

DETALJPLAN FÖR
EVAKUERINGS- OCH ANGREPPSVÄG
/FRAMTIDA ÖSTLIG HAMNINFART

ÖSTER JÄR 1:7 M.FL. TRELLEBORGS KOMMUN



Medfinansierat av Europeiska unionens 15
fond för ett sammanlänkat Europa



TRELLEBORGS KOMMUN

DP 247 - PLANBESKRIVNING
ANTAGANDEHANDLING 2021-12-15

PLANFÖRFARANDE

Utökat förfarande

PLANARKITEKT

Emily Golrang

Anders Bramme

Lina Jönsson

PLANHANDLINGAR

Denna planbeskrivning

Plankarta

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

MKB-miljökonsekvensbeskrivning

Kvalitetsprogram för Östra hamninfarten och tillhörande uppställningsytor

Samrådsredogörelse

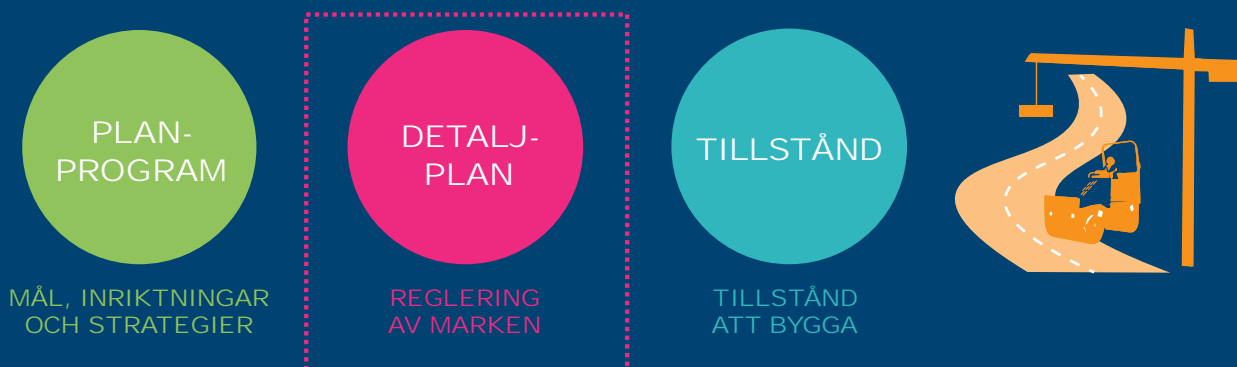
Granskningsredogörelse

LÄSANVISNING

Evakuerings- och angreppsvägen/Östra hamninfarten är ett komplext projekt på så sätt att det hänger samman med flera andra stadsbyggnadsprojekt liksom hamnens utveckling, och inte minst planeringen för den Östra ringvägen som är antagen av Kommunfullmäktige i Trelleborgs kommun.

VAD ÄR EN DETALJPLAN?

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



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	4
SAMMANFATTNING	4
HANDLINGAR	6
ORGANISATION	6
MEDVERKANDE	6
KUSTSTAD 2025	8
FÖRUTSÄTTNINGAR	10
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE	10
ANDRA PROGRAM OCH UTREDNINGAR	14
MARKÄGOFÖRHÅLLANDE OCH MARKANVÄNDNING	16
LANDSKAP OCH KULTURMILJÖ	18
ARKEOLOGI	19
TRELLEBORGS HAMN	20
HISTORIK	21
NATUR	22
RIKSINTRESSEN	26
TRAFIK	28
TEKNISK FÖRSÖRJNING	34
PLANFÖRSLAG	36
PLANENS SYFTE	36
ÖVERGRIPANDE KARAKTÄR OCH DISPOSITION	36
MARKANVÄNDNING OCH GESTALTNING	36
HÖJDSÄTTNING	36
TRAFIK	40
NATUR OCH REKREATION	42
DRIVMEDELSANLÄGGNING	44
STÖRNINGSSKYDD	45
TEKNISK FÖRSÖRJNING	46
RISK OCH SÄKERHET	45
GENOMFÖRANDE	49
ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER	49
EKONOMISKA ÅTGÄRDER	50
FASTIGHETSÄTTSLIGA ÅTGÄRDER	51
KONSEKVENSER	57
MILJÖKONSEKVENSER	57
HÄLSA OCH SÄKERHET	68
SOCIALA KONSEKVENSER	72

INLEDNING

SAMMANFATTNING

SYFTE

Det långsiktiga syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggandet av en östlig hamninfart. Syftet i närtid är att upprätta en evakuerings- och angreppsväg mellan hamnen och i första hand väg 9. På sikt planeras projektet som en fullvärdig och huvudsaklig trafiklänk mellan hamnen och det nationella vägnätet, väg E6/E22, via Östra och Västra ringvägen.

En evakuerings- och angreppsväg i öster är absolut nödvändig för hamnen i dess nya östliga läge. Föreslagen evakuerings- och angreppsväg motsvarar både Trelleborgs hamns, Trelleborgs kommuns och Trafikverkets krav. Trafikverket ställer sig bakom upprättandet av detaljplanen och byggandet av vägen är reglerat i ett medfinansierings- och samverkansavtal mellan Trafikverket och Trelleborgs hamn.

Planen syftar också till att möjliggöra uppställningsytor för olika typer av fordon kopplade till hamnens verksamhet samt möjliggör också byggande av nödvändiga byggnader, så som servicebyggnader och drivmedelbyggnader och andra anläggningar. Planförslaget omfattar också ytor för park- och natur samt ytor för dagvattenhantering.

Planförslaget ansluter till den kommande Östra ringvägen samt till Östra industriområdet och det nya logistikcentret som planeras där. I söder stöder detaljplanen kommunens planer för kustskydd.

PLANDATA

Planområdet är beläget i östra delen av Trelleborgs stadsområde. Planområdets östra del avgränsas i norr av ett industrispår samt i öster av befintligt industriområde samt Dalköpingeån. Planområdets västra del ligger i huvudsak utmed järnvägen men angränsar även mot bostadsområden öster om järnvägen. Planområdets allra sydligaste del ligger utmed stranden och ansluter sedan till hamnområdet i öster.

INNEHÅLL

Planen omfattar en ny östlig hamninfart samt uppställningsytor och byggnader nödvändiga för hamnens verksamhet. Trelleborgs kommun avser att utveckla stadens centrum i ett kustnära och kollektivtrafikhärläge, och med en framtida östlig hamninfart och en östlig ringväg kan godstrafiken ledas runt staden och barriäreffekten mellan staden och havet minska. De nya uppställningsplatserna frigör ytor i hamnen så att den nya stadsdelen Sjöstaden kan genomföras i sin helhet. Härtill skapas förutsättningar för effektiv intern logistik i hamnen, ökad säkerhet vid olyckor samt en gen förbindelse till det kommande logistikcentret (BCT).

BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

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

MOTSTÅENDE INTRESSEN

Människors hälsa och säkerhet

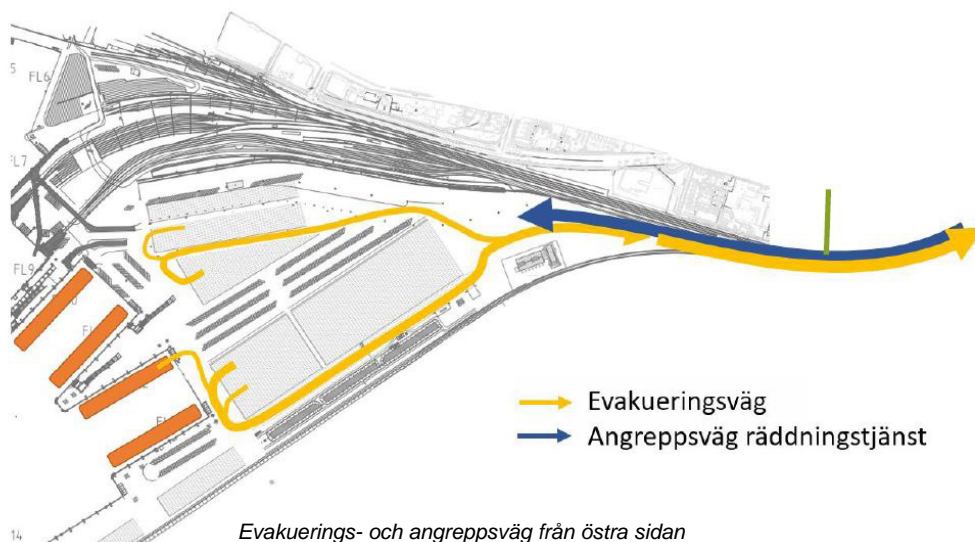
Detaljplanen tillsammans med detaljplanen för Östra ringvägen har bedömts - att utifrån ett helhetsperspektiv ge positiva miljöeffekter på människors hälsa och säkerhet. Bedömningen har sin grund i att transporter med farligt gods samt genomfartstrafik flyttas ut från Trelleborgs stads centrala delar, dagens trafikbarriär minskar och tillgängligheten till havet ökar på sikt. Ny bostadsbebyggelse kan ske på redan hårdgjord mark i ett kollektivtrafiknära läge i centrala Trelleborg.

Bostadsintresset

Den Östra hamnfarten planeras i relativt nära anslutning till ett tätbebyggt bostadsområde – Östra stranden. De mest närbelägna bostadsfastigheterna har blivit erbjudna inlösen av kommunen och bostadsändamålet kommer att hävas i en del av dessa. I valet mellan bostadsintresset och möjlighet till en ny hamnfart har kommunen valt att utveckla infrastrukturen för väg till hamnen. Hamnfarten liksom den Östra ringvägen möjliggör bostadsbyggande i de återlämnade hamnområdena.



Bilden illustrerar planområdet (gult) i Trelleborgs stads östra delar



HANDLINGAR

TILL DETALJPLANEN HÖR FÖLJANDE HANDLINGAR

-
- Plankarta med tillhörande planbestämmelser och illustrationer
- Planbeskrivning (denna handling)
- Samrådsredogörelse
- Granskningredogörelsen
- Planprogrammet *Östra ringvägen och Östra hamninfarten* (2018-05-29)
- Fastighetsförteckning
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
- Dagvattenutredning Ramböll m bilagor 2020-12-21
- Kvalitetsprogram Wingård arkitekter/WSP 2019-09-19

ORGANISATION

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

MEDVERKANDE

Fredrik Geijer, kommundirektör

Charlotte Lindström, processledare Kuststad 2025, Kommunledningsförvaltningen

Hans Lilja, delprojektledare ringvägen, projektchef Tekniska Serviceförvaltningen

Anders Bramme, planförfattare, planarkitekt Samhällsbyggnadsförvaltningen

Emily Golrang, planförfattare, planarkitekt Samhällsbyggnadsförvaltningen

Lina Jönsson, planförfattare, planarkitekt Samhällsbyggnadsförvaltningen

Natali Durakoska, mark- och exploatering, Kommunledningsförvaltningen

Johan Pettersson, miljöinspektör, Samhällsbyggnadsförvaltningen

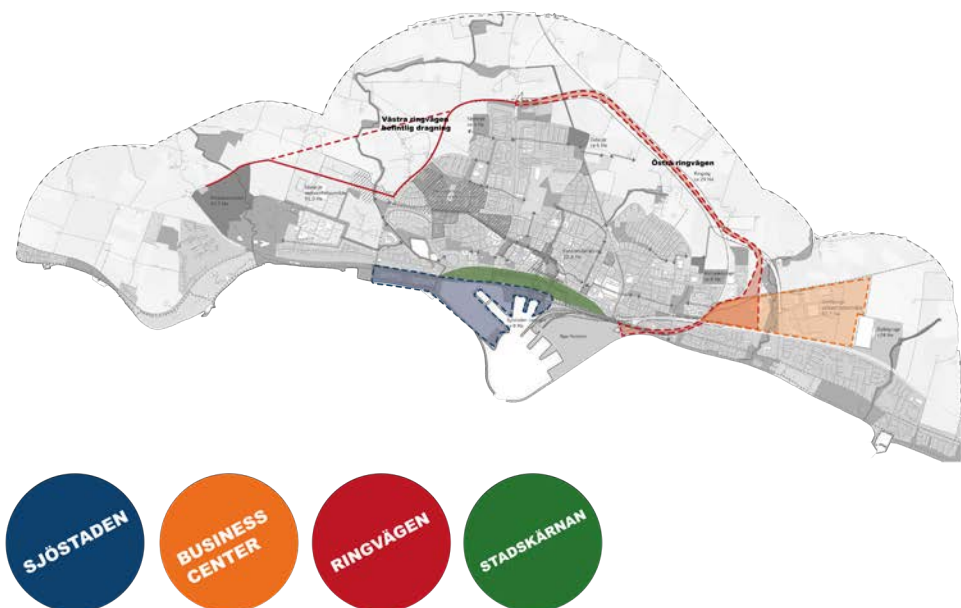
Lina Hägg, konsult, markförhandlare



KUSTSTAD 2025

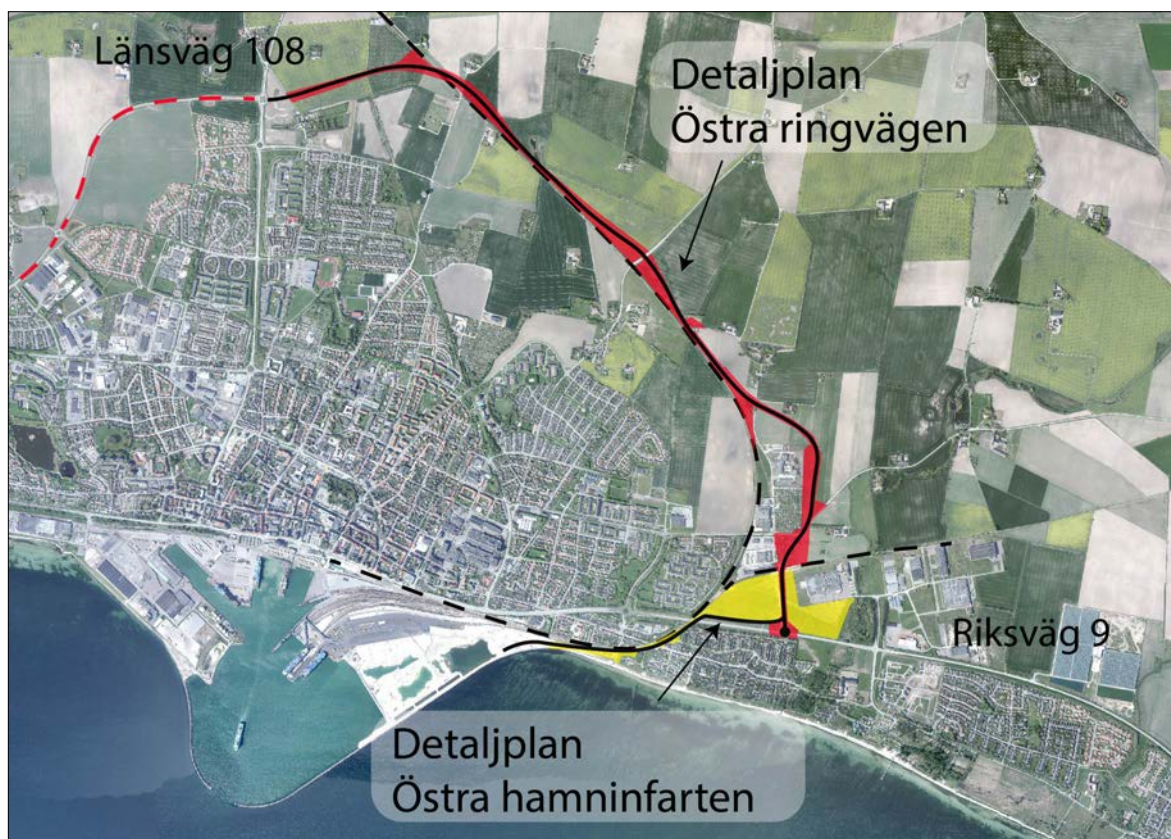
Detaljplanen för evakuerings- och angreppsväg/framtida hamnfart ingår i stadsbyggnadsprojektet Kuststad 2025 som ett av fyra delprojekt. Det övergripande stadsbyggnadsprojektet syftar till att skapa förutsättningar för Trelleborgs stad att möta havet, skapa en attraktiv bostadsort och utnyttja stadens stationsnära läge.

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



Figuren ovan illustrerar de olika delprojekten inom Kuststad 2025 samt dessas geografiska avgränsning

De olika delprojekten i Kuststad 2025 är alla viktiga samt beroende av varandra. Det krävs att hela Kuststad 2025 drivs framåt samt genomförs för att uppnå stadsbyggnadsprojektets syfte. Inom delprojektet Ringväg tas två detaljplaner fram. Planläggningen är uppdelad i en detaljplan för Östra ringvägen och en detaljplan för Östra hamninfarten. Detaljplanen som behandlas i denna handling berör enbart den Östra hamninfarten - initialt i form av en evakuerings- och angreppsväg kopplad till hamnens östra delar - men på sikt, i enlighet med kommunens målbild - en officiell och huvudsaklig hamninfart från öster. Utbyggnaden av de två etapperna regleras i avtal mellan Trafikverket och Trelleborgs hamn



Planområdet för detaljplanen för Östra ringvägen illustreras i rött, planområdet för detaljplanen för evakuerings- och angreppsväg/Östra hamninfarten med uppställningsytor illustreras i gult.

FÖRUTSÄTTNINGAR

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE

POLITISKA BESLUT

Med stor majoritet beslöt kommunfullmäktige 2016 att arbeta för en ringväg kring staden samt en östlig hamninfart. Under våren 2017 togs alternativa placeringsförslag fram för den östliga ringvägen mellan länsväg 108 och riksväg 9. Detaljplanen för den Östra ringvägen är antagen av kommunfullmäktige.

UTREDNING KRING UTVECKLING AV VÄSTLIG INFART

Våren 2019 tog Trelleborgs kommun tillsammans med Trafikverket fram ett förslag till fortsatt västlig infart till Trelleborgs hamn. Även en utvecklad och ombyggd västlig infart har, visade det sig, betydande negativa konsekvenser. Infarten utgör fortfarande en väsentlig barriär mellan staden och havet. De exploateringsbara ytorna blir splittrade, dålig intern logistik i hamnen, det blir dåliga samband mellan hamnens olika verksamheter och uppställningsplatserna hamnar på jordbruksmark och utan koppling till det nya logistikcentret (BCT). Utvecklingsmöjligheterna för hamnen blir inte tillräckliga och störningarna från trafiken liksom faran med farligt gods kvarstår för de centrala delarna av staden. Trelleborgs kommun har förkastat förslaget med en västlig tillfart i sin helhet.

ÖVERSIKTLIGA PLANER (ÖP)

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

I fördjupningen av Översiktsplanen för Trelleborg stad 2025 (FÖP) från 2014-05-26 beskrivs visionen för Trelleborg som från att vara hamnstad till att också vara kuststad. FÖP:en omfattar en östlig ringvägskorridor med hamninfart. Länsstyrelsen skriver i sitt granskningsyttrande över FÖP:en att det i planen saknas motiv för både Östra ringvägen och Östra hamninfarten. I det senare granskningsyttrandet över detaljplanen för Östra ringvägen samt hamninfarten har Länsstyrelsen inte längre några formella invändningar mot Ö ringvägen. Detaljplanen är nu antagen. Gällande FÖP är fortfarande aktuell till sitt huvudsakliga innehåll och därmed relevant för aktuell detaljplan men behöver kompletteras på några områden gällande hamninfarten. Arbetet med en ny FÖP har pågått och kommer att avslutas under våren 2022. Kompletteringarna handlar bland annat om att förtydliga motiven för östlig ringväg för hamntrafik och östlig infart till hamnen. Kompletteringarna handlar också om hur riksintressena ska hanteras i samband med det, kustskydd skall utvecklas och lokaliseras samt utbyggnad av nya skolor med kopplingar till bostadsförsörjningsprogrammet. Inte minst -handlar den nya FÖP:en om stadens koppling till havet genom Sjöstaden. Varav den Östra hamninfarten är en nödvändig nyckel.

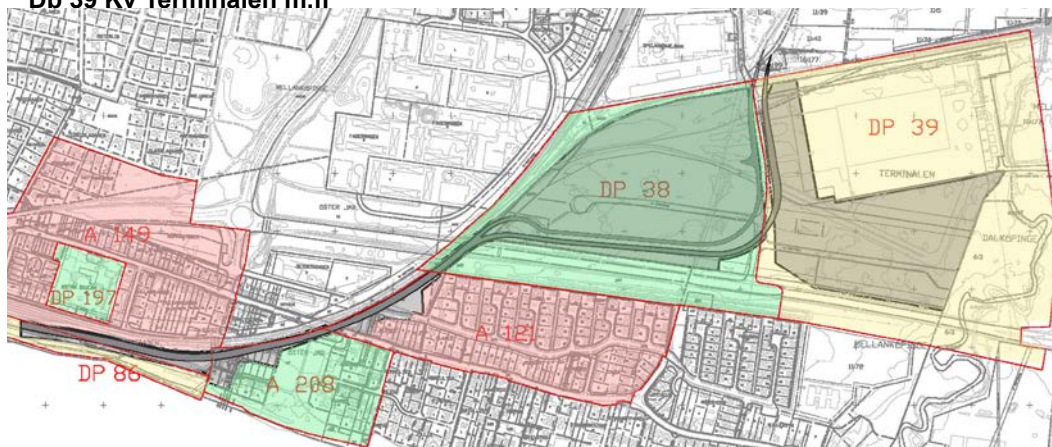
Kommunen har en pågående dialog med Länsstyrelsen och Trafikverket om evakuerings- och angreppsvägen samt den framtida östliga hamninfarten. Trafikverket

anser att bearbetad lösning tillgodoser framförda önskemål avseende framtida dubbelspår samt utrymme på bangården med bland annat backspår. Den fastighet som avses innehålla hamnled, uppställningsytor samt anslutande vägområden kommer att byggas ägas och drivas av Trelleborgs hamn.

DETALJPLANER

Det föreslagna planområdet för den Östra hamninfarten berör i vissa delar ett antal gällande detaljplaner. Vilka planerna är och hur de påverkas redogörs för i det följande.

Dp 39 Kv Terminalen m.fl



Idag gällande detaljplaner i förhållande till föreslagen detaljplan (grå färg)

Detaljplanen reglerar markanvändningen till i huvudsak industriändamål. I öster säkerställer planen ytor för naturändamål. Liksom närliggande Dp 38 kommer stora delar av denna detaljplan ersättas med den nya detaljplanen. I västra delen övergår tidigare industrimark till yta för väg och uppställningsyta.

Dp 38 Öster jär 1:173 m.fl

Detaljplanen reglerar idag i huvudsak markanvändning för industriändamål. I väster medger detaljplanen ytor för järnväg (industrispår). I södra delen är ytorna planlagda som gata (riksväg 9) respektive park. Detaljplanen för Östra hamninfarten med uppställningsytor kommer att släcka ut industriändamålet i sin helhet, till förmån för hamnled och uppställningsytor. Vidare kommer vissa ytor planläggas för park.

A 121 Stadsplan för Korsholmsområdet

Stadsplanen reglerar markanvändningen till i huvudsak bostadsändamål. I väster, i anslutning till järnvägen säkerställer planen ytor för park. Denna detaljplan kommer delvis släckas ut i de västra delarna där park ersätts med kvartersmark som möjliggör hamnled. Viss ändring av lokalators läge kommer också ske.

A 208 Stadsplan för Öster jär m.fl

Stadsplanen reglerar markanvändningen till i huvudsak bostads- och parkändamål. Viss reglering av lokalgator görs också. Både park- och bostadsändamålet kommer delvis regleras bort, till förmån för ytor för kvartersmark - hamnled samt dagvattenhantering.

Dp 86 Bangårdsområdet

Denna detaljplan reglerar idag ytor för spårområde samt naturmark. Till viss del kommer ytor för natur ersättas med kvartersmark för hamnled samt allmän platsmark som tillåter gång- och cykelväg västerut mot det nya hamnområdet.

A 149 Stadsplan för del av Östra jär

Denna stadsplan reglerar ytorna i huvudsak för bostadsändamål samt viss del för järnvägsändamål. Bostadsändamålet kvarstår men delar av järnvägsändamålet kommer att ersättas med kvartersmark för trafikleden.

DP 197 Östra skolan 22 m.fl.

Detaljplanen för östra skolan togs fram 2014, delvis med anledning av buller från järnvägen. I detaljplanens bestämmelser står bland annat att: Bullernivåen för 80% av utemiljön inte får överstiga 55 dBA ekvivalentnivå. Maxnivån 70 dBA får överskridas 3 ggr per timme". Efter det att planen vunnit laga kraft har en bullerskärm byggts på skolgårdens södra del mot järnvägen. Detta innebär att detaljplanens bestämmelser är genomförda.



Dp 85 Bangårdsområdet samt delar av stranden (hundbadet)



A 208 Stadsplan för Öster Jär mfl (bla Nyhemsparken)



Dp 38 Mellanköpinge 1:21 (norr om väg 9)



*Östra Förstadsgatan.
Stadsplan för A 121 till höger (Korsholmsområdet)
samt stadsplan A 208 till vänster*

PROGRAM OCH UTREDNINGAR

PLANPROGRAM

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

ÖVRIGA HANDLINGAR SOM LIGGER TILL GRUND FÖR FÖRSLAGET

TRAFIK

- Förstudie ringvägar runt centralorten Trelleborg, Trelleborgs kommun 2012-12-21
- Västlig infart till Trelleborgs hamn, Sweco 2015-11-12
- Infartsutredning till nytt område för Trelleborgs hamn, WSP 2016-01-12
- Utlåtande av Carl Johan Engström, Kvalitetsgranskning 2016-01-06
- Utredning av placering av norra delen av ringvägen, WSP 2017-06-21
- Vägalternativ till Trelleborgs hamn, Tyréns 2017-06-15
- Infart till hamnen i Trelleborg- Analys av befintlig infartsväg samt ringväg, Sweco 2018-06-04
- Utredning av alternativa körvägar till Trelleborgs hamn, Trivector 2019-05-07
- Trelleborgs stads- och hamnutveckling, gemensam utredning Trelleborgs kommun och Trafikverket, Spacescape 2019-04-10
- Tillgänglighet till Skånes hamnar, 2019-04-09, Moe Tetraplan
- Infarter till Trelleborgs hamn, Vectura 2013-11-29
- Flödesanalys Trelleborgs hamn, Vectura 2013-12-11
- Studie om genomfartstrafik i Trelleborg, Ramböll 2018-09-14
- Trafikanalys Östra Ringvägen Trelleborg, Ramböll 2018-10-19
- Samhällsekonomisk utredning- Ringvägen Trelleborg, Ramböll 2019-11-08
- Kontinentabanan - utrymme för dubbelspår, Norconsult 2020-10-23
- Trelleborgs hamn - evakueringsvägar, Norconsult 2021-04-21
- Trafikanalys väg 108 Ramböll 2021-02-15

ÖVRIGT

- Medfinansierings- och samverkansavtal - Evakuering- och angreppsväg Trelleborgs hamn - Trafikverket 2021-10-14
- Kvalitetsprogram- uppställningsytor och östra hamninfarten, Wingårdhs/WSP 2019-09-19
- Bullerutredning för Östra ringvägen samt Östra hamninfarten, Sweco 2020-11-11 inkl bilagor samt bullerutbredningskartor.
- Geotekniska undersökningar- Truckcenter, Trelleborg, 2019-09-15 Ramböll
- Luftutredning för Östra ringvägen och Östra hamninfarten – samrådsversionen, Sweco 2019-06-27

- Riskbedömning detaljplan Östra ringvägen och Östra hamnfarten, WSP 2019-03-29
- Dagvattenutredning Östra ringvägen och Östra hamnfarten Ramböll 2020-10-20
- Trafikanalys- Överflyttning till väg 108 med anledning av hamnens flytt. WSP 2018-06-22
- Förstudie Truck- och logistikcenter Trelleborg, Vectura 2013-09-10
- Riksintresseprecisering Trelleborgs hamn, Trafikverket 2013-10-11
- Trafikanalys och konsekvensbeskrivning av tre trafikalternativ, Ramböll 2019-03-05
- Inventering och bedömning av naturvärde, Enetjärn 2017-10-17
- MKB Detaljplaner Östra Ringvägen Östra Hamnfarten, Sweco, 2019-09-06
- Naturvärdesinventering - Del av Östra stranden

Översiktsplaner, strategier och övriga program

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

MARKÄGOFÖRHÅLLANDE OCH MARKANVÄNDNING

Av kartbilden intill framgår att uppställningsytor samt evakuerings- samt angreppsväg/ framtida hamnfart planeras mestadels på kommunägd mark. I planområdets norra del, på den östra sidan ägs marken av ett privat fastighetsbolag (Catena). Det används idag av Metso AB för bland annat lagerhållning.

De norra delarna av planområdet består idag av ytor planlagda för industriändamål. Ytan norr om riksväg 9 är dock inte fullt utbyggd. Detta har inneburit att marken har utvecklats till naturmark. Ytan har med tiden kommit att användas som natur- och strövområde för närboende. Söder om detta område löper riksväg 9 mellan Trelleborg och Ystad. Vägen kantas av ytor (remsor) som är planlagda för park vilka klipps regelbundet.

De markområden som omfattas av den planerade hamnleden ägs också till största del av Trelleborgs kommun. Kommunen har under det senaste året löst in en del privata bostadsfastigheter i de södra delarna - Östra stranden. Den planerade hamnleden omfattar även delar av Trafikverkets fastigheter så som delar av spårområdet för Kontinentalbanan och bangården.. Sista delen av hamnleden med motsvarande planområde är på ytor som ägs av Trelleborgs hamn.

Ytorna i den södra delen av planområdet används för park, strandpark samt till viss del för bostäder med tillhörande lokalgator samt gång- och cykelstråk. Tvärs igenom detta långsmala område löper också betydelsefulla trafikstråk. Både riksväg 9, Östra Förstadsgatan samt ett antal gång- och cykelstråk korsar de planerade hamnledsyterna. Tongivande i det södra planområdet är järnvägsbanken samt järnvägsbroarna för kontinentalbanan. Järnvägsbanken ligger högt relativt sin omgivning.



De kommunalägda fastigheterna är skraferade. Planområdet är markerat i ljusrött.



Flygfoto som visar området österifrån

LANDSKAP OCH KULTURMILJÖ

Marken i den norra delen av planområdet, förutom översvämningssytorna kring Dalköpingeån var tidigare jordbruksmark tillhörande "Dalköpinge ägor". Åkerlandskapet genomkorsades bitvis av nord-sydliga vägsträckningar, antingen som del av landsvägen upp mot Anderslöv eller som raka gårdsvägar födda ur skiftesepokerna under 1800 -talet. De raka vägarna avslutades i små gårdsbildningar, inte sällan omgärdade av träd. Ibland var även vägen trädkantad liksom de utstakade ägo gränserna. Vid 1900- talets början genomskärs den uppodlade åkermarken av den första järnvägen, den som kom att kallas Rydsgårdsbanan och som löpte i öst-västlig riktning mot Rydsgård. I augusti 1970 invigdes ett annat järnvägsspår, det spår som fick namnet Kontinentjärnvägen. Kontinentjärnvägen eller Kontinentalbanan som den också kallas startar i hamnområdet viker av österut utmed kusten och gör sedan en stor sväng norrut upp mot Malmö/ Lund och därefter ansluter till det svenska stamnätet. I samband med detta anläggs industriområdet strax söder om Rydsgårdsbanan. Den befintliga banvallen och spåren på Rydsgårdsbanan blev istället en del av stickspårssystemet inom industriområdet. Det särskilda läget i anslutning till stadsinfarten och strategiskt nära järnvägen är alltså ursprunget till dagens Östra industriområde.

Östra industriområdets moderna historia startar på 1970 –talet och de första industrietableringarna kommer på den jämna och relativt lätt förvärvade åkermarken. Allt bygger inte på järnvägsanslutningen, området måste också vara nåbart med bil samt lastbil och därför genomförs den första etappen med en infartsväg från öster. Då riksväg 9 får en ny sträckning istället för den gamla genom Öster Jär och Östra stranden möjliggörs för ännu mer storskaliga industrietableringar inom området. I samband med detta bryts de historiska färdstråken. Anderslövsvägen skärs av helt och mister därmed sin funktion i detta område. Det blir delvis slutet för de gårdar med tillhörande vägsträckningar som legat där i cirka hundra år. Industrilandskapet växer inte bara på bredden utan även på höjden med byggnad ibland upp till 16 meters höjd enligt gällande detaljplaner.

Till skillnad från den historiska väg- och bebyggelsestrukturen lever Dalköpingeån fortfarande sitt eget liv, och även dess sidoområden som delvis växer upp och etableras till skogsdungar med högt ekologiskt värde. Deytor som inte är beväxta med buskar och träd är istället översvämningssytor, nyttjade som beteshagar eller annat. Dalköpingeån och dess närmsta omland kan sägas vara områdets vagga, och det var förmodligen också där de första människorna slog sig ner för ett bofast liv.

Närheten till fiskevatten liksom färskvatten lockar självklart till mer permanenta bosättningar. Områdena intill är fornlämningsrika och ett flertal fynd har gjorts genom åren. Även synliga spår ovan mark gör sig påmind, t.ex. gravdösar och stensättningar precis norr om planområdet. Dessa, tillsammans med Dalköpingeåns meandrande åfåra ger platsen och området ett historiskt djup som sträcker sig till tider långt före de industri- järnvägs- och vägbyggnadsepoker som gör sig så tydligt märkbara idag.

Planområdet har på olika vis en både lång och unik historia. Historiken bygger till största del på landskapets egna förutsättningar och utkomstmöjligheter men även platsens speciella belägenhet i utkanten av den växande staden. Östra stranden har sitt ursprung i den bebyggelsestruktur som ligger parallellt med strandlinjen. Strukturen bygger på den tidigaste bebyggelsen som kretsade kring fisket som främsta näringsgren. Strukturen förstärks sedan av Östra förstadsgatan som ryggrad och kommunikationsled utmed kusten. Kontinentalbanan, och strax därefter, riksvägens (riksväg 9) tillkomst förändrar förutsättningarna ytterligare. Med dessas vägars färdigställande bryts även mönstret ute i det bakomliggande åkerlandskapet. Gårdsbildningarna, och vägstrukturen försvinner och åkrarna tillåts växa igen. Det traditionella jordbrukslandskapet förvandlas under 70- talet till ett storskaligt väg, järnväg- och industrilandskap. Detta gäller de norra delarna av planområdet medan de södra, Östra stranden, har bevarat sin karaktär med tät småhusbebyggelse, smala gator samt närhet till havet.

ARKEOLOGI

En arkeologisk undersökning genomfördes under 2017 i planområdets norra del. Inom området påträffades tre skadade fornlämningar. Med anledning av detta samt området historik i övrigt (industrispår, asfaltering, grävning mm) har Länsstyrelsen bedömt att det inte är motiverat att fortsätta de arkeologiska insatserna i området och att det inte finns några hinder ur arkeologisk synpunkt att fortsätta det planerade arbetet.

När det gäller den södra delen av planområdet (hamnleden med sidområden) är Länsstyrelsens uppfattning att ytorna redan är påverkade av stadsbebyggelse och att eventuella fornlämningar redan är skadade varför vidare arkeologisk undersökning inte heller är nödvändig i detta område.



Trelleborgs hamn runt år 1880

TRELLEBORGS HAMN

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

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

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

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

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

HISTORIK

RINGVÄGEN OCH HAMNLEDEN

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

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

NATUR

Naturen i planområdets norra del (uppställningsytorna) består idag av i princip två naturtyper. I de södra delarna, på den gamla jordbruksmarken precis norr om riksväg 9 är både högvuxet gräs, vedartade växter som hagtorn, slån och olika typ av vildrosor etablerade. Vegetationen är spontant uppkommen och är en följd av att brukandet av marken upphörde för cirka 40 år sedan då marken inköptes av staden. Vissa delar av naturmarken präglas också av det faktum att jord- och schaktmassor har lämpats på platsen. Inslag av kulturväxter förekommer. Den andra naturtypen, i anslutning till dagens industrispår, hänger samman med det "störda" ytorna för de övriga industrispår som tidigare var på platsen. Den mänskliga påverkan är påtaglig. Marken är här sandig. Den torra, sandiga jorden har lagt grunden till ytor av hedkaraktär. De blommande buskarna, det högvuxna gräset drar en mängd nya växt- och djurarter till sig och på så sätt har vissa naturvärden uppkommit.

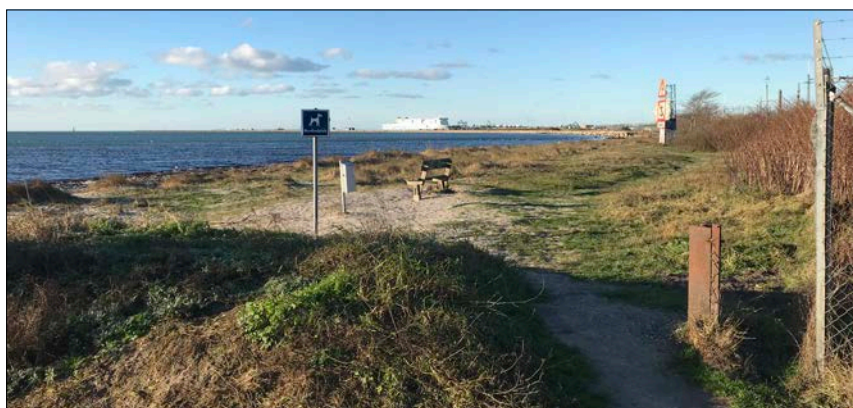


Naturmark i norra delen av planområdet, strax norr om väg 9

I planområdets södra del, den del som omfattas främst av hamnleden består av natuorytor dels av parkytor, dels av natuorytor vid strandområdet, främst hundbadplatsen. Parkytorna innehåller träd och friväxande buskar och där emellan klippta gräsytor. I sydligast delen av planområdet är natur av typisk strandkaraktär med bland annat sanddyner, tångvallar och olika typ av strandvegetation. Stranden är omväxlande sand- och stenstrand. och i norr, i anslutning till spårområdet, är det stenigt med olika typ av spontant uppkomna buskage, tex björnbär och oxbär. Sannolikt rastar och födosöker ett flertal fågelarter området. Blomrikedomen är hög både i fält-samt buskskikten. Gällande ytornas betydelse för biologisk mångfald har området naturvärdesklass 4. I en standardiserad naturvärdesinventering enligt SIS värderas naturområdets betydelse för biologisk mångfald i en tre- eller fyrgradig skala där objekt med klass 1 har högsta naturvärde.



Nyhemsparken som ligger i södra delen planområdet

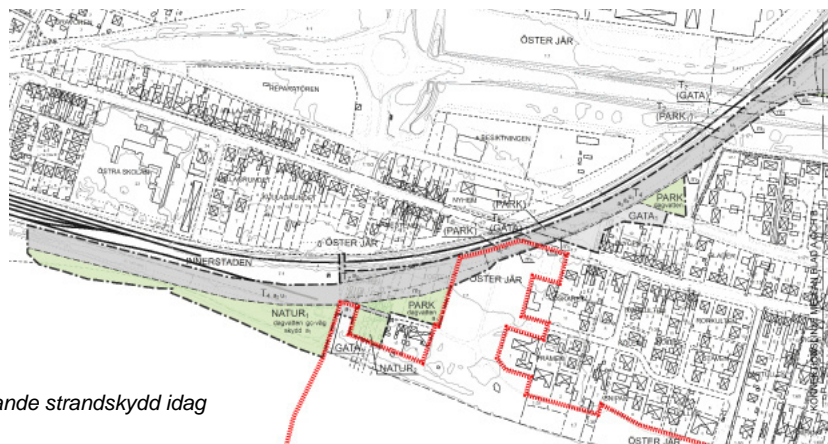


Standområdet (hundbadet) i sydligaste delen av planområdet

STRANDSKYDD

Inom planområdet finns ytor som omfattas av strandskydd. Det gäller främst delar av Östra stranden. För aktuellt område i anslutning till Dalköpingeån finns inget strandskydd i dag men det återinträder i samband med ny planläggning. Det samma gäller de ytor vid Östra stranden som saknar strandskydd. Även där återinträder det vid ny planläggning. Under avsnittet konsekvenser redogör kommunen för hur strandskyddet skall hanteras.

Ett strandskydd syftar till att trygga förutsättningarna för friluftslivet och att bevara goda livsvillkor på land och i vatten för djur- och växtlivet. Inom strandskyddsområde nya byggnader eller anläggningar inte uppföras.. Inte heller får grävningsarbeten eller andra anläggningar utföras som hindrar allmänheten från att beträda området eller väsentligen förändrar livsvillkoren för djur- och växtarter. Dispenser gällande strandskydd kan ges om det finns särskilda skäl. Ett hävande av strandskydd kräver ännu starkare motiv.



Gällande strandskydd idag

Strandskyddet är ett generellt områdesskydd vid hav, sjöar, vattendrag och öar i hela landet. I allmänhet gäller det 100 meter inåt land och lika långt ut i vattnet från strandlinjen, men skyddet kan vara utökat genom särskilt beslut upp till 300 meter både inåt land och ut i vattnet.

Samhällsbyggnadsnämnden kan dock enligt 7 kap 18b § lämna dispens eller upphäva skyddet genom detaljplan 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

GRÖNA KORRIDORER

Trelleborg stad har sin natur- och kulturmiljöplan pekat ut gröna korridorer och stråk i anslutning till staden. Stommen i Trelleborgs kommuns grönstruktur utgörs av så kallade gröna korridorer i landskapet. Gröna korridorer är långa sammanhängande stråk i landskapet som består av natur och grönska. Dessa korridorer bryts bara undantagsvis av barriärer vilka oftast består av asfalterade vägsystem eller industriområden.

Gröna korridorer binder samman stadens och byarnas gröna ytor med varandra och med det omgivande landskapets värdefulla gröna natur- och kulturmiljöer.

Dalköpingeån utgör en grön korridor som vid havet viker av och följer stranden både öster- och västerut. I samband med planläggningen kommer ambitionen vara att i så stor utsträckning som möjligt bevara dessa gröna korridorer. Delar av den gröna korridorens avgränsning illustreras i kartbilden nedan.



Gröna korridorer i anslutning till planområdet



Översikt över strandzonen

RIKSINTRESSEN

Detaljplanen berör följande riksintressen:

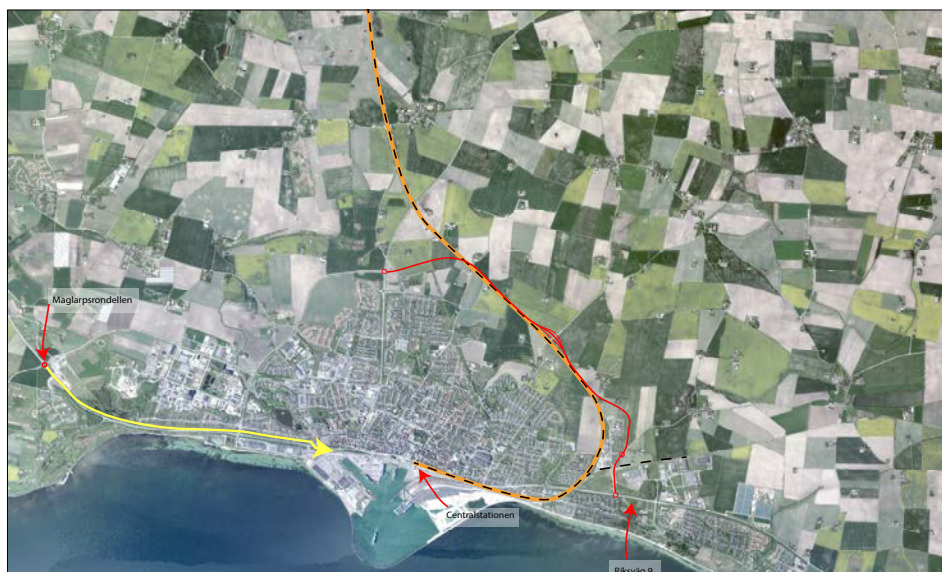
- riksintresse järnväg
- riksintresse hamn
- riksintresse friluftsliv
- högexploaterad kust

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

RIKSINTRESSE JÄRNVÄG

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

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



Riksintresse väg illustreras med gult och riksintresse järnväg med orange .

Den röda linjen är den Östra ringvägens planerade sträckning

RIKSINTRESSE HAMN

Trelleborgs hamn är av riksintresse för sjöfarten. Hamnen är landets näst största sett till total godsomsättning och Skandinaviens största ro-ro-hamn samt järnvägsanslutning för tågfärjor.

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

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



Trafikverkets precisering av riksintresse hamns båda befintliga ytor och även dess framtida

RIKSINTRESSE FRILUFTSLIV

Delar av planområdet omfattas av riksintresse friluftsliv vilket enligt 3 kap. 6 § miljöbalken ska områden som är av riksintresse för friluftslivet skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada natur- eller kulturmiljön.

Området har särskilt goda förutsättningar för att uppleva natur- och kulturmiljöer och för vattenanknutna aktiviteter. Området har en tilltalande landskapsbild och är omväxlande. Vattenkvaliteten är god och det finns lämpliga stränder för bad och båtliv. Möjligheterna för promenader, vandring, naturupplevelser, kulturupplevelser, fritidsfiske och fågelskådning är också goda. Området är lättillgängligt och sträcker sig längst kusten från Trelleborg till Simrishamn, utgörs av ett varierat kustlandskap med långa sandstränder, sanddynsområden delvis planterade med tall, betesmarker och odlingslandskap. Kustområdet är bitvis mycket smalt men bedöms vara väl tillgängligt för allmänheten. Ett antal fritidshusområden finns inom riksintresset.

Kuststräckan mellan Trelleborg och Ystad består av sandiga, öppna strandhedar i slänterna ner mot havet. Bitvis är markerna påverkade av gödsling och/eller dikning och många hävdas inte längre. Längs hela sträckan finns sandstränder med mer eller mindre iordningställda badplatser. Möjligheterna att vandra längs stränderna är goda, vilket lockar både turister och vardagsmotionärer. Utblickarna över det öppna havet och det böljande odlingslandskapet inåt land har stort landskapsestetiskt värde.



Riksintresse för friluftsliv

RIKSINTRESSE HÖGEXPLOATERAD KUST

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



Riksintresse för högexploaterad kust

TRAFIK

BILTRAFIK

Planområdet består idag till stor del av olika typ av trafikområden. Både riksväg i form av landsväg/ stadsinfart, genomfartsgator samt lokalgator. Utöver detta omfattar ytorna även ett befintligt gång- och cykelvägnät, därtill även spårområde för Kontinentalbanan samt industri- och backspår. All slags trafik rör sig både genom området samt inom det. Att området även omfattar strandytor innebär, till viss del, att området också är en målpunkt för viss tillrest trafik. I den norra delen av planområdet finns idag inga vägar men ytorna används delvis av de industriverksamheter som är belägna där.

Huvudstråken är riksväg 9 mellan Trelleborg och Ystad. Riksväg 9 är också infartsväg till Trelleborg från öster. Kontinentalbanan är den spårbundna förbindelsen mellan Trelleborg och landet i övrigt. En bit söder om riksväg 9 och tvärs Kontinentalbanan ligger den gamla infarten till Trelleborg – Östra Förstadsgatan. Östra Förstadsgatan kantas av sidogator som utgör lokalgator för de närbelägna bostadsområdena. Utöver dessa ansluter både gång- och cykelvägar till Östra Förstadsgatan. Av gång- och cykelstråken bör nämnas de tre stråk som alla löper parallellt med Östra Förstadsgatan. Samtliga leds under Kontinentalbanan.

Idag leds trafiken till hamnen från väster via väg E6 och Travemündeallén. Den västra infarten trafikeras av en relativt stor andel tung trafik, där merparten har hamnen som målpunkt. Väg E6/E22, länsväg 108 samt riksväg 9 tillhör det statliga vägnätet och vägarna sträcker sig genom Trelleborgs tätort och kommun i både öst-västlig och nord-sydlig riktning. Dessa vägar tillhör kategorin funktionellt prioriterat vägnät där E6/E22 klassas som nationellt och internationellt viktig väg. Länsväg 108 och riksväg 9 tillhör kategorin kompletterande regionalt viktiga vägar. Tillsammans med Västra ringvägen, Hedvägen, Glasbruksvägen, Havrejordsvägen och Östervångsvägen skapar detta övergripande vägnät en gatustruktur i Trelleborg som ger en mycket god tillgänglighet och framkomlighet för motorfordonstrafiken inte bara till och från, utan också inom staden.



Dagens hamnfart från väster markerad i blått



Västra infarten idag, vid Maglarpsrondellen

JÄRNVÄG

Idag löper även ett industrispår genom delar av planområdet. Nuvarande dragnings/placering av industrispåret löper från östra delarna av Trelleborgs hamn och norr ut längst med Kontinentalbanan och viker därefter öster ut mot östra industriområdet och går hela vägen in i två industribyggnader.

TRELLEBORGS HAMN

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

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

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

Enligt den justerade bas-prognosen innebär en årlig ökning med 2,9% för Trelleborgs hamn totalt en ökning med 104% fram till 2040. Om man i stället utgår från 5,7 som är hamnens redovisning från 1980-talet och framåt innebär det en ökning med 300 % fram till 2040.

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



Industrispåren som ligger i planområdets nordöstra delar



Bilden visar uppställningsytorna i befintligt västligt hamnläge

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Inom det föreslagna planområdet finns idag ett stort antal ledningar i marken. Det gäller ledningar för eldistribution, dataöverföring och inte minst VA- ledningar i form av dagvatten, spillvatten samt färskvattenledningar av olika dimensioner och varierande skick. En del av dessa ledningar kommer att behöva omförläggas i samband planens genomförande.

DAGVATTEN

Planområdet ingår som helhet i Trelleborgs kommuns verksamhetsområde för dagvatten. I den norra delen av planområdet, uppställningsytan, samlas dagvatten upp i dagvattenbrunnar som leder vattnet via ledningar till havet. En viktig mynningspunkt för detta vatten är strax öster om hundbadplatsen. I de södra delarna av planområdet omhändertas dagvattnet antingen i dagvattenbrunnar med efterföljande ledningsnät eller genom infiltration i marken. Det senare gäller framförallt i park- och strandområdena. Slutlig mottagare (recipient) för dagvatten är förr eller senare havet eller grundvattnet.

EL OCH ENERGI

Då planområdet som helhet är beläget i anslutning till bebyggda ytor förekommer det en mängd eldistributionsledningar av olika slag. I samband med detaljprojekteringen av uppställningsytorna, hamnleden med broar inklusive sidområden, kommer dessa kablers läge att kartläggas mer exakt. I samband med det avgörs vilka kablar som behöver omförläggas eller eventuellt uppgraderas.

Den nyligen nedlagda 130 kV ledningen som löper både genom den södra och den norra delen av planområdet kommer huvudsak kunna ligga kvar i sitt nuvarande läge. Ett undantag är i höjd med industrispåret i norr. Där kommer en omförläggning behöva genomföras.

LEDNINGSOMLÄGGNING OCH KOSTNADER

Inom planområdet finns befintliga ledningar som påverkas, såväl energi, tele, data som VA-ledningar. Kostnader för flytt av ledningar regleras enligt befintliga avtal och efter förhandling med respektive ledningsägare.

GEOTEKNIK OCH MARKFÖRORENINGAR

NORRA DELEN

I planområdets norra del (uppställningsytorna) består jordarterna, enligt jordartskartan samt utförd undersökning av moränlager med inslag av sand. Berg förekommer på ca 7.5 meters djup. Markens lämplighet har bedömts utifrån den planerade framtida markanvändningen som är vägar liksom uppställningsytor för bilar och lastbilar (mindre känslig markanvändning). Analysresultaten för de prover som tagits har inte påvisat föroreningshalter över miljökvalitetsnormerna (MKN). Dock skall området saneras innan någon byggnation kan ske.

SÖDRA DELEN

Enligt den geotekniska undersökningen är jordlagerföljden liknande den i i norra området, men inslaget av sand ökar, samt viss mängd mulljord. Markförorening har påträffats vid en provpunkt i anslutning till föreslagen väg. Detaljplanen anger att ett utökat marklov krävs innan markarbete kan påbörjas.

Enligt den geotekniska undersökningarna krävs inga extraordinära förstärkningsåtgärder för väg, bro eller annat utifrån det som planen medger.



Del av befintligt spårområde som skall avvecklas

PLANFÖRSLAG

PLANENS SYFTE

Det långsiktiga syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggandet av en östlig hamnin fart. Syftet i närtid är att upprätta en evakuerings- och angreppsväg mellan hamnen och i första hand väg 9. På sikt planeras projektet som en fullvärdig och huvudsaklig trafiklänk mellan hamnen och det nationella vägnätet, väg E6/E22, via Östra och Västra ringvägen.

Det långsiktiga syftet med planen medför att barriären mellan Trelleborgs centrum och havet minskar, Sjöstaden kan exploateras i sin helhet och hamnen får goda utvecklingsmöjligheter med effektiv intern logistik och goda förbindelser till omgivande vägsystem och det nya logistikcentret.

ÖVERGRIPANDE KARAKTÄR OCH DISPOSITION

Hela planområdet kommer att utgöra ett trafikområde, uppställningsytor samt grönområden i anslutning till den planerade Östra ringvägen, väg 9 samt befintlig hamn och spårområden. Planområdet är också del av Trelleborgs östra stadsdelar, och skall därför även ansluta väl till detta.

MARKANVÄNDNING OCH GESTALTNING

Planområdet föreslås i huvudsak för hamnin fart, uppställningsytor och servicebyggnader kopplade till hamnens verksamheter. Planen omfattar också natur- och parkområden, dagvattenhantering och gång- och cykelvägar. Både byggnader och andra anläggningar skall gestaltas så att de samspelar med sin omgivning på ett anpassat och varsamt sätt. Till planen hör ett särskilt kvalitetsprogram som redogör för viktiga gestaltungsprinciperna inom området.

HÖJDSÄTTNING

Höjdsättningen styrs av flera parametrar. Områdets naturliga nivåer är utgångspunkten. Styrande är också hur man väljer att utforma dagvattenlösningarna då dessa skall uppfylla både en transporterande, fördröjande samt renande funktion. Till höjdsättningen hör också hur man vill att de olika ytorna, vägarna broarna och andra anläggningarna ska upplevas i sin omgivning. Vidare har körtekniska egenskaper betydelse för höjdsättningen. Utifrån ett ekonomiskt samt miljömässigt perspektiv väger man också in hur schaktmassor ska hanteras. Bäst är om så lite massor som möjligt behöver flyttas eller fyllas ut. Höjdsättningen görs också i relation till omgivande bebyggelse, omgivningen i övrigt och andra planerade anläggningar. Det gäller inte minst där väg planeras ledas över eller under annan väg eller järnväg. Hamnleden löper i nivå med Kontinentalbanan. Detta är nödvändigt för att klara den fria höjden vid passagen vid riksväg 9 (4.8 m) och Östra Förstadsgatan. Leden måste också ligga högt för att klara att ett antal gång- och cykelpassager också kan fungera i framtiden.

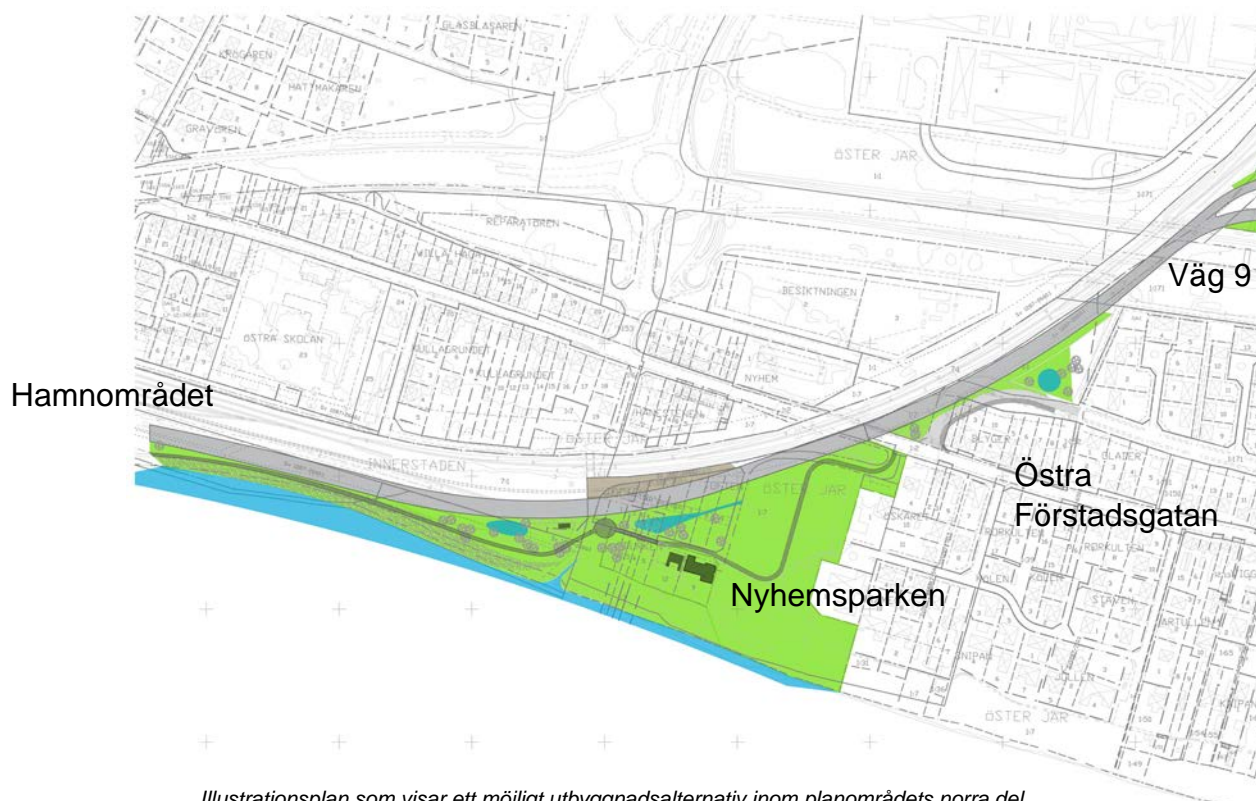
Höjdsättningen av de föreslagna broarna styrs helt av nödvändig fri höjd under dessa. Det innebär för den föreslagna bron över den planerade Östra ringvägen att det blir betydande ramper. Rampernas längd styrs av rekommenderade maxlutningar på väg.



Hansagatan i centrala Trelleborg i dag samt det närliggande hamnområdet

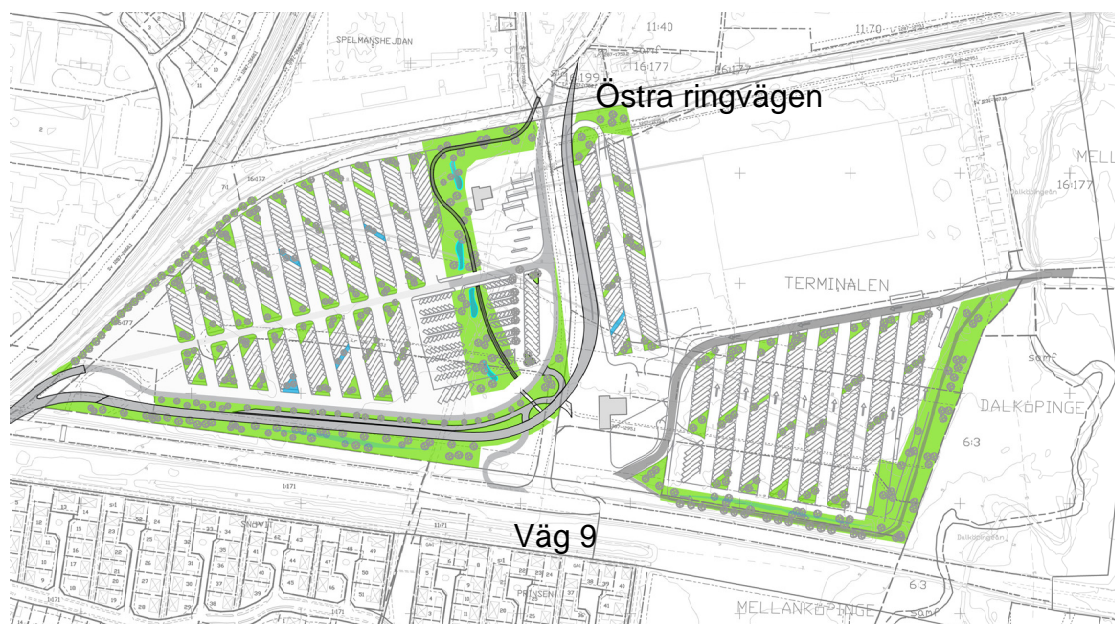


Visualiseringen som visar hur uppställningsytorna med framförvarande "flyover" kan komma att se ut i framtiden. Bild från riksväg 9.



Illustrationsplan som visar ett möjligt utbyggnadsalternativ inom planområdets norra del.

- vägen, gång- och cykelvägen samt erosionsskyddet utmed stranden liksom dagvattenmagasinen i park- och naturmarken.



Illustrationsplan som visar ett möjligt utbyggnadsalternativ inom planområdets södra del.

- uppställningsytan i anslutning till ny ringvägsdragning samt riksväg 9



Flygfoto som visar södra delen av planområdet



Placeringen och ungenfärlig avgränsning av uppställningsytorna samt södra delen av den Östra ringvägen och dess anslutning till väg 9

TRAFIK

Detaljplanen omfattar en ny evakuerings- och angreppsväg/framtida hamnfart liksom uppställningsytor med tillhörande serviceanläggningar. För en framtida östlig hamnfart möjliggör detaljplanen en bro över väg 9 till uppställningsytorna. Därtill säkerställs ytterligare ytor för järnvägsändamål. Hamntrafiken består av trafik till och från Sverige via färjorna men också övrig trafik till och från Trelleborgs hamn. Trafiken består också av stillastående fordon som förhåller sig till färjornas ankomst – och avgångstider.

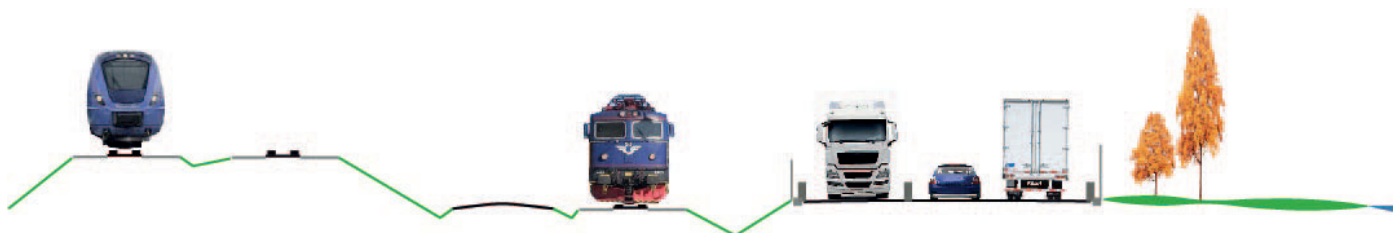
De redovisade analyserna av körtider och framkomlighet på Östra ringvägen i anslutning till detaljplanen för denna visar att vägens funktion kommer förbättra för samtliga trafikslag, liksom extern hamnlogistik. En angöring från öster kommer också leda till att hamnens interna logistik förbättras på ett avgörande sätt jämfört med i dag.

UPPSTÄLLNINGSYTORNA

Dagens uppställningsyta, i den västra delen av befintligt västligt hamnområdet är i dagsläget otillräcklig och en tillfällig extrayta måste användas. Denna tillfälliga yta har beräknats vara fullt utnyttjad till år 2025 om ökningen av transportenheter fortsätter som tidigare år.

Lämplig placering av uppställningsytorna har utretts och den placering som detaljplanen föreslår har bedömts innebära minst miljöpåverkan och är i översenstämmelse med översiktsplan och fördjupad översiktsplan. Marken är idag detaljplanelagd för industri och föreslagen användning skiljer sig inte nämnvärt mot detta.

Av dessa skäl planläggs en ny uppställningsyta i norra delen av planområdet. Uppställningsytorna är cirka 12 hektar och ska rymma ett stort antal stillastående, väntande fordon. Inom planområdet ska det också finnas plats för hamnledens möte med den planerade Östra Ringvägen. Annan service som planeras inom området är drivmedelsanläggningar, hygienutrymmen samt parkytor liksom gång - och cykelvägar. Lastbilschaufförerna ska kunna parkera lång tid innan färjeavgång, samt även efter färjeanlop. Parkeringsmöjligheten är nödvändiga då chaufförerna enligt lag måste tillämpa körtidsreglerna. Uppställningsytorna omfattar även ytor för personbilar och andra fordon som skall med eller nys ankommit med färjorna.



*Principsektion som visar hamnleden intill stranden med framtida dubbelspår och backspår.
På andra sidan, i söder dagvattenmagasin samt erosionsskydd/kustskydd längs ut mot havet.*

Sammantaget kommer trafikanläggningen bli omfattande och stora krav kommer att ställas på hög funktionalitet. Anläggningen kommer ändå att behöva vara flexibel med tanke på att förändringar i hamnverksamheten lätt kan ske, så som förändringar av godsvolymer, resandeantal, nya tekniska lösningar och/eller nya betal- och incheckningslösningar. Trafikytorna inom uppställningsplatsen ska samverka med den planerade Östra ringvägens möte med riksväg 9. Från ringvägen ska man lätt kunna ansluta till uppställningsplatsen och övriga funktioner inom området därav en anslutning från den östra delen av uppställningsytan till föreslagen cirkulationsplats på väg 9.

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

Resultatet från utredningen visar bland annat på att ringvägen och på sikt den Östra hamninfarten har fördelen att de inte påverkar stadstrafiken i lika stor grad och den tunga trafiken kan därför hålla en högre hastighet än i nollalternativet. Därmed kan körtiden för tung trafik minskas med omkring 4 minuter jämfört med dagens situation. För personbiltrafiken blir körtiden motsvarande den som är idag. Det skall dock framhållas att fördelen med ringvägar sällan är tidsvinst, utan det är snarare andra aspekter som bedöms som betydelsefullare.

Följande aspekter ingår i jämförelsen:

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



EVAKUERING- ANGREPPSVÄG/DEN FRAMTIDA HAMNINFARTEN

Hamnleden

Med "hamnleden" åsyftas själva vägsträckning mellan den Östra ringvägen och hamnytorna. Hamnleden ska initialt fungera som en evakuerings- och angreppsväg men skall i framtiden kunna hantera all in- och utgående trafik kopplad till hamnen samt vara dimensionerad för framtida trafikökningar.

Evakueringsvägen är en absolut nödvändighet men skall även kunna samverka med en angreppsväg åt andra hållet. Av det skälet är det nödvändigt med åtminstone ett körfält in samt två ut ur hamnområdet.

En viktig del av vägen är den bro i anslutning till uppställningsytorna och som gör det möjligt att ansluta den norrgående hamntrafiken till den Östra ringvägen. Denna kommer att utformas som en svängd bro med två körfält. I norr ansluter den till den Östra ringvägen med en nedfartsramper. Lösningen med en "flyover" är bedömt som den säkraste lösningen för att hantera de trafikströmmar som kan förutses. Alternativet, till exempel en cirkulationsplats hade inneburit stor risk för köbildning.



En visualisering som visar hur hamnledens bro över riksväg 9 kan komma att se ut i framtiden

Hamnledens bredd, cirka 14 meter, tillåter en viss flexibilitet i hur körytorna kan disponeras. Preliminärt handlar det om två körfält i norrgående riktning samt ett i södergående. Anledningen till två norrgående körfält är för att trafikanhopningen är som högst i samband med ankommande färjor. Vid vissa tidpunkter ankommer dessutom flera färjor samtidigt.

Snövits väg

I samband med att hamnleden genomförs längs med Kontinentalbanan ändras förutsättningarna för lokalgatan Snövits väg och dess koppling till

Östra Förstadsgatan. Av utrymmesskäl flyttas Snövits väg till ett något mer östligt läge. Samtidigt möjliggörs för ett parallellt gång- och cykelstråk längs lokalgatans östra sida.

Toftgränd

Hamnledens, samt framtida dubbelspårs ytanspråk längs med Kontinentalbanan innebär även en förändring av Toftgränden på kommunal mark. Vägens sträckning blir närmare mot havet på ytor som idag är park- eller bostadsytor. Toftgränds funktion ersätts av en förlängning av den väg som finns där redan idag. Denna delvis nya gång- och cykelväg kommer få en fortsättning då den även ska fungera som gång- och cykeltillfart till det nya hamnkontoret som planeras i hamnen. Möjliggörandet av dubbelspår samt backspår innebär alltså att vägen är förskjuten ytterligare söderut i förhållande till den presenterade lösningen under samrådet. När det gäller hundbadplatsen måste den avvecklas då staden, vägen samt järnvägen måste skyddas från erosion orsakat av havet.

HAMNENS INTERNA LOGISTIK

Enligt hamnens bedömning kommer hamnens interna logistik att fungera väsentligt bättre med en östlig angöring. Bland annat slipper trafiken inom hamnområdet korsa järnvägen vid bangården samt logistikspåret eller samsas med hamnens interna transporter. Planen skulle effektivisera trafiken inom hamnen och öka säkerheten. En mer detaljerad analys av ringvägens effekter på körtider och hamnlogistik presenteras i samband med detaljplanen för den Östra ringvägen (antagandehandlingen)

GÅNG-OCH CYKELTRAFIK

De flesta gång- och cykelförbindelser som finns i området idag kommer också att finnas i framtiden. Vissa justeringar kan komma att behöva göras. I planområdets norra del planeras för nya gång- och cykelvägar både i nord-sydlig riktning och i väst-östlig riktning. Dessa GC-vägar kopplas till befintliga stråk i anslutning till området och kommer att bli en del i det övergripande gång- och cykelnätet som binder ihop de olika områdena.

Inom området kommer nya målpunkter också för gång- och cykeltrafikanter som till exempel viss livsmedelsförsäljning i anslutning till drivmedelsanläggningen. Naturområdet vid Dalköpingeån blir också tillgängligt för gång och cykeltrafikanter genom det planerade GC-nätet.

I planområdets södra del planeras för en gång- och cykelväg längs med Kontinentalbanan bland annat med tanke på de som arbetar i Trelleborgs hamn. Denna förbindelse ökar också tillgängligheten till havet, via delar av de nya pirarmarna som därmed delvis öppnas upp för allmänheten.

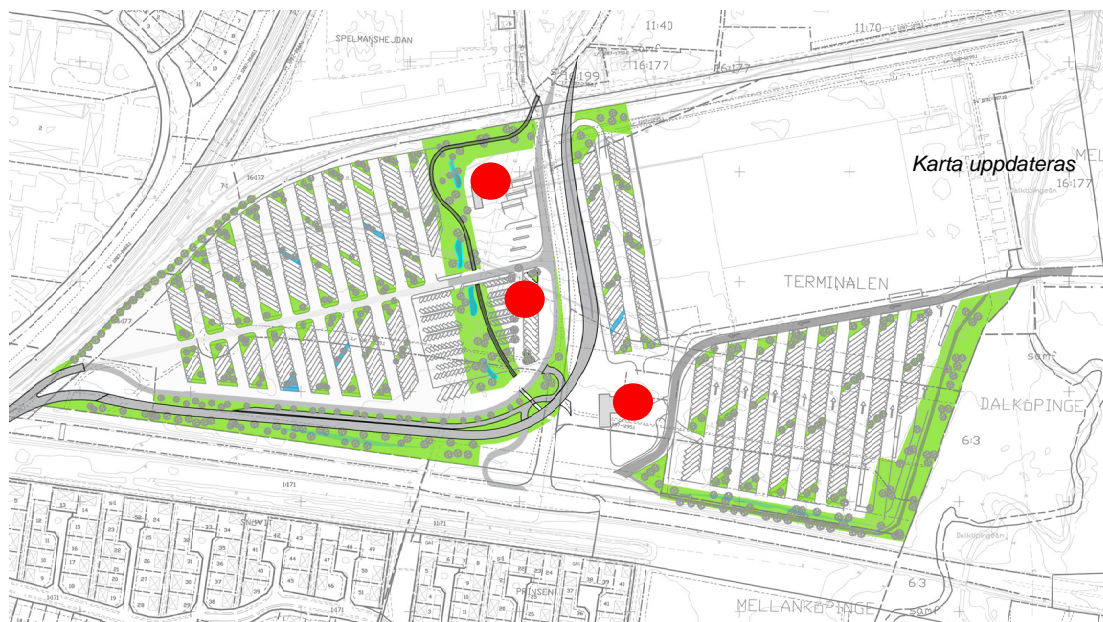
NATUR OCH REKREATION

Den norra och den södra delen av planområdet skiljer sig åt i natur- och rekreationshänseende. Den norra delen av planområdet består ursprungligen av åkermark. Denna har sedan många år fått växa igen och består idag av omväxlande öppna och slutna bestånd av buskar. Här har vissa naturvärden utvecklats, både avseende växter och djur. Området har förbindelse med Dalköpingeåns naturområde vilket gynnar spridningen av flora och fauna. Idag används området bland annat för promenader och rastning av hundar. Något större rekreativt värde har det dock inte då det präglas av närheten till både riksväg 9 och järnvägen samt intilliggande industriområde. I planförslaget föreslås ett bevarande av naturmark till viss del och då i anslutning till Dalköpingeån. Till viss del finns det också möjlighet att spara delar av befintlig växtlighet, och att låta den ingå i de föreslagna parkytorna.

I den södra delen av planområdet finns parkmark och strandytor. Parkmarken har inget större naturvärde men har ändå betydelse för daglig rekreation. Nyhemsparken övergår i strandparken och stranden har det högsta rekreativa värdet. Hundbadplatsen, vilken har vissa natur- och rekreativa värden kommer, om planen genomförs fullt ut, inte kunna vara kvar på sin nuvarande plats. En ny plats för hundbad kommer att behövas.

DRIVMEDELSANLÄGGNING

Inom planområdet möjliggörs även ytor för drivmedelsanläggningar. Ytorna ligger öster och väster om den planerade Östra ringvägen. Drivmedelsstationerna är 4500m² (den västra) respektive 6000m² (den östra). Drivmedelsstationerna ligger i anslutning till Östra ringvägen.



De röda ytor visar vart det möjliggörs för drivmedelsanläggningar

KUSTSKYDD

Som en kombination av den föreslagna hamnledens placering nära havet och stadens behov av ett fullgott kustskydd kommer detaljplanen möjliggöra för en förlängning av befintligt erosionskydd. Kustskyddet möjliggörs på ytor som idag är hundbadplats samt strandområde. Kustskydd/erosionsskydd möjliggörs inom det som är betecknat NATUR i plankartan.

STÖRNINGSSKYDD

OMGIVNINGSBULLER

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

Bullerberäkningar från framtida vägtrafik har genomförts. Trafiksiffrorna är uppskriva till trafikåret 2040, alltså en trafikvolym som är högre än vad den är idag. Trafiksiffrorna baseras på Trafikverkets kalkyler och på siffror från Trelleborgs hamn. Störningsskydd kommer att krävas på delar av planområdet eftersom rekommenderade nivåer kommer att överskridas i anslutning till vissa bostäder. Huvudinriktningen är att bullerskydden i stadsmiljö/ stadsnära miljö utformas som bullerskärmar.

Bullerskyddens höjd avgörs med hjälp av den bullerutredning kommunen låtit göra. Olika utformningsalternativ på bullerskydden kan bli möjliga. Enligt Infrastrukturpropositionen ska följande riktvärden klaras inomhus och i anslutning till bostad:

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

Kommunens avsikt är att dessa värden skall innehållas samt att exakt utformning samt placering av bullerskydd skall avgöras i samband med detaljprojekteringen. Dialogen med Trafikverket kan innebära ytterligare åtgärder än vad denna detaljplan reglerar.

LJUS

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

RISK OCH SÄKERHET

Både på järnvägen och på den planerade Östra hamnfarten kommer transporter av farligt gods att förekomma vilket berör planområdet. En riskutredning har tagits fram vilken rekommenderar att ett bebyggelsefritt avstånd på 30 meter ska upprätthållas mellan Östra Ringvägen och omgivande bebyggelse. Individ- och samhällsrisknivån ligger på en nivå där rimliga åtgärder ska övervägas. Riskutredningen bedömer det lämpligt att införa avakningsskydd för tunga fordon samt kantsten eller motsvarande på östra hamnfartens upphöjda läge. För befintliga byggnader som hamnar inom 30 meter från väggkant föreslås att följande riskreducerande åtgärder vidtas:

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

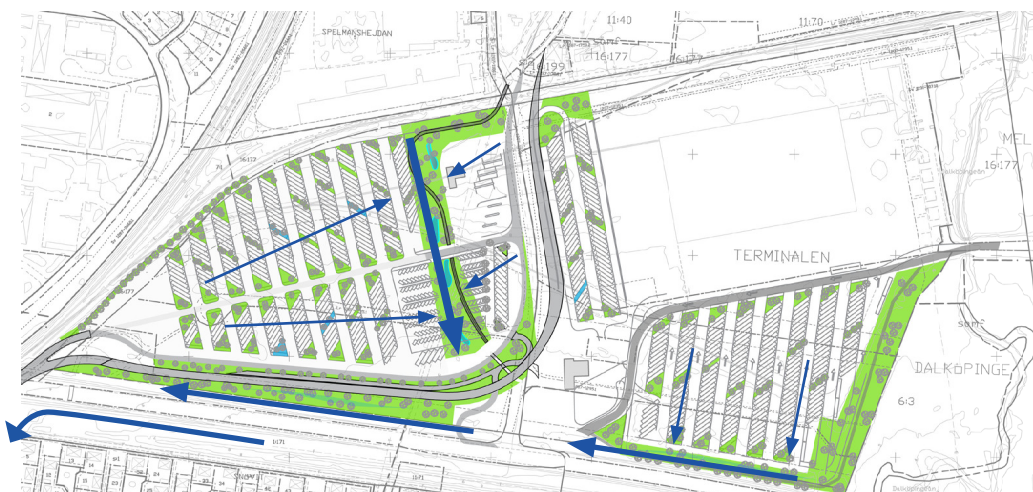
Idag finns det 11 bostadsfastigheter som ligger inom 30 meter från område där hamnled medges. Två är privatägda och resterande kommunalägda.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

DAGVATTEN I PLANOMRÅDET

Det framtida planområdet möjliggör för stora hårdgjorda ytor vilka består av uppställningsytor (parkeringar), vägar och hamnled. Det regn som faller över området måste ledas undan, fördröjas samt föras vidare mot den slutliga mottagaren som är havet. Då dagvattnet kan vara förorenat ska fördröjningen också innebära att föroreningar ska kunna tas omhand innan det når havet. Utöver "normalregnen" ska anläggningen också ha en beredskap att hantera skyfall. Detta görs som regel inte i ledningssystemen utan på ytan och/eller med hjälp av överkapacitet i dagvattenmagasinen.

Dagvatten samlas upp i dagvattenbrunnar som leder vattnet via ledningar till öppna dagvattenmagasin belägna i parkytorna och där vattnet fördröjs och renas. Dagvattenanläggningen kopplas till den nya föreslagna utloppsledningen som leder till Östersjön. Dimensionerande regn är 10-årsregn med klimatfaktor 1,25. Fördröjningsvolymen beror på mellanrecipientens kapacitet. Recipient är kommunens dagvattensystem för vidare transport till slutrecipienten som är Östersjön. Samtliga dagvattenmagasin förläggs på allmän platsmark.



Principen för dagvattenhantering - normal situation, gällande planområdets norra del.



Principen för dagvattenhantering - Skyfall, gällande planområdets norra del - uppställningsytorna.



Principen för dagvattenhantering - normal/skyfall gällande planområdets södra del - Hammleden samt Östra stranden

De norra ytorna norr om riksväg 9 genererar stora vattenvolymer vid regn vilket innebär att ledningssystemet behöver förstärkas över hela ytan. Framförallt behöver ledningssystemet förstärkas efter uppställningsytorna då dagvattnet ska ledas mot havet. Planförslaget möjliggör för en ny dagvattenkylvert i parkytan längs med hamnleden, genom Nyhemsparken till befintligt utlopp i Östersjön.

Hamnleden i den södra delen av planområdet kräver också dagvattenhantering. Dessutom ska även detta vatten fördröjas innan det rinner ut i Östersjön. Liksom i norra delen krävs magasin av den anledningen att om ett utsläpp sker ska detta kunna omhändertas i magasin innan det rinner vidare. Utmed hamnleden, på dess yttersida, planeras ytor för tre mindre dagvattenmagasin. Dessa är placerade i befintlig park/naturmiljö.

SKYFALL

Skyfallsvatten föreslås att hanteras lokalt för att minska risken för översvämning för omgivande mark. Föreslagna dagvattendammar i parkstråket och intilliggande uppställningsytor är dimensionerade för att kunna hantera ett skyfall vid ett 100-årsregn. Park- och uppställningsytor tillåts att översvämmas samtidigt som viktiga noder och trafikleder inte översvämmas. Dimensionerade lösningar för hantering av dagvatten och skyfall enligt dagvattenutredningen innebär att genomförandet av planförslaget inte kommer påverka befintliga avrinningsförhållanden genom att inestängda områden skapas eller förstärks.

VA

Hela planområdet är inom kommunalt verksamhetsområde för vatten och spillvatten. Planförslaget innebär en omfattande utbyggnad av väginfrastruktur men även byggrätter i viss omfattning (Kontor- och verksamhetslokaler i anslutning till uppställningsytorna liksom byggnader vid drivmedelsanläggningarna). Detta innebär viss ny ledningsdragnings för vatten och avlopp.

EL OCH ENERGI

Planförslaget innebär en omfattande utbyggnad av väginfrastruktur men även byggrätter i viss omfattning. Bland annat planeras för drivmedelsanläggningar och laddstationer för framtida elbilar. Den ökade konsumtionen av el kommer innebära att infrastrukturen för eldistribution kommer att behöva byggas ut. Detta görs med nya nätstationer och nya ledningar. En dialog kommer att inledas med respektive nätägare samt eldistributör. Det kan även bli aktuellt med vätgasanläggningar.

Den nyligen markförlagda 130 kV ledningen som syftar till en ringmatning samt kapacitetshöjning för staden, är inte i konflikt med föreslagen ringvägssträckning eller uppställningsyta, däremot kan det bli aktuellt att justera läget när det gäller relationen till vissa vägvsnitt. Detta kommer att framgå i samband med detaljprojekteringen.

AVFALLSHANTERING

Det norra planområdet omfattar stora allmänna ytor med hög omsättning, både av människor, bilar samt lastbilar kopplade till hamntrafik. Många kommer dessutom uppehålla sig i området under längre tider. Allt avfall ska tas omhand i enlighet med kommunens avfallsplan



Planförslaget i helhet med dess koppling till övrig stad och trafik

GENOMFÖRANDE

ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

GENOMFÖRANDETID

Detaljplanen beräknas kunna antas under det första kvartalet 2022. Genomförandetiden är 15 år räknat från det datum då detaljplanen vunnit laga kraft. Under genomförandetiden får detaljplanen inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens utgång fortsätter planen att gälla men kan då ändras eller upphävas utan att fastighetsägare har rätt till ersättning.

Trelleborgs kommun upprättar detaljplanen. Planarbetet sker genom utökat planförfarande. Trelleborgs kommun är huvudman för all allmän platsmark inom planområdet. Trelleborgs kommun ansvarar för iordningställandet av allmän plats. Med kommunalt huvudmannaskap följer dels en rättighet för kommunen att lösa in allmän platsmark, dels en skyldighet för kommunen att lösa in allmän platsmark om en fastighetsägare begär det. Ersättning för inlösen av allmän platsmark bestäms enligt reglerna i expropriationslagen (1972:719). Kommunens avsikt är dock alltid att i första hand träffa frivilliga överenskommelser med berörda fastighetsägare. Trelleborgs Hamn AB ansvarar för iordningställandet av de ytor som i detaljplanen utgörs av kvartersmark.

TILLSTÅND

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

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

- tillstånd för vattenverksamhet för bortpumpning av grundvatten i planskilda passager
- artskyddsdispens för påverkan på arter upptagna i artskyddsförordningen
- hantering av påverkan på dikningsföretag
- anläggande av erosionskydd i vatten

Därtill kommer tillstånd från Trafikverket att krävas för bro över väg 9 och anslutning till föreslagen cirkulationsplats på väg 9. Arbetet med utbyggnad enligt detaljplanen kommer fortsätta och det kan då uppstå ytterligare behov av anmälningar, dispenser och tillstånd utöver ovan nämnda.

AVTAL

Avtal kommer att upprättas i samband med antagandet av detaljplanen. Avtalen kommer att ligga till grund för ansökan om fastighetsbildning och genomförandet av hamninfarten/evakueringsväg. Trelleborgs kommun kommer ansöka om tillstånd hos Trafikverket om att få anlägga bro över väg 9.

EKONOMISKA ÅTGÄRDER

PLANEKONOMI

Framtagandet av detaljplanen finansieras av Trelleborgs kommun. Trelleborgs kommun har beviljats medel från EU för planeringen av Östra ringvägen, hamninfart samt check-in och lastbilsparkering. Dessa projekt delfinansieras med 50 % från EU i ett CEF, TEN-T Motorway of the Seaprojekt.

I samband med genomförandet av detaljplanen kommer kommunen bl.a. få kostnader för att bygga ut allmän platsmark, markförvärv, lantmäteriförrättningar samt flytt- och nyanläggning av ledningar. Kommunen kommer framöver att få ökade drifts- och underhållskostnader till följd av utbyggnad av allmän platsmark. Kommunen kommer att få en intäkt vid försäljning av mark till Trelleborgs hamn AB.

INLÖSEN, ERSÄTTNING

Ersättning för inlösen av allmän platsmark bestäms enligt reglerna i expropriationslagen (1972:719). En grundprincip är att fastighetsägaren ska vara ekonomiskt skadelös efter intrånget. Vid inlösen av hel fastighet ska ersättningen motsvara fastighetens marknadsvärde med ett tillägg på 25 %. Vid ersättning som gäller en del av en fastighet är det minskningen av marknadsvärdet med ett tillägg av 25 % som ska ersättas. I ersättningen för marknadsvärdesminskningen ingår ersättning för markintrång, byggnader som rivs, träd som avverkas, immissioner m.m. Om det uppkommer andra ekonomiska skador till följd av att en fastighet avstår mark kan även dessa ersättas. Ett exempel kan vara vissa kostnadsökningar i verksamheter som bedrivs på en fastighet.

Även andra än fastighetsägare kan vara berättigade till ersättning, exempelvis servitutshavare och nyttjanderättshavare/arrendator. Kommunens avsikt är att i första hand träffa frivilliga överenskommelser med berörda fastighetsägare. Trelleborgs Hamn AB avser att med stöd av detaljplanen lösa mark som berörs av intrång för kvartersmark för väg/trafik. Ersättningen grundas på reglerna i expropriationslagen (1972:719) och fastighetsbildningslagen (1970:988).

FASTIGHETSÄTTSLIGA ÅTGÄRDER

FASTIGHETSÄTTSLIGA

Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av den till detaljplanen hörande fastighetsförteckningen. Fastighetsbildning ska ske i enlighet med detaljplanen. Bildandet av nya fastigheter och servitut prövas vid förrättning som handläggs av lantmäterimyndigheten. Fastighetsbildning kommer att ske etappvis för utbyggnad av evakueringsväg respektive framtida hamninfart. Ett genomförande av detaljplanen förutsätter tredimensionell fastighetsbildning. Den huvudsakliga användningen kommer att vara en traditionell fastighet som urholkas av ett tredimensionellt utrymme som rymmer den sekundära användningen, planbestämmelsen inom parantes.

Kommunen får lösa in mark som enligt detaljplan ska användas för allmän plats som kommunen ska vara huvudman för. Rätten till inlösen är villkorlös och gäller såväl under som efter genomförandetiden. Den allmänna platsmarken avstyckas till en ny kommunalägd fastighet alternativt överförs till befintlig kommunal fastighet för gata och/eller naturmark. Fastighetsbildningen initieras och bekostas av Trelleborgs kommun.

Mark som i detaljplanen är avsedd för uppställningsyta och hamninfart/evakueringsväg planläggs som kvartersmark. Marken överförs genom fastighetsreglering till en ny fastighet ägd av Trelleborgs Hamn. Fastighetsbildningen initieras och bekostas av Trelleborgs Hamn AB. Fastigheten för ny hamninfart benämns nedan som "Östra Hamninfarten 1:1". De fastigheter som avstår mark till den nya fastigheten ägs till största del av Trelleborgs kommun.

Konsekvenser på fastigheter som avstår mark beskrivs under kapitlet "Fastighetskonsekvenser".

RÄTTIGHETER

Servitut

Trelleborgs kommun kommer att ansöka om servitut för anläggande av underjordisk dagvattenledning på fastigheten Snövät s:1.

Trafikverket har trädsäkringsservitut som sträcker sig 20 meter på vardera sida om spårmit. Inom det området har Trafikverket rätt att hålla fritt från träd och buskar. Hänsyn till servitutet tas vid planläggning av naturområden inom servitutsområdet. (Aktbeteckning 1298-2660.1) I detaljprojekteringskedet kommer kommunen tillse att tillgängligheten till dessa områden säkras.

LEDNINGSRÄTTER

Nedanstående ledningsrätter påverkas av utbyggnaden av Östlig hamninfart.

Beteckning	Till förmån för	Syfte
1287-1295.2	Sydgas AB	Gas
1287-1295.1	Blixten 1	Starkström
1287-1341.1	Trelleborgs kommun, som ägare till Reningsverket 1	Vatten- och avloppsledning
1287-2031.1	Trelleborgs kommun, som ägare till Reningsverket 1	Vatten- och avloppsledning
1287-3037.3	Blixten 1	Starkström

TILLFÄLLIGT NYTTJANDE AV MARK UNDER BYGGTIDEN

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

FASTIGHETSKONSEKVENSER

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

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

Terminalen 1

Avstår mark genom fastighetsreglering till fastighet för kvartersmark trafik, hamnled, drivmedel samt allmän platsmark. Kvarvarande fastighet kommer fortsätta vara lämplig för sitt ändamål – industri. En del av den yta som tas i anspråk används idag som upplag/lager. Befintliga byggnader påverkas ej.

Mellanköpinge 1:21

Avstår mark genom fastighetsreglering till fastighet för kvartersmark trafik, hamnled och drivmedel. Del av fastigheten planläggs som allmän platsmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun. Kvarvarande fastighet kommer fortsätta vara lämplig för sitt ändamål – gatu- och parkmark.

Mellanköpinge 16:177

Avstår mark genom fastighetsreglering till fastighet för kvartersmark trafik, hamnled och drivmedel. Del av fastigheten planläggs som allmän platsmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun. Kvarvarande fastighet kommer fortsätta vara lämplig för sitt ändamål – gatu- och parkmark.

Mellanköpinge 11:72

Del av fastigheten planläggs som allmän platsmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun. Kvarvarande fastighet kommer fortsätta vara lämplig för sitt ändamål – gatu- och parkmark.

Öster Jär 1:171

Avstår mark genom fastighetsreglering till fastighet för kvartersmark trafik och hamnled. Del av fastigheten planläggs som allmän platsmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun. Kvarvarande fastighet kommer fortsätta vara lämplig för sitt ändamål – gatu- och parkmark.

Öster Jär 1:1

Avstår mark genom fastighetsreglering till fastighet för kvartersmark hamnled. Del av fastigheten planläggs som allmän platsmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun. Kvarvarande fastighet kommer fortsätta vara lämplig för sitt ändamål – gatu- och parkmark.

Öster Jär 1:7

Avstår mark genom fastighetsreglering till fastighet för kvartersmark hamnled och järnväg. Del av fastigheten planläggs som allmän platsmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun. Kvarvarande fastighet kommer fortsätta vara lämplig för sitt ändamål – gatu- och parkmark.

Blyger 1

Avstår mark genom fastighetsreglering till fastighet för kvartersmark hamnled samt allmän platsmark. Fastigheten är inlöst av Trelleborgs kommun. Fastigheten låg inom zonen och kommunen tillträdde fastigheten 2019-01-31. Bostadshuset kommer att rivas. Fastigheten tas i anspråk i sin helhet.

Blyger 2

Avstår mark till fastighet genom fastighetsreglering för allmän platsmark. Fastigheten är inlöst av Trelleborgs kommun. Fastigheten låg inom zonen och kommunen tillträdde fastigheten 2019-01-31. Bostadshuset kommer att rivas. Kvarvarande fastighet föreslås överföras genom fastighetsreglering till Blyger 3.

Blyger 3

Avstår mark till fastighet genom fastighetsreglering för allmän platsmark. Fastigheten är inlöst av Trelleborgs kommun. Fastigheten låg inom zonen och kommunen tillträdde fastigheten 2019-02-28. Bostadshuset kan sannolikt behållas om risk- och bullerreducerande åtgärder vidtas.

Blyger 10

Avstår mark till fastighet genom fastighetsreglering för allmän platsmark. Fastigheten är inlöst av Trelleborgs kommun. Fastigheten låg inom zonen och kommunen tillträdde fastigheten 2019-02-28. Kvarvarande fastighet föreslås överföras genom fastighetsreglering till Blyger 4.

Öster Jär 1:2

Ett servitut kommer att tillskapas där hamnleden byggs i bro över fastigheten. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun.

Toften 9

Avstår mark genom fastighetsreglering till fastighet för kvartersmark hamnled samt allmän platsmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun. Fastigheten tas i anspråk i sin helhet.

Toften 8

Avstår mark genom fastighetsreglering till fastighet för kvartersmark hamnled samt allmän platsmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun. Fastigheten tas i anspråk i sin helhet.

Toften 7

Avstår mark genom fastighetsreglering till fastighet för kvartersmark hamnled samt allmän platsmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun. Fastigheten tas i anspråk i sin helhet.

Toften 6

Avstår mark genom fastighetsreglering till fastighet för kvartersmark hamnled samt allmän platsmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun. Fastigheten tas i anspråk i sin helhet.

Toften 5

Avstår mark genom fastighetsreglering till fastighet för kvartersmark hamnled samt allmän platsmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun. Fastigheten låg inom zonen och kommunen tillträdde fastigheten 2018-06-19. Fastigheten tas i anspråk i sin helhet.

Toften 4

Avstår mark genom fastighetsreglering till fastighet för kvartersmark hamnled, järnväg samt allmän platsmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun. Fastigheten låg inom zonen och kommunen tillträdde fastigheten 2019-10-01. Bostadshuset kommer att rivas. Fastigheten tas i anspråk i sin helhet.

Toften 3

Avstår mark genom fastighetsreglering till fastighet för kvartersmark hamnled samt allmän platsmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun. Fastigheten låg inom zonen och kommunen tillträdde fastigheten 2018-07-23. Bostadshuset kommer att rivas. Fastigheten tas i anspråk i sin helhet.

Toften 2

Avstår mark genom fastighetsreglering till fastighet för kvartersmark hamnled samt allmän platsmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun. Fastigheten låg inom zonen och kommunen tillträdde fastigheten 2018-07-23. Bostadshuset kommer att rivas. Fastigheten tas i anspråk i sin helhet.

Toften 1

Avstår mark genom fastighetsreglering till fastighet för kvartersmark hamnled, järnväg samt allmän platsmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun. Fastigheten låg inom zonen och kommunen kommer tillträdde fastigheten 2020-01-01. Bostadshuset kommer att rivas. Fastigheten tas i anspråk i sin helhet.

Toften 10

Avstår mark genom fastighetsreglering till fastighet för kvartersmark hamnled samt järnväg. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun. Fastigheten låg inom zonen och kommunen tillträdde fastigheten 2018-09-28. Bostadshuset kommer att rivas. Fastigheten tas i anspråk i sin helhet.

Durken 1

Fastigheten planläggs som allmän platsmark. För att få en lämplig fastighetsindelning föreslås fastigheten överföras genom fastighetsreglering till lämplig kommunal fastighet för allmän platsmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun.

Durken 2

Del av fastigheten planläggs som allmän platsmark. För att få en lämplig fastighetsindelning föreslås hela fastigheten överföras genom fastighetsreglering till lämplig kommunal fastighet för allmän platsmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun.

Durken 3

Del av fastigheten planläggs som allmän platsmark. För att få en lämplig fastighetsindelning föreslås hela fastigheten överföras genom fastighetsreglering till lämplig kommunal fastighet för allmän platsmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun.

Durken 4

Fastigheten planläggs som allmän platsmark. För att få en lämplig fastighetsindelning föreslås fastigheten överföras genom fastighetsreglering till lämplig kommunal fastighet för allmän platsmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun.

Durken 5

Del av fastigheten planläggs som allmän platsmark. För att få en lämplig fastighetsindelning föreslås hela fastigheten överföras genom fastighetsreglering till lämplig kommunal fastighet för allmän platsmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun.

Öster Jär 1:19

Del av fastigheten planläggs som allmän platsmark. För att få en lämplig fastighetsindelning föreslås hela fastigheten överföras genom fastighetsreglering till lämplig kommunal fastighet för allmän platsmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun.

Innerstaden 7:1

Avstår mark genom fastighetsreglering till fastighet för kvartersmark - hamnled. Fastigheten ägs av Trafikverket. Intrånget medför förändringar inom bangården. Förlorade funktioner kommer att ersättas. Detta regleras i ett medfinansierings- och samverkansavtal mellan Trelleborgs Hamn och Trafikverket.

Innerstaden 6:89

Avstår mark genom fastighetsreglering till fastighet för Kvartersmark hamnled samt allmän platsmark. Fastigheten ägs av Trafikverket. Intrånget medför förändringar inom bangården. Förlorade funktioner kommer att ersättas. Detta regleras i ett medfinansierings- och samverkansavtal mellan Trelleborgs Hamn och Trafikverket.

Öster Jär 1:23

Den privatägda fastigheten planläggs som allmän platsmark. För att få en lämplig fastighetsindelning föreslås fastigheten överföras genom fastighetsreglering till lämplig kommunal fastighet för allmän platsmark.

Öster Jär 1:25

Den privatägda fastigheten planläggs som allmän platsmark. För att få en lämplig fastighetsindelning föreslås fastigheten överföras genom fastighetsreglering till lämplig kommunal fastighet för allmän platsmark.

KONSEKVENSER

MILJÖKONSEKVENSER

BEDÖMNING AV BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

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

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

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

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

De miljöaspekter där betydande miljöeffekter inte kan uteslutas är:

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

MKB:n visar dock att inga stora negativa miljöeffekter uppkommer och att endast vad gäller fem miljöaspekter uppkommer negativa miljöeffekter. Vad gäller övriga uppkommer inga nämnvärda miljöeffekter och vad gäller människors hälsa och säkerhet uppkommer positiva miljöeffekter.

MILJÖKVALITETSNORMER

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

Föroreningar i utomhusluft

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

Fisk- och musselvatten

Det förekommer inte något fisk- och musselvatten inom planområdet

Omgivningsbuller

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

Vattenförekomster

Miljö kvalitetsnormer är ett styrinstrument inom vattenförvaltningen. Vattenförvaltningen omfattar yt- och grundvatten. Normerna uttrycker den kvalitet en vattenförekomst ska ha vid en viss tidpunkt. Huvudregeln är att alla vattenförekomster ska uppnå normen god status till år 2015 och att statusen inte får försämrats. Inom utredningsområdet finns tre vattenförekomster, varav två ytvattensförekomster i form av Dalköpingeån i öster och havet i söder samt en grundvattenförekomst i form av Skånes Kalkstenar. Havet i söder utgör recipient för dagvatten från detaljplaneområdet. Dagvatten från planområdet samlas upp och genomgår renande steg samt fördröjs innan det släpps till recipienten. Den aktuella statusen på vattenförekomsterna bedöms inte försämrats av genomförandet, och uppnåendet av respektive norm bedöms inte försvåras.

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

MILJÖKVALITETSMÅL

Länsstyrelsen Skåne har tagit fram regionala miljömål baserat på de nationella miljö kvalitetsmålen. Detaljplanen bedöms påverka uppfyllelsen av 8 stycken av de totalt 16 miljö kvalitetsmålen.

Förslaget bedöms försämra möjligheterna till att uppnå målen: *begränsad klimatpåverkan, frisk luft och ett rikt odlingslandskap*. Detta eftersom detaljplanen medför en något längre körsträcka för den framtida hamntrafiken jämfört med nollalternativet. Samtidigt medför både förslaget och nollalternativet försämrade möjligheter att uppnå målen då nollalternativet medför fler accelerationer och inbromsningar. Odlingslandskapet påverkas både av förslaget och nollalternativet då jordbruksmark behöver tas i anspråk samtidigt som naturytor skapas vilket gynnar odlingslandskapet.

Miljömål som förslaget varken bidrar till eller försämrar möjligheterna till att uppnå är *levande sjöar och vattendrag, grundvatten av god kvalitet, hav i bland samt levande kust och skärgård, god bebyggd miljö samt ett rikt växt- och djurliv*. Till skillnad från förslaget bedöms nollalternativet motverka målet *god bebyggd miljö* genom ökade bullernivåer i stadskärnan.

NATURMILJÖ

I den norra delen av planområdet kommer de naturvärden som finns idag att försvinna. Hela området kommer inte att exploateras på en gång varför vissa naturvärden kommer att kunna sparas ännu en tid. Vissa naturvärden kommer eventuellt att finnas kvar i den planerade parkytan. Tillgängligheten till Dalköpingeåns naturområde ökar dock genom det planerade väst-östliga gång- och cykelstråket genom området. Det planeras också för ett mindre naturområde i planområdets östra delar mellan uppställningsytan och Dalköpingeåns naturområde. På den ytan gäller strandskydd vilket gör att befintlig vegetation kan bevaras. Inom uppställningsområdet planeras också för trädplanteringar och små grönytor liksom ett genomgående parkområde. Parkytorna och parkkretsorna kommer även fylla en viktig funktion som ytor för dagvattendammar.

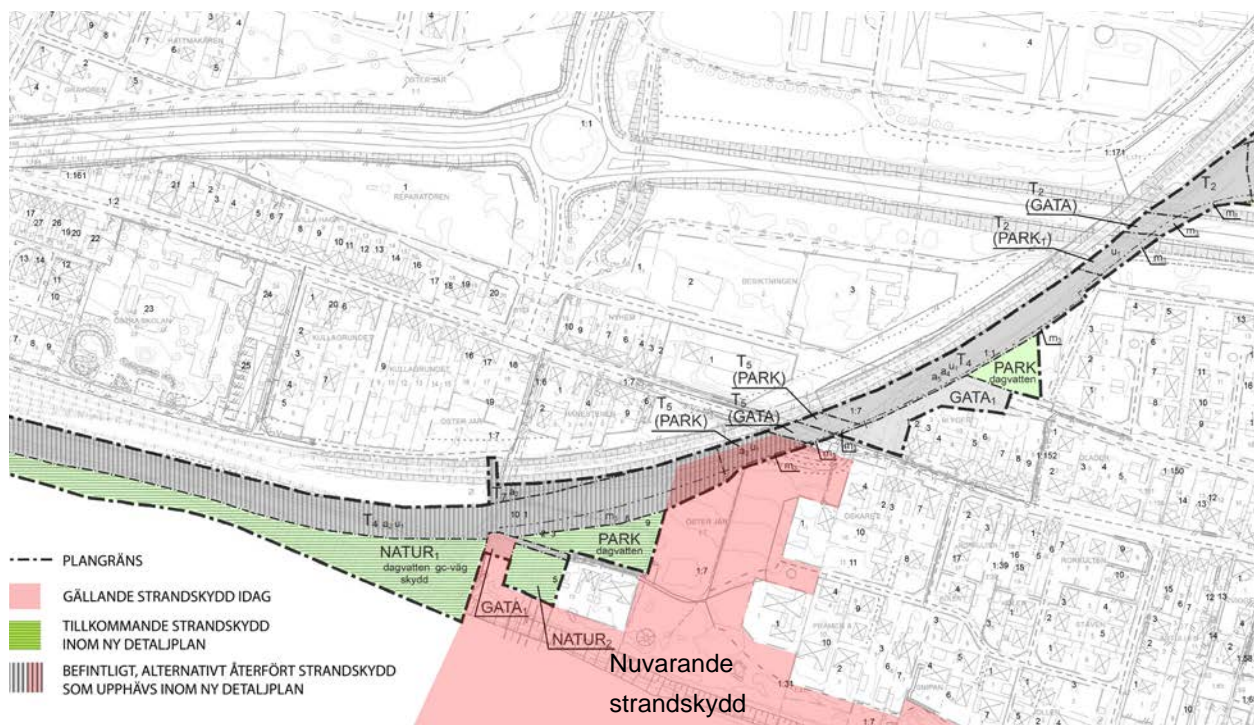
I den södra delen av planområdet kommer en del av parkytan att försvinna och därmed vissa rekreativa värden. Den idag vilda strandzonen i anslutning till hundbadplatsen kommer att få ändrade förutsättningar när hamnleden byggs strax intill. När hamnen byggs nytt kontor öppnas möjligheten för att förlänga gång- och cykelstråket ut mot hamnpiren. Stråket gör det möjligt för de som arbetar i hamnen att cykla till jobbet och friluftslivet kommer på så viss att gynnas genom möjligheten att komma ut en bit längs hamnområdets vågbrytare. Dock kommer naturmiljön i anslutning till hundbadplatsen att försvinna till förmån för nödvändig kustskyddsanläggning.

STRANDSKYDD

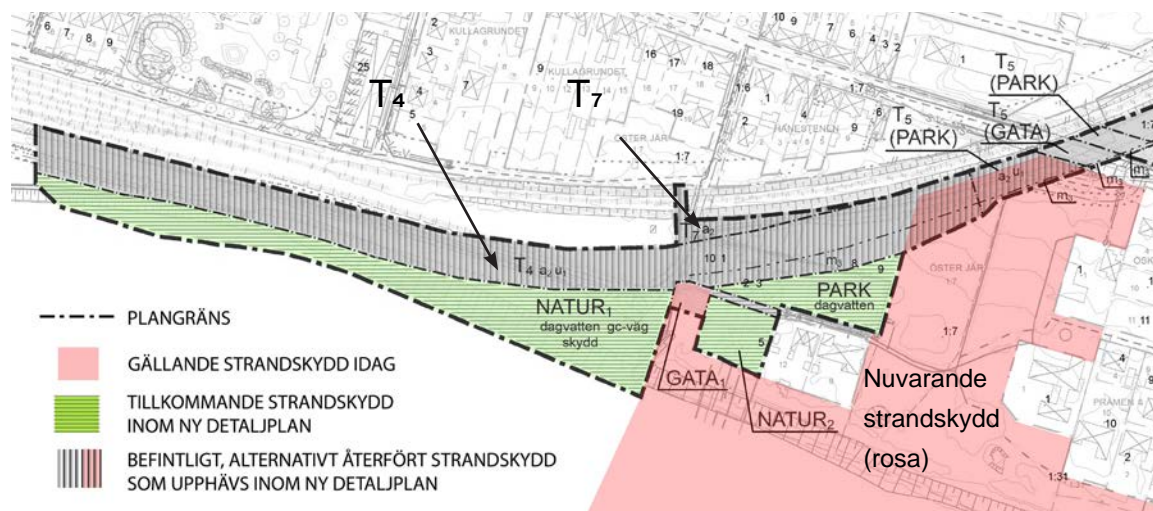
Planområdet, både i norr och söder, omfattar ytor som är inom strandskyddszon och där strandskyddsintresset skall aktualiseras. Uppställningsytan är i anslutning till Dalköpingeån och hamnfarten är vid Östra strandens strandzon. Vid Dalköpingeån är inget strandskydd idag men det återinträder i samband med denna planläggning. För Östra stranden är det strandskydd i den östra delen men strandskydd saknas i den västra delen (i anslutning till hundbadplatsen). Även för Östra strandens västra delar kommer strandskyddet återinträda i samband med planläggning.

Strandskydd, både det befintliga samt det som återinträder kommer att hanteras på olika vis beroende på vad kommunen avser att göra, samt hur förenligt det är med strandskyddets syften. Målsättningen har dock varit att behålla så mycket som möjligt gällande tillgänglighet till de ytor som är strandskyddade samt att dessa skall hålla så hög kvalitet som möjligt. Detta säkerställs även med lämpliga planbestämmelser som NATUR resp PARK även GATA.

Östra stranden - Strandskydd



Rosa ytor redovisar dagens strandskydd. Förekommen handläggning av strandskydd redovisas på övriga ytor



Detalj ur plankartan som visar kommunens avsikter gällande strandskydd.

- rosa - befintligt strandskydd, grått - hävt strandskydd samt grönt - strandskydd återinträder

Evakuerings- och angreppsväg/framtida östlig hamninfart - hävande av strandskydd på Östra stranden

För område T₄ Trafik. Evakuerings- och angreppsväg/ framtida östlig hamninfart anges tre särskilda skäl för upphävande av det nuvarande samt det strandskydd som aktualiseras i och med ny planläggning. Stora delar av marken i väster inom hamnimrådet är redan ianspråktagen på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften (7 kap. 18c § p1). En stor del av området utgörs idag av inhägnad bangård med bland annat backspår och tekniska anläggningar. Därtill upphävs strandskyddet med anledning av en utvidgning av en pågående verksamhet som inte kan genomföras utanför planområdet (7 kap. 18c § p4). Att hamnen flyttar verksamheten österut skapar ett behov av en evakuerings- och angreppsväg i öster och i framtiden en östlig hamninfart. Området för T₄ följer och tar hänsyn till Kontinentalbanan och det framtida behovet av ett dubbelspår som enligt framtagna utredningar kan/bör placeras på insidan av befintligt järnvägsspår. Kontinentalbanans utvecklingsmöjligheter är ett riksintresse. Område T₄ överlappar även befintliga parkytor med gällande strandskydd idag liksom ytor avsedda för bostadsändamål. Med stöd av nödvändigheten av vägen, säkerställande av dubbelspår liksom förlängning av backspår avser kommunen häva strandskyddet inom detta parkområde (7 kap. 18c § p5).

Område T7 Trafik avser ytor norr om planerad hamnled samt söder om befintlig järnväg liksom yta för eventuellt framtida dubbelspår. Användningen är för järnvägsändamål (förlängning av befintligt backspår inom befintligt spårrområde). Med stöd av nödvändigheten av vägen, säkerställande av dubbelspår liksom förlängning av backspår avser kommunen häva strandskyddet även inom detta område (7 kap. 18c § p4).

För dessa ytor i plankartan återinträder strandskyddet och kommunens avsikt är att söka dispenser för de åtgärder som anses absolut nödvändiga:

PARK, NATUR i anslutning till föreslagen vägdragning

- Dispens från strandskyddet:

Inom **PARK** söks dispens från strandskyddet för att möjliggöra för dagvattenanläggning så som dagvattenmagasin.

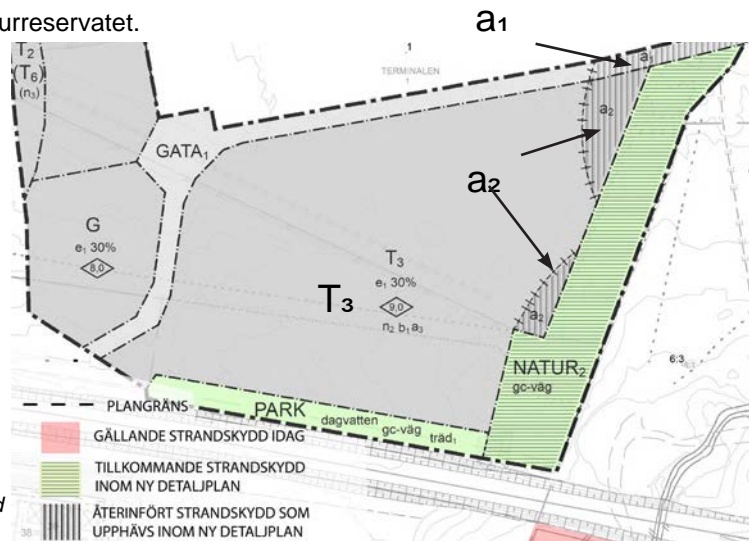
Inom **NATUR** söks dispens från strandskyddet för att möjliggöra för dagvattenanläggning så som dagvattenmagasin, samt pumphus. I övrigt för att möjliggöra för erosionsskydd liksom gång- och cykelväg. Kustskydd kan även inbegripa höjning av marknivå. Smtliga dispenser söks in en annan process än i denna detaljplan.

Dalköpingeån

Strandskydder inom 100 från Dalköpingeån Inom **område T3**, är kommunens avsikt att häva strandskyddet på de ytor som idag omfattar ianspråktagen yta och som dessutom är instängslad (beteckning a_2 i plankartan). Dessa asfalterade ytor används idag som lagerytor för Metso AB. Även inom GATA (beteckning a_1 i plankartan) avser kommunen häva strandskyddet i de östra delarna. Detta område är redan idag delvis ianspråktaget. Som grund för hävande gäller också att gatan behövs för att göra kopplingen mellan planlagd gata och befintlig bro över Dalköpingeån, detta tjänar även gång- och cykeltrafiken som också kan nyttja den befintliga bron. Gatans sträckning är också med hänsyn tagen till Metsos verksamhet och infartsförhållanden. Stöd för hävande: (7 kap. 18 § p1).

Även inom område NATUR återinträder strandskyddet inom 100 m från Dalköpingeån. Zonen närmast ån har idag inget strandskydd och är dessutom utanför planområdet. Kommunens avsikt är att området öster om plangränsen skall bli ett naturreservat. inom NATUR kommer dispens sökas för anläggande av en gång- och cykelväg. Gång- och cykelvägen underlättar också tillgängligheten till både naturområdet samt det framtida naturreservatet.

Detalj ur plankartan som visar kommunens avsikt avseende strandskydd



ARTER

Planområdet ligger i närheten av Dalköpingeån där fåglar har inventerats vid två tillfällen samt observerats i samband med naturvärdesinventeringen. Under inventeringarna påträffades bivräk, sånglärka, stare, tornseglare, buskskvätta och sävsparv. Samtliga arter ska prioriteras enligt rödlistan och artskyddsförordningen. Planområdet ligger inom ett område med störningar av järnväg, väg och industrier. Trots att bullernivåerna kommer öka i området kring uppställningsytan bedöms inte detaljplanen medföra några betydande konsekvenser för häckning eller födosök för fåglar då omgivningen redan är utsatt för bullrande verksamheter.

Arten knölvial, upptagna i artskyddsförordningens bilaga 2, har observerats inom planområdet. Knölvialen observerades inom område utpekade för uppställningsyta. Artskyddsdispens för knölvial hanteras inom ramen för kommande miljöprövning. Vid Dalköpinge naturstråk har sju arter av fladdermöss identifierats varav två är rödlistade, barbastell och sydpipistrell. Att registrera sju arter i ett område där stora delar är exploaterade och där åfåran är torr bedöms som ett högt antal. Fladdermöss trivs i insektsrika miljöer med lövskogsdungar, betesmarker och småvatten. Arterna vattenfladdermus, större brunfladdermus och barbastell anses som tillfälliga besökare. Arterna nordfladdermus, dvärgpipistrell, trollpipistrell och sydpipistrell har troligen kolonier i angränsande bebyggelse/områden. Påverkan på arterna och eventuell artskyddsdispens hanteras inom ramen för kommande miljöprövning.

LANDSKAP OCH KULTURMILJÖ

Den Östra hamnininfarten med uppställningsytor, drivmedelanläggning, nya vägar och inte minst nya broar kommer att innebära en stor förändring. Idag utgör området lite av stadens baksida, vildvuxet med vägar och järnväg samt närhet till industribyggnader. Området är planlagt som industriområde men har aldrig blivit utbyggt. De nya anläggningarna kommer att vara påtagliga men kanske mera välordnade än vad området är idag.

Störst påverkan kommer området att få på Östra stranden som är ett känsligt område ur både kulturmiljö- och stadsbildaaspekt. Redan idag är Kontinentalbanan ett märkbart inslag som skär snett genom bebyggelsestrukturen längs kusten. Den upphöjda banan bryter mot områdets ursprungliga karaktär. Höjdskillnaderna är markanta vid broarna över Östra Förstadsgatan och riksväg 9. Hamnleden kommer att medföra ytterligare störning men läget är valt utifrån den påverkan som Kontinentalbanan redan har skapat.

För att minimera påverkan är det viktigt att vägens sidoområden gestaltas omsorgsfullt liksom broarna och områdena invid och under broarna. Hamnleden tar i anspråk en del av Östra strandens parkmark. Mellan hamnleden och omgivande bebyggelse kvarstår dock parkytor. Slänten vid banvallen ska vara grön och ytterligare parkmark anläggs nedanför slänten. Parken blir en buffert mellan bebyggelse och väg. Hamnleden tar också en del av byggnadsbeståndet i anspråk. Längst i söder innan stranden finns en rad byggnader med anor från 1800-talet. Hamnledens belägenhet gör att dessa byggnader inte längre kan användas för bostadsändamål. Dessa hus kommer att rivas. Fastigheterna ägs av Trelleborgs kommun.

Sammantaget innebär de anläggningar som planen medger stora förändringar och områdets karaktär kommer att bli en annan. Dessa förändringar kan dock sägas redan vara påbörjade genom tillkomsten av Kontinentalbanan och tidigare planläggningen av området som Industriområde.

MARKFÖRORENINGAR

I samband med de geotekniska markundersökningarna på fastigheterna Terminalen 1 samt Mellanköpinge 1:21 påträffades marginellt förhöjda värden av PAH i anslutning till det tidigare spårområdet samt i endast ett av de analyserade proverna (R1918) påvisade PAH H-halter (1,8 mg/kg) strax över riktvärdet för KM (1 mg/kg). Då markanvändningen avser mindre känslig markanvändning (MKM) i form av hårdgjord yta för uppställningsplats av lastbilar samt gata, utgör rådande halter inte någon risk. PAH H utgör främst en hälsorisk vid intag av jord, varvid marken inte bör kunna användas för känslig markanvändning. De förhöjda halterna härrör sannolikt från tidigare järnvägsslipers. Avhjälpande åtgärder i form av grävschaktning ska utföras och jorden ska därefter transporteras till godkänd mottagningsanläggning.

Undersökningsområdet gällande eventuella markföroreningar i den norra delen av planområdet



RIKSINTRESSE JÄRNVÄG

Östra hamnfarten är dragen direkt öster om järnvägen (utsidan) vilket innebär att ett dubbelspår på Kontinentalbanan endast kan tillskapas väster om Kontinentalbanan. Konsekvenserna för ett nytt dubbelspår på den västra sidan på sträckan mellan Skytts Vemmerlov och Trelleborg C har utretts tillsammans med Trafikverket. Utredningen visar att det finns förutsättningar för att anlägga ett nytt spår på den västra sidan. Det sammanvägda intrånget på omkringliggande fastigheter och bebyggelse blir mindre på den västra sidan jämfört med den östra. Den norra delen av sträckan innebär främst intrång på jordbruksmark. I Trelleborgs tätort påverkas en del vägar och infarter. Beroende av exakt dragning för det nya spåret kan Trelleborg Östra Skolan och den nya cykelväg som idag går mellan skolan och järnvägen påverkas. Slutsatsen är att det endast

krävs mindre intrång på fastigheter och få byggnader kommer påverkas av ett dubbelspår på den västra sidan av Kontinentalbanan. Att placera Östra hamninfarten öster om järnvägen och därmed fastställa att ett dubbelspår är lämpligt läge väster om Kontinentalbanan påverkar inte riksintresset negativt. Ett dubbelspår på Kontinentalbanan är möjlig efter detaljplanens genomförande. Trafikverket, som är ägare samt huvudman för järnvägsspåret delar denna uppfattning.

RIKSINTRESSE HAMN

Trelleborgs hamns och Trelleborgs kommuns ambition är att hamnens verksamhet ska flytta från nuvarande hamnens västra delar och istället enbart omfatta markområdena i hamnens östra del. Delar av de funktioner som pekades ut i riksintressepreciseringen 2013 har redan flyttat till ett östligt läge medan planering pågår för flytt av andra funktioner. Omvandlingen av Trelleborgs hamn inleddes med att hamnen behöver kunna ta emot längre färjor än tidigare. För att klara detta måste nya färjelägen anläggas. Utbyggnaden i de nya östra hamndelarna, som utöver färjelägen omfattar handelskaj och ytor för hamnverksamhet, har hanterats i ett miljötillstånd för hamnen. Tillståndet och gäller f r o m 2012 och gäller t o m 2021. För närvarande pågår arbete med att förbereda en ny tillståndsansökan.

Detaljplanen för den Östra hamninfarten påverkar hamnens inre logistik samt övrig trafikföring på ett mycket positivt sätt i och med att trafiken tillåts komma från öster. Trafikflödet från öster linjerar med uppställningsytorna orientering mot färjorna. Lösningen minimerar korsande trafikrörelser i hamnområdet, både mellan bilar, lastbilar samt mellan bil- och järnvägstrafik. Med infart från öster kan alltså det nya hamnområdet nyttjas betydligt effektivare än dagens lösning. I samband med hamnens expansion österut planeras ett nytt hamnkontor vilket även ska inrymma servicefunktioner, framtida tull samt gränspolis. Detta ska ligga i hamnens östra del i direkt anslutning till både planerad infart samt övrig verksamhet. Även dessa funktioner gynnas av ett östligt infartsläge.

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

RIKSINTRESSE HÖGEXPLOATERAD KUST

Den Östra hamninfarten ligger inom den zon som omfattas av riksintresse Högexploaterad kust vilket omfattar natur- kultur samt tillgängligheten till dessa inom kustzonen. Både uppställningsytor samt hamnled tar tidigare obebyggd mark i anspråk. Marken är visserligen planlagd för andra ändamål (industri, park mm) men intrycken av den är sådan att den upplevs

som obebyggd, grön och till stora delar tillgänglig. Den sydligaste delen, strandzonen är idag öppen för allmänheten men även den kommer, utifrån ett tillgänglighetsperspektiv påverkas negativt. Riksintresse högexploaterad kust omfattar även naturvärden. Den Östra hamnfartens förverkligande innebär att omfattande ytor med vissa naturvärden samt vissa rekreativa värden tas bort.

Utöver hamnleden planeras en ny gång- och cykelväg längs strandzonen, med sikte på det nya planerade hamnkontoret i det östra hamnområdet. Detta innebär att allmänheten kommer att kunna röra sig betydligt längre ut i hamnområdet än idag. Mellan dessa ytor och hamnen uppförs dock ett stängsel (ISPS - gränsen)

Trelleborgs kommun menar, att trots förlusten av naturvärden, och trots inskränkning av tillgänglighet på vissa delar så är syftet med den Östra hamnfarten så betydelsefull för hamnens logistik samt utvecklandet av logistikcentrat (det lokala näringslivet) och stadens utveckling i övrigt att en viss negativ påverkan på detta riksintresse kan accepteras. I övrigt är kommunens målsättning att riksintresset fortsätter vårdas och bevaras på samma sätt som tidigare. Kommunen bedömer även att det finns potential att ytterligare utöka tillgängligheten till områdets mindre kända delar genom exempelvis bättre möjligheter att ta sig till området med kollektivtrafik men även förbättrad informationsspridning. Detta gäller till exempel marknadsföringen av Dalköpingeåns naturområden som dessutom planeras bli att naturreservat.

RIKSINTRESSE FRILUFTSLIV

Planförslaget innebär att en del av strandområdet (hundbadet) kan komma att ersättas av en vågbrytare vars syfte är att minska vågerosionen. Detta innebär en lokal inskränkning på de värden som är där idag. Dessutom gör den föreslagna vägens närvaro att dagens vistelsekvaliteter inte kommer finnas kvar. I den mening utgör planförslaget en viss skada på detta riksintresse i aktuella delar, men inte på riksintresset som helhet.

TRAFIK

Detaljplanens genomförande kommer att innebära olika trafikmässiga konsekvenser för sin omgivning. Utöver trafikens effekter på övriga aspekter så som buller, landskapsbild etc kommer den mest påtagliga konsekvensen med detaljplanen vara att styra trafiken bort från Trelleborgs centrala delar.

Hamnleden, den väg som förbinder Östra ringvägen med hamnen planeras som en fristående väg avsedd endast för trafik till- och från hamnen samt är i huvudsak förlagd intill Kontinentalbanan eller parallell med väg 9. Den är till stora delar upphöjd och planskild och påverkar på så sätt inte övrig

trafik (väg 9 samt Östra Förstadsgatan). Även korsningspunkterna med det lokala gång- och cykelvägnätet är planskilda, vilket är positivt utifrån ett trafiksäkerhets perspektiv. Hamnledens möte med den Östra ringvägen, både inkommande- och utgående är planerat att löpa så smidigt som möjligt med långa på- och avfartsträckor. Allt för att minska risken för köbildning.

Trots att hamnleden är planerad vid sidan av eller "ovanför" övrig trafik kommer den innebära vissa förändringar i det omkringliggande lokala trafiknätet. Snövits väg leds om, en cirkulationsplats behövs vid väg 9 samt det lokala gång- och cykelvägnätet leds om eller kompletteras så att det passar de nya förhållandena. Detaljplanen möjliggör även för en ökad tillgänglighet dels till båda hamnen men även Östra stranden via en ny gång- och cykelväg men även genom uppställningsytorna. Genom uppställningsytorna möjliggörs även för gång- och cykelstråk dels i nordsydlig riktning men även öst-västlig riktning.

LÄNSVÄG 108

Östra hamninfarten kopplas via Östra ringvägen till cirkulationsplatsen där länsväg 108 ansluter till staden. Väg 108 liksom väg 9 tillhör det statliga vägnätet och tillhör kategorin kompletterande regionalt viktiga vägar. Väg 108 är också utpekad som funktionellt prioriterad godsled.

Av gjorda trafiksimuleringar framgår att befintlig cirkulationsplats har kapacitet att klara förväntade trafikflöden när Östra ringvägen och Östra hamninfarten tas i bruk. Vid en ökad trafikbelastning har olika ombyggnadsalternativ av cirkulationsplatsen utretts. Den samlade bedömningen är att inga direkta åtgärder behöver genomföras på cirkulationsplatsen i samband med genomförandet av planerna för Östra ringvägen och Östra hamninfarten. Aspekter som vägts in i bedömningen är anspråk på jordbruksmark, kostnader, kulturmiljöfrågor, grundvatten i vattenskyddsområde och framkomligheten för gång- och cykeltrafik.

Ett flertal utredningar har tagits fram för att analysera Östra ringvägens och Östra hamninfartens konsekvenser för väg 108. Enligt trafiksimuleringar uppskattas ca 10 - 20 % av hamntrafiken att välja väg 108 norr ut mot Svedala. Norr om E65 i Svedala är endast 4% av denna trafik kvar. Det vill säga att större delen av hamntrafiken har lokala mål. Restiden för de två vägalternativen är i stort det samma. Om kapacitetsproblem uppstår på Västra ringvägen till följd av hamntrafiken finns det risk för överflyttning av trafik till väg 108.

En förbättring av Västra ringvägen i nytt läge norr om Västra industriområdet och en tydlig skyltning kan räcka för att tydliggöra att bästa körväg är via E6. Detaljplanearbete pågår redan för en stäckning av Västra ringvägen norr om Västra industriområdet.

Väg 108 trafikeras redan idag av hamntrafik som angör hamnen genom Trelleborgs centrala delar. Det pågår ett arbete med åtgärdsvalsstudie för väg 108 mellan Trelleborg och Staffanstorp. Resultatet av denna kan komma att påverka utformningen av väg 108 med korsningspunkter vilket i sin tur kan påverka trafikflödena.

KOMMUNENS LÅNGSIKTIGA MÅLBILD GÄLLANDE AVLEDNING AV GENOMFARTSTRAFIKEN

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

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

Åtgärderna som återstår att genomföra är i korthet följande:

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

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

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

MASSHANTERING

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

HÄLSA OCH SÄKERHET

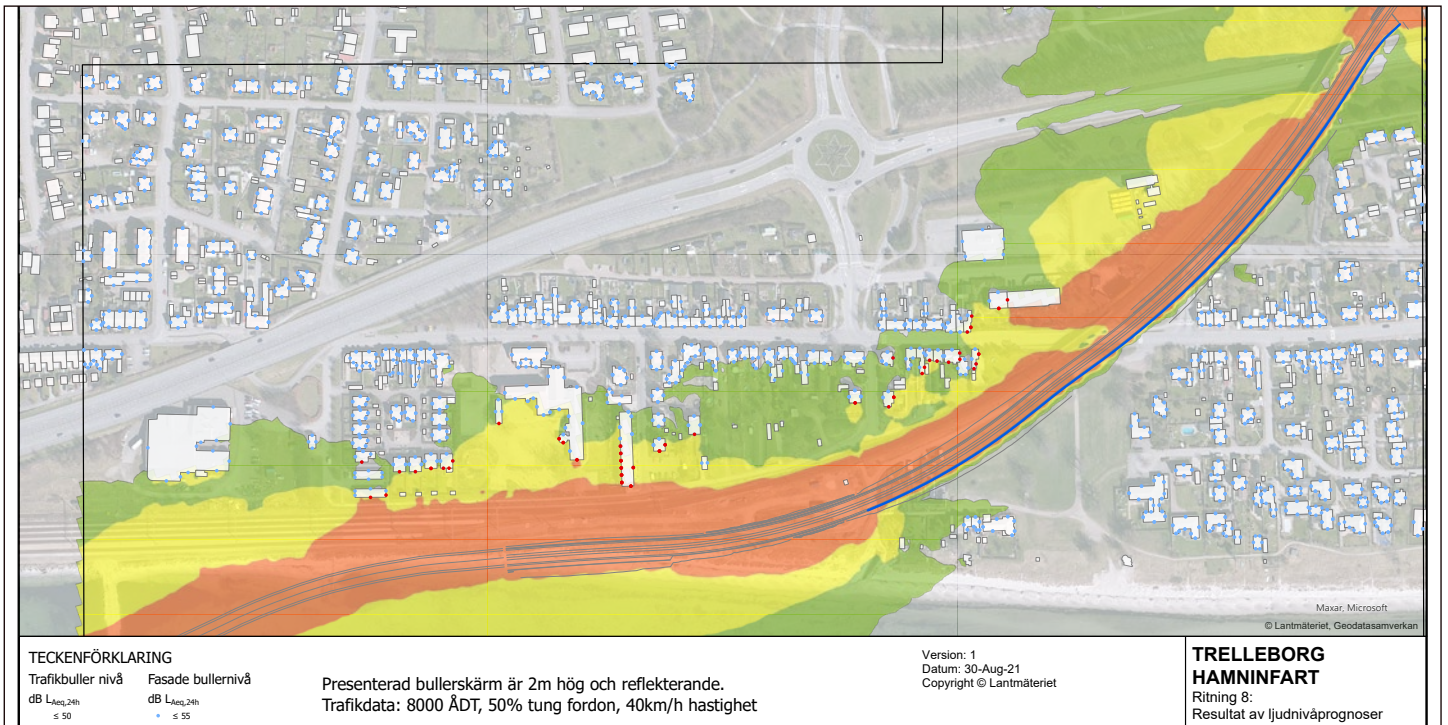
LJUSSTÖRNING/BLÄNDNING

Väg- och anläggningsbelysning regleras inte i detaljplanen men kommunen är väl medveten om att dess frågor måste bevakas i den fortsatta projekteringen, både när det gäller vägområden samt uppställningsytor. Konsekvenserna av störande belysning är delvis reglerat i detaljplanen i form av bestämmelser gällande avskärmande vegetation. I vägområdena kommer avvåkningskydd/bullerskärmar också fungera som bländningskydd.

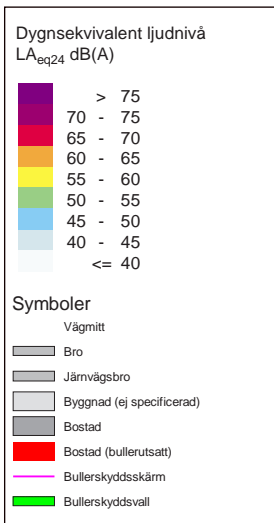
BULLER

Den föreslagna Östra hamnfarten med uppställningsytan kommer skapa nya bullerberörda bostadsfastigheter längs med sträckningen. Dock är många fastigheter redan idag påverkade av buller från järnvägen eller från annan statlig väg till exempel riksväg 9. Sannolikt kommer den föreslagna hamnleden skapa fler överskridanden av bullernivåer. I planförslaget har det endast tagits hänsyn till buller som alstras från de kommunala vägarna inklusive den föreslagna Östra hamnfarten. Därav kan den egentliga bullersituationen se annorlunda ut då bullerbidragen från de statliga vägarna/ järnvägen inte är inkluderad i de föreslagna bulleråtgärderna i detaljplanen.

Trelleborgs kommun har tillsammans med Trafikverket påbörjat ett arbete som handlar om att på ett mer samlat sätt säkerställa att bullernivåer inte överskrids. De planbestämmelser som hittills berör åtgärder för buller genererat av de kommunala vägarna framgår av plankartan. I praktiken innebär det föreslagna bullerskärmar i uppställningsytans södra del samt längs med hamnledens östra sida. Beroende av slutsatserna kring samarbetet med Trafikverket kan ytterligare åtgärder genomföras som även hanterar Trafikverkets ansvarsområden. Aktuell detaljplan säkerställer åtgärder gällande kommunens bidrag till bullersituationen.



Kartorna redovisar ekvivalenta ljudnivåer för år 2040 från vägtrafik med vägnära åtgärder.



KUSTSKYDD

Hamnledens sydligaste del är planerad att löpa parallellt med järnvägen och som denna på en upphöjd vägbank. Den nya vägbanken kommer att utgöra en del av det framtida kustskyddet mot högre havsvattennivåer samt mot stormar med vågpåverkan. Till detta hör det planerade erosionskyddet, som skall utgöra en förlängning av den befintliga vågbrytaren i hamnen. Detaljplanen möjliggör för ett erosionskydd/kustskydd inom hela ytan söder om vägen längs med kusten. Detta betyder att det är först vid detaljprojekteringen som den slutliga utformningen avgörs. Illustrationen på plankartan är endast en variant



Yta för utökat erosionskydd. Befintlig skydd syns till vänster i bild

RISK OCH SÄKERHET

Den föreslagna Östra hamninfarten löper längs järnvägen mellan Trelleborg och Malmö. Både på järnvägen och på de planerade vägarna kommer transporter av farligt gods att förekomma. Detta är en viktig utgångspunkt för riskutredningen. Farligt gods transporteras allts redan idag inom korridoren.

Det finns idag 11 bostadsfastigheter som ligger inom 30 meter från område där hamnled tillåts. Två privatägda och resterande kommunägda. För de kommunägda fastigheterna kommer planändringen släcka ut bostadsändamålet till förmån för trafikytor T, GATA samt PARK. på 30 meter tangerar de två privatägda fastigheterna, Durken 12 och Öskaret 1, på mindre ytor som idag är obebyggda och utan byggrätt. Bostadshus ligger inte inom ett område på 30 meter varför inga riskreducerande åtgärder behöver vidtas på befintliga bostadshus. Detsamma gäller för de kommunalägda fastigheterna Öskaret 4, Snövit 2, Blyger 4 och 5. På resterande kommunägda fastigheter Blyger 2, 3 och 10 samt Snövit 3 och 4 ligger bostadshus och byggrätt för bostadshus inom 30 meter. Bostadsändamål på den kommunägda fastigheten Blyger 1 föreslås att släckas ut med användningen GATA.

Genomförandet av detaljplanen påverkar de kommunägda fastigheterna som ligger inom 30 meter från hamnled vilket gör att riskreducerande åtgärder bör vidtas förutsatt att väggkant hamnar i användningsgräns för T₄ och T₅. Användningsområdet för T₄ och T₅ tar höjd för slänter vilket gör att väggkanten med största sannolikhet hamnar längre ifrån bostäderna inom 30 meter. Fastigheterna är inlösta av kommunen och en ny bedömning om riskreducerande åtgärder kommer att göras i samband med detaljprojekteringen av vägen. Kommunen kommer då att avgöra om det är aktuellt att ha kvar bostadshusen med eventuella behov av riskreducerande åtgärder eller i annat fall riva bostadshusen.

SOCIALA KONSEKVENSER

GOD BEBYGGD MILJÖ

Trots att den Östra hamnfarten till stora delar är lokaliserad till en redan existerande trafikkorridor (Kontinentalbanan) så kan man inte utesluta negativa konsekvenser för omgivningen. En konsekvens av Östra Hamnfarten är att vissa byggnader måste rivas. Det kan även resultera i att vissa bostäder inte längre lämpar sig för bostadsändamål. I vissa fall kan fysiska åtgärder räcka men i andra fall krävs rivning. En positiv synergieffekt av Östra hamnfarten är att hamnens nuvarande område kommer att frigöras och möjligheten finns då att bygga attraktiva, stationsnära, havsnära bostäder i centralt läge.

Utifrån kommunfullmäktiges beslut om sträckningen av Östra Hamnfarten har en markzon tagits fram som består av hamnfarten samt en skyddszon på 30 meter från planerad väggkant. Samtliga bostadsfastigheter inom planområdet är inlösta.

BARNPERSPEKTIVET

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

TILLGÄNGLIGHET

I samband med planläggningen har en övergripande målsättning varit att inte försämra tillgängligheten för de oskyddade trafikanterna runt om planområdet och även till och från området. Inom ramen för detaljplanen för Östra hamnfarten och uppställningsytorna kommer en grön parkyta att planläggas centralt i området. Detta ökar tillgängligheter både inom området för uppställningsytorna och ökar möjligheten att ta sig i nord/sydlig riktning.

I södra delen av planområdet där hamnfarten följer längs med Kontinentalbanan möjliggörs för en ny allmän gång- och cykelväg som dels avses som möjlig transportväg för de som arbetar i Trelleborgs hamn men även för övriga av stadens innevånare.

Trelleborgs hamn har idag shuttlebussar som går från Trelleborgs resecentrum och ner i hamnen, som en service för passagerare utan motorfordon. Trelleborgs hamn har som målsättning att även efter flytt av hamn och hamninfart fortsätta med samma service.

För att hamnleden inte skall ligga alltför högt, samt som del i kussyddsarbetet mot högre havsnivåer kommer gång- och cykelpassagen vid Toftgränd att avvecklas. Gående kommer istället hänvisas till gång- och cykelvägen utmed Östra Förstadsgatan

SÄKERHET OCH TRYGGHET

Detaljplanerna har bedömts ge positiva miljöeffekter på människors hälsa och säkerhet. Detta beror på att transporter med farligt gods flyttas ut ur Trelleborgs stads centrala delar. Farligt gods, som inte har målpunkt inne i Trelleborg, kommer att hänvisas till Östra ringvägen efter denna är utbyggd. Färre personer kommer att röra sig i närheten av vägen med farligt gods med en Östlig hamninfart jämfört med transport av godset genom staden som idag.

Det är också ur ett riskperspektiv som hamninfartenen förläggs intill Kontinentalbanan, som redan idag transporterar farligt gods.

