



Kristoffer Tønning

Tekniska Servicenämnden

kristoffer.tonning@trelleborg.se

Samrådsyttrande avseende detaljplan för Östra ringvägen, del av Kyrkoköpinge 16:3 m fl DP 246

Samhällsbyggnadsnämnden har upprättat förslag till detaljplan för rubricerat område. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för byggandet av en ny väg, Östra Ringvägen. Östra Ringvägen sammankopplad med Västra Ringvägen kommer att leda hamntrafiken runt Trelleborg till ett nytt logistikcenter samt en ny östlig hamninfart. Utöver det primära syftet kommer detaljplanen också medföra att barriären mellan Trelleborgs centrum och den nya stadsdelen Sjöstaden minskar samt skapar förutsättningar för en mer effektiv logistik för Trelleborgs hamn.

Planförslaget har sänts över till Tekniska servicenämnden för samråd.

Synpunkter

Trafik

Vägbredder inom 1+2 måste klara utryckningsfordons framkomlighet.

Gator och trafikplatser som får en ökad trafikmängd på grund av ringvägen bör anpassas för att säkerställa trafiksäkerheten.

Fortsatt arbete

Trelleborgs kommuns vägnät karaktäriseras i dagsläget av hög framkomlighet för motorfordonstrafiken. Enligt Region Skånes senaste resvaneundersökning har andelen bilresor i Trelleborgs kommun ökat från 2013 till 2018. Genom ytterligare utbyggnad av vägnätet med hög framkomlighet för motorfordonstrafik finns risken att det blir än attraktivare att köra bil inom kommunen och staden. För att Trelleborg ska kunna dra så stor nytta som möjligt av Ringvägens positiva egenskaper samtidigt som kommunen i helhet ska kunna uppnå ett klimatneutralt och kapacitetseffektivt transportsystem kommer det även att vara nödvändigt att utföra åtgärder så att dagens större genomfartsgator och de vägar som ansluts till Ringvägen i större utsträckning anpassas till oskyddade trafikanter. Detta så att inte bara hamntrafiken leds via Ringvägen utan så att även stora delar av dagens genomfartstrafik kan styras ut från staden.

Förvaltningen vill trycka på vikten av det fortsatta arbetet med att analysera befintligt trafiksystem med en infasning av en östlig och västlig ringväg. För att ringvägen ska kunna ge den önskade effekt gällande en minskad genomfartstrafik, i bland annat Hedvägen och riksväg 9/E6, och kunna minska dessa vägars verkan som barriärer i staden krävs djuplodande analyser av tänkbara förändringar i trafikrörelserna inom staden vid utbyggnad av ringvägen. För att kunna styra delar av den från staden utgående trafiken, samt genomfartstrafiken, till ringvägen kommer det att krävas fysiska åtgärder för att i en större grad underlätta för cykel, gång och kollektivtrafik i staden.

En ökad trafikmängd förväntas genom Kyrkoköpinge längs Kyrkoköpingenvägen med en ringvägsanslutning i Kyrkoköpingevägen/Gyllevägen. Önskvärt för staden i stort är att utgående trafik från östra Trelleborg går via ringvägen, vilket skulle resultera i en ökad trafikmängd längs Kyrkoköpingevägen. Kyrkoköpingevägen är på vissa sträckor genom Kyrkoköpinge för smal för att man på ett optimalt sätt ska kunna separera gång och cykel från motorfordonstrafiken. Förvaltningen ser att det är viktigt att utreda nyttan av en eventuell ny vägsträcka nordväst om Kyrkoköpinge med anslutning på Malörtsvägen, se bild nedan. Med en ny vägsträckning nordväst om Kyrkoköpinge skulle kommunen, förutom att säkerställa en god boende- och trafikmiljö i Kyrkoköpinge, även skaffa sig förutsättningar för att få till en bättre transportväg för flistransporter till fjärrvärmeverket.



Park

Utmed hela vägens sträckning (samtliga blad i plankarta) föreslås mycket stora naturområden. Dessa naturområden hamnar otillgängligt och långt ifrån Trelleborgs tätort. De kommer inte att vara till någon glädje för människor som rör sig i landskapet annat än i undantagsfall. Det innebär vidare mycket stora områden att sköta, med stora driftskostnader som följd. Dessutom måste området närmast väg skötas i skydd av s.k. TMA- fordon, vilket är mycket kostsamt. Naturområdena

kan förvisso fungera som refug för växter- och djur, om detta är den planerade funktionen kan det fungera, också med mindre tilltagna arealer naturmark. Om stora medel skall avsättas till naturmark vore en möjlighet istället att satsa på att bygga ut och förädla stråk in mot staden till föremål för ridning vid Kyrkoköpinge och att utveckla Dalköpinge naturstråk.

Utmed vägen föreslås ett antal fördröjnings- och reningsmagasin för dagvatten. Viktigt att dessa utformas så att de är möjliga att skötas rationellt och att branta lutningar undviks så att instängsling inte behövs.

Kompensation skall ske för träd eller trädrader som bryts i landskapet.

Passager under väg (tunnel) anläggs på ett sådant sätt att största möjliga känsla av säkerhet (trygghet) finns för den som passerar

VA

Man har från förvaltningens sida valt att skriva fram ett yttrande över dagvattenproblematiken i de båda detaljplanerna DP 246 och DP 247.

Vattenskyddsområde

Den föreslagna vägsträckningen går i de norra delarna igenom Vattenskyddsområdet för Trelleborg/Fuglie. Till detta område finns av Länsstyrelsen beslutade vattenskyddsföreskrifter. Dessa reglerar bl.a. transport av farligt gods, avledning av dagvatten, schaktningsarbeten med mera. Det måste tas hänsyn till dessa vattenskyddsföreskrifter i planen.

Verksamhetsområde

I stort sett är hela den nya ringvägen belägen utanför verksamhetsområde för dagvatten. Enda undantaget är den södra delen i höjd med Engelbrektskatan där befintligt verksamhetsområde för dagvatten finns sedan tidigare.

VA-huvudmannen kan endast upprätta verksamhetsområde om rekvisiten i § 6 LAV är uppfyllda. En snabb bedömning, utan att genomföra någon analys, är att VA-huvudmannen anser att rekvisiten inte uppfylls. Därmed finns inga planer på att inrätta verksamhetsområde för dagvatten för ringvägen. Det område som sedan tidigare befinner sig inom antaget verksamhetsområde för dagvatten kvarstår inom verksamhetsområde.

Dagvatten från den norra respektive södra delen av ringvägen kan avledas till allmän VA-anläggning om VA-anläggningen tillåter (tekniskt/hydrauliskt och kapacitetsmässigt). I sådana fall regleras detta förhållande via ett avtal. Avtal innehåller exempelvis förbindelsepunkt, ansvarsfördelning, begränsningar i flöde/volym, anläggningsavgift samt bruksavgift.

Anläggningsavgift och bruksavgift erläggs för alla tillkommande ytor som kopplas in på den allmänna VA-anläggningen. Det gäller både väg och BCT. Inom verksamhetsområde beräknas avgifter enligt taxa. Utanför verksamhetsområde anges avgifter i avtal.

Ansvarsfördelning och förbindelsepunkter

VA-avdelningen önskar att ritningsunderlag uppdateras med förslag på förbindelsepunkter på dagvattensystemet som åskådliggör vilket som är VA-huvudmannens ansvar respektive fastighetsägarens eller väghållarens ansvar.

Väghållaren måste ha ett eget ledningsnät/diken etcetera för att avleda vattnet till av VA-avdelningen anvisade förbindelsepunkter.

Skyfallshantering

Skyfallshanteringen har det inte tagits full hänsyn till då det framkommer att vatten rinner ner till angränsande, mer låglänta områden (exempelvis gångtunneln), eller i norra delen där skyfall planeras avledas till damm vid trygghetens hus.

Hänsyn till större el-ledning

Dagvattenledning inom befintligt verksamhetsområde samt damm-lösning för fördröjning får inte kollidera med 130 kV-ledningen eller placeras inom eller under denna.

Dagvattenlösningar

VA-avdelningen önskar att dagvattenlösningarna i planen, som ska drifas av VA-huvudmannen, utförs som större lösningar för att möjliggöra säker och hållbar drift och skötsel.

Alla dagvattenlösningar belägna inom befintligt verksamhetsområde avseende den allmänna VA-anläggningen skall ligga på allmän platsmark. VA-avdelningen äger och sköter driften av dessa dagvattenlösningar. Inga lösningar inom kvartersmark får räknas in för att klara dimensioneringen gällande dagvatten.

Dimensionerande regn

Dimensionerande regn för beräkningar av volymer för dagvatten bör sättas till 30 år. Detta på grund av den höga hårdgörningsgraden i planen (gäller primärt BCT:n).

Oljeavskiljning

Fastighetsägaren till BCT:n ansvarar för oljeavskiljning innan utsläpp sker till den allmänna VA-anläggningen i enlighet med antaget styrdokument för dagvatten.

Angående 7.1, placering av utlopp

Det är oacceptabelt att dagvattenledningens utlopp ligger på -2,20 m. Havet skulle redan i dagsläget tränga upp i ledningen vilket även kommer att förvärras i och med antågande höjd havsnivå och klimatförändringar. Tillsyn och drift/underhåll är extremt svårt. Dessutom utgår vi från att det blir ett framtida kustskydd även i denna del av staden, vilket bör harmoniseras med vald lösning inom denna plan.

Det är heller inte önskvärt att ledning ligger på 6 meters djup, då det försvårar drift och underhåll av ledningen.

Hänsyn till befintligt ledningsnät

VA-avdelningen förutsätter att samtliga ledningar som tillhör den allmänna VA-anläggningen beaktas och läggs om i den mån som krävs genom projektet.

Förslag till beslut

Tekniska servicenämndens presidium föreslår tekniska servicenämnden att besluta att yttra sig i enlighet med förvaltningens förslag,

att översända yttrandet till samhällsbyggnadsnämnden som eget yttrande i ärendet samt

att ärendet förklaras omedelbart justerat på nämndens sammanträde.