplanen: Master och vindkraftverk ska placeras minst 100 m från kraftledning vid en totalhöjd under 50 m och minst 200 m från kraftledning vid en totalhöjd över 50 m samt för master och vindkraftverk med stag. Vad gäller mindre master och vindkraftverk med en totalhöjd mellan 15 och 25 m bör minsta avstånd till kraftledningar vara vindkraftverkets totalhöjd gånger 1,5.

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

- E.ON Elnät önskar få möjlighet att framföra yttrande i ärenden utanför detaljplanerat område där byggnad avses uppföras inom 50 m från E.ON Elnäts högspänningsledningar (>1 kV) eller större transformatorstationer.
- E.ON Elnät vidhåller ställningstagande angående transformatorstationen från yttrandet i Översiktlig väg och bebyggelsestruktur: ”För det område där transformatorstationen är belägen planeras framtida bostadsområde. Ledningarna till och från stationen är också lokaliserade på mark som är planerad för andra ändamål. E.ON Elnäts avsikt är att bibehålla både station och ledningar i befintligt läge. Om planen ska genomföras i enlighet med remitterat material måste dock anläggningarna omlokaliseras. Under förutsättning att kommunen står för samtliga kostnader för sådana åtgärder för E.ON Elnät gärna en diskussion med kommunen om möjliga alternativa lösningar. E.ON Elnät vill dock klargöra att en flytt av stationen med tillhörande ledningar är omfattande både vad avser tid och kostnader.”
- E.ON vind befarar att föreliggande förslag till översiktsplan kan försvåra för etablering av vindkraftverk genom införande av stora respektavstånd, långa avstånd mellan vindkraftparker och generell hållna kriterier. E.ON Vind yrkar därför att kommunen i enlighet med tidigare översiktsplan redovisar prioriterade områden för vindkraftsutbyggnad.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Komplettering med karta ”huvudledningsstråk” kan övervägas. Någon byggnation i konflikt med Trelleborgs norra fördelningsstation är ej aktuell, kartan är översiktlig. Synpunkter i övrigt som tillhör översiktsplanering skall beaktas.*

### **Centerpartiet**

- Arbetet med planen har varit bra och haft ett stort mått av transparens och möjlighet för delaktighet för de som velat delta i arbetet. Vi känner oss väl omhändertagna i processen och i allt väsentligt nöjda med resultatet hittills.
- Vår kommun är välsignad med riktigt högklassig jord. Den måste handhas med stor respekt och den absolut bästa får inte asfalteras eller bebyggas utan ett stort mått av försiktighet. Vi kommer i alla lägen att ifrågasätta och noga väga om +10 jord ska ianspråkta.
- Den östra delen av dagens hamn ska även fortsättningsvis ha hamnverksamhet. Det innebär en ganska omfattande reduktion av kapaciteten, men även en avsevärd miljöförbättring av stadsmiljön i Trelleborgs tätort. De västra delarna ska utvecklas, med bostäder som målsättning.
- Våra dryga 40 byar är en vital del av kommunen och Söderslätt. Några är utvecklingsorter, men de flesta är viktiga boendemiljöer för många tusen kommuninvånare. Våra byars behov av infrastruktur och allmän service måste utvecklas.

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

Även våra byars särart måste bevaras.

- Vi måste visa stor respekt för våra kulturmiljöer som t ex kyrkor och andra kulturbyggnader.
- Vindkraftsutbyggnaden är absolut nödvändig för samhällets mål om max 2 graders global uppvärmning. Dock måste utvecklingen ske i samklang med acceptansen i närmiljön.
- Tomtstorlekarna i vår kommun är alltför likformade. Vi vill se en utveckling där köpare kan ha ett större mått av önskan i samband med planläggningar. Tomtpris per kvadratmeter, inte per tomt.
- Förbifarten kring Trelleborg är nödvändig, men kommer att skapa barriärer mellan kommunelar och vi kommer att ha uppfattningar när den ganska breda penseldragningen kommer att konkretiseras.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

### Miljöpartiet

- Översiktsplanen är i många stycken väl genomarbetad. För utbyggnad och flytt av hamnen samt planering av ringleden bör det göras nya, helt oberoende och förutsättningslösa utredningar.
- En storskalig ny ringväg ger ökad trafikbelastning, tar känslig natur och värdefull åkermark i anspråk, löser inte trafikfördelningen till centrala Trelleborg, försämrar boendemiljön längs sträckningen och hindrar utveckling av miljöriktiga spårbundna lösningar.
- Redan idag påverkas citymiljön av kraftigt buller och höga utsläpp. Dessutom ligger det 11 bensinstationer i city eller dess närhet.
- Flytt och utbyggnad av hamnen ger 30 % ökning av tung trafik och 50 % ökning av personbilar, vilket ger ökat buller, utsläpp och klimatpåverkan som drabbar alla.
- Det enda naturliga strandpartiet nära tätorten försvinner helt när trafiken leds längs vattnet. En bullervall kan knappast anses som en rimlig lösning.
- Boendemiljön inom ett stort område drabbas av kraftigt försämrad miljö. Problemen på den västra sidan flyttas istället för att åtgärdas.
- Det är dags att kommunen tar ett långsiktigt miljöansvar genom att: 1) Hamnområdet och omringning av gods utvecklas i samarbete med Malmö, Helsingborg och Ystad. 2) Miljömässiga och ekonomiska konsekvenser av Fehmarnprojektet bör utredas. 3) Förutsättningar för en samlad kuststräcka med spårbunden kollektivtrafik ska skapas, vilket ger ett attraktivt kustboende. 4) Riskerna för förändrat klimat ska tas på allvar. 5) Befintlig infrastruktur närmare staden ska utnyttjas och en ringled med en storlek som inte hindrar genomströmning men samtidigt inte stimulerar till ökande volym av vägtransporter ska planeras. 6) Befintliga miljöer ska förtätas, vilket hushåller med åkermark, ger bättre bas för kollektivtrafik, utvecklad barnomsorg och skolmiljö. 7)

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

Planeringens fokus bör ligga på ekologisk och socialt miljömässig hållbarhet.

- Miljöpartiet presenterar ett alternativt förslag till hamn och infrastruktur för person- och godstrafik där infarten till hamnen leds i en tunnel från västra infarten ute i vattnet och en småskalig ringled görs runt staden. Dessa lösningar öppnar upp för såväl attraktivt cityboende som bra kuststräckor, med spårbunden kollektivtrafik. Ett unikt strandområde kan utvecklas i öster och byarna kan knytas samman med bra förutsättningar för kollektivtrafik. En lightrail-bana från Abbekås i öster mot Kämpinge skapar förutsättningar för att utveckla kuststräckan.
- Vidare behövs en långsiktig planering för en levande landsbygd. Ett samhälle ska byggas i samklang med naturen och genom att vårda våra resurser får vi livsmedel från jordbruk och fiske med vatten och luft fria från föroreningar. Turism och rekreation ska främjas genom en samlad organisation och samarbete med övriga kommuner. Utbyggnad av infrastruktur kring IT och optofiber måste prioriteras för att utbildnings- och vårdområden ska utvecklas, fler småföretag ska kunna verka utanför citykärnor och för demokratin.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna och förslagen skall beaktas.*

### SPI

- Hamnen och dess tillfarters utveckling samt ringvägens dragning är två stora och avgörande frågor och SPI anser att människors åsikter i detaljfrågor kring dessa kontinuerligt måste inhämtas och följas för att rätt alternativ ska väljas.
- SPI känner tvivel för att projekt kan finansieras och ekonomiseras och därigenom realisera översiktsplanens visioner.
- Samrådsförslaget håller hög kvalitet och är en bra grund för vidarebearbetning och kommunal planering för framtiden.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

### Folkpartiet

- Översiktsplanen lever inte upp till sina ambitioner, då den bygger alla sina förslag på att hamnverksamheten tillåts styra all utveckling av infrastrukturen på bekostnad av miljön.
- Hamnen är av riksintresse men är inte ett kommunalt intresse. Staten har inte tagit fram några planer på hamnutbyggnad och därför kan inte översiktsplanen baseras på hamnens utveckling. Ett hamnområde i Trelleborg utan industriell verksamhet och tunga godstransporter skulle kunna ge trelleborgarna en mera miljövänlig tillvaro med ökat antal arbetstillfällen och en tillgänglig hamn- och sjöstad. Hamnen påverkar: väg-, järnväg- och kollektivtrafikutbyggnad, miljöföreningar, sjöstadens utveckling, kuststadens utveckling, levande city, levande

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

landsbygd, bostadsområden, industri- och verksamhetsområden och rekreationsområden.

- Vägutbyggnader: Trelleborgarna är inte betjänta av den föreslagna yttre ringvägen eftersom den ligger för långt från centrum för att betjäna stadens interna öst-västliga kommunikationer och inte ger någon tidsvinst. Staden behöver omedelbart en centrumring oavsett om och när en yttre ring blir aktuell. Planen borde visa på fördelarna med en utbyggd inre ringväg som fortsättning på redan beslutade Maglarpsrondellen-Hedvägens förlängning, Ringv/Hedväg-Tommarpsvägen-Väg 108 för att lösa upp den akuta trafikinfarkten. Från väg 108 borde den inre centrumringen snarast byggas vidare till östra infarten och därmed ge åtkomst till de östra verksamhetsområdena. En centrumring skapar dessutom bättre miljö genom att minska köer av stillastående fordon. Planen borde visa en ambition av strategiska pendelparkeringar som motiverar till trafik med miljövänliga och kollektiva transportmedel.
- Järnvägsutbyggnad: Hamnens behov begränsar möjligheterna till utbyggd miljövänlig spårbunden kollektivtrafik. Trots att tätortsutveckling kring goda kollektivtrafiklägen ska prioriteras enligt regionala miljömålsdokument så saknar översiktsplanen en strategi för utveckling av spårbunden trafik, som kan knyta ihop bostadsområden med verksamhetsområden. Planen borde visa på en strategi för spårvagnstrafik (Lightrail) som minskar bilberoendet och luftföroreningarna. Översiktsplanen borde också ange en strategi för järnvägens utbyggnad med dubbelspår och stationslägen. Järnvägsspåren borde sänkas i tråg på flera platser för att minska barriäreffekten och öppna landskapet för bättre tillgänglighet.
- Kollektivtrafikutbyggnad: Genom att utnyttja befintliga järnvägsspår från bangården och Centralstationen genom hamnområdet till västra korset skulle ett bättre och miljövänligare kollektivresande möjliggöras. Med hjälp av Lightrail kan spårbunden trafik förlängas till Stavstensudde och Maglarps Strand och därmed nå såväl bostads- som rekreationsområden.
- Miljöförorening: Transporter till och från hamnen är den största orsaken till luftföroreningarna i centrum men trots detta saknar planen förslag på åtgärder i det korta perspektivet. Krav borde ställas på rening av utsläpp från samtliga transportmedel. Planen föreslår åtgärder till förfång för privatbilismen utan att beakta förhållandet att utvecklingen mot miljö- och elbilar innebär att föreslagna begränsningar blir betydelselösa. I det korta perspektivet saknar planen förslag till lösningar för lastbilstrafiken med truckcenter i stadens utkant. Planen saknar också bra ambitioner för att minska avfallshanteringen genom att öka källsorteringen. Införandet av avfallskvarnar i hushållen skulle också ge stora miljövinster.

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

- Sjöstadens utveckling: Hamnen bör anpassas till staden med trelleborgarna och inte tvärtom. Hamnens intrång, både ytmässigt och miljömässigt, ska begränsas istället för att utgöra en barriär. Invånare och besökare har rätt till att komma ner till stranden och se havet. Planen saknar rekreativa planer inom hamnens nuvarande område och omöjliggör därmed centrumaktiviteter som knyter samman centrum med hamnområdet. Strategiska broar och tunnlar för gångstråk och/eller biltrafik skulle kunna integrera centrum med vattnet och därmed utnyttja kajerna för att skapa ett besöksmål av Trelleborg såsom hamnstad.
- Kuststadens utveckling: Kustnära områden i väster och öster borde reserveras för bostäder istället för att förorenas av verksamheter, ringvägar, järnvägar och hamnverksamhet. Planens förslag om Västerstrand med strandparken bör projekteras omedelbart för att ge turistinfarten till Trelleborg ett värdigt utseende och innehåll som ger ett mervärde även till trelleborgarna. Området runt Albäcksskogen borde även mot norr och öster reserveras för bostäder med hänsyn till sitt rekreationsutbud och kustnära läge.
- Levande city: Det behövs tydliga strategier som förbättrar attraktionskraften för centrum i en tid av ökat antal externhandelcentra. Planen anger att boende i centrum tryggar ett levande centrum, utan att ange vad kommunens planering kan göra för att öka attraktiviteten. Levande centrum kan endast åstadkommas med ett ökat utbud av mötesplatser med aktiviteter såväl under butikernas öppettider som efter kl 18. Utomhusaktiviteter som främjar alla kategorier av kommuninvånare, och inte minst för ungdomar, skapar ett underlag för flera kommersiella aktörer vilket medför minskat utrymme för förstörelse och brott. Inomhusaktiviteter innebär också ökat antal människor i rörelse till och från anläggningarna. Kommunens planering måste bereda utrymme för dessa aktörer som kan etablera fritidsmöten såsom sporter, föreningar, uppträden mm. Översiktsplanen borde också visa på viljan att planera för något som är unikt och därmed differentierar Trelleborgs centrum från andra shoppingcentra. Att differentiera Trelleborg med fri parkering i centrum gynnar ett levande city istället för att med avgifter tvinga invånarna ut till externcentra.
- Levande landsbygd: Planen saknar strategier för ökade aktiviteter på landsbygden som ökar andelen dagbefolkning istället för enbart inriktningen mot sovsamhällen. Kommunala verksamheter bör utlokaliseras till landsbygdsorter för att skapa ökad sysselsättning och därmed ökat underlag för näringstillfällen. Vägar och järnvägar bör anpassas till landskapet för att minska barriärer och ökad tillgänglighet. Kollektivtransporter bör byggas ut för att understödja livet på landsbygden.
- Bostadsområden: Nya bostadsområden bör endast planeras

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

om de kan försörjas med effektiva kommunikationer istället för dagens utdragna kollektivlinjer. Nya kollektiva och helst spårbundna transportmedel såsom Lightrail bör vara en förutsättning för all bostadsplanering. Planen bör peka ut ambitioner med bostadsbyggandet som underlättar för ungdomar att bo kvar i centrala lägen och studera på andra orter. Miljövänligare bostadsbyggande med inriktning på ”plus-energi-hus” borde vara en förutsättning i planering på 2000-talet.

- Industri- och verksamhetsområden: Områden för industrier bör lokaliseras i anslutning till spårbunden trafik för att möjliggöra miljövänliga transporter av både gods och pendlare. Eftersom planen förutsätter den yttre ringvägen för hamnens utbyggnad så förefaller det märkligt att trots detta fortsätta med utbyggnad av verksamhetsområden på väster, vilket var målsättning i ÖP 2002 men då pga. saknad ringväg till öster. Verksamhetsområden bör inte planeras i anslutning till bostads- och rekreationsområden. Vindkraftverk bör lokaliseras till industriområden med stor respekt för störningsavstånd för att inte störa boendet. Planen för verksamhetsområden bör ha en bättre strategi för klusterbildning, vilket därmed underlättar etablerandet av entreprenörs- och företagshotell.
- Rekreationsområden: Planen bör kompletteras med ambitioner för att utveckla det rörliga friluftslivet och kuststräckan längs hela kommunen bör planeras som rekreationsområden. Strategiska placeringar av parkeringar, kollektivtrafik och serviceinrättningar med toaletter är en förutsättning. Planens ambition att verka för fotbollsanläggningar och höjd standard på badplatserna är torftigt för en kustkommun utan angivande av vad och hur.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna och förslagen bör diskuteras.*

### **LRF Skåne**

- Underlaget innehåller god information om det betydande jordbruket.
- Det finns ingen vision eller tydligt ställningstagande för hur man vill ta vara på och främja den mest attraktiva och bäst producerande åkermarken för att trygga en långsiktigt hållbar tillgång på mark för livsmedels- och energiproduktion.
- Möjligheten till förtätning av bebyggelse ska prioriteras vid planering av ny byggnation av bostäder och industrier.
- Det saknas en egen vision och vägledning för hur man tänker uppnå de nya målen i vattendirektivet.
- Kommunen bör ta skarpare ställning i ansvaret för helheten runt markavvattning och dagvattenhantering från tätorterna.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

### Naturskydds- föreningen

- I planen bör de ytor och åtgärder som rör utökande och bevarande av skyddsvärda biotoper, flora och fauna, allemansrätlig mark mm bli större.
- Områden med särskilt höga naturvärden finns arealmässigt främst i kommunens norra delar. Varför finns här inga naturreservat avsatta? Även dessa norra områden, inte bara kusten, bör tas med i naturvårdsplaneringen.
- I centrala Trelleborg bör sammanhängande grönområden skapas i nordsydlig riktning. Vid behandling av frågan om förtätning visas inga sådana tankar. Planen bör göras om i detta avseende.
- Naturvärden bör skyddas närmast kusten vid exploatering av Sjöstaden. Utrymme bör lämnas nära havet för söderifrån kommande eller längs kusten flyttande fåglar, insekter mm.
- Öster och väster om själva staden bör man gå längre för att skydda kusten och stranden. Kommunen bör i sitt regelverk se till så att olämpliga ut- och ombyggnader inte sker inom strandskydd. Man bör också vara beredd att lösa in hus när möjligheter ges och är lämpligt.
- Planen bör visa en beredskap för hur man ska skydda kustremsan mot en framtida höjning av vattenståndet så att den även kan bli en plats för den speciella kustfloran och det rika fågellivet.
- Projektet ”PärLAN” passar inte alls in i miljön. Stranden i detta område är utsatt för erosion och exploateringen innebär en oacceptabel trädkövling.
- Det redovisas inte på ett trovärdigt sätt hur andelen resor med cykel ska öka. I planen bör man visa ett tydligt huvudnät för cykel, och hur detta ska göras attraktivt.
- Kommunen bör vidta kraftfulla åtgärder mot det dåliga badvattnet i Gislöv, som dels kan orsakas av dagvatten och dels av latrintömning på färjorna. Kommunen kan t ex ta betalt för latrintömning i kommunens anläggning oavsett om den utnyttjas eller inte. Kommunen bör på ett tydligt sätt visa hur man ska lösa problemet med dagvatten.
- I planidén för Maglarps Strand tillåts dagvatten från stora hårdgjorda ytor i princip rinna direkt ut i havet nedanför. En utredning från kommunekologen har ignorerats.
- En eventuell flyttning av hamnen kommer att förstöra värdefull natur- och kulturmark. Därför måste fullgoda kompensationsåtgärder skapas. Rangering och lastbilsuppställning nära kusten bör utredas. Detta bör kunna ske längre från kusten utan att lastning och lossning av färjorna försvåras.
- Ringvägen bör, om den ska byggas, samlokaliseras med järnvägen i hela sin sträckning, även närmast kusten och inte passera tvärs Dalköpingeån, där istället ett brett reservat längs ån borde avsättas. Längs ringvägens sträckning finns flera konfliktrisker för miljön och de boende, hur kan dessa negativa konsekvenser minimeras? I planen nämns att en alternativ ringväg i västligt läge är under utredning, detta bör

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

redovisas i planen.

- Vad gäller hamnen planeras för en kraftig ökning av godstransporter på lastbil. Detta kan inte vara förenligt med skapandet av en attraktiv stad. Det är positivt att kommunen vill verka för att bryta trenden med att järnvägstrafiken till hamnen minskar. Alternativet är att arbeta för en större andel transporter på järnväg med intermodala transportsätt.
- Hamnens expanderande trafik är huvudinriktningen för verksamheten och en inte orimlig slutsats är att inga eller minimalt få färjelägen kommer att avvecklas under överskådlig tid trots hamnens utbyggnad av fyra längre bort placerade färjelägen. Naturskyddsföreningen kräver klara besked på vad som gäller och vad som är hamnens mål och vision och vad som är illusion.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna och förslagen bör diskuteras.*

### **Hyresgäst- föreningen**

- Översiktsplanen för Trelleborgs kommun i helhet är bra och håller en hög ambitionsnivå där vikten av en hållbar utveckling lyfts fram flertalet gånger.
- Det är viktigt att det blir en balans av upplåtelseformer och vill poängtera vikten av att upplåtelseformerna blandas, hyresrätt- äganderätt- bostadsrätt. Detta för att slippa ett segregerat samhälle. Bostadslägenheter med hyresrätt bör dock prioriteras eftersom det för närvarande finns en stor efterfrågan på hyresrättslägenheter som ökar ständigt.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

### **Trelleborgs Handelsklubb**

- Förordar att Pågatågstrafiken byggs ut snarast för att bidra till en renare miljö i Trelleborg. Med fler stationer i Trelleborg skulle detta locka fler att välja tåget för att pendla till arbetet. Här skulle en samverkan med Vellinge kommun ses som en tillgång för att snarast komma igång med tågtrafik.
- En förtätning av bland annat bostäder i stadens centrala delar ses som en utveckling av Trelleborg. Då skulle parkeringsplatserna i centrum kunna utnyttjas bättre. Nya bostäder som byggs ska innehålla garage eller plats för dem som ska bo i fastigheterna. Då blir det ytterligare ett antal parkeringsplatser som handeln kan utnyttja.
- En utredning presenterad av Svensk Handel visar att när man ska shoppa så tar man bilen. Detta har betydelse för utvecklingen av vår stadskärna och är därför en viktig synpunkt att ta fasta på i en stadsplanering.
- En kraftig utbyggnad av den lokala busstrafiken med täta avgångar vore önskvärd (15 min trafik dagtid och 30 min trafik fram till minst kl 22). Även kvällstid bör busstureorna öka ut till våra nya bostadsområden, gäller främst Gislöv, Stavstensudde och bostadsområdet på norr. Då kan barn själva ta sig hem från sina aktiviteter och föräldrarna slipper

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

köra dubbelturer. Detta skulle kraftigt minska utsläppen i centrum.

- Att frigöra områden i hamnen ses som en möjlighet att få in ny bebyggelse. Det skulle ge en bättre miljö i centrum och en attraktiv möjlighet att locka fler att bosätta sig i Trelleborg.
- Ser översiktsplanen som ytterligare ett led i att förstärka bilden av Trelleborg som en stad som satsar på en fortsatt utbyggnad av inte minst bostäder, där man kan leva och bo i närhet av hav och natur.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

### **Trelleborgs Företagarklubb**

- Översiktsplanen borde på ett bättre sätt beakta förbättrat företagsklimat vilket skulle gynna tillväxten av företag i Trelleborg samt bereda fler arbetstillfällen.
- Vägutbyggnader: Planen borde visa på fördelarna med en utbyggd inre ringväg som fortsättning på redan beslutade Maglarpsrondellen-Hedvägens förlängning, Ringv./Hedväg.-Tommarpsvägen – Väg 108 för att lösa upp den akuta trafikinfarkten. Från väg 108 borde den inre centrumringen snarast byggas vidare till östra infarten och därmed ge åtkomst till de östra verksamhetsområdena.
- Järnvägsutbyggnad: Planen saknar en strategi för utveckling av spårbunden trafik som kan knyta ihop bostadsområden med verksamhetsområden. Planen borde också ange en strategi för järnvägens utbyggnad med dubbelspår och stationslägen inom kommunen för framtidens kollektivtrafik som skulle underlätta pendlingen till verksamhetsområden.
- Levande city: Det behövs tydliga strategier som förbättrar attraktionskraften för centrum i en tid av ökat antal externhandelscentra i andra kommuner. Planen anger att boende i centrum tryggar föresatserna om ett levande centrum, ”Hotet mot ett levande centrum handlar i mycket stor grad om handelns livskraft” utan att ange vad kommunens planering kan göra för att öka attraktiviteten. Utomhusaktiviteter som främjar alla kategorier av kommuninvånare och inte minst för ungdomar skapar ett underlag för flera kommersiella aktörer. Översiktsplanen borde också visa på viljan planera för något som är unikt och därmed differentiera Trelleborgs centrum från andra shoppingcentra. Att differentiera Trelleborg med fri parkering i centrum gynnar ett levande city istället för att med avgifter tvinga invånarna ut till externcentra.
- Levande landsbygd: Planen saknar strategier för ökade aktiviteter på landsbygden som ökar andelen dagbefolkning istället för enbart inriktning mot sovsamhällen. Kommunala verksamheter bör utlokaliseras till landsbygdsorter för att skapa ökad sysselsättning och därmed också ökat underlag för näringsställen. Kollektivtransporter bör byggas ut för att understödja livet på landsbygden.
- Industri- och verksamhetsområden: Områden för industrier

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

bör lokaliseras i anslutning till spårbunden trafik för att möjliggöra miljövänliga transporter av både gods och pendlare. Verksamhetsområden bör inte planeras i anslutning till bostads- och rekreationsområden. Planen för verksamhetsområden bör ha en bättre strategi för klusterbildning vilket därmed underlättar etablerandet av entreprenörs- och företagshotell.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

### Ivar Ek

- En översiktsplan borde vara en version om hur det ska se ut år 2050 eller ännu längre fram i tiden när det gäller industri, bostadsbebyggelse, grönområden, servide, aktivitetsområden och där miljö och hälsa bör vara den röda tråden.
- Informationsmötet som hölls angående översiktsplan 2010 bestod mest av undanflykter och vilseledande uttalanden. En information ska vara upplysande inte en mörkning. Det gavs inga klara slutbesked.
- Man varvar bostäder, industrier och infrastruktur till en blandning som är skadlig för invånarna.
- Vid planering av Sjöstaden verkar man först ha ritat det nya området och sedan tittat på var de befintliga aktiviteterna i områden kan flyttas. I översiktsplanen redovisas nya industriområden längs med ringvägen, är det dit dessa aktiviteter, som många av dem säkert håller på med skadliga och farliga ämnen, ska flytta?
- Kostnaderna för Sjöstaden blir enorma; sanering av området för att göra det klart för bostadsbebyggelse, uppföra befintliga industrier på nytt i annat område, uppföra en ny hamn och ringväg. Ska de befintliga invånarna i Trelleborg genom skatter betala detta och samtidigt få en försämrad miljö?
- Detaljplanering av Sjöstadens efterlyses där vindriktning och parkeringsplatser bör utredas. Liknelsen med Västra hamnen i Malmö går inte att göra. I Malmö har industrin koncentrerats så att minimal påverkan sker på staden. I Trelleborg borde industrin utvecklas i väster i anslutning till E6, fritt från industri vänster om stadens centrum och med hamnen kvar i befintligt läge. Bangårdsområdet bör flyttas till västra industriområdet, detta frilägger mark för bostadsbebyggelse.
- Hamnens kajer har idag en kapacitet som räcker för all framtid då båtarna blir större och större. Någon utredning på hur många båtar som kan anlöpa respektive avgå har aldrig setts till.
- Hamnens flytt öster- och söderut kan medföra strömmar som ger samma strandförsämring som utbyggnaden i Ystad, stör befintlig bebyggelse i öster, tar befintlig badstrand i anspråk, ger störande buller på ett större område, medför mer nersmutsning i närområdet och försämrar havskontakten
- Utbyggnad av tvåspårig järnväg medför att hus behöver rivras,

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

hus värde minskar, sämre livsmiljö och försämrad hälsa för boende i öster.

- En ringväg med tung trafik och farligt gods kan inte placeras i anslutning till bostadsområden. Ringvägen ska enligt ÖP:n kantas av industriområden, vilket inte är en smart lösning om den ska utnyttjas som ringväg. Industrierna bör istället placeras i början av E6. En smart lösning för den tunga trafiken mellan hamnen och ringvägen efterlyses. Ringvägen kommer inte att förbättra den lokala trafiksituationen utan tvärt om. En ringväg ska med sin närhet till bebyggelsen fungera för lokaltrafik och kollektivtrafik. Ringvägen bör anslutas till väg 9 öster om Gislövs läge, runda staden fram till Maglarpsrondellen och utmynna väster om Skåre och därmed fungera som en inre ringled. Bostadsområden bör placeras på båda sidor om ringvägen. I framtiden kan en yttre ringväg byggas.
- Smarta lösningar redovisas detaljrikt, osmarta lösningar redovisas inte i detalj utan blir något abstrakt som är svårt att kommentera och de verkställs stegvis.
- Översiktsplanen måste omarbetas för ett miljösmart upplägg, där hamnen har en fortsatt verksamhet västerut.
- Alternativ till bostadsbebyggelse vid havet är att flytta bangården till det västra industriområdet och rikta kajerna i sidled, vilket minimerar att staden påverkas. Ett annat alternativ är att bygga en liten ö, som en hamn, i väster. Båda dessa alternativ medför att bostadsbebyggelse kan ske på den nu befintliga bangården och delar av hamnområdet.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

**Mikael  
Areskoug**

- Tycker det är felaktigt planerat att i ÖP 2010 flytta hamnverksamheten österut, då det visat sig att järnvägsgods minskar över längre tid och det finns stor konkurrens från fasta förbindelser.
- Järnvägsgodset kommer därmed inte vara en huvudpunkt i den framtida hamnverksamheten och därmed faller argumenten att flytta hamnverksamheten österut.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

**Annika och  
Joachim  
Sjölander,  
Kurland 18**

- Undrar dels hur vägnätet ska fungera längs kusten vid Kurland och dels om utbyggnadsplanerna för Maglarps Strand.
- I text och kartor finns motstridiga uppgifter om korsningen mellan väg 511 och E6 ska stängas eller ej. Kan inte förstå hur boende längs kustvägen ska ta sig till Trelleborg.
- Följande kommentarer har tidigare sänts in i samband med samråd för "Översiktlig väg- och bebyggelsestruktur" samt "Förslag på ny vägsträckning Skåre-Maglarp". Det verkar fortfarande inte utrett och omfattat av ÖP2010. Konsekvenserna av det nya vägnätet ska utredas för boende i

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

Kurland. Boende där får 5,5 km längre väg till Trelleborg och förlorar kollektivtrafiken längs kustvägen om ovan nämnda korsning stängs. Även fastigheter och boende i Tivolihuset får väsentligt längre väg till huvudorten. Den ökade körsträckan rimmar dåligt med Vägverkets mål om en god bebyggd miljö.

- Önskar att korsningen E6/511(kustvägen) bibehålls trots en omdragning av väg 511 och att kustvägen blir kvar som en lokalgata med ex 50 km/h. Alternativ är att Kurlandsvägen ansluts norrut och stängs i söder. Någon genomfartstrafik vill de inte ha.
- Utbyggnadsplanerna på Maglarps Strand beskrivs väldigt dåligt i planen. En förklaring önskas till varför det som i ÖP 2002 kallades för "Fredat landskap" föreslås bebyggas i ÖP 2010. Det beskrivs inte vilken typ av bebyggelse som det rör sig om på Maglarps Strand. Om det är den bebyggelse som beskrivs i detaljplaneprogrammet så avviker den stort från fördjupad översiktsplan. Även denna ändring bör motiveras och förklaras.
- Vid samråden för detaljplaneprogram för Maglarps Strand har skriftligt svar önskats men inte erhållits. Därför sänds dessa synpunkter igen: de långa utblickar ut i landskapet mellan tomterna som beskrivs i planprogrammet försvinner med den planerade täta bebyggelsen och bara hus kommer att synas. Den siktlinje som idag finns från Kurland till Ljunghuset går förlorad på grund av de södra byarna, vilket är mycket ledsamt. Vad kommer att ske med befintlig driving-range och hur är det med säkerhetsavstånden till ny respektive gammal bebyggelse. Att konstgjort höja marknivån för att de sydliga byarna ska kunna byggas minst 3 m ö h är ett mycket radikalt ingrepp i miljön i det som tidigare klassificerats som "fredat landskap". Är det en framtidssäkrad metod att bygga på sank mark (Maglarps mosse) med liten marginal till framtida havsnivåhöjningar.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

**Snövits  
Samfällighet,  
Prinsens  
Samfällighet  
Östra Skolans  
Samfällighet**

- Information om hamnens utbyggnad med tillhörande anslutningsvägar saknas helt.
- Kommunens vision om en utbyggd "Sjöstad" bygger helt på det faktum att hamnen med dess in- och utfarter ska flytta. Detta ger intryck om att beslut om flytt av hamnen redan fattats.
- En ringväg behövs, den bör dock dras strax norr om Maglarpsrondellen österut mot det så kallade Dalköpingekorset. Härigenom kör den in- och utgående hamntrafiken i söder direkt utan onödig omväg via östra Trelleborg.
- Kommunens långtidsplanering av infrastrukturen bör gälla upp till 50 år. I detta perspektiv är den planerade hamnutbyggnaden med anslutningsväg underdimensionerad

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

- då prognoser visar på en tillväxt med ca 5100 fordon (35 %) till år 2025. Då kommer ytterligare utbyggnader att behövas.
- Att koncentrera bil- och järnvägstrafiken på ett och samma ställe kommer miljömässigt att totalt förstöra stadens östra delar. Utbyggd kollektivtrafik och ökad godstrafik på järnvägen och trafiken på ringleden kommer innebära en miljömässig kollaps för stadsdelen. All denna trafik delar även staden i två delar och stadsdelen blir mindre attraktiv att bo i.
  - Den föreslagna anslutningsvägen till hamnen kommer troligtvis att omöjliggöra fortsatt skolundervisning på Östra Skolan. Nyhemsparken och parken med fotbollsplanen mellan järnvägen och bebyggelsen i Snövits Samfällighet försvinner eller förstörs. Nyhamnsplanen används flitigt av närboende och stranden är oerhört populär att vistas på. Den gamla bebyggelsen på "östra Strandens" västra sida kommer att få rivas. Promenadvägen längs stranden begränsas och risken för strandskador i form av eroderingar blir stora. Kommunens fritidsanläggning på Dalabadet med camping kommer att påverkas negativt.
  - En anslutningsväg till hamnen österifrån innebär i förhållande till nuvarande infart från väster en mersträcka på ca 8 km. Merförbrukningen av drivmedel kommer, med utgångspunkt i prognoser om biltrafiken, uppgå till ca 3000 kbm/år, vilket är en förbrukning för 1000 normalstora enfamiljshus. Hur stämmer det överens med kommunens miljöpolicy?
  - I övriga större hamnar i landet har man valt att ha flera hamnar, vilket på ett positivt sätt minskar miljöpåverkan från buller och luftföroreningar. Varför används inte detta i Trelleborg? Varför denna fokusering och koncentrerings till öster? Lösningen är naturligtvis två hamnar. De gummihjulsburna fordonen hänvisas till en nybyggd hamn på väster med direkt anslutning till väg E6.
  - Ber kommunen ta fram ett realistiskt förslag baserat på en ytterligare hamn lokaliserad söder om nuvarande västra piren och öster om befintlig kemianläggning. Från denna hamn byggs en anslutning till E6 i form av en tunnel eller annan möjlig lösning. Denna kan med fördel förläggas i vattnet längs med stranden. Kan man investera totalt 1,7 miljarder i en hamnutbyggnad kan man för kommunens invånares väl och ve investera i en biltunnel. Med detta alternativ rivs inga hus och inga invånare behöver flytta. Bebyggelsen i väster och i centrum besparas buller och luftföroreningar. EU och Svenska Staten bör vara med och betala, då Trelleborgsleden till kontinenten betraktas som "riksintresse". Om inte detta sker anser man tydligen att hamnens betydelse för industrins transportbehov är överdriven. Trelleborg har redan idag en av landets sämsta luftkvalitet och bör därför besparas ytterligare miljöpåverkan.

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

### **Gustaf Ekberg, Axatorp**

- Förstår kommunens vilja att skapa en kustnära bebyggelse i centrum men den föreslagna ringleden bör överges till förmån för ett alternativ enligt ÖP 2002 eller en lösning med tunnel. Skälen till detta är flera: en ringled i nära anslutning till V. Tommarp, Snarringe och Skegrie skapar bullerproblem och en stark oro bland föräldrar. Förslaget i ÖP 2010 flyttar buller- och trafikproblem från västra Trelleborg till V. Tommarp, Snarringe och Skegrie. En önskad barriär skapas då byarna kläms in mellan E6:an och ringleden. Området i och omkring V. Tommarp är av riksintresse för kulturmiljö och den planerade sträckningen skulle förstöra stora kulturvärden. Området används för rekreation för boende i byarna tack vare fina ridvägar, vägar för promenader, cykelvägar mm. Det är inte bara hamnen som är själen i Trelleborg, utan också Söderslätt som lockar nyinflyttade med medföljande skatteintäkter. Den planerade sträckningen går genom ett av Trelleborgs vattenskyddsområden, vilket är synnerligen olämpligt. En vägdragning eller ett tunnelalternativ söder om vattenskyddsområdet torde vara ett bättre alternativ. Stora arealer av Sveriges bördigaste åkerjord förstörs. I det område som ringleden är tänkt att dras finns lekplatser för den stora vattensalamandern, som är en skyddad art och enligt Naturvårdsverkets bevarandeplan är ny infrastruktur särskilt förödande för vattensalamandern.
- Argumentet att ett av de verkliga skälen till den nya dragningen av ringväg är att korta pendlingstiden till Malmö för invånare bl a i Beddingestrand, med omfattande konsekvenser i boendemiljön för oss som bor i Skegrie eller V Tommarpstrakten, känns stötande.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

### **Villaföreningen Västerjärnsborna genom Mauritz Laneryd**

- Sjöstaden: Visionen om en kustnära bebyggelse är något som staden verkligen behöver. Marken förutsätts friläggas för exploatering, vilket inte är självklart idag. Infrastrukturen för denna stadsdel är inte säkerställd då det inte finns någon definitiv lösning på infarter till staden. Om Sjöstaden ska vara attraktiv måste denna viktiga fråga vara löst. Någon infartsbarriär kan inte finnas kvar. En persontågsförbindelse är också en mycket viktig del för denna nya stadsdel.
- Strandparken: En del i en tilltalande vision som kommer att öka Trelleborgs möjligheter att utvecklas till kuststad. Småbåtshamnen måste bevaras och utvecklas som ett komplement till Sjöstadens. Den kan även kombineras med befintlig fågelsjö, som också kan utvecklas. Utsikten till havet från Stavstenvägen får inte skymmas av växtlighet, kullar eller byggnader. Villaföreningen vill få möjlighet att medverka på ett aktivt sätt när det gäller detaljplaneringen av Strandparken.

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

- Ny ringväg: Villaföreningen håller med om att kapaciteten på stadens huvudvägnät har nått sin gräns och ser läget som ännu mera akut. Kommunen kan inte fortsätta med kortsiktiga övergångslösningar utan de långsiktiga lösningarna måste genomföras redan idag. Det enda försvarbara alternativet är att leda trafiken runt staden och därefter med inmatning till slutdestination med kortast möjliga körsträcka. Den planerade utbyggnaden av staden på 4000 bostäder och 3000-4000 bostäder i "Sjöstaden" är en omöjlighet med dagens vägnät, då merparten av dessa nya medborgare kommer att pendla till Malmö. Det måste byggas en ringväg med kapacitet för framtiden och den måste byggas nu. Ringvägen måste bli en yttre ringväg som är långsiktigt hållbar.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

**Leif Pergler för Stavstenvägens vägsamfällighet och Mats Kristoffersson för Kurlands Byaråd**

- Vill ha ett klagörande över hur de i Kurland i framtiden ska ta sig till Trelleborg och ut på E6:an. I ÖP 2010 finns flera olika lösningar presenterade och de boende vill veta vilken som gäller och hur det påverkar dem.
- I samband med "Förstudie för väg 511" har boende i Kurland sänt en skrivelse till Trelleborgs kommun angående konsekvenserna för dem vid en stängning av anslutningen mellan kustvägen (väg 511) och E6. Denna skrivelse har varken kommenterats eller beaktats av kommunen.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

**Lars och Vibeke Riggelsen, V. Tommarp 84**

- I Lokaltidningen har man kunnat läsa om förslag till att ringledden dras söder om Skegrie istället för norr om. Detta är en dålig idé då trafiken vid en sådan sträckning fortfarande kommer in i Trelleborg, med mycket genomfartstrafik, istället för norr om. Vi måste tänka på att leda trafik från och inte genom Trelleborg. I södra Skegrie är de inte intresserade av en ringväg söder om orten.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

**Johan Hagström**

- Vid utbyggnad av bostäder på Mellanköpinge bör hänsyn tas till villaområdet som idag ligger norr om Tallvägen och öster om Köpingevägen. Hus med 3 våningar i det outbyggda området öster härom passar inte in. I samband med Bo07 redovisades inga utbyggnader med sådan bebyggelse.
- Finner det märkligt att det planeras att uppföra detta i Mellanköpinge och motsätter sig detta. Planerna på 400-600 hus för Mellanköpinge området ska revideras ner.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

**Gruppen**

- Gruppen Bevara Söderslätt bestrider den yttre dragningen av

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

**Bevara  
Söderslätt  
genom Pernilla  
Bengtsson**

- ringvägen enligt förslaget i ÖP 2010 samt bebyggelsestrukturen längs densamma. För att protestera har en namninsamling organiserats som resulterat i 509 elektroniska signaturer samt 78 handskrivna signaturer.
- Bevara Söderslätt arrangerade ett offentligt möte den 12 november. Följande frågor lyftes fram:
  - Varför färdigställer inte politikerna ringvägen i Trelleborgs nuvarande utkant så att folk kan komma ut ur Trelleborg redan nu istället för om 15 år?
  - Varför vill politikerna frånga Vägverkets fyrstegsprincip som anges i Vägverkets inriktning 2008-2017?
  - Hur kan politikerna välja att bygga en yttre ringväg på Sveriges ekonomiskt sett mest lönsamma åkermark?
  - Hur ser den framtida trafikutvecklingen för Trelleborg och hamnen ut med tanke på Fehmarn-Bält-bron?
  - Varför tar politikerna inte hänsyn till kulturmiljövärdena enligt de föreskrifter som gäller för riksintressen i översiktsplanen?
  - Varför har kommunen förkastat alternativa placeringar av ringvägen (ÖP 2002)?
  - Hur tänker politikerna hantera värdeminskningen på alla nysålda tomter i Skegrie, byn som kommer att klämmas in mellan två motorvägar? Har politikerna någon plan för eventuella juridiska stämningssärenden?
  - Vilka skäl tror politikerna ligger bakom att människor, främst barnfamiljer, flyttat ut från staden för att bosätta sig i exempelvis Skegrie med omnejd?

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

**Sven-Ingvar  
Göransson,  
Strandmarksv  
16**

- Hela den komplexa frågan om Trelleborgs Hamns framtid är inte utredd. Då hamnen även har stor betydelse för trafiken berörs direkt även frågan om en eventuell ringleds sträckning. Likaså är hamnfrågan avgörande för framtida bebyggelse med närhet till havet. Det är viktigt att understryka att om ÖP 2010 till våren antas av kommunfullmäktige i föreliggande skick kommer en låsning för lång tid att ske för planering av gator, vägar och havsnära boende som är baserat på ett förslag till hamnutbyggnad. Förordar att de avsnitt som berörs och påverkas av hamnens framtid lyfts ut ur planen eller att man exkluderar beslut i de berörda frågorna till dess att fler alternativ kan redovisas. Med fler alternativ för hamnens utveckling måste framgå långsiktig nytta och risk för Trelleborgs invånare jämfört med andra investeringar på den mark som hamnen tar i anspråk.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

**Marcus och**

- Ytterst bekymrade vad gäller den bit i översiktsplanen som

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

**Sandra  
Lindvall,  
Hammarlöv  
Prästgård**

berör en fyrfilig motorväg tvärsöver Söderslätts bördiga kulturmark. Oroar sig främst för det fruktansvärda buller den massiva vägkolossen kommer att medföra i kombination med att barnen kommer att leva så nära en fyrfilig motorväg istället för de åkrar och vyer som finns idag. Känner sig bedragna då denna översiktsplan är väldigt långt ifrån tidigare översiktplaner.

- Det kan omöjligt vara i kommunens intresse att gå förbi Vägverkets övriga tre steg och rakt på det fjärde genom att exploatera idag orörd, för Trelleborg och Sverige, otroligt ekonomiskt gynnsam mark. Ser det som en självklarhet att färdigställa den i 2002 års plan tänkta ringvägen.
- I 2002 års plan anses att vägen inte bör läggas längre norrut pga riksintresse i egenskap av kulturarv och vattenskyddsområde. Vad har ändrats?
- Vid behov bör befintlig väg, E6, stärkas så att den blir fyrfilig hela vägen in i Trelleborg. Likaså kan väg 108 behöva stärkning i form av 2+2 väg till Svedala.
- Den översiktsplan som nu är ute på samråd kan inte godkännas. Den del som rör den nya nordliga dragningen av ringväg bör plockas ur planen och ersättas med en hållbar plan i enlighet med 2002 års plan.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

**Eva Breste,  
Steglarpsv 1**

- En eventuell ringväg ska dras enligt alternativet på appendix sida 6 i översiktsplanen, dvs. så nära tippen som möjligt.
- Åkermark ska brukas inte förbrukas.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

**Magnus  
Nimbeck,  
Skegrie**

- Översiktsplanens förslag till ringväg tillgodoser inte behovet för att avlasta trafiken lokalt mellan Trelleborgs olika stadsdelar utan är mer att betrakta som en ny in- och utfart för fjärrtrafik till Trelleborgs hamn. Om Trelleborg ska ha en fungerande ringväg bör den följa intentionerna i ÖP 2002.
- Utvecklingsorten Skegrie blir något olyckligt och helt oacceptabelt placerad mitt i denna trafikpunkt som kommer att uppstå med ÖP 2010 förslag till dragning av ringväg och övriga tillfartsvägar. Föreslagen motorväg går genom orörd landsbygd och på sina ställen ca 200 m från nyligen sålda och bebyggda tomter. Vid försäljning borde köpare informeras om att det fanns planer som helt skiljer sig från gällande översiktsplan 2002 och som avsevärt kommer att försämra boendemiljön för orten.
- Skrivningar i ÖP:n såsom att frihet från buller, tillgång till sunna, trygga bostäder med närhet till kulturmiljö- och naturvärden värderas högt, kan inte tas på allvar.
- Att dragningen sker genom jordbruksmark och riksintressen för kulturmiljövård som skall skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada kulturmiljön tycks inte heller ha någon

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

betydelse.

- Skegrie och V. Tommarp är populära bostadsorter med värden i en småskalig och lugn miljö. Hur tillgodoser man det med föreslagen lösning på ringvägen?
- Tidigare förslag på ringväg i ÖP 2002 skapar inte barriärer utan möjliggör olika sorters kvalitéer på boende, stadsmiljö kontra landsbygdsort.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

**Magnus  
Skörvald,  
Skegrie**

- Utan att följa intentionerna som funnits i många år med ringväg kring Trelleborgs stad vill man nu förstöra/riskera att förstöra riksintressen, landets bästa jordbruksmarker och även dricksvattnet för kommunens invånare. För att inte tala om väsentliga levnadsförändringar för boende på Söderslätt eller i Skegrie.
- Grön våg (samordning av trafiksignaler) genom Trelleborg hade avsevärt förbättrat för den trafik som ska ut, in eller igenom. Dålig planering tvingar all trafik till ett antal leder som är igenkorkade vid hög belastning.
- Att bygga den ringväg som varit planerad sedan länge hade också gjort sitt till redan nu, inte om en mansålder som det nya förslaget om ringväg (snarare borde det kallas förbifart) som finns i ÖP 2010.
- Mer information kring en del av den trafikmängd som legat som grund för det nya förslaget har framkommit på senare tid. Inget av detta talar för ett ökat behov. Långtgående planer finns på spårbunden persontrafik, detta minskar ytterligare behovet av hjulburna persontransporter.
- Genom bra planering kan industri som idag finns inne i tätorten flyttas ut och skapa möjlighet att utnyttja denna stora yta till bostäder.
- Den största miljövinsten vad avser hamnen borde ligga i att tvinga rederierna att använda sig av land-el då de angjort Trelleborgs hamn, inte att flytta utsläppen längre från centrum. Även detta hade fått effekt redan nu.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

**Annika och Jan  
Michelsen,  
Norra  
Torvängarna**

- Bestrider den del av översiktplanen som berör den yttre dragningen av den så kallade ringleden.
- Har sett fram emot och kämpat för att E6 ska byggas ut till motorväg. Vill dock inte ha en motorväg till på andra sidan huset som bara ligger 50-100 meter från huset. Kommunen offrar våra pengar, då husets värde minskar, vår hälsa, då avgaser är mycket farligt, vår trivsel, då buller kommer att höras hur det än blåser och våra drömmar då det goda livet den milsvida utsikten och charmen med den lilla byn mitt i naturen förstörs.
- Kommunen anser att hamnen är Trelleborgs själ och det utbyggnad en stark motivering till ringleden. En sådan stor

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

satsning på så lösa grunder är helt felaktig. EU satsar på miljövänligare transporter, Fehmarn-Bält-bron byggs, vilket kommer att underlätta miljövänligare transporter med tåg mellan Skandinavien och kontinenten. Att motivera en utbyggnad av hamnen innan den verkliga konkurrensen har kommit till är oansvarigt. Bygg en ringled enligt förslaget i ÖP 2002.

- Trelleborgs själ finns i jordbruksmarken och kulturvärdena på Söderslätt. Det finns en hel del insiktsfulla, visionära och omtänksamma formuleringar om hur betydelsefull miljön på landsbygden är i planen. Detta går stick i stäv med att dra en motorväg rakt igenom samma miljö.
- Skriver också på Naturskyddsföreningens yttrande till byggnadsnämnden 2009-01-05 "Vi anser vidare att ett ringvägsförslag så perifert som norr om Skegrie styckar sönder kulturlandskapet, tar i anspråk allför mycket högvärdig jordbruksmark, hotar vattenskyddsområden och skadar med naturvärden. Bullerstörningarna ökar och hörs över hela landskapet och bebyggelsen."
- Om hamnens flytt motiveras av att Trelleborgs kommun vill satsa på lyxigare sjönära boende intill hamnen och att hamnen därför måste maka på sig är intresset lokalt, vilket Vägverket också inser. Utbyggnaden av hamnen och utökad trafik till hamnen är en mycket osäker prognos. Förslaget om ringledens placering tar ingen hänsyn till Söderslätt's ovärderliga jordbruks- och kulturvärden. Snarare belyses att det finns en konflikt mellan att bevara och exploatera och motiveringen till att i detta fall exploatera kan inte anses vara tillräckliga.
- Det är djupt omoraliskt att bygga en motorväg på högklassig åkermark. Vägverkets riktlinjer (fyrstegsprincipen) pekar på att man i sista hand ska ta oexploaterad mark i anspråk för nya vägstrukturer. Ur miljömässig, lokal, nationell och global synvinkel finns inga hållbara skäl att ta så stora mängder mark i anspråk.
- Vems behov är det som nämns i planen angående ny dragning av ringled och vilka är barriärerna. Varför vill man ha ännu en barriär rakt igenom kommunen som skär av de gamla byarna från varandra och skapar onaturliga kontaktmöjligheter mellan dessa byar? Argumenten om oförändrad riktning och gena, naturliga transportsträckor är helt irrelevanta.
- Det finns redan en påbörjad ringled runt Trelleborg i närheten av staden, i redan exploaterat område. Bygg klart den!
- Trelleborgs översiktplan 2010 kan inte godkännas. Ringleden bör placeras enligt förslaget i ÖP 2002 och därmed också färdigställas så snart som möjligt.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

**Bjaerne Persson**

- Ringvägen: Det framlagda förslaget till ringväg är felaktigt

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

- då det förstör både boendemiljöer och kulturellt känsliga miljöer. Den förlängda sträcka som fordonen till och från hamnen får innebär en sammanlagd förlängning på upp emot 3000mil/dag. Ökningen av utsläpp av kolväten, kväveoxid, partiklar mm gör att vi får en ökning av cancerfall och lungrelaterade sjukdomar. Även den globala miljön påverkas.
- Förslag till ringväg är att det dras ungefär som i det ej antagna förslaget till ÖP 2006.
  - Truckcenter: Ett truckcenter för hamntrafiken etableras strax väster om Västra Ringvägen mellan den nya ringvägen och Hedvägen. För trafiken till hamnen grävs, inte borras, en tunnel mot hamnen. En grävd tunnel med två fält kostar ca 300 miljoner/km. Ringvägen blir med detta förslag kortare och kan göras betydligt smalare och med lägre standard än om all trafik till och från hamnen skulle gå här - ekonomisk vinst för både kommun och användare.
  - Alternativ är att nuvarande dragning av E6 behålls och att infarten till hamnen går ut i havet i en grävd tunnel söder om nuvarande infart.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

**Lena Björk  
Blixt och David  
Blixt, Östra  
Värlinge 102**

- Är mycket kritiska till förslaget på en yttre dragning av den så kallade ringvägen. Vägförslaget utgör ett rejält kliv bort från befintlig infrastruktur och redan exploaterade områden och kan knappast kallas för en ringväg.
- Sedan 2003 har kommunen sålt 130 tomter för nybyggnation i Skegrie. Investeringar har gjorts i hus och trädgårdar . Förslaget i ÖP 2010 innebär att Skegrie kommer att klämmas in mellan två motorvägar. Detta följer inte alls intentionerna i ÖP 2002. Frågan är hur lurade dessa nya husägare i Skegrie nu känner sig. Det vore djupt omoraliskt om kommunen håller fast vid förslaget på den yttre dragningen av den så kallade ringvägen.
- Trelleborg ska beakta Vägverkets fyrstegsprincip.
- Att plötsligt frångå befintlig vägstruktur och istället dra en ny motorväg tvärs över bygden nordöst om Skegrie och norr om Västra Tommarp är omoraliskt. Man ändrar de referensramar som människor på landsbygden har baserat sina husköp på. De som köper ett hus nära E6:an har redan före köpet tagit med i beräkningen att man kommer att bo granne med en stor väg. Det har inte de som köper hus på landsbygden och gjort ett aktivt val att komma bort från större trafikleder.
- Det krävs ganska mycket fantasi för att den så kallade ringvägen ur ett geometriskt perspektiv ska likna något som kan anses vara ringformat. Så varför kallas den ringväg. Språkbruket är detsamma som förr, vilket kan föranleda folk att tro att det handla om i stor sett samma gamla ringväg som kommunen pratat om i 20 år. Ett mer korrekt språkbruk; västra motorvägen (E6), östra motorvägen (föreslagna yttre dragningen) och ringvägen (de redan påbörjade/projekterade

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

vägsegment som ska avlasta bl a Hedvägen genom att bilda ett slags ringväg) hade ökat människors inblick i planerna och därmed ökat deras demokratiska möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.

- Det är självklart nödvändigt att ha ett långsiktigt tänkande i planarbetet för bebyggelsens och trafikens utveckling, men det vore önskvärt om kommunens tjänstemän och politiker kunde vara lite mer visionära än i befintligt förslag. Det är omöjligt att veta vilka förutsättningar som kommer att råda i Trelleborg, Skåne, Sverige, Europa och övriga världen om 40 år? Det är som att åka tillbaka till 1969 och försöka överblicka världshistoriens och mänsklighetens utveckling fram till idag. Hamnens framtid och ekonomi är oviss. Vad händer när Fehmarn-Bält-bron byggs? Hur påverkas trafiken om det byggs en tunnel mellan Helsingör och Helsingborg? Hur mycket av godstrafiken kommer i framtiden att gå via tåg jämfört med lastbil? Vilka politiska och ekonomiska styrmedel kommer att införas för att minska koldioxidutsläppen? Hur kommer klimathotet att påverka trafikutvecklingen, samhällsutvecklingen och Trelleborgs hamn? Dessa framtidsfrågor handlar inte bara om en enskild motorväg utan i ett mycket vidare perspektiv om vilka risker kommunpolitikerna ska ta med invånarnas skattepengar och hur Trelleborgs framtida miljösituation ska se ut?
- Utred möjligheterna med en nedsänkt väg med grönt tak och reningsanläggningar för avgaser, analysera möjligheterna med ökad godstrafik via tåg, utred potentialen att förbättra in- och utfarten till Trelleborg via väg 108, förbättra kollektivtrafiken till närliggande orter, våga gå i fronten och gör Trelleborg till en förebild för andra städer.
- Trelleborg är i akut behov av en ringväg och därför föreslås att man går tillbaka till ÖP 2002, i vilken en ringväg föreslås i nära anslutning till Trelleborg. Denna väg är till delar redan påbörjad, vilket innebär en möjlighet att börja lösa trafikproblemen inom en snar framtid. Inget hindrar Trelleborg från att fortsätta expandera utanför en ringväg.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

**Pernilla  
Bengtsson och  
Ben Williams,  
Björnhög,  
Hammarlöv**

- Bestrider den yttre dragningen av ringvägen och det omringande verksamhetsområdet.
- I samband med flytt till fastigheten gjordes grundlig efterforskning rörande exploatering i närområdet. Tillväxtområdena som fanns då för två år sedan var Skegrie och Västra Tommarp. Förslaget som presenteras i översiktsplanen omfattar ett verksamhetsområde som kommer att gränsa till trädgården och ligga ca 50 meter ifrån boningshuset. Planerad ringväg kommer att ligga 150 meter från huset. Förslaget påverkar oss och Sveriges riksintressen negativt
- Kulturmiljö: Hur kan kommunen bara fyra år efter ÖP 2002,

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

som inte inkräktade på kulturmiljöns zoner, tänka att Sveriges 6200 år gamla kultur inte längre är betydelsefullt för det lokala och nationella samhället? Ringvägen borde flyttas söderut för att minimera tillintetgörelsen av riksintresse för kulturmiljö. Ompositionering av ringvägen söderut skulle förhindra en permanent klyfta mellan byarna och fornlämningarna som definierar deras ursprung. Fornlämningarna och dess koppling med de historiska byarna bär upp det kulturella arvet för Trelleborgs stad och kommun och Sverige som ett rike.

- Åkermark: Hur kan man avsätta Söderslätt och Sveriges mest bördiga åkermark och ersätta den med asfalt när dagens framtidsvision istället borde vara att ta största möjliga långsiktiga hänsyn till klimatförändringarna och framtida mat till befolkningen? Exploateringsområdet bör flyttas söderut för att undvika förstörelse av klass 10 åkermark. Verksamhetsområdet, som är planerat runt om ringvägen, bör få sin utnämning ändrad från verksamhetsområde till skyddad jordbruksmark, vilket i längden kommer att gynna invånarna i kommunen. Om verksamhetsområden av denna storlek behövs, skall de omplaceras till områden som inte har klass 10 åkermark.
- Natur: Varför har kommunen valt att sätta vikten på några exklusivt utvalda byggnader på sjösidan till bekostnad av den estetiskt tilltalande karaktären av Trelleborgs stad, som för närvarande sitter på ett oförstört Söderslätt? Vilka åtgärder kommer kommunen att ta för att reducera och kompensera förstörelsen av naturvärdena, som kommer att ske vid byggandet av en stor motorväg och verksamhetsområde i ett ofördärvat jordbruksland? Förflyttning av ringvägen söderut kommer märkbart att reducera den visuella inverkan av den föreslagna ringvägen. Topologin söder om ringvägen visar att landskapet faller snabbt. Om ringvägen flyttas söderut kommer den inte att ligga på horisonten runt staden.
- Vatten: ÖP 2002 och de påföljande planerna 2005 och 2006, planerade för en placering av ringvägen söder om det yttre vattenskyddsområdet, vilket skulle undvika möjliga problem med föroreningar från läckor och farligt gods.
- Egenintresse: Det är i kommunens intresse att börja planera för människorna som för närvarande bor, arbetar och betalar skatt i kommunen. ÖP 2010 planerar för människor som inte bor här och för händelser eller planer som kanske aldrig kommer att ske. Hur kan man planera en fyrfilig motorväg för en framtida hamn som inte har varit i miljödomstol, inte har någon budgetplan och inte har byggnadslov?
- Yrkar på att den yttre dragningen av ringvägen ska avlägsnas ÖP 2010 på grund av ovissheten om dess framtida förekomst och att förslaget ignorerar de första tre stegen i Vägverkets fyrstegsprincip.
- Angelägna frågor inför framtiden: 1) vattentillgångar i det snabbt skiftande klimatet, 2) livsmedelsförsörjning i det

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

snabbt skiftande klimatet, 3) reducera koloxidutsläppen, 4) verklig förnybar energiproduktion.

- Resultatet av kommunens översiktsplan de kommande 40 åren: 1) ett verksamhetsområde och en fyrfilig ringväg för att transportera farligt gods nio kilometer över Sveriges mest effektiva grundvatten akvisfär, 2) en reduktion av Sveriges flexibilitet och kapacitet att odla grödor genom att bygga uteslutande på klass 10 åkermark, som i Sverige bara finns i Skåne 3) en fyrfilig motorväg som kommer att producera ett ökat koldioxidutsläpp, när den förlänger pendelavståndet, 4) utbyggnad av ett verksamhetsområde och en fyrfilig ringväg på klass 10 åkermark kommer att reducera Sveriges kapacitet att producera energi från biomassa. Till yttrandet bifogas två kartbilagor.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

**Nicolaj Stahnke,  
Skegrie 401**

- Bestrider ringvägen beskriven i Översiktsplan 2010.
- Under mötet på Skegrie skola den 12 november 2009, framkom, i överensstämmelse med informationen i Översiktsplanen 2010, att ringvägen som i ÖP 2002, kommer att förhindra Trelleborgs utveckling. Andra städer i både Danmark och Sverige utvecklas på båda sidor om en ringväg med såväl verksamheter såsom boende. Trelleborg är inte speciellt just på denna punkt och påståendet har ingen förankring i verkligheten. Det var ju trots allt inte en motorväg som man planerade för 2002.
- Kartbild över Århus, befolkning ca 300 000, Roskilde, befolkning ca 82 000 och Malmö, befolkning ca 290 000, bifogas yttrandet. Samtliga städer har inre ringvägar.
- Ser man till befolkningsutvecklingen i Trelleborg de senaste 60 åren, med speciell fokus på de sista 20, och förlänger kurvan, kommer Trelleborg att ha en befolkning på ca 57 000 år 2049. Det är en ökning på ca 37 % i förhållande till 2009. Trelleborg kan utan större problem utveckla sig med 37 % innanför ringvägen, planerad 2002. Det vill säga att planen kommer att hålla i minst 40 år, och den kommer dessutom inte att förhindra ytterligare utveckling därefter, om detta skulle vara nödvändigt. Karta bifogas yttrandet
- På debattmötet berättade en del av politikerna dessutom att man önskade integrera Skegrie och Västra Tommarp tätare med Trelleborg. Om de boende i Skegrie och Västra Tommarp, önskat vara en integrerad del av Trelleborg, hade de nog bosatt sig där istället.
- Om kommunen verkligen önskar göra något för de många boende i Skegrie och västra Tommarp, skulle de sörja för en bussförbindelse minst 2 gånger i timmen, så att de många föräldrarna kunde slippa de många transporter i bil, när deras barn skall till och från aktiviteter i Trelleborg, det skulle dessutom avlasta trafiken i Trelleborgs centrum.

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

- Slutsatsen av ovanstående bör vara, att kommunen aktualiserar ringvägsförslaget från 2002, och eliminerar den planlagda ringvägen från översiktsplanen 2010, eftersom den baseras på påhittade grunder, vilka vederlägges med ovanstående dokumentation.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

**Familj Johanna  
Skörvald,  
Skegrie**

- Sorgligt att man bara tänker på de som bor i Trelleborgs stad och inte på de som flyttat till landet för att slippa trafik och ha fria vyer.
- Familjen får motorväg på båda sidor om huset.
- Nu förstörs riksintressen, landets bästa jordbruksmark och dricksvattnet för kommunens invånare.
- Inget bra förslag, man bör tänka om.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

**Madeleine  
Brandin, Östra  
stranden 80**

- De goda tankarna kommer inte till uttryck i del 3.
- När man ser staden framför sig i tioårsintervall är ringvägen inte alls bra. Staden byggs ut efterhand och bebyggelse och vägar byggs ut tillsammans. Syftet bör vara att fördela trafiken inom staden och leda Gislöv/Smygetrafiken till Malmö norr om staden. Inte för att leda lastbilar till hamnen över en krystad lösning genom Dalköpingeån och Östra stranden.
- Ringvägen ska inte läggas som en barriär mellan staden och kulturlandskapet. Det ska vara en välkomnande infart och en ”normal” väg som ligger i anslutning till den bebyggelse den ska tjäna.
- Med en ringväg för lastbilar till hamnen och planerade industriområden i norr förloras den värdefulla kontakten mellan bostadsområden och slätt och byar.
- Hamnens utbyggnad styr hela staden och är inte längre positiv för stadsmiljön. Hamnen skärmar av och domineras av tung trafik. Med östlig trafikmatning blir det definitiva och förödande konsekvenser. Hamnen borde koncentreras till ytan istället för att byggas ut. Järnvägsgods borde prioriteras. Uppställningsplatser för trailers kunde finnas i ett läge på västra industriområdet.
- De skånska hamnarna borde samarbeta istället för att konkurrera så att trafiken kunde fördelas.
- Sjöstaden är inte en realistisk tanke, det tar flera decennier innan det kan bli något av. Maxi och Dux mm kan med fördel flyttas så att strandområdet kan öppnas för boende och promenadstråk. Mittelbron kan överbyggas så att människor kan gå över hamnens bilar och trafik och nå butiker, caféer och intressanta utsiktspunkter över hamnområdet.
- Avsnittet om centrum är bra skrivet och gestaltat.
- Utbyggnadsprincipen för Trelleborgs stad har inte getts en övertygande form på huvudkartan på sid 102.

## UTSTÄLLNINGSHANDLING

- Behandlingen av landsbygden och byarna är välavvägd.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Synpunkterna skall beaktas.*

### **Förslag till beslut**

Förslag till beslut om ändringar och justeringar inför utställning se särskild skrivelse.

Trelleborg 2009-12-18

Redaktionell justering 2010-01-14

Stefan Ferm  
Stadsbyggnadschef

Anna Terning  
Planarkitekt