



Komplettering 2, 2006-05-30  
tillhörande

**Miljökonsekvensbeskrivning**  
Vägutredning, väg E65 delen Svedala – Börringe  
objekt 1046  
1999-12-03

### Uppdragsorganisation

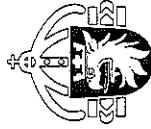
Beställare: Vägverket Region Skåne  
Kontaktperson: Lars Thorén

Telefon: 044 – 19 50 00  
Postadress: Box 543  
291 25 Kristianstad  
Besöksadress: Björkhemsvägen 17

Konsult: Ramböll Sverige AB  
Uppdragsansvarig: Ylva Pålstam

Telefon: 040-10 54 00  
Adress: Isbergs gata 3  
211 19 Malmö  
[www.ramboll.se](http://www.ramboll.se)

Rambölls uppdragsnummer: 616405**15504**  
p:\64mas2\6405\15504\proj\text\slutrapport\framsida\_rapport.doc



2006-06-26

343-42145-05

63-C-0022

Vår referens

Samhällsbyggnadsavdelningen

Anne-Lie Mårtensson

040 - 25 22 67

Vägverket  
Region Skåne  
Box 543  
291 25 Kristianstad

VÄGVERKET Väghållningsregion Skåne	
Organisationsenhet Kärsbyhotels	Objekt nr/Projekt nr. 1046
Inkom 2006 -06- 29	
Avslutningsdatum/Sign. 2006-07-03/SL	Arendenr. PP 20
Dosslebete/Arkivkod	Diatari nr. 2005: 3624

## Komplettering av MKB för väg E65 delen Svedala-Böringe, Svedala kommun Objekt 1046

Ni har för Länsstyrelsens godkännande översänt komplettering av den miljökonsekvensbeskrivning daterad 1999-12-03, som Länsstyrelsen godkände 2000-06-16. Kompletteringen består av Komplettering 2 till miljökonsekvensbeskrivning, 2006-05-30, samt en rapport om miljömedicinska studier daterad 2000-11-23.

Länsstyrelsen godkänner kompletteringen till miljökonsekvensbeskrivningen. Godkännandet avser enbart frågan om de krav från miljösynpunkt som bör ställas på beslutsunderlag för prövning enligt väglagen är uppfyllda.

Detta beslut kan inte överklagas.

### Övrigt

MKB:n innehåller inte en beskrivning av påverkan på folkhälsomålen. I miljökonsekvensbeskrivningen till den kommande arbetsplanen bör påverkan på relevanta folkhälsomål redovisas.

I miljökonsekvensbeskrivningen från 1999 finns en bra naturvärdesbeskrivning som ger en bild av områdets intressanta värdekärnor. För att göra dokumentet lättläst och öka förståelsen av naturmiljön bör dessa naturvärdesbeskrivningar redovisas på ett kartunderlag.



## Innehållsförteckning

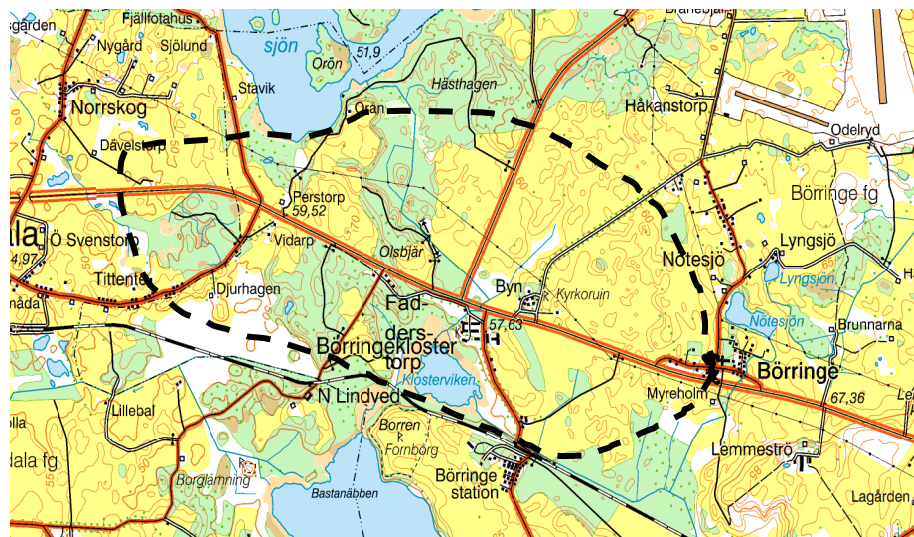
<b>1. SAMMANFATTNING .....</b>	<b>2</b>	<b>7. UPPDATERING AV NYA FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER .....</b>	<b>17</b>
<b>2. INLEDNING .....</b>	<b>5</b>	7.1 LANDSKAPSBILD .....	17
2.1 BAKGRUND .....	5	7.2 NATURMILJÖ .....	18
2.2 SYFTE .....	5	7.3 KULTURMILJÖ .....	20
2.3 PLANERINGSPROCESSEN FÖR VÄG E65, DELEN SVEDALA - BÖRRINGE .....	5	7.4 REKREATION OCH FRILUFTSLIV .....	21
2.4 SAMRÅD .....	6	7.5 BOENDEMILJÖ .....	22
2.5 LÄSANVISNING .....	6	7.6 PLAN- OCH MARKFRÅGOR .....	23
<b>3. NY LAGSTIFTNING OCH NYA MÅL .....</b>	<b>8</b>	7.7 NATURRESURSER OCH MARKANVÄNDNING .....	24
3.1 NATURA 2000-OMRÅDEN .....	8	7.8 MILJÖKVALITETSMÅL .....	25
3.2 MILJÖKVALITETSNORMER .....	8	7.9 MILJÖKVALITETSNORMER .....	27
3.3 MILJÖKVALITETSMÅL .....	8	7.10 MILJÖBALKENS HÄNSYNSREGLER .....	28
3.4 FOLKHÄLSOMÅL .....	8	<b>8. SAMLAD BEDÖMNING .....</b>	<b>29</b>
<b>4. NYTT PLANERINGSUNDERLAG .....</b>	<b>9</b>	8.1 KORSNING MELLAN SÖDRA VÄGKORRIDOREN OCH JÄRNVÄGSALTERNATIV UV1v .....	29
4.1 LÄNSSTYRELSEN I SKÅNE LÄN .....	9	8.2 KORSNING MELLAN NORRA VÄGKORRIDOREN OCH JÄRNVÄGSALTERNATIV UV1v .....	29
4.2 SVEDALA KOMMUN .....	9	8.3 KORSNING MELLAN SÖDRA VÄGKORRIDOREN OCH JÄRNVÄGSALTERNATIV UV1o .....	29
<b>5. VÄG E65 MELLAN SVEDALA OCH BÖRRINGE .....</b>	<b>10</b>	8.4 KORSNING MELLAN NORRA VÄGKORRIDOREN OCH JÄRNVÄGSALTERNATIV UV1o .....	30
5.1 VÄGUTREDNING .....	10	<b>9. KÄLLOR .....</b>	<b>31</b>
5.2 KOMPLETTERING AV MKB MED MILJÖMEDICINSKA ASPEKTER .....	11	BILAGA Kartor med väg- och järnvägskorridorer	
5.3 UPPDATERING AV TRAFIKTEKNISKA DATA .....	11		
<b>6. STURUPSPENDELN .....</b>	<b>13</b>		
6.1 TIDIGARE UTREDNINGAR .....	13		
6.2 JÄRNVÄGSUTREDNING STURUPSPENDELN .....	13		
6.3 SAMORDNING JÄRNVÄG OCH VÄG .....	16		

## Komplettering 2

MKB tillhörande vägutredning, väg E65 delen Svedala-Böringe

### 1. Sammanfattning

Väg E65 är en av fyra nationella stamvägar i Skåne. Den går från Malmö via Ystad till Central- och Mellaneuropa. För att förbättra trafiksäkerheten har vägsträckan mellan Malmö och Ystad successivt byggts ut till motorväg och mötesfri landsväg. Vägsträckan mellan Svedala och Böringe är den enda sträckan mellan Malmö och Ystad som inte åtgärdats. Vägen har i dag två körfält, är 12-13 meter bred och har mindre vägar som ansluter i plan.



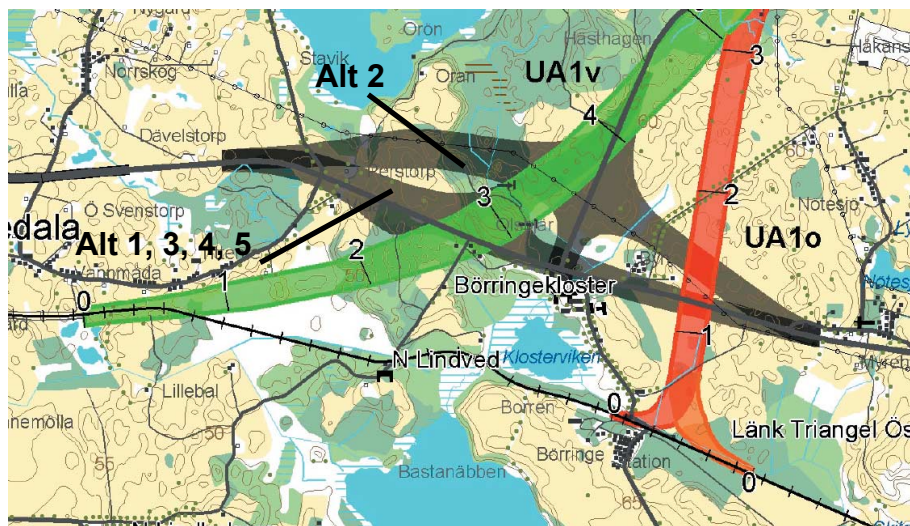
Figur 1 Utredningsområdet.

En vägutredning inklusive miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för väg E65 delen Svedala-Böringe togs fram till december 1999. Länsstyrelsen godkände miljökonsekvensbeskrivningen i juni 2000. Vägprojektet har inte tillåtlighetsprövats av regeringen och Vägverket har inte förordnat något alternativ.

Vägverket har avvaktat den planering som sker för en järnvägsanslutning av Ystadsbanan till Sturups flygplats. Förbindelsen kallas för Sturups pendeln. En järnvägsutredning och MKB för Sturups pendeln togs fram av Sturupsaxelns Exploaterings AB till juni 2004. Järnvägsutredningens MKB godkändes av Länsstyrelsen i december 2004.

Vägutredningen omfattar fem alternativ som i järnvägsutredningen har förts samman till två, den södra och den norra korridoren. Den södra korridoren omfattar vägalternativ 1, 3, 4 och 5. Den norra vägkorridoren omfattar vägalternativ 2. Järnvägsutredningen visar två järnvägskorridorer, UA1v och UA1o, se Figur 2.

Det har gått drygt fem år sedan MKB för vägutredningen godkändes. Föreliggande komplettering av MKB behandlar de nya förutsättningar som tillkommit sedan 1999, d v s ny lagstiftning samt nytt planeringsunderlag. För övriga beskrivningar och bedömningar av konsekvenserna för miljön hänvisas till vägutredningen daterad 1999-12-03.



Figur 2 Norra och södra korridoren för väg (svart) och spårkorridorer UA1v (grön) och UA1o (röd). Utdrag ur järnvägsutredningen.

### Nytt planeringsunderlag

Sedan 1999 har regeringen beslutat att Natura 2000-områden har status som riksintresse enligt miljöbalken. Nya miljö kvalitetsnormer har tillkommit. Förordningen för utomhusluft har kompletterats med normer för partiklar, kolmonoxid, ozon och bensen. Normer har införts för fisk- och muselvatten samt för omgivningsbuller. Vidare har regeringen beslutat om sexton miljö kvalitetsmål samt elva folkhälsomål som ska beaktas vid planering.

Länsstyrelsen i Skåne län har uppdaterat beskrivningarna för riskintressen samt länsstyrelsens naturvårds- och kulturmiljöprogram.

Svedala kommun har tagit fram en ny översiktsplan och har under 2005 påbörjat en ny kommuntäckande översiktsplan samt en fördjupad översiktsplan för Sturupsområdet.

### Samråd

Vid framtagandet av kompletteringen av MKB för väg E65 har samråd med länsstyrelsen skett vid tre tillfällen. Vidare har möten hållits med Sturupspendeln för att få en uppdatering om planeringsläget för järnvägen. Det har då framkommit att godstrafik på järnvägen till Sturup inte längre är aktuell, därvid faller alternativet med en bana med 10 ‰ lutning bort. Vidare framstår alternativ UA1v som det alternativ som kommer att förordas.

### Komplettering av miljökonsekvenser för väg E65

Det planeringsunderlag från länsstyrelse och kommun som tillkommit sedan 1999 har i stort inte tillfört fakta som förändrar den bedömning av miljökonsekvenserna som gjordes i vägutredningens MKB. Som underlag för MKB utfördes en separat kulturhistorisk analys samt en inventering och analys av områdets naturvärden. Efter framtagande av MKB utfördes år 2000 en miljömedicinsk bedömning för vägprojektet.

Däremot medför den järnvägsutredning som tagits fram att den samlade bedömningen av väg och järnväg har förtydligats. Under framtagandet av järnvägsutredningen utreddes ett antal väg- och järnvägsalternativ mer noggrant där plan och profil studerades, speciellt korsningspunkterna. Dessa planer och profiler behandlades på samrådsmötena med länsstyrelsen och låg till grund för godkännandet av järnvägsutredningens MKB.

## Komplettering 2

MKB tillhörande vägutredning, väg E65 delen Svedala-Böringe

Båda infrastrukturprojekten har en av länsstyrelsen godkänd MKB. Sturupspendeln så sent som 2004-12-28, där vägutredningens vägalternativ har behandlats.

De samlande konsekvenserna för en utbyggnad av E65 och Sturupspendeln kan sammanfattas följande: Projekten medför sammantaget en större påverkan på miljön än var projekt för sig. En järnväg har en "stelare" geometri, d v s högre krav på maxlutning och radier än en väg, och har därför sämre möjlighet att följa terrängen. Korsningspunkterna mellan väg och järnväg kommer att påverka såväl landskapsbild som natur- och kulturmiljö. Det är främst riksintresset för naturmiljö, det geologiska intresset – tappningsrännan - ravinen, samt ädellövskogen som blir påtagligt påverkad av järnvägsalternativet UA1v och vägalternativ 2 (den norra vägkorridoren). Kulturmiljön, slottsmiljön med det gamla allékantade vägsystemet, blir påverkad väster om Börningekloster vid korsningen mellan järnvägsalternativet UA1v och vägalternativ 1, 3, 4 och 5 (den södra vägkorridoren) samt öster om Byn vid korsningen mellan av järnvägsalternativet UA1o och vägalternativ 2 (den norra vägkorridoren).

Det är emellertid svårt att göra en mer precis bedömning av konsekvenserna eftersom båda projekten befinner sig i utredningsskedet där alternativa korridorer utreds. Det har betydelse var i korridoren vägen/ järnvägen kommer att gå och en justering av profilen kan få en stor roll. Dessa frågor måste lösas i nästa skede av planeringsprocessen där en linje och en profil tas fram, d v s i arbetsplanen/järnvägsplanen som ska visa hur vägen/järnvägen ska byggas. Ett lämpligt sätt är att göra en inledande gemensam studie av väg och järnväg i en digital VR-modell. I en VR-modell kan väg och järnväg visas från ett oändligt antal punkter, från marknivå till fågelperspektiv, genom stillbilder och i rörelse. Det omgivande landskapet kan visa bilistens vy vid färd längs vägen. Järnvägen och vägen kan visas från olika punkter i landskapet.



## 2. Inledning

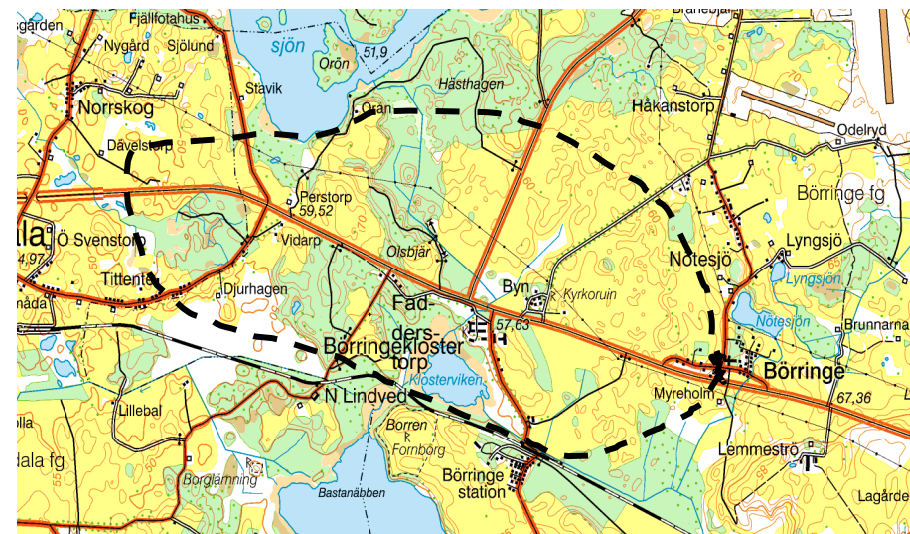
### 2.1 Bakgrund

Väg E65 är en av fyra nationella stamvägar i Skåne. Vägen, som går från Malmö via Ystad ner till Central- och Mellaneuropa, är en viktig regional länk i Skåne samtidigt som den är viktig för den växande trafiken med färjor från Ystad till Polen och Bornholm. Väg E65 är, via färjorna i Ystad, den snabbaste vägen från Danmark till Bornholm.

Vägen har en stor trafikvolym och har haft en hög andel olyckor. För att få en mera trafiksäker väg har standarden höjts och trafiksäkerheten förbättrats. Sträckan mellan Malmö och Svedala är sedan drygt tio år motorväg och sträckan mellan Böringe och Ystad har under 2002-2003 byggts om till en mötesfri väg, en 2 plus 2 väg på sträckan mellan Böringe och Skurup och en 2 plus 1 väg på sträckan mellan Skurup och Ystad. Sträckan mellan Svedala och Böringe är i dagsläget, våren 2006, den enda sträcka som inte har åtgärdats. Vägdelen är mellan 12 och 13 meter bred med två körfält och har väganslutningar i plan. De större plankorsningarna har separata vänstersvängfält.

### 2.2 Syfte

Syftet med föreliggande komplettering av vägutredningen väg E65, delen Svedala – Böringe är att komplettera MKB-delen med det planeringsunderlag som Länsstyrelsen, Svedala kommun och Sturupspendeln har tagit fram sedan 1999 samt att komplettera MKB i enlighet med den nya lagstiftning som tillkommit.



Figur 3 Karta som visar området för vägutredningen

### 2.3 Planeringsprocessen för väg E65, delen Svedala - Böringe

Utbyggnaden av E65 på sträckan mellan Svedala och Böringe har studerats i ett flertal utredningar. Under 1998 tog Scandiaconsult Sverige AB fram en Vägutredning för sträckan som utgick från tidigare utredningar från 1993 och 1994.

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 mer ingå-

## Komplettering 2

MKB tillhörande vägutredning, väg E65 delen Svedala-Böringe

ende 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, enligt Miljöbalken 6 kap 4 §, att vägprojektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och att ett utökad samråd ska ske.

Planer på en järnvägsförbindelse till Sturups flygplats har funnits sedan länge, men det var först i slutet på 1990-talet som frågan lyftes upp på dagordningen. Vid framtagandet av vägutredningen fanns inga faktiska korridorer eller linjer för järnvägen. I vägutredningen redovisas därför den järnvägskorridor som visas i Svedala kommuns översiktsplan, ÖP 93.

Vägutredningen från november 1998 kompletterades med två nya vägkorridorer, en fördjupad beskrivning av naturvärden och de ekologiska sambanden samt en utökad konsekvensbedömning. Den kompletterade och reviderade vägutredningen inklusive MKB daterades 1999-12-03. Länsstyrelsen godkände miljökonsekvensbeskrivningen 2000-06-16. Vägprojektet har inte tillåtlighetsprövats av regeringen och Vägverket har inte förordat något alternativ.

Vägutredningen 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.

Sedan år 2000 har vägutredningen varit "vilande" och inväntat planeringen av Sturupspendeln. Behovet av en trafiksäker utformning av sträckan mellan Svedala och Böringe är dock stort, därför har Vägverket under hösten 2005 påbörjat framtagandet av förslag på ett alternativ som omfattar att vägdelens byggs om till en mötesfri väg inom befintligt vägområde, en så kallad 2 plus 1 väg. Detta är en provisorisk lösning till motorvägsutbyggnaden är utförd.

## 2.4 Samråd

Vid framtagandet av komplettering 2 av MKB har samråd skett med länsstyrelsen, dels för att diskutera problematiken med en godkänd MKB från juni 2000 och samordning med Sturupspendeln, dels upplägg och innehåll av kompletteringen. Samrådsmöten har hållits vid tre tillfällen, juni 2005, 2005-11-29 och 2006-05-30.

Samråd har även skett med Sturupspendeln vid två tillfällen för att uppdatera planeringsläget. Vid framtagandet av järnvägsutredningen hölls regelbundna samråd med länsstyrelsen där även samordning mellan väg och järnväg diskuterades. Planer och profiler för väg och järnväg togs fram för att visa korsningspunkterna samt utgöra grund för konsekvensbedömningen.

## 2.5 Läsanvisning

Kompletteringen av MKB:n behandlar endast de nya förutsättningar som tillkommit sedan december 1999 och fram till december 2005. För övrig beskrivning och bedömning av konsekvenserna för miljön hänvisas till vägutredningen daterad 1999-12-03.

Kompletteringen är upplagd på följande vis. I kapitel 2 beskrivs bakgrund och planeringsprocessen för väg E65. Kapitel 3 behandlar de förändringar i lagstiftningen som skett efter 1999. Därefter beskrivs i kapitel 4 de planeringsunderlag som tillkommit och i kapitel 5 beskrivs den vägutredning som togs fram 1998-1999, kompletteringen med miljömedicinska aspekter samt en uppdatering av trafiktekniska data. I kapitel 6 beskrivs Järnvägsutredningen för Sturupspendeln.

I kapitel 7 görs en uppdatering av de aspekter som behandlas i Vägutredningens MKB från 1999. För varje aspekt – landskapsbild, naturmiljö, kulturmiljö, rekreation och friluftsliv, boendemiljö, plan och markfrågor samt naturresurser och markanvändning - sker en uppdatering av tillkomna

förutsättningar samt en bedömning vad de medför för konsekvenser för vägutredningens alternativ samt för väg och järnvägen sammantaget. Därefter följer en beskrivning av påverkan på miljökvalitetsmål, miljökvalitetsnormer och miljöbalkens hänsynsregler. Rapporten avslutas med en samlad bedömning i kapitel 8.

## **Komplettering 2**

MKB tillhörande vägutredning, väg E65 delen Svedala-Böringe

### **3. Ny lagstiftning och nya mål**

Miljöbalken trädde i kraft den 1 januari 1999, d v s under tiden för framtagandet av vägutredningen med MKB, kompletterad och reviderad 1999-12-03. Följande förordningar, som påverkar området för vägutredningen, har införts i miljöbalken sedan dess:

#### **3.1 Natura 2000-områden**

Natura 2000 är ett nätverk av värdefulla naturområden som ska bidra till att bevara den biologiska mångfalden. Natura 2000 har tillkommit med stöd av EU:s habitat- och fågeldirektiv. Alla av regeringens beslutade Natura 2000-områden har från och med den 1 juli 2001 status av riksintresse enligt miljöbalken kapitel 4.

#### **3.2 Miljökvalitetsnormer**

Till miljöbalkens femte kapitel har fyra nya miljökvalitetsnormer för luft tillkommit: normer för partiklar, kolmonoxid, ozon och bensen. Miljökvalitetsnormer har även införts för fisk- och musselvatten.

Miljökvalitetsnormerna för omgivningsbuller infördes under 2004. Förordningen innebär bl a Vägverket ska kartlägga buller från vägtrafik med en trafiktäthet på mer än sex miljoner fordon per år och utarbeta strategiska bullerkartor.

#### **3.3 Miljökvalitetsmål**

I april 1999 antog Sveriges Riksdag femton miljökvalitetsmål, det vill säga under tiden för framtagande av vägutredningen. Ett sextonde miljökvalitetsmål, Ett rikt växt- och djurliv, infördes i november 2005.

#### **3.4 Folkhälsomål**

I april 2003 antog Sveriges Riksdag elva folkhälsomål (se mål för folkhälsan Prop. 2002/03:35) som syftar till att skapa samhälleliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen.

## **4. Nytt planeringsunderlag**

Följande planeringsunderlag, som påverkar området för vägutredningen, har tillkommit sedan december 1999.

### **4.1 Länsstyrelsen i Skåne län**

Beskrivningen av riksintresse för naturvård, miljöbalken 3 kap 6 §, område N 33 "Backlandskapet söder om Romeleåsen" har uppdaterats av länsstyrelsen.

Länsstyrelsens naturvårdsprogram från 1996 har uppdaterats i den Web-baserade versionen som finns på länsstyrelsens hemsida.

Länsstyrelsen håller på att uppdatera ett kulturmiljöprogram för hela länet. Under våren 2005 förelåg programmet som ett förslag.

### **4.2 Svedala kommun**

Svedala kommun har tagit fram Översiktsplan 2002 som antogs av kommunfullmäktige 2003-03-12. I översiktsplanen anges området mellan E65 och flygplatsen som ett utredningsområde på grund av att kommunikationerna med väg och järnväg till och från Sturup med koppling österut har bedömts så komplicerade att de måste utredas i ett annat sammanhang.

Arbetet med en fördjupad översiktsplan för Sturup har inletts under 2005 med anledning av Luftfartsverkets planer på en parallellbana.

Arbetet med att ta fram en ny kommuntäckande översiktsplan har inletts under 2005.

## Komplettering 2

MKB tillhörande vägutredning, väg E65 delen Svedala-Böringe

# 5. Väg E65 mellan Svedala och Böringe

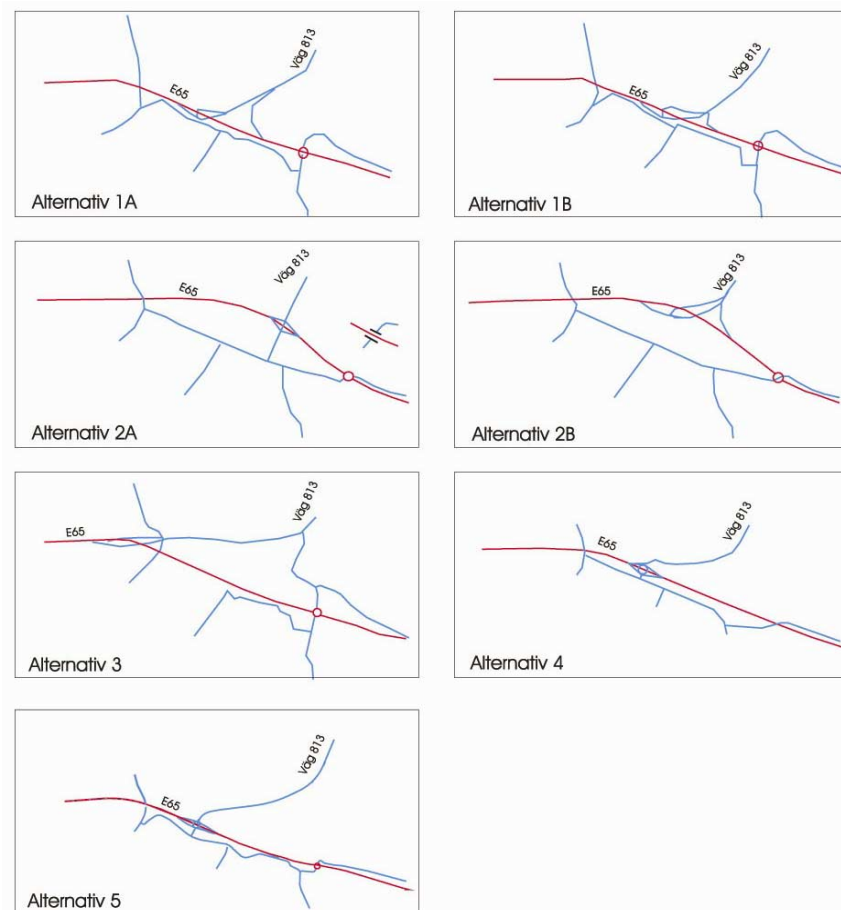
## 5.1 Vägutredning

Vägutredningen från 1999 omfattar fem alternativa förslag för väg E65 och väg 813 (vägen till Sturup) som jämförs med ett nollalternativ. I korsningspunkten väg E65/väg 813 föreslås en trafikplats. I samtliga alternativ föreslås E65 byggas ut till motorvägsstandard fram till trafikplatsen med väg 813. Öster om trafikplatsen byggs vägen ut till en 15,75 meters bred väg med mitträcke. Vägen dimensioneras för hastigheten 110 km/h. Gång- och cykeltrafiken hänvisas till sekundärvägnätet.

*Nollalternativet* innebär att vägen inte byggs och vägarna behåller befintlig sträckning. Väg E65 passerar som i dag strax norr om Börningekloster och strax söder om Byn.

*Alternativ 1* innebär att den befintliga motorvägen förlängs fram till avfarten mot Sturup. Väg 813 får en ny sträckning väster om den befintliga. I alternativ 1A breddas befintlig väg och i alternativ 1B flyttas vägen som mest 100 meter norr om den befintliga. Trafikplatsen föreslås få en utformning av trumpettyp. På sträckan öster om avfarten till Sturup föreslås vägen byggas om till en 15,75 meters bred väg med mitträcke. En cirkulationsplats anläggs på E65 öster om Börningekloster för att ansluta till den befintliga E65 och sekundärvägnätet.

*Alternativ 2* innebär att väg E65 anläggs i en ny sträckning norr om den befintliga vägen. Vägen får motorvägsstandard fram till avfarten mot Sturup och öster där om blir vägen en 15,75 meters bred väg med mitträcke.



Figur 4 Studerade alternativa sträckningar. För tydligare kartor, se bilaga 1 Väg- och järnvägskorridorer.

I alternativ 2A utformas korsningen med väg 813 mot Sturup som en överliggande cirkulationsplats med E65 genomgående under och i alternativ 2B som en trevägsanslutning av trumpettypp.

En cirkulationsplats anläggs på E65 öster om Börningekloster för att ansluta den befintliga E65:an och sekundärvägnätet. I alternativ 2A kan denna cirkulationsplats eventuellt bytas ut mot en planskild korsning utan anslutningar.

I *alternativ 3* förlängs motorvägsdelen och trafikplatsen med väg 813 förskjuts åt väster. På sträckan öster om trafikplatsen byggs vägen om till en 15,75 meters bred väg med mitträcke. Trafiken till/från Sturup mot Malmö leds på en ny väg i samma korridor som alternativ 2A och 2B. En cirkulationsplats på E65 öster om Börningekloster anläggs för att ansluta den befintliga väg 813 från Sturup och sekundärvägnätet.

I *alternativ 4* förlängs den befintliga motorvägen i samma läge som i alternativ 1B fram till trafikplatsen med väg 813. Öster där om blir vägen en 15,75 meters bred väg med mitträcke. Väg 813 får en ny sträckning väster om den befintliga vägen för att ansluta till den nya trafikplatsen. Trafikplatsen utformas, liksom i alternativ 2A, med en överliggande cirkulationsplats med E65 under.

*Alternativ 5* innebär att E65 breddas i befintlig sträckning och att väg 813 får en ny sträckning i likhet med alternativ 4. Trafikplatsen utformas, liksom i alternativ 2A och 4, med en överliggande cirkulationsplats med E65 genomgående under. På sträckan väster om trafikplatsen föreslås väg E65 byggas ut till motorvägsstandard med vägbredden 24,5 meter och öster om trafikplatsen till en 15,75 meters bred väg med mitträcke.

## **5.2 Komplettering av MKB med miljömedicinska aspekter**

I början av 2000 tillåtlighetsprövades de första vägprojekten av regeringen enligt den nya miljöbalken. För dessa projekt efterfrågades kompletteringar och fördjupningar av olika aspekter. Bland annat efterfrågade Socialstyrelsen en mer ingående beskrivning av de miljömedicinska aspekterna. Mot den bakgrunden gjordes en komplettering av MKB för Vägutredningen med miljömedicinska aspekter, "Väg E65 delen Svedala – Böringe, Komplettering av MKB med miljömedicinska aspekter, 2000-11-23".

Denna fråga var då helt ny för Vägverket Region Skåne och det fanns ingen praxis på innehåll och upplägg av en utredning av miljömedicinska aspekter. Utredningen utfördes som ett pilotprojekt av Scandiaconsult i samarbete med docent och biträdande överläkare Maria Albin från Yrkes- och miljömedicinska kliniken, Universitetssjukhuset i Lund.

Den miljömedicinska bedömningen redovisar de troliga humaneffekterna av ett vägbygge, d v s hur många som berörs och på vilket sätt de berörs av vägbygget. Följande aspekter behandlades; trafikolyckor, farligt gods, buller, vibrationer, luftföroreningar och barriäreffekter.

## **5.3 Uppdatering av trafiktekniska data**

### **5.3.1 Trafikflöden**

Vägutredningen från 1999 baseras på uppmätta trafikflöden från 1999 samt en prognos för de förväntade trafikflödena år 2010 respektive 2020. Bullerberäkningarna baseras på prognosen för 2010. Figurerna nedan visar uppmätta och beräknade trafikflöden för E65 mellan Svedala och Böringe.

## Komplettering 2

MKB tillhörande vägutredning, väg E65 delen Svedala-Böringe

### 5.3.2 Olycksstatistik

I dag, hösten 2005, finns viltstängsel på väg E65 från något hundratal meter öster om motorvägen och fram till väg 813. På väg 813 finns viltstängsel från E65 och 2,2 km norrut.

Olycksstatistik för sträckan under perioden 2000-01-01 till 2004-12-31 visar att antalet viltolyckor har minskat. Under perioden inträffade 26 olyckor på E65 varav 1 dödsolycka, 4 svåra olyckor och 21 lindriga olyckor. En av dessa olyckor har varit med vilt (lindrig skada). På en sträcka av 300 meter från E65 på väg 813 har en singelolycka inträffat och ingen viltolycka har inrapporterats.

	<b>E65 väster om korsningen med väg 813</b>	<b>E65 öster om korsningen med väg 813</b>	<b>Väg 813</b>
Uppmätt trafikflöde 1999	11 300 f/d	9 300 f/d	5 000 f/d
Uppmätt trafikflöde år 2002	15 500 f/d	12 300 f/d	
Uppmätt trafikflöde år 2003			4 270 f/d
Uppmätt trafikflöde år 2006	17 200 f/d	14 700 f/d	5 300 f/d

Figur 5 Uppmätta trafikflöden, fordon per årsmiddeldygn.

	<b>E65 väster om korsningen med väg 813</b>	<b>E65 öster om korsningen med väg 813</b>	<b>Väg 813</b>
Utan exploatering av Sturups park	15 200 f/d	12 000 f/d	5 800 f/d
Med exploatering av Sturups park	16 800 f/d	12 400 f/d	7 800 f/d

Figur 6 Beräknade trafikflöden år 2010, fordon per årsmiddeldygn, redovisat i Vägutredningen daterad 1999-12-03.



## 6. Sturupspendeln

### 6.1 Tidigare utredningar

Olika utredningar med anknäytning till Sturupspendeln har tagits fram av SJ, Luftfartsverket och Banverket mellan åren 1987 och 1998. Till maj 1999 togs en förstudie fram på uppdrag av Sturupspendeln intressenter. Sturupsaxeln huvudintressenter är Malmö, Svedala, Skurups och Ystad kommuner samt Luftfartsverket och Region Skåne.

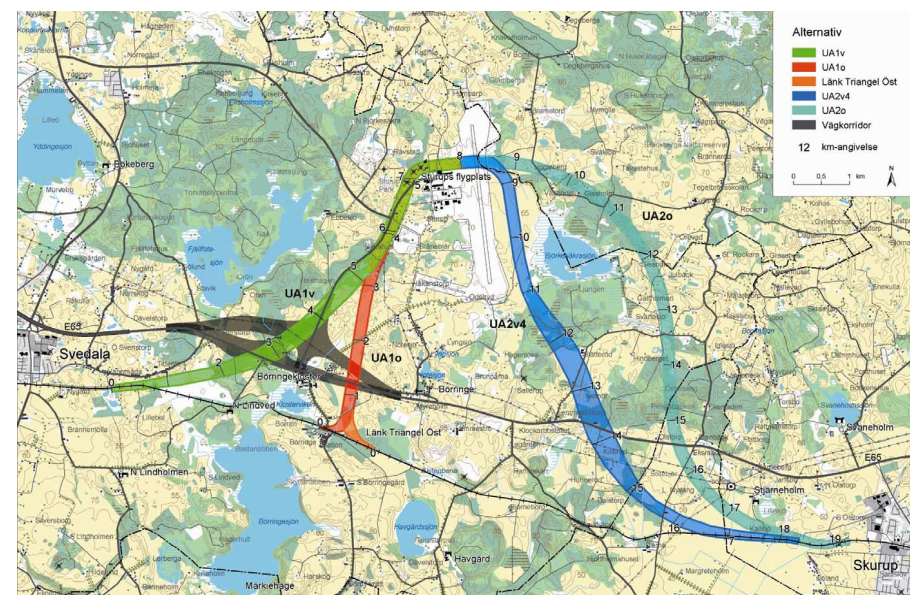
### 6.2 Järnvägsutredning Sturupspendeln

Under hösten 2000 påbörjades ett arbete med att utreda möjligheterna för att skapa en järnvägsanslutning från Ystadbanan till Sturups flygplats. En trafik- och kapacitetsanalys med tillhörande miljöanalys samt ett principförslag för trafik- och landskapsutformning togs fram 2001 på uppdrag av Sturupsaxeln.

En järnvägsutredning samt en miljökonsekvensbeskrivning togs fram. "Sturupspendeln - miljökonsekvensbeskrivning till järnvägsutredning februari 2003". Den reviderades efter begäran av länsstyrelsen under våren 2004 och godkändes därefter av länsstyrelsen 2004-12-28. Miljökonsekvensbeskrivningen inarbetades därefter i järnvägsutredningen och föreligger nu i rapporten "Sturupspendeln - Järnvägsutredning med miljökonsekvensbeskrivning, februari 2005".

Järnvägsutredningen omfattar fyra alternativa spårkorridorer som benämns UA1o, UA1v, UA2v4 samt UA2o samt två vägkorridorer för Väg E65 och väg 813, den södra vägkorridoren (på eller i anslutning till befintlig väg E65) och den norra vägkorridoren (som mest ca 500 m norr om be-

fintlig väg E65). Se Figur 7. Järnvägsalternativen UA2v4 och UA2o ligger öster om utredningsområdet för vägutredning för E65, delen Svedala - Böringe och beskrivs därför inte vidare.



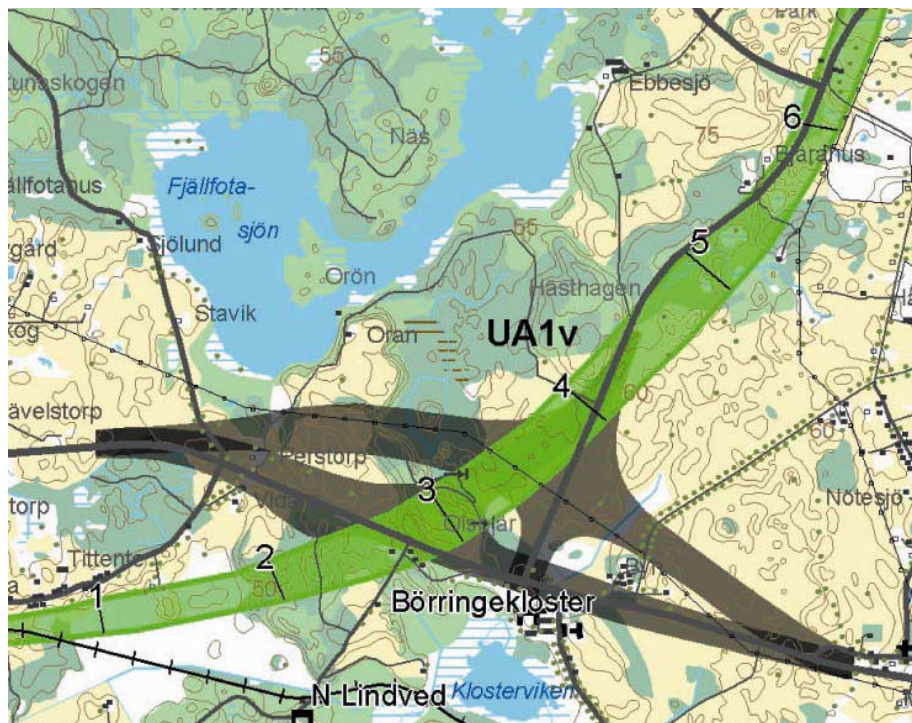
Figur 7 Järnvägsalternativ UA1v (grön färg), UA1o (röd färg), UA2v4 (blå färg) UA2o (turkos) samt vägalternativ (grå färg) fördelade på norra och södra korridoren. (Utdrag ur järnvägsutredningen)

Alternativ UA1v är en dubbelspårkorridor med en total längd av cirka 8000 meter. Den utgör den västra delen av en genomgångsbana som avses fortsätta öster om flygplatsen i något av alternativen UA2o eller UA2v4. Korridoren avviker från Ystadbanan söder om Tittente, passerar

## Komplettering 2

MKB tillhörande vägutredning, väg E65 delen Svedala-Böringe

på bro över befintlig E65 (som sänks) och fortsätter därefter norrut och passerar över ny E65 i nordligt läge, på en cirka 450 meter lång bro, se Figur 8 och fotomontage Figur 9. Banan har studerats i två lutningar, 10 respektive 25 %.



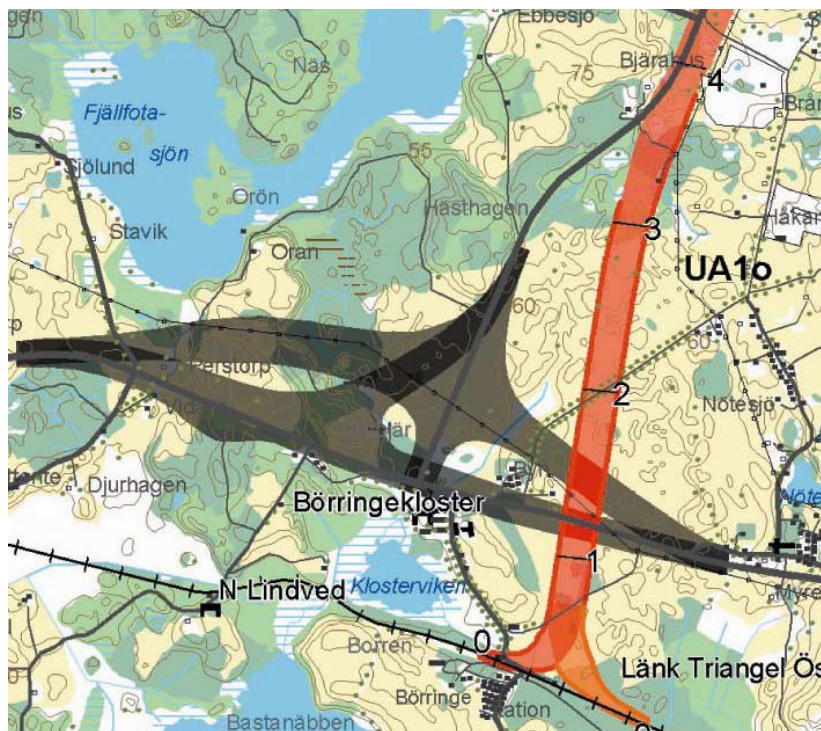
Figur 8 Järnvägsalternativ UA1v, (Utdrag ur järnvägsutredningen)



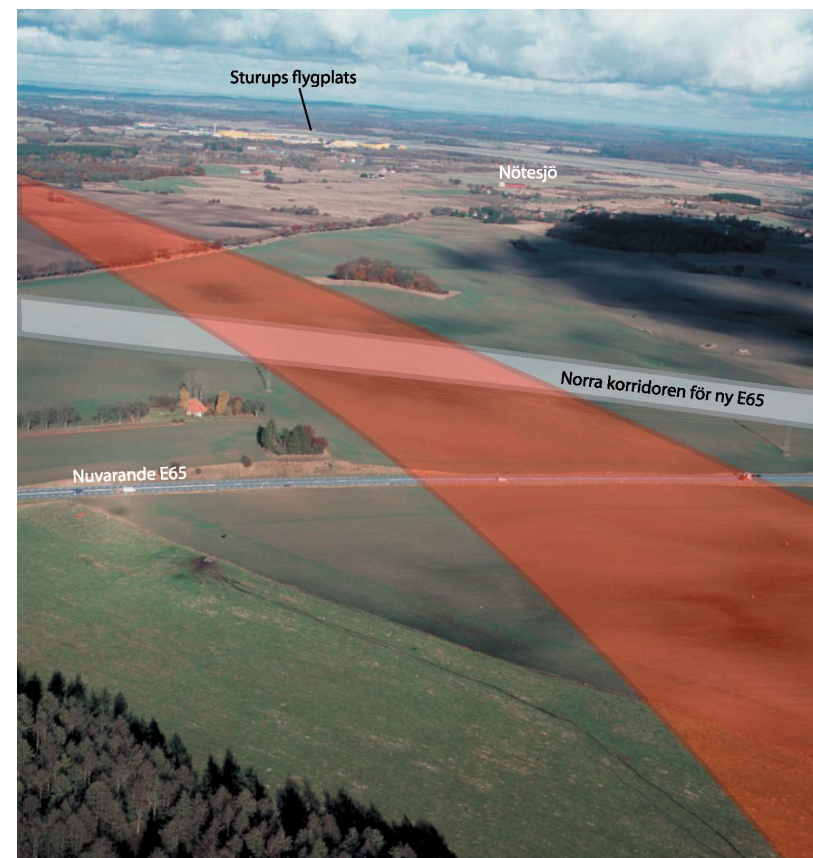
Figur 9 Fotomontage som visar UA1v och ett vägalternativ i den norra vägkorridoren. Längst ner i bild syns Börningekloster. (Utdrag ur järnvägsutredningen, figur 3.6.4.7)



Alternativ UA1o omfattar ett dubbelspår, ett stickspår till Sturups flygplats, med en total längd av cirka 5700 meter. Stickspåret ansluter till befintlig järnväg vid Böringe station, se Figur 10 och fotomontage Figur 11. Banan korsar befintlig väg E65 (nedsänkt som lokalväg) och ny E65 i norra korridoren på bro. Banan har en största lutning på 25‰.



Figur 10 Järnvägsalternativ UA1o, (Utdrag ur järnvägsutredningen figur 3.6.4)



Figur 11 Fotomontage som visar UA1o (röd färg) med passage över E65 och ett vägalternativ i den norra vägkorridoren. Järnvägen kommer att gå på bro över både den nya och den befintliga E65. Befintlig E65 sänks för att begränsa järnvägens höjd. (Utdrag ur järnvägsutredningen)

## Komplettering 2

MKB tillhörande vägutredning, väg E65 delen Svedala-Böringe

### 6.3 Samordning järnväg och väg

Vid framtagandet av järnvägsplanen hölls regelbundna samrådsmöten med länsstyrelsen där även representanter för Vägverket var närvarande. Vid dessa möten diskuterades samordning mellan järnväg och väg. Olika studier av plan och profil för järnvägsalternativ UA1v samt väg E65, alternativ 2A, gjordes för att få en anpassning till landskapt som minimerade höjden på bankar och skärningar samt för att studera korsningspunkten mellan väg och järnväg. I samband med detta behandlades även frågan om Vägutredningen behövde omarbetas. Vägverket ansåg att det inte behövdes, vilket länsstyrelsen accepterad (Samrådsmöte 2002-06-18, punkt 5 Samplanering väg-järnväg).

Under samrådstitiden för MKB för järnvägsutredningen har det framkommit att godstrafik inte kommer att transporteras genom Sturup och att alternativet med lutning på 10 ‰ har därför avskrivits. Det innebär att järnvägen lättare kan anpassas i landskapet.

## 7. Komplettering av nya förutsättningar och konsekvenser

Nedan ges en beskrivning av de förutsättningar vad gäller miljön som tillkommit sedan 1999. Konsekvenserna beskrivs för vägutredningens fem alternativ samt vilka konsekvenser de två järnvägskorridorerna medför.

### 7.1 Landskapsbild

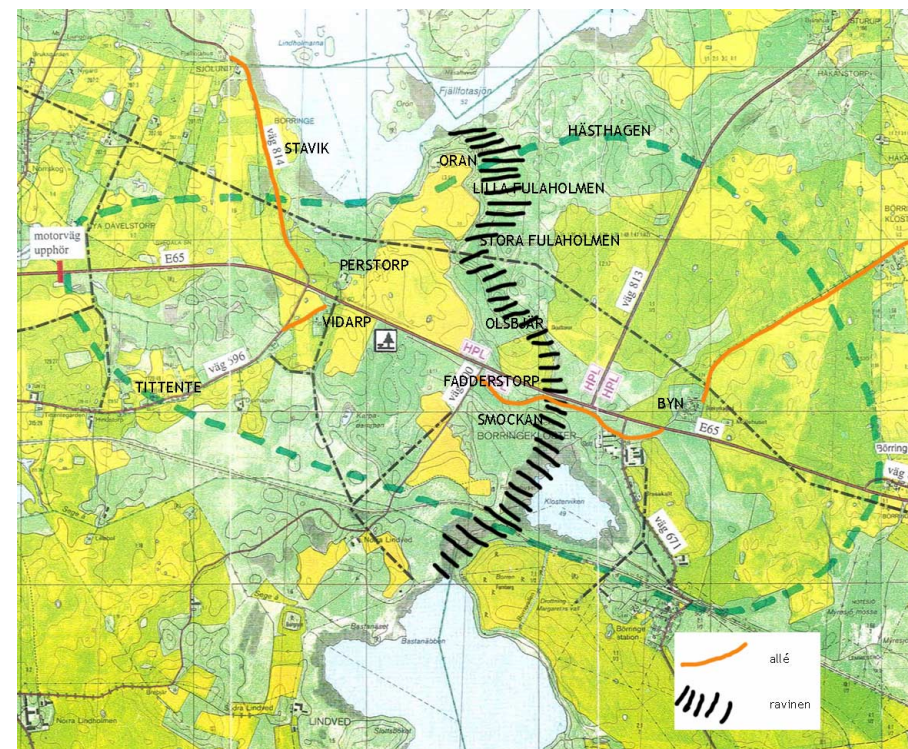
#### 7.1.1 Förutsättningar

Inga förändringar har tillkommit i landskapet i form av ny bebyggelse, avverkning av skog eller plantering av skog på jordbruksmark. På jordbruksmarken mellan gården Perstorp och skogsområdet vid ravinen, Börningekloster 1:1, bedrivs i dag en lertäkt som ska vara avslutad och efterbehandlad 31 december, 2007. Se vidare under naturresurser.

#### 7.1.2 Konsekvenser vägutredningens alternativ

Lertäkten påverkar temporärt landskapsbilden. Istället för odling av säd ligger marken öppen och lerjord avbanas. När täkten är efterbehandlad, år 2007, återställs jordbruksmarken.

För övrigt finns inga tillkommande konsekvenser i förhållande till bedömning i MKB för vägutredning daterad 1999-12-03.



Figur 12 Karta över området med förtydligande av ravinen, en av riksintresset N33 värdekärnor.

#### 7.1.3 Konsekvenser väg och järnväg sammantaget

En utbyggnad av både väg och järnväg kommer att ge stor påverkan på landskapsbilden. Järnvägen har en "stelare" geometri som innebär en stor påverkan i terrängen och vid planskilda korsningar. Påverkan på landskapsbilden kommer att bli stor där järnvägen passerar väg E65 och väg

## Komplettering 2

MKB tillhörande vägutredning, väg E65 delen Svedala-Böringe

813. Järnvägsbroarna och banken som broarna landar på kommer att bli väl synlig i landskapet. Detta har dock studerats i Järnvägsutredningens MKB och en anpassning har skett för att minimera påverkan.

I järnvägsutredningen visas vägutredningens fem alternativ sammanslagna till två korridorer, den norra respektive den södra väg korridoren.

### Järnvägsalternativ UA1v

Järnvägen kommer att medföra en stor påverkan på landskapsbilden där den passerar de olika vägalternativen. Järnvägen kommer att gå i skärning genom höjdpartiet vid Olsbjär, gå på en hög och lång bank över ravinerna, på en lång bro över E65 samt på bro över väg 813 i vägalternativ 2, d v s det alternativ som benämns den norra vägkorridoren.

I vägalternativ 1, 3, 4 och 5, d v s de alternativ som benämns den södra vägkorridoren i järnvägsutredningen, ligger väg E65 kvar i befintligt läge och järnvägen passera på bro över väg E65. Järnvägsbron med bankar, kommer att medföra en stor påverkan på landskapsbilden, då den står i kontrast mot och bli väl synlig från den gamla allékantade vägen till Böringekloster, som går söder om den befintliga E65:an.

### Järnvägsalternativ UA1o

Järnvägen kommer att medföra en stor påverkan på det öppna landskapet öster om Böringekloster och Byn. Den kommer att gå på bank genom det öppna odlingslandskapet och kommer att vara väl synlig. Järnvägen kommer att gå på bro över både den södra och den norra vägkorridoren för väg E65. Den norra vägkorridoren kommer att medföra en bred lucka i allén längs Nötesjövägen och järnvägen kommer att medföra ytterligare påverkan genom att den kommer att gå på bank och därefter på bro över den allékantade vägen.

## 7.2 Naturmiljö

### 7.2.1 Förutsättningar

Beskrivningen av *riksintresse för naturvård*, miljöbalken 3 kap 6 §, område N 33 "Backlandskapet söder om Romeleåsen" har uppdaterats av länsstyrelsen.

Ett antal *Natura 2000-områden* har utpekats i Svedala kommun som efter den första juli 2001 fick status av riksintresse enligt miljöbalken 4 kap. Inga Natura 2000 områden finns dock inom utredningsområdet för vägutredningen. Utredningsområdet ligger inte heller inom ett påverkansområde för ett Natura 2000 område.

*Länsstyrelsens naturvårdsprogram* från 1996 har uppdaterats i den webbaserade versionen som finns på länsstyrelsens hemsida. Beskrivningen av naturvärdet stämmer väl överens med den redovisning som gjorts i den godkända MKB:n 2000-06-16.

Klass 1 är särskilt höga naturvärde  
klass 2 mycket höga naturvärden  
klass 3 höga naturvärden.

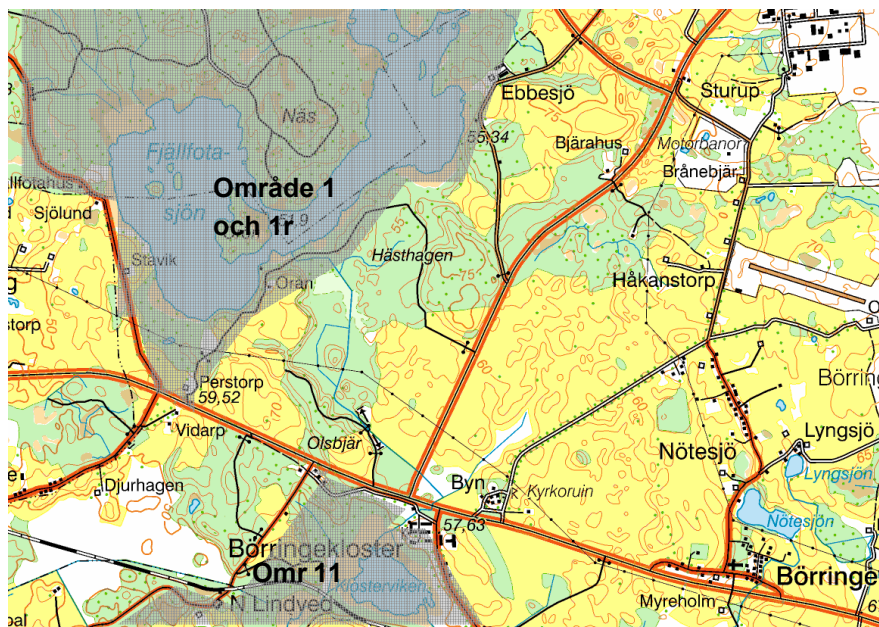
Följande område beskrivs som ligger inom utredningsområdet för vägutredningen, se Figur 13:

Klass 1. Backlandskapet söder om Romeleåsen, objektnummer 1.

Klass 1. Backlandskapet söder om E 65, objektnummer 11.

Klass 2 del av område 1, Fjällfotasjön och Fjällfotaljung, objektnummer 1r.





Figur 13 Karta med del av områden objektnummer 1, 1r och 11 i länsstyrelsens naturvårdsprogram.

Då arbetet med MKB:n för väg E65 pågick förelåg *Svedala kommuns naturvårdsprogram* (Naturen i Svedala kommun) som remissversion. Programmet antogs av kommunfullmäktige 1999. Inga förändringar infördes som påverkar områdena inom utredningsområdet för vägutredningen.

*Segeå-projektet* är ett samarbetsprojekt mellan Burlöv, Lund, Malmö, Staffanstorp, Svedala, Trelleborg och Vellinge kommuner. Samarbetet vilar på ett samarbetsavtal mellan kommunerna. Projektet skall främst ar-

beta med konkreta åtgärder för att förbättra vattenkvaliteten i vattendrag och sjöar och för att öka den biologiska mångfalden och den allemansrättsliga arealen inom avrinningsområdet. Genom Segeå-projektet har en våtmark anlagts under 2003-2004 i den nordöstra kvadranten av korsningen mellan väg 813 och E65. Markägaren Börningeklosters huvudgårds ägor har upplåtit marken. Våtmarken ligger i lågpunkten mellan väg 813 och Byn, intill en äng som betas under sommaren.

Regeringen uppdrog år 2002 åt Länsstyrelsen i Skåne län att ta fram ett program för varaktigt skydd och förvaltning av de mest värdefulla tätortsnära områdena, "*Närmare till naturen i Skåne*", Rapport 2003:60. I programmet beskrivs två områden, område 121 och 122, som ligger inom utredningsområdet för Vägutredningen, se Figur 14 (sammanfaller med område 1, 1r och 11 i länsstyrelsens naturvårdsprogram). Område 121 berör utredningsområdet söder om Fjällfotasjön vid Perstorp (vägprojektets alternativ 2 och 3) och område 122 ligger söder om E65 och berör utredningsområdet i delen vid Börningekloster (vägprojektets sekundärvägnät).

### 7.2.2 Konsekvenser på vägutredningens alternativ

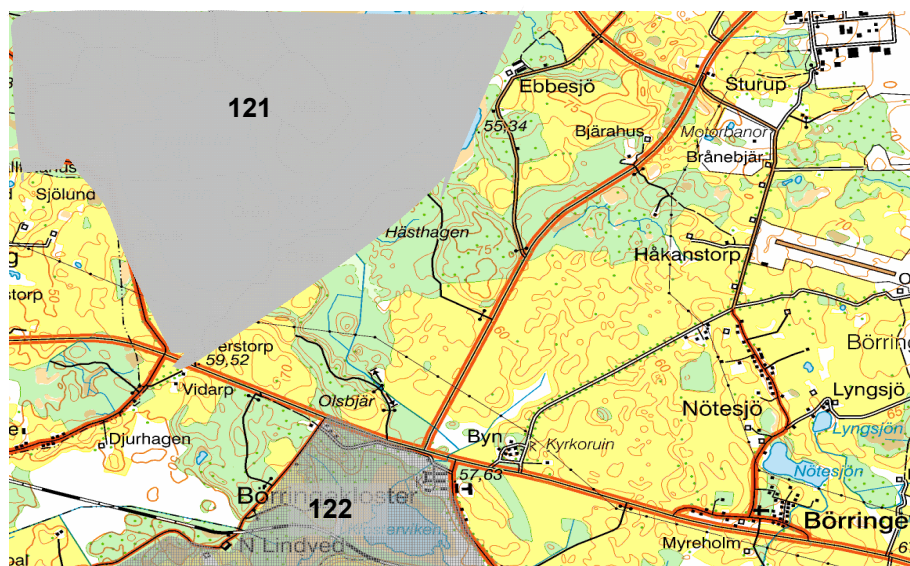
Uppdateringen av beskrivningen av riksintresset N33, Backlandskapet söder om Romeleåsen, samt länsstyrelsens naturvårdsprogram medför ingen förändring av bedömningen av konsekvenserna i förhållande till bedömning i MKB för vägutredning daterad 1999-12-03.

Vägalternativ 2A och 2B går över det område där våtmarken anlagts och kommer att medför en stor påverkan på den nyanlagda våtmarken. Konsekvensen blir att våtmarken kommer att minska i storlek eller tas bort om vägen anläggs.

## Komplettering 2

MKB tillhörande vägutredning, väg E65 delen Svedala-Böringe

Närmare till naturen i Skåne medför ingen ytterligare information som påverkar den bedömningen av konsekvenserna för vägutredningens alternativ som redovisas i MKB från 1999.



Figur 14 Värdefulla tätortsnära områden enligt "Närmare till naturen i Skåne", länsstyrelsen 2003

### 7.2.3 Konsekvenser väg och järnväg

Väg och järnväg tillsammans kommer att medföra en större påverkan än endast en utbyggnad av vägen. Störst blir konsekvenserna för UA1v och den norra vägkorridoren som korsar ädellövskogen och ravinen, den gamla tappningsrännan mellan Fjällfotasjön och Börringesjön, se Figur 12. Järnvägen går på bank över ravinen, vilket medför en stor påverkan på flora, fauna och geologi. Detta är beskrivet i järnvägsutredningens MKB.

Väg och järnväg kommer att innebära ytterligare fragmentering av skogsområdet och medför mindre sammanhängande områden för både stora och små däggdjur. I järnvägsutredningen visas en viltpassage genom banken över ravinen vilket medför bättre förutsättningar för viltets rörelse. En lämplig åtgärd är att både väg och järnväg går på en lång bro – en landskapsbro över ravinen.

Konsekvenserna kommer även att bli stora för UA1v och den södra vägkorridoren (vägalternativ 1A och 1B) eftersom vägalternativen innehåller en ny sträckning av väg 813 som i princip löper längs UA1v och innebär att både väg 813 och järnvägen ska passera parallellt över ravinen.

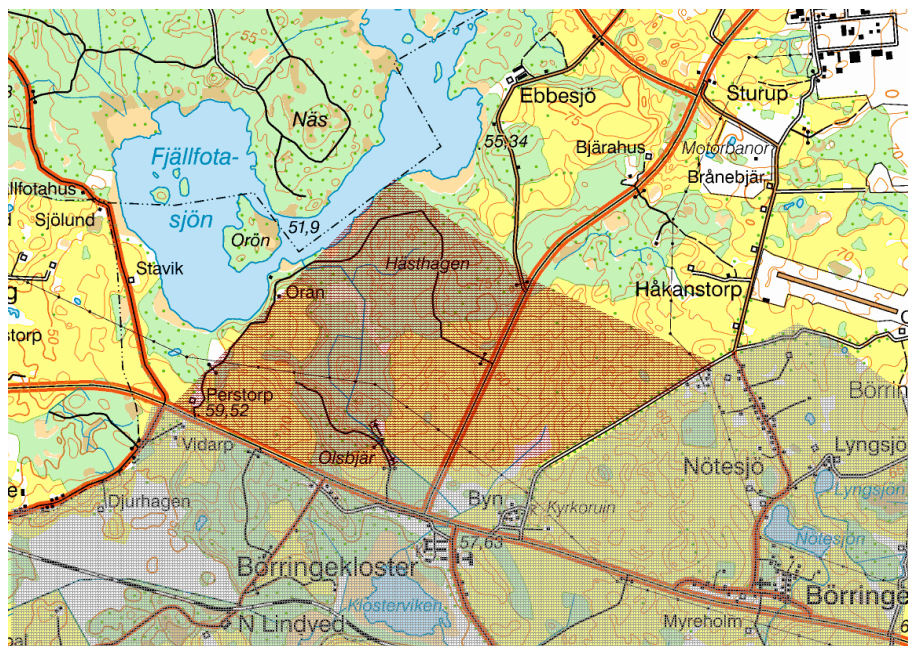
För UA1o blir den sammanlagda påverkan för väg och järnväg stor för den biotopskyddade allén längs Nötesjövägen.

## 7.3 Kulturmiljö

### 7.3.1 Förutsättningar

Länsstyrelsens kulturmiljöprogram (förslag våren 2005) innehåller en utökning av det beskrivna området Böringe – Lindholmen (område 1) med området söder och öster om Fjällfotasjön, se Figur 15. Motiv för bevarande är att "Området utgör ett kulturlandskap med månghundraårig bebyggelsekontinuitet samt rymmer inom en snävt avgränsad region ett synnerligen intressant komplex av flera perioders borganläggningar och deras senaste utveckling till gods och mindre herrgårdar. 1700-talets förändringar av den medeltida sockenstrukturen kan direkt avläsas genom kyrkobyggnaderna. Böringe stationssamhälle och tegelbruk har en tydlig koppling till godsmiljö och visar på godsets stora påverkan. Bygdegården är ett typexempel på landsbygdens folkrörelselokaler."





Figur 15 Utdrag ur länsstyrelsens kulturmiljöprogram. Kartan visar delar av utbredningen av Böttinge-Lindholme. Området som är markerat med rött utgör en utökning mot tidigare program som är markerat med grått.

### 7.3.2 Konsekvenser vägutredningens alternativ

Vägutredningens MKB grundar sig på en kulturhistorisk utredning över Böttinge-Lemmeströ av Malmö Kulturmiljö, Marja Erikson och Anders Reinsnert. Delar av området Böttinge – Lindholmen (område 1) finns beskrivet i den kulturhistoriska utredningen.

Förslaget till regionalt kulturmiljöprogram medför ingen förändring av bedömningen av vägalternativens konsekvenser i förhållande till bedömning i MKB för vägutredning daterad 1999-12-03.

### 7.3.3 Konsekvenser väg och järnväg

Väg och järnväg tillsammans kommer att medföra en större påverkan på kulturmiljön vid Böttingekloster. Framför allt genom järnvägens "stela" geometri som medför långa och delvis höga bankar genom det öppna landskapet som omger Böttingekloster.

Vägalternativ 2 – den norra korridoren, och järnvägsalternativ UA1o medför en stor påverkan på den allékantande Nötesjövägen.

## 7.4 Rekreation och friluftsliv

### 7.4.1 Förutsättningar

Region Skåne har under 2004 tillsammans med Skånes kommuner, berörda myndigheter, föreningar och institutioner tagit fram en rapport, "Strategi för en grön struktur i Skåne", som belyser sambanden mellan grönstruktur, bebyggelsestruktur och trafikinfrastruktur. I rapporten beskrivs området mellan Böttingesjön och Fjällfotasjön som ett område med stora rekreations- och naturvärden där ett nytt utvecklingsstråk, för såväl friluftsliv som växter och djur, föreslås som binder samman områdena kring de båda sjöarna.

### 7.4.2 Konsekvenser vägutredningens alternativ

Samtliga alternativ passerar området mellan Fjällfotasjön och Böttingesjön vilket medför en negativ påverkan på friluftsintrasset. En långbro över ravinen underlättar dock för möjligheten att vandra mellan sjöarna. I

## Komplettering 2

MKB tillhörande vägutredning, väg E65 delen Svedala-Böringe

de alternativ där E65 ligger kvar i befintligt läge måste en passage skapas under vägen.

### 7.4.3 Konsekvenser väg och järnväg

I järnvägsalternativet UA1o visas en viltpassage under järnvägen, som även människor kan använda vid vandring mellan Fjällfotassjön och Böringesjön. Områdets attraktivitet som vandringsstråk torde dock minska betydligt med både en stor väg och en järnväg som passerar tvärs över stråket.

## 7.5 Boendemiljö

### 7.5.1 Förutsättningar

Trafikflödena på E65 uppgick år 2002 till 15 500 fordon/dygn väster om väg 813 och 12 300 fordon/dygn öster om väg 813.

En cykelledsplan har år 2002 tagits fram av Vägverket Region Skåne. I planen föreslås en utbyggnad av cykelleder i Skåne under perioden 2001-2011. Vägverket Region Skåne har tagit fram en förstudie för en gång- och cykelväg längs E65, Svedala – Ystad (objekt 50316), 2004-11-18. Sträckan mellan Svedala och Böringe föreslås kopplas samman genom skyltning av befintliga vägar samt nybyggnation längs två kortare sträckor.

### 7.5.2 Konsekvenser vägutredningens alternativ

Bullerberäkningen i Vägutredningens MKB från december 1999 baseras på trafikprognosen för år 2010. Prognosen omfattar trafikflöden utan, respektive med en exploatering av Sturup park, se Figur 16 Det senare alternativet ligger till grund för bullerberäkningarna. De beräknade trafikflödena bedöms fortfarande vara relevanta. När arbetsplanen tas fram måste en mer noggrann bullerberäkning göras.

Det förslag till gång- och cykelväg, (objekt 50316) kan genomföras och motsvaras av sekundärvägnätet i vägalternativen 1-5.

	<b>E65 väster om korsningen med väg 813</b>	<b>E65 öster om korsningen med väg 813</b>	<b>Väg 813</b>
Utan exploatering av Sturups park	15 200 f/d	12 000 f/d	5 800 f/d
Med exploatering av Sturups park	16 800 f/d	12 400 f/d	7 800 f/d

Figur 16 Beräknade trafikflöden år 2010, fordon/årsmedeldygn, utan respektive med en exploatering av Sturups park. Från Vägutredningen 1999-12-03.

### 7.5.3 Konsekvenser väg och järnväg

Järnvägs- och vägtrafikbuller är av olika art och kan inte adderas. En miljömedicinsk undersökning av hälsoeffekter av buller från vägtrafik, tåg och flyg visar att störningarna från var och en de olika trafikslagen är mer omfattande än då endast en av bullerkällorna förekommer. (Undersökning av hälsoeffekter av buller från vägtrafik, tåg och flyg i Lerums kommun).

Antalet bullerstörda fastigheter med bullernivåer över 55 dBA ekvivalent ljudnivå, är färre (en fastighet) i vägalternativ 2 än i de övriga vägalternativen. För vägalternativen 1, 3-5 beräknas sex fastigheter bli bullerstörda. Vid Olsbjär/Fadderstorp innebär järnvägsalternativ UA1v att fastigheterna där kommer att utsättas för buller från tågen. I Byn utsätts fastigheterna för tågbuller med järnvägsalternativ UA1o. En utförligare beräkning av hur de olika bullerkällorna kommer att påverka de boende måste göras i nästa skede när arbetsplaner tas fram.

## 7.6 Plan- och markfrågor

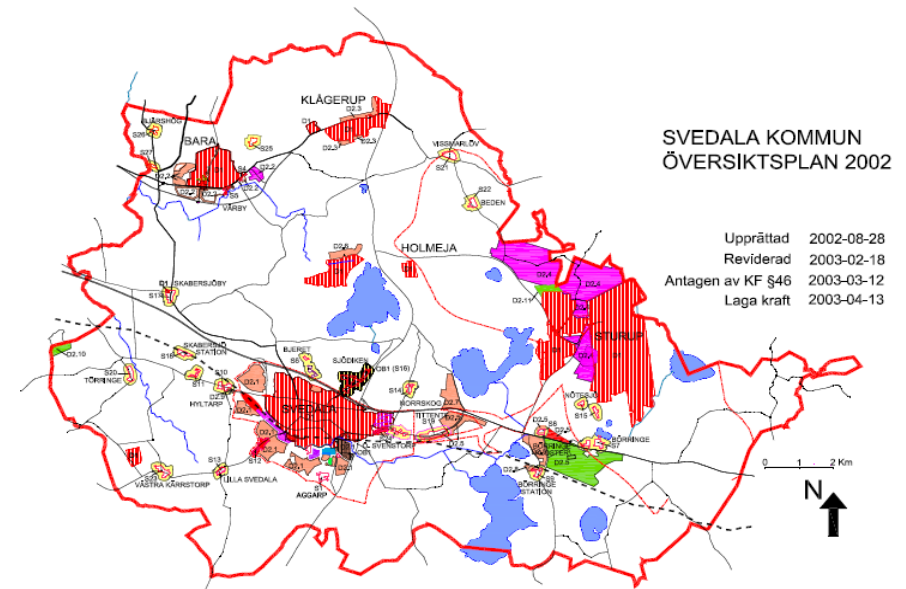
### 7.6.1 Förutsättningar

I Svedala kommuns översiktsplan 02 anges området mellan E65 och flygplatsen som ett utredningsområde på grund av att kommunikationerna med väg och järnväg till och från Sturup med koppling österut har bedömts så komplicerade att de måste utredas i ett annat sammanhang.

I översiktsplanen anges utbyggnadsområde för bostäder, D2.5, kring slottslandskapet i Börningekloster, norr och söder om E65 samt väster och öster om Börringevägen. D2.5. omfattar 4 ha i Byn, 36 ha i Börningekloster, 9 ha i Tittente. Väster om Fjällfotasjön, norr om E65, föreslås ett utbyggnadsområde, D2.7, på 40 ha. I översiktsplanen föreslås att viltstängsel ska förlängas vid Svedala och Sturup samt att säkra viltpassager ska skapas vid framtida planering av infrastruktur.

### 7.6.2 Konsekvenser på vägutredningens alternativ

Vägalternativen kan komma att påverka utbyggnadsområde D2.5 i Byn med buller vilket framgår av ÖP 2002. Viltstängsel finns i dag uppsatta. I Vägutredningens MKB påtalas behov av viltpassager och att dessa bör utredas i nästa skede av planeringsprocessen.



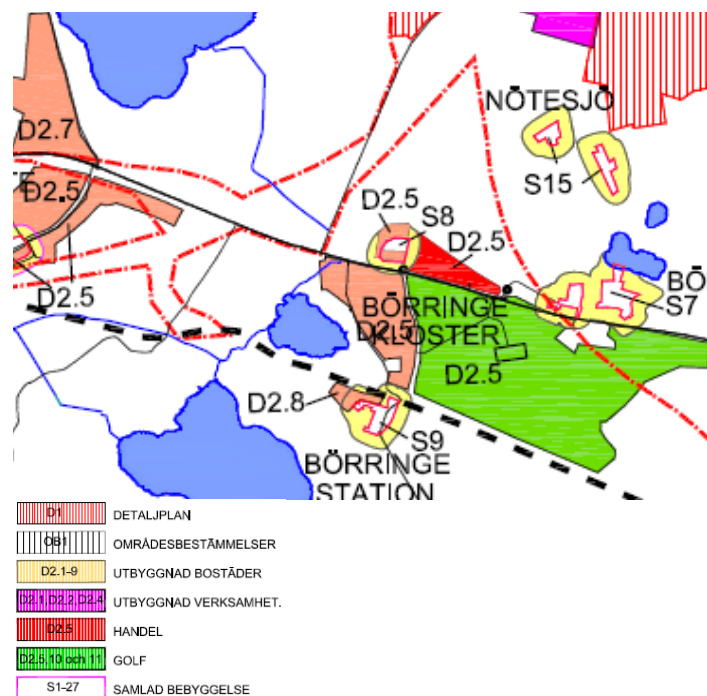
Figur 17 Karta över bebyggelseintressen i Svedala kommun. Utdrag ur ÖP 2002.

### 7.6.3 Konsekvenser väg och järnväg

Vägalternativen tillsammans med järnvägsalternativ UA10 innebär ytterligare påverkan på utbyggnadsområden D2.5 Börningekloster m.m.

## Komplettering 2

MKB tillhörande vägutredning, väg E65 delen Svedala-Böringe



Figur 18 Utsnitt ur karta över bebyggelseintresse, utdrag ur ÖP 2002.

## 7.7 Naturresurser och markanvändning

### 7.7.1 Förutsättningar

Bara Mineraler AB har 2002-12-05 fått tillstånd att bedriva lertäkt på fastigheten Börringekloster 1:1. Tillståndet gäller på en areal av 18 ha. Täktverksamheten innebär att den berörda åkermarken sänks mellan 0,5 och 1 meter. Täktverksamheten skall vara avslutad och området helt efterbehandlat senast 31 december 2007.

En våtmark har anlagts under 2003-2004 i den nordöstra kvadranten av korsningen mellan väg 813 och E65, se vidare under avsnitt Naturmiljö ovan.

### 7.7.2 Konsekvenser vägutredningens alternativ

Inga tillkommande konsekvenser i förhållande till bedömning i MKB för vägutredning daterad 1999-12-03. För lertäkten är påverkan på landskapet begränsad till tiden för täktverksamheten. Landskapet kommer att återställas varför inga konsekvenser är att vänta på landskapsbilden.

Vägalternativ 2A och 2B går över det område där våtmarken anlagts och kommer att medföra en stor påverkan på den nyanlagda våtmarken. Konsekvensen blir att våtmarken kommer att minska i storlek eller tas bort om vägen anläggs.

### 7.7.3 Konsekvenser väg och järnväg

Väg och järnväg kommer sammantaget att dela av jordbruksmarken ytterligare i mindre områden vilket kan medföra en sämre arrondering och en större konsekvens för jordbruket i området.

## 7.8 Miljökvalitetsmål

Riksdagen antog 15 miljökvalitetsmål den 28 april 1999. Ett sextonde miljökvalitetsmål infördes i november 2005. Miljömålen utgår från fem grundläggande värden:

Främja människors hälsa.

Värna biologisk mångfald.

Ta tillvara kulturhistoriska värden.

Bevara ekosystemets långsiktiga produktionsförmåga.

Trygga en god hushållning med naturresurser.

I utvärderingen miljömålen har hänsyn tagits till de nationella miljömål som angivits av regering och riksdag samt de regionala miljömål som Länsstyrelsen i Skåne län har tagit fram. Region Skåne har tillsammans med Länsstyrelsen i Skåne län tagit fram ett PM "Hjälpmedel vid tillämpning av miljömål i vägplaneringen i Skåne".

Nedan beskrivs enbart de mål som är relevanta för projektet.

### **Begränsad klimatpåverkan, frisk luft, bara naturlig försurning, skyddande ozonskikt**

Mål 1, 2, 3 och 5 påverkas av luftföroreningar från biltrafik, flyg, båttrafik, industrier, uppvärmning av hus samt användning av naturfrämmande ämnen lokalt, nationellt och internationellt. Idag är bilismen, det vill säga personbilar och olika typer av tunga fordon den stora källan till luftföroreningar. Utsläppen från vägtrafiken är den enskilt största källan till koldioxidutsläpp i Sverige. Vägtrafiken svarar för cirka 30 % av koldioxidutsläppen i Skåne.

Vägprojektet syftar till att höja kapaciteten för vägtrafik vilket leder till ökade utsläpp av koldioxid. Reslängden kommer inte att förlängs i någon större utsträckning. Utformningen med planskilda korsningar ger en jämnare hastighet på trafiken, mindre inbromsningar vilket kan leda till ett något minskat utsläpp av koldioxid. Sammantaget ger detta att vägprojektet har en liten inverkan på koldioxidutsläppen. Vägverket Region Skåne har bedömt att den statliga vägghållningens påverkan på luftkvaliteten huvudsakligen bör följas genom ett regionalt kontrollprogram.

Från vägtrafiken kommer stora mängder kväveoxider som bidrar till övergödning. Försurningen p g a utsläpp av kvävedioxid påverkar naturen, kulturföremål och byggnader. I den miljömedicinska utredningen gjordes beräkningar av kvävedioxidutsläppen för vägprojektet. Beräkningarna visar att utsläppsnivåerna ligger på omkring hälften av målet för timmedelvärdet. Det finns inga skäl att anta höga nivåer eftersom det inte finns några större utsläppskällor lokalt och området bedöms vara väl ventilerat. En generell undersökning som Vägverket gjort i Skåne visar också att kvävedioxidhalterna främst är ett problem i tätorterna.

Utsläppen av kväveoxider och bensen bidrar till bildande av marknära ozon. Vägtrafiken dominerar som orsak till att marknära ozon skapas. Halterna av marknära ozon kan inte påverkas lokalt av åtgärder på vägprojektnivå.

De olika vägalternativen har i stort sett samma påverkan på miljömålen som handlar om luftutsläpp.

## Komplettering 2

MKB tillhörande vägutredning, väg E65 delen Svedala-Börringe

### Giftfri miljö

Miljö kvalitetsmål 4 syftar till att miljön ska vara fri från ämnen och metaller som skapats eller utvunnits av samhället och som kan hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden. Transporter av farligt gods kan vid en olycka innebära att gifter sprids. Vägalternativen innebär en förbättring av trafiksäkerheten vilket är positivt för detta mål.

### Ingen övergödning

Miljömål 7, ingen övergödning i mark och vatten, beror på luftburna kväveföreningar och gödande ämnen i mark och vatten. Stora mängder kväveföreningar kommer från bilavgaser. Liknande resonemang som för miljö kvalitetsmål 1, 2, 3 och 5 kan användas, se ovan. Vid vägar anläggs ofta dammar för att fördröja och reducera flöde och föroreningshalter i vägdagvatten. Sådana dammar bidrar till att minska belastningen av övergödande ämnen som transporteras med vägdagvattnet.

### Levande sjöar och vattendrag, grundvatten av god kvalitet

Miljömål 8 har som mål att sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och att deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljövärden samt landskapets ekologiska och vattenhushållande funktion ska bevaras samtidigt som försättningsplaner för friluftsliv värnas. Det finns sex delmål varav tre är tillämpbara vid vägplanering. Det gäller skydd av natur- och kulturmiljöer i och vid vatten, vattenförsörjningsplaner för skydd av ytvattentäkter och åtgärdsprogram för god ytvattenstatus. Beroende på placering och utformning kan vägprojekt påverka sjöar och vattendrag.

I samtliga vägalternativ kan miljömålet motverkas vid en olycka med farligt gods eftersom alla vägalternativ passerar grävda bäckar. Skyddsåtgärder kommer att utredas i nästa skede.

### Grundvatten av god kvalitet

Miljömål 9 syftar till att grundvattnet ska ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt bidra till en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag. Målet har fyra delmål som syftar till att säkerställa grundvattnets kvantitet och kvalitet med avseende på dricksvattenförsörjning, markstabilitet och grundvatten samt som biotopkomponent. Vägar och vägtrafik utgör en betydande del av problemet. Den ska dock ställas i relation till påverkan från andra verksamheter som jordbruk, industri och tätortsutveckling.

Vägalternativen medför att olycksrisken minskas, dels mellan "vanliga" fordon och fordon med farligt gods. Därmed minskar risken för att olja, bensin och andra farliga ämnen sak nå grundvattnet. Risken för påverkan på grundvatten kommer att beaktas vid fortsatt utformning av vägen.

### Myllrande våtmarker

Miljömål 11, myllrande våtmarker, syftar till att våtmarkernas ekologiska och vattenhållande funktion i landskapet ska bibehållas och värdefulla våtmarker bevaras för framtiden.

Målet motverkas av vägalternativ 2 går genom den våtmark som anlades 2003-2004.

### Levande skogar

Miljömål 12, levande skogar, syftar till att skydda skogens och skogsmarkens värde samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras samt kulturmiljövärden och sociala värden värnas.

Samtliga vägalternativ gör ingrepp i riksintresset för naturvård genom att de korsar ädellövskogen kring ravinen. Delmål 2a för Skåne motverkas genom att mycket grova ekar kan komma att påverkas i alternativ 1. Samtliga vägalternativ ligger inom riksintresse för friluftsliv och i ett regionalt viktigt stråk för friluftsliv och biologisk mångfald. Allmänhetens rekrea

tionsmöjligheter försvåras i området söder om Fjällfotasjön som även blir påverkat av trafikbuller. Området räknas dock inte till de bullerfria områdena i Skåne. Föreslagen landskapsbro kan underlätta passage och minska risken att populationer splittras. Med en låg vägprofil kan bullerspridningen till friluftsområdena minskas.

### **Ett rikt odlingslandskap**

Miljömål 13 innebär att odlingslandskapets och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som biologisk mångfald och kulturmiljövärden bevaras och stärks.

Vägprojektet tar i anspråk jordbruksmark och kommer att dela av sammanhängande åkerarealer. Vägalternativen kommer också att påverka småvatten och alleéer i jordbrukslandskapet vilket motverkar delmål 2 för Skåne.

### **God bebyggd miljö**

Mål 15 beskriver att städer, tätorter och annan bebyggd miljö skall utgöra en god och hälsosam miljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden skall tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar skall lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktig god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.

Målet omfattar ett brett område och kan sägas vara något av en sammanfattning av de övriga målen. Det spänner från att den byggda miljön ska ge skönhetsupplevelser och att de kulturella, historiska och arkitektoniska arvet i form av byggnader och bebyggelsemiljöer samt platser och landskap ska värnas och utvecklas till att boende ska ha tillgång till natur- och

grönområden, områden för lek, rekreation, lokal odling samt frihet från buller, tillgång på solljus, rent vatten och ren luft.

Om en landskapsbro byggs över ravinen kommer människors rörelse underlättas. För boendemiljön i Börtingekloster innebär vägalternativ 2 en positiv konsekvens. Den befintliga E65 kan övergå till en lokalväg, får mindre trafik och kan ges en minskad i bredd samt att den gamla vägen mellan Börtingekloster och byn restaureras.

### **Ett rikt växt och djurliv**

Miljömål 16 innebär att den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Delmålen anger att förlusten av biologisk mångfald ska vara hejdad senast 2010. År 2015 ska bevarandestatusen av hotade arter i landet förbättrats samt att senast 2007 skall det finnas metoder för att följa upp att biologisk mångfald.

Vägalternativen kommer att påverka miljömål 16 genom att ädellövskogen och alléer kommer att korsas av vägalternativen. Området blir ytterligare fragmenterat. Vägalternativen går igenom de områden som i vägutredningens MKB har angivits som särskilt betydelsefullt för biologisk mångfald. Hänsyn till viktiga jätteträd måste utredas närmare i nästa skede när väglinjen fastläggs.

## **7.9 Miljökvalitetsnormer**

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett styrmedel i det svenska miljöarbetet som regleras i miljöbalkens femte kapitel. En miljökvalitetsnorm ska tas fram på vetenskapliga grunder och ange den lägsta godtagbara miljö-kvalitet som människan och/eller miljön kan anses tåla. Normer meddelas

## Komplettering 2

MKB tillhörande vägutredning, väg E65 delen Svedala-Böringe

normalt av regeringen för att miljömål ska uppnås, för att åtgärda miljöproblem i Sverige eller för att vissa EG-direktiv ska kunna genomföras. För närvarande finns miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet omfattande kvävedioxid, svaveldioxid, bensen, kolmonoxid, bly och partiklar, för fisk- och musselvatten samt för buller.

De miljö kvalitetsnormer som tillkommit sedan MKB:n godkändes 2000-06-16 är partiklar, kolmonoxid, ozon och bensen i förordningen om luftkvalitet samt en förordning om för buller. Förordningen om buller innebär att omgivningsbuller ska kartläggas samt att åtgärdsprogram ska tas fram. Vägverket ska kartlägga buller från vägtrafik med en trafiktäthet på mer än sex miljoner fordon per år och utarbeta strategiska bullerkartor.

Vägverket Region Skåne har tagit fram en kartläggning över var miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar kan förväntas överskridas samt en uppskattning av hur många människor som kan beröras (Luftkvalitet längs vägnätet i Skåne län). Trafiken på E65 kommer inte upp i de nivåer där överskridanden av miljö kvalitetsnormen för partiklar kan antas. Beräkningar har inte utförts för marknära ozon, kolmonoxid eller bensen men det finns inga skäl att anta att miljö kvalitetsnormerna inte överskrids eftersom landskapet som vägen leds igenom är väl ventilerat och saknar tät bebyggelse.

De vattendrag som finns i utredningsområdet och dess närhet är inte utpekade av Naturvårdsverket varför miljö kvalitetsnormerna för fisk- och musselvatten inte är aktuell.

Miljö kvalitetsnormerna för buller innebär att vägar med 16 500 fordon per årsmedeldygn ska omfattas av bullermätning varför det inte är aktuellt för E65.

## 7.10 Miljöbalkens hänsynsregler

Miljöbalkens hänsynsregler i andra kapitlet beskriver krav på hänsyn när ett projekt påverkar omgivningen med olika verksamheter eller åtgärder. Hänsynsregler skall alltid tillämpas och riktar sig till alla som gör något som kan inverka negativt på miljöbalkens mål - en hållbar utveckling. Det sker genom att man skaffar sig kunskap, hushålla med råvaror, väljer lämplig plats för verksamheten, väljer bort skadliga kemiska produkter och minskar risken för skador genom försiktighetsmått.

Inom ramen för arbetet med vägutredningen för E65 Svedala-Böringe genomfördes bullerberäkning, naturinventeringar, kulturmiljöanalys m m. En jämförelse gjordes mellan de olika vägalternativens miljöpåverkan. I MKB:n preciserades behovet av ytterligare utredningar samt tänkbara åtgärder för att minska konsekvenserna i miljön av de olika vägalternativen.

En bedömning har gjorts av MKB:ns aktualitet när det gäller kunskapsunderlag och försiktighetsåtgärder. I föreliggande komplettering har nya planeringsunderlag inhämtats dels från kommunen dels från länsstyrelsen och Vägverket.



## 8. Samlad bedömning

En samlad bedömning av de olika vägalternativen finns beskriven i Vägutredning inklusive MKB, daterad 1999-12-03, dels i den inledande sammanfattningen och dels i kapitel 6 Utvärdering. En samlad bedömning av järnvägsalternativen som även tar hänsyn till en utbyggnad av E65 finns beskriven Järnvägsutredningen från februari 2005, dels i den inledande sammanfattningen och dels i kapitel 5 Samlad bedömning.

En utbyggnad av både väg och järnväg kommer att ge en större påverkan på miljön än var projekt för sig. Det gäller framförallt korsningspunkterna. En järnväg har en "stelare" geometri, dvs högre krav på maxlutning och radier, och har därför sämre möjlighet att följa terrängen än en väg. Korsningspunkterna kommer att bli väl synliga i landskapet och påverkar natur- och kulturmiljön. Det är det emellertid svårt att göra en mer precis bedömning av konsekvenserna eftersom båda projekten befinner sig i utredningsskedet där man tittar på alternativa korridorer. Det har betydelse var i korridoren vägen/järnvägen kommer att gå. Likaså kan en justering av profilen få stor betydelse. I järnvägsutredningen har man utrett ett antal planlägen och profiler för både väg och järnväg, och miljökonsekvensbeskrivning beskrivet vad det medför för konsekvenser. (Miljökonsekvensbeskrivningen är godkänd av länsstyrelsen).

### 8.1 Korsning mellan södra vägkorridoren (alt. 1, 3, 4 och 5) och järnvägsalternativ UV1v

Korsning mellan väg och järnväg sker så att spåren läggs på bro över E65 och väg 813. E65 kan ligga kvar i dagens höjdläge. Järnvägsbroarna kommer att vara väl synliga i landskapet

I vägalternativ 1A och 1B löper väg 813 och järnvägen parallellt vilket gör att endast en barriär i landskapet bildas. Med vägalternativ 3, 4 och 5 blir landskapet ytterligare fragmenterat med tre infrastrukturstråk, väg 813, järnvägen och E65 som passerar ravinen mellan Fjällfotasjön och Börningekloster.

### 8.2 Korsning mellan norra vägkorridoren (alt. 2) och järnvägsalternativ UV1v

Järnvägen föreslås gå på en långbro över ravinen och E65. För att minska påverkan på landskapsbild, naturmiljö (geologi, flora och fauna) samt friluftsliv föreslås i MKB till vägutredningen att vägen går på en långbro över ravinen istället för på bank.

Utformningen av järnvägen och vägens passage över ravinen måste utredas närmare i nästa planeringsskede. Det är viktigt att de utformas så att påverkan på ravinen och ädellövskogen minimeras och att broarna utformas så att människor och djur kan passera längs ravinen. Ett lämpligt sätt är att göra en inledande gemensam studie av väg och järnväg i en digital VR-modell. I en VR-modell kan väg och järnväg visas från ett oändligt antal punkter, från marknivå till fågelperspektiv, genom stillbilder och i rörelse. Det omgivande landskapet kan visa bilistens vy vid färd längs vägen. Järnvägen och vägen kan visas från olika punkter i landskapet.

### 8.3 Korsning mellan södra vägkorridoren (alt. 1, 3, 4 och 5) och järnvägsalternativ UV1o

Järnvägen passerar på bro över E65 med en hög bank före respektive efter bron. Järnvägen fortsätter på bank öster om Byn och går på bro över Nötesjövägen. Broarna kommer att bli väl synliga i landskapet samt påverka kulturmiljön.

## **Komplettering 2**

MKB tillhörande vägutredning, väg E65 delen Svedala-Börringe

### **8.4 Korsning mellan norra vägkorridoren (alt. 2) och järnvägsalternativ UV1o**

Järnvägen går på bro över den befintliga E65, som sänks, och blir lokalväg. Järnvägen fortsätter på bank och passerar den nya sträckningen av E65 på bro, fortsätter på bank och korsar Nötesjövägen på bro. Broarna kommer att bli väl synliga i landskapet samt påverka kulturmiljön.

## 9. Källor

### Litteratur

Länsstyrelsen, 2005, Ängs- och betesmarkinventeringen  
Skogsvårdsstyrelsen

Länsstyrelsen, 2003, *Närmare naturen i Skåne*. Rapport 2003:60

Länsstyrelsen/Jordbruksverket, 2005, *Ängs- och betesmarkinventeringen*.  
Utdrag ur databasen TUVA

Naturvårdsverket, 2002, Registerblad Riksintresse naturvård

Region Skåne, 2004, Strategi för en grön struktur i Skåne

Sturupsaxeln, WSP, 2005, Sturupspendeln Malmö- Svedala – Sturup –  
Skurup Järnvägsutredning med miljökonsekvensbeskrivning februari 2005

Svedala kommun, Scandiaconsult Sverige AB, 2001. Viltets situation i  
Svedala kommun, en sammanställning och översiktlig analys med förslag  
till åtgärder

Svedala kommun, 2003, *Svedala kommun Översiktsplan 2002*. Laga kraft  
2003-04-13

Svedala kommun, 1999, *Naturvårdsprogram för Svedala kommun*. Anta-  
get av fullmäktige 1999

Vägverket Region Skåne, Länsstyrelsen i Skåne län, 2004, *Bullerfria om-  
råden i Skåne*

Vägverket Region Skåne, Länsstyrelsen i Skåne län, 2005, Hjälpmedel vid  
tillämpning av miljömål i vägplaneringen i Skåne. PM överenskommelse

Vägverket Region Skåne, 2002, *Cykelledsplan för Skåne*

Vägverket, Scandiaconsult, 1999, Väg E65 delen Svedala – Böringe Väg-  
utredning inkl Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) november 1998, Kom-  
plettering och revidering 1999-12-03

Vägverket, Trafikprognoser

Vägverket, 2005, Olycksstatistik åren 2000-01-01 till 2004-12-31

Vägverket, Förstudie GC-väg längs E65 Svedala Ystad objektnummer  
50316

Västra Götalandsregionens Miljömedicinska centrum och Sahlgrenska aka-  
demin vid Göteborgs Universitet, 2005, *Undersökning av hälsoeffekter av  
buller från vägtrafik, tåg och flyg i Lerums kommun*

## Komplettering 2

MKB tillhörande vägutredning, väg E65 delen Svedala-Böringe

### Internet-sidor

Folkhälsoinstitutet, 2005, *Mål för Folkhälsan*, Folkhälsoinstitutets hemsida 2005-10-28 <http://www.fhi.se>

Länsstyrelsen, 2005, *Länsstyrelsens hemsida* 2005-10-28.

Materialhushållningsprogram för Skåne län

Regionala miljömål för Skåne

Riksintresse

Naturvårdsprogram

Remiss av Kulturmiljöprogram

Strandskydd

Naturvårdsverket, 2005, *Natura 2000*, Naturvårdsverkets hemsida

Segeåns vattendragsförbund, 2005, *LIP-projekt*

<http://www.svedala.se/segea/>

Skogsvårdsstyrelsen, 2005, *Skogens pärlor, nyckelobjekt och naturvärde*

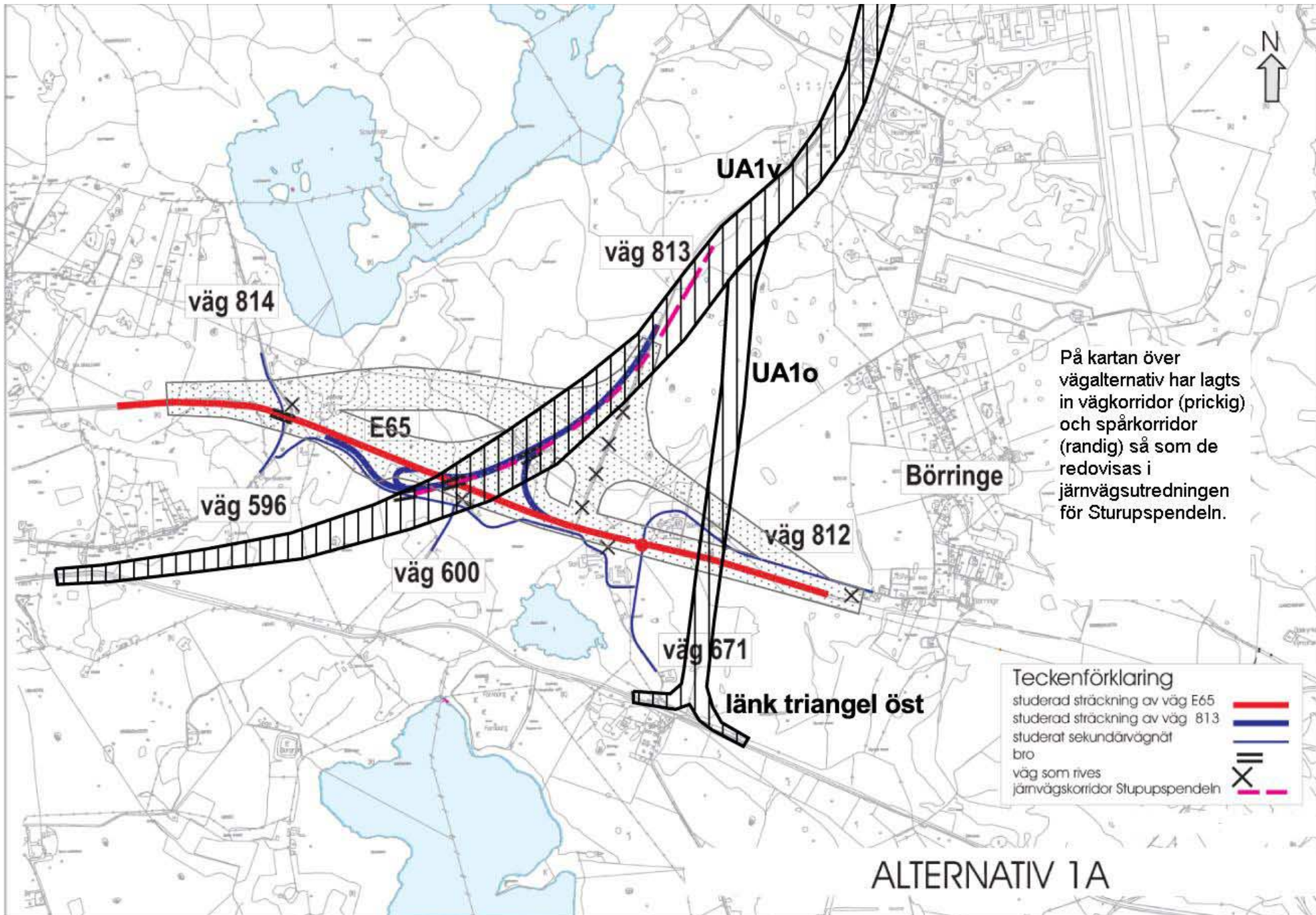
Skogsvårdssstyrelsens hemsida [www.svo.se](http://www.svo.se)

### Muntliga källor

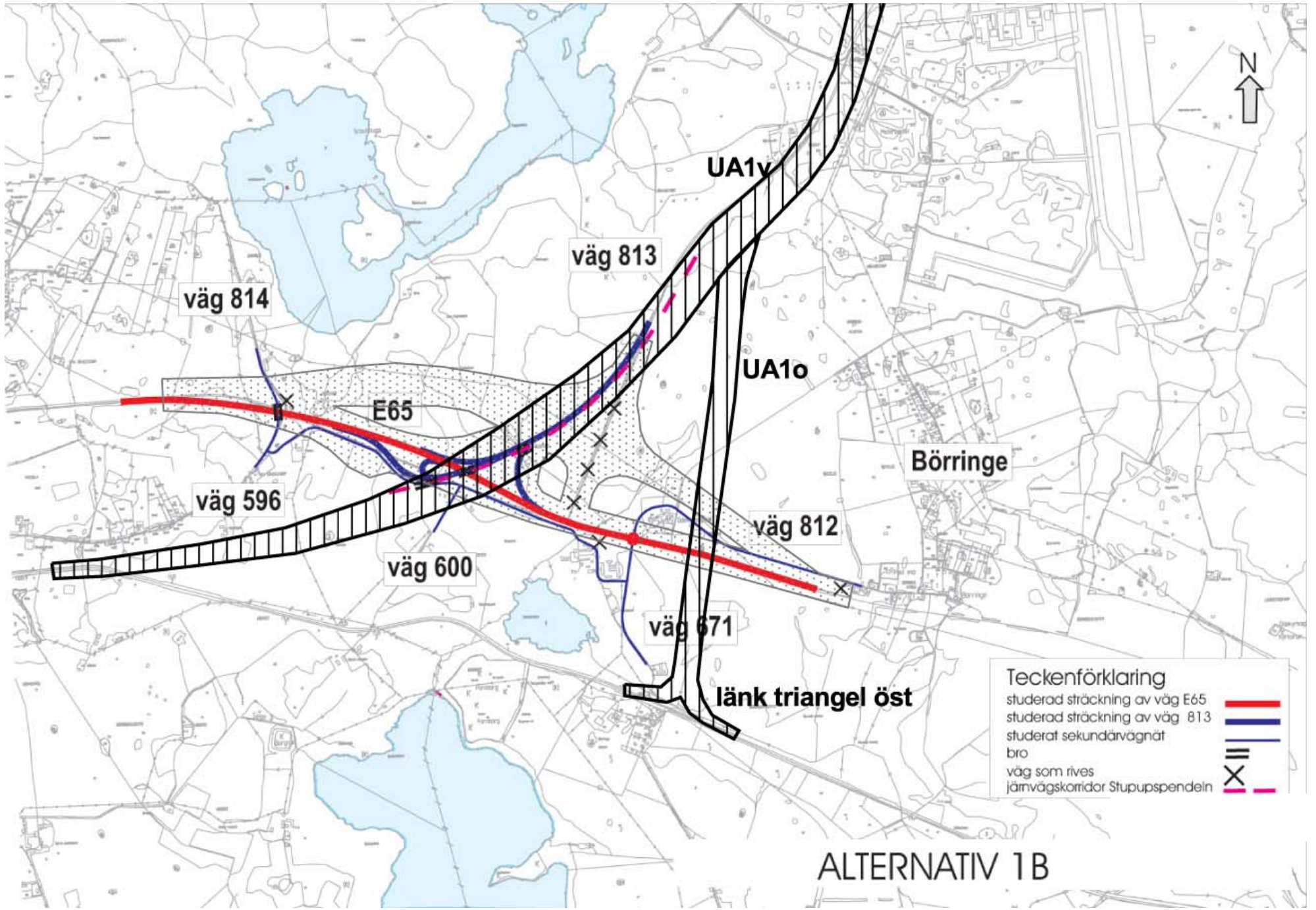
Länsstyrelsen, 2005, Muntlig information från Anna-Lena Fritz om länsstyrelsens förslag till Natura 2000 (Yddingen och Torup)

Svedala kommun, 2005, Muntliga uppgifter från Kristina Zoric Persson och Ingvar Bengtsson om förekomsten av tillkomna detaljplaner och bygglov i berört område

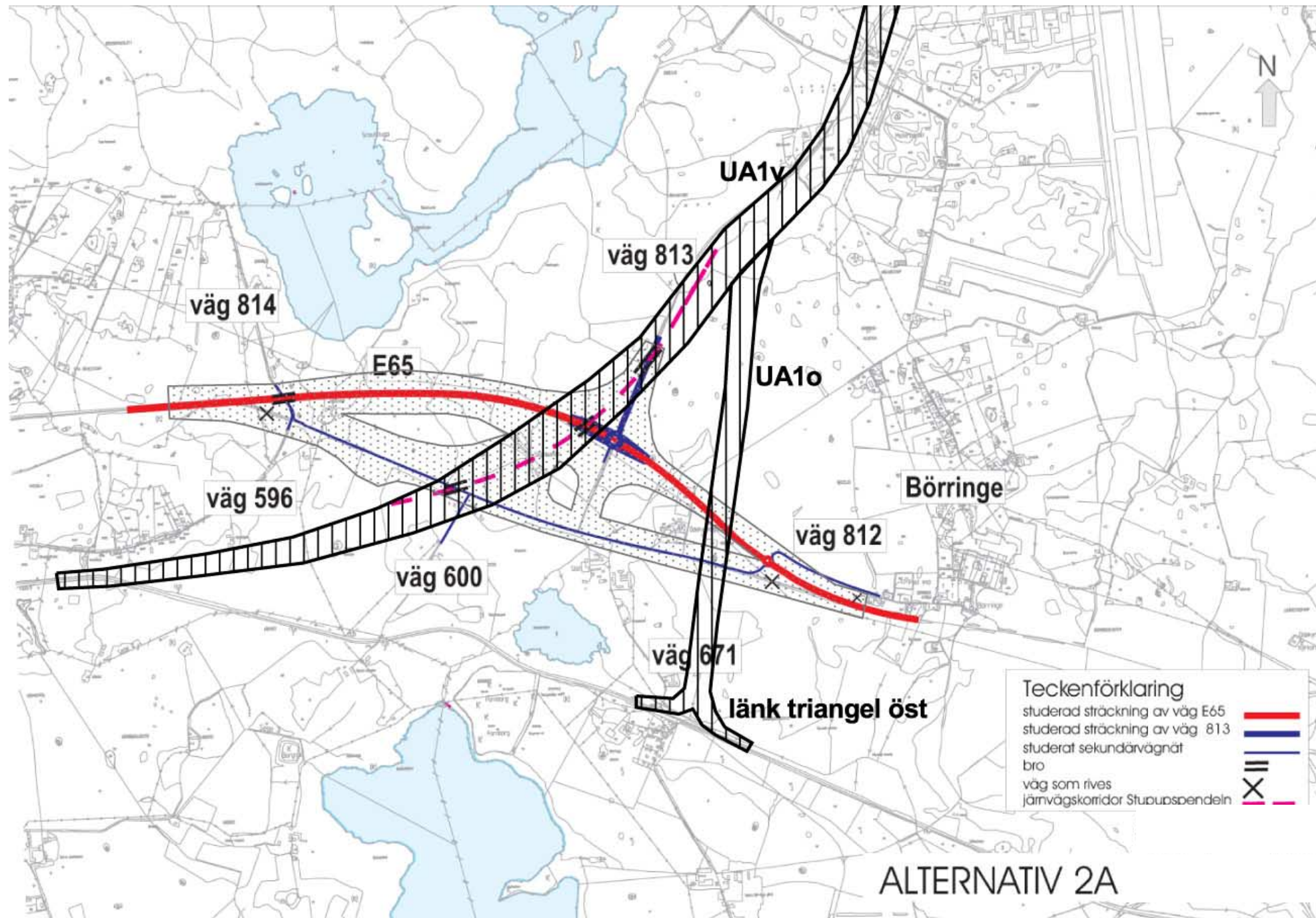
Bilaga 1  
Kartor med väg- och järnvägskorridorer







ALTERNATIV 1B



väg 814

E65

väg 596

väg 600

väg 813

UA1v

UA1o

Böringe

väg 812

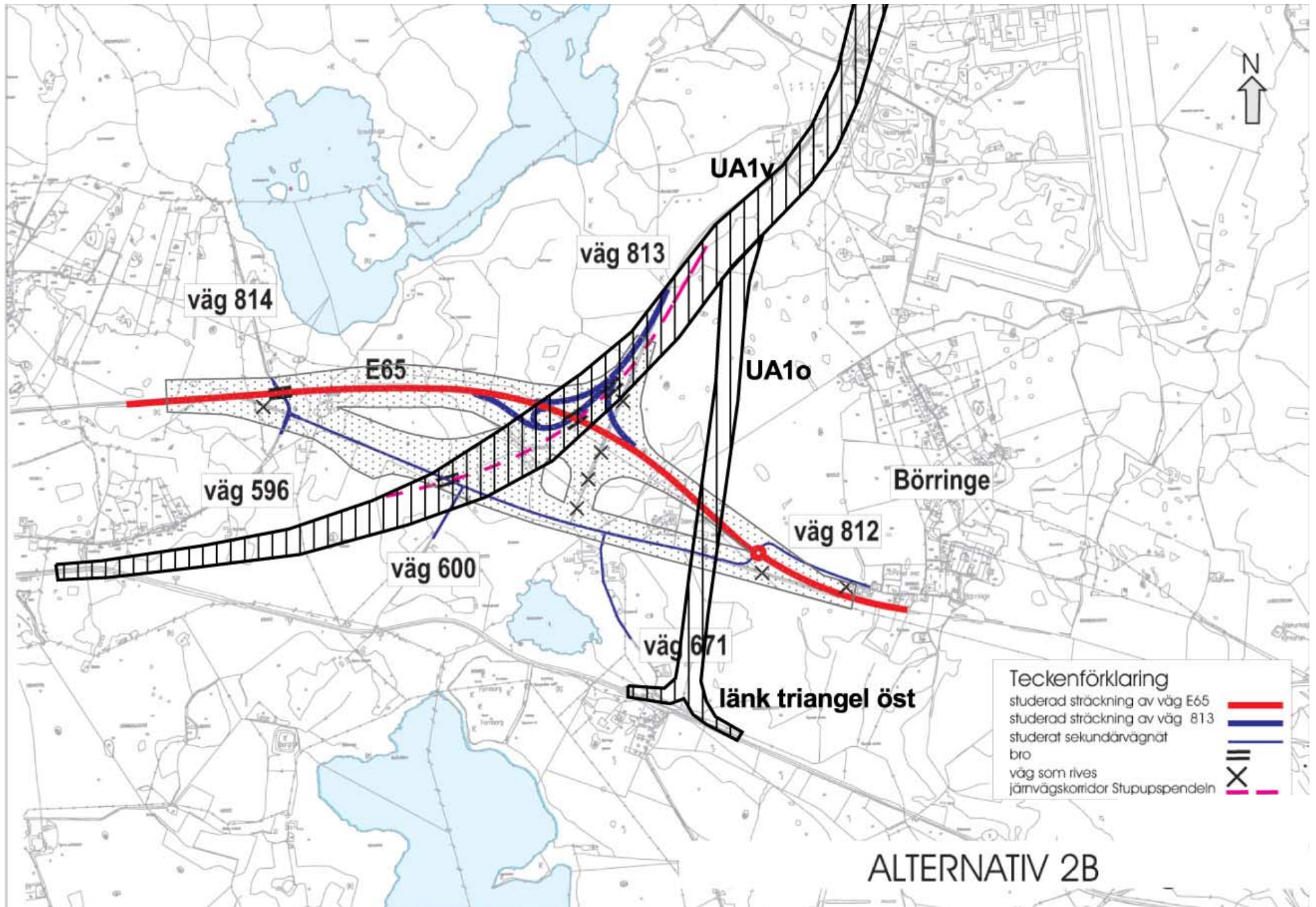
väg 671

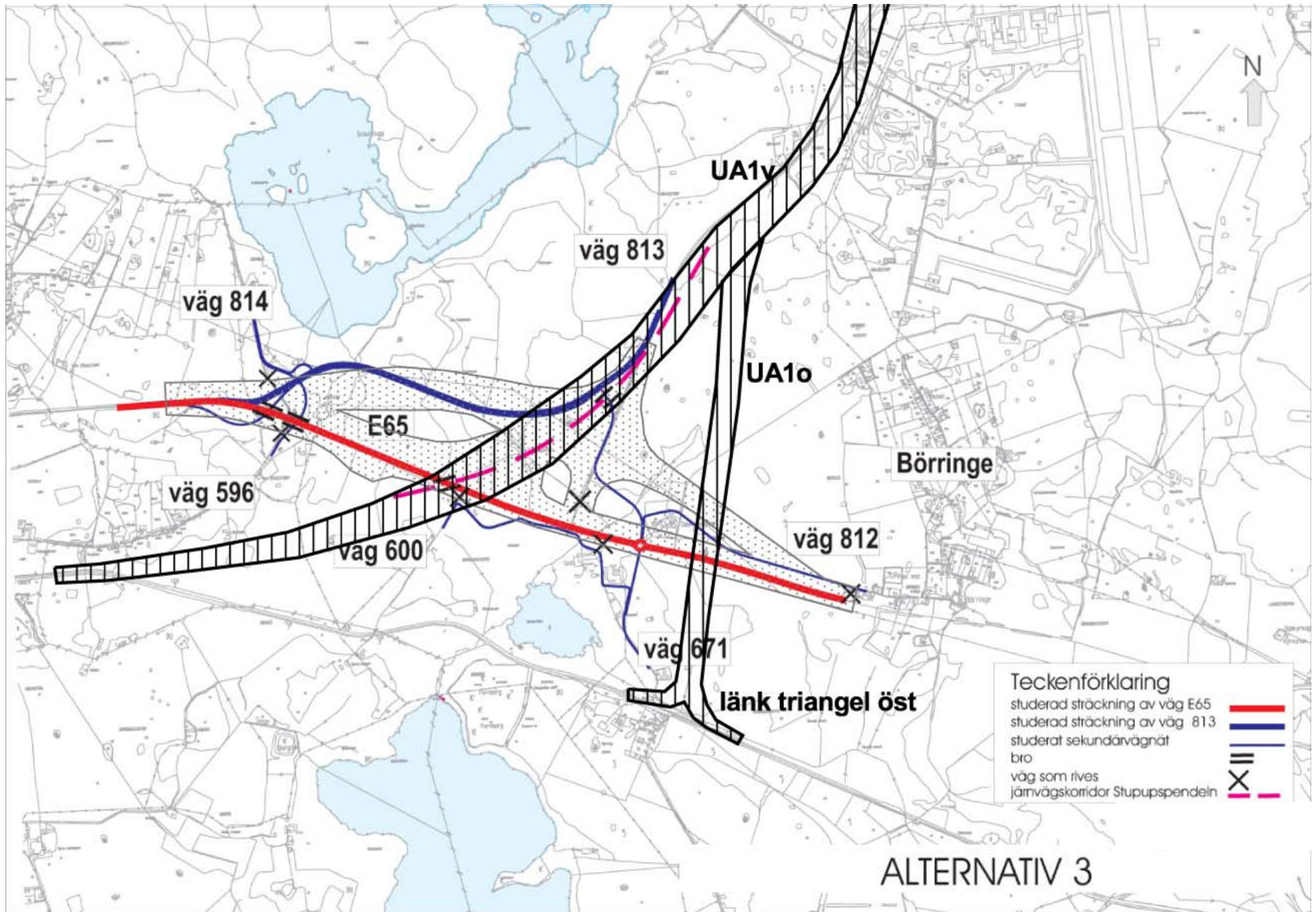
länk triangel öst



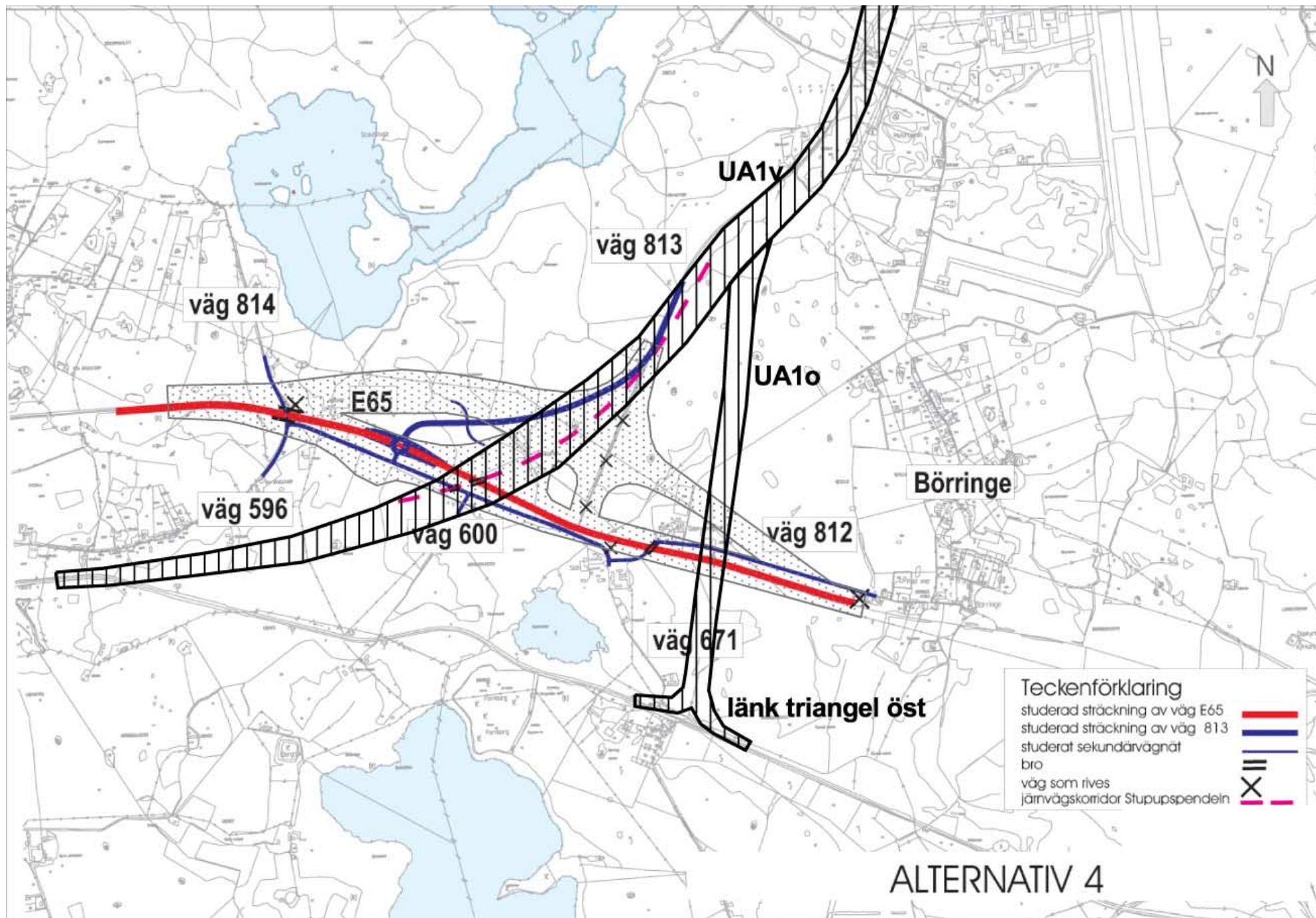
ALTERNATIV 2A

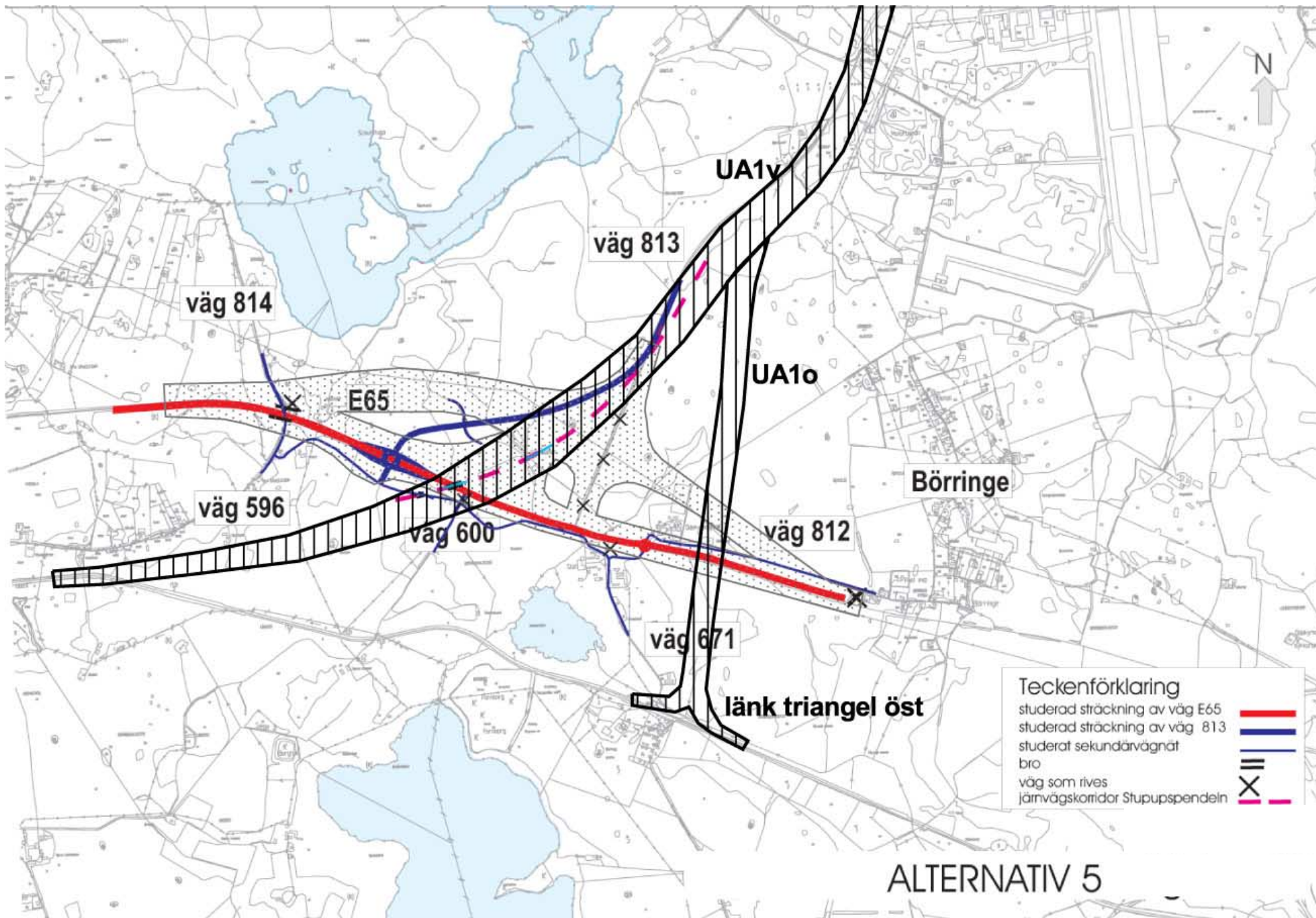
















**Vägverket**

Region Skåne

Box 543, 291 25 Kristianstad

Besöksadress: Björkhemsvägen 17

[www.vv.se](http://www.vv.se) [vagverket.kri@vv.se](mailto:vagverket.kri@vv.se)

Telefon: 0771-119 119 Texttelefon: 0243-750 90 Fax: 044-19 51 95



**Vägverket**