

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
GRANSKNINGSHANDLING 2020-11-26

PLANFÖRFARANDE

Utökat förfarande

PLANARKITEKT

Emily Golrang

Anders Bramme

Lina Jönsson

PLANHANDLINGAR

Denna planbeskrivning

Plankarta

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

MKB-miljökonsekvensbeskrivning

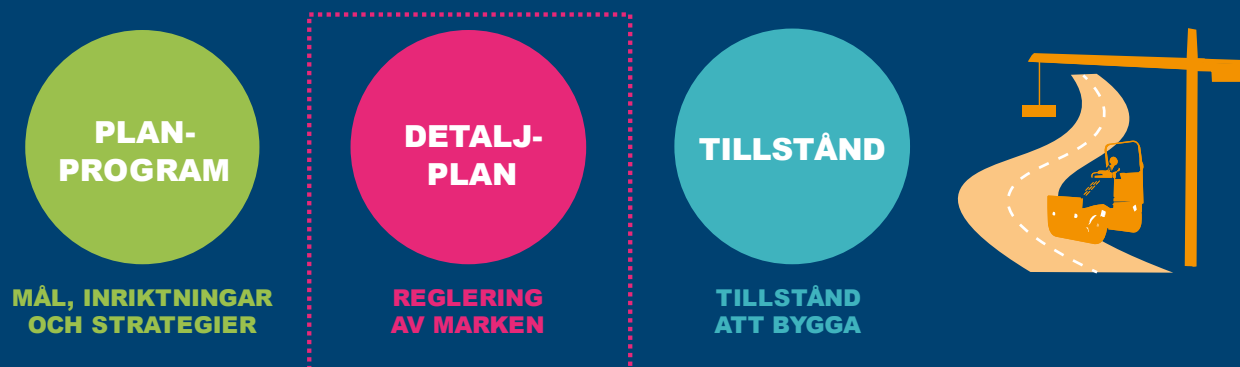
Samrådsredogörelse

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 hamninfarten.

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	7
ORGANISATION	7
MEDVERKANDE	7
KUSTSTAD 2025	9
FÖRUTSÄTTNINGAR	11
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE	11
PROGRAM OCH UTREDNINGAR	13
MARKÄGOFÖRHÅLLANDE OCH NUVARANDE MARKANVÄNDNING	15
LANDSKAP OCH KULTURMILJÖN	16
NATUR	17
ARKEOLOGI	18
JORDBRUKSMARK	19
RIKSINTRESSEN	20
TRAFIK	23
TEKNISK FÖRSÖRJNING	25
PLANFÖRSLAG	27
PLANENS SYFTE	27
ÖVERGRIPANDE KARAKTÄR OCH DISPOSITION	30
MARKANVÄNDNING OCH GESTALTNING	30
HÖJDSÄTTNING	30
TRAFIK	32
NATUR OCH REKREATION	38
STÖRNINGSSKYDD	40
TEKNISK FÖRSÖRJNING	42
RISK OCH SÄKERHET	44
GENOMFÖRANDE	45
ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER	45
EKONOMISKA ÅTGÄRDER	46
FASTIGHETSRÄTTSLIGA ÅTGÄRDER	47
KONSEKVENSER	54
MILJÖKONSEKVENSER	54
HÄLSA OCH SÄKERHET	67
SOCIALA KONSEKVENSER	70

INLEDNING

SAMMANFATTNING

SYFTET MED DETALJPLANEN

Syftet med detaljplanen för Östra ringvägen är att möjliggöra för en ny väg mellan länsväg 108 och riksväg 9 och därmed tillsammans med den Västra ringvägen/Hedvägen möjliggöra för en komplett ringväg runt Trelleborg. Syftet är även att fördela in- och utfartstrafiken till tätorten Trelleborg på ett bättre sätt, och i samband med det utföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder i stadens centrala delar

På sikt, och tillsammans med en laga kraftvunnen detaljplan för Östra hamninfarten öppnas en möjlighet för in- och utfart till Trelleborgs hamn från öster.

PLANDATA

Planområdet är beläget norr, nordost och öster om Trelleborgs stad. Området avgränsas i nordväst strax öster om cirkulationsplatsen där Västra ringvägen möter länsväg 108. I sydost avslutas detaljplanen i mötet med riksväg 9. I huvudsak följer den Östra ringvägen kontinentalbanan, på dess östra sida. Östra ringvägen är cirka 5 km lång och planområdet utgörs således av en ca 5 km lång remsa med planlagda sidoområden. Planområdet omfattar totalt ca 32 ha varav ca 26 ha utgörs av åkermark.

INNEHÅLL

Planen möjliggör för en ny kommunal väg med tillhörande sidoområden. Dessa planläggs i huvudsak för anslutande vägar, natur samt dagvattenhantering. Trelleborgs kommun avser att utveckla staden i nya kust- och kollektivtrafknära lägen. Med en ringväg kan genomfartstrafiken och på sikt godstrafiken ledas runt staden bland annat till en ny hamninfart samt ett nytt logistikcentrum i öster. När Östra ringvägen förverkligas, och i synnerhet när den Östra hamninfarten genomförs innebär detta att det återlämnade hamnområdet som helhet kan ersättas av centrum- och kollektivtrafknära bostäder med tillhörande verksamheter, dessutom i ett attraktivt havsnära läge.

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. Parallellt med planarbetet pågår en miljödomsprocess.

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 vilket kan bidra till en ökad biologisk mångfald i det ensidiga jordbrukslandskapet. Av dessa motstående intressen bedöms vägen vara viktigare och därmed till störst långsiktig nytta än bevarandet av aktuell jordbruksmark.

Naturmiljö

Detaljplanen påverkar generellt skyddade biotoper i jordbrukslandskapet. Bortfallet av småvatten och träd i alléer som omfattas av det generella biotopskyddet ersätts med dagvattendammar som utformas för biologisk mångfald med fokus på grod- och kräldjur. För träd som tas ned återplanteras minst samma antal inom planområdet i form av ett antal landsvägsalléer.

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 då vissa åtgärder kommer utföras för att minimera effekterna. Värdeskapande åtgärder kommer även innebära att området tillförs vissa värden så som trädalléer, vattenmiljöer, naturmiljöer samt avskärmande modellerade vallar och skärningar.

Människors hälsa och säkerhet

Detaljplanen tillsammans med detaljplanen för Östra hamnfarten har bedömts ge positiva miljöeffekter på människors hälsa och säkerhet. Bedömningen har sin grund i att transporter med farligt gods samt genomfartstrafik flyttas ut från Trelleborgs stads centrala delar, dagens trafikbarriär minskar och tillgängligheten till havet ökar på sikt.

Bostadsintresset

Trots att ringvägen innebär påverkan på närliggande bostäder samt att vissa bostäder behöver tas bort bedöms den Östra ringvägen ha ett starkare intresse med det den tillför. Vägens tillblivelse, i den mån det leder till en östlig hamnfart möjliggör ett omfattande bostadsbyggande i de återlämnade hamnområdena.



Kartan illustrerar Östra ringvägen tillsammans med Västra ringvägen (befintlig sträckning)



Kartan illustrerar planområdet gällande detaljplanen för Östra ringvägen

HANDLINGAR

TILL DETALJPLANEN HÖR FÖLJANDE HANDLINGAR

- Plankarta med tillhörande planbestämmelser och illustrationer
- Planbeskrivning (denna handling)
- Samrådsredogörelse
- Planprogrammet *Östra ringvägen och Östra hamnfarten* (2018-05-29)
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

ORGANISATION

Detaljplanen 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.

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

Lina Jönsson, planförfattare, planarkitekt Samhällsbyggnadsförvaltningen

Natali Georgievski, mark- och exploatering, Kommunledningsförvaltningen

Ylber Zeqiri, projekteringsingenjör, Tekniska Serviceförvaltningen

Johan Pettersson, miljöinspektör, Samhällsbyggnadsförvaltningen

Lina Hägg, konsult, markförhandlare

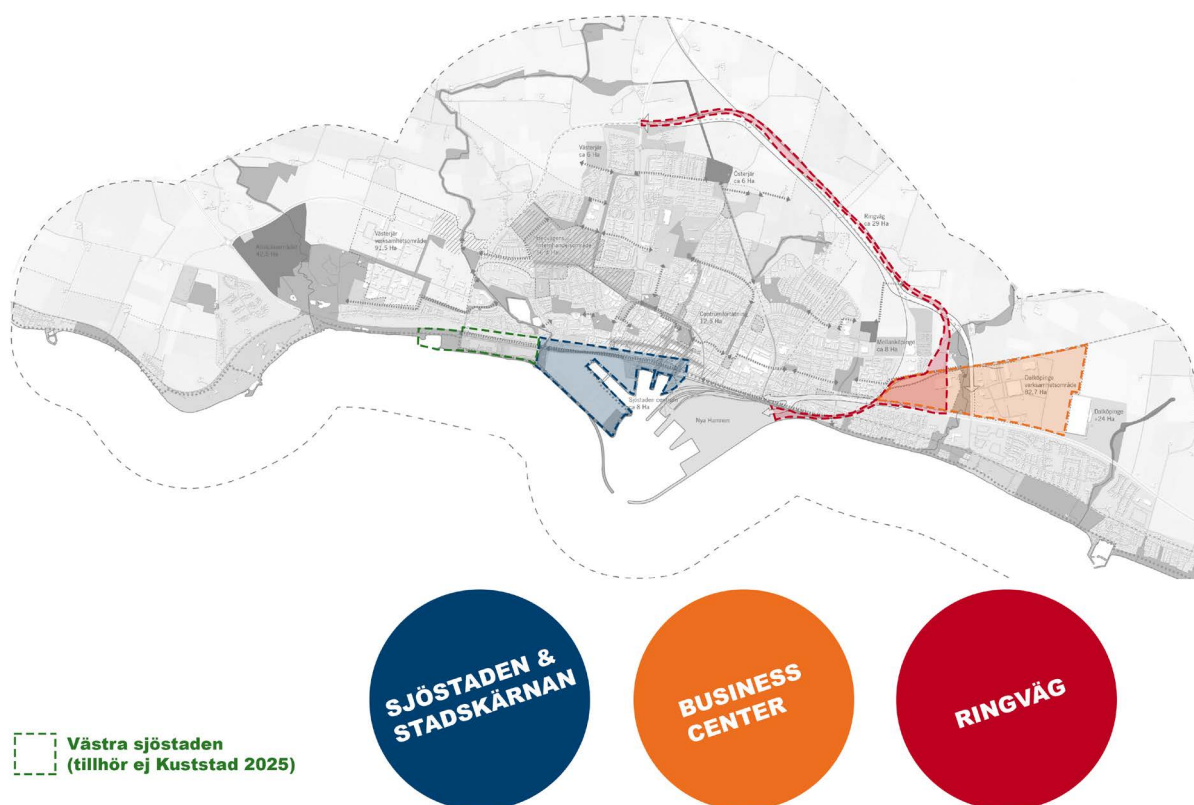


Figuren illustrerar Östra ringvägens sträckning

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 nyttja stadens stationsnära läge.

Trelleborgs kommun har beviljats medel från EU för planeringen av ringväg, hamnfart samt uppställningsytor och lastbilsparkering. 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 delprojektet Ringväg tas två detaljplaner fram. Planläggningen är uppdelad i en detaljplan för Östra ringvägen och en senare detaljplan för Östra hamnfarten. Detaljplanen som behandlas i denna handling berör enbart den Östra ringvägen men är samtidigt en viktig förutsättning för den kommande detaljplanen för den Östra hamnfarten inklusive uppställningsytor.



Planområdet för detaljplanen för Östra ringvägen illustreras i rött och planområdet för detaljplanen för Östra hamnfarten med uppställningsytor illustrerat i gult.

FÖRUTSÄTTNINGAR

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE

POLITISKA BESLUT

Med stor majoritet beslöt kommunfullmäktige i februari 2016 att Trelleborgs kommun ska arbeta för en ringväg som kan kopplas till en framtida 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. Samhällsbyggnadsförvaltningen har påbörjat detaljplanläggning i enlighet med kommunfullmäktiges beslut.

AVSIKTSFÖRKLARINGEN

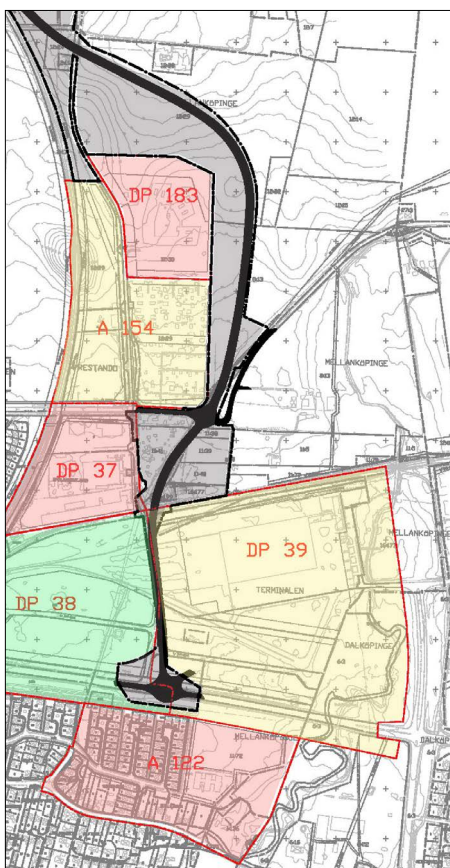
Enligt avsiktsförklaringen daterad 2020-04-02, mellan Trelleborgs kommun och Trafikverket är man överens om att kommunen bygger en östlig ringväg med kommunalt huvudmannaskap och att en östlig hamninfart kan byggas om och när det behövs. Den västra hamninfarten används på kort eller lång sikt. Kommunen har en fortlöpande dialog med Trafikverket.

ÖVERSIKTLIGA PLANER(FÖP)

En översiktsplan uttrycker kommunens långsiktiga och strategiska vilja för mark-, vatten- och bebyggelseutveckling samt hur befintlig bebyggelse och miljö 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. Arbetet har därför påbörjats med en ny FÖP parallellt med detaljplanearbetet. 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. För närvarande, med tanke på dialogen med Trafikverket pausas arbetet med den nya FÖP:en och denna detaljplan baseras på FÖP Trelleborgs stad 2025. I denna detaljplan redogörs för Trelleborgs motiv och behov av ringvägen och på sikt en ny hamninfart från öster.



Figuren visar detaljplanerna som ligger i anslutning eller i närheten av planområdet (markerat med grå färg).



Figuren visar detaljplan för brandstationen som ligger i anslutning eller i närheten av planområdet (markerat med grå färg).

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 Rättspsykiatrisk kliniken

Detaljplanen berörs inte men ställer krav på ljudmiljön utomhus samt säkerhetsavstånd. Dessa ljudkrav klarar aktuellt planförslag.

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 järnväg. I norra delen är Engelbreksgatan planlagd som gata. Detaljplanen för Östra ringvägen kommer delvis släcka ut industriändamålet i berörd ytas sydöstra hörn, i höjd med föreslagen cykelbro över ringvägen. 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 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. Dp 38, och dess kvarvarande genomförbarhet påverkas inte av en genomförd detaljplan för Östra ringvägen då både anslutningar och användning är säkerställd.

Dp 39 Kv Terminalen mfl

Detaljplanen reglerar markanvändningen till i huvudsak industriändamål. I öster säkerställer planen ytor för naturändamål. Liksom Dp 38 kommer delar av denna detaljplan ersättas med den nya den nya detaljplanen, det gäller framförallt det tidigare industriändamålet. I väster övergår tidigare industrimark till yta för väg. Dp 39, och dess kvarvarande genomförbarhet påverkas inte av en genomförd detaljplan för Östra ringvägen då både anslutningar och användning är säkerställd.

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 kvarstår i övriga delar oförändrad.

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

TRAFIK

- Förstudie ringvägar runt centralorten Trelleborg, Trelleborgs kommun 2012-12-21
- Förstudie Truck- och logistikcenter Trelleborg, Vectura 2013-09-10
- Infarter till Trelleborgs hamn, Vectura 2013-11-29
- Flödesanalys Trelleborgs hamn, Vectura 2013-12-11
- Västlig infart till Trelleborgs hamn, Sweco 2015-11-12
- Infartsutredning till nytt område för Trelleborgs hamn, WSP 2016-01-12
- 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
- Trafikanalys- Överflyttning till väg 108 med anledning av hamnens flytt, WSP 2018-06-22
- Studie om genomfartstrafik i Trelleborg, Ramböll 2018-09-14
- Konsekvensanalys Östervångsvägens förlängning, Sweco 2018-09-18
- Trafikanalys Östra Ringvägen Trelleborg, Ramböll 2018-10-19
- Konsekvensanalys Östlig ringväg Trelleborg - Kontinentalbanan, Sweco 2018-11-16
- Konsekvensanalys Östlig ringväg Trelleborg - Gyllevägen, Sweco 2018-11-16
- Konsekvensanalys Östlig ringväg Trelleborg – Länsväg 108, Sweco 2018-11-14
- Trafikanalys och konsekvensbeskrivning av tre trafikalternativ, Ramböll 2019-03-05
- Konsekvensanalys Östlig ringväg Trelleborg – Engelbrektskatan, Sweco 2019-03-18
- Tillgänglighet till Skånes hamnar, 2019-04-09, Moe Tetraplan
- Trelleborgs stads- och hamnutveckling, gemensam utredning Trelleborgs kommun och Trafikverket, Spacescape 2019-04-10
- Konsekvensanalys trafikplats Maglarp - väg 108, Ramböll 2019-04-25
- Utredning av alternativa körvägar till Trelleborgs hamn, Trivector 2019-05-07
- Kontinentalbanan - utrymme för dubbelspår, Norconsult 2020-10-08
- Trafikanalys Ringvägen och Hamngatan, Ramböll 2020-10-23

MILJÖKVALITETSNORMER

- PM buller, Sweco 2019-08-30
- Luftutredning för Östra ringvägen och Östra hamninfarten – samrådsversionen, Sweco 2019-06-27
- Riskbedömning detaljplan Östra ringvägen och Östra hamninfarten, WSP 2019-03-29

- Riskbedömning detaljplan Östra ringvägen och Östra hamnfarten, inklusive uppställningsyta, WSP 2019-05-10
- Dagvattenutredning Östra ringvägen och Östra hamnfarten, Ramböll 2020-10-20
- Bullerutredning för Östra ringvägen samt Östra hamnfarten, arbetsmaterial, Sweco 2020-11-11

MARK OCH GEOTEKNIK

- Teknisk PM Geoteknik Ringvägen. Ramböll 2019-07-10
- Geotekniska undersökningar- Truckcenter, Trelleborg, Ramböll 2019-09-15
- PM Markmiljö, Geotekniska och Miljötekniska undersökningar Ringvägen, Ramböll 2019-04-10

ÖVRIGT

- Arkeologisk utredning – Östra ringvägen, norra delen, Länsstyrelsen 2018-06-18
- Riksintresseprecisering Trelleborgs hamn, Trafikverket 2013-10-11
- Inventering och bedömning av naturvärde, Enetjärn 2017-10-17
- Utlåtande av Carl Johan Engström, Kvalitetsgranskning 2016-01-06
- Samhällsekonomisk utredning- Ringvägen Trelleborg, Ramböll 2019-11-08

Översiktsplaner, strategier och övriga program

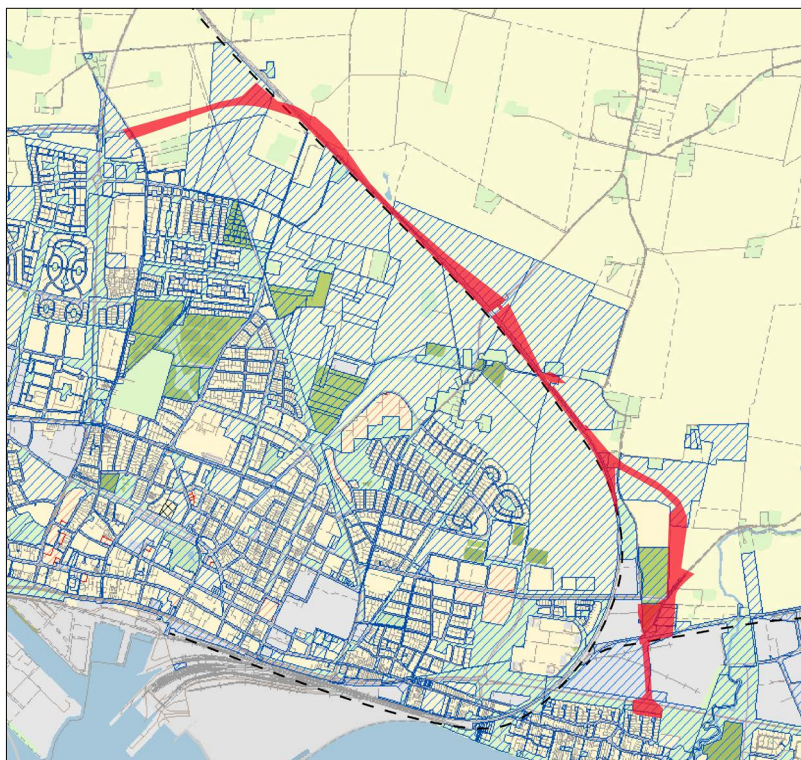
- Fördjupning av översiktsplanen för Trelleborgs stad 2025
- Översiktsplan orter och landsbygd 2028
- Trafikstrategi för Trelleborgs kommun, remisshandling
- Trafikplan för Trelleborgs kommun, remisshandling
- Regelverk för hållbar dagvattenhantering, Trelleborgs kommun
- Klimatanpassningsplan för Trelleborgs kommun 2018
- Bostadsförsörjningsprogram - För Trelleborgs kommun 2018
- Cykelstrategi Trelleborgs kommun 2016-2020
- Cykelplan för Trelleborgs kommun 2016-2020
- Kollektivtrafikanalys 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, till viss del även för bostadsändamål. I södra delen går planområdet genom ett industriområde och passerar även under ett industrispår.

I norra delen av planområdet ägs jordbruksfastigheterna i huvudsak 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.

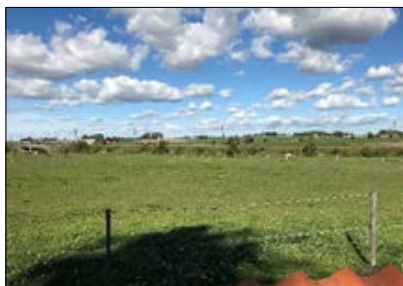
Vid Mellanköpinge berörs ett antal privatägda bostadsfastigheter. Söder om Mellanköpinge äger både kommunen och privata fastighetsägare jordbruksmark som berörs. Söder om Engelbrektsgatan berörs dels privatägd industrimark och dels två fastigheter som ägs av Trelleborgs kommun men som är utarrenderade 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 rött



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 Norra 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 under årens lopp. 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 vägstrukturen 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 på så sätt 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 i de södra delarna 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. Så som Östra verksamhetsområdets 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 upphöjda 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 exploateringar 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 härदार. 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. Till de medeltida avtrycken hör även en del av vägstråken.

NATUR

Stora delar av planområdet omges av odlingslandskap med inslag av trädalléer och småvatten. Den södra delen av planområdet ligger inom planlagd industrimark där buskmarker har växt upp. Här har den rödlistade arten sexfläckig bastardsvärmare påträffats under inventeringen. Därtill finns det tidigare rapporter om grågult kapuschongfly (VU, sårbar) och mindre blåvinge (NT, nära hotad) i anslutning till området.

Många små biotoper har försvunnit i takt med att jordbruket blivit mer storskaligt. För att bevara dessa naturmiljöer har dessa fått ett generellt skydd. Biotoper som omfattas av det generella biotopskyddet enligt 7 kapitlet 11 paragraf Miljöbalken är; källor med omgivande våtmark, odlingsrösen, småvatten och våtmarker, stenmurar och åkerholmar, om dessa förekommer i jordbruksmark, samt alléer och pilvallar. Det finns sju generella biotoper som berörs av planförslaget.

I samband med upprättande av planprogrammet Östra ringvägen och Östra hamninfarten (2018-05-29) genomfördes en naturvärdesinventering (Eneby 2017-10-17). Ätlig groda observerades i småvattnet, långemosse, något öster om korsningen med Kontinentalbanan. Ätlig groda finns i Artskyddsförordningens bilaga 2, nationellt fridlysta arter. Träd i kastanjeallén som omfattas av det generella biotopskyddet kan utgöra boplats för närliggande populationer av fladdermöss kring Dalköpingeån. Alla fladdermusarter i Sverige är fridlysta.

Markägaren till ett nygrävt småvatten intill pilevallen har inkommit med uppgifter att större vattensalamander observerats vid dammen. Större vattensalamander är skyddad enligt Artskyddsförordningen.



Långemosse, småvatten i Trelleborgs kommun



Pilevall på Klörupsvägen i Trelleborgs kommun

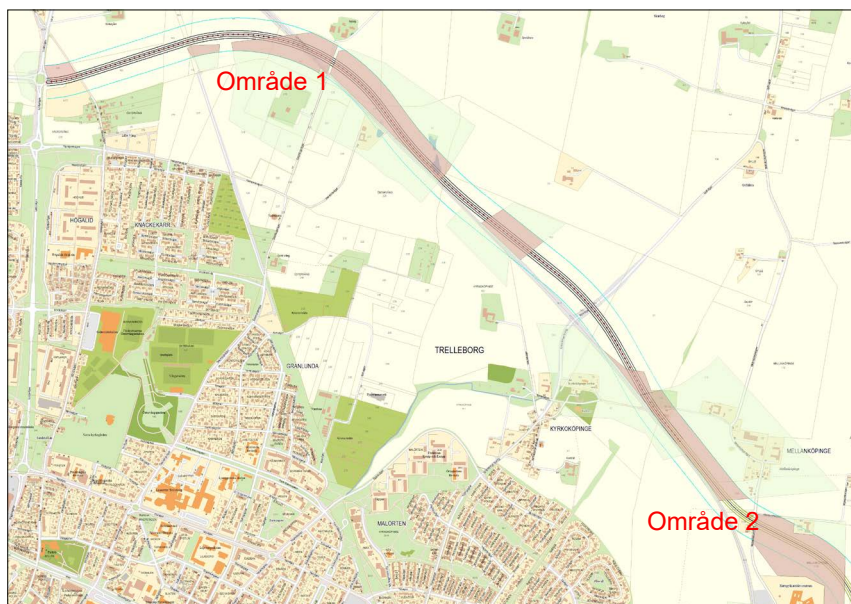
ARKEOLOGI

Det finns inga registrerade fornlämningar inom planområdet men väl två angränsande synliga fornlämningar. Dessa är Karlingedösarna intill Dalköpingeån samt "Jättegraven" strax intill. Även om dessa inte är utmärkande i landskapet så berättar de om människors tidigare närvaro. Tillsammans ingår dessa i ett, av Länsstyrelsen nyligen definierat fornlämningsområde.

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 exploateringar men framförallt 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 - och i anslutning till planområdet. Förutom stolphål, härdar med mera, har en mängd flintaavslag upptäckts i jorden. För en del av sträckan återstår arkeologiska utredningar. Detta gäller Gylle 81:1, 82:2 (område 1) samt Mellanköpinge 12:29 (område 2). Dessa bedöms av länsstyrelsen som mer intressanta och utgrävningar planeras först då detaljplanearbetet avancerat ytterligare. Länsstyrelsen menar att undersöka ytor, är också att delvis förstöra fornlämningar varför man vill avvakta så länge som möjligt med schakt- och markundersökningar.

För övrigt menar Länsstyrelsen att tidigare undersökta ytor inte längre utgör ett hinder, utifrån ett arkeologiskt perspektiv, att exploatera ytorna.



Utredningsområden för den arkeologiska utredningen gällande ringvägens norra del

JORDBRUKSMARK

All jordbruksmark inom aktuellt område klassificeras som den mest bördiga 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 järnväg
- högexploaterad kust
- riksintresse kulturmiljövård

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 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 järnväg illustreras med orange färg . Den röda linjen är vägens planerade sträckning på östra sidan om Kontinentalbanan.

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 unika eller särpräglade 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. Specifikt för riksintresse högexploaterad kust när det gäller Östra ringvägens dragning är att området delvis präglas av byarna Kyrkoköpinge samt Mellanköpinge samt den geografiska relationen dem emellan, deras belägenhet i ett öppet jordbrukslandskap. Landskapet är utifrån en kulturmiljöhistorisk kontext typiska för den sydsvenska kustzonen. De arkeologiska fynden förstärker bilden av ett landskap med lång platsspecifik boende- och bebyggelsekontinuitet.



Riksintresse Högexploaterad kust med Östra ringvägen samt Östra hamnfarten inritad

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. Denna detaljplan berör riksintresset i dess sydöstra del. Norr om Västervång.

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. Denna detaljplan berör riksintresset i dess sydvästra del söder om Mellanköpinge.



Riksintressen för kulturmiljö och vägens planerade sträckning

TRAFIK

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 samt Hedvägen och Hedvägens förlängning västerut utgör vägsystemet det huvudsakliga vägnätet inom staden samt angöringsstråken till- och från Trelleborg.

Rubricerad detaljplan hanterar endast den östra sidan av den framtida ringvägen. För att skapa god funktionalitet för hela ringvägen pågår det parallellt med planläggningen av den Östra ringvägen även ett arbete med att se över den västliga delen av ringvägen. Därför redovisas nedan processen för den västra delen samt hur en komplett ringväg och östlig hamninfart säkerställer en god framkomlighet till Trelleborgs hamn utifrån en framtida östlig hamninfart. Det närtida syftet med detaljplanen för den Östra ringvägen är dock att säkerställa god framkomlighet mellan stadens östra och västra delar samt att på så vis också avlasta de centrala gatorna.

En trafikutredning har under våren 2019 tagits fram som utrett alternativa körvägar till hamnen. I utredningen analyseras bland annat nollalternativet (dagens lösning) 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 på sikt den Östra hamninfarten 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 jämfört med dagens situation. För personbiltrafiken blir körtiden motsvarande den som är idag. Det skall dock framhållas att fördelen med ringvägar sällan är tidsvinst, utan det är snarare andra aspekter som bedöms som väger tyngre.

VÄSTRA DELEN AV RINGVÄGEN

Den västra delen av ringvägen kommer leda trafik mellan trafikplats Maglarp och länsväg 108 precis som idag. I dag utgörs denna förbindelse av Hedvägens förlängning västerut samt 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 i framtiden. 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 med trimningsåtgärder (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 (blå samt orange). Analysen indikerar att alla tre alternativ innebär ytterligare förbättrade körtider mellan trafikplats Maglarp och länsväg 108. Körsträckan mellan Maglarpsrondellen och färjeläget i hamnen blir cirka fyra km längre än motsvarande sträcka med västlig infart till hamnen beroende på vilket alternativ man väljer för Västra ringvägen. Körtiden blir mellan en halv till två minuter, beroende på hög eller lågtrafik, längre för ringvägsalternativen jämfört med västlig infart till hamnen. Det fortsatta arbetet med alternativen ingår i en kommande fördjupning av översiktsplanen.



Visar de tre olika västra sträckningar som har utretts utifrån hela den tänkt ringvägens sträckning

TEKNISK FÖRSÖRJNING

DAGVATTEN OCH VA

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 markavvattningsanläggning fortsatt kommer att fungera även när vägen är byggd.

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

De södra delarna av planområdet ingår i kommunens verksamhetsområde för vatten, spillvatten samt dagvatten. Den norra delen av planområdet för ringvägen ligger utanför verksamhetsområdet vatten, spillvatten samt dagvatten.

VATTENTÄKTER OCH VATTENSKYDDSSOMRÅDEN

Planområdets norra del ligger inom den yttre skyddszonen, men utanför den inre skyddszonen, för Trelleborg och Fuglie vattenskyddsområde för grundvattentäkter. Här består jordlagren av tät lermorän och jordmånen är så tjock att omgivningspåverkan från Östra ringvägen 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.



Vattenskyddsområden, inre samt yttre skyddszon och dikningsföretag

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.

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 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.

PLANFÖRSLAG

PLANENS SYFTE

Syftet med detaljplanen för Östra ringvägen är att möjliggöra för en ny väg mellan länsväg 108 och riksväg 9 och därmed tillsammans med den Västra ringvägen/Hedvägen möjliggöra för en komplett ringväg runt Trelleborg.

På sikt, och tillsammans med en detaljplan för Östra hamninfarten kan Trelleborgs hamn därmed angöras från öster.

UTVECKLANDE AV SYFTET

Nedan följer en utveckling av planens syfte.

1. Möjliggörande av väg

Tekniskt sett handlar detaljplanen om att på legal grund kunna genomföra byggandet av en ny väg med kringområden samt i samband med det göra kompletterande planändringar föranledda av vägens genomförande och närhet.

2. Möjliggörande av väg som del i ett ringvägssystem

Detaljplanen möjliggör för byggande av den Östra ringvägen som är tänkt att förbinda länsväg 108 norr om Trelleborg med riksväg 9 i stadens östra del. De två vägarna möts redan idag, fast i de centrala delarna av Trelleborg. Tillsammans med den Västra ringvägen/ Hedvägen norr- och väster om Trelleborg utgör den planerade kombinationen tillsammans vidare ett komplett ringvägssystem runt staden. Västra delen av ringvägen kan i ett senare skede ges en genare sträckning och en högre kapacitet.

Den övergripande och långsiktiga målsättningen är att åstadkomma ett snabbare och säkrare trafikflöde för flera behov samt att vitalisera och utveckla stadens östra delar. Framförallt det Östra verksamhetsområdet.

Vidare anser Trelleborg kommunen att ringvägssystemet behövs för att avleda den trafik som idag går genom centrala Trelleborg på främst Hamngatan samt Hedvägen. För räddningstjänsten är frågan angelägen då insatstiden idag är lång till Trelleborgs östra delar utifrån den nya placeringen vid väg 108. Dels för hamnens behov men även för att skapa bättre förutsättningar för transporter på järnväg då det östra verksamhetsområdet är anslutet till Kontinentalbanan via ett industrispår. Den föreslagna Östra ringvägen ansluter direkt till ytor som har koppling till detta industrispår. Kommunens vilja är att utveckla det Östra verksamhetsområdet till en del av ett logistikcentrum för långväga gods och varor samt lagerhållning (BCT).

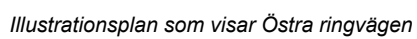
Vägen är, inte minst av stor betydelse för de verksamheter som redan existerar i det Östra verksamhetsområdet. Den kan bli en viktig nyckel för områdets attraktivitet och till fördel för framtida kompetensförsörjning.

I anslutning till det östra verksamhetsområdet planeras även en större fängelseetablering vilket också kommer att generera ett ökat behov av effektiva transporter. Trelleborgs kommun har tecknat ett avtal med kriminalvården och ett planarbete är inlett. Fängelset kommer att generera ca 300 arbetstillfällen plus övriga leveranser och besök. Kriminalvårdens behov samt räddningstjänstens behov gällande korta insatstider (max 10 min) är statliga/regionala intressen vilka har föregåtts av undersökning av flera alternativa lokaliseringar i regionen. I området söder om fängelset planeras även en större expansion av tomatodlingen. Redan idag är den en av Sveriges största.

3. Vägen som en del av ny in- och utfart till Trelleborgs hamn

Ett ytterligare syfte med Östra ringvägen, samt ringvägssystemet som helhet är att det i framtiden skall kunna fungera som en transportväg för hamntrafik mellan Östra hamninfarten och övrigt vägsystem, främst E6/E22 men även väg 108. Trelleborgs hamn är också i behov av en väl fungerande utrymningsväg samt räddningsväg åt öster vilket en östlig hamninfart skulle utgöra. Trelleborgs kommun hänvisar även till avsiktsförklaringen med Trafikverket vilken strävar till ett helhetstänk angående kopplingar mellan hamnen och övrigt vägsystem.

Om syftet med den Östra hamninfarten uppnås öppnar sig också framtida möjligheter att leda all hamntrafik via denna länk. Detta innebär att syftet med Kuststad 2025 kan uppnås på så sätt att Sjöstaden kan förverkligas utan konflikter med hamntrafik samt ytkrävande uppställningsytor. Sjöstaden i de återlämnade hamnområdena kan integreras med Trelleborgs centrala delar utan besvärande barriäreffekter. En in- och utfart från öster innebär även att incheckning samt tullfunktion kan flyttas bort från sitt nuvarande läge till ett östligt läge. Ytor för uppställning, incheckning och tullfunktion kan med en östlig hamninfart anordnas mer funktionellt i förhållande till hamnens färjelägen. Ytorna kan fullt ut bebyggas med centrum- och kollektivtrafiknära bostäder och verksamheter. Utbyggnadsområdet, vilket redan idag är hårdgjort kommer att täcka en stor del av Trelleborgs behov av byggbar mark för en lång tid framöver. Trycket på jordbruksmark för bland annat bostadsändamål minskar därmed.



ÖVERGRIPANDE KARAKTÄR OCH DISPOSITION

Den föreslagna Östra ringvägen kommer tillsammans med Västra ringvägen/Hedvägen att utgöra en komplett ringväg kring Trelleborg. Östra ringvägen 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, vid den nya räddningsstationen vid väg 108 till Västra ringvägen. I söder avslutas Östra ringvägen vid riksväg 9 samt den för framtiden planerade Östra hamninfarten med uppställningsytor som ansluter till östra verksamhetsområdet och kommande logistikcenter.

MARKANVÄNDNING OCH GESTALTNING

Markanvändningen i planområdet föreslås vara kommunal 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 förlagd 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 åt 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. Samtidigt erbjuder en väg som är i nivå, eller över sin omgivning eftersträvat utblickar och visuella kontakter med omgivningen.

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

Utifrån ett ekonomiskt perspektiv väger man även in hur schaktmassor ska hanteras. Det bästa är om så lite material som möjligt behöver flyttas till eller från arbetsplatsen. Massbalansering eftersträvas.



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



Flygfoto som visar norra delen av planområdet i höjd med anslutningen till länsväg 108

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 nivåställning 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 planerad i nivå med omgivande mark. Längre söderut, där också landskapets topografi är mer variationsrik, planeras vägen i omväxlande skärning (nedsänkt) eller på bank (upphöjd). 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. Slutligen höjdanpassas vägen till de vägar den skall möta.

TRAFIK

Utformningen och sträckningen av ringvägen är baserad på en rad trafikutredningar som till en del togs fram i samband med upprättandet av det tidigare planprogrammet inklusive miljökonsekvensutredningen men även i samband med detta planarbete. Detaljplanen för den Östra ringvägen förbereder för att den kommunala vägen så småningom skall fungera som trafikled till och från Trelleborgs hamn. Vägutformning och geometri baseras på ett högre trafikflöde än vad som beräknas uppstå i vägens initiala skede. Det ställs höga krav på god framkomlighet och även god trafiksäkerhet. Utöver detta har detaljplanen även tagit hänsyn till andra transportsätt än biltrafik, så som gång- och cykeltrafik. I så hög grad som möjligt eftersträvas planskilda korsningar mellan dessa trafikslag även om det ibland kan leda till kortare omvägar.

GÅNG- OCH CYKEL

Den Östra ringvägen korsar ett antal befintliga gång- och cykelstråk och några av dessa kommer att avvecklas eller ledas om. Det gäller Klörupsvägen i höjd med den nya brandstationen vilken kommer ledas till befintlig gång- och cykelöverfart samt Östervångsvägens förlängning med befintlig gång- och cykelöverfart i höjd med korsningen vid Kontinentalbanan. Övriga tvärförbindelser bibehålls. 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 över ringvägen samt en tunnel under industrispåret. Strax norr om anslutningen vid väg 9 kommer det också bli möjligt att bygga en gång- och cykelpassage i markplan.

VÄGDRAGNINGEN

Östra ringvägen omfattar en sträcka på ca fem kilometer. I norr ansluter vägen till befintlig vägdragning och cirkulationsplats vid länsväg 108 vid brandstationen, fortsätter sedan öster ut och passerar under Kontinentalbanan nära Östervångsvägens förlängning. Östra ringvägen fortsätter därefter i sydöstlig riktning längs Kontinentalbanans östra sida över Gyllevägen. Vägen fortsätter utefter järnvägens östra sida, korsar senare Mellanköpingevägen och rundar därefter Rättsspsykiatriskt centrum. Strax söderut möter den Östra ringvägen Engelbrektskatan/Dalköpinge byaväg i form av en trafikplats utformad som en cirkulationsplats. Industrispåret vid företaget Metso korsas i form av en underfart innan ringvägen ansluter till väg 9.

FUNKTION

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

VÄGSTANDARD

Föreslagen vägbredd medger att vägbanorna skiljs åt genom mitträcken alternativt förses med breda vägrenar. Om alternativet med mitträcke byggs (2+1-väg) kommer trafiken att styras 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 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 90 km/h. I den södra delen, strax norr om rättsspsykiatriska centrum är vägens kurvstandard och närheten till bostäder sådan att farten måste sänkas succesivt ner till ca 60 km/h. Den sista sträckan innan anslutningen (cirkulationsplats) till riksväg 9 bör regleras till 40 km/h. Hastigheter liksom indelningen i körfält bestäms inte i detaljplanen utan regleras med lokala trafikföreskrifter samt avgörs vid den slutliga projekteringen.

ANSLUTNINGAR

Den planerade Östra ringvägen föreslås anslutas till befintligt trafiknät i 4 punkter

- Cirkulationsplats via väg 108 (utanför denna detaljplan)
- Planskild trafikplats vid Gyllevägen
- Cirkulationsplats vid Dalköpinge byaväg/Engelbrektskatan
- Riksväg 9 i form av en cirkulationsplats

I detaljplanen för ringvägen har kommunen också möjliggjort för en bro över ringvägen i linje med nuvarande Mellanköpingevägen. Omläggningen av Mellanköpingevägen liksom uppfartsramper till bron kommer prövas i en separat detaljplan. Där kommer också möjligheter för ändrat huvudmannaskap prövas. En dialog har inletts mellan kommunen och Trafikverket vilken syftar till att kommunen tar över huvudmannaskapet för en del av Mellanköpingevägens södra del. Utöver ovanstående anslutningar har kommunen även i förprojekteringen förberett för en eventuell framtida koppling till Östervångsvägens förlängning i höjd med Nytorp.



Figuren visar den Östra ringvägens dragning med föreslagna korsningspunkter samt eventuell framtida anslutning vid Östervångsvägens förlängning

VÄG 108

Länsväg 108 ingår i det statligt prioriterade vägnätet samt är en viktig regional länk. Lokalt förbinder den Trelleborgs centrala delar med Svedala, Staffanstorp och Lund. Den föreslagna Östra ringvägen liksom den befintliga Västra ringvägen ansluter till väg 108 vid cirkulationsplatsen i höjd med Brandstationen.

Ringvägen som helhet knyter därmed an till både E6/E22 i väster, Länsväg 108 i norr samt Riksväg 9 i söder. Samtliga dessa vägar har en fortsättning i mot stadens centrum. I ett scenario där ringvägen också utgör en del av en hamninfart är de nämnda kopplingarna viktiga förutsättningar för att den tunga trafiken inte leds genom staden, utan istället utanför staden. Kommunens målsättning är att så mycket som möjligt av en framtida hamntrafiken skall välja väg E6/E22, alltså inte väg 108 i nord-sydlig riktning. I den mån detta går att förhindra kommer kommunen verka för det.

Konkret handlar det om att vägalternativet E6/E22 - Maglarpsrondellen-Västra ringvägen skall vara så attraktiv, trafiksäker samt gen som möjligt, så att det andra alternativet, väg 108 väljs bort. Trelleborgs kommun har valt en strategi som handlar om skyltning, visuell vägledning i kombination med tillgänglighetshöjande åtgärder på Västra ringvägen. Skyltning handlar om en tydlig vägledning som anvisar till E6/E22. Visuell vägledning handlar om att körkningen "rakt fram" skall vara det uppenbara alternativet i cirkulationsplatsen vid väg 108. Detta kommer även förstärkas med den föreslagna trädraden norr om vägen, som också har en fortsättning på Västra ringvägen. Trelleborg kommun har även beredskap för framtida dubbla körfält genom cirkulationen, alternativt expresskörfält i öst-västlig riktning som en förbifart under väg 108 detta är dock en mer långtgående lösning som inte är aktuell idag.

När det gäller väg 108 så pågår ett arbete tillsammans med Trafikverket, en åtgärdsvalstudie med syfte att verka för trafiksäkrare lösningar längs hela sträckan mellan Trelleborg och Staffanstorp.



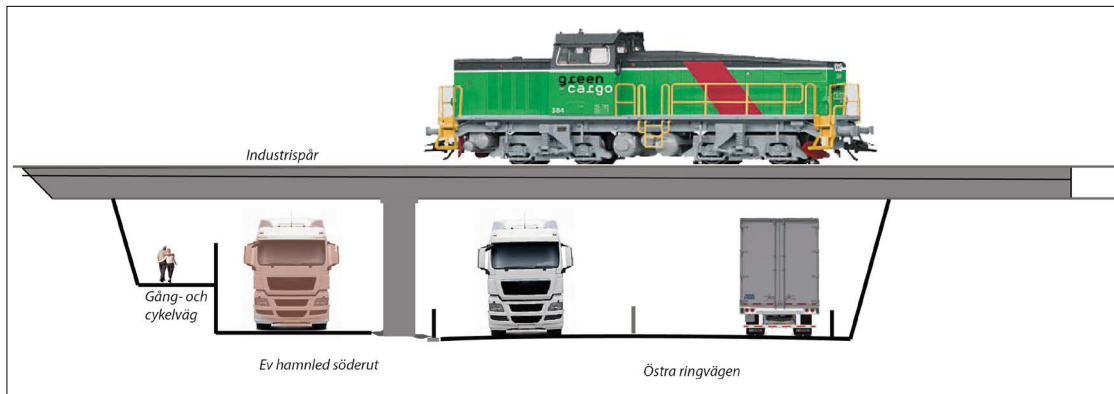
Flygfoto som visar brandstation och cirkulationsplats väg 108 där den föreslagna Östra ringvägen är planerad att möta den Västra ringvägen (till höger i bild).



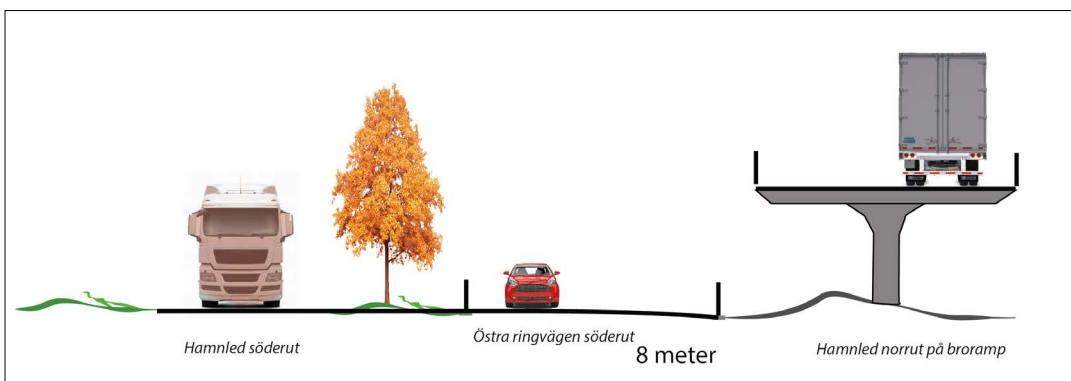
Bilden ovan är en visualisering som visar hur trafikplatsen vid Gyllevägen kan komma att se ut i från Gyllevägen in mot Trelleborg



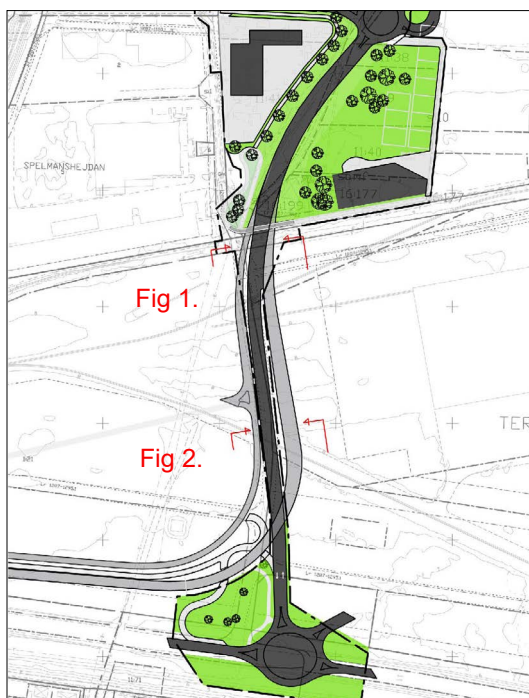
Bilden ovan är en visualiseringsom visar den nedsänkta vägen samt en vägbro (Mellanköpingevägen)



Figur 1. Principsektion Östra ringvägen under industrispåret



Figur 2. Principsektion Östra ringvägen och hamnleden



Lokaliseringsfigur, figurena visar var principsektionerna ovan är placerade.

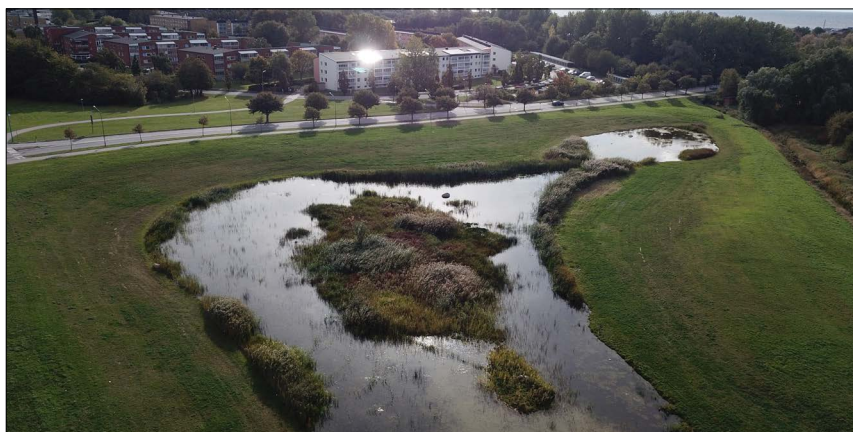
NATUR OCH REKREATION

Planförslaget påverkar sju generellt skyddade biotoper. Vid objekt 1 (se bild nedan), kommer 5 stycken träd av totalt 42 att behöva avverkas. Vid objekt 2 kommer 7 stycken träd av totalt 11 stycken att behöva avverkas. Vid objekt 3 kommer 3 stycken träd av totalt 15 stycken att behöva avverkas. Vid objekt 4 kommer cirka 600 kvadratmeter av småvattnets totala yta på 3 500 kvadratmeter att fyllas igen och ersättas av väg. För objekt 5 kommer hela den nyplanterade pilvallen tas ner. För objekt 6 kommer den nyanlagda dammen fyllas igen. Vid objekt 7 kommer 4 stycken träd av totalt 40 stycken att avverkas.



Kartan visar generellt skyddade biotoper som påverkas av planförslaget.

Intrång i småvatten (objekt 4) och nyanlagd damm (objekt 6) kompenseras genom dagvattendammar i närheten där utformningen är naturlig och med permanent vattenspiegel så den får förhöjda biologiska värden med fokus på grod- och kräldjur.



Bilden ovan visar exempel på en dagvattendamm med förhöjda biologiska värden.



Bilden 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 sidoområdet planläggs för natur.

Planförslaget innebär även att en del naturtor i planområdets södra del strax norr om väg 9, igenväxningsmarker, kommer försvinna. Till viss del kompenseras bortfallet av dessa täta buskmarker med nya ytor för natur. Det biologiska innehållet kommer på sikt att bli ungefär det samma, men de rekreativa/vistelsevärdena kan inte ersättas på samma sätt.

Inom, eller i anslutning till planområdet ligger två koloniföreningar varav den ena kommer att avvecklas i sin södra del (Österås i söder) och enbart kommer att påverkas fysiskt i det sydöstra hörnet (Österås norra del). En del nya kolonilotter kommer att möjliggöras på andra sidan ringvägen lite längre österut mot fornlämningsområdet i ett område strax norr om Östra fördelningsstationen.

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 erbjuds en trafiksäkrare passage i höjd med cirkulationsplatsen vid länsväg 108. Även vid Östervångsvägens förlängning i höjd med Kontinentalbanan bryts möjligheten att som idag, via en oöversiktlig järnvägsövergång, till fots ta sig vidare österut. Ringvägen grävs ner i detta läge i samband med dess passage under Kontinentalbanan och någon förbindelse kommer inte möjliggöras.

STÖRNINGSSKYDD

BULLER

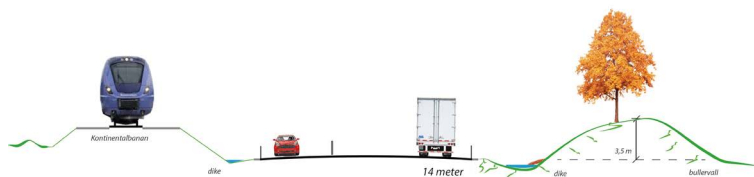
Redan idag är delar av den framtida ringvägskorridoren störningspåverkad av det bullerjärnvägstrafiken genererar. Det gäller både gods- och persontåg. Trafikverket ansvarar för buller som har sitt upphov i det statliga väg- och spårnätet medan kommunen ansvarar för det kommunala vägnätet. En dialog kommer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

Bullerberäkningar från framtida vägtrafik har genomförts. Trafiksiffrorna är uppskrivna till trafikåret 2040, alltså en trafikvolym som är långt ifrån vad den är idag och som tar höjd för att Östra ringvägen på sikt kan bli en trafiklänk till hamnen. Trafiksiffrorna baseras på Trafikverkets uppräkningsstat 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 omfattande bullervallar kommer åtgärder i förekommande fall lösas som åtgärder vid bostads fasad eller i fastighetsgränsen som lokal avskärmning. Åtgärd på byggnad kan till exempel handla om fönsterbyten eller ljudtätade ventiler.

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 by med omland som har värden för kulturmiljövården. 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.

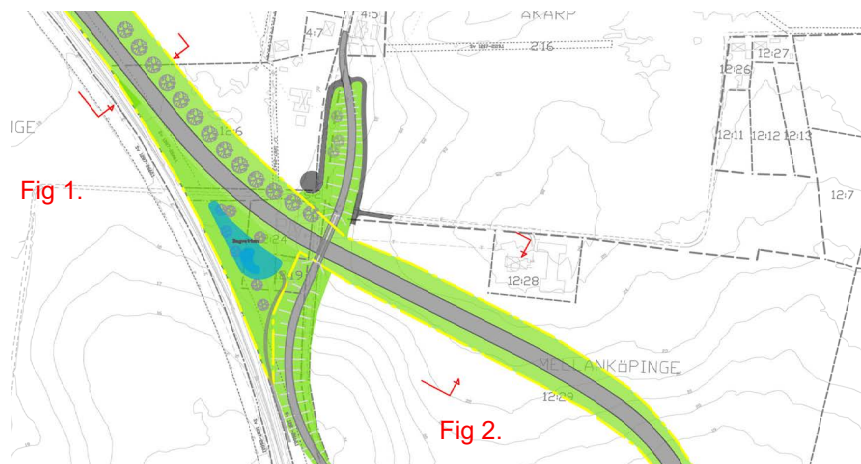
Bullervallarnas höjd avgörs med hjälp av den bullerutredning kommunen låtit göra. Olika utformningsalternativ kan bli möjliga som till exempel insådd av högvuxet gräs, planteringar, trädrader längs släntfoten eller kombinationer av dessa. Beroende av ytskikt på vallarna bestäms släntens lämpligaste lutning också utifrån ett driftsperspektiv.



Figur 1. Principsektion Östra ringvägen intill Kontinentalbanan samt bullervall med trädplantering i anslutning till Mellanköpinge by



Figur 2. Principsektion, nedsänkt Östra ringvägen norr om Rättspsykiatriska kliniken och söder om befintlig bostad.



Lokaliseringsfigur, figuren visar var principsektionerna ovan är tagna

LJUS

Vägen kommer att trafikeras av fordon av olika slag, varav en förhållandevis hög andel är lastbilar. Trafik nattetid kan innebära vissa ljusstörningar. 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.

SÄKERHETSAVSTÅND VÄG-JÄRNVÄG

Avståndet mellan järnväg och väg är anpassat efter de riktlinjer som finns för hastighetsberoende avstånd. Vid de avsnitt där avståndet är mindre kommer skyddsåtgärder att anordnas.

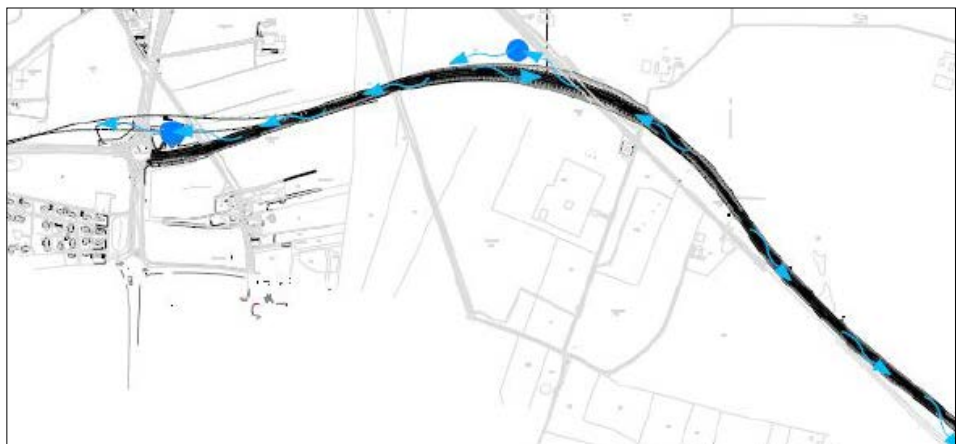
TEKNISK FÖRSÖRJNING

DAGVATTEN

Vägens genomförande kommer att medföra ökade dagvattenmängder och ökad mängd föroreningar jämfört med idag. 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. En dagvattenutredning har tagits fram av Ramböll (2020-10-20). Dimensionerande regn är 10-årsregn med klimatkoefficient 1,25.

Dagvatten från den första delsträckan av vägen som ligger inom den yttre skyddszonen leds via täta vägdikey till befintlig damm norr om brandstationen. Dagvatten leds i täta dikey som fördröjer infiltrationen av föroreningar då vattnet ska tas om hand innan infiltration sker och påverkar grundvattnet. För den andra delsträckan av vägen inom den yttre skyddszonen kommer dagvatten även här ledas via täta vägdikey till en lågpunkt där ringvägen korsar järnvägen. Dagvatten från lågpunkten leds därefter via en dagvattenledning till pumpstation som pumpar vattnet till dammen vid brandstationen. Dammen vid brandstationen leds till det system som redan är anlagt längs västra ringvägen, innebärande att dagvatten passerar fyra dammar innan det leds till Ståstorpsån som i sin tur mynnar ut i Östersjön. Dammarna renar vattnet vilket innebär att det blir tillräckligt renat innan det når den slutliga recipienten, alltså havet "västra sydkustens kustvatten". Dagvattenutredningen beskriver att det är fullt möjligt med den tänkta dagvattenhanteringen inom det yttre skyddsområdet för vattentäkt och att det är enligt gällande föreskrifter.

Resterande del av ringvägens dagvatten leds till ett antal fördröjningsmagasin



Översikt över föreslagen princip för dagvattenhantering för Östra ringvägens norra del



Översikt över föreslagen princip för dagvattenhantering för Östra ringvägen resterande del

i anslutning till Mellanköpingevägen och Kyrkoköpinge byaväg samt norr om cirkulationsplatsen vid Engelbrektsgatan/Dalköpinge byaväg. Vattnet som leds till fördröjningsmagasinet söder om Engelbrektsgatan pumpas från lågpunkt i korsningen under industrispåret. Utloppen från de båda fördröjningsmagasinen kopplas till den nya utloppsledningen som planeras att anläggas utmed Kontinentalbanan under väg 9, genom Nyhemsparken och ansluter till en punkt strax söder om gc- porten längst i söder vid havet och Nyhemsparken.

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. En överenskommelse mellan parterna tas fram som därefter godkänns av Mark- och miljödomstolen.

SKYFALL

Planområdet är indelat i sex delområden. För samtliga delområden kommer vatten vid skyfall ledas till ovannämnda dammar inom planområdet. Det rör sig om totalt åtta dagvattendammar med möjlighet till hantering av skyfall vid ett 100-årsregn. Magasinen kommer att utformas så att breddning sker i den riktning minst skada uppstår. Dimensionerade lösningar för hantering av dagvatten och skyfall enligt dagvattenutredningen innebär att genomförandet av planförslaget inte kommer påverka befintliga avrinningsförhållanden genom att inestängda områden skapas eller förstärks.

VA

Södra delen av planområdet ligger idag inom kommunalt verksamhetsområde för vatten och spillvatten. Det är inte aktuellt att utöka verksamhetsområdet för vatten, spillvatten eller dagvatten med anledning av att den Östra ringvägen byggs.

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. Primärt kommer ledningen förläggas under vägbanan i anslutning till den Östra ringvägens södra del.

Planförslaget innebär omförläggning av Eons luftledningar i de norra delarna av planområdet, i höjd med korsningspunkten med kontinentalbanan. Det handlar främst om säkerhetsavstånd. Trelleborgs kommun för en dialog med Eon om detta ärende och troligt är att det kan behandlas inom nu gällande koncession. 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 nya gång- och cykelvägar samt naturområden. 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 godsled.

En riskutredning har genomförts enligt ovan, vilket lett fram till rekommendationer att ett bebyggelsefritt avstånd på 30 meter ska upprätthållas mellan Östra ringvägen och omgivande befintlig bebyggelse. Bostäder inom 30 meter från den föreslagna Östra ringvägen kommer att lösas in vilket innebär att det inte kommer finnas några bostäder inom riskområdet. Ett undantag från erbjudande om inlösen är bostadshuset på fastigheten Gylle 3:6. Detta påverkas främst av dess omedelbara närhet till järnvägen. Outnyttjade byggrätter inom 30 meter från vägen har ersatts med ytor för allmän platsmark.

GENOMFÖRANDE

ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

GENOMFÖRANDETID

Detaljplanen beräknas kunna antas under det andra kvartalet 2021. Genomförandetiden är 10 år räknat från det datum då detaljplanen vunnit laga kraft. Under genomförandetiden får detaljplanen inte ändras om någon fastighetsägare som berörs motsätter sig det. Det finns dock ett undantag vid nya förhållanden av stor allmän vikt som inte har kunnat förutses vid planläggningen. Efter genomförandetidens utgång fortsätter planen att gälla men kan då ändras eller upphävas utan att berörda 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, väg, gång- och cykelväg, lokalgata, naturområde, vägbro, gång- och cykeltunnel samt gång- och cykelbro. 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 detaljplanen har följande anmälningar, dispenser och tillstånd identifierats:

- tillstånd för vattenverksamhet för bortpumpning av grundvatten i planskilda passager
- artskyddsdispens för påverkan på arter upptagna i Artskyddsförordningen
- hantering av påverkan på dikningsföretag

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

AVTAL

Markanvisningsavtal kommer ej att tecknas i samband med framtagandet av planen.

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 ringvägen.

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/arrendator. Kommunens avsikt är att i första hand träffa frivilliga överenskommelser med berörda. Av berörda bostadsfastigheter är fler än 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 platsmark som kommunen ska vara huvudman för. Rätten till inlösen är villkorslös och gäller såväl under som efter genomförandetiden. För Östra ringvägen och de områden som behövs för vägens funktion kommer all mark lösas in och en ny fastighet att bildas, nedan benämnd "Östra Ringvägen 1:1". Detta är en fastighet som enbart kommer att bestå av gatu- och parkmark.

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 träsäkringsservitut som sträcker sig 20 meter på vardera sidan om spårmitte. Inom det området har Trafikverket rätt att hålla fritt från träd och buskar. I detaljprojekteringsskedet kommer kommunen tillse att tillgängligheten till dessa områden säkras.

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. I samband med etableringen av vägen kommer en privat väg att behöva ledas om, det gäller Gyllekroksvägen i anslutning till fastigheten Gylle 6:1. Se illustration i plankartan för ungefärligt läge.

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. Samfälligheten kommer omprövas så att tillgänglighet säkras under den 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.

Trelleborgs kommun kommer att ansöka om servitut för att anlägga Östra ringvägen under Trelleborgsbanan på Trafikverkets fastighet Vemmerlöv 4:3. Servitutet kommer att skapas till förmån för den nybildade fastigheten "Östra ringvägen 1:1". Servitutet syftar till att ge "Östra Ringvägen 1:1" rätt att passera under Trafikverkets anläggning. Brokonstruktionen under järnvägen kommer att ägas och förvaltas av Trafikverket och ingår inte i servitutet.

Vinner detaljplanen för "Östra hamninfarten – DP 247" laga kraft kommer även ett servitut att tillskapas i den södra delen av planen. Servitutet belastar "Östra ringvägen 1:1" och är till förmån för den fastighet som avses bildas för Östra hamninfarten - "Östra hamninfarten 1". Servitutet innebär att Östra hamninfarten får passera på bro över fastigheten "Östra ringvägen 1:1".

Östra Ringvägen passerar genom två befintliga dikningsföretag, Mellanköpinge nr 9 m.fl. hemman samt Kyrkoköpinge dikningsföretag. Trelleborgs kommun tecknar överenskommelser med dikningsföretagen angående nya kostnadsfördelningslängder vid eventuellt påförande av dagvattenflöden.

TILLFÄLLIGT NYTTJANDE AV MARK UNDER BYGGTIDEN

För att anlägga vägen kommer mark behöva användas tillfälligt under byggtiden. Det kan vara mark för tillfälliga transportvägar och plats för arbetsbodar, upplag etc. Mark för detta har inte avsatts i detaljplanen utan markåtkomsten kommer att skötas av upphandlad entreprenör.

LEDNINGSRÄTTER

Nedanstående ledningsrätter påverkas av utbyggnaden av Östlig ringväg.

Beteckning	Till förmån för	Syfte
1287-1680.1	Blixten 1	Starkström
1287-2943.1	Blixten 1	Kraftledning
1287-1763.1	Sydskraft Elnät Syd AB	Starkström
1287-1763.2	Tele2 Sverige AB	Tele
1287-58.1	Telia AB	Tele
1287-2736.1	E.ON Sverige AB	Starkström
1287-2736.2	E.ON Sverige AB	Tele
1287-2966.1	Trelleborgs bredband AB	Tele
1287-943.1	Telia AB	Tele
1287-1180.3	Reningsverket 1	Vatten-avlopp
1287-1180.1	Blixten 1	Starkström
1287-1758.1	Blixten 1	Starkström
1287-1758.2	Reningsverket 1	Avlopp
1287-1295.1	Blixten 1	Starkström
1287-1295.2	Weum Gas AB	Gas

FASTIGHETSKONSEKVENSER

Nedan beskrivs konsekvenser på respektive fastighet till följd av att genomförandet av detaljplanen medför 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 vägkant. 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.

Gylle 6:1 Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Den enskilda vägen, som förvaltas av gemensamhetsanläggningen Trelleborg Gylle ga:4 kommer att behöva omprövas och få ny sträckning över fastigheten.

Gylle 6:2 Östra ringvägen passerar under järnvägsfastighet. Servitut till förmån för Trelleborgs kommuns fastighet "Östra ringvägen 1:1" avses tillskapas.

Kyrkoköpinge 16:3 Avstår jordbruksmark genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. 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.

Kyrkoköpinge 16:5	Avstår mark genom inlösen genom fastighetsreglering till allmän platsmark då en trafikplats kommer att byggas för korsningspunkt väg 642 och Östra ringvägen.
Kyrkoköpinge 16:6	Avstår mark genom inlösen genom fastighetsreglering till allmän platsmark då en trafikplats kommer att byggas för korsningspunkt väg 642 och Östra ringvägen.
Kyrkoköpinge 2:1	Avstår jordbruksmark genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. 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.
Kyrkoköpinge s:2	Avstår mark genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark.
Mellanköpinge 1:13	Avstår mark genom fastighetsreglering 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.
Mellanköpinge 1:18	Avstår mark genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Resterande mark kommer genom fastighetsreglering att överföras till omkringliggande fastigheter. Fastigheten är inlöst av Trelleborgs kommun. Fastigheten låg inom zonen och kommunen tillträdde fastigheten 2018-11-01. Byggnaden är riven.
Mellanköpinge 1:19	Avstår jordbruksmark genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. 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.
Mellanköpinge 1:21	Avstår mark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark.
Mellanköpinge 11:38	Fastigheten kommer genom fastighetsreglering att tas i anspråk i sin helhet för allmän platsmark samt kvartersmark "Odling och djurhållning". 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.

Mellanköpinge 11:39	Fastigheten kommer genom fastighetsreglering att tas i anspråk i sin helhet för allmän platsmark samt kvartersmark "Odling och djurhållning". Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun.
Mellanköpinge 11:40	Fastigheten kommer genom fastighetsreglering att tas i anspråk i sin helhet för allmän platsmark samt kvartersmark "Odling och djurhållning" och teknisk anläggning. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun.
Mellanköpinge 11:41	Avstår mark genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark 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.
Mellanköpinge 11:72	Avstår mark genom inlösen allmän platsmark.
Mellanköpinge 12:19	Fastigheten kommer genom inlösen genom fastighetsreglering 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.
Mellanköpinge 12:24	Fastigheten kommer genom inlösen genom fastighetsreglering 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.
Mellanköpinge 12:29	Avstår jordbruksmark genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. 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.
Mellanköpinge 12:6	Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Fastigheten låg inom zonen och kommunen har erbjudit fastighetsägaren att få sin fastighet inlöst. Bostadshuset bedöms kunna behållas efter bullerreducerande åtgärder.
Mellanköpinge 16:177	Avstår mark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark samt kvartersmark "Odling och djurhållning" och teknisk anläggning.

Mellanköpinge 16:199	Fastigheten kommer genom inlösen genom fastighetsreglering att tas i anspråk i sin helhet för allmän platsmark samt kvartersmark "Odling och djurhållning". På fastigheten finns en klubblokal som kommer att rivas.
Mellanköpinge 8:13	Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Fastighetsägarens jordvärmeslingor i jordbruksmarken kommer troligtvis att behöva flyttas.
Mellanköpinge s:10	Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark.
Mellanköpinge s:11	Avstår jordbruksmark genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark samt kvartersmark "Odling och djurhållning" och teknisk anläggning. Samfällighet där alla andelar ägs av kommunägda fastigheter.
Mellanköpinge s:2	Avstår jordbruks- och vägmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Området utgörs av jordbruksmark samt av allmän väg (667 och 640).
Spelmanshejdan 2	En mindre del av fastigheten planläggs som industri. Syftet med planläggningen är att häva nuvarande infartsförbud.
Spelmanshejdan 5	Avstår mark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark.
Spelmanshejdan s:1	Avstår mark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark.
Terminalen 1	Avstår mark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark.
Tågarpsdal 1:2	Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark.
Vemmerlöv 16:2	Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark.
Vemmerlöv 16:3	Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Jordbruksmarken delas i två skiften.
Vemmerlöv 16:4	Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Jordbruksmarken delas i två skiften.

Vemmerlöv 16:8	Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Jordbruksmarken delas i två skiften.
Vemmerlöv 4:1	Avstår jordbruksmark genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. 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.
Vemmerlöv 4:3	Östra ringvägen passerar under järnvägsfastighet. Servitut till förmån för Trelleborgs kommuns fastighet "Östra ringvägen 1:1" avses tillskapas.
Vemmerlöv s:1	Avstår mark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark.
Östervång 1:1	Avstår mark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark.
Östervång 2:21	Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark.

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 en detaljplan kan antas medföra. Den syftar även till att föreslå åtgärder för att begränsa negativa miljöeffekter. En MKB är tänkt att läsas tillsammans med detaljplanen, 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 detaljplan för den Östliga hamninfarten.

Nedan beskrivs de miljöaspekter där negativ och positiv miljöeffekt inte kan uteslutas. Där så är relevant föreslås även åtgärder vilka är inkluderade i bedömningen av miljöeffekter.

De miljöaspekter där negativa miljöeffekter inte kan uteslutas är:

- Markanvändning
- Naturmiljö
- Landskap och bebyggelse
- Kulturmiljö
- Grundvatten

De miljöaspekter där positiv miljöeffekt inte kan uteslutas är:

- Människors hälsa och säkerhet

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 inom planområdet. Dagvatten från planområdet leds inte till Dalköpingeån.

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 trafiktäthet 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 detaljplanen. Med föreslagna åtgärder kan bullersituationen från vägen 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 utredningsområdet finns tre vattenförekomster, varav två ytvattensförekomster är Dalköpingeån i öster och havet i söder samt en grundvattenförekomst, Skånes Kalkstenar. Havet i söder utgör recipient för vägdagvatten från detaljplaneområdet. Dagvatten från vägen leds till åtta olika dagvattendammar med möjlighet till uppsamling vid skyfall och krav på rening. Den slutgiltiga recipienten är havet, Västra Sydkustens Kustvatten. Dagvatten från vägen leds inte till Dalköpingeån. Enligt dagvattenutredningen kommer föroreningshalterna för majoriteten av vägens delområden minska eller vara lika i förhållande till befintlig situation. Det är endast för vägsträckan i planområdets nordvästra del som föroreningshalterna för nickel, oljeindex och PAH16 kommer att öka men inte överskrida inte miljö kvalitetsnormerna för recipienten, Västra Sydkustens Kustvatten. Kvicksilver är ett undantagsämne för miljö kvalitetsnormerna.

Miljö kvalitetsnormer (MKN) regleras i miljöbalkens 5 kapitel. En MKN tas fram på vetenskapliga grunder och anger den lägsta godtagbara miljö kvaliteten 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.

Grundvatten kan behöva sänkas tillfälligt eller permanent där vägen korsar befintlig järnväg genom att vägen sänks ned och leds under järnvägen. Detta kommer att ske dels i norr där ringvägen korsar Kontinentalbanan i jordbrukslandskapet och dels i söder vid korsningen med ett industrispår. Jordlagrens mäktighet är tjock, tät lermorän, vilket tyder på att avsänkningarna av grundvatten som kan behöva göras inte kommer gå ned i kalkstensberggrunden. Sänkningen av grundvatten som uppstår bedöms inte inverka på den klassade grundvattenförekomsten Skånes kalkstenar. Detaljplanen bedöms därför inte medföra några märkbara negativa effekter avseende grundvattenförekomsten eller möjligheten att fortsätta uppnå miljö kvalitetsnormer. Vägsärningar behandlas i tillståndsansökan som lämnas in till Mark- och miljödomstolen.

Då vägen blir säker och hanteringen av vägdagvatten tas om hand så som redovisat i dagvattenutredningen och MKB:n kommer risken för påverkan på recipienten att minska. Aktuell status på vattenförekomst bedöms inte försämrats av genomförandet och uppnåendet av respektive norm bedöms inte försvåras.

JORDBRUKSMARK

Intrånget i jordbruksmarken motiveras av flera orsaker. I beskrivningen av syftet med planen framgår de behov Trelleborgs kommun har av Östra ringvägen. Östra ringvägen syftar till att på sikt överta all genomfartstrafik genom stadens centrala delar. En hel ringväg runt staden bidrar till ett snabbare och säkrare trafikflöde men främst till att minska barriäreffekten liksom övriga störningar i Trelleborg. Räddningstjänsten är också i stort behov av vägen för att klara sina insatstider i kommunens östra delar.

Ringvägen ansluter till östra verksamhetsområdet vilket skapar goda transportmöjligheter för det logistikcentrum kommunen planerar för liksom för övriga verksamheter inom området. En ringväg skapar bättre möjligheter för att öka transporter på Kontinentalbanan via industrispåret i det östra verksamhetsområdet. Vilket möjliggör omlastning mellan väg, järnväg och sjöfart och ger valmöjlighet för att främja hållbara transportval. Området är också lämpligt för omlastning mellan olika fartyg för kustsjöfart. I anslutning och inom det östra verksamhetsområdet planeras det också för en fängelseetablering samt planerar den tomatodling som redan finns att expandera.

Ringvägen är en förutsättning för på sikt en östlig hamninfart vilket i sin tur ger förutsättningar för både utrymningsväg och räddningsväg i hamnens östra del. Trelleborgs hamn flyttar verksamheten österut. En infart från öster, där ringvägen är en förutsättning, möjliggör en flytt av uppställningsplatser, incheckning och tullverksamhet i öster. som bidrar till förbättrad intern logistik i hamnens verksamhetsområde. Detta medför att stora ytor kan

frigöras för den nya stadsdelen Sjöstaden med möjlighet för bostäder och centrumfunktioner i ett stationsnära läge. En stadsutveckling i ett läge som främjar en hållbar utveckling.

Vägens sträckning har studerats noga och funktionen kan inte tillgodoses på någon annan plats då syftet är att knyta ihop väg 108 och väg 9 tillika E6/E22 till en sammanhängande ringväg som på sikt kan ansluta till en östlig hamninfart. För att ta så lite jordbruksmark i anspråk som möjligt samt för att minimera riskerna har vägen lagts så nära järnvägen som möjligt. Den totala ytan jordbruksmarks som tas i anspråk för Östra ringvägen är 32 hektar. Av dessa upptar själva vägområdet cirka 17 hektar. Övriga ytor, cirka 15 hektar, är ytor som planläggs för natur och dagvattenlösningar som kommer att bidra till den biologiska mångfalden i det jordbrukslandskap som annars präglas av utpräglade monokulturer. Förlusten av jordbruksmark övervägs med nyttan av vägen och den positiva samhällsutveckling den medför.

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 pilvallar. Strax söder om ringvägens möte med Kontinentalbanan i norr finns idag två, med varandra förbundna vattendammar så kallad småvatten (Långemosse) samt ett mindre småvatten vid Mellanköpinge. 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 på så sätt att ca 600 kvadratmeter av ca 3500 kvadratmeter kommer att ersättas med en vägkropp.

En stor del av småvattnet Långemosse kvarstår och habitatet för bland annat ätlig groda kommer kvarstå. I närheten av Långemosse skapas en yta för dagvattendamm som ges en naturlig utformning med permanent vattenspiegel där djur och växter kan etableras. Närheten dem emellan kommer gynna biotoperna.



Principsektion Östra ringvägen intill Kontinentalbanan i anslutning till Långemosse (norr om Gyllevägen)

För den nyanlagda dammen vid Mellanköpinge är kommunens strategi att ersätta den förlorade vattenytan med ny vattenyta i planerade dagvattenmagasin i närområdet. Enligt ortofoto från 2018 var vid den tiden åkermark på platsen för grävd damm. Ortofoto från 2019 visar en grävd damm med inga tecken på etablerad vegetation. Utöver ovannämnda kompensationsåtgärder för småvatten kommer planförslaget skapa fler miljöer med möjliga ekosystemtjänster än som tas i anspråk.

Andra naturvärden som kommer påverkas negativt av föreslagen ringväg är ett antal biotopskyddade alléer och pilevallar. Det handlar då om att vissa träd behöver tas bort. Kommunens avsikt är att kompensera bortfallet med nya planterade trädrader utmed vägen. Alléer/pilevallar som kommer påverkas är:

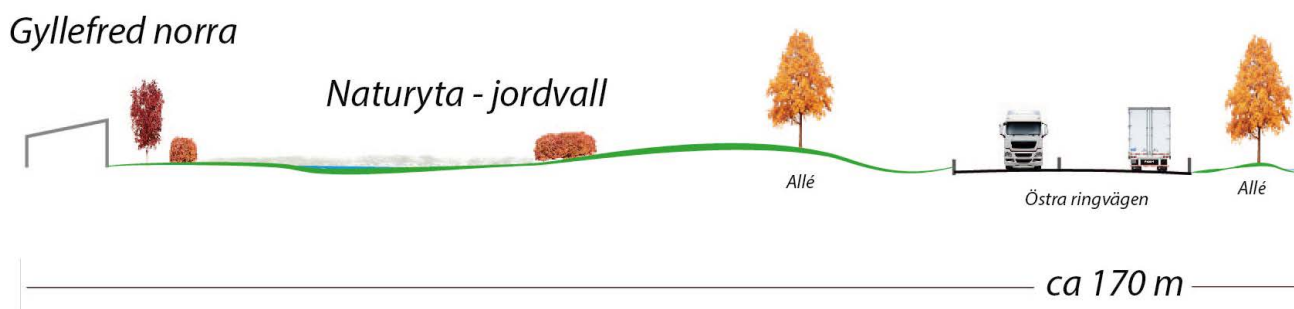
- Pilevallen intill Klörupsvägen
- Pilevallen vid Gyllekroksvägen
- Trädrad i jordbruksmark
- Pilevall vid Mellanköpinge
- Kastanjeallé vid Åbogård

Träd i kastanjeallén utgör potentiell boplats för fladdermöss. Vid inventering av fladdermöss kring Dalköpingeån registerades sju arter varav två är rödlistade. Området kring Dalköpingeån är idag redan bullerutsatt från omkringliggande väg och järnväg. Ett tillskott på buller från ringvägen bedöms inte påverka arter som uppehåller sig i området.

Dispens från artskyddsförordningen och det generella biotopskyddet hanteras i den samlade miljöprövningen som lämnas in till mark- och miljödomstolen, alltså inte i denna detaljplan.

Till andra naturtytor som kommer att påverkas negativt hör den forna jordbruksmarken (idag industrimark) som är belägen strax innan den punkt där ringvägen möter väg 9. Det är cirka 40 år sedan åkermarken lades i träda och sedan dess har en vegetation utvecklats som innehåller vissa 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. Ambitionen är att förbättra tillgängligheten till- och dessutom utveckla naturytorna i anslutning till Dalköpingeån. Enstaka träd, buskage samt vissa trädgårdar liksom kolonilotter kommer också försvinna längs den planerade ringvägen. Kommunen avser att möjliggöra för liknande naturvärden på annat håll, till exempel i de ytor som uppstår i anslutning till den föreslagna ringvägen.

Strax väster om Östra ringvägens tänkta sträckning i höjd med Dalköpinge byaväg finns idag två koloniområden, Gyllefred längst i norr och Österås på var sida om Engelbrektsgatan. Några av kolonilotterna i sydöstra hörnet av koloniområdet Österås norra 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 Engelbrektsgatan ligger koloniområdet Österås södra vilket består av små kolonilotter med tillhörande enkla byggnader. I samband med ringvägens tillblivelse tillsammans med andra åtgärder, som gång- och cykelväg måste samtliga ytor i Österås södra avvecklas. Som ersättningsyta för den delen av koloniområdet föreslås ett nytt mindre koloniområde strax öster om planerad ringväg, i höjd med östra fördelningsstationen.



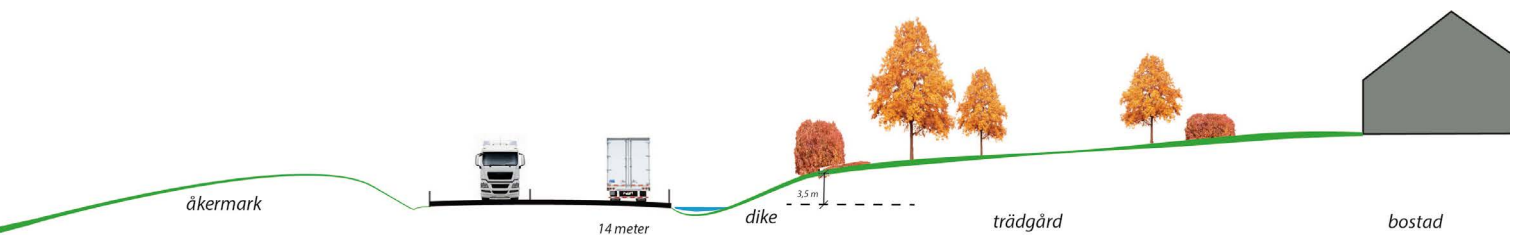
Principsektion Östra ringvägen i anslutning till Gyllefreds koloniområde samt början på Dalköpinge byaväg

LANDSKAP OCH KULTURMILJÖ

Östra ringvägen med sina trafikplatser, broar, trafikanordningar, skyltar med mera kommer sannolikt och inledningsvis innebära en stor förändring av landskapsbilden så som den är känd idag. De norra delarna av landskapet i höjd med Gyllevägen 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 (söder om Gyllevägen) är landskapet mer småskaligt och stadsnära längst i söder. En vägdragnings kan då upplevas som både dominant på vissa håll, men samtidigt lätt att dölja från annat håll.

Ambitionen är att den negativa påverkan på landskapsbilden ska vara så begränsad som möjligt. Det är med den utgångspunkten vägen i huvudsak är föreslagen i järnvägskorridoren där viss påverkan redan existerar i form av järnvägsbanken med kraftledningsstolparna samt den regelbundna järnvägstrafiken.

Utformning och gestaltning av vägens sidoområden med diken, vallar, vägskärningar samt inte minst dagvattenmagasinen har också en stor betydelse för hur vägen upplevs. Målsättningen är att sidområdena ska harmoniera med sin omgivning och tillföra natur och biologisk mångfald och med så ändamålsenliga planteringar som möjligt.



Principsektion Östra ringvägen strax norr om rättspsykiatriska kliniken samt närliggande bostad



Principsektion Östra ringvägen i anslutning till Gyllefreds koloniområde samt början på Dalköpinge byaväg

RIKSINTRESSE KULTURMILJÖ

Påverkan på riksintresset Fuglie -Mellangrevie - Skåre [M136]

Efter det att detta riksintresse definierades har mycket förändrats i denna del av Trelleborg. Västervångs villaområde har expanderat norrut, brandstationen med tillhörande 60 meter höga radio- och telemast har uppförts och den Västra ringvägen har tillkommit. Till det tillkommer omfattande bostadsbebyggelse utmed Havrejordsvägen. Den föreslagna Östra ringvägen kommer att ansluta till befintlig cirkulationsplats och anläggs i nivå med omgivande mark inom en mycket liten del av riksintresseområdets sydvästra hörn.

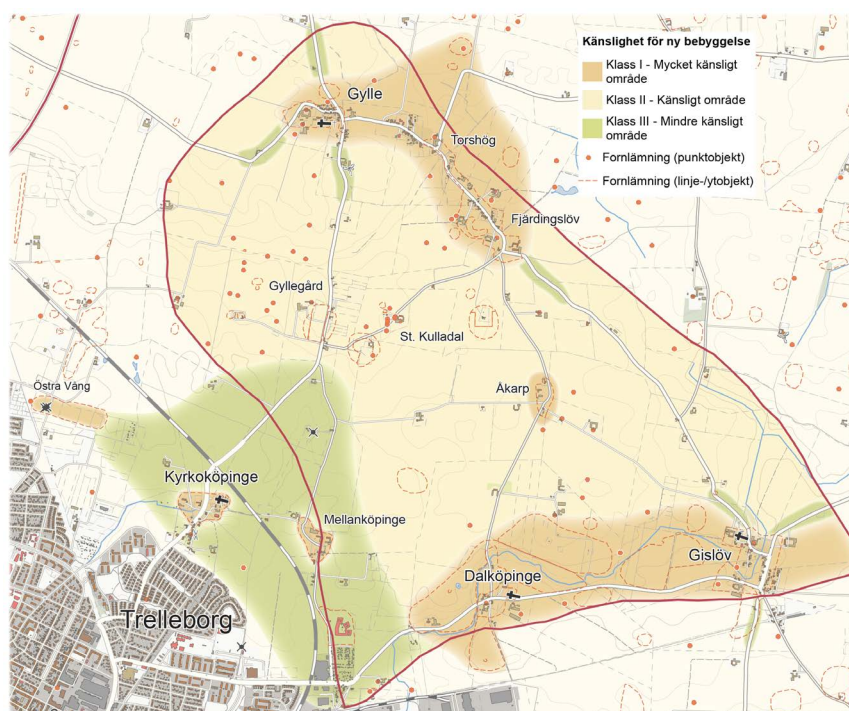
I de delar av kvarvarande riksintresseområde som inte har påverkats väsentligt kommer vägen utgöra ett linjärt element i landskapet. Den första delen kommer att kantas av en ensidig träddrad.

Den Östra ringvägen kommer också 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 Vemmerlov och Hammarlov. 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. Cykeltrafiken kommer att ledas till en befintlig cykelöverfart väster om cirkulationsplatsen.

Sammantaget har en rad förändringar redan inträffat inom de ytor som omfattas av riksintresset efter det att detta bestämdes. Det gäller den Västra ringvägen, Västervångs villakvarter samt brandstationen. Kommunens bedömning är därför att riksintresset för kulturmiljö inte kommer påverkas negativt av Östra ringvägens tillblivelse.

Påverkan på riksintresset Gylle - Dalköpinge [M139]

Östra ringvägen berör i sydligaste delen 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 (åkermark) samt att en första del av en privat infartsallé behöver tas bort. Anspråket tangerar även det av Länsstyrelsen utpekade fornlämningsområdet kring Jättegraven och Karlingedösarna.



Karta över riksintresse kulturmiljö Gylle - Dalköpinge (M139)

Vägen har i övrigt till största delen samlokaliseras med Kontinentalbanan för att minska vägens visuella påverkan på det omgivande landskapet. Genom riksintresseområdet i söder löper dock den Östra ringvägen omkring 300 meter från järnvägen. Området mellan Kontinentalbanan och ringvägen rymmer bebyggelse. Koloniområdena 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 lite längre norrut att schaktas ner i marken. Utblickarna över det öppna jordbrukslandskapet och dess fornlämningsmiljöer, många kyrkor, byar och gårdsmiljöer samt pilvallar, 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. Riksintressets kärnvärden påverkas inte i någon högre grad.

Kulturmiljön och fornlämningsområdet har tagits i beaktande vid planläggningen av vägens sidoområden. Dels planläggs det för ett koloniområde (natur) mellan vägen och fornlämningsområdet, som kommer att utgöra en "grön" buffert dem emellan. Det planläggs också för två trädreder norr om cirkulationsplatsen. Båda dessa åtgärder minimerar intrycket av vägen, och förankrar den i sin omgivning. Vägen runt Rättspsykiatriskt centrum är nedgrävd för att minimera påverkan på omgivningen. De förlorade träden i allén kompenseras alltså med

en ca 300 meter ny trädrad utmed ringvägens västra och östra sida. Utifrån upplevelsen av fornlämningsområdet gör det föreslagna gröna koloniområdet i viss positiv skillnad. Dels inbjuder koloniområdet till att komma närmare fornlämningarna dels planeras också en gång- och cykelväg strax intill.

RIKSINTRESSE HÖGEXPLOATERAD KUST

Till värdena i detta riksintresse hör byarna Kyrkoköpinge och Mellanköpinge som utpekade kulturmiljöer. Denna del av riksintresset berörs under rubriken riksintresse kulturmiljö. Det typiska kustlandskapet blir fortfarande fullt möjligt att tillägna sig, inte minst för de som färdas på vägen. Inte heller havskontakten påverkas av vägens närvaro.

Östra ringvägen blir den kompletterande länken i en hel ringväg runt staden där ett snabbare och säkrare trafikflöde kan uppnås. Genomfartstrafiken genom staden avlastar stadens centrala delar och barriäreffekten liksom övriga störningar minskar vilket bidrar till stadens tätortsutveckling. Räddningstjänsten är också i stort behov av vägen för att klara sina insatstider i kommunens östra delar.

Ringvägen ansluter till det östra verksamhetsområdet vilket skapar goda transportmöjligheter för det logistikcentrum kommunen planerar för liksom för övriga verksamheter inom området. Området har unika lägesegenskaper för omlastning mellan väg, järnväg och sjöfart. Möjligheterna blir bättre för att öka transporter på Kontinentalbanan via industrispåret i det östra verksamhetsområdet. Verksamhetsområdet, Business Center Trelleborg (BCT), är planlagt för industri och verksamheter. Området är 180 ha stort med möjlighet för fler verksamheter och fler arbetstillfällen genom förtätning av området. Den Östra ringvägen ger goda utvecklingsmöjligheter för både de verksamheter som redan finns och sådana som kommer att etablera sig i framtiden.

I anslutning och inom det östra verksamhetsområdet planerar kommunen tillsammans med Kriminalvården en kriminalvårdsanstalt med minst 300 arbetstillfällen därtill planerar den tomatodling som redan finns att expandera. En förbättrad trafiksituation gynnar företagens utveckling vilket underlättar kompetensförsörjningen. Östra verksamhetsområdet blir mer attraktivt för nyetablering av företag vilket bidrar till att det lokala näringslivet utvecklas.

Nytan av Östra ringvägens medverkan till att ge goda utvecklingsmöjligheter för näringslivet och inte minst för hamnen bedöms överväga nackdelen med påverkan på riksintresset för högexploaterad kust.

RIKSINTRESSE JÄRNVÄG

Östra ringvägen är dragen direkt öster om järnvägen vilket innebär att ett dubbelspår på Kontinentalbanan endast kan tillskapas väster om banan. Konsekvenserna för ett nytt dubbelspår på den västra sidan på sträckan mellan Skytts Vemmerlov och Trelleborg C har utretts. Utredningen visar att det finns förutsättningar för att anlägga ett nytt spår på den västra sidan. Det sammanvägda intrånget på omkringliggande fastigheter och bebyggelse blir mindre på den västra sidan jämfört med den östra. Den norra delen av sträckan innebär främst intrång på jordbruksmark. I Trelleborgs tätort påverkas en del vägar och infarter. Beroende på exakt dragning för det nya spåret kan Trelleborg Östra Skolan och den nya cykelväg som idag går mellan skolan och järnvägen påverkas. Slutsatsen är att det endast krävs mindre intrång på fastigheter och få byggnader kommer påverkas av ett dubbelspår på den västra sidan av Kontinentalbanan. Att placera Östra ringvägen öster om järnvägen och därmed fastställa att ett dubbelspår är lämpligt väster om Kontinentalbanan påverkar inte riksintresset negativt. Ett dubbelspår på Kontinentalbanan är möjligt efter detaljplanens genomförande.

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 är 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 nuvarande cykelförbindelser norrut skärs av och behöver ledas runt. Cykeltrafiken på Dalköpinge byaväg försvåras då cykeltrafiken behöver ta en omväg runt och istället nyttja den nya gång- och cykelbron. Samtidigt innebär omdragningen en trafiksäkrare sträckning. Östra ringvägen. I söder passerar Östra ringvägen ett industrispår. Där kan en planskild gång- och cykelpassage anläggas parallellt med spåret.

LÄNSVÄG 108

Östra ringvägen ansluter till en cirkulationsplats på länsväg 108 i norr vilken tillhör det statliga vägnätet. Väg 108, tillsammans med väg 9, tillhör kategorin kompletterande regionalt viktiga vägar. 108:an är därtill utpekad som funktionellt prioriterad godsled. Ett flertal utredningar har tagits fram för att analysera Östra ringvägen och Östra hamninfartens konsekvenser

på 108:an. I trafiksimuleringar som har genomförts framgår det att befintlig cirkulationsplats har kapacitet att klara förväntade trafikflöden när Östra ringvägen tas i bruk. Vid en ökad belastningsgrad har olika alternativ på ombyggnation av cirkulationsplatsen utretts. En första åtgärd kan vara att bygga om cirkulationsplatsen så att den blir tvåfilig, eventuellt bygga ett "expressfält", förbifart, för västergående trafik. Detta för att undvika ökade trafikmängder på länsväg 108 norrut. Den samlade bedömningen är att inga direkta åtgärder behöver genomföras på cirkulationsplatsen i samband med genomförandet av detaljplanen för Östra ringvägen.

Aspekter som har vägts in i denna bedömning är konsekvenserna av ianspråktagande av jordbruksmark, kostnader, kulturmiljö (fornlämning), eventuell kontakt med grundvatten inom vattenskyddsområde för dricksvatten samt framkomligheten för gång- och cykeltrafikanter. Enligt trafiksumuleringar med en östlig hamninfart uppskattas cirka 10-20 % av hamntrafiken att välja väg 108 norrut mot Svedala. Norr om E65 i Svedala är andelen några få procent (4%). Det vill säga att större delen av hamntrafiken på väg 108 har lokala mål. Restiden är så gott som den samma för nyttjandet av E6 och väg 108. Om kapacitetsproblem uppstår på Västra ringvägen till följd av hamntrafiken finns det risk för överflyttning av trafik till väg 108. En förbättring av Västra ringvägen med tydlig skyltning kan räcka för att tydliggöra att bästa körväg är via E6. En sådan förbättring är en ny väg norr om Västra industriområdet. 108:an trafikeras redan idag av hamntrafik då den är en utpekad godsled och den trafik som angör hamnen via 108:an passerar genom Trelleborgs centrum. Det pågår ett arbete med en åtgärdsvalsstudie för länsväg 108 mellan Trelleborg och Staffanstorp. Arbetet med denna kan komma att påverka utformningen av länsvägen med tillhörande korsningspunkter vilket i sin tur kan påverka förväntade trafikflöden.

KOMMUNENS LÅNGSIKTIGA MÅLBILD GÄLLANDE AVLEDNING AV GENOMFARTSTRAFIKEN

Syftena med detaljplanen för Östra ringvägen kan sägas ha olika utsträckning i tid. Östra ringvägen, samt Östra ringvägen som del i ett ringvägssystem liksom en framtida Östra hamninfart som i sin tur bygger på en målbild för hela staden Trelleborg. En målbild som sträcker sig långt utanför nu aktuell plangräns. En oomtvistlig målbild som kommunen arbetar efter är att så mycket som möjligt av genomfartstrafiken, hamntrafiken samt relevant intern trafik skall ledas utanför staden, bort från bland annat Hamngatan och dagens Travemündeallé och de övriga gator och leder som kan utgöra barriär mellan dagens centrum och den framtida sjöstaden.

De största effekterna av den Östra ringvägen uppnås först då en rad andra åtgärder är genomförda. I takt med att dessa åtgärder görs avleds trafik i allt högre utsträckning mot föreslagen ringvägs- samt senare hamninfartslösning.

Åtgärderna som återstår att genomföra är i korthet följande:

- Östra ringvägen genomförs
- Hastighetssänkande åtgärder utförts på Strandgatan, Hamngatan samt Järnvägsgatan med syfte att dessa skall utvecklas till stadsgator och att biltrafik skall nedprioriteras och gång- och cykeltrafik skall prioriteras.
- Västra ringvägen får en ny genare sträckning mellan Maglarpsrondellen och cirkulationsplatsen vid länsväg 108.
- Hastighetssänkande åtgärder utförts på väg 9, liksom på E6/ E22 öster om Maglarpsrondellen.
- Hamnfarten flyttar till ett östligt läge och ansluter direkt till Östra ringvägen samt att all hamntrafik leds via denna länk.

Förutsatt att dessa åtgärder genomförs kan trafiken på Hamngatan minska med ca 35-50 % vilket innebär att en stor del av barriäreffekten kan försvinna eller åtminstone vara möjlig att hantera.

Slutsatserna ovan baseras på dagens trafiksiffror från hamnen samt från Trafikverket med uppskrivna trafiksiffror till måläret 2040 samt att kommunens bostadsförsörjningsprogramms prognos för bostadsutveckling antas gälla.

MARK OCH GRUNDLÄGGNING

Två områden av planområdet innehåller lös fyllning med hög mäktighet vilket rekommenderas att lösas med hjälp av förstärkningsåtgärder alternativt massutskiftning för att undvika att oacceptabelt stora sättningar respektive differenssättningar utbildas. Förstärkningsåtgärder rekommenderas utanför vattenskyddsområdet. För övriga vägsträckor rekommenderas inga åtgärder. Det finns även våtmarksområden där gytta har påträffats där massutskiftning kommer bli nödvändigt i samband med genomförandet av detaljplanen. I övrigt finns inget geotekniskt hinder att genomföra detaljplanen medger.

MASSHANTERING

Vid anläggandet av Östlig ringväg kommer massbalans att eftersträvas, det vill säga att inga massor behöver transporteras in eller ut. Massor avses användas i planerade bullervallar och markmodellering inom planområdet. Om överskott trots det uppstår kommer detta att nyttjas för att klimatsäkra Sjöstaden. Avsikten är att handla upp hela ringvägen i en entreprenad för att säkerställa en optimal masshantering.

MARKFÖRORENINGAR

Markmiljöundersökningarna gjorda i samband med planarbetet visar att det finns områden inom planområdet med potentiellt förhöjda markvärden. Påträffade föroreningar inom fastigheten Västervång 2:25 ligger utanför planområdet. Delar av fastigheten Mellanköpinge 1:18 där det tidigare har funnits en påsfabrik planläggs för väg samt gång- och cykel. Fabriken kan ha orsakat markföroreningar i samband med släckningsarbete vid brand. Eftersom släckningsarbete har genomförts kan eventuella föroreningar finnas i området. Kompletterande provtagningar kommer att genomföras i samband med genomförandet av detaljplanen.

Vid järnvägen och banvallar har jordprover analyserats vilket visar på vanligt förekommande halter av pesticider. I samband med markundersökning i Anderslövsvägen i anslutning till södra delen av Österås koloniområde har det påträffats förhöjda värden av PAH (polyaromater). Dessa begränsade mängder kommer att saneras i samband med att marken schaktas ur för den nedsänkta vägen. Lokalt avhjälpande i form av grävschaktning kommer utföras och transporteras till godkänd mottagningsanläggning. Till detta kommer det krävas miljökontroll med kompletterande provtagningar för att avgränsa föroreningarna eller dokumentera halter som eventuellt lämnas kvar.

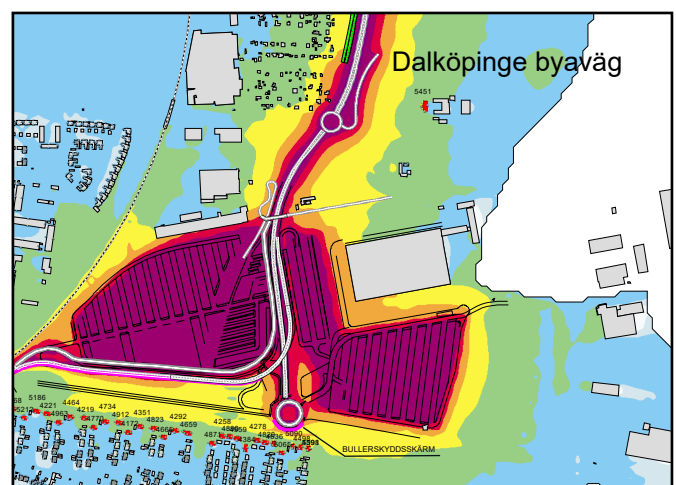
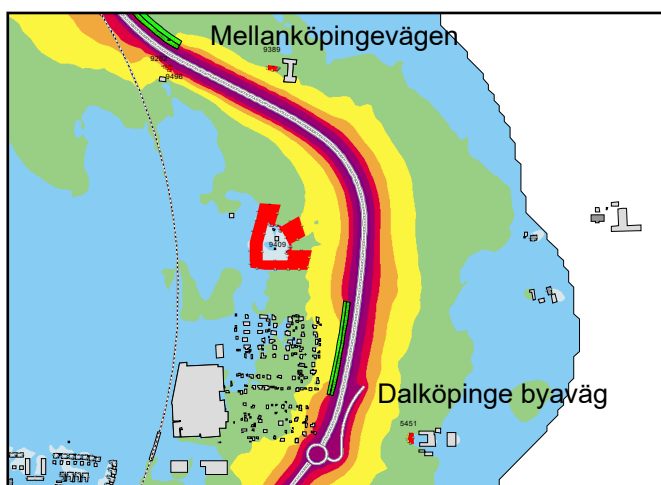
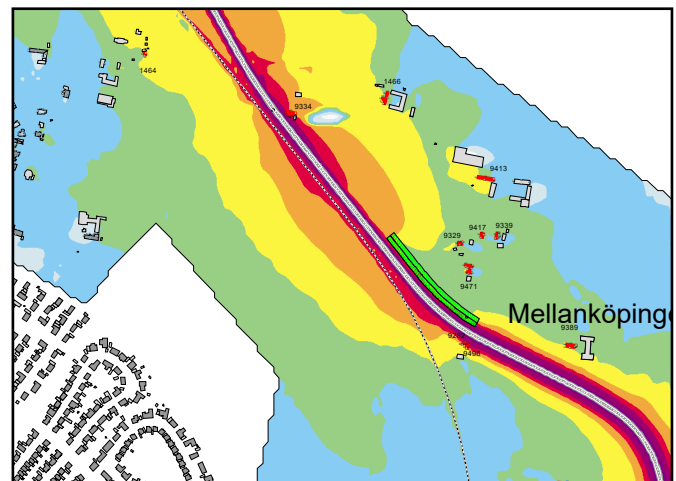
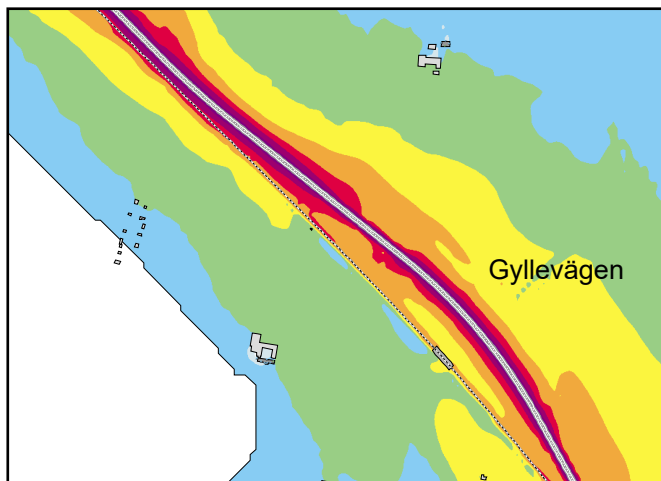
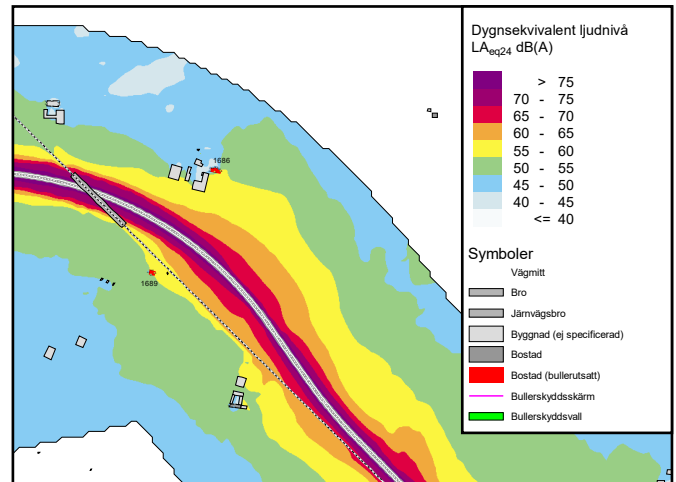
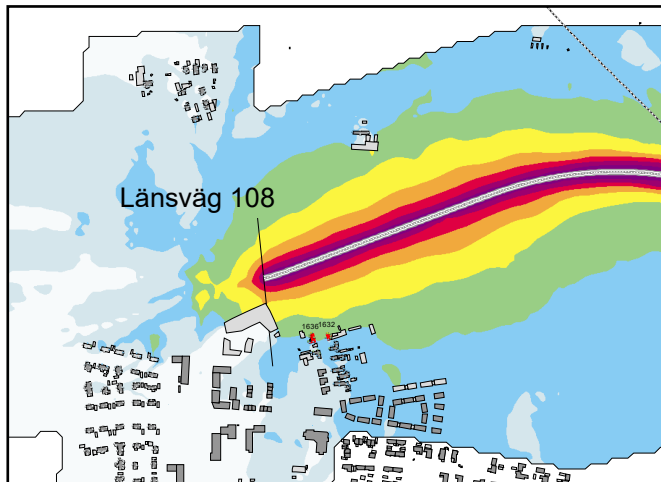
HÄLSA OCH SÄKERHET

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, cirkulationsplatser och vid gång- och cykelvägar. Det är sällan vägbelysning används utanför stadsmiljön.

LUFTFÖRORENINGAR

En luftutredning av Sweco (2019-06-27) har utförts i syfte att redovisa den förändrade trafikbelastningen på grund av genomförandet av Östra ringvägen och på sikt Östra hamnfarten. Luftföroreningshalter har beräknats för utvalda platser i Trelleborg och därefter jämförts med miljö kvalitetsnormer och miljö kvalitetsmålet för *Frisk luft*. Simulerade halter vid samtliga punkter i närheten av ringvägen visar att halterna är betydligt lägre än begränsningsvärdet för MKB och preciseringen i miljö kvalitetsmålet *Frisk luft*.



Utsnitt från bilaga 1:2, Bullerutredning för Östra ringvägen samt Östra hamninfarten, arbetsmaterial, Sweco 2020-11-11. Kartorna redovisar ekvivalenta ljudnivåer för år 2040 från vägtrafik från Östra ringvägen med vägnära åtgärder.

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 byggnaders fasader eller i fastighetsgräns.

Bullerpåverkan kommer i första hand bedömas enbart för vägen. En diskussion kommer att inledas med Trafikverket kring åtgärder där även järnvägen samt statliga vägar 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. Bostäder inom 30 meter från den föreslagna Östra ringvägen kommer att lösas in vilket innebär att det inte kommer finnas några bostäder inom riskområdet. Ett undantag från erbjudande om inlösen är bostadshuset på fastigheten Gylle 3:6.

Vid händelse av bygglovsgivning inom 30 meters zonen ska riskutredningens innehåll beaktas. För byggnader som hamnar inom 30 meter från väggkant 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.

I närheten av planområdet ligger rättspsykiatriskt centrum. Vid händelse av olycka kan verksamheten evakueras via Mellanköpingevägen som också är tillfartsväg idag.

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 konsekvens av Östra ringvägen är att vissa byggnader måste rivas. I andra fall ligger Östra ringvägen så nära vissa bostäder att de inte längre är lämpliga för bostadsändamål. I vissa fall kan fysiska åtgärder räcka men i andra fall krävs rivning. Koloniområdet Österås södra del kommer att påverkas i samband med genomförandet av detaljplanen. Den delen av koloniområdet bedöms inte längre lämplig för koloniändamål och kommer istället att användas för industriändamål. För att minimera konsekvenserna för koloniägarna har en ny plats för kolonilotter tillskapats öster om Östra ringvägen.

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 väggkant. 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 miljö genom de bullervallar som kommer att behöva byggas för att kunna uppnå kraven för rimlig bullernivå 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.

TILLGÄNGLIGHET

Genomfartstrafiken genom centrala Trelleborg uppgår enligt trafikmätning till 10-15 % vilket i samband med detaljplanens genomförande kan komma att minska avsevärt. 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 detaljplan 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

Detaljplanen tillsammans med detaljplanen för Östra hamnfarten har bedömts ge positiva miljöeffekter på människors hälsa och säkerhet. Bedömningen har sin grund i att transporter med farligt gods och genomfartstrafik flyttas ut från Trelleborgs stads centrala delar, dagens trafikbarriär minskar och tillgängligheten till havet ökar på sikt.

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 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 i mötet mellan 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 spåren, vilket medför en hög trafiksäkerhet. Passager för gång- och cykeltrafik, lokaliserade mellan Gyllevägen och Engelbrektsgatan/Dalköpinge byaväg kommer att ske planskilt genom att gång- och cykelvägen sänks ned eller 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.

