



Länsstyrelsen i Skåne län
Att; Karin Olsson
Samhällsbyggnadsavdelningen
Plan- och bostadssektionen
205 15 Malmö

SSK Diariet
Bengt Johansson (mail)

Sammanställning av, till Vägverket i Region Skåne, inkomna yttrande avseende vägutredning för utbyggnad av motorväg och 2+2 väg E65 delen Svedala-Böringe i Svedala kommun

Vägutredningen, vilken är daterad november 1998 och kompletterad och reviderad 1999-12-03 samt utförd komplettering 2 av MKBn 2006-05-30 har varit utsänd på remiss och utställd under tiden 2006-11-06—2006-12-08.

Vägverket i Region Skåne omnämns nedan som Vägverket.

INKOMNA YTTRANDEN 1-15:

- 1 Svedala kommun, kommunstyrelsen, 233 80 Svedala.
Inkom 2006-12-27.

Kommunen förordar ett läge inom väggörriidoren enligt alternativ 2A. Detta förslag ger den sammantaget minsta miljöpåverkan vid en utbyggnad för såväl väg E65 som Sturupspendeln (ny järnväg till Malmö-Sturup Airport). Svedala kommun är positiv till den kapacitets- och trafiksäkerhetshöjning som den nya utbyggnaden av väg E65 kommer att medföra. Man pekar också på vikten att den fortsatta planeringen sker i nära samarbete med järnvägsutredningen för Sturupspendeln. Hänvisar även till tekniske chefens yttrande som framhåller vikten av bra lösningar för långsamtgående fordon, cykeltrafiken samt att viltproblemet beaktas.

Vägverkets kommentarer:

I alternativ 2 kommer befintliga E65 att omvandlas till en lokalväg, vilket skapar en gen sträckning för långsamtgående trafik och cykeltrafik. Genom att bygga föreslagen bro kan viltproblematiken komma att minska samt barriäreffekten minska.

Beslut	Samråd (i samråd med)		Information (före beslut)		Handläggare	Expedierat
Datum, Beslutsfattarens funktion/org	Org-enhet	Org-enhet	Org-enhet	Org-enhet	Org-enhet	Exp (datum, sign)
081014, VGbpm						
Namn	Sign	Sign	Sign	Sign	Sign	Avslutat (datum, sign)
Mats Håkansson						081014, MHA

Mats Håkansson
Projektkontor Malmö

- 2 Svedala kommun, bygg och miljönämnden, 233 80 Svedala.
Inkom 2006-12-28. Remisstid förlängd till 2006-12-30.

Bygg och Miljönämnden förordar en utbyggnad av väg E65 enligt alternativ 2A.

Efter utbyggnaden bör nuvarande väg E65 åtgärdas, för att ge de oskyddade trafikanter möjlighet att färdas säkert och tryggt på denna.

Det är av stor vikt att förutsättningar för GC-trafik mellan Börringekloster och Sturup möjliggörs, samt att man allmänt studerar GC-trafiken inom området.

I det fortsatta arbetet bör även fokuseras på möjligheterna för jordbrukstransporter att korsa den nya sträckningen av vägen.

Bygg och Miljönämnden menar att när både den nya vägen och järnvägen till Sturup är utbyggda, kommer en minskning av såväl gods- som persontransporterna att ske.

Nämnden pekar även på vikten att beakta de konsekvenser som uppstår på vägar utanför utredningsområdet när den nya vägen är byggd.

Reservation bifogad.

Vägverkets kommentarer:

Som tänkbar åtgärd för befintlig E65 har minskad vägbredd angetts, vilket skulle medföra en anpassning till vägens nya status som lokalväg. (VU 110 st1)

Alternativ 2A tar bäst hänsyn till korsande trafik, vilket gäller såväl jordbrukstransporter som övrig korsande trafik. Detta alternativ har tre st planskildheter som är att likställa med dagens korsningslägen.

- 3 Region Skåne, Regionala utvecklingen, 291 89 Kristianstad.
Prel. yttrande inkom 2007-01-04. remisstid förlängd till 2007-03-08 då yttrande inkom.

Region Skåne tar inte ställning till frågan om val av alternativ.

Regionen anser det angeläget med en ombyggnad av väg E65 på det aktuella avsnittet, som man anser har en högst otillfredsställande standard. Det är viktigt med en mycket snar ombyggnad. Motiven som anges för detta är den ökande efterfrågan på transporter (personer och gods). Den ekonomiska tillväxten, ökande befolkning, den vidgade arbetsmarknaden i Öresundsregionen samt snabbt ökande godstransporter mellan Skandinavien och övriga Europa motiverar en snabbare

utbyggnad än den som anges i gällande väghållningsplan. Tillägger även funktionen som förbindelse mellan Själland och Bornholm.

Det är av största vikt med ett nära samarbete mellan Sturupspendeln och Vägverket för att belysa sambanden mellan de båda projekten. Problemställningar för endera parten får inte föranleda låsningar som i sin tur medför förseningar av tidplanen i det fortsatta arbetet.

Reservationer bifogade.

Vägverkets kommentarer:

Efter att samtliga instanser har yttrat sig kring projektets vägutredning kommer processen att fortsätta med tillåtlighetsprövning enligt Väglagen. Därefter kommer en arbetsplan att tas fram, vilket är det juridiska dokumentet som ger Vägverket rätt till markintrång m.m. Projektet följer den (nu gällande) tidplanen som kopplar till Vägverkets verksamhetsplanering och medelstildelning. Vägverkets ambition är att påbörja arbetsplanprocessen under slutet av 2009. Medel för produktion ligger i slutet av planperioden vilket skulle innebära år 2015. Revidering av de långsiktiga vägplanerna pågår för tillfället.

4 Banverket, Södra Banregionen, 201 23 Malmö.
Inkom 2006-12-12.

De planerade åtgärderna bedöms inte påverka befintlig järnväg och Banverket Södra Banregionen har inget att yttra sig över i vägutredningen.

Vägverkets kommentarer:

Inga utredningsalternativ berör den nuvarande bansträckningen Ystad - Malmö.

5 Skånetrafiken, 281 83 Hässleholm.
Inkom via mail 2006-11-15.

Skånetrafiken har inte någon erinran eftersom vägutredningen inte bör medföra någon påverkan på busstrafiken.

Vägverkets kommentarer:

Inga kommentarer.

6 Luftfartsverket, Malmö-Sturup flygplats, 230 32 Malmö-Sturup
Inkom 2007-01-25

Trafiksituationen är idag, särskilt morgon och kväll, mycket besvärlig vid korset E65/813 avseende trafiksäkerhet och framkomlighet. Flygplatsen är i en expanderande region och bedöms fördubbla passagerare och fraktvolym till 2010. Den aktuella planeringen känns alltför avlägsen och en tidigareläggning är angelägen. Stöder den preliminära lösningen av korsningen E65/Väg 813. **Luftfartsverket förordar alternativ 2A**, som passar väl till förordat alternativ UA2v4 för genomgående järnväg, Sturupspendeln.

Vägverkets kommentarer:

Angående tider hänvisas till kommentarer till yttrande nr 3.

Vägutredningens alternativ förbättrar i samtliga fall trafiksituationen vid korsningen väg E65 och väg 813.

7 Försvarmakten, ProdsInfra, 107 85 Stockholm.
Inkom 2007-01-02

Ingen erinran.

Vägverkets kommentarer:

Inga kommentarer.

8 Riksantikvarieämbetet, Kulturmiljöavdelningen, 114 84 Stockholm
Inkom 2006-12-20.

Riksantikvarieämbetet har inte tagit ställning till något av de föreslagna alternativen.

En nära samverkan mellan väg- och järnvägsprojektet är en förutsättning för att kulturmiljö och landskap kan tas tillvara och undvika påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövård. Vidare påtalas vikten av att samordna arbetet med att lokalisera väg och järnväg.

RAÄ anser, för att ta slutlig ställning till alternativen, krävs att MKB:n utgår från målsättningar för kulturmiljö och landskap. Målen bör ge tydligt uttryck för vilka kvaliteter som eftersträvas, när den nya vägen är byggd. Målformuleringen bör göras i samråd med länsstyrelse och kommun.

Konsekvensbeskrivningen måste förtydligas med t.ex. visualiseringar av vägens och järnvägens samlade påverkan på kulturmiljö och landskap.

Vägutredningen bör kompletteras så att det kulturhistoriska värdet i befintligt vägnät kan tas tillvara och att fragmentisering och barriärer tydliggörs.

RAÄ bifogar en checklista som ger stöd i det fortsatta arbetet med kulturmiljöfrågor. Frågeställningar som belyses ur kulturmiljösynpunkt är

- Genomförande av projektet och dess konsekvenser
- Lämpliga alternativ
- Möjlig anpassning av projektet
- Förebyggande av negativa konsekvenser

Vägverkets kommentarer:

Under framtagandet av föreliggande vägutredning samt kompletteringar har kontakter tagits med Sturupspendeln, vilket borde ligga till grund för att ett gemensamt synsätt finns. Samordningen mellan väg- och järnvägsprojekten har redovisats i komplettering 2 (2006-05-30).

Vägverket anser att föreliggande vägutredning inkl. kompletteringar hanterar de alternativa vägsträckningarna utifrån en rad perspektiv, varav kulturmiljö är ett. I

vägutredningen beskrivs förutsättningar, konsekvenser samt möjliga åtgärder för att minska eventuella negativa effekter som kommer av projektet.

Vägverket har inte för avsikt att komplettera vägutredningen, men kommer i arbetsplanen att detaljstudera valt alternativ för att minimera påverkan.

9. Naturvårdsverket, 106 48 Stockholm.
Inkom 2007-01-18

Naturvårdsverket anser att MKB:n bör kompletteras. Det bör tydligt framgå vilka åtgärder som är aktuella för att minska skador på naturmiljö, friluftsliv mm. Kompensationsåtgärder för ofrånkomliga skador och störningar bör också redovisas. **NVV gör ingen förordan om alternativ i detta skede**, eftersom påverkan på naturvärden inte tagits upp. Man menar dock att den nuvarande vägdragningen är skonsammast och leder inte till ytterligare fragmentisering av landskapet.

Vägverkets kommentarer:

De alternativa vägsträckorna som tas upp i vägutredningen påverkar omgivningen på olika sätt och Vägverket anser att vägutredningen inkl. kompletteringar tar upp påverkan på exempelvis naturmiljö och friluftsliv.

Vägverket har inte för avsikt att komplettera vägutredningen, men kommer i arbetsplanen att detaljstudera valt alternativ för att minimera påverkan.

10. Räddningsverket, 651 80 Karlstad
Inkom 2006-12-22

Räddningsverket tar inte ställning till något av de föreslagna alternativen.

Verket lämnar istället synpunkter av generell karaktär.

Allmänt bör en väg i ny sträckning innebära förbättrad säkerhet vid utförande med mittbarriär och med rätt utformade sidoområden. Verket menar att utredningen bör kompletteras med en riskanalys omfattande både anläggnings- och driftskedet, se Räddningsverkets bok "Olycksrisker och MKB". Vidare anser man att samtliga alternativa kombinationer väg/järnväg bör analyseras ur ett riskperspektiv. Verket

förutsätter att man i det fortsatta arbetet diskuterar olycksrisker och vilka räddningsinsatser som där kan bli aktuella.

Vägverkets kommentarer:

Vägutredningen är ett instrument för att skapa en bild över olika alternativa vägsträckningar. Projektering och konstruktion görs på en mer detaljerad nivå i efterkommande processteg, d.v.s. arbetsplanen. Även riskanalyser blir mer detaljerade i kommande processteg.

11. Sydsvenska Industri- och Handelskammaren, 211 20 Malmö
Inkom 2006-12-13.

Handelskammaren förordar de alternativ som ger de största möjligheterna för framtiden, såväl för kapaciteten, tillgängligheten, framkomligheten som för trafiksäkerheten. Vägen är av stor betydelse för transportsystemets funktion i hela Sydsverige och spelar en avgörande roll för att binda samman södra Skåne till en gemensam arbetsmarknad. Man menar att stor hänsyn måste tas till de miljöer och unika arter som kommer att påverkas vid en utbyggnad.

Vägverkets kommentarer:

Alternativen behandlar den nya väg E65 som delvis motorväg och delvis 4-fältig väg (delningen sker vid trafikplatsen där väg 813 korsar). Vägverket anser att samtliga alternativ förbättra dagens situation rörande kapacitet, framkomlighet och trafiksäkerhet samt tillgängligheten för lång- och medeldistanstrafik.

Beträffande miljöhänsyn se kommentarer till yttrande nr 9.

12. Eva Ramel, Börringekloster, 233 91 Svedala.
Inkom 2006-12-11.

Eva Ramel förordar alternativ 2A och hoppas att arbetet omedelbart igångsätts och bedrivs skyndsamt.

Vägverkets kommentarer:

Beträffande vägprocessen och där till kopplade tider se kommentarer till yttrande nr 3.

13. Börringe Bygdeförening, ordf Lennart Olsson, 233 25 Svedala
Inkom 2006-12-08.

Föreningen anser att vägutredningen självklart skall innehålla cykelväg från Börringe Stationsby-skola-kyrkby samt hållplatser för bussar/tåg.

Vägverkets kommentarer:

I det arbetsplaneskedet kommer detaljer kring gång- och cykeltrafiken samt eventuella hållplatser för buss/tåg att studeras.

I vägutredningens samtliga alternativ finns goda möjligheter till trafiksäkrare lösningar för de oskyddade trafikanterna mellan Börringe Stationsby och Börringe Kyrkby.

14. Svedala Naturvårdsförening, ordf Gustaf Törnqvist, 233 31 Svedala
Inkom via mail 2006-12-07

Nya vägdragningar inom det aktuella utredningsområdet kommer att medföra stor påverkan på landskapsbild, vilt, natur och friluftsliv. **Föreningen förordar därför ett nollalternativ** med vägen kvar i befintligt läge. I andra hand förordas alternativ 5 som så långt möjligt ansluter till nuvarande väg E65. Även alternativ 1A och 1B ansluter till väg E65, men liksom alternativ 5 görs stora ingrepp på de för floran rikaste partierna kring Faddertorp. Fem jätteekar som hyser hotade och sällsynta skalbaggar kan komma att avverkas. Föreningen kräver förändringar av dessa alternativ så att jätteekarna kan sparas.

Vägverkets kommentarer:

Samtliga utredningsalternativ påverkar naturintressen i större eller mindre omfattning. Den sträckning som slutligen väljs kommer efterföljande arbetsplan att

detaljstudera de intrång som görs inom känsliga områden och flora och fauna därinom, för att minska negativa effekter så långt möjligt.

15. Skånes Ornitologiska Förening, ordf Kenneth Bengtsson, 221 00 Lund.
Inkom 2006-12-14.

SKoF anser det viktigt att samhället tar mycket stor hänsyn till orörda eller föga påverkade naturområden. Omgivningarna kring Fjällfotasjön är relativt oexploaterade och är lokal för åtskilliga fågelarter i goda populationer. Området är även viktigt för övrigt vilt, ex klövvilt.

SKoF framhåller vikten av att för framtiden bevara oexploaterade och vildmarkslika områden, inte minst i det starkt exploaterade sydvästra Skåne.

SKoF förordar därför att alternativen 1A och 1B är de lämpligaste. Övriga alternativ kommer att orsaka oåterkalleliga förluster för djur och människor.

Vägverkets kommentarer:

Se kommentarer till yttrande nr 14.

Vägverket genom:



Mats Håkansson