

DETALJPLAN FÖR
VÄSTERVÅNG 2:25 M.FL.

"VÄSTRA RINGVÄGEN" - TRELLEBORGS KOMMUN



Co-funded by
the European Union



TRELLEBORGS KOMMUN

DP 290 - PLANBESKRIVNING
SAMRÅDSHANDLING 2023-05-08

PLANARKITEKT

Anders Bramme
Lina Jönsson

PLANHANDLINGAR

Denna planbeskrivning
Plankarta
Illustrationskarta
Miljökonsekvensbeskrivning

VAD ÄR EN DETALJPLAN?

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

SÅ HÄR LÄSER DU DETALJPLANEN

Detaljplanen består av en plankarta med olika planbestämmelser. Till plankartan hör även en planbeskrivning (det här dokumentet) som förklarar syftet med och innehållet i plankartan. Planbeskrivningen har tre kapitel. I det första kapitlet beskrivs och motiveras de olika planbestämmelserna som finns på plankartan. I genomförandekapitlet beskrivs hur detaljplanen kan genomföras. I det sista kapitlet beskrivs förutsättningarna för planarbetet och de konsekvenser som kan uppstå till följd av att detaljplanen genomförs.

PLANFÖRFARANDE

Detaljplanen tas fram med utökat förfarande i enlighet med plan- och bygglagen (2010:900). Processen ser ut så här:



INNEHÅLLS- FÖRTECKNING

PLANFÖRSLAG	4
DETALJPLANENS SYFTE	4
GENOMFÖRANDE	10
ORGANISATORISKA GENOMFÖRANDEFRÅGOR	10
EKONOMISKA GENOMFÖRANDEFRÅGOR	11
FASTIGHETSÄTTLIGA GENOMFÖRANDEFRÅGOR	12
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER	17
BAKGRUND	17
BEFINTLIG VÄGSTRÄCKA	18
FÖRORDAD VÄGKORRIDOR SAMT AVFÄRDADE ALTERNATIV	19
LANDSKAPSBILD OCH KULTURMILJÖ	28
JORDBRUKSMARK	29
NATURMILJÖ OCH BIOLOGISKA VÄRDEN	30
TILLGÄNGLIGHET	33
KOLLEKTIVTRAFIK	33
SOCIALA KONSEKVENSER	34
RIKSINTRESSE	35
STRANDSKYDD	38
HÄLSA OCH SÄKERHET	39
BEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN	47
TEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGAR	54
UNDERLAG TILL PLANARBETET	55

PLANFÖRSLAG

DETALJPLANENS SYFTE

Syftet med detaljplanen är att koppla samman Europaväg E22/E6 och länsväg 108 med en delvis ny vägsträckning nordväst om Trelleborgs tätort. Syftet är att, tillsammans med en laga kraftvunnen detaljplan för Östra ringvägen och Östra hamninfarten, uppnå en gen och ändamålsenlig infrastruktur där hamn- och genomfartstrafik kan ledas om utanför Trelleborgs centrum. Detta är en förutsättning för att förverkliga det som kommunen föresatt sig inom ramen för Kuststad 2025. Ringvägslösningen ska för hamntrafikens vidkommande bestå av så få konflikt- och korsningspunkter som möjligt. Samtidigt ska den tjäna övrig trafiks mål om en rimligt god framkomlighet.

MÅLSÄTTNING

Trelleborgs kommun har som målsättning att den sammantagna ringvägslösningen (Östra- samt Västra ringvägen) tillsammans med utpekandet av Trelleborgs hamn som CORE-hamn ska uppfylla de måluppfyllelser som TENT (Transeuropeiska transportnätet) föreskriver. Detta innebär i korthet att det slutliga målet är att undanröja flaskhalsar samt tekniska hinder för godstrafiken. Till det hör även att koppla transportnoderna effektivare till varandra och på så sätt säkerställa god konkurrenskraft och hög kapacitet.

Trelleborgs kommuns bidrag till detta innebär en uttalad målsättning att kommunens ringvägslösning ska hålla en enhetlig standard motsvarande Trafikverkets generella krav på motsvarande vägs funktion, vara gen samt verka för så få korsningspunkter som möjligt. Med detta möjliggörs för det långsiktiga målet – att förverkliga både Västra sjöstaden samt Sjöstaden fullt ut med möjlighet för över 7000 bostäder. Nuvarande barriäreffekter mellan staden och havet försvinner med en fullvärdig ringvägslösning runt staden där en ny sträckning av en västlig ringväg utgör en väsentlig del i att uppfylla kommunfullmäktiges beslut om genhet och god framkomlighet.

PLANFÖRSLAGET

I väster planeras den nya Västra ringvägen att följa Hedvägens befintliga sträckning. Befintlig cirkulationsplats med väg E22/E6 föreslås behållas men kompletteras med ett fritt högersvängfält österifrån mot Malmö. För att förbättra trafiksäkerheten föreslås att det befintliga övergångsstället och cykelpassagen ersätts med en tunnel och att Maglarpsvägen flyttar österut. In- och utfart till drivmedelsanläggningar och parkering föreslås kompletteras med en ny utfart österut där Maglarpsvägen ansluter. Den befintliga in- och utfarten föreslås att enbart fungera som en infart. Detta för att minska händelsetätheten, vilket är en trafiksäkrare lösning.

Den befintliga Hedvägen som idag har ett körfält i vardera riktning föreslås breddas norrut för att rymma ytterligare ett körfält i västlig riktning. Undantaget för ytterligare ett körfält utgörs av sträckan närmast Maglarpsrondellen där breddningen norrut syftar till att skapa utrymme för vänstersvängfält. Orsaken är att det ansluter flera vägar och in- och utfarter till Hedvägen vid denna plats.

I punkten där den nya Västra ringvägen lämnar befintligt vägnät och fortsätter ut i landskapet kopplas Hedvägen på den nya Västra ringvägen via en trevägskorsning. Vid korsningen utformas den nya Västra ringvägen med ett körfält i vardera riktningen samt ett vänstersvängfält in till Hedvägen och vänstersvängfält ut på nya Västra ringvägen.

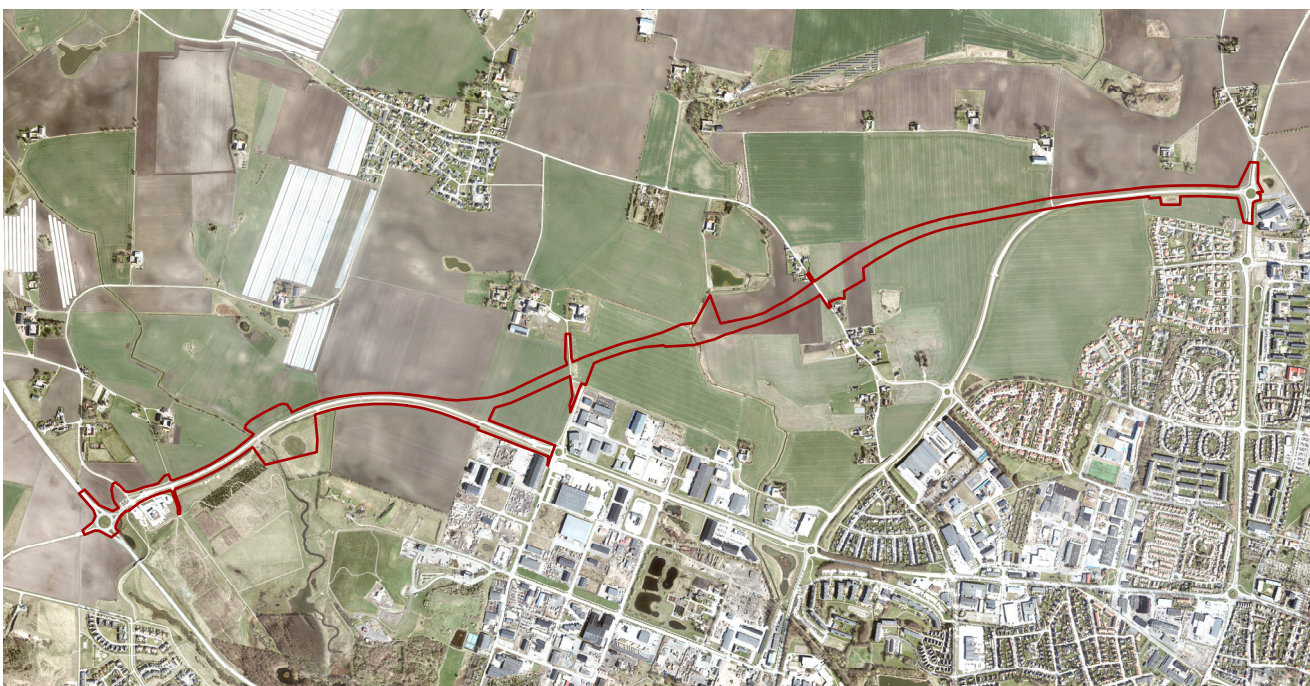
Öster om korsningen med Hedvägen föreslås två körfält österut och ett körfält västerut. Denna körfältsindelning fortsätter till strax öster om Tommarpsvägen då växling av

körfältsindelningen återigen sker. Strax öster om Tommarpsvägen och fram till där den nya Västra ringvägen ansluter till befintlig vägsträcka är det därmed två körfält västerut och ett körfält österut. Den befintliga Västra ringvägen ansluter till den nya vägsträckningen med ett påkörsvält. Även här breddas vägen norrut för att få plats med sektionen 2+1-väg. Efter påkörsvältet fortsätter den nya Västra ringvägen med sektionen 2+2 väg mot cirkulationsplatsen vid 108:an. Den enskilda vägen, Ebbes väg, kvarstår som en mindre anslutning med principen höger in - höger ut. Befintlig cirkulationsplats med väg 108 föreslås behållas men kompletteras med ett extra körfält västerut genom cirkulationsplatsen. För att undvika kapacitetsproblem föreslås att cirkulationsplatsen byggs om med två körfält i östvästlig riktning, vilket innebär att det, cirka 100 meter öster om cirkulationsplatsen, byggs ett nytt körfält västerut. In i cirkulationsplatsen går därmed två körfält (rakt fram/höger och rakt fram/vänster). Väster om cirkulationsplatsen fortsätter två körfält som sedan kan vävas ihop till ett körfält igen. Det befintliga övergångsstället och cykelpassage ersätts med en tunnel strax väster om cirkulationen.

Den nya Västra ringvägen kommer medföra fem korsningspunkter som behöver göras planskilda. Dessa är: Gång och cykelväg vid Maglarpsrondellen, Ståstorps byaväg (4), Ståstorpsån (5), Tommarpsvägen (6) och gång och cykelväg vid cirkulationsplats 108.

MAGLARPSRONDELLEN

För området vid Maglarpsrondellen, Maglarpsvägen samt in- och utfart till drivmedelsanläggningar ska kompletterande utredningar tas fram vilka kommer redovisas i granskningshandlingarna. Trafiksäkerhet och framkomlighet vid denna trafiksituation har studerats närmre där resultat av trafiksimuleringar visar på behov av åtgärder. Dialog pågår med Trafikverket om förbättrad trafiksäkerhet vid detta område. Aktuellt planförslag redovisar en förespråkad trafiklösning.



Figur 1: Planområdet ligger nordväst om Trelleborgs tätort och omfattar cirka 30 hektar.

ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS

- VÄG** Väg. Bestämmelsen syftar till att befästa befintlig användning och möjliggöra ny sträckning av Maglarpsvägen. Bestämmelsen VÄG inbegriper även ytor för dagvatten och skyfallsavledning från vägbanan samt trädplantering.
- VÄG₁** Väg. Bestämmelsen syftar till att möjliggöra en väg som kopplar ihop Maglarpsrondellen (E6/E22) med Lundarondellen för att tillsammans med Östra ringvägen och Östra hamnfarten utgöra en komplett ringväg runt Trelleborg stad. Bestämmelsen VÄG inbegriper även ytor för dagvatten och skyfallsavledning från vägbanan samt trädplantering.
- NATUR** Natur. Bestämmelsen syftar till att säkerställa att ytor som behövs för dagvatten- och skyfallshantering kan anordnas inom allmän plats, samt att dessa ytor i den mån det går även kan bidra till ökad biologisk mångfald samt ökade rekreativa värden.
- GCVÄG** Gång- och cykelväg. Bestämmelsen syftar till att möjliggöra för en gång- och cykelväg över Västra ringvägen där ringvägen kommer korsa Ståstorps byaväg.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS

- damm₁** Dagvattendamm. Syftet är att möjliggöra för öppna dagvattendammar för hantering av det dagvatten som kommer från vägen. Dammarna kan med fördel utformas så att de bidrar till den biologiska mångfalden och de rekreativa värdena.
- bro₁** Bro för väg. Syftet är att möjliggöra för att Tommarpsvägen ska gå i en bro över Västra ringvägen som i det läget kommer vara nedsänkt.
- bro₂** Bro för gång- och cykelbro. Syftet är att möjliggöra för en gång och cykelbro över Västra ringvägen där ringvägen korsar Ståstorps byaväg.
- bro₃** Bro för väg där fri höjd på minst 2,7 meter under bro ska råda. Syftet är att möjliggöra för en bro över Ståstorpsån med lägsta fri höjd på 2,7 meter. Detta för att säkerställa passage för djurlivet och transporter för jordbruk som dock kräver högre fri höj än 2,7 meter men där bestämmelsen anger lägsta fria höjd.

tunnel₁	Gång- och cykeltunnel. Syftet är att möjliggöra för en planskild korsning för gång- och cykeltrafikanter.
skydd₁	Bullerskydd/vall med en höjd av angivet värde i meter mätt från närliggande vägbanas nivå. Bestämmelsen syftar till att säkerställa skydd mot trafikbuller för intilliggande bostadshus. Detta för att klara gällande riktvärden.
träd₁	Träd får endast fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk. Syftet är uppmärksamma befintliga träd och säkerställa att nedtagning av träd inte sker om det inte är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk. Pilträd inom aktuella områden är generellt skyddade och dispens för biotopskyddet krävs för nedtagning av träd.
plantering₁	Plantering. Syftet är att säkerställa yta för nyplantering av träd.
dike₁	Dagvattendike. Syftet är att möjliggöra för öppna dagvattendike för hantering och rening av dagvatten som kommer från vägen.
a₁	Strandskyddet är upphävt. Syftet är att upphäva strandskyddet för befintlig väg och utökning av densamma.
a₂	Marklov krävs för trädfällning. Syftet är att skydda befintliga träd för trädfällning om det inte är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid	Genomförandetiden är 180 månader över hela planområdet och börjar gälla fr.o.m. laga kraft datum.
------------------------	---



Illustration över planförslaget.



Planförslaget i sin helhet på ortofoto.

GENOMFÖRANDE

ORGANISATORISKA GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Detaljplanen beräknas kunna antas under våren 2024. Genomförandetiden är 180 månader (15 år) från den dag detaljplanen vunnit laga kraft. Allmän platsmark inom detaljplanen har kommunalt huvudmannaskap.

ORGANISATION

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

KUSTSTAD 2025

Detaljplanen för Västra ringvägen ingår i stadsutvecklingsprojektet Kuststad 2025 som ett av fyra delprojekt. Kuststad 2025 är ett omfattande stadsutvecklingsprojekt som innebär satsningar på näringsliv, infrastruktur och ca 7000 bostäder i havsnära läge. Det övergripande syftet är att skapa förutsättningar för Trelleborgs stad att växa, möta havet, skapa en attraktiv bostadsort och nyttja stadens stationsnära läge.



Figur 2: Delprojektområden för Kuststad 2025

TILLSTÅND

För genomförandet av detaljplanen krävs tillstånd för vattenverksamhet avseende grundvattenbortledning samt arbete i vatten. Kommunen har parallellt inlett en ansökan om tillstånd för vattenverksamhet. Därtill krävs dispens gällande det generella biotopskyddet avseende nedtagning av träd i pilevall. Ansökan om dispens hanteras inom ramen för detaljplanen. I samband med resultatet av kompletterande naturvärdes- och artinventeringar kan det komma att krävas artskyddsdispens på arter upptagna i Artskyddsförordningen. Trädet som är föremål för dispensansökan ska inventeras närmre under sommaren 2023. Resultatet av utredningar och om dispens krävs kommer att förtydligas i granskningshandlingarna.

Följande anmälningar, dispenser och tillstånd har hittills identifierats:

- tillstånd för vattenverksamhet avseende grundvattenbortledning och arbete i vatten
- dispens gällande det generella biotopskyddet för nedtagning av ett pilträd i pilevall

EKONOMISKA GENOMFÖRANDEFRÅGOR

PLANEKONOMI

Framtagandet av detaljplanen finansieras av Trelleborgs kommun. Trelleborgs kommun har beviljats medel från EU för planeringen av Västra ringvägen. Projekt delfinansieras med 50 % från EU i ett CEF, TEN-T Motorway of the Seaprojekt. Trelleborgs kommun är beredda att med kommunala medel finansiera och bygga den nya Västra ringvägen.

I samband med genomförandet av detaljplanen kommer kommunen, förutom kostnader för vägen, få kostnader för att bygga ut allmän platsmark, markinlösen, lantmäteriförrättningar samt flytt och nyanläggning av ledningar. Kommunen kommer framöver att få ökade drifts- och underhållskostnader till följd av utbyggnad av allmän platsmark.

GENOMFÖRANDEAVTAL

Genomförandeavtal kommer tecknas med ledningsägare gällande flytt av ledningar. Avtalet ska reglera ansvarsförhållanden, kostnader och tidplan mellan kommunen och respektive ledningsägare.

INLÖSEN, ERSÄTTNING

Detaljplanens genomförande förutsätter inlösen av fastigheter till förmån för allmän plats. (VÄG, GATA och NATUR). Ersättning för inlösen av allmän platsmark bestäms enligt reglerna i expropriationslagen (1972:719). En grundprincip är att fastighetsägaren ska vara ekonomiskt skadelös efter intrånget. Vid inlösen av hel fastighet ska ersättningen motsvara fastighetens marknadsvärde med ett tillägg om 25 %. Vid ersättning som gäller en del av en fastighet är det minskningen av marknadsvärdet med ett tillägg om 25 % som ska ersättas. Inom detta planförslag är det endast aktuellt med inlösen för del av fastigheter.

I ersättningen för marknadsvärdesminskningen ingår ersättning för markinträng och fastighetstillbehör. Fastighetstillbehör omfattar byggnader, ledningar, stängsel och andra anläggningar som finns på fastigheten och som är tänkta att finnas där för stadigvarande bruk. Om det uppkommer andra ekonomiska skador till följd av att en fastighet avstår mark kan även dessa ersättas. Ett exempel kan vara vissa kostnadsökningar i verksamheter som bedrivs på en fastighet. Även andra än fastighetsägare kan vara berättigade till ersättning, exempelvis servitutshavare och nyttjanderättshavare/arendator. Kommunens avsikt är att i första hand träffa frivilliga överenskommelser med berörda.

Gemensamhetsanläggningen (Ståstorp GA:1) behöver omprövas och läggas om på grund av plangenomförandet. I det fall nya fastigheter kommer att belastas av gemensamhetsanläggningen eller att anläggningen minskar i storlek, så kan ersättning enligt 40 a § anläggningslagen komma att utgå.

FASTIGHETSÄTTLIGA GENOMFÖRANDEFRÅGOR

FASTIGHETSÄTTNING

Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av den till detaljplanen hörande fastighetsförteckningen. Fastighetsättning ska ske i enlighet med detaljplanen. Bildandet av nya fastigheter, servitut och gemensamhetsanläggningar prövas vid förrättning som handläggs av lantmäterimyndigheten.

Kommunen får lösa in mark som enligt detaljplan ska användas för allmän platsmark som kommunen ska vara huvudman för. Rätten till inlösen är villkorslös och gäller såväl under som efter genomförandetiden. Överenskommelse om fastighetsreglering kommer tecknas med de fastighetsägare som frivilligt vill reglera överföring av den allmänna platsmarken. För nya Västra ringvägen och de områden som behövs för vägens funktion kommer all mark lösas in och en ny fastighet att bildas, nedan benämnd "Västra ringvägen 1:1". Alternativt kommer allmän platsmark att fastighetsregleras till de befintliga kommunala fastigheterna Västervång 2:25, Ståstorp 3:1 och Maglarp 28:20. Detta är en fastighet som enbart kommer att bestå av väg- och naturmark.

För de fastigheter som delas på grund av dragningen av västlig ringväg kommer kommunen att verka för markbyten i syfte att åstadkomma lämpliga fastigheter och rationella brukningsenheter. Trelleborgs kommun tar initiativ till samt bekostar nödvändiga lantmäteriförrättningar.

RÄTTIGHETER

Detaljplanen berör följande ledningsrätter:

M 1287-2019/60.1 – Ledningsrätt för starkström (Trelleborgs elnät AB)

M 1287-2019/60.2 – Ledningsrätt för starkström (Trelleborgs elnät AB)

M 1287-1233-650.1 – Ledningsrätt för teleledning (Telia AB)

M 1287-1290.1 – Ledningsrätt för teleledning (Telia AB)

M 1287-2917.1 – Ledningsrätt för starkström (Trelleborgs elnät AB)

Detaljplanen berör följande servitut men bedöms inte påverkas av genomförandet av detaljplanen.

Beteckning	Till förmån för	Belastar	Ändamål
1287-2022/39.1	Tågarp 6:12	Tågarp 6:9	Väg

GEMENSAMHETSANLÄGGNINGAR

Gemensamhetsanläggningen Ståstorp ga:1 förvaltar samfälligheten Ståstorp s:1. Markinträdet medför behov av att ompröva gemensamhetsanläggningen.

TILLFÄLLIGT NYTTJANDE AV MARK UNDER BYGGTIDEN

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

FASTIGHETSKONSEKVENSER

Nedan beskrivs konsekvenser på respektive fastighet till följd av att genomförandet av detaljplanen medför ändring av nuvarande fastighetsindelning.

Maglarp 28:20 Avstår jordbruksmark och vägmark genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Större delen av den berörda marken är redan idag ianspråktagen med vägrätt. Kvarvarande fastighet kommer fortsätta vara lämplig för sitt ändamål. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun. Befintlig anslutning till Hedvägens förlängning kommer att flyttas.

Maglarp s:10 Avstår jordbruksmark och vägmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Större delen av den berörda marken är redan idag ianspråktagen med vägrätt. Berörd del av samfälligheten har ingen ordnad förvaltning. Samfällighetens utbredning intill planområdet bör ses över i samband med lantmäteriförrättningen i syfte att uppnå ändamålsenlig fastighetsindelning.

Maglarp 14:6 Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Större delen av den berörda marken är redan idag ianspråktagen för enskild väg. Kvarvarande fastighet kommer fortsätta vara lämplig för sitt ändamål. Maglarpsvägen får en ny sträckning i söder och kommer att följa ungefärligt läge för nuvarande enskild väg för att sedan ansluta till Västra ringvägen längre österut än idag. Den enskilda vägen kommer att ansluta till den nya sträckningen av Maglarpsvägen, se illustrationsplan.

Maglarp 14:5 Avstår jordbruksmark och vägmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Större delen av den berörda marken är redan idag ianspråktagen med vägrätt. Kvarvarande fastighet kommer fortsätta vara lämplig för sitt ändamål. Maglarpsvägen får en ny sträckning i söder och kommer att följa ungefärligt läge för nuvarande enskild väg för att sedan ansluta till Västra ringvägen längre österut än idag. Den enskilda vägen kommer att ansluta till den nya sträckningen av Maglarpsvägen, se illustrationsplan.

Ståstorp 3:1 Avstår jordbruksmark och vägmark genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. En del av den berörda marken är redan idag ianspråktagen med vägrätt. Kvarvarande fastighet kommer fortsätta vara lämplig för sitt ändamål. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun.

Ståstorp s:1 Avstår jordbruksmark och vägmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. En del av den berörda marken är redan idag ianspråktagen med vägrätt. Samfälligheten förvaltas av gemensamhetsanläggningen Ståstorp ga:1. Markinfrånget medför behov av att ompröva gemensamhetsanläggningen. Samfällighetens utbredning intill planområdet bör dessutom ses över i samband med lantmäteriförrättningen i syfte att uppnå ändamålsenlig fastighetsindelning. En gång- och cykelbron planeras över nya Västra ringvägen för att behålla kopplingen mellan Ståstorps byaväg och Hedvägen. Bron är tänkt att tillåta mindre arbetsfordon för drift av vägen, och därtill säkerställa passage för gång- och cykel.

Ståstorp 16:2 Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. En yta söder om planområdet blir obrukbar och föreslås förvärfvas av Trelleborgs kommun och överförs till intilliggande fastighet. Kvarvarande fastighet norr om planområdet kommer fortsätta vara lämplig för sitt ändamål.

Ståstorp 8:3 Fastigheten planläggs i sin helhet som allmän platsmark och överförs genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun.

Ståstorp 8:1 Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Kvarvarande fastighet kommer fortsätta vara lämplig för sitt ändamål. Intill Ståstorpsån där Västra ringväg passerar i bro kommer höjden på bron att möjliggöra passage med jordbrukstransporter under. Rättigheten att passera under ringvägen kommer säkras med ett servitut.

Ståstorp 8:2 Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Kvarvarande fastighet föreslås genom fastighetsreglering överförs till intilliggande fastighet, med samma fastighetsägare, i syfte att uppnå ändamålsenlig fastighetsindelning.

Västervång 1:51 Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Kvarvarande fastighet föreslås genom fastighetsreglering överförs till intilliggande fastighet, med samma fastighetsägare, i syfte att uppnå ändamålsenlig fastighetsindelning.

Västervång 1:50 Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Kvarvarande fastighet föreslås genom fastighetsreglering överförs till intilliggande fastighet, med samma fastighetsägare, i syfte att uppnå ändamålsenlig fastighetsindelning.

Västervång 1:49 Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Kvarvarande fastighet föreslås genom fastighetsreglering överförs till intilliggande fastighet, med samma fastighetsägare, i syfte att uppnå ändamålsenlig fastighetsindelning.

Ståstorp 7:6 Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Kvarvarande fastighet kommer fortsätta vara lämplig för sitt ändamål.

Västervång 1:42 Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Kvarvarande fastighet kommer fortsätta vara lämplig för sitt ändamål.

Västervång 1:46 Avstår en mindre del tomtmark genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Kvarvarande fastighet kommer fortsätta vara lämplig för sitt ändamål.

Västervång 1:47 Avstår en mindre del tomtmark genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Kvarvarande fastighet kommer fortsätta vara lämplig för sitt ändamål.

Västervång 1:48 Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Kvarvarande fastighet föreslås genom fastighetsreglering överföras till intilliggande fastighet, med samma fastighetsägare, i syfte att uppnå ändamålsenlig fastighetsindelning.

Västervång 1:91 Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Kvarvarande fastighet föreslås genom fastighetsreglering överföras till intilliggande fastighet, med samma fastighetsägare, i syfte att uppnå ändamålsenlig fastighetsindelning.

Västervång 1:27 Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Fastighetsindelningen bör ses över i samband med lantmäteriförrättningen i syfte att uppnå ändamålsenlig fastighetsindelning.

Västervång 1:7 Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Fastighetsindelningen bör ses över i samband med lantmäteriförrättningen i syfte att uppnå ändamålsenlig fastighetsindelning.

Västervång 1:8 Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Fastighetsindelningen bör ses över i samband med lantmäteriförrättningen i syfte att uppnå ändamålsenlig fastighetsindelning.

Västervång 1:9 Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Fastighetsindelningen bör ses över i samband med lantmäteriförrättningen i syfte att uppnå ändamålsenlig fastighetsindelning.

Västervång 1:10 Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Fastighetsindelningen bör ses över i samband med lantmäteriförrättningen i syfte att uppnå ändamålsenlig fastighetsindelning.

Västervång 1:11 Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Fastighetsindelningen bör ses över i samband med lantmäteriförrättningen i syfte att uppnå ändamålsenlig fastighetsindelning.

Västervång 1:12 Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Fastighetsindelningen bör ses över i samband med lantmäteriförrättningen i syfte att uppnå ändamålsenlig fastighetsindelning.

Västervång 1:13 Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Fastighetsindelningen bör ses över i samband med lantmäteriförrättningen i syfte att uppnå ändamålsenlig fastighetsindelning.

Västervång 1:19 Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Kvarvarande fastighet föreslås genom fastighetsreglering överföras till intilliggande fastighet, med samma fastighetsägare, i syfte att uppnå ändamålsenlig fastighetsindelning.

Västervång 2:2 Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Kvarvarande fastighet föreslås genom fastighetsreglering överföras till intilliggande fastighet, med samma fastighetsägare, i syfte att uppnå ändamålsenlig fastighetsindelning.

Västervång 2:3 Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Kvarvarande fastighet föreslås genom fastighetsreglering överföras till intilliggande fastighet, med samma fastighetsägare, i syfte att uppnå ändamålsenlig fastighetsindelning.

Västervång 2:4 Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Kvarvarande fastighet föreslås genom fastighetsreglering överföras till intilliggande fastighet, med samma fastighetsägare, i syfte att uppnå ändamålsenlig fastighetsindelning.

Tågarp 6:9 Avstår jordbruksmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Kvarvarande fastighet kommer fortsätta vara lämplig för sitt ändamål. Utfart till Västra ringvägen kommer tillåtas enbart västerut och motsvarande infart enbart med trafik från öster. Ett officialservitut till förmån för Tågarp 6:12, som ägs av Trelleborgs kommun, bedöms inte påverkas av detaljplanen.

Västervång 2:25 Berörd del av fastigheten är redan idag planlagd och ianspråktagen för allmän plats. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun.

Västervång s:4 Avstår vägmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Den berörda marken är redan idag ianspråktagen som vägmark. Berörd del av samfälligheten har ingen ordnad förvaltning. Samfällighetens utbredning intill planområdet bör ses över i samband med lantmäteriförrättningen i syfte att uppnå ändamålsenlig fastighetsindelning.

Vemmerlöv samfällighet 3 Avstår vägmark genom inlösen genom fastighetsreglering till fastighet för allmän platsmark. Den berörda marken är redan idag ianspråktagen som vägmark. Berörd del av samfälligheten har ingen ordnad förvaltning. Samfällighetens utbredning intill planområdet bör ses över i samband med lantmäteriförrättningen i syfte att uppnå ändamålsenlig fastighetsindelning.

Vemmerlöv 16:24 Berörd del av fastigheten är redan idag planlagd och ianspråktagen för allmän plats alternativt ianspråktagen med vägrätt. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun.

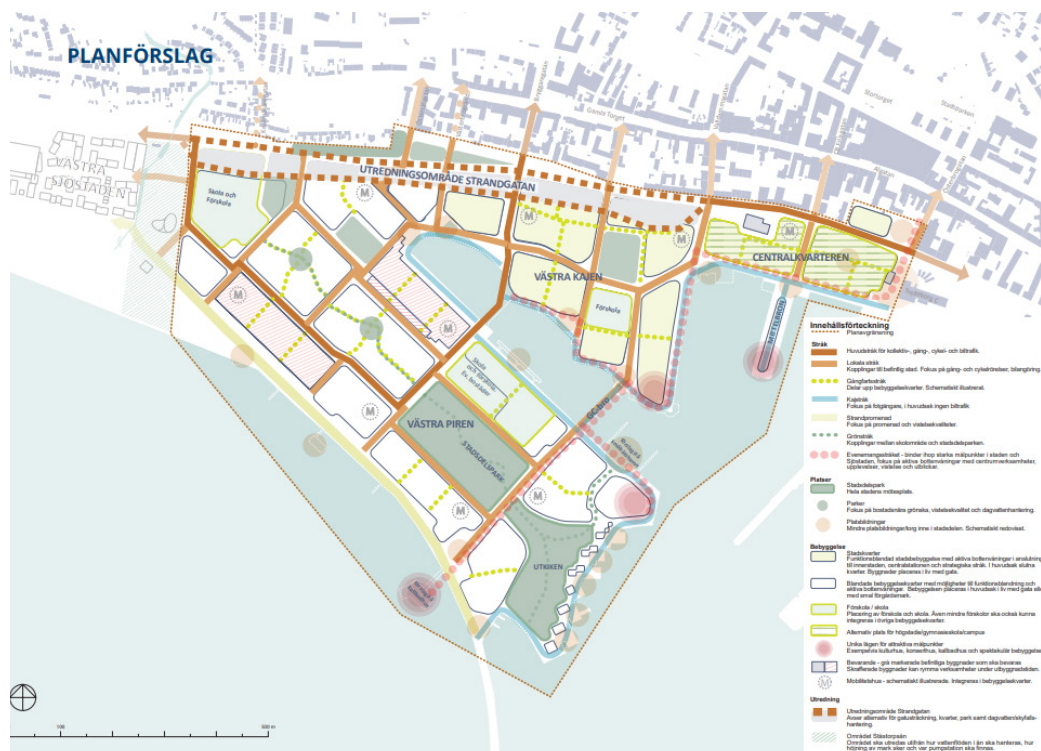
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER

BAKGRUND

Trelleborgs hamn fick år 2010 miljödom för att bygga nya pirar och nya färjelägen. Avsikten är att kunna erbjuda färjelägen för längre fartyg. De nya lägena är placerade längre österut och längre söderut än de befintliga. Domen stadgar att för varje nytt läge som tas i drift ska ett av de befintliga avvecklas.

När hamnen flyttat sin verksamhet till den nya delen av hamnen kommer man att överlåta de delar av hamnområdet som inte längre behövs till staden. När sedan en östlig tillfart tillsammans med en fullvärdig ringväg till hamnen står klar kan hamnbolaget helt frånträda ytorna norr och väster om centralbassängen. Det innebär drygt 50 hektar mark som frigörs för stadsutveckling och exploatering av blandad stadsbebyggelse. Planering för denna exploatering, Sjöstaden-Stadskärnan, har pågått sedan 2017 när Sjöstaden var föremål för Europaplan 14.

Kommunfullmäktige beslutade 2016 att Östra ringvägen mellan riksväg 9 och trafikplats väg 108 ska vara färdig år 2025. Det nya hamnområdet för Trelleborgs hamn ska också vara färdigt år 2025. En förutsättning för hamnens flytt och lokalisering av uppställningsplatser samt logistik i väster (det så kallade BCT-området) är en kapacitetsmässigt fullvärdig ringväg hela vägen från riksväg 9 fram till väg E6 vid Maglarpsrondellen. Vägen ska utföras med en standard som uppfyller de målpåfyller som gäller för det TEN-T (Transeuropeiska transportnätet).



Figur 3: Utdrag från planprogrammet Sjöstaden, samrådshandling 2022-05-18

POLITISKA BESLUT

Kommunfullmäktige i Trelleborg beslutade den 31 maj 2021 att i fortsatt arbete med Fördjupning av översiktsplan för Trelleborgs stad 2035 utveckla ny Västra ringvägen enligt den kortaste och genaste sträckan med hänsyn tagen till eventuella motstående intressen, att parallellt påbörja arbete med detaljplan för ny Västra ringväg med samma standard som planeringen för Östra ringvägen.

Samhällsbyggnadsnämnden i Trelleborg beslutade den 14 september 2021 att uppdraga åt förvaltningen att planlägga del av Västervång 2:25 m.fl. enligt utökat förfarande och enligt förvaltningens tjänsteskrivelse.

Den 21 mars 2022 beslutade Kommunfullmäktige i Trelleborg att alternativ Söder B inom UA 3 ska ligga till grund för fortsatt arbete med Västra ringvägen (se figur 7 sid 25).

PLANDATA

Planområdet ligger väster om Trelleborgs centralort. Området sträcker sig från Maglarpsrondellen i väster till Lundarondellen i öster och omfattar ca 30 hektar fördelat på vägområde samt natur. Området längst i öster och längst i väster utgörs av befintliga vägar, Hedvägen i väster och befintliga Västra ringvägen i öster. Där emellan är majoriteten av planområdet jordbruksmark. Planområdet korsar även två vattendrag - Albäcksån samt Ståstorpsån. Delar av marken ägs i dag av kommunen men större delen av planområdet är idag privatägd.

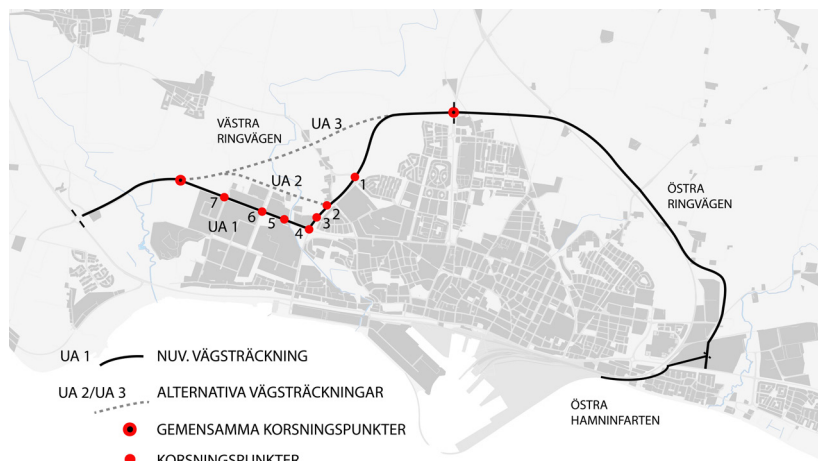
BEFINTLIG VÄGSTRÄCKA

I dagsläget angör trafik till hamnen från väster via E6/E22 och Travemündeallen. Trelleborgs kommun arbetar för att hamntrafiken ska kunna angöra hamnen från öster via en ringvägslösning runt staden. Detaljplanerna för en Östlig ringväg från cirkulationsplatsen vid väg 108 i norr till väg 9 i öster och för Östlig hamninfart är antagna av kommunfullmäktige. Detaljplanerna har blivit överklagade och inväntar avgörande i Mark- och miljödomstolen respektive Mark- och miljööverdomstolen. I dagsläget finns en befintlig västlig ringväg som sträcker sig från cirkulationsplatsen vid väg 108 i norr till Hedvägen i väster. Hedvägen fortsätter västerut och angör E6/E22 vid trafikplats Maglarp. Befintlig Västra ringväg och Hedvägen trafikeras i dagsläget av ca 3500 fordon/dygn respektive ca 5000 fordon/dygn. I dagsläget går ingen hamntrafik på vägarna och andelen genomfartstrafik på vägarna bedöms vara låg. Befintlig Västra ringväg och Hedvägen är rekommenderad transportled för farligt gods i dagsläget.

Med en utbyggnad av en Östlig ringväg så bedöms trafiken på befintliga Västra ringvägen och Hedvägen att öka. Då Östra hamninfarten öppnas upp kommer trafiken inklusive hamntrafiken öka ytterligare på nämnda sträcka, vilket också innebär mer trafik med farligt gods. Genomfartstrafiken kommer ledas om och byggandet av ringvägslösningen kommer även medföra inducerad trafik, alltså ökad trafik generellt eftersom tillgängligheten ökar.

I ett scenario för år 2025 där Östra ringvägen är utbyggd och hamntrafik enligt prognos för år 2040 trafikeras befintlig Västra ringväg och Hedvägen beräknas trafiken till 9 000 respektive 11-12000 fordon/dygn enligt Rambolls trafikmodell. Trafikmodelleringar visar att framkomligheten för hamntrafiken i ett sådant scenario är acceptabel. Men att konfliktpunkter med oskyddade trafikanter och lokaltrafik uppkommer på ett flertal platser längs sträckan. Trelleborgs kommun har som mål att göra framtida hamninfart/ringväg så gen och attraktiv som möjligt för hamntrafiken. Östra ringvägen kommer byggas med en standard med 2+1

körfält och referenshastighet 80 km/h. Denna standard går inte att uppnå på befintlig Västra ringväg och Hedvägen. Beskrivning av de olika scenarierna med sina olika korsningspunkter beskrivs på de följande sidorna.



Figur 4: Korsningspunkter inom vägvalsalternativen.

FÖRORDAD VÄGKORRIDOR SAMT AVFÄRDARDE ALTERNATIV

Trelleborgs kommun har som målsättning att den sammantagna ringvägslösningen (Östra- samt Västra ringvägen) tillsammans med utpekandet av Trelleborgs hamn som CORE-hamn ska uppfylla de måluppfyllelser som TEN-T (Transeuropeiska transportnätet) föreskriver. Detta innebär i korthet att det slutliga målet är att undanröja flaskhalsar samt tekniska hinder för godstrafiken. Till det hör även att koppla transportnoderna effektivare till varandra och på så sätt säkerställa god konkurrenskraft och hög kapacitet. Trelleborgs hamn har en mycket stor betydelse som Skandinaviens största roro- hamn, och därmed en viktig roll för Sveriges import och export.

Trelleborgs kommuns bidrag till detta innebär en uttalad målsättning att kommunens ringvägslösning ska hålla en enhetlig standard motsvarande Trafikverkets generella krav på motsvarande vägs funktion, vara gen samt verka för så få korsningspunkter som möjligt. Gällande den Östra ringvägen har avståndet mellan korsningspunkter begränsats till ca 2 km. Vägen utformas som en 2+1 väg vilket innebär en total vägbredd på ca 14 meter. Beroende av väggeometrin är hastighet satt till 80 resp. 60 km/h. Utanför tätbebyggt område ska 80 km/h gälla. För Östra ringvägen gäller planskilda korsningspunkter för oskyddade trafikanter, detsamma gäller även för nya Västra ringvägen.

Östra ringvägens tekniska standard har alltså varit utgångspunkten även när det gäller den nya Västra ringvägen. Sammantaget ska ringvägslösningen, tillsammans med den Östra hamninfarten, enligt kommunens målbild, utgöra det framtida riksintresse för kommunikation.

Vid val av vägsträckning har tre alternativ gällande den Västra ringvägen varit föremål för fördjupade studier. Den fördjupade studien sker där vägvalsalternativen skiljer sig åt. Det vill säga från punkt A till punkt B (se figur 5 på sida 20).

Nedan följer de tre utredningsalternativen som ligger till grund för den nya Västra ringvägens dragning:

1. UA 1 Utredningsalternativ med hamntrafik på befintlig Västra ringväg samt Hedvägens förlängning (nuv. väg med trimningsåtgärder).
2. UA 2 Utredningsalternativ med hamntrafik på befintlig Västra ringväg med förbifart norr om Västra verksamhetsområdet (tid. förbifart södra).
3. UA 3 Utredningsalternativ med hamntrafik på delvis ny sträckning.



Figur 5: Vägvalsalternativ för nya Västra ringvägen. UA1,UA2 samt UA3

(Benämningar "förbifart norra resp. förbifart södra" har tidigare använts i Rambolls rapporter.) Fortsättningsvis används benämningarna UA 1, UA 2 samt UA 3 (se figur 4 samt 5).

Vägvalsalternativen för den nya Västra ringvägen har studerats utifrån följande aspekter:

- Måluppfyllelse för vägstandard och genhet
- Trafiksäkerhet och potentiell konflikt – oskyddade trafikanter
- Framkomlighet och antal korsningspunkter
- Restid/ körsträcka
- Riksintresse - kulturmiljö, kustzon samt kommunikation
- Övrig kulturmiljö (fornlämningar etc.)
- Landskapsbild och bebyggelse
- Markanvändning
- Naturmiljö
- Hälsa och säkerhet (farligt gods transporter, luftkvalitet och buller samt klimatpåverkan)
- Påverkade bostäder

UTREDNINGSSALTERNATIV 1 (UA 1)

Hamntrafik på befintlig Västra ringväg samt Hedvägens förlängning

UA 1 utgörs av befintlig sträckning mellan cirkulationsplats Maglarp, längs Hedvägen och via befintlig Västra ringvägen till korsningen med väg 108 (se figur 5). Trafikprognosen för UA 1 visar att trafiken kommer att öka från dagens ca 5 000 fordon/dygn till ca 11 000 fordon/dygn längs västra delen av Hedvägen, från ca 8 000 till ca 12 000 fordon/dygn längs östra delen av Hedvägen, och från dagens ca 3 500 till ca 9 000 fordon/dygn längs Västra ringvägen år 2025 (eller det år då hamntrafiken ingår, Ramboll, 2019-04-26).

Idag är restiden i det befintliga vägsystemet mellan Maglarpsrondellen och väg 108 ca 6 min, tidsangivelsen förutsätter jämn körning utan köbildning och att angiven hastighet hålls. Med den prognostiserade framtida trafiken, inkl hamntrafiken kommer körtiden öka betydligt på grund av köbildning, stopp vid korsningspunkter samt väjande för annan trafik och fotgängare. Hur stora tidsförlusterna blir är beroende av tid på dygnet, samt i vilken mån tidpunkten sammanfaller med hamntrafiken. Maxtimmen är vardagar mellan 07:00 och 08:00 för körning västerut.

Det här alternativ innebär att framtida hamntrafik ska gå på befintlig vägsträckning, med erforderliga trimningsåtgärder så som ett separat körspår genom cirkulationsplatsen Hedvägen och befintliga Västra ringvägen (Coop). Det gäller även den tunga trafiken och transportererna in på verksamhetsområdet intill. Vägalternativet kan svårigen genomföras med 2+1 körfält utmed hela sträckan, enbart sträckan norr om cirkulationen norr om Tommarpsvägen. Den lokala trafiken på aktuellt vägavsnitt öster om cirkulationsplatsen vid Tommarpsvägen skulle eventuellt behöva stängas av för att minska antalet korsningspunkter. Alternativet innebär annars sju korsningspunkter, cirkulationsplatser eller anslutande vägar. Det genomsnittliga avståndet mellan dessa är 360 m. Av dessa är det kortaste avståndet 200 m och det längsta är 600 m. Detta kan jämföras med standarden för den Östra ringvägen som är 2 000 m mellan korsningspunkterna. Tänkbara hastigheter för detta alternativ är 80-60-40 km/h. beroende av korsningspunkter, väggeometri samt bulleraspekter (närhet bostäder).

Vägalternativet innebär ett flertal delsträckor där hamntrafiken blandas med annan mer lokal trafik. Det stora antalet korsningspunkter innebär även ett antal trafiksituationer som innebär möten med oskyddade trafikanter, framför allt i anslutning till cirkulationsplats Västra ringvägen/ Hedvägen samt mötet med Tommarpsvägen norrifrån, liksom en gång- och cykelöverfart mitt på sträckan i höjd med gamla Tommarpsvägen.

UTREDNINGSSALTERNATIV 2 (UA 2)

Hamntrafik på befintlig Västra ringväg med förbifart norr om Västra verksamhetsområdet till Hedvägens förlängning.

UA 2 innebär att en 2 km ny väg sträcka anläggs norr om Hedvägen utanför Västra verksamhetsområdet med början strax norr om infarten till Coop, men går i befintlig väg från cirkulationsplatsen vid Maglarpsrondellen och in mot cirkulationsplatsen vid väg 108, se figur 5. Trafikprognosen för UA 2 visar att trafikflödet längs den nya vägen förväntas bli ca 7 000 fordon/dygn år 2025. Vid Hedvägens anslutning till E6/E22 är trafikflödet i princip oförändrat från jämfört med UA 1, det ökar från nuläget ca 5 000 till ca 11 000 fordon/dygn år 2025. Längs Hedvägen genom Västra verksamhetsområdet sker dock betydande

skillnader eftersom vägen avlastas av den nya sträckningen norr om verksamhetsområdet. Trafikflödet på Hedvägen minskar från dagens ca 8 000 fordon/dygn till ca 6 000 fordon/dygn år 2025. Trafiken på nya Västra ringvägen ökar något i jämförelse med UA 1 eftersom detta alternativ har färre korsningspunkter, och således blir attraktivare att använda.

Sträckan blir ca 250 meter kortare än i UA 1. Alternativet innebär tre korsningspunkter, dels med den befintliga cirkulationsplatsen vid Tommarpsvägen, dels i anslutningen mot befintlig Västra ringväg norr om Hedvägen.

Restid österut från Maglarpsrondellen fram till cirkulationen väg 108 beräknas under förmiddagens maxtimme vara ca 6 minuter och under eftermiddagens maxtimme vara ca något längre beroende av köbildningar vid korsningspunkterna. Restid västerut från cirkulationen väg 108 till Maglarpsrondellen beräknas under förmiddagens maxtimme var betydligt längre eftersom maxtimmen sammanfaller med flera färjeanlöp.

Detta alternativ innebär att framtida hamntrafik delvis ska gå på befintlig vägsträckning, med erforderliga trimningsåtgärder, och delvis på ny väg direkt norr om befintligt verksamhetsområde. Alternativet innebär tre korsningspunkter, cirkulationsplatser eller anslutande vägar med vänstersvängfält. Det kortaste avståndet mellan dessa korsningspunkter är ca 500 m. Detta kan jämföras med standarden för den Östra ringvägen som är 2 000 m mellan korsningspunkterna. Tänkbara hastigheter för detta alternativ är 80-60-40 km/h. beroende av korsningspunkter, väggeometri samt bulleraspekter (närhet bostäder).

Vägalternativet innebär att hamntrafiken blandas med annan lokal trafik på del av sträckan och antalet korsningspunkter innebär även ett antal trafiksituationer som innebär korsande trafik av oskyddade trafikanter. Till det hör omväxlande hastigheter vilket påverkar tid och kör rytm. Vägalternativet innebär en planskild gång- och cykelbro som ersätter Ståstorps byaväg.

Vägalternativet kan svårligen genomföras med 2+1 körfält utmed sträckan som är 500 mellan korsningspunkterna. Anledningen är att vägen är kort, vägen svänger samt det finns en gång- och cykelöverfart mitt på sträckan i höjd med gamla Tommarpsvägen. Likt UA 1 innebär UA 2 ett flertal korsningspunkter liksom samsträckor med lokal trafik inom bebyggelseområdena. UA 2 innebär även en överfart över Ståstorpsån liksom nära passage av flera bostadshus.

UTREDNINGSSALTERNATIV 3 (UA 3) FÖRORDAT ALTERNATIV

Hamntrafik delvis på befintlig Västra ringväg i norr men med ca 2,5 km ny sträckning och planskild korsande av Tommarpsvägen samt Ståstorps byaväg till ny anslutning till bef. Hedvägens förlängning.

UA 3 innebär att en 2,5 km lång, ny väg anläggs mellan Hedvägens förlängning och befintlig Västra ringvägen i en punkt där dessa möts (se figur 5). Trafikprognosen för UA 3 visar att trafikflödena förväntas bli ca 10 000 fordon/dygn år 2025. I detta alternativ ökar flödet både vid Hedvägens anslutning mot E6/E22 till ca 13 000 fordon per dygn och i andra änden, där Västra ringvägen ansluter till väg 108 med upp till ca 12 000 fordon per dygn år 2025. I det här alternativet minskar flödet längs resterande delar av Västra ringvägen kraftigt till ett flöde på ca 2 000 fordon per dygn och på Hedvägen genom verksamhetsområdet minskar flödet

till 5 000 fordon per dygn.

Alternativet korsar två befintliga vägar. För den ena, söder om Ståstorps by, föreslås en planskild korsning över nya Västra ringvägen för gång- och cykeltrafik. För korsningen med Tommarpsvägen föreslås en planskild korsning där den nya Västra ringvägen går under Tommarpsvägen. Denna sträckning förväntas bli ca 900 meter kortare än UA 1. Förslaget innebär inga direkta korsningspunkter eftersom alla korsningar är planskilda. Inte heller förekommer korsningspunkter med oskyddade trafikanter.

Restid österut från Maglarpsrondellen fram till cirkulationen väg 108 beräknas under förmiddagens maxtimme vara ca 2,5 minuter och under eftermiddagens maxtimme vara ca 2,5 minuter. Restid västerut från cirkulationen väg 108 till Maglarpsrondellen beräknas under förmiddagens maxtimme till ca 2,5 minuter. Under eftermiddagens maxtimme beräknas restiden vara ungefär den samma ca 2,5 minuter. I de fall trafiken sammanfaller med anlöpande färjor kan restiden förlängas beroende av viss köbildning.

Detta alternativ innebär att framtida hamntrafik under en viss sträcka går på befintlig väg, med erforderliga trimningsåtgärder i form av en breddning, men till betydande del på ny för trafiken anpassad väg. Alternativet innebär inga korsningspunkter inom de sträckor där de olika alternativen jämförs. Avståndet mellan de gemensamma korsningspunkterna är ca 3 000 m. Detta kan jämföras med standarden för den Östra ringvägen som är 2 000 m mellan korsningspunkterna. Tänkbara hastigheter för detta alternativ är 80 km /h. Alternativet medger 2+1 väg utmed hela sträckan, likt Östra ringvägen.

SAMMANVÄGD BEDÖMNING

Med hänsyn till kommunfullmäktiges beslut den 31 maj 2021 om att "utveckla den nya Västra ringvägen enligt den kortaste och genaste sträckan med hänsyn till motstående intressen" har UA 3 bedömts som den bäst lämpade vägsträckan utifrån målbilden. Den sammantagna bedömningen har alltså resulterat i att två alternativ har avfärdats (UA 1 samt UA 2) medan UA 3 har förordats. Grundkriterierna "genhet" och "kortast" vägsträcka" liksom måluppfyllelse gentemot TENT-standard har varit utslagsgivande i den bedömning som gjorts. Som stödargument kan tilläggas körtid, antal korsningspunkter samt tekniskt möjlig vägstandard i övrigt, vilket också har gynnat UA 3. Till dessa frågor kan också kopplas minskad potentiell olycksrisk. Antal korsningspunkter, både med annan trafik samt oskyddade trafikanter kan direkt relateras till ökad risk för olyckor. Till UA 1 samt UA 2 stora nackdel hör också att avståndet mellan korsningspunkterna är relativt tätt, vilket i sin tur kan innebära ökade risker eftersom det komplicerar trafiksituationen. För att delvis avhjälpa riskbilden i dessa alternativ kan "trimningsåtgärder" alternativt lokala vägvängningar göras. Men dessa leder i så fall till omvägar för berörd trafik, vilket innebär att det lokala mindre vägnätet måste nyttjas i högre grad. Detta gäller till exempel trafik från närliggande verksamhetsområden samt delar av Västervångs bostadsområde. Även förutsatt trimningsåtgärder kvarstår både UA 1 samt UA 2 som icke fullvärdiga gentemot UA 3 med avseende på framkomlighet för hamntrafik.

Högst prioritet har varit framkomlighet samt tidseffektiva trafiklösningar för att bli av med den för Trelleborg så belastande lastbilstrafiken via hamnen. Vid tidsvinster uppstår också den största samhällsekonomiska nyttan. Tidsvinster avser främst hamntrafik, för ju effektivare hamntrafiken kan nå sina målpunkter, desto mindre blir olägenheten för staden som helhet.

Även om restiderna inte skiljer sig överdrivet mycket mellan de olika vägvalsalternativen bör man betänka att utifrån ett långsiktigt perspektiv kommer effekten bli betydande.

UA1 samt UA2 bär också med sig hamntrafik inom tätbebyggt område vilket UA3 inte gör. Det innebär generellt lägre risk gällande buller och farligt gods. I dessa alternativ blandas dessutom hamntrafiken med lokal trafik på ett för båda grupperna ogynnsamt sätt.

En ytterligare aspekt har varit att den valda väglösningen ska ha kapacitet över tid, alltså ha utrymme för framtida trafikökningar, framförallt genererat av hamntrafiken men även tillkommande trafik till det Östra verksamhetsområdet (BCT) vilket även inkluderar kriminalvårdsanläggningen.

Till valet av förordat alternativ hör även hur väl detta motsvarar målsättningen att skapa ett attraktivt vägval mellan cirkulationsplatsen väg 108 samt Maglarpsrondellen. Detta gäller särskilt för den trafik som har målpunkter i Malmö- Lundregionen. Att undvika en överflyttning till väg 108 norrut är högt prioriterad. UA 1 samt UA 2 bedöms inte kunna vara tillräckligt gena och "pålitliga" för att konkurrera med alternativet att nyttja väg 108 som anslutning till Östra ringvägen.

UA 1 samt UA 2 bedöms inte heller kunna kombineras med målsättningen att tillskapa en 2+1 standard, alltså möjlighet för tre växelvisa körfält eftersom de inbördes avstånden mellan korsningspunkterna är kort samt att väggeometrin är komplex dem emellan.

För bedömning av konsekvenser på natur, kulturmiljö samt jordbruksmark antas UA 3 genererar den största negativa påverkan, därefter UA 2. UA 1 har minst negativa konsekvenser eftersom alternativet är på befintlig sträckning. Denna påverkan bedöms inte överträffa de trafiktekniska fördelarna med det förordade utredningsalternativet (UA 3). Utredningsalternativet UA 3 har studerats närmre med hänsyn till den samlade bilden av landskapsbild, kulturmiljö och fornlämningar, fastighetspåverkan, vattenskyddsområde, jordbruksmark, naturmiljö, strategisk utveckling av staden och längd på vägen samt linjeföring.

VÄGVALSALTERNATIV INOM UA 3

I det fortsatta arbetet med val av vägsträcka inom UA 3 har möjliga passager studerats och varit avgörande för fortsatt arbete. Grundförutsättningen för de olika alternativen är att dessa ska knyta ihop Västra ringvägen i öster med Hedvägens förlängning i väster, samt att detta ska ske så med så kort vägsträcka som är möjligt samt att hänsyn ska tas till motstående intressen. Exempel på motstående intressen är följande:

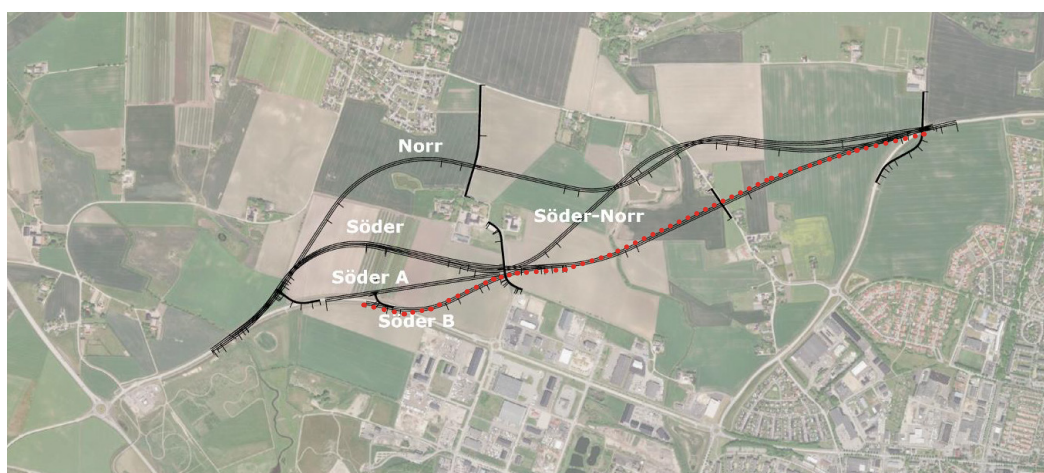
- Påverkan på riksintressen
- Landskapsbild
- Kulturmiljö
- Jordbruksmark och arrondering
- Markanvändning och vatten
- Naturmiljö och rekreation
- Fastighetspåverkan
- Omgivningsbuller
- Trafiksäkerhet
- Framkomlighet och genhet
- Körsträcka
- Närhet bostäder
- Konsekvenser för staden framtida expansion

Kritiska aspekter har varit korsningspunkter samt markåtgång. Genhet har varit drivande både utifrån markåtgång samt tidsvinst. Genhet har också varit drivande när det gäller målsättningen att ny vägsträcka ska ansluta till staden yttre gräns så nära som möjligt som ett led i ambitionen att vägen inte ska upplevas som en gräns för stadens framtida expansion. Föreslagen sträckning och utformning av den nya Västra ringvägen tar stor hänsyn till riksintressets 4 kärnvärden i närområdet. Andra alternativ på vägsträckning inom UA 3 är avfärdade på grund av närheten till bostadsfastigheter och Svenstorps herregård. Därefter har placeringen i landskapet varit avgörande. Det aktuella förslaget (Söder B) ger minst negativ påverkan på den samlade bilden av landskapsbild, kulturmiljö och fornlämningar, fastighetspåverkan, vattenskyddsområde, jordbruksmark, naturmiljö, strategisk utveckling av staden och längd på vägen samt linjeföring/radier i enlighet med VGU:s standardkrav för väg.

Aspekterna är viktade mot varandra vilket har resulterat i att alternativ söder B är det som kommunen har valt att arbeta vidare med. Det aktuella planförslaget (Söder B) har bedömts ge minst negativa konsekvenser utifrån en samlad bedömning. Den 21 mars 2022 beslutade Kommunfullmäktige i Trelleborg att alternativ Söder B (inom UA 3) ska ligga till grund för fortsatt arbete med Västra ringvägen.



Figur 6: Möjliga passager inom UA3.



Figur 7: Vägvalsalternativ inom UA3.

VAL AV BROLÄGE ÖVER STÅSTORPSÅN

Undvika fragmentering av jordbruksmark

Vägens linjesträckning påverkar i vilken grad, samt på vilket sätt den intilliggande jordbruksmarken kommer att delas upp samt hur brukningsvärd den blir. Målet är att de kilar eller jordstycken som blir kvar kan nyttjas för något annat lämpligt ändamål. I det föreslagna broläget uppstår en kilformad yta strax norr om bron, det är också i denna yta som dagvatten från vägbanan ska renas via en dagvattendamm. Strax intill rinner Ståstorpsån. Det renade dagvattnet ska ledas hit. Den kilformade ytan norr om bron tangerar även en annan yta av publikt intresse. Ståstorpsån är här meandrad samt utformad som en översvämningssyta i form av ett tvåstegsdike. Här finns också flera nyplanterade träd. Det svårbrukade området, med det givna förutsättningarna kan utvecklas till ett naturområde med inslag av både vatten samt naturmark vilket gynnar den biologiska mångfalden. Ytan är även tänkt att förses med en stig som leder under bron söderut för att ansluta till promenaden längs med ån.



Figur 8: Föreslagen utformning av väg, bro samt

naturområde vid Ståstorpsån

Figur 9: Foto över Ståstorpsån.
Streckad ruta visar där är vägen
korsar ån

Reminiscens av gammal järnvägssträckning

Trelleborgs stad har historiskt varit slutmålet för tre järnvägslinjer, idag finns endast en, dessutom med en ny sträckning – Kontinentalbanan. Spåren av järnvägsepoken finns kvar på många platser i Trelleborgs stad, samt på den omgivande landsbygden. Samtliga sträckningars första del finns kvar som "lämningar" antingen som synliga banvallar eller synliga linjära strukturer som utgick från Trelleborg Nedre via Trelleborg Övre, därefter vidare över Tommarp och Skegrie. Sträckan V Tommarp- Skegrie är idag ett väletablerat och flitigt nyttjat gång- och cykelstråk. Resterande sträckning, den mellan V Tommarp och Trelleborgs stad kan inte nyttjas då den delvis är överplöjd och den långsmala fastigheten är såld till en lantbrukare. Dock kan man se strukturen, dels i öster, dels där järnvägsbron korsar Ståstorpsån. I stadsbebyggelsen fortsätter nämnda spårsträckning mer eller mindre tydligt hela vägen fram till Trelleborg centralstation.

Även om en del spår inte finns kvar i terrängen existerar dessa i kartmaterial, samt i viss mån i "folkminnet". Trelleborgs kommun har på ett annat håll uppmärksammat de gamla spårdragningarna ut från Trelleborg. Ett exempel är österut, på den gamla banvallen på sträckan Trelleborg – Rydsgård, planeras det för ett gång- och cykelstråk. Den tredje sträckningen, den norr om Trelleborg används idag som promenadstråk. Den är dessutom kantad av träd och buskvegetation och används som promenadstråk.

Det är kommunens avsikt att inte bygga bort möjligheterna för att etablera ett stråk för fotgängare och cyklister. Det föreslagna broläget för Västra ringvägen är vald precis över den plats där linjesträckningen för järnvägen korsar Ståstorpsån. Vid ett eventuellt framtida stråk är det därför enkelt att återskapa den tidigare järnvägsbron i samma läge. Vid ett annat broläge, till exempel längre söderut raderas möjligheterna ut att återuppta linjesträckningen.



Figur 10: Foto på Ståstorpsån och det gamla brofästet.

Vägutformning och väggeometri

Den planerade Västra ringvägen utförs delvis som en breddning av befintlig väg, delvis som en helt ny vägdragning över åkermark. Vägbanans bredd kommer att vara 14 meter och fördelas på tre körfält. Två körfält åt ena hållet, ett åt andra. Körfältsindelningen kommer att utföras växelvis, med prioritering så att fordonskolonner från hamnen kan köras förbi. Körfälten kommer att delas av med vajerräcken. Vägens linjeföring kommer att anpassas efter landskapets förutsättningar, närboende, åkerarrondering liksom ytor av annat värde i landskapet. Väggeometrin är även anpassad efter hastigheter, siktförhållanden samt nivåskillnader liksom till körupplevelse. Ambitionen är att vägen till sitt yttre ska upplevas som en följsam landsväg.

Den föreslagna vägens sträckning i landskapet handlar delvis om att vägen inte ska upplevas som för dominant, ju rakare väglinjen är desto dominantare är intrycket. En följsam väggeometri, till exempel en rundning för "hinder" i landskapet, omväxlande vägradier, kontrakurvor mm gör att vägen upplevs som ett mindre ingrepp än vad det är. Även körupplevelsen förbättras och hastigheterna hålls nere.

LANDSKAPSBILD OCH KULTURMILJÖ

Den nya dragningen av Västra ringvägen går delvis på befintliga vägsträckningar, Hedvägen i söder och Västra ringvägen i norr. Området mellan befintliga vägsträckningar består av ett öppet jordbrukslandskap med inslag av mindre vägar och vattendrag samt spridd bebyggelse. Planområdet berör utpekat område för regionalt värdefull kulturmiljö, som geografiskt till stor del följer gränsen för riksintresse för kulturmiljö. Området benämns Skegrie-Fuglie-Hammarlov-V Tommarp-V Vemmerlov i det regionala kulturmiljöprogrammet. Motivet till bevarandet är att området utgörs av ett kulturlandskap vars utveckling från förhistorisk till modern tid kan utläsas i landskapet, utifrån dess mångfald av fornlämningar, kyrkor, byar och det av skiftet skapade landskapet. Vidare beskrivs de ensamliggande gårdarna, ägornas geometriska mönster, vägnätet och de många alléer av pilar som värdefulla delar i kulturlandskapets helhet. De regionala intressena överensstämmer därmed med värdena som beskrivits för riksintresset för kulturmiljövård.

I planområdets närområde finns en rik och tät fornlämningsmiljö. Fornlämningar är skyddade enligt kulturmiljölagen (1988:950) och får inte skadas, tas bort eller övertäckas utan Länsstyrelsens tillstånd. Synliga fornlämningar har även ofta ett visuellt områdesskydd som beslutas av länsstyrelsen. Vid Svenstorps herrgård ligger en synlig fornlämning (L1988:7388) med lämningstypen borganläggning från medeltiden. Vägens dragning är anpassad för att lämna så stort avstånd till den synliga fornlämningen Svenstorps herregård som möjligt.

Länsstyrelsen i Skåne har genomfört arkeologisk utredning steg 1 inom planområdet. Utredningen har konstaterat åtta utredningsobjekt som behöver utredas vidare. Steg 2 i den arkeologiska utredningen kommer genomföras under sommaren 2023. Granskningshandlingarna kommer kompletteras med en fullständig redogörelse över hur eventuella fornlämningar inom planområdet hanteras.

Vägsträckan kommer innebära en visuell påverkan på landskapsbilden. Åtgärder som har vidtagits för att minska den visuella påverkan är att Ståstorps byaväg planeras att höjas upp ovanför den nya Västra ringvägen istället för att den nya vägdragningen höjs upp. Detta

skulle innebära en betydligt större visuell påverkan på landskapsbilden men även för boende i närområdet. Att korsa Ståstorpsån kräver en passage över och den visuella påverkan vid detta område är oundvikligt. Den nya vägsträckan passerar under Tommarpsvägen för att ge så minimal påverkan på landskapsbilden som möjligt. Här finns även ett flertal bostadshus och en passage under befintlig väg har bedömts ge mindre visuell påverkan. Stor hänsyn har tagits till landskapet där anpassningar har skett efter fornlämningar, pilvallar Ståstorpsån och den före detta banvallen som går genom landskapet. Planskilda korsningar är utformade med minsta möjliga påverkan på landskapsbilden för att minimera den visuella påverkan på ett landskap där öppenhet och siktlinjer är värdefulla.



Figur 11: Utredningsområden och närbelägna fornlämningar

JORDBRUKSMARK

Utöver anspråkstagandet av jordbruksmark för väg samt natur kan en ny ringväg komma att uppfattas som en ny "yttre" gräns för staden. Detta är både en direkt samt indirekt effekt av planförslaget. I förlängningen kan det leda till förändrat bruk av marken strax innanför ringvägen, att marken tas i anspråk för byggnation och Trelleborgs stadsgräns flyttas ut ytterligare. Detta är en utveckling som Trelleborgs kommun vill motverka vilket kan visas i Trelleborgs nya fördjupade översiktsplan för staden 2035 där det endast är en mindre kilformad yta som är utpekad som nytt verksamhetsområde. Resterande område är utpekad som jordbruksmark. Trelleborgs kommun har som målsättning att bygga inifrån och ut genom förtätning med blandad bebyggelse i redan exploaterade områden. En stor del av utvecklingen sker därmed inom stadens mer bebyggda delar för att på så sätt hushålla med jordbruksmark.

Enligt 3 kap 4 § i Miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark endast tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Utveckling av Trelleborgs tätort är fullt möjlig genom att annan mark, till exempel det gamla hamnområdet kan tas i anspråk och därmed bidrar den Västra ringvägen, trots anspråket på jordbruksmark till att jordbruksmark inte tas i anspråk för gles bebyggelse med tillhörande ytkrävande infrastruktur som till exempel nya gator. Avslutningsvis menar Trelleborgs kommun att bostadsbebyggelse i kollektivtrafiknära lägen bidrar till ett minskat bilanvändande, utifrån det synsättet är det en effektivare markanvändning. Västra och Östra ringvägen är en förutsättning för att kunna förtäta i kollektivtrafiknära lägen i Sjöstaden.

NATURMILJÖ OCH BIOLOGISKA VÄRDEN

I samband med framtagandet av detaljplanen har en naturvärdesinventering genomförts under 2022 (Ekoll AB, 2022-08-31). Syftet med inventeringen var att identifiera och avgränsa geografiska områden i landskapet som är av positiv betydelse för biologisk mångfald samt dokumentera och bedöma områdets nuvarande/befintliga naturvärden. Området domineras av konventionellt odlad jordbruksmark med inslag av vägkanter med annan vegetation samt två vattendrag, Albäcken och Ståstorpsån. Vattendraget Albäcken är starkt påverkade av människan genom uträtning och fördjupning men där Ståstorpsån genomgår ett större restaureringsprojekt. Inom området finns två typer av skydd, generellt strandskydd och generellt biotopskydd. Ståstorpsån omfattas inte av det generella strandskyddet då det inte är klassat som en vattenförekomst enligt Länsstyrelsen. Däremot omfattas ån av generellt biotopskydd (våtmark och småvatten i jordbruksmark inklusive öppna diken).

Albäcken korsas redan idag av Hedvägens förlängning. Ståstorpsån ingår i ett projekt som drivs av Ståstorpsåns Ekonomiska förening där Trelleborgs kommun som markägare är medlemmar. Syftet med projektet är att minska näringsläckaget till Östersjön, lösa översvämningssproblematiken, skapa god ekologisk status samt underlätta skötseln av ån för markägarnas del. I samband med åtgärderna för projektet har möjligheterna till rekreation och friluftsliv ökat. Vägens sträckning passerar ån i slutet av visningssträckan som invigdes sommaren 2021. Fortsatt arbete sker norr om föreslagna vägsträckning och planförslaget har inte bedömts påverka planerat arbete.

TIDIGARE KÄNDA NATURVÄRDSARTER

Det finns inga tidigare kända naturvärdsarter rapporterade inom området men däremot i närområdet. I närområdet finns arter så som öring, ål, klotullört, klofibbla och ett antal fågelarter som kan vara relevanta med hänsyn till områdets naturmiljöer. Öring och ål finns rapporterade i både Albäcken och Ståstorpsån. Förekomsten av öring visar på goda biotopkvaliteter i rinnande vatten så som lämpliga lekbottnar för flertalet fiskarter. Ål som är akut hotad påträffas i de flesta typer av rinnande vatten.

Kärlväxterna klotullört och klofibbla är båda knutna till sandiga marker så som åkerträdor, vägkanter och ruderalmarker. Klotullört är fridlyst och därmed skyddad men inte rödlistad. Klofibbla är däremot rödlistad som nära hotad. Arterna har inte observerats inom inventeringsområdet.

Restaureringen av Ståstorpsån och skapandet av våtmarker inom projektet har skapat livsmiljöer för flertalet fågelarter. Fågelarter som noterats häcka längs de restaurerade delarna är strandskata (nära hotad), tofsvipa (sårbar), gravand (nära hotad) och rödstjärt (minskande trend). Dessa arter bör prioriteras i skyddsarbetet. Utöver häckande arter finns andra rödlistade arter som rastar och födosöker så som smådopping (nära hotad) och skedand (nära hotad).

I naturvärdesinventeringen lyfter man inventeringen som gjordes 2019 längs Dalköpingeån öster om Trelleborgs stad gällande fladdermöss. I inventeringen påträffades åtta fladdermusarter varav tre rödlistade arter. Med hänsyn till att det inte finns många andra lämpliga miljöer för fladdermöss framgår det i naturvärdesinventeringen att det inte är omöjligt att flera av dessa arter även nyttjar Ståstorpsån och Albäcken som födosöksområde och livsmiljö. Samtidigt framgår det att områdena inte är optimala på grund av vindexponeringen.

PÅTRÄFFADE NATURVÄRDEN

Naturvärdesinventeringen anger att vattendragen utgör två separata naturvärdesobjekt med naturvärdesklass 3. Miljöerna utanför vattendragen är områden med lågt naturvärde vilket innebär att dessa miljöer har ett värde för exempelvis fåglar, vilt och mer lättspredda arter. De kan även fungera som spridningsvägar, tillfälliga uppehållsplatser och för födosök. Vägkanterna med blommande örter bedöms vara för små till ytan och hysa för få naturvårdsarter eller vara för frekvent klippta för att komma upp i visst naturvärde. Inom delområde 1, intill Albäcken, finns slänter som är tre till fyra meter bred, denna har bäst förutsättningar då den inte klipps så frekvent.

Under inventeringen påträffades ätliga groda och skogsalm. Ätlig groda förekommer i båda vattendragen och är fridlyst i hela landet. Arten har dock en stark ökande trend och återfinns i de flesta typer av vatten i sydvästra Skåne. Ätlig groda använder endast Albäcken och Ståstorpsån som spridningskorridor då den inte använder rinnande vatten som lekvatten. Anlagda våtmarker vid Ståstorpsån utgör troligen grodans lekvatten. Sammantaget har våtmarker intill och inom planområdet identifierats och samtliga ska inventeras gällande groddjur under våren/sommaren 2023. Resultatet av utredningen och hur planförslaget eventuellt påverkar groddjur kommer redovisas i granskningshandlingarna.

Intill Albäcken växer en yngre skogsalm som ett troligt komplement till befintlig trädrad Almen är akut hotad och hotas av almsjukan som orsakas av en svamp. Denna alm är endast ca 20 cm i diameter men har potential att växa sig stor. Större uppväxta skogsalmar har ett värde för många rödlistade insekter som är knutna till skogsalm. Trädet står utanför planområdet och kommer inte påverkas vid genomförande av detaljplanen.

Inom området har ett flertal träd pekats ut som värdeelement. Totalt ca 20 träd, hamlade pilar längs Ståstorpsån och en björk med håligheter längs Albäcken som klassats som särskilt skyddsvärda. Björk med håligheter står utanför planområdet och kommer inte påverkas vid genomförande av detaljplanen. Ståstorpsån och den pilevall längs med omfattas även av det generella biotopskyddet. Allén med rödek vid den befintliga Västra ringvägen i norr är för ung för att omfattas av det generella biotopskyddet. Vägens sträckning påverkar 1 st hamlad äldre pilträd vid Ståstorpsån. En dispensansökan för nedtagning av träd kommer hanteras inom ramen för detaljplanen.



Figur 11: Pilevall vid Ståstorpsån där den nya Västra ringvägen korsar vattendraget. Markerat träd är föremål för dispensansökan.

Ståstorpsån och Albäcken utgör de viktigaste områdena för biologisk mångfald inom inventeringsområdet. Vattendrag utgör viktiga ledlinjer för fisk, fågel, vilt, fladdermöss och smådjur genom slättlandskapet. Det har inte påträffats några fynd av fladdermöss men det kan antas att arter som finns vid Dalköpingeån tillfälligt nyttjar inventerat område för jaktstråk där pilarna står tätt och daggömmen i hålträd varför en utredning inriktad på fladdermöss ska genomföras senare under säsongen. Resultatet av utredningen och hur planförslaget eventuellt påverkar fladdermusarter kommer redovisas i granskningshandlingarna.

Vid Maglarpsrondellen finns ett flertal pilträd som planterades i samband med utbyggnaden av E6/E22, Maglarpsrondellen och Maglarpsvägen. Träden är placerade i alléer. Genomförandet av detaljplanen, med ett fritt högersvängfält kan innebära att ytterligare 8 pilträd behöver tas ner. Detta kommer förtydligas i granskningshandlingarna.

INVASIVA ARTER

Under inventeringen observerades den invasiva arten vattenpest mer eller mindre i hela de inventerade sträckorna av Albäcksån och Ståstorpsån. Den är i Sverige riskklass 5, det vill säga mycket hög risk för invasivitet. För att bli av med den måste man antingen torrlägga helt och ta bort den torkade biomassan eller täcka över den med duk för att kväva ut den. Den invasiva arten påverkar inte detaljplanens genomförande.

ATGÄRDER

I naturvärdesinventeringen föreslås det att bron som planeras över Ståstorpsån placeras söder om den mest sammanhängande delen av pilvallen för att undvika intrång på det generella biotopskyddet. Därtill föreslås det att bron behöver ha tillräckligt utrymme för en konstruktion lämplig för rådjur och småvilt med en fri höjd på minst 2,7 meter. Den rekommenderas att vara minst 2,7 meter hög i början och slut för att vilt ska kunna passera, även vid högvattenstånd. Vid utformning av dagvattendammar intill planerad väg föreslås det att kanter mot vägen ska vara branta och bort från vägen flacka för att undvika att leda djur upp på vägen. Fri höjd under bron kommer att bli 4,5 m för att möjliggöra passage av jordbrukets arbetsfordon.

Med hänsyn till banvall som ett framtida stråk för gång- och cykel innebär vägens sträckning att bron placeras norr om den mest sammanhängande delen av pilvallen. Detta innebär att 1 st träd behöver tas ner och ersättas i närområdet.

VATTENDRAGENS BIOLOGI

Genomförandet av detaljplanen förutsätter tillstånd för vattenverksamhet. Inom ramen för tillståndsprocessen har Sweco tagit fram underlag. Albäcken och Ståstorpsån är kraftigt påverkade av mänskliga aktiviteter och vid byggnationer eftersträvas ytterligare negativ påverkan på vattendragen.

Albäckens vatten påverkas i huvudsak av övergödning och är även rätad och rensad vilket påverkar morfologi och hydrologi negativt. Statusklassningen för Albäcken är dålig för samtliga tre hydromorfologiska parametrar och den ekologiska statusen inklusive fiskefaunan har bedömts som dålig. Ombyggnation för överfarten vid ån får inte leda en sämre statusklassning utan bör istället leda till att förbättrade möjligheter för uppströmsvandring av fauna kan skapas. Vid anläggningsarbete anses en viss påverkan på ån vara acceptabel.

Ståstorpsån är klassad som övrigt vatten där miljön helhetsmässigt kan jämföras med *dålig status*. Jämfört med Albäcken återfinns här högre naturvärden och bestånd av öring. I lokaler som ligger närmast nedströms av föreslagen bro har inga reproduktionslokaler för öring dokumenterats. Reproduktionsområden för öring bedöms finnas uppströms.

Den nya ringvägen underliggande ytor bedöms inte hysa några vitala reproduktions- och uppväxtområden för känsliga fiskar och inte heller utgöra specifika nyckelbiotoper för andra ömtåliga eller ovanliga arter. Det bedöms därför att det inte kommer uppstå permanenta negativa effekter på vattendragens miljö vid vägöverfarter. I samband med byggnationer kan kortsiktiga ogynnsamma effekter på fauna uppstå i form av grumling. Detta kan dock minimeras genom att arbete genomförs vid låga flöden då sedimenttransporten i vattendragen allmänt sett är som lägst och genom att nyttja etablerade försiktighetsprinciper vid grumlande arbeten.

TILLGÄNGLIGHET

Den nya Västra ringvägen kommer innebära förändringar för samtliga trafikslag, inklusive fotgängare. Till förändringen hör att vägen är en 2+1 väg vilket innebär att körfälten är separerade med vajerräcken, vilket försvårar för spontana korsningsrörelser till fots över vägbanan. Fältsepareringen innebär även möjliggörande av högre hastigheter. Att korsa vägen betyder alltså att man i högre grad än idag behöver söka sig till någon av de etablerade planskilda korsningspunkterna. I det avseendet innebär vägsträckningen en viss form av barriär, trots att de korsningspunkter som erbjuds är trafiksäkrare.

Generellt innebär en utbyggnad av vägnätet, med till exempel genare förbifarter, att andra vägavsnitt avlastas. I den bemärkelsen ökar tillgängligheten i stort. Baksidan av detta är risk för ökad trafik, just för att tillgängligheten är bättre och att köbildningar minskar.

För de etablerad gång- och cykelvägar som finns idag är ingen förändring mer än att korsningar med Västra ringvägen kommer att ske planskilt. Antingen i form av tunnlar under vägen, eller som i ett fall – en bro över vägen. Tommarpsvägens bro kommer anpassas i bredd så att det ska kännas tryggt att ta sig över den med cykel.

Utöver de större korsningspunkterna finns det ett antal mindre vägar som ansluter till Västra ringvägen. I norr gäller för Ebbes väg tillåtlighet att svänga höger om man kommer från öster. Det samma gäller om man kör ut från samma väg och ska vidare västerut. Däremot kommer korsande trafik inte tillåtas av säkerhetsskäl. Maglarpsvägen föreslås anslutas till Västra ringvägen via en ny in- och utfartart längre österut. Därmed ökar trafiksäkerheten vid den tidigare korsningspunkten strax efter Maglarpsrondellen.

I allmänhet, kan sägas att tillgängligheten ökar förutsatt att man färdas i bil eller cyklar då övrigt vägnät också avlastas. För fotgängare försvåras tillträdet till det mindre "gångvänliga" vägnätet i de mer perifera delarna.

KOLLEKTIVTRAFIK

Hedvägen och Tommarpsvägen trafikeras av regionbuss 146 respektive 181. Busshållplats på Hedvägen (146) är placerad nordöst om cirkulationsplatsen Maglarp vid OKQ8. Trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter har studerats närmre och förbättringsåtgärder kommer att genomföras i samband med genomförandet av detaljplanen. Gällande busstur för regionbuss 146 kommer sträckningen förändras något då det blir en ny anslutning till

Hedvägen i samband med detaljplanens genomförande. Busshållplatsen på Tommarpsvägen (181) är placerad strax norr om planerat broläge för Västra ringvägen. Eventuellt kan busshållplatsen läge komma att justeras något. Bussturens sträckning och restid för 181 kommer vara oförändrad efter detaljplanens genomförande. Genomförandet av detaljplanen bedöms inte innebära någon betydande negativ påverkan gällande kollektivtrafiken i området.

SOCIALA KONSEKVENSER

Att bedöma det sociala perspektivet av ett nytt vägsystem kan göras på många olika sätt och effekterna för sociala konsekvenser sträcker sig långt bortom området för den nya vägsträckningen. Inom planområdet påverkas de sociala konsekvenserna negativt då vägen sträcker sig över Ståstorpsåns visningssträcka. Sträckan invigdes 2021 med möjlighet för människor att vandra längs med ån. Att kunna vandra längs med ån kommer kvarstå. Brofästet vid Ståstorpsån innebär en negativ upplevelse av rekreationsstråket då det inte harmonierar med ändamålet. Rekreationsområdet vid Albäcken påverkas inte av den nya vägsträckningen och bullerutredningen visar att reglerade riktvärden i detaljplanen *Maglarp 28:20 m.fl. "GC-överfart och Albäcksskogen"* inte överskrids inom rekreationsområdet.

För boende intill vägen påverkas upplevelsen av boendemiljön negativt då det för vissa blir en ny bullerkälla som kan upplevas som störande. Samtidigt som den nya vägsträckningen kommer upplevas som en barriär innebär planförslaget en minskad barriäreffekt inne i centrala Trelleborg. Kommunens målsättning är att utveckla Trelleborgs tätort för en framtid utan hamntrafik i stadens centrala delar för att minska barriäreffekten mellan staden och havet. Planskilda korsningar bidrar till att tillgänglighet i det befintliga korsande vägnätet huvudsakligen bibehålls men där resande, beroende på målpunkt, kan få förlängd/förändrad körsträcka. Ur hälso- och säkerhetsaspekter bedöms planförslaget bidra till positiva effekter då transporter med farligt gods förflyttas från tätbebyggd stad till en mer trafiksäker väg.

I framtagna miljökonsekvensbeskrivning bedöms planförslaget medföra både positiva och negativa effekter på social hållbarhet. Positiva effekter uppstår för dem som använder den nya vägsträckningen och inne i Trelleborgs stad till följd av minskad barriäreffekt och att transporter flyttas ut. Negativa effekter uppkommer främst för närboende vars vardagsliv avseende boendemiljö, tillgänglighet och barriäreffekt påverkas negativt.

RIKSINTRESSE

Detaljplanens genomförande innebär påverkan på riksintresse kommunikation och hamn. Planområdet ligger inom riksintresse kulturmiljövård, Fuglie - Mellan Grevie mm (M:K136) samt riksintresse högexploaterad kust.

RIKSINTRESSE KOMMUNIKATIONER

Detaljplaneförslaget för den nya Västra ringvägen utgör ett led i kommunens ambition om att i framtiden kunna leda hamntrafiken via en ringväglösning till det östliga hamnläget och planerade BCT. En sådan lösning kräver en omprövning och förändring av riksintresseutpekandet för väg E6.

I väntan på att riksintresset omprövas bedöms planförslaget varken inverka negativt på möjligheterna att tillgodose det befintliga riksintresseanspråket för väg E6 eller påtagligt försvåra utnyttjandet av densamma.

RIKSINTRESSE HAMN

I dagsläget pågår en planerad flytt av hamnverksamheten från nuvarande västligt läge till det nya östliga läget. Avsikten med ombyggnaden av hamnen är att den ska kunna utvecklas som en nod i godstransporterna till och från Europa och säkerställa de funktionella krav som ställs på ett sådant riksintresse.

För sin funktion behöver dessa ytor logistiskt hänga samman med den nya hamnens disponering i förhållande till färjelägen med mera. Som redovisats i Fördjupad översiktsplan för Trelleborg Stad 2035 bedöms en lokalisering av dessa funktioner till ett östligt läge harmonisera betydligt bättre med hur hamnen ser den framtida logistiken: både i hamnen samt utanför hamnen.

Ringväglösningen där hamntrafiken angör från öster bedöms bidra positivt till att kunna möta hamnens framtida behov och utvecklingsmöjligheter. Hamnens verksamhet och utvecklingsmöjligheter är starkt kopplat till utvecklingsmöjligheterna för riksintresset. Genom förslaget undanröjs logistiska hinder inom det befintliga hamnområdet samtidigt som hamnens förutsättningar för utveckling kan tryggas. Sammantaget görs därför bedömningen att planförslaget bidrar positivt till att säkerställa att syftet med riksintresset kan upprätthållas över tid.

RIKSINTRESSE KULTURMILJÖ

Riksintressets värdebeskrivning framställer slättområdet, Söderslätt, som en centralbygd med en stark prägel av jordbruksskiftena. Söderslätt har även en förhistorisk bruknings- och bosättningskontinuitet, landskapsdominerande fornlämningsmiljöer, samt en för Sverige unik koncentration av tätt liggande kyrkbyar av åtminstone medeltida ursprung. Andra värden som tas upp i beskrivningen av riksintresset är de tätt liggande byarna och gårdsmiljöerna i ett öppet odlingslandskap, som har präglats av skiftenas genomförande under 1800-talet med bevarade av pilvallar, hägnads- och vägsystem.

På grund av riksintressets stora utbredning och komplexitet kan området betraktas som en kulturhistorisk helhetsmiljö. Enligt tidigare genomförd Landskaps- och kulturmiljöanalys kan landskapet inom riksintresset vara känsligt för åtgärder som bryter mot och minskar förståelsen och upplevelsen av de kulturhistoriska strukturer och sammanhang som idag tydligt går att utläsa i landskapet.

Översiktsplanen pekar på att riksintresset för kulturmiljövård är utsatt för ett hårt förändringstryck, framför allt i närheten av Trelleborg. Åkerlandskapet inom riksintresset inrymmer idag storskalig infrastruktur i form av motorvägar, kraftledningar samt ett antal vindkraftverk.

Den del av riksintresseområdet som ligger i eller i anslutning till planområdet utgör en perifer del av riksintresseområdet men eftersom dess värden utgörs av ett flackt slättlandskap bedöms även ett större ingrepp utanför riksintressets geografiska område kunna ge en visuell påverkan på riksintresset.

Planförslaget innebär en vägsträckning som går i utkanten av riksintresseområdet, i anslutning till staden och befintlig infrastruktur och bedöms därmed ge en mindre påverkan än om vägsträckningen varit mer central inom riksintresset. Vägsträckningen som går utanför riksintresseområdet går både genom område som landskapsanalysen bedömer som känsligt och som mindre känsligt för ny bebyggelse i relation till riksintresset. Broläget över Ståstorpsån skapar en visuell barriär i öst-västlig riktning som påverkar siktlinjer från tätorten/Ståstorps byaväg till Tommarpsvägen och möjligen ännu högre upp längs Tommarps byaväg. Likaså medför korsningen med Ståstorps byaväg en upphöjd gång- och cykelbro vilket skapar en visuell barriär i nord-sydlig riktning. Det medför att den främst kommer synas i västlig och östlig riktning. Placeringen av bro är i närheten av befintligt verksamhetsområde och tätort för Trelleborgs stad. Vid korsningen med Tommarpsvägen föreslås den nya Västra Ringvägen sänkas för att möjliggöra passage under Tommarpsvägen vilket bedöms som positivt då den visuella påverkan bedöms som liten.

Planförslaget är anpassat för att hålla så stort avstånd som möjligt till fornlämningen Svenstorps herregård. Dock går det inte att frångå att planförslaget bidrar till att landskapsområden runt borgen minskas vilket skapar ett intrång på fornlämningsområdets "upplevelsemässiga" skyddsområde.

Den visuella påverkan bedöms förmildras något av det storskaliga landskapet som bidrar till stora avstånd och då planområdet ligger i anslutning till infrastruktur och tätort. Gröna/vegetationsbeklädda slänter bedöms som positivt då de bidrar till att bättre smälta in i landskapet. Sammantaget görs bedömningen att det blir måttliga negativa konsekvenser för riksintresset och att påtaglig skada på riksintresset inte uppkommer.

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. Undantag som gör att exploatering kan tillåtas i vissa specifika fall är om det innebär tätortsutveckling eller utveckling av det lokala näringslivet, liksom om det behövs för totalförsvarets behov.

Ringvägen, från trafikplats Maglarp till hamnen, syftar till att leda trafik till och från Trelleborgs hamn. Detta är en förutsättning för att hamnens interna logistik ska kunna förbättras så att hamnverksamheten kan fungera. Den nya ringvägssträckningen som en genkoppling till cirkulationsplats 108:an bidrar till utveckling av det lokala näringslivet. Hamnens flytt österut innebär att ytor frigörs för utveckling av Sjöstaden, ett av kommunens mest

attraktiva lägen för utveckling av staden samt möta det ökade bostadsbehovet som Trelleborg står inför. När den barriär som hamntrafiken innebär flyttas kan Sjöstaden utvecklas som en naturlig utvidgning av de centrala delarna av Trelleborg där kusten tillgängliggörs för ett stort antal trelleborgare.

Vägsträckan för den nya Västra ringvägen grundar sig i Trelleborgs kommuns målsättning om att den sammantagna ringvägslösningen (Östra-samt Västra ringvägen) tillsammans med utpekandet av Trelleborgs hamn som CORE-hamn ska uppfylla de standardkrav som TEN-T (Transeuropeiska transportnätet) föreskriver. Detta innebär i korthet att det slutliga målet är att undanröja flaskhalsar samt tekniska hinder för godstrafiken. Till det hör även att koppla transportnoderna effektivare till varandra och på så sätt säkerställa god konkurrenskraft och hög kapacitet. Detta med bakgrund av att inte öka attraktiviteten för väg 108 norrut till och från Trelleborg då det skulle innebära ökade trafikmängder genom Svedala, Staffanstorp och Lunds kommun. Utformningen av Västra ringvägen, mellan E6/E22 och väg 108, är central för att öka attraktiviteten. Sträckan ska utformas gen och som huvudled utan väjningsplikt fram till anslutning mot E6/E22 (Ramboll, Trafikanalys Väg 108, 2021-02-15). Hedvägen och nuvarande Västra ringvägen har en lägre standard än den planerade Östra ringvägen och är inte dimensionerade för hamntrafiken.

Utöver det öppna slättlandskapet som kärnvärde i riksintresset högexploaterad kust påverkar vägens sträckning 4 kärnvärden i närområdet som beskrivit ovan under Riksintresse kulturmiljö:

- Naturvärden vid Ståstorpsån
- Kulturvärden vid Ståstorps byaväg
- Tommarpsvägen
- Svenstorps herregård.

Kärnvärdena har varit avgörande vid utformningen av vägen. Andra alternativ på vägsträckning inom UA 3 är avfärdade på grund av närheten till bostadsfastigheter och Svenstorps herregård. Därefter har placeringen i landskapet varit avgörande. Det aktuella förslaget (Söder B) ger minst negativ påverkan på den samlade bilden av landskapsbild, kulturmiljö och fornlämningar, fastighetspåverkan, vattenskyddsområde, jordbruksmark, naturmiljö, strategisk utveckling av staden och längd på vägen samt linjeföring/radier i enlighet med standardkrav i VGU. Föreslagen sträckning och utformning av den nya Västra ringvägen tar därmed stor hänsyn till riksintressets 4 kärnvärden i närområdet.

Vägen korsar Ståstorps byaväg i plan vilket innebär tillskapande av en ny väg i form av bro över Västra ringvägen. Gång- och cykelbron säkerställer passage för gång- och cykel. Vägen nyttjas idag som ett stråk mellan Trelleborg – Västra Tommarp – Skegrie. Att säkerställa och ta tillvara på denna tillgänglighet har bedömts vara värdefullt för riksintresse högexploaterad kust och kulturmiljö då det säkerställer fri passage i det öppna landskapet. Visuellt innebär en bro i det öppna jordbrukslandskapet viss negativ påverkan på riksintresset högexploaterad kust. Samtidigt är placeringen av bro i närheten av befintligt verksamhetsområde och tätort för Trelleborgs stad. En bro för gång- och cykel är en betydligt mindre och nättare konstruktion än om den nya vägen för Västra ringvägen skulle ledas över Ståstorps byaväg. Detta har bedömts innebära en mindre negativa påverkan och den mest lämpliga åtgärden för en korsning i skilda plan.

För passagen över Ståstorpsån är bro det enda alternativet. Brons utformning över Ståstorpsån ska anpassas för att vilt, jordbruksmaskiner och gående ska kunna passera under. Bron kommer vara 2,7 meter i höjdled i ytterkant och möjliggöra för jordbruksmaskiner på markväg under bro. Vid placering av bron har hänsyn tagits till den biologiska mångfalden i så stor uträkning som det är möjligt med hänsyn till kommunens målbild om en gen sträcka. En placering av vägen söder om pilevall inkräktar på banvallen som en framtida koppling till gång- och cykel. Att säkerställa framtiden för nyttjande av banvallen för gång- och cykel och därmed bibehålla men även öka tillgängligheten i det öppna landskapet har bedömts väga tyngre än bevarandet av ett träd i en miljö med ett 20 - tal träd.

Den sista passagen sker med Tommarpsvägen där föreslagen väg går under Tommarpsvägen. Tommarpsvägen är kulturhistoriskt utpekad som en medeltida infartsväg till Trelleborg. Intill ligger även den synliga fornlämningen Svenstorps herregård. Längs Tommarpsvägen finns ett flertal bostadsfastigheter och för att undvika inlösen och rivning av bostadshus har vägen placerats i ett "mellanrum". Att vägen korsar Tommarpsvägen under innebär att Tommarpsvägen sträckning kvarstår likt tidigare. Det gör även att den nya Västra ringvägen inte bli lika dominerande i landskapet där Svenstorps herregård utgör ett starkt kulturvärde.

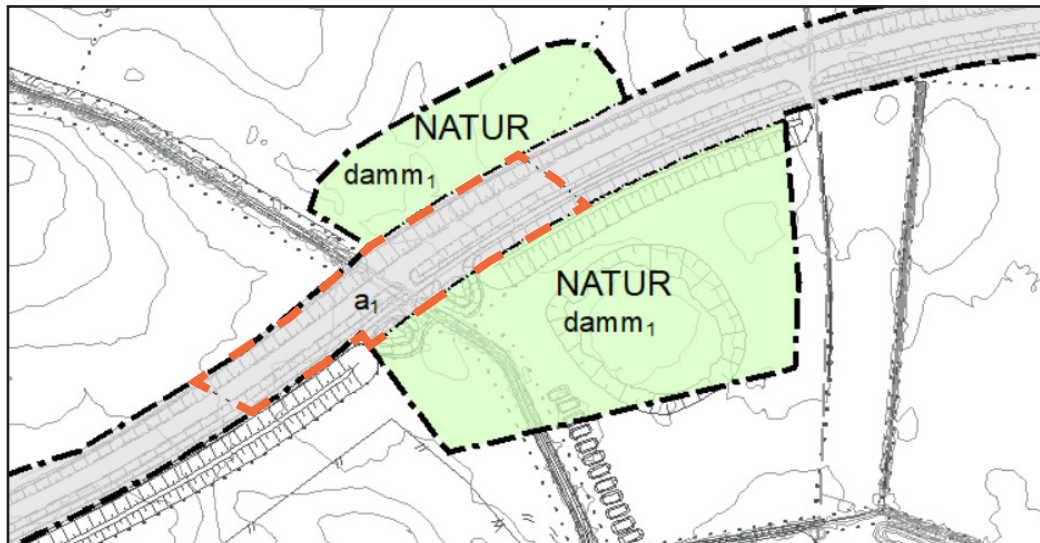
Detaljplaneförslaget bidrar till att hamnens interna logistik ska kunna förbättras så att hamnverksamheten kan fungera. Den nya ringvägssträckningen som en gen koppling till cirkulationsplats 108:an bidrar även till utveckling av det lokala näringslivet.

Den föreslagna vägsträckningen har vidare lokaliserats med beaktande av kustlandskapets särpräglade natur- och kulturvärden och ett stort hänsynstagande till dess kärnvärden har varit styrande vid vägens utformning. Den föreslagna vägsträckningen har, i relation till övriga utvärderade alternativ bedömts vara den lokalisering som innebär minsta möjliga påverkan på dessa värden. Nyttan av den nya Västra ringvägens medverkan till att ge goda utvecklingsmöjligheter för tätortsutveckling och inte minst för Trelleborgs hamn bedöms överväga nackdelen med påverkan på riksintresset för högexploaterad kust.

STRANDSKYDD

Delar av planområdet ligger inom strandskyddsområde för Albäcken. Ståstorpsån omfattas inte av det generella strandskyddet. Planområdet korsar Albäcken i väster. Ån omfattas av strandskydd på 100 meter längs båda sidor. Redan i dagsläget korsar Hedvägen Albäcken och har därmed redan inverkan på strandskyddet. Planens genomförande innebär att vägen kommer breddas med 5 meter norrut inom område som idag har strandskydd. Det kommer även att möjliggöras för dagvattenanläggningar inom området som idag omfattas av strandskydd.

Detaljplanens genomförande innebär att strandskyddet kommer upphävas inom berört område för VÄG₁. Det föreligger särskilda skäl för att upphäva strandskyddet. Marken har, genom befintliga Hedvägen, redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften (7 kap. 18 c § p. 1). Att bredda vägen med 5 meter har bedömts vara ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför det strandskyddade området (7 kap. 18 c § p. 5).



Figur 13: Utsnitt från plankartan där strandskyddet upphävs vid Albäcken. Orangestreckat område redovisar var strandskyddet upphävs.

Aktuellt detaljplaneförslag innebär att planlagd mark för väg planläggs som NATUR. För område planlagt som NATUR upphävs inte strandskyddet. Vid genomförande av dagvattendammar avses strandskyddet hanteras med dispenser för att säkerställa att utformning sker med hänsyn till strandskyddets syften. Ett anläggande av dagvattendammar intill Västra ringvägen bedöms vara ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför det strandskyddade området (7 kap. 18 c § p. 5). Detta för att klara av rening av dagvatten för att inte påverka miljö kvalitetsnormerna för vatten.

HÄLSA OCH SÄKERHET

RISKER OCH STÖRNINGAR

Transporter av farligt gods sker idag på E6/E22, Hedvägen och Västra ringvägen som är rekommenderade leder för farligt gods. Vid ett genomförande av aktuellt detaljplaneförslag, tillsammans med Östra ringvägen och Östra hamninfarten är intentionerna att rekommenderad väg för farligt gods flyttas över från dagens hamnin fart till den nya ringleden runt staden.

Den nya vägsträckningen gränsar i första hand till jordbruksmark och persontätheten bedöms vara relativt låg. Bebyggelse finns i huvudsak vid Västra ringvägen i närhet av väg 108 samt där Västra ringvägen passerar Tommarpsvägen. I båda fallen är det småhusbebyggelse.

Inom arbetet för Östra ringvägen har en kvantitativ riskanalys tagits fram (WSP, 2019). För Västra ringvägen bedöms beräkningar av riskmättet individrisk vara applicerbar, då transporter av farligt gods på aktuell sträcka bedöms vara likvärdiga. Förutsättningarna i övrigt bedöms vara relativt likartade, även om det förekommer mindre skillnader. Beräkningarna av riskmättet individrisk visar att risknivån aldrig är att betrakta som "höga", och blir acceptabel när avståndet överstiger 40 meter. Inom 40 meter är risknivån inom det så kallade ALARP-området (As Low As Reasonably Practicable), där åtgärder ska vidtas om det är motiverat. Samtliga bostadshus ligger längre än 40 meter från väggkant.

Appliceras resultatet av beräkningarna på Västra ringvägen ger detta att avstånden mellan ny väg och befintlig bebyggelse är sådan att risken är acceptabel. Vid Tommarpsvägen där bostadshus ligger som närmst från väggkant (50 meter) planeras Västra ringvägen gå nedsänkt förbi de aktuella husen, vilket innebär skydd mot flertal olycksförlopp, och ytterligare lägre risk. Den bullervall som planeras norr om bostadsområdet *Västervång* verkar riskreducerande även om avståndet överstiger 40 meter. Inom vattenskyddsområde för grundvattentäkten ska vägdikeytätas för att förebygga spridning av föroreningar från vägen till vattenskyddsområdet

Den sammanlagda bedömningen av planförslaget är att risken bedöms som acceptabel och ingen bebyggelse exponeras för oacceptabla risknivåer.

LUFTKVALITET

Miljö kvalitetsnormen för utomhusluft syftar till att begränsa utsläpp till utomhusluft. I Trelleborg är utsläpp från färjetrafiken till och från Trelleborgs hamn den största källan till luftföroreningar. Färjetrafiken ger upphov till utsläpp av främst kväveoxider (NO_x), partiklar, kolmonoxid (CO), flyktiga kolväten och svaveldioxid (SO₂). Luftkvaliteten i Trelleborg mäts kontinuerligt längs Hamngatan i Trelleborgs centrum. Det är NO₂, PM₁₀, CO och SO₂ som mäts. Det är kommunen som ansvarar för att kontrollera utomhusluften och det görs i ett gemensamt program med andra skånska kommuner. Mätningar av NO₂ och PM₁₀ vid Hamngatan visar att kommunen i dagsläget klarar de begränsningsvärden som finns på luftföroreningshalter enligt MKN. Trelleborgs stad ligger i anslutning till havet där luftcirkulationen är god.

Luftföroreningar som är av intresse inom och i närområdet är kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM₁₀). Den huvudsakliga källan till kvävedioxid och partiklar i en tätort är generell vägtrafik. Transporterna till Trelleborgs hamn går idag genom Trelleborgs stad. Genomförandet av aktuellt detaljplaneförslag tillsammans med detaljplanerna för Östra ringvägen och Östra hamninfarten innebär att en stor del tung trafik som generellt avger mer föroreningar än en personbil, leds runt staden istället för genom den. Körvägen blir dock något längre jämfört med idag, 4 kilometer längre resväg jämfört med nollalternativet.

Den trafikökning som förväntas ske på den nya Västra ringvägen sker till följd av hamnens utveckling vilket förväntas ske oavsett vilken väg som leder till hamnen. För att minska luftföroreningar ska trafiken flyta på ett smidigt sätt så att kraftiga accelerationer och inbromsningar undviks. Västra ringvägen, aktuellt detaljplaneförslag, följer en så gen och framkomlig sträckning med så få korsningspunkter som möjligt.

I samband med framtagandet av detaljplanen för Östra ringvägen har en luftutredning tagits fram (Sweco, 2019) i syfte att simulera hur förändringen i trafikbelastning påverkar luftmiljön i och kring Trelleborgs stad. Mät punkter intill den befintliga Västra ringvägen har inkluderats. Simulerade halter visar på att begränsningsvärdet i miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid inte överskrids för någon av punkterna. För partiklar understiger de simulerade värdena miljö kvalitetsnormerna på samtliga punkter.

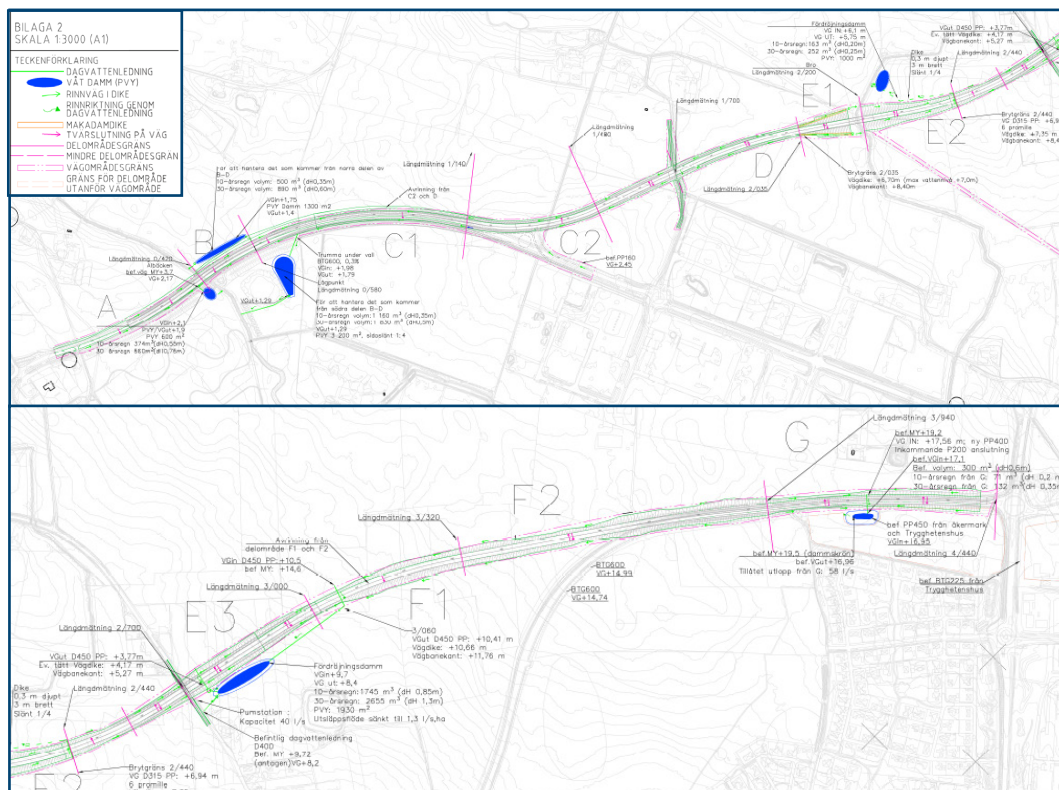
Genomförandet av detaljplanen bedöms inte påverka miljö kvalitetsnormen för utomhusluft eller motverka Trelleborgs möjligheter att uppnå miljö kvalitetsnormer för luft.

DAGVATTEN

En dagvattenutredning har tagits fram av Ramboll (2023-01-10). Dimensionerande regn är 10-årsregn med klimatfaktor 1,25. Utöver detta har Ramboll studerat konsekvenserna av högre regnmängder, jämförbara med skyfall. Vid hanteringen av dagvatten föreslås fördröjning och rening. Rening sker utifrån miljö kvalitetsnormer för aktuell recipient, Västra sydkustens kustvatten, och inga föroreningshalter bedöms öka. Genomförandet av detaljplanen bedöms inte medföra att miljö kvalitetsnormer överskrids. Påverkan på Albäcken och Ståstorpsån har utretts och ingen negativ påverkan visas på båda recipienterna utifrån det väg- och dagvattenförslag som presenteras.

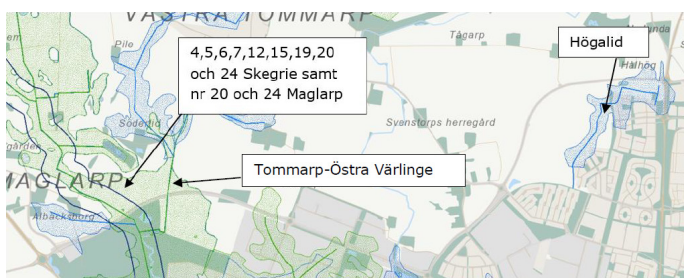
Den västra ringvägens genomförande kommer att medföra ökade dagvattenmängder. Det regnvatten som hittills fallit på- och infiltrerat ner i åkermarken faller i stället på vägbanan och måste därför ledas bort på annat sätt än genom åkerdräneringen. Recipienten är dock den samma - Ståstorpsån eller Albäcksån och slutligen havet. Väg dagvattnet leds via diken längs med vägen innan det når åarna eller befintliga dagvattennätet uppehålls det och renas i en serie dagvattendammar. Via bräddning leds det sedan till åarna. Miljö kvalitetsnormerna för dagvatten kommer därmed säkerställas. Serien av dagvattendammar är delvis befintliga dammar för nuvarande Västra ringvägen, delvis, och på ny vägbanan via nyanlagda dammar vid lågpunkter i anslutning till antingen Ståstorpsån eller vid Albäcksån.

Den första delen av Västra ringvägen väster om trafikplatsen vid väg 108 kommer vägdikena utformas som täta diken eftersom vägsträckan löper genom det yttre skyddsområdet för stadens grundvattentäkt. Inom skyddsområdet för vattentäkt är det förbjudet att anlägga infiltrationsanläggningar och anläggningar med utsläpp av avloppsvatten utan tillstånd från kommunens miljönämnd. I övrigt kommer dikena utföras som genomsläppliga. En viss rening förekommer därmed redan initialt.



Figur 13: Principhantering av dagvatten inom planområdet.

Vägdagvatten innebär en något högre mängd föroreningar jämfört med idag, dessutom ökar riskerna för större utsläpp om en olycka inträffar. Av den anledningen kommer dagvattendammarna förses med avstängningsmöjligheter så att eventuellt läckage kan hindras från att nå åarna.

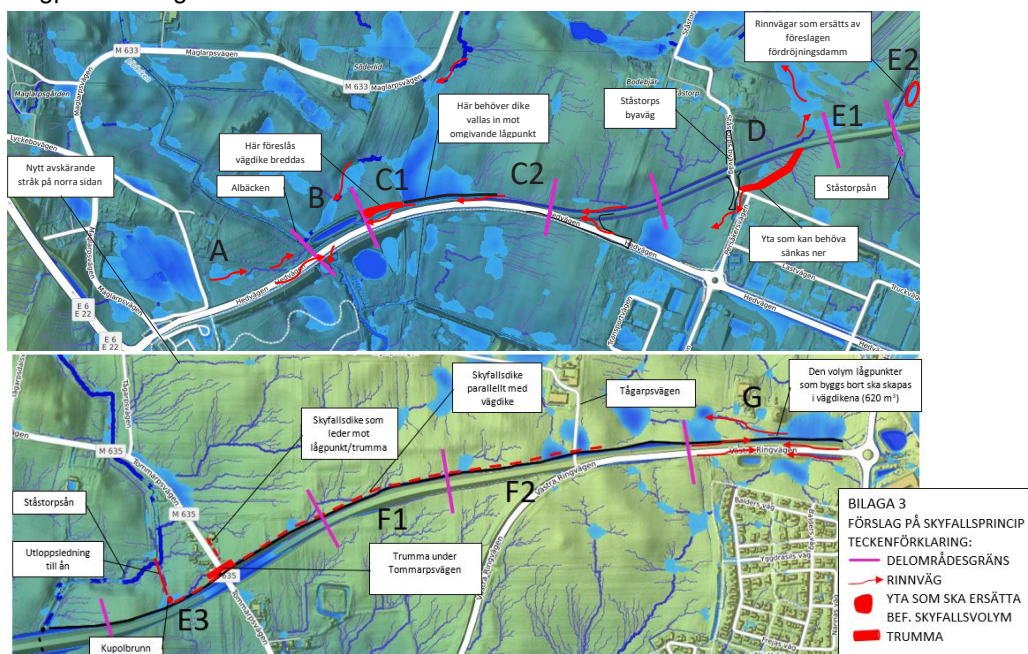


Figur 14: Dikningsföretag visas med blå linje och båtadsområde, det område där markens värde förbättrats genom dikningen visas som prickat område.

Markavvattningsystem finns längs med stora delar av berörd sträcka då området till största del är åkermark. Markavvattningsystemen består av stamledningar och dräneringsledningar som leder till dikningsföretag. Dikningsföretag och markavvattningsystem ska tas omhand genom avskärande ledningar som avleds till närmaste stamledning i markavvattningssystemet eller till själva huvudfåran i dikningsföretagen. Samtliga dikningsföretag samt markavvattningsystem ska ha bibehållen funktion.

SKYFALL

Den nya sträckningen av Västra ringvägen innebär påverkan på befintliga rinnvägar och lågpunkter vid skyfall (100-års regn). I samband med framtagandet av detaljplanen har en dagvatten- och skyfallsutredning tagits fram (Ramboll, 2023-01-20). Inom planområdet kommer sju lågpunktsvolym tas bort och behöva ersättas för att inte försämra situationen uppströms eller nedströms. Föreslagen princip för skyfallshantering bygger på att fördröja skyfallsvattnet uppströms för att minska risken för översvämning nedströms mot staden. Norr om Tommarpsvägen anläggs därför skyfallsdiken norr om Västra ringvägen. Söder om Tommarpsvägen hanteras skyfall i gemensamt dike för dagvatten och fördröjning sker vid lågpunkter/dagvattendammar.



Figur 15: Principhantering av skyfall inom planområdet.

I söder där vägen breddas, område A, kommer skyfall ledas till nya dammar vid Albäcken som har en total kapacitet på ca 2 700 m³. Vid område B kommer volymen ersättas med en damm vid Albäcken. För område C1-C2 kan volymen ersättas i de nya dammarna vid Albäcken och genom att bredda dike innan dammen vid Albäcken. Om det vid detaljprojektering blir svårt att leda skyfallsvattnet till södra dammen vid Albäcken kan yta kring befintlig lågpunkt behöva sänkas. Volymen inom södra delen av Ståstorps byaväg, område D, ersätts i södra vägdiket eller genom att skapa en nedsänkt yta precis söder om den vägen.

För lågpunktsvolymen vid område E3 kan volymen ersättas i den nya damm som skapas vid Tommarpsvägen som har en total kapacitet på ca 2 650 m³. Volymen vid område F2 föreslås att ledas via ett separat skyfallsdike via trummor under Tommarpsvägen och vidare västerut mot lågpunkten väster om Tommarpsvägen. Därefter leds skyfallet till Ståstorpsån. Vid område G kommer volymen framför allt ifrån vägen och hanteras genom att dikena dimensioneras för att hantera den volymen innan dammen i söder nås.

KLIMATANPASSNING

Det föreligger en översvämningsrisk kring Albäcken vid ett 100-års högvatten för befintlig situation. Vattenytan är beräknad att ligga på + 1,85 vid ett 100-års högvattenstånd. Vägbanan ligger på + 3,7. Öster om Albäcken pågår ett detaljplanearbete där ett förslag på att anlägga en skyddsvall längs Albäcken ingår. Detta för att hindra översvämningen från att bredda ut sig vidare mot befintligt industriområde i öster. Inom området föreslås även dammar.

För nedre delen av Ståstorpsån har en inventering av åtgärdsbehov kopplat till stigande havsnivåer och översvämningsrisker tagits fram i november 2021. I rapporten framgår det vid vilken havsnivå en bakvattenlucka ska stängas för att hindra havsvatten från att trycka uppströms i vattendraget. Rapporten ger även förslag på fördröjningsåtgärder uppströms innan det når Trelleborg. Scenariot som ger högst vattennivå i Ståstorpsån kring korsningspunkten med planerad väg utgår från att inga fördröjningsåtgärder anläggs uppströms och att bakvattenluckan börjar stängas vid en vattennivå på + 1,65 m. Vid korsningspunkten för planerad väg är vattennivån i Ståstorpsån uppskattad till ca + 5,9 m norr om planerat vägområde, ca + 5,6 och 5,7 m inom planerat vägområde och ca + 5,4 söder om planerat vägområde. En del av åtgärderna är i dagsläget redan utförda i samband med invigningen 2021 av Ståstorpsåns visningssträcka.

MARKFÖRORENINGAR

Det finns inga påträffade markföroreningar inom eller i direkt närhet till planområdet.

OMGIVNINGSBULLER

Vid framtagandet av planförslaget har Sweco tagit fram en trafikbullerutredning (2023-01-26). I utredningen framgår bullerberäkningar av ljudnivåer från vägtrafik för nutid, ett nollalternativ och även framtidsscenario efter utbyggnad. Därefter föreslås bullerskyddsåtgärder med målsättningen att så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt innehålla gällande riktvärden vid bostäder. Befintlig bebyggelse bedöms utifrån infrastrukturpropositionen 1996/97:53 och fastställda detaljplaner bedöms enligt trafikbullerförordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Därtill har rekreatiomsområdet Ståstorpsån utvärderats översiktligt.

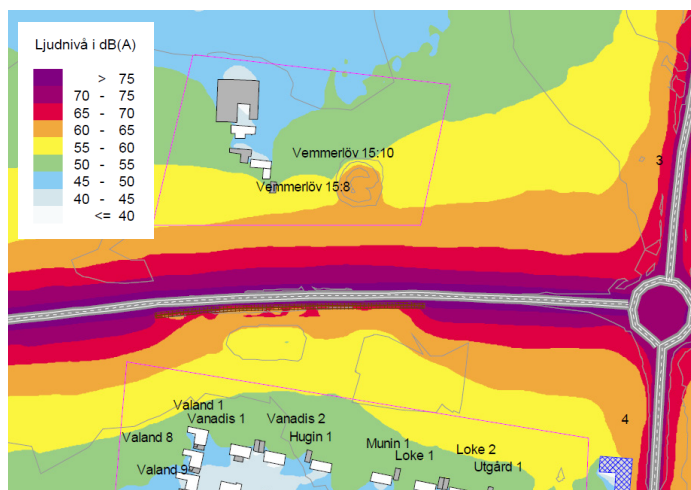
Trafikverkets "solfjädermetoden" har använts för att säkerställa vilka bostäder som påverkas direkt av utbyggnaden av vägen. Solfjädermetoden visar att 20 bostäder bedöms som bullerutsatta. Detta gäller för fastigheterna Hugin 1, Loke 1, Loke 2, Munin 1, Utgård 1, Valand 1, Valand 8, Valand 9, Vanadis 1, Vanadis 2, Västervång 1:44, Västervång 1:45, Västervång 1:46, Västervång 1:93, Västervång 1:94, Västervång 1:95, Västervång 1:9, Maglarp 14:5, Vemmerlov 15:10 och 15:8.

För fastigheterna Hugin 1, Loke 1, Loke 2, Munin 1, Utgård 1, Valand 1, Valand 8, Valand 9, Vanadis 1 och Vanadis 2 föreslås en 207 meter lång och 1,8 meter hög bullervall intill vägen.

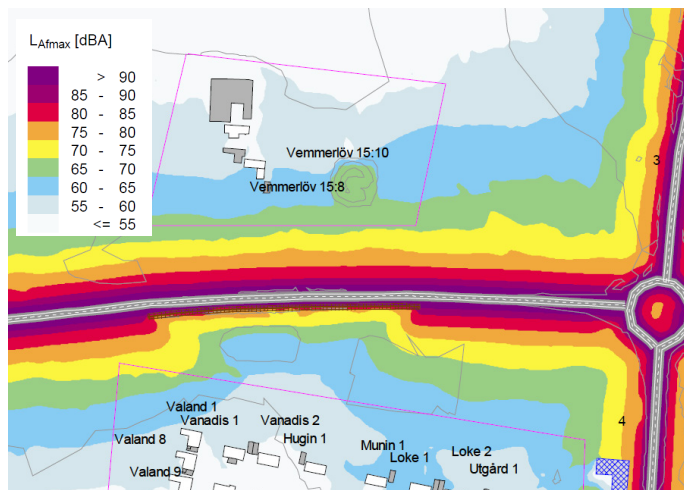


1

Figur 16: Principsektion Västra ringvägen norr om Västervång med bullervall samt dagvatten- och skyfallsavledning.

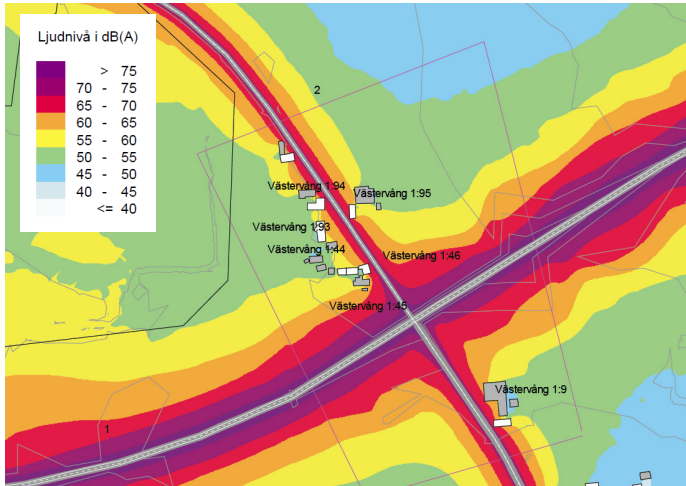


Ekvivalent ljudnivå 2040 inklusive åtgärd

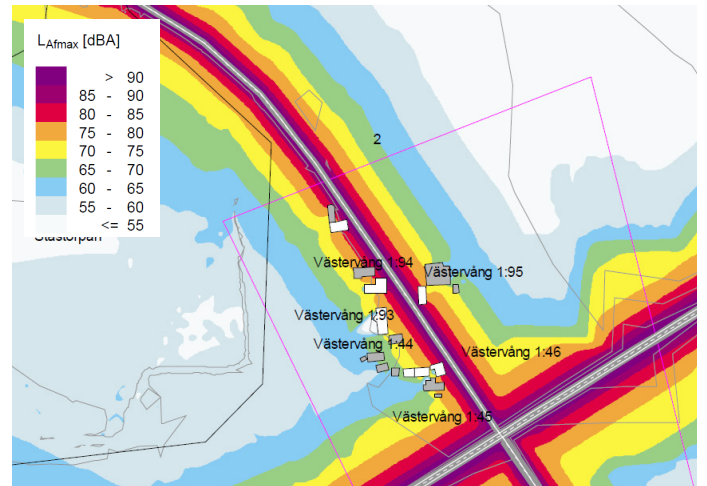


Maximal ljudnivå 2040 inklusive åtgärd

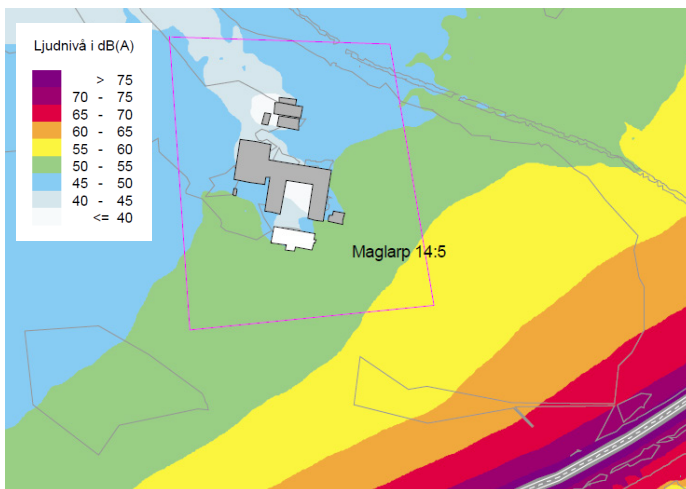
För fastigheterna Västervång 1:44, Västervång 1:45, Västervång 1:46, Västervång 1:93, Västervång 1:94, Västervång 1:95, Västervång 1:9, Maglarp 14:5, Vemmerlov 15:10 och 15:8 föreslås inga vägnära åtgärder då den ekonomiska nyttan kommer att bli negativ. För dessa fastigheter bör fastighetsnära åtgärder övervägas, som tex byte av fönster.



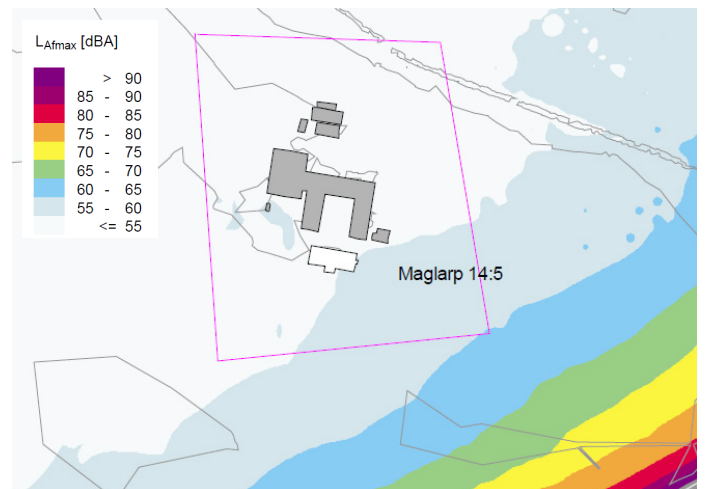
Ekvivalent ljudnivå 2040



Maximal ljudnivå 2040

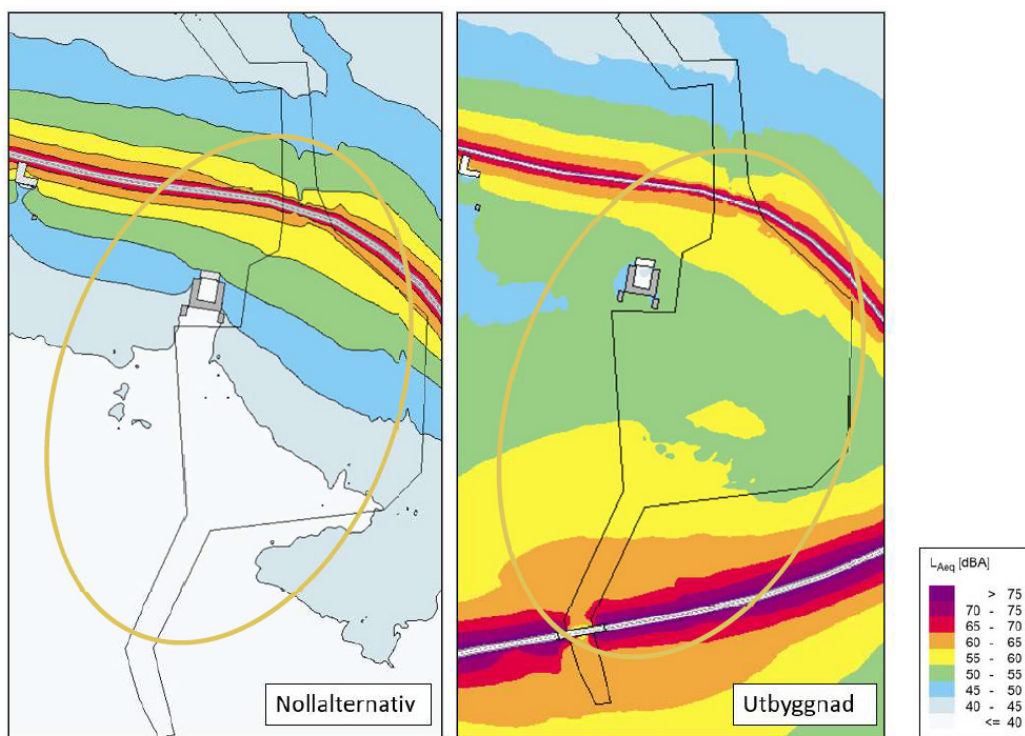


Ekvivalent ljudnivå 2040



Maximal ljudnivå 2040

När det gäller rekreations- och friluftsområden finns inga fastslagna riktvärden men Naturvårdsverket anser att 55 dBA vardagsmedeldygn bör gälla för rekreation i tätort och 40 dBA vardagsmedeldygn för friluftsområden där låg ljudnivå utgör en särskild kvalitet. I bedömningsgrunderna för bullerutredningen används Plan för god ljudmiljö i Malmö 2020-2028 som snarare benämner mål och indikationer istället för riktlinjer. Mål och indikationerna i Plan för god ljudmiljö anger bullervärden mellan 45 - 55 dBA ekvivalent ljudnivå beroende på parkyta. Den ekvivalenta ljudnivån vid Ståstorpsån beräknas vara mellan 50-65 dBA. För att förbättra ljudmiljön vid Ståstorpsån rekommenderas det att vägnära åtgärder så som vallar, skärmar eller gabioner studeras vidare. Lokala bullerskydd, dvs vid ljudkänsliga delar av rekreationsområdet kan tas i beaktning.



Maximal ljudnivå 2040

Ekvivalent ljudnivå 2040

BEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN

Detaljplanen bedöms medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap 11 § Miljöbalken och därför har en strategisk miljöbedömning genomförts i enlighet med 6 kap 3 § miljöbalken. Parallellt med planarbetet pågår en miljödomsprocess gällande tillstånd för vattenverksamhet. Syftet med en miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas. Inom ramen för en strategisk miljöbedömning har en MKB upprättats.

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

De miljöaspekter där negativa miljöeffekter inte kan uteslutas är:

- Markanvändning
- Kulturmiljö/landskapsbild
- Naturmiljö/rekreation
- Skyddade arter
- Buller
- Luftkvalitet
- Klimatpåverkan
- Klimatanpassning

De miljöaspekter där positiv miljöeffekter inte kan uteslutas är:

- Ytvatten
- Buller
- Luftkvalitet
- Klimatpåverkan
- Klimatanpassning

MARKANVÄNDNING

Planförslaget bedöms medföra stora negativa konsekvenser avseende markanvändning vilket är främst kopplat till en förlust av bördig jordbruksmark. Jordbruksmark utgör ett nationellt intresse. Cirka 18 hektar jordbruksmark beräknas tas i direkt anspråk av den nya vägen med slänter och diken. Cirka 7 hektar jordbruksmark planläggs som natur och dagvattenhantering. Även om planförslaget endast utgör en mycket liten andel av den totala ytan jordbruksmark i Sverige så är det mark vars värde bedöms bli än viktigare i framtiden. Det till följd av att en högre självförsörjningsgrad i landet eftersträvas och befolkningen förväntas öka. Effekterna bedöms därför som stora.

KULTURMILJÖ/LANDSKAPSBILD

Konsekvenserna för kulturmiljön bedöms generellt som måttliga. Effekterna är främst kopplade till planförslagets visuella påverkan. En påverkan som bedöms inverka negativt på läsbarheten. Ett genomförande av planförslaget orsakar direkta ingrepp i fornlämningar i form av boplatser och gravar. I området finns idag flera boplatzlämningar vilka representerar de allra äldsta stenåldersmiljöer som finns i Sverige. För aspekten fornlämningar bedöms konsekvensen därför som stor.

NATURMILJÖ/REKREATION

Planförslaget påverkar naturmiljöerna vid de båda vattendragen Albäcken och Ståstorpsån. Miljöer som bedöms vara betydelsefulla för den biologiska mångfalden inom ett i övrigt intensivt brukat slättlandskap. De båda vattendragen är i Översiktsplan för Trelleborgs kommun 2035 utpekade som framtida rekreativa stråk och värdet bedöms vara högt. I relation till nollalternativet bedöms effekterna bli stora för Ståstorpsån medan effekterna för Albäcken bedöms som måttliga. Beroende på graden av anpassning till förekommande skyddsvärden bedöms konsekvensen som måttligt till stor.

SKYDDADE ARTER

Inom utredningsområdet förekommer naturvårdsarter, vissa skyddade enligt artskyddsförordningen. De arter som har påträffats inom planområdet är ätlig groda och skogsalm. Den nya Västra ringvägen bedöms skapa en barriär som riskerar att bryta de fria vandringvägarna för groddjur. Trafikbuller från väganläggningen kan komma att påverka fågellivet. Det går i nuläget inte att utesluta negativ påverkan på fladdermöss.

För att bedöma påverkan på groddjur planeras uppföljande inventeringsinsatser under våren/sommaren år 2023. Baserat på nuvarande kunskap bedöms inte planförslaget försvåra upprätthållande av arternas gynnsamma bevarandestatus och konsekvenserna bedöms som måttligt negativa. Föreslagna kompletterande inventeringar kan komma att förändra bedömningen.

YTVATTEN

Med föreslaget dagvattensystem bedöms risken för påverkan på ytvattenrecipienter minska jämfört med dagens förhållanden. Det till följd av att en mindre mängd föroreningar kommer att avledas till de bägge recipienterna Albäcken och Ståstorpsån än vad som tillförs dem under befintliga förhållanden. Därigenom bedöms ett genomförande av planförslaget inte påverka möjligheten att uppnå den status som Albäcken eller Västra sydkustens kustvatten ska ha enligt miljö kvalitetsnormen.

GRUNDVATTEN

Anläggande av ny väg och ombyggnad av befintlig väg medför vattenverksamhet i form av bortledning av grundvatten samt byggande i vatten. Den grundvattenförekomst som finns i detaljplanområdet är SV Skånes kalkstenar. Förekomsten omfattas av områdesskydd för dricksvattenförsörjning och bedöms ha ett högt värde. Med hänsyn till vattenförekomstens storlek, att de föreslagna åtgärderna görs relativt ytligt i jordlagren samt att området ligger i ett utströmningsområde nära kusten bedöms detaljplaneförslaget inte påverka möjligheten att bibehålla god kvalitativ och kemisk status för grundvattenförekomsten.

Bortledning av grundvatten kommer att påverka grundvattennivåerna i området. Påverkan bedöms bli som störst i nära anslutning till vägen för att sedan avta med avståndet. Avsänkningens negativa effekter för grundvattenberoende miljöer och skyddsobjekt kommer att utredas inom ramen för ansökan om tillstånd enligt 11 kapitlet miljöbalken.

Den östra delen av planområdet ligger inom skyddszon för Fuglie vattenskyddsområde. Inom vattenskyddsområdet kommer vägdikena samt eventuell fördröjningsdam tätas för att förebygga spridning av föroreningar från vägen till vattenskyddsområdet. Utformningen innebär att obehandlat väg dagvatten samt spill i samband med en olycka förhindras att infiltrera och således nå och kontaminera grundvattnet. Därmed bedöms varken några negativa eller positiva effekter uppstå för vattenskyddsområdet.

I övriga delar anläggs diken inte täta. Beaktat att den befintliga Hedvägen och Västra ringvägen idag utgör rekommenderad transportled för farligt gods (Länsstyrelsen i Skåne län, 2012) bedöms planförslaget inte medföra någon påverkan av betydelse. Visserligen antas mängden transporterat farligt gods komma att öka längs den nya Västra ringvägen då denna övertar funktionen som huvudsaklig transportväg till- och från Trelleborgs hamn, men genom planförslaget bedöms en god trafiksäkerhet kunna uppnås för den nya vägsträckan. Det minskar risken för att olycka uppstår. Jämfört med ett nollalternativ bedöms konsekvensen kopplat till olycka därför som ingen/obetydlig.

BULLER

Planförslaget medför att 17 bostäder beräknas få en ekvivalent ljudnivå överstigande riktvärdet på 55 dBA utomhus vid fasad, vilket är nio bostäder fler än nollalternativet. Mot bakgrund av att överskridandet understiger 5 dBA och att förändringen, jämfört med nollalternativet, uppgår till mellan +1 och +4 dBA beräknas effekten bli liten till måttligt negativ. Området består huvudsakligen av glesare villabebyggelse och känsligheten har därför bedömts som måttlig. En måttlig känslighet och en måttlig negativ effekt resulterar i en måttlig negativ konsekvens.

Planförslagets indirekta effekt: Genom att den centrala staden avlastas med en ny ringväg bedöms färre boende inom kommunen som helhet komma att störas av buller över gällande riktvärden. I detta avseende bedöms planförslaget indirekt bidra positivt till aspekten.

LUFTKVALITET

Planförslaget bedöms inte medföra att normer eller miljömål för kvävedioxid överskrids inom planområdet. Avseende partikelhalterna bedöms normen klaras men miljömålet riskerar att överskridas. Emissioner till luft vid byggande av vägen bedöms vara mycket begränsade i relation till övriga lokala utsläpp och de bedöms inte bidra till att normer eller miljömål överskrids. Planområdet är glesbebyggt och planförslagets effekt bedöms därför som liten negativ. Ett måttligt värde/känslighet och en liten effekt bedöms sammantaget som en liten konsekvens.

Planförslagets indirekta effekt: Sjöfarten och vägtrafiken svarar idag för en betydande del av de lokala kvävedioxidutsläppen och dessa emissionskällor är idag lokaliserade i nära anslutning till varandra och med närhet till Trelleborgs stadskärna. Genom att den centrala staden avlastas med en ny ringväg bedöms luftkvaliteten i centrala Trelleborg därför potentiellt komma att förbättras.

FARLIGT GODS

En god trafiksäkerhet bedöms kunna uppnås för den nya vägsträckan och persontätheten är relativt låg. Risknivån inom 40 meter från vägen bedöms ligga inom det så kallade ALARP-området (As Low As Reasonably Practicable), där åtgärder ska vidtas om det är motiverat. Vid Tommarpsvägen planeras Västra ringvägen gå nedsänkt förbi de aktuella husen vilket innebär skydd mot flertal olycksförlopp och ytterligare lägre risk. Den bullervall som planeras verkar riskreducerande.

Den sammanlagda bedömningen av planförslaget är att risken bedöms som acceptabel och ingen bebyggelse exponeras för oacceptabla risknivåer.

Planförslagets indirekta effekt: Om planförslaget inte genomförs kommer transporter av farligt gods fortsatt behöver passera tätbebyggda områden i staden inom vilka det idag finns bebyggelse som avviker från de schablonavstånd som rekommenderas enligt RIKTSAM. Av hänsyn till riskbilden kommer även den fortsatta planläggningen av Sjöstaden omöjliggöras, vilket bedöms innebära negativa effekter för uppnående av kommunens planeringsinriktning om en tät och sammanbyggd stad.

KLIMATPÅVERKAN

Att reducera utsläppen av växthusgaser är en högt prioriterad fråga varvid aspekten bedöms ha ett högt värde. Planförslaget innebär en nästan fyra kilometer längre resväg till hamnen jämfört med ett nollalternativ. Anläggandet av en ny Västra ringväg kommer att generera klimatutsläpp vid byggnation, drift och underhåll. Planförslaget innebär vidare att jordbruksmark tas i anspråk för väganläggning. Därmed innebär planförslaget även att en mindre andel växthusgaser kommer att tas upp och bindas av växtlighet. Nämda åtgärder bedöms ge upphov till en negativ effekt för aspekten. Genom att befintlig infrastruktur så långt som möjligt bibehålls (befintlig Hedväg och Västra Ringvägen) minskar planens totala påverkan på klimatet något. Effekten värderas sammantaget som liten negativ. Högt värde och liten negativ effekt genererar en måttligt negativ konsekvens.

Planförslagets indirekta effekt: Den nya ringvägslösningen har utformats med god kapacitet och så få korsningspunkter som möjligt vilket gör att köbildning, liksom behovet av inbromsningar och accelerationer bedöms minska jämfört med ett nollalternativ. Genom den föreslagna ringvägslösningen öppnas också möjligheter för utveckling av ett logistik och businesscenter (BCT) på redan planlagd industrimark i östra Trelleborg. Ytans lokalisering i anslutning till befintlig järnväg och CORE-hamnen bedöms, tillsammans med en framtida länk till E6/E22, skapa goda möjligheter för utveckling av multimodala transportlösningar som ligger i linje den utveckling som förespråkas av Region Skåne i "Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050".

Genom planförslaget frigörs även mark i centrala staden, något som möjliggör ett utvecklande av en blandad stadsbebyggelse i ett centralt, stations- och havsnära läge. Bebyggelse i dessa lägen bedöms skapa bättre förutsättningar för resor med gång, cykel och kollektivtrafik. Sammantaget bedöms planförslaget indirekta bidra positivt till aspekten.

KLIMATANPASSNING

I dagvatten- och skyfallsutredningen presenteras åtgärder som behöver vidtas för att planerad bebyggelse och omgivande områden inte ska påverkas negativt vid skyfall. Planförslaget bedöms vara möjligt att genomföra utan att negativ påverkan uppstår varken upp- eller nedströms planområdet. Genom den skyfallshantering som föreslås i planförslaget minskar också risken för översvämning av väganläggningen vid ett 100-årsregn jämfört med ett nollalternativ.

Även om planförslaget innebär att vissa anpassningar görs för att hantera påverkan från ett skyfall medför bibehållande av befintlig marknivå att påverkan från översvämning

kopplad till högvatten och en framtida stigande havsnivå kvarstår likvärdigt ett nollalternativ.

Detaljplaneförslaget för Västra ringvägen syftar, tillsammans med detaljplanerna för Östra ringvägen och Östra hamnfarten, till att möjliggöra en omledning av trafiken till- och från Trelleborgs Hamn. Vägen är därmed att definiera som en samhällsviktig funktion vilken behöver tryggas i händelse av höga havsvattenstånd.

Den nya Västra ringvägen bedöms inte komma att översvämmas vid medelvattenstånd eller 100-års händelse år 2135. Däremot bedöms farbarheten inte kunna säkerställas vid en extremhändelse 100 år framåt i tiden (+4,16 meter över havet enligt den övre gränsen för klimatscenario RCP 8,5).

Sammantaget bedöms vägens stora värde och de framtida riskerna kopplade till översvämning att effekten bedöms som måttligt negativ. Konsekvensen bedöms således som måttligt negativ.

Planförslagets indirekta effekt: Planförslaget innebär ett tillbakadragande från ett område med hög översvämningsrisk (reträtt). Befintlig infart till Trelleborg ligger inom ett område som redan år 2050 riskerar att översvämmas vid en extremhändelse. Även om stadens södra och centrala delar (med hjälp av vallar) bedöms kunna skyddas från översvämning orsakad av havsnivåhöjning är det idag inte klarlagt hur påverkan från höjd grundvattenyta eller framtida skyfall ska hanteras. Som en följd av planförslaget för Västra ringvägen kan delar av den mark som idag är hårdgjord för trafik- och industriändamål i staden frigöras och ytterligare hårdgörande reduceras jämfört med ett nollalternativ. Genom detta tillskapas förutsättningar för att bättre hantera ett framtida klimat inom staden.

MILJÖMÅL

Inom ramen för framtagandet av miljökonsekvensbeskrivningen har nationella, regionala och lokal miljösmål beaktats. De regionala miljömålen överensstämmer med de nationella miljömålen, med undantag för att det nationella målet om "storslagen fjällmiljö" inte gäller för Skåne. Eftersom de regionala målen överensstämmer till stora delar med de nationella målen redovisas dessa inte separat. Av 16 miljösmål är 8 aktuella.

- **Begränsad klimatpåverkan:** Bedöms varken bidra till ett försämrade möjligheterna att uppnå målet
- **Frisk luft:** Bedöms varken bidra till ett försämrade möjligheterna att uppnå målet
- **Levande sjöar och vattendrag:** Bedöms bidra till att uppnå målet
- **Grundvatten av god kvalitet:** Bedöms varken bidra till ett försämrade möjligheterna att uppnå målet
- **Hav i balans samt levande kust och skärgård:** Bedöms bidra till att uppnå målet
- **Ett rikt odlingslandskap:** Bedöms försämrade möjligheterna att uppnå målet
- **God bebyggd miljö:** Bedöms bidra till att uppnå målet
- **Ett rikt växt och djurliv:** Bedöms försämrade möjligheterna att uppnå målet

Miljömålsprogrammet för Trelleborgs kommun antogs av kommunfullmäktige i oktober 2021 och gäller 2021-2030. Programmet innehåller fem inriktningar och tio lokala miljösmål. För varje mål anges åtgärdsförslag och indikationer för måluppfyllelse.

God bebyggd miljö: Planförslaget bedöms ligga i linje med åtgärdsförslagen om en tät blandstad nära befintlig service och kollektivtrafik samt strävan efter en hög befolkningstäthet inom och i anslutning till stadskärnan liksom längs med stråk och noder som knyter ihop centrala Trelleborg med omkringliggande områden.

Planförslaget har bedömts medföra en stor påverkan på Albäcken och Ståstorpsån, två områden som i FÖP 2035 angivits som framtida rekreativstråk. Planförslaget bedöms således motverka målet om att grönstrukturen ska värnas och utvecklas i planeringen. Planförslaget har trots det utformats med beaktande av befintliga grönstrukturer och stor vikt har lagts vid utformningen av bro över Ståstorpsån för att möjliggöra utvecklandet av vandringsled/cykelväg utmed ån. Sistnämnda ligger i linje med målet om att anläggande och utveckling av vandringsleder/cykelslingor utmed åar ska möjliggöras. Indirekt möjliggör planförslaget att tung trafik kan ledas om utanför centrala Trelleborg vilket bidrar till att minska bullernivåerna och belastningen av emissioner till luft inom den centrala staden. Planförslaget bedöms därmed ligga i linje med åtgärdsförslagen om att bullernivåerna vid förskolor och skolers utemiljöer ska minska samt indikatorn gällande luftkvalitet.

Vatten i balans: Planförslaget bedöms varken bidra till eller motverka målen om att grundvattnet fortsatt ska bibehålla en god kvalitet eller att vattendrag ska ha en god vattenstatus som möjliggör balans och rik biologisk mångfald.

Natur och landsbygdsvärden: Planförslaget innebär att cirka 18 hektar jordbruksmark tas i anspråk för anläggande av ny väg. Planförslaget bedöms därför motverka målet om att jordbruksmarken som odlingsresurs så långt som möjligt ska skyddas.

Giftfri miljö: Bedöms inte vara relevant för den aktuella planen.

Begränsad klimatpåverkan: En längre resväg bedöms kunna motverka åtgärdsförslaget om att växthusgasutsläpp från transporter ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010. Genom planförslaget frigörs mark i centrala staden vilket möjliggör ett utvecklande av en blandad stadsbebyggelse i ett centralt, stations- och havsnära läge. Bebyggelse i dessa lägen skapar bättre förutsättningar för hållbara resor. Planförslaget bedöms därför indirekt bidra positivt till uppfyllande av åtgärdsförslaget om en ökad andel resor med gång, cykel och kollektivtrafik.

Genom den föreslagna ringvägslösningen öppnas möjligheter för utveckling av ett logistik och businesscenter (BCT) på redan planlagd industrimark i östra Trelleborg. Ytans lokalisering i anslutning till befintlig järnväg och CORE hamnen bedöms, tillsammans med en framtida länk till E6/E22, skapa goda möjligheter för utveckling av multimodala transportlösningar som ligger i linje med åtgärdsförslaget om att hållbara resor och transporter ska fortsatt ingå som en process i kommunens långsiktiga trafikplanering och i planprocesser.

MILJÖKVALITETSNORMER

Miljö kvalitetsnormer regleras i miljöbalkens 5 kapitel. Miljö kvalitetsnormerna 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 är skyldiga att beakta miljö kvalitetsnormerna vid planering och planläggning. Planförslaget berör miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet, vattenförekomster samt omgivningsbuller.

Ett genomförande av planförslaget har inte bedömts påverka miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft, se avsnitt *Luftkvalitet* under *Hälsa och säkerhet* på sida 38.

Planförslaget berör en ytvattenförekomst i form av Albäcken samt en grundvattenförekomst i form av Skånes kalkstenar. Kustvattenförekomsten V. Sydkustens kustvatten är slutlig recipient av dagvatten från planområdet. Aktuella status på vattenförekomsterna bedöms inte försämrats av genomförandet och uppnåendet av respektive norm bedöms inte försvåras, se avsnitt *Dagvatten* under *Hälsa och säkerhet* på sida 39.

Detaljplaneförslaget omfattas av miljö kvalitetsnormer för omgivningsbuller då trafikbelastningen förväntas överskrida tre miljoner fordon per år. Enligt normen ska Trelleborgs kommun senast den 30 juni vart femte år ha kartlagt buller från vägen och tagit fram strategiska bullerkartor som visar bullersituationen under det närmast föregående kalenderåret. En bullerutredning med förslag på bullerskyddsåtgärder har legat till grund för denna MKB, se avsnitt *Omgivningsbuller* under *Hälsa och säkerhet* på sida 41.

MASSHANTERING

Vid anläggandet av Västra ringvägen kommer massbalans att eftersträvas, det vill säga att inga fyllnadsmassor behöver transporteras in eller ut. Massor avses användas i planerade vallar/bullervallar och markmodellering inom planområdet. Avsikten är att handla upp hela ringvägen i en entreprenad för att säkerställa en optimal masshantering.

Den föreslagna förprojekterade vägen är höjdsatt utifrån att massbalans ska råda. Först vid den fortsatta projekteringen kommer det att framgå mer exakt vilken volym som kommer att behövas för att antingen forsla bort, eller tillföra. Målet vid vägbyggnation är alltid att uppnå massbalans, inte minst utifrån projekt ekonomi. Skulle ett överskott uppstå kommer detta användas i Sjöstaden där en markuppfyllnad kommer att behövas för att klimatsäkra staden.

TEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

MARKBESKAFFENHET

En översiktlig geoteknisk utredning har utförts för den nya sträckningen mellan Hedvägen och Västra ringvägen. Befintlig grundläggning vid Hedvägen och Västra ringvägen har bedömts vara utan problem samt att föregående undersökning anses vara tillräcklig för fortsatt projektering. Undersökt område består av brukad åkermark där vissa med omfattande system av dräneringsledningar.

Jordlagerföljden består generellt av brukad åkermark, bestående av sand och mulljord med en mäktighet mellan ca 0,2 och ca 0,7 meter. Därefter består jordlagerföljden av lermorän. Tunnare skikt/lager av sand kan även finnas i lermoränen.

Under perioden augusti till september 2022 installerades två grundvattenrör. Grundvattennivåerna vid en senare mätning (september 2022) varierar mellan 2,1 m och 3,2 m under befintlig markyta vilket motsvarar nivå + 17,3 och + 6,5 i respektive undersökningspunkt. Utförda mätningar är genomförda när grundvattennivån varit låg varför det är viktigt att mäta kontinuerligt.

För området råder det generellt goda förutsättningar för grundläggning av väg. Det bedöms kunna utföras i den naturligt lagrade lermoränen. Det bedöms inte ske några betydande sättningar eller differenssättningar. Mulljord ska schaktas bort innan grundläggning. Kompletterande geotekniska undersökningar kommer krävas vid detaljprojekteringen. Framst med hänvisning till brofundament vid Ståstorps byaväg, Ståstorpsån samt Tommarpsvägen.

DAGVATTEN

En mindre del av planområdet, norr om befintlig sträcka för Västra ringvägen, ligger inom verksamhetsområde för vatten, avlopp och dagvatten. Hantering av dagvatten har utretts och beskrivs närmre i avsnitt *Dagvatten under Hälsa och säkerhet* på sida 39.

VATTENTÄKTER OCH VATTENSKYDD SOMRÅDE

Den del av planområdet som idag utgör den befintliga västra ringvägen ligger inom den yttre skyddszonen, men utanför den inre skyddszonen, för "Trelleborg och Fuglie vattenskyddsområde för grundvattentäkter". Här består jordlagren av tät lermorän och jordmånen är så tjock att omgivningspåverkan från Västra ringvägen högst troligt blir mycket begränsad. Då skyddsföreskrifterna för vattentäkten anger att farligt gods endast får transporteras på rekommenderade vägar ska skyddsåtgärder vidtas för att minimera risken att föroreningar infiltrerar ner i marken innan de hinner tas om hand. Detta genomförs genom tät dikesbotten.

VA

Delar av den norra delen av planområdet ligger inom kommunalt verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten. Planområdet korsar ett mindre område för verksamhetsområde för vatten och spillvatten. Det är inte aktuellt att utöka verksamhetsområdet för vatten, spillvatten eller dagvatten med anledning av att den västra ringvägen byggs.

EL OCH ENERGI

Genomförandet av planförslaget innebär omförläggning av ledningar.

UNDERLAG TILL PLANARBETET

ÖVERSIKTSPLAN

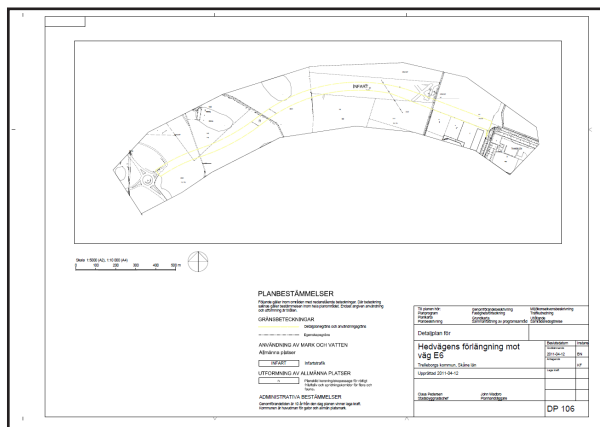
Trelleborgs kommun har tagit fram en ny fördjupad översiktsplan för Trelleborgs stad 2035. I den fördjupade översiktsplanen är aktuellt område utpekat som utredningsområde (UA3) för väg som ska utredas vidare i samband med framtagandet av detaljplanen.

I Länsstyrelsens granskningsyttrande framgår det att länsstyrelsen bedömer att den föreslagna västra delen av ringvägen kan riskera att påtagligt skada riksintresset Fuglie-Mellan-Grevie-Skäre (M136) (Riksintresse för kulturmiljövården 3 kap. 6 § MB). Den kvarvarande sträckningen menar länsstyrelsen är det som riskerar att få störst negativa konsekvenser på riksintresset. Även om föreslagen vägsträckning sker i utkanten av riksintresset. Vägsträckningen menar Länsstyrelsen även kommer placeras nära borglämningen Svenstorps Herrgård som är känd sedan äldre medeltid. Borgen som en del av riksintresset visar på förhistorisk bruknings- och bosättningskontinuitet och har ett mycket högt kulturhistoriskt värde. Därtill menar Länsstyrelsens att kommunens ambitioner om att leda trafiken på den nya ringvägen till det östliga hamnlaget är beroende av ett flertal beslut som behöver fattas och flera större åtgärder som behöver genomföras (Riksintresse anläggningar för kommunikationer 3 kap. 8 § MB).

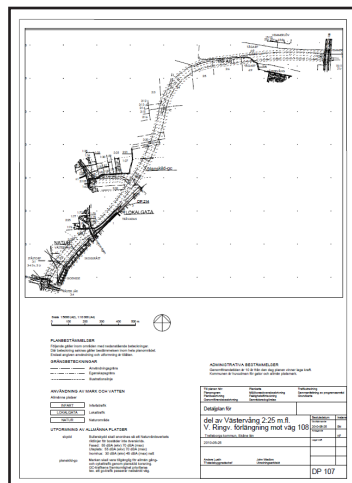
Eftersom länsstyrelsens granskningsutlåtande lyfter risk för negativa konsekvenser på riksintresse kulturmiljö och kommunikation har konsekvenser vid genomförandet av detaljplanen gällande riksintresse kulturmiljö och kommunikation utretts närmre vid framtagande av aktuell detaljplan och beskrivs ovan samt i tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

GÄLLANDE DETALJPLANER

Aktuellt detaljplaneförslag ansluter till Hedvägens förlängning mot Maglarprondellen, E6 och den befintliga Västra ringvägen. Respektive väg är detaljplanlagd vilka anger ett vägområde med en bredd av 40 meter. För Hedvägen gäller DP 106 "Hedvägens förlängning mot väg E6". För Västra ringvägen gäller DP 107 "Del av Västervång 2:25 m.fl. Västra ringvägens förlängning mot väg 108". Aktuellt detaljplaneförslag ersätter detaljplanen DP 106 i sin helhet. Detaljplanen DP 107 ersätts inte i sin helhet och de delar som inte ersätts kvarstår.

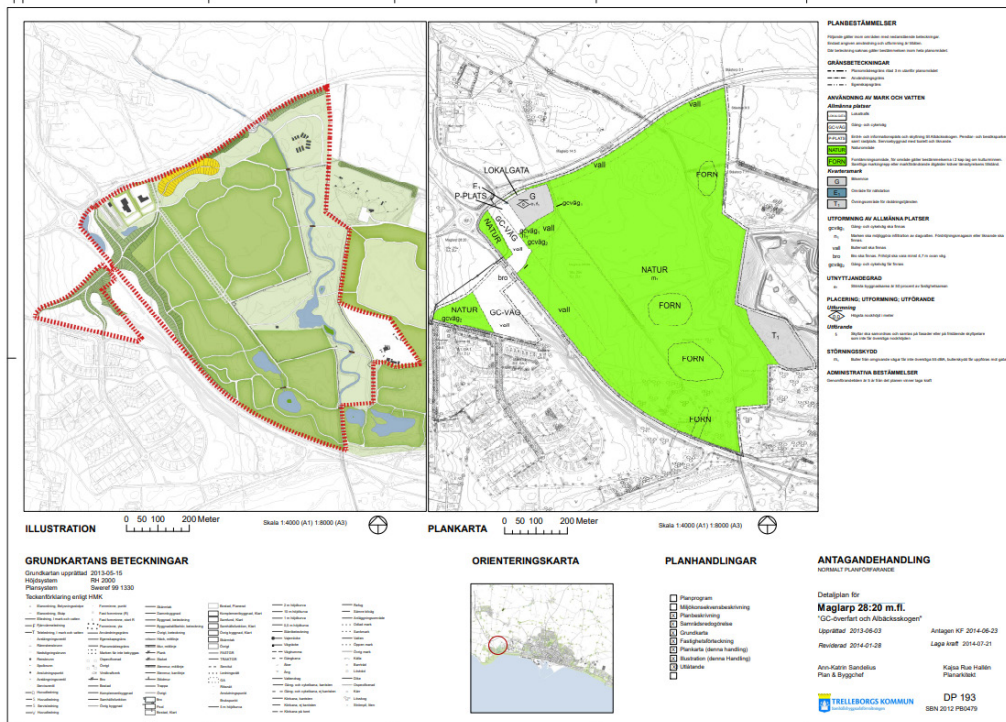


Detaljplan 106, Hedvägens förlängning mot väg E6



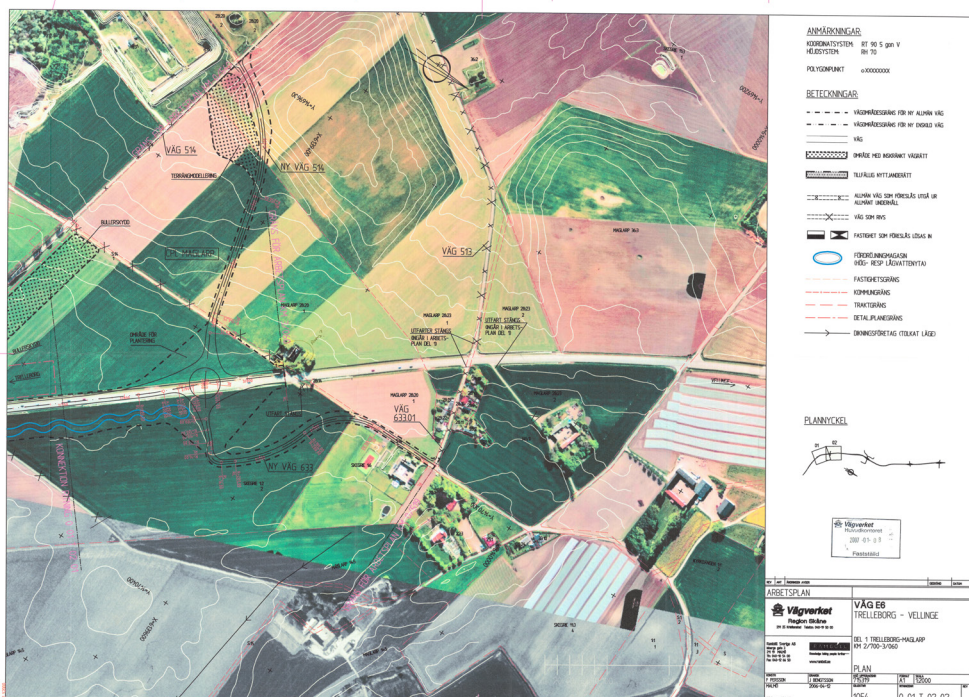
Detaljplan 107, Västra ringvägens förlängning mot väg 108

I planområdet sydvästra del gäller DP 193 Maglarp 28:20 m.fl. "GC-överfart och Albäcksskogen". En mindre del av planförslaget ersätter delar av DP 193, resterande delar kvarstår.



GÄLLANDE ARBETSPLAN

För E6/E22, Maglarpsrondellen och Maglarpsvägen gäller arbetsplan fastställd 2007-01-08. Genomförandet av detaljplanen påverkar vägdragningen för Maglarpsvägen men bedöms inte försämra vägens funktion.



UTREDNINGAR

Följande utredningar ligger till grund för planförslaget.

- » Trafikutredning Trafikplats Maglarp – väg 108, Ramboll, 2019-04-26
- » Vägutredning ny västra ringväg Trelleborg, Ramboll, 2022-08-26
- » Naturvärdesinventering längs planerad sträckning av västra ringvägen, Trelleborgs kommun, Ekoll AB 2022-08-31
- » Arkeologi, steg 1 utredning. Statens historiska museer, Arkeologerna
- » PM trafikbuller. Sweco 2023-01-26
- » Dagvatten- och skyfallsutredning – Västra ringvägen slutrapport 2023-02-15
- » Tekniskt PM Geoteknik (TPM/Geo) Ramboll 2022-10-12
- » Naturvärdesinventering Ekoll AB 2022-08-31
- » Groddjur Ekoll AB 2022-11-31
- » Miljökonsekvensbeskrivning, Detaljplan för Västervång 2:25 m.fl. Västra ringvägen, Trelleborgs kommun, Tyrens 2023-05-08

MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Detaljplanen har tagits fram av Samhällsbyggnadsförvaltningen. I arbetet har dessutom tjänstepersoner från tekniska serviceförvaltningen och kommunledningen medverkat.

- Anders Bramme, planarkitekt
- Gunnar Göransson, planarkitekt (t.o.m. december 2022)
- Lina Jönsson, planarkitekt (fr.o.m. januari 2023)
- Jakob Lundberg, exploateringsingenjör
- Christopher Kolbjörnsen, projektledare
- Jan-Åke Persson, projektledare
- Mikael Werner, utredningschef VA-avdelningen
- Shifthe Mobini, utredningsingenjör
- Susanne Hultin, landskapsarkitekt

