

DETALJPLAN FÖR
ÖSTRA RINGVÄGEN

KYRKOKÖPINGE 16:3 M.FL. TRELLEBORGS KOMMUN



Medfinansierat av Europeiska unionens
fond för ett sammanlänkat Europa



TRELLEBORGS KOMMUN

DP 246 - GRANSKNINGSUTLÅTANDE
ANTAGANDEHANDLING 2021-03-09

PLANARKITEKT

Anders Bramme

Lina Jönsson

PLANHANDLINGAR

Planbeskrivning

Plankarta

Planprogrammet Östra ringvägen och

Östra hamninfarten (2018-05-29)

MKB-miljökonsekvensbeskrivning

Illustrationskarta

Samrådsredogörelse

Detta granskningsutlåtande

PLANFÖRFARANDE

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

INNEHÅLLS- FÖRTECKNING

GENOMFÖRANDE AV GRANSKNING	4
MYNDIGHETER, STATLIGA VERK MED FLERA	6
NÄMNDER	11
OCH STYRELSER	11
LEDNINGSRÄTTSHAVARE	12
FÖRENINGAR	12
POLITISKA PARTIER	14
PRIVATPERSONER	16
ÄNDRINGAR I PLANFÖRSLAGET	20

GENOMFÖRANDE AV GRANSKNING

BAKGRUND

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

Ett antal yttranden har framförda synpunkter som redan är berörda samt besvarade under samrådsskedet. Antingen finns svaret i plankartan, planbeskrivningen eller i samrådsredogörelsen liksom i miljökonsekvensbeskrivningen.

Totalt har 63 och yttranden inkommit under utsatt tid. Av samtliga yttranden var 41 från enskilda personer varav 14 yttranden bedöms vara berörda.

GRANSKNING

Efter samhällsbyggnadsnämndens beslut 2020-12-08 har detaljplanen varit utställd på granskning mellan den 16 december 2020 och den 20 januari 2021. Handlingar har funnits tillgängliga på Trelleborgs kommuns hemsida samt varit möjliga att ta del av vid kontakt med kundtjänst på Rådhuset, Algatan 13.

INKOMNA YTTRANDE UTAN SYNPUNKTER

- Bildningsnämnden, Trelleborgs kommun
- AB Trelleborgs Hem
- Luftfartsverket
- Weum Gas AB
- E.ON

INKOMNA YTTRANDE MED SYNPUNKTER

- Länsstyrelsen
- Lantmäteriet
- Trafikverket
- Region Skåne
- Trelleborgs hamn AB
- Svedala kommun
- Tekniska servicenämnden, Trelleborgs kommun
- Trelleborgs Elnät AB
- Räddningstjänsten
- Gylle-Nytorp vägförening
- Jordens vänner

- Miljöpartiet
- Söderslättspartiet
- Privatpersoner

KVARSTÅENDE SYNPUNKTER PÅ PLANHANDLINGARNA

MYNDIGHETER OCH STATLIGA VERK

Myndigheter och statliga verk bedöms inte ha kvarstående synpunkter som inte har blivit tillgodosedda i samband med revideringen av planhandlingarna.

KOMMUNALA OCH REGIONALA ORGAN

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

SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

Majoriteten bland sakägare och övriga är negativa till Östra ringvägen, som är syftet att möjliggöra med planen. 74 yttranden från sakägare och övriga bedöms därför ha kvarstående synpunkter som inte tillgodosetts vid revideringen av planhandlingarna.

STÄLLNINGSTAGANDE

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

MYNDIGHETER, STATLIGA VERK MED FLERA

LÄNSSTYRELSEN

LÄNSSTYRELSENS FORMELLA SYNPUNKTER

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

RIKSINTRESSEN

RIKSINTRESSE KULTURMILJÖVÅRD 3KAP. 6 § MB

Länsstyrelsens synpunkter från samrådet kvarstår. Vägbanans utformning/höjdläge inom riksintresset är inte säkerställt i detaljplanen, även om det förs ett resonemang i planbeskrivningen. Planhandlingarna har kompletterats med höjdangivelser på bullerskydd vilka kopplas till vägbanans medelnivå, vilket i sin tur inte regleras. Plankartan kan därmed medge lösningar som ger en negativ inverkan på riksintresset. Om detaljplanen genomförs enligt de sektioner och illustrationer som redovisats i planbeskrivningen bedömer Länsstyrelsen att det inte finns risk för påtaglig skada på riksintresset. Plankartan behöver kompletteras med utformningsbestämmelser och höjdangivelser för bullerskydden som inte är relativa till en icke höjdsatt vägbana.

KOMMENTAR

Plankartorna har, i de ytor som omfattas av riksintresse kulturmiljövård, kompletterats med de nivåer på vägbanan som maximalt medges för att omgivningspåverkan skall kunna minimeras. Detta innebär att det är säkerställt att vägbanan ligger under omgivande marks nivåer. Angiven maxhöjd är avsatt på tre punkter i aktuellt vägavsnitt.

RIKSINTRESSE KOMMUNIKATIONER 3KAP. 8 § MB - JÄRNVÄG

Länsstyrelsen har inte några kvarvarande synpunkter gällande riksintressets utvecklingsmöjligheter med ett framtida dubbelspår. Fortsatt dialog med Trafikverket krävs bland annat gällande säkerhetsavståndet mellan den planerade östra ringvägen och befintligt enkeltspår. En hastighetsbegränsning på högst 80 km/h förutsätts och därför behöver planbeskrivningen korrigeras i enlighet med detta.

KOMMENTAR

Planbeskrivningen har korrigerats enligt Länsstyrelsens synpunkter.

HÄLSA OCH SÄKERHET

MARKFÖRORENINGAR

Planhandlingarna har förtydligats angående föroreningssituationen. Länsstyrelsen utläser dock av planbeskrivningen att ytterligare undersökningar planeras där det tidigare har funnits en fabrik vid Mellanköpinge 1:18 och att det på samma plats utförts släckningsarbete vid brand. Länsstyrelsen efterfrågar ett förtydligande i planbeskrivningen om till vilken nivå kommunen bedömer att man ska avhjälpa markföroreningen till. Det ska av planhandlingarna och utredning framgå vilka markföroreningar som är aktuella inom området och vilka efterbehandlingsåtgärder som krävs för att göra marken lämplig för ändamålet.

KOMMENTAR

Trelleborgs kommun har initierat en fullständig markmiljöundersökning i aktuellt område. Oavsett föroreningsgrad kommer utökad lovplikt gälla (marklov). Detta innebär att inget markarbete kan påbörjas förrän markföroreningen är åtgärdad.

RISK FÖR ÖVERSVÄMNINGAR

Länsstyrelsen har efterlyst en reglerande höjdsättning av markytorna med avsikten att säkerställa att risk för översvämning inte föreligger.

KOMMENTAR

Dagvattenutredningen redovisar hur dagvatten kan hanteras för att undvika översvämning, samt också visa på principer för hur dagvattnet kan renas så att miljö kvalitetsnormerna för dagvatten kan innehållas. Utredningen visar principen för ett sådant system och i plankartan har generösa ytor som också för reserverats för detta. Vägområdets bredd är förbered för dels avledning av dagvatten, dels för rening tillsammans med magasinens fördröjande förmåga. I plankartan finns reserverade ytor för fördröjningsmagasin, till dessa finns ett angivet värtde avseende den minsta mängd vägdagvatten dessa skall rymma utifrån ett 30 -års regn. Illustrerat finns även flödesriktningar på vägbanan till respektive fördröjningsmagasin.

RISKER FARLIGT GODS

Länsstyrelsen kan inte utläsa av planhandlingarna vilken bedömning kommunen gör angående behovet av riskreducerande åtgärder utmed rättspsykiatriskt centrum. Planhandlingarna behöver förtydligas om behovet av riskreducerande åtgärder för rättspsykiatriskt centrum, samt att nödvändiga riskreducerande åtgärder säkerställs med planbestämmelser i plankartan.

KOMMENTAR

Plankartan har kompletterats med en bestämmelse gällande krav på skyddsvall mellan planerad väg och vårdinrättning

LÄNSSTYRELSENS RÅDGIVNING

Nedan följer en sammanfattning av Länsstyrelsens rådgivning under respektive rubrik.

PARALLELLA MILJÖPRÖVNINGAR

Länsstyrelsen råder kommunen att invänta ett antagande av detaljplanen tills man vet om den markanvändning som detaljplanen föreslår är förenligt med de tillstånd och dispenser som detaljplanens genomförande kräver.

KOMMENTAR

Miljöprövningen till Mark- och miljödomstolen (samlad miljöprövning) pågår parallellt med detaljplanen för Östra ringvägen. Det är alltså två separata processer som delvis hänger samman och som kan fortgå samtidigt.

LANTMÄTERIET

Lantmäterimyndigheten lämnar synpunkter på planläggning i skilda plan och anser att tredimensionell fastighetsbildning krävs, information om ersättning för minskande av GA saknas i planbeskrivningen och information om hur ledningsrätter påverkas saknas.

KOMMENTAR

Efter förtydligande information och fortsatt diskussion är det nu aktuellt med tredimensionell fastighetsbildning för områden som planläggs i skilda plan. Planbeskrivningen förtydligas enligt Lantmäteriets synpunkter på planläggning i skilda plan och ersättning för minskande av GA.

Eventuell påverkan på ledningsrätter kommer att utredas vidare vid detaljprojektering och i dialog med berörda ledningsägare. I det fall behov finns att ompröva enskilda ledningsrätter kommer kommunen uppmana ledningshavaren att ansöka om ledningsrättsförrättning.

TRAFIKVERKET REGION SYD

Trafikverket accepterar att Östra ringvägen byggs med ett säkerhetsavstånd utifrån läget för befintligt enkelspår. Säkerhetsavståndet mellan ringvägen och järnvägen förutsätter att vägen får en hastighetsbegränsning på högst 80 km/tim varför planbeskrivningen behöver korrigeras.

Vidare upplyser Trafikverket övriga synpunkter utifrån ett sakägarperspektiv i det fortsatta arbetet.

KOMMENTAR

Planbeskrivningen korrigeras enligt Trafikverkets yttrande gällande hastighetsbegränsning. Plangränsen och utrymme för väg utökas österut på kartblad E för att säkerställa tillräckligt säkerhetsavstånd.

REGION SKÅNE

Region Skåne bedömer att det finns risk för att verksamheten, Rättspsykiatriskt centrum, blir störd även från norrsidan och då främst av insyn och ljus från passerande trafik. Region Skåne önskar att detaljplanen kompletteras med ett effektivt störningsskydd avseende buller-, ljus- och insynsskydd även från norra sidan.

KOMMENTAR

Trelleborgs kommun kommer i den fortsatta projekteringen verka för att påverkan på närliggande bostäder samt verksamheter kommer att vara så begränsad som möjligt. Det gäller ljud, ljus samt insynsskydd. Norrifrån sett kommer Mellanköpingevägen ledas upp på en bro över ringvägen, med påfartsramper. Dessa kommer bidra till visst skydd. Inom vägområdet finns även möjlighet att sänka vägen samt höja marken strax intill. Trelleborgs kommun bedömer att nödvändiga åtgärder kan genomföras inom ramen för de planområde som är definierat. Dessutom äger Trelleborgs kommun marken mellan vägen och rättspsykiatriskt centrum och har därför även framtida rådighet för eventuella åtgärder.

SVEDALA KOMMUN

Svedala kommun befarar fortsatt att planförslaget kan medföra ökade flöden av främst tung trafik genom kommunen som kan innebära kostnadskrävande åtgärder. En kompletterande trafikanalys efterfrågas för att säkerställa att lastbilstrafiken fortsatt leds via E6. Utbyggnaden av ett "expresskörfält" för västergående trafik bedöms leda de tunga transporterna i högre grad till det överordnade vägnätet, E6.

Utbyggnaden av anstalten vid Dalköpinge förväntas bidra med ytterligare trafik vilket inte är inräknad i trafikströmmarna. En sådan komplettering efterfrågas.

Svedala kommun anser att hamnen och kommunen bör verka för att fler godstransporter sker på järnväg. För persontrafiken är bussförbindelsen mellan Svedala och Trelleborg viktig för att erbjuda god kollektivtrafik.

KOMMENTAR

Trelleborgs kommun är medveten om att Östra ringvägen, särskilt om den kopplas till en östlig hamninfart, kan innebära viss ökad trafik på riksväg 108. Kommunen avser därför också att vidta åtgärder som minimerar risken för att trafik som bör välja väg E6 också kommer att ta den vägen. Flera utredningar finns redan framtagna och fler kommer att tas fram i samband med det vidare arbetet bland annat med ökad kapacitet på Västra ringvägen. Det bör dock framhållas att riksväg 108 är en statlig väg utpekad som funktionellt prioriterad godsled.

I samband med detaljplanearbetet för anstalten vid Dalköpinge har en trafikutredning tagits fram. Beräknad motortrafik per vardagsdygn är uppskattat till 774 fordon/vardag, varav 13 % utgör tung trafik. 85 % av trafiken förväntas komma från väst och 15 % från öst. En stor andel består av personal dag och natt. Hur stor del av den västliga trafik som kommer belasta länsväg 108 är inte utrett. Man kan anta att en stor andel är lokal trafik, en annan andel är trafik till- och från Malmö/Lund via E6/E22 varav några kan komma att nyttja länsväg 108 beroende av exakt slutdestination.

TRELLEBORGS HAMN AB

Trelleborgs hamn är fortsatt mycket positiva till planförslaget som ger hamnen bästa förutsättningar för en bra verksamhet med goda utvecklingsmöjligheter. Trelleborgs hamn anser att riksintresset för hamnen stärks genom tillkomsten av Östra ringvägen. Det är av vikt att det parallellt med arbetet för östlig ringväg och hamninfart även tas fram en detaljplan för Västra ringvägen där Trelleborgs hamn förordrar alternativ tre.

KOMMENTAR

Arbetet med den Västra ringvägen sker i samband med framtagandet av den nya Fördjupade översiktsplanen för Trelleborgs stad 2035.

RÄDDNINGSTJÄNSTEN

Räddningstjänsten pekar på vikten att utforma vägen så att den blir lämplig för farligt gods. Diken bör utföras helt täta längs hela vägsträckningen för att förhindra infiltration. Också andra anordningar bör anläggas för att underlätta för räddningstjänsten att underlätta omhändertagande av utsläpp samt minska konsekvenserna vid både mindre och större utsläpp.

Riskbedömningen utgår ifrån att utsläpp inte rinner iväg mot bebyggelse. Vägen och dess skyddsanordningar behöver därför utformas så att fordon, last eller läckage vid en olycka inte kan hamna för nära och därmed skulle kunna påverka bebyggelse och tredje man mer än vad som framgår i riskbedömningen.

KOMMENTAR

I planförslaget framgår det att den Östra ringvägen föreslås vara en framtida väg, samt led för farligt gods. Med tanke på detta skall sidoområden anpassas för detta, det gäller även dikesutformning. Visserligen är den underliggande mineraljorden (lermorän) mycket tät men trots detta kommer diken utmed vattenskyddsområden utföras helt täta. Denna typ av täta diken bedöms inte vara nödvändig för övriga vägsträckor, då dessa även skall nyttjas för dagvatteninfiltration, där just genomsläppligheten är en viktig faktor i reningsprocessen.

Vid den fortsatta projekteringen kommer en kontinuerlig dialog ske med bland annat räddningstjänsten med syfte att bygga vägen så säker som möjligt för tredje man.

Ett riskavstånd på 30 meter till närmsta bostad från vägområdet gäller som i enlighet med riskutredningen. Exakt utformning av väg och skyddsanordningar bestäms vid detaljprojekteringen i samråd med bland annat räddningstjänsten.

NÄMNDER OCH STYRELSE

TEKNISKA SERVICENÄMNDEN

Det framhålls att den totala körbanan ska bli 14 meter, men för att säkerställa transport till och från hamnen bör det på ett tydligare sätt framgå att Ringvägen blir dimensionerad så att vägen blir framkomlig för fordon med transportdispenser för både extra bredd och längd och inte bara för fordon med standardmått.

I planen föreslagna naturområden i vägens närhet, norr om Rättspsykiatriskt centrum, har ytorna minskats och men dessa är fortfarande stora. De skulle kunna minskas ytterligare med bibehållna funktioner (dagvattenhantering, refuger för växter och djur mm) och kräva mindre resurser vid anläggning och framtida underhåll.

KOMMENTAR

Frågor som handlar om utrymme för specialtransporter kommer bevakas i samband med detaljprojekteringen. Trelleborgs kommun samt Trelleborgs hamn har båda ett intresse av att alla framtida vägtransporter skall kunna nyttja vägen. Vägen kommer också, trots att det är en kommunal väg att projekteras enligt Trafikverkets standard för denna typ av väg.

Ytor i vägens närhet som avsätts för ändamålet natur/dagvatten tjänar viktiga syften som buffertzoner mellan väg och andra verksamheter som koloniområden, järnväg mm. Ytornas storlek och utbredning avgörs av vägens geometri, riskavstånd samt möjlig användning inom aktuella ytor. Ytorna är även tänkta att fungera för att gynna biologiskt mångfald – delvis som en rimlig kompensation för motsvarande värden som försvinner inom ramen för samma projekt. Ytorna är för små för att kunna nyttjas som jordbruksmark varför de avsatts till användning natur/dagvatten

LEDNINGSRÄTTSHAVARE

TRELLEBORGS ELNÄT AB

Detaljplanen berör regionnätsledning på tre platser samt några enstaka korsningar av distributionsledningar 10-0,4 kV. I detaljplanens västra del öster om Trygghetens hus korsar 130 kV kabeln med tillhör den planerade ringvägen. Denna korsning är planerad men justeringar kommer att bli nödvändiga. Vid Mellanköpinge och korsningen av Industrispåret korsar 130 kV kabeln samt ett totalt utgående 10 kV kablar från fördelningsstationen den planerade vägen med planfri korsning. Korsningen är ej förberedd och kommer kräva omfattande ombyggnad och påverka driften av elnätet. I detaljplanens södra del mellan Mellanköpingevägen och Östra infarten är kabeln förlagd inom området för den planerade ringvägen. Det ska säkerställas att kabeln kan ligga kvar och att utrymme ges i framtiden för service och underhåll. Korsningar av enstaka distributionsledningar 10-0,4 kV sker på mindre än 10 platser, dessa bör identifieras och hanteras redan i ett tidigt skede i projekteringen av Östra ringvägen.

KOMMENTAR

Trelleborgs kommun kommer att ha en fortsatt dialog med Trelleborgs elnät i frågor som handlar om bolagets regionnät. Den fortsatta projekteringen får visa hur anläggningarna kan samverka med kommunens vägplaner. Den gemensamma målsättningen är att förlägga nya ledningar alternativt korsa befintliga ledningar på bästa, samt effektivast sätt för samtliga parter, utifrån nuvarande- samt framtida drift.

FÖRENINGAR

GYLLE-NYTORP VÄGFÖRENING

Föreningen framför att det hade varit billigare och enklare med en dragning av hela Östra ringvägen på andra sidan av järnvägen. Vid nuvarande förslag på sträckning av Östra ringvägen kan föreningen acceptera en flytt av den del av Gyllekroksvägen som direkt berörs av bygget av Östlig ringväg. Föreningen kräver att omläggningen är färdigställd innan den gamla sträckningen tas bort. Att gång- och cykelpassagen över järnvägen mellan Östervångsvägen och Gyllekroksvägen inte ersätts innebär en stor barriäreffekt mellan stad och landsbygd. I planbeskrivningen framgår det att man förbereder för en eventuell framtida anslutning till Östervångsvägen. Föreningen menar då att man kan göra en cykelpassage direkt då Östra ringvägen byggs så att denna passage kanske byggs ut senare till att även omfatta biltrafik. Vidare förutsätter föreningen att lämplig bullerdämpande åtgärder genomförs. Ljudbilden blir olika beroende på om vägen ska följa marknivå eller järnvägen.

KOMMENTAR

Lokaliseringen av Östra ringvägen är redan utredd och saken är klarlagd. Berörd förening kommer att kontaktas i samband med att omläggningen skall planeras samt senare genomföras på bästa sätt. En planskild korsning över Östra ringvägen kräver i första hand en fri höjd på ca 5 meter och ca 200 meter långa påfartssträckor, dessutom skulle denna bro då även omfatta en planskild övergång över spårområdet, samt yta för framtida dubbelspår. Det senare kräver ännu högre fri höjd eller underfart under spårområdena. Oavsett teknisk lösning är det mycket höga kostnader och stora ytor som åtgår. Med tanke på den begränsade mängd nyttjare är det inte samhällsekonomiskt lönsamt att göra dessa investeringar. På frågan som berör en korsning i plan vid järnvägen är det osannolikt att Trafikverket skulle bygga en sådan vid ett eventuellt framtida dubbelspår. Av det skälet är den enda tänkbara lösningen en bro över järnvägen, men det faller som sagt på kostnaderna. En framtida koppling till Östervångsvägen finns det utrymme för och det är möjligt att denna fråga får ny aktualitet då. Men det är utanför detta planarbete.

JORDENS VÄNNER

Jordens vänner motsätter sig en satsning likt ringvägen då nya vägar innebär större möjligheter för mer trafik att stockas samt åkermark bör användas till odling och inte transporter. Problematiken som lyfts är inte dåliga vägar utan volymerna som tillåts passera varje dag. Planen strider mot Sveriges livsmedelsstrategi där det finns mål om att öka livsmedelsproduktionen och självförsörjningsgraden. Istället för att planera för en ringväg föreslås minskade volymer som tillåts passera hamnen och en större satsning på järnväg och intermodala transporter.

KOMMENTAR

En östlig ringväg i Trelleborgs kommun syftar inte enbart till att tjäna Trelleborgs hamn. Det inledande syftet med ringvägen är att möjliggöra ett ringvägssystem. Ringvägen medför möjligheter för stadsutveckling nära kollektivtrafik vilket minskar behovet av att ta jordbruksmark i anspråk för bland annat det väsentliga samhällsintresset av bostäder.

POLITISKA PARTIER

MILJÖPARTIET

Miljöpartiet påpekar att ringvägen som en kommunal väg tar en orimligt stor del av Sveriges bästa jordbruksmark i anspråk. Samtidigt framgår det att den kommunala vägen planeras för att bli en ny väg för hamntrafiken. Miljöpartiet framför vidare att förslaget bygger på ett felaktigt beslut att flytta hamnen österut, att fyrstegsprincipen ska tillämpas, att planförslaget inte är förenligt med kommunfullmäktiges beslut om ringväg och infart som en helhetsfråga, att en miljökonsekvensbeskrivning för endast Östra ringvägen ska tas fram, att en fullständig redovisning av utredning dubbelspår saknas, att planförslaget inte tar hänsyn till järnvägsanslutning i norrgående riktning från truck- och logistikcenter samt att planförslaget påverkar boende på Rättspsykiatriskt center negativt.

KOMMENTAR

Föreliggande planförslag utgår från fullmäktigebeslutet 2016 att verka för en ringväg och en östlig hamninfart liksom beslutet i KF hösten 2017 angående sträckningen av Östra ringvägen och Östra hamninfarten. Trelleborgs kommun och Trafikverket undertecknade 2020-04-02 "Avsiktsförklaring avseende samverkan kring åtgärder med anledning av flytt av Trelleborgs hamn". Avsiktsförklaringen har behandlats i kommunfullmäktige. Trelleborgs kommun har sedan avsiktsförklaringens tecknande haft en dialog med Trafikverket. Detaljplanen för Östlig ringväg har utarbetats efter vad som framkommit i dialogen med Trafikverket.

Anläggandet av en Östlig ringväg medför åtgärder i anläggningar som Trafikverket äger och ansvarar för. Ett medfinansierings- och samverkansavtal har tecknas mellan Trafikverket och Trelleborgs kommun. Syftet med avtalet är att hantera den planerade Östliga ringvägens korsningspunkter med statlig infrastruktur. Avtalet reglerar respektive parts åtagande och finansiella ansvar. Åtgärderna består av bro under befintlig järnväg samt anslutning till väg 9.

Detaljplanen tar höjd för trafik till och från hamnen varför MKB:n består av två detaljplaner.

Utredningen för dubbelspår järnväg följer de krav som styr utformning vid ny- och ombyggnad av järnväg vilka återfinns hos Trafikverket i ett antal styrande dokument (TDOK 2014:0555, TDOK 2015:0198 och TDOK 2014:0075).

Reservat för järnvägsanslutning till och från logistikcentrum norrut har inte varit aktuellt i samband med denna planläggning. Initialt handlar det om att aktivera det befintliga industrispår som finns idag.

Se kommentar under Region Skåne angående påverkan på Rättspsykiatriskt centrum.

SÖDERSLÄTTSPARTIET

Söderslättspartiet tar avstånd från ringvägen som i förslaget planläggs helt för en framtida östlig hamninfart och anser att planarbetet ska avslutas med omedelbar verkan. En hamninfart från väst som tar hänsyn till miljö och havsnivåhöjning bör utarbetas tillsammans med Trafikverket. Partiet kräver att en åtgärdsvalsstudie genomförs.

Anser att hela upplägget med hamninfart från öster är fel. 4 500 namnunderskrifter har samlats in som kräver en folkomröstning. Trafikverket har i avsiktsförklaringen inte ändrat uppfattning men accepterar att hamninfart kan byggas på sikt. Detaljplaneförslaget bortser från vad berörda statliga myndigheter haft att säga i ärendet. Trelleborgs kommun bör utvärdera alternativa finansieringsmöjligheter för en ombyggd-långsiktigt hållbar hamninfart från väster. Det saknas en genomtänkt finansiering av planförslaget.

Söderslättspartiet ser ingen anledning att dra ringvägen ut via Mellanköpinge och göra planskild korsning under järnvägen. En väg från 108:an med sträckning innanför järnvägen och som slutar på väg 9 gör att befintlig infrastruktur kan utnyttjas med avsevärd kostnadsbesparing.

KOMMENTAR

Föreliggande planförslag utgår från fullmäktigebeslutet 2016 att verka för en ringväg och en östlig hamninfart. Ett beslut togs i KF hösten 2017 gällande Östra ringvägen samt Östra hamninfartens sträckning. Trelleborgs kommun och Trafikverket undertecknade 2020-04-02 "Avsiktsförklaring avseende samverkan kring åtgärder med anledning av flytt av Trelleborgs hamn". Trelleborgs kommun har sedan avsiktsförklaringens tecknande haft en dialog med Trafikverket. Detaljplanen för Östlig ringväg har utarbetats efter vad som framkommit i dialogen med Trafikverket.

Anläggandet av en Östlig ringväg medför åtgärder i anläggningar som Trafikverket äger och ansvarar för. Ett medfinansierings- och samverkansavtal har tecknas mellan Trafikverket och Trelleborgs kommun. Syftet med avtalet är att hantera den planerade Östliga ringvägens korsningspunkter med statlig infrastruktur. Avtalet reglerar respektive parts åtagande och finansiella ansvar. Åtgärderna består av bro under befintlig järnväg samt anslutning till väg 9.

PRIVATPERSONER

SYFTET MED RINGVÄGEN

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

KOMMENTAR

I flera av de inkomna yttrandena görs omedelbara kopplingar mellan den Östra ringvägen och en eventuell framtida hamninfart. Det är viktigt att poängtera att granskningshandlingen endast berör detaljplanen för den Östra ringvägen och att en Östlig hamninfart är en eventuell framtida utveckling. Kommunens långsiktiga mål är att den Östra ringvägen i framtiden skall utgöra den huvudsakliga transportlänket till- och från Trelleborgs hamn. För att förverkliga den återstår dock fortsatta dialoger med berörda myndigheter, förvaltningar och sakägare. Till det krävs även åtgärder gällande infrastrukturen i de västra delarna av Trelleborg.

Planarbetet gällande den Östra ringvägen har pågått under flera år, och en mängd utredningar har genomförts och beskrivits översiktligt i planhandlingarna samt miljökonsekvensbeskrivningen. Många av de frågor som ställts både under samrådet samt under denna granskningsperiod kan besvaras ännu mer utförligt om man tar del av dessa utredningar. Framförallt hänvisas till den miljökonsekvensutredning som även finns bilagd denna handling. Samtliga utredningar finns tillgängliga på Trelleborgs kommun.

MILJÖ- OCH RISKPÅVERKAN

Som huvudsakligt argument mot Östra ringvägen anges miljöskäl. Flera anser att viktiga natur- och kulturvärden påverkas negativt och att körsträckan blir längre till Trelleborgs hamn. Det finns även synpunkter på hur Östra ringvägen förhåller sig till de nationella samt lokala miljömålen. Många förutser försämrade boendemiljöer och negativ påverkan på landskapsbilden. Detta gäller särskilt vid Mellanköpinge.

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

KOMMENTAR

Beslut har tagits i KF 2016 samt 2017 gällande ett östligt hamninfartsalternativ, det senare gällde Östra ringvägen liksom Östra hamninfartens sträckning.

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

Trelleborgs kommun har låtit utreda riskbilden för Östra ringvägen som en farligt godsled. Dimensionerande trafik samt belastande fordonsslag bygger på ett scenario där Östra ringvägen också belastas av all hamntrafik. Utredningen har som utgångspunkt Länsstyrelsens riktlinjer där närhet till befintliga bostäder skall beaktas inom given zon intill vägen. Slutsatsen av den riskutredningen som genomförts är att inga befintliga bostäder får ligga närmare vägen än 30 m. För nybyggnation av bostäder gäller ett längre avstånd. Riskutredningen finns att tillgå på Trelleborgs kommun.

Hur den föreslagna Östra ringvägen förhåller sig till de nationella samt lokala miljömålen står att läsa i den miljökonsekvensutredning som biläggs denna detaljplan. Klart är att hamntrafikens volym är något som Trelleborgs kommun har mycket svårt att påverka, däremot kan Trelleborgs kommun påverka effekterna av denna trafik. Trafiken, och den tillhörande godsmängden är ett resultat av den ökade efterfrågan i hela Sverige (och utomlands) och är därför av nationell betydelse. Trelleborgs kommun tar ett mycket stort ansvar som transitkommun för in- samt utgående gods. Också av det skälet tycker sig Trelleborgs kommun ha inflytande över var denna trafik skall ledas samt hur den kan samverka med kommunens bostadsplanering.

Trelleborgs kommun har, i arbetet med den Östra ringvägen varit medvetna om att en ringväg enligt definition alltid är en längre väg. Att ta vägen förbi hindret är alltid en längre sträcka än att ta vägen rakt igenom. Förtjänsterna med den Östra ringvägen är att få bort en del av genomfartstrafiken, samt i framtiden också, kunna fånga upp all hamntrafik. Målet med flytten av trafiken är att kunna genomföra intentionerna i Kuststad 2025, alltså storkalig bebyggelse i de återlämnade hamnområdena, nära kollektivtrafik och bostäder strax intill havet. Med samtida insatser från kommunens sida kommer det totala bilanvändandet minska då de nya bostäderna är mer centralt benägna. I det kortsiktiga perspektivet handlar den Östra ringvägen inte om hamntrafiken utan om den lokala trafiken. Beroende av var man kör ifrån och vart man skall kommer den Östra ringvägen förkorta körsträckan för många, som annars behöver ta andra, kanske längre omvägar. Detta bör vara med i den totala beräkningen.

Längre körsträcka, för lastbilstransporter till- och från hamnen stämmer, och det rör sig om ca 5 kilometer om man räknar från de framtida nya kajlägena till förslagsvis Maglarpsrondellen. Man bör samtidigt betänka hur liten andel dessa extra kilometer är sett i det totala perspektivet utifrån transporternas sammanlagda körsträcka - från upphämtning av gods runt om i Europa till slutdestinationen på olika håll i Sverige eller omvänt.

Trelleborgs kommun väljer att då, även om det handlar om en längre sträcka, att förlägga dess negativa konsekvenser (buller, utsläpp och risk) utanför den tätbebyggda staden.

Det finns nationella och internationella mål att föra över mer transporter till sjöfart och järnväg. Trelleborgs hamn är en viktig hamn både nationellt och internationellt och viktig för Sveriges import och export. Trelleborgs kommun arbetar för att föra över mer gods på järnväg och för ett andra spår på Trelleborgsbanan.

Den östra ringvägen är till för att öka tillgängligheten för kommuninnevånare i östra delarna men också för att öka tillgängligheten till östra industriområdet BCT som är planlagt för industri och som kan nyttjas mer effektivt med fler företag och fler arbetstillfällen. Det unika läget gör det också lämpligt för omlastning mellan olika transportslag för bästa tänkbara val av hållbar transport beroende på vara, avstånd och mål. Likaså är området lämpligt för omlastning till kustsjöfart som för framtiden kan vara ett alternativ för att minska belastningen på landinfrastrukturen. Hamnens nya läge har tillkommit för att öka effektiviteten för sjötransporterna efter krav från rederierna. Det nya läget innebär med infart från väster en lång sträcka med många svängar, inbromsningar och accelerationer vilket gör att flöden blir ojämna med ökande utsläpp som följd. Likaså tar omlastningen längre tid och fartygen måste då ligga längre vid kaj vilket också medför utsläpp. Därför måste hela sträckan och flödena vara med vid bedömningen av östra ringvägen som ger bättre och jämnare flöden och betydligt bättre logistik inne på hamnområdet.

Att flytta transporterna till en östlig ringväg innebär att utsläppen i Trelleborgs stad minskar liksom buller och barriäreffekter. Den förhärskande vindriktningen, sydväst innebär också att transporter öster och norr om staden gör att betydligt mindre antal personer exponeras för buller, utsläpp och risk.

LOKALISERING

I en del yttranden framförs synpunkter på lokaliseringen av Östra ringvägen. Man menar att lokaliseringen av ringvägen bör ske på den västra sidan om järnvägen.

KOMMENTAR

Föreliggande planförslag utgår från fullmäktigebeslutet 2016 att verka för en ringväg och en östlig hamninfart. Ett beslut togs i KF hösten 2017 gällande Östra ringvägen samt Östra hamninfartens mer exakta sträckning.

Den Östra ringvägens lokalisering har prövats utifrån en mängd olika frågeställningar. I denna detaljplan föreslagna dragning är ett resultat av en tidigare gjord lokaliseringsprövning där tre alternativ jämfördes med varandra. Ett viktigt kriterium var att ringvägen skulle kunna användas för hamntrafik. Andra viktiga kriterier var att nyttja befintlig järnvägskorridor samt att inte försvåra den

framtida utbyggnaden av staden. Alternativutredningar genomfördes av två olika konsultgrupper och resultatet av arbetet samt bortvalda alternativ framgår av bilagd miljökonsekvensbeskrivning. Utredningarna finns att tillgå på Trelleborgs kommun.

En sträckning på insidan av Kontinentalbanan är sedan länge avfärdad därför att en sådan lösning inte går att förena med en eventuell framtida hamntrafik. En ringväg närmare staden innebär dessutom att bostadsbebyggelse omöjliggörs i dess närhet.

JORDBRUKSMARK

Flera påpekar att värdefull jordbruksmark tas i anspråk.

KOMMENTAR

För att genomföra den Östra ringvägen kommer det krävas ytor på jordbruksmark, ytanspråken är beskrivna i detaljplanen samt i plankartorna. Så gott som alla exploateringsprojekt, förutom förtätningsprojekt samt nyttjande av befintlig hårdgjord mark ökar trycket på jordbruksmarken i en kommun som Trelleborg. Även om den Östra ringvägen planeras på jordbruksmark är kommunens bedömning att det långsiktiga värdet av att kunna bebygga de gamla hamnområdena med ett effektivt markutnyttjande, centrum- och kollektivtrafikhänsynerna vid överstiger förlusterna av jordbruksmark.

Att en del av den ianspråktaga jordbruksmarken i vägens närhet kommer att nyttjas för biologisk mångfald på naturområden har beskrivits tidigare och det bör tillräknas den totala bilden i fråga om anspråk.

TRELLEBORGS HAMN

Ett mindre antal yttranden handlar om att hamnen aldrig borde fått tillstånd till att flytta öster ut och att tillståndet bygger på en västlig tillfart. Någon ifrågasätter hamnens framtida godsmängder. Synpunkter finns också på att kommande förbindelse över Fehmarn bält borde redovisas.

KOMMENTAR

Hamnens godskalkyler, vilka är desamma som Trafikverkets bedömningar, bygger delvis på historisk statistik men även på kalkylerade siffror för framtiden. Dessa siffror har sedan varit utgångspunkt för arbetet med den Östra ringvägen - både när det gäller dimensionering samt konsekvenser. Mållåret är satt till 2040, alltså om ca 20 år.

Enligt Hamnens bedömning är dessa siffror baserade på marknaden för gods via Trelleborgs

hamn som bedöms utifrån efterfrågan och konkurrens. Aktuella godsmängder samt kalkyler för framtida volymer finns att tillgå på Trelleborgs hamns hemsida.

Enligt Trelleborgs hamn samt andra kvalificerade bedömningar utgör Fehmarbältförbindelsen inte något hot mot de tjänster som Trelleborgs hamn erbjuder. Dessutom finns det ett stalt mål att järnvägstrafiken via Trelleborgs hamn skall bibehållas och utvecklas. Med ett dubbelspår, samt med ett effektivt nyttjande av det befintliga industrispåret mot den östra verksamhetsområdet gynnas järnvägstransporterna ytterligare.

KOSTNADER

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

KOMMENTAR

Trelleborgs kommun kommer att stå för samtliga kostnader gällande byggnation och drift. Trelleborgs kommun kommer även stå för de kostnader som har att göra med nödvändiga investeringar i anslutning till statlig infrastruktur som broar, trafikplatser samt eventuella omdragningar av statliga såväl som enskilda vägar. Finansieringen i övrigt regleras inte inom ramen för detaljplanprocessen.

ÖVRIGA FRÅGOR

Utöver de teman som det redogjorts för ovan har mer plats- eller fastighetsspecifika frågor framkommit i några av yttrandena:

KOMMENTAR

SKYDDSVÄRDA TRÄD

De träd som ingår i en trädrad i åkerlandskap omfattas av generellt biotopskydd. För de träd som ingår i trädrad som behöver tas bort har Trelleborgs kommun begärt dispens från biotopskyddet för att möjliggöra borttagande. Enstaka träd omfattas inte av detta skydd. I ett yttrande åberopas ett skyddsvärt bokträd, vilket bedöms ha en ålder på ca 70 år. Detta träd finns varken registrerat i Länsstyrelsens register, hos Naturvårdverket eller artportalen inte eller i kommunens inventering av äldre skyddsvärda träd. Trädet står mitt i linjen för tänkt ringväg, strax intill banvallen. Då strävan har varit att lägga vägen så nära järnvägen som möjligt har det inte varit realistiskt att spara detta träd.

ERSÄTTNING FÖR INTRÅNG I FASTIGHETER

Ersättning för intrånget i fastigheter bestäms enligt reglerna i expropriationslagen. Vid ersättning som gäller en del av en fastighet är det minskningen av marknadsvärdet med ett tillägg om 25 % som ska ersättas. Vid värdering av intrång på jordbruksmark utgår ersättning dels för markintrånget och dels för övriga skador som påverkar det kvarvarande jordbruksföretaget såsom t.ex. försvårad brukning, anpassningsersättning och eventuellt längre körvägar. I syfte att kompensera för arealbortfall kommer kommunen att se över möjligheten till markbyten.

ÅKERANSLUTNINGAR SAMT DRÄNERINGSLEDNINGAR

I samband med projektering och entreprenadarbeten kommer enskilda åkersanslutningar och dräneringsledningarna att ses över. I dialog med berörda fastighetsägare kommer dessa vid behov anpassas i syfte att minimera skadorna på åkermarken. Vi ställer oss positiva till att kvarlämna matjorden inom fastighet men beroende på projektets behov av massor kan vi i nuläget inte garantera att all matjord kan kvarlämnas.

MINSKNING AV GENOMFARTSTRAFIK

Siffror för kalkylerad minskning av genomfartstrafik kan skilja sig beroende av när mätning är utförd samt utifrån vilka förutsättningar man har haft med i beräkningen. Tex samtida åtgärd på Hamngatan, västlig ringväg osv. Att siffrorna skilljer sig är därför inte anmärkningsvärt. Att minska genomfartstrafiken är ett av syftena med den Östra ringvägen. Fler motiv finns, vilka nämns ovan.

ÄNDRINGAR I PLANFÖRSLAGET

Följande ändringar har gjorts i planförslaget:

PLANKARTA

- Mindre utökning av planområdet och användningsområde för väg väster om Mellanköpinge
- Nya bestämmelser avseende höjd på vägbana -söder om Mellanköpinge
- Införande av bestämmelser gällande skyddsvall mellan väg och vårdinrättning.
- Införande av bestämmelser ang 3 - dimensionell fastighetsbildning
- Nya bestämmelser gällande avhjälpande av markföroreningar

PLANBESKRIVNING

- Förtydligande beskrivning avseende planläggning i skilda plan och ersättning för minskande av GA.
- Förtydligande angående hastighet och säkerhetsavstånd mellan väg och järnväg.
- Kompletterande beskrivning avseende vägstandard.
- Kompletterande beskrivning avseende medfinansiering och samverkansavtal mellan Trafikverket och Trelleborgs kommun.

