

DETALJPLAN FÖR
ÖSTRA HAMNINFARTEN

ÖSTER JÄR 1:7 M.FL. TRELLEBORGS KOMMUN



Medfinansierat av Europeiska unionens
fond för ett sammanlänkat Europa



TRELLEBORGS KOMMUN

DP 247 - PLANBESKRIVNING
SAMRÅDSHANDLING 2019-12-12

PLANFÖRFARANDE

Utökat förfarande

PLANARKITEKT

Emily Golrang

Anders Bramme

PLANHANDLINGAR

Denna planbeskrivning

Plankarta

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

MKB-miljökonsekvensbeskrivning

Kvalitetsprogram för Östra hamnfarten och tillhörande uppställningsytor

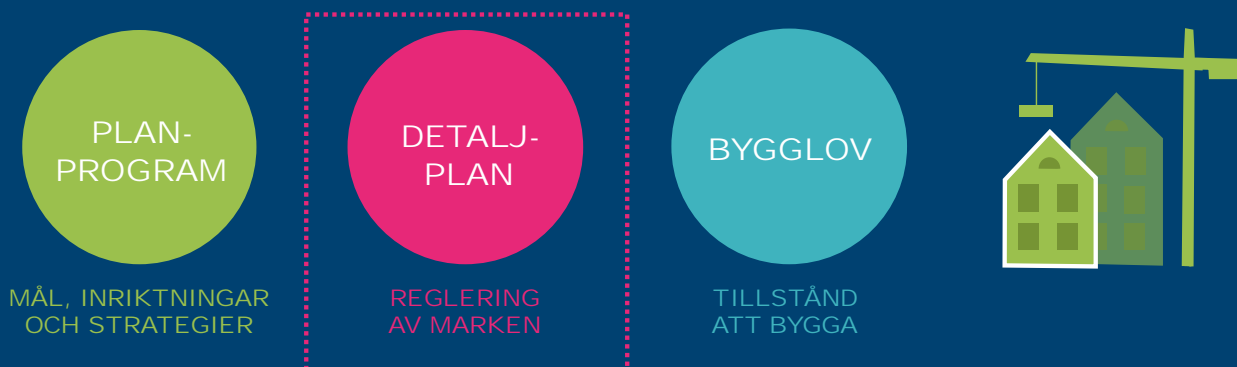
LÄSANVISNING

Den Östra hamnfarten är ett komplext projekt på så sätt att det hänger samman med flera andra stadsbyggnadsprojekt liksom hamnens utveckling och inte minst planering för den Östra ringvägen.

Dessa två projekt bör inte ses som enskilda projekt utan måste sättas in i ett större sammanhang, dels kopplas till varandra, men framförallt kopplas till vad som händer och ska hända i staden i övrigt. Detaljplanen för Östra Hamnfarten har och avses fortsatt planläggas parallellt med detaljplanen för Östra ringvägen och därmed följa samma tidplan.

VAD ÄR EN DETALJPLAN?

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



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	4
SAMMANFATTNING	4
HANDLINGAR	6
ORGANISATION	6
MEDVERKANDE	6
KUSTSTAD 2025	8
FÖRUTSÄTTNINGAR	10
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE	10
ANDRA PROGRAM OCH UTREDNINGAR	14
MARKÄGOFÖRHÅLLANDE OCH MARKANVÄNDNING	16
LANDSKAP OCH KULTURMILJÖ	18
ARKEOLOGI	19
TRELLEBORGS HAMN	20
HISTORIK	21
NATUR	22
RIKSINTRESSEN	24
TRAFIK	28
TEKNISK FÖRSÖRJNING	32
PLANFÖRSLAG	34
PLANENS SYFTE	34
ÖVERGRIPANDE KARAKTÄR OCH DISPOSITION	34
MARKANVÄNDNING OCH GESTALTNING	34
HÖJDSÄTTNING	34
TRAFIK	38
NATUR OCH REKREATION	42
DRIVMEDELSANLÄGGNING	42
STÖRNINGSSKYDD	43
TEKNISK FÖRSÖRJNING	44
RISK OCH SÄKERHET	45
GENOMFÖRANDE	46
ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER	46
EKONOMISKA ÅTGÄRDER	47
FASTIGHETSÄTTSLIGA ÅTGÄRDER	48
KONSEKVENSER	54
MILJÖKONSEKVENSER	54
HÄLSA OCH SÄKERHET	62
SOCIALA KONSEKVENSER	64

INLEDNING

SAMMANFATTNING

SYFTE

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggandet av en ny Östlig hamninfart och uppställningsytor för olika typer av fordon kopplat till hamnens verksamhet samt tillhörande funktioner. Med uppställningsytan säkerställs också att övriga funktioner kring hamninfarten ges nödvändigt utrymme. Utöver det primära syftet kommer detaljplanen också medföra att barriären mellan Trelleborgs centrum och den nya stadsdelen Sjöstaden minskar samt skapar den förutsättningar för en mer effektiv logistik för Trelleborgs hamn.

PLANDATA

Planområdet är beläget i östra delen av Trelleborgs centrum. Området avgränsas i norr av ett industrispår och i söder av ett bostadsområde. Området utgörs idag av mark som är planlagd som industrimark, privata bostadsfastigheter samt parkmark. Planområdet omfattar cirka 20 hektar.

INNEHÅLL

Planen innehåller en ny Östlig hamninfart med tillhörande uppställningsytor och ytor för hamnens verksamhet. Trelleborg avser att utveckla staden i nya kust- och kollektivtrafiknära lägen. Med en Östlig hamninfart och Östlig ringväg kan godstrafiken ledas runt staden till en ny hamninfart med ett nytt logistikcentrum. Samtidigt reduceras barriären mellan staden och havet. Hamnens flytt österut frigör mer än 50 ha mark till en ny stadsdel i havsnära läge och i anslutning till stationen.

BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

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

MOTSTÅENDE INTRESSEN

Bostadsintresset

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



Illustrerar planområdet i gult

HANDLINGAR

TILL DETALJPLANEN HÖR FÖLJANDE HANDLINGAR

- plankarta med tillhörande planbestämmelser och illustrationer
- planbeskrivning(denna handling)
- planprogrammet *Östra ringvägen och Östra hamninfarten* (2018-05-29)
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
- Kvalitetsprogram- uppställningsytor och östra hamninfarten (2019-09-19)

ORGANISATION

Detaljplanerna 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.

Arbetet finansieras med 50 % från EU via CEF, TEN-T Motorway of the Sea projekt.

MEDVERKANDE

Fredrik Geijer, kommundirektör

Charlotte Lindström, projektledare Kuststad 2025, Kommunledningsförvaltningen

Hans Lilja, delprojektledare ringvägen, projektchef Tekniska Serviceförvaltningen

Anders Bramme, planförfattare, planarkitekt Samhällsbyggnadsförvaltningen

Emily Golrang, planförfattare, planarkitekt Samhällsbyggnadsförvaltningen

Natali Durakoska, mark- och exploatering, Kommunledningsförvaltningen

Ylber Zeqiri, projekteringsingenjör, Tekniska Serviceförvaltningen

Johan Pettersson, miljöinspektör, Samhällsbyggnadsförvaltningen

Lina Hägg, konsult, markförhandlare



KUSTSTAD 2025

Detaljplanen för Östra hamnfarten ingår i stadsbyggnadsprojektet Kuststad 2025 som ett av tre delprojekt. Det övergripande stadsbyggnadsprojektet syftar till att skapa förutsättningar för Trelleborgs stad att möta havet, skapa en attraktiv bostadsort och utnyttja stadens stationsnära läge.

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



Illustrerar de olika delprojekten inom Kuststad 2025 och dess avgränsning

De olika delprojekten i Kuststad 2025 är alla viktiga och beroende av varandra. Det krävs att hela Kuststad 2025 drivs framåt för att uppnå stadsbyggnadsprojektets syfte. Inom delprojekt Ringvägen tas två detaljplaner fram. Delprojektens uppdelning illustreras i bilden nedan. En detaljplan för Östra Ringvägen och en detaljplan för Östra Hamninfarten.



Planområdet för detaljplanen för Östra Ringvägen illustreras i rött och planområdet för detaljplanen för Östra Hamninfarten med uppställningsytor illustreras i gult.

FÖRUTSÄTTNINGAR

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE

POLITISKA BESLUT

Med stor majoritet beslöt kommunfullmäktige i februari 2016 att Trelleborgs kommun ska arbeta för en ringväg och en östlig infart till hamnen. I enlighet med beslutet har det under våren 2017 tagits fram olika placeringsalternativ för vägen mellan länsväg 108 och riksväg 9 och samhällsbyggnadsnämnden har påbörjat detaljplanläggning.

Under våren 2019 har Trelleborgs kommun tillsammans med Trafikverket låtit ta fram en utredning om en västlig infart till Trelleborgs hamn. Kommunens ställningstagande till utredningen är att en västlig infart innebär betydande negativa konsekvenser för planerad stadsutveckling och en betydande barriär i staden. Den föreslagna västra infarten splittrar de exploateringsbara ytorna till bullerstörda delområden vilket hämmar viktiga faser i etableringen av den nya stadsdelen. Utredningen har inte heller löst vare sig hamnens inre logistik eller utrymme för uppställningsplatser varför utvecklingsmöjligheterna för Hamnen inte är tillfredställande. Med anledning av ovanstående har Trelleborgs kommun uttalat att alternativet en västlig infart inte är aktuellt.

ÖVERSIKTLIGA PLANER(FÖP)

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

I Fördjupningen av Översiktsplanen (FÖP) för Trelleborgs stad 2025 från 2014-05-26, beskrivs visionen för Trelleborg. Här framgår att Trelleborg vill utvecklas från att bara vara hamnstad till att också vara kuststad. I FÖP:en finns en övergripande östlig ringvägskorridor utpekad i markanvändningskartan. I detaljplaneförslaget skiljer sig vägens läge något, men endast obetydligt, från den i FÖP:en utpekade vägkorridoren. Östra Ringvägen har dock inte formellt stöd i FÖP:en då länsstyrelsen i sitt granskningsyttrande daterat 2014-03-20 menar att kommunen inte kunnat visa på behovet av vare sig Östra Ringvägen eller Östra Hamninfarten.

FÖP:en är i allt väsentligt aktuell men behöver kompletteras på vissa områden. Arbete har därför påbörjats med en ny FÖP parallellt med detaljplanarbetet. Den nya FÖP:en kommer att redovisa behovet av Östra Ringvägen. Kompletteringarna handlar bland annat om hur riksintressena ska skyddas, klimatanpassning, utbyggnad av nya skolor, kopplingar till bostadsförsörjningsprogrammet samt stadens koppling till havet.

DETALJPLANER

Det föreslagna planområdet för den Östra hamninfarten berör på olika vis andra närbelägna detaljplaner. Den föreslagna detaljplanen släcker, i förekommande fall, ut underliggande, idag gällande detaljplans bestämmelser. Detta gäller enbart i de delar där den nya detaljplanen överlappar den gamla.



Gällande detaljplaner

Dp 39 Kv Terminalen m.fl

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

Dp 38 Öster järn 1:173 m.fl

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

A 121 Stadsplan för Korsholmsområdet

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

A 208 Stadsplan för Öster jär m.fl

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

Dp 86 Bangårdsområdet

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

A 149 Stadsplan för del av Östra jär

Denna stadsplan reglerar ytorna i huvudsak för bostadsändamål samt viss del för järnvägsändamål. Delar av järnvägsändamålet kan komma att ersättas med kvartersmark för hamnled.

DP 197 Östra skolan 22 m.fl.

Detaljplanen för östra skolan togs fram 2014, delvis med anledning av buller från järnvägen. I detaljplanens bestämmelser står att: Bullernivåen för 80% av utemiljön inte får överstiga 55 dBA ekvivalentnivå. Maxnivån 70 dBA får överskridas 3 ggr per timme". Efter det att planen vunnit laga kraft har en bullerskärm byggts på skolgårdens södra del mot järnvägen. I detaljplanen för den Östra hamninfarten kommer dessa planbestämmelser åtföljas.



Nyhemsparken/Toftgränd västerut intill kontinentalbanan



Nyhemsparken norrut med kontinentalbanans bro i bakgrunden

ANDRA PROGRAM OCH UTREDNINGAR

PLANPROGRAM

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

ÖVRIGA HANDLINGAR SOM LIGGER TILL GRUND FÖR FÖRSLAGET

- Kvalitetsprogram- uppställningsytor och östra hamnfarten, Wingårdhs/WSP 2019-09-19
- Förstudie ringvägar runt centralorten Trelleborg, Trelleborgs kommun 2012-12-21
- Västlig infart till Trelleborgs hamn, Sweco 2015-11-12
- Infartsutredning till nytt område för Trelleborgs hamn, WSP 2016-01-12
- Utlåtande av Carl Johan Engström, Kvalitetsgranskning 2016-01-06
- Utredning av placering av norra delen av ringvägen, WSP 2017-06-21
- Vägalternativ till Trelleborgs hamn, Tyréns 2017-06-15
- Infart till hamnen i Trelleborg- Analys av befintlig infartsväg samt ringväg, Sweco 2018-06-04
- Konsekvensanalys trafikplats Maglarp - väg 108, Ramböll 2019-04-25
- Trafikanalys Östra Ringvägen Trelleborg, Ramböll 2018-10-19
- Konsekvensanalys Östlig ringväg Trelleborg - Kontinentalbanan, Sweco 2018-11-16
- Konsekvensanalys Östlig ringväg Trelleborg – Länsväg 108, Sweco 2018-11-14
- Konsekvensanalys Östlig ringväg Trelleborg – Engelbrektsgatan, Sweco 2019-03-18
- Konsekvensanalys Östervångsvägens förlängning, Sweco 2018-09-18
- Utredning av alternativa körvägar till Trelleborgs hamn, Trivector 2019-05-07
- Trelleborgs stads- och hamnutveckling, gemensam utredning Trelleborgs kommun och Trafikverket, Spacescape 2019-04-10
- Tillgänglighet till Skånes hamnar, 2019, Moe Tetraplan
- PM buller, Sweco 2019-08-30
- Teknisk PM Geoteknik Ringvägen. Ramböll 2019-07-10
- Geotekniska undersökningar- Truckcenter, Trelleborg, 2019-09-15 Ramböll
- Luftutredning för Östra ringvägen och Östra hamnfarten – samrådsversionen, Sweco 2019-06-27
- Riskbedömning detaljplan Östra ringvägen och Östra hamnfarten, WSP 2019-03-29
- Dagvattenutredning Östra ringvägen och Östra hamnfarten arbetsmaterial, Ramböll 2019-04-05
- Arkeologisk utredning – Östra ringvägen, norra delen, Länsstyrelsen 2018-06-18
- Trafikanalys- Överflyttning till väg 108 med anledning av hamnens flytt, WSP 2018-06-22
- Förstudie Truck- och logistikcenter Trelleborg, Vectura 2013-09-10
- Riksintresseprecisering Trelleborgs hamn, Trafikverket 2013-10-11
- Infarter till Trelleborgs hamn, Vectura 2013-11-29

- Flödesanalys Trelleborgs hamn, Vectura 2013-12-11
- Studie om genomfartstrafik i Trelleborg, Ramböll 2018-09-14
- Trafikanalys Östra Ringvägen Trelleborg, Ramböll 2018-10-19
- Samhällsekonomisk utredning- Ringvägen Trelleborg, Ramböll 2019-11-08
- Trafikutredning Trafikutredning av kopplingen Ringvägen- Engelbrektskatan Trafikanalys och konsekvensbeskrivning av tre trafikalternativ, Ramböll 2019-03-05
- Inventering och bedömning av naturvärde, Enetjärn 2017-10-17

Översiktsplaner, strategier och övriga program

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

MARKÄGOFÖRHÅLLANDE OCH MARKANVÄNDNING

Skrafferade ytor visar vilka markområden/ ytor som ägs av kommunen. Röd yta redovisar planområdet. Av kartbilden framgår att uppställningsytor och hamnfart planeras mestadels på kommunägd mark. I planområdets norra del, på den östra sidan ägs marken av ett privat fastighetsbolag (Catena). Det används idag av Metso AB för lagerhållning.

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

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

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



De kommunalägda fastigheterna är skraferade. Planområdet är markerat med orange.

LANDSKAP OCH KULTURMILJÖ

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

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

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

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

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

ARKEOLOGI

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

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



Trelleborgs hamn runt år 1980

TRELLEBORGS HAMN

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

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

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

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

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

HISTORIK

RINGVÄGEN

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

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

HAMNEN

Trelleborgs Hamn har anor från 1500-talet, men det är först i mitten av 1800-talet som man börjar diskutera uppförandet av en hamnanläggning. År 1861 bildades Hamnbyggnadsaktiebolaget i Trelleborg och år 1865 var den första hamnanläggningen klar. Första fartyg att angöra var Frans Malmros MS NJORD.

NATUR

Naturen i planområdets norra del (uppställningsytorna) består idag av i princip två naturtyper. I de södra delarna, på den gamla jordbruksmarken norr om riksväg 9 är både högvuxet gräs, vedartade växter som hagtorn, slån och olika typ av vildrosor etablerade. Vegetationen är spontant uppkommen och är en följd av att brukandet av marken upphörde för cirka 40 år sedan då marken inköptes av staden.

I samband med anläggandet, och sedan borttagandet av industrispåren i den allra nordligaste delen har en ny naturtyp fått utrymme att etablera sig. Den torra, sandiga jorden i norr har lagt grunden till ytor av hedkaraktär. De blommande buskarna, det högvuxna gräset drar en mängd nya växt- och djurarter till sig och på så sätt har vissa naturvärden uppkommit.

Södra delen av planområdet utmed Kontinentalbanan (Östra hamnfarten) består idag av parkmark med omväxlande träd och buskar i klippta gräsytor. I sydligast delen av planområdet är natur av typisk strandkaraktär med bland annat dynlandskap samt karaktäristisk strandvegetation. Stranden är omväxlande sand- och stenstrand.



Nyhemsparken som ligger i södra delen planområdet



Hundbadet som ligger i södra delen planområdet

STRANDSKYDD

I södra delen av planområdet finns det fastigheter som omfattas av strandskydd. Ett strandskydd syftar till att trygga förutsättningarna för friluftslivet och att bevara goda livsvillkor på land och i vatten för djur- och växtlivet. Inom strandskyddsområde får inte nya byggnader uppföras eller befintliga byggnader ges ny användning. Inte heller får grävningsarbeten eller andra anläggningar utföras som hindrar allmänheten från att beträda området eller väsentligen förändrar livsvillkoren för djur- och växtarter. Dispenser kan ges om det finns särskilda skäl. I samband med planläggningen kommer strandskyddsfrågan att behandlas inom ramen för den miljöprövningen som tas fram i samband med detaljplanen. För strandskyddets avgränsning se bilden nedan på denna sida.

GRÖNA KORRIDORER

Trelleborg stad har sin natur- och kulturmiljöplan pekat ut gröna korridorer och stråk i anslutning till staden. Stommen i Trelleborgs kommuns grönstruktur utgörs av så kallade gröna korridorer i landskapet. Gröna korridorer är långa sammanhängande stråk i landskapet som består av natur och grönska. Dessa korridorer bryts bara undantagsvis av barriärer vilka oftast består av asfalterade vägsystem eller industriområden. Gröna korridorer binder samman stadens och byarnas gröna ytor med varandra och med det omgivande landskapets värdefulla gröna natur- och kulturmiljöer.

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



Strandskyddet illustreras med röd streckad linje och den gröna korridoren är markerad med den lite mörkare gröna färgen.

Strandskyddet är ett

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

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

Dessa kan vara:

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

RIKSINTRESSEN

Detaljplanen berör följande riksintressen:

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

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

RIKSINTRESSE VÄG

Väg E6/E22 utgör riksintresse och ingår i det av EU utpekade Trans-European Transport Network, TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse. Väg E6 sträcker sig genom Skåne längs västkusten och vidare upp till norska gränsen medan E22 utgör en viktig nationell förbindelse mellan Skåne, Blekinge och ostkusten vidare norrut till Norrköping och fortsätter även ner på kontinenten.

RIKSINTRESSE JÄRNVÄG

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

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



Riksintresse väg illustreras med gult och riksintresse järnväg med orange . Den röda linjen är vägens planerade sträckning

RIKSINTRESSE HAMN

Trelleborgs hamn är av riksintresse för sjöfarten. Hamnen är landets tredje största sett till total godsomsättning och landets största ro-ro-hamn med järnvägsanslutning ombord på tåg färjor.

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

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



Trafikverkets precisering av riksintresse hamn båda befintliga ytor och även framtida

RIKSINTRESSE FRILUFTSLIV

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

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

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



Riksintresse Friluftsliv

RIKSINTRESSE HÖGEXPLOATERAD KUST

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



Riksintresse Högexploaterad kust

TRAFIK

BILTRAFIK

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

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

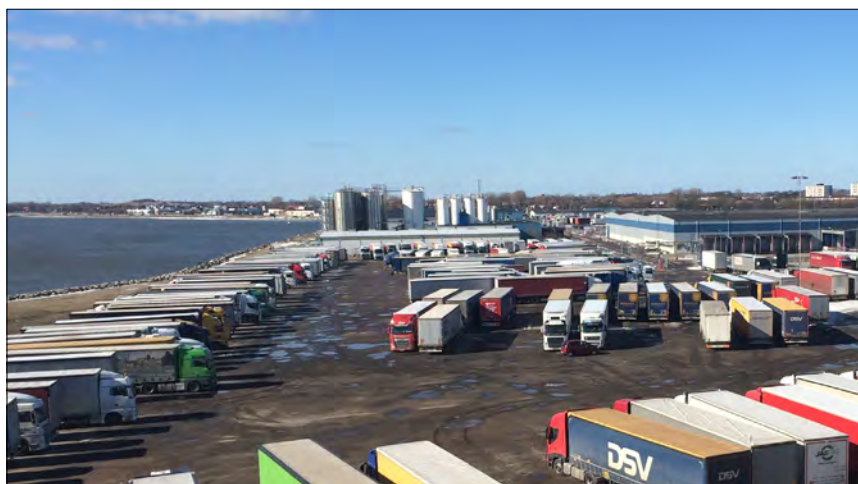
Idag leds trafiken till hamnen från väster via väg E6 och Travemündeallén. Den västra infarten trafikeras av en relativt stor andel tung trafik, där merparten har hamnen som målpunkt. Väg E6/E22, länsväg 108 samt riksväg 9 tillhör det statliga vägnätet och vägarna sträcker sig genom Trelleborgs tätort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



Dagens hamnfart från väster markerad i gult



Industrispåren som ligger i planområdet norra delar



Bilden visar uppställningsytorna i befintligt västligt hamnläge

Rubricerad detaljplan hanterar endast den östra sidan av den framtida ringvägen. Kommunens är ambition att den östra delen tillsammans med en västlig del av ringvägen i framtiden ska bli det nya riksintresset för väg, istället för den befintliga hamnanslutningen från väster. För att skapa god funktionalitet för hela ringvägen pågår det parallellt med planläggningen av den Östra ringvägen även ett arbete med att förbättra den västliga delen av ringvägen. Därför redovisas nedan processen för den västra delen samt hur en komplett ringväg och östlig hamninfart säkerställer riksintresset.

En trafikutredning har under våren 2019 tagits fram som utrett alternativa körvägar till hamnen. I utredningen analyseras bland annat nollalternativet och alternativet med en ringväg och östlig infart till hamnen. För alternativet med ringväg och östlig infart har antagits att körvägen följer den befintliga Hedvägen och Västra ringvägen mellan trafikplats Maglarp och länsväg 108. Analysen tar hänsyn till trafikens fördröjning på grund av inbromsning och acceleration vid korsningar men saknar beräkning av kapaciteten i korsningspunkterna.

Körvägarna utvärderas utifrån nedanstående aspekter:

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

Resultatet från utredningen visar bland annat på att ringvägen och den östliga infarten har fördelen att de inte påverkar stadstrafiken i lika stor grad och den tunga trafiken kan därför hålla en högre hastighet än i nollalternativet. Därmed kan körtiden för tung trafik minskas med omkring 4 minuter. För biltrafiken blir körtiden motsvarande som i nollalternativet.

VÄSTRA DELEN AV RINGVÄGEN

Den västra delen av ringvägen kommer leda trafik mellan trafikplats Maglarp och länsväg 108. I dag utgörs denna förbindelse av Hedvägen och Västra ringvägen. Eftersom befintlig sträckning har flertalet korsningspunkter och leds genom ett verksamhetsområde har kommunen valt att utvärdera på vilket sätt som framkomligheten på den västra delen av ringvägen kan förbättras ytterligare. Detta eftersom framkomlighet och trafiksäkerhet är två särskilt viktiga aspekter att beakta för en framtida ringväg.

I planeringsarbetet har följande tre alternativa sträckningar av västlig ringväg utretts på en övergripande nivå (se kartan nedan):

Alternativ 1: Följer befintlig väg (Hedvägen-Västra ringvägen) (Röd)

Alternativ 2: Delvis ny sträckning strax norr om Hedvägen (Blå)

Alternativ 3: Delvis ny sträckning som korsar jordbrukslandskapet norr om Trelleborg. (Orange)

Trelleborgs kommun förordar två av alternativen; alternativ 3 och alternativ 2. Analysen indikerar dock att alla tre alternativ innebär ytterligare förbättrade körtider mellan trafikplats Maglarp och länsväg 108.



Visar de tre olika västra sträckningar som har utretts

TEKNISK FÖRSÖRJNING

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

DAGVATTEN

Planområdet ingår som helhet i Trelleborgs kommuns verksamhetsområde för dagvatten. I den norra delen av planområdet, som idag är planlagt för i huvudsak industri avvattnas ytorna antingen via dagvattenbrunnar som leds bort i kulvertar, de ännu ej utbyggda områden - genom diken och direkt infiltration i marken. I de södra delarna av planområdet omhändertas dagvattnet antingen i dagvattenbrunnar med efterföljande ledningsnät eller genom infiltration i marken. Det senare gäller park- och strandområdet. Inom det södra planområdet, i höjd med hundbadet vid stranden, mynnar en större dagvattenkulvert ut i havet. Slutlig mottagare (recipient) för dagvatten är havet.

VA

Planområdet ligger inom kommunalt verksamhetsområde för vatten och spillvatten. Till största delen ligger planområdet även inom verksamhetsområde för dagvatten

EL OCH ENERGI

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

Den nyligen nedlagda 130 kV ledningen som löper både genom den södra och den norra delen av planområdet kommer, i huvudsak kunna ligga kvar i sitt nuvarande läge.

LEDNINGSOMLÄGGNING

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

GEOTEKNIK OCH MARKFÖRORENINGAR

En geoteknisk-och markmiljöundersökning har genomförts som kartlägger områdets jordarter och vilka potentiella markföroreningar som finns. Generellt består området av lermorän överlagrat av mulljord.

Markundersökningar har gjorts i tre områden där tidigare verksamheter kan ha lämnat föroreningar efter sig. Utredningen visar att föroreningar som överskrider riktvärdena för mindre känslig markanvändning (MKM) samt för farligt avfall finns i två områden som idag ligger i ett industriområde.

PLANFÖRSLAG

PLANENS SYFTE

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för uppställningsytor för hamnens verksamhet med tillhörande funktioner samt en Östlig Hamninfart. Med uppställningsytan säkerställs också att övriga funktioner kring hamninfarten ges nödvändigt utrymme.

Utöver det primära syftet kommer detaljplanen också medföra att barriären mellan Trelleborgs centrum och den nya stadsdelen Sjöstaden minskar samt skapar förutsättningar för en mer effektiv logistik för Trelleborgs hamn.

ÖVERGRIPANDE KARAKTÄR OCH DISPOSITION

Hela planområdet kommer att utgöra ett trafikområde i anslutning till den planerade Östra ringvägen och i söder till järnvägen och hamnen.

MARKANVÄNDNING OCH GESTALTNING

Planområdet föreslås i allt väsentligt för hamninfart samt uppställningsytor. Planen omfattar också parkområden, dagvattendammar, GC-vägar, GC-tunnlar mm. och Uppställningsytorna är till största delen lagd på mark som tidigare varit planlagt som industri. Hamninfarten och övriga anläggningar som hör ihop med hamnens verksamhet, ska gestaltas så att den inordnas i sitt sammanhang på ett varsamt och anpassat sätt.

HÖJDSÄTTNING

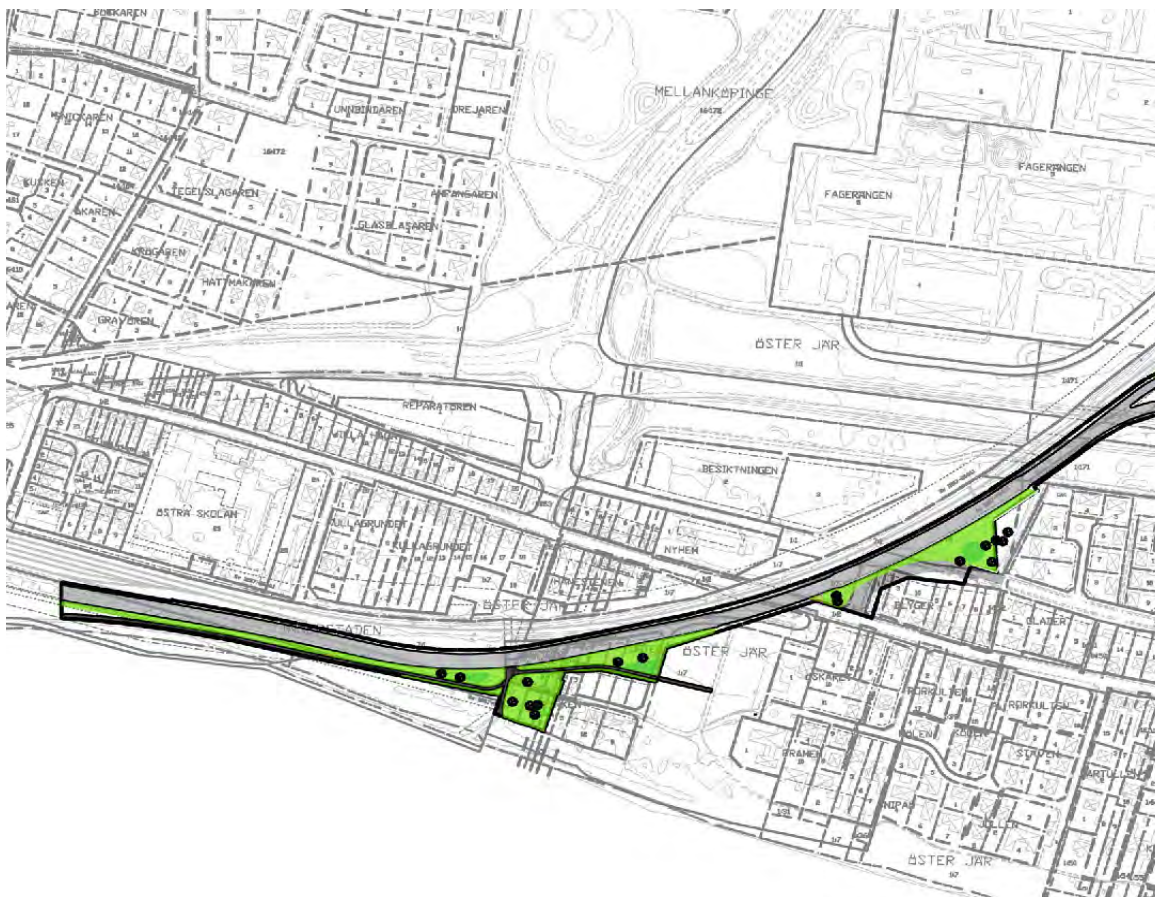
Höjdsättningen styrs av flera parametrar. Områdets naturliga nivåer är utgångspunkten. Styrande är också hur man väljer att utforma dagvattenlösningarna. Till höjdsättningen hör också hur man vill att de olika ytorna, vägarna broarna och andra anläggningarna ska upplevas i sin omgivning. Vidare har körtekniska egenskaper betydelse för höjdsättningen. Ur ett ekonomiskt perspektiv väger man in hur schaktmassor ska hanteras. Bäst är om så lite massor som möjligt behöver flyttas.

Höjdsättningen görs också i relation till omgivande bebyggelse, omgivningen i övrigt och andra planerade anläggningar. Det gäller inte minst där väg planeras ledas över eller under annan väg eller järnväg. Hamnleden löper i nivå med Kontinentalbanan. Detta är nödvändigt för att klara den fria höjden vid passagen vid riksväg 9 och Östra Förstadsgatan. Leden måste också ligga högt för att klara att ett antal gång- och cykelpassager också ska fungera i framtiden.

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



Bild från dagens situation. Bilden är tagen från Valldammsgatan



Illustrationsplan som visar ett möjligt utbyggnadsalternativ (västra delen)



Illustrationsplan som visar ett möjligt utbyggnadsalternativ (östra delen)



Flygfoto som visar södra delen av planområdet



Placeringen och ungenfärlig avgränsning av uppställningsytorna

TRAFIK

Detaljplanen omfattar i huvudsak ny hamnfart och uppställningsytor med tillhörande serviceanläggningar. Hamntrafiken består av trafik till och från Sverige via färjorna men också övrig trafik till och från Trelleborgs hamn. Trafiken består också av stillastående fordon som förhåller sig till färjornas ankomst – och avgångstider.

De redovisade analyserna av körtider och framkomlighet på ringvägen visar att vägens funktion kommer förbättras för tung trafik och vara motsvarande dagens funktion för personbilstrafiken. En angöring från öster kommer även leda till att hamnens interna logistik förbättras jämfört med i dag.

UPPSTÄLLNINGSYTORNA

Den befintliga uppställningsytan, i västra delen av befintligt västligt hamnområdet är i dagläget otillräcklig och en tillfällig extrayta får användas. Denna tillfälliga yta har beräknats vara fullt utnyttjad till år 2025 om ökningen av transportenheter fortsätter som tidigare år.

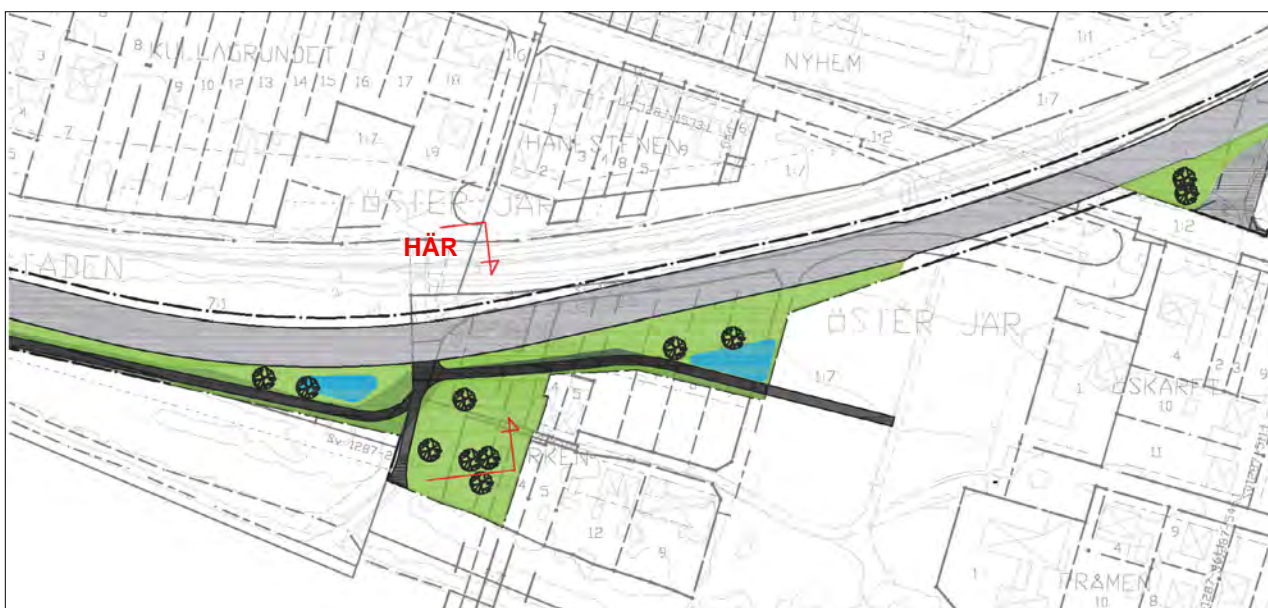
Lämplig placering av uppställningsytorna har utretts och den östra och även den placering som detaljplanen föreslår har bedömts innebära minst miljöpåverkan och det strider inte mot översiktsplan eller fördjupad översiktsplan. Marken är detaljplanelagd för industri och strider därmed inte heller mot gällande detaljplaner.

Därför planläggs en ny uppställningsyta i norra delen av planområdet. Uppställningsytorna är cirka 12 hektar och ska rymma ett stort antal stillastående , väntande fordon. Inom planområdet ska det också finnas plats för hamnledens möte med den planerade Östra Ringvägen. Annan service som planeras inom området är, drivmedelsstation, servering, hygienutrymmen, parkytor och gång och cykelvägar. Lastbilschaufförerna ska kunna parkera långt före avgång och också använda parkeringsmöjligheten när de måste tillämpa körtidsreglerna.

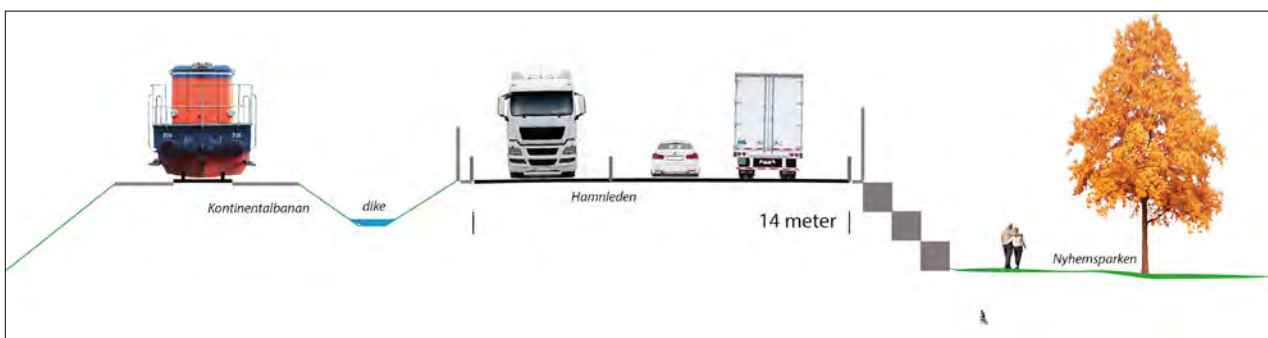
Sammantaget kommer trafikanläggningen bli omfattande och stora krav kommer att ställas på hög funktionalitet. Anläggningen kommer ändå att behöva vara flexibel med tanke på att förändringar i hamnverksamheten lätt kan ske. Förändringar av godsvolymer, resandeantal, nya tekniska lösningar och/eller nya betal- och incheckningslösningar. Trafikytorna inom uppställningsplatsen ska samverka med den planerade Östra ringvägens möte med riksväg 9. Från ringvägen ska man lätt kunna ansluta till uppställningsplatsen och övriga funktioner inom området. Körytorna inom området ska utformas så att det blir möjligt att vända tillbaka.



Visualiseringen som visar hur uppställningsytorna kan komma att se ut i framtiden. Bilden är tagen söder om riksväg 9.



Figurena visar var principsektionen nedan är tagna



Principsektion som visar hamnleden intill kontinentalbanan i Nyhemsparken

ÖSTRA HAMNINFARTEN

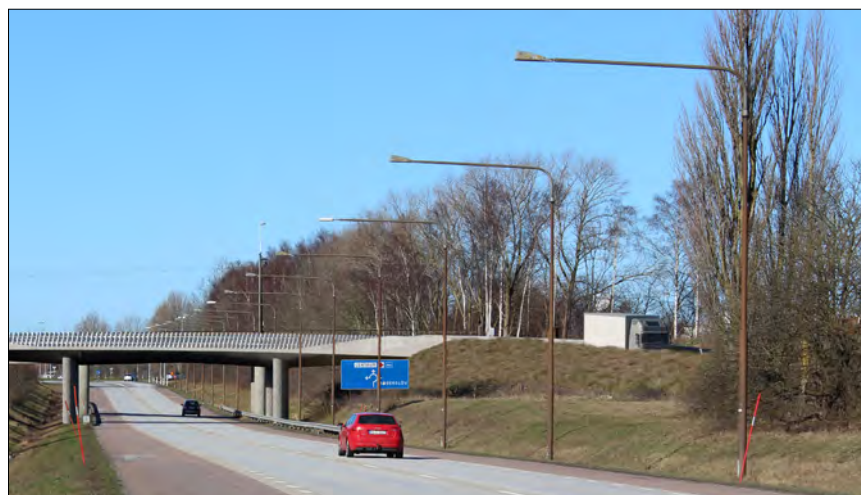
Hamnleden

Med "hamnleden" åsyftas själva vägsträckning mellan den Östra ringvägen och hamnytorna. Hamnleden ska kunna hantera in- och utgående trafik kopplad till hamnen samt vara dimensionerad för framtida trafikökningar. En viktig del av hamnleden är den bro som gör det möjligt att ansluta den norrgående hamntrafiken till den Östra ringvägen. Denna kommer att utformas som en svängd bro med två norrgående körfält. I norr ansluter den till den Östra ringvägen med en nedfartsramper. Lösningen med en "flyover" är bedömt som den säkraste lösningen för att hantera de trafikströmmar som kan förutses. Alternativet, till exempel en cirkulationsplats hade inneburit risk för köbildning.

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

Snövits väg

I samband med att hamnleden genomförs längs med Kontinentalbanan ändras förutsättningarna för lokalgatan Snövits väg och dess koppling till Östra Förstadsgatan. Av utrymmesskäl flyttas Snövits väg till ett något mer östligt läge. Samtidigt möjliggörs för ett parallellt gång- och cykelstråk längs lokalgatan.



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

Toftgränd

Hamnledens ytanspråk längs med Kontinentalbanan innebär även en förskjutning av Toftgränds läge. Vägens sträckning blir närmare mot havet på ytor som idag är parkytor. Toftgränds funktionalitet kommer samtidigt förbättras då den även ska fungera som gång- och cykeltillfart till det nya hamnkontoret som planeras i hamnen. Tillgängligheten till strandområdet samt till gång- och cykeltunneln kommer att bli oförändrad. Toftgränd kommer även ha en betydelse som serviceväg för de dagvattenmagasin som planeras i området.

HAMNENS INTERNA LOGISTIK

Enligt hamnens bedömning kommer hamnens interna logistik att fungerar väsentligt bättre med en östlig angröring. Bland annat slipper trafiken inom hamnområdet korsa järnvägen eller samsas med hamnens interna transporter. Detta skulle effektivisera trafiken inom hamnen och öka säkerheten. En mer detaljerad analys av ringvägens effekter på körtider och hamnlogistik samlat planeras att tas fram till detaljplanens utställningsskede.

GÅNG-OCH CYKELTRAFIK

De gång- och cykelförbindelser som finns i området idag kommer också att finnas i framtiden. Vissa justeringar kan komma att behöva göras.

I planområdets norra del planeras för nya gång-och cykelvägar både i nord-sydlig riktning och i väst-östlig riktning. Dessa GC-vägar kopplas till befintliga stråk i anslutning till området och kommer att bli en del i det övergripande gång- och cykelnätet.

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

I planområdets södra del planeras för en gång- och cykelväg längs med Kontinentalbanan bland annat med tanke på de som arbetar i Trelleborgs hamn. Denna förbindelse ökar också tillgängligheten till hundbadet vid Östra stranden.

NATUR OCH REKREATION

Den norra och den södra delen av planområdet skiljer sig åt i natur och rekreationshänseende. Den norra delen av planområdet består ursprungligen av åkermark. Denna har sedan många år fått växa igen och består idag av omväxlande öppna och slutna bestånd av buskar. Här har vissa naturvärden utvecklats, både växter och djur. Området har förbindelse med Dalköpingeåns naturområde vilket gynnar spridningen av växter och djur. Idag används området bland annat för promenader och rastning av hundar. Något större rekreativt värde har det dock inte då det präglas av närheten till både riksväg 9 och järnvägen samt intilliggande industriområdet.

I den södra delen av planområdet finns parkmark och strandytor. Parkmarken har inget större naturvärde men har ändå betydelse för daglig rekreation. Nyhemsparken övergår i Strandparken och stranden har det höga rekreativa värdet.

DRIVMEDELSANLÄGGNING

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



De röda ytorna visar vart det möjliggörs för drivmedelsanläggningar

STÖRNINGSSKYDD

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

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

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

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

LJUS

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

TEKNISK FÖRSÖRJNING

DAGVATTEN

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

Dagvattnet från uppställningsytan och vägområdet samlas upp i rännstensbrunnar, diken och senare i underjordiska ledningar och kulvertar. Dikena kan bestå av öppna diken alternativt stenfyllda diken. Fördröjning och rening sker via diken, underjordiska celler alternativt öppna dagvattenmagasin. Dimensionerande regn är 10-årsregn med klimatkoefficient 1,25. Fördröjningsvolymen beror på recipientens kapacitet. Recipient är kommunens dagvattensystem för vidare transport till slutrecipienten som är Östersjön.

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

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

VA

Hela planområdet är inom kommunalt verksamhetsområde för vatten och spillvatten. Planförslaget innebär en omfattande utbyggnad av väginfrastruktur men även byggrätter i viss omfattning.

EL OCH ENERGI

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

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

AVFALLSHANTERING

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

RISK OCH SÄKERHET

Både på järnvägen och på den planerade Östra ringvägen kommer transporter av farligt gods att förekomma vilket berör planområdet. Enligt länsstyrelsen ska riskhanteringsprocessen beaktas i framtagandet av detaljplaner inom 150 meter från farligt gods-led.

En riskutredning har tagits fram vilken rekommenderar att ett bebyggelsefritt avstånd på 30 meter ska upprätthållas mellan Östra Ringvägen och omgivande bebyggelse. För befintliga byggnader som hamnar inom 30 meter från väggkant föreslås att följande riskreducerande åtgärder vidtas:

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

GENOMFÖRANDE

ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

GENOMFÖRANDETID

Detaljplanen beräknas kunna antas under det andra kvartalet 2020. Genomförandetiden är 10 år räknat från det datum då detaljplanen vunnit laga kraft. Under genomförandetiden får detaljplanen inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens utgång fortsätter planen att gälla men kan då ändras eller upphävas utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning. Trelleborgs kommun upprättar detaljplanen. Planarbetet sker genom utökat planförfarande.

Trelleborgs kommun är huvudman för allmän plats inom planområdet som utgörs av gata, gång- och cykelväg, VA-anläggningar samt park- och naturmark. Trelleborgs kommun ansvarar för iordningställandet av allmän plats. Med kommunalt huvudmannaskap följer dels en rättighet för kommunen att lösa in allmän platsmark, dels en skyldighet för kommunen att lösa in allmän platsmark om en fastighetsägare begär det. Ersättning för inlösen av allmän platsmark bestäms enligt reglerna i expropriationslagen (1972:719). Kommunens avsikt är dock alltid att i första hand träffa frivilliga överenskommelser med berörda fastighetsägare. Trelleborgs Hamn AB ansvarar för iordningställandet av de ytor som i detaljplanen utgörs av kvartersmark.

TILLSTÅND

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

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

- tillstånd för vattenverksamhet för bortpumpning av grundvatten i planskilda passager
- dispens från det generella biotopskyddet för intrång i allé/pilevallar/trädrad/småvatten
- artskyddsdispens för påverkan på arter upptagna i Artskyddsförordningen hantering av påverkan på dikningsföretag

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

AVTAL

Avtal (markanvisningsavtal och exploateringsavtal) som säkerställer detaljplanens genomförande ska upprättas mellan kommunen och exploatörer samt kommunen och berörda fastighetsägare. Avtalen ska tecknas i samband med antagandet av detaljplanen. Detaljplanen bör bara antas av samhällsbyggnadsnämnden om kommunfullmäktige före antagandet godkänner avtalen.

EKONOMISKA ÅTGÄRDER

PLANEKONOMI

Framtagandet av detaljplanen finansieras av Trelleborgs kommun. Trelleborgs kommun har beviljats medel från EU för planeringen av Östra ringvägen, hamnfart samt check-in och lastbilspartering. Dessa projekt delfinansieras med 50 % från EU i ett CEF, TEN-T Motorway of the Seaprojekt. I samband med genomförandet av detaljplanen kommer kommunen bl.a. få kostnader för att bygga ut allmän platsmark, markförvärv, lantmåteriförrättningar samt flytt- och nyanläggning av ledningar. Kommunen kommer framöver att få ökade drifts- och underhållskostnader till följd av utbyggnad av allmän platsmark. Kommunen kommer att få en intäkt vid försäljning av mark till Trelleborgs hamn AB.

INLÖSEN, ERSÄTTNING

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

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

FASTIGHETSRETTSLIGA ÅTGÄRDER

FASTIGHETSILDNING

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

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

Mark som i detaljplanen är avsedd för uppställningsyta och hamnfart planläggs som kvartersmark. Marken avstyckas till ny fastighet ägd av Trelleborgs Hamn alternativt överförs genom fastighetsreglering till en befintlig fastighet som ägs av Trelleborgs Hamn. Fastighetsbildningen initieras och bekostas av Trelleborgs Hamn AB.

FASTIGHETSINDELNINGSBESTÄMMELSER

I syfte att underlätta detaljplanens genomförande har i detaljplanen områdets indelning i fastigheter reglerats. Fastighetsindelningsbestämmelserna är styrande för kommande fastighetsbildning.

När fastighetsindelningsbestämmelser införs i en detaljplan ska vissa villkor i förrättningslagstiftningen prövas redan vid planläggningen (4 kap. 18 § 3 st. PBL). Enligt lämplighetsvillkoret i 3 kap. 1 § FBL ska varje fastighet som nybildas eller ombildas bli varaktigt lämpad för sitt ändamål med hänsyn till belägenhet, omfång och övriga förutsättningar. Trelleborgs kommuns bedömning är att fastighetsindelningsbestämmelserna uppfyller fastighetsbildningslagens krav och att indelningen innebär en ändamålsenlig fastighetsstruktur.

RÄTTIGHETER

Servitut

- Trelleborgs hamn AB kommer att ansöka om servitut för att anlägga Östlig hamninfart över Östra Förstadsgatan och den kommunägda fastigheten Öster Jär 1:2.
- Trelleborgs hamn AB kommer att ansöka om servitut för med den Östliga hamninfarten passera med bro över den nybildade fastigheten för Östlig Ringväg.
- Trelleborgs kommun kommer att ansöka om servitut för anläggande av underjordisk dagvattenledning på fastigheten Snövit s:1.
- Trafikverket har trädsäkringsservitut som sträcker sig 20 meter på vardera sida om spårmit. Inom det området har Trafikverket rätt att hålla fritt från träd och buskar. Hänsyn till servitutet tas vid planläggning av naturområden inom servitutsområdet. (Aktbeteckning 1298-2660.1)

LEDNINGSRÄTTER

Nedanstående ledningsrätter påverkas av utbyggnaden av Östlig hamninfart.

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

FASTIGHETSKONSEKVENSER

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

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

Terminalen 1	Avstår mark till fastighet för kvartersmark samt allmän plats.
Mellanköpinge 1:21	Avstår mark till fastighet för kvartersmark samt allmän plats. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun.
Mellanköpinge 16:177	Avstår mark till fastighet för kvartersmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun.
Mellanköpinge 11:72	Avstår mark till fastighet för kvartersmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun.
Öster Jär 1:171	Avstår mark till fastighet för kvartersmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun.
Öster Jär 1:1	Avstår mark till fastighet för kvartersmark samt allmän plats. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun.
Öster Jär 1:7	Avstår mark till fastighet för kvartersmark samt allmän plats. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun.
Blyger 1	Fastigheten kommer att tas i anspråk i sin helhet för kvartersmark-väg samt allmän platsmark. Fastigheten är inlöst av Trelleborgs kommun. Fastigheten låg inom zonen och kommunen tillträdde fastigheten 2019-01-31. Bostadshuset kommer att rivas.
Blyger 2	Avstår mark till fastighet för allmän platsmark. Fastigheten är inlöst av Trelleborgs kommun. Fastigheten låg inom zonen och kommunen tillträdde fastigheten 2019-01-31. Bostadshuset kommer att rivas.
Blyger 3	Avstår mark till fastighet för allmän platsmark. Fastigheten är inlöst av Trelleborgs kommun. Fastigheten låg inom zonen och kommunen tillträdde fastigheten 2019-02-28. Bostadshuset kan sannolikt behållas om risk- och bullerreducerande åtgärder vidtas.

- Blyger 10** Avstår mark till fastighet för allmän platsmark. Fastigheten är inlöst av Trelleborgs kommun. Fastigheten låg inom zonen och kommunen tillträdde fastigheten 2019-02-28.
- Öster Jär 1:2** Ett servitut kommer att tillskapas där Östlig hamninfart byggs i bro över fastigheten. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun.
- Toften 9** Avstår mark till fastighet för kvartersmark-väg samt allmän platsmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun.
- Toften 8** Avstår mark till fastighet för kvartersmark-väg samt allmän platsmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun.
- Toften 7** Avstår mark till fastighet för kvartersmark-väg samt allmän platsmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun.
- Toften 6** Avstår mark till fastighet för kvartersmark-väg samt allmän platsmark. Fastigheten ägs av Trelleborgs kommun.
- Toften 4** Avstår mark till fastighet för allmän platsmark. Fastigheten är inlöst av Trelleborgs kommun. Fastigheten låg inom zonen och kommunen tillträdde fastigheten 2019-10-01. Bostadshuset kommer att rivras.
- Toften 3** Fastigheten kommer att tas i anspråk i sin helhet för kvartersmark-väg samt allmän platsmark. Fastigheten är inlöst av Trelleborgs kommun. Fastigheten låg inom zonen och kommunen tillträdde fastigheten 2018-07-23. Bostadshuset kommer att rivras.
- Toften 2** Fastigheten kommer att tas i anspråk i sin helhet för kvartersmark-väg samt allmän platsmark. Fastigheten är inlöst av Trelleborgs kommun. Fastigheten låg inom zonen och kommunen tillträdde fastigheten 2018-07-23. Bostadshuset kommer att rivras.
- Toften 1** Fastigheten kommer att tas i anspråk i sin helhet för kvartersmark-väg samt allmän platsmark. Fastigheten är inlöst av Trelleborgs kommun. Fastigheten låg inom zonen och kommunen kommer att tillträda fastigheten 2020-01-01. Bostadshuset kommer att rivras.

Toften 10	Fastigheten kommer att tas i anspråk i sin helhet för kvartersmark-väg samt allmän platsmark. Fastigheten är inlöst av Trelleborgs kommun. Fastigheten låg inom zonen och kommunen tillträdde fastigheten 2018-09-28. Bostadshuset kommer att rivs.
Durken 1	Fastigheten kommer att tas i anspråk i sin helhet för allmän platsmark. Fastigheten är inlöst av Trelleborgs kommun. Fastigheten låg inom zonen och kommunen tillträdde fastigheten 2018-07-23.
Durken 2	Fastigheten kommer att tas i anspråk i sin helhet för allmän platsmark. Fastigheten är inlöst av Trelleborgs kommun. Fastigheten låg inom zonen och kommunen tillträdde fastigheten 2018-07-23.
Durken 3	Fastigheten kommer att tas i anspråk i sin helhet för allmän platsmark. Fastigheten är inlöst av Trelleborgs kommun. Fastigheten låg inom zonen och kommunen tillträdde fastigheten 2018-07-23.
Innerstaden 7:1	Avstår mark till fastighet för kvartersmark –väg samt allmän platsmark.
Innerstaden 6:89	Avstår mark till fastighet för kvartersmark –väg samt allmän platsmark.
Öster Jär 1:23	Avstår mark till allmän plats-Natur.
Öster Jär 1:25	Avstår mark till allmän plats-Natur.



Flygfoto som visar området österifrån

KONSEKVENSER

MILJÖKONSEKVENSER

BEDÖMNING AV BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

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

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

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

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

De miljöaspekter där betydande miljöeffekter inte kan uteslutas är:

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

MILJÖKVALITETSNORMER

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

Föroreningar i utomhusluft

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

Fisk- och musselvatten

Det förekommer inte något fisk- och musselvatten i närområdet.

Omgivningsbuller

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

Vattenförekomster

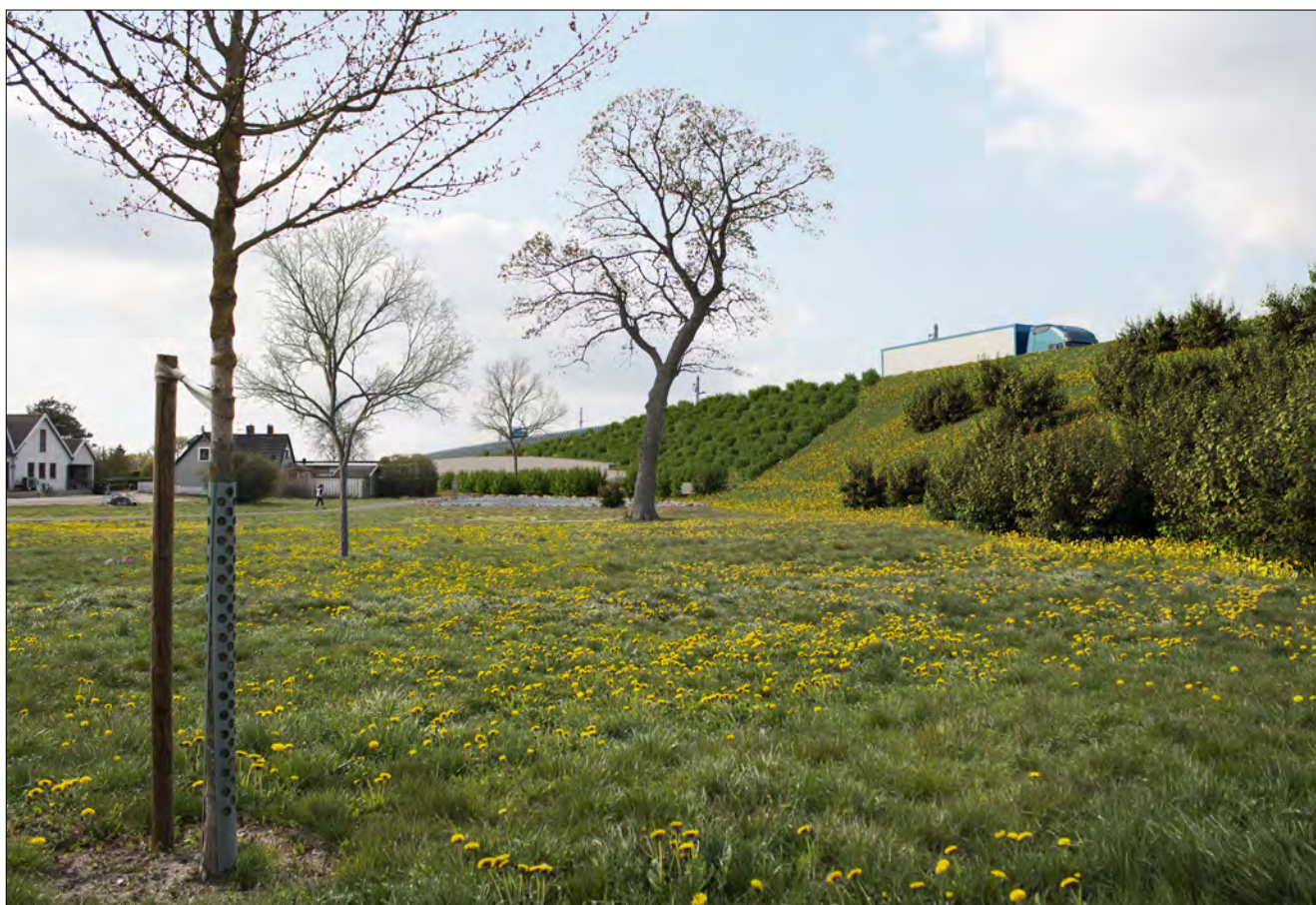
Miljö kvalitetsnormer är ett styrinstrument inom vattenförvaltningen. Vattenförvaltningen omfattar yt- och grundvatten. Normerna uttrycker den kvalitet en vattenförekomst ska ha vid en viss tidpunkt. Huvudregeln är att alla vattenförekomster ska uppnå normen god status till år 2015 och att statusen inte får försämrats. Inom området finns tre vattenförekomster, varav två ytvattensförekomster i form av Dalköpingeån i öster och havet i söder samt en grundvattenförekomst i form av Skånes Kalkstenar. Havet i söder utgör recipient för väg dagvatten från detaljplaneområdet. Då vägen blir säkrare och hanteringen av väg dagvatten ses över kommer risken för påverkan på recipienten samt närliggande vattenförekomster att minska. Den aktuella statusen på vattenförekomsterna bedöms inte försämrats av genomförandet och uppnåendet av respektive norm bedöms inte försvåras.

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

NATURMILJÖ

I den norra delen av planområdet kommer de naturvärden som finns idag att försvinna. Hela området kommer inte att exploateras på en gång varför vissa naturvärden kommer att kunna sparas ännu en tid. Vissa naturvärden kommer att finnas kvar i den planerade parkytan. Tillgängligheten till Dalköpingeåns naturområde blir mera tillgängligt genom det planerade väst-östliga gång- och cykelstråket. Det planeras också för ett mindre naturområde i planområdets östra mellan uppställningsytan och Dalköpingeåns naturområde. Inom uppställningsområdet planeras också för trädplanteringar och små grönytor. Dessa ytor kommer dock mer ha karaktär av park än av naturområde.

I den södra delen av planområdet kommer en del av parkytan att försvinna och därmed vissa natur- och rekreativa värden. Den idag vilda strandzonen i anslutning till hundbadplatsen kommer att få ändrade förutsättningar när hamnleden byggs strax intill. När hamnen bygger nytt kontor öppnas möjligheten för att förlänga gång- och cykelstråket ut mot hamnpiren. Stråket gör det möjligt för de som jobbar i hamnen att cykla till jobbet och friluftslivet kommer att gynnas genom möjligheten att här nå havet.



Visualisering som visar på hur Nyhemsparken kan komma att se ut i framtiden

MARK OCH GRRUNDLÄGGNING

Delar av planområdet innehåller lös fyllning med hög mäktigheter vilket rekommenderas att lösas med hjälp av förstärkningsåtgärder alternativt massutskitning för att undvika att oacceptabelt stora sättningar respektive differenssättningar utbildas.

MARKFÖRORENINGAR

Markmiljöundersökningarna gjorda i samband med planarbetet visar att det finns områden inom planområdet med förhöjda markvärden som överskrider riktvärdena för en mindre känslig markanvändning. Området är planerat i huvudsak för planering och därmed krävs inga åtgärder.

LANDSKAP OCH KULTURMILJÖ

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

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

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

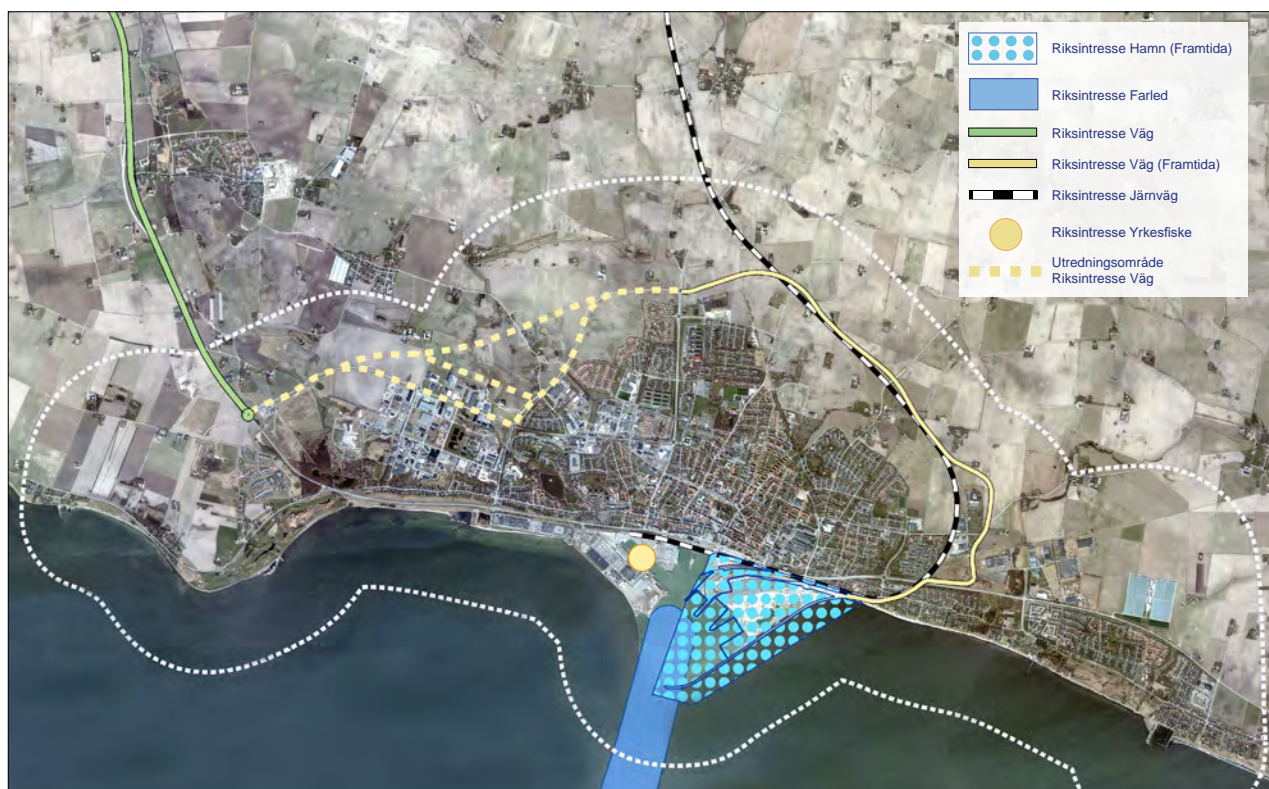
Sammantaget innebär de anläggningar som planen medger stora förändringar och områdets karaktär kommer att bli en annan. Dessa förändringar kan dock sägas redan vara påbörjade genom tillkomsten av Kontinentalbanan och tidigare planläggningen av området som Industriområde.

RIKSINTRESSE VÄG

Flytt och omdefiniering av riksintressen väg-

Målsättningen är att den nya leden ska överta riksintresseanspråket från E6/E22 och Travemündeallén, från trafikplats Maglarp till hamnområdet, så att den befintliga anslutningen till hamnen på sikt kan avvecklas för hamntrafik.

Genom föreslagna åtgärder kommer ringvägen runt Trelleborg, från trafikplats Maglarp till hamnen, att leda trafiken till och från Trelleborgs hamn på ett effektivare sätt än i dag. Körtiden mellan trafikplats Maglarp och hamnen blir för tung trafik 32-35 min i kommunens målbild, jämfört med nollalternativet då körtiden uppgår till 35-37 min. Genom att trafiken leds in i Trelleborgs hamn från öster kommer vägtransporterna in i hamnen söder om spårområdet. På så sätt underlättas vägtrafikens rörelser inom hamnen då den inte behöver korsa spåren. Vägtrafiken stör då inte heller bangårdens verksamhet. Då trafiken till hamnen angör från öster möjliggörs också anläggandet av uppställningsyta innan infart i hamnområdet. Ytan kommer innehålla effektiv uppställning och vilotidsparkering för tunga fordon samt bidra till en effektivare logistik inom hamnen då körvägarna förenklas. Den föreslagna förändringen leder till att riksintressefunktionen stärks.



Figuren visar kommunens förslag på framtida riksintressen, utifrån ett scenario med en fullt genomförd hamnflytt

Nedan beskrivs kommunens viljeinriktning gällande processen för omdefiniering av riksintresse för kommunikation samt hamn:

- Trelleborgs kommun arbetar utifrån att östra delen av den nya ringvägen, från länsväg 108 i norr till riksväg 9 i sydost, i ett första skede byggs som en väg med kommunalt huvudmannaskap. Standarden för den Östra ringvägen ska uppnå Trafikverkets och EU:s krav angående standard, framkomlighet och trafiksäkerhet.
- Den östra hamninfarten planeras som kvartersmark och med Trelleborgs hamn som huvudman. Mellan Östra ringvägen och infarten till hamnen kommer en större uppställningsyta att anläggas vilken också kommer utgöras av kvartersmark som ska tillhöra Trelleborgs hamn. Hamnleden förbinder Östra ringvägen med Östra hamninfarten och ska utgöra riksintresse väg.
- Den västra delen av den nya ringvägen utgörs idag av nuvarande Hedvägens västligaste del och nuvarande Västra ringvägens norra del. Delar av denna vägsträckning löper genom ett verksamhetsområde och sträckningen har flera anslutande gator med lokal funktion. För att öka standarden på den västra delen av ringvägen kommer kapacitetshöjande åtgärder att vidtas i cirkulationsplatsen vid länsväg 108. Även andra kapacitetshöjande åtgärder kan bli aktuella, exempelvis i cirkulationsplatsen Hedvägen-Västra ringvägen eller delvis ny vägsträckning norr om västra verksamhetsområdet
- Kommunens ambition är att det ska finnas möjlighet för Trafikverket att på sikt ta över huvudmannaskapet för hela ringvägens sträckning, från Maglarpsrondellen till Östra hamninfarten.

Den Östra hamninfarten syftar till att bli den huvudsakliga/officiala och enda vägen in i Trelleborgs hamn. Trelleborgs kommun bedömer därmed att den västliga infarten till hamnen ska avvecklas i samband med att Östliga hamninfarten färdigställs. Den nya Östra ringvägen tillsammans med befintlig västlig ringväg avses bindas samman med den nya föreslagna östliga hamninfarten. Den sammantagna ringvägen ska i ett första skede byggas och drifas i kommunal regi. Leden kommer dock att byggas i enlighet med den standard som statliga vägar har och möjligheten finns därmed att vägen i framtiden kan övergå till annan annat huvudmannaskap. Vägens utformning/standard ska dessutom motsvara de grundläggande kraven för en TENT-väg. Trelleborgs hamn kommer att vara huvudman för hamninfarten.

Trelleborgs kommun menar att med ovanstående kravspecifikation på vägstandard och funktion bedöms hamninfarten kunna uppfylla försättningarna för riksintresse hamn. Då det befintliga och det västliga hamnläget idag utgör riksintresse hamn är det kommunens avsikt att den föreslagna östliga hamninfarten ska ingå i det nya riksintresset för hamn/väg.

RIKSINTRESSE JÄRNVÄG

För att säkerställa riksintresse järnväg avsätts utrymme på Kontinentalbanans västra sida som lämplig yta för framtida dubbelspår. Utrymmet sträcker sig 30 meter från det befintliga spåret och därför bedöms riksintresset inte påverkas negativt.

RIKSINTRESSE HAMN

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

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

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

RIKSINTRESSE FRILUFTSLIV

Den Östra hamninfarten ligger inom den zon som omfattas av riksintresse högexploaterad kust. Både uppställningsytor samt hamnled tar tidigare obebyggd mark i anspråk. Marken är visserligen planlagd för andra ändamål (industri, park) men intrycken av den är sådan att den upplevs som obebyggd, grön och till stora delar tillgänglig. Den sydligaste delen, strandzonen är idag öppen för allmänheten men även den kommer, utifrån ett tillgänglighetsperspektiv påverkas negativt. Riksintresse högexploaterad kust omfattar även naturvärden. Den Östra hamninfartens förverkligande fordrar att omfattande ytor med vissa naturvärden tas bort.

Utöver hamnleden planeras en ny gång- och cykelväg längs strandzonen, med sikte på det nya planerade hamnkontoret i det östra hamnområdet. Detta innebär att allmänheten kommer att kunna röra sig betydligt längre ut i hamnområdet än idag.

Trelleborgs kommun menar, att trots förlusten av naturvärden, och trots inskränkning av tillgänglighet på vissa delar så är syftet med den Östra hamninfarten så betydelsefull för hamnens logistik (det lokala näringslivet) och stadens utveckling att en viss negativ påverkan på detta riksintresse bör accepteras. I övrigt är kommunens målsättning att riksintresset fortsätter vårdas och bevaras på samma maner som tidigare. Kommunen bedömer även att det finns potential att ytterligare utöka tillgängligheten till områdets mindre kända delar genom exempelvis bättre möjligheter att ta sig till området med kollektivtrafik samt informationsspridning.

TRAFIK

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

Hamnleden, den väg som förbinder Östra ringvägen med hamnen planeras som en fristående väg avsedd endast för trafik till- och från hamnen samt är i huvudsak förlagd intill Kontinentalbanan eller parallell med väg 9. Den är till stora delar upphöjd och planskild och påverkar på så sätt inte övrig trafik (väg 9 samt Östra Förstadsgatan). Även korsningspunkterna med det lokala gång- och cykelvägnätet är planskilda, vilket är positivt utifrån ett trafiksäkerhets perspektiv. Hamnledens möte med den Östra ringvägen, både inkommande- och utgående är planerat att löpa så smidigt som möjligt med långa på- och avfartsträckor. Allt för att minska risken för köbildning.

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

HÄLSA OCH SÄKERHET

LJUSSTÖRNING/BLÄNDNING

Behovet av vägbelysning bestäms inte i detaljplanen, utan det är först i den efterföljande projekteringen. Ofta är det nödvändigt med vägbelysning i anslutning till korsningspunkter och cirkulationsplatser.

BULLER

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

Trelleborgs kommuns avsikt är att, i samband med att detaljplanen går ut på samråd, initiera en dialog med Trafikverket kring bullerfrågor så att eventuella åtgärder kan göras på ett samlat sätt. De planbestämmelser som hittills berör åtgärder för buller framgår av plankartan. I praktiken innebär det föreslagna bullerskärmar längs med hamnleden, på dess östra sida.

KUSTSKYDD

Hamnledens sydligaste del är planerad att löpa parallellt med järnvägen och som denna på en upphöjd vägbank. Den nya vägbanken kommer att utgöra en del av det framtida kustskyddet mot högre havsvattennivåer samt mot stormar med vågpåverkan. Även den föreslagna gång- och cykelporten kommer förberedas för detta genom att marknivån utanför lyfts till en säkrare nivå på över +3.0 m.

SÄKERHET

Den nya östra hamnfarten löper längs järnvägen mellan Trelleborg och Malmö, den så kallade Kontinentalbanan. Både på järnvägen och på de planerade vägarna kommer transporter av farligt gods att förekomma.

Baserat på beräknade risknivåer och länsstyrelsens riktlinjer rekommenderas att ett bebyggelsefritt avstånd på 30 meter ska upprätthållas mellan Östra hamnfarten och omgivande bebyggelse. För befintliga byggnader som hamnar inom 30 meter från väggkant bör följande riskreducerande åtgärder vidtas:

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

SOCIALA KONSEKVENSER

GOD BEBYGGD MILJÖ

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

Utifrån kommunfullmäktiges beslut om sträckningen av Östra Hamnfarten har en markzon tagits fram som består av hamnfarten samt en skyddszon på 30 meter från planerad väggkant. Kommunen har erbjudit de som har bostadsfastigheter helt eller delvis inom markzonen, att förvärva dessa fastigheter om de önskar sälja.

BARNPERSPEKTIVET

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

TILLGÄNGLIGHET

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

I södra delen av planområdet där hamninfarten följer längs med Kontinentalbanan möjliggörs för en ny allmän gång- och cykelväg som dels avses som möjlig transport för de som arbetar i Trelleborgs hamn men även för resterande staden. Gång- och cykelbanan ökar även tillgängligheten till hundbadet som ligger i vid Östra stranden. Denna underlättar även för de som arbetar i hamnen. Snövits vägs anslutning till riksväg 9 kommer att behövas byggas om för att bibehålla god tillgänglighet.

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

SÄKERHET OCH TRYGGHET

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

Gång- och cykelpassagen vid Östra Förstadsgatan kommer att ske planskilt genom att gång- och cykelvägen sänks ned och passerar under Östra hamninfarten. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är denna typ av planskild korsning bra, då oskyddade trafikanter inte behöver röra sig i samma plan som biltrafiken. Däremot kan passager genom portar/tunnlar medföra otrygghet, särskilt om sikten på platsen är begränsad och belysningen otillräcklig. Den detaljerade utformningen av passagerna hanteras i detaljprojekteringen.

Det är också ur ett riskperspektiv och för att minska risken som hamninfarten förläggs intill Kontinentalbanan, som idag transporteras farligt gods.

