

DETALJPLAN FÖR
ÖSTRA RINGVÄGEN

KYRKOKÖPINGE 16:3 M.FL. TRELLEBORGS KOMMUN



Medfinansierat av Europeiska unionens
fond för ett sammanlänkat Europa



TRELLEBORGS KOMMUN

DP 246 - SAMRÅDSREDOGÖRELSE
GRANSKNINGSHANDLING 2020-10-08

PLANARKITEKT

Anders Bramme

Lina Jönsson

PLANHANDLINGAR

Planbeskrivning

Plankarta

Illustrationskarta

Denna samrådsredogörelse

PLANFÖRFARANDE

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

INNEHÅLLS- FÖRTECKNING

| | |
|--------------------------------------|----|
| GENOMFÖRANDE AV SAMRÅDET | 4 |
| MYNDIGHETER, STATLIGA VERK MED FLERA | 6 |
| NÄMNDER | 18 |
| OCH STYRELSER | 18 |
| LEDNINGSRÄTTSHAVARE | 22 |
| FÖRENINGAR | 23 |
| POLITISKA PARTIER | 25 |
| PRIVATPERSONER | 28 |
| ÄNDRINGAR I PLANFÖRSLAGET | 32 |

GENOMFÖRANDE AV SAMRÅDET

BAKGRUND

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

Totalt har 73 yttranden inkommit under utsatt tid. 8 skrivelser har inkommit efter utsatt tid. Dessa är också medtagna i denna samrådsredogörelse. Av samtliga yttranden var 64 från enskilda personer varav 12 yttranden bedöms vara berörda och 10 yttranden har ingen erinran mot planförslaget.

SAMRÅD

Efter samhällsbyggnadsnämndens beslut 2020-01-20 har detaljplanen varit på samråd mellan den 13 januari och den 6 februari 2020. Ett samrådsmöte genomfördes den 23 januari 2020 i Parken - kultur- och konferenscenter.

INKOMNA YTTRANDE UTAN SYNPUNKTER

- Försvarsmakten
- Kommunstyrelsens arbetsutskott, Trelleborgs kommun
- Socialnämnden, Trelleborgs kommun
- AB Trelleborgs Hem
- Trelleborgs hamn AB

INKOMNA YTTRANDE MED SYNPUNKTER

- Länsstyrelsen
- Lantmäteriet
- Trafikverket
- Region Skåne
- Svedala kommun
- Bildningsnämnden, Trelleborgs kommun
- Tekniska servicenämnden, Trelleborgs kommun
- Räddningstjänsten
- E.ON
- Weum Gas AB
- Skanova AB
- Gyllefred koloniområde
- Snövits samfällighetsförening
- Gylle Nytorps samfällighetsförening

- Socialdemokraterna
- Miljöpartiet
- Söderslättspartiet
- Privatpersoner

KVARSTÅENDE SYNPUNKTER PÅ PLANHANDLINGARNA

MYNDIGHETER OCH STATLIGA VERK

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

KOMMUNALA OCH REGIONALA ORGAN

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

SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

Majoriteten bland sakägare och övriga är negativa till Östra ringvägen, som är syftet att möjliggöra med planen. 50 yttranden från sakägare och övriga bedöms därför ha kvarstående synpunkter som inte tillgodosetts vid revideringen av planhandlingarna. 4 yttranden anses tillgodosedda.

STÄLLNINGSTAGANDE

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

MYNDIGHETER, STATLIGA VERK MED FLERA

LÄNSSTYRELSEN

LÄNSSTYRELSENS FORMELLA SYNPUNKTER

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

RIKSINTRESSEN

RIKSINTRESSE KULTURMILJÖVÅRD 3KAP. 6 § MB

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att det kan vara möjligt att genomföra detaljplanen utan att riskera påtaglig skada på riksintressen för kulturmiljövården. För att detta ska vara säkerställt måste dock intentionerna om hänsyn i planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) följas upp med planbestämmelser och höjdsättning på plankartan. Plankartan reglerar i dagsläget varken höjdsättning på vägbanan och bullervallar eller utformning av andra bullerdämpande åtgärder. Samtliga av dessa åtgärder kan ha stor påverkan på områdets kulturmiljövården. En annan utformning på vägbanan och tillhörande anordningar kan ha större negativ inverkan på riksintressets värden, främst inom Gylle-Dalköpinge [M139]. Länsstyrelsen menar att planhandlingarna bör förtydligas och kompletteras med planbestämmelser för att undvika att en sådan betydande negativ påverkan sker.

KOMMENTAR

Planhandlingen kommer att förtydligas avseende riksintresse kulturmiljövård, särskilt i anslutning till Mellanköpinge och anslutande landskap. Vägen med sidoområden (vallar och skärningar) gestaltas så att de harmonierar med omgivningen. I aktuellt område kommer särskild vikt läggas vid trädplanteringar, trädalléer samt utvecklande av naturområden. Dessa ställningstaganden förtydligas med sektioner, illustrationer liksom relativa höjder i sektioner. Planhandlingarna kompletteras med höjdangivelser på bullerdämpande åtgärder i form av planbestämmelser.

RIKSINTRESSE KOMMUNIKATIONER 3KAP. 8 § MB - VÄG

Länsstyrelsens bedömning från FÖP:en, planprogrammet och samrådsyttrande för ny FÖP (2019-11-25) kvarstår. Länsstyrelsen konstaterar att det ur statlig synvinkel inte finns skäl att ändra riksintresseutpekande för väg E6/E22 och Travemündeallén, så som är kommunens målsättning. Trafikverket beslutade den 1 februari 2017 att dra tillbaka utpekandet av E6 Ringväg Trelleborg som riksintresse enligt 3 kap. 8 § MB. Länsstyrelsen anser att detta beslut innebär en tydlig markering från staten att nuvarande väg E6/E22 uppfyller riksintresseanspråket för kommunikation som anslutning till Trelleborgs hamn.

Kommunens målsättning är att den östra ringvägen tillsammans med en västlig ringväg ska överta riksintresseanspråket från E6/E22 och Travemündeallén (från trafikplats Maglarp till hamnområdet) och att den nuvarande anslutningen till hamnen därefter avvecklas för hamntrafik. Länsstyrelsen vill i detta sammanhang betona att det i nuläget inte finns några garantier för att en flytt av riksintresseanspråket till den

kommande nya ringvägen kommer till stånd. En eventuell framtida omprövning av riksintresseanspråket sker i en separat process med Trafikverket som ansvarig riksintressemyndighet. Det är det nu gällande riksintresseanspråket, dvs väg E6/E22 och Travemündeallén med hamnfart västerifrån, som kommunen har att förhålla sig till och tillgodose i detta planförslag.

KOMMENTAR

Planförslaget hindrar inte att nuvarande tillfart till hamnen fortsatt används. Östra ringvägen byggs som en kommunal väg. Planhandlingarna revideras så att det inte längre är kommunens mål att riksintresset ska övergå till Östra ringvägen. Kommunen anser fortfarande att det ska vara möjligt i framtiden.

RIKSINTRESSE KOMMUNIKATIONER 3KAP. 8 § MB - JÄRNVÄG

Länsstyrelsens bedömning från FÖP:en och planprogrammet kvarstår vad gäller att den föreslagna ringvägens sträckning kan påverka Trelleborgsbansans utvecklingsmöjligheter. För att säkerställa riksintresse järnväg behöver utrymme finnas för ett ytterligare spår. Vilken sida om befintligt spår som är lämpligast kräver ytterligare utredning och ett fritt område på 30 meter krävs därför på båda sidor av befintligt spårområde. Om planförslaget i den fortsatta planprocessen inte säkerställer ett sådant minsta avstånd mellan befintligt spår och väggkant för den nya ringvägen ser Länsstyrelsen att riksintresset Trelleborgsbanan riskerar att påtagligt skadas.

Länsstyrelsen påtalar vikten av att se till genomförandemöjligheterna för förslaget, då det i den kommande projekteringen av vägen måste vara Trafikverket själva som projekterar och bygger vägens broavsnitt över befintliga järnvägsspår.

KOMMENTAR

Kommunen har sedan samrådet låtit ta fram en utredning som visar att det är fullt möjligt att bygga ett andra spår på Trelleborgsbansans västra sida. Trelleborgs kommun kommer vidareutveckla resonemang och underlag för att visa möjligheten att bygga ett andra spår på Trelleborgsbansans västra sida. Kommunen bedömer också att detta ger den bästa funktionaliteten samt att riksintresset därmed ej påtagligt skadas. Ett 30 meter brett reservat öster om järnvägen tillsammans med det riskavstånd som i övrigt krävs, gör att vägen skulle behöva flyttas 30 meter längre öster ut. Detta i sin tur skulle medföra att ytterligare jordbruksmark skulle behöva tas i anspråk. Vad det gäller genomförandet hänvisas till kommentaren till Trafikverkets yttrande nedan.

RIKSINTRESSE HÖGEXPLOATERAD KUST 4 KAP. 1 § OCH 4 § MB

Sträckningen kustområdena och skärgårdarna från Brofjorden till Simpevarp

Syftet med detaljplanen är att leda trafik till Trelleborgs hamn, men Länsstyrelsen kan inte se av handlingarna att behovet av ringvägen överväger intrånget på andra allmänna intressen. Detta innebär att motiv saknas för att ringvägen kan anses vara en förutsättning för en utveckling av det lokala näringslivet, så om avses i undantagsregeln enligt 4 kap §1 andra stycket Miljöbalken. Länsstyrelsen menar att handlingarna måste kompletteras i fråga om planförslagets påverkan på riksintresset.

KOMMENTAR

Östra ringvägen är ett absolut krav för att klara näringslivets utveckling för viktiga näringslivssatsningar. Det är kommunens intention att utveckla Östra verksamhetsområdet till Businesscenter Trelleborg, ett nytt logistikcentrum. Området har ett unikt läge för omlastning av gods mellan väg, järnväg och sjöfart. Dialog pågår redan med intressenter för etablering av cross-dockomlastning för distribution till olika beställare. Området är också aktuellt för ett nytt fängelse för kriminalvården som innebär 200 – 300 arbetstillfällen. Beskrivet behov av ringvägen för näringslivets utveckling utvecklas ytterligare i planhandlingarna och därmed anses risken för påtaglig skada för riksintresset Högexploaterad kust vara undanröjt.

RISK FÖR ÖVERSVÄMNING

Länsstyrelsens övergripande bedömning från FÖP:en kvarstår vad gäller att risk för översvämning behöver utredas mer och åtgärder redovisas. Det behöver framgå av planhandlingarna hur genomförandet av planförslaget kan påverka avrinningsförhållanden genom att inneslagna områden skapas eller förstärks, att avrinningen och/eller flödesdynamik påverkas till följd av exempelvis dagvattenhantering. Eventuella åtgärder för att minska negativ påverkan behöver säkerställas i plankartan.

KOMMENTAR

Planförslaget kompletteras med en tydligare beskrivning av översvämningsrisken baserad på framtagna dagvattenutredningen.

GEOTEKNISKA RISKER

Med hänsyn till de geotekniska svårigheter som redovisas i planhandlingarna bör de geotekniska förutsättningarna och eventuellt behov av åtgärder utvecklas ytterligare i handlingarna. Det behöver vara säkerställt ur säkerhetssynpunkt att bärigheten är tillräcklig för vägen. Handlingarna redovisar att det bl. a finns organiska jordar där det kan vara aktuellt att byta ut material. Innan dessa frågor utreds är det inte möjligt att få en uppfattning om behovet av eventuella åtgärder och deras omfattning, vilket kan påverka genomförandet.

KOMMENTAR

En geoteknisk utredning har genomförts och med där föreslagna åtgärder är grundläggningen inget problem. Detta förtydligas i planhandlingen.

MILJÖKVALITETSNORMER FÖR VATTEN

Allmänt

Planhandlingarna behöver kompletteras med en utredning som visar hur den föreslagna vägen påverkar avledningen av ytvatten och grundvatten. För detta krävs analyser av befintliga ytvattenförhållanden och geohydrologi samt hur förhållandena påverkas av projektet.

Det framgår inte av planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen hur planförslaget kan komma att påverka miljökvalitetsnormerna för berörda grund- och ytvattenförekomster. Analyser krävs för att visa att det är möjligt att följa miljökvalitetsnormerna för berörda vattenförekomster. Med hänsyn till att planförslaget innebär omfattande schaktningar som kan antas innebära förändrade flödesmönster från hårdgjorda trafikerade ytor befarar Länsstyrelsen att det kan finnas svårigheter att följa miljökvalitetsnormerna för vatten. Dagvattenhantering och skyfallshantering beskrivs övergripande och förutsätter att ledningsnätet måste förstärkas. Länsstyrelsen anser att andra alternativ kan behöva övervägas genom att på olika sätt få en ökad tröghet i systemet och tillåta översvämning på vissa platser inom planområdet vid extremsituationer. Planhandlingarna behöver kompletteras med en grundlig redovisning av hur det säkerställs att miljökvalitetsnormer för berörda grund- och ytvattenförekomster följs.

KOMMENTAR

Planförslaget och miljökonsekvensbeskrivningen förtydligas med hänsyn till hur miljökvalitetsnormerna klaras vad det avser avrinningen av ytvatten och grundvatten. En färdigställd dagvattenutredning biläggs planhandlingarna.

HÄLSA OCH SÄKERHET

BULLER

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver redovisa bullersituationen för befintlig bostadsbebyggelse samt hur eventuella bullerreducerande åtgärder säkerställs.

KOMMENTAR

Resultatet av genomförda bullerutredningar som bygger på trafikbullerförordningen förtydligas i planhandlingarna. Bullerskydden är säkerställda med bestämmelser på plankartan. Utöver dessa kommer åtgärder att erbjudas på fastigheter som är utsatta för bullernivåer över riktvärdena.

RISKER FÖR OLYCKOR

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver redovisa hur riskreducerande åtgärder för berörda bostadsfastigheter säkerställs. 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 väggkant föreslås att följande riskreducerande åtgärder vidtas:

- 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.

Planhandlingarna behöver kompletteras med hur dessa åtgärder säkerställs. De behöver också kompletteras med en beskrivning av hur Rättsspsykiatriskt centrum kan evakueras vid en eventuell olycka, då den här typen av anläggningar är svåra att evakuera. Länsstyrelsen påminner om att skyddsåtgärder som kräver planbestämmelser endast kan regleras inom aktuellt planområde.

KOMMENTAR

Genomförda riskutredningar förtydligas i planhandlingarna. För närvarande finns det bostäder inom zonen men ägarna till dessa fastigheter har erbjudits inlösen av kommunen. I övrigt finns inga ytor som är planlagda för bostäder inom 30 meter. I planhandlingarna förtydligas att i bygglovsgivning inom zonen skall riskutredningarnas innehåll beaktas. I övrigt hanteras tekniska krav angående brandklassning och övriga tekniska frågor i bygglovshanteringen.

Rättsspsykiatriskt centrum kan evakueras via Mellanköpingevägen som också är tillfartsväg idag.

MARKFÖRORENINGAR

Det framgår av planbeskrivningen att markundersökningar har gjorts och att föroreningshalter motsvarande industrimark eller högre har påträffats. Detta behöver beskrivas utförligare med tanke på att det är otydligt i handlingarna och att det är kommunen som vid planläggningen ansvarar för att marken undersöks och bedöms. Om marken är förorenad, ska kommunen bedöma om olika efterbehandlingsåtgärder behövs.

KOMMENTAR

Planförslaget förtydligas avseende markföroreningar och hur eventuell efterbehandling skall genomföras.

DRICKSVATTEN

Planförslaget innebär att en väg för farligt gods förläggs genom delar av vattenskyddsområdet för den kommunala vattentäkten mellan Trelleborg och Fuglie. Länsstyrelsen saknar en analys av hur schaktarbeten och en ökad andel hårdgjorda ytor kan förändra inströmningsförhållandena till vattentäkten och öka risken för spridning av föroreningar. Om material schaktas bort minskar också den omättade zonen inom delar av vattenskyddsområdet. För detta krävs analyser av ytvattenförhållanden och geohydrologi. Skyddsföreskrifterna inom vattenskyddsområdet måste följas och dessa kan vara en begränsning för genomförandet av planen. Länsstyrelsen ser också eventuella utsläpp vid olyckor med farligt gods kan riskera att skada vattentäkten. Planförslaget behöver visa hur kommunen säkerställer att befintliga föroreningar i mark inte sprids till grundvattnet och hur eventuella utsläpp av farligt gods inte riskerar att påverka vattentäkten.

KOMMENTAR

Planhandlingen kompletteras avseende dess påverkan på vattenskyddsområdet.

LÄNSSTYRELSENS RÅDGIVNING

Nedan följer en sammanfattning av Länsstyrelsens rådgivning under respektive rubrik.

NATIONELLA KLIMAT OCH ENERGIMÅL

Planbeskrivningen bör kompletteras med en redogörelse av hur mycket längre körvägarna blir än idag, hur många fler korsningspunkterna blir, hur buller och barriäreffekter ökar/omflyttas samt vad risken för överflyttning av godstrafik till väg 108 blir. Detta för att visa hur de nationella klimat- och energimålen påverkas.

KOMMENTAR

Det finns redan framtagna utredningar av hela ringvägen och östlig tillfart till hamnen samt anslutningen till väg 108. En sammanställning av utredningarna kompletteras i planbeskrivningen.

LÄMPLIG MARKANVÄNDING

Det är inte visat att en västlig hamninfart hindrar en utbyggnad av Sjöstaden. Motiv saknas också för varför ringvägen måste vara färdig innan utbyggnaden av Sjöstaden kan påbörjas. Länsstyrelsen menar att utredningen om västlig infart från våren 2019 visar att både hamnens transportbehov och Trelleborgs ambitioner om utbyggnad av Sjöstaden kan uppfyllas. Stat och kommun är inte överens om problem och målbeskrivning.

KOMMENTAR

Kommunen har tidigare haft uppfattningen att Sjöstaden inte kan byggas med en fortsatt västlig tillfart till hamnen. Kommunen är nu villig att pröva att påbörja utbyggnaden av stadsdelen med västlig tillfart i avvaktan på en östlig tillfart. Det är dock fortsatt kommunens uppfattning att Travemündeallén blir en stark barriär i staden och att hamntillfarten bör flyttas så fort det går för att knyta staden till havet och för att slippa störningarna från den tunga trafiken i stadens centrala delar.

JORDBRUKSMARK

Planförslaget saknar motivering av hur vägen utgör ett så väsentligt samhällsintresse som inte kan tillgodoses på annat sätt än att brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk.

KOMMENTAR

Trelleborgs kommun bedömer att fördelarna med Östra ringvägen överväger nackdelarna. Detta utvecklas ytterligare i planhandlingarna.

VÄG 108

Lämpliga åtgärder bör tas fram för att säkerställa att väg 108 inte belastas med trafik som bör trafikera E 6.

KOMMENTAR

Se kommentar under Klimat- och energimål på föregående sida.

ANDRA PRÖVNINGAR

MARKAVVATTNING

Det kan inte uteslutas att omprövning av markavvattningsföretag behövs.

KOMMENTAR

Markavvattningsföretag hanteras i processen med tillståndsansökan.

MASSHANTERING OCH FÖRORENADE MASSOR

För att kunna bedöma storleksordningen på nödvändiga åtgärder och resurser vad det gäller förorenade massor kräver en tydligare redovisning.

KOMMENTAR

Planhandlingen förtydligas avseende förorenade massor.

BIOTOPSKYDD

Länsstyrelsen anser att berörda biotopskyddsområden behöver ingå i planområdet för att säkerställa genomförandet av åtgärderna. Planhandlingar ska också redogöra för biotopskyddsbestämmelserna samt illustrera biotopskyddsområden i karta. De biotopskyddsområden som avses bevaras bör redovisas inom planområdet, med planbestämmelser för skydd.

KOMMENTAR

Biotopskyddsområden utanför planområdet har inte inkluderats i detaljplanen. Det generella biotopskyddet gäller oavsett om biotoperna är skyddade i detaljplanen eller inte. Planhandlingen samt miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med en karta som illustrerar biotopskyddsområdena.

SKYDDADE ARTER

Artskyddsfrågan bör beskrivas i planbeskrivningen och i MKB även om detta ingår i den samlade prövningen hos Mark- och miljödomstolen. Planbeskrivningen bör också redogöra för indirekta effekter av belysning, trafik och andra störningar för att tidigt utreda om genomförandet av planen är beroende av dispenser.

KOMMENTAR

Planhandlingen samt miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras avseende detaljplanens påverkan på skyddade arter.

VATTENVERKSAMHET

Vattenverksamheten behöver beskrivas översiktligt i beskrivningen och i MKB.

KOMMENTAR

Planhandlingen samt miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med en översiktlig beskrivning kring tillstånd för vattenverksamhet.

FORNLÄMNINGAR

Då detaljplanen nu är i samrådsskedet kan kommunen inkomma med ansökan om ingrepp i fornlämning gällande aktuella ytor.

KOMMENTAR

Trelleborgs kommun har skickat in ansökan om ingrepp i fornlämning gällande aktuella ytor. I planbeskrivningen förtydligas vilka dessa områden är.

KRAFTLEDNING

Länsstyrelsen konstaterar att handlingarna behöver redovisa hur denna koncessionsansökan kan komma att påverka planens genomförande.

KOMMENTAR

Planbeskrivningen förtydligas med en beskrivning av hur en ny koncession kan komma att påverka detaljplanens genomförande.

GENOMFÖRANDE

Beskrivningen bör omfatta en beskrivning av byggvägar, etableringsytor och masshantering.

KOMMENTAR

Kommunen anser det inte nödvändigt att i planen beskriva byggvägar mm. Detta kommer att hanteras enligt gällande regelverk när det blir aktuellt.

RÅD OM MILJÖBEDÖMNING

MKB bör tydliggöra var strandskydd inträder när gällande detaljplaner upphävs, konsekvenser för skyddade arter samt redogöra för varför antalet biotopskyddsområden är olika i MKB för detta planförslag och den för planprogrammet.

KOMMENTAR

Miljökonsekvensbeskrivningen utvecklas avseende skyddade arter och biotopskyddsområden. Detta förtydligas i planhandlingarna. Frågan om strandskydd är inte aktuell för denna detaljplan.

KULTURMILJÖ

Länsstyrelsen saknar en beskrivning av inverkan på områdets kulturvärden och landskapsbild med utgångspunkt från ett helhetsscenario. Plankartan pekar ut ett område för bullerskydd på en sträcka söder om Mellanköpinge, planbeskrivningen lyfter däremot behovet av både vägnära och fastighetsnära bulleråtgärder på fler platser. Det är inte tydligt om dessa åtgärder har vägts in i konsekvensanalysen.

KOMMENTAR

Planhandlingen kompletteras med en beskrivning samt sektioner av planförslagets inverkan på områdets kulturvärden och landskapsbild med utgångspunkt från ett helhetsscenario.

LÄNSSTYRELSENS BEDÖMNING

Länsstyrelsens samlade bedömning är att det finns frågor som inte är tillräckligt utredda avseende riksintresse kommunikationer, riksintresse kulturmiljö, risk för människors hälsa och säkerhet samt risk för översvämning varför planförslaget kan komma att prövas utifrån 11 kap. 10-11§§ PBL.

LANTMÄTERIET

Lantmäterimyndigheten lämnar synpunkter på utformningen av och tydligheten i ett antal planbestämmelser. På två ställen med olika bestämmelser i olika plan kan det krävas tredimensionell fastighetsbildning, alternativt bildande av markreservat. I den fastighetsrättsliga genomförandebeskrivningen behövs ett förtydligande om vad det är för en fastighet som avses bildas för Östra ringvägen. Grundkartan saknar aktualitetsdatum. Kvartersmarken för industriändamål vid Spelmanshejdan s:1 samt allmän platsmark för väg i anslutning till järnvägsområde saknar inmätta gränspunkter. Det finns oklarheter kring kommunens roll som huvudman. Det framgår inte av beskrivningen om markanvisningsavtal skall tecknas. Lantmäteriet föreslår en alternativ planområdesindelning. I övrigt framförs förslag till ändringar av redaktionell art.

KOMMENTAR

Planbestämmelserna rättas till där de är felaktiga och ses i övrigt över enligt Lantmäteriets synpunkter. Det är inte aktuellt med tredimensionell fastighetsbildning. Handlingarna kommer också att kompletteras med erforderliga sektioner. Genomförandebeskrivningen kompletteras med vad det är för en fastighet som avses bildas för Östra ringvägen. Arbete pågår för närvarande med fastighetsbestämning där gränserna är oklara. Kommunen skall vara huvudman för allmän platsmark. Markanvisningsavtal skall inte tecknas.

Detaljplanen för den Östra ringvägen är medvetet skild från detaljplanen för den Östra hamninfarten. Detaljplanerna beskriver två skilda funktioner, och de skall kunna genomföras oberoende av varandra utan negativa konsekvenser för gällande detaljplaner. Detta redovisas på en karta i planbeskrivningen.

TRAFIKVERKET REGION SYD

Trafikverket har inte för avsikt att ta över Östra ringvägen eller Östra hamnfarten och projekten är inte prioriterade hos Trafikverket. Man anser att nackdelarna med förslaget överväger fördelarna. Statlig infrastruktur prioriteras i nationell infrastrukturplan och föregås av åtgärdsvalsstudier.

Det finns inget beslut om på vilken sida om järnvägen utbyggnad till dubbelspår skall ske varför 30 meter krävs avsatt på båda sidor om spåret för att inte riskera påtaglig skada på riksintresset järnväg.

Det skall i avtal med Trafikverket säkerställas nödvändiga åtgärder i korsningen mellan Östra ringvägen och väg 108 för att undvika försämrade framkomlighet på väg 108 och att detta bekostas av Trelleborgs kommun.

Avtal måste träffas med Trafikverket om att Trelleborgs kommun påtar sig alla interna kostnader Trafikverket får av de planskilda korsningarna med både väg och järnväg som finns i förslaget, innan planen antas.

KOMMENTAR

Trafikverket har tidigare både i sitt yttrande över fördjupningen av översiktsplanen (2014) och i sitt yttrande över planprogrammet (2018) framfört synpunkten att Östra ringvägen och Östra hamntillfarten inte är motiverade och att man inte har för avsikt att ta över vägarna. Det är kommunens avsikt att bygga och bekosta vägen.

Sedan samrådet har Trelleborgs kommun och Trafikverket ingått ett avtal om att Östra ringvägen skall byggas och Sjöstaden skall påbörjas i avvaktan på att en östlig tillfart till hamnen skall kunna komma tillstånd. Kommunen bygger östlig ringväg som en kommunal väg och då på ett sådant sätt att det i framtiden skall vara möjligt för Trafikverket att ta över driften.

Trelleborgs kommun har sedan samrådet genomfört en studie som visar att det är fullt möjligt att bygga dubbelspår på järnvägens västra sida. Ambitionen för vägens placering har varit att ligga så nära järnvägen som möjligt, detta för att inte ta i anspråk mer värdefull jordbruksmark än behövt. Ett 30 meter brett reservat tillsammans med det riskavstånd som krävs skulle medföra att ytterligare 30 meter brett bälte öster om järnvägen skulle behöva tas i anspråk. Det är också kommunens uppfattning att ytterligare ett spår väster om befintligt spår blir mest funktionellt med hänsyn till befintliga förhållanden.

Avtal med Trafikverket kommer att tas fram om att hantering av kostnaderna för nödvändiga åtgärder i ringvägens korsning med väg 108. Avtal kommer också att tas fram om Trafikverkets interna kostnader för övriga nödvändiga planskilda korsningar med både väg och järnväg. Avtal med Trafikverket är under utarbetande för att reglera arbetsfördelning och kostnader för korsningspunkter med Trafikverkets anläggningar.

FÖRSVARSMAKTEN

Ingen erinran.

REGION SKÅNE

Region Skåne ser positivt på planförslaget då det ger möjlighet till en viktig stadsutveckling, vilket i sin tur stärker Trelleborg både som kommun och som regional kärna. Det ger också goda utvecklingsmöjligheter för hamnen. Region Skåne påpekar på vikten av att samordna planprocessen mellan Trelleborgs kommun och Trafikverket. Om inte den östliga tillfarten till hamnen kan godkännas kommer den västliga infarten att utgöra ett hinder för stadutvecklingsplanerna. Region Skåne pekar också på faran att trafiken väljer väg 108 istället för E6. Ur kollektivtrafikens synpunkt är planförslaget positivt eftersom tågstationen får ett centralare läge och fler bostäder kommer i stationsnära läge.

KOMMENTAR

Trelleborgs kommun avser att samordna planprocessen med Trafikverket. Det pågår för närvarande en ÅVS-utredning med Trafikverket, Svedala och Trelleborgs kommun om väg 108.

Det finns redan framtagna utredningar om kopplingen mellan väg 108 och ringvägen vilket förtydligas i planhandlingarna. Vid behov kan ytterligare studier genomföras. I sammanhanget framhålles dock att väg 108 är en statlig väg utpekad som funktionellt prioriterad godsled.

SVEDALA KOMMUN

Svedala kommun befarar fortsatt att planförslaget kan medföra ökade flöden av främst tung trafik genom kommunen. Förslaget behöver utredas och analyseras vidare i samverkan mellan Svedala kommun, Trelleborgs kommun och Trafikverket. Svedala kommun är positiva till att genom vägen kunna förbättra kollektivtrafiken mellan kommunerna och till Sturup.

KOMMENTAR

Se kommentaren ovan under Region Skåne.

NÄMNDER OCH STYRELSE

KOMMUNSTYRELSENS ARBETSUTSKOTT

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade i enlighet med Kommunledningsförvaltningens förslag till yttrande vilket är följande.

Kommunledningsförvaltningen är positiv till planförslaget som bygger på det av Kommunfullmäktige i februari 2016 fattade beslutet att arbeta för en östlig ringväg och en östlig tillfart till hamnen. Visionen är att Trelleborg skall utvecklas från hamnstad till attraktiv Kuststad samt utvecklas som regional kärna. Östra ringvägen och Östra hamninfarten ger möjligheter för en positiv stadsutveckling och goda möjligheter för hamnens fortsatta utveckling.

Östra ringvägen och Östra hamninfarten medför att en stor del av miljöbelastningen i centrala staden minskar och säkerheten ökar. För bästa trafikflöde är det också önskvärt att Västra ringvägen byggs om enligt alternativ tre.

Kommunledningsförvaltningen delar inte Trafikverkets uppfattning att en fortsatt västlig infart uppfyller riksintresset. En fullvärdig ringväg uppfyller kriterierna för riksintresse för väg samt stärker riksintresset för hamnen.

SOCIALNÄMNDEN

Ingen erinran.

BILDNINGSNÄMNDEN

Bildningsnämnden konstaterar att planförslaget kommer att åtfölja de bullerbestämmelser som tidigare lagts fast i en detaljplan för Östra skolan. Bildningsnämnden framhåller att elever som behöver korsa ringvägen skall kunna göra detta på ett säkert sätt, företrädesvis i planskilda korsningar. Säkra skolvägar skall vara en prioriterad fråga.

KOMMENTAR

Målsättningen är att ringvägens möte med etablerade gång- och cykelstråk skall ske planskilt. I något fall där detta inte är möjligt kommer en omledning ske. Detta har redovisats i planhandlingarna.

TEKNISKA SERVICENÄMNDEN

Vägbredder inom 1+2 väg måste klara uttryckningsfordon och gator och trafikplatser som får ökad trafik på grund av ringvägen, bör anpassas för att säkerställa trafiksäkerheten.

Med en ytterligare utbyggnad av vägnätet finns en risk att bilkörandet ökar. För att kunna dra nytta av ringvägens positiva egenskaper samtidigt med att kunna utveckla ett klimatneutralt och kapacitetseffektivt transportsystem krävs åtgärder på det befintliga gatunätet. Det krävs därför ytterligare analysarbete av det befintliga gatunätet i samverkan med ny västlig och östlig ringväg.

Det är också viktigt att utreda nyttan av en eventuell ny vägsträcka nordväst om Kyrkoköpinge för att minska belastningen och öka säkerheten genom Kyrkoköpinge samt skapa bättre förutsättningar för transporter till fjärrvärmeverket.

De föreslagna naturområdena i anslutning till ringvägen är i många fall stora och otillgängliga för människor. De kommer att kräva stora driftskostnader. För att vara till glädje för djur och växter kan naturområdena vara mindre och istället kan motsvarande resurser satsas på grönstråk i staden på annat håll.

Härutöver har ett antal tekniska och administrativa synpunkter lämnats angående ansvarsfördelning, skyfall, hänsyn till el-ledning, dagvattenlösningar dimensionerande regn oljeavskiljning, placering av utlopp samt hänsyn till befintligt ledningsnät.

KOMMENTAR

Östra ringvägens läge och utbredning kan klara sådana trafiksäkra lösningar. Den exakta utformningen av vägen utreds vidare i projekteringsskedet.

Ringvägen kommer att påverka trafiksystemet i sin helhet och det är viktigt att utreda vidare och analysera detta för att uppnå en så miljömässigt god lösning som möjligt. Det kommer att ske utanför arbetet med denna detaljplan.

Planförslagets utformning hindrar inte att man bygger en väg nordost om Kyrkoköpinge men en sådan eventuell väg omfattas inte av planförslaget.

Naturområdena i vägens närhet, norr om Rättsspsykiatriskt centrum, har minskats något sedan samrådet. Ytorna behövs för olika funktioner så som plats för bullerskydd, visuell avskärmning (träd och buskar), dagvattenhantering, refuger för växter och djur mm. De skall utformas så att de blir lättskötta och fyller sitt syfte.

Planförslaget ses över med hänsyn till synpunkter/kommentarer rörande VA-frågor.

AB TRELLEBORGSHEM

Ingen erinran.

TRELLEBORGS HAMN AB

Trelleborgs hamn är mycket positiva till planförslaget som ger hamnen bästa förutsättningar för en bra verksamhet och goda utvecklingsmöjligheter så att hamnen ställning, både nationellt och internationellt.

Trelleborgs Hamn AB saknar dock en detaljplan för Västra ringvägen och förordar alternativ tre.

Ringvägen och den östliga tillfarten ger bästa interna logistiklösningar och en möjlighet att minimera risker i form av trafikolyckor och farligt godsolyckor. Lösningen innebär också en mindre miljöbelastning på staden både genom färre stopp och starter samt på grund av den förhärskande vindriktningen. Den östliga ringvägen och tillfarten ger också bästa lösningen för uppställningsplatser och ytor för annan hamnanknuten service samt en god anslutning till planerade BCT. Trelleborgs Hamn AB anser att riksintresset för hamnen stärks genom tillkomsten av Östra ringvägen.

Bifogar också en riksintressekarta som bör finnas under rubriken riksintresse hamn.

KOMMENTAR

Karta gällande befintligt riksintresse ersätts.

RÄDDNINGSTJÄNSTEN

Räddningstjänsten pekar på vikten att utforma vägen så att den blir lämplig för farligt gods. Diken bör utföras helt täta längs hela vägsträckningen för att förhindra infiltration. Också andra anordning bör anläggas, inte bara inom vattenskyddsområde, för att underlätta för räddningstjänsten i händelse av utsläpp.

Planen omfattar inte hela riskområdet 30 meter från vägkant varför skyddsområdet ej är säkerställt. Efterlyser hur byggnadstekniska krav säkerställs angående brandklassning utanför skyddsområdet. Oavsett byggnadstekniska åtgärder är det olämpligt att bygga inom skyddsområdet.

Räddningstjänsten delar inte slutsatsen i MKB angående minskad risk när farligt gods flyttas till Östra ringvägen. Trafik med farligt gods på väg 9 är idag begränsad och avståndet till bebyggelse är större vid Travemündeallén.

Vägen behöver utformas så att eventuella utsläpp inte kan rinna för nära bebyggelse.

Räddningstjänsten anser att risk för brand i lastbil orsakad av tekniskt fel är många gånger högre än för brand orsakad av trafikolycka. Detta bör rättas till i detaljplanens riskavsnitt. Detaljplanen hänvisar till fel version av WSP riskbedömning av detaljplan, det finns en senare.

Insatstiden för räddningstjänsten till de östra delarna av Trelleborg blir kortare med en östlig ringväg.

KOMMENTAR

Det framgår i planförslaget att vägen skall vara led för farligt gods och skall utformas för att klara detta, läckage är här medräknat. Planbeskrivningen förtydligas med att täta diken planeras inom vattenskyddsområdet.

Genomförda riskutredningar förtydligas i planhandlingarna. För närvarande finns det bostäder inom zonen men ägarna till dessa fastigheter har erbjudits inlösen av kommunen. I övrigt finns inga ytor som är planlagda för bostäder inom 30 meter. I planhandlingarna förtydligas att vid bygglovsgivning inom zonen skall beaktas riskutredningarnas innehåll. I övrigt hanteras tekniska krav angående brandklassning och övriga tekniska frågor i bygglovshanteringen.

Bedömningen att riskerna minskar när farligt god flyttas till ringvägen baseras på att betydligt färre människor finns i ringvägens närhet jämfört med farligt gods genom staden.

Planbeskrivningen revideras under detaljplanens riskavsnitt. I riskbedömningen från WSP (2019-05-10) anger man att de brandscenarier som kan leda till påverkan på lasten bedöms i huvudsak kunna uppkomma om transporten är involverad i olycka som föranleder brand eller till följd av fordonsfel som leder till brand, till exempel överhettade bromsar eller tekniskt fel.

LEDNINGSRÄTTSHAVARE

E:ON

Inom planområdet finns en fördelningsstation och fyra 130 kV luftledningar. Förberedande arbete har utförts angående projektering och tillstånd inför flytt/ändring av ledningar för att vägen skall kunna byggas. Tillstånd för en av ledningarna kan komma att ta lång tid.

KOMMENTAR

Kommunen ser fram emot fortsatt gott samarbete avseende de åtgärder som behövs för att flytta/ändra ledningsdragningar så att vägen kan byggas.

WEUM GAS AB

Weum Gas har distributionsledningar för natur- och biogas inom planområdet och som berörs av vägen. De berörda ledningarna ligger längs med Lundavägen, väg 108 och vid Anderslövsvägen. Det bör framgå av genomförandebeskrivningen att exploatören svarar för kostnader vid eventuella behov av flytt eller ändringar av ledningar. Tidiga samråd vid projektering som kan medför ändringar eller flytt av ledningar är viktiga.

KOMMENTAR

Ledning som tillhör Weum Gas ligger inom planområdet, planlagt som allmän plats. Ledningen förväntas inte flyttas i samband med genomförandet av detaljplanen.

TELIA SONERA ACCESS AB

Företaget har ledningar inom området som kan komma att beröras. Kostnader i samband med eventuella förändringar av ledningarna skall bekostas av exploatören.

KOMMENTAR

Trelleborgs kommun avser att inleda en dialog inför byggnation med ledningsägaren avseende eventuella åtgärder och kostnader förenade med detta.

FÖRENINGAR

GYLLEFRED KOLONIOMRÅDE

Föreningen uppger att ca 20 familjer bor permanent i koloniområdet. Avståndet till Östra ringvägen blir ca 40 meter varför man önskar en bullervall uppförd.

KOMMENTAR

Det föreslagna naturområdet i höjd med koloniområdet kommer att utformas så att det kan hantera både dagvatten och utgöra bullerskydd för koloniområdet.

SNÖVITS SAMFÄLLIGHETSFÖRENING

Ringvägen ger 6 km längre körning och därmed utökade utsläpp om 5000 ton/år. Hamnens prognoser är överdrivna och vad innebär den nya förbindelsen över Fehmarn bält. En stor del av trafiken kommer att ta väg 108 istället för E6. Kostnaden blir hög och finansieringen är inte löst. Man ställer sig dock positiv till en ringväg som går innanför järnvägen.

KOMMENTAR

Planförslaget grundar sig på fullmäktigebeslutet från 2016 om att verka för en ringväg och en östlig hamninfart. Bakgrunden för beslutet är att kunna bygga den nya stadsdelen Sjöstaden samt att ge hamnen bättre utvecklingsmöjligheter.

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

Med rätt utformning av anslutningen mellan ringvägen och väg 108 kan trafiken styras så att E6 blir det naturliga valet. Förslaget bygger på att kommunen bekostar vägen. Hur finansieringen skall genomföras är en senare fråga som inte regleras i detaljplanen.

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

GYLLE NYTORPS SAMFÄLLIGHETSFÖRENING

Man undrar vad som händer med Gyllekroksvägen samt framför att man vill ha en gc-tunnel vid platsen för den idag befintliga övergången vid Villa Nytorp.

KOMMENTAR

Kommunen föreslår en omledning av Gyllekroksvägen i det avsnitt där vägen möter den Östra ringvägen och underfarten vid Kontinentalbanan. Förslag till ny vägsträckning kommer att illustreras i planhandlingarna. Det är inte aktuellt att ersätta befintlig järnvägsövergång. Det är inte heller aktuellt att iordningställa en planskild korsning i mötet med Östra ringvägen. Andelen nyttjare står inte i proportion till de kostnader det medför.

POLITISKA PARTIER

SOCIALDEMOKRATERNA

Saknar ett stationsläge på Öster i beskrivningen. Anser att det bör finnas fler säkra gång-och cykelvägsförbindelser mellan vägens båda sidor. Anser det vara en brist att planförslaget inte omfattar trafikplan och cykelstrategi. Flera fastigheter på Öster hade kunnat sparas med en annan vägdragning i denna delen vilket också skulle göra projektet billigare.

KOMMENTAR

Det finns inga beslut om ett nytt stationsläge på Öster vilket inte hindrar att det kan tillkomma senare. Järnvägen omfattas ej heller av planförslaget. Redovisade gång- och cykelförbindelser bedöms vara tillräckliga. Trafikplan och cykelstrategi behandlar trafik på en mera övergripande nivå och för ett område mycket större än planområdet. Alternativa vägdragningar finns redovisade i MKB 'n.

MILJÖPARTIET

Planförslaget bygger på ett felaktigt beslut att flytta hamnen öster ut, men där man utgick från fortsatt västlig infart. En ny väg från Maglarpstrondellen till Östra infarten blir 11 km. Västra ringvägen måste byggas om vilket tar jordbruksjord i anspråk.

Fyrstegsprincipen skall tillämpas och samverkan skall ske med Trafikverket. MKB jämför bara med nollalternativet, inte med en förbättrad västlig infart. Planförslaget har inte "betydande miljöpåverkan" men längre körvägar ger större utsläpp. En klimatkalkyl behöver upprättas. Nollalternativet har enligt tabell i materialet mindre påverkan än ringvägen.

Upplysningen om att kommunen kommer att få kostnader i samband med vägen saknas. Det finns inga politiska beslut om finansiering varför texten bör tas bort.

Miljöpartiet verkar för mer trafik på järnväg. Trafikverket har framfört att det ännu ej är klarlagt om dubbelspåret skall placeras på västra eller östra sidan om järnvägen. Det kan betyda att vägen behöver flyttas till ett östligare läge.

Utformningen av stora trafikanläggningar vid infarten till hamnen påverkar närboendes boendemiljö. Bostäder kommer att utsättas för buller från vägen. Vägbuller påverkar boende på annat sätt än järnvägsbuller vilket bör framgå av planen. Miljön för boende på Rättspsyk påverkas negativt. Plankartan är olyckligt delad så att detta inte helt klart framgår.

2+1 väg har begränsad framkomlighet för räddningsfordon. Höga hastigheter innebär både ökad olycksrisk och ökad miljöpåverkan.

Planarbetet bör avstannas på grund av många negativa konsekvenser och avvakta resultatet av en folkomröstning.

KOMMENTAR

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

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

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

Förslaget bygger på att vägen blir en kommunal väg och att kommunen bekostar vägen. Hur finansieringen skall genomföras är en senare fråga som inte regleras i detaljplanen.

En nygjord utredning visar att ytterligare ett spår kan byggas på järnvägens västra sida.

Vägen kan så som förslaget är utformat utföras så att krav för räddningsfordon kan tillfredsställas. Folkomröstning är inte en fråga för detaljplanen.

SÖDERSLÄTTSPARTIET

Anser planförslaget bristfälligt och att det bör arbetas om. Planförslaget skall redovisa måluppfyllelse, konsekvensanalys samt kompensationsåtgärder. Förslaget innebär miljöpåverkan i form av buller och emissioner, nya barriärer samt hälsorisker. Förslaget skall jämföras med alternativa lösningar. 4 500 namnunderskrifter har samlats in som kräver en folkomröstning.

Ringvägen i förslagen utformning och kombinerad med östlig hamninfart är förkastligt ur miljösynpunkt. Ringvägen bör vara endast för lätta fordon. Truckcentret kan omarbetas till bostadsområde eller rekreationsområde.

Länsstyrelsen ställer krav på att riskhantering skall hanteras i detaljplanen inom 150 meter från farligt godshantering vilket nämns men ej beaktas i planförslaget.

KOMMENTAR

Föreliggande planförslag utgår från fullmäktigebeslutet 2016 att verka för en ringväg och en östlig hamninfart. Alternativ har utretts i tidigare skeden och finns redovisade i miljökonsekvensbeskrivningen samt i översiktsplanen för Trelleborgs stad (2014) samt förslag till ny fördjupning av översiktsplanen FÖP-staden som just varit på samråd.

Detaljplanen bedöms medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap 11 Miljöbalken varför en strategisk miljöbedömning har genomförts enligt 6 kap 3 § miljöbalken. Inom ramen för en strategisk miljöbedömning skall en MKB upprättas vilket har genomförts. Sammantaget bedöms planförslaget medföra positiva miljökonsekvenser för aspekterna hälsa och säkerhet samt riksintresse för kommunikationer och hamn. Negativa aspekter kan uppstå för kulturmiljö, naturmiljö, markanvändning och grundvatten. Åtgärder har föreslagits för att minimera miljöverkan för dessa aspekter och sammantaget bedöms alla riktvärden kunna innehållas. Riskbedömning har genomförts i detaljplanen inom 150 m från farligt godshantering

Folkomröstning är inte en fråga för detaljplanen.

PRIVATPERSONER

SYFTET MED RINGVÄGEN

Flertalet motsätter sig ringvägen och många vill bland annat ha kvar en västlig tillfart till hamnen. Andra förordar en ringväg innanför järnvägen, andra en tunnel från väster. De som motsätter sig Östra ringvägen anger miljöskäl så som påverkan på natur- och kulturmiljöer och en längre körväg till hamnen medför fler utsläpp, högre risker och buller. Några efterlyser en redovisning av hela ringvägen inklusive Västra ringvägen samt framför oro för stor belastning på väg 108. Synpunkter finns också på att kommande förbindelse över Fehmarn bält borde redovisas.

KOMMENTAR

Planförslaget grundar sig på fullmäktiges beslut från 2016 om att omvandla Trelleborg från Hamnstad till Kuststad och verka för en ringväg och en östlig tillfart till hamnen. Detta möjliggör utbyggnaden av Sjöstaden i de områden hamnen lämnar samt ger hamnen bättre utvecklingsmöjligheter. En inre ringväg kan inte anslutas till hamnen och är därför inte aktuell. En tunnel är bland annat inte aktuell av kostnadsskäl. Östra ringvägen och en östlig hamntillfart medför att en stor del av miljöbelastningen i centrala staden minskar och att säkerheten ökar. En östlig ringväg och en östlig tillfart till hamnen ger en bättre intern logistik i hamnen, möjlighet att anordna bra uppställningsplatser och ytor för annan hamnservice samt en god förbindelse till det logistikcentrum Trelleborgs kommun utvecklar på Östra Industriområdet.

Det finns redan framtagna utredningar av hela ringvägen och östlig tillfart till hamnen samt anslutningen till väg 108. En sammanställning av utredningarna kompletteras i planbeskrivningen.

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

MILJÖPÅVERKAN

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

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

KOMMENTAR

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

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

Högvärdig jordbruksmark kommer att tas i anspråk. Fördelarna med Östra ringvägen och den Östra hamninfarten bedöms dock vida överstiga nackdelarna med att mista jordbruksmark. Vägen har placerats så nära Trelleborgsbanan som möjligt för att minimera intrånget. Landskapsbilden kommer att påverkas och kultur- och boendemiljöer kommer att förändras. Stor vikt har dock lagts vid att utforma vägen så att den harmonierar med landskapet. Vid Mellanköpinge kommer stor vikt läggas vid trädplanteringar, träalléer och utvecklande av natuptytor. Planförslaget förtydligas med illustrationer och planbestämmelser bland annat höjder, som skall säkerställa detta.

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

Bullerberäkningar har utförts enligt Naturvårdsverkets beräkningsmodeller för vägtrafik vilket finns redovisat i planförslaget. Vid tillämpningen av riktvärdena skall hänsyn tas till vad som är möjligt och ekonomiskt rimligt. Där utomhusvärdena inte kan innehållas skall inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids. Planhandlingarna kommer att kompletteras med bullerutbredningskartor före och efter föreslagna åtgärder. Bullerskärmar och bullervallars precisa utformning avgörs i projekteringsskedet.

I arbetet med planen har vikt lagts vid att, i den mån det är möjligt, minimera påverkan från ljuskällor. Det gäller både ljus från bilar och från belysningsmaster.

Det ligger ett stort antal utredningar till grund för planförslaget. Dessa utredningar är utförda med vedertagen praxis och av konsulter med lång erfarenhet varför redovisade värden med största sannolikhet är så nära sanningen man kan komma. Resultaten ställs mot lagkrav, miljökvalitetsnormer samt myndigheters olika direktiv och mål liksom utarbetade tekniska standarder.

TRELLEBORGS HAMN

Ett mindre antal yttranden handlar om att hamnen aldrig borde fått tillstånd till att flytta öster ut och att tillståndet bygger på en västlig tillfart. Någon ifrågasätter hamnens framtida godsmängder.

KOMMENTAR

Hamnen har 2010 lämnats miljötillstånd att flytta öster ut. Detta bygger på en västlig tillfart men i ansökan flaggar hamnen för att det i ett senare skede kommer att behövas en östlig tillfart.

Hamnens främsta skäl för att flytta österut är att kunna möta den framtida krav från marknaden samt att kunna optimera hamnens interna logistik.

Kalkylen för framtiden gällande antal enheter som kommer passera genom Trelleborgs hamn är framtagen av Trelleborgs hamn tillsammans med Trafikverket.

KOSTNADER

Flera anser att kostnader och ekonomin kring projektet behöver redovisas bättre och vissa ställer kostnaderna mot andra samhällsintressen.

Flera fastighetsägare har framfört önskemål om inlösen eller annan ekonomisk kompensation.

KOMMENTAR

Vägen byggs som en kommunal väg och kommunen har förklarat sig beredd att finansiera vägen. Kostnadskalkylerna har uppdaterats löpande under arbetets gång. Olika alternativ har prövats och kostnader har varit en av flera styrande parametrar. En mera precis kostnad kan först läggas fast när anläggningen är projekterad. Planhandlingarna förtydligas angående kostnader så långt det är möjligt. Det kan finnas möjlighet att erhålla EU-medel för genomförandet.

Kommunen har tagit fram en markzon där bostadsfastigheter innanför zonen har erbjudits inlösen redan under arbetet med framtagandet av detaljplanen. Syftet med detta erbjudande är att kommunen i ett tidigt skede skulle kunna köpa de bostadsfastigheter som behöver tas i anspråk för vägens utbyggnad. Flera fastigheter utanför den framtagna markzonen, är också påverkade av den nya vägen, dock inte genom markintrång utan i form av t.ex. buller. I den mån fastigheter utanför denna zon kommer att uppleva störningar i form av t.ex. buller eller annan miljöpåverkan när vägen är byggd hanteras dessa enligt Miljöbalken. Ersättning för sådana störningar kan först prövas när störningen har uppstått.

LÄNSSTYRELSENS SAMT TRAFIKVERKETS TIDIGARE UTLÅTANDEN

Några åberopar Länsstyrelsens och Trafikverkets tidigare yttranden över gällande fördjupning av översiktsplanen samt planprogrammet för här aktuellt planförslag och anser att planförslaget måste arbetas om i samverkan med Länsstyrelsen och Trafikverket. Ett par yttranden anger att förslaget måste omarbetas enligt Länsstyrelsens och Trafikverkets yttrande över här aktuellt planförslag avseende 30 meter fri zon på båda sidor om järnvägen för att ge plats till ytterligare ett spår.

KOMMENTAR

Synpunkterna i ovan nämnda yttranden är tidigare bemötta i denna samrådsredogörelse. Angående 30 meter fri zon på båda sidor järnvägen se denna samrådsredogörelse kommentar under Trafikverkets yttrande.

ÖVRIGA SYNPUNKTER

Nyttjare/Arrendator/Boende i Gyllefreds koloniområde önskar ett bullerskydd.

Av planbeskrivningen framgår att planförslaget inte berör fisk- och musselvatten. Någon menar att detta är fel och hänvisar till att detta finns i Dalköpingeån.

Några är oroad för olägenheter under byggtiden.

KOMMENTAR

Naturområdet i höjd med koloniområdet kommer att utformas så att det både kan hantera dagvatten samtidigt utgör bullerskydd för koloniområdet.

Dalköpingeån omfattas inte av planförslaget.

Hur förhållandena ordnas under byggtiden regleras inte i detaljplanen. Detta kommer att hanteras enligt gällande regelverk när vägen skall byggas.

ÄNDRINGAR I PLANFÖRSLAGET

Följande ändringar har gjorts i planförslaget:

PLANKARTA

- Höjdangivelser på bullerdämpande åtgärder
- Förtydligande av planbestämmelser enligt Lantmäteriets synpunkter
- Möjliggörande av bullerskydd i naturområdet i höjd med koloniområdet

PLANBESKRIVNING

- Sektioner
- Illustrationer
- Bullerkartor
- Förtydligande av syftet
- Förtydligande beskrivning avseende riksintresse högexploaterad kust
- Ny utredning gällande dubbelspår på järnväg vilken sammanfattas i planbeskrivningen
- Förtydligande beskrivning avseende översvämning
- Förtydligande beskrivning avseende geoteknik
- Förtydligande beskrivning avseende miljökvalitetsnormer för vatten
- Förtydligande beskrivning avseende markföroreningar
- Förtydligande beskrivning avseende vattenskyddsområde
- Förtydligande beskrivning avseende 108:an
- Förtydligande beskrivning avseende jordbruksmark
- Förtydligande beskrivning avseende masshantering
- Förtydligande beskrivning avseende biotopskydd
- Förtydligande beskrivning avseende artskydd
- Förtydligande beskrivning avseende vattenverksamhet
- Förtydligande beskrivning avseende fornlämningar
- Förtydligande beskrivning avseende kraftledning
- Förtydligande beskrivning avseende fastighetskonsekvenser
- Förtydligande beskrivning avseende riskbedömning

