

72V 2011/48552

Skapat av Helena Niordson	Beteckning Beslut	Version 0.1
Fastställt av Lennart Andersson	Dokumentdatum 2011-07-05	Vägnummer E65
Projektnummer 881046	Projektname Väg E65, delen Svedala-Böringe	
Skede Vägutredning		Version 0.1
Fortsatt inriktning på arbetet efter genomförd vägutredning		

Vägutredning väg E65, delen Svedala-Böringe

KRISTIANSTAD

1. Beslut

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Syd, beslutar i enlighet med 29§ VVFS 2007:223 att arbetet efter genomförd vägutredning ska drivas vidare på följande sätt:

Vägorridor enligt alternativ 2A ska genomgå tillåtlighetsprövning, för att i nästa skede ligga till grund för upprättande av arbetsplan (se bifogad kartbilaga).

2. Bakgrund

Väg E65 är en av fyra nationella stamvägar i Skåne. Vägen mellan Malmö och Ystad är en viktig regional länk i Skåne samtidigt som den är en viktig förbindelse mellan Öresundsregionen med Köpenhamn/Malmö och Bornholm/Polen via färjor från Ystad.

Mellan Malmö och Svedala är vägen utbyggd till motorväg och mellan Böringe och Skurup till 2+2 väg. Resterande sträcka till Ystad är utbyggd till 2+1 väg.

Delen mellan Svedala och Böringe byggdes provisoriskt om 2007 med låg standard till 2+1 väg för att kortsiktigt (tills ombyggnad enligt vägutredningen utförts) förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten speciellt mot Malmö Airport. Denna sträcka har inte motsvarande standard som vägen i övrigt med hänsyn till trafiksäkerhet och framkomlighet. Sektionen är smal och på stora delar 1+1 med plananslutningar samt en cirkulationsplats med låg standard mot Malmö Airport. För väg 600 medges endast medlöpande trafikströmmar varför trafik mot Malmö först hänvisas österut till cirkulationsplatsen och trafik österifrån måste köra förbi väg 600 till vändslinga vid väg 814/596 och därefter tillbaka. Detta medför stora olägenheter med ökade transportlängder för den trafik som nyttjar väg 600.

Sträckan har mycket pendlingstrafik mot Malmöområdet från tätorter i öster samt flygplatsen varför det under pendlingstiden är besvärande köbildningar med framkomlighetsproblem.

Projektnummer 881046	Dokumentdatum Ställningstagande	Beteckning Beslut
-------------------------	------------------------------------	----------------------

Längs aktuell sträcka förekommer många korsande jordbrukstransporter mellan jordbrukscentra och odlingsmarker på ömse sidor om nuvarande vägen. För cykeltrafiken finns en möjlig förbindelse med låg standard.

Trafiken har ökat mer än förväntat under senare år. Trafikmängden på E65 översteg redan 2006 de beräknade flödena 2010 i utredningen 991203, se komplettering 2 av MKB (daterad 2006-05-30).

Sträckan, från väg 600 till väg 812, har också stora bärighetsproblem, vilket framförts av driftorganisationen i Skåne. Vägen är uppbyggd på lättfyllnad vilket i det specifika fallet medför en klart sämre underhållsstandard än vanligt och kräver större underhållsinsatser. Detta eftersom konstruktionen ger en större rörlighet.

Boende i Börringekloster och befintliga bostadsfastigheter längs E65 upplever trafiken som störande.

2.1 REDOGÖRELSE FÖR PLANERINGSMOMENT OCH PLANERINGSUNDERLAG

Utbyggnaden av E65 på sträckan mellan Svedala och Börringe har studerats i ett flertal utredningar.

En förstudie för väg E65 på hela sträckan mellan Svedala och Ystad togs fram 1998- **Väg E65 Svedala-Ystad, Förstudie, april 1998**

År 1998 togs en Vägutredning för delen Svedala-Börringe fram. Utredningen utgick ifrån tidigare utredningar från 1993 och 1994- **Väg E65 delen Svedala-Börringe, Vägutredning inkl miljökonsekvensbeskrivning, november 1998**

Vägutredningen från november 1998 kompletterades med två nya vägkorridorer, en fördjupad beskrivning av naturvärden och de ekologiska sambanden samt en utökad konsekvensbedömning- **Komplettering och revidering 1999-12-03.**

Vägutredningen har därefter kompletterats med en rapport som beskriver de miljömedicinska aspekterna- **Väg E65 delen Svedala-Börringe, Komplettering av MKB med miljömedicinska aspekter, 2000-11-23.**

En ytterligare **komplettering av MKB** tillhörande Vägutredningen har genomförts år 2006- **Komplettering 2, 2006-05-30.**

2.2 PROJEKTMÅL

Förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten på väg E65 och anpassa standarden på aktuell del till anslutande vägvägsnitt. Öka kapaciteten i korsningen med väg 813 mot Malmö Airport. Ta hänsyn till möjligheterna för en framtida utbyggnad av Sturupspendeln så att denna inte försvåras.



Projektnummer 881046	Dokumentdatum Ställningstagande	Beteckning Beslut
-------------------------	------------------------------------	----------------------

2.3 STUDERADE ALTERNATIV

I Vägutredningen från 1999 beskrivs fem alternativa huvudsträckningar för väg E65 samt väg 813 (vägen till Malmö Airport). Alternativen redovisas som väglinjer som ryms inom två vägkorridorer enligt senare komplettering av MKB. Alternativ 1 och 2 är alternativ som har studerats i tidigare utredningar. Alternativ 2 innebär att väg E65 byggs i ny sträckning norr om nuvarande väg (norra korridoren enl. Komplettering 2 av MKB, 2006) medan övriga alternativ innebär varianter av ombyggnad av vägen i befintlig korridor (södra korridoren enl. Komplettering 2 av MKB, 2006).

I samtliga alternativ föreslås väg E65 byggas ut till motorväg från där nuvarande motorväg slutar NO om Svedala till ny trafikplats vid väg 813. Läget för trafikplatsen varierar i de olika alternativen. Öster om trafikplatsen och fram till Börringe föreslås vägen byggas ut till fyrfältsväg med mitträcke. Vägen dimensioneras för hastigheten 110 km/h.

Alternativ 1 motsvarar ombyggnad av väg i befintlig korridor. Alternativ 1A innebär att befintlig väg breddas och i Alternativ 1B flyttas vägen något norrut, som mest ca 100 meter från befintlig väg. Väg 813 får en ny sträckning väster om den befintliga.

Alternativ 2 innebär att väg E65 byggs i ny sträckning norr om nuvarande väg. Befintlig väg nyttjas som lokalväg och för långsamgående trafik. I Alternativ 2A utformas korsningen med väg 813 som en cirkulationsplats över E65. I Alternativ 2B utformas korsningen som en trevägsanslutning av trumpetttyp. Väg 671 och 812 (korsningen längst i öster) knyts samman med väg E65 via en cirkulationsplats i Alternativ 2B medan korsningen utformas planskilt som huvudalternativ i Alternativ 2A.

Alternativ 3

I Alternativ 3 byggs väg E65 om i befintlig sträckning medan väg 813 till Sturup dras om i en ny sträckning väster om nuvarande väg vilket innebär att trafikplatsen med väg E65 förskjuts västerut. Detta innebär i sin tur att motorvägssträckan blir kortare. En cirkulationsplats anläggs på väg E65 öster om Börringekloster för att ansluta nuvarande väg 813 och sekundärvägnätet.

Alternativ 4

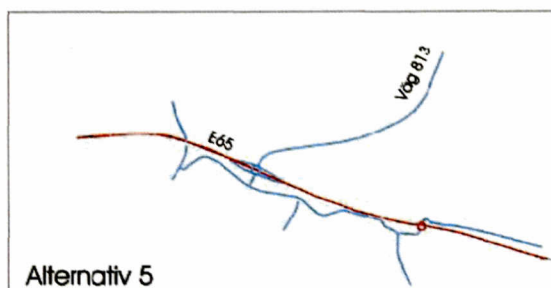
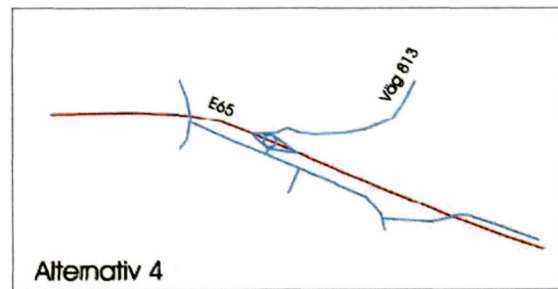
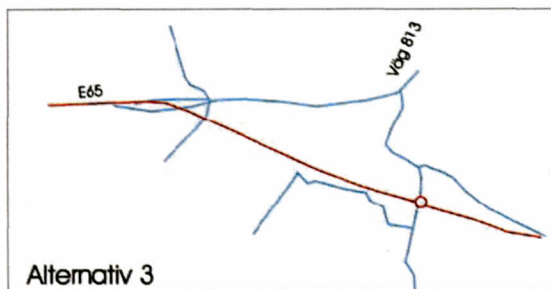
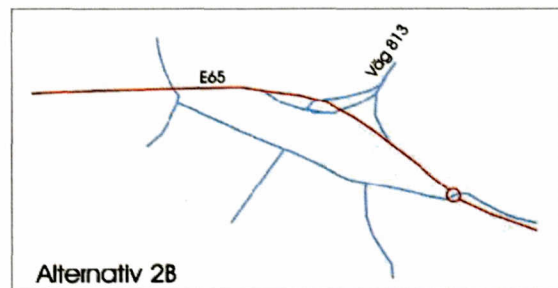
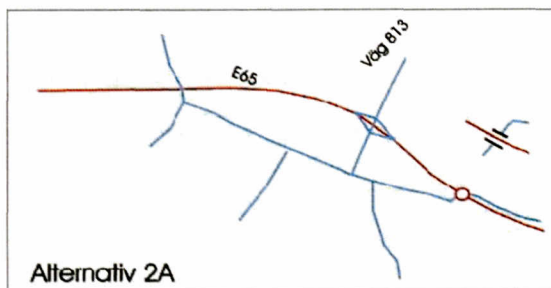
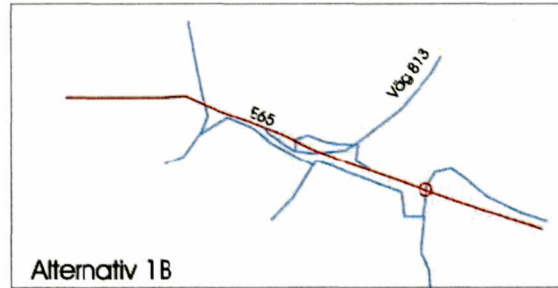
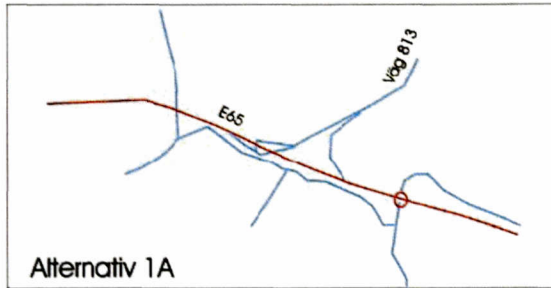
I alternativ 4 byggs väg E65 om i befintlig sträckning och väg 813 ansluts i samma läge som i alternativ 1B men trafikplatsen föreslås utformas som en överliggande cirkulationsplats.

Alternativ 5

Alternativ 5 innebär att väg E65 breddas i befintlig sträckning och att väg 813 får en ny sträckning motsvarande Alternativ 4.



Projektnummer 881046	Dokumentdatum Ställningstagande	Beteckning Beslut
-------------------------	------------------------------------	----------------------



I Vägutredningen från 1999 beskrivs fem alternativa huvudsträckningar för väg E65 samt väg 813 (vägen till Malmö Airport). Alternativ 2A och 2B innebär att väg E65 byggs i ny sträckning medan övriga alternativ är varianter på utbyggnad av väg E65 i befintlig sträckning. Dragningen av väg 813 varierar i de olika alternativen.



Projektnummer 881046	Dokumentdatum Ställningstagande	Beteckning Beslut
-------------------------	------------------------------------	----------------------

2.4 SAMRÅD/ TAGNA BESLUT

År 1998 togs en Vägutredning för delen Svedala-Böringe fram. Utredningen utgick ifrån tidigare utredningar från 1993 och 1994- **Väg E65 delen Svedala-Böringe, Vägutredning inkl miljökonsekvensbeskrivning, november 1998**

Vägutredning inklusive miljökonsekvensbeskrivning, MKB, daterad november 1998 var under tiden 1998-11-17 till 1999-02-01 på remiss till myndigheter och organisationer. I remissvaren efterfrågades en mera ingående analys och konsekvensbedömning av naturvärden och ekologiska samband samt en samlad bedömning av konsekvenserna för utbyggnaden av väg och järnväg.

Länsstyrelsen fattade 1999-03-24 beslut om att vägprojektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och att ett utökad samråd ska ske.

Vägutredningen från november 1998 kompletterades med två nya sträckningsalternativ, en fördjupad beskrivning av naturvärden och de ekologiska sambanden samt en utökad konsekvensbedömning- **Komplettering och revidering 1999-12-03.**

Länsstyrelsen godkände MKB'n 2000-06-16.

Vägutredningen med tillhörande MKB har därefter kompletterats med en rapport som beskriver de miljömedicinska aspekterna- **Väg E65 delen Svedala-Böringe, Komplettering av MKB med miljömedicinska aspekter, 2000-11-23.**

En ytterligare **komplettering av MKB** tillhörande Vägutredningen har genomförts år 2006- **Komplettering 2, 2006-05-30.** Syftet var att komplettera MKB-delen med det planeringsunderlag som Länsstyrelsen, Svedala kommun och Sturupspendeln har tagit fram sedan 1999 samt att komplettera MKB'n enligt den nya lagstiftning som tillkommit.

Länsstyrelsen godkände kompletteringen av miljökonsekvensbeskrivningen 2006-06-26.

Vägutredningen, daterad november 1998 med komplettering och revidering 1999-12-03, inklusive komplettering av MKB med miljömedicinska aspekter 2000-11-23 samt komplettering 2, 2006-05-30 har varit utsänd på remiss och utställd under tiden 2006-11-06 och 2006-12-08. Under utställelsen har 15 yttranden inkommit. Dessa finns sammanställda i utlåtande (Bilaga).

Svedala kommun (kommunstyrelsen samt bygg och Miljönämnden), Luftfartsverket samt Eva Ramel på Börningekloster förordar alternativ 2A.

Region Skåne, Riksantikvarieämbetet, Naturvårdsverket och Räddningsverket tar inte ställning till något av de föreslagna alternativen.

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren förordar de alternativ som ger de största möjligheterna för framtiden.

Banverket, Skånetrafiken samt Försvarsmakten hade ingen erinran.

Böringe Bygdeförening anser att vägutredningen ska innehålla cykelväg från Böringe Stationsbykola-kyrkby samt hållplatser för bussar/tåg.

Svedala Naturvårdsförening förordar ett nollalternativ och Skånes Ornitologiska förening Alternativ 1.



Projektnummer 881046	Dokumentdatum Ställningstagande	Beteckning Beslut
-------------------------	------------------------------------	----------------------

En workshop genomfördes 2008-10-29 angående samverkan i fortsatta planeringsprocessen efter yttrande från RAÄ. Deltagare var Länsstyrelsen, Sturupspendeln, Luftfartsverket, Svedala kommun och Vägverket

Länsstyrelsen i Skåne län yttrande sig över vägutredningen 2009-03-27 och förordade ny sträckning enligt alternativ 2A.

3. Motiv för val av vägalternativ

3.1 MILJÖ

Alla alternativen kommer att påverka naturmiljön, kulturmiljön och rekreationsvärdena.

Alternativen i den södra korridoren (alt 1,3,4 och 5) påverkar kultur- och boendemiljön vid Börringekloster mer än alternativen i den norra korridoren (alt 2A och 2B).

Utbyggnad i norra korridoren kräver troligen inga bulleråtgärder. I den södra korridoren krävs åtgärder för bullerdämpning vilket bedöms ofördelaktigt i den känsliga miljön kring Börringekloster.

Även befintliga vägar med alléer berörs mer i södra korridoren.

Norra korridoren gör större intrång i orörd natur- och rekreationsmiljö.

Alternativ 2A bedöms ge minst miljöpåverkan sett till helheten vid utbyggnad av både väg och järnväg. Alternativet är också mest fördelaktigt för kulturmiljön med möjlighet att förbättra sambanden mellan Börringekloster och byn samtidigt som åtgärder kan göras för att minimera intrånget i naturmiljön.

3.2 SÄKERHET OCH FRAMKOMLIGHET

Utbyggnad enligt båda korridorerna medför en ökad trafiksäkerhet och framkomlighet. En väsentlig skillnad är att det i alternativ 2 A som föreslås byggas med en planskild korsning i öster inte krävs en cirkulationsplats i plan för att avleda långsamtgående fordon österifrån. En permanent lösning med cirkulationsplats medför en klar försämring av framkomligheten. Den under 2007 provisoriskt utbyggda cirkulationsplatsen i korsningen med väg 813 begränsar framkomligheten under pendlingstid och är ett irritationsmoment för trafikanterna.

3.3 TRANSPORTSYSTEMET

Med hänsyn till transporterna av farligt gods bedöms norra korridoren vara mer fördelaktig p.g.a. bland annat längre avstånd till bebyggelse. Även förbindelsen till Malmö Airport blir mer fördelaktig genom kortare avstånd.



Projektnummer 881046	Dokumentdatum Ställningstagande	Beteckning Beslut
-------------------------	------------------------------------	----------------------

3.4 SAMPLANERING VÄG OCH JÄRNVÄG

En eventuell framtida utbyggnad av både väg och järnväg i det aktuella området ger en större total påverkan på miljön än vart projekt för sig.

Det är viktigt att ta hänsyn till förutsättningarna för en framtida utbyggnad av Sturupspendeln även om projektet idag inte ligger i plan och det är oklart när det kan förverkligas. Målet är att planeringen för väg E65 ska genomföras så att en framtida utbyggnad av Sturupspendeln inte försvåras.

En etappvis utbyggnad av infrastrukturen, d.v.s. utbyggnad av väg och järnväg var för sig, underlättas i alternativ 2A.

I vägalternativ 1 kommer väg 813 och järnvägen i samma korridor vilket minskar bl.a. barriäreffekterna.

Sammantaget bedöms utbyggnad enligt alternativ 2A fördelaktigast.

3.5 TEKNISKA OCH EKONOMISKA KONSEKVENSER

Enligt vägutredningen november 1998 har kostnaderna bedömts ligga i samma storleksordning för de olika alternativen. Ett bredare kunskapsunderlag och en mera genomarbetad och detaljerad kalkyl har gett vid handen att en ombyggnad i befintlig sträckning bedöms bli väsentligt dyrare.

I successiv kalkyl genomförd 2010-03-11 jämfördes kostnaderna för Alternativ 1A (ombyggnad av väg E65 i befintlig sträckning) och Alternativ 2A (utbyggnad av väg E65 i ny sträckning norr om befintlig väg). Kostnaden för alternativ 1A beräknades till ca 340 Mkr med en osäkerhet på ca +/- 20 Mkr. Kostnaden för alternativ 2A beräknades till ca 250 Mkr med en osäkerhet på ca +/- 20 Mkr.

Förklaringarna till att Alternativ 1A beräknas bli så mycket dyrare är flera.

- Topografin och profilen på befintlig väg gör att man inte kan nöja sig med att enbart bredda nuvarande väg utan en utbyggnad enligt Alternativ 1A innebär i praktiken att man bygger en helt ny väg men i befintlig sträckning.
- Alternativet medför krav på utbyggnad av ett nytt lokalväg nät
- En provisorisk väg med en bredd av 7-9 meter måste byggas för att klara trafiken under byggtiden, ca 2 år.
- Eftersom nuvarande väg passerar över område med mycket dåliga geotekniska förutsättningar krävs omfattande och kostsamma grundläggningsåtgärder om man ska anlägga ny väg i denna sträckning.

Effektanalys för Alternativ 2A genomförd 2009 ger en nettonuvärdeskvot NNK på 1,0.

Projektnummer 881046	Dokumentdatum Ställningstagande	Beteckning Beslut
-------------------------	------------------------------------	----------------------

3.6 REGIONAL UTVECKLING OCH HUSHÅLLNING MED NATURRESURSER

Flera remissinstanser anser att den otillfredsställande standarden på aktuell sträcka mellan Svedala - Böringe snarast måste åtgärdas p.g.a. den stora betydelsen för sambandet mellan Öresundsregionen och förbindelsen österut samt för arbetsmarknaden i södra Skåne.

Den fortsatta projekteringen kommer att bedrivas så att en god hushållning med material för utbyggnaden åstadkommes. Skyddsåtgärder kommer att vidtas för att minimera risken för skador både under bygg- och driftskedena t.ex. omhändertagande och rening av vägdagvatten, skydd av grundvatten mm. I den mån skador inte kan undvikas kommer möjligheten till kompensationsåtgärder att prövas.

3.7 SAMMANFATTANDE BEDÖMNING.

Alternativ 2A i den norra utredningskorridoren bedöms vara det alternativ som sammantaget tar störst hänsyn till de samlade miljöintressena samt ger störst nytta för trafiksäkerhet och framkomlighet.

Förutsättningarna för samordning av väg och järnväg bedöms också fördelaktigast i alternativ 2A.

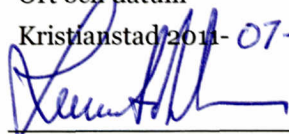
Övervägande delen av inkomna remissvar inklusive länsstyrelsen i Skåne län och Svedala kommun har förordat en utbyggnad enligt alternativ 2A.

4. Förslag till Ställningstagande

Trafikverket Region Syd förordar att den fortsatta planeringen utförs enligt alternativ 2A i den norra korridoren.

Ort och datum

Kristianstad 2011-07-06



Lennart Andersson

Bilagor:

Förstudie

Vägutredning

Samrådsredogörelse

Utlåtande över inkomna yttranden

Länsstyrelsen yttrande över vägutredningen