



TRELLEBORGS
KOMMUN

ÖSTRA RINGVÄGEN OCH ÖSTRA HAMNINFARTEN

PL-2018-34

PLANPROGRAM SAMRÅDSHANDLING 2018-05-29



Samfinansierat av EU

Transeuropeiska transportnätet (TEN-T)

Tidigare utredningar

"Förstudie ringvägar runt centralorten Trelleborg" - Trelleborgs kommun 121221

"Västlig infart till Trelleborgs hamn" - Sweco 150204

"Infartsalternativ till Trelleborgs hamn" - WSP 160112

Utlåtande av Carl Johan Engström - Kvalitetsgranskning 160106

"Utredning av placering av norra delen av ringvägen" - WSP 170621

rapport incheckning/truckcenter - Norconsult 170621

"Vägalternativ till Trelleborgs hamn" - Tyrens 170615

Medverkande

Styrgrupp Kuststad 2025

Projektledningsgrupp Kuststad 2025

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Anders Bramme – Planarkitekt - Handläggare och författare till detta planprogram

Johan Pettersson – Miljöhandläggare

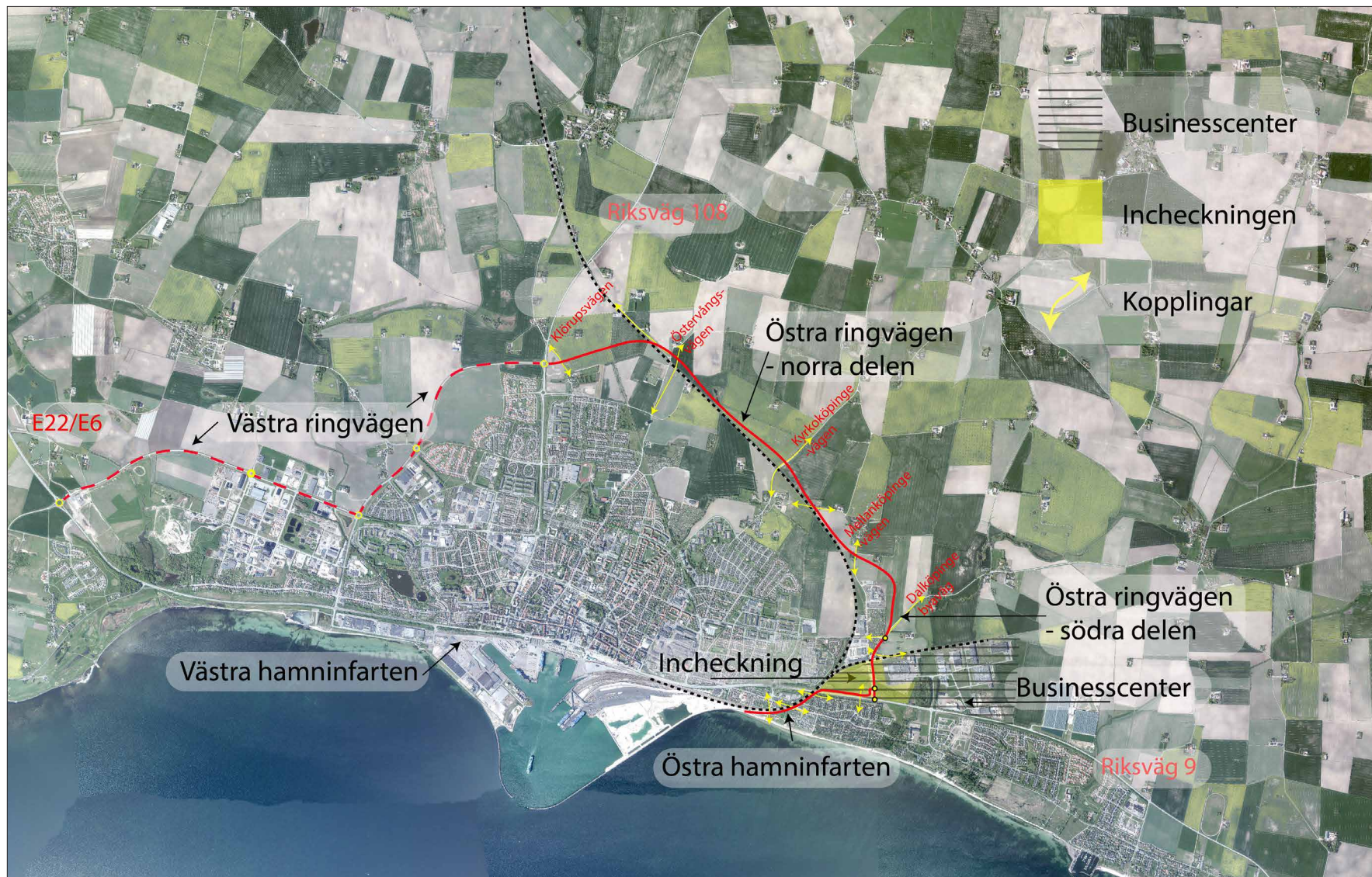
Emily Golrang – Planarkitekt – Handläggare för Planprogram Business Center Trelleborg

Camilla Burén - Planarkitekt

Tekniska förvaltningen

Kommunledningsförvaltningen

- Hållbar utveckling



Centrala begrepp så som de används i detta planprogram

BEGREPP OCH BENÄMNINGAR I KARTAN

I detta planprogram används en rad olika benämningar på projektets olika delar, ytor och funktioner. Nedan följer en närmare beskrivning av dessa :

På översiktlig nivå görs indelningen i en Östra- respektive Västra ringvägen och där den Östra ringvägen ingår i detta planprogram. Västra ringvägen är den nuvarande delsträckan vilken tillsammans med den Östra ringvägen är tänkt att vara Trelleborg hela ringväg och hamntillfart. Samtidigt förbinder de olika delsträckorna riksväg 9 samt riksväg 108 samt E22/E6 med varandra. Utöver de två ringvägsdelarna liksom hamninfarten beskrivs även incheckningen till hamnen samt det framtida businesscentret belägen i gränslandet mellan den Östra ringvägen samt den Östra hamninfarten.

Den föreslagna Östra ringvägen delas in i norra respektive den södra delen. Den norra delen påbörjas vid cirkulationsplatsen riksväg 108 och avslutas i höjd med en punkt strax norr om rättspsykiatriska kliniken just där vägsträckningen korsar Mellanköpingevägen. Den södra delen av Östra ringvägen börjar därför och sedan söderut till den föreslagna cirkulationsplatsen vid riksväg 9, vägen mellan Trelleborg och Ystad. Denna indelning hänger samman med att det i texten refereras till tidigare utredningar som gjort just denna indelning beroende på hur uppdragen fördelats mellan konsultgrupperna. Den Västra ringvägen är som sagt den nuvarande vägsträckan mellan cirkulationsplatsen vid riksväg 108 och Maglarpsrondellen (E22/E6). I denna sträcka ingår Hedvägens förlängning genom det Västra verksamhetsområdet.

Den föreslagna Östra ringvägen berör i olika grad korsande vägar och dessa är norrifrån sett: Klörupsvägen, Östervångsvägen förlängning, Kyrkoköpingevägen, Mellanköpingevägen och Dalköpinge byaväg. Den Östra Hamninfarten korsar söderifrån Östra Förstadsgatan samt därefter riksväg 9 innan den landar i incheckningsytan. Utöver dessa vägar kommer även ett antal gång- och cykelvägar korsas vilka får sin benämning senare i arbetet.

Järnvägssträckningen som löper parallellt med den Östra hamninfarten och delvis parallellt med den föreslagna Östra ringvägen benämns som Kontinentbanan. I anslutning till incheckningen förgrenar sig denna i ett industrispår österut. Detta järnvägsspår skall i första hand betjäna det planerade *Business Center Trelleborg* (BCT) och är ett av skälen till varför BCT föreslås just här. Den nuvarande Västra hamninfarten ska skiljas från den föreslagna Östra hamninfarten på så sätt att de förutsätter trafikmatning från olika håll, från öster eller från väster (idag).

Vision

Trelleborgs hamn växer, och staden utvecklas.
Ambitionen att växa och bli fler, att bereda plats är en strävan
som hamnen och staden delar.

Vår vision är att Trelleborg utvecklas från hamnstad till attraktiv kuststad.

För att förverkliga detta kraftsamlar Trelleborgs kommun och arbetar i ett samlat projekt

- Kuststad 2025.

Sammanfattning

Trelleborgs hamn har ett stort expansionsbehov, behovet är en följd av ökade godsmängder, framförallt med lastbil. Den typen av trafik ökar med i genomsnitt ca 6 % per år. I takt med att trafiken ökar ställs det högre krav på att den interna hamnlogistiken skall fungera. Nuvarande hamnytor är svårarbetade, möjligheter för rationell godshantering är begränsad, och detta blir inte lättare när godsmängderna ökar. Ett av bakgrundsmotiven till varför hamnen påbörjade sin flytt till ett östligt läge var för att tillgodose rederiernas krav på hamnen att kunna ta emot på längre färjor. Så inom de närmsta åren kommer färjorna öka sin kapacitet med cirka 25 % då dessa förlängda färjor kommer levereras. Även detta ställer högre krav på hamnens logistik eftersom mer gods kommer in, och skeppas i väg under samma tidsrymd som innan.

Hamnens svar på lösning utifrån dessa bakgrundsfakta är att ändra de inkommande trafikflödena till en östlig hamninfart, flytta incheckningen samt uppställningsplatser för dygnsvila till Trelleborgs östliga delar. Med denna manöver kan den nya hamnen, och uppställningsytorna där brukas på ett mycket rationellare sätt. Till detta bygger man dessutom bort dagens interna konfliktpunkter i hamnen med bland annat järnvägsspår, järnvägstrafik, korsningspunkter internt och combiverksamheten.

Den stora förtjänsten, för stadens vidkommande, är att de återlämnade hamnområdena kan tas i anspråk för centralt belägen bostadsbebyggelse på redan hårdgjord mark, och dessutom utan att ta jordbruksmark i anspråk - som annars kan bli en konsekvens. För att genomföra allt detta krävs en ny tillfartsväg till den östliga hamninfarten, och det är denna kommunen beskriver som den Östra ringvägen. Genomförandet av den Östra ringvägen liksom den Östra hamninfarten ingår också i ett paket med andra åtgärder. Trelleborgs kommun vill göra för att minska biltrafiken i stadens centrala delar. I första hand arbeta för val av andra sätt att förflytta sig – till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. Med detta skapas en attraktivare stad, och möjligheter för ytterligare förtätning ökar.

Både den Östra ringvägen liksom den Östra hamninfarten har naturligtvis konsekvenser, särskilt för de närboende i form av ökad trafik och upplevt buller och annat. Ringvägen planeras på jordbruksmark, och det intrånget måste motiveras med den nytta ringvägen gör, och allt den möjliggör i form av effektivt bostadsbyggande på redan hårdgjord mark. För kommunen handlar det om att ställa de positiva effekterna mot de negativa - samt att göra de negativa så acceptabla som möjligt.

Detta planprogram beskriver på ett kortfattat sätt bakgrunden till, och motiven för den föreslagna Östra ringvägen samt Östra hamninfarten. Konsekvenserna beskrivs översiktligt och utifrån den kunskap som finns idag. Syftet är att de tekniska utredningarna skall fördjupas i det fortsatta arbetet, och i och med det kan konsekvenserna framgå tydligare. På så sätt klargörs även vilka typer av åtgärder som kan komma att behövas för att den östra ringvägen samt Östra hamninfarten skall kunna genomföras, samt upplevas som en acceptabel del i Trelleborgs stadsbild för nutida samt framtida generationer.

Innehåll

INLEDNING

Vad är ett planprogram?	10
Syfte	10
Kuststad 2025- Bakgrund	11
Kuststad 2025- Delprojekten	13
Ringvägen och stadsutveckling	15
Alternativutredningarna	16
Ringvägens historik	17
Hamnens anspråk	21

PLANFÖRSLAG

Östra ringvägen och Östra hamninfarten	25
--	----

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Kommunens översiktliga planering	28
Uppdatering av den fördjupade översiktsplanen för Trelleborg stad 2025	30
Bostadsförsörjningsprogrammet	31
Befintliga detaljplaner och områdesbestämmelser	33

FÖRUTSÄTTNINGAR

Vägstandard och vägestetik	37
Incheckning- truckcenter	40
Jordbruksmark	42
Geoteknik och markmiljö	44
Fastighet- och markägoförhållanden	45
Trafiksystem och den pågående trafikplanen	46
Riksintresse kulturmiljö	46
Riksintresse yrkesfiske	47
Riksintresse kustzon	48
Riksintresse kommunikation	49

Arkeologi och fornlämningar	50
Naturvärden	53
Småvatten och generellt biotopskydd	55
De gröna stråken och gröna korridorerna	57
Strandskydd	59
Klimatförändringar	60
Miljöprovning och Miljökonsekvenser	62
Vattentäkter och vattenskyddsområden	62

KONSEKVENSER

65

Barriärer och radiella vägstråken	66
Buller	68
Risk	74

BILAGOR:

MKB (Sweco)

INLEDNING

VAD ÄR ETT PLANPROGRAM? SYFTE

Ett planprogram beskriver på ett översiktligt sätt vad ett kommande projekt kan komma att innebära samt hur ett område kan komma att se ut. Planprogrammet behandlar frågor kring exempelvis infrastruktur, bebyggelse, trafik, miljö och genomförande. Ett planprogram är inte juridiskt bindande, men visar och tydliggör kommunens inriktningar och mål. Programmet kommer bland annat fungera som underlag till kommande detaljplaner, som är juridiskt bindande.

Detta planprogram tas fram i enlighet med plan- och bygglagen, vilket bland annat innebär att ett samråd kommer genomföras. Under samrådstiden har sakägare, allmänhet liksom andra förvaltningar och myndigheter möjlighet att lämna sina synpunkter på förslaget. Efter samrådstidens utgång bearbetas planprogrammet ytterligare med sikte på ett godkännande i kommunfullmäktige. Samrådet sker under sommaren 2018 och ett godkännande beräknas till hösten 2018.

Syftet med detta planprogram är att redovisa de övergripande förutsättningarna för, och konsekvenserna av den beslutade Östra ringvägssträckningen samt den Östra hamninfarten inkl. incheckningen. Ett följsyfte med planprogrammet är att skapa en plattform för en konstruktiv dialog med närboende, berörda fastighetsägare, kommunala förvaltningar samt berörda myndigheter och organisationer. Dialogen sker i samrådsform och synpunkterna arbetas in i det fortsatta arbetet. Inte minst är detta samråd viktigt när det gäller dialogen med Länsstyrelsen och Trafikverket.

I Plan- och bygglagen (2010:900 5 kap 10 §) står att ett planprogram kan tas fram om kommunen bedömer att det behövs för att underlätta det framtida detaljplanarbetet eller om det finns många intressenter eller att projektet innehåller starka motstående intressen. Då kommunen arbetar för öppenhet och insyn ser kommunen med planprogrammet även en möjlighet att informera om projektet till en större allmänhet. Informationen sker med vägledning av den information- och kunskapsbas som finns just då planprogrammet skrivs. I kommande arbeten, framförallt detaljplanerna samt vid detaljprojek-

teringen kommer kunskapen öka, ytterligare utredningar beställas – och därmed även detaljeringsgraden på det som planeras. För planprogrammet gäller samma regler för samråd som när ett mer konkret planförslag tas fram. Planprogrammet är därför ute på samråd under sommaren 2018.

Med hjälp, och stöd av den helhetsbild planprogrammet inklusive synpunkter ger är kommunens nästa mål att arbeta vidare med de detaljplaner som behövs för att genomföra projektet - Östlig ringväg samt Östlig hamninfart inklusive incheckning - som del av **Kuststad 2025**.

Ett syfte med den Östra ringvägen samt den följande Östra hamninfarten samt incheckningen är att säkerställa att hamnens verksamhet kan utvecklas, och det kan den bara göra om logistiken kring den tillåts förbättras och mer utrymme ges för ökade godsmängder. Trelleborgs kommun har en strategi för hur hamnens framtida behov ska kunna säkras, och ser också en möjlighet i och med detta, att även tillgodose kommunens behov av byggbar attraktiv mark för tex bostadsbyggande och allmänna ytor



MÅL, INRIKTNINGAR
OCH STRATEGIER



REGLERING
AV MARKEN



TILLSTÅND
ATT BYGGA



KUSTSTAD 2025- BAKGRUND

Trelleborg, Sveriges sydligaste stad, har ett strategiskt läge som gör att orten historiskt sett varit viktig för resande och handel. Trelleborgs Hamn utgör porten mot kontinenten och är en viktig export- och importkanal för Sverige och för Europa. Att hamnen är en av fem CORE-hamnar i landet samt att den ingår i en av nio transportkorridorer (TEN-T) genom Europa visar på dess betydelse för svensk handel. Generellt spelar sjöfarten en stor roll för landet eftersom nästan 95 procent av svensk import och export går via hamnarna. Samtidigt spelar Trelleborgs Hamn en viktig roll för sysselsättningen i Trelleborgs kommun. I hamnbolaget finns 133 arbetstillfällen – och indirekt generar verksamheten fler än 1800 indirekta arbetstillfällen som på något sätt har en koppling till hamnen, cirka 5 300 jobb i Malmö regionen och 31 000 jobb i hela Sverige försörjs av hamnens godstransporter. Hamnen har haft en kraftig ökning av transporter räknat i enheter. Sedan 1989 och 2017 har Trelleborgs hamn haft en ökning på i snitt 5.8 % enheter per år och trenden ser ut att fortsätta.

För knappt tio år sedan flaggade rederierna för att införandet av högre miljökrav och ökande volymer på sikt kommer att leda till att fartygen blir större och behöver längre färjelägen och kajer som klarar av att ta emot upp till 240m långa fartyg, något djupare hamnbassäng och bättre manöverutrymme, både effektiviteten och säkerheten behövde bli bättre. Även på landsidan började det bli trångt i Trelleborgs Hamn med ständigt ökande godstrafik som innebär att lastbilar och trailers tar allt mer plats i samband med färjornas ankomst och avgång. Enkelt uttryckt är det rederiernas efterfrågan på längre kajer, och större manöverutrymme som är bakgrunden till hamnens flytt. Liksom möjligheten att förbättra möjligheten till intermodala transportlösningar i direkt anslutning till befintlig järnväg, sjöfart och planerad väg.

2011 togs det första fysiska steget mot flytten österut. Hittills har nya 3 km långa vågbrytare byggts, hamnloppet har breddats från 100 till 150 m, farleden och hamnbassängen har muddrats, utfyllnaden av 50 ha ny mark samt bygget av en ny kombiterminal med två spår som kan ta emot 740 m långa tåg har slutförts och det första av fem nya lägen har byggts och tagits i bruk. Ytterligare ett färjeläge och en kaj är upphandlade och arbetet planeras att påbörjas under året och uppfyllnad och färdigställande av ytor pågår. Hamnen har ansökt om EU finansiering för nästa etapp i utbyggnaden och flytten av hamnområdet och fått investeringarna i projektet fram till och med 2021 beviljade för bidrag. I detta delprojekt ingår ett färjeläge och en kaj, färdigställande av ytor, passage över spår samt utfyllnad av färjeläge 7. För att logistiken i Skandinavians största ro-ro-hamn ska fungera effektivt krävs en ny hamninfart från öster som kommer in på hamnområdet söder om spårområdet. För att tillgodose chaufförernas behov av dygnsvila behövs uppställningsplatser för lastbilar i anslutning till hamninfarten vilket planeras strax norr om väg 9. Även den pågående planeringen av ringväg, hamninfart samt check-in och lastbilsparkering som nu pågår delfinansieras med 50 % från EU i ett CEF, TEN-T Motorway of the Sea projekt. Med en östlig ringväg och infart till hamnen kan barriären mellan den befintliga staden och de nya föreslagna stadsdelarna i hamnområdena byggas bort. En ringväg kommer också att förbättra miljön i centrala Trelleborg. Kommunen och Trelleborgs Hamn utför sedan tidigare gemensamma mätningar av luftkvaliteten vid Hamngatan i syfte att följa utvecklingen och följa upp de miljöåtgärder som görs. Dessa mätningar visar att halterna av svaveldioxid har sjunkit märkbart sedan färjorna 2008 började använda lågsvavligt bränsle vid kaj och att luftkvaliteten kan förbättras ytterligare om tung trafik till och från hamnen liksom genomfartstrafik flyttas ut från de centrala delarna av staden.

Öster om tätorten, i anslutning till befintlig järnväg och den planerade ringvägen och hamninfarten finns goda möjligheter att utveckla multimodala transportlösningar och att utnyttja närheten till CORE-hamnen från vilken man når tre hamnar i Tyskland och en i Polen. Genom att planera området från grunden för incheckning, logistikverksamhet, omlastning av gods och lager kan ytan användas effektivt. De hamnrelaterade verksamheterna kan samordnas med ett business center där kunskapsintensiva verksamheter kan vara ett inslag. Denna typ av nya verksamheter ger synergieffekter som leder till fler arbetstillfällen inom alla sektorer. För stadens del innebär hamnflytten att det frigörs markytor i sydväst. Närmare bestämt handlar det om mer än 50 hektar i stations- och havsnära läge där kommunen kan skapa en ny stadsdel - utan att ta värdefull jordbruksmark i anspråk. I de nya stadsdelarna i Sjöstaden planeras det för minst 4000 bostäder, service, verksamhetslokaler i kombination med mötesplatser för trelleborgare och turister, boende och besökare. Genom att bygga Sjöstaden utvecklar vi Trelleborg som regional kärna. Trelleborg blir en än mer attraktiv bostadsort i sydvästra Skåne med pendlingsavstånd till Malmö- och Lundregionen där det råder stor brist på bostäder. Som en del av den urbana noden Malmö-Köpenhamn kan Trelleborg komplettera andra orter i området genom att erbjuda den lilla stadens kvaliteter i form av service, skolor och trygghet med närhet till storstadens utbud. Samtidigt bidrar vi till att nå kommunfullmäktiges befolkningsmål om 50 000 trelleborgare 2028. Det i sin tur leder till att kommunen får en befolkning i balans vilket innebär säkrade skatteintäkter och ökat underlag för service och annat utbud. Sjöstaden, stadskärnan, Business Center och ny ringväg utgör tillsammans stadsutvecklingsprojektet Kuststad 2025. Sjöstaden är en positiv synergieffekt av att den Östra hamninfarten möjliggörs, men också en viktig motor för den förändring staden vill se.

KUSTSTAD 2025- DELPROJEKTEN



SJÖSTADEN

**BUSINESS
CENTER**

RINGVÄG



Delprojektet stadskärnan innefattar att tillvarata det stationsnära läget genom att planera tex lokaler för verksamheter som är besöks- och personalintensiva samtidigt som staden, centralstationen och havet knyts samman. Stadskärnan har inga definitiva gränser utan förenas snarare av dess läge i det relativt högintensiva området kring station och affärsgator. Stadskärnan har potential, dels för att det finns luckor att fylla ut, dels för att dessa ytor angränsar till det framtida Trelleborg, det vid sidan av havet.

Stadskärnan handlar också om ytor kring det som är stadens genomfartsgata, där finns en stor utvecklingspotential. Dessa gator präglas idag av täta trafikströmmar, varav en del endast är genomfartstrafik. Kommunen vill reducera denna trafik, och istället styra trafiken mot den nya östliga ringvägen. Ett annat exempel kan vara avsmalnande gator, trädkantade sidoområden och självklart fler byggnader som omsluter gaturummet. En gata för gående och cyklister i första hand, framför bilar.



Flytten av hamnverksamheten till ett östligt läge frigör attraktiva ytor i de västra delarna av den befintliga hamnen. Detta kommer möjliggöra delprojektet Sjöstaden – en ny modern stadsdel med en blandning av bostäder, lokaler för verksamhet och attraktiva mötesplatser med över fem kilometer kajkant tillgänglig för boende och besökare.

Sjöstaden är också del i något större, en ny identitet för staden Trelleborg. Med Sjöstaden öppnas även möjlighet för alla Trelleborgare att komma närmare havet. Sjöstaden är inte bara för de boende där, Sjöstaden är öppen för alla.



*Visionsbild ur europantävlingen
gällande Sjöstaden*



Business center Trelleborg (BCT) är samlingsnamnet för de förutsättningar och funktioner som planeras inom Östra verksamhetsområdet för att skapa goda förutsättningar för näringslivet. Dessa funktioner är i huvudsak fördelade på de tre områdena logistikcenter, check-in-funktion med tillhörande truckcenter (uppställning rastplats för lastbilar m.m.) och övriga verksamheter. Check-in, och truckcenter är centrala funktioner för Trelleborgs hamns verksamhet.

EU har identifierat 100 hamnar i hela Europa som skall vara stommen i ett stomnätverk, ett "Core Network" där just Trelleborgs Hamn ingår. Övrig verksamhet kan vara både befintliga och nya verksamheter med koppling till logistikcenter och check-in med truckcenter såväl som utan denna självklara koppling. Exempel är verksamheter som är kopplade till logistik (t.ex. åkerier), framtida aktörer inom kunskapsintensiv verksamhet och/eller andra befintliga verksamheter inom området. Utifrån detta är intentionen att kunna utveckla kluster kring produktivitet inom transport/logistik, tillverkning, livsmedel och energi. Business centerns framtid kommer att vara en viktig del för Trelleborgs ambitioner i att utvecklas såsom en regional kärna.

Delar av BCT kommer att behandlas i detta planprogram för den östliga ringvägen men kommer även att ingå i det fortsatta arbete med BCT.

RINGVÄG OCH STADSUTVECKLING

Delprojekt ringväg har sitt ursprung utifrån hamnens behov, behov av smidiga transporter till och från hamnen, och med en ny incheckningsyta möjliggörs en helt ny situation för den interna logstiken i hamnområdet. Den planerade Östra ringvägen sträcker sig från rondellen vid väg 108 fram till väg 9 i söder, därefter vidtar den Östra hamninfarten. Den Östra ringvägen, liksom den Östra hamninfarten förväntas leda ut genomfartstrafiken och de tunga godstransporterna till och från hamnen utanför staden. Med en ny östlig infart till såväl hamnen, staden och Business Center samt en direkt anslutning till järnväg förbättras både miljön i stadskärnan och möjligheter till omlastning mellan olika transportmedel.

Motivet med den Östra ringvägen samt den följande Östra hamninfarten är att styra över trafiken via incheckningen, bort från den nuvarande Västra hamninfarten. Med den Västra hamninfarten fortsatt i bruk omöjliggörs, enligt kommunens uppfattning, en utbyggnad av de återlämnade hamnkvarteren. Avsikten med utbyggnaden är i huvudsak nya bostäder och detta ser Trelleborgs kommun som oförenligt med en framtida trafik från ett västligt håll som då skulle skära som en linje mitt i stadskärnan.

Trelleborgs kommun känner ett stort ansvarstagande gentemot Trelleborgs hamn och den riksangelägenhet hamnen är. Trelleborgs kommun ser också en möjlighet att genom att fullfölja hamnflytten med tillhörande östlig tillfart skapar man även möjlighet att tillgodose att annat av kommunens ansvarsområden, nämligen attraktiva ytor för bostadsbyggande, i detta fall dessutom i kollektivtrafiknära läge strax intill den nyligen invigda centralstationen.



RINGVÄG- ALTERNATIVUTREDNINGARNA

Förutsättningarna för en Östlig ringväg samt en Östlig hamninfart inklusive incheckning har på ett övergripande plan studerats under våren 2017 med hjälp av ett antal konsultbyråer specialiserade på detta. Den i planprogrammet förordade sträckningen är ett resultat av en "utgallringsprocess" som gjorts under våren 2017 baserad på de tre konsultgruppernas arbeten. Gallringsprocessen har skett under politisk inverkan med hjälp av den politiska styrgruppen för delprojekt ringväg.

Konsultbyrån WSP har tagit fram underlag för den norra delen av den Östra ringvägen från cirkulationsplatsen vid riksväg 108 fram till en förutbestämd punkt i höjd med rättspsykiatriskt centrum i söder. För den resterande delen av den Östra ringvägen samt den Östra hamninfarten har den anlitade konsultgruppen varit Tyréns. För incheckningen och trafiklösningarna däromkring har företaget Norconsult varit delaktig i de principiella utformningarna och volymstudier, baserad på kalkylerad trafik från hamnen.

Uppdragen till Tyréns samt WSP står formulerade i två skilda uppdragsbeskrivningar. Målet var att utredningarna skulle ligga till grund för det slutliga beslutsunderlaget för val av ringvägs- respektive infartsalternativ till hamn. Det är det beslutade alternativet som ligger till grund för detta planprogram och även kommande detaljplaner.

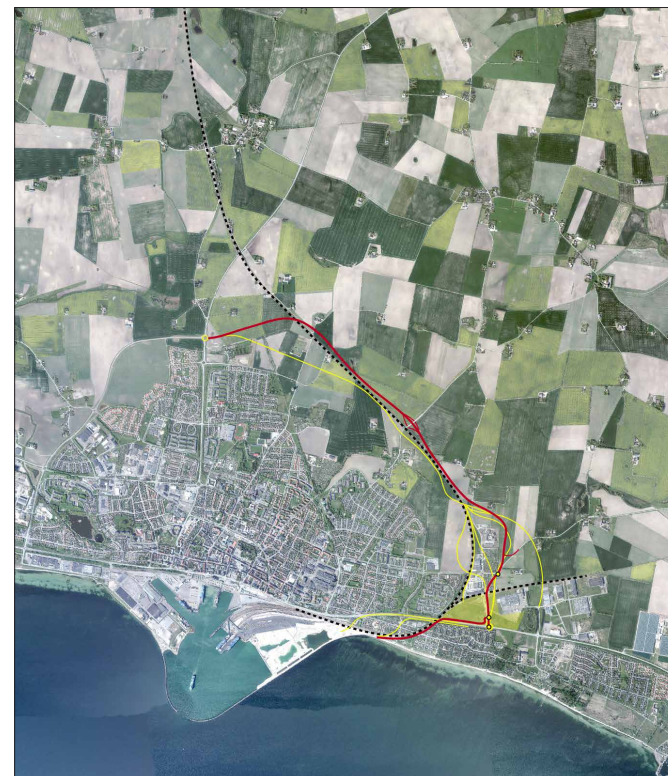
I uppdragsbeskrivningarna för utredningarna för vägalternativ står att läsa:

"att uppdragen skall handla om att klargöra möjligheter samt konsekvenser av samtliga alternativ"

De delmoment som avsågs belysas var bland annat följande: trafik, väg, konstbyggnad, landskap, ledningsomläggningar, risk, buller, fastighetsjuridik och berörda fastigheter. Vidare: havsnivåer, tillgänglighet till kusten och möjlighet att minimera barriäreffekter samt påverkan på befintlig bebyggelse och anläggningar, ekonomi bland annat. Utöver detta skulle alternativen relateras till befintliga riksintressen, områdesbestämmelser samt befintliga detaljplaner liksom befintliga verksamheter. Uppdragets geografiska avgränsning delades in i en ringvägsdel, en infartsdel samt en incheckningsdel.

Kommunen har fattat beslut om att projektet är av sådan karaktär att det ska antas medföra en betydande miljöpåverkan. Därmed ska en strategisk miljöbedömning genomföras i enlighet med 6 kap 3 § miljöbalken. Inom ramen för en strategisk miljöbedömning ska en MKB upprättas enligt 6 kap 9 § miljöbalken. Samma paragraf reglerar även att kommunen ska samråda om hur omfattningen av och detaljeringsgraden i en miljökonsekvensbeskrivning ska avgränsas (avgränsningssamråd). Avgränsningssamrådet ska genomföras länsstyrelser och andra myndigheter som på grund av sitt särskilda miljöansvar kan antas bli berörda av planen eller programmet. I det aktuella fallet bedöms Länsstyrelsen i Skåne län och Trafikverket utgöra relevanta samrådsparter. Senare i processen kan ytterligare parter vara relevanta att samråda med, tex Svedala kommun gällande ev påverkan på trafiken genom kommunen

Ett avgränsningssamråd har senare genomförts med Länsstyrelsen i Skåne län och de synpunkter som länsstyrelsen inkommit med har beaktats i miljökonsekvensbeskrivningen.



Utredda ringvägs samt hamninfartsalternativ (gult) samt i detta planprogram beskrivet alternativ (rött)

RINGVÄGEN- HISTORIK

Planer för någon form av kringfart runt Trelleborg har engagerat många ända sedan 40-talet, och kanske tidigare än så. Att ta sig runt hindret är inget nytt, inte heller viljan att vinna tid, komfort eller funktionalitet. Just ringvägen runt Trelleborg har haft många olika pådrivande aktörer som till exempel järnvägsbolagen, bilisternas förespråkare, Trelleborgs hamn och inte minst staden själv - värnande om stadsmiljön och för att möjliggöra för en god stadsutveckling generellt.

Först handlade det om de svårförenliga situationerna som uppstod mellan alla de järnvägsspår som korsade stadens centrala kvarter och den växande biltrafiken. Därefter kommer biltrafikens växande krav på framkomlighet och ytterligare krav på högre hastigheter. Det sistnämnda var också det som delvis fick styra bebyggelseutvecklingen under en period. Bostadsområdenas lägen och utseende fick alltså i viss grad anpassa sig efter hur bilen rörde sig och vilka utrymmeskrav bilarna hade. Inte minst ytkrav för parkeringsplatser.

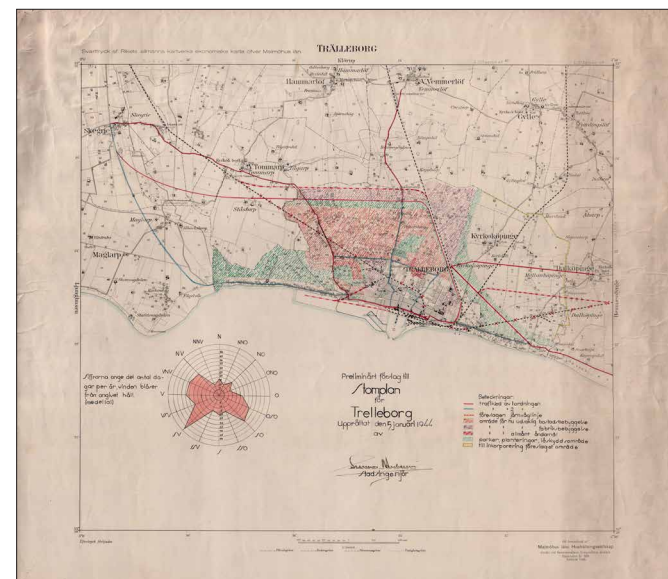
Dimensioneringen av vägarna handlade också om hur hamnen utvecklades, eller hur man förutsåg att hamnen skulle utvecklas, eller tillåtas utvecklas. Det är alltså i hög grad trafikströmmarna till och från hamnen som är orsaken till varför Trelleborgs infarter ser ut som de gör idag. Detta tillsammans med tidernas olika ideal eller sätt att prioritera biltrafiken i stadslandskapet och stadsutvecklingen. Detta gäller framförallt -60 och -70 talet samt i viss mån årtiondena därefter.

Bara några årtionden tidigare var det helt andra parametrar som styrde stadsutvecklingen - stadsbyggnadsideal, boendekvaliteter, ägoförhållanden samt de småskaliga verksamheters behov, alltså till liten del trafikapparaten. Staden planerades mycket med människan i fokus och med de historiska vägstråken som utgångspunkt. Först med järnvägstrafikens tillkomst,

framförallt till och från hamnen samt centralstationen adderas ett ytterligare lager på stadskartan. Det är då de första svårbemästrade mötena sker mellan de olika trafikslagen, alltså mellan bil/tåg och bil/människa. Detta leder sedan till att järnvägstrafiken flyttar ut till en ny sträckning på Kontinentalbanan, den vi ser idag. Den nya Kontinentalbanan byggdes inte i första hand för att betjäna persontrafik, utan för att vara en del i kedjan med godstrafiken till och från hamnen. Och därefter in eller ut från Sverige.

I de senare stadsplanerna, framåt -80 talet och framåt antyds mer intresse för "mjuka" och "gröna" värden, bevarande och längtan efter havskontakt. Samtidigt utvecklas tankegångarna om en hamn som bör expandera österut för att möta de nya kraven från rederierna. Det infartsalternativet, alltså det östra har också sin bakgrund i att hamnen ser en fördel i att all trafik, spår-bunden som vägbunden, kommer från samma håll, detta i kombination med en framtida utrymmesbrist gällande uppställningsplatser.

Tidigt i denna "Stomplan" här intill från 1944 umgicks man med tankar på något som liknar en ringväg runt staden. En "trafikled av 1:a ordningen" var tänkt att löpa i de östra och nordliga utkanterna av staden. Den vida bågen samplanerades med järnvägen för att sedan anknyta till huvudvägen norrut väster om Skegrie. Genom att planera vägen längs järnvägsspåret menade man sig säkert finna flera samordnade vinster, till exempel-minimera barriäreffekterna.

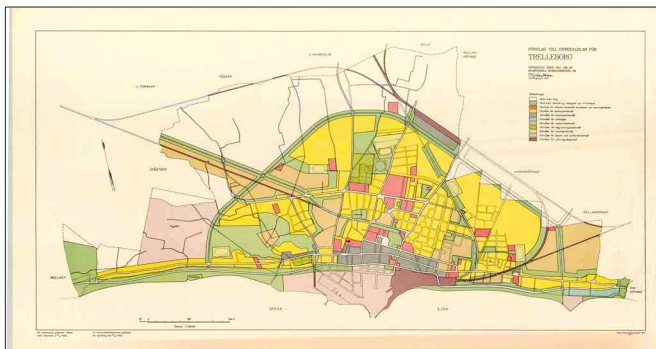


Stomplan för Trelleborg daterad 1944

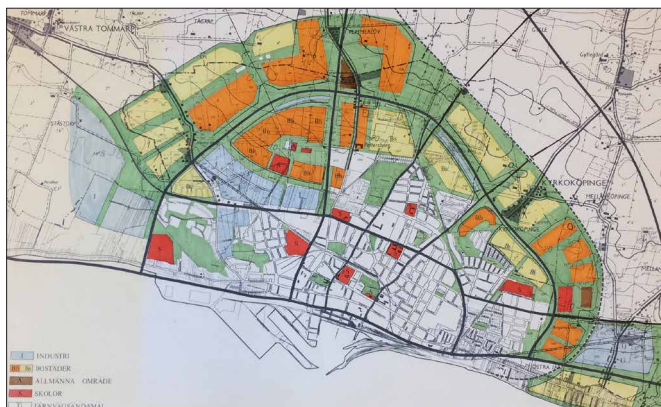
Det första "riktiga" utkastet till ringväg kan härledas till ett preliminärt förslag till stomplan för Trelleborg, upprättad 1944 av stadsingenjören.

Ringvägen, även om benämningen inte användes då, tar sin början vid väg 9 i öster och leds därefter utmed den idag nedlagda järnvägen rakt norrut, kort därefter gör den en skarp sväng västerut och ansluter sedan till landsvägen strax väster om Skegrie. Såväl järnväg som bilväg förutsågs då, ha mycket goda framtidsutsikter. Det planerades alltså för båda trafikslagen. Utöver detta planerades det även för en utökad hamntrafik och alla dessa trafikslag skulle mötas i nod som då var kring järnvägsstationen, passande utmed järnvägsstråket strax intill hamnbassängen. Staden utöver denna infrastruktur var tänkt att växa norrut, bort från hamnen. Bebyggelse uppblandad med gröna parkstråk och på behörigt avstånd, men ändå intill järnväg och väg. Utöver detta förbereds staden för expansion österut genom "inkorporering". Förmodligen var syftet med "trafikleden av 1:a ordningen" inte att råda bot på buller eller trängsel på stadens gator, snarare handlade det förmodligen om att rationalisera trafiken, samordna transportkorridorerna samt att möjliggöra, och på ett rationellt vis underlätta för en större utbyggnad av staden.

I Generalplanen 1950 finns utvecklade förslag på ringväg i form av en generalplan upprättad av Sydsvenska Ingenjörbyrå AB. Generalplanen tecknar en bild av en ringled från väg 9 i öster till väg 9 i väst i höjd med västra stranden. Utöver denna sträckning märks en antydning till fortsättning mot nordväst över Tommarpsvägen – i riktning mot Skegrie, parallellt med det idag nedlagda järnvägsspåret mot Malmö. Den idag 70 år gamla planen visar även tänkbara radiella kopplingar till den tilltänkta ringvägen. Engelbrektsgatans förlängning, Kyrkoköpingevägen fortsättning – samt kopplingar till Östervångsvägen och det som idag är väg 108. Därutöver kopplar ringvägen till Hedvägen samt Tommarpsvägen. 50-talet är bilens årtionde och i generalplanskartan tonas järnvägen ner men likväl så är ändå strävan att samutnyttja väg- och järnvägskorridorerna med varandra så mycket som möjligt. Kartan är från



Generalplan för Trelleborgs stad 1950



Dispositionsplan för norra Trelleborgs stad 1969

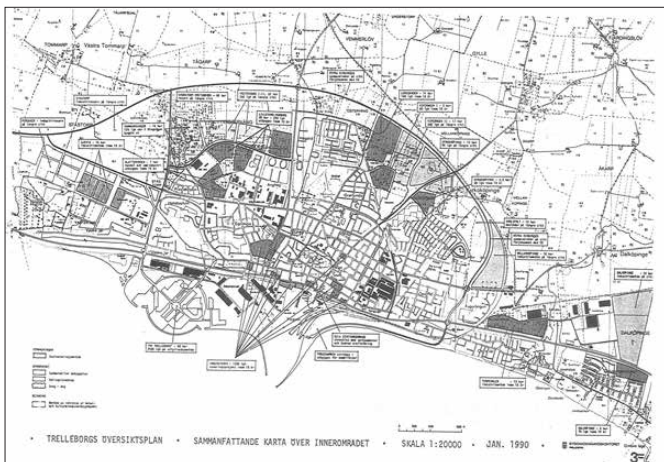
årtiondet innan kontinentalbanan byggs, men den kom senare att byggas i en betydligt vidare båge runt staden. I Generalplanen 1950 skisseras även ett flygfält på de flacka ytorna där västra verksamhetsområdet ligger idag.

I Dispositionsplanen 1968 ritades planer för en inre ringväg liksom att också en antydning görs till en "yttre" sådan. Början till båda dessa ringvägar finns delvis redan idag – Dalaslingan i öster och den så kallade "Östra ringvägen" strax intill Fagerängen. Järnvägslinjerna, spåren genom staden är borta, och all järnvägstrafik hänvisas till den nya kontinentalbanan.

Här ses också stora planer på infartslederna mot staden och hamnen. Väg 108 i sin utritade form, västra infarten på utfyllnadsområden, och östra infarten i form av ett genombrott på den Östra stranden/Östra Jär. De radiella stråken, från centrumringen ut mot inre och yttre ringvägen finns också tydligt utmarkerade delvis som utritningar av de äldre medeltida vägsträckningarna. Den inre ringvägen har i senare projekt kommit att kallas "Östlig stadsgata". Delar av den är redan genomförd, och dess tänkta läge är också en synbar utgångspunkt för bebyggelseområdenas läge idag. Den yttre tänkta ringvägen tar höjd för en snabb tillväxt av staden och förhåller sig inte till kontinentalbanan som är en befintlig barriär. Den har en synlig början idag, strax norr om Serresjöområdet men fungerar dock enbart som infart till industriområdena där.

Till Översiktsplanen 1990 ca 20 år senare skisseras en ringväg som i öster börjar vid Fagerängen och senare i väst ansluter till E6 norrut i höjd med Maglarp. För första gången skisseras även en östlig hamninfart, en större utvidgning av hamnen samt ny bostadsbebyggelse i havet vid Ståstorpsåns mynning söder om det som idag kallas Västra sjöstaden. De tidigare radiella kopplingarna till staden lever kvar, och ringvägen följer kontinentalbanan på dess insida som ett sätt att smidigt lösa den interna trafiken i Trelleborg. Ringvägen tjänar här alltså flera syften: att leda hamntrafiken, att leda övrig biltrafik runt staden samt att koppla de olika stadsdelarna till varandra, men framförallt – att möjliggöra för fler bostäder i centrala Trelleborg samt söder om staden.

Ringvägen har, genom att hamninfarten tecknas österifrån, fått en funktion både som ringväg och hamninfart. Med det såg man möjligheten att bebygga bostäder i havet, och i anslutning till havet - "Nya Trelleborg". Lika så såg man möjligheter att ta itu med de centrala innerstadskvarter som ansluter till Hamngatan. Med ringvägen som trafikavlastare räknade man till möjliggörande för ca 1200 nya lägenheter i centrala Trelleborg. "Nya Trelleborg" som alltså inte låg i de gamla hamnkvarteren utan söder och väster om hamnen beräknade man vid denna översiktsplans genomförande kunna rymma



Översiktsplan för Trelleborgs stad 1990

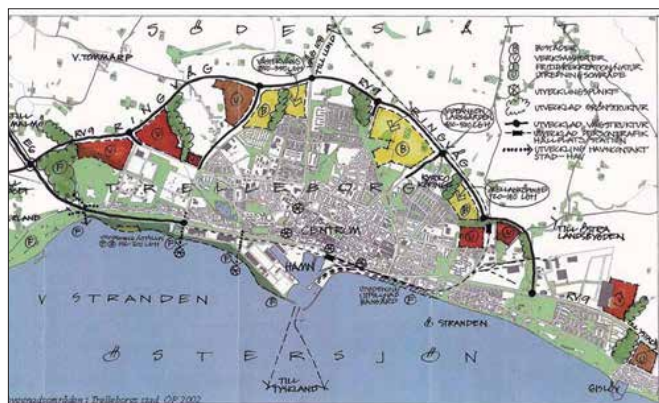
ca 2500 nya lägenheter. Till vissa, och modifierade delar är denna föreslagna ringväg genomförd idag, nämligen den västra delen över Västervång och vidare mot Maglarp. Den del av den västra ringvägen som löper över Ståstorp är inte genomförd och är istället ersatt av Hedvägens förlängning genom Västra verksamhetsområdet.

1987 trädde den första plan- och bygglagen i kraft och där formulerades ett lagkrav som sa att varje kommun skulle ta fram en översiktsplan innan utgången av 1990. Denna lag är alltså Trelleborgs första översiktsplan, och visar på så sätt hur man tänkte sig framtiden för Trelleborgs bebyggelseutveckling. Men även hur man värderade befintliga värden, liksom hur man såg på trafikens roll och betydelse. Översiktsplanen är också det första konkreta utkastet på en bebyggelse, där man ser havet som en resurs, och något man vill närma sig, inte bara på hamnens villkor utan även för bostadsbebyggelse och för Trelleborgsbarnas behov.

I Översiktsplanen 2002 är det återigen enbart en ringvägsfunktion som åsyftas med dragningen. I öster ansluts ringvägen till Dalaslingan och gör därmed krok åt nordväst när den leds under järnvägen för att komma på dess insida. Liksom i tidigare översiktsplan handlar den västra ringvägen här om en sträckning över Ståstorp.

Ringvägens funktion, via de radiella stråken är också att binda de olika stadsdelarna tydligare till varandra. Det kanske mest intressanta med denna översiktsplan är ambitionen att öka kontakten med havet. Väster om hamnen, utmed havet, planeras för bostäder, strandpromenader och grönområden. Med orden "utveckling, havskontakt, Stad-Hav" tydliggörs tankarna om ett succesivt närmande till havet. Här poängteras också att det är de offentliga platserna som skall ha första kontakten med havet. I östra hamnområdet skisseras även tankar på en utvidgning av hamnen. Den skall komma att genomföras först 15 år senare och har främst den spårburna godstrafiken som utgångspunkt för sin placering. Då förutsågs spårbinden godstrafik gå en ljus framtid till mötes. Som en del i det miljömedvetna tänkandet som präglade denna tid.

Översiktsplanen präglas i övrigt av ett "grönare" tänk, och att ringvägen är mer följsam och anpassningsbar i förhållande till sin omgivning, anpassningsbar och inte bara är planerad på trafikanternas villkor. E6:an söder om Maglarp ritas här för första gången som en motorväg, vilket kom att realiseras ca 10 år senare. Utmed kontinentalbanan ritas det även in ett stationsläge, trots att det vid den tidpunkten inte fanns någon persontrafik. Med detta börjar också resan mot pågatågstrafik. Det skulle bli verklighet 2015 som ett samarbete mellan Trafikverket och berörda kommuner.



Översiktsplan för Trelleborgs stad 2002

I Översiktsplan 2010 tas ett delvis ett nytt grepp kring ringvägen, åtminstone dess västra del som istället för att vika av mot en punkt söder om Maglarp istället tar sikte på en sträckning öster om Skegrie. I ett liknande kartblad, daterat ungefär samtidigt, så redovisas även en östlig hamninfart.

Detta visar då att detta alternativ även var tänkt som trafikled till och från hamnen. Det primära syftet med utsträckningen norrut var alltså att finna den genaste vägen från E6/E22 till hamnen. Alternativet möjliggjorde även de radiella kopplingarna, från ringvägen in och ut från staden. Detta förslag på sträckning bygger även på en tanke att i största utsträckning följa den befintliga järnvägen, och då öster om denna, från punkt vid söder om Mellanköpinge till korsningen Riksväg 108/kontinentalbanan. Därefter viker vägen av mot Skegrie. I denna plan beskrivs även den inre ringvägen. Hamnens expansionsplaner österut är också lite mer konkret skräddarsydda och visar ett utseende som överensstämmer ganska väl med hamnutvidgningen så som den ser ut idag.

Aktuellt för kartan är att "Sjöstaden" beskrivs som en del av stadens utveckling. Alltså att de gamla hamnkvarteren skulle kunna transformeras till ett havsnära bostadsområde.



Översiktsplan för Trelleborgs stad 2010

I samband med arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Trelleborgs stad (Föp 2025) som inleddes 2012 och antogs 2014 pekas den tänkta ringvägskorridoren ut igen, fast utan sträckningen upp mot Skegrie. Anledningen är att motorvägen byggs mellan Vellinge och Maglarp/Trelleborg just då och att ringvägen därför då bör ta sikte på motorvägens början vid Maglarp-rondellen. Att ringvägen inte tar riktning mot Skegrie är med bakgrund av de synpunkter som länsstyrelsen haft på denna vägsträcknings intrång i riksintresse kulturmiljö samt på jordbruksmarken.

Trots att planerna på ringvägen sett olika ut under alla år finns det mycket som förenar. Hur man har sett på ringvägen, dess utseende och syfte, har också varit historiska dokument från just den tid då dessa gjordes - gällande stadsbyggnadsideal, rådande syn på trafikfrågor, och inte minst hur man hanterat lika typ av hän-syn. Hur man har betraktat en ringväg är också en spegelbild av hur staden har betraktat sig själv, dess tänkta utvecklingsväg och viljeinriktning för framtiden. De olika historiska förslagen gett fysiska avtryck i staden, hur man planerat för, ibland byggt eller inte byggt just för att förbereda för en kommande ringväg. I stadens utseende idag kan man utläsa många spår av var ringvägen var tänkt att börja, genomlöpa eller sluta under varje enskild epok. Vissa tänkta vägkorridorer finns kvar men istället är dessa i form av grönytor istället. Begynnande ringvägsanslutningar finns på flera platser och idag är dessa korta, ofta överdimensionerade vägstumpar inte sällan med breda och generösa gröna sidoområden. Om en ringväg realiseras kan flera av dessa restytter bebyggas, antingen med cykelvägar, etablerade gröns-tråk eller bebyggas med bostäder. De många gånger överdimensionerade väglederna in mot staden kan transformeras till stadsgator. Antingen kantade med bostäder, cykelbanor eller rent av bostäder. Man kan också se, vid betraktande av kartorna, hur tilltron till de olika transportslagen, samt hamnens förändrats



Alternativ till ringväg samt radiella kopplingar

över tid. På 40 -talet var fortfarande utgångspunkten järnvägsnätet, både det befintliga samt det planerade liksom den växande färjetrafiken. Men detta årtionde är också det årtionde då bilen börjar synas alltmer på stadens gator, eller överhuvudtaget synas i plane-ringssammanhang. Bilen ökar ytterligare i betydelse framåt 50-talet, samtidigt som järnvägen rationaliseras, kontinentalbanan börjar diskuteras. Bilens roll når sin höjdpunkt på 60-70-talet.

Intressant är också att stadsplanering, framförallt i de tidigare planerna gjordes av ingenjörer, senare av ingenjörskontor. Därefter stadsarkitekter och numera av team av arkitekter, landskapsarkitekter och samhälls- och trafikplanerare. Från att varit tekniskt orienterat till att bli stads- och samhällsbyggande.

HAMNENS ANSPRÅK

Hamnen i Trelleborg har gamla anor och är i princip lika gammal som staden själv, samt är under ständig och stark tillväxt. För närvarande är Trelleborgs hamn Skandinaviens största RoRo-hamn. Trelleborgs hamn är även Sveriges näst största godshamn efter Göteborgs hamn. I den meningen har hamnen en mycket stor betydelse för Europa i form av det Transeuropeiska nätverket (TEN-T), liksom mycket stor betydelse för Sverige och därmed för regionen samt för Trelleborg själv, dess innevånare, arbetstagare samt underentreprenörer. Hamnens stora betydelse i ett nationellt sammanhang gör att hamnen samt vägen dit, liksom farleden ut är av riksintresse.

Trelleborg hamn är utpekad av EU som en så kallad CORE -hamn, den är med andra ord mycket betydelsefull nationellt och internationellt sett. CORE-statusen innebär bland annat en särskilt prioriterad ställning i det europeiska transportsystemet. Statusen innebär bland annat att Trelleborgs hamn kan söka medel, och få stöd från EU för de planer hamnen har för att öka sin kapacitet samt möta de krav som bland annat rederierna ställer. Att hamnen är ett riksintresse ökar dess betydelse även i ett europeiskt sammanhang. Krav från hamnen kan handla om möjliggörande för utökad kapacitet, moderniseringar men även om miljöförbättrande åtgärder som en följd av ökade miljökrav. Av Sveriges 32 hamnar har enbart 5 hamnar denna status.

Varje dag trafikeras hamnen av ca 2000 tunga fordon. När det gäller personbilar rullar ca 500 stycken in, och 500 stycken ut ur hamnen. Till detta tillkommer ca 1000 fordonsrörelser som har att göra med den dagliga verksamheten i hamnen. Då handlar det om anställda, underentreprenörer och andra besökare. Sammantaget trafikeras alltså hamninfarten av ca 4000 fordon per dygn varav ca hälften är tunga fordon. När det gäller godståg så anländer ca 5 tåg per dygn och lika många lämnar hamnen.



Varje dygn inträder ca 30 färjerörelser hamnen och årligen får Trelleborgs hamn ca 100 ytterligare besök av större fartyg av olika slag och som stannar olika länge. Dessa tas emot vid den så kallade handelskajen. Trelleborgs hamn tar även emot Ro-Ro färjor samt Sveriges enda järnvägsfärja med tillhörande kombiverksamhet.

Den genomsnittliga volymökningen gods (enheter) per år har varit ca 6 %. Som exempel kan nämnas att 1994 trafikerades hamnen av ca 200 000 lastbilar. Som jämförelse kan nämnas att förra året, alltså 2017 var antalet ca 750 000 lastbilar. Om man utgår från den statistik som finns, och utgår från år referensåret 1989 så kommer Trelleborgs hamn trafikeras av ca 2 000 000 lastbilar per år 2040 vilket är betydligt mer än en fördubbling jämfört med idag. Hamnens slutsats är att nuvarande anläggning inte har den kapaciteten, varken ytmässigt eller logistiskt. Redan idag brottas hamnen med den typen av utmaningar. Samtidigt som hamnen hanterar in- och utgående trafik ansvarar hamnen för andra verksamheter som till exempel olje och spannmålshantering, logistikverksamhet, rangering, lagerhållning/stuveri och bränslestationer. Inom detta område ansvarar hamnen även för rangering av godståg, både intern samt ankommande/avgående trafik.

Några i tid näraliggande förändringar som hamnen står inför för att klara nuvarande godsvolym är uppförandet av en provisorisk incheckningsanläggning, provisorisk samt utökad lastbilsuppställning före incheckning. I samband med att rederierna förlänger sina färjor, och därmed ökar sin kapacitet med ca 25 % får detta effekter på hamnens infrastruktur, vilken alltså delvis behöver byggas om för att tillmötesgå dess nya krav. Det finns en tydlig trend mot att allt mindre gods går på järnväg och allt mer på transporteras via lastbil. Troligen kommer de tåg färjor som idag trafikerar hamnen inte att ersättas med andra tåg färjor utan ankommande tåg stannar vid combiterminalen för att lasta på eller av trailers.

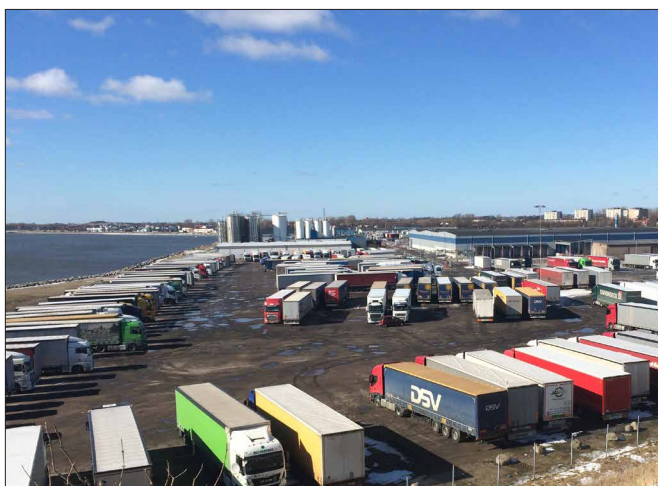
Utvecklingen mot alltmer lastbilsbundna godstransporter, istället för på spår innebär att hamnen måste anpassa sig till detta. Varför godstrafik på spår inte kan hävda sig handlar inte om begränsningar i Trelleborgs hamn, utan om kapacitetsbrist längre upp i det svenska järnvägsnätet men är även ett resultat av hur marknaden ser på detta transportsätt.

Det finns mycket som kan påverka de framtida godsvo-lymerna – världskonjunkturen, konkurrerande transport-sätt men även hamnens egen konkurrenskraft gentemot andra hamnar. Att vara konkurrenskraftig innebär tex att de interna transporterna, uppställningar, incheckning etc fungerar friktionsfritt och utan förseningar. Färjornas avgångar får inte försenas på grund av bristande intern logistik, till exempel trängsel eller tillfälliga stopp i de interna trafikflödena i hamnen.

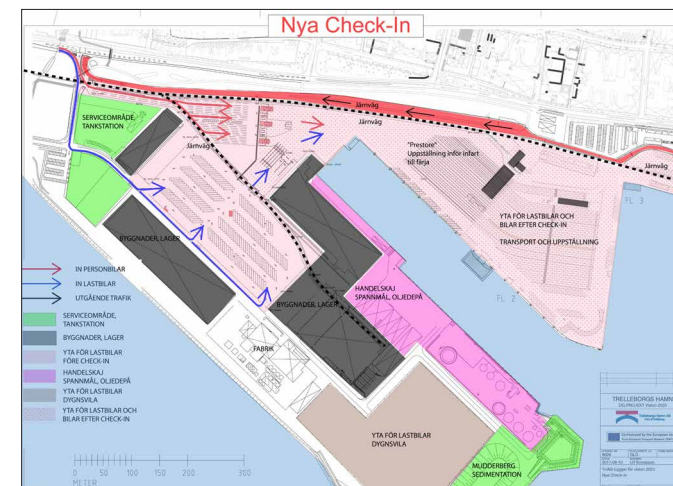
Med de godsmängder som hamnen kalkylerar med inför framtiden kommer kapacitetstaket för tillfälligt upp-förd incheckning liksom övrig uppställning snart nå sitt maximum. Delar av dessa ytor beräknas nå sitt kapaci-tetsmax kring år 2025 och måste sedan byggas ut igen på nya tillfälligt arrangerade platser. Nästa steg, enligt Trelleborgs hamn, är att överväga riva byggnader för att tillmötesgå de nya utrymmeskraven. Förutom de kon-kreta ytbehoven för uppställning av lastbilar har hamnen kvalitetskrav på hur övrig logistik skall fungera inom hamnen. Idag, och även med de närliggande ”tillfälliga” lösningarna för uppställning är logistiken problematisk – det krävs stora ytor för trafikerörelserna mellan uppställ-ningsytorna. Hamnen kan alltså inte disponera ytorna på ett rationellt och säkert sätt, vilket innebär att de icke ändamålsenliga utspridda. Uppställningsytorna genererar en mängd olika korsningspunkter med ökad olycks-risk som följd. I det sammanhanget bör man påminna sig om att en stor del av transporterna är klassade som med farligt gods. Den som hamnen beskriver som den ”provisoriska” incheckningsytan beskrivs i kartbilden. Ytorna är markerat med ljus rosa.



Trelleborgs hamn med staden i bakgrunden



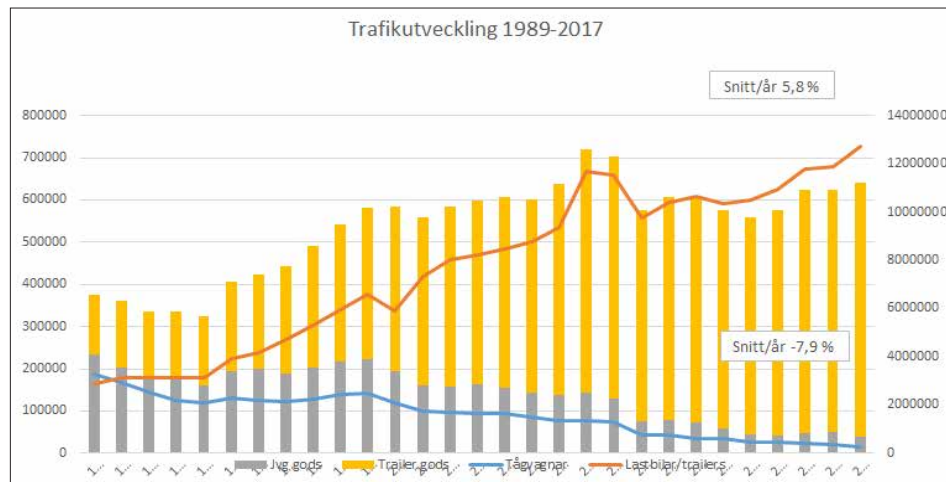
Lastbilsuppställning för dygnsvila innan incheckning



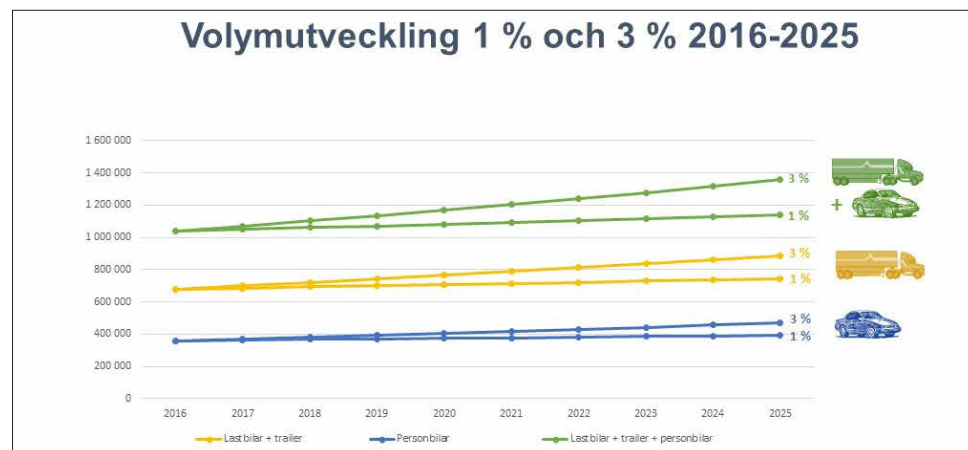
De nya tillfälliga ytorna för incheckning samt uppställning innan

Till problembilden hör den rangering (förflyttning) av det godståg som trafikerar incheckning- och trafikytorna varje dag på sin väg till och från lagerbyggnaden. Detta tåg gör 2 trafikrörelser per dygn och korsar på så sätt den lastbilstrafik som antingen är på väg till, eller från färjorna. Tåget backar in mot ett stickspår för att sedan växlas in på ett spår som når de aktuella lagerbyggnaderna. Under detta moment som i tid tar ca 15 minuter korsar tåget den in- och utgående lastbilstrafiken till hamnen sammanlagt 6 ggr. 2 av dessa passager är över det som alltså är huvudinfarten till hamnen, i det "nålsöga" där all trafik passerar. Beskrivningen ovan är ett exempel på hur den interna logistiken tvingas anpassas till de disponibla men svårarbetade ytorna i hamnen idag. Ytornas förhållande till varandra, de ständiga korsningspunkterna för trafiken samt de långa avstånden internt innebär en svårarbetad hamn. Och en redan idag svårarbetad hamn blir inte mer lättarbetad då godsvolymer ökar i framtiden. Inom kort till det dubbla.

Processen med att dels tillmötesgå rederiernas krav om att kunna ta emot längre fartyg, dels utöka kapaciteten allmänt har inneburit att hamnen fullföljer sin flytt och expansion österut. Denna utbyggnad innebär dock inte några lösningar för själva incheckningen eftersom denna förutsetts vara bortom de nya områdena. För hamnens del skulle de nya ytorna kunna nyttjas optimalt om lastbilstrafiken kom österifrån i linje med flödet till och från färjorna. Detta är en av förutsättningarna när den Östliga infarten, och valet av yta för incheckning diskuteras mer konkret. Utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv menar kommunen också att ett östligt läge, både för incheckning samt för hamninfart är att föredra. Helt enkelt för det gör det möjligt att kunna bebygga de tidigare hamnområdena med bostäder. I direkt anslutning till centralstationen. Hamnens anspråk, och tillväxtkrav är på så sätt en katalysator för ännu större möjligheter, och för ännu bättre optimering av stadens markresurser. I samband med det fortsatta arbetet, dels med detta planprogram, dels med de kommande detaljplanerna kommer Trelleborgs kommun sammanställa en mer detaljerad funktionsbeskrivning som visar hur den interna logistiken fungerar idag, dess begränsningar i framtiden, men även hur den framtida logistiken är tänkt att fungera med en östlig hamninfart.



Statistik gällande antal enheter samt fördelningen järnväg/lastbil under åren 1989-2017



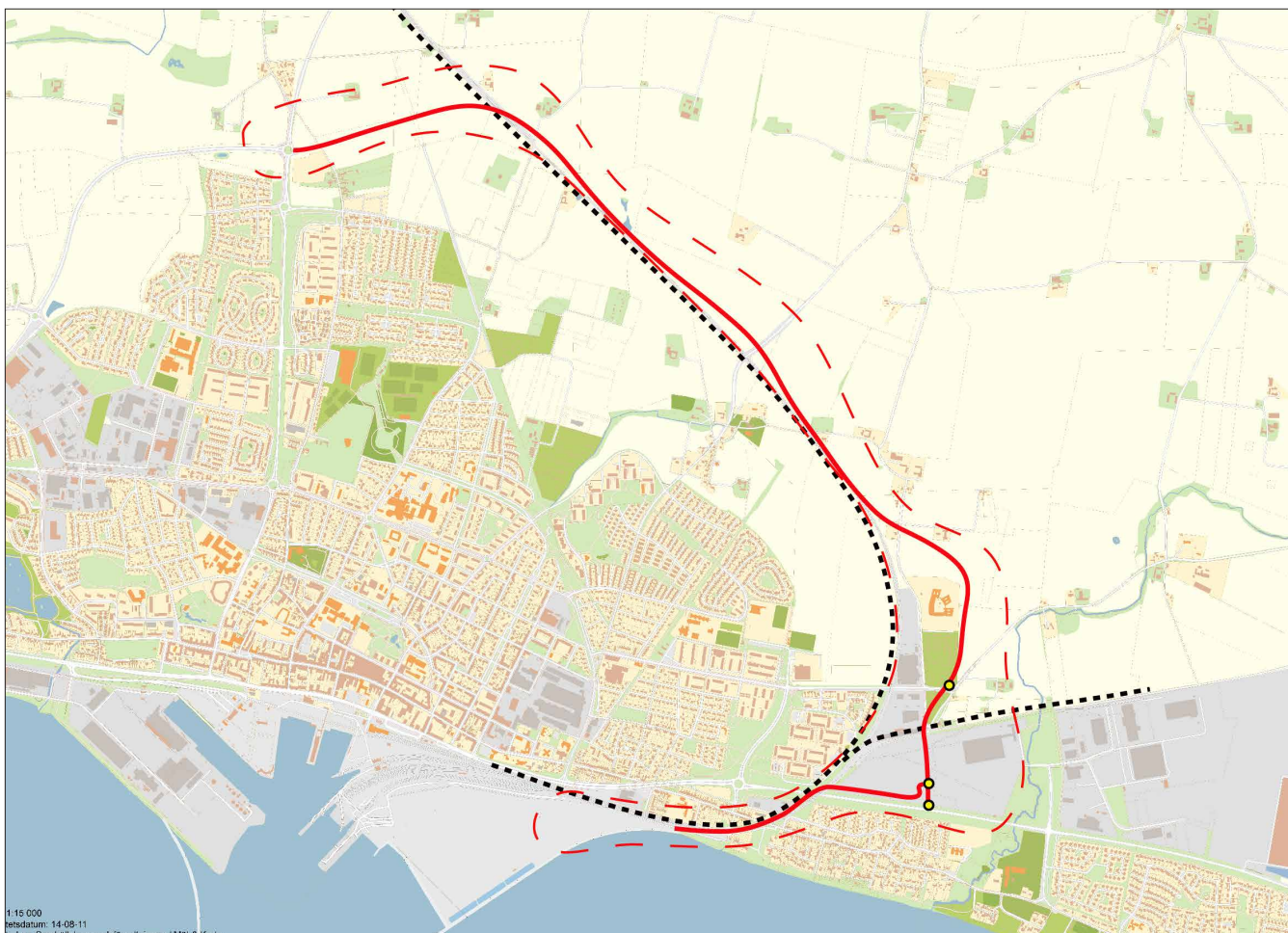
Volymutveckling fram till 2025 utifrån två olika utvecklingsscenarion (1 resp 3 % volymökning)

PLANFÖRSLAG

ÖSTRA RINGVÄGEN OCH ÖSTRA HAMNINFARTEN

På kartan intill framgår projektets omfattning (ringvägsdel och hamninfartsdel) liksom planprogrammets ungefärliga avgränsning. Den Östra ringvägen förbinder riksväg 108 i norr med riksväg 9 i söder. Från riksväg 9 utgår sedan den Östra hamninfarten för vidare sträckning ned till hamnområdet. Ringvägsdelen har en längd av ca 5 km och hamninfartsdelen har en ungefärlig längd av 1 km, dessa möts i incheckningsytan. I huvudsak planeras den Östra ringvägen på Kontinentaltalbanans östra sida men korsar den samma i norr för att kunna ansluta till cirkulationsplatsen vid riksväg 108. Den Östra ringvägen planeras i huvudsak på jordbruksmark.

Den slutgiltiga vägstandarden liksom hur korsningspunkter skall utformas är inte fastställd i detta planprogram så texten i det följande arbetet skall enbart läsas som en ungefärlig antydning hur vägen kan vara dimensionerad samt vilka hastigheter det kan handla om. Den Östra hamninfarten följer i hela sin dragning Kontinentaltalbanans sträckning, och på dess östra sida. Planerad hamninfart löper också i anslutning till bostadsbebyggelse samt allmänna platser som park och gata. I huvudsak som en upphöjd vägkonstruktion (bro eller/eller terrasserad vägbank). Planprogrammets avgränsning, vilken i huvudsak följer projektet och dess kringområden, kommer att bilda ungefärlig utgångspunkt för de följande två detaljplanerna.



Översiktlig karta

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE

KOMMUNENS ÖVERSIKTLIGA PLANERING

Den fördjupade översiktsplanen för Trelleborg stad togs fram 2013 och antogs av kommunfullmäktige i maj 2014. Syftet med den fördjupade översiktsplanen 2025 är att:

”skall vara ett strategiskt underlag för den fysiska markanvändningen inom Trelleborgs stad”.

Dokumentet skall ge en vägledning om hur kommunen avser att disponera mark- och bebyggelseområdena inom stadens avgränsning. Dokumentet beskriver även hur statens intressen skall tillvaratas, särskilt i form av de statliga riksintressena. Kommunens roll i den fysiska planeringen handlar om att göra avvägningar mellan en rad olika intressen – till exempel riksintressen, bostadsintressen, bevarandevärden och infrastruktur - för att nämna några. Den fördjupade översiktsplanen skall ge en vägledning om hur denna avvägning kan kläs en fysisk form.

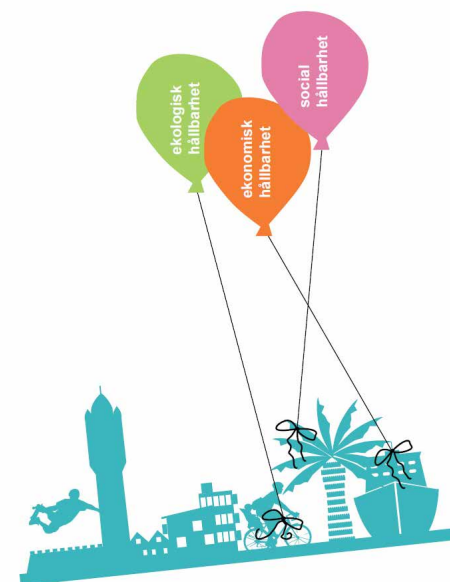
Östra ringvägen har dock inte formellt stöd i fördjupningen av översiktsplanen då länsstyrelsen i sitt granskningsyttrande daterat 2014-03-20 menar att kommunen inte kunnat visa på ett behov av Östra ringvägen, inklusive hamninfart från öster. Inte heller Sjöstaden har formellt stöd i översiktsplanen då länsstyrelsen i granskningsyttrandet framför att kommunen behöver arbeta om planförslaget i sin helhet. Bland annat menar länsstyrelsen att kommunen behöver redovisa hur man avser att tillgodose och skydda berörda riksintressen. Kommunens avsikt är att tydligare redovisa hur riksintressena kan hanteras, och detta kommer att göras samt sammanställas i den kommande uppdateringen av den fördjupade översiktsplanen samt redovisas i kommande detaljplaner.

En viktig aktör för hur stadens mark har används, används idag samt kommer att användas i framtiden är

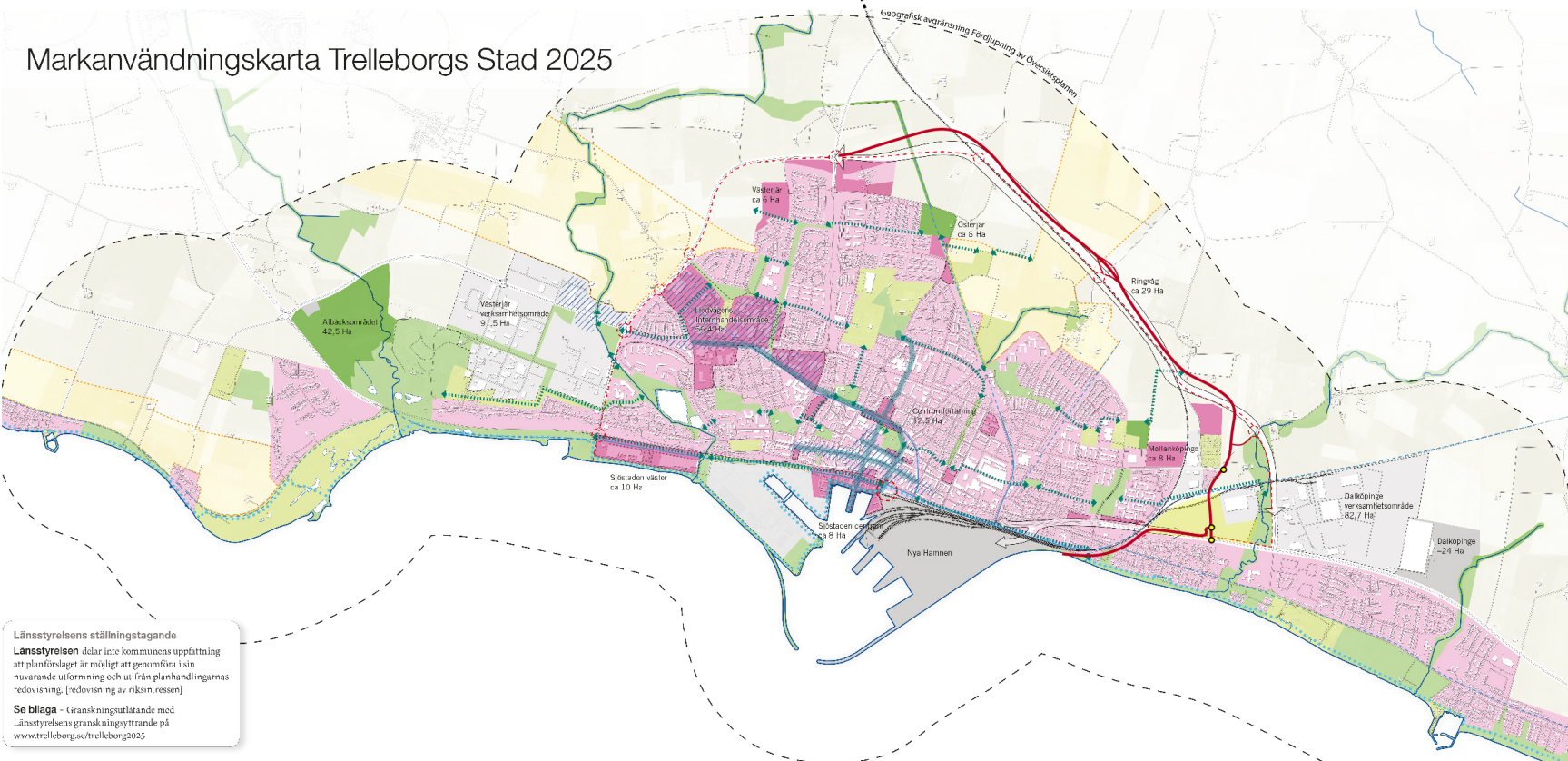
Trelleborgs hamn. Hamnen förfogar över en betydande del av Trelleborgs stad, och hamnens behov har i hög grad styrt stadens utveckling. Hamnen har haft, och har fortfarande sitt ursprung i stadens absoluta centrum, och vidare därifrån expanderat åt både väster, öster samt åt söder. Staden, sett utifrån ett historiskt perspektiv, har haft att rätta sig efter hamnens behov och utvecklingskrav och istället vuxit åt de håll dit hamnen inte sökt sig. Detta gäller inte bara hamnens fysiska läge och tillväxtzon, utan staden har också fått anpassa sig efter allt det som hamnen genererar, till exempel i form av anslutande och avgående trafik, buller och emissioner. Framförallt har staden fått stå tillbaka när det gäller tillgänglighet till havet, med allt vad det innebär av kvalitet och möjlighet till en alldeles särskild form av identitet.

Som den fördjupade översiktsplanen beskriver, kommer Trelleborgs stad, i framtiden inte nöja sig med att vara enbart en hamnstad. I framtiden vill staden Trelleborg också kunna tillägna sig titeln kuststad. I samband med hamnens absolut nödvändiga flytt österut öppnas också möjligheter för staden att tillgodogöra sig de återlämnade områdena, och att där bereda plats för både bostäder, verksamhet och offentliga platser, på ett smart sätt nära både havet och centralstationen. Genom att förvalta möjligheten som ges av att hamnen flyttar österut kan staden förverkliga målet att stadens centrum återfår havskontakten.

I den fördjupade översiktsplanen ritas en övergripande ringvägskorridor ut och denna har delvis en annan sträckning än den som presenteras i detta planprogram. Korridoren skiljer sig vid situationen söder om Mel-lanköpinge, kring den rättspsykiatriska kliniken samt situationen vid den Östra hamnfarten. I stort överensstämmer trots allt föreslagen ringvägssträckning med den ringvägskorridor som är utpekad i den fördjupade översiktsplanen.



Markanvändningskarta Trelleborgs Stad 2025



TECKENFÖRKLARING

- Blandad bebyggelse
 - Nytt bebyggelseområde från tidigare jordbruksmark
 - Förtätning/omvandling/ändring av markanvändning till blandad bebyggelse
- Jordbruksmark
 - Landskapskilar med jordbruk/närodling/stadsodling
- Verksamhetsområde
 - Nytt verksamhetsområde från tidigare jordbruksmark
 - Förtätning av verksamhetsområde
- Allemansrättslig mark, park & natur
 - Nytt park/naturområde från tidigare jordbruksmark
- Särskilda fritidsområden begravningsplatser och kolonilottsområden
 - Grönkorridorer/boulevarder i staden
 - Prioriterade fotgängarstråk
 - Handelsområden
 - Kustpromenaden från Hamn till Hamn
 - Prioriterade cykelvägar Etapp 1
 - Prioriterade cykelvägar Etapp 2
 - Stadsgräns och entréer
- Vägar och gator
 - Ringväg inom korridor
- Järnväg
- Åar, vattendrag och kust

Länsstyrelsens ställningstagande
Länsstyrelsen delar icke kommunens uppfattning att planförslaget är möjligt att genomföra i sin nuvarande utformning och utifrån planhandlingarnas redovisning. [redovisning av riksinressen]
Se bilaga - Granskningstillstånd med Länsstyrelsens granskningyttrande på www.trelleborg.se/trelleborg2025

Läs mer på sid 79 i planhandlingen
 på www.trelleborg.se/trelleborg2025

Markanvändningskartan i den gällande fördjupade översiktsplanen 2015. Föreslagen sträckning för den Östra ringvägen samt den Östra hamninfarten är ritad med rött streck.

Den fördjupade översiktsplanen inkl markanvändningskartan kommer att uppdateras under 2018-2019

UPPDATERING AV DEN FÖRDLUPADE ÖVERSIKTSPLANEN FÖR TRELLEBORGS STAD

Kommunfullmäktige skall minst en gång under varje mandatperiod pröva om översiktsplanen är aktuell utifrån plan- och bygglagens krav i 3 kap. 5 §. Den 23 april 2018 tog kommunfullmäktige i Trelleborg beslut om att den fördjupade översiktsplanen för staden skall uppdateras samt att en aktualitetsbedömning skall tas fram.

Den fördjupade översiktsplanen för Trelleborg stad är till stor del aktuell men behöver kompletteras med tydliga ställningstaganden om hur riksintressen ska skyddas mot påtaglig skada. Översiktsplanen behöver även kompletteras med ställningstaganden gällande klimatanpassning, utbyggnad av nya skolor, kopplingar till bostadsförsörjningsprogrammet samt för havet.

Ändringarna i den fördjupade översiktsplanen samt aktualitetsbedömningen ska vara politiskt förankrade med ställningstaganden om hur kommunen ska utvecklas, förvaltas, skyddas och nyttjas inom respektive ämnesområde samt hur olika intressen ska prioriteras. Målet är att den fördjupade översiktsplanen ska utgöra ett planeringsunderlag som visar hur olika planeringsfrågeställningar är beroende av och förstärker varandra. Den nya fördjupade översiktsplanen bedöms kunna antas till första kvartalet 2020.

Ringvägen i den nya fördjupade översiktsplanen

Ringvägens och hamninfartens sträckning behöver ändras i den fördjupade översiktsplanen för att överensstämma med Kommunfullmäktiges beslut om vägens sträckning. Ringvägen behöver även redovisas samt beskrivas utifrån hela sin sträckning från Maglarpsrondden på väg E6 till Trelleborgs hamn.

Länsstyrelsen redovisning av statliga och mellankommunala intressen

Kommunen begärde i maj 2017, av Länsstyrelsen en redogörelse för vilka statliga och mellankommunala intressen som kan vara av betydelse för den fördjupade översiktsplanens aktualitet. Länsstyrelsens sammanfattande redogörelse inför Trelleborgs kommuns beslut om den fördjupade översiktsplanens aktualitet inkom 2017-06-06.

Länsstyrelsen bedömer att aktualiseringen bör fokusera på följande frågor:

- Ställningstaganden för kommunens samtliga mark- och vattenområden
- Riktlinjer för bostadsförsörjningen
- Ställningstaganden gällande samtliga riksintressen, samt hur de skall skyddas mot påtaglig skada.
- Ställningstaganden kring hur ny och befintlig bebyggelse skall hanteras vid risk för översvämning till följd av förändrat klimat.
- Vikten av att planera för tätare och blandade miljöer i tätorterna, med särskild syftning på hållbara transportsätt.

BOSTADSFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET

En betydande faktor för kommunens utveckling är bostadsbyggandet. I kommunens samrådsförslag till bostadsförsörjningsprogram för Trelleborgs kommun beskrivs att det finns ett underskott på bostäder, vilket på sikt kan skada kommunens utvecklingsmöjligheter. För att möta kommunens växande befolkning behövs det enligt bostadsförsörjningsprogrammet en långsiktig beredskap för att kunna bygga ca. 225 bostäder per år. Som en följd av eftersläpande byggande behöver emellertid utbyggnadstakten vara högre de närmaste åren. För att möta behovet och efterfrågan på bostäder handlar det också om att kunna erbjuda bostäder med varierat utseende, läge och upplåtelseformer. En viktig fråga, när det gäller de nya bostädernas placering är att de huvudsakligen ska lokaliseras i anslutning till befintlig infrastruktur samt i anslutning till allmänna kommunikationer. Det är av största vikt att minska bilanvändandet trots att kommunen växer. Vidare är det även viktigt att nya bostäder placeras på mark som inte tar alltför mycket resurser i anspråk för att kunna nyttjas.

Sjöstaden består idag av Trelleborgs centralstation och hamn. Planen är att hamnen skall flyttas österut och där hamnen ligger idag förvandlas till områden för nya centrum- och kollektivtrafikhärla bostäder. I Sjöstaden kommer det att möjliggöras för flera tusen bostäder, vilket motsvarar många års framtida bostadsproduktion i Trelleborgs stad – dessutom i ett attraktivt läge. Genom att nyttja centralt belägen mark för bostäder skapas ett större kundunderlag i centrala Trelleborg vilket i sin tur leder till bättre förutsättningar för handel och service. Med fler bostäder i stationsnära lägen får fler hushåll närhet och möjlighet att nyttja kollektivtrafiken vilket ger goda möjligheter till att minska de enskilda transporter. Sjöstaden bedöms locka en bred målgrupp. Närheten till havet, Trelleborgs centrum och centralstationen liksom närheten motorvägen är boendekvaliteter som lockar flera.

En förutsättning för att genomföra Sjöstaden är att hamntrafiken leds förbi staden mot ett läge där den nya hamnen ligger. En hamntrafik kvar i nuvarande läge skulle utgöra en kraftig barriär mellan nuvarande stad/ centrum samt centralstation och de planerade områdena. Även om den Östra ringvägen byggs på till stora delar jordbruksmark så är markåtgången inte lika stor som de ytor jordbruksmark som byggnation, av ett likvärdigt antal bostäder som i Sjöstaden, hade tagit i anspråk. Att bebygga de gamla hamnytor i ett centralt- och stationsnära läge i staden medger generellt ett tätare boende med en högre exploateringsgrad än vad som är kommersiellt eller marknadsmässigt gångbart i de mer perifera delarna av staden - i stadens utkant. Med högre exploateringsgrad följer ett effektivare markutnyttjande och således ett mer långsiktigt hushållande av markresurserna.

Trelleborgs kommun verkar, vid sidan av siktet på Sjöstaden, för att förtäta inom stadens befintliga gränser. Ett flertal förtätningsprojekt som är i detaljplaneskedet pågår just nu och tänkbara ytor för ytterligare bostadsförtätning lyfts fram på olika håll. Det kan handla om lucktomter, obebyggda tomter eller om ytor där det tidigare varit industrimark eller parkering. Där är både kommunen själv, samt enskilda fastighetsägare mycket aktiva.



Visionsbild - Sjöstaden



Visionsbild - Sjöstaden



Sjöstaden (rosa), nyss avslutade planer (gult) samt pågående detaljplaner gällande förtättningsprojekt i Trelleborg

BEFINTLIGA DETALJPLANER OCH OMRÅDESBESTÄMMELSER

Då den föreslagna Östra ringvägen, liksom Östra hamninfarten samt incheckningsytan i olika grad är belägna i närheten av tät bostadsbebyggelse eller olika verksamhetsområden berör dessa även flera befintliga detaljplaner. Detaljplanernas juridiskt bindande bestämmelser sätter antingen begränsningar, eller tillskapar möjligheter för hur bebyggelsen eller verksamheterna kan få utvecklas. Det kan gälla frågor om byggrätters fysiska utbredning, begränsningar eller mer specifikt kring bebyggelsens utseende. De områden som är planlagda för industriverksamhet tillåter tung industriell verksamhet.

Dessa detaljplaner är alltså juridiskt bindande och den användning som regleras i detaljplanerna är den som gäller. De framtida detaljplanerna för den Östra ringvägen, Östra hamninfarten inkl. incheckningsytan kan på olika sätt komma i beröring med någon av dessa. Då står man inför två valmöjligheter; antingen att förhålla sig de planbestämmelser som gäller i respektive plan, eller göra en planändring som medverkar till att ringvägsprojektet kan genomföras.

Den Östra ringvägen

I anslutning till riksväg 108 finns en nyligen antagen detaljplan gällande räddningsstationen, alltså den nya brandstationen *Dp 179 (Del av Västervång 2:25 m f)*. Då denna detaljplan redan är anpassad för den Östra ringvägen finns inga konflikter i dagsläget. Först när detaljplanen genomförs för den Östra ringvägen klar görs om några justeringar behöver göras. Genomförandetiden är 5 år och *Dp 179* vann laga kraft den 22 mars 2016. Nästa detaljplan som på ett eller annat sätt kommer i beröring med detaljplan för Östra ringvägen är detaljplanen för Rättsspsykiatrisk centrum som vann laga kraft den 13 dec 2013. Den detaljplanen har en genomförandetid på 15 år.

Detaljplanen medger en idag outnyttjad byggrätt norrut, upp mot den norra fastighetsgränsen. I bestämmelserna kring störningsskydd finns i detaljplanen följande lydelse:

”Huvudbyggnaderna ska utformas så att tyst (45 dBA) eller ljuddämpande (50 dBA) sida erhålls. Vårdtagare skall ha tillgång till uteplats som uppfyller ljudklass C (ekv 55 dBA/max 70 dBA) i närheten av boendet”

Denna bestämmelse som reglerar vilka bullernivåer som får tillåtas inom verksamheten ställer vissa krav på ringvägens utformning, avstånd till verksamheten samt eventuellt vilka hastigheter som kan tillåtas. Vidare kan det kräva bullerreducerande åtgärder mellan vägen och verksamheten som till exempel plank eller bullervallar så att kraven i detaljplanen kan innehållas (klaras). Detaljplanen för rättsspsykiatrisk centrum heter *Dp 183 (Mellanköpinge 12:28)*.

Söder om Rättsspsykiatrisk centrum gränsar planområdet för den Östra ringvägen till nästa plan - *A 154 (Del av mellanköpinge)*. Enligt den planen är ytorna närmast föreslagen vägdragningsplanlagda för koloniträdgårdsändamål vilket också är användningen idag. Med tanke på den nya vägens ytanspråk, samt nödvändiga buller- och riskavstånd kan det bli aktuellt att göra ändringar i denna plan.

Strax söder om detaljplan *A 154* vidtar två större detaljplaner gällande befintlig industriområde, varav den östra delen är Metsos fabrik. Dessa detaljplanen medger dels småindustri, dels industri samt järnvägstrafik. I det södra delarna medges kontor, hotell och handel. Den östra delen är avsedd för park- och naturändamål. Detaljplanen i öster har beteckningen *Dp 38 Kv (Terminalen)* och den väster heter *Dp 39 (Öster jär mfl)*.

Båda dessa detaljplaner kan komma att omprövas så att de uppfyller ändamålet med ringväg, samt incheckningsfunktion. Dessutom skall den nya detaljplanen även medge drivmedelsförsäljning vilken kräver särskilda bestämmelser. Norr om dessa planer, finns idag ett område planlagt för industriändamål *Dp 37 (kv Spelmanshejdan)*. Även denna detaljplan kan komma att omprövas så att den medverkar till genomförandet av ringväg samt vissa anslutande funktioner. Detta gäller särskilt i planområdets sydöstra hörn.

Den Östra hamninfarten

Söder om riksväg 9, till vilken den nya Östra hamninfarten laneras byggas över passerar vägsträckningen ett parkområde som ingår i en annan detaljplan, *A 121 (Korsholmsområdet)*. Planen är i övrigt planlagd för bostadsändamål och i den västra delen krävs en planändring för att möjliggöra för väg. På andra sidan Östra Förstadsgatan tar nästa detaljplan vid - *A 208 (Öster Jär 1:7 m fl)*. Denna plan är i till hälften planlagd för parkändamål, och till hälften planlagd för bostadsändamål. Föreslagen hamnanslutning kommer att beröra de norra delarna av detta planområde vilket föranleder en planändring från park till vägändamål.

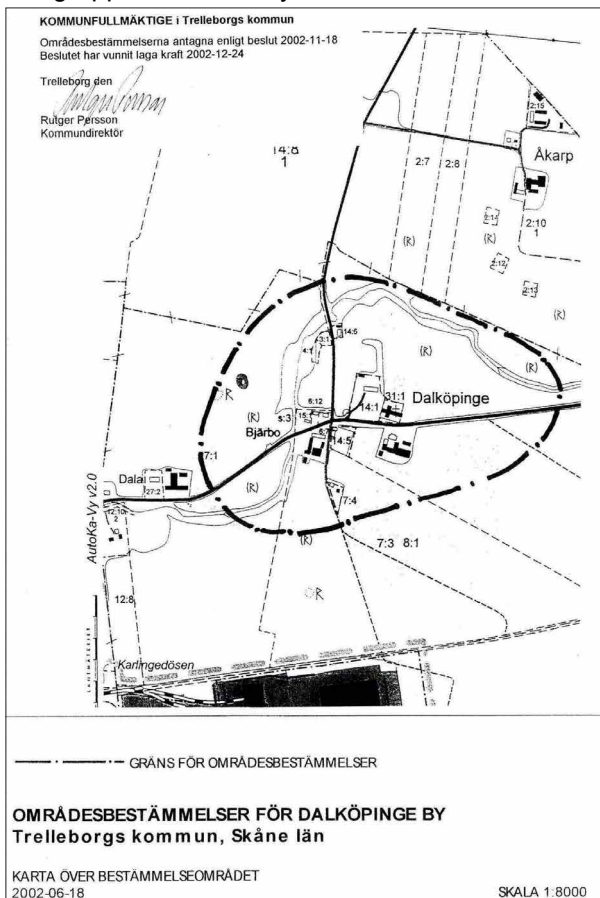
De föreslagna åtgärderna med planläggning för ny väg passerar alltså över ett flertal detaljplaner ursprungligen avsedda för andra ändamål, vilka alltså måste planändras.



Befintliga detaljplaner i anslutning till föreslagen sträckning för Östra ringvägen, Östra hamnfarten med tillhörande incheckning

Områdesbestämmelser för Dalköpinge by

Dalköpinge by utgör en värdefull kulturmiljö avseende såväl bebyggelsen som dess omgivande vegetation. Byn ingår i ett större område av riksintresse för kulturminnesvården (K 139) där utvecklingen från förhistorisk till modern tid kan utläsas utifrån såväl mångfalden av fornlämningar, medeltidskyrkor som byar och det av skiftet skapade landskapet. Dalköpings gamla bytomt är dessutom registrerad som fornlämning i Riksantikvarieämbetets fornlämningsregister, inom vilken alla markgrepp kräver länsstyrelsens tillstånd.



För att värna om miljön och reglera bebyggelsen enligt bevarandeintentionerna gäller nedanstående områdesbestämmelser:

"Området utgör en värdefull kulturmiljö, som i huvudsak skall användas för bostads- och jordbruksändamål. Inslag av annan verksamhet av mindre omfattning, som låter sig väl inpassas i miljön, kan också medgivas. Vid prövning av enstaka ny byggnad, tillbyggnad eller förändring av byggnads användning skall beaktas om företaget kan medverka till att den befintliga miljön bevaras och levandegörs. Åtgärder får inte vidtagas som kan skada miljön, vara störande för de boende eller till men för pågående markanvändning.

Huvudbyggnad får inte placeras närmare gräns mot granntomt än 4 meter och inte närmare gräns mot väg än 12 meter. Dock skall förstörd byggnad som återuppföres och vars läge är av betydelse för miljön, placeras i huvudsak i överensstämmelse med den tidigare byggnadens läge, så vitt detta inte är uppenbart olämpligt. Ny byggnad och ändring av byggnad skall anpassas till omgivningen vad gäller såväl placering, skala, proportioner, materialval, färgsättning, höjd och taklutning som yttre utformning i övrigt. Ändring av byggnad skall utföras varsamt och så att byggnadens karaktärsdrag beaktas"

Vid det fortsatta arbetet med detaljplanerna för den Östra ringvägen kommer Trelleborgs kommun verka för att påverkan på Dalköpinge by kommer att bli så begränsad som möjlig samt att områdesbestämmelserna, där dessa är relevanta, kan efterlevas.

FÖRUTSÄTTNINGAR

VÄGSTANDARD OCH VÄGESTETIK

I konsultrapporterna presenteras rekommendationer kring vägens utformning. Rekommendationerna har varit en förutsättning för det så småningom beslutade vägalternativet och dess konsekvenser.

Ringvägen ska fungera som väg till och från hamnen och därmed som en delsträcka av E22, vilken fortsätter till Sassnitz. Trelleborgs hamn är en av Sveriges största hamnar, därför bör den nya vägen ges en hög standard. Detta kan innebära så få cirkulationsplatser som möjligt samt att vänstersvängande rörelser bör undvikas i plankorsningar. Korsningar med svängande rörelser höger in/höger ut är istället att föredra, alternativt på- och avfarter. Trafik som ska vänster får istället hanteras planskilt (under eller över ringvägen) eller genom vändning i nästa cirkulationsplats. Då kan hastighetsgränsen sättas relativt hög.

Gång- och cykelpassager i plan i samband med cirkulationsplatser kan vara acceptabelt, men bör undvikas. Upphöjda gångpassager, i form av gupp på ringvägen, ska undvikas, främst med tanke på framkomlighet och det faktum att det till övervägande del är fråga om tunga transporter, samt är en så kallad farlig godsled. I vissa lägen kan det vara motiverat att även arbeta för planskilda korsningar, särskilt vid gång- och cykelpassager. Valet av korsningsmöjlighet hänger samman med situationen på platsen, hur frekventerad sträckan är, men även hur kommunen vill prioritera när det gäller standard och komfort för de olika trafikslagen. Varken vägbredd, hastighet eller korsningars utseende är utrett i detta planprogram. Det är först i samband med att detaljplanerna och det efterföljande projekteringen som detta kommer att göras.

Vägstandarden på den Östra ringvägen iksom på den Östra hamninfarten skall uppfylla alla krav och normer som gäller för statlig väg, delvis för att inte utesluta möj-

ligheten att vägens tillkomst genomförs av trafikverket, men även för att säkerställa bästa möjliga standard. Även om Trelleborgs stad skulle stå för genomförande av vägbygget ska det finnas möjlighet att överlämna väghållaransvaret till Trafikverket i framtiden. För vägalternativen gäller ett antal standarder som förutsättning. Dessa behandlar framförallt mått för utformning och utgår från Trafikverkets grundvärden, krav och råd när det gäller landsväg och järnväg men också Malmö stads tekniska handbok för cykelinfrastruktur. Funktionskravet för vägen är att framkomligheten på vägen ska säkerställas genom att körbanans och vägrenens bredd möjliggör att en stillastående lastbil kan passeras av en annan lastbil i lämplig hastighet utan att påverka motgående trafik.

Den Östra ringvägen

En i konsultrapporterna förordad standard för den Östra ringvägen föreslås vara en så kallad 2+1 väg med skyltad hastighet förslagsvis mellan 80-100 km/h samt med planfria trafikplatser. För undvikande av köer, det vill säga omkörningsmöjligheter bör vägsträckningen innehålla växelvisa körfält. Avståndet längs den tilltänkta Östra ringvägen mellan väg 108 i norr och väg 9 i öster är cirka 4,6 km. För en 2+1-väg innebär detta att det vore rimligt att erbjuda två körfält i ena riktningen på halva sträckan och två körfält i den andra riktningen på den andra halvan. Då blir längden med två körfält lagom lång, enligt vad som normalt anläggs för 2+1-vägar i Sverige.

Där den tilltänka Östra ringvägen korsar Kyrkoköpinge bygata föreslås, liksom för andra korsningspunkter längs sträckan, en trafikplats. Denna trafikplats kommer då att ligga ungefär halvvägs mellan väg 108 i norr och väg 9 i öster. Detta innebär att det vore lämpligt att växla körfältsindelning mellan 2+1 till 1+2 vid denna

trafikplats. För att minska behovet av antal körfält kan utformningen göras på sådant vis att påfartsramperna i trafikplatsen blir höger fält vidare längs ringvägen. Detta innebär att ingen sektion vid trafikplatsen behöver bli bredare än tre körfält, plus att bron över Köpingegatan bara behöver utformas med två körfält.

WSP menar i sin rapport, att denna standard bör råda hela vägen söderut ned till väg 9, men om någon plankorsning rekommenderas närmast norr om väg 9 får bedömning göras om sträckan med två körfält i en riktning bör smaltas av till enbart ett körfält. Detta av trafiksäkerhetsskäl, då man i vissa fall undviker två körfält i en riktning förbi en plankorsning.

Cirkulationsplatsen utmed väg 108 kan behöva fler körfält in/genom/ut, liksom även övriga cirkulationsplatser längre västerut längs den befintliga delen av ringvägen. Detta gäller även för den nya cirkulationsplatsen med riksväg 9 samt eventuella korsningspunkter vidare in mot hamnen.

Bedömning av antal körfält som krävs in/genom/ut cirkulationsplatserna samt på sträckan har sin grund i den flödeskarta som har tillhandahållits av Trelleborgs kommunen. De tillhandahållna flödena avser år 2025. Som del i denna analys har uppräkningsstatistik gjorts. För denna uppräkningsstatistik har Trafikverkets uppräkningsstatistik använts för Skåne län. För de första fem åren (2025 – 2030) har uppräkningsstatistiken för perioden 2010 – 2030 använts och för de sista fem åren (2030 – 2035) den uppräkningskvot som gäller fram till 2050. Trafikverkets uppräkningsstatistik för alla vägar summerade har nyttjats, det vill säga inte enbart de tal som används för Europavägar. Detta har gjorts eftersom ringvägen till stor del kommer ha lokala resor kopplade till Trelleborg, även om ringvägen troligen kommer skyltas som en Europaväg. Olika kvoter finns för tunga fordon och för lätta

fordon. För denna beräkning har en tungandel på 15 % nyttjats. Det skall poängteras att flödena för år 2035 bara marginellt skulle ändras om ändrad kvot för tung trafik skulle nyttjas, vilket innebär att andelen tung trafik inte är avgörande för denna beräkning. I takt med att den Östra ringvägen närmar sig riksväg 9 samt incheckningen kräver vägens linjeföring samt situationens komplexitet att hastigheten sänks och att 2+1 vägen övergår till traditionell 1+1 väg.

Utformningen av den Östra ringvägens södra del strax innan anslutningen till riksväg 9 och incheckningen är under skrivningen av detta planprogram ett pågående arbete och huvuddragen bearbetas fortfarande. Målsättningen är att hamntrafikens behov skall vara dimensionerande för hur trafiklösningen skall utformas.

Utöver de tekniska kraven på den nya vägen har Trelleborgs kommun självklart gestaltningsmässiga krav på vägen och det utanför denna, som till exempel att den bör inordna sig följsamt till det landskap den passerar igenom. Vägens höjdsättning skall, så tillvida det inte behövs av andra skäl, anpassas till befintliga nivåer på omgivande terräng. För att reducera tex buller eller visuellt intrång kan det ibland var relevant att låta vägen gå i skärning, alltså ligga lägre än omgivande terräng. På motsvarande sätt måste det även finnas möjlighet att utmed vägens sidoområden möjliggöra för bullervallar. Om dessa i så fall skall vara vegetationsklädda eller ej avgörs i senare delar av processen. Ytterligare en aspekt av vägen är hur den avvattnas, och detta kan föranleda diken och dagvattendammar utmed dess sidor eller på ytor i anslutning till vägen. I vissa lägen kan det vara motiverat att vägen kantas av tex en trädrad eller i något fall i form av en allé. Vägen utformning, var aktuell sträcka är belägen samt vilka markområden den knyter ihop får avgör dessa detaljer.

Som närliggande referens till hur delar av den nya ringvägen kan komma att se ut finns det inom Trelleborgs stad liknande vägavsnitt att jämföra med. Ett sådant är den Västra ringvägen, visserligen med annan bredd men ändå en antydning om hur en sådan väg, med kringområden kan se ut. Utmed den Västra ringvägen finns

även dagvattendammar, bullervallar samt även vegetationsridåer liksom trädrader och alléer vilka delvis kan fungera som bildreferenser, dock utan att vara exakta. En annat referensavsnitt är den nuvarande infarten till Trelleborg, i höjd med Albäckskogen. Dels tjänar den som ett bra exempel på hur kringområden kan gestaltas men den är också jämförbar när det gäller disponeringen av körbanan liksom den totala vägbredden. Infartssträckan har en bredd av ca 13 meter och är försedd med ett mitträcke. Vägen är dimensionerad på så sätt att om en bil/lastbil får ett haveri och kör åt sidan finns det fortfarande möjlighet för bakomvarande bilar att ta sig förbi inom det "egna" körfältet och innanför vajeravspärningen.

Den Östra Hamninfarten

Konsultfirman Tyréns, som arbetat med den Östra hamninfarten menar att det säkraste och tydligaste alternativet när det gäller hamninfart till hamnen är det alternativ där den nya vägen följer järnvägens sträckning, alltså parallellt med denna. Detta alternativ innebär också att hamntrafiken är skild från övrig trafik, vilket också det är en säkrare lösning. Det är också det alternativ som detta planprogram har som utgångspunkt.

Vägen går från en punkt i anslutning till incheckningsytan och norr om väg 9 på bro över väg 9 och parallellt med järnvägen till hamnen. Anslutning till väg 9 sker på lämplig plats längs väg 9 med hänsyn till kommande truckcenters/incheckningsytans disposition och struktur. Gång- och cykelstråket längs väg 9 passerar under den nya bron över väg 9. Ny bro anläggs över gång- och cykelvägen i Roddaregatans förlängning. Vägen passerar Östra Förstadsgatan planskilt likt befintlig järnvägsbro. Snöviets väg blir återvändsgata i väster. Toftgränden flyttas till ny sträckning över gröningen mellan Östra förstadsgatan och fastigheterna Toften och Durken. På sträckan förbi bostadsbebyggelsen (fastigheterna Snövit, Blyger och Toften) minskas vägområdet med hjälp av stödmurar. Vilken hastighet som föreslås för denna sträcka är i detta skede inte bestämt.



Exempel på 1+1 väg. Västra utfarten från Trelleborg



Exempel på 1+1 väg med smal vägren



Trädkantad, nedsänkt väg

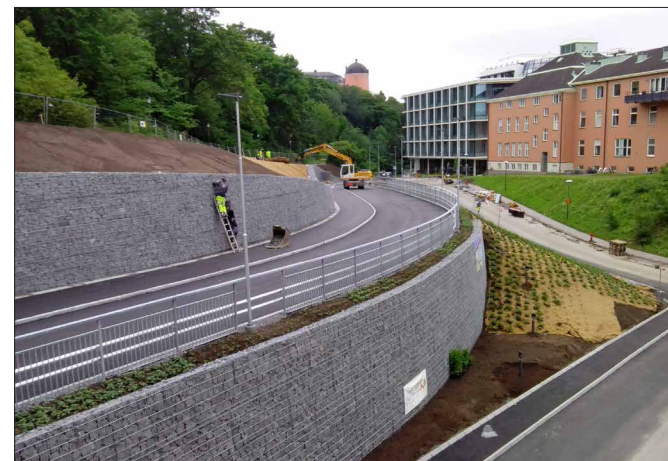
Den Östra hamninfarten passerar över två stycken gång- och cykelpassager och en vägpassage över Östra Förstadsgatan. Då utgångspunkten är att den Östra hamninfarten inte ska innebära en ytterligare barriär behöver vägen därför lyftas upp så passage kan ske obehindrat undertill. Detta innebär att vägbanan i princip kommer att ligga på samma nivå som dagens järnvägsspår. Utifrån detta ligger vägbanan alltså högt och det kommer att krävas någon form av konstruktion undertill för att ta upp höjdskillnaden. Det finns mängder av olika lösningar på sådana typer av konstruktioner. Konstruktionen kan vara i form av fyllnad med slänter, terrasserade slänter i form av prefabricerade stödmursegment eller enbart vertikala platsgjutna stödmurar. Ett annat alternativ är en vägbro på pelare - hela, eller på delar av sträckan.

Ett annat alternativ, som på bilden intill, är stenfyllda gabioner. Utformningen av vägen i den Östra hamninfarten, samt hur höjdskillnaderna tas upp där är av mycket stor betydelse för hur vägen och omgivningen kommer att upplevas. Det är av högst vikt att detta görs med hänsyn till omgivningen och vistelsevärdena där, bland annat parken. Troligt är att hela vägsträckan kommer att behöva skärmas av med bullerskärmar. Dessa skall självklart anpassas till den underliggande konstruktionen samt till sin omgivning liksom till den bullerreducerade effekt man vill uppnå.

Den slutliga utformningen av den planerade Östra ringvägen, liksom hamninfarten kommer vara baserad på en avvägning av lämplig byggnadsteknik, kostnader samt gestaltning. Till vägkonstruktion hör också åtgärder för bullerreducering vilket kommer innebära att vägen inramas av vertikala skydd – täta eller transparenta.



Transparent bullerskydd i kombination med täta skydd



Stengabioner i terrasserat utförande



Bullerskydd i glas på brokonstruktion

INCHECKNINGEN - TRUCKCENTER

Lastbilstrafiken med färja till och från Trelleborgs hamn bedöms enligt Trelleborgs hamn AB kunna öka med uppåt 30% fram till år 2030. Anläggningen för lastbilsuppställning för utgående och inkommande trafik är till ytan dimensionerad för denna ökning. Det är i dag inte möjligt att avgöra om denna ökning kommer att ske och därför är utgångspunkten att anläggningen byggs ut för den kapacitet som är nödvändig under de närmaste åren. Dock ska det vara möjligt att i framtiden utöka anläggningen om behov uppstår.

Med en ny ringväg norr och väster om Trelleborg kommer funktionen på nuvarande riksväg 9 från och med incheckningen att ändras från en genomfartsväg till en infartsväg till Trelleborgs centrum. Stadens entré. Det ger stora möjligheter att tona den landsvägsliknande utformning som vägen har idag. Vid korsningen mellan den Östra ringvägen och nuvarande riksväg 9 föreslås två cirkulationsplatser för att kunna ta hand om nuvarande trafik samt den tillkommande trafiken till och från hamnen. För att undvika köer i samband med färjeankomster bör cirkulationsplatserna utformas med dubbla körfält i några av till- och frånfarterna. Det gäller särskilt den norrgående trafiken på ringvägen där färjetrafiken vävs samman med övrig trafik.

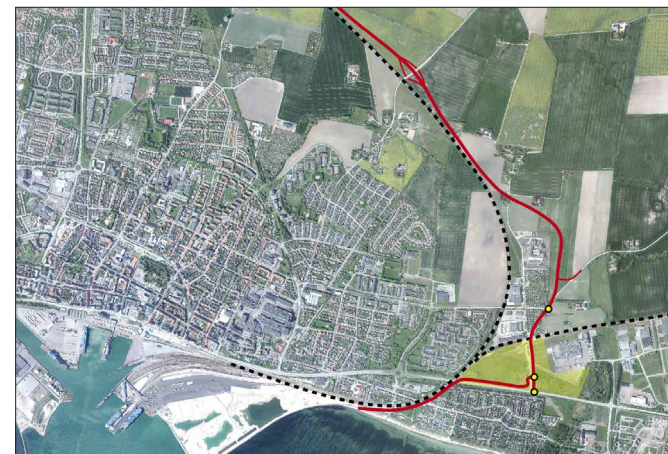
Det skisserade genomgående nord-sydliga grönstråket i den västra delen av anläggningen är tänkt att fungera både som rast- och viloplats för dem som väntar på färjeavgångar samt som gång- och cykelstråk för stadsdelarna i övrigt. Bredden på stråket vara tillräckligt stor för att medge båda funktionerna.

För att tillgodose behovet av transporter till omgivande verksamheter (Metso) föreslås att en lokalgata anläggs med anslutning till ringvägen. Anslutningen samordnas med den som ansluter till den östra lastbilsuppställningen.

De bilder och illustrationer som presenteras i detta planprogram är endast av principiell karaktär. Förutsättningar för den mer exakt utformningen kommer att klargöras i samband med att detaljplanerna arbetas fram. Det fortsatta arbetet med incheckningsytan och dess kringfunktioner liksom eventuella grönstråk kommer också ske i det parallella projekt som pågår inom Kuststad 2025 - Business center.

Incheckningen med tillhörande Truckcenter är direkt kopplat till hamnens verksamhet. För Trelleborgs Hamn AB fyller ett truckcenter en avgörande funktion i anslutning till check-in, dvs fraktkontor, bränslestationer, uppställningsytor, viloparkeringar osv. Allt som eventuellt behöver göras innan ett fordon passerar ISPS-gränsen i hamnen. ISPS är ett regelverk som står för International Ship & Port Facility Security Code och syftar till att skapa säkra transporter mellan hamnar för passagerare och gods. En incheckning med truckcenter bör placeras i direkt anslutning till ringvägen. Truckcenter har även en stor betydelse för lastbilstrafiken som precis lämnat hamnområdet. Här skall även rymmas möjlighet för bränslepåfyllning liksom visst inköp av förtäring. Att jämföra med den service en större rastplats vid en europaväg har. Självklart kommer de faciliteter som erbjuds erbjudas även andra, tex de närboende, bilisterna utmed riksväg 9 osv.

Kommunen ser servicefunktionen som en värdefull resurs för den östra infarten till staden, och självklart som en resurs för de som bor i närområdet. Av den anledningen är ambitionen att ytorna skall öppnas upp och göras tillgängliga från fler håll, och för även andra trafikslag än bilisterna. Incheckningen och Truckcenter bör ingå i den gröna struktur som Trelleborgs kommun verkar för i denna del av staden. Utan att förbise de funktionella kraven som en Truckstop till hamnen kräver.



Incheckningsytans placering på ytan där den Östra ringvägen möter riksväg 9, och samtidigt övergår i den Östra hamninfarten



Exempel på en lastbilsuppställning där stor vikt lagts på den övriga miljön - som trädplanteringar, gångytor, markbeläggningar och trädplanteringar.



Utredningsskiss gällande incheckningytan med omgivande infrastruktur

JORDBRUKSMARK

Den Östra ringvägen planeras på ytor som i dag till största delen används för jordbruksändamål, i huvudsak odling av spannmål. All jordbruksmark inom aktuellt område klassificeras som den mest högvärdiga i Sverige, klass 10. Klassningen baseras på dåvarande Lantbruksstyrelsens inventering av jordbruksmarken 1971. Åkrarna klassades på en tiogradig skala avseende deras ekonomiska avkastningsvärde. Jordbruksmark av de högsta klasserna, klass 8-10, finns bara i Skåne och ligger till största delen i länets södra och västra del.

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. Behovet ska inte heller, utifrån allmän synpunkt, kunna till tillgodoses på ett annat tillfredställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Miljöbalken innebär alltså att bebyggelseutveckling och utveckling av infrastruktur så långt möjligt ska ske genom att bättre nyttja redan ianspråktagen mark, exempelvis genom förtätning eller förbättringar av befintlig infrastruktur, innan jordbruksmark får tas i anspråk. Syftet med lagen är att värna den icke förnyelsebara resurs som jordbruksmark utgör och på så sätt säkerställa landets långsiktiga livsmedelsförsörjning. Detta har blivit en alltmer angelägen fråga genom den globala klimatpåverkan.

I de fall jordbruksmark tas i anspråk måste den användas 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. Jordbruksmarken är också en betydelsefull naturresurs som påverkar

Skånes näringsliv då hälften av den mat som produceras i Sverige kommer från Skåne och hälften av landets livsmedelsindustri är skånsk. Trelleborgs kommun har som utgångspunkt att så mycket som möjligt av ny bebyggelse i staden uppförs på redan ianspråktagen mark t ex i form av förtätningar, eller på mark som tidigare används för annat, exempelvis verksamheter. Det är ett effektivt nyttjande av marken och av befintlig infrastruktur. Ju närmare dessa områden är allmänna kommunikationer, framför allt Trelleborgs centralstation, desto mer angelägen är Trelleborgs kommun att möjliggöra för ny bostadsbebyggelse där.

Syftet med Östra ringvägen och Östra hamninfarten är att skapa förutsättningar för Trelleborgs hamn att effektivisera hamnens interna logistik. Hamnens utvecklingsplan förutsätter att hamnområdet angörs från öster vilket innebär att den befintliga tillfarten från väster inte kommer att fungera tillfredställande. För att möjliggöra Östra ringvägen kommer jordbruksmark att behöva tas i anspråk. Förutom själva vägen kommer mark även behövas för diken, grundvattenmagasin och liknande. Det är dock kommunens ambition att ta så lite som möjligt av jordbruksmarken i anspråk för vägändamål. Det är också kommunens avsikt att annan jordbruksmark som hamnar utanför vägområdet men som ändå inte kommer gå att bruka ska nyttjas för att öka den biologiska mångfalden exempelvis i form av grönytor. Gärna kopplad till magasin för dagvatten. En annan användning kan vara kolonilotter.



Jordbruksmark i blom

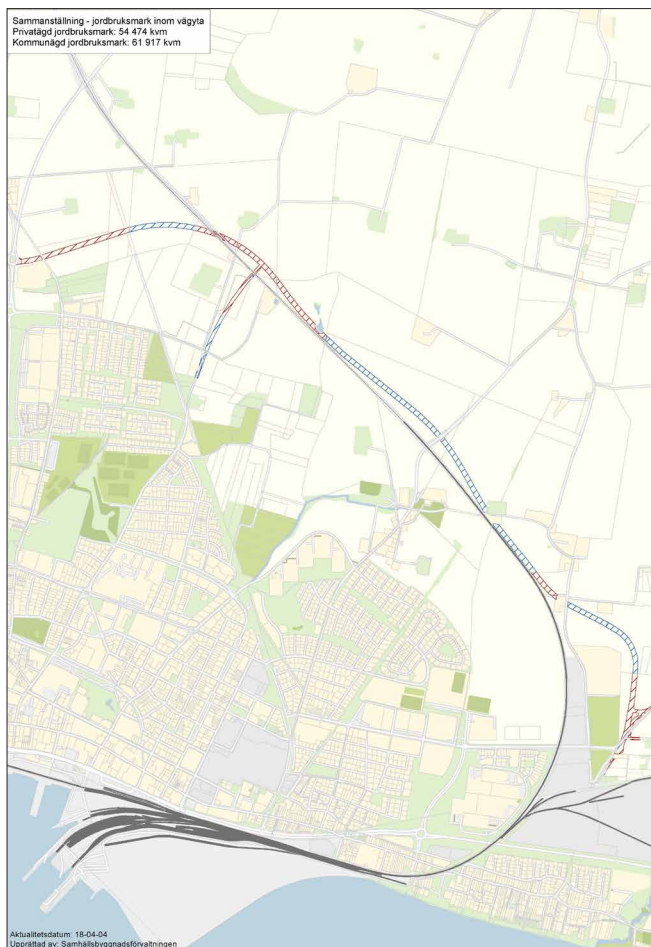


Jordbruksmarkens klassificering



Exempel på dagvattenmagasin med tillförande ekologiska värden, biologisk mångfald sam betydande ekosystemtjänster.

På kartbilden intill redovisas den Östra ringvägens preliminära sträckning över jordbruksmarken. Kartan visar enbart det direkta markanspråket för själva vägkroppen med sidområden. Vägkorridoren är här satt till ca 25 meters bredd. Med den bredden åtgår det ca 11 hektar jordbruksmark. Till detta skall sedan adderas den jordbruksmark som blir obrukbar på grund av dess begränsande storlek tex i anslutning till trafikplatser, skyddsavtånd etc.



Den direkt ianspråktaga jordbruksmarken gällande den Östra ringvägen

GEOTEKNIK OCH MARKMILJÖ

Föreslagen ringväg, och hamnin fart är omfattande konstruktioner som beroende på utförande kräver stabilt underlag. Av det skälet rävs det en god kännedom om marken inunder, dess bärighet och om den eventuellt är förorenad och behöver saneras. När det gäller bärighet kommer särskilda krav ställas då vägen kräver byggda konstruktioner som broar och viadukter. I det följande detaljplaneskedet kommer markens bärighet utredas ytterligare i form av geotekniska undersökningar. Genom borrhövar ser man markens underliggande lagers sammansättning och tjocklek samt dess lämplighet för de konstruktioner som krävs. I samband med de geotekniska utredningarna kan man även avläsa grundvattnets nivåer, samt hur dessa nivåer varierar. Allt detta ligger sedan till grund för hur väggkropp och annat dimensioneras. Ytvattnets utbredning och grundvattnets nivåer bildar även utgångspunkt för hur dagvattnets samt grundvatten kan hanteras.

I samband med att borrhövar tas upp kan man även klargöra eventuella markföroreningar. Utmed den Östra ringvägens sträckning liksom på incheckningsytan har kommunen redan idag identifierat några ytor som kan vara förorenade. I detaljplaneskedet kommer mer omfattande markundersökningar att göras kring dessa. Oavsett vad dessa utredningar kommer fram till kommer utredningarna åtföljas av ett eller flera åtgärdsförslag så att antingen föroreningarna åtgärdas eller att marken på annat sätt blir byggbar. Lämpligheten beror också av vad för typ av användning som marken skall användas till. Det ställs högre krav på mark som skall användas för bostäder, än för mark som tex används för väg, gata eller uppställningsytor.

Då inga geotekniska undersökningar som är riktade för vägalternativets lägen har gjorts i detta skede, utgår samtliga nedanstående geologiska beskrivningar från information i SGUs jordartskarta.

Det finns dock viss information i genomförda geotekniska undersökningar för befintliga anläggningar. Informationen i jordartskartan anger endast ytnära jordarter.

Enligt SGUs jordartskarta har man i den norra delen av utredningsområdet karterat lermorän eller lerig morän till största delen. Fläckvis längs med järnvägen har postglacial lera och postglacial finsand karterats. Längst i sydväst, intill järnvägen och riksväg 9, har ett större område med postglacial sand eller grus karterats. Längre österut, intill riksväg 9, har man förutom lermorän även karterat isälvs material och postglacial sand.

Enligt SGUs jordartskarta kan man längs Östra Infarten (väg 9) till största delen förvänta sig lerig morän, men det förekommer även områden med postglacial sand, speciellt vid korsningen med järnvägen samt direkt väster om denna. Närmare stranden har också postglacial sand karterats. Även direkt väster om cirkulationsplats.

Vid Östra Ringvägen/riksväg 9 kan man förvänta sig ett område med lerig morän för att därefter väster- och söderut komma in i ett område med svallsediment av grus. Längst i väster, söder om järnvägen, utgörs jordlagren av utfylld mark. Jordlagrens vattenförande förmåga kan bedömas som låg inom de områden som utgörs av lerig morän eller moränlera, medan den vattenförande förmågan kan bedömas som hög till mycket hög inom områden som utgörs av grus, sand eller isälvs sediment.

Jordlagermäktigheten, det vill säga djupet till berg varierar från betydande jordlagermäktigheter på uppemot 15-20 meter i de nordligaste delarna av utredningsområdet till något mindre mäktigheter i sydlig riktning, cirka 5-10 meter, baserat på uppgifter från SGUs jorrdjupskarta samt information från SGUs brunnarsarkiv. Berggrunden utgörs av sedimentärt berg av kalksten.

Grund- och ytvatten

Grundvattenytans nivå följer vanligtvis topografin i stora drag, men kan inom tätbebyggda områden lokalt även påverkas av dränerande effekter från VA-ledningssystem och liknande. Inga mätningar av grundvattennivån har gjorts i detta skede inom utredningsområdet. I SGUs brunnarsarkiv finns uppgifter om grundvattennivåer i samband med brunnborrningar. Dessa uppgifter är behäftade med stora osäkerheter men kan ändå ge en fingervisning om ungefärligt djup till grundvattenytan. Baserat på uppgifter från SGUs brunnarsarkiv kan grundvattennivån mycket ungefärligt uppskattas ligga cirka 2-5 m under markytan i närområdet kring riksväg 9. Närmare havet bedöms grundvattenytan ligga ytligare än så. I nordlig riktning bedöms djupet till grundvattenytan öka. Grundvattnets dominerande flödesriktning bedöms vara sydlig, i riktning mot havet.

Inom utredningsområdet finns ytvatten enbart i form av Dalköpingeån i öster och havet i söder. Både Dalköpingeån och havet söder om Trelleborg är fastställda som så kallade vattenförekomster och innebär att de har fastställda miljö kvalitetsnormer (MKN) (VISS, 2017). Miljö kvalitetsnormerna uttrycker den kvalitet en vattenförekomst ska ha vid en viss tidpunkt. Utredningsområdet för ringväg berör det yttrevattenskyddsområde och är beläget på grundvattenförekomsten Skånes kalkstenar som sträcker sig över sydvästra Skåne. Grundvattenförekomsten har fastställda miljö kvalitetsnormer. (VISS, 2017).

Liksom för övriga frågor i detta planprogram kommer kommunen abeta vidare de geotekniska undersökningarna, som utgångspunkt för grundvattnets förutsättningar, markens beskaffenhet samt efterföljande dimensionering av väg samt övriga konstruktioner. Liksom för dagvattenavledning.

FASTIGHET- OCH MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Den Östra Ringvägen liksom den Östra hamninfarten inkl incheckningsytan berör ett flertal olika fastigheter, vilka i sin tur har skilda användnings- och ägarförhållanden. På vissa av fastigheterna är det även kopplade olika rättigheter tex ledningsrätter för olika typ av underjordiska ledningar. Det finns även ett antal gemensamhetsanläggningar för vägar och gemensamma vistelseytor som på olika sätt kan komma i beröring med föreslagen vägdragning. Påverkan på dessa rättigheter och anläggningar kommer att utredas i det kommande detaljplanarbetet. Eventuellt kan det bli aktuellt att dessa behöver omprövas.

Den föreslagna Östra ringvägen, liksom Östra hamninfarten inklusive incheckning omfattar både kommunägda fastigheter och privatägda fastigheter. Genom kommande planläggning kommer Den Östra ringvägen samt den Östra hamninfarten att planläggas som allmän plats. Det innebär en rättighet och skyldighet för kommunen att inlösa markområden som i detaljplan är allmänna och som krävs för att kunna genomföra detaljplanen. Kommunen har haft ett antal informationsmöten samt påbörjat en dialog med berörda bostadsfastighetsägare inom zonen kring frivilliga förvärv.

Den Östra ringvägen sträcker sig i huvudsak över jordbruksfastigheter, ägda av kommunen själv, och som brukas av arrendatorer och även över privatägda jordbruksfastigheter och privat tomtmark. Längre söderut i anslutning till incheckningsområdet passerar den planerade Östra ringvägen inkl vägområde några bostadsfastigheter liksom allmän platsmark som park och gata.

Den sista sträckan, innan den Östra ringvägen ansluter till riksväg 9 är i huvudsak på kommunens fastighet, men även på privatägda industrifastigheter. Ytor avsatta för incheckningsfunktionen är på kommunens fastighet, planlagd för industriändamål. På denna yta finns även en koncession gällande högspänningsledning.

I den punkt där den Östra hamninfarten korsar riksväg 9 är detta på kommunens fastighet men vägområdet tangerar privata bostadsfastigheter fram till Östra förstadsgatan. Därefter skär linjedragningen över kommunägd fastighet (parkmark) samt ett antal privata bostadsfastigheter.

När det gäller jordbruksmarkens och fastighetsgränser där finns generellt sett en osäkerhet i fastighetsgränsernas läge samt en eller flera outredda samfälligheter. Kommunen kommer att ansöka hos Lantmäteriet om utredningar för att säkerställa gränsernas läge och ägarförhållandena för outredda samfälligheter. Efter att

lantmåteriförrättningen är genomförd har både kommun och fastighetsägare ett bättre underlag att utgå ifrån när det gäller ersättningsfrågor.

I samband med att intrång görs i jordbruksfastigheterna är det kommunens vilja att se över dessa fastigheternas arrondering så att den återstående fastigheten kan brukas ändamålsenligt.



Översiktlig vägsträckningen och ungefärligt berörda fastigheter

TRAFIKSYSTEMEN OCH DEN PÅGÅENDE TRAFIKPLANEN

Den Östra ringvägen kommer att leda till förändrade trafikmönster i Trelleborg då den öppnas för trafik. Målet är att Östra och Västra ringvägen ska leda trafik till och från Trelleborgs hamn i en båge runt staden samt att genomfartstrafik på riksväg 9 genom Trelleborg flyttas över i så hög grad som möjligt till ringvägen. Då den föreslagna Östra ringvägens kapacitet är betydligt högre än trafikmängderna till och från hamnen och genomfartstrafiken tillsammans kommer ringvägen att innebära mer plats i trafiksystemet även för annan biltrafik. Forskning har dock visat att ökad kapacitet i trafiksystemet, vilket Östra ringvägen innebär, leder till inducerad trafik, det vill säga nygenererad trafik som uppstår på grund av att resor med bil blir smidigare och snabbare. På grund av inducerad trafik ställs stora krav på att Trelleborg vidtar andra åtgärder som kan begränsa bilresandet främst i staden men även i kommunen sin helhet. Detta är betydelsefullt bland annat för att Trelleborg ska kunna uppfylla sitt ansvar att tillsammans med Trafikverket, landets kommuner och andra aktörer verka för att nationella mål och internationella åtaganden om minskade klimatutsläpp uppnås. Begränsat bilresande leder också till förbättringar av stadsmiljön då mindre trafikmängder innebär minskade barriärer, minskat buller, och att ytor som i dag utgör parkering kan frigöras för annat exempelvis grönytor eller bebyggelse.

En viktig del i arbetet med att minska bilresandet i Trelleborg är kommunens pågående arbete med att ta fram en trafikplan för hela kommunen. Trafikplanen ska bland annat resultera i konkreta åtgärder som ska bidra till att minska trafikens miljöpåverkan. En utgångspunkt för trafikplanen är att se till att trafiksystemet har plats för de resor som behöver ske med bil samtidigt som de som kan resa på annat sätt, det vill säga gå, cykla och åka kollektivt, ges förutsättningar att välja hållbara trafikslag i första hand. Slutsatserna i trafikplanen kommer presenteras senare i processen kring ringvägen.



Exempel på satsningar i gatumiljö
på andra transportsätt än bil

RIKSINTRESSE KULTURMILJÖ

Utredningsområdet för den Östra ringvägen berör i sin norra del ett område som är utpekad som riksintresse för Kulturmiljövården, benämnt "Fuglie – Mellan Grevie mm" och i söder angränsar projektet till ett annat riksintresse: Gylle-Dalköpinge. Det är alltså två riksintessområden för kulturmiljövård som berörs av den föreslagna vägsträckningen - dock i begränsad grad, samt i områdenas ytterområden.

Fuglie – Mellan Grevie

I motiveringen till riksintressestatusen anges bland annat att:

"det är en centralbygd med det av jordbruksskiftena präglade slättlandskapet Söderslätt. Området har en förhistorisk bruknings- och bosättningskontinuitet samt en för Sverige unik koncentration av tätt liggande kyrkbyar av åtminstone medeltida ursprung. Kyrkorna speglar väl kyrkobyggnadskonstens stilideal från medeltid till 1900-tal"

I uttrycket för riksintresset omnämns bland annat de många fornlämningsmiljöerna med bland annat dösar och gravhögar och ett stort antal kyrkor, både medeltida med tillhörande bybebyggelse och kyrkobyggnader i det sena 1800-talets blandstilar. I området finns även vägnät av medeltida ursprung som genom skiftenas genomförande kompletterats med utflyttade gårdar, alléer, pilevallar och hägnadssystem samt märkegravar.

Den föreslagna Östra ringvägen berör detta stora riksintesseområde i dess sydöstra hörn. Det bör påpekas att riksintesseavgränsningen inte är aktuell i just detta läge då bostadsområdena kring Västervång har tillkommit. Desutom har den Västra ringvägen också tillkommit. En nyligen antagen detaljplan för Trelleborgs räddningsstation kommer dessutom innebära att det inom kort kom-

mer uppföras en räddningsstation på platsen. Kommunens bedömning i detta tidiga skede är att vägdragningen inte kommer att orsaka någon påtaglig negativ påverkan på riksintresset. Vid den "känslighetsanalys" som gjorts i samband med att den nya översiktsplanen arbetats fram framkommer att de mer känsliga områdena är belägna betydligt mer norrut. Området där den Östra ringvägen sammanfaller med ytor för riksintresset är redan idag präglad av bostadsbebyggelse samt infrastruktur så påverkan är marginell. I samband med arbetet med uppdateringen av den fördjupade översiktsplanen kommer Trelleborgs kommun dessutom verka för att riksintresseavgränsningen aktualiseras då den har dålig överensstämmelse med de verkliga förhållanden på platsen i detta hörn av både staden och nämnda riksintresse

Gylle - Dalköpinge

"Det är ett öppet slättlandskap med förhistorisk bruknings- och bosättningskontinuitet som präglats av skiftena. Det finns medeltida kyrkor som väl belyser bygdens betydelse alltsedan förhistorisk tid, och bevarade och landskapsdominerande fornlämningar"



Riksintresse för kulturmiljö och vägens planerade sträckning

Den föreslagna Östra ringvägen tangerar riksintresset i dess sydligaste spets strax söder om Mellanköpinge by. Även här har situationen förändrats en del de senaste åren, framförallt genom att den rättspsykiatriska kliniken tillkommit och på så sätt förändrat landskapsbilden. Att området beskrivs som mindre känsligt hänger även samman med kontinentbanans närhet samt att området generellt är stadsnära och på så sätt mindre känsligt för förändringar. Även dess närhet, och visuella påverkan av det närbelägna industriområdet har viss påverkan i bedömningen.

I känslighetsanalysen utmärker sig två områden som mer känsliga än övriga. Det gäller stråket Dalköpinge - Gislöv samt stråket Gylle - Fjärdingslöv. När det gäller landskapet kring Dalköpinge kan det få beröring med den Östra ringvägens sydligaste del just i svängen runt den rättspsykiatriska kliniken. I vilken utsträckning påverkan har beröring med riksintressets kärnvärden återstår att utreda i detaljplaneskedet. Påverkan hänger även samman med hur vägen utformas och hur man behandlar det angränsande landskapet kring vägen.

RIKSINTRESSE YRKESFISKET

Enligt 3 kap. 5§ miljöbalken ska mark- och vattenområden som har betydelse för yrkesfisket skyddas mot åtgärder som kan försvåra näringens bedrivande påtagligt.

Riksintresse för yrkesfiske pekas ut av Havs- och vattenmyndigheten. Grunden för utpekandet utgår från vilka arter och fiskerier som utgör basen för fisket i fångstområden av riksintresse, d v s vilka landade kvantiteter och antal fartyg som är kopplade till fiskehamnen. Trelleborgs hamn utgör riksintresse för yrkesfisket i egenskap av landningshamn, d v s där man kan lossa eller omlasta fångst. I Skåne är Trelleborgs hamn näst största landningshamn efter Simrishamn både sett till landad kvantitet i ton eller ekonomiskt värde. För att säkerställa transport av landad fångst kan förändringar av väganslutningen till hamnen och vägens standard vara av betydelse för riksintresse fiskehamn. Kommunen avser att under planprogrammets liksom de kommande detaljplanernas fortsatta arbete ytterligare belysa hur riksintresset för yrkesfisket säkerställs även då Östra ringvägen anläggs.

RIKSINTRESSE KUSTZON

Riksintresse för kustzonen enligt 4 kap. miljöbalken (hö-gexploaterad kust) sträcker sig runt en betydande del av Sveriges kust och bildar ett band ca 3 km ut i havet och ca 2 km inåt land i kommunen, lite beroende på hur landskapet ser ut. Hela kustområdet i Trelleborgs kommun omfattas av detta riksintresse. Syftet med riksintresset är att värna om kustlandskapets unika natur- och kulturvärden samt skydda detta mot överdriven exploatering. Meningen är att värna detta landskap så att fler, och kommande generationer kan ta del av det. Allmänheten skall inte stängas ut från kusten, eller hindras från att ta del av dess kvaliteter.

Riksintresseanspråket innebär att inom det utpekade området ska natur- och kulturvärden ska ges företräde samt att det samlade värdet i hela området för riksintresse kustzon måste beaktas. Kustzonens kvaliteter såsom natur- och kulturmiljövärden liksom strandzonen utgör tillsammans med den intressanta kopplingen till det "bakomliggande" odlingslandskapet ett attraktivt landskap för det rörliga friluftslivet.

Det är framförallt de öppna mellanrummen mellan orterna som skall hållas öppna. Kustzonens orter får gärna utvecklas, men denna fysiska utveckling får med fördel ske antingen som förtätning, eller som utbyggnad "bakåt", alltså bort från den direkta kustlinjen. Skyddet utesluter dock inte att kustorter skall kunna utvecklas, tex med ny varusamt placerad bebyggelse och nödvändig infrastruktur.

Föreslagen ringvägssträckning ligger i sin helhet inom riksintresse kustzon. Samhällsutbyggnaden i kustzonen ska ha som utgångspunkt att mark- och vattenområden med hotade växt- och djurarter, särskilda natur- och kulturvärden, ekologiskt särskilt känsliga områden eller större orörda områden liksom viktiga grundvattenförekomster skall undantas från exploatering.

För riksintresse kustzon gäller följande:

- Särskilda natur- och kulturmiljövärden.
- Det skånska kustlandskapets speciella särart skall skyddas.
- Ett representativt urval av Skånes samtliga landskaps- och naturtyper skall säkerställas i kustzonen.
- Kustvatten, i synnerhet i dess grundbottnar, ska skyddas mot föroreningar och andra ingrepp.

Syftet med riksintresset är att värna kustlandskapets natur- och kulturvärden så att dessa inte går förlorade. 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.

Då syftet med Östra ringvägen samt den Östra hamninfarten är att leda trafik till Trelleborgs hamn och är förutsättning för att hamnens interna logistik ska kunna förbättras bidrar dessa två vägförslag i hög grad till utveckling av det lokala näringslivet vilket alltså skulle vara ett tydligt incitament för varför vägsträckningarna skulle vara acceptabla utifrån detta riksintresses perspektiv.



Riksintresse för kustzonen

RIKSINTRESSE KOMMUNIKATION

Enligt 3 kap. 8§ miljöbalken ska mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för kommunikationer skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utnyttjandet eller utvecklingen av anläggningarna. Riksintresse kommunikation rör bland annat vägar, järnvägar och hamnar och i Trelleborg omfattas Trelleborgs hamn, Kontinentalbanan och väg E6/E22 av riksintresse.

Syftet med riksintressen är att värna viktiga värden och kvaliteter som har särskild betydelse för hela landet. Riksintressena är långsiktiga anspråk och genom dem kan staten bevaka att värdena och kvaliteterna tas tillvara i samhällsplaneringen. Det är Trafikverket som pekar ut vilka kommunikationsanläggningar, t ex vägar, järnvägar och hamnar, som är av riksintresse. Genom utpekandet vill staten se till att alla delar av landet kan försörjas med transporter. Därför är en utgångspunkt att de anläggningar som utgör riksintresse för kommunikationer knyts samman i ett heltäckande nät. Utpekandet av riksintressen utgår också från respektive anläggnings funktion och har ingen koppling till vem som äger eller förvaltar anläggningen.

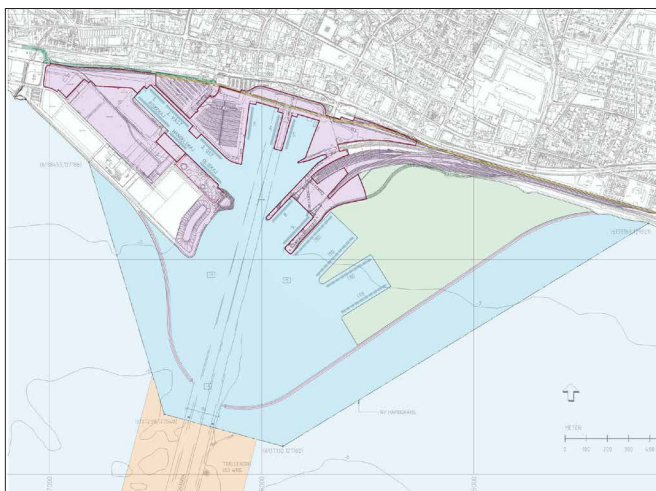
Riksintressen får bara praktiskt betydelse vid ny eller förändrad markanvändning och normalt hanteras frågor om riksintressen i den kommunala översiktsplaneringen. I översiktsplanen behöver kommunen redovisa hur man kommer att hantera riksintressena i den kommunala planeringen. När detta görs måste kommunen redovisa hur riksintressena säkerställs eller utvecklas. Riksintressen för kommunikation kan också flyttas geografiskt. För att detta ska vara möjligt behöver kommunen redovisa att den nya anläggningen, det vill säga vägen eller hamnen, som ska ersätta den gamla uppfyller de funktionskrav som ställs på en anläggning av riksintresse. I översiktsplaneprocessen behöver kommunen också få acceptans från länsstyrelsen, som

bevakar statens intressen, för hur berörda riksintressen hanterats. Om länsstyrelsen godtar kommunens hantering av riksintressen eller inte framgår av länsstyrelsens granskningsyttrande över översiktsplanen. Eftersom länsstyrelsen i granskningsyttrandet över "Fördjupning av översiktsplanen för Trelleborgs stad 2025" inte godtog kommunens hantering av berörda riksintressen behöver riksintressena hanteras genomgripande inom ramen för den fördjupade översiktsplanen. Om kommunen inte får länsstyrelsens acceptans för hur riksintressena hanteras i översiktsplanen kan länsstyrelsen komma att ingripa vid kommande detaljplanläggning av Östra ringvägen samt den Östra hamnfarten.

I Trelleborg innebär Trafikverkets riksintresseanspråk och länsstyrelsens granskningsyttrande att kommunen inte får göra åtgärder som försämrar förutsättningarna för transporter på väg E6/E22 och Kontinentalbanan. Kommunen får inte heller göra åtgärder som försvårar för hamnen att bedriva sin verksamhet. När åtgärder

görs måste kommunen redovisa att väg, järnväg eller hamn har kvar sin nuvarande funktion samt har möjlighet att utveckla den. Den nya anläggningen måste också ge utrymme för att dess funktion ska kunna utvecklas.

Kommunens målsättning är att Östra ringvägen, men framförallt de Östra hamnfarten inkl incheckningen ska möjliggöra för förbättrad logistik och effektivitet i hamnen. Målsättningen innebär också att att Östra och Västra ringvägen ska överta anspråket som färdväg från väg E6/E22 mellan Trelleborgs hamns och Maglarpssrondellen. Kommunen kommer därför under den fortsatta processen att redovisa att Östra ringvägen är motiverad utifrån att vägen och den effektiviserande hamnverksamheten tillsammans innebär minst en förbättrad situation jämfört med nuvarande väg- och hamnlösning där hamnen nås via E6/E22.



Trafikverkets precisering av riksintresse hamn

ARKEOLOGI OCH FORNLÄMNINGAR

Syftet med den arkeologiska utredningen är att klargöra den verkliga fornlämningsituationen inom det område som kan komma att påverkas av den föreslagna Östra ringvägen samt incheckningen. Ytorna kring den Östra Hamninarten bedöms inte vara intressanta ur arkeologisk synvinkel.

De arkeologiska undersökningarna görs i tre steg: utredning (steg 1), förundersökning (steg 2) och därefter, om det anses motiverat – en slutundersökning. Målsättningen är alltid att bevara fornlämningarna vilket även är grundtanken i kulturmiljölagen. Synliga fornlämningar har en unik status i detta sammanhang och borttagande av dessa görs mycket sällan. När det gäller påträffade fornlämningar under mark handlar det mer om att dokumentera dessa innan de avlägsnas.

Länsstyrelsen har uppdragit åt kontrakterade arkeologer att göra utredningar och undersökningar i det område som kan komma att omfattas av vägdragningen eller anläggningar tillhörande denna. I detta tidiga skede är vägdragningen ungefärlig och ytorna är generöst tilltagna utifall vägsträckningen behöver justeras i senare skede. Urvalet av områdena är gjort av länsstyrelsen baserat på tidigare utredningar alternativt fältfynd samt okulära undersökningar i fält utifrån erfarenhetsmässiga tolkningar av landskapet.

Den arkeologiska utredningen steg 1 omfattar, i enlighet med Länsstyrelsens förfrågningsunderlag, tre moment: byråinventering, inventering i fält och sammanställning av resultaten i en rapport. Utredningsområdena för arkeologisk utredning är till största del förlagda i åkermark. I ett vidare perspektiv utgör denna del av sydvästra Skåne en mycket rik fornlämningsmiljö och flera företeelser i närområdet betonar områdets centrala betydelse med lämningar efter samtliga förhistoriska och historiska perioder. Den representeras av bytomter, för-

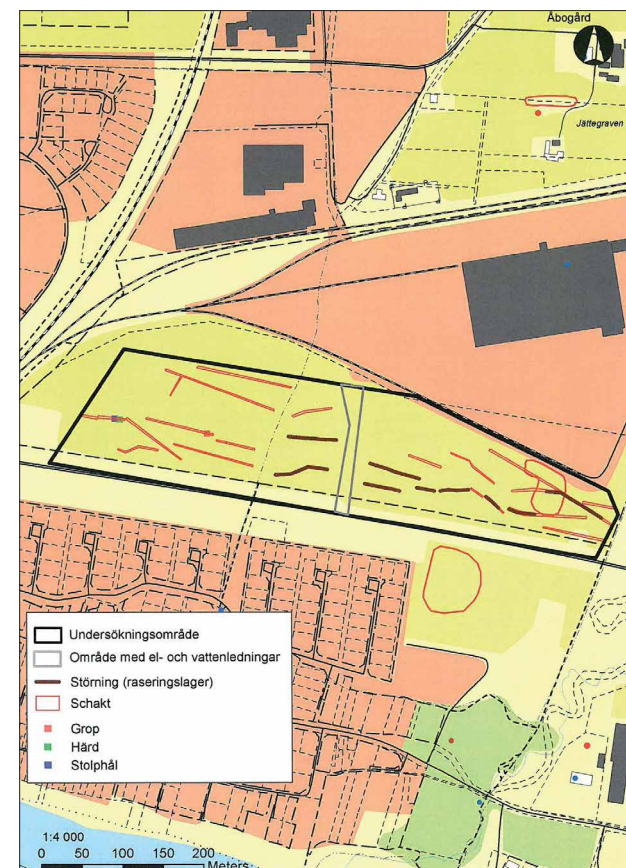
historiska boplatser och gravar. De berörda socknarna är Trelleborg, Västra Vemmerlöv, Gylle, Kyrkoköpinge och Dalköpinge.

Utförd Arkeologi steg 2 på fastigheterna Mellanköpinge 1:21 samt Terminalen 1.

Det undersökta området baseras på länsstyrelsens önskemål om sökområde. Inom området togs 23 utredningsschakt upp. Schakten uppmättes till ca 3.5 % av utredningsområdet. Ytan var i dess mellersta och östra del kraftigt störd av nedgrävda raseringsmassor, främst i form av tegelsten. Tre skadade anläggningar påträffades i väster men dessa var endast några centimeter djupa. Dessa bestod av en grop, en hård samt ett stolphål. Bedömningen var att någon vidare arkeologisk åtgärd inte krävs inom området.



Schaktstråk gällande ytor för Terminalen 1
(Kommande incheckningsytor)



Utredningsområdet Terminalen 1

På kartbilden intill (ljusgrönt) redovisas dels de områden som länsstyrelsen anser ha en arkeologisk potential (steg 1).

Steg 1 – utredningen omfattar hela det område som på ett eller annat sätt kan komma att påverkas av vägens dragning. I det området utkristalliserades därefter ett antal delområden som mer arkeologiskt intressanta (linjeskräfferat). Efter att vägens preliminära sträckning lagts till framträder de områden som då bör omfattas av en förundersökning (steg 2) - alltså en översiktlig undersökning i fält. De med rosa skrafferade områdena är också tilltagna därför att vägens exakta dragning inte är bestämd. Dessutom kan det i anslutning till vägen behöva göras ytterligare markingrepp som till exempel ledningsdragningar, diken eller dagvattenmagasin. Om det vid senare detaljplanearbete eller projektering av vägen visar sig att ett ytterligare område behöver undersökas i fält kommer kommunen beställa dessa av länsstyrelsen.

De arkeologiska förundersökningarna i fält inleds under våren/sommaren 2018. I de fall en slutundersökning anses nödvändig kommer detta ske i ett senare skede av processen, och i så fall på begäran av länsstyrelsen.

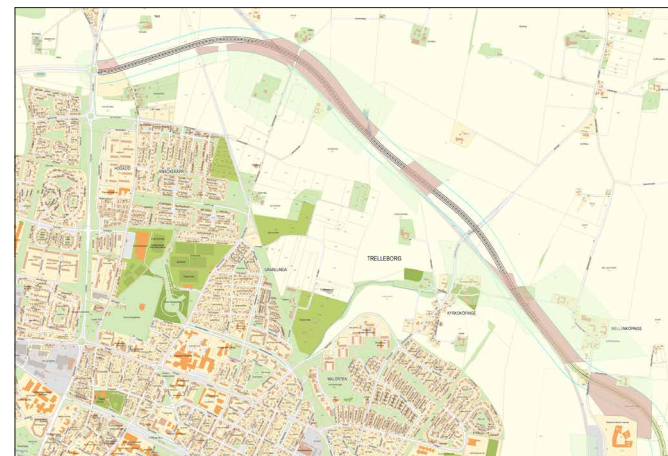
Arkeologisk potential

Utifrån den kända fornlämningsbilden, representerad av ett stort antal megalitgravar, men även lösfyndssamlingar med olika typer av flintredskap, framtonar området som ett av den yngre stenålderns viktigare centralområden i sydvästra Skåne. Arkeologiska undersökningar i anslutning till gravarna kan ge ny och viktig kunskap kring verksamheter i anslutning till monumenten, och därmed belysa deras betydelse.

Finns det spår av bosättning invid megalitgravarna eller var monumenten endast avsedda för ceremoniella och politiska ändamål kan undersökningar ge svar på. För att erhålla en helhetsbild av det neolitiska landskapet är det viktigt att också undersöka stenåldersboplatsernas organisation och rumsliga relation till gravmonumenten.

En samlad bild av hur landskapet disponerats av bronsålderns människor saknas för området. Gravhögar är emellertid kända i och i anslutning till den planerade vägen. Vi vet däremot lite om vilka aktiviteter som försigick i anslutning till bronsåldersmonumenten. Dessutom är det väsentligt att kartlägga den samtida bebyggelsens rumsliga förhållande till monumenten. Problematiken kring de skånska köpingeorterna aktualiseras påtagligt inom utredningsområdet. Både datering och funktioner knutna till dessa platser är oklar. En viktig frågeställning, med utgångspunkt i Trelleborgsområdet, är i vilken omfattning köpingebenenämningen är plats- eller områdesrelaterad samt hur den har förändrats över tid.

Kring Trelleborg har fyra orter med namn som slutar på köpinge legat och både Mellanköpings och Kyrköpings bytomter ligger inom området för utredning. Även om kyrkbyn Dalköpinge ligger utanför utredningsområdet kan fornlämningar knutna till platsen förekomma inom området. Det historiskt kända, men ännu inte säkert lokaliserade, Västra Köpinge (RAÄ-nr Trelleborg 20:1) antas ha legat i närheten av vattentornet dvs. i närheten av aktuellt utredningsområde.



Utredningsområden för kommande arkeologiska utredningar (steg 2) gällande den Östra ringvägen.



Ett utredningsområde för kommande arkeologiska utredningar gällande den Östra ringvägens rundning av den rättspsykiatriska kliniken.

Fornlämningsområdet Karlingedösen och jättegraven

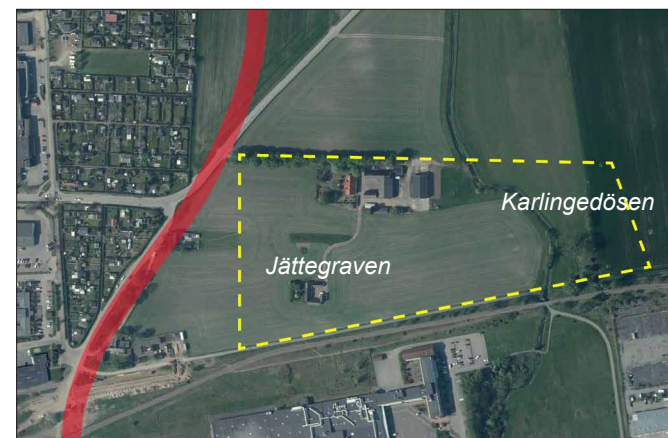
Inom området finns tre megalitgravar från yngre stenålder. De består av en runddös – Karlingedösen –, en dös i en stensättning – Jättegraven – och ytterligare en runddös söder om Jättegraven. Alla är till viss del skadade. Samtliga är dock synliga fornlämningar.

Landskapsutsnittet kring karlingedösen samt Jättegraven är innehar en alldeles särskild status i arkeologiskt sammanhang. Dessa fornlämningar är synliga samt har en tydlig samhörighet med varandra och det landskap de är belägna i, särskilt deras närhet till Dalköpingeån. Även om fornlämningarna inte är synliga förrän då man befinner sig nära har dessa en stor betydelse för historieskrivningen av platsen. En av dessa, Karlingedösen är dock raserad och det är först med ingående kunskap man inser att det är en fornlämning. Dock återstår ett stort informationsvärde i att fornlämningarna bevaras. Det är inte heller otänkbart att framtida generationer finner det meningsfullt att restaurera dessa.

Länsstyrelsen har utifrån sammanhangen mellan de synliga fornlämningarna och det landskap som de är belägna i tecknat ett fornlämningsområde med särskilt skyddsvärde (gult streckad). Definitionen av detta område bygger på erfarenhetsmässiga antagande att det kan finnas ytterligare lämningar under mark. Av dessa skäl tillåter länsstyrelsen ingen schaktning eller byggande inom det markerade området. Ett annat skäl till avgränsningen är att det krävs en viss fredad "visuell" zon kring de synliga fornlämningarna.

Trelleborgs kommuns inställning är att de synliga fornlämningarna är en resurs för området och Trelleborgs kommun har inga avsikter att förta det lämningarna uttrycker i landskapet. Tvärtom är kommunens ambition

att försöka främja platsens historiska betydelse. I samband med att vägen förprojekteras samt att detaljplanerna tas fram kommer detta klargöras ytterligare. Klart är att eftersom ett gång- och cykelstråken löper precis intill finns det goda förutsättningar att lyfta fram platsen ytterligare. Detta gäller inte minst gång- och cykelstråkets fortsättning österut över Dalköpingeån.



Fornlämningsområdet med Karlingedösen och Jättegraven samt planerad vägsträckning



Karlingedösen i skogsridån strax intill Dalköpingeån

NATURVÄRDEN

Tidigt i processen kring den Östra ringvägen samt incheckningen tog Trelleborgs kommun ett initiativ till en naturvärdesinventering för att klargöra vilka naturvärden som finns samt för att få en indikation på vilka naturvärden som är möjliga att eventuellt återskapa på annan plats. Utredningsresultatet skulle alltså även ligga till grund för en diskussion om eventuella kompensationsåtgärder. För att resultatet skulle vara vara enhetligt och jämförbart var förutsättningen för uppdraget att metodiken för naturvärdesinventeringen skulle ansluta till standard för naturvärdesinventeringar (SS 199000:2014) med tillägg för redovisning av eventuellt värdeelement samt biotopskydd.

Vid aktuell inventering som gjordes i fält 2017 var det inte känt vilket vägdragningsalternativ som senare skulle bli gällande, så därför var inventeringen förutsättningslös, det samma gäller på föreslagna ytor för incheckning och businesscenter. Uppdraget syftade till, att utifrån det markerade området på kartbilden ovan, genomföra en naturvärdesinventering på fältnivå (mörkrosa) samt på översiktlig nivå (ljusrosa). Den mörkrosa ytorna är ca 36 hektar sammanlagt och de ljusrosa är 150 hektar.

Område 1 är idag planlagt för industri men har av olika skäl inte ianspråktagits varför ett fält- och buskskikt utvecklats med vissa naturvärden. Område 2 består av en tät vegetation, äldre träd etc utmed den ursprungligt meandrande Dalköpingeån. Delområde 3 är verksamhetsområde för olika industriändamål med bedömningen av begränsade naturvärden mest i form av trädridåer. Delområde 4 är i princip brukad åkermark. Delområde 5 är i anslutning till Dalköpingeåns delvis uträtade åfåra med översvämningszonen. Slutligen, delområde 6 är ett naturskönt ravinparti som löper utmed Dalköpingeåns ursprungliga åfåra. Ån kantas här av tät vegetation.

Samtliga beskrivna delområden kan komma att påverkas av den framtida vägdragningen och/eller truck- och logistikverksamheten, alternativt annan verksamhet kopplad till läget nära den framtida Östra ringvägen och Östra hamnfarten. Vad naturvärdesinventeringen kommer fram till kan också vara en utgångspunkt för de åtgärder som föreslås samt var dessa kan förläggas. Till exempel finns tankar om ett centralt, bevarat blågrönt naturstråk utmed Dalköpingeåns lopp i nord-sydlig riktning. Delområde 2 avses inte exploateras men skulle ändå inventeras översiktligt. Slutsatserna av inventeringen skall ingå i det kunskapsunderlag som behövs för detta planprogram för området. Fördjupade naturvärdesinventeringar kan komma att utföras i det senare skedet med detaljplanerna.

Det aktuella området utgörs av produktiv åkermark, bebyggelse och hårdgjorda ytor. I området finns även mindre områden med betydelse för biologisk mångfald. Det är blomrika ruderalmarker, Dalköpingeån, ett par småvatten och mindre bestånd med skogliga miljöer. Vid naturvärdesinventeringen identifierades elva naturvärdesobjekt och åtta objekt som omfattas av generellt biotopskydd. Biotopskydden utgörs av alléer, pilevall, småvatten, odlingsrösen och åkerholmar. Naturmiljöerna i området är alla starkt präglade av mänsklig aktivitet men artrikedomen är trots det påfallande större än i det omgivande landskapet där bebyg-



Ytor för naturvärdesinventeringarna

gelse och storskalig åkermark dominerar.

Det objekt som har högst skyddsvärde är en brant med lövskog i anslutning till Dalköpingeån. Detta objekt bör lämnas intakt och den planerade anläggningen utformas så att skogen kan finnas kvar. Vid utformningen av anläggningen är det också viktigt att vattenmiljön i Dalköpingeån lämnas relativt intakt och att vattenkvaliteten inte påverkas av ingreppet. Detta så att tex havsöringen kan leva kvar här. Det bör sägas att ringvägen inte planeras i anslutning till dessa miljöer.

Övriga naturvärden i området är av sådan karaktär att de är möjliga att återskapa på annan plats om de behöver tas bort i samband med exploateringen. För denna typ av naturvärden är det viktigt att den totala mängden i landskapet inte minskar. I en del objekt finns även potential att med riktade skötselinsatser höja naturvärdet.

Trelleborgs kommun har som ambition att säkra området kring framförallt Dalköpingeån, samt område högre upp i Dalköpingeåns lopp. Dessa områden är inte aktuella för någon del av ringvägsprojektet. Snarare betraktar kommunen dessa som fina resurser både för både staden som för de framtida businesscentret.

När det gäller ytorna för den framtida incheckningsfunktionen samt kan dessa komma att kräva mycket stora ytor så utsikterna att kunna bevara större sammanhängande naturmarksytor är mycket små. I nästa skede av processen kommer det klargöras hur mycket av marken som kommer att krävas för exploatering, samt hur mycket som går att bevara, och som kan ingå i den nya anläggningen.



*Ytor intill Dalköpingeån strax
intill riksväg 9*



*Markerna tilltänkta för
den nya incheckningsfunktionen*

SMÅVATTEN OCH GENERELLT BIOTOPSKYDD

Till småvatten räknas vattensamlingar från 100 m² till högst en hektar. Naturliga bäckfåror får vara högst två meter breda för att räknas till denna kategori. Anlagda dammar för bevattning räknas inte in i kategorin. Småvatten har en viktig funktion som levnadsmiljö för många olika arter och hjälper härigenom till att upprätthålla biologisk mångfald. Andelen småvatten har de senaste 200 åren sjunkit från cirka en fjärdedel till mindre än en tiondel inom kommunens yta.

Långemosse är ett småvatten som ligger öster om järnvägen i höjd med den föreslagna Östra ringvägens norra del. Genom sin lokalisering i det mer sterila jordbrukslandskapet har den ett påtagligt till högt naturvärde enligt naturvärdesinventeringen. Här finns groddjur, arten ätlig groda har observerats och den är som alla groddjur fridlyst. Det finns gott om trollsländor, tolv arter har noterats, vilket är en indikation på god vattenkvalitet. Troligen tjänar Långemosse som reproduktionsvattnet.

Biotopskyddsområden är biotoper som på grund av sina särskilda egenskaper är värdefulla livsmiljöer för hotade djur- eller växtarter, eller som annars är särskilt skyddsvärda. Genom att skydda sådana naturmiljöer förbättras förutsättningarna för att långsiktigt bevara den biologiska mångfalden. Skyddet bidrar också till att Sverige uppfyller FN:s konvention om biologisk mångfald, samt de nationella miljökvalitetsmål som riksdagen har antagit.

Biotoper som är skyddade i hela landet är:

- Allèer
- Källor med omgivande våtmark i jordbruksmark
- Odlingsrösen i jordbruksmark
- Pilevallar
- Småvatten och våtmarker i jordbruksmark
- Stenmur i jordbruksmark
- Åkerholmar



Småvattnet Långemosse belägen strax intill föreslagen vägsträckning

Biotoper kan också skyddas av länsstyrelsen eller kommunen som sk biotopskyddsområden. Enligt miljöbalken kan dispens från biotopskyddsbestämmelserna ske om det finns särskilda skäl, tex med hänvisning till allmänna intressen. Vid en dispensprövning ska en bedömning göras av dels biotopskyddsområdets naturvärden och betydelse för den biologiska mångfalden, liksom dess ekologiska funktion i landskapet och andra betydelsefulla egenskaper, dels omfattningen av den skada den dispensökta åtgärden ger upphov till, och dels tyngden hos den sökandes motiv för att få utföra den dispensökta åtgärden. Både skada och skäl behöver analyseras. Analysen av skadans betydelse ska jämföras med tyngden i motivet för att vidta den åtgärd som orsakar skadan.

Bedömningen av en dispensansökan blir beroende av förutsättningarna och omständigheterna i det enskilda fallet. Slutsatsen av den samlade analysen, och avvägningen mellan skadans betydelse och tyngden i skälet för att vidta åtgärden som orsakar skada, avgör om det finns särskilda skäl för dispens eller inte i det enskilda fallet. Allmänt kan sägas att kravet på särskilda skäl kan anses uppfyllt när upprätthållandet av ett förbud får verkningar som inte är förenliga med proportionalitetsprincipen 22. Om dispens inte medges kan det bero på att det allmänna intresset av att bevara värdefulla naturmiljöer i ett långsiktigt perspektiv väger tyngst på grund av biotopens ekologiska funktion eller andra dokumenterat höga naturvärden i biotopskyddsområdet, eller på grund av att skadan bedöms bli omfattande eller betydelsefull, eller att en dispens hade kunnat få långsiktiga konsekvenser för skyddets syfte genom kumulativa effekter. Regeringsrätten har lagt fast att risken för kumulativa effekter ska beaktas.

Risken för långsiktigt negativa effekter genom att dispenser ges i flera fall kan väga tyngre i det enskilda fallet än det faktum att det vid tidpunkten för prövning av en dispensansökan finns många biotoper av ett visst slag. Om dispens medges kan det bero på att det finns starka skäl för att få utföra den åtgärd som orsakar skada, och att det enskilda intresset väger tyngst vid en avvägning med stöd av hjälpreglerna, eller att skadan har en begränsad omfattning eller långsiktigt ringa betydelse i förhållande till motivet för åtgärden. Det finns därmed särskilda skäl för dispens.

Regeringsrätten har uttalat att naturvårdsintresset kan tillmätas mindre vikt än annars vid en intresseavvägning om den aktuella biotopen inte rymmer några utrotningshotade arter, och dessutom förekommer i stor omfattning inom den berörda regionen. Detta är i linje med Miljööverdomstolens ställningstagande att biotopskyddsbestämmelserna inte innebär att varje specifik biotop har utpekats som värdefull, utan att det är biotop-typen som sådan som är det skyddsvärda. Risken för kumulativa effekter behöver dock beaktas.

Om dispens har beviljats kan frågan om eventuella kompensationsåtgärder som kompenserar för den skada som uppstår på det allmänna intresset, och som minskar effekterna av skadan på den biologiska mångfalden.

Trelleborgs kommun värnar om dessa biotoper och stor hänsyn kommer tas till dessa vid det fortsatta arbetet med vägdragningarna. Dock kan det inte uteslutas att påverkan kommer att ske, och att en eventuell kompensation bör ske på annan plats, eller i annan form.

Exempel på fall där dispenser kan ges:

- Avsaknad av hotade arter eller andra höga naturvärden.
- Ett begränsat intrång i naturmiljön.
- Rationalisering av jordbruksdriften.
- Biotopen är mycket vanligt förekommande.
- Biotopens naturvärden är skadade.
- Förekomst av vissa djurarter.
- Byggnad av bostad.
- Avsaknad av kulturhistoriska värden.
- Alternativa lösningar saknas.



Biotopskyddad allé i anslutning till Engelbreksgatans förlängning

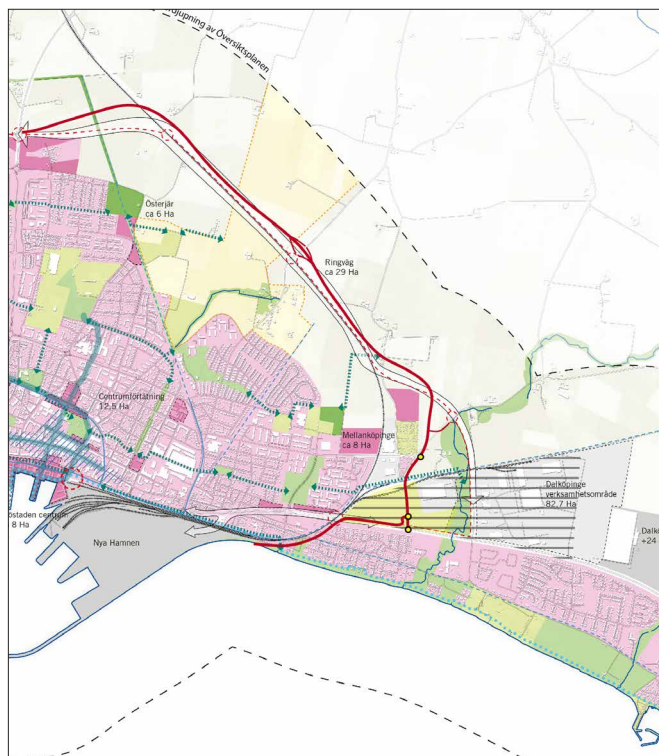
DE GRÖNA STRÅKEN OCH KORRIDORERNA

Trelleborgs kommun verkar för att utveckla stadens gröna stråk, och syftet är att fler skall kunna tillgodogöra sig dem och att dessa skall möjliggöra för "bilfria" sätt att förflytta sig. Möjligheten att nyttja landsbygden som resurs för rekreation ska öka genom nya målpunkter som attraktiva och sammanhängande naturområden. Stadens fem vattendrag: Albäcksån, Ståstorpsån, Hese-källan, Dalköpingeån samt Gislövsån utgör viktiga tillgångar tack vare den befintliga biologiska mångfalden, men även dess framtida potential som rekreationsstråk. (Se även Natur och Kulturmiljöplan 2010).

Gröna korridorer är långa sammanhängande stråk i landskapet vilka mer eller mindre består av grönska. Dessa knyts samman med områden i angränsande kommuner och ingår i den regionala grönstrukturen. Korridorerna är viktiga för biologisk mångfald. Målet är att förstärka strukturen där detta är möjligt och inte skapa ytterligare barriärer i landskapet.

Markanvändningskartan i den fördjupade översiktsplanen för Trelleborgs kommun markerar ut gröna ådalar i staden varav Dalköpingeån är en av dessa. Att tillgängliggöra och skydda ådalarna samt omhänderta vatten medför att Trelleborg utvecklar de gröna ådalarna så att de bildar spridningskorridorer som gynnar den biologiska mångfalden genom en ökad biotop- och artvariation, förhindrar näringsläckage från jordbruket till Östersjön vilket minskar illaluktande alger och ökar flödeskapaciteten av åarna som ett led i klimatanpassningen för att bättre omhänderta ökande nederbörds mängder men även tar ansvar för att översvåmningsrisker minskar, värdefulla våtmarker återskapas, Östersjön mår bättre och vattnets kretslopp blir synligt för invånare och besökare.

De gröna korridorerna skall även bli en rekreativ tillgång som utvecklas för fritidsaktiviteter och görs efter



Den fördjupade översiktsplanen och de utpekade gröna korridorerna/ grönstråken vilka kan utvecklas (ljusgrönt)

lämplighetsbedömning tillgängliga med så kallade beträddor, gång-, cykel- eller ridstigar. Åarna angörs av stadens gröna väst-östliga korridorer med kopplingar vidare ner mot havet samt ut mot landsbygden med dess byar.

Kommunens avsikt, parallellt med ringvägsprojektet är att tydliggöra Dalköpingeåns betydelse, men även utveckla andra gröna stråk samt koppla dessa ihop med varandra. På det sätt ett vägprojekt kan upplevas som



Prioriterade gröna korridorer relaterade till ringvägsprojektet

en barriär, på samma sätt är avsikten att ringvägen också skall vara en "igångsättare" eller katalysator för andra gröna projekt, inte minst när dessa även går att kombinera med gång- och cykelstråk. Dalköpingeåns nord-sydliga lopp sammanfaller i en punkt med ett etablerat öst-västligt grönt stråk. Dessa stråk, samt mötet mellan dessa avser kommunen utveckla tankar kring i den fortsatta processen. Inte minst med tanke på att ytorna runtomkring kommer ges en helt ny innebörd i form av Businesscenter samt incheckningsfunktion.

I samband med skissarbetet samt den vidare projekteringen och detaljplanläggningen för incheckningen kommer det att möjliggöras även för nya gröna kvaliteter samt möjliggöra för nya gröna kopplingar mellan stadens olika östliga delar. Då åsyftas särskilt kopplingen mellan den Östra stranden samt Mellanköpingevägen/Engelbrektsgatan samt utvecklat material kring den öst-västliga gröna stråket.



Befintlig grönt gång- och cykelstråk som går att utveckla



Befintlig öst-västligt gång- och cykelstråk som går har potential att utvecklas

STRANDSKYDD

Syftet med strandskydd är att långsiktigt trygga att medborgarna har tillgång till strandområden enligt allemansrätten. Dessutom ska strandskyddet bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet.

I fråga om den Östra hamninfarten kommer den föreslagna vägdragningen hamna i strandskyddade områden. Här handlar det om parkmark längs med Toftgränd på Östra Stranden, Nyhemnsparkens norra del. Parkmarken leder sedan ner mot stranden. Avståndet till stranden är ca 150 meter.

För genomförandet av den Östra hamninfarten kommer Trelleborgs kommun inkomma med en begäran att upphäva strandskyddet med syfte att ändra avgränsningen för detta. Motivet till detta är att delen av ytan behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området. Infarten till Trelleborgs hamn menar kommunen är ett sådant allmännt intresse.

Strandskyddsfrågan kommer att behandlas ytterligare i anslutning till den framtida detaljplanens genomförande samt i samband med detaljprojekteringen, avseende konsekvenser. Vidare kommer strandskyddsfrågan behandlas även när det gäller den Östra ringvägens dragning i anslutning till Dalköpingeåns lopp.

Enligt 7 kap 15 § M miljöbalken får inom strandskyddsområdet inte:

- uppföras nya byggnader
- byggnader eller byggnaders användning ändras eller andra anläggningar eller anordningar utföras, om det hindrar eller avhåller allmänheten från att beträda ett område där det annars skulle få färdas fritt
- grävningsarbeten eller andra förberedande arbeten utföras för byggnader, anläggningar eller anordningar som avses i punkt 1 och 2
- åtgärder vidtas som väsentligen förändrar livsvillkoren för djur- och växter.



Strandskydd i anslutning till planerade ytor för den Östra ringvägen samt Östra hamninfarten

Samhällsbyggnadsnämnden kan dock enligt 7 kap 18b § lämna dispens om särskilda skäl föreligger. Dessa kan vara:

- redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften
- genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen
- behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området
- behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området
- behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området
- behöver tas i anspråk för att tillgodose ett annat mycket angeläget intresse

KLIMATFÖRÄNDRINGAR

Den Östra ringvägen samt den Östra hamninifarten likasom incheckningsytan är omfattande anläggningar och bidrar eller påverkas direkt och indirekt till frågor som har eller kan ha med ett förändrat klimat att göra.

- Ökade regnmängder/skyfall
- En global uppvärmning
- Hushållning med jordbruksmark
- Havsnivåhöjningar

Ökade regnmängder och kraftigare regn

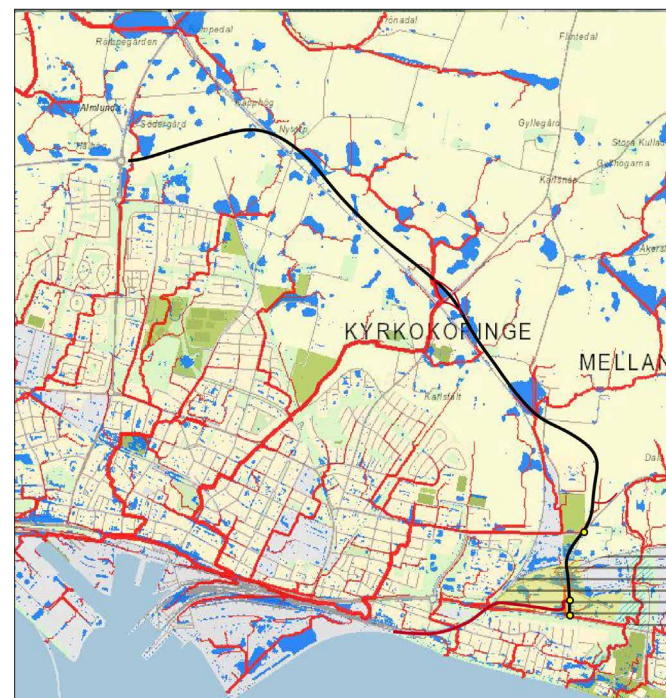
I framtiden förutspås generellt ökade regnmängder. Det regn som faller, kan också falla på en kortare tid. Detta har som följd att större vattenmängder måste tas om hand direkt efter att det faller på ytor. Detta ställer högre krav både på omhändertagande och ev rening. De byggda anläggningarna måste dimensioneras för detta, tex anpassad dimensionering av ledningar, dagvattenmagasin samt avledningsytor etc. Dimensioneringen och de platsanpassade lösningarna måste också fungera på ett sätt så att inte kringområden riskeras att översvämmas. De ytor som fungerar som infiltration- resp översilningsytor idag, men kommer att tas i anspråk för nya anläggningar måste alltså ersättas av andra lösningar så att dagvattnet kan tas om hand på ett jämförbart sätt.

För incheckningsytan gäller särskilt stora utmaningar då denna yta är mycket omfattande och till största del är hårdgjord. Stora mängder dagvatten måste alltså ledas bort snabbt då ansamlingar av vatten innebär en stor risk för verksamheten och de människor som vistas eller arbetar där. Under vinterhalvåret faller nederbörd ibland i form av snö och anläggningarna måste också dimensioneras för detta. Framförallt avlägsnande av stora mängder snö under pågående verksamhet.

Avstjälningsytor måste finnas för snö, och ev förorenat smältvatten måste kunna avledas till recipient någorlunda kontrollerbart.

I det fall då den föreslagna vägen korsar Kontinentalbanan kommer det ske planskilt i form av en "underfart", alltså att vägen grävs ner så att fri höjd av 4.7 meter kan klaras. Om man därtill adderar konstruktionen för järnvägsbron kommer vägbannan ligga relativt djupt. Den lågpunkt som bildas är kritisk utifrån ett översvämningssperspektiv. Vattnet måste avledas mot en ännu lägre punkt med självfall eller pumpas bort. Konsekvenserna blir annars att vägen måste stängas av då vattnet står på vägbanan. I det fortsatta arbetet med detaljplanerna kommer Trelleborgs kommun verka för att konsekvenserna av ett sådant skyfall kan hanteras, antingen med självfallsavledning, pumpning, alternativa vägar eller som en kombination av dessa lösningar.

Kartbilden intill visar lågpunkter i anslutning till förelagen ringväg. Vid den fortsatta projekteringen måste kommunen ta hänsyn till dessa områden, inte på det sättet att ytor behöver unvikas men vid detaljutförandet måste särskild vikt läggas vid dagvatten- och avvattningsfrågorna.



Lågpunkter och "rinnvägar" i Trelleborgs stad och närmsta omland

Varmare klimat

I framtiden förutspås ett varmare klimat globalt sett. Möjligheten att odla spannmål kan komma att försämras på många håll i världen och utifrån det perspektivet är det svenska, och i synnerhet skånska åkerjordarna mycket betydelsefulla för den framtida livsmedelsproduktionen. Hur Trelleborgs kommun ser på hushållningen av jordbruksmark i just detta specifika fall redogörs för under rubriken jordbruksmark. Självklart kommer kommunen verka för att atgången av jordbruksmark skall vara så restriktiv som möjligt. I det lokala perspektivet kan somrarna bli varmare. Stora och solbelysta hårdgjorda ytor innebär ett, många gånger ohälsosamt mikroklimat under varma sommardagar. Lokala värmeöar kan innebära risker för människors hälsa. Framförallt gäller det att minimeras de hårdgjorda ytorna samt att avkylande/ skuggande gröna ytor också finns. Samt, inte minst, att möjlighet ges för att människor skall kunna komma inomhus om det behövs. Att vistas flera timmar på en plats, en varm sommardag utan tillgång till varken skugga eller dricksvatten kan utgöra en stor risk för många.

För incheckningsytan som är en stor hårdgjord yta med många fordon och människor inblandade är det en realitet att det också är en vistelseyta och att rättmätiga krav också måste ställas på anläggningen som en miljö för människor vilket innebär gångsäkra trottoarer övergångar, säkra och klimatanpassade vistelseytor – vissa av dem som grönytor.

Havsnivåhöjningar

De anläggningar som beskrivs i detta planprogram är generellt belägna på betryggande avstånd från havet och kustlinjen. Ett undantag är den sydligaste delen av den Östra hamninfarten. Detta vägvagnsnitt planeras

på utsidan och parallellt med Kontinentalbanan, alltså på den sida som är mot havet och stranden. Som kartan visar är dessa ytor belägna på en låg nivå relativt referenshöjden +3.0 meter. Själva vägbanan är dock belägen på en högre nivå. I aktuellt område finns en svaghet i form av den GC-tunnel som förbinder delar av Östra stranden med strandzonen, alltså under Kontinentalbanan. Tunnelmynningen är belägen under +3.0 metersnivån och kan alltså bli en framtida ingång för höga havsnivåer vilket alltså leder till att de bakomvarande områdena kan översvämmas.

Det finns stora möjligheter att denna sista del av den Östra hamninfarten kan bli en del av det långsiktiga kustskydd som staden behöver. Marknivån vid tunnelmynningen mot havet är som sagt belägen under den nivå som rekommenderas som lägsta nivå för skydd för framtida höjda havsnivåer, alltså på den nivå som det långsiktiga skyddet bör vara beläget på. I samband med projekteringen och byggandet av den Östra hamninfarten är kommunens ambition att se till möjligheterna att vägen kan bli del i det långsiktiga kustskyddet, alltså att bidra med kustskyddet just för denna sträcka med rätt anpassade nivåer. Kustskyddet är inte säkerställt i och med Kontinentalbanans närvaro. Järnvägsbanken är varken dimensionerad eller anpassad för att utgöra en del av kustskyddet. Men den Östra infarten kan tjäna detta syfte om man väljer det som utgångspunkt för den framtida detaljplanen med efterföljande projektering. Detta kustskydd skall naturligtvis ses i ett perspektiv av det totala kustskydd som Trelleborgs stad är i behov av.

Det som behövs göras och som kan säkerställas i framtida detaljplan är att marknivåerna kring tunnelmynningen höjs samt att den södra delen av den Östra hamninfarten skall utgöra del av kustskydd. Föreslagna sträcka för detta syfte är från hamnen, längs med Toftgränd och upp till Östra Förstadsgatan i höjd med

bron. Utöver dessa åtgärder kommer det krävas mer för att säkerställa att områdena norr om Kontinentalbanan inte översvämmas. De diken och utloppsledningar som mynnar i havet och som har kontakt med aktuella ytor måste också åtgärdas så att havet inte trycks upp i dessa "bakvägen" under det föreslagna kustskyddet.



Karta vilken visar de ytor som kan komma att hamna under havsnivån om havet stiger till +3.0 meter ovan dagens medelattenstånd



Befintlig gångport under Kontinentalbanan

MILJÖPRÖVNING- OCH MILJÖKONSEKVENSER

Kommunen har fattat ett beslut om att detta ringväg- och hamninfartsprojektet är av sådan karaktär att det ska antas medföra en betydande miljöpåverkan. Därmed ska en strategisk miljöbedömning genomföras i enlighet med 6 kap 3 § miljöbalken. Inom ramen för en strategisk miljöbedömning ska en MKB upprättas enligt 6 kap 9 § miljöbalken. Samma paragraf reglerar även att kommunen ska samråda om hur omfattningen av och detaljeringsgraden i en miljökonsekvensbeskrivning ska avgränsas (avgränsningssamråd). Avgränsningssamrådet ska genomföras med kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter som på grund av sitt särskilda miljöansvar kan antas bli berörda av planen eller programmet. I det aktuella fallet bedöms Länsstyrelsen i Skåne län, Trelleborg kommun och Trafikverket utgöra relevanta samrådsparter.

Kommunen har undersökt lokaliseringen av en Östlig ringväg under lång tid och flera utredningar har tagits fram. Baserat på den fakta som kommit fram har kommunen valt att genomföra en strategisk miljöbedömning för projektet. Detta bland annat då delar av vägens sträckning går genom jordbruksmark, fastigheter kommer utsättas för buller från den nya vägen samt då risken föreligger att grundvattnet måste sänkas vid plan-skilda passager under järnvägen. En tillståndsansökan för bland annat vattenverksamhet kommer tas fram för aktiviteterna längs sträckan.

Betydande miljöeffekter

Nedan beskrivs de miljöaspekter där betydande miljöeffekt (även positiv sådan) inte kan uteslutas. Här ingår även miljöaspekter där miljöeffekterna tack vare föreslagna skyddsåtgärder i praktiken blir mindre än betydande eller positiva. Föreslagna skyddsåtgärder redovisas på annan plats i detta dokument.

De miljöaspekter där betydande miljöeffekter inte kan uteslutas bedöms vara:

- Buller och vibrationer från trafik
- Risker, trafiksäkerhet och trygghets frågor
- Markanvändning
- Landskap och bebyggelse
- Kulturmiljö
- Naturmiljö
- Grundvatten

Övriga miljöeffekter

Nedan redogörs kortfattat för övriga, utredda miljöaspekter som inte bedöms medföra betydande miljöeffekter även om inga särskilda skyddsåtgärder vidtas. Dessa miljöaspekter bedöms vara:

- Luft
- Ytvatten
- Riksentressen
- Miljökvalitetsnormer för vatten

I de kommande detaljplanerna för den Östra ringvägen och den Östra hamninfarten kommer dessa effekter belysas i mer fördjupad form än i detta planprogram. Till detta planprogram finns Miljökonsekvensbeskrivningen som bifogat material.

VATTENTÄKTER OCH VATTEN- SKYDD SOMRÅDEN

Utredningsområdet för den Östra ringvägen berör ett vattenskyddsområde som omfattar Trelleborgs vattentäkt. Trelleborgs kommun är huvudman för vattentäkten. Vattentäkten för Trelleborg består av totalt 17 brunnar och det är en av dess brunnar som ligger i anslutning till den föreslagna vägdragningen. Kring varje brunn finns en inre skyddszon som består av en cirkel med radien 100 m. Enligt länsstyrelsens beslut från 2004 om skyddsområde och skyddsföreskrifter för Trelleborgs vattentäkter omfattas gränsen för den yttre skyddszonen i stora drag av vattentäktens praktiska influensområde, vilket definieras som området inom vilket avsänkningen överstiger 0,5 m vid fullt uttag i samtliga produktionsbrunnar.

Enligt Trelleborgs kommuns vattenförsörjningsplan, upprättad av Sweco Environment 2014, tar brunnarna tar sitt vatten från kalkberget som är beläget under ca 20 meter tjocka lager av relativt tät lermorän. På grund av att kalkberget överlagras av mäktiga lager av tät moränleran tar det lång tid för eventuella föroreningar att nå ned till kalkberget från markytan, vattentäkten har alltså ett bra naturligt skydd.

Föroreningspåverkan kan delas in i tre kategorier:

- Miljöfarliga ämnen (bränsle, olika typer av gods) som riskerar att läcka ut i samband med olycka eller spill
- Vägdagvatten
- Driftåtgärder såsom halk – eller damm-bekämpning

Risken för att vägen skall påverka vattenkvaliteten i vattentäkten är större ju närmare brunnarna vägen är placerad. Alternativ med nedschaktningar av väg är sämre än ytnära alternativ eftersom de förkortar de vertikala strömningstiderna genom lermoränen ned till



Vattenskyddsområden, inre samt yttre skyddszon. Dikningsföretag.

kalkberget. Ur ett vattentäktperspektiv bedöms det valda vägalternativet få en mindre påverkan än de andra bortsorterade vägalternativen. Med aktuell vägdragning tangerar vägen den inre skyddszonen på dess utsida. Sammantaget bedöms de negativa konsekvensen för vägalternativet bli små, och mycket kan förbättras i anslutning till detalprojekteringen, särskilt med avseende på dagvattenavledningen från vägbanan.

Cirklarna i bilden ligger ungefär 30 meter utanför planerad vägbanekant, alltså långt utanför vägslänternas utbredning. 30-meters linjen har vi tagit fram för att identifiera fastigheter som bedöms som direkt påverkade. 30 meter är frambiskuterat med de riskkonsulter som arbetade med vägutredningarna. Kommunens tolkning i detta skede är att vägen och trafiken på den inte kommer att komma i konflikt med de inre vattenskyddsområdena. När kommunen kommit lite längre fram i förprojekteringen kan kommunen presentera en realistisk vägsektion vid passagen av det inre vattenskyddsområdet. I samband med det redovisas även andra eventuella skyddsåtgärder.

I de fall vägen kommer att påverka dikningsföretag kommer detta utredas i senare delar av processen. kommunens avsikt är att vägen inte skall påverka övrig avvattnings negativt.

KONSEKVENSER

BARRIÄRER OCH DE RADIELLA VÄGSTRÅKEN

Den Östra ringvägen samt den Östra hamninfarten liksom incheckningsytan utgör betydande ingrepp i de landskap/ stadslandskap där de planeras. Dels genom den fysiska utbredningen, ytanspråken dels genom att det går mycket trafik på dem samt att en betydande del dessutom är tung trafik. Då en barriär uppstår försvåras möjligheten att röra sig fritt. I stadens utkant innebär det också att möjligheterna till kontakter med landsbygden försvåras, möjligheterna för närrekreation försvåras också, inte bara fysiskt utan även uppleveslemässigt.

Den Östra ringvägen skär i huvudsak genom åkerlandskap, en är också till stor del placerad längs med järnvägsspåret. Även om åkerlandskapet inte är allmänt tillgängligt kan ändå strukturer som en väg upplevas som visuella barriärer – att de ger en känsla av att inte vara möjliga att ta sig förbi. Detta förstärks naturligtvis av hur vägen är utformad med sina diken, skärningar, vallar och självklart avgör även vägens bredd hur stark upplevelsen kan vara. Olika form av skyddsräcken, bullerskärmar etc bidrar naturligtvis i väsentlig grad i vilken mån avskärmningen upplevs.

Ett av det tyngst vägande skälen till varför det östra ringvägsalternativet valdes var för att det anslöt till en redan befintlig barriär, nämligen Kontinentalbanan som dessutom ligger på en upphöjd banvall idag och på en lång del av sträckan. Av den planerade Östra ringvägen så är ca halva sträckningen utmed Kontinentbanan. För den Östra hamninfarten så är det aktuella alternativet förlagd helt utmed kontinentalbanans östra sida, i dess båge genom Östra stranden. Att minimera barriäreffekterna har alltså varit styrande även vid valet av det alternativet till vägdragning.

Barriärer går delvis att överbrygga. Kommunens fortsatta målsättning är befintliga passager skall upprätthållas och några ytterligare skall komma till. Passagerna lo-

kaliseras till de platser där passager existerar idag tex vid de gång- och cykelportar som finns och de punkter där befintliga vägar korsar den nya sträckningen. Helt enkel att där människor i stort förväntas vilja passera, där skall det också finnas möjlighet att passera på ett säkert sätt

Det finns olika sätt att korsa den planerade vägen – antingen i plan, under eller över. Det finns både för- och nackdelar oavsett vilket alternativ som väljs. Sättet att korsa vägen hänger naturligtvis samman med hur situationen ser ut i övrigt, hur landskapet är samt hur många som förväntas använda passagen.

Barriäreffekter med avseende på den Östra ringvägen handlar till stor del om möjligheten för utbyte mellan stad och land.

De radiella vägstråken

Trelleborgs hela ringväg inklusive den föreslagna fortsättningen ut i hamnen bildar mycket förenklat, en halvcirkel runt staden. Utifrån denna halvcirkel bildar de historiska färdstråken radiella in- och utfarter ifrån stadens centrum. Centrala Trelleborg står därmed i kontakt med landsbygden utanför och omvänt. Möjligheten för denna kommunikation gäller samtliga trafikslag och färdmedel inklusive gående. Det är av största betydelse att den Östra ringvägen ges full möjlighet att koppla till dessa vägavsnitt samt att stråken bibehålls obrutna. För varje sådan koppling som försvinner kommer den Östra ringvägen upplevas alltmer som en barriär. Detta gäller även för den Östra hamninfarten, som trots att den löper utmed kontinentalbanan delvis kan förstärka upplevelsen av hinder.

De radiella stråken kan identifieras med början vid riksväg 108 och sedan beskrivas vart och ett utmed den fortsatta föreslagna ringvägen söderut till dess att den Östra ringvägen övergår i den Östra hamninfarten. De radiella stråken är:

- Klörupsvägen
- Östervångsvägens förlängning (framtida)
- Kyrkoköpinge byaväg
- Gång- och cykelpassagen vid Mellanköpinge
- Mellanköpingevägen
- Engelbrektsgatan/Dalköpinge byaväg
- Gång- och cykelstråket norr om incheckningen
- Skisserad gång- och cykelbro över riksväg 9
- Gång- och cykelpassagen parallellt med riksväg 9/ Östra hamninfarten
- Östra Förstadsgatan/ under Östra hamninfarten
- Gång- och cykelpassagen under Kontinentalbanan/ under Östra hamninfarten vid Toftgränd.

När det gäller en av dessa - Östervångsvägens förlängning, kommer planeringen av den Östra ringvägen möjliggöra för en framtida koppling till denna. Och för Kyrkoköpingevägen finns det möjlighet att bygga en framtida kringfart norr om byn. Östervångsvägens förlängning eller förbifart kring Kyrkoköpinge kommer troligtvis inte planläggas i samband med att den Östra ringvägen detaljplanläggs utan i så fall senare. Dalköpinge byaväg kommer att bibehållas men få en ny sträckning, anpassad till den Östra ringvägens geometri i just denna korsningspunkt. Klörupsvägen, vilken även den har gamla anor är idag endast en gång- och cykelväg och avbryts tvärt när den möter riksväg 108. Korsningspunkten i mötet med den Östra ringvägen förutses vara planskild. I just denna situation kommer även in- och utfart till räddningsstationen vara belägen så trafiksituationen är komplex. När det gäller Mellanköpingevägen är det under programskedet fortfarande oklart hur kopplingarna skall ske, och vilka prioriteringar som skall göras mellan trafikslagen. Det är möjligt att Mellanköpingevägen stängs av för biltrafik men hålls öppen enbart för gående och cyklister.

Oavsett vilket radiellt stråk som menas är ett av syftena med den Östra ringvägen att den även skall knyta de radiella vägstråken med varandra. I det framtida stadsdelarna, de som ligger utanför själva staden idag, kommer den Östra ringvägen att bli en intern länk mellan dem. Detta betyder att den Östra ringvägen ges ytterligare ett syfte – fast lite längre fram i tiden.

Den trafikavlastning som den totala ringvägen beräknas ge på stadens centrala delar, då inräknat de ytor som används för den centrala hamntrafiken, kommer att leda till att ytterligare, idag bullerutsatta ytor frigörs för framförallt bostadsbyggande - bostäder därför att det byggnadsändamålet som gynnas mest av att bullrande verksamhet flyttas bort, och det är också det ändamålet det är mest behov av.



De punkter där den föreslagna ringvägen och hamninfarten korsar befintlig vägstråk eller mindre passager

BULLER

En miljösekvens som följer av trafiken som kommer använda Östra ringvägen och Östra hamnfarten är buller. Även trafiken på incheckningsytan kommer att ge upphov till buller.

All den trafik, både personbilar och tung trafik, som trafikerar hamnen kommer ledas via Östra ringvägen och Östra hamnfarten. Även den genomfartstrafik som passerar Trelleborg, omkring 15% av trafiken på väg 9, kommer ledas runt staden. Till detta kommer nygenererad trafik som uppkommer på grund av den förbättrade trafikkapaciteten totalt i stadens vägnät. Sammantaget bedöms trafikmängderna på Östra ringvägen uppgå till omkring 11 500-9 200 fordon/dygn för år 2035 och omkring 9 200 fordon/dygn för Östra hamnfarten. Av dessa uppskattas omkring 15% utgöras av tung trafik.

I samband med Tyréns och WSP:s utredningsarbete kring ringvägsalternativ har översiktliga bullerutredningar tagits fram för de olika alternativen. Förutsättningarna för bullerpåverkan för detta beskrivs i den följande texten.

Den förändrade situationen med en samlad korridor för järnvägstrafik och vägtrafik kommer som blir fallet under en stor del av vägsträckningen kommer att skapa en annan ljudbild. Därför bör buller från den Östra hamnfarten tolkas ihop med bullerpåverkan från järnvägen för att ge en samlad bild av hur omgivningen påverkas. Ljud från järnvägstrafik har en annan karaktär än vägtrafik och trafikerar Kontinentalbanan betydligt mindre intensivt än vad som kommer vara fallet med trafiken på Östra ringvägen.

Då den Östra hamnfarten planeras att anläggas utmed Kontinentalbanan samt i ungefär samma höjd, kommer ljudet från vägtrafiken att påverka omgivningen på ömse sidor om vägen. Ljudet från vägtrafiken kom-

mer alltså blandas med ljud från tågtrafiken men krav på bullerskydd är endast föranlett av den planerade hamnfarten.

I propositionen 2013/14:128 som föregick den nya förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader angavs att de riktvärden som kommer att författningsregleras inte ska gälla vid planering och byggande av infrastruktur för väg- och spårtrafik.

Regeringen redovisade i infrastrukturpropositionen 1996/97:53 att vid tillämpning av vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Denna bedömning kvarstår. Där angavs också att nedanstående riktvärden normalt inte bör överskridas vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Riktvärdena angavs som långsiktiga mål.



Bullerproblematik som en följd av bland annat tung trafik.

För att beskriva trafikbuller och andra typer av yttre störningar används parametrarna ekvivalent ljudnivå och maximal ljudnivå:

- Ekvivalent ljudnivå är ett medelvärde av en ljudnivå som varierar över en viss tid, T. Tiden, T, varierar beroende på typen av ljudkälla. För aktuella beräkningar gällande trafikbuller är tiden ett årsmedeldygn.
- Maximal ljudnivå är den högsta momentana ljudnivån som uppstår under tiden T. Vid beräkning av vägtrafikbuller avses enligt den Nordiska beräkningsmodellen den momentana ljudnivå (med tidsvägning "Fast") som överskrids av 5 procent av fordonen, om inget annat anges.

Riktvärdena som normalt inte bör överskridas är:

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

I de fall som utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan, till exempel i stora tätorter med stadsstruktur, bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Som grundregel ska åtgärder eller andra försiktighetsmått övervägas om man kan befara att skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön föreligger eller kan uppstå.

Med vägledning av det som nämnts ovan gäller det alltså att nivåerna skall kunna innehållas (klaras) utmed hela den nya ringvägens sträckning, inklusive hamnfarten.

För rekreatiomsområden i tätort gäller 55 dB(A) som högsta bullernivå per vardagsmedeldygn. För friluftsområden där låg ljudnivå utgör en särskild kvalitet eftersträvas max 40 dB(A) för vardagsmedeldygn. Den primära bedömningen är att varken den Östra ringvägen eller den Östra hamnfarten varken tangerar, eller går igenom sådana rekreatioms- eller friluftsområden.

Hur bullersituationen utmed ringväg- och hamnfart kan komma att verka beror av ett flertal faktorer och parametrar, exempelvis vägens geografiska läge, både i vertikal- som horisontalled. En väg belägen högt ovan omgivningen ökar naturligtvis sannolikheten att ljudet sprider sig. Därefter beror buller av vilka hastigheter som kommer tillåtas liksom andelen tung trafik. Utifrån dessa parametrar dimensioneras därefter de åtgärder som krävs, som bullerskydd eller bullervallar. Målsättningen är att de mål som formulerats i infrastrukturförordningen 1996/97:53 skall kunna efterlevas.

För de byggda anläggningar som föreslås med avsikt att reducera bullernivån gäller att dessa skall anpassas till sin omgivning samt utgöra ett fullgott bullerskydd så att riksvärdena kan innehållas.

Metod

Beräkningarna för buller från vägtrafik har utförts enligt Naturvårdsverkets rapport *Vägrastikbuller – nordisk beräkningsmodell*, reviderad 1996, rapport 4653. Giltigheten i beräkningsmodellen begränsad till avstånd upp till 300 m från vägen vid neutrala eller måttliga medvindsförhållanden (0-3 m/s).

Noggrannheten är avståndsberoende och beräknas vara 3 dB vid 50 m avstånd och 5 dB vid 200 m avstånd.

Beräkningar för buller från spårburen trafik är genomförda enligt Naturvårdsverkets rapport 4935 Buller från spårburen trafik – Nordisk beräkningsmodell. Beräkningsmodellen för buller från spårburen trafik gäller för sommarförhållande och barmark vid medvindsförhållanden eller inversion. Noggrannheten vid långa avstånd upp till 300-500 m från spåret är ± 3 dB för ekvivalent ljudnivå.

Trafikdata - vägtrafik

Indata för vägtrafiken i bullermodellen hämtas från den trafikanalys som gjordes i kapitel 6 Trafikanalys i *"Utredning av placering av norra delen av ringvägen"* (WSP, 2017-06-21). I den utredningen räknades år 2025 prognosticerade trafiknivåer upp till år 2035 utifrån Trafikverkets uppräkningsciffror för Skåne län. Totala antalet tunga fordon längst den Östra ringvägen är ansatt till 4500 fordon per dygn. Siffran är hämtad från Tyréns utredning för den sydliga delen av ringvägen.

I kartbilden nedan redovisas hamnininfarten i annat läge än var infarten planeras nu (utmed Kontinentalbanan). Men det är samma siffror ligger till grund för bullerberäkningarna. Vid ett framtida genomförande av detta planprogram, med efterföljande detaljplaner innebär det att nuvarande västlig infart till Trelleborgs hamn avlastas från hamntrafik samt att annan trafik som annars hade passerat genom staden uteblir och istället nyttjar den nya sträckningen. Detta kan påverka bullersituationen i de centrala delar på ett positivt sätt. På vilket sätt, samt i vilken grad kommer att utredas i kommande arbete med den fördjupade översiktsplanen för Trelleborgs stad. Vad trafikavlastningarna på dessa sträckor innebär mer konkret avseende buller är för tidigt att beskriva i detta skede.



Vid en tidigare utredning prognostiserade trafiknivåer. Nivåer som har legat till grund för de bullerutredningar som är gjorda i detta planprogram. Modellen kommer att uppdateras i senare skede.

Aktuella bullerberäkningar

Beräkningarna är gjorda mellan riksväg 108 och riksväg 9.

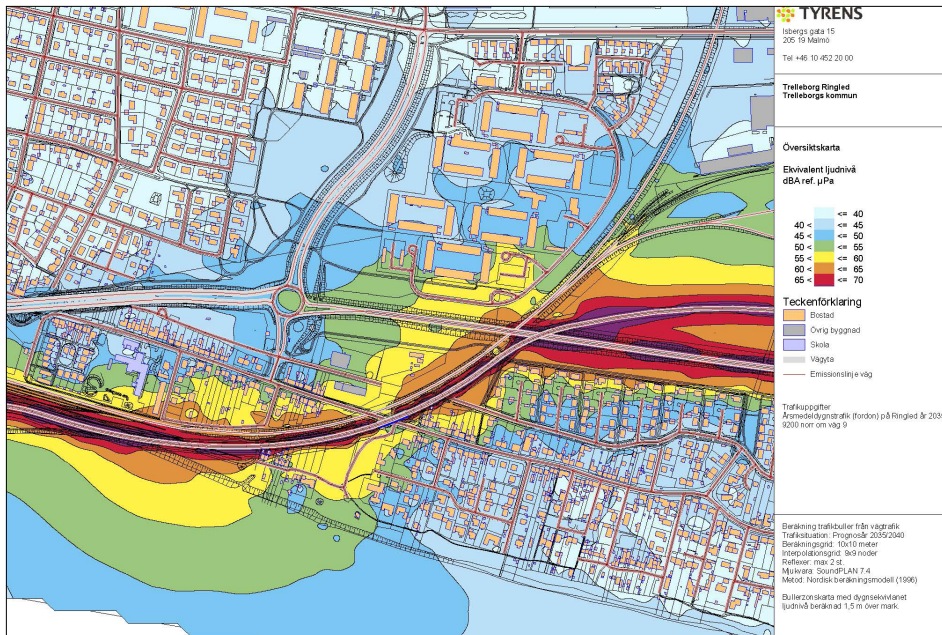
Konsultbyrån WSP har gjort teoretiska beräkningar av hur buller från den Östra ringvägen, dess norra del, kan komma att utbredas utifrån bullerkällan, alltså trafiken samt befintlig järnväg (där så är fallet). Bullerberäkningen har avgränsats till att räkna bullerbidraget från den Östra ringvägen, radiella tillfartsvägar samt järnvägen till närliggande fastigheter. De två radiella tillfartsvägarna är Östervångsvägens förlängning samt Kyrkoköpingevägen. Som indata till modellen har trafikuppgifter för vägtrafiken för prognosåret 2035 använts. För järnväg har prognosåret 2040 använts som indata. Tågtyper, tåglängder och hastigheter i modellen har antagits motsvara de i 2015-års fastställda tågplan samt Trafikverkets linjehandbok. WSP beskriver gällande buller att vägens läge kan ge upphov till bullerproblematik, framförallt där trafiken passerar nära enskilda bostäder, men även då vägen passerar nära kyrkomiljön, inklusive intilliggande begravningsplats vid Kyrkoköpinge. Ibland kan, beskriver WSP, bullerproblematiken ensam vara skäl för inlösen av bostadsfastighet. Antalet hushåll längst vägsträckningen med en

ljudnivå över 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå är 18 st. I norra delen av Östra ringvägens sträcknings utsätts bebyggelsen vid Östervång för bullernivåer överstigande riktvärdet om 55 dBA ekvivalent ljudnivå. I höjd med avfarten till den norra radiella vägen utsätts fastigheterna Vemmerlöv16:2, Östervång 2:75, Gylle 6:3, Gylle 6:1 och Vemmerlöv 4:4 för höga bullernivåer.

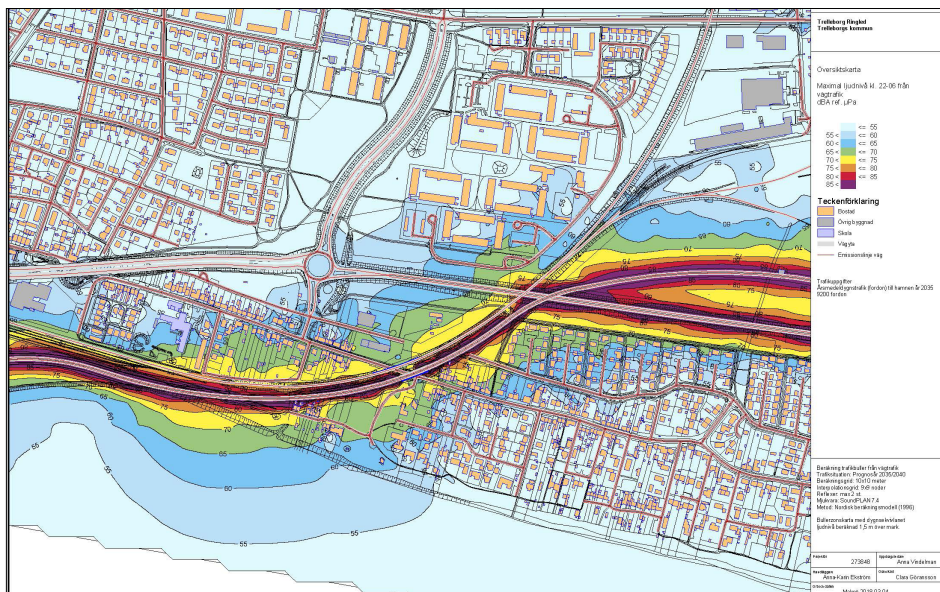
I den södra delen av Ringvägens sträckning utsätts bebyggelsen i Kyrkoköpinge och Mellanköpinge för bullernivåer överstigande riktvärdet om 55 dBA ekvivalent ljudnivå. Bebyggelsen i direkt anslutning till väg- och järnväg utsätts för höga bullernivåer: Kyrkoköpinge 19:1 (kyrka), Mellanköpinge 1:13 och Mellanköpinge 1:18 (i höjd med befintlig gång- och cykelport) samt Mellanköpinge 12:19 och Mellanköpinge 12:24 (i höjd med korspunkten mellan ringväg och järnväg). Ljudutbredningskartan visar den preliminära ljudutbredningen utifrån den kalkylerade trafikmängden samt andelen tung trafik. Kartorna indikerar också var buller kan behöva åtgärdas för att klara de rekommenderade värdena. De översta kartorna, märkta Ekvivalent visar de "genomsnittliga" ljudnivåerna på respektive yta utan skyddsåtgärder.

Kartbilderna som följer märkta Max visar de maximala ljudnivåerna som kan uppkomma, främst genererade av den tunga trafiken. Notera att färgkodningen skiljer sig mellan kartorna gällande ekvivalenta värden och maximala värden. Tex rätt har alltså olika betydelse "ljudmässigt" beroende på vilken karta man studerar. Till ljudbilden hör också nuvarande trafik, alltså både på kontinentalbanan och på riksväg 9. Kartorna kommer att uppdateras i samband med att detaljplanerna arbetas fram. Då kommer det även att klargöras vilken typ av reducerande åtgärd som kommer att behövas.

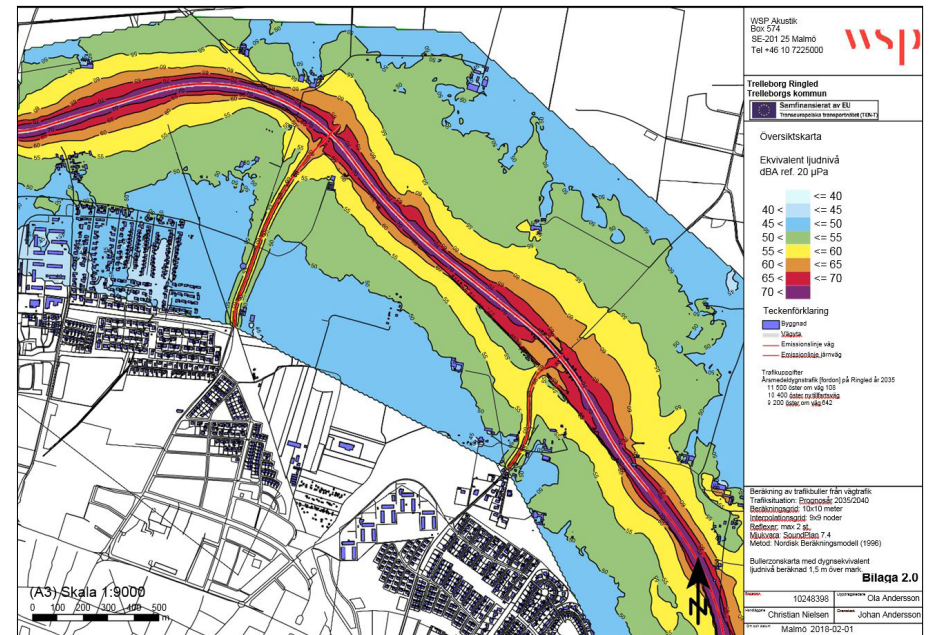
Det är uppenbart att genomförandet av den Östra ringvägen leder till negativa konsekvenser med avseende på buller jämfört med att om den Östra ringvägen inte genomförs, åtminstone i det lokala perspektivet. Eventuella positiva konsekvenser som uppkommer när trafiken leds om från befintliga vägar till den Östra ringvägen är förlagda utanför utredningsområdet för detta planprogram, och då i Trelleborgs centrala delar samt i anslutning till den Västra infarten.



Preliminära bullervärden (ekv) på den Östra hamnfarten. Ytor till och med den gula zonen visar var åtgärder kan behövas för att reducera buller.

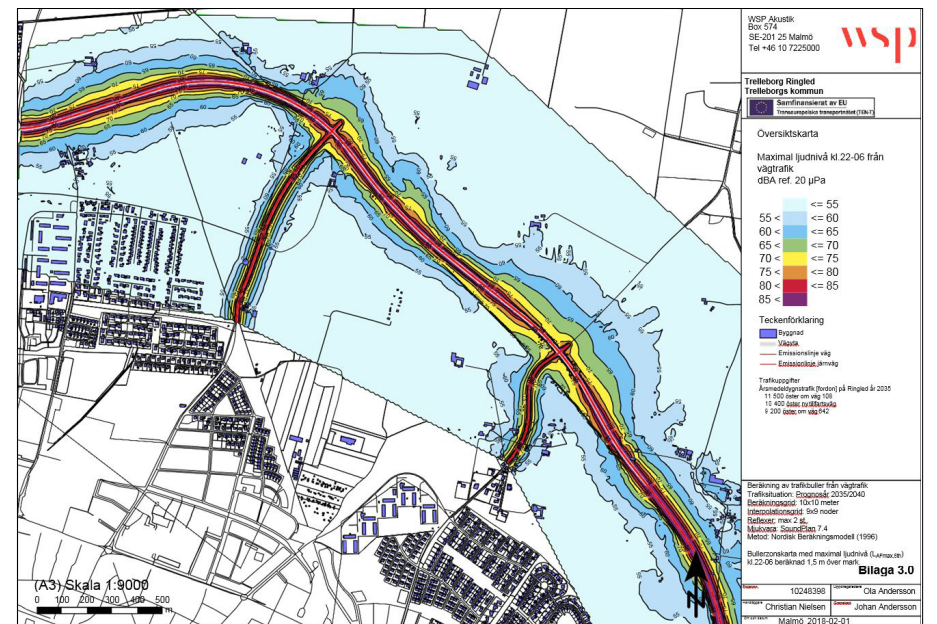


Preliminära bullervärden (max) på den Östra hamnfarten



Preliminära bullervärden (ekv) på den norra delen av den Östra ringvägen.

Ytor till och med den gula zonen visar var åtgärder kan behövas för att reducera buller.



Preliminära bullervärden (max) på den norra delen av den Östra ringvägen

I och med anläggandet av Östra ringvägen påverkas även mer svårkvantifierade värden - då man går från en låg bullernivå (landsbygd med relativ tystnad) till en med en högre ljudnivå. Ett exempel på ett sådant värde är den känsla av vilsam tystnad som finns vid låga ljudnivåer. Att platser och tidpunkter med vilsam tystnad är viktig för människors återhämtning och välmående. Den typen av miljöer får man alltså söka sig till på annat håll om den Östra ringvägen realiserar.

Med avseende på bullersituationen har konsultbyrån Tyréns i utredningen "Vägalternativ till Trelleborgs hamn" på liknande sätt beskrivit hur bullersituationen kan komma att se ut utmed den Östra ringvägen söder om Mellanköpinge ned till incheckningen samt i anslutning till den Östra hamnfarten. Som indata till modellen har trafikuppgifter för vägtrafiken för prognosåret 2035 använts, alltså samma förutsättningar som i WSP:s utredning.

Tyréns utredningsområde börjar i höjd med den rättspsykiatriska kliniken och just där går den planerade vägen i en båge runt anläggningen. Då detaljplanen för den rättspsykiatriska kliniken (Dp 183) togs fram pågick även planeringen för den Östra ringvägen i form av den fördjupade översiktsplanen (Föp 2025). Båda dokumenten har som gemensam utgångspunkt att både rättspsykiatrisk klinik samt Östlig ringväg planeras. Alltså någon form av samexistens och att en närliggande ringväg inte är till men för verksamheten, förutsatt att eventuella bullerstörningar avhjälpas.

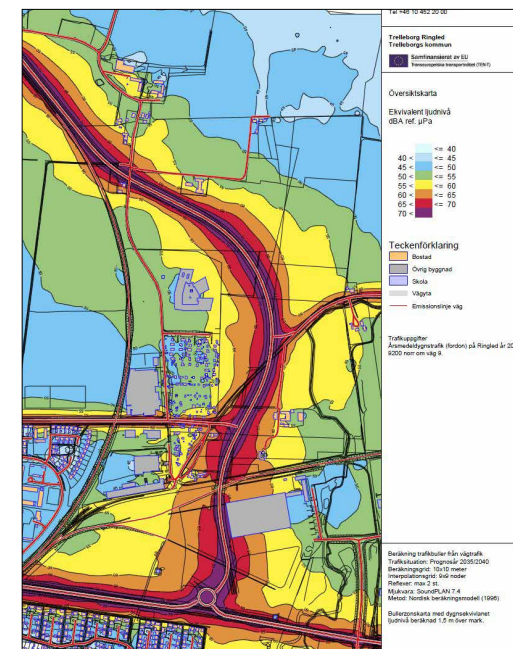
Den planbestämmelse som reglerar störningar i form av buller säger att "Huvudbyggnad ska utformas så att tyst (45 dBA) eller ljuddämpande sida (50 dBA) sida erhålls. Vårdtagare ska ha tillgång till uteplats som uppfyller ljudklass C. (ekv 55 dBA/max 70 dBA) i närheten av boendet". För villkoren gällande detaljplanen för den Östra ringvägen just där den passerar den rättspsykiatriska kliniken gäller att dessa inte får vara i strid mot planbestämmelserna i gällande detaljplan för den rättspsykiatriska kliniken. Då det gäller buller kan det komma att krävas åtgärder tex i form av bulleravskärmning i form av vallar, nedsänkt väg eller bullerskärmar.

Söder om den rättspsykiatriska kliniken finns ett koloniområde som i sin norra del består av kolonistugor som delvis är bebodda, alltså används för bostadsändamål. För dessa gäller att gällande riktlinjer för vägtrafikbuller skall innehållas. För koloniområdet bör man särskilt betänka att det är en plats där man vistas mycket utomhus. Lite beroende på hur det sista avsnitten av den Östra ringvägen kommer att placeras kommer några ytterligare bostadshus att påverkas gällande buller. I vilken utsträckning, och vilka åtgärder som eventuellt kommer att krävas kommer att avgöras i ett senare skede i detaljplaneprocessen med tillhörande bullerutredning.

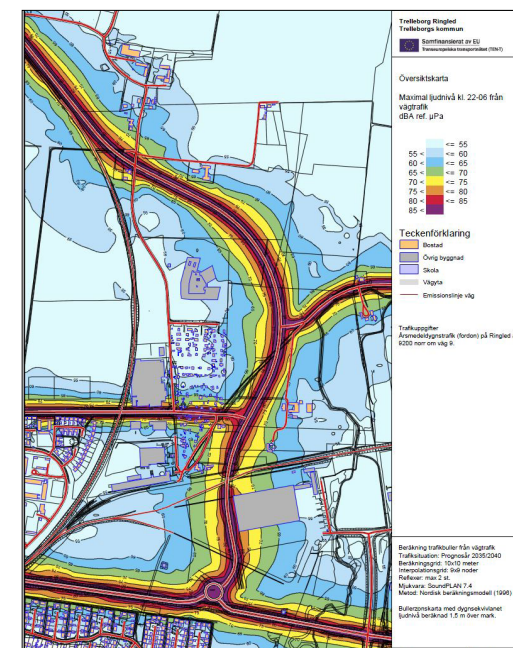
Den Östra ringvägen når så småningom ner i incheckningsområdet och fortsätter där vidare ner till riksväg 9. Den sista biten av denna vägsträcka kommer att samplaneras med incheckningsfunktionen samt de faciliteter som kommer planeras. Även ett antal cirkulationsplatser planeras för att styra trafiken på ett funktionellt och säkert sätt. I samband med framtagandet av detta planprogram är inte situationen helt klarlagd och någon mer detaljerad bullerutredning har därför inte kunnat göras.

Den östra hamnfarten har sin början i vid inchecknings västra del, i form av en vägbro över riksväg 9. Därefter följer den nya vägen kontinentalbanans linjeföring ned i hamnen. I dessa sektioner kommer vägtrafikens upphov till buller att behöva åtgärdas. Dels ligger vägen högt på en vägbank, dels finns det närliggande bostäder i närheten av vägområdet. I detta sammanhang kommer kommunen verka för att infartstrafiken buller-reduceras på båda sidor, alltså att både tågtrafik och vägtrafik åtgärdas. Tåg och biltrafik kommer alltså löpa i en gemensam korridor som är bulleravskärmd.

Beräkningarna visar sammanfattningsvis att en stor del av bebyggelsen inom Östra Förstaden, på båda sidor av vägen och järnvägen kommer att utsättas för bullernivåer överstigande riktvärdena och här kommer det att krävas bullerskyddsåtgärder.



Preliminära bullervärden (ekv) på den norra delen av den Östra ringvägen.



Preliminära bullervärden (max) på den norra delen av den Östra ringvägen

Förslag på åtgärder

Det buller, alltså det oönskade ljudet från biltrafiken kan reduceras på olika vis. I första hand handlar bullernivåerna om vilken trafikmängd det handlar om, därefter vilket typ av trafik – tung eller lätt trafik. Den tillåtna hastigheten bidrar självklart till olika ljudnivåer. Man kan i viss mån förutse att ljudet från bilar och lastbilar är som högst där hastigheten är högre, men det är först när ljudet träffar en bostadsfastighet eller en mottagare på marken som bullret blir en realitet. Självklart handlar nivån på bullret också om vilket avståndet är till boendemiljöerna, alltså husen med omkringliggande utemiljöer.

Redan under detta programskede kan man grovt beräkna var bullerproblem kan uppstå, och det är självklart där åtgärder kommer att behövas. Då den Östra ringvägen eller den Östra hamninfarten passerar bostäder och på ett avstånd där gällande riktlinjer överskrids handlar bullerreduceringen antingen om plank eller, där det är möjligt, om jordvallar eller som en kombination av dessa.

Det finns även möjlighet att delvis sänka ner vägen på vissa känsligare sträckor, och på vissa sträckor kan den närliggande banvallen fungera som en bulleravledande skärm. Det exakta utseendet eller utförandet samt höjd på bullerskydden kommer bestämmas i senare skeden. Det gäller även frågor som handlar om ifall skydden skall vara genomsiktliga eller inte. En ambition är att bullerskydd skall anpassas till den omgivande miljön, till stads- eller landskapsbilden där vägen passerar igenom.

Bullerdämpande åtgärder gör också bäst nytta så nära bullerkällan som möjligt, av den anledningen måste det finnas tillräckligt med utrymme inom vägområdet för att åtgärderna skall få plats.

I de fall de bullerskärmar inte räcker för att klara gällande riktvärden kan högre skärmhöjder i vissa fall vara ett alternativ och/eller fasadnära åtgärder, till exempel fönsterbyten för att säkra riktvärdena för inomhusnivån.

Exakt vilka åtgärder som krävs behöver studeras ytterligare när man vet mer om förutsättningarna för vägen och trafiken.

Även om bullerskyddsåtgärder skall bidra till att mildra konsekvenserna av utbyggnaden av den nya tillfarten till hamnen samt den nya vägen bidrar också i det valda alternativet med samlokaliseras med järnvägen till att ljudmiljön totalt sett blir bättre än idag. Utöver de grundläggande kraven på de bullerdämpande åtgärderna bör man även se skyddet som en möjlighet att bidra med nya estetisk kvaliteter. Att lyft fram en plats, eller sträckas karaktär, eller att med bulleråtgärden lyfta fram ett landskaps kvalitet. Åtgärder för buller skall uppfattas som en del av den arkitektoniska miljön.



Exempel på bullerskärmar - parkmiljö



Exempel på bullerskärmar - upphöjt vägområde



Exempel på bullerskärmar - stationsområde

RISK

De risker som beskrivs i denna del är akuta olycksrisker (plötsligt inträffande skadehändelser med påverkan på tredje man i omgivningen) med avseende på transport av farligt gods på väg.

Gods som klassificeras som farligt gods delas in i nio klasser utifrån godsets egenskaper. Farligt gods-transporter kan innehålla en mängd olika ämnen vars fysikaliska och kemiska egenskaper varierar. Gemensamt är riskerna kring ämnenas inneboende egenskaper, som kan komma att påverka omgivningen vid en trafikolycka eller annan olycka under transporten.

För transporter av farligt gods på väg finns ett regelverk (MSBFS 2015:1: Myndigheten för sam- hällsskydd och beredskaps föreskrifter om trans- port av farligt gods på väg, ADR-S). Föreskrifterna reglerar bland annat förpackning, märkning och etikettering, vilka mängder som tillåts samt vilken utbildning involverade aktörer behöver. Allt för att undvika tillbud och olyckor.

En del av farligt godsklasserna utgör normalt inte en fara vid en olycka med transport av farligt gods, eftersom konsekvenserna stannar i fordonets närhet.

I Sverige finns ett rekommenderat vägnät för transporter med farligt gods. Detta vägnät ska användas i första hand men övriga vägar får användas om detta innebär en kortare körsträcka. Ny ringväg och tillfart till hamnen kommer att tillhöra det rekommenderade vägnätet för transporter med farligt gods. Transporter av farligt gods som ska till hamnen kommer att trafikera Östra ringvägen samt Östra hamninfarten. Detta gäller också transporter med farligt gods som ankommer till Trelleborg från norr och ska vidare österut på väg 9 eller vice versa. I dagsläget går en del av dessa transporter genom centrala Trelleborg och på väg 9 öster om Trelleborg.

I anslutning till utredningsområdet varierar markanvändningen. De norra delarna utgörs av jordbruksmark, industrier, vård (rätt psykiatriskt centrum), koloniområde och bostäder. De södra delarna utgörs främst av bostadsområden (enbostadshus och flerbostadshus) med inslag av skola och mindre verksamheter. Markanvändningen representerar olika stora värden, där känsliga verksamheter som vård och skola representerar ett stort värde och mindre känsliga verksamheter som industri innebär ett mindre värde.

Vid värdering av olycksrisker kopplade till transport av farligt gods på väg och järnväg kan Länsstyrelsen i Skånes "Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen – Bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport av farligt gods" (RIKTSAM) användas. Riktlinjerna är avsedda för att visa riskhänsyn vid framtagande av detaljplaner. Principiellt innebär detta ny bebyggelse intill transportleder med transport av farligt gods. Detta innebär att riktlinjerna inte är direkt tillämpbara i aktuellt fall. Vägledningarna ska tillämpas för bebyggelse som planeras inom vägledningsområdet 200 meter från transportleder för farligt gods. Omvänt betyder det att nya vägar skall planeras utifrån riskhänsyn, antingen på betryggande avstånd från bostäder eller med åtgärder för att minimera riskerna, eller konsekvenserna om olyckor ändå sker. De används dock som utgångspunkt för att genom värdet (markanvändningen) och påverkan (som avtar med avståndet från transportled med farligt gods) översiktligt bedöma konsekvensen av det valda vägalternativet.

Plan- och bygglagen (2010:900) ställer krav på att bebyggelse som tex vägar lokaliseras till för ändamålet lämplig plats, med syfte att säkerställa en god miljö för brukare och omgivning. I detta projekt planeras vägar, vilka skall vara godkända för farligt gods, och dessa vägar kommer bitvis att ligga intill bostadshus. Detta

kräver självklart olika skyddsåtgärder. En sådan kan vara rekommenderad hastighet liksom lämpligt utförande på vägen (bredd, mittvajer, refuger etc). En annan åtgärd kan vara skyddsavstånd eller hinder mellan väg och bostadshus. Ofta kombineras hinder med bullerskyddsåtgärder eller andra avåkningsskydd. En annan aspekt av närheten till väg godkänd för farligt gods är att överhuvudtaget överväga om bostadsändamålet är lämpligt. Ibland kan bostadsfastighet behöva lösas in på grund av den omedelbara närheten om inga andra åtgärder bedöms som tillräckliga. Risker som klassificeras som oacceptabla värderas som oacceptabelt höga och tolereras ej. Dessa risker kan vara möjliga att reducera genom att åtgärder vidtas.

I det fortsatta arbetet med den Östra ringvägen samt den Östra hamninfarten kommer riskbedömningar göras kontinuerligt och de regelverk om finns kommer att följas och tillämpas fullt ut. För uppskattning av risknivån genererad av den framtida ringvägen kommer årsmedeldygnstrafik (ÅDT), vägkvalitet, hastighetsbegränsning etc. för aktuella vägavsnitt användas som indata. Med hjälp av Räddningsverkets (nuvarande Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) skrift Farligt gods – riskbedömning vid transport (Räddningsverket, 1996) beräknas frekvensen för att en trafikolycka, med eller utan farligt gods, inträffar på aktuellt vägavsnitt. För beräkning av frekvenser/ sannolikheter för respektive skadescenario används händelseträdsanalys.

Gällande Östra ringvägen så ligger väg och järnväg åtskilda omkring första tredjedelen av ringvägens sträckning, vilket gör att konsekvensområdena för riskkällorna inte överlappar varandra. Precis där vägen korsar järnvägen ligger en bostadsfastighet rekativt nära från vägen och ännu en närmre järnvägen. Enbart med avseende på vägens riskpåverkan är risknivån acceptabel, men om järnvägen byggs ut till dubbelspår kommer åtgärder sannolikt att behöva vidtas.

För resterande del av sträckan, den södra, ligger vägen och järnvägen bredvid varandra (vägen öster om järnvägen) och riskkällornas konsekvens- områden överlappar varandra. På den östra sidan, där vägen ligger närmast omgivningen, är risknivån i den undre halvan av ALARP-området och inga riskreducerande åtgärder bedöms nödvändiga. I detta fall fungerar vägen som en buffertzona för eventuellt urspårande tåg och avståndet mellan järnväg och bebyggelse väster om blir längre till följd av vägen. Därmed blir också risknivån lägre.

De risker som avses i detta kapitel är som sagt akuta olycksrisker (plötsligt inträffande skadehändelser med påverkan på tredje man i omgivningen) med avseende på transport av farligt gods på väg. Gods som klassificeras som farligt gods delas in i nio klasser utifrån godsets egenskaper. Farligt gods-transporter kan innehålla en mängd olika ämnen vars fysikaliska och kemiska egenskaper varierar. Gemensamt är riskerna kring ämnens inneboende egenskaper, som kan komma att påverka omgivningen vid en trafikolycka eller annan olycka under transporten. Undvika tillbud och olyckor. Om risken bedöms vara för hög görs även en bedömning om införande av riskreducerande åtgärder kan innebära att risken kan accepteras. Riskreducerande åtgärder kan placeras längs vägen eller fastighetsnära. Valet av riskreducerande åtgärd görs utifrån platsspecifika förutsättningar och vilken typ av farligt gods som transporteras på sträckan. I detta skede utförs ingen detaljerad analys av vilka riskreducerande åtgärder som är lämpliga. Omfattningen av åtgärder varierar beroende på vilka parametrar som bestäms för vägen.

Av den anledningen kan inte riskanalysen göras mer noggrann. Det går inte heller att närmare beskriva vilka åtgärder eller insatser som behöver göras.



BILAGOR

*"Miljökonsekvensbeskrivning till planprogram för
östlig ringväg samt östlig hamnfart inklusive incheck-
ning"*

(Sweco environment AB 180529)



