

DETALJPLAN FÖR  
**ÖSTRA RINGVÄGEN**  
KYRKOKÖPINGE 16:3 M.FL. TRELLEBORGS KOMMUN



Medfinansierat av Europeiska unionens  
fond för ett sammanlänkat Europa



TRELLEBORGS KOMMUN

DP 246 - PLANBESKRIVNING  
SAMRÅDSHANDLING 2019-12-12

## PLANFÖRFARANDE

Utökat förfarande

## PLANARKITEKT

Emily Golrang

Anders Bramme

## PLANHANDLINGAR

Denna planbeskrivning

Plankarta

Planprogrammet Östra ringvägen och Östra hamnfarten (2018-05-29)

MKB-miljökonsekvensbeskrivning

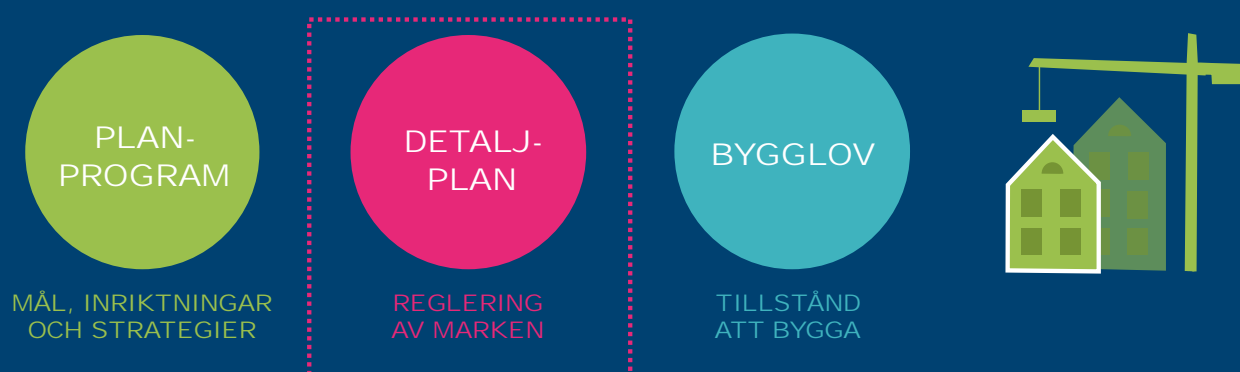
## LÄSANVISNING

Den Östra ringvägen är ett komplext projekt på så sätt att det hänger samman med flera andra stadsbyggnadsprojekt liksom hamnens utveckling och inte minst planering för den Östra hamnfarten.

Dessa två projekt bör inte ses som enskilda projekt utan måste sättas in i ett större sammanhang, dels kopplas till varandra, men framförallt kopplas till vad som händer och ska hända i staden i övrigt. Detaljplanen för Östra ringvägen har och avses fortsatt planläggas parallellt med detaljplan för Östra hamnfarten och därmed följa samma tidplan.

## VAD ÄR EN DETALJPLAN?

En detaljplan är ett juridiskt bindande dokument där kommunen reglerar hur mark- och vattenområden får användas. I detaljplanen redovisas gränser för allmänna platser, kvartersmark och vattenområden.



# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

|                                                 |    |
|-------------------------------------------------|----|
| INLEDNING                                       | 4  |
| SAMMANFATTNING                                  | 4  |
| HANDLINGAR                                      | 6  |
| ORGANISATION                                    | 6  |
| MEDVERKANDE                                     | 6  |
| KUSTSTAD 2025                                   | 8  |
| <br>                                            |    |
| FÖRUTSÄTTNINGAR                                 | 10 |
| TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE                      | 10 |
| ANDRA PROGRAM OCH UTREDNINGAR                   | 12 |
| MARKÄGOFÖRHÅLLANDE OCH NUVARANDE MARKANVÄNDNING | 14 |
| LANDSKAP OCH KULTURMILJÖN                       | 16 |
| TRELLEBORGS HAMN                                | 17 |
| HISTORIK                                        | 18 |
| NATUR                                           | 19 |
| ARKEOLOGI                                       | 20 |
| JORDBRUKSMARK                                   | 21 |
| RIKSINTRESSEN                                   | 22 |
| TRAFIK                                          | 25 |
| TEKNISK FÖRSÖRJNING                             | 28 |
| <br>                                            |    |
| PLANFÖRSLAG                                     | 30 |
| PLANENS SYFTE                                   | 30 |
| ÖVERGRIPANDE KARAKTÄR OCH DISPOSITION           | 30 |
| MARKANVÄNDNING OCH GESTALTNING                  | 30 |
| HÖJDSÄTTNING                                    | 30 |
| TRAFIK                                          | 34 |
| NATUR OCH REKREATION                            | 38 |
| STÖRNINGSSKYDD                                  | 40 |
| TEKNISK FÖRSÖRJNING                             | 42 |
| RISK OCH SÄKERHET                               | 43 |
| <br>                                            |    |
| GENOMFÖRANDE                                    | 44 |
| ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER                        | 44 |
| EKONOMISKA ÅTGÄRDER                             | 45 |
| FASTIGHETSRÄTTSLIGA ÅTGÄRDER                    | 46 |
| <br>                                            |    |
| KONSEKVENSER                                    | 52 |
| MILJÖKONSEKVENSER                               | 52 |
| HÄLSA OCH SÄKERHET                              | 62 |
| SOCIALA KONSEKVENSER                            | 64 |

# INLEDNING

## SAMMANFATTNING

### *SYFTE*

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra 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.

### *PLANDATA*

Planområdet är beläget norr, nordost och öster om Trelleborgs centrum. Området avgränsas i nordväst av cirkulationsplatsen där Västra Ringvägen möter länsväg 108 och i söder av riksväg 9. I väster följer ringvägen järnvägen i ett något östligare läge, utom i den södra delen. Östra Ringvägen är cirka 5 km lång och planområdet utgörs således av en 5 km lång remsa med planlagda sidoområden.

### *INNEHÅLL*

Planen innehåller en ny väg med tillhörande sidoområden. Trelleborgs kommun avser att utveckla staden i nya kust- och kollektivtrafiknära lägen. Med en ringväg kan godstrafiken ledas runt staden till en ny hamninfart med ett nytt logistikcentrum. Samtidigt reduceras barriären mellan staden och havet. Hamnens flytt österut frigör mer än 50 ha mark till en ny stadsdel i havsnära läge och i anslutning till stationen.

### *BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN*

Detaljplanen bedöms medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap 11 § Miljöbalken och därför har en strategisk miljöbedömning genomförts i enlighet med 6 kap 3 § miljöbalken. Det har också beslutats att en miljöprövning ska genomföras.

### *MOTSTÅENDE INTRESSEN*

#### **Jordbruksmark**

Hushållande med jordbruksmark är en nationell angelägenhet. I planförslaget har det lagts stor vikt vid att minimera intrånget i jordbruksmark. Nya naturvärden vid vägens sidor uppväger till viss del förlust av jordbruksmark. Av dessa motstående intressen bedöms vägen vara viktigare och till störst långsiktig nytta.

#### **Kulturmiljö**

Den Östra ringvägens södra sträckning planeras i ett landskap som präglas av vissa kulturmiljövärden, delar är också av riksintresse för kulturmiljövärden. Kommunens bedömning är att ringvägen inte påverkar dessa utpekade värden negativt.

#### **Bostadsintresset**

Trots att ringvägen innebär påverkan på närliggande bostäder samt att vissa bostäder behöver tas bort bedöms den Östra ringvägen ha ett starkare intresse. Vägens tillblivelse möjliggör bostadsbyggande i de återlämnade hamnområdena.



*Illustrerar västra ringvägen (befintlig) samt ett av de tre alternativen till en förbättring av västra ringvägen*



*Illustrerar planområdet för detaljplanen för Östra ringvägen med rött*



## HANDLINGAR

### *TILL DETALJPLANEN HÖR FÖLJANDE HANDLINGAR*

- plankarta med tillhörande planbestämmelser och illustrationer
- planbeskrivning(denna handling)
- planprogrammet *Östra ringvägen och Östra hamnfarten* (2018-05-29)
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
- Kvalitetsprogram- uppställningsytor och östra hamnfarten (2019-09-19)

## ORGANISATION

Detaljplanerna har tagits fram som en del av Kuststad 2025, delprojekt ringvägen. En politisk styrgrupp är parlamentariskt tillsatt med representanter från samtliga partier i kommunfullmäktige. Ansvarig för projektet är kommundirektören, projektet leds av en projektledare och delprojektet leds av en delprojektledare. För detaljplanen är samhällsbyggnadsnämnden ansvarig myndighetsnämnd.

Arbetet finansieras med 50 % från EU via CEF, TEN-T Motorway of the Sea projekt.

## MEDVERKANDE

*Fredrik Geijer, kommundirektör*

*Charlotte Lindström, projektledare Kuststad 2025, Kommunledningsförvaltningen*

*Hans Lilja, delprojektledare ringvägen, projektchef Tekniska Serviceförvaltningen*

*Anders Bramme, planförfattare, planarkitekt Samhällsbyggnadsförvaltningen*

*Emily Golrang, planförfattare, planarkitekt Samhällsbyggnadsförvaltningen*

*Natali Durakoska, mark- och exploatering, Kommunledningsförvaltningen*

*Ylber Zeqiri, projekteringsingenjör, Tekniska Serviceförvaltningen*

*Johan Pettersson, miljöinspektör, Samhällsbyggnadsförvaltningen*

*Lina Hägg, konsult, markförhandlare*



*Figuren illustrerar Östra ringvägens sträckning*

## KUSTSTAD 2025

Detaljplanen för Östra ringvägen ingår i stadsbyggnadsprojektet Kuststad 2025 som ett av tre delprojekt. Det övergripande stadsbyggnadsprojektet syftar till att skapa förutsättningar för Trelleborgs stad att möta havet, skapa en attraktiv bostadsort och utnyttja stadens stationsnära läge.

Trelleborgs kommun har beviljats medel från EU för planeringen av ringväg, hamnfart samt uppställningsytor och lastbilspartering. Dessa projekt delfinansieras med 50 % från EU i ett CEF, TEN-T Motorway of the Sea projekt.



*Illustrerar de olika delprojekten inom Kuststad 2025 och dess avgränsning*



De olika delprojekten i Kuststad 2025 är alla viktiga och beroende av varandra. Det krävs att hela Kuststad 2025 drivs framåt för att uppnå stadsbyggnadsprojektets syfte. Inom delprojekt Ringvägen tas två detaljplaner fram. En detaljplan för Östra Ringvägen och en detaljplan för Östra Hamninfarten.



*Planområdet för detaljplanen för Östra Ringvägen illustreras i rött och planområdet för detaljplanen för Östra Hamninfarten med uppställningsytor illustreras i gult.*

# FÖRUTSÄTTNINGAR

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE

### *POLITISKA BESLUT*

Med stor majoritet beslöt kommunfullmäktige i februari 2016 att Trelleborgs kommun ska arbeta för en ringväg och en östlig infart till hamnen. I enlighet med beslutet har det under våren 2017 tagits fram olika placeringsalternativ för vägen mellan länsväg 108 och riksväg 9 och samhällsbyggnadsnämnden har påbörjat detaljplanläggning. Alternativ har också tagits fram för att förbättra den Västra ringvägen i syfte att säkerställa att den tunga trafiken fortsatt går mot Malmö.

Under våren 2019 har Trelleborgs kommun tillsammans med Trafikverket låtit ta fram en utredning om en västlig infart till Trelleborgs hamn. Kommunens ställningstagande till utredningen är att en västlig infart innebär betydande negativa konsekvenser för planerad stadsutveckling och en betydande barriär i staden. Den föreslagna västra infarten splittrar de exploateringsbara ytorna till små bullerstörda delområden vilket hämmar viktiga faser i etableringen av den nya stadsdelen. Utredningen har inte heller löst vare sig hamnens inre logistik eller utrymme för uppställningsplatser varför utvecklingsmöjligheterna för Hamnen inte är tillfredställande. Med anledning av ovanstående har Trelleborgs kommun uttalat att alternativet om en västlig infart inte är aktuellt.

### *ÖVERSIKTLIGA PLANER( FÖP)*

En översiktsplan uttrycker kommunens långsiktiga och strategiska vilja för mark-, vatten- och bebyggelseutveckling samt hur befintlig bebyggelse ska användas, utvecklas eller bevaras. Enligt plan- och bygglagen (PBL) ska varje kommun ha en aktuell översiktsplan och dess aktualitet ska ses över varje mandatperiod.

I Fördjupningen av Översiktsplanen (FÖP) för Trelleborgs stad 2025 från 2014-05-26, beskrivs visionen för Trelleborg. Här framgår att Trelleborg vill utvecklas från att bara vara hamnstad till att också vara kuststad. I FÖP:en finns en övergripande östlig ringvägskorridor utpekad i markanvändningskartan. I detaljplaneförslaget skiljer sig vägens läge något, men endast obetydligt, från den i FÖP:en utpekade vägkorridoren. Östra Ringvägen har dock inte formellt stöd i FÖP:en då länsstyrelsen i sitt granskningsyttrande daterat 2014-03-20 menar att kommunen inte kunnat visa på behovet av vare sig Östra Ringvägen eller Östra Hamninfarten.

FÖP:en är i allt väsentligt aktuell men behöver kompletteras på vissa områden. Arbete har därför påbörjats med en ny FÖP parallellt med detaljplanarbetet. Den nya FÖP:en kommer att redovisa behovet av Östra Ringvägen. Kompletteringarna handlar bland annat om hur riksintressena ska skyddas, klimatanpassning, utbyggnad av nya skolor, kopplingar till bostadsförsörjningsprogrammet samt stadens koppling till havet.

## DETALJPLANER

Det föreslagna planområdet för den Östra ringvägen berör på olika vis andra närbelägna eller underliggande detaljplaner. Den föreslagna detaljplanen släcker, i förekommande fall, ut underliggande detaljplans bestämmelser.

### Dp 183 Rättsspsykiatrisk kliniken

Detaljplanen berörs inte men ställer krav på ljudmiljön utomhus samt säkerhetsavstånd. Dessa krav ska här aktuellt planförslag klara.

### A 154 Stadsplan för del av Mellanköpinge norr om Engelbreksgatan

Stadsplanen medger i huvudsak industri samt i de östra delarna koloniändamål. Detaljplanen för Östra ringvägen kommer att släcka ut koloniändamålet i berörd ytas sydöstra hörn, i höjd med föreslagen cirkulationsplats.

### Dp 37 Kv Spelmanhejdan mm

Detaljplanen reglerar markanvändningen till i huvudsak industriändamål. I väster medger detaljplanen ytor för ett utanför liggande dubbelspår. I norra delen är Engelbreksgatan planlagd som gata. Detaljplanen för Östra ringvägen kommer släcka ut industriändamålet i berörd ytas sydöstra hörn, i höjd med föreslagen cykelbro. Vidare kommer utfartsförbudet hävas i berörd detaljplans norra del.

### Dp 38 Kv Öster Jär 1:173 mfl

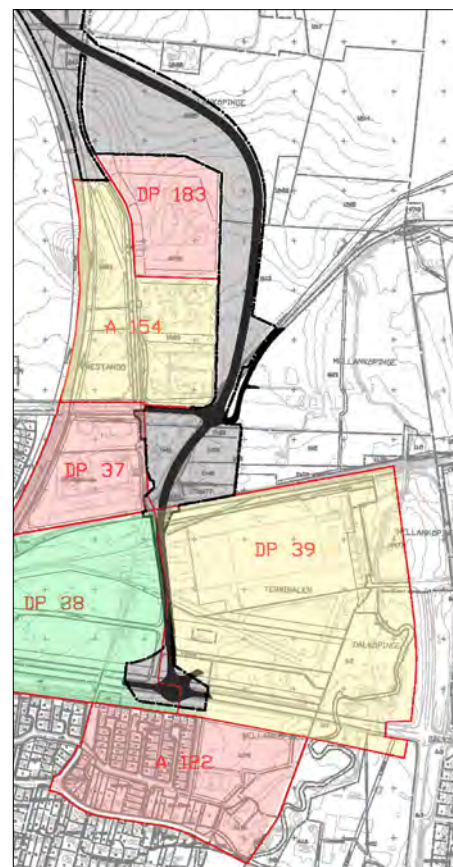
Detaljplanen tillåter i huvudsak markanvändning industri. I väster medger detaljplanen ytor för ett utanför liggande dubbelspår för järnväg. I södra delen är ytorna planlagda som gata respektive park. Detaljplanen för Östra ringvägen kommer att släcka ut industriändamålet i berörd ytas östra del där den föreslagna vägen ska dras. Vidare kommer vissa ytor i söder övergå från parkmark till gata i form av en cirkulationsplats.

### Dp 39 Kv Terminalen mfl

Detaljplanen reglerar markanvändningen till i huvudsak industriändamål. I öster säkerställer planen ytor för naturändamål. Liksom Dp 38 kommer stora delar av denna detaljplan ersättas med den nya den nya detaljplanen, det gäller framförallt industriändamålet. I väster övergår tidigare industrimark till yta för väg. Aktuell detaljplan kommer även ersättas med detaljplan för den Östra hamnfarten.

### A 122 Stadsplan över Korsholmsområdet

Detaljplan reglerar markanvändningen till i huvudsak bostadsändamål. I öster säkerställer planen ytor för allmänt ändamål samt ytor för park. Detaljplanen kommer att påverkas i samband med genomförandet av detaljplanen för Östra Ringvägen.



Figuren visar detaljplanerna som ligger i anslutning eller i närheten av planområdet



Figuren visar detaljplanerna som ligger i anslutning eller i närheten av planområdet



## ANDRA PROGRAM OCH UTREDNINGAR

### *PLANPROGRAM*

Detaljplanearbetet för Östra Ringvägen och Östra Hamninfarten inleddes med att ett planprogram upprättades 2018-05-29. Planprogrammet har varit på samråd och samrådet godkändes av Samhällsbyggnadsnämnden 2019-03-12.

### *ÖVRIGA HANDLINGAR SOM LIGGER TILL GRUND FÖR FÖRSLAGET*

- Kvalitetsprogram- uppställningsytor och östra hamninfarten, Wingårdhs/WSP 2019-09-19
- Förstudie ringvägar runt centralorten Trelleborg, Trelleborgs kommun 2012-12-21
- Västlig infart till Trelleborgs hamn, Sweco 2015-11-12
- Infartsutredning till nytt område för Trelleborgs hamn, WSP 2016-01-12
- Utlåtande av Carl Johan Engström, Kvalitetsgranskning 2016-01-06
- Utredning av placering av norra delen av ringvägen, WSP 2017-06-21
- Vägalternativ till Trelleborgs hamn, Tyréns 2017-06-15
- Infart till hamnen i Trelleborg- Analys av befintlig infartsväg samt ringväg, Sweco 2018-06-04
- Konsekvensanalys trafikplats Maglarp - väg 108, Ramböll 2019-04-25
- Trafikanalys Östra Ringvägen Trelleborg, Ramböll 2018-10-19
- Konsekvensanalys Östlig ringväg Trelleborg - Kontinentalbanan, Sweco 2018-11-16
- Konsekvensanalys Östlig ringväg Trelleborg – Länsväg 108, Sweco 2018-11-14
- Konsekvensanalys Östlig ringväg Trelleborg – Engelbrektsgatan, Sweco 2019-03-18
- Konsekvensanalys Östervångsvägens förlängning, Sweco 2018-09-18
- Utredning av alternativa körvägar till Trelleborgs hamn, Trivector 2019-05-07
- Trelleborgs stads- och hamnutveckling, gemensam utredning Trelleborgs kommun och Trafikverket, Spacescape 2019-04-10
- Tillgänglighet till Skånes hamnar, 2019, Moe Tetraplan
- PM buller, Sweco 2019-08-30
- Teknisk PM Geoteknik Ringvägen. Ramböll 2019-07-10
- Geotekniska undersökningar- Truckcenter, Trelleborg, 2019-09-15 Ramböll
- Luftutredning för Östra ringvägen och Östra hamninfarten – samrådsversionen, Sweco 2019-06-27
- Riskbedömning detaljplan Östra ringvägen och Östra hamninfarten, WSP 2019-03-29
- Dagvattenutredning Östra ringvägen och Östra hamninfarten arbetsmaterial, Ramböll 2019-04-05
- Arkeologisk utredning – Östra ringvägen, norra delen, Länsstyrelsen 2018-06-18
- Trafikanalys- Överflyttning till väg 108 med anledning av hamnens flytt, WSP 2018-06-22
- Förstudie Truck- och logistikcenter Trelleborg, Vectura 2013-09-10
- Riksintresseprecisering Trelleborgs hamn, Trafikverket 2013-10-11
- Infarter till Trelleborgs hamn, Vectura 2013-11-29



- Flödesanalys Trelleborgs hamn, Vectura 2013-12-11
- Studie om genomfartstrafik i Trelleborg, Ramböll 2018-09-14
- Trafikanalys Östra Ringvägen Trelleborg, Ramböll 2018-10-19
- Samhällsekonomisk utredning- Ringvägen Trelleborg, Ramböll 2019-11-08
- Trafikutredning Trafikutredning av kopplingen Ringvägen- Engelbrektsgatan Trafikanalys och konsekvensbeskrivning av tre trafikalternativ, Ramböll 2019-03-05
- Inventering och bedömning av naturvärde, Enetjärn 2017-10-17

#### **Översiktsplaner, strategier och övriga program**

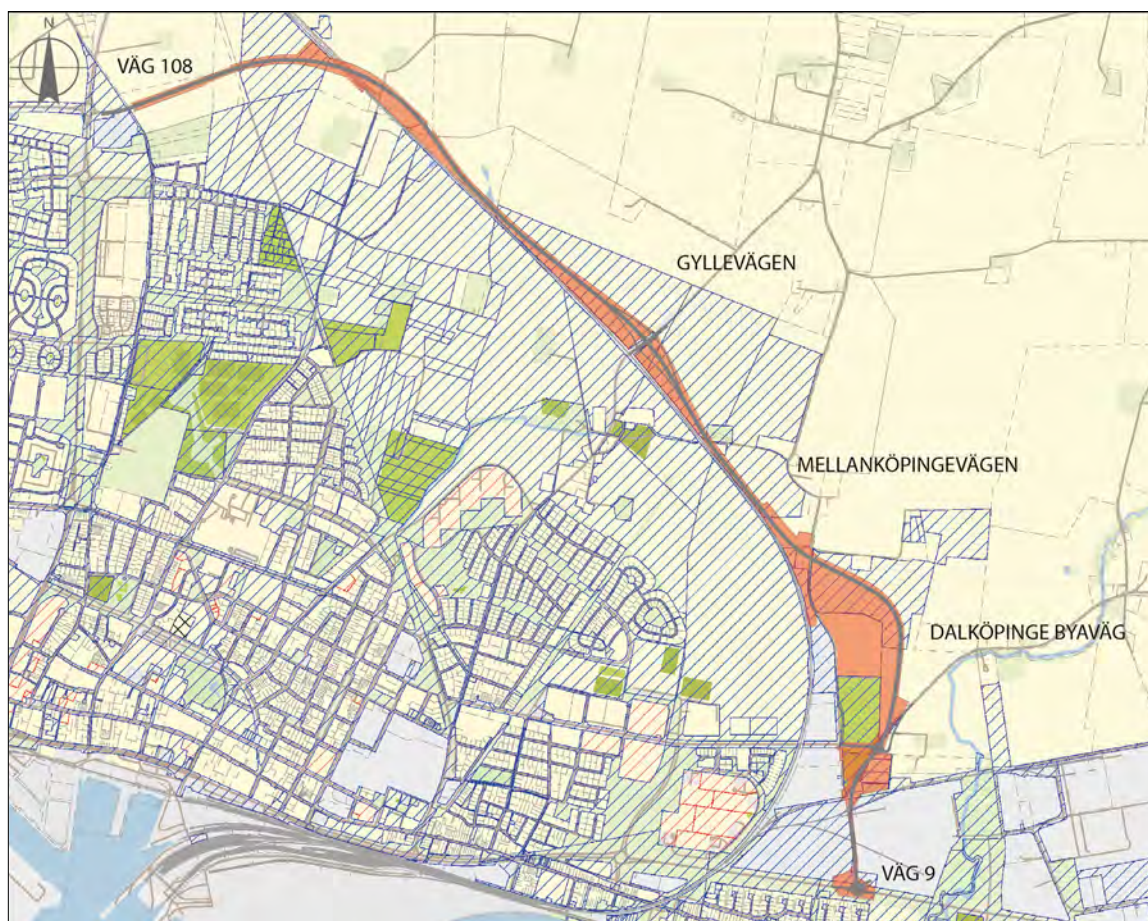
- Fördjupning av översiktsplanen för Trelleborgs stad 2025
- Översiktsplan orter och landsbygd 2028
- Trafikstrategi för Trelleborgs kommun, remisshandling
- Trafikplan för Trelleborgs kommun, remisshandling
- Regelverk för hållbar dagvattenhantering, Trelleborgs kommun
- Klimatanpassningsplan för Trelleborgs kommun 2018
- Bostadsförsörjningsprogram- För Trelleborgs kommun 2018
- Cykelstrategi Trelleborgs kommun 2016-2020
- Cykelplan för Trelleborgs kommun 2016-2020
- Kollektivtrafikutredning för Trelleborgs kommun 2017, Trivector
- Natur- och kulturmiljöplan 2010 Trelleborgs kommun

## MARKÄGOFÖRHÅLLANDE OCH NUVARANDE MARKANVÄNDNING

Den Östra ringvägen planeras på ytor som i dag till största delen används för jordbruksändamål. I södra delen går planområdet genom ett industriområde och passerar även under ett industrispår.

I norra delen av planområdet ägs jordbruksfastigheterna av Trelleborgs kommun. Marken är utarrenderad med inskrivet återtagandevillkor, det vill säga att mark som behövs för ny ringväg kan återtas med kort varsel. Övrig berörd jordbruksmark i den norra delen ägs av privata fastighetsägare. Fastigheterna belägna under och intill järnvägen ägs av Trafikverket.

Vid Mellanköpinge berörs ett antal privatägda bostadsfastigheter. Söder om Mellanköpinge äger både kommunen och privata fastighetsägare jordbruksmark som berörs. Söder om Engelbrektsgatan berörs dels privatägd industrimark och dels två fastigheter som ägs av Trelleborgs kommun men som är utarrenderade för koloniändamål. Intill koloniområdet är även en privatägd fastighet berörd. Planområdets södra del består av industrimark som dels ägs av Trelleborgs kommun och dels av ett fastighetsbolag.



*De kommunalägda fastigheterna är skrafferade. Planområdet är markerat med orange.*



*Mellanköpingevägen i höjd med rättspsykiatriska kliniken. Mellanköpinge rakt fram och kontinentalbanan till vänster i bild.*



*Landskapet i höjd med Kyrkoköpinge. Kyrkogårdsmuren i förgrunden och Kontinentalbanan i bakgrunden.*



*Östervångsvägens förlängning i höjd med Östra fördelningsstationen och den tidigare järnvägsövergången*

## LANDSKAP OCH KULTURMILJÖ

Det landskap där Östra ringvägen planeras är ett landskap som präglas både av de naturgivna förutsättningarna samt de avtryck den mänskliga närvaron tillfört. Till största delen är landskapet ett flackt öppet jordbrukslandskap med stora sammanhängande jordbruksenheter. De tillhörande utskiftade gårdarna med sina trädgårdsanläggningar ligger spridda i landskapet och sammanbinds med ett till många delar rätlinjigt vägsystem. Detta vägsystem har sitt ursprung i de olika skiftesreformerna. Integrerat med detta finns också de historiska vägstrukturerna härstammande från de gamla handelsvägarna och de senare medeltida vägstråken. Till detta adderas de moderna tilläggen i form av länsvägarna och de spårbundna kommunikationsstråken, främst Kontinentalbanan, men även lämningar av tidigare järnvägsepoker, samt något industrispår. Åkerlandskapet genomkorsas av ett finmaskigt nät av olika vägsystem. Utöver storskaligheten och vägsystemen präglas, främst de östra landskapsdelarna, av äldre bybildningar som Mellanköpinge och Kyrkoköpinge. Dessa är inbäddade i parkliknande grönska. Det är först i samband med dessa byars närvaro som landskapets topologi börjar bli mer variationsrik. Från att i de norra delarna av Trelleborg varit flackt och storskaligt till att i de södra delarna bli mer höjdmässigt variationsrikt och småskaligt. Markens böljande gör sig särskilt märkbart i anslutning till Dalköpingeåns meandrande lopp och utskurna åfåra.

Utmärkande för det aktuella landskapet är att det också präglas av stadens närhet. Trelleborgs siluett är hela tiden närvarande och bitvis gör sig stadens "baksidor" tydligt märkbara. Östra verksamhets områdets industrilador, Östra- och norra fördelningsstationernas ställage med tillhörande byggnader. Inte minst den norra fördelningsstationen som också är mottagningsstation för EON:s inkommande luftburna högspänningsnät. I den punkten fördelar sig tre kraftledningsstråk ut i det omgivande landskapet. Dessa bebländar sig också med Kontinentalbanans ledningsstolpar och strömförsörjningslinor liksom markanta banvall. Den moderna infrastrukturen, den som staden kräver, vilar över det ursprungliga landskapet. Landskapets former har sitt ursprung i den senast istiden. Landhöjningen och avrinningstråken har utmejslat marken och de vattenledande stråken som sedan blivit antingen åar eller lågpunkter.

Närhet till kusten samt fiskrika vattendrag har varit en viktig utgångspunkt för de tidigaste bofasta civilisationerna. Rester av dessa boplatser har dykt upp i samband med exploatering men som allra mest i samband med plöjningen av marken och då till exempel i form av flint- och krukföremål, stenyxor mm. Även spår av byggnader, stolphål och härdar. Medeltiden märks mest i form av bybildningar som Mellanköpinge och Kyrkoköpinge, Kyrkoköpinge med sitt trappstegsformade kyrktorn samt kyrka och kyrkogård högt belägen på en kulle.



## TRELLEBORGS HAMN

Trelleborgs hamn har påbörjat en flytt från ett nuvarande västligt läge till ett östligt läge. Hamnen flyttar för att möta rederiernas krav på längre kajer, djupare bassänger och större manöverutrymme mellan pirarmarna. Utfyllnaden av det nya hamnområdet är på plats liksom de nya pirarmarna. Den första förlängda färjan är redan i drift och ytterligare två är under ombyggnad. Alla tillstånd för hamnens nya lägen finns och Trelleborgs kommun har gått i borgen så att det helägda kommunala bolaget Trelleborgs hamn AB kan ta ett lån på en miljard kronor för att bygga färdigt de nya kajerna och hamnområdet. Enligt hamnbolaget kommer det nya hamnområdet vara färdigt 2025.

Trelleborgs hamn är av stor betydelse för Sveriges import och export. Den är Sveriges näst största godshamn efter Göteborg och den är Skandinavians största ro-ro hamn. Av EU är Trelleborgs hamn utpekad som en av 5 CORE-hamnar i Sverige, det betyder att hamnen verkar inom det europeiska transportnätverket TEN-T (av EU utpekade transportkorridorer). Avsikten är att stödja transportlösningar som skapar tillväxt för industrin i Europa. Trelleborgs kommun har erhållit EU finansiering från CEF (Connecting Europe Facility) med 50 % för utredningar, planprogram, detaljplaner och projektering av den östra ringvägen, hamninfarten och uppställningsytor och logistikutveckling. Detta projekt har godkänts av Näringsdepartementet i samråd med Trafikverket.

Trelleborgs hamn har under lång tid haft en betydande volymökning på c:a 5,7 % årligen sedan 1980-talet (källa Trelleborgs hamn). I projektet "Tillgänglighet till hamnar" har Trafikverkets basprognos justerats och räknats om från ton till volym (enheter). Parterna Region Skåne, Trafikverket, Trelleborgs kommun, Ystad och Helsingborg är överens om de prognoser som redovisats (Moe Tetraplan, "Tillgänglighet till hamnar 2019.04.09).

Enligt den justerade bas-prognosen innebär en årlig ökning med 2,9% för Trelleborgs hamn totalt en ökning med 104% fram till 2040. Om man i stället utgår från cirka 6 % som är hamnens redovisning från 1980-talet och framåt innebär det en ökning med 300 % fram till 2040.

I dag angör världens längsta järnvägsfärja Trelleborgs hamn. Enligt både nationella och internationella mål ska godstransporterna på järnväg öka. Trots detta är det så att de i realiteten minskar. För att öka godstransporterna på järnväg krävs det nationella och internationella åtgärder och styrmedel. Trelleborgs kommun och Trelleborgs hamn ser gärna att fler godstransporter sker på järnväg.

## HISTORIK

### *RINGVÄGEN*

Planer för någon form av kringfart runt Trelleborg har engagerat många ända sedan 40-talet, och kanske tidigare än så. Just ringvägen runt Trelleborg har haft många olika pådrivande aktörer som till exempel järnvägsbolagen, bilisternas förespråkare, Trelleborgs hamn och inte minst staden själv - värnande om stadsmiljön och för att möjliggöra för en god stadsutveckling generellt. Det är i hög grad trafikströmmarna till och från hamnen som har format trafiksystemet och är orsaken till varför Trelleborgs infarter ser ut som de gör idag.

I de senare stadsplanerna, från -80 talet och framåt, finns ett ökat intresse för mjuka och gröna värden, bevarande av kulturmiljön och längtan efter havskontakt. Samtidigt utvecklas tankegångarna om en hamn som bör expandera österut för att möta de nya kraven från rederierna. Det östra infartsalternativet har bland annat sin bakgrund i att hamnen ser en fördel i att all trafik, spårbunden som vägbunden, kommer från samma håll. I den "Stomplan" som upprättades 1944 fanns tankar på något som liknar en ringväg runt staden. En "trafikled av 1:a ordningen" var tänkt att löpa i de östra och nordliga utkanterna av staden. Den vida bågen samplanerades med järnvägen för att sedan anknyta till huvudvägen norrut väster om Skegrie. Genom att planera vägen längs järnvägsspåret menade man sig finna flera samordnade vinster bland annat att minimera barriäreffekterna.

### *HAMNEN*

Trelleborgs Hamn har anor från 1500-talet, men det är först i mitten av 1800-talet som man börjar diskutera uppförandet av en hamnanläggning. År 1861 bildades Hamnbyggnadsaktiebolaget i Trelleborg och år 1865 var den första hamnanläggningen klar. Första fartyg att angöra var Frans Malmros MS NJORD.



*Trelleborgs hamn kring sekelskiftet*

## NATUR

I samband med upprättande av planprogrammet *Östra ringvägen och Östra hamninfarten* (2018-05-29) genomfördes en naturvärdesinventering (Enetjärn 2017-10-17). Utredningen identifierade elva naturvärdesobjekt och åtta objekt som omfattas av generellt biotopskydd. Biotopskydden utgörs av alléer, pilevallar, småvatten, odlingsrösen och åkerholmar. Naturmiljöerna i området är alla starkt präglade av mänsklig aktivitet men artrikedomen är trots det påfallande större än i det omgivande landskapet där bebyggelse och storskalig åkermark dominerar. Övriga naturvärden i området är av sådan karaktär att de är möjliga att återskapa på annan plats om de behöver tas bort i samband med exploateringen. För denna typ av naturvärden är det viktigt att den totala mängden i landskapet inte minskar.



*Pilevall på Klörupsvägen i Trelleborgs kommun*



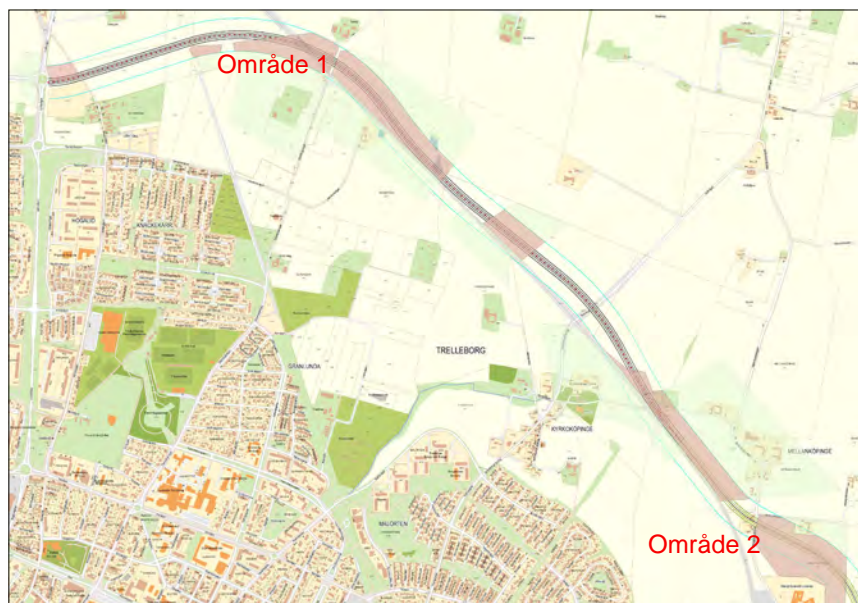
*Långemosse, småvatten i Trelleborgs kommun*

## ARKEOLOGI

Det finns inga registrerade fornlämningar inom planområdet men väl två angränsande fornminnesområden. Dessa är Karlingedösarna intill Dalköpingeån samt jättegraven strax intill (stensättning). Även om dessa inte är utmärkande i landskapet så berättar de om människors tidigare närvaro.

Närhet till kusten samt fiskrika vattendrag har varit en viktig utgångspunkt för de tidigaste bofasta civilisationerna. Rester av dessa boplatser har dykt upp i samband med exploatering men som allra mest i samband med plöjningen av marken och då till exempel i form av flint- och krukföremål, stenyxor mm. Även spår av byggnader, stolphål och härdar. Medeltiden märks mest i form av bybildningar som Mellanköpinge och Kyrkoköpinge, Kyrkoköpinge med sitt trappstegsformade kyrktorn samt kyrka och kyrkogård högt belägen på en kulle.

I samband med detaljplanearbetet har rester av ytterligare bosättningar upptäckts i planområdet. Förutom stolphål härdar med mera, har en mängd flintaavslag upptäckts i jorden. För en del av sträckan återstår arkeologiska utredningar. Detta gäller Mellanköpinge 12:29 (område 2) och Gylle 81:1, 82:2 (område 1). Dessa bedöms av länsstyrelsen som intressanta och utgrävningar planeras då detaljplanearbetet avancerat ytterligare.



Utredningsområden för den arkeologiska utredningen



## JORDBRUKSMARK

All jordbruksmark inom aktuellt område klassificeras som den mest högvärdiga i Sverige, klass 10. Klassningen baseras på dåvarande Lantbruksstyrelsens inventering av jordbruksmarken 1971.

Enligt 3 kap. 4§ miljöbalken är jordbruksmark av nationell betydelse och får bara tas i anspråk för bebyggelse och anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen. För att anses vara ett väsentligt samhällsintresse ska exploateringen bidra till sådant som är till nytta för allmänheten och exploateringen ska inte vara möjlig att lokalisera på annan mark. Exploateringen behöver alltså bidra till strukturer som skapar långsiktig samhällsnytta. Likaså måste stor vikt läggas vid de kumulativa effekterna som uppstår då lite mark i taget tas i anspråk.

## RIKSINTRESSEN

Detaljplanen berör följande riksintressen:

- riksintresse väg
- riksintresse järnväg
- högexploaterad kust
- riksintresse kulturmiljövård
- riksintresse hamn

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

### *RIKSINTRESSE VÄG*

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

### *RIKSINTRESSE JÄRNVÄG*

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

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



*Riksintresse väg illustreras med gult och riksintresse järnväg med orange . Den röda linjen är vägens planerade sträckning*

#### **RIKSINTRESSE HÖGEXPLOATERAD KUST**

Hela kustområdet i Trelleborgs kommun omfattas av riksintresse kustzon enligt 4 kap. 1 och 4§§ miljöbalken och är i sin helhet riksintresse. Syftet med riksintresset är att värna kustlandskapets natur- och kulturvärden så att dessa inte går förlorade. Riksintresseanspråket innebär att inom det utpekade området ska natur- och kulturvärden ges företräde samt att det samlade värdet i hela området för riksintresse kustzon måste beaktas. Riksintresse kustzon innebär att det i grunden inte är tillåtet att exploatera inom riksintresseområdet men det finns undantag som gör att exploatering kan tillåtas i vissa specifika fall. Om exploatering inom riksintresse kustzon innebär tätortsutveckling eller utveckling av det lokala näringslivet kan den tillåtas, liksom om den behövs för totalförsvarets behov.



*Riksintresse Högexploaterad kust och vägens planerade sträckning*

#### *RIKSINTRESSE KULTURMILJÖ*

##### **Fuglie -Mellangrevie - Skåre [M136]**

Riksintresseområdet utgörs av centralbygd i ett slättlandskap, Söderslätt, som har förhistorisk bruknings- och bosättningskontinuitet och är präglad av jordbruksskiftena. Området har en för Sverige unik koncentration av tätt liggande kyrkbyar av åtminstone medeltida ursprung som speglar kyrkobyggnadskonstens stilideal under tiden medeltid till 1900-tal väl.

I området finns även helt eller delvis bevarade boställsmiljöer och kvarnmiljöer. Skåre fiskeläge har ett oregelbundet gatunät som växt fram successivt och med äldre bebyggelse med anknytning till fiske och sjöfart. Vid Skåre finns även lämningar efter 1700-talets försvarssystem utefter Öresundskusten.

##### **Gylle - Dalköpinge [M139]**

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



*Riksintresse för kulturmiljö och vägens planerade sträckning*

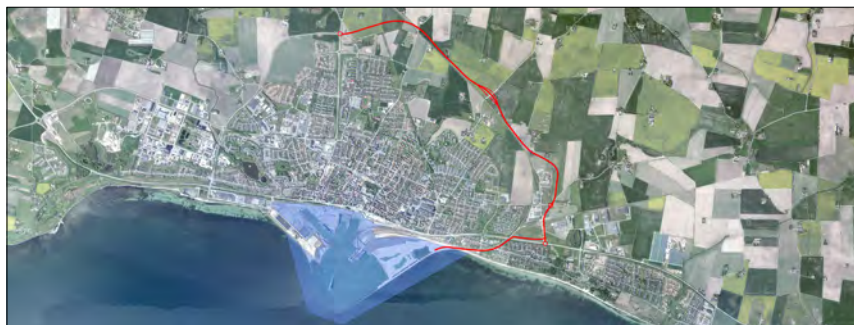
#### *RIKSINTRESSE HAMN*

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

Hamnen ingår också i EU:s Transuropeiska nätverk (TEN) som bl a knyter ihop medlemslänernas transportnätverk. TEN-nätet består av ett stomnät (core network) och ett övergripande nät (comprehensive network). Trelleborgs hamn ingår i stomnätet och utgör därmed en sk Core-hamn.



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



*Trafikverkets precisering av riksintresse hamn båda befintliga ytor och även framtida*

## TRAFIK

Idag leds trafiken till hamnen från väster via väg E6 och Travemündeallén. Den västra infarten trafikeras av en stor andel tung trafik, där merparten har hamnen som målpunkt.

Väg E6/E22, länsväg 108 samt riksväg 9 tillhör det statliga vägnätet och vägarna sträcker sig genom Trelleborgs tätort och kommun i både öst-västlig och nord-sydlig riktning. Dessa vägar tillhör kategorin funktionellt prioriterat vägnät där E6/E22 klassas som nationellt och internationellt viktig väg. Länsväg 108 och riksväg 9 tillhör kategorin kompletterande regionalt viktiga vägar. Tillsammans med Västra ringvägen, Hedvägen, Havrejordsvägen och Östervångsvägen skapar detta övergripande vägnät en gatustruktur i Trelleborg som ger en mycket god tillgänglighet och framkomlighet för motorfordonstrafiken inte bara till, utan också inom staden.



*Dagens hamninfart från väster*

*Rubricerad detaljplan hanterar endast den östra sidan av den framtida ringvägen. Kommunens är ambition att den östra delen tillsammans med en västlig del av ringvägen i framtiden ska bli det nya riksintresset för väg, istället för den befintliga hamnanslutningen från väster. För att skapa god funktionalitet för hela ringvägen pågår det parallellt med planläggningen av den Östra ringvägen även ett arbete med att förbättra den västliga delen av ringvägen. Därför redovisas nedan processen för den västra delen samt hur en komplett ringväg och östlig hamninfart säkerställer riksintresset.*

En trafikutredning har under våren 2019 tagits fram som utrett alternativa körvägar till hamnen. I utredningen analyseras bland annat nollalternativet och alternativet med en ringväg och östlig infart till hamnen. För alternativet med ringväg och östlig infart har antagits att körvägen följer den befintliga Hedvägen och Västra ringvägen mellan trafikplats Maglarp och länsväg 108. Analysen tar hänsyn till trafikens fördröjning på grund av inbromsning och acceleration vid korsningar men saknar beräkning av kapaciteten i korsningspunkterna.

Körvägarna utvärderas utifrån nedanstående aspekter:

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

Resultatet från utredningen visar bland annat på att ringvägen och den östliga infarten har fördelen att de inte påverkar stadstrafiken i lika stor grad och den tunga trafiken kan därför hålla en högre hastighet än i nollalternativet. Därmed kan körtiden för tung trafik minskas med omkring 4 minuter. För biltrafiken blir körtiden motsvarande som i nollalternativet.

#### VÄSTRA DELEN AV RINGVÄGEN

Den västra delen av ringvägen kommer leda trafik mellan trafikplats Maglarp och länsväg 108. I dag utgörs denna förbindelse av Hedvägen och Västra ringvägen. Eftersom befintlig sträckning har flertalet korsningspunkter och leds genom ett verksamhetsområde har kommunen valt att utvärdera på vilket sätt som framkomligheten på den västra delen av ringvägen kan förbättras ytterligare. Detta eftersom framkomlighet och trafiksäkerhet är två särskilt viktiga aspekter att beakta för en framtida ringväg.

I planeringsarbetet har följande tre alternativa sträckningar av västlig ringväg utretts på en övergripande nivå (se kartan nedan):

Alternativ 1: Följer befintlig väg (Hedvägen-Västra ringvägen) (Röd)

Alternativ 2: Delvis ny sträckning strax norr om Hedvägen (Blå)

Alternativ 3: Delvis ny sträckning som korsar jordbrukslandskapet norr om Trelleborg. (Orange)

Trelleborgs kommun förordar två av alternativen; alternativ 3 och alternativ 2. Analysen indikerar dock att alla tre alternativ innebär ytterligare förbättrade körtider mellan trafikplats Maglarp och länsväg 108.



Visar de tre olika västra sträckningar som har utretts

## TEKNISK FÖRSÖRJNING

### *DAGVATTEN*

Planområdet består till största del av jordbruksmark där regn- och dagvatten infiltreras eller avrinner i befintliga diken. Östra ringvägen passerar genom två befintliga dikningsföretag, Mellanköpinge nr 9 m .fl. hemman samt Kyrkoköpinge dikningsföretag. Det är av stor vikt att såväl dikningsföretag som annan markavvattnings fortsatt kommer att fungera även när vägen är byggd.

I de södra delarna av planområdet, där vissa ytor redan är hårdgjorda avvattnas via diken samt sedvanlig markavrinning till dagvattenbrunnar kopplade till den kommunala dagvattennätet. Övrigt dagvatten infiltrerar ner genom markprofilen.

De södra delarna av planområdet ingår i kommunens verksamhetsområde för vatten, spillvatten samt dagvatten. Det norra planområde ligger utanför verksamhetsområdet men kommer, när det gäller dagvatten införlivas i detta.

### *VATTENTÄKTER OCH VATTENSKYDDSOMRÅDEN*

Planområdets norra del ligger inom den yttre skyddszonen, men utanför den inre skyddszonen, för Trelleborg och Fuglie vattenskyddsområde för grundvattentäkter. Här består jordlagren med stor säkerhet av tät lermorän och jordmånen är så tjock att omgivningspåverkan högst troligt blir mycket begränsad.

Då skyddsföreskrifterna för vattentäkten säger att farligt gods endast får transporteras på rekommenderade vägar ska skyddsåtgärder vidtas för att minimera risken för att föroreningar infiltrerar ner i marken innan de hinner tas om hand. En genomförd dagvattenutredning visar att det är fullt möjligt att i framtiden hantera dagvatten från planerad väg inom yttre skyddsområde för vattentäkt.





*Vattenskyddsområden, inre samt yttre skyddszon och diktningföretag*

#### VA

De södra delarna av planområdet ingår i kommunens verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten. Ringvägens tillblivelse innebär inte att verksamhetsområdet för vatten och spillvatten behöver utökas.

#### GEOTEKNIK OCH MARKFÖRORENINGAR

En geoteknisk-och markmiljöundersökning har genomförts som kartlägger områdets jordarter och vilka potentiella markföroreningar som finns. Generellt består området av lermorän överlagrat av mulljord. Markmiljöundersökningar har gjorts i tre områden där tidigare verksamheter kan ha lämnat föroreningar efter sig. Utredningen visar att föroreningar som överskrider riktvärdena för mindre känslig markanvändning (MKM) samt för farligt avfall finns i två områden som idag ligger i ett industriområde. Utredningen föreslår åtgärder i form av bortschaktning. I samband med saneringen förslås miljökontroll med kompletterande provtagning.

#### EL OCH ENERGI

Inom planområdet finns idag en mängd ledningar avsedda för eldistribution. De flesta ledningar är markförlagda med det finns även luftledningar i de norra delarna i höjd med norra fördelningsstationen. Inom planområdet är numera även en 130 kV ledning nedgrävd. Luftledningarna ägs av Eon medan de markförlagda kablarna ägs av Trelleborgs energi.

Utöver ledningarna för el finns även ett ledningsnät för dataöverföring samt tele. Avsikten är att Trelleborgs kommun som exploatör ska bekosta de ledningar som behöver flyttas med anledning av vägen.

# PLANFÖRSLAG

## PLANENS SYFTE

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra 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 Sjästad minskar samt skapar förutsättningar för en mer effektiv logistik för Trelleborgs hamn.

## ÖVERGRIPANDE KARAKTÄR OCH DISPOSITION

Den föreslagna Östra ringvägen kommer tillsammans med Västra ringvägen att utgöra en ringväg kring Trelleborg. Vägen kommer till största delen att gå längs Kontinentalbanan och med det öppna jordbrukslandskapet som närmsta granne i öster. Endast de sydligaste delarna av sträckningen kommer att gå i ett stadsliknande landskap planerad på dels gammal gatumark, dels över nuvarande industrimark. I norr ansluter vägen, förutom till Västra ringvägen, också till länsväg 108 och i söder till riksväg 9 samt den planerade västliga hamninfarten och ett nytt logistikcentrum.

## MARKANVÄNDNING OCH GESTALTNING

Planområdet föreslås i allt väsentligt för en väg. Planen omfattar också sidoområden för bullerskydd, dagvattendammar, GC-vägar, broar och tunnlar som behövs för vägens funktion och anslutning till sin omgivning. Vägsträckningen är i största delen lagd längs med järnvägen för att minimera intrånget i landskapet. Vägen och övriga anläggningar som hör ihop med den, ska gestaltas så att den inordnas i sitt sammanhang på ett varsamt och anpassat sätt. Stor omsorg ska ägnas gestaltning, materialval och omgivningsanpassning.

## HÖJDSÄTTNING

Höjdsättningen av den föreslagna ringvägen styrs av många olika parametrar. I första hand landskapets övergripande topografi, därefter hur vägavattningen ska styras, det vill säga till vilka lämpliga lågpunkter vattnet ska ledas via diken och längsgående magasin. Till höjdsättningen hör också hur man vill att vägen ska upplevas i landskapet, om den ska vara nedsänkt eller upphöjd i förhållande till sin omgivning samt övrig landskapsanpassning. En nedsänkt väg innebär en viss buller- och visuell avskärmning medan en upphöjd väg exponerar sig själv och framförallt ljud över ett större område.

Höjdsättning handlar också om vilka körtekniska egenskaper man vill att vägen ska ha. På samma sätt som man vill undvika att bygga en väg som svänger allt för ofta sätt vill man undvika att projektera en väg som rör sig upp och ner överdrivet mycket

Ur ett ekonomiskt perspektiv väger man även in hur schaktmassor ska hanteras. Det bästa är om så lite material som möjligt behöver flyttas arbetsplatsen. Detta gäller framförallt matjordsmassor.

Vägens höjdsättning görs också i relation till vad som planeras i övrigt, till exempel bullervallar och omgivande bebyggda fastigheter samt inte minst där vägen planeras ledas över- eller under annan väg eller järnväg.

Strävan med den Östra ringvägens nivåläggning är att minimera intrånget i omgivande åkermark samt att säkra att vattnet från körytorna leds bort till lämpliga lågpunkter, diken, kulvertar mm eller byggda dagvattenmagasin. För den norra delen av ringvägssträckningen är vägen i planerad i nivå med omgivande mark. Längre söderut, där också landskapets topografi är mer variationsrik planeras vägen i omväxlande skärning (nedsänkt) eller på bank. Norr om den rättspsykiatriska kliniken planeras vägen ligga något nedsänkt, just för att minimera bullerpåverkan på vårdmiljön och landskapsbilden. Längre söderut kommer vägen grävas ner i ett tråg eftersom både industrispår samt gång- och cykelbro kommer korsa vägen vinkelrät ovanför.







*Flyfoto som visar den lite mer tätbebyggda delen av södra planområdet med Mellanköpinge i förgrunden*



*Flyfoto som visar norra delen av planområdet*



## TRAFIK

Utformningen och sträckningen av ringvägen är baserad på en rad trafikutredningar som dels har tagits fram i samband med upprättandet av planprogrammet men även i samband med detaljplanearbetet. När det planeras för vägar som tillhör det europeiska transportnätverket TEN-T ställs krav på god framkomlighet och även god trafiksäkerhet. Utöver detta har även hänsyn tagits till andra transportsätt än biltrafik, så som gång- och cykeltrafik.

### GÅNG- OCH CYKEL

Den Östra ringvägen korsar ett antal befintliga gång- och cykelstråk och några av dessa kommer att avvecklas. Det gäller Klörupsvägen i höjd med den nya brandstationen samt Östervångsvägens förlängning med befintlig gång- och cykelöverfart i höjd med ringvägens planskilda möte med Kontinentalbanan. Övriga tvärförbindelser berörs ej. I anslutning till den punkt där ringvägen passerar under industrispåret i söder möjliggör detaljplanen för en planskild gång- och cykelpassage i form av en bro. Strax norr om cirkulationsplatsen vid väg 9 kommer det också bli möjligt att bygga en gång- och cykelpassage.

### VÄGDRAGNINGEN

Östra ringleden omfattar en sträcka på ca fem kilometer. I norr ansluter vägen till befintlig cirkulationsplats vid länsväg 108, fortsätter sedan öster ut och passerar under Kontinentalbanan nära Östervångsvägens förlängning. Östra ringvägen fortsätter därefter i sydöstlig riktning längs Kontinentalbanans östra sida. Vägen korsar Kyrkoköpingevägen och går längre söder ut öster om Rättspsykiatriskt centrum och ansluter i söder till riksväg 9 i en cirkulationsplats.

### FUNKTION

Ringvägen ska leda trafiken till och från hamnen och blir därmed en delsträcka av E22, som går vidare till Sassnitz. Trelleborgs hamn är Sveriges näst största hamn och vägen planeras uppfylla alla krav och normer som gäller för statlig väg. Detta för att säkerställa en god standard men också för att möjliggöra att Trafikverket ska kunna ta över ansvaret för vägen.

Framkomligheten på vägen ska vara sådan att körbanans och vägrenens bredd möjliggör att en stillastående lastbil kan passeras av en annan lastbil i tillåten hastighet utan att påverka motgående trafik eller orsaka köbildning. Där vägen löper utmed Kontinentalbanans östra sida förläggs den på samma höjd som järnvägen och så nära den som säkerhetsföreskrifterna medger.

### VÄGSTANDARD

Den tekniska vägstandarden medger att vägbanorna skiljs åt genom mitträcken. Trafiken styrs växelvis, förslagsvis med dubbla norrgående körfält från riksväg 9 i söder till korsningspunkten med Gyllevägen ungefär halvvägs norrut.

Därefter växlar det så att den fortsatt norrgående trafiken enbart tilldelas ett körfält (2+1 väg) och att den södergående trafiken upp till cirkulationsplatsen vid länsväg 108 består av två körfält. Den totala vägbredden för den Östra ringvägen är ca 14 m och vägen är, i sin norra del dimensionerad för hastigheter upp till 100 km/h. I den södra delen, strax norr om Rättspsykiatriska centrum är vägens kurvstandard sådan att farten måste sänkas succesivt ner till ca 60 km/h. Den sista sträckan innan cirkulationsplatsen vid riksväg 9 bör lämpligtvis hastighets regleras till 40 km/h. Hastigheter bestäms inte i detaljplanen utan regleras med lokala trafikföreskrifter.

#### ANSLUTNINGAR

Den planerade Östra ringvägen föreslås anslutas till befintligt trafknät i 4 korsningspunkter.

- Cirkulationsplats via väg 108
- Planskild trafikplats vid Gyllevägen
- Cirkulationsplats vid Dalköpingbyaväg/Engelbrektsgatan
- Riksväg 9 i form av en cirkulationsplats

I detaljplanen har kommunen möjliggjort för en eventuell bro över ringvägen i linje med nuvarande Mellanköpingevägen. Förändringar på allmänna vägar kräver, förutom vid små och okomplicerade åtgärder, att en vägplan tas fram av Trafikverket. Anslutningar till och broar över/under det allmänna vägnätet kräver dessutom formella tillstånd av Trafikverket. Kommunens avsikt är att under samrådet föra en dialog med Trafikverket kring hantering av påverkan på allmänna vägnätet. Utöver ovanstående anslutningar har kommunen även i förprojekteringen förberett för en eventuell framtida koppling till Östervångsvägens förlängning.



Figuren visar den Östra ringvägens dragning med föreslagna korsningspunkter

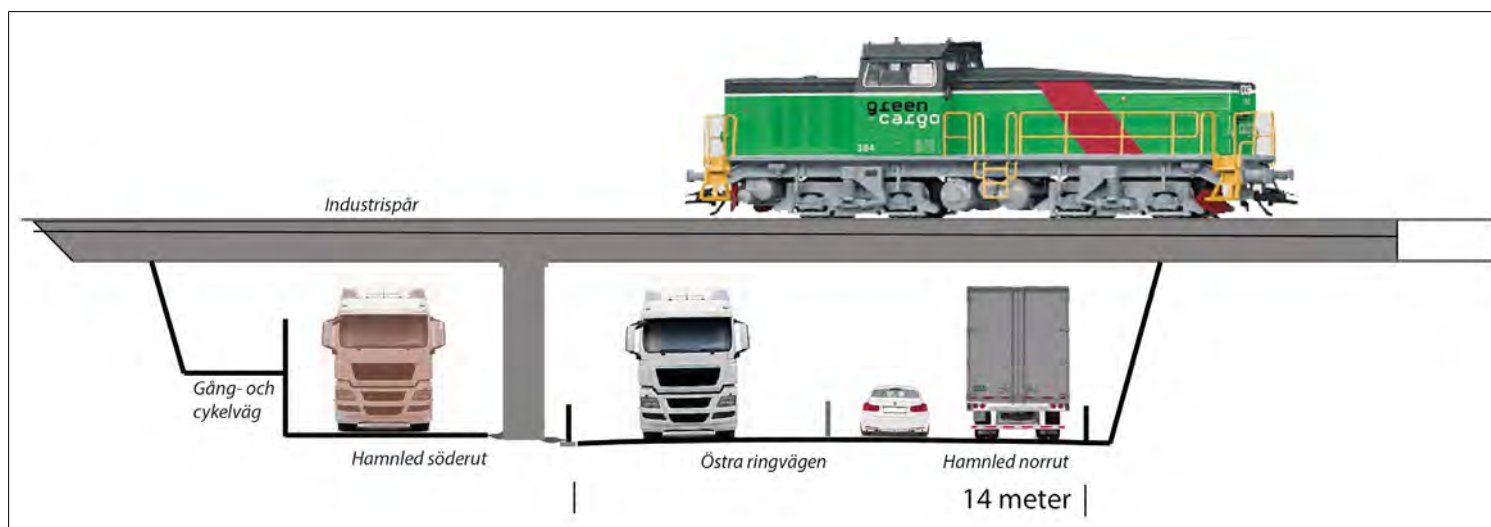


*Bilden ovan är en visualisering. Som visar hur trafikplatsen vid Gyllevägen kan komma att se ut i från Gyllevägen in mot Trelleborg.*

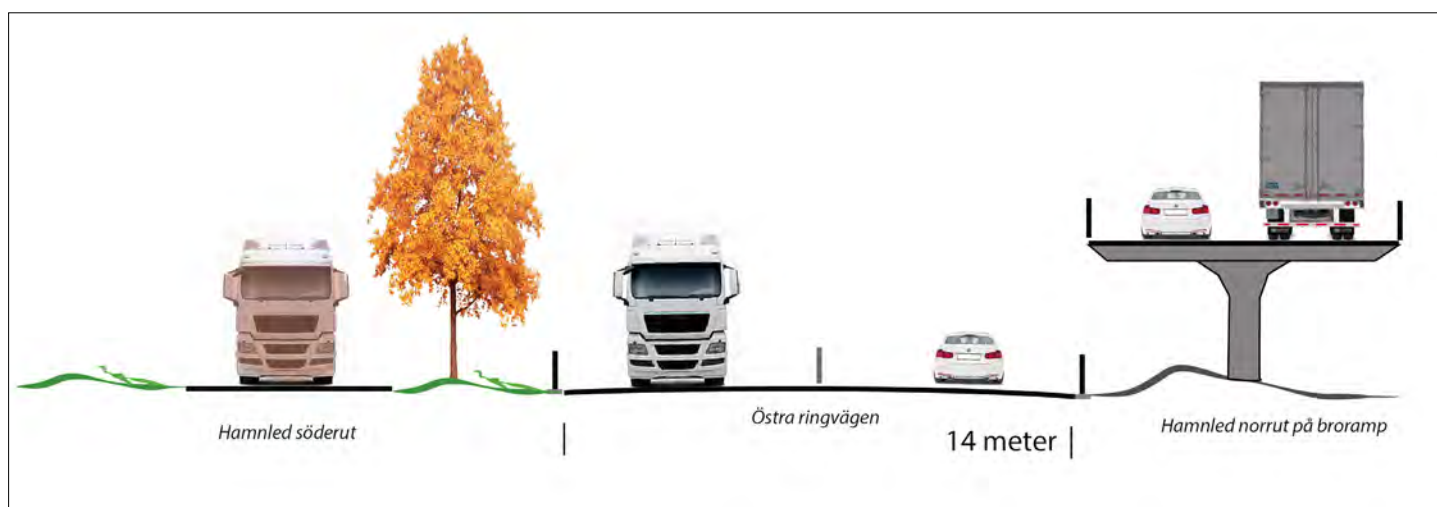


*Bilden ovan är en visualisering. Som visar hur en vägbro vid Mellanköpinge skulle kunna se ut i höjd med Rättspsykiatriskt centrum i Trelleborg.*

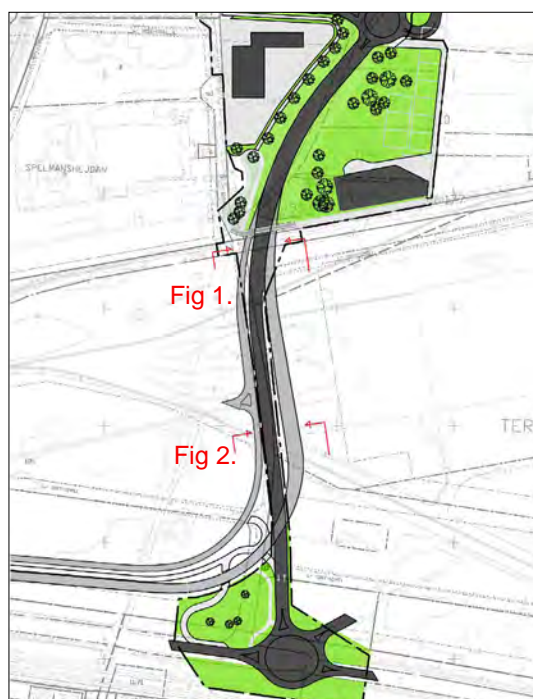




Figur 1. Principsektion Östra ringvägen under industrispåret



Figur 2. Principsektion Östra ringvägen och hamnleden



Lokaliseringsfigur, figurena visar var principsektionerna ovan är tagna

## NATUR OCH REKREATION

Planförslaget innebär att vissa naturvärden försvinner, främst i planområdets södra del strax norr om väg 9 (igenväxningsmarker) men även längre norrut i anslutning till småvattnet Långemosse. Till viss del kompenseras dessa bortfall med nya ytor för natur, även vattenspeglar som detaljplanen öppnar upp för på annat håll. Dock kan inte de värdefulla rekreativa värdena ersättas i samma utsträckning då de nya ytorna dels är mindre, fragmenterade och ofrånkomligen kommer att präglas av närheten till den föreslagna vägen. Det biologiska innehållet kommer på sikt kommer att bli ungefär det samma, men de rekreativa/vistelsevärdena ersätts på samma sätt. Kommunen planerar också för att utveckla naturvärden på annat håll så som i området kring Dalköpingeån.

Inom, eller i anslutning till planområdet ligger två koloniföreningar varav den ena kommer att avvecklas helt (Österås) medan den andra enbart kommer att påverkas fysiskt i det sydöstra hörnet (Gyllefred). De som har lotter som behöver avvecklas kommer att erbjudas nya lotter inom kommunen. En del nya kolonilotter kommer att möjliggöras på andra sidan ringvägen lite längre österut mot fornlämningsområdet.

En del av gång- och cykelstråken har även rekreativa värden, framförallt då dessa leds i naturområden samt på landsbygden bortom trafikstråken. I planområdets norra del, i höjd med Klörupsvägen bryts möjligheten att röra sig fortsatt norrut. Gång- och cykeltrafik kommer istället erbjudas en trafiksäkrare passage i höjd med cirkulationsplatsen vid länsväg 108. Även vid Östervångsvägens förlängning i höjd med Kontinentalbanan bryts möjligheten att, via en plankorsning över järnvägen, till fots ta sig vidare österut. Ringvägen grävs ner i detta läge i samband med dess passage under Kontinentalbanan.



*Bilden ovan såväl som bilden nedan visar exempel på yta, tidigare jordbruksmark som succesivt övergår i naturmark. Växtarterna ersätter varandra allteftersom förutsättningarna förändras. Det samma gäller det invandrande djurarterna. Den biologiska mångfalden ökar succesivt. En stor del av vägen sidoområden planläggs för natur.*



## STÖRNINGSSKYDD

### *BULLER*

Redan idag är delar av den framtida ringvägskorridoren störningspåverkad av det buller järnvägstrafiken genererar. Det gäller både gods- och persontåg. Trafikverket ansvarar för buller som har sitt upphov i det statliga väg- och spårnätet medan kommunen ansvarar för det kommunala vägnätet. En dialog kommer att genomföras med Trafikverket om hur väg och tågbuller ska hanteras (kummulativ effekt). I infrastrukturpropositionen (1996/97:53) anges vilka riktvärden som inte får överskridas när det gäller nybyggnad, eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur intill bostäder.

Bullerberäkningar från framtida vägtrafik har genomförts. Trafiksiffrorna är uppskriva till trafikåret 2040, alltså en trafikvolym som är långt ifrån vad den är idag. Trafiksiffrorna baseras på Trafikverkts kalkyler och på siffror från Trelleborgs hamn. Störningsskydd kommer att krävas på delar av ringvägssträckningen eftersom rekommenderade nivåer kommer att överskridas i anslutning till vissa bostäder. Huvudinriktningen är att bullerskydd intill vägen på landsbygden genomförs som gräsbevuxen bullervall, medan bullerskydd i stadsmiljö/ stadsnära miljö utformas som bullerskärmar. För att undvika alltför långa bullervallar kommer åtgärder i förekommande fall lösas som åtgärder vid bostads fasad eller på fastigheten, till exempel fönsterbyten eller lokala skärmar vid fastighetsgräns.

En annan aspekt av bullervallarna är att dessa kan bryta siktlinjer, både för bilister och de boende. Detta är särskilt viktigt att ta hänsyn till i anslutning till Mellanköpinge. På plankartan kan man utläsa var bullerskydd behövs, samt vilken yta som anses nödvändig för att dessa ska kunna byggas. Mellan bullervall och vägbana krävs även yta för dagvattenavledning i form av långsgående diken.

Bullervallarnas höjd avgörs med hjälp av den bullerutredning kommunen låtit göra. Olika utformningsalternativ kan bli möjliga som till exempel högvuxet gräs, planteringar, trädrader längs släntfoten eller kombinationer av dessa. Beroende av ytskikt på vallarna bestäms släntens lämpligaste lutning. Enligt Infrastrukturpropositionen ska följande riktvärden klaras inomhus och i anslutning till bostad:

- 30 dBA ekvivalent inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad





*Principsektion Östra ringvägen intill Kontinentalbanan samt bullervall med trädplantering*



*Lokaliseringsfigur, figuren visar vart principsektionen ovan är tagen*

### **LJUS**

Vägen kommer att trafikeras av fordon av olika slag, varav en förhållandevis hög andel är lastbilar. Lastbilar nattetid kan innebära vissa ljus störningar under dygnets mörka timmar. Detta gäller särskilt i anslutning till bostäder. Till viss del kan detta avhjälpas med vallar eller att vägen ligger delvis nedsänkt i förhållande till sin omgivning. I övrigt är ljuskäglor från bilstrålkastare en oundviklig följd av en vägs närvaro. I den följande projekteringen av vägen är det möjligt att arbeta in avskärmning för att komma till rätta med olägenheter bilars strålkastare kan ge upphov till.

## TEKNISK FÖRSÖRJNING

### *DAGVATTEN*

Vägens genomförande kommer att medföra ökade dagvattenmängder och ökad mängd föroreningar jämfört med idag. Dagvattnet från vägområdet samlas upp i diken och i förekommande fall ledningar. Fördröjning och rening sker via diken och öppna dagvattenmagasin. Dimensionerande regn är 10-årsregn med klimatkfaktor 1,25. Fördröjningsvolymen beror på recipientens kapacitet. Recipienter är normalt kommunens dagvattensystem, men kan också vara dikningsföretag som i sin tur har kommunens system som recipient. Östra ringvägen kommer delvis att anläggas inom ett yttre skyddsområde för vattentäkt. Inom skyddsområdet för vattentäkt är det förbjudet att anlägga infiltrationsanläggningar och anläggningar med utsläpp av avloppsvatten utan tillstånd från kommunens miljönämnd. Dagvattenutredningen beskriver att det är fullt möjligt med den tänkta dagvattenhanteringen inom det yttre skyddsområdet för vattentäkt.

Östra ringvägen passerar genom två befintliga dikningsföretag, Mellanköpinge nr 9 m.fl. hemman samt Kyrkoköpinge dikningsföretag, där det sistnämnda kommer att nyttjas som recipient. Det är av stor vikt att såväl dikningsföretag som annan markavvattning fortsatt kommer att fungera även när vägen är byggd. Detta tillses genom återställande och förbikopplingar. Där ingen förbikoppling är möjlig tas korsande avvattningssystem in i vägens avvattningssystem.

Utöver dagens behov av bortledning av dagvatten tillkommer de behov som vägen föranleder. Exakt hur dessa underjordiska ledningsomläggningar kommer att genomföras och dimensioneras bestäms under den kommande projekteringen. I planområdets norra del bortleds vägdagvatten med öppna diken via magasin till ledningsnät, medan dagvatten i de södra delarna av planområdet bortleds uteslutande i kulvertar. Slutlig recipient är havet.

### *VA*

Södra delen av planområdet ligger idag inom kommunalt verksamhetsområde för vatten och spillvatten. I samband med genomförandet av detaljplanen kommer verksamhetsområdet utöka för att även inkludera planområdets norra delar. Det är inte aktuellt att utöka verksamhetsområdet för vatten och spillvatten med anledning av att ringvägen byggs. Däremot utökas verksamhetsområdet för dagvatten.

### *EL OCH ENERGI*

Kommunen planerar för nya nätstationer för 130 kV ledningen (ringmatning) både i och utanför planområdet. Den östra fördelningsstationen ingår som E- område i detaljplanen. Planförslaget innebär att 130 kV ledningen behöver omförlägg under en kortare sträcka i höjd med industrispåret. Primärt kommer ledningen förläggas under vägbanan. Planförslaget innebär även en omförläggningar av Eons luftledningar då fundamenten till dessa är i konflikt med ringvägens dragning i de norra delarna. Det handlar främst om säkerhetsavstånd. Det krävs en ny koncession för detta. Eon utreder saken. För det övriga elnätet, samt nätet för dataöverföring kan ledningsomdragningar bli aktuella. Detta framkommer tydligare under den kommande projekteringen.

### *AVFALLSHANTERING*

I de södra delarna av planområdet planeras gång- och cykelvägar. I anslutning till det kan det bli aktuellt med avfallshantering (papperskorgar). Avfall samt eventuell återvinning ska tas omhand i enlighet med kommunens avfallsplan.

### **RISK OCH SÄKERHET**

Den nya östliga ringvägen löper längs med järnvägen mellan Trelleborg och Malmö, den så kallade Kontinentalbanan. Både på järnvägen och på den planerade vägen kommer transporter av farligt gods att förekomma. Enligt länsstyrelsen ska riskhanteringsprocessen beaktas i framtagandet av detaljplaner inom 150 meter från farligt gods-led.

En riskutredning har tagits fram vilken rekommenderar att ett bebyggelsefritt avstånd på 30 meter ska upprätthållas mellan Östra Ringvägen och omgivande bebyggelse. För befintliga byggnader som hamnar inom 30 meter från vägkant föreslås att följande riskreducerande åtgärder vidtas:

- Fasader inom 30 meter från Östra Ringvägen bör utföras i lägst brandteknisk klass EI 30 alternativt i obrännbart material  
Fönster och dörrar som vetter mot och ligger inom 30 meter från respektive väg ska utföras i minst brandteknisk klass EW 30
- Friskluftsintag på byggnader som ligger inom 30 meter från Östra Ringvägen ska riktas bort från vägen.

# GENOMFÖRANDE

## ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

### *GENOMFÖRANDETID*

Detaljplanen beräknas kunna antas under det andra kvartalet 2020. Genomförandetiden är 10 år räknat från det datum då detaljplanen vunnit laga kraft. Under genomförandetiden får detaljplanen inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens utgång fortsätter planen att gälla men kan då ändras eller upphävas utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning.

Trelleborgs kommun upprättar detaljplanen. Planarbetet sker genom utökat planförfarande. Trelleborgs kommun är huvudman för allmän plats inom planområdet som utgörs av gata, gång- och cykelväg, VA-anläggningar samt park- och naturmark. Trelleborgs kommun ansvarar för iordningställandet av allmän plats. Med kommunalt huvudmannaskap följer dels en rättighet för kommunen att lösa in allmän platsmark, dels en skyldighet för kommunen att lösa in allmän platsmark om en fastighetsägare begär det. Ersättning för inlösen av allmän platsmark bestäms enligt reglerna i expropriationslagen (1972:719). Kommunens avsikt är dock alltid att i första hand träffa frivilliga överenskommelser med berörda fastighetsägare.

### *TILLSTÅND*

För att hantera sådan påverkan på miljön att en anmälan, en dispens eller ett tillstånd krävs har det valts att samla dessa i en samlad miljöprövning. Kommunen har frivilligt valt att gå igenom en samlad miljöprövning som skickas till och hanteras av mark- och miljödomstolen. Att samla alla behov av anmälan, dispens och tillstånd ger en helhetsbild för de som beslutar och även för det vidare arbetet med detaljplanerna.

I arbetet med framtagandet av detaljplaner har följande anmälningar, dispenser och tillstånd identifierats:

- tillstånd för vattenverksamhet för bortpumpning av grundvatten i planskilda passager
- dispens från det generella biotopskyddet för intrång i allé/pilevallar/trädrad/småvatten
- artskyddsdispens för påverkan på arter upptagna i Artskyddsförordningen hantering av påverkan på dikningsföretag
- kompletterande erosionsskydd längst hamnfarten

Arbetet med utbyggnad enligt detaljplanerna kommer fortsätta och det kan då uppstå ytterligare behov av anmälningar, dispenser och tillstånd utöver ovan nämnda.



## EKONOMISKA ÅTGÄRDER

### *PLANEKONOMI*

Framtagandet av detaljplanen finansieras av Trelleborgs kommun. Trelleborgs kommun har beviljats medel från EU för planeringen av Östra ringvägen, hamnfart samt check-in och lastbilsparkering. Dessa projekt delfinansieras med 50 % från EU i ett CEF, TEN-T Motorway of the Seaprojekt. Trelleborgs kommun är beredda att med kommunala medel finansiera och bygga den nya Östra ringleden som angör Trelleborgs hamn österifrån.

I samband med genomförandet av detaljplanen kommer kommunen, förutom kostnader för vägen, få kostnader för att bygga ut allmän platsmark, markinlösen, lantmäteriförrättningar samt flytt och nyanläggning av ledningar. Kommunen kommer framöver att få ökade drifts- och underhållskostnader till följd av utbyggnad av allmän platsmark.

### *INLÖSEN, ERSÄTTNING*

Ersättning för inlösen av allmän platsmark bestäms enligt reglerna i expropriationslagen (1972:719). En grundprincip är att fastighetsägaren ska vara ekonomiskt skadelös efter intrånget. Vid inlösen av hel fastighet ska ersättningen motsvara fastighetens marknadsvärde med ett tillägg om 25 %. Vid ersättning som gäller en del av en fastighet är det minskningen av marknadsvärdet med ett tillägg om 25 % som ska ersättas.

I ersättningen för marknadsvärdesminskningen ingår ersättning för markintrång och fastighetstillbehör. Fastighetstillbehör omfattar byggnader, ledningar, stängsel och andra anläggningar som finns på fastigheten och som är tänkta att finnas där för stadigvarande bruk. Om det uppkommer andra ekonomiska skador till följd av att en fastighet avstår mark kan även dessa ersättas. Ett exempel kan vara vissa kostnadsökningar i verksamheter som bedrivs på en fastighet. Även andra än fastighetsägare kan vara berättigade till ersättning, exempelvis servitutshavare och nyttjanderättshavare/arendator. Kommunens avsikt är att i första hand träffa frivilliga överenskommelser med berörda. Kommunens avsikt är att i första hand träffa frivilliga överenskommelser med berörda fastighetsägare. Av 24 berörda bostadsfastigheter är redan cirka hälften inlösta på frivillig grund.

## FASTIGHETSRÄTTSLIGA ÅTGÄRDER

### *FASTIGHETSBILDNING*

Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av den till detaljplanen hörande fastighetsförteckningen. Fastighetsbildning ska ske i enlighet med detaljplanen. Bildandet av nya fastigheter, servitut och gemensamhetsanläggningar prövas vid förrättning som handläggs av lantmäterimyndigheten. Kommunen får lösa in mark som enligt detaljplan ska användas för allmän plats som kommunen ska vara huvudman för. Rätten till inlösen är villkorlös och gäller såväl under som efter genomförandetiden. Den allmänna platsmarken avstyckas till en ny kommunalägd fastighet alternativt överförs till befintlig kommunal fastighet för gata och/eller naturmark.

För de fastigheter som delas på grund av dragningen av Östlig ringväg kommer kommunen att verka för markbyten i syfte att åstadkomma lämpliga fastigheter och rationella brukningsenheter. Trelleborgs kommun tar initiativ till samt bekostar nödvändiga lantmåteriförrättningar.

### *RÄTTIGHETER*

Längs med hela järnvägssträckan intill planerad Östlig ringväg har Trafikverket ett trädsäkringsservitut som sträcker sig 20 meter på vardera sidan om spårmit. Inom det området har Trafikverket rätt att hålla fritt från träd och buskar.

Vid området Gylle är den enskilda vägen "Gyllekroksvägen" belägen som utgör en gemensam utfartsväg för flera fastigheter. Vägen förvaltas av gemensamhetsanläggningen Gylle ga:4. Gyllekroksvägen sträcker sig från Lundavägen/väg 108, går längs med befintlig järnväg och viker sedan österut vid Nytorp för att så småningom ansluta till Gylle byaväg. Gemensamhetsanläggningen behöver omprövas och delvis få ny sträckning.

Samfälligheten Kyrkoköpinge s:2, där alla deläggande fastigheter ägs av Trelleborgs kommun, har ett servitut under järnvägen vid Mellanköpinge som medför en rätt att använda gång- och cykeltunnel under järnvägen. Servitutet, och möjligheten att passera under järnvägen och vägen kommer att kvarstå efter utbyggnad av Östra ringvägen.

Vid industriområdet söder om Engelbrektsgatan finns en gemensam utfartsväg för fastigheterna Spelmanshejdan 2, 5 och 6. Gemensamhetsanläggningen kommer att omprövas och delvis få ny sträckning.

Fastigheterna Mellanköpinge 16:177 och 16:199 har gemensamt avlopp som förvaltas av gemensamhetsanläggningen Mellanköpinge ga:3. Gemensamhetsanläggningen kommer upphöra då fastigheten Mellanköpinge 16:199 avses förvärvas av Trelleborgs kommun.

Utöver påverkan på befintliga servitut och gemensamhetsanläggningar kommer två nya servitut att tillskapas. Trelleborgs kommun kommer att ansöka om servitut för att anlägga Östra ringvägen under Trelleborgsbanan på Trafikverkets fastighet Vemmerlöv 4:3. Ett servitut kommer även att tillskapas över den Östra ringvägen där den Östliga hamnfartens bro passerar.

Östra Ringvägen passerar genom två befintliga dikningsföretag, Mellanköpinge nr 9 m.fl. hemman samt Kyrkoköpinge dikningsföretag. Trelleborgs kommun avser att teckna överenskommelser med dikningsföretagen ang. nya kostnadsfördelningslängder samt ev. mottagande av dagvattenflöden.

## LEDNINGSRÄTTER

Nedanstående ledningsrätter påverkas av utbyggnaden av Östlig hamninfart.

| Beteckning  | Till förmån för                                         | Syfte                      |
|-------------|---------------------------------------------------------|----------------------------|
| 1287-2957.1 | E.ON Elnät Sverige AB                                   | Starkström                 |
| 1287-1763.1 | E.ON Elnät Sverige AB                                   | Starkström                 |
| 1287-1680.1 | Trelleborgs kommun, som ägare till Trelleborg Blixten 1 | Starkström                 |
| 1287-2736.1 | E.ON Elnät Sverige AB                                   | Starkström                 |
| 1287-58.1   | Telia AB                                                | Tele                       |
| 1287-2943.1 | Trelleborgs kommun, som ägare till Trelleborg Blixten 1 | Kraftledning               |
| 1287-1295.2 | Sydgas AB                                               | Gas                        |
| 1287-3073.4 | Trelleborgs kommun                                      | Vatten- och avloppsledning |
| 1287-943.1  | Telia AB                                                | Tele                       |
| 1287-1180.1 | Trelleborgs kommun, som ägare till Trelleborg Blixten 1 | Starkström                 |
| 1287-1758.1 | Trelleborgs kommun, som ägare till Trelleborg Blixten 1 | Starkström                 |
| 1287-1758.2 | Trelleborgs kommun, som ägare till Reningsverket 1      | Avlopp                     |

## FASTIGHETSKONSEKVENSER

Nedan beskrivs konsekvenser på respektive fastighet till följd av detaljplanens ändring av nuvarande fastighetsindelning. Utifrån kommunfullmäktiges beslut om sträckning av Östra ringvägen och Östlig hamninfart har en markzon tagits fram som består av vägen samt en skyddszon på 30 meter från planerad väggkant. Kommunen har erbjudit de som har bostadsfastigheter helt eller delvis inom markzonen, att förvärva dessa fastigheter om de önskar sälja.

Konsekvenser till följd av buller, risk och immissioner beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen.

|                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Vemmerlöv s:1</b>  | Avstår mark till fastighet för kvartersmark samt allmän plats.                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Vemmerlöv 16:4</b> | Avstår jordbruksmark till fastighet för allmän plats. Jordbruksmarken delas i två skiften.                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Vemmerlöv 16:2</b> | Avstår jordbruksmark till fastighet för allmän plats.                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Vemmerlöv 16:3</b> | Avstår jordbruksmark till fastighet för allmän plats. Jordbruksmarken delas i två skiften.                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Vemmerlöv 16:8</b> | Avstår jordbruksmark till fastighet för allmän plats. Jordbruksmarken delas i två skiften.                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Östervång 1:1</b>  | Avstår mark till fastighet för allmän plats.                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Vemmerlöv 4:1</b>  | Avstår jordbruksmark till fastighet för allmän plats. Jordbruksmarken delas i två skiften. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun och jordbruksmarken är utarrenderad. En del av arrendemarken kommer att återtas av kommunen. Arrendeförhållandena kommer att anpassas efter utbyggnaden för att möjliggöra ett rationellt brukande. |



|                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|---------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Vemmerlöv 4:3</b>      | Östra ringvägen passerar under järnvägsfastighet. Servitut till förmån för Trelleborgs kommuns fastighet för Östra ringvägen avses tillskapas.                                                                                                                                                                 |
| <b>Gylle 6:1</b>          | Avstår jordbruksmark till fastighet för allmän plats. Den enskilda vägen, som förvaltas av gemensamhetsanläggningen Trelleborg Gylle ga:4 kommer att behöva omprövas och få ny sträckning över fastigheten.                                                                                                    |
| <b>Gylle 6:2</b>          | Östra ringvägen passerar under järnvägsfastighet. Servitut till förmån för Trelleborgs kommuns fastighet för Östra ringvägen avses tillskapas.                                                                                                                                                                 |
| <b>Tågarpsdal 1:2</b>     | Avstår jordbruksmark till fastighet för allmän plats.                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Östervång 2:21</b>     | Avstår jordbruksmark till fastighet för allmän plats.                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Kyrkoköpinge 16:3</b>  | Avstår jordbruksmark till fastighet för allmän plats. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun och jordbruksmarken är utarrenderad. En del av arrendemarken kommer att återtas av kommunen. Arrendeförhållandena kommer att anpassas efter utbyggnaden för att möjliggöra ett rationellt brukande.                |
| <b>Kyrkoköpinge 16:5</b>  | Avstår mark till allmän plats då en trafikplats kommer att byggas för korsningspunkt väg 642 och Östra ringvägen.                                                                                                                                                                                              |
| <b>Kyrkoköpinge 16:6</b>  | Avstår mark till allmän plats då en trafikplats kommer att byggas för korsningspunkt väg 642 och Östra ringvägen.                                                                                                                                                                                              |
| <b>Kyrkoköpinge 2:1</b>   | Avstår mark till fastighet för kvartersmark-väg samt allmän platsmark. Resterande mark kommer genom fastighetsreglering att överföras till Öster Jär 1:7. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun.                                                                                                               |
| <b>Mellanköpinge 1:18</b> | Avstår mark till fastighet för allmän platsmark. Resterande mark kommer genom fastighetsreglering att överföras till omkringliggande jordbruksfastigheter. Fastigheten är inlöst av Trelleborgs kommun. Fastigheten låg inom zonen och kommunen tillträdde fastigheten 2018-11-01. Byggnaden kommer att rivas. |
| <b>Kyrkoköpinge s:2</b>   | Avstår mark till fastighet för allmän plats. Samfällighet där alla andelar ägs av kommunägda fastigheter.                                                                                                                                                                                                      |

|                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Mellanköpinge 1:13</b>  | Avstår mark till fastighet för allmän platsmark. Resterande mark kommer genom fastighetsreglering att överföras till omkringliggande fastigheter. Fastigheten låg inom zonen och kommunen har erbjudit fastighetsägaren att få sin fastighet inlöst. Bostadshuset kommer att rivas då fastigheten efter intrånget inte längre är lämplig för bostadsändamål. |
| <b>Mellanköpinge 1:19</b>  | Avstår jordbruksmark till fastighet för allmän plats. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun och jordbruksmarken är utarrenderad. En del av arrendemarken kommer att återtas av kommunen. Arrendeförhållandena kommer att anpassas efter utbyggnaden för att möjliggöra ett rationellt brukande.                                                              |
| <b>Mellanköpinge 12:6</b>  | Avstår jordbruksmark till fastighet för allmän plats. Fastigheten låg inom zonen och kommunen har erbjudit fastighetsägaren att få sin fastighet inlöst. Bostadshuset bedöms kunna behållas om bullerreducerande åtgärder vidtas.                                                                                                                            |
| <b>Mellanköpinge 12:24</b> | Fastigheten kommer att tas i anspråk i sin helhet för allmän platsmark. Fastigheten låg inom zonen och kommunen har erbjudit fastighetsägaren att få sin fastighet inlöst. Bostadshuset kommer att rivas då fastigheten kommer att tas i anspråk i sin helhet för allmän platsmark.                                                                          |
| <b>Mellanköpinge 12:19</b> | Fastigheten kommer att tas i anspråk i sin helhet för allmän platsmark. Fastigheten låg inom zonen och kommunen har erbjudit fastighetsägaren att få sin fastighet inlöst. Bostadshuset kommer att rivas då fastigheten kommer att tas i anspråk i sin helhet för allmän platsmark.                                                                          |
| <b>Mellanköpinge 12:29</b> | Avstår jordbruksmark till fastighet för allmän plats. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun och jordbruksmarken är utarrenderad. En del av arrendemarken kommer att återtas av kommunen. Arrendeförhållandena kommer att anpassas efter utbyggnaden för att möjliggöra ett rationellt brukande.                                                              |
| <b>Mellanköpinge 8:13</b>  | Avstår jordbruksmark till fastighet för allmän plats. Fastighetsägarens jordvärmeslingor i jordbruksmarken kommer troligtvis att behöva flyttas.                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Mellanköpinge s:2</b>   | Avstår jordbruks- och vägmark till fastighet för allmän plats. Området utgörs av jordbruksmark samt av allmän väg (667 och 640).                                                                                                                                                                                                                             |

|                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Mellanköpinge s:10</b>                             | Avstår jordbruksmark till fastighet för allmän plats.                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Mellanköpinge 11:38</b>                            | Fastigheten kommer att tas i anspråk i sin helhet för allmän platsmark. Fastigheten är inlöst av Trelleborgs kommun. Fastigheten låg inom zonen och kommunen tillträdde fastigheten 2018-10-05. Bostadshuset kommer att rivas då fastigheten kommer att tas i anspråk i sin helhet för allmän platsmark.                      |
| <b>Mellanköpinge 11:39</b>                            | Fastigheten kommer att tas i anspråk i sin helhet för allmän platsmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun.                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Mellanköpinge 11:40</b>                            | Fastigheten kommer att tas i anspråk i sin helhet för allmän platsmark samt e-område. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun.                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Mellanköpinge 11:41</b>                            | Avstår mark till fastighet för allmän plats samt industri. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun och marken är utarrenderad som kolonilotter. Arrendemarken kommer att återtas av kommunen. Kolonilotterna kommer därmed att tas bort. Trelleborgs kommun kommer att erbjuda viss ersättningsmark öster om ny Östlig ringväg. |
| <b>Spelmanshejdan 2</b>                               | En mindre del av fastigheten planläggs som industri. Syftet med planläggningen är att häva nuvarande infartsförbud.                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Spelmanshejdan 5</b>                               | Avstår mark till fastighet för allmän plats.                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Spelmanshejdan s:1</b>                             | Avstår mark till fastighet för allmän plats.                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Mellanköpinge s (norr om fördelningsstationen)</b> | Avstår jordbruksmark till fastighet för allmän plats. Samfällighet där alla andelar ägs av kommunägda fastigheter.                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Mellanköpinge 16:1999</b>                          | Fastigheten kommer att tas i anspråk i sin helhet för allmän platsmark. På fastigheten finns en klubblokal som kommer att rivas.                                                                                                                                                                                              |
| <b>Mellanköpinge 16:177</b>                           | Avstår mark till fastighet för allmän plats.                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Mellanköpinge 1:21</b>                             | Avstår mark till fastighet för kvartersmark.                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Terminalen 1</b>                                   | Avstår mark till fastighet för allmän plats.                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Mellanköpinge 11:72</b>                            | Avstår mark till fastighet för allmän plats.                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

# KONSEKVENSER

## MILJÖKONSEKVENSER

### *BEDÖMNING AV BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN*

Detaljplanen bedöms medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap 11 § Miljöbalken och därför har en strategisk miljöbedömning genomförts i enlighet med 6 kap 3 § miljöbalken.

Vad är en miljökonsekvensbeskrivning (MKB)?

En MKB redovisar och utreder de miljöeffekter och konsekvenser som ett genomförande av detaljplanerna kan antas medföra. Den syftar även till att föreslå åtgärder för att begränsa negativa miljöeffekter. En MKB är tänkt att läsas tillsammans med detaljplanerna, där det finns mer utförliga beskrivningar och illustrationer.

Syftet med en miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas. Inom ramen för en strategisk miljöbedömning har en MKB upprättats. Det har även beslutats att en miljöprövning ska genomföras. Den framtagna MKB:n behandlar både rubricerad detaljplan och även detaljplan för den Östliga hamnfarten.

Nedan beskrivs de miljöaspekter där betydande miljöeffekt (även positiv sådan) inte kan uteslutas. Där så är relevant föreslås även skyddsåtgärder vilka är inkluderade i bedömningen av miljöeffekter.

De miljöaspekter där betydande miljöeffekter inte kan uteslutas är:

- Buller och vibrationer
- Människors hälsa och säkerhet
- Markanvändning
- Landskap och bebyggelse
- Kulturmiljö
- Naturmiljö
- Grundvatten
- Riksintressen
- Luftkvalitet



## MILJÖKVALITETSNORMER

Idag finns fyra typer av miljö kvalitetsnormer, de presenteras nedan tillsammans med tänkbar påverkan:

### Föroreningar i utomhusluft

Miljö kvalitetsnormen för utomhusluft syftar till att skydda människors hälsa genom att begränsa utsläppen av kvävedioxid, kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, bly, bensen, partiklar och ozon till utomhusluft. Genomförandet av detaljplanerna bedöms inte påverka miljö kvalitetsnormen för utomhusluft.

### Fisk- och musselvatten

Det förekommer inte något fisk- och musselvatten i närområdet.

### Omgivningsbuller

Normen avser buller från vägar, järnvägar, flygplatser och industriell verksamhet. Genom kartläggning av omgivningsbuller samt upprättande och fastställande av åtgärdsprogram ska det eftersträvas att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa. Trafikverket ska senast den 30 juni vart femte år ha kartlagt buller från vägtrafik vid vägar med en trafikthet på mer än tre miljoner fordon per år och tagit fram strategiska bullerkartor som visar bullersituationen under det närmast föregående kalenderåret. En bullerutredning med bullerskyddsåtgärder har tagits fram inom ramen för detaljplanerna. Med föreslagna åtgärder kan bullersituationen klaras.

### Vattenförekomster

Miljö kvalitetsnormer är ett styrinstrument inom vattenförvaltningen. Vattenförvaltningen omfattar yt- och grundvatten. Normerna uttrycker den kvalitet en vattenförekomst ska ha vid en viss tidpunkt. Huvudregeln är att alla vattenförekomster ska uppnå normen god status till år 2015 och att statusen inte får försämrats. Inom området finns tre vattenförekomster, varav två ytvattensförekomster i form av Dalköpingeån i öster och havet i söder samt en grundvattenförekomst i form av Skånes Kalkstenar. Havet i söder utgör recipient för väg dagvatten från detaljplaneområdet. Då vägen blir säker och hanteringen av väg dagvatten tas om hand så som redovisat i dagvattenutredningen kommer risken för påverkan på recipienten samt närliggande vattenförekomster att minska. Den aktuella statusen på vattenförekomsterna bedöms inte försämrats av genomförandet och uppnåendet av respektive norm bedöms inte försvåras.

Miljö kvalitetsnormer (MKN) regleras i miljöbalkens 5 kapitel. En MKN tas fram på vetenskapliga grunder och anger den lägsta godtagbara miljö kvalitet som människan och/eller miljön kan anses tåla, d.v.s. den högsta tillåtna halt av ett ämne som inte orsakar skador på människor eller miljö. Kommuner och myndigheter ska beakta MKN vid planering och planläggning.

#### NATURMILJÖ

Trots att den föreslagna ringvägen planeras i ett relativt ensartat jordbrukslandskap med relativt hög avsaknad av biologisk mångfald påverkas vissa naturvärden negativt. Det gäller vattenmiljöer samt alléer och pilevallar. Strax söder om ringvägens möte med Kontinentalbanan i norr finns idag två, med varandra förbundna vattendammar så kallad småvatten (Långemosse). Småvatten är biotopskyddade lokaler och det krävs dispens för att påverka eller ta bort dessa. Ringvägens sträckning längs med Kontinentalbanan gör det nödvändigt med ett intrång i dessa. Långemosse kommer påverkas negativt då en del av ytan ersätts med en vägkropp. Kommunens strategi är att ersätta dessa förlorade vattenytor med nya vattenytor i anslutning till planerade dagvattenmagsin i närområdet. Andra naturvärden, till exempel ett antal biotopskyddade alléer och pilevallar kommer också påverkas negativt av föreslagen ringväg. Det handlar då om att vissa träd behöver tas bort. Kommunens avsikt är att kompensera dessa bortfall med nya planterade trädrader utmed vägen. De alléer/ pilevallar som kommer påverkas är:

- Pilevallen intill Klörupsvägen
- Pilevallen vid Gyllekroksvägen
- Pilevall vid Mellanköpinge
- Kastanjeallé vid Åbogård

Till andra naturområden som kommer att påverkas negativt hör den forna jordbruksmarken (idag industrimark) som är belägen strax innan den punkt där ringvägen möter väg 9. För cirka 40 år sedan åkermarken lades i träda har en vegetation utvecklats som innehåller viss naturvärden. Ytorna hyser en mängd pionjärarter men även väl etablerade buskar och träd har hunnit växa sig stora. Områdets storlek och dess "vildkaraktär" har bidragit till att människor har sökt sig dit för rekreation. Då området försvinner, försvinner också den möjligheten. Området är idag planlagt som industrimark så dessa rekreativa värden är inte säkerställda idag. Kommunen avser att möjliggöra för liknande naturvärden på annat håll, till exempel i de ytor som uppstår i anslutning till den föreslagna ringvägen. Ambitionen är att förbättra tillgängligheten till- och dessutom utveckla naturområdena i anslutning till Dalköpingeån. Detta kommer bland annat göras med ett gång- och cykelstråk genom uppställningsytorna. Enstaka träd, buskage samt vissa trädgårdar liksom kolonilotter kommer också försvinna längs den planerade ringvägen. I huvudsak kommer detta att kompenseras med nyplantering i vägens sidoområden.

Strax väster om Östra ringvägens tänkta sträckning i höjd med Dalköpinge byaväg finns idag två koloniområden, Gyllefred och Österås. Några av kolonilotterna i sydöstra hörnet ligger för nära planerad cirkulationsplats och måste därför tas bort. Hur stor del som behöver avlägsnas avgörs när vägen projekteras mer i detalj. Söder om Engelbrektskatan ligger Österås koloniförening som består av små kolonilotter med tillhörande enkla byggnader. Då dels Östra ringvägen kräver ytor, dels gång- och cykelbana också kräver ytor föreslås att koloniområdet avvecklas helt och istället planläggs för lättare industri. Som ersättningsyta för koloniområdet föreslås ett nytt koloniområde öster om planerad ringväg.

#### *JORDBRUKSMARK*

Intrånget i jordbruksmarken motiveras av de möjligheter för stadsutveckling som den Östra ringvägen ger. En del av att vägen medför en minskning av barriäreffekten genom Trelleborgs centrum, bättre förutsättningar för hamnens utveckling samt möjlighet för stadsutveckling i hamnens gamla område. Nyttan av vägen bedöms överväga förlusten av jordbruksmark.

Östra ringvägen möjliggör för Trelleborgs kommun att exploatera, de återlämnade hamnområdena. En övervägande del av dessa ytor ligger på ett mycket nära avstånd till centralstationen. Förutsättningarna är alltså mycket goda för att skapa en kollektivtrafikhärlig stadsdel för flera tusen invånare och därmed bidra till bostadsbyggandet i sydvästra Skåne.

Den totala ytan jordbruksmark som tas i anspråk för detaljplanen för den Östra ringvägen är ca 32 hektar. Av dessa upptar själva vägområdet cirka 17 ha, övriga ytor (ca 15 ha) är ytor som planläggs för natur med möjlighet för dagvattenlösningar och i några fall i det södra planområdet koloniområden. Kommunen är medvetna om bortfallet av jordbruksmark men verkar samtidigt för att i detaljplanerna utveckla naturområden vilket bidrar till ökad biologisk mångfald. Kommunen är medvetna om bortfallet av jordbruksmark men verkar samtidigt för att i detaljplanerna utveckla naturområden, vilket bidrar till ökad biologisk mångfald.

#### *MARK OCH GRUNDLÄGGNING*

Delar av planområdet innehåller lös fyllning med hög mäktighet vilket rekommenderas att lösas med hjälp av förstärkningsåtgärder alternativt massutsiftning för att undvika att oacceptabelt stora sättningar respektive differenssättningar utbildas. Det finns även våtmarksområden där gytta har påträffats där massutsiftning kommer bli nödvändigt i samband med genomförandet av detaljplanen.

#### *MARKFÖRORENINGAR*

Markmiljöundersökningarna gjorda i samband med planarbetet visar att det finns områden inom planområdet med förhöjda markvärden som överskrider riktvärdena för en mindre känslig markanvändning. Detta föreslås lösas med hjälp av gräv-och bortschaktning.



#### *LANDSKAP OCH KULTURMILJÖ*

Östra ringvägen med sina trafikplatser, broar, trafikordningar, skyltar med mera kommer sannolikt initialt innebära en stor förändring av landskapsbilden så som den är känd idag. De norra delarna av landskapet präglas av öppenhet och långa siktlinjer och av den anledningen kommer vägen vara exponerad över större områden. På motsvarande sätt kommer de framtida resenärerna kunna ta del av generösa landskapsvyer på samma vägsträcka. I de östra samt södra delarna av vägsträckningen är landskapet mer småskaligt och stadsnära. En vägdragning kan då upplevas som både dominant, men samtidigt lätt att dölja.

Ambitionen är att den negativa påverkan på landskapsbilden ska vara så begränsad som möjligt. Det är med den utgångspunkten vägen är föreslagen i järnvägskorridoren där viss påverkan redan existerar i form av järnvägsbanken, kraftledningsstolparna samt person- och godstrafiken. Utformning och gestaltning av vägens sidoområden med diken, vallar, vägskärningar samt inte minst dagvattenmagasinen har en stor betydelse för hur vägen upplevs. Målsättningen är att sidområdena ska harmoniera med sin omgivning och tillföra natur och biologisk mångfald med så omfattande och ändamålsenliga planteringar som möjligt.

## RIKSINTRESSE VÄG

### Flytt och omdefiniering av riksintressen väg-

Målsättningen är att den nya leden ska överta riksintresseanspråket från E6/E22 och Travemündeallén, från trafikplats Maglarp till hamnområdet, så att den befintliga anslutningen till hamnen på sikt kan avecklas för hamntrafik.



Figuren visar kommunens förslag på framtida riksintressen, utifrån ett scenario med en fullt genomförd hamnflytt

Nedan beskrivs kommunens viljeinriktning gällande processen för omdefiniering av riksintresse för E6 Trelleborg-Strömstad-riksgränsen och E22 Trelleborg-Blekinge-Norrköping, vilka går i samma sträckning inom Trelleborgs kommun:

- Trelleborgs kommun arbetar för att östra delen av den nya ringvägen, från länsväg 108 i norr till riksväg 9 i sydost, i ett första skede byggs som en väg med kommunalt huvudmannaskap. Standarden för den Östra ringvägen ska uppnå Trafikverkets och EU:s krav angående standard, framkomlighet och trafiksäkerhet.
- Den östra hamninfarten planeras som kvartersmark och med Trelleborgs hamn som huvudman. Mellan Östra ringvägen och infarten till hamnen kommer en större uppställningsyta att anläggas vilken också kommer utgöras av kvartersmark som ska tillhöra Trelleborgs hamn. Hamnleden förbinder Östra ringvägen med Östra hamninfarten och ska utgöra riksintresse väg.

- Den västra delen av den nya ringvägen utgörs idag av nuvarande Hedvägens västligaste del och nuvarande Västra ringvägens norra del. Delar av denna vägsträckning löper genom ett verksamhetsområde och sträckningen har flera anslutande gator med lokal funktion. För att öka standarden på den västra delen av ringvägen kommer kapacitetshöjande åtgärder att vidtas i cirkulationsplatsen vid länsväg 108. Även andra kapacitetshöjande åtgärder kan bli aktuella, exempelvis i cirkulationsplatsen Hedvägen-Västra ringvägen eller delvis ny vägsträckning norr om västra verksamhetsområdet
- Kommunens ambition är att det ska finnas möjlighet för Trafikverket att på sikt ta över huvudmannaskapet för hela ringvägens sträckning, från Maglarpsrondellen till Östra hamnfarten.

Den Östra ringvägen syftar till att bli den huvudsakliga/ officiella och enda vägen in i Trelleborgs hamn. Trelleborgs kommun bedömer därmed att den västliga infarten till hamnen ska avvecklas i samband med att Östliga ringvägen färdigställs. Kommunens avsikt är att öppna upp för en ny infart från öster till hamnen och med det följer då ny anslutningsled från E6:an, Länsväg 108 och en koppling från riksväg 9 till det östliga hamnfartsläget. Den nya Östra ringvägen tillsammans med befintlig västlig ringväg avses bindas samman med den nya föreslagna östliga hamnfarten. Den sammantagna ringvägen ska i ett första skede byggas och driftas i kommunal regi. Leden kommer dock att byggas i enlighet med den standard som statliga vägar har och möjligheten finns därmed att vägen i framtiden kan övergå till annan annat huvudmannaskap. Vägens utformning/standard ska dessutom motsvara de grundläggande kraven för en TENT-väg.

Trelleborgs kommun menar att med ovanstående kravspecifikation på vägstandard och funktion bedöms vägen kunna uppfylla försättningarna för riksintresse kommunikation. Då det västliga infartsläget idag utgör riksintresse kommunikation är kommunens avsikt att den Östliga ringvägen ska bli det nya riksintresse kommunikation.

#### *RIKSINTRESSE JÄRNVÄG*

För att säkerställa riksintresse järnväg avsätts utrymme på Kontinentalbanans västra sidan för ett framtida andra spår. Utrymmet sträcker sig 30 meter från det befintliga spåret och därför bedöms riksintresset inte påverkas negativt.

#### *RIKSINTRESSE KULTURMILJÖ*

##### *Påverkan på riksintresset Fuglie -Mellangrevie - Skåre [M136]*

Vägen kommer att ansluta till befintlig cirkulationsplats och anläggs i nivå med omgivande mark inom en mycket liten del av riksintresseområdets sydvästra hörn. Riksintresseområdet är redan idag påverkat av Västervångs villaområde samt den brandstation som är under uppförande alldeles söder om Östra ringvägen, i anslutning till Lundavägen (väg 108). Brandstationen omfattar flera byggnadskroppar och en 60 meter hög radio- och telemast och ligger inom riksintresseområdet.

Med sin placering och storlek bryter anläggningen utblickarna över landskapet. Den skymmer också Östra ringvägen sett från Trelleborgs norra delar. Utöver det medger detaljplanen för brandstationen även en början på ringvägen. Efter det att riksintresseområdet definierades har även den Västra ringvägen tillkommit.

Den Östra ringvägen kommer att korsa Klörupsvägen som därmed stängs mellan Östra ringvägen och Lundavägen (väg 108). Klörupsvägen mister därmed sin långa platskontinuitet och funktion som förbindelse för cykeltrafik från Trelleborg mot Västra Vemmerlöv och Hammarlöv. Istället kommer Klörupsvägen enbart att ligga kvar som ett historiskt element i landskapet mellan Östra ringvägen och Lundavägen (väg 108). Den historiskt viktiga kopplingen till Klörups tingsställe, som var gemensamt för Skytts och Oxie härader och var i bruk mellan 1690-1904, bryts därmed. I samband med att Klörupsvägen korsas behöver även delar av en pilallé utmed denna historiska väg tas bort. Sammantaget har en rad förändringar redan inträffat inom de ytor som omfattas av riksintresset efter det att detta definierades. Det gäller den Västra ringvägen, Västervångs villakvarter samt brandstationen. Kommunens bedömning är därför att riksintresset för kulturmiljö inte kommer påverkas negativt av Östra ringvägen.

#### **Påverkan på riksintresset Gylle - Dalköpinge [M139]**

Östra ringvägen berör i sydligaste del även riksintresset Gylle-Dalköpinge då vägen gör intrång i riksintresseområdets sydvästra hörn. Den föreslagna vägen gör här en sväng runt den nyligen uppförda rättspsykiatriska kliniken och därefter ansluter den till en föreslagen cirkulationsplats precis där Engelbrektsgatan övergår i Dalköpinge byaväg. Här förutsätts också en ny justerad sträckning av Dalköpinge byaväg till denna cirkulationsplats. Väganläggningarna innebär ytterligare markanspråk samt att en del av en privat infartsallé behöver tas bort. Anspråket tangerar även det av Länsstyrelsen utpekade fornlämningsområdet kring Jättegården och Karlingedösa.

Vägen har i övrigt till största delen samlokaliseras med Kontinentalbanan för att minska vägens visuella påverkan på det omgivande landskapet. Genom riksintresseområdet löper dock den östliga ringvägen omkring 300 meter från järnvägen. Området mellan Kontinentalbanan och ringvägen rymmer bebyggelse. Koloniområdet och Rättspsykiatriskt centrum ligger inom riksintresset Gylle-Dalköpinge. Den Östra ringvägen kommer i anslutning till riksintresset Gylle-Dalköpinge att anläggas i nivå med befintlig mark, och på del av sträckan att schaktas ner i marken. Utblickarna över det öppna jordbrukslandskapet och dess fornlämningsmiljöer, många kyrkor, byar och gårdsmiljöer samt pilevallar, hängnads- och vägsystem påverkas därför i liten grad av själva väganläggningen. Dessutom gör den speciella topografin (dalgång), samt omgivande trädridåer, att vägdragningen inte är synlig mer än mycket lokalt



Kulturmiljön och fornlämningsområdet har tagits i beaktande vid planläggningen av vägens sidoområden. Det planläggs det för ett koloniområde mellan vägen och fornlämningsområdet, som kommer att utgöra en "grön" buffert dem emellan. Det planläggs också för en trädrad norr om cirkulationsplatsen. Båda dessa åtgärder minimerar intrycket av vägen, och förankrar den med omgivningen. Vägen runt Rättpsykiatriskt centrum är nedgrävd för att minimera påverkan på omgivningen. De förlorade träden i allén kompenseras med en ca 300 meter ny trädrad utmed vägen. Utifrån upplevelsen av fornlämningsområdet gör det föreslagna gröna koloniområdet ingen skillnad. Redan idag är kantzonen inbäddad i grönska. Det positiva med koloniområdet är att det även inbjuder allmänheten till att komma närmare, också genom den gång- och cykelväg som planeras strax intill.

#### *RIKSINTRESSE HÖGEXPLOATERAD KUST*

Då syftet med Östra ringvägen är att leda trafik till Trelleborgs hamn och att förbättra hamnens interna logistik bidrar Östra ringvägen till en utveckling av det lokala näringslivet och därmed anses inte riksintresset vara negativt påverkat.

#### *RIKSINTRESSE HAMN*

Detaljplanen för den Östra ringvägen påverkar indirekt hamnens inre logistik samt övrig trafikföring på ett mycket positivt sätt i och med att trafiken tillåts komma från öster med en ringväg som ansluter från detta håll. Trafikflödet från öster linjerar med uppställningsytorna orientering mot färjorna. Lösningen minimerar korsande trafikrörelser i hamnområdet. Både mellan bilar, lastbilar samt mellan bil- och järnvägstrafik. Med infart från öster kan alltså det nya hamnområdet nyttjas betydligt effektivare än dagens lösning. Då den föreslagna Östra ringvägen också leder till det nuvarande Östra industriområdet öppnas ytterligare möjligheter som gynnar riksintresse hamn, nämligen tillgång till lokaler för lagerhållning, expansionsmöjligheter samt tillgång till befintliga industrispår. Intermodala lösningar, alltså omlastningslösningar för de olika transportslagen kan utvecklas inom detta område.

Sammantaget gör Trelleborgs kommun bedömningen att riksintresse hamn påverkas positivt om detaljplanen för den Östra hamninfarten genomförs. Trelleborgs hamn delar uppfattningen att den Östra hamninfarten gynnar deras intressen.

#### *TRAFIK*

Trots att den Östra ringvägen till stora delar är lokaliserad till en idag redan existerande trafikkorridor (Kontinentalbanan) så kommer vägen att innebära olika negativa konsekvenser för omgivningen. Den mest påtagliga konsekvensen är att Östra ringvägen hamnar nära bostäder så att en del av dessa inte längre är lämpliga för bostadsändamål. Vissa byggnader ligger inom vägområdet och behöver rivas. Andra blir buller- eller riskutsatta och därför inte längre lämpliga som bostäder. Tillgängligheten till vägsystemet förbättras överlag, medan rörligheten för fotgängare och cyklister kan bli något mer komplicerad då flera gång- och cykelstråk kommer att påverkas.

Klörupsvägens och Östervångsvägens cykelförbindelser norrut skärs av och cykeltrafik på Dalköpinge byaväg försvåras då cykeltrafiken behöver korsa den trafikerade Östra ringvägen. I söder passerar Östra ringvägen ett industrispår. Där kan en planskild gång- och cykelpassage anläggas parallellt med spåret.

## HÄLSA OCH SÄKERHET

#### *LJUSSTÖRNING/BLÄNDNING*

Behovet av vägbelysning bestäms inte i detaljplanen, utan det är först i den efterföljande projekteringen. Ofta är det nödvändigt med vägbelysning i anslutning till korsningspunkter och cirkulationsplatser. Det är sällan vägbelysning används utanför stadsmiljön.

#### *BULLER*

För att minska bullerpåverkan för berörda bostadsfastigheter kommer bullervallar alternativt bullerskärmar att sättas upp utmed vägen. På vissa sträckor sänks vägen vilket ger en bullerreducering. I andra fall kan åtgärder behövas på byggnader.

Bullerpåverkan kommer i första hand bedömas enbart för vägen. En diskussion kommer att inledas med Trafikverket kring åtgärder där även järnvägen bidrar med buller. Både bullervallar samt bullerskärmar kan uppfattas som främmande, och ibland påträngande element i det förhållandevis öppna och platta landskapet. För att minska deras påverkan kommer delar av bullervallarna planteras med trädrader. I andra situationer där större förändringar ändå kommer att ske, till exempel vid den föreslagna vägbron över ringvägen vid Mellanköpingevägen, ska bullerskydden arbetas in i anläggningarna. Ambitionen är också att gestaltningen av bullerskydden ska anpassas lokalt till de terrängförhållanden och andra förhållanden som råder på respektive plats.

#### *SÄKERHET*

Den nya östliga ringvägen löper längs järnvägen mellan Trelleborg och Malmö, den så kallade Kontinentalbanan. Både på järnvägen och på de planerade vägarna kommer transporter av farligt gods att förekomma.

Baserat på beräknade risknivåer och länsstyrelsens riktlinjer rekommenderas att ett bebyggelsefritt avstånd på 30 meter ska upprätthållas mellan Östra Ringvägen och omgivande bebyggelse. Bullerskärmar spelar även en betydande roll som riskreducerande faktor eftersom de minskar konsekvenserna vid en olycka. För befintliga byggnader som hamnar inom 30 meter från vägkant bör följande riskreducerande åtgärder vidtas:

- Fasader inom 30 meter från Östra Ringvägen bör utföras i lägst brandteknisk klass EI 30 alternativt i obrännbart material  
Fönster och dörrar som vetter mot och ligger inom 30 meter från respektive väg ska utföras i minst brandteknisk klass EW 30
- Friskluftsintag på byggnader som ligger inom 30 meter från Östra Ringvägen ska riktas bort från vägen.

## SOCIALA KONSEKVENSER

### *GOD BEBYGGD MILJÖ*

Trots att den Östra ringvägen till stora delar är lokaliserad till en redan existerande trafikkorridor (Kontinentalbanan) så kan man inte utesluta negativa konsekvenser för omgivningen. En konsekvensen av Östra ringvägen är att vissa byggnader måste rivas. I andra fall Östra ringvägen så nära vissa bostäder att de inte längre är lämpliga för bostadsändamål. I vissa fall kommer kan fysiska åtgärder räcka men i andra fall krävs rivning. Likaså bedöms södra koloniområdet Österås att påverkas i samband med genomförandet av detaljplanen. Området bedöms längre inte lämpligt för koloniändamål och kommer istället att användas för industriändamål. För att minimera konsekvenserna för koloniägarna har en ny plats tillskapats öster om Östra ringvägen, för kolonilotter. En positiv synergieffekt av Östra ringvägen är att hamnens nuvarande område kommer att frigöras och möjligheten finns då att bygga attraktiva, stationsnära, havsnära bostäder i centralt läge.

Utifrån kommunfullmäktiges beslut om sträckning av Östra ringvägen har en markzon tagits fram som består av vägen samt en skyddszon på 30 meter från planerad vägkant. Kommunen har erbjudit de som har bostadsfastigheter helt eller delvis inom markzonen, att förvärva dessa fastigheter om de önskar sälja. Utöver att ett antal bostäder erbjudits inlösen kommer även andra bostäder längs med Östra ringvägen få en förändrad hembygd genom de bullervärn som kommer att behöva byggas för att kunna uppnå kraven för bullernivåer vid bostäder. Brutna siktlinjer och förändrade landskapsupplevelser kan bli konsekvensen för boende i vägens närhet.

### *BARNPERSPEKTIV*

Även barn kommer att påverkas av de rivningar och andra miljöförändringar som den nya vägen för med sig. Grönområden kommer att försvinna vilket påverkar barns lekmöjligheter. Planen innehåller dock möjligheter att i viss mån kompensera för dessa grönytebortfall. Planen innehåller också åtgärder för att trygga och säkra miljöer ska kunna åstadkommas. Åtgärder föreslås också för att ge en god tillgänglighet med bra kopplingar både till staden centrum och områdena öster om vägen. God tillgänglighet är bland annat väsentligt för goda skolvägar. Den indirekta effekten planen får för möjligheten att bygga i de gamla hamnområdena innebär att bostäder, skolor, förskolor, parker, lekplatser och annan service kan byggas, funktioner som gynnar barn. Inte minst kontakten med havet är positivt också för barn.



#### *TILLGÅNGLIGHET*

Genomfartstrafiken genom centrala Trelleborg uppgår enligt trafikmätning till 10-15 % vilket i samband med detaljplanens genomförande kan komma att försvinna. Detta medför i sin tur att den barriär som vägen är idag minskar då det blir lättare att ta sig över vägen på ett säkert sätt. När stadsdelen Sjöstaden byggs finns det också planer på att bygga planskilda passager för att skapa säkra förbindelser mellan staden och havet. Denna detaljplanen möjliggör för ett antal gång- och cykeltunnlar, broar och stråk med syfte att tillgängliggöra samt binda samman befintliga stråk med de nya.

#### *SÄKERHET OCH TRYGGHET*

Detaljplanerna har bedömts ge positiva miljöeffekter på människors hälsa och säkerhet. Bedömningen har sin grund i att transporter med farligt gods flyttas ut från Trelleborgs stads centrala delar, dagens trafikbarriär minskar och tillgängligheten till havet ökar.

Farligt gods, som inte har målpunkt inne i Trelleborg, kommer att transporteras på Östra ringvägen. Det går inte att visa att framkomligheten för farligt gods kommer att öka, men färre personer kommer sannolikt att röra sig i närheten av väg med farligt gods med en Östlig ringväg, jämfört med transport av godset genom staden. Flera av Östra ringvägens korsningar med befintligt väg- och järnvägsnät kommer att utformas som planskilda korsningar. Detta minskar risken för olyckor längs vägen vilket ger positiva konsekvenser för boende i de centrala delarna av staden.

Dragningen av Östra ringvägen innebär att ett antal korsningar kommer byggas med befintlig väg, järnväg samt gång- och cykelväg. Korsningarna mellan Östra ringvägen och järnväg, såväl Kontinentalbanan som industrispår, kommer att ske genom planskilda korsningar där Östra ringvägen leds under järnvägen, vilket medför en hög trafiksäkerhet. Passager för gång- och cykeltrafik, lokaliserade mellan Gyllevägen och Engelbrektskatan/Dalköpinge byaväg samt vid Östra Förstadsgatan, kommer att ske planskilt genom att gång- och cykelvägen sänks ned och passerar under Östra ringvägen. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är denna typ av planskild korsning bra, då oskyddade trafikanter inte behöver röra sig i samma plan som biltrafiken. Däremot kan passager genom portar/tunnlar medföra otrygghet, särskilt om sikten på platsen är begränsad och belysningen otillräcklig. Den detaljerade utformningen av passagerna hanteras i projekteringen. Riskperspektivet har bidragit till valt vägläge längs befintlig järnväg eftersom riskperspektivet redan finns här idag.

