



TRELLEBORGS
KOMMUN

ÖSTRA RINGVÄGEN OCH ÖSTRA HAMNINFARTEN

PL-2018-34

PLANPROGRAM SAMRÅDSREDOGÖRELSE 2019-01-23



Samfinansierat av EU

Transeuropeiska transportnätet (TEN-T)

TIDIGARE UTREDNINGAR

"Förstudie ringvägar runt centralorten Trelleborg" - Trelleborgs kommun 121221

"Västlig infart till Trelleborgs hamn" - Sweco 150204

"Infartsalternativ till Trelleborgs hamn" - WSP 160112

Utlåtande av Carl Johan Engström - Kvalitetsgranskning 160106

"Utredning av placering av norra delen av ringvägen" - WSP 170621

rapport incheckning/truckcenter - Norconsult 170621

"Vägalternativ till Trelleborgs hamn" - Tyrens 170615

MEDVERKANDE

Styrgrupp Kuststad 2025

Projektledningsgrupp Kuststad 2025

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Anders Bramme – Planarkitekt - Handläggare och författare till detta planprogram

Johan Pettersson – Miljöhandläggare

Emily Golrang – Planarkitekt – Handläggare för Business Center Trelleborg

Camilla Burén - Planarkitekt

Tekniska förvaltningen

Hans Lilja - Delprojektledare för ringvägen

Viktor Rosengren - Mark- och exploateringsavdelningen

Kommunledningsförvaltningen

- Hållbar utveckling

INNEHÅLL

Inledning	6
Nationella myndigheter	8
Regionala aktörer	13
Kommuner	14
Privatpersoner	18
Organisationer och föreningar	40
Företag	45
Politiska partier	48
Förvaltningar - Trelleborgs kommun	50

INLEDNING

INLEDNING

Syftet med planprogrammet är, att på ett övergripande sätt beskriva vad ringvägs- samt hamninfartsprojektet kan komma att innebära, samt på ett övergripande sätt beskriva dess konsekvenser. Planprogrammet är till skillnad från de efterföljande detaljplanerna inte juridiskt bindande och skall läsas mer som ett inriktningsdokument och anvisning för fortsatt arbete. Det kunskapsunderlag som ligger till grund för planprogrammet är till största del tidigare gjorda utredningar utförda av Tyréns samt WSP samt i viss mån Norconsult.

Planprogrammet, vilket alltså är frivilligt, och upp till kommunen att ta initiativ till arbetas fram i enlighet med plan- och bygglagen PBL, vilket bland annat innebär att ett samråd skall genomföras. Under samrådstiden har sakägare, allmänhet liksom förvaltningar och myndigheter haft möjlighet att ta del av, samt därefter lämna sina synpunkter på programmet och det projekt som föreslås. Efter samrådstidens utgång kompletteras planprogrammet i form av denna samrådsredogörelse med sikte på ett senare godkännande i politisk instans. Samrådet har pågått under sommaren 2018 (180604-180831) och ett godkännande beräknas till våren 2019.

Samrådsmötet hölls på Parken i Trelleborg, onsdagen den 13 juni 2018. Under mötet presenterades förslaget till planprogram, miljökonsekvensbeskrivningen samt det övergripande stadsutvecklingsprojektet Kuststad 2025 i korthet. Därefter kunde deltagarna diskutera, ställa frågor och lämna synpunkter vid olika stationer uppdelade utifrån ämne (som till exempel trafik, natur och kultur samt fastighetsfrågor). Vid mötet deltog representanter för Trelleborgs kommun från olika förvaltningar samt externa konsulter (bland annat författaren av miljökonsekvensbeskrivningen). Mötet pågick under 2,5 timmar och totalt deltog ungefär 250-300 personer.

Mötet var öppet för allmänheten och hade annonserats i lokalpressen samt på kommunens hemsida. Dessutom

fick närboende, ledningsägare, myndigheter, föreningar och organisationer en personlig inbjudan via post. Totalt skickades 492 inbjudningar ut.

Under samrådstiden har 59 yttranden inkommit, varav: 5 st från olika myndigheter och kommuner. 7 st från kommunala förvaltningar och nämnder. 5 från privata företag och aktörer. 36 yttranden har inkommit från privatpersoner och närboende. 2 politiska partier har haft synpunkter, och slutligen 4 föreningar.

Yttrandena har strukturerats utifrån vem som har framfört synpunkterna. Målsättningen har varit att varje yttrande skall besvaras för sig. Läsaren bör vara införstådd med att det mycket komplexa arbetet med den Östra ringvägen samt den Östra hamninfarten pågår i skrivande stund och att mer detaljerade frågor inte kan besvaras i detta tidiga skede, det skulle bara skapa förvirring. Likaså bör man som läsare vara medveten om att frågor endast besvaras utifrån planprogrammets förutsättningar och ramar. Mer övergripande frågor - som till exempel nödvändigheten av en hamn i Trelleborg, hamnens läge eller gränsdragningen mellan översiktsplan och fördjupad översiktsplan är inte besvarade i detta forum. Inte heller kan frågor som rör mer detaljerade ämnen som trafiksäkerheten på väg 9 utanför planområdet diskuteras i detta arbete.

Läsaren kommer flera gånger märka att hänvisningar ofta görs till kommande arbete och processer, till exempel detaljplaner eller den fördjupade översiktsplanen. Detta görs inte av bekvämlighet utan helt enkelt därför att svaret på frågan arbetas det med för fullt och något svar därför inte går att ge i nuläget. Både detaljplan och fördjupad översiktsplan är komplicerade processer och utredningsbaserade. Och det är alltså i arbetet med dessa grunden för ringväg och hamninfarts läggs. Planprogrammet visar mer en färdriktning – och är en allmän introduktion.

Många av de inkomna yttrandena berör liknande frågeställningar. Av den anledningen kan man ibland finna mer utvecklade svar, ibland hänvisningar. Läsaren bör därför läsa hela samrådsredogörelsen för att finna relevant svar på just sin fråga.

Inkomna yttranden är kopierade som de är utan textredigeringar. I några av yttrandena ingår bilagor. Dessa är inte med i denna samrådsredogörelse men finns att tillgå i de inskickade yttrandena.

INKOMNA YTTRAN DEN

INKOMNA YTTRANDE OM PLANPROGRAM FÖR ÖSTRA RINGVÄGEN OCH ÖSTRA HAMNINFARTEN, TRELLEBORGS KOMMUN

NATIONELLA MYNDIGHETER

LÄNSSTYRELSEN

Redogörelse för ärendet

Trelleborgs kommun har översänt planprogram för Östra ringvägen och Östra hamninfarten till Länsstyrelsen för yttrande. I detta samrådsyttrande hänvisas till förslaget som "programmet". Enligt Plan- och bygglagen (2010:900) (fortsättningsvis i texten PBL) S kap. 10 § kan kommunen ange mål och utgångspunkter för planarbetet i ett särskilt program. Det finns inte något formellt krav på att ett program ska tas fram utan det är kommunen själv som avgör om det behövs. För ett program gäller samma regler för samråd som när ett detaljplaneförslag tas fram.

Syftet med programmet är att redovisa de övergripande förutsättningarna för och konsekvenserna av en ny ringväg nordost om Trelleborgs stad som leder ner till hamnens planerade nya östliga läge. Enligt handlingarna är även syftet att programmet ska utgöra underlag för två detaljplaner. Programmet omfattar Östra ringvägen, Östra hamninfarten och en ny incheckningsyta för Trelleborgs hamn. Programmet ska även vara ett underlag för dialog med bland annat närboende, berörda fastighetsägare, Länsstyrelsen och Trafikverket.

Trelleborgs hamn har ett stort expansionsbehov som en följd av ökade godsmängder framförallt med lastbil och i och med det ställs även högre krav på att den interna hamnlogistiken. Ringvägen förväntas förbättra transporter till och från hamnen och syftet med den föreslagna incheckningsytan är att förbättra den interna logistiken i hamnområdet. Den cirka fem kilometer långa Östra ringvägen planeras på jordbruksmark och

sträcker sig från rondellen vid väg 108 i norra delen av Trelleborg fram till väg 9 i söder. Den Östra hamninfarten är avsedd endast för trafik till hamnen och är cirka en kilometer lång. Infarten går från väg 9 ned till hamnområdet parallellt med Trelleborgsbanan genom detaljplanelagt område. Incheckningsytan är föreslagen öster om Trelleborgs stad vid väg 9 på ett område som idag är planlagt som industrimark.

Den Östra ringvägen förväntas leda om genomfartstrafiken på väg 9 och transporter till och från hamnen utanför staden via Maglarpsrondellen på E6/E22, Hedvägen och Västra ringvägen. Hamnen flyttar österut för att kunna ta emot längre fartyg och utöka kapaciteten. Utbyggnaden omfattar inte någon lösning för incheckningen, eftersom denna har förutsatts ligga utanför det nya östra hamnområdet. Kommunen planerar en ny stadsdel (Sjöstaden) på den mark som hamnen lämnar och enligt kommunens uppfattning är en stadsutbyggnad inte möjlig om den västra hamninfarten inte stängs.

Till programmet har kommunen upprättat en miljökonsekvensbeskrivning, MKB. I Fördjupning av Översiktsplanen för Trelleborgs Stad 2025 från år 2014 redovisas en ringvägskorridor delvis i en annan sträckning än i programmet. Länsstyrelsen framför i sitt granskningsyttrande daterat 2014-03-20 att kommunen inte kunnat visa på ett behov av Östra ringvägen inklusive hamninfart från öster och detta ställningstagande kvarstår även i Länsstyrelsens sammanfattande redogörelse, daterad 2017-06-06, inför Trelleborgs kommuns beslut om Översiktsplanens aktualitet.

Länsstyrelsens övergripande synpunkter

Enligt 2 kap. 2 § PBL ska mark- och vattenområden användas för det ändamål som områdena är mest

lämpade med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov.

Länsstyrelsen anser att kommunen har gjort ett ambitiöst arbete med underliggande utredningar till programmet samt genom att redan i programskedet ta fram en MKB. Länsstyrelsen konstaterar samtidigt att det finns utmaningar på övergripande nivå som utgör viktiga förutsättningar för planförslaget.

Länsstyrelsen anser inte att programmet utgör tillräckligt underlag för att kunna bedöma om ringvägen och incheckningens östliga läge är nödvändiga för att klara hamnens logistik, då alternativa lösningar inte tillräckligt redovisas. Länsstyrelsen anser inte heller att kommunen har kunnat visa att den barriär som den västra hamninfarten innebär är ett sådant hinder att en stadsutveckling i de västra delarna av hamnen inte är möjliga att genomföra. Eller att barriären inte är möjlig att överbygga.

Länsstyrelsen framförde i den sammanfattande redogörelsen inför Trelleborgs kommuns beslut om Översiktsplanens aktualitet att Länsstyrelsen och Trafikverket under lång tid har ifrågasatt kommunens planer på en ny ringväg. Ringvägen har inte utretts enligt den gängse planeringsprocessen med en förberedande studie (åtgärdsvalsstudie) där kommunen först blivit överens med staten om problem- och målbeskrivning samt sedan enligt fyrstegsprincipen prövat alternativa åtgärder.

Fyrstegsprincipen som idag utgör grunden för statens planering av infrastruktur åtgärder innebär att åtgärder i första hand bör göras för att utveckla och förbättra befintlig infrastruktur. Ett sådant förhållningssätt, i jämförelse med att planera och bygga helt ny

infrastruktur, visar ofta på hög samhällsnytta och har till syfte att leda fram till de mest lämpliga åtgärderna med minst negativ påverkan. Det behöver utredas hur en utvecklad befintlig hamnanslutning kan se ut som möter både hamnens transportbehov, stadens utvecklingsmöjligheter och som svarar mot de krav som lagstiftningen ställer på planering av infrastruktur. Trafikverket och kommunen planerar att genomföra en sådan utredning vilket Länsstyrelsen anser mycket positivt. Vidare planering av en östlig ringväg och hamnanslutning bör invänta denna utredning.

Länsstyrelsen vill även framföra att de föreslagna åtgärderna i Programmet kan leda till längre väg för godstransporter och genomgående trafik, risk för överflyttning av godstrafik från E6 till väg 108 samt tillkommande eller flyttade buller- och barriäreffekter.

Länsstyrelsens formella synpunkter

Följande synpunkter har koppling till Länsstyrelsens prövningsgrunder enligt 11 kap. PBL.

Programmets övergripande karaktär gör att Länsstyrelsen kan behöva återkomma med synpunkter i ett senare skede när mer detaljerad information finns. Länsstyrelsen förutsätter att kommunen i ett fortsatt planarbete följer upp och säkerställer sådana åtgärder som krävs för att säkerställa markens lämplighet, utifrån bland annat risk för översvämning och hälsa/säkerhet. Länsstyrelsen vill även uppmuntra kommunen att föra en dialog med Trafikverket eftersom planförslaget innebär åtgärder och påverkan på det statliga väg- och järnvägsnätet.

Riksintresse för yrkesfisket (3 kap. 5 § MB)

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att åtgärderna som föreslås i programmet kan påverka riksintresse fiske vilket måste hanteras i eventuella kommande planer.

Riksintresse för kulturmiljövården (3 kap. 6 § MB)

Programområdet berör kulturmiljöer i form av riksintressen för kulturmiljövården, fornlämningar och

fornlämningslandskap samt skyddade kyrkomiljöer. Under arbetet med programmet har en dialog förts med Länsstyrelsen om såväl de arkeologiska frågorna som inverkan på kulturlandskapet i övrigt. Konsekvenserna av planen beskrivs i den MKB som tagits fram. Länsstyrelsen delar i stort de slutsatser som dras i miljökonsekvensbeskrivningen om graden av inverkan på kulturmiljön.

Riksintresset Fuglie - Mellangrevie berörs endast perifert och programmet innebär ingen mer omfattande negativ inverkan. Avseende Gylle - Dalköpinge berörs de utpekade fornlämningarna Jättegraven och Karlgedösen av programmet, men med rätt anpassning av sträckning och utformning bör skada på fornlämningarna och deras närmiljö kunna undvikas. Även i övrigt bör programmet kunna genomföras under förutsättning att kulturmiljön även fortsättningsvis behandlas som en viktig aspekt i arbetet och att insatser görs för att minimera negativ inverkan.

Riksintresse för friluftslivet (3 kap. 6 § MB)

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att inom området finns riksintresse friluftsliv som måste hanteras i eventuella kommande planer.

Riksintresse anläggningar för kommunikation - väg, järnväg och hamn (3 kap. 8 § MB)

Programmet redovisar i liten utsträckning konsekvenserna för riksintresse kommunikationer vilket innebär att det inte finns tillräckligt för Länsstyrelsen att ta ställning till i det här skedet. Kommunen uppger även i programmet att den fortsatta processen ska visa hur riksintressena ska tillgodoses. Länsstyrelsen vill dock påpeka att en Östra ringväg kan påverka Trelleborgsbanans utvecklingsmöjligheter med exempelvis dubbelspår och riksintresse hamn kan bland annat påverkas av den längre vägen för godstransporter.

Trafikverket beslutade den 1 februari 2017 (ärendenummer TRV 2017/13312) att dra tillbaka utpekande av E6 Ringled Trelleborg som riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Länsstyrelsen anser att Tra-

fikverkets beslut innebär ytterligare en tydlig markering att staten anser att nuvarande väg E6 uppfyller den riksintressanta funktionen av kommunikation till Trelleborg som anslutning till Trelleborgs hamn som riksintresse och att det därför inte finns några planer att ändra riksintresset.

Kommunen framför i programmet att kommunens målsättningar är att Östra och Västra ringvägen ska överta riksintresseanspråket från väg E6/E22 mellan Trelleborgs hamn och Maglarpsrondellen. Länsstyrelsen vill i detta sammanhang framföra att för att det ska vara aktuellt för Trafikverket som riksintressemyndighet att ompröva riksintresset behöver den nya lösningen ha kommit till stånd samt innebära en bättre funktion än den befintliga.

Riksintresse för kustzonen (4 kap. 4 § MB)

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att inom området finns riksintresse kustzon som måste hanteras i eventuella kommande planer.

Risk för översvämning och vattenhantering

Länsstyrelsen anser att det är bra att kommunen redan i programskedet har identifierat ett antal platser med större risker vid skyfall, havsnivåhöjning och höjda temperaturer samt att även ett resonemang kring ett framtida klimat framhålls. Det är även positivt att programmet tar upp behovet av att säkra ytor för kustskydd genom detaljplaner.

Programmet föreslår en vägsträckning som kan påverka både grund- och ytvatten samt även ett vatten-skyddsområde. Det är viktigt att framtida planprocesser tydligt visar på risker och hantering kring dessa frågor. Vatten- och klimatanpassningsrelaterade frågor kommer att behöva bedömas i följande planprocesser.

Strandskydd

Länsstyrelsen vill erinra om att i strandområden där strandskydd tidigare upphävts, inträder strandskydd när bland annat äldre detaljplaner upphävs. I de fall

en ny detaljplan tas fram och strandskyddsområdena berörs, kan strandskyddet upphävas inom ramen för detaljplanen. Förutsättningen för ett upphävande är att det finns särskilda skäl, enligt 7 kap. 18§ MB, och att intresset som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset.

Länsstyrelsen vill även erinra om att prövningen gällande både strandskydds- och biotopskyddsbestämmelserna, avseende byggande av allmän väg enligt en fastställd vägplan enligt väglagen, kan ske inom ramen för vägplanen enligt 7 kap. 11 a § samt 7 kap. 16 § MB.

Hälsa och säkerhet

Buller och risker

Länsstyrelsen kan inte kommentera bullerfrågan då det inte finns tillräckligt med underlag i handlingarna. Vårt att framhålla är att i bestämmelserna för detaljplanen för rättsmedicinskt centrum DP 183 står att vårdtagare ska ha tillgång till uteplats som uppfyller ljudklass C (ekvivalent 55 (IBA / max 70 dBA).

Risker — väg, farligt gods mm

Länsstyrelsen kan inte kommentera riskfrågan då det inte finns tillräckligt med underlag i handlingarna. I det fortsatta arbetet måste dock hänsyn tas till att ringvägen innebär sannolikt försämrade trafiksäkerhet genom väsentligt fler korsningspunkter jämfört med dagens vägdragning.

Förorenad mark

Länsstyrelsen kan inte kommentera förorenad mark då det inte finns tillräckligt med underlag i handlingarna.

Länsstyrelsens övriga synpunkter

Nationella klimat och energimål

Det ligger i Länsstyrelsens uppdrag att särskilt verka för ett ökat genomslag av de nationella klimat- och energimålen inom den lokala och regionala samhällsplaneringen. En ringväg runt staden innebär en längre väg för genomgående trafik och den trafik som har

hamnen som målpunkt. I programmet redogörs inte för hur mycket längre sträckan blir och därmed inte tydligt vilka effekter och konsekvenser detta kan leda till.

Länsstyrelsen anser dock att det är positivt att programmet redogör för att en Östra ringväg kommer att leda till förändrade trafikmönster i Trelleborg och eftersom det finns risk för inducerad trafik behöver kommunen då vidta åtgärder som kan begränsa bilresandet främst i staden.

Miljöbedömning

Kommunen har fattat ett beslut om att åtgärderna i programmet är av sådan karaktär att det ska antas medföra en betydande miljöpåverkan och en MKB ska tas fram. Av 6 kap. 1 § Miljöbalken (MB) framgår vad en strategisk miljöbedömning ska innehålla.

Miljökonsekvensbeskrivningen är ett levande dokument under hela planarbetet och bör som sådan också kunna påverka planarbetet fram till antagandet. En väl genomförd MKB kan fungera som process-verktyg och stöd vid kommunens planläggning.

Enligt miljöbalken avses med miljöeffekter i miljöbedömningar de direkta eller indirekta effekter som är positiva eller negativa, som är tillfälliga eller bestående, som är kumulativa eller inte kumulativa och som uppstår på kort, medellång eller lång sikt. Länsstyrelsen anser att för att kunna beskriva konsekvenserna för en ny ringväg runt staden bör Hedvägen och Västra ringvägen mer konsekvent ingå i beskrivningen då både genomfartstrafiken och trafiken till hamnen planeras ledas om på dessa vägar. Detta gäller framförallt trafikens påverkan på buller, risk och klimat samt redovisningen av behov av skadeförebyggande åtgärder. Trafiken till hamnen kan komma att välja väg 108 framför E6/E22 och även denna konsekvens av en ny ringväg bör beskrivas.

Miljöbedömningen bör även omfatta att en Östra ringväg även kan komma att leda till förändrade trafik-

mönster i Trelleborg och vilka konsekvenser det kan leda till när det gäller ökat buller och ökad barriäreffekt på andra gator i staden. En ringväg ger även större incitament för bebyggelseutbredning och effekterna av och behov av förebyggande åtgärder för detta bör även beskrivas.

Länsstyrelsen efterfrågar en trafikprognos för nollalternativet år 2035 för att på ett adekvat sätt kunna belysa nollalternativets konsekvenser. Länsstyrelsen saknar även uppgift i handlingen om hur mycket längre vägen till hamnen blir i de två programförslagen jämfört med nollalternativet vilket bör vara relevant för att kunna bedöma konsekvenserna på bland annat klimatpåverkan och riksintresse hamn. Länsstyrelsen efterlyser även en mer utvecklad förklaring till varför en placering av incheckningsytan i västra Trelleborg har valts bort.

Biotopskydd/Skyddade arter etc.

Om kommunen väljer att gå vidare med detaljplaner bör uppmärksammas att kommande detaljplaneområden kan komma att beröra arter som är skyddade enligt artskyddsförordningen samt biotopskyddsområden.

Länsstyrelsen anser det angeläget att de skyddade biotopskyddsområden i första hand skyddas genom planbestämmelser. Länsstyrelsen får, om det finns särskilda skäl i det enskilda fallet, medge undantag från förbuden i biotopskyddsbestämmelserna. Om särskilda skäl föreligger att medge dispens, kan kompensationsåtgärder som innebär att olika biotoper nyskapas i viss mån utgöra ersättning för den biotop som skadas av åtgärden.

När det gäller artskyddsförordningen vill Länsstyrelsen erinra om att utrymmet att lämna dispens från förbuden är begränsat. Kommunen bör i första hand undvika att skyddade arter berörs av eventuella kommande detaljplaner.

Länsstyrelsen anser det angeläget att natur- och

friluftslivsvärden samt områden inklusive skyddade växt- och djurarter inom eventuella kommande detaljplaner i först hand skyddas genom planbestämmelser. I de fall dispensansökningar behöver göras är det lämpligt att dessa görs på ett tidigt stadium ifall genomförandet av planerna är beroende av att dispenser beviljas.

Vattenverksamhet

Vattenverksamheter är generellt tillståndspliktiga, men kan i vissa fall vara anmälningspliktiga. Länsstyrelsen upplyser om att grundvattensänkning, både temporär och permanent, är tillståndspliktig enligt 11 kap. MB.

Vattenverksamheter handläggs av Länsstyrelsens Vattenenhet.

Fornlämningar

I ett tidigare skede har en korridor för ringvägen och logistik- och truckcenter utretts arkeologiskt. Det identifierades då 18 olika områden som innehöll kända fornlämningar och/eller där risken för fornlämning under mark bedömdes som stor. En del av dessa i den norra delen har gått vidare till en arkeologisk utredning steg 2.

I den östra delen har tidigare planförslag dragit ringvägen ca 25 m från en stenkammargrav, en dös i östra Trelleborg. Detta förslag accepterades inte av Länsstyrelsen då det fanns flera megalitgravar i området, och att detta ansågs bevarandevärt. I det nya förslaget går ringvägen minst 130 m väster om stenkammargraven, vilket ur arkeologisk synpunkt är ett bättre läge.

Det planerade logistik- och truckcentret berör två av de utredda områdena, område 3 och 4. Strax norr därom berörs område 6 av ringvägen. Dessa delar behöver gå vidare till en arkeologisk utredning steg-2, om de exploateras. Ytterligare norrut, nordnordost om rättspsykiatriskt centrum kommer ringvägen att beröra område 9. I detta område har en arkeologisk utredning steg-2 genomförts och det behöver genomföras

en arkeologisk förundersökning som nästa steg. Länsstyrelsen vill upplysa om att eventuella tillfälliga markanspråk också kräver arkeologiska utredningar. Tillstånd för arkeologiska utredningar hanteras av Länsstyrelsens Kulturmiljöenhet.

Länsstyrelsens bedömning

I eventuella följande detaljplanprocesser finns ett flertal frågor som inte är utredda tillräckligt varför plan-förslagen kan komma att prövas utifrån 11 kap. 10-11 §§ PBL.

Dessa frågor gäller

- riksintresse enligt 3 eller 4 kap. MB,
- miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap. MB,
- strandskydd enligt 7 kap. MB och/eller
- människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Kommunens kommentarer:

Kommunen menar att ett västligt infartsalternativ, oavsett utformning på ett allvarligt sätt försvårar för att utveckla bostäder i de frigjorda ytorna i hamnen. Det är på grund av dessa oundvikliga barriäreffekter som kommunen verkar för en östlig infart. Kommunens avsikt är att förtydliga detta, både i problemformuleringen samt i argumenten och lösningar för en infart-truck- och incheckningsalternativ från öster.

I de fortsatta planprocesserna (detaljplanerna men främst i den aktualiserade fördjupade översiktsplanen) avser kommunen att visa att berörda riksintressen säkerställs och särskilt fokus kommer att läggas på riksintresse för kommunikationer. Bland annat kommer frågan om hur utrymme säkras för ett andra spår utmed Kontinentalbanan ska kunna komma tillstånd i framtiden att hanteras liksom hur ringvägsalternativet totalt sett leder till en mer funktionell transportlösning för godstrafiken än dagens situation.

Även andra frågor som lyfts av länsstyrelsen kommer att hanteras, inklusive miljö kvalitetsnormer, strand-skydd och frågor som rör människors hälsa eller sä-

kerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Utöver detta kommer kommunen visa - både myndigheter och andra vad kommunen avser med Sjöstaden. Alltså vilket innehåll kommunen tänker sig, stadsrumskopplingar, kontakt med havet samt antal möjliggjorda bostäder på återlämnade ytor.

Trelleborgs kommun medverkar till att det västliga infartsalternativet belyses som en del i de alternativa lösningar som alltid bör föregå fortsatt arbete. Processen med ringvägen har, om man blickar bakåt, präglats av en mängd utredningar av alternativa lösningar. Utgångspunkten, utifrån kommunens synsätt, har varit att hamntrafiken utgör en barriär som hämmar en god och en absolut nödvändig stadsutveckling. Kommunen kommer i arbetet med den fördjupade översiktsplanen invänta samt ta del av den västliga infartsutredningen. Den utredningen gör kommunen tillsammans med Trafikverket

Trelleborgs kommun vill i detta sammanhang påminna om att Trelleborgs hamn har blivit beviljad en EU-finansiering avseende utredandet i pågående projekt, med godkännande av både Trafikverket och Näringsdepartementet. Av det skälet är det viktigt att upprätthålla förtroendet gentemot EU. Särskilt med tanke på framtida eventuella ansökningar om delfinansiering vid själva genomförandet.

I det kommande arbetet kommer kommunen presentera hur eventuella överflyttningseffekter kan hanteras. Utredningar som belyser detta pågår för närvarande. I bland annat dessa frågor kommer kommunen initiera ett samråd både med Svedala kommun samt Trafikverket. Kommunen har önskat, och också framfört till Trafikverket en önskan om dialog. Trafikverket hänvisar dock till det kommande arbetet med en västlig infart.

De övriga frågorna som länsstyrelsen anger kommer kommunen belysa dels i detaljplanerna, dels i den för-

djupade översiktsplanen. Vid sidan om detta kommer arbetet i miljökonsekvensbeskrivningen ge kommunen värdefull kunskap – kunskap som är vägledande för det fortsatta arbetet med ringväg- och hamninfartsprojektet.

Utöver detta avser kommunen göra en så kallad "frivillig miljöprövning" vilket innebär att flera frågor med betydande miljöpåverkan kommer att prövas i form av en separat miljöprövning. Den ansökan kommer att lämnas in till Mark- och miljödomstolen senare i processen.

TRAFIKVERKET

Gällande planprogrammets redovisning av konsekvenser för riksintresse kommunikationer så finns det litet för Trafikverket att ta ställning till. Det uppges istället att kommunen i den fortsatta processen ska visa hur riksintressena ska tillgodoses.

Negativa konsekvenser och risker som en följd av planprogrammet som Trafikverket kan se är:

- Längre resväg för godstransporter
- Överflyttning av godstrafik från E6 till väg 108
- Tillkommande buller- och barriäreffekter
- Påverkan på Trelleborgsbansans utvecklingsmöjligheter med bl.a. dubbelspår
- Östra ringvägens samhällsekonomiska lönsamhet

Angående det sistnämnda är det ett faktum att alternativet med en östlig ringväg samt hamnin fart utgör ett tekniskt komplicerat vägbygge med flera planskilda korsningar, inklusive med Trelleborgsbanan. Höga investerings- samt framtida drift- och underhållskostnader måste ställas mot den beskrivna nyttan. Härvid har Trafikverket under lång tid upprepat sin kritik mot den planeringsmetodik som kommunen tillämpat. Fyrstegsprincipen som idag utgör grunden för statens planering av infrastrukturåtgärder innebär att åtgärder i första hand bör göras för att utveckla och förbättra

befintlig infrastruktur. Ett sådant förhållningssätt, i jämförelse med att planera och bygga helt ny infrastruktur visar ofta på hög samhällsnytta, och leder dessutom många gånger fram till de mest lämpliga åtgärderna med minst negativ miljöpåverkan.

Det behöver utredas hur en utvecklad befintlig hamnanslutning kan se ut som möter både hamnens transportbehov, stadens utvecklingsmöjligheter och som svarar mot de krav som vår lagstiftning ställer på planering av infrastruktur. Arbeta pågår med att starta upp en sådan utredning och Trafikverkets förhoppning är att denna utredning får föregå vidare planering för en östlig ringväg och hamnanslutning.

Kommunens kommentarer:

Inom ramen för de fortsatta processerna avser kommunen att visa att de frågor som Trafikverket lyfter upp kommer att hanteras. Bland annat kan nämnas att åtgärder för att undvika överflyttning av godstrafik från E6 till väg 108 utreds liksom hur bullerriktvärden kan innehållas och barriäreffekter i viss mån överbryggas. Vidare avser kommunen, i arbetet med den fördjupade översiktsplanen, visa hur utrymme säkras för ett andra spår utmed Kontinentalbanan. Liksom för framtiden visa hur ringvägsalternativet totalt sett leder till en mer funktionell lösning för godstrafiken samt stadsbyggandet än dagens situation. Kommunen har också för avsikt att låta göra en samhällsekonomisk analys.

LANTMÄTERIET

Lantmäterimyndigheten har tagit del av förslaget till planprogram. Någon fullständig genomgång av förslaget har inte skett. Genomgången har främst varit inriktad på genomförandefrågor.

Lantmäterimyndigheten noterar att kommunen är medveten om att många frågor kring fastighetsförhållandena återstår att lösa, dels hur befintliga fastigheter och rättigheter påverkas och dels att oklara fastighetsförhållanden måste utredas. Dessa frågor bör

utredas mer detaljerat i samband med framtagande av nya detaljplaner, då bör man även ha en plan för vem som ska ansvara för och bekosta lantmåteriförändringar.

Fastighetsbildningsåtgärder såsom marköverföringar och omprövningar av rättigheter (exempelvis ledningsrätt och gemensamhetsanläggning) är i regel beroende av att detaljplaner har vunnit laga kraft. Utredningar och fastighetsbestämningsåtgärder kan däremot, ibland med fördel, utföras innan eller parallellt med detaljplanearbetet.

Kommunens kommentarer:

Frågor kopplade till fastighetsärenden kommer initialt att utredas i samband med detaljplanens process. I samband med framtagande av grundkarta, analys av fastighetsgränser tillförlitlighet samt fastighetsförteckning kommer ägandefrågorna utredas. Likaså kommer oklara fastighetsgränser identifieras. Om det anses relevant kommer fastighetsbestämningar göras i klargörande syfte samt som grund för eventuell inlösen eller ersättning.

REGIONALA AKTÖRER

REGION SKÅNE

Region Skåne har mottagit rubricerad samrådshandling för synpunkter,

Planprogrammets syfte är att ge en helhetsbild av projektet, dess förutsättningar och konsekvenser, som ett inledande arbete inför kommande detaljplaner. Ett annat syfte med planprogrammet är att bjuda in till en dialog kring projektet i form av ett samråd.

Region Skånes synpunkter

Planprogrammet för Östra ringvägen och Östra hamninfarten tar upp ett komplicerat planeringsproblem som kan ses ur många aspekter. Region Skåne ser att en flytt av tillfarten till hamnen gör det enklare att utveckla staden mot vattnet och bygga en ny attraktiv stadsdel i Trelleborg. I ett regionalt perspektiv är det viktigt med ett ökat bostadsbyggande och det är också viktigt att Trelleborg utvecklar sin roll som regional kärna.

Region Skåne skulle vilja se ett tydligare resonemang om hur det regionala trafikflödet påverkas av Östra ringvägen. I förslaget kopplas den föreslagna vägen samman med Västra ringvägen för att utgöra en ny tillfart till hamnen, men den leder också till andra vägar så som exempelvis riksväg 108. Ur ett regionalt perspektiv är det viktigt att trafiksystemet ses som en helhet.

Region Skåne vill också påminna om att Östra ringvägen i Trelleborg inte finns med som investeringsobjekt varken i den beslutade nationella infrastrukturplanen eller i den föreslagna regionala infra-strukturplanen.

Det är troligt att byggandet av en östlig ringväg kommer att öka biltrafiken. Region Skåne ser dock också att en östlig infart kan komma att minska biltrafiken i

centrala delarna av Trelleborg och på så sätt kunna ge fördelar för andra trafikslag såsom gång, cykel och kollektivtrafik.

För Region Skånes del är det viktigt att tillfartslederna till hamnen fungerar väl både för Skånes del, men också ur ett nationellt perspektiv. I detta sammanhang vill Region Skåne ifrågasätta om alla alternativa tillfarter till hamnen har utretts. Trelleborg deltar i det pågående projektet "Tillgänglighet till Skånes hamnar" som just fokuserar på detta. Region Skåne ser gärna att plan-programmet tydligare knyter an till denna utredning.

Planprogrammet tar inte upp den påverkan som en ökad digitalisering kan få på framför allt incheckning, liksom vilken betydelse som självkörande fordon kan få för behov av uppställning. I plan-programmet finns stora markområden avsatta för incheckning och uppställning ur dagens perspektiv. Region Skåne ser att det hade varit intressant med en belysning också ur ett framtidsperspektiv med ändrade förutsättningar.

Enligt förslaget i planprogrammet kommer Rättspsykiatriskt centrum ligga mellan Östra ringleden och järnvägen och Rättspsykiatriskt centrum blir omringat av trafikleder. Det innebär risker för att verksamheten blir buller-störd och svårigheter för Rättspsykiatriskt centrum att eventuellt expandera sin verksamhet. Det kommer därför att vara viktigt att dessa frågor tas upp i den efterföljande detalj-planeringen i samarbete med Rättspsykiatriskt centrum.

I handläggningen av detta ärende har Regionfastigheter genom enheten för fastighetsutveckling, Skånetrafiken samt avdelningen för regional utveckling genom enheten för samhällsplanering deltagit. Beslut fattas med stöd av regionala utvecklingsnämndens beslut 2015-03-13 § 45.

Kommunens kommentarer:

Det är som Region Skåne menar, utifrån rollen som regional kärna som Trelleborgs kommun inser, och vill se till hamnens möjligheter att utvecklas. Och samtidigt verka för Trelleborg som en attraktiv bostadsort. Det är dessa två syften som driver kommunen i detta arbete. Trelleborgs kommun utreder nuvarande trafikströmmar utmed väg 108, och speglar dessa mot hur situationen kan se ut om hamntrafiken leds runt staden, väl medveten om väg 108:s närvaro och eventuell omledning av trafik mot denna länsväg. Trelleborgs kommun utreder även hur kapaciteten på ringvägen kan optimeras, korsningspunkter kan utformas för att ringvägen skall förbli det mest attraktiva valet för fortsatt trafik mot E6/E22. Detta gäller i synnerhet den tunga hamntrafiken. Det kan, som utredningar hittills har visat – göras på fler olika sätt.

Det västliga alternativet har, åtminstone i tidigare utredningar som kommunen gjort avvisats till förmån för det östliga alternativet. Både för infart samt för läge av incheckning samt truckcenter. I det östliga alternativet, i och med det befintliga industrispåret möjliggörs även för en sk "intermodal hub" alltså en effektiv omlastningscentral för de olika transportsätten. Den möjligheten finns inte i det västra alternativet. Kommunen bejaktar ökade godstransporter på järnäg, och vill på alla sätt verka för detta.

Finansieringsfrågorna kring den föreslagna ringvägen samt hamninfarten diskuteras självklart. Kommunen har för avsikt att klargöra inriktning på detta i samband med hur den fortsatta processen fortskrider. Olika finansieringsmöjligheter föreligger, och kommunen utesluter inte en ytterligare EU-finansiering i samband med byggandet av den Östra hamninfarten inklusive incheckningsyta. Vartefter förprojekteringen konkretiserar projektets delar görs också fortlöpande ekonomiska kalkyler. Först när den slutliga kostnadsbilden börjar bli tydlig bestäms valet av finansieringsmodell.

KOMMUNER

VELLINGE KOMMUN

Vellinge kommun avstår från att yttra sig om planprogram Östra ringvägen samt Östra hamninfarten Trelleborg.

SVEDALA KOMMUN

Sammanfattning av ärendet

Trelleborgs kommun har under lång tid undersökt läget för en ny kringfart och ett flertal utredningar har tagits fram. Trelleborgs kommun har översänt samrådshandlingar kring förslag till planprogram med miljökonsekvensbeskrivning för Östra ringvägen samt Östra hamninfarten inklusive incheckning och Businesscenter för yttrande.

Förslaget till planprogram med miljökonsekvensbeskrivning finns utställt för samråd från den 4 juni till den 31 augusti 2018.

I avsnittet Skäl för beslut i stadsarkitektens yttrande redogörs Svedala kommuns ståndpunkter.

Handlingar i ärendet

Yttrande av stadsarkitekt Karin Gullberg, daterat 2018-07-03.

Följebrev om samråd kring förslag till planprogram med konsekvensbeskrivning för Östra ringvägen samt Östra hamninfarten inklusive incheckning- Trelleborg Planprogram Samrådshandling 2018-05-29 Östra ringvägen samt Östra hamninfarten Trelleborg Miljökonsekvensbeskrivning- till planprogram Östra ringvägen samt Östra hamninfart

Beskrivning av planprogrammet

Syftet med planprogrammet och dess miljökonse-

kvensbeskrivning är att ge en helhetsbild av projektet med förutsättningar och konsekvenser som en inledning inför kommande detaljplaner. Ett annat syfte med planprogrammet är att bjuda in till en dialog kring projektet i form av ett samråd.

Planprogrammet beskriver på ett kortfattat sätt bakgrunden till och motiven för den föreslagna Östra ringvägen samt Östra hamninfarten. Både den Östra ringvägen liksom den Östra hamninfarten innebär konsekvenser, särskilt för de närboende i form av ökad trafik och upplevt buller.

Ringvägen planeras att bygga på jordbruksmark och intrånget måste kunna motiveras med nyttan ringvägen gör och allt den kan komma att möjliggöra i form av t.ex. effektivt bostadsbyggande på redan hårdgjord mark. För Trelleborgs kommun handlar det om att ställa de positiva effekterna mot de negativa samt att göra de negativa så acceptabla som möjligt.

Miljökonsekvenserna beskrivs översiktligt och utifrån den kunskap som finns idag. Syftet är att de tekniska utredningarna skall fördjupas i det fortsatta arbetet och i och med det kan konsekvenserna framgå tydligare.

Elva miljöaspekter har utretts och bedömts. Nio av dessa utreddes i mer detalj då betydande miljöpåverkan från början inte gick att utesluta. Dessa miljöaspekter är: buller, människors hälsa och säkerhet, markanvändning, landskap och bebyggelse, kulturmiljö, naturmiljö, grundvatten, riksintresse och luftkvalitet. För de övriga två har bedömningen gjorts att de inte medför någon betydande miljöpåverkan, det gäller ytvatten och klimatpåverkan. Planprogrammet bedöms kunna medföra positiva miljöeffekter och konsekvenser för aspekterna människors hälsa och säkerhet, markanvändning samt riksintressen. Negativa miljöeffekter bedöms kunna uppstå på kulturmiljö, naturmiljö och grundvatten. För övriga miljöaspekter bedöms planprogrammet inte medföra några nämnda miljöeffekter.

Trelleborg hamn utgör ett riksintresse och avsikten för ombyggnaden av hamnen är att den ska kunna utvecklas som en nod i godstransporterna till och från Europa och säkerställa de funktionella krav som ställs på ett sådant riksintresse. Hamnverksamheten håller på att flyttas till ett östligt läge i staden och det befintliga hamnområdet kommer frigöras och kunna bebyggas med bostäder och andra verksamheter. Tillgängligheten till hamnen för transporter samt incheckningsyta fyller svårigen sin funktion idag och trafiken till hamnen föreslår förflyttas ut från hamnområdet och staden för att ta sig till hamnens nya läge via en Östra hamninfart. I den östra delen av staden planeras även den nya incheckningsytan att byggas.

Trelleborgs hamn har ett stort expansionsbehov, behovet är en följd av ökade godsmängder, framförallt med lastbil. Den typen av godstrafik ökar med i genomsnitt ca 6 % per år. I takt med att trafiken ökar ställs det högre krav på den interna hamnlogistiken. Nuvarande ytor i hamnen beskrivs som svårarbetade, möjligheter för rationell godshantering är begränsad och detta blir inte lättare när godsmängderna ökar. Ett av bakgrundsmotiven till varför hamnen påbörjade sin flytt till ett östligt läge var för att tillgodose rederiernas krav på hamnen att kunna ta emot på längre färjor, Inom de närmsta åren kommer färjorna öka sin kapacitet med cirka 25 % då dessa förlängda färjor kommer levereras. Även detta ställer högre krav på hamnens logistik eftersom mer gods kommer in, och skeppas i väg under samma tidsrymd som innan.

Hamnens svar på lösning utifrån dessa bakgrundsfakta är att ändra de inkommande trafikflödena till en östlig hamninfart, flytta incheckningen samt uppställningsplatser för dygnsvila till Trelleborgs östliga delar. Med denna manöver kan den nya hamnen, och uppställningsytorna där brukas på ett mycket rationellt sätt. Till detta bygger man dessutom bort dagens interna konfliktpunkter i hamnen med bland annat järnvägsspår, järnvägstrafik, korsningspunkter internt och kombiverksamheten.

De återlämnade hamnområdena planeras att tas i anspråk för centralt belägen bostadsbebyggelse på redan hårdgjord mark. För att genomföra detta krävs en ny tillfartsväg till den östliga hamninfarten och det är denna som kommunen beskriver som den Östra ringvägen. Genomförandet av den Östra ringvägen liksom den Östra hamninfarten ingår också i ett paket med andra åtgärder som Trelleborgs kommun vill göra för att minska biltrafiken i stadens centrala delar.

Skälen för beslut

Planprogrammet tydliggör inte tillräckligt hur Trelleborg kommuns planerade utbyggnad av Östra ringvägen, Östra hamninfarten inklusive incheckning och Businesscenter samt omfattande utbyggnad av östra hamnen med fokus på ökad godshandling, kan komma att påverka Svedala kommun.

Den i planprogrammet beskrivna utbyggnaden kan innebära att trafikeringen och mängden tung trafik avsevärt ökar på väg 108 norrut, dvs. om Östra ringvägen byggs är risken stor att tung trafik från hamnen som ska upp Sverige väljer att köra väg 108 rakt norrut istället för att ta vägen runt Malmö. Ökade mängder tunga godstransporter med lastbil innebär att vägsträckan får större barriärverkan och alstrar mer buller och vibrationer.

Detta kan komma att innebära negativa miljökonsekvenser främst för Svedala kommun och främst för Svedala tätort eftersom väg 108 där går som en stadsgata genom tätortens östra delar. De delar av tätorten som ligger öster om vägen, dvs. befintliga verksamhetsområden och befintliga bostäder kommer få mest negativ miljöpåverkan. I Svedalas reviderade översiktsplan redovisas här utbyggnad med nya bostadsområden, vilka även de kommer påverkas negativt.

Konsekvenserna av utbyggnaden av Östra ringvägen måste beskrivas tydligare ur ett regionalt perspektiv. Det behöver utredas hur den nya vägdragningen kommer påverka vägvalet för trafikanterna dvs. om den

snabbaste och bästa vägen norrut från färjorna kommer bli att köra väg 108 via Svedala och Lund eller västerut på E6 via Malmö.

Frågan behöver utredas och analyseras av kommunen gemensamt med Region Skåne och Trafikverket. Tidigare utredningar och av Trafikverket genomförd Förstudie för delsträckan väg 108 genom Svedala tätort redovisar behov av att utföra åtgärder på väg 108 för att förbättra både för miljön och framkomligheten för trafiken i och genom Svedala tätort. Dessa föreslagna åtgärder har inte genomförts av Trafikverket i enlighet med genomförd förstudie, t.ex. att väg 108 skall förläggas planskiilt under Ystadbanan.

Utmed väg 108 mellan Svedala tätort norrut upp till Holmeja finns det skog på ömse sidor om vägen. Där passerar en hel del vilt och Trafikverket har planerat och projekterat för anläggandet av viltpassage med rödljus. Ökad andel tung trafik är heller inte lämplig med anledning av detta.

Svedala kommun motsätter sig Trelleborgs planer på utbyggnad av Östra ringvägen, Östra hamninfarten inklusive incheckning, Businesscenter och utbyggnad av Östra hamnen med fokus på ökad godshandling, om inte adekvata åtgärder samtidigt utförs på väg 108 genom Svedala kommun.

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar att som svar översända stadsarkitektens yttrande som Svedala kommuns yttrande, där Svedala kommun motsätter sig Trelleborgs planer på utbyggnad av Östra ringvägen, Östra hamninfarten inklusive incheckning, Businesscenter och utbyggnad av Östra hamnen med fokus på ökad godshandling, om inte adekvata åtgärder samtidigt utförs på väg 108 genom Svedala kommun.

Kommunens kommentarer:

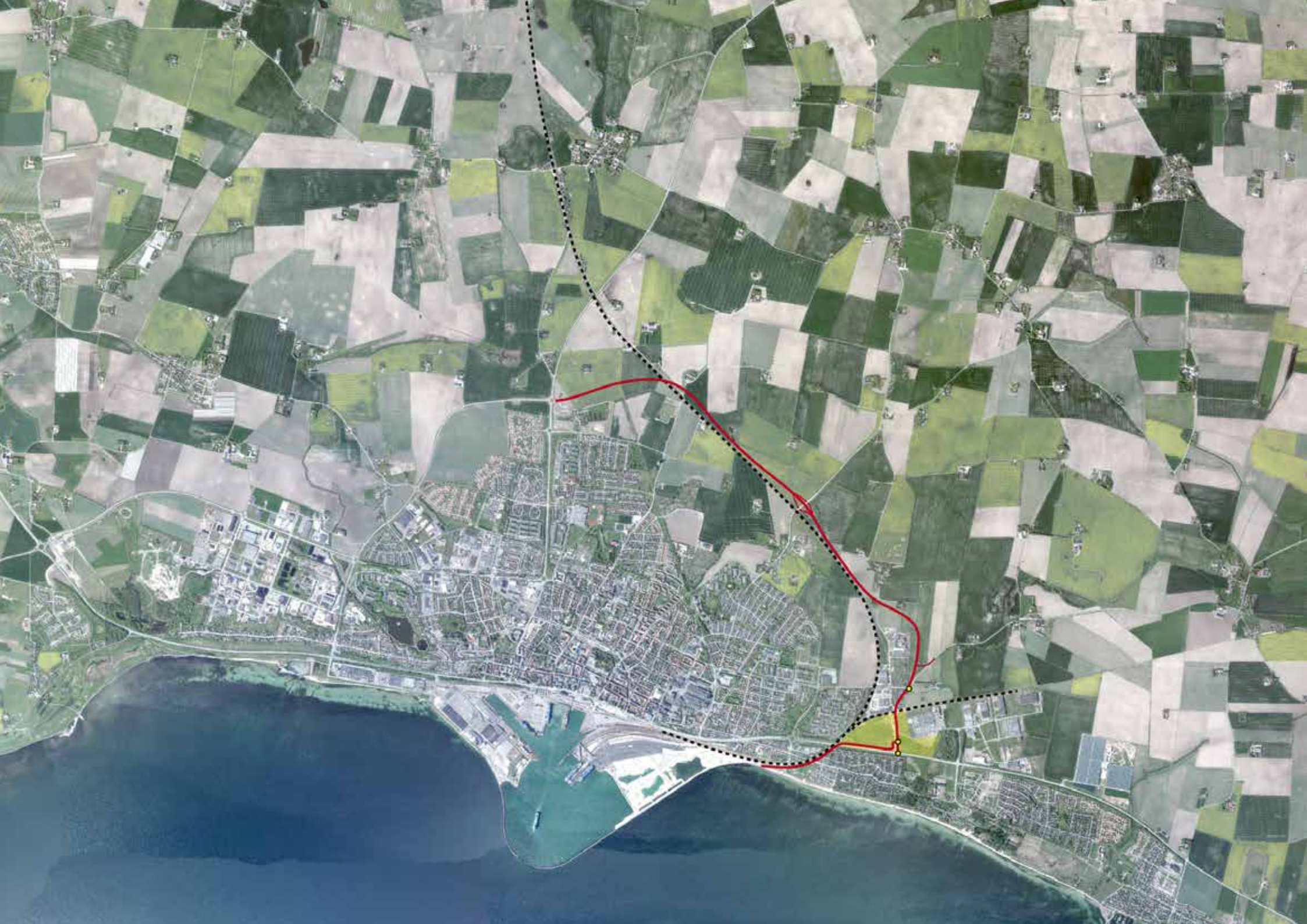
Den föreslagna Östra ringvägen föreslås att länkas till den befintliga Västra ringvägen i höjd med länsväg 108. För hamntrafiken från hamnen görs här ett vägval förutsatt att man skall vidare norrut - att antingen ta länsväg 108 norrut mot Svedala eller fortsätta ringvägen västerut mot motorvägen E6/E22 norrut vid Maglarpsrondellen. Färdtiden till Maglarpsrondellen är ungefär 6 min på nuvarande vägnät.

Valet av fortsatt transportväg norrut (eller omvänt) genom landet på länsväg 108 alt E6/E22 beror av ett flertal faktorer:

- Slutdestinationen
- Restiden dit
- Framkomligheten i de båda vägnätalternativen/risk för stopp
- Korsningspunktens utformning och vägledning (till ringväg alternativt väg 108)

I samband med framtagandet av planprogrammet samt som ett underlag för den kommande fördjupade översiktsplanen för Trelleborgs stad har kommunen låtit SWECO utreda förutsättningarna för framkomlighet samt förutsättningar för vägval i samband med den föreslagna ringvägens koppling. Arbetet är benämnt "Infart till hamnen i Trelleborg – Analys av befintlig infartsväg och ringväg" SWECO 180604 samt "Trafikutredning Trelleborgs ringväg – Förslag på åtgärder längs västra delen" RAMBÖLL 180604. Utöver det: WSP:s rapport "Trafikanalys, överflyttning till väg 108 med anledning av hamnens flytt" 180622.

Med bland annat dessa underlag avser kommunen analysera frågan ytterligare i de kommande processerna.



INKOMNA YTTRANDE PRIVATPERSONER

PRIVATPERSONER

PRIVATPERSON 1

Tack för inbjudan till samrådsmötet den 13 juni!

Då mötet äger rum under semestertider är jag (och troligen många andra) förhindrad att delta eftersom jag befinner mig i utlandet på semester.

Hoppas att det inte är en medveten strategi från kommunens sida att förlägga mötet under semestertid?

Inbjudan presenteras på en karta som med all önskvärd tydlighet visar den ökade negativa miljöpåverkan som många trelleborgare utsätts för, om hamntrafiken ska ledas runt Trelleborg. Det blir många onödiga mil som 7-800 000 lastbilar ska färdas varje år. Emissionerna som dessa bilar genererar bör inte föringas, här rör det sig om avsevärd negativ miljöpåverkan för de boende i Trelleborg!

Lastbilarna drivs med dieselmotorer vilkas avgaser till stor del består av kväveoxider, Ni är säkert fullt medvetna om att kväveoxider är giftiga och anses kunna medverka till cancer. Förutom avgaserna kommer trafiken innebära en hel del stoft från bildäck och bromsar. Det finns med andra ord starka skäl till att minimera lastbilarnas körsträckor om man är mån om trelleborgarnas hälsa!

Jag förmodar att den gulstreckade linjen utgör gräns för de trelleborgare som anses vara berörda ur miljösynpunkt? I realiteten är det betydligt fler invånare som kommer att påverkas negativt av hamntrafiken. Exempelvis har gränsen dragits genom halva området vid Snövits väg. Vid nordlig vind kommer betydligt fler inom området att besväras av avgaser och buller från det planerade truckcentret! Vid sydlig vind blir det istället de boende kring Fagerängen som kommer att drabbas i motsvarande grad!

Även boende längs nuvarande västra ringvägen kommer att påverkas av eventuell lastbilstrafik till hamnen, det gäller bland annat Prästahejden och boende kring Västervång. Det är allmänt känt att de boende nära den nordligaste rondellen vid väg 108 klagade på fartguppen, vilka genererade buller från trafiken. Som jämförelse med den planerade trafiken till hamnen får det anses väga lätt, de kommer att utsättas för betydligt allvarligare påverkan om hamntrafiken ska gå den vägen.

Västra ringvägen är som bekant försedd med ett antal mindre rondeller vilka kommer att medföra ett stort antal inbromsningar och accelerationer från den planerade trafiken till hamnen. För mig är det obegripligt om detta kan försvaras ur miljösynpunkt!

Avslutningsvis vill jag påtala att jag är positiv till en östlig ringväg, den behövs verkligen! Hamntrafiken bör ledas in västerifrån för att minimera den skadliga miljöpåverkan som lastbilstrafiken innebär!

Mitt hopp står till den enligt uppgift återupptagna utredningen som rör en västlig infart till hamnen!

Kommunens kommentar:

Tidpunkt för samrådsmöte och samrådsperiod valdes utifrån den tidplan som är bestämd för projektet som helhet. Samrådstiden var med tanke på sommaren förlängd till den 31 augusti. Tidpunkten för samrådsmötet bestämdes utifrån att det skulle förläggas innan huvudsemestrarna inföll, som i regel är i anslutning till midsommar då många påbörjar sina sommarssemestrar. 13 juni är inte i anslutning till midsommar. Kommunen vill påminna om att samrådsmötet ingick som en del av planprogrammet, vilket för övrigt är en frivillig del i den totala planprocessen.

Den föreslagna ringvägssträckningen är ca 4-5 km längre än nuvarande västlig infart, men den sammanlagda effekten, utifrån ny och förbättrad intern logistik förväntas korta de totala körtiderna. Trelleborgs kommuns ambition med den nya anläggningen är att det

totalt sätt skall var en effektivare anläggning än nuvarande. Den totala miljönyttan kan beräknas först då man räknar in miljöförtjänsterna med att bebygga den kollektivtrafiknära ytan i det återlämnade hamnområdet. Det är fortfarande det som är det viktigast målet med ringvägen och den nya hamninfarten.

Den västra delen av den totala ringvägs sträckning (västra ringvägen) omfattas inte av detta planprogram. Dock utreds dess kapacitet och konsekvenser av den i det pågående arbetet med den fördjupade översiktsplanen. Ringvägens kapacitet, och hur väl den står sig i förhållande till nuvarande infart kommer beskrivas tydligare i de det kommande detaljplanearbetet. Den västliga delen av ringvägen utreds i en fördjupade översiktsplanen, inte i detta planprogram.

PRIVATPERSON 2

Citerade avsnitt nedan från dokumentationen skrivs med kursiv stil.

Ur dokumentationen väljer vi ut några punkter som är oklara eller innehåller direkta motsägelser. Där författarna i ett avsnitt säger sig verka för en sak men i ett annat avsnitt direkt motsäger tidigare påstående. Vi delar upp det i olika avsnitt : A tom F.

Avsnitt A: I Planprogrammet sid 21, under rubriken Hamnens anspråk högerspalten citerar jag följande:

”Den genomsnittliga volymökningen gods (enheter) per år har varit ca 5 %. Som exempel kan nämnas att 1994 trafikerades hamnen av ca 200 000 lastbilar. Som jämförelse kan nämnas att 2017 var antalet ungefär 750 000 lastbilar. Om man utgår från den statistik som finns, och utgår från år referensåret 1989 så kommer Trelleborgs hamn trafikerades av ca 2 000 000 lastbilar per år 2040 vilket är betydligt mer än en fördubbling jämfört med idag. Hamnens slutsats är att

nuvarande anläggning inte har den kapaciteten, varken ytmässigt eller logistiskt.”

Kommentar till avsnitt A: Med denna prognos måste det väl vara tid att planera för placering av ny och utvidgad hamn. Finns det planer för var?

Avsnitt B: Ytterligare längre ner på sida 21 och överst på sidan 22:

”Det finns en tydlig trend mot att allt mindre gods går på järnväg och att allt mer transporteras via lastbil. Troligen kommer de tåg färjor som idag trafikerar hamnen inte att ersättas med andra tåg färjor utan ankommande tåg stannar vid combitermina/en för att lasta på eller av trailers. Utvecklingen mot alltmer lastbilsbundna godstransporter, istället för på spår innebär att hamnen måste anpassa sig till detta. Varför godstrafik på spår inte kan hävda sig handlar inte om begränsningar i Trelleborgs hamn, utan om kapacitetsbrist längre upp i det svenska järnvägsnätet men är även ett resultat av hur marknaden ser på detta transportsätt.”

Kommentar till avsnitt B: Har man t.ex undersökt möjligheten att öka andelen gods per järnväg. Med bl a combitransporter men även traditionella godsvagnar är det möjligt att transportera godset på befintligt spår. För att öka spårkapaciteten måste det vara relativt enkelt att anlägga dubbelspår in till Trelleborg. Är det inte redan reserverat mark för dubbelspår?

Avsnitt C: Som en följd av vad som sägs i ovanstående citat kan vi i Planprogrammet sid 46, under rubriken Trafiksystem och den pågående trafikplanen läsa följande:

”Den östra ringvägen kommer att leda tillförändrade trafikmönster i Trelleborg då den öppnas för trafik. Målet är att Östra och Västra ringvägen ska leda trafik till och från Trelleborgs hamn i en båge runt staden samt att genomfartstrafik på riksväg 9 genom Trelleborg flyttas över i så hög grad som möjligt till ringvä-

gen. Då den föreslagna Östra ringvägens kapacitet är betydligt högre än trafikmängderna till och från hamnen och genomfartstrafiken tillsammans kommer ringvägen att innebära mer plats i trafiksystemet även för annan biltrafik. Forskning har dock visat att ökad kapacitet i trafiksystemet, vilket östra ringvägen innebär, leder till inducerad trafik, det vill säga nygenererad trafik som uppstår på grund av att resor med bil blir smidigare och snabbare. På grund av inducerad trafik ställs stora krav på att Trelleborg vidtar andra åtgärder som kan begränsa bilresandet främst i staden men även i kommunen i sin helhet. Detta är betydelsefullt bland annat för att Trelleborg ska kunna uppfylla sitt ansvar att tillsammans med Trafikverket, landets kommuner och andra aktörer verka för att nationella och internationella åtaganden om minskade klimatutsläpp uppnås.”

Kommentar till avsnitt C: Nu undrar vi något över den roll Trelleborgs hamn spelar, Det har på annat ställe i planprogrammet framhållits den oerhört mycket betydelsefulla roll Trelleborgs hamn spelar såväl nationellt som internationellt. Det har blivit manifesterat på så sätt att Trelleborgs hamn blivit utpekad som en CORE-hamn. Med denna oerhört starka ställning kan då inte hamnen ställa några krav på sina kunder? Måste man viljelöst och utan karaktär och moral sälja sig till varje pris. Hitintills har hamnen i samklang med kommunen för att tillfredsställa sina kunder vältrat över alla vägproblem på nuvarande kommuninnevägnare. Beträffande arbetstillfällen som hamnen genererar. Det finns väl andra verksamheter som också skapar arbetstillfällen i kommunen?

Dessutom, i vad som sagts ovan framhåller man bl a Trelleborgs ansvar för att minska klimatutsläppen. Hur skall detta vara möjligt med kraftigt ökad biltrafik? Eller avser kommunen att avsiktligt bryta gjorda överenskommelser. Här finns ju annars en möjlighet att leva upp till sina förpliktelser.

Avsnitt D: I Mljökonsekvensbeskrivning, sid 13:

”Försäljningen av mark inom västra delen av hamnen är även en förutsättning för att kunna finansiera de omfattande utvecklingsplanerna för hamnen.”

Kommentar till avsnitt D: Det planeras omfattande bostadsbebyggelse på denna mark som hitintills varit industrimark.

Det nämnes ingenting om att det finns risk för föroreningar. På området har åtminstone en verksamhet varit miljöfarlig. Jag tänker på Polystyren-fabriken som i sin produktion hade en råvara som var klart cancerogen. Saneringen av marken kan medföra stora kostnader och det kan innebära att delar av marken ej blir tillåten för bostadsbebyggelse, kommunen bortser helt från sådana risker utan räknar med stora vinster med markförsäljning.

Avsnitt E: I Planprogrammet sid 33, Befintliga detaljplaner och områdesbestämmelser, under Den östra ringvägen står bl a:

”Nästa detaljplan som på ett eller annat sätt kommer i beröring med detaljplan för Östra ringvägen är detaljplanen för Rättspsykiatrisk centrum som vann laga kraft den 13 dec, 2013. Den detaljplanen har en genomförandetid på 15 år. Detaljplanen medger en idag outnyttjad byggrätt norrut, upp mot den norra fastighetsgränsen. I bestämmelserna kring störningsskydd finns i detaljplanen följande lydelse: Huvudbyggnaderna ska utformas så att tyst (45dBA) eller ljuddämpande (50dBA) sida erhålls. Vårdtagare skall ha tillgång till uteplats som uppfyller ljudklass C (ekv55 DBA/max 70 d13A) i närheten av boendet.”

Kommentar till avsnitt E
Enligt detaljplanen skall vårdtagare ha tillgång till uteplats med ljuddämpad miljö. Hur skall det bli möjligt intill ringväg med intensiv trafik. På ringvägen kommer även ske transport av farligt gods. Hur skyddas närboende och inte minst vårdtagare som vistas på en sjukinrättning?

Beträffande outnyttjad byggrätt norrut, upp mot den norra fastighetsgränsen. Vad innebär detta för oss som innehavare av och boende på fastigheten Trelleborg Mellanköpinge 12:28 ?? Efter vad vi kan förstå måste det vara denna fastighet som avses när man talar om den norra fastighetsgränsen.

Ytterligare en sak. Det finns ett område som begränsas i väster av Kyrkoköpinge-området, söder av CityGross och Engelbrektsgränd och öster av järnvägen. Det finns inget förslag till dragning av ringväg på detta område. Varför?

På området finns inga fastigheter som behöver rivas pga ringväg, här bedrivs visserligen för tillfället jordbruk.

Som framgår av lokalpressen den senaste tiden skall kommunen tillsammans med trafikverket utreda hamninfart från väster. På direkt fråga svarar ansvarig kommunpolitiker att arbetet med östlig infart går oförtrutet vidare, Konsekvensen av detta uttalande blir att trovärdigheten till utredningen försvinner. Gör istället en paus i nuvarande arbete och invänta den nära förestående utredningen. Överväg allvarligt alternativet med västlig hamninfart via tunnel som medför begränsade och kontrollerade klimatutsläpp.

Kommunens kommentar:

Avsnitt A:

Den genomsnittliga volymökningen gods (enheter) per år har sedan referensåret 1989 varit ca 6 % (5.8%) per år. Där emellan har det varit både toppar och dalar beroende på variationer i konjunkturen. Snittet är ungefär 6 % sett över hela perioden sedan 1989. Nuvarande hamnområde är dimensionerad för detta, liksom det nya hamnområdet är dimensionerat för en viss framtid expansion, men det behövs ytterligare ytor för incheckning samt vilotidsuppställning.

Avsnitt B:

Trelleborgs hamn liksom Trelleborgs kommun har mycket små möjligheter att påverka på vilket sätt

gods transporteras, det är i hög grad marknaden som avgör. Kapacitetsbrist i järnvägsnätet handlar inte om det är dubbelspår eller ej i Trelleborg. Bristerna ligger högre upp i det nationella järnvägsnätet. Frågan om ett eventuellt behov av dubbelspår genom Trelleborg hanteras av Trafikverket. Som kommunen uppfattar det finns det plats för ett framtida dubbelspår på nuvarande järnvägs insida. Kommunens önskan är att trafikverket preciserar detta anspråk vilket Trafikverket har avböjt att göra.

Avsnitt C:

Trelleborgs hamn existerar i konkurrens med andra hamnar samt övriga transportslag. En viktig del i detta är att anpassa sig till rederiernas krav eller önskemål. Samtidigt introducerar Trelleborgs hamn effektivare och mer miljöanpassade lösningar i samband med hamnombyggnaden. Rederiernas önskemål om förlängda kajer, på grund av längre färjor gynnar även miljön i stort då transportererna samordnas och koncentreras. Planprogrammet behandlar inte antalet arbets-tillfällen, inte heller tar planprogrammet ställning till frågan om hamnens fortsatta existens. Dessa frågor är på ett mer övergripande plan.

Avsnitt D:

Hamnen har genomfört några orienterande provtagningar av markkvaliteten i området. Halterna har legat lågt och inga alarmerande halter har hittills visat sig. Kommunen gör nu en upphandling om mer detaljerade undersökningar av kvaliteten i marken.

De preliminära utredningarna visar att stora delar av nuvarande hamnområden kan vara lämpliga för ny bebyggelse i form av bostäder, allmänna platser som gator, kajer och parker samt olika verksamheter. Den exakta omfattningen utreds parallellt. Eventuellt förorenad mark kan saneras eller användas för lämpligare användning än bostäder. Ett flertal hamnområden utmed Sveriges kust har transformerats till nya bostads- och verksamhetsområden med mycket lyckat resultat. Det kan även Trelleborg lyckas med.

Marken i anslutning till polystyrenfabriken är sanerad i samband med markövertagandet. Den ska vara sanerad till MKM- nivå, dvs mindre känslig markanvändning = industri handel osv. Om behov uppstår, tex för bostadsändamål kan marken saneras för detta markändamål.

Avsnitt E:

Närheten till en framtida ringväg runt Trelleborg har varit en förutsättning då detaljplanen för rättspsykiatrisk centrum togs fram. Sedan dess har ringvägsplanerna förtydligats och löper numera i en båge runt huvudbyggnaden.

Det är fullt möjligt att anordna uteplatser i anslutning till boende som uppfyller gällande riktlinjer för utomhusmiljöer. Åtgärder för att komma till rätta med buller från vägtrafiken kommer att ske i form av bland annat delvis nedgrävd vägbanan, bullervallar samt eventuella kompletterande skärmar. Riktlinjer för skyddsavstånd, liksom eventuella skyddsåtgärder för farligt gods finns med som viktig parameter när vägen planeras.

Med "den norra fastighetsgränsen" åsyftas fastigheten där rättspsykiatrisk centrum är belägen. Alltså aktuell fastighets norra gränslinje. Med "outnyttjad byggrätt" menas att det rättspsykiatriska centret, enligt detaljplan kan expandera norrut inom den befintliga fastigheten.

Ytan väster om järnvägen, i höjd med Citygross har utreds i en tidigt skede men avfärdats på grund av avsaknad av fungerande koppling till det framtida Businesscentret. Dessutom bygger en sådan lösning till vissa delar på att ringvägen ligger väster om järnvägen. Detta försvårar för staden framtida eventuella expansion. Dessutom innebär en sådan västlig dragning ett intrång i kyrkogårdsmiljön kring Kyrkoköpinge kyrka.

Tidplanen för ringvägen är bestämd i samråd med flera aktörer, bland annat EU och löper på. Det faktum att det västra infartsalternativet utreds innebär i prak-

tiken att kunskapsunderlagets fördjupas kring för- och nackdelar med en östlig- alternativt fortsatt västlig infart.

I det praktiska arbetet med ringväg och östlig hamninfart pågår många utredningar parallellt, både i stort och i smått. Detta är ett normalt förfarande, och att det västliga alternativet utreds skall endast ses som en del i det totala arbetet. Hela projektets komplexitet bygger på att huvudscenarier prövas mot alternativa scenarier. Allt för att den mest ändamålsenliga och lämpligaste lösningen skall väljas i slutänden.

PRIVATPERSON 3

Varför undersöker man inte möjligheterna med ett tunnelbygge från väster ???

- Då drabbas inga privata hushåll.
- Buller och miljö påverkar inte ovan mark dvs djur, natur och människor påverkas inte av tung trafik och avgaser och andra gifter
- Om ni vill att Trelleborg ska vara en trevlig stad där folk vill bo, få hit turister och ev. få folk från andra kommuner att flytta hit, då måste ni börja lyssna på folket som redan finns här. Ingen vill bo i en stad som förstörs p g a tung trafik.

En underbar strand och havet som FÖRSVINNAR för att ni vill göra en "KUSTSTAD" där människor (bara vissa förstås) bara kan skönja vattnet som inte längre går att nå för vanliga människor och fisken går ej heller fri från detta. Vi alla drabbas på en massa olika

sätt både djur och människor men inte minst MILJÖN. Nej tack till en östlig infart och Östra Ringvägen!

Kommunens kommentar:

Ett tunnelbygge alternativt ett öppet tråg från väster är översiktligt utrett genom den utredning som WSP genomförde för kommunens räkning 2016. Arbetet benämndes "Infartsutredning till nytt område för Trelleborgs hamn".

Tunnelalternativet avskrevs bland annat utifrån följande skäl:

- Uppfyller inte kommunens utvecklingsmål (tillgänglighet till hamn, utveckling av stads kärnan och en sjöstad samt klimatanpassning av staden)
- Mycket höga investeringskostnader

WSP:s slutsats lyder: "Infartslösningen med östlig infart via ringväg är det enda infartsalternativet som uppfyller alla stadens övergripande utvecklingsmål. Det östra infartsalternativet är också det enda alternativet där intäkter kan skapas så att en finansiering av tillfarten blir möjlig."

Trelleborgs kommun delar den målbilden, att Trelleborg skall vara en stad där folk vill bo, samt vara staden dit folk vill flytta. Det är just därför som den tunga trafiken bör ledas bort från stadens centrala delar. Med detta öppnas möjligheter för ett närmande till havet. När det gäller luftmiljön kommer kommunen i de senare processerna beskriva hur luftkvaliteten kommer att förändras i och med den nya ringvägen och hamninfarten. I de modeller som hittills tagits fram pekar resultatet på att miljökvalitetsnormerna för utomhusluft kommer att klaras med bred marginal.

PRIVATPERSON 4

Jag saknar en representant från Trafikverket. Speciellt nu när de har identifierat en ny utredning. Även Länsstyrelsen borde varit representant.

En obesvarad fråga: Bygg ringvägen innanför (väster om) järnvägen med anslutning till befintlig "Östra ringväg"?

Kommunens kommentar:

Kommunen för en kontinuerlig dialog med Länsstyrelsen samt Trafikverkets representant i regionen. samråd sker också kontinuerligt med länsstyrelsen. En ringvägsdragning, med i huvudsak hamntrafik innanför kontinentalbanan kan, i ett framtida perspektiv innebära begränsningar för framtida bostadsbyggnade pga av buller, riskhänsyn för ett potentiellt mycket stort antal bostäder i framtiden. Dessutom skulle en sådan dragning utmana de kulturhistoriska värdena kring Kyrkoköpinge.

PRIVATPERSON 5

1. Vad har man för miljökonsekvens för Östra skolan?
2. Vad händer med Östra skolan?
3. Värdeminskning på befintliga hus?
4. Ska kommunen täcka upp för detta?
5. Kommer man att dela av Öster som område?
6. Varför har man inte parallellkört en västlig utredning?
7. Varför har man inte gjort en demokratisk röstning om detta?
8. Ni måste redovisa kostnader för detta, sluta att mörka.

Kommunens kommentar:

Verksamheten på Östra skolan kan komma att påverkas av en ny framtida ny östlig hamninfart visuellt. Ambitionen är att de åtgärder som kommer att krävas också kommer att genomföras. Vad gäller bullerkravet

kommer riktlinjer hållas. Det också till saken att hamnens nuvarande miljö tillstånd även omfattar buller. Påverkan på luftkvaliteten kommer ett undersökas i detaljplaneskedet.

De bostadsfastigheter som i ett första skede bedöms hamna där ringväg eller hamninfart planeras, eller inom direkt påverkansområde kommer erbjudas inlösen. För övriga fastigheter gäller en diskussion om eventuella ersättningsnivåer först efter att konsekvenserna är klarlagda. Arbetet är fortfarande på planeringsstadiet och den detaljeringsnivån är ännu inte sådan att en relevant diskussion kan påbörjas. Ytanspråken kommer klargöras i detaljplaneskedet.

Östra stranden är redan idag uppdelad på var sida om Kontinentalbanan. Endast tre passager finns. Med den nya hamninfartens dragning är kommunens intention att passagera ska vara kvar.

Det västliga infarsalternativet har - med kommunens synsätt, redan utretts. Med den nu stundande utredningen avser Trafikverket visa att det går att kombinera en västlig infart med framtida bostadsbyggande i hamnen. Trafikverket avser också visa att barriärefekten av en fortsatt (och utökad) hamntrafik går att bygga bort - även i Trelleborgs mest centrala delar.

Frågan om en folkomröstning behandlas inte i detta planprogram.

Ungefärliga kostnader (mycket grova) har presenterats både i WSP:s Infartsutredning samt i de kommande utredningarna kring ringväg- och hamninfart. I det kommande arbetet kopplat till detaljplanerna kommer kalkylerna uppdateras. Det är först i de senare skedena som kostnadsbilden kan bli mer träffsäker. Detta gäller även valet av finansieringsmodell.

PRIVATPERSON 6

På alla möten som har rört hamnflytt och Östlig infart till hamnen så lyfts ljudnivåerna, fine, störigt med

ljud men vad gäller luftföroreningarna så nämns de i princip inte eller bara väldigt flyktigt. På föredraget så sades det att man blir av med dieseln i centrala Trelleborg. Detta stämmer bara något eftersom färjorna är kvar i hamnen och spyr ut sin diesel, lastbilarna kallstartar från och till hamnen så frågan är hur mycket mindre diesel som drabbar de centrala delarna.

Dieseln exporteras däremot till Östra delarna av Trelleborg men detta är inget man alls tar hänsyn till eller berör/talar om. Dieseln som drabbar Östra delarna är betydligt närmre bebyggelse och dessutom 3-4 m upp vilket ger "dieselregn" ner över alla fastigheterna som ligger nära och tätt, detta av kallstartade accelererande fordon i båda riktningarna. Svarta avgaser som de boende måste inandas dygnet runt dag ut och dag in.

Tro f-n att ingen vill beröra detta ämne, diesel är allvarligt att inandas för alla levande organismer, inte människor minst. Man drar dessutom lastbilarna en motsvarande 1/3 av jordens omkrets i onödan/dygn. Var är klimatsmartheten i det!

Kommunens kommentar:

Även i Trelleborgs mest centrala delar är luftkvaliteten betydligt bättre än de gränsvärden (miljökvalitetsnormer) som förespråkas för utomhusluft. Trelleborgs centrala delar (även bostäder) exponeras både för färjetrafik, övrig hamnverksamhet, infartstrafik samt dessutom för Hamngatans trafik (ca 8500 fordon per dygn).

Det finns hittills inget som talar för att miljökvalitetsnormerna för utomhusluften kan komma att överskrida de normer som gäller idag i fråga om den östliga hamninfarten. Inte heller när det gäller övrig ringvägssträcka. Kommunen har initierat en utredning kring luftkvaliteten gällande föreslagen ringväg och hamninfart.

PRIVATPERSON 7

Varför bygger man en ny incheckning i hamnen idag från väster?

Kommunens kommentar:

Den incheckningsramp som färdigställdes sommaren 2018 byggdes för att lösa akuta problem med den interna logistiken i hamnen. Den hänger även samman med nya utökade uppställningsplatser före incheckning. Hamnen utvecklas ständigt och kan inte lägga ner sin pågående verksamhet i väntan på en bättre framtida lösning. Rederierna kräver att logistiken fungerar och hamnens beslut var att göra denna investering.

PRIVATPERSON 8

Önskas säker utfart från fastigheten Södergård (Vemmerlöv 16:2)?

Kommunens kommentar:

I det fall utfarten från Södergård kommer att beröras i det fortsatta arbetet med de framtida detaljplanerna kommer kommunen verka för att dessa är trafiksäkra. Det är för övrigt Trafikverket som är väghållare för länsväg 108.

PRIVATPERSON 9

Min synpunkt är att grundligt studera det miljömålsprogram 2013-2020 som antogs den 23 maj 2016. Speciellt stycket om att begränsa klimatpåverkan.

En fördjupad och opartisk utredning bör inledas huruvida en östlig infart med en extra körväg på minst 5 km är förenlig med det antagna miljöprogrammet.

Kommunens kommentar:

Kommunen har anlitat Sweco för att bedöma vilka miljökonsekvenserna blir för det förslag som framläggs. I miljökonsekvensbeskrivningen berörs på sidan 65 hur ur det planerade förslaget förhåller sig till de nationella miljökonsekvensmålen. Bedömning görs även utifrån ett sk nollalternativ. Alltså som jämförelse att trafiken, precis som idag leds in från väster.

I övrigt prövas väglinjen utifrån att så många miljöbelastande faktorer som möjlig skall minimeras. Man måste även betänka att en bostadsutbyggnad i de gamla hamnkvarteren i sig är gynnsamt utifrån ett klimat- och miljöperspektiv. Dels är ytorna belägna i ett kollektivtrafiknära läge, dels för att bostäderna bebyggs på redan hårdgjorda ytor. Alltså inte på jordbruksmark, som annars riskerar att bli fallet.

PRIVATPERSON 10

Väg 9 förbi Gislövs Strandby: 80 km/h förbi korsningarna. Man kör ut till 9:an med livet som insats. Avfart och påfart i väggen!?

Kommunens kommentar:

Frågor som handlar om övriga korsningspunkter än de med den föreslagna ringvägen berörs inte av detta planprogram. Dessutom är det Trafikverket som är väghållare för den statliga väg 9.

PRIVATPERSON 11

Undran: Palms Åkeri och två andra företag använder väg mellan koloniområde och streetcousers, dvs gamla Anderslövsvägen, för att komma till sina företag med bland annat lastbilstrafik. På andra sidan dvs väster om är en cykelväg, hur har ni tänkt lösa detta?

Kommunens kommentar:

Det kommer att planeras för säkra in- och utfarter till det verksamhetsområde som omnämns. I samband med detta kommer situationen för gång- och cykel studeras. De kommande detaljplanerna löser inte situationen i detalj, däremot möjliggör detaljplanerna att de ytor som behövs är tillgängliga.

PRIVATPERSON 12

Varför pausades inte planprogrammet i väntan på utredningen om västlig hamninfart?

Kommunens kommentar:

Tidplanen för det östliga alternativet står fast och bygger på ett åtagande gentemot EU. Att det västliga alternativet utreds samtidigt är bra. Det klargör också problematiken, och de utmaningar man står inför om man fortsätter att leda hamntrafiken genom det som i framtiden är tänkt att vara det centrala Trelleborg.

PRIVATPERSON 13

Hela mötet, och attityden gentemot de människor som skall betala, var för bedrövlig. Att inte kunna ha öppen frågestund från estraden - botten.

Kommunens kommentar:

Kommunens ambition med det frivilliga samrådsmötet var att få in synpunkter från så många som möjligt. Av den anledningen valdes att föra diskussion i smågrupper.

PRIVATPERSON 14

Bakgrund

1988 köpte jag och min hustru fastigheten Snövit X med målsättningen att bilda familj, vilket ledde till att våra två barn växt upp i fastigheten. Under dessa år har vi trivts och lagt ner ett stort kapital i olika renoveringar. Avsikten var att behålla huset under lång tid framöver. Men Trelleborgs kommun har gjort att hela vår framtid i huset inte blev som vi tänkt, utan till en mardröm.

En Hamninfartsväg "farligt gods" är planerad i anknäring till vår gata, ett stenkast från vår fastighet. Tre fastigheter ligger inom den röda linjen, och dessa har blivit erbjudna inköp. Vår fastighet ligger inte inom denna linje i ert synsätt och mätangivelser, definitivt kommer vår fastighet att drabbas av buller, farligt godstransport, cancerogena dieselavgaser, en miljö som vi inte accepterar på något sätt.

Detta planprogram medför att vår fastighet med största sannolikhet sjunkit 30-40 % i marknadsvärde, vilket vi inte accepterar. Vi vill inte bo kvar med en tilltänkt väg intill fastigheten. Som läget är kan vi INTE sälja med minskat marknadsvärde då vi i så fall skulle köpa något likvärdigt vilket hög sannolikhet hade kostar mer i inköp.

Vad jag kan mäta fram så är vår fastighet idag 68 meter från nuvarande järnväg, och i detta område skall det placeras en 2+1 väg som är 14 m bred. Enligt "Riktlinjer för riskhänsyn i Samhällsplaneringen - Bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport av farligt gods" Bil 1 Länsstyrelsens SAMHÄLLSPLANERING SKÅNE I UTVECKLING sid 84 Bil 2 10.3.2 Området 30-70 meter.

"Vid planering i området närmast efter det bebyggelsefria området bör markanvändningen begränsas. I detta område bör markanvändningen utformas så att få personer uppehåller sig i området och där personer alltid är i vaket tillstånd."

Vår fastighet ligger inom detta område och är således INTE lämpligt bostadsområde enligt Länsstyrelsen. Fig 10.1 Enligt "Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen" Länsstyrelsen SAMHÄLLSPLANERING SKÅNE I UTVECKLING 2007:06 Sid 87, Bil 3 Fig 10.1 skiss över föreslagna skyddsavstånd. Här kan man tydligt utläsa återigen att inom 70 meter är det INTE att rekommenderat bostäder, småhus bebyggelse.

KRAV

1. Planlägg Hamninfarten på en lämpligare plats, definitivt inte i ett bostadsområde
2. Vår FASTIGHET inlöses
3. Om ni inte löser in fastigheten kräver vi ersättning för priset för vår FASTIGHET belastas med.

Kommunens kommentar:

I det kommande detaljplanarbetet kommer kommunen låta en riskkonsult utreda riskerna, samt komma med förslag på åtgärder som krävs för att säkerställa att rådande riktlinjer följs.

När det gäller eventuell ersättning hänvisas till kommunens kommentarer på annan plats i detta dokument.

PRIVATPERSON 15

Bakgrund

1979 köpte vi fastigheten Snövit X. Under dessa år har vi trivts och lagt ner vår själ i huset samt utfört olika renoveringar under åren. Men Trelleborgs kommun har gjort att vår ålderdom i huset inte blev som vi tänkt utan till en mardröm.

En Hamninfartsväg "farligt gods" är planerad i anknäring till vår gata. Tre fastigheter ligger inom den röda linjen, och dessa har blivit erbjudna inköp. Vår fastighet ligger inte inom denna linje i ert synsätt och mätangivelser, definitivt kommer vår fastighet att drabbas

av buller, farligt godstransport, cancerogena dieselavgaser, en miljö som vi inte accepterar på något sätt. Detta planprogram medför att vår fastighet med största sannolikhet sjunkit i marknadsvärde, vilket vi inte accepterar. Som läget är kan vi INTE sälja med minskat marknadsvärde då vi i så fall skulle köpa något likvärdigt vilket hög sannolikhet hade kostar mer i inköp.

KRAV

1. Planlägg hamninfarten på en lämpligare plats, definitivt inte i ett bostadsområde
2. Kräver ersättning för priset för vår FASTIGHET belastas med.

Kommunens kommentar:

I det kommande detaljplanarbetet kommer kommunen låta en riskkonsult utreda riskerna, samt komma med förslag på åtgärder som krävs för att säkerställa att rådande riktlinjer följs. Dessa kommer sedan följas upp som specifika planbestämmelser i detaljplanen.

När det gäller eventuell ersättning hänvisas till kommunens kommentarer på annan plats i detta dokument.

PRIVATPERSON 16

Jag har studerat materialet i "Planprogram Östra Ringvägen, Östra Hamninfarten och incheckning" och om jag inte missat det så finns där ingen beskrivning av hur anslutningen till ringvägen ska ske vid den planerade avfarten i höjd med Kyrkoköpinge by.

Tidigare har det talats om att Malörtsvägen ska förlängas och att trafiken ska gå den vägen. Om planen blivit att trafiken ska ledas på den existerande vägen genom byn så är det synnerligen olämpligt.

Redan i dagsläget är det problem med trafik genom byn som håller mer än dubbla tillåtna hastigheten. I

de närliggande villaområdena är det 30 km/h i hastighetsbegränsning, men genom byn är det 40 km/h trots att det är en avsevärt smalare väg med bebyggelse som går hela vägen fram till vägkanten. Det finns heller varken vägren eller gång/cykelbanor, så det finns ingen möjlighet att bredda vägen utan att börja riva existerande bebyggelse. Tex går det i dagsläget knappt för två linjebussar att mötas.

Med ringvägen kommer säkerligen trafiken norrut på denna sträcka att öka då det blir attraktivare för trafik som ska köra mot tex Malmö att åka ut till ringvägen istället för att köra igenom stan. Så problemet kommer bara att förvärras, sen är det givetvis utmärkt att vi får bort trafik från Hedvägen, dock måste det ske utan att skapa nya problem!

Jag hoppas att planen fortfarande är att på något sätt fortsätta Malörtsvägen norrut väster om Kyrkoköpinge, och i samband med det vore det troligen lämpligt att flytta busshållplatsen för regionsbussen så att den inte längre behöver köra genom byn utan följer den förlängda Malörtsvägen.

Kommunens kommentar:

I arbetet med planprogrammet var det fortfarande en öppen fråga om Gyllevägen skulle kopplas till den Östra ringvägen eller inte. Ännu mindre har frågan om en eventuell kringfart runt Kyrkoköpinge belysts i detta program. I den pågående detaljplaneprocessen bearbetas kopplingen mot Gyllevägen, om den skall finnas eller inte. Val av alternativ presenteras först i samband med samrådet i detaljplanen. Frågan kommer även belysas i samband med framtagandet av den nya fördjupade översiktsplanen för Trelleborgs stad eftersom en avfart mot Gyllevägen kan ha konsekvenser för staden i övrigt.

PRIVATPERSON 17

Kommunen har skrivit under ett avtal med Trafikverket om att utreda en västlig infart nu i höst 2018. Det är

inte rimligt att fortsätta jobba på östliga dragningen förrän denna är gjord. Det kostar kommunen (oss) massor av skattekrönor som behövs på annat håll.

Beslut om en ny dragnings av ringväg ska tas i samråd med berörda myndigheter, i detta fallet Trafikverket och Länsstyrelsen. Vi har redan en fullgod Europaväg i väst, och det finns möjligheter att lägga en tunnel med god filtrering av bilavgaser istället för att bara flytta bort problemet med alla avgaser och cancerogena partiklar från centrum till norra och östra delarna av staden. Detta kan göras utan att det drabbar så många boende/fastigheter som mot nuvarande förslag. Dessutom känns kostnadskalkylen väl saltad och orimlig angående västlig tunnel, läs och jämför kostnaden för Öresundstunneln, t ex.

Mellanköpinge som by kommer bli förstörd. Hälften (5-6 av 13) av husen behöver rivas för denna ringväg. På Östra stranden drabbas fler än så. Boendemiljön för de som bor kvar kommer vara ohälsosam och skadlig med alla avgaspartiklar. Bostädernas värde minskar kraftigt i och med att man inte kommer att kunna nyttja utemiljön och naturen/närheten till havet i samma utsträckning som i dag. Man flyttar bara på utsläppen istället, från centrum till norr och öster.

§13 i Väglagen:

När en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Om en vägplan medför att mark eller annat utrymme eller särskild rätt till mark eller annat utrymme kan komma att tas i anspråk enligt 31§, skall planen utformas så att de fördelar som kan uppnås med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda. Lag (2012:439)

När man läser planprogrammet slås man av hur mycket hamnens upplevda behov samt krav från externa rederier har tillåtit styra planarbetet och Trelleborgs långsiktiga utveckling. Enligt planprogrammet är

syftet med Östra ringvägen samt den Östra hamnfarten att hamnens interna logistik skall kunna förbättras. Frågan är bara om hamnens interna logistik kan åsidosätta följande riksintressen och andra intressen.

Riksintresse jordbruksmark. Enl 3 kap 4§ Miljöbalken får jordbruksmark bara tas i anspråk för anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen. Vi anser inte att hamnens interna logistik är ett sådant samhällsintresse, och att Miljöbalken enl ovan därför skall tillämpas.

Riksintresse kustzon. Föreslagen ringvägssträckning ligger i sin helhet inom riksintresse kustzon enl 4 kap Miljöskyddsbalken, där exploatering i grunden inte är tillåten. Inte heller här kan vi se att hamnens interna logistik är ett tillräckligt starkt skäl för undantag från grundregeln som vi anser skall tillämpas.

Strandskydd. Den föreslagna vägdragningen kommer att hamna i strandskyddat område, vilket inte är förenligt med 7 kap 15§ Miljöbalken. Vi anser inte att dispens enl 7 kap 18b§ kan lämnas, eftersom hamnens interna logistikproblem kan lösas på andra sätt än med den östra infarten.

Kommunens kommentar:

Tidplanen för det östliga alternativet står fast och bygger på ett åtagande gentemot EU. Att det västliga alternativet utreds samtidigt är bra. Det klargör också problematiken, och de utmaningar man står inför om man fortsätter att leda hamntrafiken genom det som i framtiden är tänkt att vara det centrala Trelleborg. EU finansierar hälften av de kostnader kommunen har för utredningarna kring Östra ringvägen samt Östra hamninfarten.

Som kommunen ser det är det västliga infarsalternativet inte fullgott. Särskilt inte om man avser att bygga de återlämnade hamnområdena med bostäder. Tunnelalternativet är sedan länge avfärdat, delvis på grund av de höga kostnaderna. Dessutom löser det inget av hamnens övriga logistiska utmaningar och

inte heller utvecklingsmålen för Trelleborgs stad.

Kommunen menar att en ny hamninfart liksom bostadsbyggande är av väsentligt samhällsintresse särskilt då detta medför att redan ianspråktagen och hårdgjord, samt dessutom kollektivtrafikhäna, mark kan tas i anspråk. Kommunen verkar för att så lite som möjligt av jordbruksmarken skall omvandlas till väg, samt att uppkomna sidoområden skall användas så effektivt som möjligt, till exempel för dagvattenlösningar.

Insatser som krävs för att utveckla det lokala näringslivet eller väsentlig infrastruktur är exempel på åtgärder som anses rimliga som skäl för att häva strandskyddet. Kommunens bedömning är att ringvägens tillblivelse inte äventyrar riksintresse kustzon med avseende på dess natur- och kulturmiljövärden.

PRIVATPERSON 18

Bakgrund

1991 köpte vi fastigheten Snövit X. Under dessa år har vi trivts och lagt ner vår själ i huset samt utfört olika renoveringar under åren. Men Trelleborgs kommun har gjort att vår ålderdom i huset inte blev som vi tänkt utan till en mardröm.

En Hamninfartsväg "farligt gods" är planerad i anknäring till vår gata. Tre fastigheter ligger inom den röda linjen, och dessa har blivit erbjudna inköp. Vår fastighet ligger inte inom denna linje i ert synsätt och mätangivelser, definitivt kommer vår fastighet att drabbas av buller, farligt godstransport, cancerogena dieselavgaser", en miljö som vi inte accepterar på något sätt.

Detta planprogram medför att vår fastighet med största sannolikhet sjunkit i marknadsvärde, vilket vi inte accepterar. Som läget är kan vi INTE sälja med minskat marknadsvärde då vi i så fall skulle köpa något likvärdigt vilket med hög sannolikhet hade kostar mer

i inköp.

Vad jag kan mäta fram så är vår fastighet idag 83 meter från nuvarande järnväg, och i detta område skall det placeras en 2+1 väg som är 14 m bred. Enligt "Riktlinjer för riskhänsyn i Samhällsplaneringen - Bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport av farligt gods", Bil 1 Länsstyrelsens SAMHÄLLSPLANERING SKÅNE I UTVECKLING 2007:06 sid 84 10.3.2, Området 30-70 meter.

"Vid planering i området närmast efter det bebyggelsefria området bör markanvändningen. I detta område bör markanvändningen utformas så att få personer uppehåller sig i området och där personer alltid är i vaket tillstånd." Bil 1,2.

Vår fastighet ligger inom detta område och är således INTE lämpligt bostadsområde enligt Länsstyrelsen.

Bil 3 Fig. 10.1 *Skiss över föreslagna skyddsavstånd.* Här kan tydligt utläsas återigen att inom 70 meter är det INTE att rekommendera bostäder, småhusbebyggelse.

KRAV

1. Planlägg hamninfarten på en lämpligare plats, definitivt inte i ett bostadsområde.
2. Vår fastighet inlöses.
3. Om ni inte löser in fastigheten kräver vi ersättning för priset för vår fastighet belastas med.

Kommunens kommentar:

I det kommande detaljplanarbetet kommer kommunen låta en riskkonsult utreda riskerna, samt komma med förslag på åtgärder som krävs för att säkerställa att rådande riktlinjer följs.

Dessa kommer sedan följas upp som specifika planbestämmelser i detaljplanen. När det gäller eventuell ersättning hänvisas till kommunens kommentarer på annan plats i detta dokument.

PRIVATPERSON 19

• Kommunen har skrivit under ett avtal med Trafikverket om att utreda en västlig infart nu i höst 2018. Det är inte rimligt att fortsätta jobba på östliga dragningen förrän denna är gjord. Det kostar kommunen (oss) massor av skatte kronor som behövs på annat håll.

• Fyrstegsprincipen har frångåtts helt i denna process.

1. Tänk om.
2. Optimera.
3. Bygg om.
4. Bygg nytt.

I detta fallet har man gått direkt till punkt 4, utan att stanna upp och titta på andra lösningar i stadstrafiken.

• Trafikflödet i centrum är ett stort problem, vilket behöver en lösning i form av en stadsgata för att avlasta innerstaden. Men denna lösning har inget alls med en östlig hamninfart och lastbilstrafiken att göra. Det har inte gjorts något för att få ett bättre flöde av stadstrafiken. Tvärt om byggs det busshållplatser ut i vägbanan och stängs av gator som i sin tur ger större belastning på de större gatorna, t ex Järnvägsgatan och Strandgatan, som i rusningstrafik ger rejäla stockningar. De fåtal lastbilar, som går via dessa gator, har leveransadresser hos de östliga industrierna/företagen.

• Beslut om en ny dragning av ringväg ska tas i samråd med berörda myndigheter, i detta fallet Trafikverket och Länsstyrelsen. Vi har redan en fullgod Europaväg i väst, och det finns möjligheter att lägga en tunnel med god filtrering av bilavgaser istället för att bara flytta bort problemet med alla avgaser och cancerogena partiklar från centrum till norra och östra delarna av staden. Detta kan göras utan att det drabbar så många boende/fastigheter som mot nuvarande förslag. Dessutom känns kostnads kalkylen väl saltad och orimlig angående västlig tunnel, läs och jämför

kostnaden för Öresundstunneln, t ex.

• Man trycker mycket på att använda en naturlig och befintlig barriär i form av järnvägen, och spara så mycket som möjligt av jordbruksmarken, men i verkligheten är det endast i Mellanköpinge man verkligen följer järnvägen.

• Mellanköpinge som by kommer bli förstörd. Hälften (5-6 av 13) hus behöver rivras för denna ringväg. På Östra stranden drabbas fler än så. Boendemiljön för de som bor kvar kommer vara ohälsosam och skadlig med alla avgaspartiklar. Bostädernas värde minskar kraftigt i och med att man inte kommer att kunna nyttja utemiljön och naturen/närheten till havet i samma utsträckning som i dag. Man flyttar bara på utsläppen istället, från centrum till norr och öster.

• Boende med riksväg 9 norr om sina bostäder kommer få markant ökad trafikpåverkan p g a truckcentrets placering men även att stadstrafiken från västra delarna av staden och E6:an ska ledas ut på 9:an via rondeller norrifrån och ut genom truckcenterområdet.

• Det behöver göras reella mätningar på hur lång tid det är rimligt att ta sig runt denna ringväg, då det troligen inte kommer att vinnas tid att köra denna väg. Sträckan är längre med flera rondeller längs vägen, så resultatet kan bli att trafiken fortsätter som idag via innerstaden, och då har vi fortfarande inte löst trafikpropparna i centrum.

Lastbilstrafiken kommer snarare att välja genaste vägen dvs 108:an, som inte klarar denna ökning av trafik mot Svedala och järnvägskorsningen med bommarna där.

• Västra industriområdet samt norra Trelleborg finns det ännu ingen lösning för vägens dragning och påverkan. Denna ringväg byggs baklänges!

• §13 i Väglagen:

När en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.

Om en vägplan medför att mark eller annat utrymme eller särskild rätt till mark eller annat utrymme kan komma att tas i anspråk enligt 31§, skall planen utformas så att de fördelar som kan uppnås med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda. Lag (2012:439)

- Vi anser att kommunens utredning inte uppnått några av de ovanstående bestämmelserna för denna ringvägs dragnings.

Kommunens kommentar:

Den gemensamma delutredningen kring västlig infart kommer att bedrivas parallellt med den fortsatta processen med ett östligt alternativ. Tidplanen för detaljplaner är överenskommen gentemot EU. I planeringssammanhang är det inte ovanligt att olika scenarier studeras samtidigt och parallellt. Trelleborgs kommun anser det bra att det västliga alternativet åskådliggörs tydligare i samarbete med Trafikverket.

Trelleborgs kommuns långsiktiga målsättning är att få ner biltrafiken i innerstaden till förmån för fotgängare, cyklister samt naturligtvis kollektivtrafiken. En annan målsättning är att Hamngatan, Strandgatan liksom Järnvägsgatan skall kunna transformeras till attraktiva stadsgator istället för transportsträckor som idag. Denna omvandling hade underlättats av en ringväg för den tunga trafiken samt för genomfartstrafiken. Ungefär var femte bil som passerar Hamngatan är en bil som enbart passerar igenom Trelleborg, alltså utan målpunkt i staden.

Tunnelalternativet är redan avfärdat. Det uppfyller inte kommunens målbild samt innebär en omotiverat hög kostnad. När det gäller luftkvaliteten så kommer mil-

jök kvalitetsnormerna för utomhusluft kunna innehållas med god marginal (klaras). Målsättningen har varit att följa järnvägen i så stor utsträckning som möjligt men på vissa sträckor har detta inte varit möjligt. Dels för att själva kopplingen till väg 108 ligger utanför järnvägslinjen, dels för att det finns verksamheter som hindrar. Sedan finns det trafiktekniska förutsättningar som hindrar en konsekvent linjeföring utmed Kontinentalbanan.

Den Östra ringvägen kommer påverka miljön i Mellanköpinge på olika vis. Kommunens målsättning är att minimera effekterna så mycket som möjligt bland annat med åtgärder för buller. Mellanköpinge är stadsnära beläget och viss påverkan från den växande staden är svår att undvika. Kontinentalbanan och trafiken på den är exempel på detta. Likaså tillblivelsen av den rättsspsykiatriska kliniken i närheten.

Placeringen av ett truckcenter norr om väg 9 innebär ökat trafik inom området. För närvarande studeras den exakta kopplingstrafiken in mot hamninfarten. I nuläget går det inte att säga hur trafiken på väg 9 kommer att förändras. Inte heller går det att förutse vilka bullernivåer trafiken kommer att generera då vägstrukturen inom området inte ligger fast.

Tidsåtgången att köra ringvägen runt staden hänger samman med en rad faktorer så som hastighet, vägstandard och antal korsningspunkter. Det hänger även samman med vilka åtgärder som görs inne staden för att påverka bilanvändandet. Med rätt val av åtgärder kommer ringvägsalternativet vara konkurrenskraftigt tidsmässigt. I den kommande processen kommer detta klargöras tydligare. Västra ringvägen genom västra verksamhetsområdet kommer bli föremål för åtgärder för att underlätta för hamntrafiken samt för annan vardagstrafik.

Kommunens avsikt med ringväg samt ny hamninfart är att möjliggöra för ny stadsbebyggelse i de återlämnade hamnområdena samt att knyta ihop staden med dessa.

PRIVATPERSON 20

Vi avstyrker planen för en östlig ringväg.

I planprogrammet och vid samrådsmötet framkom inget nytt utöver en miljökonsekvensbeskrivning som baseras på ett felaktigt underlag.

Man beskriver att den nuvarande hamninfarten går genom centrala Trelleborg vilket inte stämmer. Infarten kan ses som en sydlig ringväg då det inte förekommer bostadsbebyggelse söder om vägen.

Den föreslagna dragningen av Östra ringvägen och Östra hamninfarten kommer att passera igenom bostadsbebyggelse på ett betydligt närmre avstånd än nuvarande infart. Den föreslagna infarten kommer dessutom närmre förskola, skola och sjukvårdsinrättning.

Miljökonsekvensbeskrivningen har inte gjort en grundlig genomlysning av de miljöfaror som lastbilarnas avgaser ger. De har en hög halt av partiklar och nitrosgaser, i synnerhet när motorerna är kallstartade. Motorerna är kallstartade både när de kommer från färjorna och när de ska dit från incheckningsarean. Dessa avgaser kan kopplas till en ökad förekomst av cancer, kroniskt obstruktiv lungsjukdom och för tidig död i hjärtkärlsjukdom. Detta kan innebära ett ökat ohälsotal i de östra kommundelarna.

Vi anser också att kostnaderna för Östra ringvägen och hamninfarten är orimligt underskattade. De totala kostnaderna för hela ringvägsprojektet, från Maglarp-srondellen till Östra hamninfarten, måste redovisas i sin helhet tydligt, öppet och ärligt.

Kommunen har sent i processen gjort ett avtal med Trafikverket om en ny utredning angående en Västlig hamninfart. Vi anser att allt arbete med den Östliga ringvägen bör avbrytas tills denna utredning är färdig.

Kommunens kommentar:

Det är blott i ett kort historisk sammanhang som trelleborgarna varit utestängda från havet. För bara några decennier sedan kunde stadsbefolkningen flanera fritt i hamnen och utmed kajerna. Denna möjlighet att nyttja de centrala delarna arbetar kommunen nu för att återta. Med det synsättet är hamntrafiken uppenbart olämplig i Trelleborgs framtida centrala delar.

Kommunens ingång i detta är att samtliga miljökvalitetsnormer skall klaras, oavsett om det handlar om förskola, skola eller sjukvårdsinrättning.

När det gäller luftmiljön kommer kommunen i de senare processerna beskriva hur luftkvaliteten kommer att förändras i och med den nya ringvägen och hamninfarten. I de modeller som hittills tagits fram pekar resultatet på att miljökvalitetsnormerna för utomhusluft kommer att klaras med god marginal.

Kalkyler för ringvägsprojektet pågår parallellt med det kommande planarbetet och kommer att presenteras vid lämplig tidpunkt. Särskilt då de kostnadsdrivande konstruktionerna är klarlagda.

PRIVATPERSON 21

Mitt namn är X Xx och jag bor på Stavstensvägen X i Trelleborg. Jag bor tillsammans med min sambo X Xx. Vi är mycket positivt inställda till den nya ringledden. Det skulle vara en befrielse för oss att slippa det konstanta buller från kustvägen där nu alla lastbilar kör. En ny ringledd gör att våra funderingar att flytta försvinner.

Kommunens kommentarer:

I och med den nya ringvägen- och hamninfartens genomförande kommer uppkommen bullerproblematiser hanteras på ett helt annat sätt än för bostäder vid befintlig infrastruktur. Lagkrav finns på att riktvärden för buller skall innehållas (klaras) när ny infrastruktur

byggs. Detta gäller inte på befintliga vägar. Att bygga bort buller utmed västlig infart har var inte aktuellt vid aktuell tidpunkt eftersom man då också bygger bort möjligheten för havsutsikt.

Den föreslagna vägsträckningen prövas kontinuerligt mot gällande riktlinjer.

PRIVATPERSON 22

Varför inte dra vägen från väster där Länsstyrelsen och Trafikverket är med och delar på notan, så slipper invånarna i Trelleborg stå för hela kostnaden.

En Östlig infart kommer också att drabba flera hundratals hushåll som kommer att få bo i en miljö som verkligen inte är hälsosam. I en tunnel från väster finns det möjlighet att rena avgaserna genom filtrering.

En ny infart från öster kommer att innebära längre körsträcka.

Ringvägen kommer att ansluta till väg 108 genom befintlig kommunal väg. Risken blir stor att lastbilarna som skall norrut på E22 kommer att köra 108:an mot anslutning till E22 i Lund. Därmed innebär en ökad risk för mötes- och omkörningsolyckor. Lastbilarna som skall till hamnen kör av E6:an i västra delen och kör sedan via den kommunala Travemündeallén inom hamnområdet (inte igenom centrum) ut till färjelägena. Övrig trafik som kör på väg 9 genom centrum består 70-80% av trafik som har målpunkt inne i staden. Någon genomfartstrafik att tala om finns inte.

En Östlig ringväg kommer att ta omfattande arealer högvärdig jordbruksmark i anspråk och skapa en ny barriär runt staden .

När rättspsykiatriska centrumet byggdes i Mellankö-

pinge var det för att patienterna skulle få lugn och ro. Det kan inte bli så med 2000 lastbilar/dygn in på knutarna.

Kommunens kommentar:

Det finns hittills inga löften från Trafikverket att finansiera en västlig infart, oavsett teknisk lösning. Länsstyrelsen finansierar aldrig infrastrukturprojekt.

Det finns ingenting som pekar på att en hamninfart från öster skulle vara ohälsosam utifrån luftkvaliteten. Miljökvalitetsnormerna kommer att klaras och åtgärder för buller baseras på gällande riktlinjer för vägtrafikbuller.

Den längre körsträckan för hamntrafiken kommer att kompenseras med en smidigare intern logistik för tung trafik. Dessutom innebär en ringväg möjliggörande för kollektivtrafiken boende i återlämnade hamnområden då hamntrafiken flyttar. På så sätt minskar det totala bilberoendet samt bilkörandet sannolikt i Trelleborgs stad.

Ungefär 20% procent av trafiken från öster till väster (och omvänt) är genomfartstrafik. Kommunens avsikt är att en del av dessa skall välja ringvägen istället. Pågående trafiksimuleringsmodeller indikerar detta.

Valet av ringvägssträckning utmed Kontinentalbanan är gjort därför att järnvägsspåret själv utgör en barriär. Utöver det kommer ringvägen innebära vissa barriäreffekter, mestadels på åkermark. Kommunen verkar för att minimera upplevelsen av detta, liksom att behålla så många som möjligt av de kopplingar som finns idag. Om detta inte är möjligt kommer kommunen sträva efter bra ersättningsvägar som möjligt.

Ringvägens tillblivelse var väl känd för samtliga parter när planerna för rättspsykiatriskt centrum planerades. Vägen har sedan dess fått en delvis ny sträckning.

PRIVATPERSON 23

Under flera år har kommunen ignorerat att Trafikverket och Länsstyrelsen sagt nej till en Östlig infart av ringleden.

Kommunen har äntligen efter påtryckningar gjort upp ett avtal med Trafikverket att utreda en Västlig infart. Nu förväntar vi oss att man jobbar efter Fyrstegsprincipen. Inlösen av fastigheter bör därmed stoppas i väntan på Trafikverkets uttalande.

Dragning av ringleden intill järnvägen kommer att radera en gammal by, Mellanköpinge. Här har man inte tagit hänsyn till alternativa lösningar utan bara skövlar fauna, flera fastigheter och åkermark. De fastigheter som finns kvar i Mellanköpinge kommer att förvänta sig ökat buller vilket kommunen initierat i vår ansökan om bygglov diarienummer BMK-2017-988. Där skriver samhällsbyggnadsförvaltningen: Den ansökta åtgärden kommer att placeras nära den planerade nya ringvägen öster om järnvägen, ökad bullernivå kan förväntas.

*Kommunens kommentar:
Se nästa yttrande. (Privatperson 24)*

PRIVATPERSON 24

Under flera år har kommunen ignorerat att Trafikverket och Länsstyrelsen sagt nej till en Östlig infart av ringleden.

Kommunen har äntligen efter påtryckningar gjort upp ett avtal med Trafikverket att utreda en västlig infart. Nu förväntar vi oss att man jobbar efter fyrstegsprincipen. Inlösen av fastigheter bör därmed stoppas i väntan på Trafikverkets uttalande.

Dragning av ringleden intill järnvägen kommer att radera en gammal by Mellanköpinge, Här har man inte

tagit hänsyn till alternativa lösningar utan bara skövlar fauna, flora fastigheter och åkermark. De fastigheter som finns kvar i Mellanköpinge kommer att förvänta sig ökat buller vilket kommunen initierat i vår ansökan om bygglov diarienummer BMK-2017-988.

Där skriver samhällsbyggnadsförvaltningen:

Den ansökta åtgärden kommer att placeras nära den planerade nya ringvägen öster om järnvägen, ökad bullernivå kan förväntas.

*Kommunens kommentarer:
Tidplanen för det östliga alternativet står fast och bygger på ett åtagande gentemot EU. Att det västliga alternativet utreds samtidigt är bra. Det klargör också problematiken, och de utmaningar man står inför om man fortsätter att leda hamntrafiken genom det som i framtiden är tänkt att vara det centrala Trelleborg – mitt för centralstationen.*

En ökad ljudnivå från bilar kan rimligtvis förväntas i och kring Mellanköpinge, men åtgärder kommer också vidtas för att minimera dessa nivåer. Alternativa lösningar på ringväg har prövats, men utifrån samtliga de aspekter som prövats har det fallit på detta alternativ till vägsträckning.

PRIVATPERSON 25

Bakgrund
2008 köpte jag SNÖVIT X, med målsättningen att bosätta mig här en längre tid. Under dessa år har jag träffat X Xx och vår målsättning varit att bilda familj. Vi har trivts och lagt ner ett stort kapital i olika renoveringar. Men Trelleborgs kommun har gjort att hela vår framtid i huset inte blev som vi tänkt och till en mardröm.

En hamninfartsväg "farligt gods" är planerad i anknäring till vår gata, ett stenkast från vår fastighet. Tre fastigheter ligger inom den röda linjen, och dessa har

blivit erbjudna inköp. Vår fastighet ligger inte inom denna linje i ert synsätt och mätangivelser, definitivt kommer vår fastighet att drabbas av buller, farligt godstransport, cancerogena dieselavgaser, en miljö som vi inte accepterar på något sätt.

Detta planprogram medför att vår fastighet med största sannolikhet sjunkit 30-40 % i marknadsvärde, vilket vi inte accepterar. Vi vill inte bo kvar med en tilltänkt väg intill fastigheten. Som läget är kan vi INTE sälja med minskat marknadsvärde då vi i så fall skulle köpa något likvärdigt vilket hög sannolikhet hade kostat mer i inköp.

Vad jag kan mäta fram så är vår fastighet idag 58 meter från nuvarande järnväg, och i detta område skall det placeras en 2+1 väg som är 14 m bred. Enligt "Riktlinjer för riskhänsyn i Samhällsplaneringen - Bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport av farligt gods", Länsstyrelsens SAMHÄLLSPLANERING SKÅNE I UTVECKLING 2007:06 sid 84 10.3.2 Området 30-70 meter

"Vid planering i området närmast efter det bebyggelsefria området bör markanvändningen begränsas. I detta område bör markanvändningen utformas så att få personer uppehåller sig i området och där personer alltid är i vaket tillstånd." Bil 1,2.

Vår fastighet ligger inom detta område och är således INTE lämpligt bostadsområde enligt Länsstyrelsen.

Bil 3 Fig. 10.1 *Skiss överföreslagna skyddsavstånd.* Här kan tydligt utläsa återigen att inom 70 meter är det INTE att rekommendera bostäder, småhusbebyggelse.

KRAV

1. Planlägg Hamninfarten på en lämpligare plats, definitivt inte i ett bostadsområde.
2. Vår FASTIGHET inlöses.
3. Om ni inte löser in fastigheten kräver vi ersättning för priset till vår FASTIGHET belastas med.

Kommunens kommentar:

I det kommande detaljplanearbetet kommer kommunen låta en riskkonsult utreda riskerna, samt komma med förslag på åtgärder som krävs för att säkerställa att rådande riktlinjer för risk följs. Dessa kommer sedan följas upp som specifika planbestämmelser i detaljplanen gällande åtgärder utmed vägen.

När det gäller eventuell ersättning hänvisas till kommunens kommentarer på annan plats i detta dokument.

PRIVATPERSON 26

Nedan finner ni mina synpunkter på förslaget till Planprogram om Östlig ringväg.

1. Förslag till Planprogram PL-2018-34 måste förkastas i sin helhet av följande skäl:

A) Länsstyrelsen har i sin skrivelse till Trelleborgs kommun 2017-06-06 (se Bilaga 1) tydligt sagt på sidan 1 att kommunens översiktsplan från 2010 samt ändringen för staden 2014 inte blir vägledande för prövningar som tillstånd, detaljplaner och bygglov. Eftersom Förslag till Planprogram, PL-2018-34, tydligt hänvisar till dessa dokument på s 28 i Planprogrammets samrådshandling och på sidan 16 Miljökonsekvensbeskrivningen uppenbart nyttjat dem som vägledande dokument trots att de inte är godkända av Länsstyrelsen, så står alla PL-2018-34 dokument på icke-godkänd grund, och måste därmed förkastas helt.

B) PL-2018-34 avser att flytta trafikflödet av den tunga lastbilstrafiken från befintlig Europaväg (E6) till ett annat alternativ. Eftersom det handlar om just en Europaväg som är en statlig angelägenhet av trafikflöde till ett riksintresse (Trelleborgs hamn), krävs det att kommunen genomgår Trafikverkets Fyrstegsprincip med s.k. Åtgärdsvalsstudie. Enligt Trafikverkets

skrivelse 2017-06-28 till Trelleborgs kommundirektör Fredrik Geijer (se Bilaga 2) så "På ingen punkt har Trelleborgs kommun följt denna planeringsprocess".

Kommunen har sedan dess skrivit ett avtal med Trafikverket i maj 2018 för "Medfinansieringsavtal för utredning om utvecklad hamnanslutning, Trelleborgs Kommun" (se Bilaga 3) vilket förhoppningsvis innebär en utredning som följer den statliga Fyrstegsprincipen för "Åtgärdsvalsstudie". På grund av att Trelleborgs kommun hittills inte följt statliga planeringsprocesserna som kommunen faktiskt måste göra utan undantag, och då resultatet av den med Trafikverket avtalade "Åtgärdsvalsstudien" ännu inte är inkomna, måste allt arbete med PL-2018-34 stoppas omedelbart. När resultatet av Åtgärdsvalsstudien med Trafikverket är klar och prövats enligt rådande statligt regelverk, måste Trelleborgs kommun följa Trafikverkets anvisningar för att tillgodose riksintresse och Europaväg. Om resultatet av "Åtgärdsvalsstudien" skulle visa på att befintlig (västlig) infart till hamnen kan förbättras måste detta genomföras. Om en Östlig ringväg trots allt skulle bli resultatet av "Åtgärdsvalsstudien", så kan arbetet med PL-2018-34 återupptas efter att studien genomförts, men inte innan dess.

2. Förslag till Planprogram PL-2018-34 är inte förenlig med Miljöbalken

Förslaget gör stort anspråk på omfattande arealer av högklassig (klass 10, vilket är högsta klassificeringen) jordbruksmark, vilket inte är förenligt med Miljöbalken 3 kap 4§ då en ringväg inte är ett väsentligt samhällsintresse eftersom en befintlig infart till hamnen redan finns från väst och bedöms ha goda kommunikationer mellan motorväg E6 och Trelleborgs hamn. Den föreslagna vägdragningen kommer dessutom att hamna i strandskyddat område, vilket inte är förenligt med 7 kap 15§ i Miljöbalken. Jag anser inte att dispens enl 7 kap 18b§ kan lämnas, eftersom hamnens interna logistikproblem kan lösas på andra sätt (bl.a. förändring av bangården, något som Trafikverket nämnde på s 2 i Bilaga 2) än med den Östra infarten.

3. Förslag till Planprogram PL-2018-34 följer inte Väglagen

Enligt Väglagen §13 ska: "När en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Om en vägplan medför att mark eller annat utrymme eller särskild rätt till mark eller annat utrymme kan komma att tas i anspråk enligt 31§, skall planen utformas så att de fördelar som kan uppnås med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda. Lag (2012:439). PL-2018-34 följer inte detta överhuvudtaget, då intrång görs i strandskydd, jordbruksmark, kulturmiljöer och gör väsentligt anspråk på många privata fastigheter och bostäder.

Dessutom utgör PL-2018-34 en mycket markant ökning av buller, avgaser, olycksrisker och därmed förknippade olägenheter oh följer för hela sträckningen från hamnen fram till väg 108 samt hela vägen på västra sidan från väg 108 fram till motorvägen EG. Att PL-2018-34 dessutom hänvisar på s 73 till "Exakt vilka åtgärder som krävs behöver studeras ytterligare när man vet mer om förutsättningarna för vägen och trafiken" är fullständigt oacceptabelt. Eftersom speciellt buller kommer att utgöra en markant förändring av boendemiljön längs med hela sträckan från hamnen till E6an, så måste dessa åtgärder tydligt definieras och regleras i eventuell framtida planhandling.

4. Förslag till Planprogram PL-2018-34 går tvärt emot nationella miljömålen

De nationella miljömålen i Sverige består av: Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Giftfri miljö, Skyddande ozonskikt, Säker strålmiljö, Ingen övergödning, Levande sjöar och vattendrag, Grundvatten av god kvalitet, Hav i balans samt levande kust och skärgård, Myllrande våtmarker, Levande skogar, Ett rikt odlingslandskap, Storslagen fjällmiljö, God bebyggd miljö, Ett rikt växt- och djurliv. PL-2018-34 uppfyller INGA av dessa nationella miljömål p.g.a. ökade utsläpp, olycksrisker med farligt gods, intrång i strandskydd, intrång i högklassig jord-

bruksmark, och mycket markant ökat buller i närliggande boendemiljöer.

Kommunens kommentar:

Trelleborgs kommun arbetar just nu med en aktualisering av den fördjupade översiktsplanen. Målsättning är att denna skall ge stöd för den beslutade ringvägen. Kommunen har även verkat för ringväg liksom hamninfart i den nu gällande fördjupade översiktsplanen.

Att det västliga infarsalternativet utreds ytterligare ser kommunen positivt på, men trots det löper tidplanen för detaljplanerna på enligt överenskommelse med EU. Kommunen menar att en ringväg samt en ny östlig hamninfart samt fullföljande av hamnflytt är av stort samhällsintresse då det på annat håll möjliggör för omfattande bostadsbebyggelse i ett mycket kollektivtrafiknära läge.

I de kommande detaljplanerna för ringväg samt för hamninfart kommer kommunen säkerställa att gällande lagstiftning samt de av myndigheterna uppställda riktlinjerna följs.

PRIVATPERSON 27

I artikeln som publicerades den 2 juni 2017 i Trelleborgs allehanda så säger Torbjörn Karlsson följande:

”Det kommer till exempel att bli minst en, troligen två, matarleder som ska ta stadstrafiken in i och ut ur staden till och från ringvägen. I samtliga alternativ ligger den ena precis norr om Kyrkoköpinge by, antingen norr eller söder om järnvägsbron. Men matarleden kommer inte att gå genom Kyrkoköpinge by, lovar Torbjörn Karlsson. För att Kyrkoköpingeborna inte ska bli livrädda och tro att de får en massa extra trafik genom byn så vill jag kommentera att vi i stället gör en förlängning av Malörtsvägen upp mot järnvägen, det är så det var tänkt en gång i tiden, säger han.”

Detta uttalande som gjordes av Torbjörn Karlsson den 2 juni 2017 gäller tydligen inte idag eftersom politikererna under samrådsmötet säger att man eventuellt i framtiden kan tänka sig en förlängning av Malörtsvägen. Vi vet alla att framtiden är något som vi aldrig kommer till.

Då kan man som enkel medborgare undra hur våra politiker tänker. Svaret på denna fråga känns enkel, det måste vara pengar inget annat. Trafiksäkerhet, kultur och miljöfrågor är inte av intresse för politiker när det gäller Ringvägen.

Politikerna har med stor sannolikhet inte varit i Kyrkoköpinge och sett Kyrkoköpinge byaväg som går igenom byn. På några delar av genomfarten kan inte bussar/lastbilar eller större fordon mötas, vägen är helt enkel för smal. På detta vägavsnitt går/cyklar barn, ungdomar och vuxna. De utsätter sig för en MYCKET stor risk om att bli påkörda. Det finns gott om tillbud idag med att köra ut på Kyrkoköpinge byaväg från sidovägar det kommer inte bli bättre om trafiken ökar.

Antalet fordon som idag passerar igenom byn kommer att öka KRAFTIGT om det beslutas om att trafiken skall gå igenom Kyrkoköpinge by för att ansluta till Ringvägen. Trafiken kommer att öka med mer än 100 %.

I många kommuner avsätter man pengar för trafiksäkerhet, allt för att unga som gamla skall känna sig trygga i trafiken. Politiker i Trelleborg har i massmedia uttalat sig om hur viktigt det är att vi kan gå och cykla i vår stad. Med förslaget som politikerna idag har om en genomfart på Kyrkoköpinge byväg till Ringvägen så är det inte frågan om utan när den kommer ske en olycka.

Miljöfrågan är en annan fråga som politikerna i Trelleborg inte tycks lägga någon större vikt om, buller - luftkvalitet - natur, vem vill vandra, cykla, rida, motionera i en miljö med avgaser och trafikfaror.

Kyrkoköpinge by, som ligger nordost om Trelleborg, har vikinga- eller medeltida anor. Byn avgränsas från staden genom öppna fält. Vägen in till byn kantas av gäthus och stora uppvuxna träd och kyrkan, som är från slutet av 1100-talet, ligger på en höjdrygg i gatans förlängning. Kyrkan, Kyrkoköpinge mölla och några kvarliggande gårdar med trädgårdar utgör viktiga inslag i miljön. Kyrkan och vindmöllan är viktiga landmärken. Det finns en förhoppning om att detta arv från våra förfäder inte skall förstöras av okloka beslut.

Med detta inlägg är det min/vår förhoppning att ”matarledningen” till den nya ringvägen inte skall gå igen Kyrkoköpinge by. Förslag på lösning, se bilaga 1.

Kommunens kommentar:

Om ringvägen skall kopplas till Gyllevägen/Kyrkoköpinge byaväg är under planprogrammet fortfarande en öppen utredningsfråga varför det inte heller går att svara på nödvändigheten av en förbifart runt byn. Kommunen får hänvisa till det kommande arbetet och utredningarna kopplade till detaljplanerna samt den kommande fördjupade översiktsplanen. Utifrån bland annat värmandet om Kyrkoköpinge by samt kulturmiljön där (allmänna värden) har kommunen valt att gå vidare med ett ringvägsalternativ utanför Kontinentalbanan.

PRIVATPERSON 28

Mitt namn är Jonas och jag bor på Östra Förstads-gatan i Trelleborg. Till yrket är jag verksamhetskonsult och projektledare. Mina synpunkter som jag redogör för, har till stor del sitt ursprung i hur jag resonerar i min yrkesroll. Jag deltog på samrådsmötet i Parken, juni 2018.

1. Målkonflikt mellan hamn och kommun. Ref: Planprogram sida 11 (Kuststad 2025 — Bakgrund) De mål som man kan läsa ut och sammanfatta ser i stora drag ut så här enligt min uppfattning:

- Öka Trelleborgs befolkning i tätorten
- Förbättra hamnens kapacitet med avseende på färjors storlek, och antal fordon till och från hamnen.

Dessa två mål menar jag står i konflikt med varandra. Jag tycker mig inte se med nuvarande förslag att man på ett bra sätt kan uppfylla båda, för att:

Större hamn kan inte göra staden automatiskt mer attraktiv att bo i. Troligare är tvärtom, att den är en negativ faktor för att attrahera inflyttande. Det är detta jag tror är anledningen till varför planförslaget ser ut som det gör. Det har kommit till denna punkt därför att hamnen påverkar så mycket att oerhört dyra lösningar måste balansera upp det negativa med en växande hamn.

Frågan här från mig är då om man verkligen övervägt ordentligt om de planerade investeringarna ger vad som önskas.

Andra sätt att spendera ca en halv miljard eller vad vi kan hamna på, måste enligt min mening övervägas. Det är inte alls tydligt att Ringvägen och ny hamninfart enligt planprogrammet tar oss till målen för staden

2. Hamn som riksintresse eller inte.

Ingen specifik referens till planprogrammet, men min personliga reflektion angående detta är att hamnens exakta storlek eller kapacitet eller dess existens inte kan vara riksintresse. Trelleborgs kommun kan inte som jag förstår det, vara ålagda att hålla staten med en viss lastkapacitet. Jag menar att det måste vara kommunen som avgör hur stor hamn eller typ av hamn som passar att ha just här i Trelleborg. Om man får vara lite drastisk kan man tex utgå ifrån att en färjehamn strax öster om centrum inte passar in alls i vår framtida vision om hur staden ska gestalta sig. Och sen planera från det. Inte låta hamnen styra stadens utveckling alltså.

Kommunens kommentar:

Enligt kommunens synsätt går det att förena en expanderande stad med en expanderande hamn, och samtidigt behålla och utveckla stadens attraktivitet. Hur stor hamnen skall tillåtas bli är dock en fråga som ligger långt utanför detta planprogramms ramar. Faktum är att hamnen inte bara ligger i kommunens intresse, hamnen har också en nationell betydelse. På så vis tar Trelleborgs kommun ett stort samhällsansvar. Hamnen växer inte heller ohämmat, för samtidigt lämnar hamnen ytor efter sig och det är dessa som kommunen ser en möjlighet att utveckla.

Kommunen delar åsikten att staten även delar ansvaret för hamnen, i form av det riksintresse som hamnen är. Det gäller även tillfarten till den.

PRIVATPERSON 29

Mitt namn är Jonas och jag bor på Östra Förstadsgatan i Trelleborg. Till yrket är jag verksamhetskonsult och projektledare. Mina synpunkter som jag redogör för, har till stor del sitt ursprung i hur jag resonerar i min yrkesroll. Jag deltog på samrådsmötet i Parken, juni 2018.

1. Inledning

Som boende i stadsdelen Östra stranden har jag givetvis åsikter om själva idén med ringvägen och hamnens in- och utfart. Det är en mycket dålig idé att lägga en väg till och från hamnen med tung trafik alldeles vid den enda stadsnära strand vi har kvar i Trelleborg. På sommaren har vi och andra med gångavstånd mycket glädje av befintlig strand. Låt den vara utan trafik!

Ringvägen har sitt eget syfte att leda runt trafik och avlasta Hamngatan. Den tror jag går att lösa på något sätt. Jag sympatiserar med boende i Mellanköpinge och vill gärna att det ska gå att få till en bättre lösning runt den byn än vad som är planerat nu.

2. Målkonflikt mellan hamn och kommun.
Ref: Planprogram sida 11 (Kuststad 2025 — Bakgrund) De mål som man kan läsa ut och sammanfatta ser i stora drag ut så här enligt min uppfattning:

- Öka Trelleborgs befolkning i tätorten
- Förbättra hamnens kapacitet med avseende på färjors storlek, och antal fordon till och från hamnen.

Dessa två mål menar jag står i konflikt med varandra. Jag tycker mig inte se med nuvarande förslag att man på ett bra sätt kan uppfylla båda, för att:

Större hamn kan inte göra staden automatiskt mer attraktiv att bo i. Troligare är tvärtom, att den är en negativ faktor för att attrahera inflyttande. Det är detta jag tror är anledningen till varför planförslaget ser ut som det gör. Det har kommit till denna punkt därför att hamnen påverkar så mycket att oerhört dyra lösningar måste balansera upp det negativa med en växande hamn. Frågan här från mig är då om man verkligen övervägt ordentligt om de planerade investeringarna ger vad som önskas?

Andra sätt att spendera ca en halv miljard eller vad vi kan hamna på, måste enligt min mening övervägas. Det är inte alls tydligt att Ringvägen och ny hamninfart enligt planprogrammet tar oss till målen för staden.

Ibland ska man ta ett steg tillbaka och fundera. Man kan t.ex. tänka tvärtom: Vad händer om vi lägger en halv miljard på att i stället göra hamnen mindre? Kan det löna sig bättre i längden? Mindre konflikter med boende, med Länsstyrelsen, med Trafikverket, mindre av alla diesel föroreningar.....etc. Den pengarna det kostar att styra mot mindre hamn kan vara väl så bra investerade. För då står vi också rätt rustade den dan Fehmarn Bält har fast förbindelse!

3. Hamn som riksintresse eller inte
Ingen specifik referens till planprogrammet, men min

personliga reflektion angående detta är att hamnens exakta storlek eller kapacitet eller dess existens inte kan vara riksintresse. Trelleborgs kommun kan inte som jag förstår det, vara ålagda att hålla staten med en viss lastkapacitet. Jag menar att det måste vara kommunen som avgör hur stor hamn eller typ av hamn som passar att ha just här i Trelleborg. Om man får vara lite drastisk kan man tex utgå ifrån att en färjehamn strax öster om centrum inte passar in alls i vår framtida vision om hur staden ska gestalta sig. Och sen planera från det. Inte låta hamnen styra stadens utveckling alltså.

Kommunens kommentar:

Se kommunens kommentarer i yttrandet innan.

PRIVATPERSON 30

Planprogrammet hänger i luften, då det inte tar hänsyn till Länsstyrelsens tydliga invändningar mot Översiktsplanen vad gäller infrastruktur till Trelleborgs hamn. Översiktsplanen har därför ingen giltighet i dessa delar. Kommunen kan inte själv bygga Europavägar eller infart till riksintressant hamn.

Planprogrammet borde dessutom inväntat pågående utredning om Västlig Hamninfart och Sjöstad som Trafikverk och kommun nu gör gemensamt. Östra Ringvägen är en väg som det råder samsyn kring (troligen bör den dock gå innanför järnvägen). Den bör inte blandas samman med Östlig Hamninfart, som är en helt annan frågeställning.

Kommunens kommentar:

Trelleborgs kommun arbetar för närvarande med den nya fördjupade översiktsplanen med sikte på 2028. Kommunens avsikt är att den fördjupade översiktsplanen skall vara det instrument som ligger till grund för de nödvändiga dialogerna med Länsstyrelsen och Trafikverket i frågor som handlar om bland annat riksintressena.

Arbetet med det västra infartsalternativet fortgår parallellt med utredandet om det östra infartsalternativet kopplat till detaljplanearbetet. Att grundläggande frågor utreds parallellt är inget ovanligt i planerings-sammanhang. Tidplanen för detaljplanen står fast och målsättningen är att den skall kunna antas kring 2020.

Kommunens inställning är att det finns ett ömsesidigt beroende mellan den Östra ringvägen och den Östra hamninfarten. Inget av vägbyggnadsprojekten kan motivera varför det skulle genomföras separat. Det är också därför planerna tas upp tillsammans.

PRIVATPERSON 31

Jag heter X Xx och jag anser att rubricerade planprogram ska omarbetas i sin helhet.

Detta ställningstagande baserar jag på att planprogrammet dels redan från början bygger på en mycket bristfällig utredning gjord av WSP (till grund för KF beslutet i februari 2016) och att planprogrammet dels inte är förankrat i de riktlinjer och ramverk som gäller för infrastrukturbyggande i vårt land. Dessutom förekommer en stor mängd felaktiga antaganden och missvisande fakta i underlagen. Det har ej heller genomförts ett professionellt samråd där berörda har fått komma till tals och ställa frågor i ett öppet forum.

En användbar omarbetning av planprogrammet kan inte göras förrän en av Trafikverket godkänd Åtgärdsvalsstudie genomförts enligt den fyrstegsmodell som ska tillämpas vid ombyggnad och förbättring av Riksintresse infrastruktur i Sverige.

Jag utvecklar nedan några av de huvudskäl jag ser som väsentlig anledning till en omarbetning:

Avseende antagande om trafikvolymerna via Trelleborgs Hamn. Det anges att antalet enheter som passerar Trelleborgs hamn ökat med i snitt 5,8 % per år mellan 1989 och 2017. Så må vara men det speglar inte den totala trafikutvecklingen inom transportnäringen då det innehåller tillkomst av fler destinationer från Trelleborg. Det är betydligt mer rättvisande att se på utvecklingen under perioden 2007 - 2017. Ökningen är totalt ca 6 % över dessa 10 år. När det gäller totalt gods över kaj så är tonnaget ca 10 % lägre än det var 2007.

Visionerna om godstillväxt har i Trelleborg alltid en tendens att peka rakt upp i det blå. Man negligerar alla de förändringar som sker i omvärlden för att förbättra godsflöden och logistik samt näringslivets och industrins ständiga hållbarhetsarbete som på alla möj-

liga sätt syftar till att minska miljöbelastningen på vår omgivning. Sveriges hamnar t ex Norrköping, Stockholm, Gävle och Göteborg investerar stort för att kunna ta emot mer gods via sjövägen. Infrastrukturen till Karlskronas hamn (med Polen-förbindelse) förbättras. Bygget av Fehmarn-förbindelsen är snart påbörjat och ytterligare fasta förbindelser över Öresund diskuteras frekvent.

Hela Sverige ska vara fossilfritt år 2030 och då måste mer gods överföras till sjötransport upp till Mälardalsregionen och Mellansverige samt till järnväg. Det finns många faktorer som talar för att man inte ska vara överdrivet optimistisk. Avslutningsvis föreligger det en väsentlig risk för konkurrens-försämring för Trelleborgs hamn när körsträcka/körtid förlängs vid infart/utfart via ringvägen för att komma ut på motorvägsnätet. En risk som Trafikverket också betonar.

Avseende påståendet att det inte går att bygga Sjöstaden med en västlig infart till hamnen.

Detta är helt felaktigt och Trafikverket instämmer även här. Det finns många städer som med moderna och kreativa infrastrukturlösningar låter trafiken passera i tunnel- eller tråg-konstruktioner. Det bidrar till en väsentligt bättre stadsmiljö med mindre buller, avgaser och barriäreffekter samt reducerade hälsorisker. I Trelleborg skulle en ombyggd infart från väster innebära en väsentlig förbättring av vardagsmiljön på väster.

Avseende Business center på Östra Industriområdet. Jag hatar att säga orden "detta har vi provat" men i detta fall har vi faktiskt gjort det. Metso Minerals anläggning på Östra Industriområdet gick förr under benämningen Kontinentterminalen. Där huserade ett stort antal transport- och speditiönsföretag. Anläggningen hade fyra järnvägsspår in i byggnaden och stora mängder gods lagrades respektive lastades om.

Tyvärr höll inte konceptet utan företagen flyttade ett efter ett till Malmö. Det hör till kuriosa att jag själv är en mycket stor anledning till att Metso Minerals finns där idag. Vid en cykeltur sommaren 1994 kom jag på

idén att flytta Svedala Industris verksamhet i Trelleborg dit och bygga en toppmodern gummifabrik med distributionslager där. Samma kväll råkade jag av en slump träffa den chef som var kvar i Kontinentterminalen och 1995 var flytten av Svedala Trellex AB ett faktum.

Tanken att bedriva en omfattande logistikverksamhet på öster är fel. Inga av de logistikföretag som jag samtalar med vill vara på öster. De vill vara på väster med närheten till E6, Kastrup mm. I underlaget saknas uppgifter om vilken sorts för framtiden hållbar företagsamhet, vilken storlek etc. som skulle ha intresse av att etablera sig på området.

Avseende ianspråktagande av högklassig jordbrukmark samt förlust av rekreations- och fritidsområde.

Stora mängder högvärdig åkermark går förlorad för själva ringvägen och dessutom kommer det att skapas många oanvändbara s k mellanytor vid trafikplatser mm. Ett stort väl bevuxet rekreationsområde vid Metso Minerals går förlorat. Vid Östra Stranden försvinner stora delar av Nyhemsparken som flitigt används av skolbarn och boende i området för picknick, bollspel mm, Jag saknar belysningen av dessa faktum, jag saknar hur kommunen tänker kompensera för dessa förluster, vad, var, hur och när.

Jag saknar också en redogörelse för hur det stora bangårdsområdet inom hamnområdet ska användas på ett effektivt sätt för att minimera behovet av ytor utanför hamnområdet. Överhuvudtaget är det höljt i dunkel hur ytbehov står mot ytillgång inom hamnområdet. Det enda man får höra om är omöjligheter. Jag tycker mig se grönytor och planteringar inom uppställningsområdet i hamnen vilket känns helt felaktigt. Hur stora ytor ska inte användas för hantering och uppställning. Uppgift saknas.

I vilket fall anser jag att området norr om väg 9 i första hand ska användas för bostadsbyggande istället för ett s k utopiskt business center som kommer att ha mycket svårt att dra till sig hållbara och jobbskapande

verksamheter för framtiden.

Avseende landskap och boendemiljöer i Mellanköpinge och på Östra Stranden som fördärvas.

Ett underbart landskap och boendemiljö i såväl Mellanköpinge och på Östra Stranden fördärvas. I punkten ovan beskrevs förlusten av ett stort rekreationsområde på öster och omöjligheten att i framtiden använda området på ett för invånarna hållbart sätt. Man kan säga att dessa punkter tillsammans innebär den definitiva förvandlingen av Trelleborg från att vara en småstad vid havet till att bli en genomfartsstad med stora parkeringsplatser för lastbilar utan tanke på människa och miljö. Stora möjligheter till planering för bostäder utan att ta högklassisk jordbruksmark i anspråk förringas.

Man saknar verkligen beskrivningen av hur detta PI-anprogram främjar en hållbar samhällsutveckling med goda levnadsförhållanden för de generationer som ska ta över efter oss.

Avseende en kommun helt i otakt med myndigheter.

Jag avstår från en djupare beskrivning av detta. Det är allas kännedom att såväl Länsstyrelse som Trafikverket inte är eniga med kommunen om Ringväg och Östlig hamnfart. Dokumentationen från såväl Länsstyrelse som Trafikverket är allmänna handlingar och jag är helt övertygad om att alla inblandade tjänstemän har full tillgång till dem. Än dock fortsätter Kommunledningsförvaltningen högst oansvarigt att spendera stora pengar och stora resurser samtidigt som det också kontrakterats med Trafikverket att en Åtgärdsvalstudie ska genomföras under hösten 2018. Varför är man inte mer mån om våra skattedelar?

Avseende ett synnerligen illa genomfört samråd med berörda i juni 2018, Felaktiga fakta, politikerinblandning mm.

Det inbjöds till samråd strax före midsommar. Oroliga berörda invånare fick höra presentationer innehållande vilseledande uppgifter, alla i syfte att skönmåla Planprogrammet och att misskreditera andra alternativ. Det är ett mycket stort fel att det som noll-alternativet är nuvarande infrastruktur. Natur-

ligtvis måste det förslag som utarbetas under Åtgärdsvalstudien vara noll-alternativ. Felaktiga uppgifter om körsträckor, körtider, volymtillväxt mm presenterades. Åhörarna möttes sedan av den stora överraskningen att man inte fick ställa frågor i öppet forum. Tumult utbröt och ilskan steg. Många lämnade mötet i mycket upprört tillstånd. Är det så kommunen vill ha ett samråd och dialog.

Jag ställer mig ytterst tveksam till att ett antal politiker deltog vid de olika stationerna. Dessa politiker har inte gjort sig kända som sakkunniga i frågor angående fastighetsinlösen, miljökonsekvenser, väg-byggnadsteknik etc. Stationerna borde vara politiskt neutrala och låta tjänstemännen besvara frågor inom sina respektive ansvars- och kunskapsområden utan att känna sig övervakade av politikerna.

Jag kan bara ge ett totalt underbetyg till arrangörerna.

Avseende de fastighetsägare som inte anses berörda men som i högsta grad är det. Jag är själv boende i Nyhemsparken, väldigt nära den tänkta infarten till hamnen. Så är många med mig i områdena runt omkring och det finns en mycket utbredd oro vad som ska hända med våra fastigheter. Vi är i högsta grad berörda då värdet på våra fastigheter kommer att falla till en nivå som för all framtid gör att de i det närmsta blir osäljbara. Även här saknas analys av dessa bieffekter och en utredning om hur kompensations ska ske. För varje familj eller ensamboende står stora ekonomiska värden på spel. Alder, sjukdom, nytt jobb kan vara säljtvingande orsaker och ovissheten sätter normala marknadsvillkor ur spel. Det blir ännu mer horribelt när man jämför med de frikostiga, i princip oemotståndliga erbjudanden som nu sker avseende de fastigheter som anses berörda.

Hur och när kommer kommunen att kontakta alla dessa oroliga människor på ett förväntat ödmjukt och respektfullt sätt?

Kommunens kommentar:

Samrådet i anslutning till planprogrammet gjordes på frivillig väg av Trelleborgs kommun. Under samrådet har en mängd värdefulla synpunkter kommit in. Samtidigt fick Trelleborgs kommun tillfälle att presentera projektet lite närmare. Programsamrådet är upptakten till själva detaljplanearbetet vilket i sig också kommer innebära ytterligare samrådstillfällen. De underlag som presenterades var de som fanns just vid det tillfället. Underlagen förbättras ständigt och en mängd utredningar pågår för närvarande.

Trelleborgs kommun har inga invändningar mot den så kallade fyrstegsmodellen, men menar samtidigt att även bostadsintresset/stadsbyggnadsintresset måste vägas in. Trelleborgs kommun ser en stor potential i att bygga kollektivtrafiknära bostadsområden i de återlämnade hamnområdena. Men ser samtidigt att det är svårörent med en hamnfart på samma plats. Tunnel- eller tråglösningar löser inte det grundläggande utmaningarna när det gäller hamnens interna logistik samt uppkomna barriäreffekter.

Övergripande frågor som handlar om Sveriges olika hamnar ligger utanför ramen för detta planprogram. Den utveckling, när det gäller Sveriges hamnar, som påtalas i texten ovan är samma utveckling som Trelleborgs hamn just nu genomgår. Statistik kan läsas på många olika sätt. Den genomsnittliga volymökningen sett under en längre tid är den som är intressant när man talar om förberedelser inför framtiden. Inte korta nedslag i statistiken.

I ett nationellt "långväga" perspektiv har en eventuell längre körtid runt stadskärnan en marginell betydelse. Kommunens ambition är att den totala restiden i Trelleborg skall bli kortare eftersom den inre logistiken i hamnen kommer att effektiviseras i med de nya möjligheter som hamnflytt, nya uppställningsytor och ringväg leder till. Planerna, och den framtida utvecklingen av ett businesscenter ligger inte inom ramen för detta planprogram.

Trelleborgs kommun är medveten om att både natur- och rekreativvärden kommer att påverkas om ringväg- samt infartsplaner förverkligas. I det fortsatta arbetet med detaljplanerna samt dessas planbeskrivningar kommer kommunen visa hur befintliga värden samt framtida värden kan hanteras. Trelleborgs hamn kommer i de framtida processerna beskriva närmare hur de nya ytorna skall organiseras. Målsättningen är en yteffektiv anläggning och där anspråken på mark utanför hamnområdet är så begränsad som möjligt.

Hur det så kallade "nollalternativet" skall definieras är en fråga som kommer avgöras i samband med att miljökonsekvensbeskrivningen tas fram. Både den för detaljplanerna samt den för den fördjupade översiktsplanen.

Kommunen har erbjudit att förvärva de bostadsfastigheter som är belägna inom det markområde som idag bedöms krävas för att förverkliga en östlig ringväg. I samband med framtagande av detaljplan för vägsträckningen kommer det exakta markbehovet att fastställas. Den mark som är utpekad som allmän plats i lagakraftvunnen detaljplan kommer därefter att inlösas. Det är först i samband med genomförandet av antagen detaljplan som kommunen kommer att kunna ta ställning till övriga ersättningsanspråk.

PRIVATPERSON 32

Varför skall Trelleborgs kommun bygga en ringväg för de tänkta 3000 lastbilar per dygn till Trelleborgs hamn? Jo för att de felplacerat en storhamn mitt för Trelleborgs centrum.

Nu tänker man sätta kronan på verket och transportera dieselbilar i mängd genom tätbebyggelse. De går mot strömmen. Andra kommuner tänker på miljön och begränsar dieselbilar i tätort. Dessutom har man redan byggt delar av ringvägen och planerat bygga bostadshus i anslutning till den. Hur tänker man?

Ni politiker har hamnat halvvägs ner i en källbacke. Hur skall man kunna stoppa er?

Redan har varje person 120 000 kr. i skulder genom att staten har en skuld på 60 000 per person och Trelleborgs kommun 60 000 kr. per person. Nu önskar Trelleborgs kommun öka denna skuld till våra barn. Här hävdas från politiskt styre att medborgarna gillar denna ringväg. Det säger sig själv att placera en sådan ringväg som ökar utsläppen och inkräktar på deras boende är samhällsfientligt.

Skickar med namnunderskrifter (1435 st.) som redan i början av den planerade ringvägen motsatte sig östlig infart till hamnen.

En som värnar om våra barns framtid både ekonomiskt och för en sund hälsa.

Kommunens kommentar:
Den planerade ringvägen runt Trelleborg har som främsta syfte att leda bort hamntrafiken från de centrala delarna av staden, alltså att få bort den barriär som trafiken ger upphov till i de centrala delarna. I och med detta möjliggörs en full illgång till de lämnade hamnområdena för bland annat bostadsbebyggande. Det finns en politisk enighet kring hamnens fortsatta existens, samt att den skall tillåta att utvecklas efter marknadens behov och krav.

PRIVATPERSON 33

Planprogrammet för Östra ringvägen och Östlig hamninfart borde avbrytas omgående då förutsättningarna för en Östlig hamninfart inte är rättsligt prövad. En miljö- prövning av en ny Östlig hamninfart skulle kunna ge svar på om det överhuvud taget är möjligt att bygga en östlig infart med ringväg.

Trelleborgs kommun har sedan tidigare klargjort i den fördjupade översiktsplanen Trelleborgs Stad 2025

(laga kraft den 30/5 2015) hur man vill utforma en ny ringväg och en östlig hamninfart. Ambitionsnivån från Trelleborgs kommun och Trelleborgs Hamn AB är klar och tydlig men det saknas beslut för en Östlig hamninfart. Miljödomstolen Växjö Tingsrätt miljö mål, (Mål nr M867-08), 201004-26 har inte behandlat en östlig infart till hamnen. "Under målets handläggning har ett stort antal invändningar mot hamnens utbyggnad rests från personer som finner att de drabbas av en försämrad boendemiljö om vägtrafiken till och från hamnen istället skulle ledas in från öster.

Domstolen konstaterar dock att frågan om en östlig in- och utfart från hamnen ligger utanför vad domstolen i detta mål kan behandla och kräver separat utredning och prövning enligt olika lagar och förordningar." Nuvarande tillstånd för Trelleborgs Hamn AB omfattar infart till hamnen från väster.

I de miljökonsekvensbeskrivningar som låg till grund för Trelleborgs Hamns ABS utbyggnad har de grovt felbedömt (eller vilselett) förhållandet mellan järnvägs- och lastbilstrafik. Trelleborgs hamn har byggts ut i olika etapper. Vid Miljödomstolens prövning av Trelleborgs Hamn ABS tillstånd beskrevs framtiden (MKB, Mål 3103/03) för järnvägstrafiken så att den år 2010 utgör åtminstone 40 % eller 6 miljoner ton av godshanteringen.

Vid nästa Miljödomstolsprövning (Komplettering till MKB och Teknisk beskrivning, Mål 867-08) förväntar man sig att mängden järnvägsgods ska öka till 3,7 M ton år 2015. Med facit på hand så vet vi idag att lastbilarna har ökat och dominerar totalt för godshantering i Trelleborgs hamn medan järnvägstrafiken stadigt minskar och nu är mindre än 1 M ton per år. Dessa nya (verkliga) förutsättningar ger en ny bild över vad en Östlig Hamninfart innebär och det är i helt fel riktning mot alla miljö- och klimatmål.

Berörda myndigheter som Trafikverket och Länsstyrelsen anser att ringvägen inte är utredd med gängse planeringsprocess med förberedande åtgärdsvalstu-

die. Därför har de ställt sig mycket negativa till och motsätter sig kommunens planer och är inte av samma uppfattning som Trelleborgs kommun i frågan om ringväg- och östlig hamninfart. Innan sommaren 2018 återupptogs kontakten med Trafikverket för att gemensamt titta på hur befintlig västlig hamnanslutning kan utvecklas.

Planförslaget ligger till grund för kommunens största infrastrukturförändring någonsin med stor påverkan på bl.a. åkermark och natur, samtidigt har man inte gjort någon omvärldsanalys hur Fehmarnbelt och andra närliggande infrastrukturprojekt kan sänka kommunen storslagna planer och sätta kommuninvånarna i en ekonomisk besvärlig situation med hög kommunalskatt och hög kommunal belåning.

Utifrån sakförhållanden som jag beskrivit ovan anser jag att planprogrammet ska omarbetas och ta grund i en miljöprövning av östlig hamninfart.

Kommunens kommentar:

Den planerade Östra ringvägen samt Östra hamninfarten prövas redan i planprogrammet utifrån Miljöbalkens krav. Denna prövning kommer att fortsätta i samband med att detaljplanerna tas fram. Liksom i den sk frivilla miljöprövning som Trelleborgs kommun tagit initiativ till. I de olika miljöprövningarna belyses samtliga relevanta miljöaspekter utifrån det som föreslås.

Kommunen genomför i och med den pågående detaljplaneringen, samt den kommande miljöprövningen den utredning och prövning som är nödvändig.

Just den minskade godsmängden per järnväg har varit till förmån för lastbilstrafiken. Antalet lastbilar ökar med ungefär 5 % per år sett över en längre tid. Det är också därför som en ny infart behövs, vilket i sin tur innebär stora möjligheter för attraktivt bostadsbyggande i de lämnade hamnområdena och då hamntrafiken försvinner från de centrala områdena. Att kalkylerna för järnvägstrafiken inte "slagit in" är beklagligt, och är samtidigt ett resultat av hur marknaden svarar på ka-

pacitetsbegränsningar i den övriga järnvägsnätet.

Enligt Trelleborgs hamn utgör inte Fehmarnbeltförbindelsen någon överhängande risk utifrån ett konkurrensperspektiv. Trafiken över Trelleborg har mer riktning mot de östra delarna av Tyskland och kontinenten. Att hamnen utökas, och att rederierna beställer längre färjor är tecken på att man rustar för viss konkurrens. Men det är också tecken på att marknaden är mycket god och att ytterligare kapacitet behövs.

Visserligen lägger ringvägen åkermark under sig, men man skall också betänka att annan åkermark sparas i och med att bostadsbebyggelse kan ske på redan hårdgjord mark i de nedlagda hamnområdena. I det återlämnade hamnområdet möjliggör för ett tätt och yteffektivt bostadsbyggande, dessutom nära allmänna kommunikationer. Att bygga vägen på åkermark är visserligen något man bör undvika, men i detta fall är möjligheterna så pass stora att det kan vara motiverat.

PRIVATPERSON 34

Trelleborgs kommun presenterade Östra ringvägen i en fördjupad översiktsplan som antogs av kommunfullmäktige i maj 2014. Ringvägen har dock inte formellt stöd i översiktsplanen, eftersom Länsstyrelsen i sitt granskningsyttrande daterat 14-03-20 menar att kommunen inte har kunnat visa på ett behov av Östra ringvägen, inklusive hamninfart från öster.

Länsstyrelsens granskningsyttrande innehåller en mängd argument mot Ringvägen och Östra infarten, alltför många för att ta upp här. Låt oss dock konstatera att sträckningen av Ringvägen i det aktuella planprogrammets i stort överensstämmer med den ringvägskorridor som är utpekad i den fördjupade översiktsplanen. För en lekman kan detta te sig näst intill obegripligt, eftersom det inte finns något i planprogrammet som rimligen skulle få Länsstyrelsen att byta ståndpunkt i frågan. (Kursiverad text här och

nedan är hämtad från planprogrammet.)

När man läser planprogrammet slås man av hur mycket hamnens upplevda behov samt krav från externa rederier har tillåtits styra planarbetet och Trelleborgs långsiktiga utveckling. Enligt planprogrammet är syftet med Östra ringvägen samt den Östra hamninfarten att hamnens interna logistik skall kunna förbättras. Frågan är bara om hamnens interna logistik kan åsidosätta följande riksintressen och andra intressen:

1. Riksintresse jordbruksmark.

Enl 3 kap 4S miljöbalken får jordbruksmark bara tas i anspråk för anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen. Vi anser inte att hamnens interna logistik är ett sådant samhällsintresse, och att miljöbalken enl ovan därför skall tillämpas.

2. Riksintresse kustzon.

Föreslagen ringvägssträckning ligger i sin helhet inom riksintresse kustzon enl 4 kap miljöskyddsbalken, där exploatering i grunden inte är tillåten. Inte heller här kan vi se att hamnens interna logistik är ett tillräckligt starkt skäl för undantag från grundregeln som vi anser skall tillämpas.

3. Riksintresse kommunikation.

Ringvägen och Östra infarten kommer att öka restiden till hamnen för all trafik som kommer väster ifrån. Detta är oförenligt med ambitionen att skapa en förbättrad situation jämfört med nuvarande väg och hamnlösning där hamnen nås via E6/E22. I praktiken kommer ringvägen och Östra infarten att försämra förutsättningarna för transporter på E6/E22, vilket strider mot Trafikverkets riksintresseanspråk.

4. Strandskydd.

Den föreslagna vägdragningen kommer att hamna i strandskyddat område, vilket inte är förenligt med 7 kap 15S i miljöbalken. Vi anser inte att dispens enl 7 kap 18b§ kan lämnas, eftersom hamnens interna logistikproblem kan lösas på andra sätt än med den Östra infarten.

5. Ökade utsläpp av växthusgasen.

All forskning pekar på att Ökad kapacitet i trafiksystemet vilket blir fallet med ringvägen - ökar den totala trafikvolymen eftersom resor med bil blir smidigare och snabbare. Det är inte förenligt med nationella och internationella mål om minskade klimatutsläpp, som Trelleborgs kommun förväntas verka för. Att utsläpp från biltrafiken skall kunna minska samtidigt som trafikvolymen ökar är en fullständig omöjlig ekvation. Bara när det gäller trafiken till hamnen via den planerade ringvägen, kommer utsläppen från lastbilar att öka med ca 600%, räknat från Maglarpsrondellen.

Kommunens kommentarer:

I det fortsatta detaljplanarbetet liksom i aktualiseringen av den fördjupade översiktsplanen avser kommunen att visa att berörda riksintressen säkerställs och särskilt fokus kommer att läggas på riksintresse för kommunikationer. Bland annat kommer frågan om hur utrymme säkras för ett andra spår utmed Kontinentalbanan ska kunna komma tillstånd i framtiden att hanteras liksom hur ringvägsalternativet totalt sett leder till en mer funktionell transportlösning för godstrafiken än dagens situation. Även andra frågor som lyfts av Länsstyrelsen kommer att hanteras, inklusive miljö kvalitetsnormer, strandskydd och frågor som rör människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Den fördjupade översiktsplanen uppdateras just nu och fortsatta dialoger med både Länsstyrelsen och Trafikverket fortsätter. Ett av syftena med detta planprogram är att initiera en dialog med dessa, liksom med andra myndigheter, närboende och andra på olika sätt berörda.

Syftet med planprogrammet är också att ge en allmän presentation av projektet, samt att sammanfatta vad de tidigare konsultutredningarna kommit fram till.

PRIVATPERSON 35

- Avsluta allt arbete med frågan om östlig infart till hamnen samt sluta att slösa bort invånarnas skattepengar på något som inte kommer att bli av.

- Åstadkom en bra dialog med Trafikverket om en förbättrad infart från väster. Allt enligt vägtrafiklagens "Fyrstegsprincipen".

- Ta hand om problemen såsom avgaser, buller, partiklar och nitrosera gaser där dom uppstår och produceras. Flytta inte bara problemen någon annanstans.

- Detta kommer att förstöra den biologiska mångfalden såsom lärkrutor, pilevallar och småvatten där många olika sorters djur bor. Detta kommer även att radera ut ca hälften av Mellanköpings bostäder / fastigheter och skattebetalare i kommunen.

- Anser inte att kommunen har arbetat för att förbättra trafikflödet genom Trelleborg. Snarare har det försämrats genom att man stängt av gator för genomfart samt byggt busshållplatser i den farbara vägen som stoppar upp istället för att främja flödet framåt.

- Helt oacceptabelt att förbruka världens bästa jordbruksmark till ett omotiverat vägbygge.

- Enligt Sveriges klimatpolitiska mål kan vi inte acceptera att ca 1 000 000 fordon /år (lastbilar/ trailers/ personbilar/bussar) får en förlängd körsträcka på minst 6 km för att ta sig till och från Trelleborgs hamn.

- Genom att tunnla in lastbilstrafiken från väster istället finns möjlighet att rena avgaserna genom filtrering.

- Skulle detta vansinnesprojekt mot bättre vetande ändå bli av, kommer det att medföra stora värde-minskningar på fastigheter längs vägsträckan.

- Oacceptabelt att ta ännu en bit av medborgarnas strandområde. Utsläpp från denna tunga trafik kom-

mer väsentligt försämra livsvillkoren för människor, djur och växtarter. (enligt 7 kap 15 § Miljöbalken)

Vårt NEJ är ett JA till minskad negativ klimatpåverkan. Ett JA till att bevara jordbruksmark samt ett JA till ett hållbart och klimatsmart Trelleborg.

Kommunens kommentarer:

Detta yttrande innehåller en rad frågor av process-teknisk karaktär som inte kan besvaras i detta planprogram. Kommunen har själv möjlighet att driva frågor som har med infrastruktur att göra, genom det sk planmonopolet inskrivs denna rätt. Däremot kan trafikverket ha invändningar när det gäller befintliga vägars status som riksintresse, och om trafikverket föredrar detta – se den föreslagna vägen som ett allvarligt hot mot detta riksintresse. Planeringsprincipen är i sig relevant, men problemet uppstår då Trafikverket och kommun har olika målbild. Kommunen värnar även sin roll som ansvarig för planläggning av bostäder. Kommunen avser även göra en så kallad samhällsekonomisk analys av hela projektet.

Till detta planprogram har bifogats en miljökonsekvensbeskrivning, och denna kommer att uppdateras i samband med detaljplanprocessen samt i den frivilliga miljöprövningen - vilken är en separat miljöprövning. Översiktliga bullerberäkningar har gjorts både i alternativstudierna samt i detta planprogram. Buller, samt åtgärder för detta kommer att beskrivas tydligare när detaljerna för vägen är mer konkretiserade. Kopplingen till de nationella miljömålen framgår av beskrivning i miljökonsekvensbeskrivningen.

Nödvändigheten ligger i det att det möjliggörs för bostäder i de återlämnade områdena. Hamnen skulle mycket riktigt kunna ligga kvar där den är och dessutom i de nya utfyllda områdena, men i så fall i en alldeles för stor kostym. Inga fastigheter är exproprierade vilket är ett tillvägagångssätt som man kan tillämpa tvångsvis om det är ett angeläget behov, till exempel en vägdragning. Hittills har kommunen enbart ingått frivilliga överenskommelser med berörda fastighetsägare.

PRIVATPERSON 36

Varför stängdes Köpingegatan av?

Billig stadsgata 9:an Glasbruksgatan – Köpingegatan
och möt upp Ringvägen!

Kommunens kommentar

Dessa frågor kan inte besvaras inom ramen för beslutad ringvägssträckning och därför inte heller inom ramen för detta planprogram.

ORGANISATIONER OCH FÖRENINGAR

GISLÖVS IF

Vi, Gislövs IF, har tidigare påtalat planbrister bl.a. i skrivelse 2017-09-18 samt 2018-04-24.

De stora övergripande frågeställningarna då var:

- Varför tas inte hänsyn till ringvägsplaner och hamnutbyggnad i ÖP:n d.v.s. varför görs ingen analys av rand- och ev. överlappsområden mellan ÖP:n och FÖP:n?

(Översiktsplan för Orter och Landsbygd 2028 respektive Fördjupad Översiktsplan för Trelleborgs Stad 2025)?

- Är det inte anmärkningsvärt att man vill bygga en ringväg om man inte är bredd att utveckla Trelleborgs östra delar?
- Vad har hänt mellan framtagandet av planerna 2014 tills nu 2018? Varför har detta ej tydligt analyserats och inarbetats i ÖP:n?

När nu det upprättas ett planprogram gällande ringvägen aktualiseras ovanstående frågor igen ihop med ytterligare följdfrågor:

- Planprogram upprättas normalt som förstudie till kommande detaljplanearbete enligt kommunens hemsida - "Innan kommunen börjar arbeta med en detaljplan kan det behöva tas fram ett planprogram. Planprogrammet ska ge en översikt för ett områdes visioner och förut-sättningar för byggnader, grönytor och vägar." Är det verkligen nästa steg att det ska göras ny(a) detaljplan(er) hela ringvägens sträckning?
- Var hanteras ringväg och dess randområden i översiktsplanering? Vad vi kan se så är det varken gjort på ett utförligt eller relevant vis i tidigare nämnda FÖP eller ÖP.
- Är det inte lämpligt att det görs en FÖP även för ringväg och dess randområden? Är det inte lämpligt att nuvarande ÖP och FÖP, utifrån vad sådan plan ger vid handen, ev. måste revideras?

Strukturer inom de geografiska områden som ÖP och FÖP omfattar måste analyseras avseende påverkan av en ringväg, d.v.s. man kan inte bara "glömma" allt som händer öster om en tänkt ringväg. Den ökade tillgänglighet till de östra delarna av Trelleborg, dvs Gislövs Läge, Strandmarken, Simmermarken, Böste osv som en ringväg rimligen tillför borde medföra hårdare trafikbelastning i dessa områden.

Analys av trafikpåverkan, risker och åtgärder, t.ex. på väg 9, måste ingå i något program- och planarbete. Den utökade tillgängligheten bör också medföra möjligheter t.ex. för boendeexploatering även öster om Trelleborg i område där så medges. Det finns ett lämpligt utvecklingsområde som nu förbisetts p g a det olyckliga arbetssättet med styckning i delöversiktsplaner och däri delvis ogenomtänkta gränsdragningar. Området i fråga är beläget mellan väg 9 och Gislövs Strandväg och sträcker sig från Serresjöskolan ända ut till Modeshögsskolan. Ytan är definitions-mässig i gällande ÖP, (antagen 2010) angiven som framtida byggbar, vilket man "tappat" i ÖP 2028 som nu är i antagandeprocessen. Detta trots att ytan i alla fall delvis fortsatt är markerad som byggbar i FÖP 2025.

Vi vill med detta brev påtala att ett planprogram för ringväg ej kan isoleras och genomföras utan att analys av randområden generellt och allt kustnära öster om Trelleborg i synnerhet. Följden bör vara att ÖP 2028 rimligen ej kan antas innan konsekvenser av en ringväg inarbetats.

Kommunens kommentarer:

I idag gällande fördjupad översiktsplan, liksom i ännu högre grad – i pågående fördjupad översiktsplan så inarbetas den Östra ringvägen samt den Östra hamninfarten. Alla de övergripande frågeställningarna som hör samman med dessa

projekt får sin beskrivning i det arbetet. Ringväg liksom hamninfart ligger båda inom det geografiska område som omfattas av den fördjupade översiktsplanen för Trelleborgs stad.

Den föreslagna ringvägen samt i högsta grad den Östra hamninfarten är i första hand till för hamntrafiken, sekundärt är ringledsfunktionen. Särskild planläggning, till exempel för bostadsändamål av stadens östra delar med anledning av ringvägen kan i flera avseenden vänta till den dag ringvägen står färdig. Dessutom kan man inte förvänta sig att ringvägen i sig kommer att innebära behov av tidsmässigt prioriterad planläggning. Utpekade områden för bostäder är koncentrerade till förtättningsprojekt i stadens centrala delar, samt naturligtvis till det utvecklingsområde som kommunen kallar Sjöstaden.

En framtida tillkomst av den Östra ringvägen kommer inte, på ett dramatiskt sätt, innebära några större förändringar utmed väg 9 öster om förbindelsepunkten med ringvägen. I mötet krävs någon form av trafikplats, förmodligen en cirkulationsplats. Målsättningen med detta planprogram är att förbereda för de två kommande detaljplanerna. Den för Östra ringvägen – alltså kopplingen mellan väg 108 och väg 9. Den andra detaljplanen gäller truckcentret/incheckningen samt den Östra hamninfarten ned till hamnområdet.

I övrigt hänvisar kommunen till det svar som har givits i samrådsredogörelsen för nu gällande översiktsplanen. Då många av ovanstående frågor också hör hemma i diskussioner som skall föras i det kommande arbetet med den nya aktualiserade översiktsplanen föreslår kommunen att frågorna hänförs dit.

VILLAFÖRENING VÄSTERJÄRSBORNAN

Villaföreningen har granskat kommunens planprogram samt Swecos miljökonsekvensbeskrivning och diskuterat denna gemensamt inom styrelsen. Därefter har medlemmarna getts tillfälle att lämna synpunkter på styrelsens förslag till yttrande.

Villaföreningen har följande synpunkter och kommentarer:

Inledningsvis så tycker vi att man har knutit ihop de två frågorna alldeles för hårt i den lokala debatten, dvs ringväg och infart till hamnen. Sammanfattningsvis så anser vi att en ringväg är både nödvändig och ofrånkomlig för kommunens utveckling i stort och självklart måste man också lösa infartstrafiken till en utbyggd hamn med expanderande trafik.

Ringvägen

Fördelarna med ringvägen är självklara dvs att såväl den tunga trafiken som genomfartstrafiken leds bort från centrum, köerna genom centrum blir därmed mindre och kollektivtrafiken i Trelleborg får bättre möjligheter att komma fram i tid även i rusningstiden. Vidare möjliggör detta Kuststaden som lyfter Trelleborg, ökar inflyttningen, bidrar till minskad butiksdöd och fler arbetstillfällen. Ofta framförs att en ringväg innebär större avgasutsläpp p g a längre körsträcka till hamnen. Men detta kan knappast vara rimligt tror vi då dagens trafik har fler start/stopp och köbildningar än vad en ringled innebär. Och detta genom en stadskärna!

Ett annat argument mot ringleden är att den äropråk-tar åkermark. Enligt uppgift så innebär hamnens flytt att man frilägger ca 50 hektar för bebyggelse. Ringleden "tar" ca 11 hektar och detta innebär sjöstad/ringled lösning sparar jordbruksmark när Trelleborg växer.

När det gäller ringleden har ju för övrigt ett första steg redan tagits genom att kommunen påbörjat byggnad-

tionen av Trygghetens hus uppe i norr och då behövs en ringväg för att klara korta utryckningstider österut. Det största problemet som vi ser det, är en bra lösning på trafiksituationen på sträckan från Maglarps rondellen via OK/Q8 förbi Pergo och vidare upp på Ringvägen. Här förordar vi en lösning enligt tidigare förslag (Översiktsplan 2010) med en avfart till ringvägen redan norr om Skegrie.

Infart till Trelleborgs hamn

Att dagens lösning med infart via E6/E22 från väster till en ny hamn som byggs sydöst om centrum med expanderande trafik inte längre är miljömässigt hållbar står nog klart för alla Trelleborgare oavsett var man bor. Enl uppgift beräknas Trelleborgs hamn trafikeras av ca 2.000.000 lastbilar år 2040 vilket är mer än en fördubbling jämfört med idag! I Swecos miljökonsekvensbeskrivning finns en redogörelse för tre olika handlingsalternativ ringväg/infart inkl. ett s k nollalternativ dvs nuvarande infart.

Här konstateras att vid nollalternativet så kommer kapacitetsbrist att uppstå gällande incheckningsyta och ett förvekligande av Sjöstaden förhindras eller omintetgörs. Med fortsatt infart från väster så måste incheckningsytan då placeras i Västra industriområdet. Dock konstaterar Sweco att då måste all tung trafik behöva köra via E6/E22 genom centrala Trelleborg. Dessutom saknas då järnvägsanslutningen. Detta tillsammans med det långa avståndet mellan incheckning och hamn gör att detta alternativ enligt Sweco väljs bort.

Om kommunen trots ovanstående väljer ett alternativ med fortsatt västlig hamninfart från en ev. incheckningsyta på väster så vill härmed villaföreningen understryka följande: Om trafiken leds förbi Bäckaskolan via Västra korset måste kommunen obetingat bygga en tillfart som är helt planskild. Om trafiken leds tillbaka via Maglarpsrondellen och Albäck in via nuvarande E6/E22 måste kommunen/Trafikverket obetingat byg-

ga om sträckan Albäck - Västra korset till en nedsänkt vägbana (tråg) alternativt tunnel.

Tunnel är naturligtvis att föredra då man på så sätt kan göra Västra stranden disponibel till rekreation för stadens medborgare.

Kommunens kommentarer:

Att enbart bygga ringväg för vardagstrafiken runt staden är inte aktuellt. Inte heller att enbart bygga en hamninfart från öster utan att bygga en ringväg. Därav följer att Trelleborgs kommun knyter dessa så hårt till varandra, de två funktionerna förutsätter varandra. En avfart i höjd med Skegrie är inte aktuell. Detta planprogram bygger på ett scenario där hamninfart sker från öster. Diskussioner som handlar om andra alternativ för hamninfart hänvisas till den fördjupade översiktsplanen.

Den Östra ringvägens exakta markanspråk när det gäller jordbruksmark är ännu inte fastställt. Det hänger på ur pass många korsningspunkter/trafikplatser som behövs samt utformningen av dessa.

GISLÖVS VILLAÄGAREFÖRENING

Vi har tyvärr så sent som för några veckor sedan haft ytterligare en trafikolycka med dödlig utgång här i närheten av Gislöv. Vi vill med detta brev påtala vikten av att hastighetssänkande åtgärder m.m. för väg 9 och dess ut- och infarter görs nu!

Behovet av genomtänkta långsiktiga stationära åtgärder aktualiseras nu också med anledning av den planering av ett ringvägs genomförande som pågår inom kommunen. Tyvärr hanteras problemen ej i planprogram för Östra Ringvägen och Östra hamninfarten (PL-2018-34) där allt öster om hamnanslutning och tillhörande truckcenter "glömts" vilket måste anses vara en stor brist.

Hela väg 9 och dess närområde, från Trelleborgs östra infart ända bort till Böste där första faktiska farthinder finns, bör omfattas av detta arbete. Emotser bättring.

Kommunens kommentarer:

Frågor som handlar om väg 9 utanför det direkta influensområdet för hamninfart och truckcenter kan inte behandlas i detta planprogram. Inte heller behovet av ombyggnader av statlig väg. Planprogrammet skissar ett möte mellan väg 9 och den föreslagna Östra ringvägen. Denna skall självklart göras trafiksäker. Det är också möjligt att väg 9 fortsatta sträckning in mot staden efter mötet med ringvägen kan utformas på ett annat sätt än idag om ringvägen förverkligas. Till exempel i form av en stadsgata med betydligt lägre hastighet än idag.

SAMFÄLLIGHET SNÖVIT

En östlig infart till Trelleborgshamn? Denna del av projektet ifrågasätter vi på flera punkter!

- En västlig infart har inte utretts ordentligt. Alla utredningar har varit beställningar till en östlig infart. Det anser även Trafikverket som nu har fått igång en ny utredning. Därför bör detta planarbete läggas på is i delen ringväg till hamnen.

- Den förlängda körsträckan till hamnen på ca 6 km innebär en ökning av 3100 fordons körsträcka på mer än 1800 mil/dag eller nästan 67 000 mil/år. Detta är i högsta grad fel om klimatmålen ska uppnås. Ökningen av utsläpp av koldioxid, som är det ämne som starkast bidrar till växthuseffekten, ligger på över 5000 ton årligen!

Hamnens prognoser för en ökning av trafiken innebär ytterligare en ökning av de miljöfarliga utsläppen. Utsläpp av kolväten och kväveoxid kan vara cancerframkallande. Kväveoxid bidrar även till försurning av

mark och sjöar. Dessutom påverkar kväveoxid våra byggnader och minnesmärken genom korrosion och vittring.

- De stora ekonomiska åtaganden som projektet innebär och att Trelleborgs kommun borgar för lån upp till 1 miljard till Trelleborg hamn innebär stora risker för Trelleborgs skattebetalare. Trelleborgs Allehanda påpekade den 25 augusti att en skattehöjning blir oundviklig och att projekten i bästa optimistiska fall kan betala sig på 20 år. Kommunfullmäktige beslöt att anslå 85 miljoner kronor till tvångsinlösen av fastigheter och mark, Hur är det möjligt att plötsligt anslå så många miljoner, när det inte har varit tal om denna kostnad under alla de år som gått, sedan hamnstyrelsen kom med sitt förslag om hamnflytt, och östlig hamninfart för ca 10 år sedan.

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

- Hamnens volymer har inte ökat nämnvärt sedan 2007. Antalet fordon har ökat med 7% på 10 år! En kommande Fehmarn Belt tunnel, beräknad klar 2028-29, och ev. nya vägtrafikskatter för tunga transporter, kan innebära en halvering av trafiken via Trelleborg hamn!

Redan i sammanfattningen på sida 7 finns det medvetet vilseledande uppgifter. Här påstås det att lastbilstrafiken ökar i genomsnitt 6 % per år. När man ifrån Hamnens sida tog fram planerna på en flytt av hamnen till sydost med en östlig hamninfart, utgick man ifrån 2007 års volymer, som i de flesta fall fortfarande

är "all time high". Enligt statistiken i Trafiken i Sveriges Hamnars medlemsföretag, ser det ut så här sedan 2007 till och med 2017:

Gods över kaj: En minskning med 11,6 % ifrån 12,7 milj. ton till 11,3 milj. ton!

Trailers, fordon, släp: En ökning med totalt 6 % på 10 år! Ifrån 702 660 till 744 570!

Järnvägsvagnar: En katastrofal minskning med 80 % ifrån 76 336 till 15 100!

Passagerare: En minskning med 3,4 % ifrån 1 816 301 till 1 754 471!

Bilar/Bussar: En total ökning med 16,5 % ifrån 333 800 till 388 992.

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

Ringväg till hamnen

Samfälligheten Snövit påpekar starkt det olämpliga med en ringväg med infart till Trelleborgs hamn. Med denna hamninfart kommer Trelleborgs kommun att skapa en ny "dödens väg" av väg 108. En stor del av trafiken till och från hamnen kommer att använda väg 108 istället för E6, som byggdes ut till en säker motorväg för några år sedan. Väg 108 är en tvåfilig väg som i stora delar saknar mittbarriär. Trafikverket har påtalat detta och kommer inte att acceptera en östlig hamninfart. För övrigt anser inte Trafikverket att trafiken idag går igenom centrum då den kör via den kommunala Travemündeallén.

Incheckning/Truckcenter/Businesscenter

Samfällighetens medlemmar är upprörda över det

förslag till Incheckning/Truckcenter/Businesscenter som föreligger. Sedan ca 10 år har detta center legat längre norrut i alla planer. Plötsligt förra året har man flyttat ner centret ända ner till väg 9, nära bostadsbebyggelse. Att arbeta på detta sätt är att med små stegens tyranni få igenom sin planering!

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

Ur vår miljösynpunkt är det rent förkastligt att vi ska drabbas av det buller, avgaser och partiklar som anses som miljöstörande i Trelleborgs centrala delar. Nämnas bör att även Länsstyrelsen anser att det finns andra lösningar. Tex, verkar det som att järnvägstrafiken till och från utlandet kommer att upphöra i Trelleborg, vilket skulle frigöra rangerbangården som då skulle kunna användas som Businesscenter.

Hamninfart

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

- Utsläpp av kolväten och kväveoxid som kan vara cancerframkallande och ger nedsatt lungfunktion.
- Utsläpp av partiklar ifrån förbränning och slitage av väg och däck. Inandningsbara partiklar är cancerframkallande, irriterar andningsvägarna och kan påverka lungfunktionen.

- Vi som bor invid den föreslagna tillfarten till hamnen finner de ev. ökade utsläppen av cancerframkallande ämnen direkt skrämmande! Fokuseringen på färjornas utsläpp har inneburit att problemen med landsvägstrafikens miljöfarliga utsläpp har kommit i skymundan.

- Buller från tusentals fordon kommer att vara störande långa perioder varje dag. I samrådshandlingen (sida 68) finns det grova fel! Trafikmängden på östra hamninfarten år 2035 uppskattas där till 9200 fordon/dygn. 15 % av dessa påstås då vara tung trafik. Uppskattningen av trafikmängden är helt oseriös då trafikmängden idag är ca 3100 fordon/dag, och ökningen av fordon de senaste 10 åren endast uppgår till totalt 7 %! Även påståendet att endast 15 % skulle utgöra tung trafik är fel, då tung trafik utgör ca 60 % idag! Det är framförallt den tunga trafiken som skapar de värsta miljöproblemen för majoriteten av samfällighetens medlemmar.

- Rent visuellt kommer det att se förskräckligt ut med dessa höga bullerplank längs hamninfarten, som avskärmar Snövits m.fl. områden ifrån övriga staden. En stängning av Snövits väg i väster innebär en förlängning av mångas körväg.

- Lägre fastighetspriser innebär att de flesta av samfällighetens medlemmar riskerar att förlora 100 000-tals kronor vid en försäljning av sin fastighet. Vi ser redan att vårt områdes status har sjunkit!

Östra stranden

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

Östra skolan

För Östra Skolan blir miljön starkt försämrad, både på skolgården och för barnens vägar till och från skolan.

Vägtrafiken kommer i detta fall att passera ca 35 m söder om skolgården. Vi menar att en stängning av Östra skolan tyvärr blir nödvändigt och saknar att skolan inte överhuvudtaget nämns i samrådshandlingen. Har Trelleborgs kommun en praktisk och ekonomisk planering för en stängning av Östra skolan?

Övrigt

Samfälligheten Snövit ställer sig positiva till en ringväg runt Trelleborg, men inte till en östlig infart till hamnen.

Kommunens kommentarer:

Till stor del är de frågor som samfällighet Snövit anger besvarade i tidigare kommentarer.

Kommunen har låtit pröva ett västligt alternativ men det har avfärdats inte bara på grund av uppkomna barriäreffekter utan även av andra skäl, varav kostnad och klimatanpassningsskäl var några.

Visserligen är körsträckan längre i det östliga ringvägsalternativet men fördelarna måste också räknas in om man beskriver körsträckor. Att bostäder planeras i de kollektivtrafikhäna hamnområdena innebär också ett generellt sett minskat bilberoende där. Dessutom kommer en förbättrad intern logistik i hamnen innebära mindre tomgångskörning och ett jämnare trafikflöde överlag. Kommunen kommer låta utreda luftkvaliteten i form av en extern utredning. Den påbörjas under hösten 2018. Finansieringsfrågor behandlas inte i detta planprogram. Dock kommer dessa frågor behandlas i senare skeden. EU finansiering, försäljning av kommunala tillgångar för att frigöra kapital, försäljning av byggrätter i det återlämnade området, lån etc är de strategier som kommunen arbetar efter.

Hur uppställningsytorna kommer att organiseras, samt vilket avstånd som kommer hållas från bostäder kommer klargöras i den fortsatta förprojekteringen.

FÖRETAG

E.ON

E.ON Energidistribution AB (E.ON) och E.ON Gas Sverige AB (E.ON Gas) eller den part som vid överlåtelse övertar ansvaret för bolagets gasledning, har tagit del av inkomna handlingar i rubricerat ärende och vill här med framföra synpunkter.

E. ON Elnät

Inom området har E.ON regionalt ledningsnät som består av 130 kV luftledningen Stjärneholm - Trelleborg N, dubbla 130 kV luftledningar Skegrie - Arrie I + II samt 50 kV luftledningen Trelleborg N - Fotevik. Dessutom finns en fördelningsstation TBGN, Trelleborg N, se bifogad karta.

Luftledningar

Kraftledningarna enligt ovan omfattas av Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter, ELSÄK-FS 2008:1, samt ELSÄK-FS 2010:1. Starkströmsföreskrifterna reglerar bland annat höjd över trafikled, avstånd från ledning till byggnad, brännbart utplag m.m. För att kunna bibehålla ledningarna måste ovannämnda föreskrifter följas. Det får inte göras avkall på el, person eller driftssäkerhet.

Vi noterar i MKB under rubriken "Alternativ" att det finns två programalternativ, programalternativ (enligt sträckning på kartan på sidan 22 i MKB) bedöms inte påverka fördelningsstationen men den kommer att korsa våra luftledningar på tre platser samt gå parallellt med 130 kV Stjärneholm - Trelleborg N.

Starkströmsföreskrifterna ställer krav på kraftledningars utförande. 1 6 kap. 6 § med tillhörande tabell (ELSÄK 2008:1) kan man läsa vad som gäller vid korsning mellan luftledning och allmän väg. I bilaga II, kan man se vad den lägsta belägna spänningsförande ledarens höjd över marken ska uppgå till. Kontroller av tänkta korsningsplatser måste ske i samråd med

E.ON, mer detaljutförliga ritningar över korsningspunkterna måste lämnas över till E.ON för vidare bedömning om detta alternativ väljs. Ingen förändring av marknivå under eller strax invid rubricerade ledningar får ske utan att E.ON fått ta del av ritningar och handlingar, detta då markförändringar kan påverka normala avstånd mellan strömförande linor och mark.

Om belysningsmaster monteras längs vägen gäller restriktioner gällande höjd och avstånd från regionledningarna, detta för att minimera risken att belysningsstolpen faller på strömförande linor vid påkörning. Max höjd och avstånd på belysningsmaster måste kontrolleras i de specifika korsningspunkterna och där vägen går parallellt med regionledningarna.

Likaså måste matarkabeln till belysningsstolparna förläggas i plaströr så att ett jordfel ej påverkar korsande objekt. Utan ledningsägarens medgivande får inte kabel med rör av plast förläggas närmare än 10 meter från luftledningsstolpe eller stag. Avståndet är satt av praktiska skäl för att arbete runt stolpen ska kunna utföras utan att kabel påverkas samt att arbete på kabel ska kunna utföras utan att stolpe och stag påverkas av underminering i marken.

Om viltstängsel ska monteras vill vi erinra om risken för spänningssättning av staket eller stängsel som sätts upp i närheten av kraftledningar. Instruktion finns enligt EBR, inskrivningsnummer 055. Fastighetsägaren ska alltid kontakta E.ON inför uppförande av stängsel i närheten av ledningarna för att få uppgifter om vilka särskilda skyddsåtgärder som eventuellt erfordras, se bifogat dokument. Samt att det sätts upp grindar vid korsningar av ledningarna så att E.ON kan komma åt dessa.

För arbete under och bredvid kraftledningar gäller särskilda bestämmelser och både Elsäkerhetsverket starkströmsföreskrifter och Arbetsmiljöverkets föreskrifter måste iakttas, vilket i detta fall bland annat innebär följande:

- Ingen uppställning av maskiner, fordon, bodar etc. under eller i omedelbar närhet av ledningen. Ej heller tillfälliga grus eller jordupplag.

- Kranarbete är förbjudet under eller strax bredvid kraftledningen. Stationära kranar får ej placeras så att kranarmen/vajern kan komma i närheten av ledningen.

- Vid övrigt arbete under ledningen gäller minimiavstånd i vertikal led mellan faslina och maskin: 4 meter vid 1-130 kV. I sidled gäller 6 meter vid >40 kV. Spärrbara maskiner ska användas. Om avstånden ej upprätthålls, ska arbetet utföras som elektriskt arbete.

- Om ej spärrbar maskin användes som kan komma i kontakt med strömförande lina vid exempelvis fel manövrering måste arbetet utföras under bevakning. Kostnaden för detta kommer att påföras Er eller er entreprenör.

E.ON vill upplysa om att vi har för avsikt att bibehålla vårt regionala ledningsnät i befintlig sträckning och utförande. Om flytt av luftledning eller ombyggnad/kablifiering av regionnät ska kunna genomföras krävs bl.a. ny koncession. Vi vill understryka att en koncessionsansökan är en lång process, som kan ta flera år att få beviljad. Då ombyggnad av regionnätskraftledningar är omfattande både tidsmässigt och kostnadsmässigt är det viktigt att förutsättningarna för ombyggnad klarläggs tidigt. E.ON förutsätter i så fall att samtliga ombyggnadskostnader inklusive kostnader för koncessionshantering/ansökan tas av den som så begär.

Fördelningsstation

Fördelningsstationen bedöms beröras av programalternativ 2, där vi tolkar kartan som om att vägen kommer dras precis söder om stationsområdet.

Fördelningsstationen utgör ett viktigt nav för elförsörjningen i södra Skåne. Inom en snar framtid kommer det att genomföras en beslutad om- och utbyggnad

av anläggningen för att tillgodose Trelleborg Energis utbyggnadsplaner och i samband med detta kommer stationsområdet att utökas åt öster.

Enligt Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter måste en starkströmsanläggning vara utförd enligt god elsäkerhetsteknisk praxis, vilket bland annat innebär att den ska vara utförd enligt svensk standard. Av svensk standard SS-EN 61936-1 samt tillhörande Handbok SEK 438, utgåva 2, framgår att minsta tillåtna avstånd mellan fördelningsstation i byggnad och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag är 5 meter. Det ska även vara möjligt att kunna ta sig till fördelningsstationen med tungt fordon.

Det är också viktigt att kommunen säkerställer så att fördelningsstation även efter ombyggnad av vägen uppfyller Trafikverkets krav på bebyggelsefritt avstånd för väg. Fördelningsstationer är i regel omgivna av stängsel. Stängslet ska bland annat skydda mot intrång, det måste vara besiktningsbart från båda sidor och minst 2 meter utanför stängslet.

I närheten av fördelningsstationen får ej finnas högväxande vegetation, flaggstänger eller dylikt som genom sin höjd kan utgöra en fara för den.

E.ON Gasnät

Inom det områdets norra del för har E.ON Gas 4 bars distributionsledningar för natur- och biogas, se bifogade kartor. Distributionsledningarna är ställedningar och har katodiskt skydd. För dessa ledningar har vi ledningsrätter. Även i den södra delen av området har E.ON Gas distributionsledningar för natur- och biogas, se bifogade kartor.

För ledningsvisning hänvisar vi till www.ledningsskollen.se, som redovisar med kartunderlag, och dxf-fil. Krävs fysisk utsättning behövs åter ledningsskollen kontaktas för beställning av ledningsvisning. Vid genomförande kan eventuellt ledningsbevakning bli aktuellt.

Distributionsledningar är underkastade Energigasnormens EGN och Naturgassystemavvisningar NGSA som bland annat innebär att närmaste gräns för område med förväntade grävningsaktiviteter på 2 meter. Om ledningar måste flyttas eller omges med skyddsåtgärder i samband med genomförandet, förutsätter E.ON Gas att exploatören svarar för de kostnader som uppkommer till följd av nämnda åtgärder.

E.ON och E.ON Gas ber att få återkomma med utförligare svar i samband med att detaljplaner upprättas för området.

Kommunens kommentarer:

Trelleborgs kommun återkommer med mer precisa markanspråk i samband med framtagandet av de två detaljplanerna.

SKANOVA AB

Skanova AB har tagit del av förslag till detaljplan enligt ovan, och låter framföra följande:

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

Kommunens kommentarer:

Trelleborgs kommun återkommer med mer precisa markanspråk i samband med framtagandet av de två detaljplanerna. Då framgår också eventuella konflikter med ledningar i mark.

AB TRELLEBORGSHEM

AB TrelleborgsHem har tagit del av remiss avseende

rubricerat ärende. AB TrelleborgsHem konstaterar härmed att bolaget inte har några synpunkter eller något att tillägga till remissförslaget.

Kommunens kommentarer:

Yttrandet är noterat.

TRELLEBORGS FJÄRRVÄRME AB

Med anledning av Trelleborgs kommunfullmäktige beslut angående ny ringvägen öster om Trelleborgs stad ser Trelleborgs Fjärrvärme AB (TREFAB) detta som en viktig del för att klar ställa en ny infart till Östervångsverket.

Därav måste pågående planarbete klar ställa att ny väg till Östervångsverket ingår i planarbetet. Anledningen är att utmed nuvarande transportväg till Östervångsverket pågår nybyggnation, vilket innebär att transporter kommer bli störande för de boende. För att hantera leveranserna av träflis till Östervångsverket krävs 2 000 st. flistransporter till och från per år med 24 meters långa lastbilar.

Förutom dessa transporter skall personal, andra tekniker, vaktbolag och andra tjänster som också utför transporter till Östervångsverket, vilket innebär ytterligare 6 till 16 transporter per dag årligen. Totalt sett innebär detta ca. 12 transporter varje helgdag och ca. 22 transporter alla vardagar till Östervångsverket, detta ger ca 7 000 transporter per år.

TREFAB:s krav är att Trelleborgs kommun kommer att lägga in detta i projektet Ringvägen, så att transporterna till Östervångsverket inte kommer vara genom bostadsområde.

Därav kräver TREFAB att Samhällsförvaltningen klar ställer detta i Ringvägsprojektet och att Kommunstyrelsen tar beslutet angående ny väg till Östervångsverket, kopplat till Ringvägsprojektet.

Kommunens kommentarer:

I planprogrammet beskrivs endast översiktligt ringvägens dragning, och även på en översiktlig nivå tänkbara kopplingspunkter – en sådan är mot Gyllevägen, strax norr om kontinentalbanan i höjd med Kyrkoköpinge. Självklart kommer en sådan kopplingsmöjlighet innebära att trafiken på Gyllevägen, och genom Kyrkoköpinge kommer att förändras. I vilken grad - är när planprogrammet skrevs, inte färdigutrett. Man kan dock förutse att trafiken kommer att öka.

Om det, med anledning av det är motiverat att bygga en kringfart runt byn är inte inom planprogrammet. En eventuell kringfart ställer även frågan i vilken mån denna nya väg skall öppna för en ny väg till fjärrvärmeverket. Frågor av den karaktären är mer kopplat till stadens översiktliga planering, främst till den fördjupade översiktsplan som arbetas fram parallellt med detaljplanerna för den Östra ringvägen och ny hamninfart.

POLITISKA PARTIER

SVERIGEDEMOKRATERNA

För att Trelleborg skall få ett fungerande trafikflöde i stadens centrala delar, måste delarna Hesekillegatan, Östra infarten och Östervångsvägen - Östra infarten tas med i planprogrammet.

Anledningen till detta är att, för att kunna minska trafikflödet på Hedvägen och de centrala delarna i Trelleborg måste trafikanterna få möjligheten att nå Östra infarten så fort som möjligt, i stället för att åka ner mot centrala delarna, Hamngatan och Strandgatan, för att ta sig ut eller in i staden.

Vidare skulle det underlätta för de utryckningsfordon, som skall till och från de östra centrala delarna. Detta är av yttersta vikt när Trygghetens hus färdigställs.

I det fall Östervångsvägen, i planeringen, skall passera under järnvägen, bör också en provisorisk anslutning till Östra infarten tas med i planerna, då det är ovisst när en järnvägsbro kommer att färdigställas. Planerad anslutning till Hesekillegatan genom Kyrkoköpinge by är inte lämpad för tyngre och skrymmande fordon och bör därför läggas väster om "Länkarnas hus" där också en infart till fjärrvärmeverket bör ingå i planerna. Detta skulle innebära att tung trafik till fjärrvärmeverket inte skulle behöva passera flera bostadsområden.

Sverigedemokraterna vill att dessa delar skall ingå i planarbetet, för att möjliggöra att en fullt fungerande ringväg kommer till stånd snarast möjligt.

Kommunens kommentarer:

I planprogrammet beskrivs endast översiktligt ringvägens dragning, och även på en översiktlig nivå tänkbara kopplingspunkter – en sådan är mot Gyllevägen, strax norr om kontinentalbanan i höjd med Kyrkokö-

pinge. Självklart kommer en sådan kopplingsmöjlighet innebära att trafiken på Gyllevägen, och genom Kyrkoköpinge kommer att förändras. I vilken grad, är, när planprogrammet skrevs, inte färdigutrett. Man kan dock förutse att trafiken kommer att öka. Om det, med anledning av det är motiverat att bygga en kringfart runt byn är inte inom planprogrammet. En eventuell kringfart ställer även frågan i vilken mån denna nya väg skall öppna för en ny väg till fjärrvärmeverket.

Frågor av den karaktären är mer kopplat till stadens översiktliga planering, främst till den fördjupade översiktsplan som arbetas fram parallellt med detaljplanerna för den Östra ringvägen och ny hamninfart. Mer detaljerade frågor kring övriga korsningspunkter med ringvägen kommer att belysas tydligare i de kommande processerna.

SÖDERSLÄTTSPARTIET

Söderslättspartiet anser att planprogrammet är bristfälligt i väsentliga avseenden och det måste därför omarbetas. Vi ser det som ytterst angeläget att ett planprogram visar på måluppfyllelse, konsekvensanalyser och nödvändiga kompensationsåtgärder inom alla de områden som berör människa och miljö.

Underförstått inbegriper detta exploatering av såväl jordbruksmark som rekreations-områden, fritidsområden, nuvarande boendemiljöer typ Mellanköpinge och Österkvarteren, strandnära ytor, kulturmark mm. Användningen av sådan mark för utbyggnad av tung infrastruktur medför tvingande ökad miljöpåverkan (buller och emissioner), nya barriäreffekter samt ökade hälsorisker och det måste ovillkorligen övervägas och jämföras med korrekta och utredda alternativa lösningar.

Konsekvenserna av att ta de planerade stora område-

na i anspråk i östra delarna av Trelleborg för ringväg, Business center och Östlig Hamninfart kommer att vara betydande. Vi saknar beräkningar av de ytor av respektive slags mark som går förlorad, vi saknar beräkning av alla de sk mellanytor som blir oanvändbara. Till detta saknar vi de kompensationsåtgärder som måste planeras för förluster av jordbruksmark, naturområden och möjliga bostadsområden. Vi saknar också en beskrivning hur de sociala aspekter som kan komma att påverkas, i nutid men även i framtiden då Trelleborg får fler invånare och den gröna miljön ska räcka till många fler.

Planprogrammet för Östra ringvägen och Östra hamninfarten skulle behöva vara betydligt tydligare avseende inriktning, mål och vision. En konsekvensanalys för hur den östra delen av staden ska kompenseras avseende grönområde, tillgänglighet och G/C vägar samt bullerdämpning och hantering av luftföroreningar bör göras. Det talas om att Sjöstaden kommer att ge positiva synergieffekter och här saknas även en tydlig beskrivning av dessa effekter. Målsättningen för dessa åtgärder bör skrivas in i planprogrammet. Hur detta planprogram hanterar en samhällsutveckling som är jämlik och som medför goda levnadsförhållanden saknas helt och detta är inte godtagbart.

Avslutningsvis saknas ett jämförelsealternativ i form av en ombyggd och förbättrad hamninfart från väster. Planprogrammet bygger på ett nollalternativ som representerar helt och hållet dagens situation. Flertalet fördelar som förs fram för planprogrammet måste anses som helt irrelevanta eftersom Trelleborg ingått ett avtal med Trafikverket att utreda möjligheterna till en förbättrad västlig hamninfart. Denna skall ta hänsyn till trafiklösningar för effektivare hamntrafik och till en förbättrad stadsutveckling m.m.

Flertalet av de fördelar som målas upp kommer även att kunna erbjudas i ett förbättrat västligt hamninfartsalternativ. När utredningen föreligger finns möjlighet att väga planförslagets fördelar mot dessa nya lösningar. Allt ovan beskrivet gör planprogrammet helt

ofullständigt och det bör således omarbetas grundligt. En sådan omarbetning är inte motiverad att göra förän den nya utredningen tillsammans med Trafikverket föreligger.

Kommunens kommentarer:

I en rad av de frågor som berörs i yttrandet kan svaret hänföras till de kommande processerna. Dels prövningarna i detaljplanerna, dels prövningarna i arbetet med den fördjupade översiktsplanen. I frågor som behandlar det västliga infarsalternativet hänvisar Trelleborgs kommun till den utredning som skall genomföras inom kort.

Frågor som handlar om markanspråk kommer detta klargöras då detaljplanegränserna bestäms.

TRELLEBORGS KOMMUN

KOMMUNSTYRELSEN

Samhällsbyggnadsnämnden har beslutat att ställa ut Planprogram Östra ringvägen samt Östra hamninfarten, Trelleborg, med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning på samråd från den 4 juni till den 31 augusti 2018.

Föreligger förslag till yttrande från kommunstyrelsen.

Yrkande

(SÖS) yrkar avslag till föreliggande förslag och yrkar att följande att-sats istället läggs till:

att planarbetet pausas tills Trafikverkets utredning om västlig infart är klar.

(MP) yrkar avslag på föreliggande förslag samt yrkar bifall till (SÖS) yrkande.

(S) yrkar bifall till föreliggande förslag om att anta yttrande till Planprogram samråd Östra ringvägen samt Östra hamninfarten Trelleborg.

Beslutsgång

(S) finner att det finns två förslag. Huvudförslag är föreliggande förslag. Motförslag är att avslå föreliggande förslag och bifalla attsatsen att planarbetet pausas tills Trafikverkets utredning om västlig infart är klar.

Ordföranden finner att huvudförslaget, det vill säga föreliggande förslag om att anta yttrande till Planprogram samråd Östra ringvägen samt Östra hamninfarten Trelleborg har bifallits, Omröstning.Votering begärs.

Votering genomförs.

Följande propositionsordning föreslås.

De ledamöter som önskar bifalla (S) yrkande om att bifalla föreliggande förslag röstar ja. De ledamöter som önskar avslå föreliggande förslag samt bifalla en ny att-sats med lydelsen ”att planarbetet pausas tills Trafikverkets utredning om västlig infart är klar” röstar nej.

Vid omröstning genom upprop lämnas tio (10) ja-röster av (S), (M), (M), (S), (C), (L), (S), (S), (S) och (SD). Samt tre (3) nej-röster av (SÖS), (MP) och ().

Ordföranden finner att med röstsiffrorna 10 ja-röster och 3 nej-röster har huvudförslaget, det vill säga föreliggande förslag, bifallits.

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar att anta yttrande till Planprogram samråd Östra Ringvägen samt Östra Hamninfarten Trelleborg.

Kommunens kommentarer:

Yrkandet har noterats

BILDNINGSNÄMNDEN

Yttrande

Ett förslag till planprogram med miljökonsekvensbeskrivning för Östra ringvägen samt Östra hamninfarten är utställt för samråd under tiden 4 juni 31 augusti. Syftet med planprogrammet är att ge en helhetsbild av projektet, dess förutsättningar och konsekvenser - som ett inledande arbete inför de kommande detaljplanerna. Ett annat syfte med planprogrammet är att bjuda in till en dialog kring projektet i form av ett samråd.

Det har i olika sammanhang diskuterats huruvida det kommer vara möjligt att fortsätta bedriva skolverksamhet på Östra skolan med en infart till hamnen från öster. För bildningsnämnden, för verksamheten och för eleverna och personalen på Östra skolan är det av stor vikt att det blir belyst i det fortsatta arbetet med

detaljplanen för den Östra hamninfarten hur infarten kommer att påverka skolmiljön, kopplat till buller, utsläpp samt farligt gods och den tunga trafiken. Vid en negativ påverkan på skolmiljön är det vidare viktigt att den kommande detaljplanen föreskriver nödvändiga och tillräckliga skyddsåtgärder, ex. bullerskydd, för att garantera elever och personal på skolan en god arbetsmiljö.

För kommunens långsiktiga lokalförordningsplanering, med avseende på tillgången till och behovet av skolplatser i området, är det dessutom avgörande att frågan om huruvida Östra skolan kommer att kunna finnas kvar på sikt, med hänsyn till trafiken till och från hamnen, blir besvarad.

Bildningsnämnden förutsätter vidare att hänsyn tas i det fortsatta detaljplanearbetet till säkra skolvägar och elevernas möjlighet att ta sig själva till och från skolan. Detta gäller både det fortsatta arbetet kring ringvägen och hamninfarten. Med tanke på den tunga trafik som kommer att trafikera ringvägen och hamninfarten är det bildningsnämndens uppfattning att elever som behöver korsa vägen på väg till och från skolan ska kunna göra det i planskilda korsningar.

Beslut

Bildningsnämndens arbetsutskott beslutar att anta föreliggande förslag till yttrande avseende samråd kring förslag till planprogram med miljökonsekvensbeskrivning för Östra ringvägen samt Östra hamninfarten inklusive incheckningen,

att därmed framhålla vikten av att kommande detaljplanarbete tar hänsyn till skolmiljön på Östra skolan kopplat till buller, utsläpp samt farligt gods och den tunga trafiken,

att hänsyn även tas till säkra skolvägar och elevernas möjlighet att själva ta sig på ett säkert sätt till och från skolan

att skicka ärendet vidare till bildningsnämndens sam-

mantråde 19 september 2018 för information och möjlighet för nämnden att lämna eventuella kompletterande synpunkter,

samt att skicka yttrandet till kommunstyrelsen, servicenämnden och tekniska nämnden för kännedom.

Kommunens kommentarer:

Syftet med detaljplan är utreda och sedan säkerställa att föreslagen åtgärd kan genomföras. I detaljplanen prövas samtliga aspekter utifrån gällande lagstiftning och de rekommendationer som finns kommer att följas.

Ringvägens sträckning förbi Östra skolan är på en linje som ligger utanför ett flertal järnvägsspår och dessutom finns det redan idag bullerskärmar. Om behov finns kan ytterligare skydd uppföras. Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft kommer att innehållas. När det gäller ringvägens betydelse ifrån ett "skolvägperspektiv" arbetar Trelleborgs kommun för att skolvägarna skall var säkra och att inga skolbarn skall korsa ringvägen i plan.

KULTURNÄMNDEN

Samhällsbyggnadsnämnden har gett kulturnämnden möjlighet att lämna yttrande på samråd kring förslag till planprogram med miljökonsekvensbeskrivning för Östra ringvägen samt Östra hamninfarten inklusive incheckningen - Trelleborg. Syftet med planprogrammet med miljökonsekvensbeskrivning är att ge en helhetsbild av projektet, dess förutsättningar och konsekvenser - som ett inledande arbete inför de kommande detaljplanerna.

Genomförandet av den Östra ringvägen liksom den Östra hamninfarten ingår också i ett paket med andra åtgärder som Trelleborgs kommun vill göra för att minska biltrafiken i stadens centrala delar. I första hand arbeta för val av andra sätt att förflytta sig - till

fots, med cykel eller med kollektivtrafik. Med detta skapas en attraktivare stad, och möjligheter för ytterligare förtätning ökar. I visionen för projektet står det att Trelleborgs hamn växer, och staden utvecklas. Ambitionen att växa och bli fler, att bereda plats är en strävan som hamnen och staden delar. Vår vision är att Trelleborg utvecklas från hamnstad till attraktiv kuststad. För att förverkliga detta kraftsamlar Trelleborgs kommun och arbetar i ett samlat projekt.

Beslut

Kulturnämnden beslutar att påminna projektägarna att det i projektet även bör finnas planer för ett konsert/kongress/kulturhus, vilket skulle bidra till att göra Trelleborg till en attraktiv kuststad som ju är projektets vision.

att påtala att Länsstyrelsen ansvarar för riksintresset för kulturmiljö och fornlämningar.

Kommunens kommentarer:

Planprogrammet tar inte upp frågan kring vad som skall byggas i den framtida sjöstaden. Trelleborgs kommun har en fungerande dialog med Länsstyrelsen när det gäller kulturmiljövården och fornlämningar. Hur detta kommer att hanteras beskrivs i senare processen.

RÄDDNINGSTJÄNSTEN

Räddningstjänsten har av Samhällsbyggnadsförvaltningen i Trelleborgs kommun tagit del av detaljplanen för Östlig ringväg samt Östlig hamninfart inkl. incheckning. Detaljplanen har bedömts utifrån tillgänglighet för räddningstjänsten, samt vilka risker som finns inom eller i anslutning till planområdet.

Tillgänglighet

Den planerade vägen kommer innebära bättre möjligheter för räddningstjänsten att ta sig fram till de östra delarna av kommunen.

Riskhänsyn

Planen nämner en riskanalys. Om en riskanalys är framtagen vill räddningstjänsten ta del av den. Räddningstjänsten anser även att RIKTSAM framtaget av Länsstyrelsen ska följas då räddningstjänsten anser denna riktlinje är applicerbar, väljer man att frångå denna ska en alternativ riskanalys genomföras och den vill räddningstjänsten granska.

Kommunens kommentarer:

Trelleborgs kommun avser följa samtliga riktlinjer som gäller riskfrågor. I detaljplaneprocessen kommer ytterliga riskanalyser göra, särskilt med avseende på transporter innehållande farligt gods. RIKSAM framtagen av Länsstyrelsen är en viktig utgångspunkt.

SERVICENÄMNDEN

Samhällsbyggnadsförvaltningen har 2018-05-31 skickat ut förslag till planprogram med miljökonsekvensbeskrivning för Östra ringvägen samt Östra hamninfarten inklusive incheckningen Trelleborg för samråd.

Beredning

Förvaltningen lämnar ärendet utan yttrande. Arbetsutskottet föreslår att servicenämnden ska besluta att man inte har något att invända avseende planprogrammet ur nämndens verksamhetsområdes perspektiv.

Yrkande

(MP) yrkar avslag på förslaget till planprogram på grund av:

att miljömålet att värna åkermarken väger tyngre att miljömålet

att värna åar och våtmarker ej följs
att miljömålet bevara kulturhistoriskt värdefullt landskap inte kan hållas

att Trafikverket INTE vill ha en omväg med 16 ytterligare korsningar innebär att kommunen och därmed skattebetalarna själva får stå för hela investeringen

att det för kommunen viktiga investeringsutrymmet äts upp av detta mycket dyra projekt

att kommunen inte får låna mer än 5 miljarder betyder

att framtida kommunala behov av skolor, LSS boende och särskilda boenden inte kan finansieras med hjälp av upplåning när lånetaket nås

att föreliggande plan ej tar hänsyn till tillfartsvägarnas ökade bullernivåer

att Sjöstadens förväntade innevånare behöver tillgång till kommunal service som förskola och skolor i de centrala delarna av tätorten det kräver investeringar som inte ryms i investeringsbudgeten

att utsläpp och buller i de centrala delarna inte kan beräknas minska med tanke på att trafikverket inte förväntas flytta hamninfarten

att utsläpp och buller kommer att öka nära rättspsykiatri, Östraskolan och bostäder på öster att investera i ett område som ligger bara 3 meter över havet är riskabelt.

(S), (M), (L) och (SÖS) yrkar på arbetsutskottets förslag.

Beslutsgång

Ajournering begärs, Servicenämnden ajournerar sig 5 minuter.

Ordföranden finner att det föreligger två förslag till beslut.

Dels Miljöpartiets förslag och dels arbetsutskottets förslag.

Förslagen ställs under proposition mot varandra och ordföranden finner att servicenämnden bifaller Miljöpartiets förslag.

Omröstning begärs.

Omröstning

Den som bifaller Miljöpartiets förslag att avslå förslaget till planprogram med följande elva att-satser röstar JA och den som röstar på arbetsutskottets förslag röstar NEJ.

Det antecknas att (MP) röstar JA, medan (M), (S), (SÖS), (M), (S), (S), (L) och (S) röstar NEJ.

Servicenämnden beslutar därmed för arbetsutskottets förslag med 8 NEJ-röster mot 1 JA-röst.

Beslut

Servicenämnden beslutar att man inte har något att invända avseende planprogrammet ur nämndens verksamhetsområdes perspektiv.

Protokollsanteckning

(SÖS) lämnar följande protokollsanteckning:
”MKB belyser inte effekterna av att ansluta Ringvägen till vägstråken i mot staden. Dessa bör rimligen ingå i MKB då det blir ändrade miljöförhållande utmed dessa vägar vid befintlig bebyggelse.”

Samtliga ledamöter från (S), (M), (L) och (SÖS) lämnar följande protokollsanteckning:
”Nämnden ställer sig inte bakom ordförandes yrkande och anser att ordförande utnyttjar sin ledande roll som ordförande för drivande av egen politik, utanför nämndens ansvarsområde.”

**Kommunens kommentarer:
Yttrandet är noterat.**

SOCIALNÄMNDEN

Föreligger planprogram Östra Ringvägen samt Östra Hamninfarten Trelleborg, Bilagor.

Samhällsbyggnadsnämnden har skickat samråd kring förslag till planprogram med miljökonsekvensbeskrivning för Östra ringvägen samt Östra hamninfarten inklusive incheckningen - Trelleborg (PL-2018-34).

Syftet med planprogrammet är att ge en helhetsbild av projektet, dess förutsättningar och konsekvenser samt som ett inledande arbete inför de kommande detaljplanerna. Ett planprogram är inte juridiskt bindande, men visar och tydliggör kommunens inriktningar och mål. Programmet kommer bl.a. fungera som underlag till kommande detaljplaner som är juridiskt bindande.

Planprogrammet beskriver bakgrunden till, och motiven för den föreslagna Östra ringvägen samt Östra hamninfarten. Konsekvenserna beskrivs översiktligt och utifrån den kunskap som finns idag. Syftet är att de tekniska utredningarna skall fördjupas i det fortsatta arbetet, och i och med det kan konsekvenserna framgå tydligare. På så sätt klargörs även vilka typer av åtgärder som kan komma att behövas för att den Östra ringvägen samt Östra hamninfarten ska kunna genomföras, samt upplevas som en acceptabel del i Trelleborgs stadsbild för nutida samt framtida generationer.

Yttrande

Socialnämnden har genom beslut den 29 mars 2016, §230 Lokalbehov 2017—0021, lämnat lokalbehov till servicenämnden, Socialnämnden förväntar sig att servicenämnden tar hänsyn till socialnämndens lokalbehov och vid behov tar med dem i sina yttranden.

Barnperspektivet

Barnperspektivet har beaktats men beslutet rör inte barn.

Beslut

Socialnämnden beslutar att med beaktande av yttrandet inte ha något att erinra vad gäller planprogram Östra ringvägen samt Östra hamninfarten Trelleborg.

*Kommunens kommentarer:
Yttrandet är noterat.*

TEKNISKA NÄMNDEN

Bakgrund

Samhällsbyggnadsnämnden har upprättat planprogram för rubricerat område. Syftet med planprogrammet, med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning, är att ge en helhetsbild av projektet, dess förutsättningar och konsekvenser inför de kommande detaljplanerna. Ett annat syfte med planprogrammet är att bjuda in till en dialog kring projektet i form av ett samråd.

Yttrande

Allmänt
Det är intressant att läsa avsnittet med historiken, hur länge staden planerat för en förändrad trafikföring. Planprogrammet har tagits fram inom Kuststadsprojektet, där även företrädare för tekniska förvaltningen deltar. Trots det har förvaltningen några mindre synpunkter enligt nedan:

Viss otydlighet finns vad det gäller förlängning av Östervångsvägen, det är inte full synkronisering mellan program och bilagd MKB, se bl.a. avsnitten om Grund- och ytvatten resp. Grundvatten. Omfattar programmet en förlängning av Östervångsvägen eller ej?

Trafik

Det talas relativt lite om GC-trafik. Naturligtvis är biltrafiken i huvudfokus, men även möjligheterna för de oskyddade trafikanterna att korsa eller röra sig längs sträckorna är viktiga.

Kommentarer inför detaljplaneskedet:

VA

Inför detaljplanearbetet vill vi lyfta fram vikten av att en omfattande riskanalys görs avseende de vattenskydds-områden som vägen planeras att korsa. Vägens sträckning bör dras så att den optimalt placeras på maximalt avstånd från inre vattenskyddsområde där möjlighet finns.

Vad gäller dagvattenhanteringen så är det viktigt att ytor reserveras för de ledningar, dammar eller andra anordningar såsom reningsanordningar vilka behövs vid anläggandet eller framledes.

Landskapsbild

Ett förslag från tekniska nämnden är att intrycket av hur vägen samverkar med landskapet tas med i planen. Dock måste stor hänsyn tagas till den närliggande boendemiljön.

Yrkande

(SÖS) yrkar på att ärendet avslås.

Beslutsgång

Ordföranden ställer proposition på (SÖS) avslagsyrkande mot arbetsutskottets förslag till beslut och finner att nämnden beslutat i enlighet med arbetsutskottets förslag till beslut.

Beslut

(MP) deltar ej i beslutet.

Tekniska nämnden beslutar att anslutningarna Östervångsvägen samt Malörtsvägen ska ingå i planprogrammet

att föreslå samhällsbyggnadsnämnden att beakta tekniska nämndens synpunkter

att översända yttrandet till samhällsbyggnadsnämnden som eget yttrande i ärendet samt

att beslutet förklaras omedelbart justerat.

Reservation

(SÖS) reserverar sig skriftligen mot beslutet, se bilaga.

Kommunens kommentarer:

Även frågan gällande Östervångsvägens förlängning kommer att avgöras i det kommande detaljplanearbetet liksom i arbetet med den fördjupade översiktsplanen. Även om Östervångsvägens förlängning inte inkluderas i detaljplanen så kommer ringvägens linjeföring underlätta för en framtida anslutning. Ringvägen- och hamninfartens sträckning berör flera gång- och cykelstråk och målsättningen är att samtliga trafikslags intressen skall kunna tillmötesgå i det som detaljplanen medger.

Vattenskyddsområdenas närvaro är en viktig utgångspunkt för den Östra ringvägens sträckning. Där skyddsåtgärder krävs, tex täta dikesbottnar krävs kommer detta göras. Hur den föreslagna vägen samverkar med det omgivande landskapet samt bebyggelsemiljöerna intill är en fråga som avgörs i de senare projekteringsskedena. Detaljplanen kan bara möjliggöra för utrymmet finns. Detaljplanen reglerar även vilka skyddsåtgärder som det eventuellt finns behov av så som bulleravskärmning, skyddsavstånd etc.

