

# **SAMRÅDSUNDERLAG - E6 kapacitet tpl Vellinge – Petersborg, Superbuss Mö-Fbo**

Velling kommun och Malmö kommun, Skåne län

Vägplan 2019-11-26



**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, Box 366, 201 23 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG - E6 kapacitet tpl Vellinge – Petersborg, Superbuss Mö-Fbo

Författare: Viktor Åkesson, Jon Halling, Cristiano Piga

Dokumentdatum: 2019-11-26

Ärendenummer: TRV 2019/73627

Åtgärdsnummer:

Uppdragsnummer: 164345

Version: 0.1

Kontaktperson: Jenny Åkerholm, Trafikverket

Publikationsnummer:

ISBN

Tryck:

# Innehåll

|         |                                                           |    |
|---------|-----------------------------------------------------------|----|
| 1.      | Sammanfattning .....                                      | 5  |
| 2.      | Inledning .....                                           | 6  |
| 2.1.    | Bakgrund .....                                            | 6  |
| 2.2.    | Tidigare utredningar .....                                | 8  |
| 2.3.    | Planerade åtgärder .....                                  | 8  |
| 2.4.    | Syfte och ändamål .....                                   | 9  |
| 2.5.    | Projektmål .....                                          | 9  |
| 3.      | Avgränsningar .....                                       | 9  |
| 3.1.    | Utrednings- och influensområde .....                      | 9  |
| 3.2.    | Tid .....                                                 | 9  |
| 4.      | Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet ..... | 9  |
| 4.1.    | Riksentressen .....                                       | 9  |
| 4.2.    | Markanvändning .....                                      | 9  |
| 4.3.    | Boendemiljö .....                                         | 10 |
| 4.3.1.  | Buller .....                                              | 10 |
| 4.3.2.  | Luft .....                                                | 10 |
| 4.4.    | Landskapsbild .....                                       | 10 |
| 4.5.    | Kulturmiljö .....                                         | 12 |
| 4.6.    | Naturmiljö .....                                          | 14 |
| 4.6.1.  | Skyddade arter .....                                      | 14 |
| 4.6.2.  | Biotopskydd .....                                         | 14 |
| 4.7.    | Rekreation och friluftsliv .....                          | 15 |
| 4.8.    | Förorenade områden .....                                  | 16 |
| 4.9.    | Vatten .....                                              | 16 |
| 4.9.1.  | Miljökvalitetsnormer för vatten .....                     | 16 |
| 4.10.   | Jordbruksmark .....                                       | 17 |
| 4.11.   | Geoteknik .....                                           | 18 |
| 4.12.   | Klimat .....                                              | 19 |
| 4.13.   | Risker .....                                              | 19 |
| 4.14.   | Byggnadsverk .....                                        | 19 |
| 4.15.   | Väg och trafik .....                                      | 19 |
| 4.15.1. | Angränsande projekt .....                                 | 19 |

|         |                                                                                 |    |
|---------|---------------------------------------------------------------------------------|----|
| 4.15.2. | Vägutformning.....                                                              | 19 |
| 4.15.3. | Vägonstruktion .....                                                            | 19 |
| 4.15.4. | Trafikflöden .....                                                              | 20 |
| 4.15.5. | Kollektivtrafik .....                                                           | 21 |
| 4.16.   | Trafiksäkerhet.....                                                             | 21 |
| 5.      | Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper ..... | 21 |
| 5.1.    | De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper. ....                 | 22 |
| 5.2.    | Riksintressen.....                                                              | 22 |
| 5.3.    | Markanvändning .....                                                            | 22 |
| 5.4.    | Boendemiljö .....                                                               | 22 |
| 5.4.1.  | Buller .....                                                                    | 22 |
| 5.5.    | Landskapsbild .....                                                             | 23 |
| 5.6.    | Kulturmiljö.....                                                                | 23 |
| 5.7.    | Naturmiljö .....                                                                | 23 |
| 5.8.    | Rekreation och friluftsliv .....                                                | 24 |
| 5.9.    | Förorenade områden .....                                                        | 24 |
| 5.10.   | Vatten .....                                                                    | 24 |
| 5.11.   | Jordbruksmark.....                                                              | 24 |
| 5.12.   | Klimat.....                                                                     | 24 |
| 5.13.   | Risker .....                                                                    | 25 |
| 5.14.   | Byggnadsverk.....                                                               | 25 |
| 5.15.   | Trafik.....                                                                     | 25 |
| 6.      | Åtgärder.....                                                                   | 25 |
| 7.      | Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....                                       | 26 |
| 8.      | Fortsatt arbete .....                                                           | 26 |
| 8.1.    | Planläggning .....                                                              | 26 |
| 8.2.    | Viktiga frågeställningar.....                                                   | 26 |
| 8.2.1.  | Påverkan på kulturmiljö och landskapsbild.....                                  | 26 |
| 8.2.2.  | Trafikering under byggtid .....                                                 | 26 |
| 9.      | Källor.....                                                                     | 27 |

# 1. Sammanfattning

Väg E6 utgör en viktig förbindelse både ur ett nationellt och internationellt perspektiv då det ingår i det av EU utpekade Trans European Network (TEN). Aktuell del sträcker sig mellan trafikplats Vellinge och trafikplats Petersborg i Vellinge respektive Malmö kommun. Vägen nyttjas till såväl kortare arbetspendling som långväga resor och godstransporter. Vägen har stora kapacitetsproblem särskilt vid de tidpunkter då det kommer en större mängd lastbilar efter färjeanlöp i Trelleborg. Det resulterar i en försämrad framkomlighet för trafiken och för bussarna som kan ha svårt att hålla sina tidtabeller.

Syfte med projektet är att öka kapaciteten på sträckan mellan trafikplats Vellinge och trafikplats Petersborg och ändamålet är att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken men det kommer även ge positiva effekter för bil- och godstrafiken. För att uppnå syftet planerar Trafikverket att utföra kapacitetshöjande åtgärder, i form av ett extra körfält för samtliga trafikslag i norrgående riktning mellan trafikplats Vellinge och trafikplats Petersborg. Det extra körfältet innebär att väg E6 bitvis breddas på den östra sidan. Preliminärt bedöms att tre av de fyra befintliga broarna på sträckan kommer kunna behålla sin nuvarande utformning. Dock kommer troligen bron över Gessiebäcken att behöva breddas något.

Trafikverket gör bedömningen att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Miljövärden finns inom utredningsområdet vilka kan påverkas negativt eller förstöras. Projektet medför intrång och påverkan på framförallt kulturmiljövärden och jordbruksmark, men också på naturvärden och vattenmiljö. Härutöver kan boendemiljön påverkas, främst till följd av påverkan på landskapsbilden. Berörd sträcka av väg E6 passerar även genom ett skyddsområde för kommunala vattentäkter, vilket kan komma att kräva skyddsåtgärder beträffande vägens utformning och hantering av vägdagvatten.

Planerad byggstart är år 2022 och byggtiden beräknas till cirka 2 år.

## 2. Inledning

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en *vägplan*.

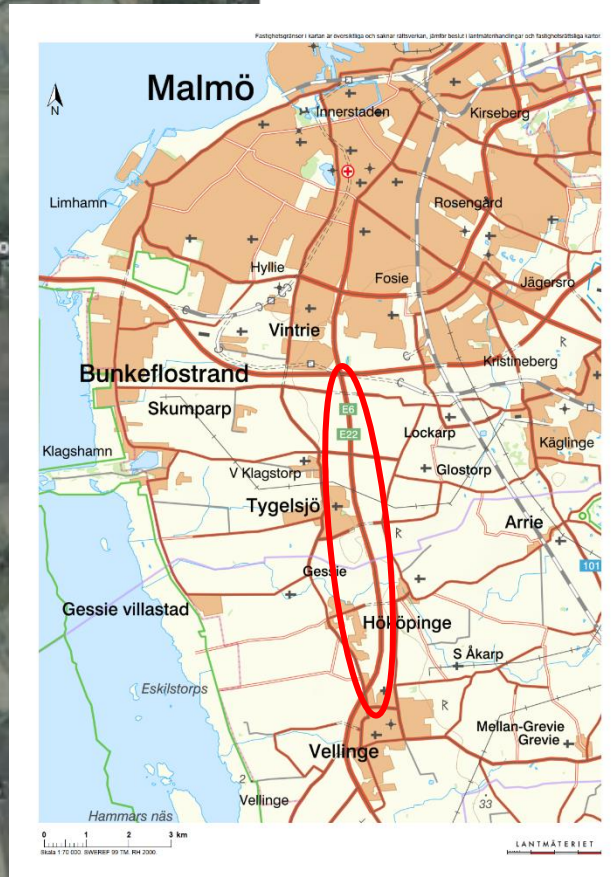
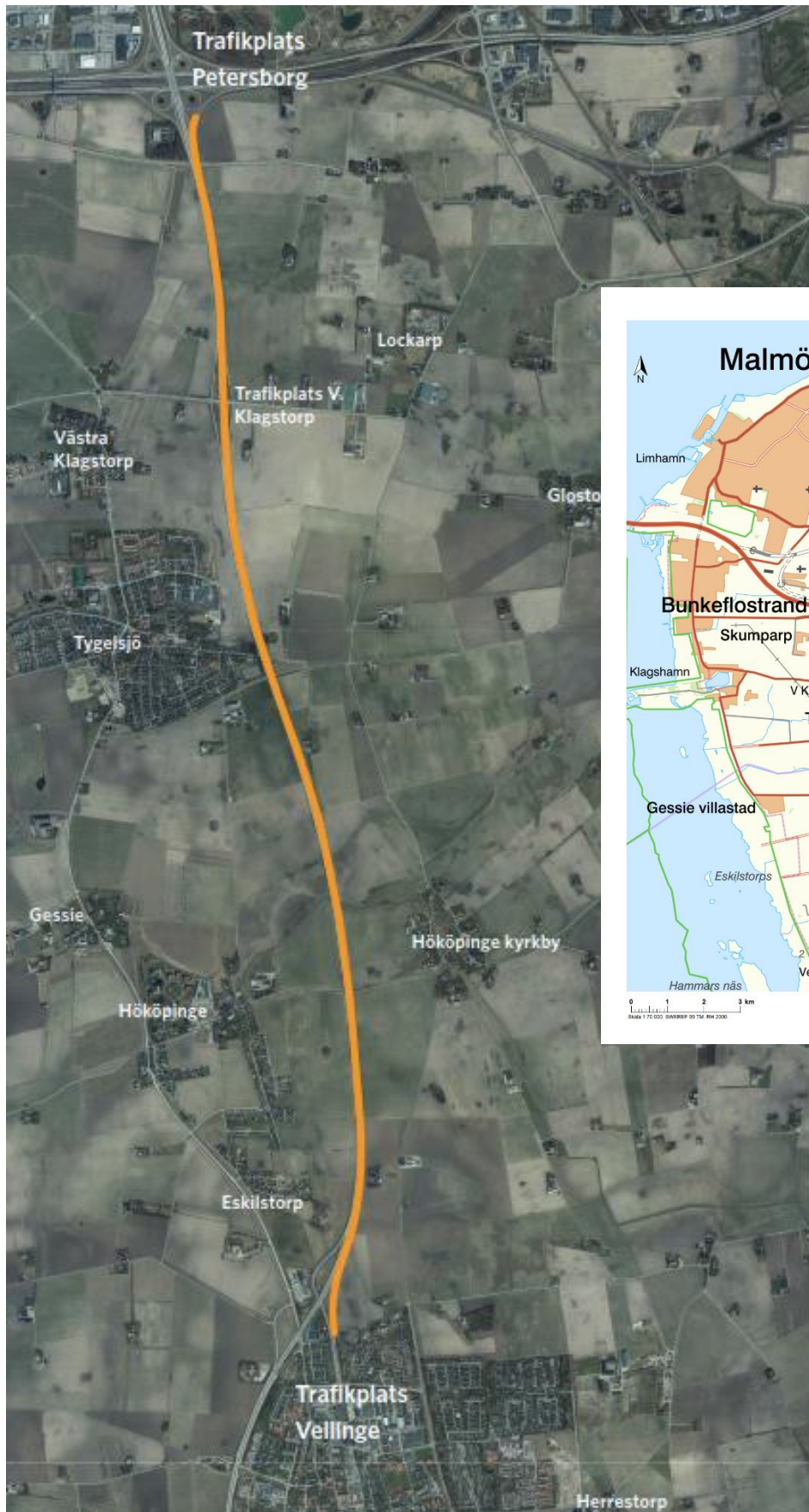
I början av planläggningen tas ett underlag fram som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en *samrådsredogörelse*.

### 2.1. Bakgrund

Väg E6 utgör en viktig förbindelse både ur ett nationellt och internationellt perspektiv då den ingår i det av EU utpekade Trans European Network (TEN). Vägen har även en viktig regional funktion för arbetspendling. Vägen nyttjas till såväl kortare arbetspendling som långväga resor och godstransporter.

Aktuell sträcka, se figur 1 är en motorväg med två körfält i vardera riktningen, förbinder Vellinge tätort med Malmö och Trelleborg. Vägen har stora kapacitetsproblem särskilt vid de tidpunkter då det kommer en större mängd lastbilar efter färjeanlöp i Trelleborg samtidigt som morgonrusningstrafiken in till Malmö. Det resulterar i en försämrad framkomlighet för trafiken och för bussarna som kan ha svårt att hålla sina tidtabeller.



Figur 1. Aktuell del av väg E6 ©Lantmäteriet, Geodatasamverkan

## 2.2. Tidigare utredningar

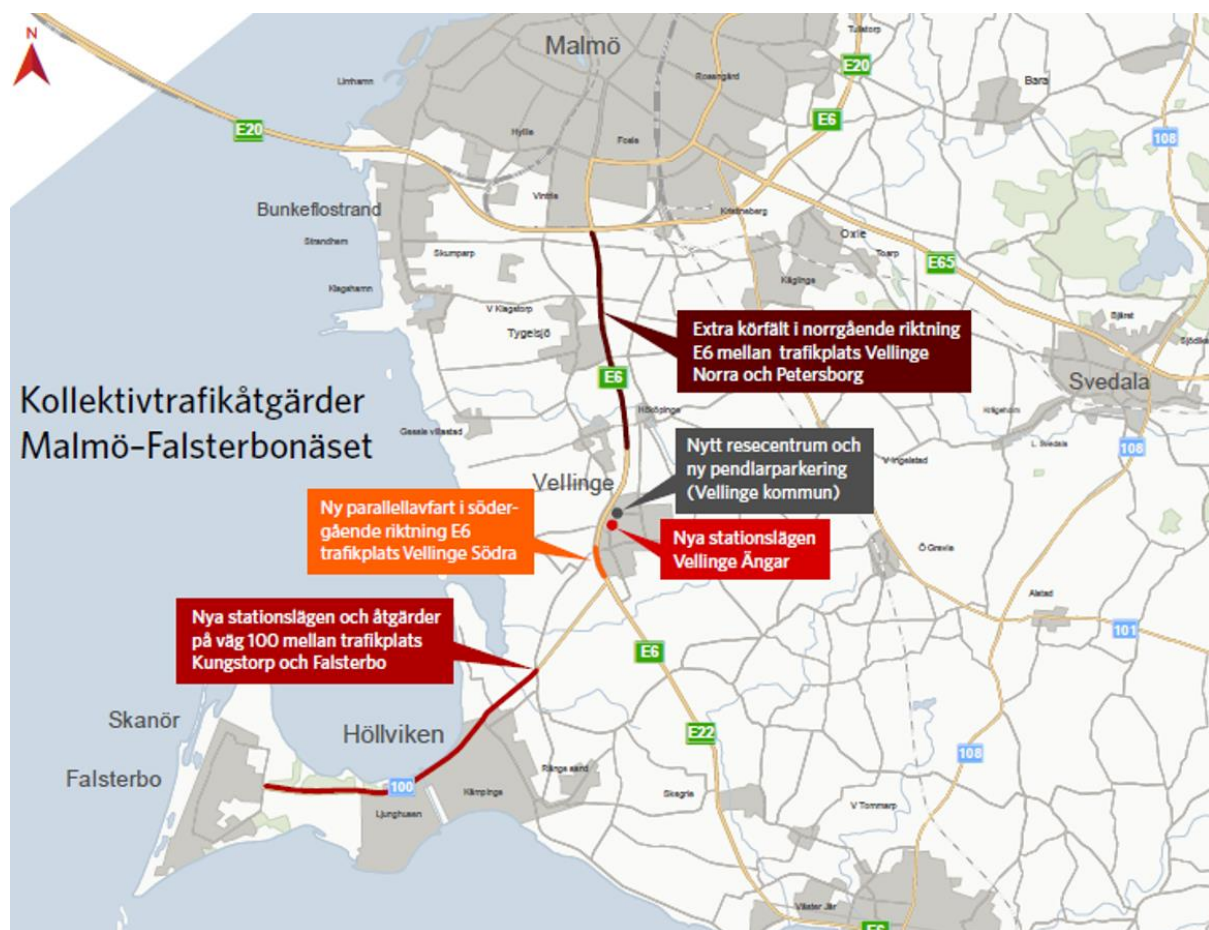
- Åtgärdsvalsstudie - E6 genom Skåne med bilagor
- Åtgärdsvalsstudie - Stråket Malmö – Falsterbonäset
- Infrastruktur för Superbuss Falsterbonäset – Malmö, stråkstudie för regional Superbuss

I Åtgärdsvalsstudie stråket Malmö – Falsterbonäset framgår det att förutom att göra specifika bussåtgärder, även att göra åtgärder som bidrar till ökad tillgänglighet och bättre trafiksäkerhet för samtliga trafikantgrupper.

I Åtgärdsvalsstudie E6 genom Skåne har det föreslagits tre åtgärds paket; närtid, på sikt och på lång sikt. Åtgärd för att förstärka kapaciteten på den aktuella sträckan av väg E6 föreslås att göras i norrgående riktning i åtgärds paketet för närtid och i södergående riktning i åtgärds paketet på sikt.

## 2.3. Planerade åtgärder

Trafikverket planerar att utföra kapacitetshöjande åtgärder, i form av ett extra körfält för samtliga trafikslag i norrgående riktning mellan trafikplats Vellinge och trafikplats Petersborg. Detta projekt är en del av en rad förbättringsåtgärder på sträckan mellan Falsterbonäset och Malmö som ska gagna hela området med fokus på kollektivtrafiken.



Figur 2. Kollektivtrafikåtgärder Malmö-Falsterbonäset, Källa: Trafikverket

## 2.4. Syfte och ändamål

Syfte med projektet är att öka kapaciteten på sträckan mellan trafikplats Vellinge och trafikplats Petersborg och ändamålet är att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken, men det kommer även ge positiva effekter för bil- och godstrafiken.

## 2.5. Projekt mål

- Projektet ska aktivt arbeta för reduktion av växthusgaser (tekniska lösningar i produktion)
- Utökad kapacitet av kollektivtrafiken i norrgående riktning
- Genomföra projektet med god framkomlighet för befintlig vägtrafik
- Noll allvarliga arbetsplatsolyckor

# 3. Avgränsningar

## 3.1. Utrednings- och influensområde

Utredningsområdet omfattar den östra delen av väg E6 från påfarten vid trafikplats Vellinge till avfarten vid trafikplats Petersborg, se karta i Figur 1.

Influensområdet, vilket avser det område där miljöeffekter kan uppstå, varierar för olika miljöaspekter. Naturvärdesinventering avseende biologisk mångfald är gjord utmed hela sträckan och inom ett 50 meter brett område öster om den norrgående körbanan.

Påverkan på landskap- och kulturhistoriska samband utreds även på västra sidan av vägen längs med hela området. Även bullermiljön utreds på båda sidor. Eventuell påverkan på ytvatten berörs främst uppströms och nedströms längs Gessiebäcken och grundvattenförekomsten ”Sv Skånes kalkstenar”.

## 3.2. Tid

Planerad byggstart är år 2022. Byggtiden beräknas till cirka 2 år. Prognosår, som är när idrifttagande av projektet kan göras plus 20 år, är valt till år 2044.

# 4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

## 4.1. Riksintressen

Aktuell delsträcka berör riksintresset för kulturmiljövård Foteviken - Glostorp [M128]. Detta riksintresse beskrivs närmare under avsnitt 4.5.

Väg E6 i sig utgör riksintresse för kommunikationer.

Övriga riksintressen ligger på ett sådant avstånd från aktuellt utredningsområde att de inte bedöms beröras av den planerade ombyggnationen av vägen.

## 4.2. Markanvändning

Området i stort präglas av bördiga odlingsmarker. Det är en fullåkersbygd där växtodling dominerar och djurhållning är mer sällsynt. Den aktuella vägsträckan gränsar framförallt till jordbruksmark med

växtodling. Orterna Hököpinge och Tygelsjö passeras och därtill finns viss spridd bebyggelse i odlingslandskapet.

#### 4.3. Boendemiljö

##### 4.3.1. Buller

Väg E6 passerar såväl tätorter som spridd bebyggelse bestående av framförallt gårdar. Flera bostadshus ligger relativt nära vägen och utsätts därmed för trafikbuller.

##### 4.3.2. Luft

Då den aktuella sträckningen ligger i ett fritt och öppet läge med god luftväxling bedöms halterna av luftföroreningar på lokal nivå i nära anslutning till vägen (exempelvis vid närmsta bostad) inte överstiga miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft vare sig i nuläget eller vid framtida trafikering på vägen. Aspekten luftmiljö kan därmed avgränsas bort i det fortsatta arbetet.

#### 4.4. Landskapsbild

Landskapsbild handlar om hur en viss miljö kan upplevas och tolkas med våra sinnen. Framförallt upplever vi landskapet med synen men ljud och också lukt kan påverka hur vi uppfattar landskapet.

Landskapet längs med sträckan består framförallt av vidsträckt åkermark med spridd bebyggelse utöver de mindre samhällen som ligger i närheten av väg E6. Det ger ett likartat, storskaligt och lantligt intryck. Det flacka landskapet gör att det går att uppfatta detaljer på långt håll, exempelvis de många kyrkorna som finns utmed sträckan. Det flacka landskapet gör också att närheten till Malmö upplevs tidigt och känslan av att närma sig staden ökar ju närmare trafikplats Petersborg man kommer. Väg E6 utgör en barriär i landskapet, men visuellt döljs den stundvis då den delvis går i skärning. Uppstickande skyltar syns dock på långt håll och buller från trafiken stärker närvaron av vägen.

Utmed sträckan kan landskapet delas in i ett antal karaktärsområden/landskapsrum som beskrivs nedan och illustreras i Figur 3.

##### 1. Öppet odlingslandskap

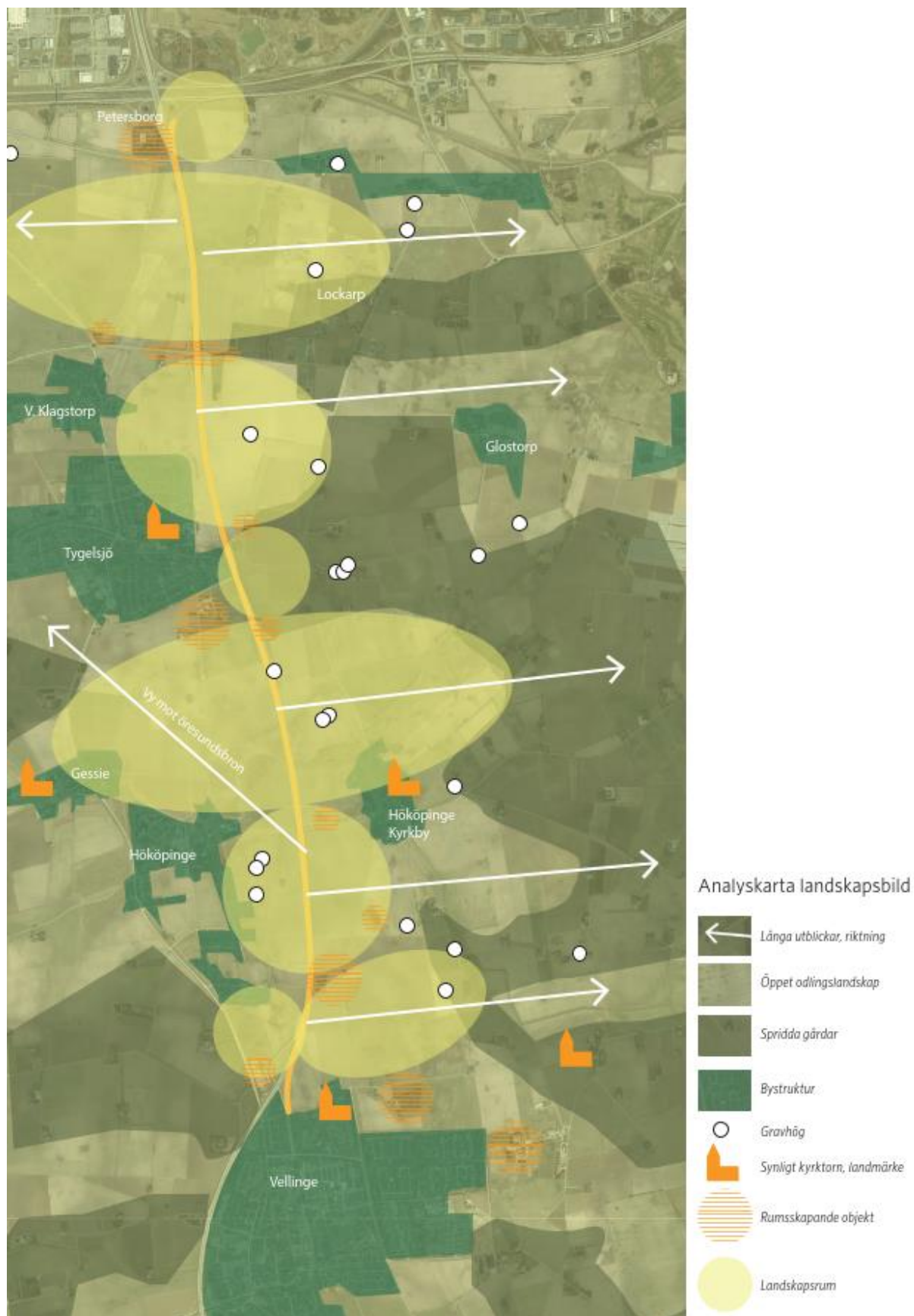
Det öppna odlingslandskapet är den dominerande landskapstypen. Övriga karaktärsområden finns integrerade i landskapstypen. Det är det öppna odlingslandskapet som ger de karaktäristiska långa utblickarna och den storskaliga och lantliga känslan.

##### 2. Spridda gårdar

I det öppna odlingslandskapet går det att identifiera stråk med spridda gårdar som kan påminna om de skiftesreformer som genomförts. Gårdarna är ofta karaktäristiskt vitputsade och ofta kringbyggda. Gårdarna skapar med sina trädgårdar gröna öar i de öppna fälten som omger dem.

##### 3. Bystruktur

Byarna präglas ofta av sina kyrkor. Bebyggelsen består till största del av villor och gårdar, är låg och ofta av äldre karaktär. I de större orterna såsom Tygelsjö och Vellinge finns områden med nyare bebyggelse.



Figur 3. Analyskarta landskapsbild utmed aktuell sträcka av väg E6

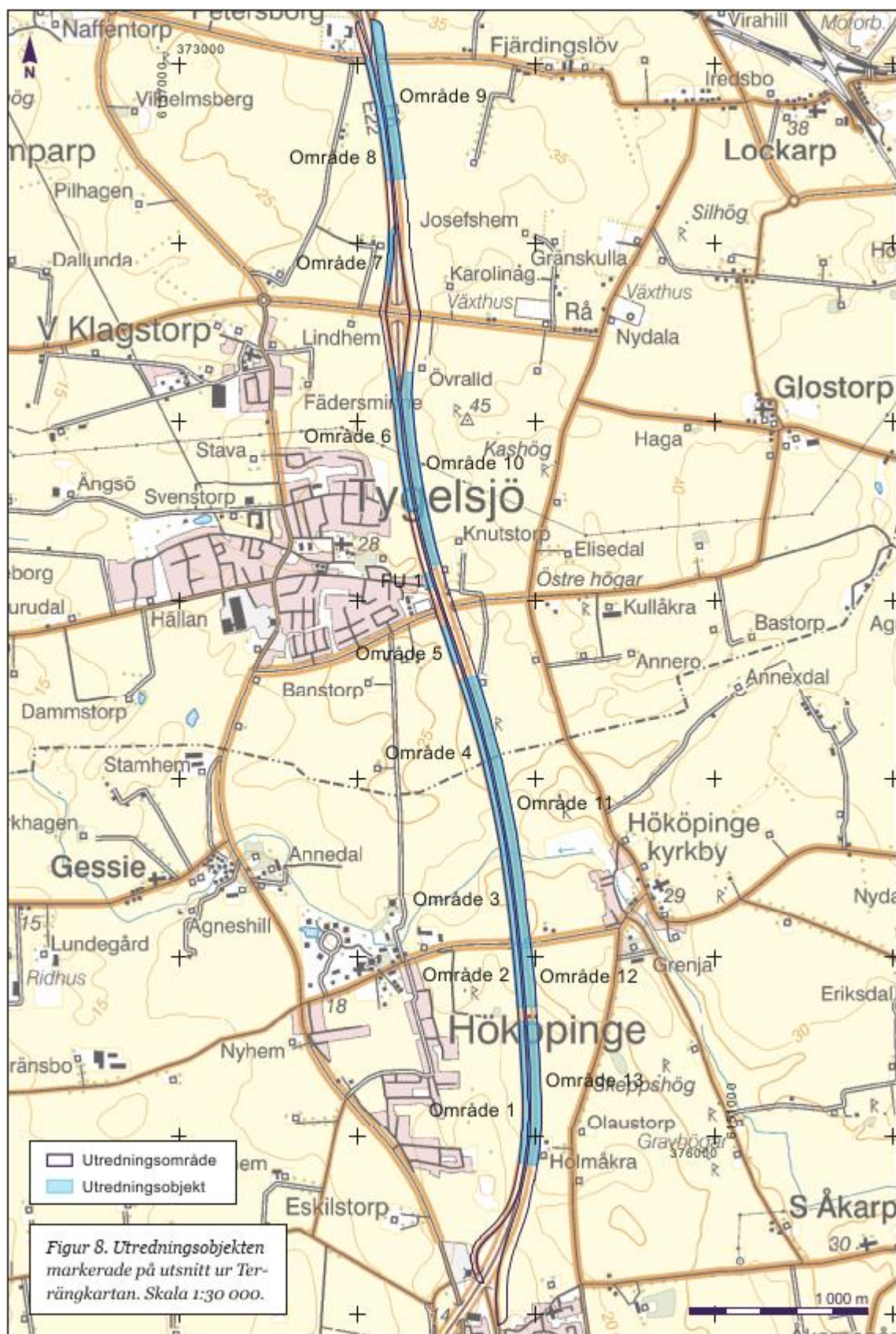
## 4.5. Kulturmiljö

*Kulturmiljö* avser miljöer, strukturer och enskilda objekt som tydligt speglar vår historia. Den ger oss kunskap om hur tidigare generationer har utnyttjat naturens förutsättningar, hur de har organiserat sig och hur maktförhållanden och olika tankesätt har präglat den fysiska miljön genom tiderna. Även sådant som ort- och platsnamn är av värde för kulturmiljön.

Aktuell sträcka berör riksintresset för kulturmiljövård Foteviken - Glostorp [M128]. Sammanfattat omfattar motiveringen för riksintresset det vidsträckta odlingslandskapet med inslag av kyrkbyar och bebyggelse med skifteskaraktär samt den talrika förekomsten av fornlämningar, exempelvis stråk med bronsåldershögar. Samma yta som utgör riksintresset är utpekad som särskilt värdefull kulturmiljö i det regionala kulturmiljöprogrammet.

Aktuellt utredningsområde går genom en trakt som är mycket rik på fornlämningar. Sedan tidigare finns det 18 registrerade forn- och kulturlämningar inom, eller omedelbart angränsande till utredningsområdet. Merparten utgörs av boplatser. Övriga registrerade lämningar utgörs av fyndplatser, fyndsamling, hög och bytomt.

Med anledning av den rika förekomsten fornlämningar inom området, har en arkeologisk utredning steg 1 utförts under 2019 (Arkeologerna 2019). En arkeologisk utredning steg 1 ger dels en bild av det fornlämningslandskap som vi känner till i dag. Den ger också en indikation om vad som kan finnas dolt under marken. Den arkeologiska utredningen omfattade 50 meter från väggkant på den östra sidan och 25 meter på den västra längs väg E6 mellan Petersborg och Vellinge (Figur 4). Inom utredningsområdet identifierades 13 nya utredningsobjekt (varav fyra ligger på den östra sidan där vägen ska breddas), samtliga på åkermark, se Figur 4. Sammantaget innebär utredningsobjektens läge, förekomst av tidigare kända fornlämningar samt flintfynd gjorda vid denna arkeologiska utredning att samtliga 13 utredningsobjekt bör gå vidare till en steg 2 utredning såvida de berörs av vägutbyggnaden.



Figur 4. Identifierade utredningsobjekt, källa Arkeologerna, 2019.

## 4.6. Naturmiljö

Inga riksintressen eller skyddade områden för naturmiljö berörs av utbyggnaden.

För att säkerställa att inga naturvärden, biotopskydd eller skyddade arter förbises har det under sensommaren 2019 genomförts en naturvärdesinventering enligt svensk standard utmed den aktuella sträckan (Ekoll 2019). Naturvärdena bedöms där i fyra naturvärdesklasser, klass 1 – högsta naturvärde, klass 2 – högt naturvärde, klass 3 – påtagligt naturvärde och klass 4 – visst naturvärde.

Totalt observerades 120 arter av kärlväxter, elva fågelarter, nio insektsarter och däggdjursarter. Bland kärlväxterna noterades fyra rödlistade arter, ask (EN), busktörne (NT), kösa (NT) och skogsalm (CR). Två rödlistade fågelarter noterades raphöna (NT) och sånglärka (NT). Av inventeringen framgår att vägkantsfloran längs väg E6 generellt sett är starkt påverkad av den omgivande näringsrika åkermarken och de dominerande arterna är näringsgynnade, högvuxna arter och kan inte bedömas ha högt naturvärde. Dessutom saknar vägkanten nyckelstrukturer (t ex sandblottor) och det förekommer invasiva arter, det vill säga arter som naturligt inte förekommer i Sverige och som på ett eller annat sätt kan medföra negativ påverkan på den naturliga floran.

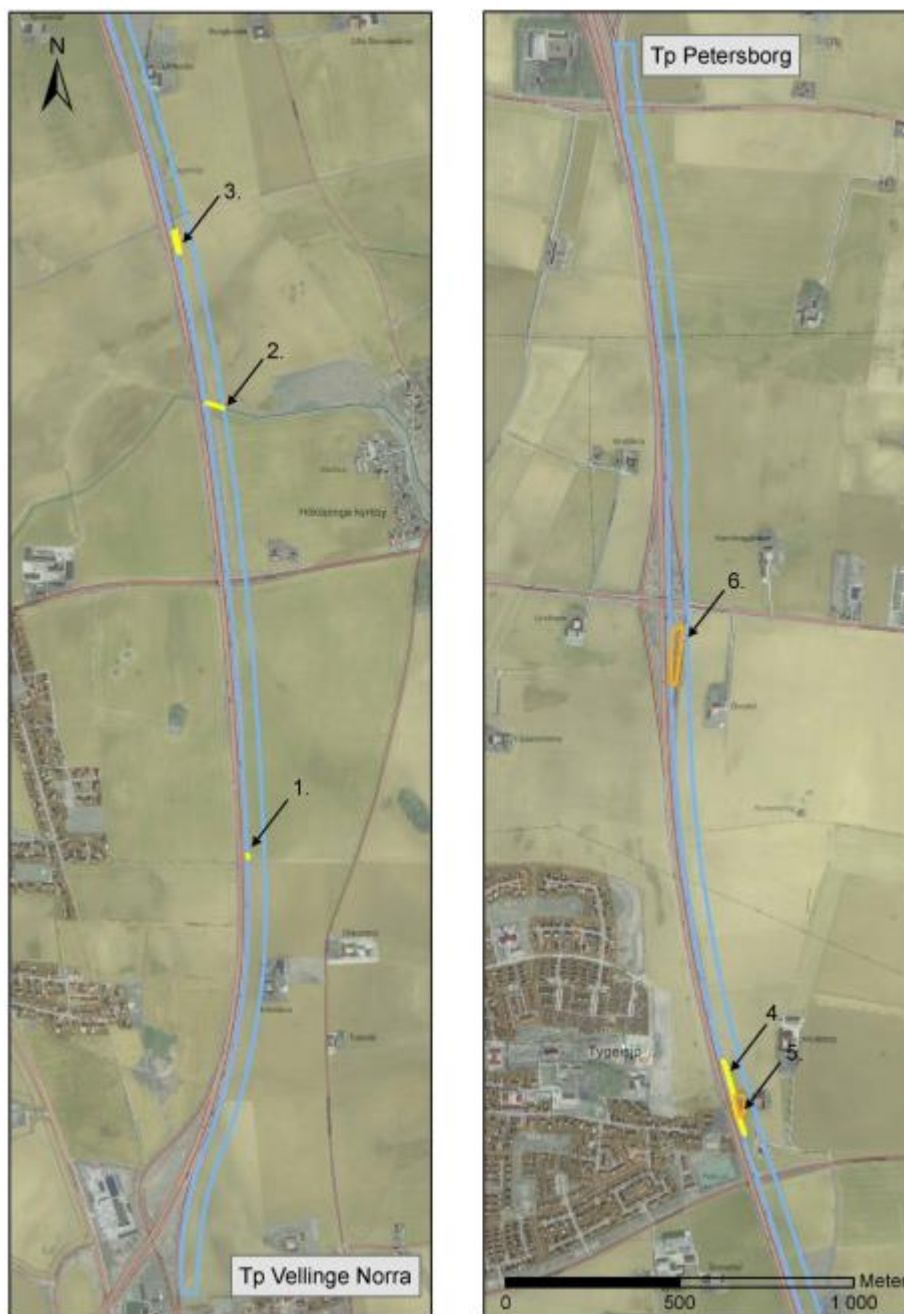
I det inventerade området identifierades totalt sex objekt med naturvärde. Av dessa har två objekt naturvärdesklass 3 (påtagligt naturvärde) och fyra objekt har naturvärdesklass 4 (visst naturvärde), se Figur 5.

### 4.6.1. Skyddade arter

Inga av de funna arterna innefattas av något formellt skydd även om de arter som är upptagna i rödlistan visar på arter som har en nedåtgående trend.

### 4.6.2. Biotopskydd

Biotopskyddade objekt utgör viktiga strukturer och livsmiljöer för många arter och bidrar därmed positivt till den biologiska mångfalden. Inom inventeringsområdet omfattas två av de identifierade naturvärdesobjekten även av det generella biotopskyddet. Det ena är ett åkerdike/Gessiebäcken, nummer 2 i Figur 5, samt en allé/trädrad, nummer 4 i Figur 5. Övriga naturvärdesobjekt omfattas inte av något formellt skydd.



| Objekt | Biotop              | Biotopvärde | Artvärde   | Samlad bedömning   |
|--------|---------------------|-------------|------------|--------------------|
| 1      | Vägren              | obetydligt  | visst      | Naturvärdesklass 4 |
| 2      | Åkerdike            | visst       | obetydligt | Naturvärdesklass 4 |
| 3      | Vägren med buskridå | obetydligt  | visst      | Naturvärdesklass 4 |
| 4      | Allé                | visst       | obetydligt | Naturvärdesklass 4 |
| 5      | Skogsdunge          | visst       | visst      | Naturvärdesklass 3 |
| 6      | Trafikö             | visst       | visst      | Naturvärdesklass 3 |

Figur 5. Naturvärdesobjekt, källa: Ekoll, 2019.

#### 4.7. Rekreation och friluftsliv

Det finns inga stråk eller områden för friluftsliv i den berörda vägsträckans närmiljö. Väg E6 är en barriär som skär genom landskapet och rörelsestråken är begränsade till områdets vägnät.

Den tillgängliga naturen runt omkring byarna är väldigt begränsad. Utanför Söderslätts byar/tätorter utgör den allmänt tillgängliga allemansrättsliga marken 2% av den totala ytan.

Dock finns två stråk med tätortsnära natur som planeras i Länsstyrelsens genomförandeplan för skydd av tätortsnära natur i Skåne 2016-2020. Dessa är Skumparpsstråket och Tygelsjöstigen samt Tygelsjöstråket. Båda stråken innehåller idag kulverterade/delvis kulverterade vattendrag vilka är tänkta att lyftas fram och bli till nya gröna och rekreativa stråk.

#### 4.8. Förorenade områden

En inventering av befintlig information avseende kända och möjliga markföroreningar har utförts för att utgöra underlag för de kommande miljötekniska markundersökningarna som kommer att göras senare.

Inventeringen visar att det utmed den aktuella sträckan av väg E6 finns ett potentiellt förorenat område i närheten av vägen, en före detta deponi vid den norra påfarten från Vellinge, som i en MIFO-inventering 2017 klassats i riskklass 3, måttlig risk för hälsa och miljö. Idag fungerar området som ett strövområde.

Risken för markföroreningar bedöms generellt som liten längs aktuell sträcka av väg E6. Det kan inte uteslutas att viss risk för markföroreningar föreligger i anslutning till den deponi som beskrivs ovan. Även föroreningsutsläpp i samband med trafikolyckor som inte rapporterats kan finnas längs med sträckan.

Föroreningsspridning genom avrinning av förorenat dagvatten från vägbanor till omkringliggande mark, det vill säga vägdikesmassor, samt utsläpp genom avgaser vid förbränning av bensin och diesel bedöms utgöra risker för att marken längs med vägsträckan kan vara diffust förorenad.

Det kan inte uteslutas att tjärasfalt med höga halter av PAH kan finnas på befintlig väg bana. Om så är fallet föreligger risk för diffus föroreningsspridning av PAH till överbyggnaden samt de översta jordlagren (<0,5 meter under markytan) under asfalten.

#### 4.9. Vatten

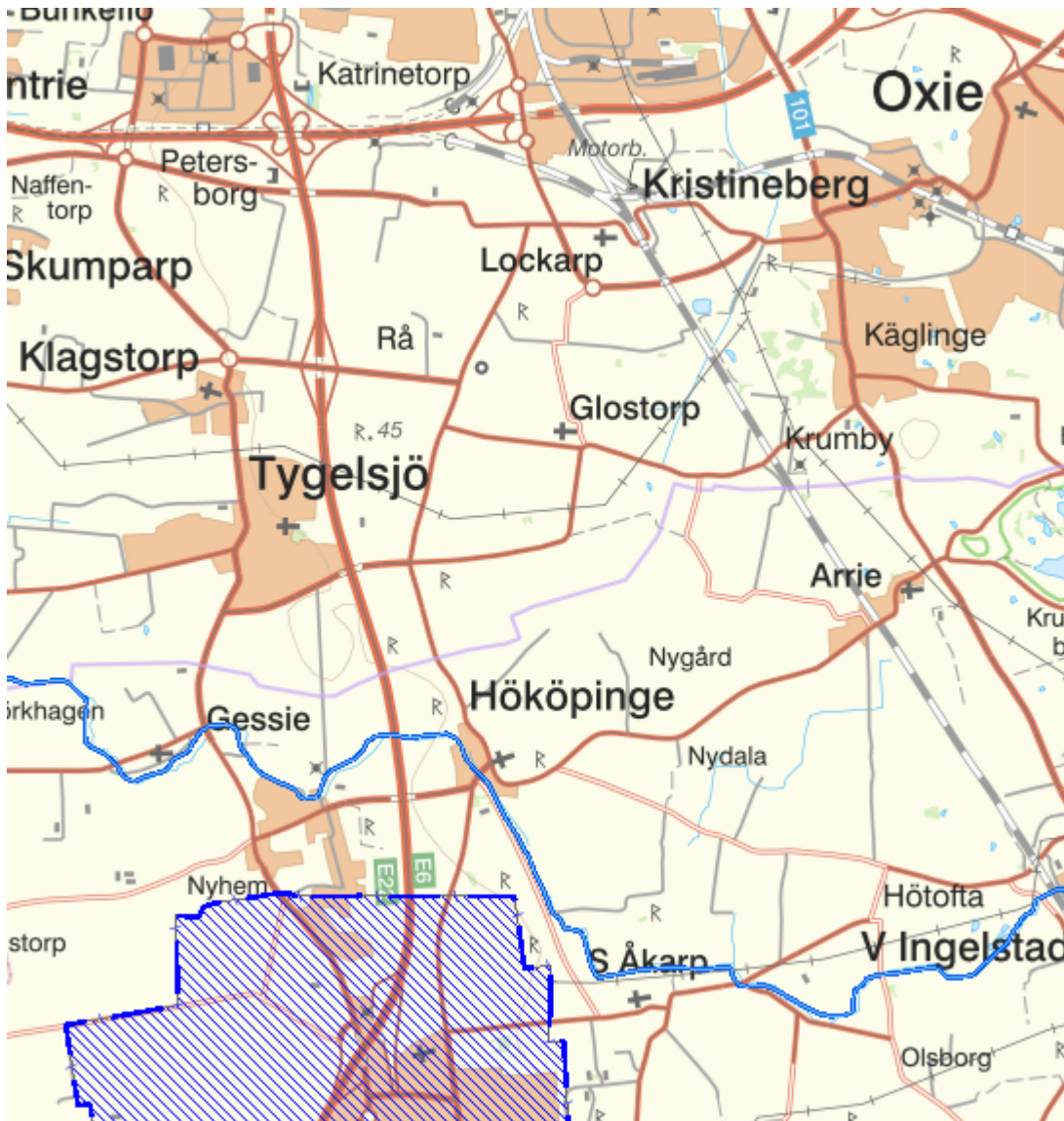
Gessiebäcken korsar väg E6 i höjd med Hököpinge. Härutöver finns ett antal diken som korsar vägen utmed sträckan. Vattenskyddsområdet "Vellinge kommuns vattentäkter vid Vellinge och stora Hammar-Räng" berörs av väg E6 längs delsträckan Vellinge – Hököpinge, se Figur 6.

##### 4.9.1. Miljökvalitetsnormer för vatten

Projektområdet berör såväl en ytvattenförekomst och en grundvattenförekomst med miljökvalitetsnormer, se Figur 6.

Ytvattenförekomsten utgörs av Gessiebäcken, där miljökvalitetsnormerna är satta till "God ekologisk status" och "God kemisk ytvattenstatus". Statusklassningen för nuläget är "Måttlig ekologisk status" på grund av näringsämnen och fysisk påverkan, och "Uppnår ej god kemisk status" på grund av bromerade difenyletrar och kvicksilver och kvicksilverföreningar.

Hela vägsträckan som ingår i projektet ligger inom grundvattenförekomsten "Sv Skånes kalkstenar". Vad gäller grundvattenförekomsten anges både den kvantitativa och kemiska statusen som "God".



Figur 6. Ytvattenförekomst Gessieäcken (blå linje) och vattenskyddsområde (skrafferat), källa: VISS.

#### 4.10. Jordbruksmark

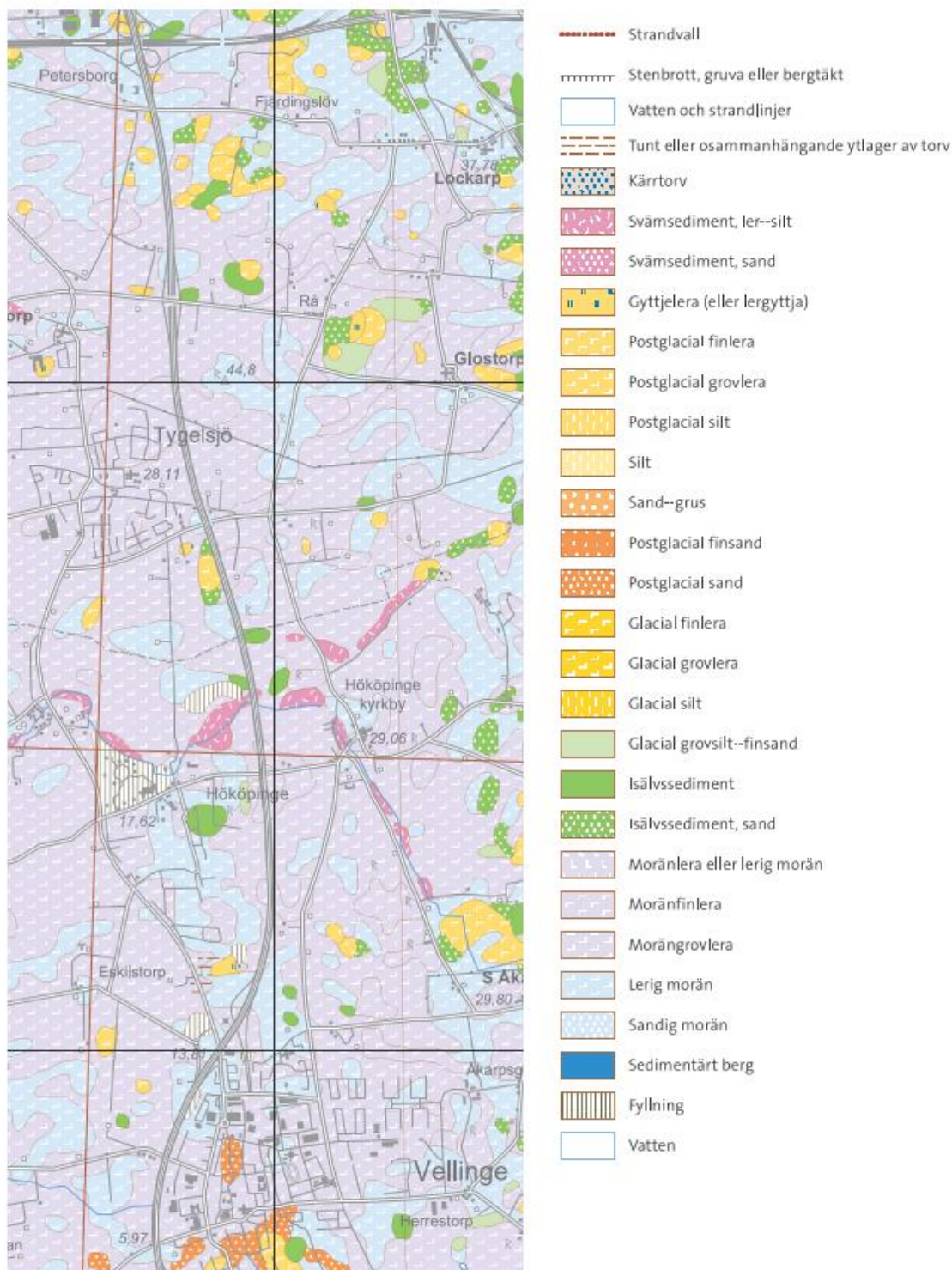
Utmed väg E6 ligger bördiga marker med jordar graderade till 8–10 i den 10-gradiga skalan där 10 utgör högsta värdet. Det är en fullåkersbygd där odlingen präglats av spannmålsodling och goda skördar. Djurhållning är sällsynt och marken används mestadels till växtodling.

Enligt miljöbalkens (MB) grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden är jord- och skogsbruk av nationell betydelse (3 kap 4§ MB). Detta innebär att brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

#### 4.11. Geoteknik

Enligt SGU:s jordartskarta och jorrdjupskarta förväntas jordlager av lermorän och ställvis lera, silt och isälvsediment längs aktuell sträcka. Se Figur 7, SGU:s Jordartskarta. Jorddjupet förväntas vara mellan 5 och 20 m. SGU:s berggrundskarta visar på sedimentärt berg av kalksten inom området.

Grundvattennivån har mätts vid ett flertal punkter längs sträckan. Grundvattennivån ligger enligt mätningarna mellan 2 och 6,5 m under markytan.



Figur 7. SGU:s Jordartskarta, Källa: SGU

#### 4.12. Klimat

Klimatförändringar i form av ökade vattenståndsvariationer och mer intensiva regn bedöms ha en liten inverkan på aktuell del av väg E6 till följd av att den vid de flesta lågpunkterna i landskapet ligger på en relativt hög bank. Utförda studier visar dock att det finns en lågpunkt i landskapet strax norr om korsningen med Klagstorpssvägen där det preliminärt bedöms finnas en viss risk för översvämning av vägkroppen.

#### 4.13. Risker

Den aktuella sträckan av väg E6 är rekommenderad väg för farligt gods och löper genom vattenskyddsområdet Vellinge kommuns vattentäkter vid Vellinge och stora Hammar-Räng.

Eventuella föroreningsutsläpp i samband med trafikolyckor, särskilt i samband med transporter av farligt gods, och diffus föroreningsspridning av förorenat dagvatten från vägbankar bedöms utgöra risker för förorening av vattentäkterna.

#### 4.14. Byggnadsverk

Det finns fyra broar på den aktuella sträckan av väg E6. Alla broar är vägbroar av betong, varav tre är vägpassage under väg E6 och en går över väg E6.

Det finns en enskild bro över Gessiebäcken, öster om vägbro över Gessiebäcken, som nyttjas av en bruksväg som av projektet kan komma beröras.

#### 4.15. Väg och trafik

##### 4.15.1. Angränsande projekt

Den aktuella sträckan av väg E6 ingår i superbusskonceptet. I detta koncept planeras flertalet olika ombyggnader och tillbyggnader från Falsterbo i söder till Malmö i norr för att gagna kollektivtrafiken. En kartbild med beskrivande åtgärder syns i figur 2.

##### 4.15.2. Vägutformning

Den aktuella sträckan är en motorväg med två körfält i vardera riktningen. Den startar med en påfartsramp vid trafikplats Vellinge, går igenom trafikplats Västra Klagstorp och avslutas med en avfartsramp vid trafikplats Petersborg.

##### 4.15.3. Vägkonstruktion

Den aktuella sträckan av väg E6 har en betongöverbyggnad. Vägöverbyggnadens uppbyggd kommer att utredas i ett senare skede med hjälp av fältundersökningar.

#### 4.15.4. Trafikflöden

Trafikflödet för väg E6 och för övriga statliga vägar som ansluter till vägen eller korsar denna planskilt har hämtats från Trafikverkets trafikräkningar, trafikflödeskartan, se

Tabell 1. Trafikflöden. För sträckorna anges dubbelriktad trafik, för ramperna trafik i en riktning.

Tabell 1. Trafikflöden Källa: Trafikverket

| Vägavsnitt                            | Totalt antal fordon | Andel tung trafik | Räkneår |
|---------------------------------------|---------------------|-------------------|---------|
| E6 tpl Vellinge N-tpl V Klagstorp     | 36 470              | 12%               | 2015    |
| E6 tpl V Klagstorp-tpl Petersborg     | 40 000              | 11%               | 2015    |
|                                       |                     |                   |         |
| Tpl Vellinge N                        |                     |                   |         |
| Påfartsramp från Vellinge mot E6N*    | 3 150               | 7%                | 2019    |
| Avfartsramp från E6N mot Vellinge*    | 3 500               | 9%                | 2016    |
|                                       |                     |                   |         |
| Tpl V Klagstorp                       |                     |                   |         |
| Avfartsramp från E6 S mot väg 560*    | 1 000               | 18%               | 2019    |
| Påfartsramp från väg 560 mot E6 S*    | 1 000               | 13%               | 2019    |
| Avfartsramp från E6 N mot väg 560*    | 2 600               | 9%                | 2019    |
| Påfartsramp från väg 560 mot E6 N*    | 2 600               | 11%               | 2019    |
|                                       |                     |                   |         |
| Tpl Petersborg                        |                     |                   |         |
| Avfartsramp från E6 S mot E6 Ö/E20 V* | 8 790               | 19%               | 2014    |
| Påfartsramp från E6 Ö/E20V mot E6 S*  | 8 790               | 19%               | 2014    |
|                                       |                     |                   |         |
| Väg 560 väster om V Klagstorp         | 5 930               | 7%                | 2017    |
| Väg 560 öster om V Klagstorp          | 1 970               | 7%                | 2015    |
| Väg 565 väster om E6                  | 840                 | 7%                | 2012    |
| Väg 567 väster om E6                  | 870                 | 7%                | 2015    |

\* Av Trafikverket bedömda värden

Trafikflödena har räknats upp till prognosåret 2044 med hjälp av Trafikverkets uppräkningsstal för Skåne län gällande från 2018-04-01. Nya uppräkningsstal publiceras 2020-04-01.

Trafikflödet vid prognosåret 2044, dubbelriktad trafik på sträckorna, beräknas uppgå enligt Tabell 2 Trafikflöden prognosår 2044. För sträckorna anges dubbelriktad trafik, för ramperna trafik i en riktning.

Tabell 2 Trafikflöden prognosår 2044

| Vägavsnitt                         | Totalt antal fordon | Andel tung trafik |
|------------------------------------|---------------------|-------------------|
| E6 tpl Vellinge N-tpl V Klagstorp  | 53 600              | 13%               |
| E6 tpl V Klagstorp-tpl Petersborg  | 58 800              | 12%               |
|                                    |                     |                   |
| Tpl Vellinge N                     |                     |                   |
| Påfartsramp från Vellinge mot E6N* | 4 400               | 8%                |
| Avfartsramp från E6N mot Vellinge* | 5 100               | 10%               |
|                                    |                     |                   |
| Tpl V Klagstorp                    |                     |                   |
| Avfartsramp från E6 S mot väg 560* | 1 400               | 19%               |
| Påfartsramp från väg 560 mot E6 S* | 1 400               | 14%               |

| Vägavsnitt                            | Totalt antal fordon | Andel tung trafik |
|---------------------------------------|---------------------|-------------------|
| Avfartsramp från E6 N mot väg 560*    | 3 600               | 10%               |
| Påfartsramp från väg 560 mot E6 N*    | 3 600               | 12%               |
|                                       |                     |                   |
| <i>Tpl Petersborg</i>                 |                     |                   |
| Avfartsramp från E6 S mot E6 Ö/E20 V* | 13 200              | 20%               |
| Påfartsramp från E6 Ö/E20V mot E6 S*  | 13 200              | 20%               |
| Väg 560 väster om V Klagstorp         | 8 400               | 8%                |
| Väg 560 öster om V Klagstorp          | 2 900               | 8%                |
| Väg 565 väster om E6                  | 1 300               | 8%                |
| Väg 567 väster om E6                  | 1 300               | 7%                |

\* Baserat på av Trafikverket bedömda värden

#### 4.15.5. Kollektivtrafik

Den aktuella sträckan trafikeras av Skånetrafiken. För de olika regionbusslinjerna på sträckan och antal turer per vardagsdygn se Tabell 3. Kollektivtrafik.

Tabell 3. Kollektivtrafik

| Linjenummer och sträckning         | Antal turer/vardagsdygn |
|------------------------------------|-------------------------|
| 100 Malmö-Vellinge-Falsterbo       | 138                     |
| 103 Lund Ideon-Vellinge-Höllviken* | 28                      |
| 146 Malmö-Vellinge-Trelleborg      | 104                     |
| 151 Malmö-Vellinge**               | 14                      |
| 300 Hyllie-Vellinge-Falsterbo      | 73                      |

\* Kör under högtrafiktid.

\*\* Kör under högtrafiktid morgon från Vellinge mot Malmö och högtrafiktid eftermiddag från Malmö mot Vellinge.

#### 4.16. Trafiksäkerhet

Ett utdrag ut STRADA, Transportstyrelsens informationssystem för data om olyckor och skadade inom det svenska vägtransportsystemet, har gjorts för den aktuella sträckan av Väg E6 i norrgående riktning för perioden 2009-07-01 – 2019-06-30.

Inga dödsolyckor eller allvarliga olyckor har rapporterats på sträckan. Tre måttliga och 24 lindriga skador har rapporterats varav en stor del av olyckorna (10 styck) är upphinnandelyckor som kan kopplas till köbildningar.

Trafiksäkerhetsklassen för aktuell del av väg E6 är bedömt av Trafikverket till ”mycket god”, som är det högsta på en fyrgradig skala.

## 5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

Projektet omfattar att anlägga ett tredje körfält i norrgående riktning på väg E6. Den aktuella sträckan är mellan Trafikplats Vellinge och Trafikplats Petersborg, se Figur 1. Att anlägga ett tredje körfält innebär att befintlig vägbana breddas med ungefär 3,5 meter. Vid vissa trängre passager kommer det breddas mindre än så och vid tre av fyra broar är utgångspunkten att det nya körfältet kommer anläggas inom befintligt vägområde. Befintlig vägren kan komma att förstärkas då den inte är

dimensionerad för den trafik som kommer trafikera den. Massorna kommer i största möjliga mån användas inom projektet.

Vägbro över Gessiebäcken kommer troligtvis att breddas. En konsekvens av detta är att den befintliga bron för brukningsvägen över Gessiebäcken kan behöva förflyttas i sidledes och brukningsvägen anpassas.

Det nya körfältet på väg E6 ansluts till befintlig påfart vid trafikplats Vellinge samt befintlig avfart vid trafikplats Petersborg. På så sätt undviks påverkan på befintliga ramper.

Vid trafikplats Västra Klagstorp kommer det även medföra ombyggnad av en del av befintliga ramper för att anpassas till det nya körfältet

Ingen utbyggnad eller påverkan av det parallella vägnätet bedöms ske.

### 5.1. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

I detta avsnitt bedöms de planerade åtgärdernas effekter översiktligt utifrån det tidiga skede projektet befinner sig i just nu. Miljöeffekterna kommer senare analyseras djupare i samband med att en miljökonsekvensbeskrivning eller miljöbeskrivningen tas fram inom ramen för vägplanen. Eftersom vägombyggnaderna ännu inte projekterats är bedömningarna av effekter att betrakta som preliminära i detta skede.

På en övergripande nivå bedöms den planerade utbyggnaden både kunna med- och motverka till uppfyllelsen av de nationella miljö kvalitetsmålen, ligga i linje med de allmänna hänsynsreglerna och hushållningsbestämmelserna samt inte innebära överskridanden av eller negativ påverkan på miljö kvalitetsnormer. Beträffande miljö kvalitetsmålen kan exempelvis hänsyn till grundvattentäcker medverka till målet om grundvatten av god kvalitet, medan målet om ett rikt odlingslandskap kan komma att motverkas till följd av intrång i jordbruksmark.

### 5.2. Riksintressen

Den planerade utbyggnaden berör riksintresse för kulturmiljövård Foteviken - Glostorp [M128]. Baserat på uttrycket för riksintresset, läs under avsnitt 4.5, bedöms det finnas risk för påverkan på riksintresset i och med påverkan på exempelvis fornlämningsmiljöer. Risker för påtaglig skada bedöms som liten, förutsatt att intrång i synliga fornlämningar kan undvikas (som exempelvis gravhögen Talshög som ligger i direkt anslutning till väg E6).

### 5.3. Markanvändning

Projektet och dess åtgärder kan ge upphov till viss förändrad markanvändning i direkt anslutning till väg E6 eller i dess närområden. De främsta effekterna bedöms vara att åkermark tas i anspråk som vägområde.

### 5.4. Boendemiljö

#### 5.4.1. Buller

Flera bostadshus ligger relativt nära till befintlig väg E6 och utsätts därmed för trafikbuller. Utbyggnad av väg E6 med ett nytt körfält bedöms emellertid inte innebära någon större förändring ur bullersynpunkt jämfört med dagens utformning. Delar av trafiken i nordlig riktning kommer att köra

något längre ifrån bebyggelse på västra sidan av vägen och något närmare bebyggelse på östra sidan av väg E6. Effekten på bullernivåerna bedöms bli marginell till följd av detta.

En detaljerad bullerberäkning kommer att utföras för det föreslagna utbyggnadsalternativet. Beräkningen ska påvisa om överskridanden av riktvärden kommer att ske och ligga till grund för beslut om vilken typ av bullerskyddsåtgärd som i så fall kan bli aktuella för respektive fastighet. Riktvärden för planeringsfall "Väsentlig ombyggnad" antas bli aktuellt att tillämpa.

## 5.5. Landskapsbild

Väg E6 är en kraftig barriär i landskapet, men som delvis döljs visuellt där den går i skärning. En breddning av väg E6 med ytterligare ett körfält bedöms ge begränsade effekter på landskapsbilden. Det är i närheten av vägen som breddningen framförallt kommer märkas medan den på håll bedöms smälta ihop med befintlig vägstruktur. Om projektet medför en ökad skyltning och fler bullerskydd kommer det att påverka landskapsbilden och upplevelsen av landskapet för såväl trafikanter längs med väg E6 som för de boende och de som vistas ute i landskapet.

## 5.6. Kulturmiljö

Alla fornlämningar är skyddade enligt Kulturmiljölagen (KML). Aktuell vägsträcka kantas av en mängd fornlämningar och passerar genom utpekade värdefulla kulturmiljöer. Markintrång bör ske med hänsyn till fornlämningar och värdefulla kulturmiljöer, by- och agrara strukturer samt siktlinjer för att minimera påverkan i kulturmiljön.

Anläggande av ett ytterligare körfält innebär att vägområdet utvidgas och därmed ger intrång i intilliggande markområden vilket riskerar att intrång sker i lämningar. Åtgärder som innebär att fornlämningar rubbas, tas bort, täcks över eller på annat sätt ändras eller skadas är förbjudet enligt lag och kräver i så fall tillstånd från Länsstyrelsen.

Effekterna avseende fornlämningar är svåra att förutsäga innan en mer detaljerad steg 2 utredning har gjorts och innan exakt utformning av väg E6 har valts.

Väg E6 passerar genom ett riksintresseområde för kulturmiljövård som också är utpekad som en särskilt värdefull kulturmiljö i det regionala kulturmiljöprogrammet. Passager genom detta bör ske med stor omsorg och anpassning för att inte allvarligt skada miljöernas ingående värden.

Planerade åtgärder riskerar att påverka möjligheten att förstå och uppleva landskapets kulturmiljövärden. Därför är utformning och lokalisering av väg och byggnadsverk av särskild vikt, liksom lokalisering av bullerskyddsåtgärder. Planerade åtgärder bör därför anpassas så långt som möjligt med hänsyn till kulturmiljön.

## 5.7. Naturmiljö

Vägutbyggnaden innebär intrång i naturvärden utmed sträckan. Identifierade naturvärden är bedömda som *måttliga naturvärden* och *visst naturvärde* och är framförallt utpekade för att de utgör biotoper som är ovanliga i det omkringliggande jordbrukslandskapet. Intrång i dessa miljöer bedöms därmed framförallt kunna medföra lokalt negativa effekter på naturmiljön. Utmed sträckan finns två biotopskyddade objekt som kan komma att beröras. Natur- och biotopvärdena i de skyddade biotoperna är bedömda som *visst naturvärde* medan artvärdet är bedömt som obetydligt. Dock omfattas de av biotopskyddsbestämmelserna i 7 kapitlet miljöbalken och intrång behöver därmed hanteras under processen för vägplanens framtagande.

## 5.8. Rekreation och friluftsliv

Förutsättningarna för rekreation- och friluftsliv i det omkringliggande landskapet innebär att projektet och dess åtgärder bedöms medföra ingen till försumbar inverkan på möjligheten till rekreation och friluftsliv. Möjligtvis kan en samordning mellan projektet och Länsstyrelsen behövas avseende utvecklingen av Skumparpsstråket och Tygelsjöstigen samt Tygelsjöstråket som pekats ut i Länsstyrelsens genomförandeplan för skydd av tätortsnära natur i Skåne 2016-2020.

## 5.9. Förorenade områden

Om markföroreningar kommer att hittas utmed sträckan ska dessa hanteras utifrån de regler som gäller och de krav som tillsynsmyndigheterna kan komma att ställa. Det bedöms kunna innebära en positiv effekt om föroreningar avlägsnas och tas om hand.

Eventuella föroreningsutsläpp i samband med trafikolyckor och diffus förorenings-spridning av förorenat dagvatten från vägbanor bedöms också utgöra risker för markföroreningar längs hela vägsträckan.

## 5.10. Vatten

Utbyggnadsförslaget berör vattendrag samt grundvattenförekomster med miljö kvalitetsnormer för vatten. Väg dagvattnet föreslås huvudsakligen tas om hand via öppna dagvattenlösningar där vattnet kan renas vid passage av väglänter och vägdiken. I det fortsatta arbetet kommer det att utredas hur väg dagvattnet ska tas om hand på bästa sätt samt om det föreligger behov av specifika fördröjnings- eller reningsåtgärder. Beträffande åtgärder för att skydda den kommunal grundvattentäkten – se kapitel 5.13 Risker.

## 5.11. Jordbruksmark

Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse enligt miljöbalken. Planerad vägombyggnad kommer att ta värdefull jordbruksmark i anspråk. Då det främst handlar om en breddning av en befintlig väg är markanspråket dock relativt begränsat och bidrar inte till någon ytterligare fragmentering av jordbruksmarken. Eventuellt kan jordbruksmark även tillfälligt behöva tas i anspråk under byggskedet för etableringsytor och upplag, vilket kan medföra kompaktering av jorden. Detta kan kräva skyddsåtgärder och åtgärder för återställning.

## 5.12. Klimat

Klimatförändringar i form av ökade vattenståndsvariationer och mer intensiva regn bedöms ha liten påverkan på planerade vägombyggnad. En breddning av vägen åt öster riskerar att minska nivåskillnaden mellan vägbanan och omgivande mark vid den konstaterade lågpunkten i landskapet (strax norr om korsningen med Klagstorp svägen). I det fortsatta arbetet utreds trummor och dess dimensionering vidare för att hantera den eventuella översvänningsrisken.

För projektet kommer även en klimatkalkyl att tas fram där ombyggnadsarbetets koldioxidutsläpp beräknas. Utifrån beräkningarna kommer sedan åtgärder vidtas för att i möjligaste mån reducera klimatpåverkan genom exempelvis val av tekniska lösningar, materialval och om möjligt även reducera mängden material som används.

### 5.13. Risker

Eventuella föroreningsutsläpp i samband med olyckor med farligt gods, trafikolyckor och diffus förorenings-spridning av förorenat dagvatten från vägbanor bedöms utgöra risker i området, inte minst för förorening av vattentäkten. Vid ombyggnad av vägen kommer, om behov finns, att vidtas skyddsåtgärder inom vattentäktens skyddsområde för att minska föroreningsrisken.

I det fortsatta arbetet kommer olycksrisker i bygg- och driftsskede och knutet till planerad anläggning att belysas. Detta med utgångspunkt i effekter för människor, miljö och egendom.

### 5.14. Byggnadsverk

Tre av de fyra befintliga broarna på sträckan kommer behålla sin nuvarande utformning. Vägbro över Gessiebäcken utreds för att kunna breddas och kompletteras med högkapacitetsräcke för bro. Bro över brukningsvägen kan behöva flyttas i sidledes till följd av detta.

### 5.15. Trafik

Den föreslagna utbyggnaden antas förenklat inte påverka trafikutvecklingen på väg E6. Förhoppningen är emellertid att åtgärden, tillsammans med andra satsningar på bland annat superbuss, ska dämpa trafikutvecklingen i stråket och att fler ska välja att åka buss istället för bil.

Några objektspecifika trafikuppräkningsstal har inte tagits fram för att spegla en sådan önskvärd utveckling i stråket utan trafiken för såväl befintlig väg som utbyggnaden har räknats upp med nu gällande trafikuppräkningsstal publicerade av Trafikverket 2018-04-01.

## 6. Åtgärder

Vid kommande detaljutformning av vägsträckan samt åtgärder inom dess influensområde kommer anpassning ske framförallt utifrån kulturmiljö och fornlämningar i närområdet.

Behovet av bullerskyddsåtgärder längs med sträckan kommer utredas i samband med att bullerberäkningar utförs i projektet. Beräkningarna ska påvisa om överskridanden av riktvärden kommer att ske och ligga till grund för beslut om vilken typ av bullerskyddsåtgärder som i så fall kan bli aktuella för respektive fastighet. Åtgärder kan vara aktuella både längs längre sträckor utmed vägen och/eller på enskilda fastigheter.

Vid ombyggnad av vägen kommer, om behov föreligger, skyddsåtgärder att vidtas inom det kommunala vattenskyddsområden i syfte att minska föroreningsrisken för vattentäkten vid eventuella föroreningsutsläpp i samband med trafikolyckor samt från diffus förorenings-spridning av dagvatten från vägbanor.

Jordmassor kommer att återanvändas inom området i möjligaste mån liksom avbaningsmassor från befintlig mark, som används för återställning och naturlig återetablering av vegetation efter byggskedet.

## 7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Miljövärden finns inom utredningsområdet vilka kan påverkas negativt eller förstöras. Projektet medför intrång och påverkan på framförallt jordbruksmark och kulturmiljövärden, men också på naturvärden och vattenmiljö. Härutöver kan boendemiljön påverkas, främst till följd av påverkan på landskapsbilden. Berörd sträcka av väg E6 passerar även genom ett skyddsområde för kommunala vattentäkter, vilket kan komma att kräva skyddsåtgärder beträffande vägens utformning och hantering av vägdragvatten.

## 8. Fortsatt arbete

### 8.1. Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådsrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

### 8.2. Viktiga frågeställningar

#### 8.2.1. Påverkan på kulturmiljö och landskapsbild

Vid val av lösningar för vägutformning bör frågan om anpassningar för att undvika intrång i fornlämningar som exempelvis gravhögen "Talshög" ges högsta prioritet. Vid passagen av gravhögen är utrymmet begränsat och det blir en kritisk sektion. Vidare bör vägens övriga påverkan på kulturmiljö och landskapsbild ges utrymme i planeringen för att minska påverkan så långt som möjligt, exempelvis om det skulle bli aktuellt med någon typ av bullerskyddsskärmar eller vallar.

#### 8.2.2. Trafikering under byggtid

Stor vikt ska läggas vid att minimera den påverkan som uppstår i produktionsskedet, såväl för trafikanter som för boendemiljön i området.

## 9. Källor

Arkeologerna 2019. E6 mellan Petersborg och Vellinge förhistoriskt boplat- och gravlandskap.

Rapport 2019:8. Arkeologisk utredning steg 1. Arkeologerna Statens historiska museer.

Ekoll AB 2019. Naturvärdesinventering längs E6 - trafikplats Vellinge Norra till trafikplats Petersborg.

ÅVS Stråket Malmö-Falsterbonäset (TRV 2017/42083)

ÅVS E6 genom Skåne (TRV 2018:057)

[www.sgu.se](http://www.sgu.se)

<https://batman.trafikverket.se/externportal>

<https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

<https://www.transportstyrelsen.se/STRADA>

[www.viss.lansstyrelsen.se](http://www.viss.lansstyrelsen.se)

[www.lansstyrelsen.se/skane/](http://www.lansstyrelsen.se/skane/)

[www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se)



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 211 18 Malmö. Besöksadress: Gibraltargatan 7.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

[WWW.trafikverket.se](http://WWW.trafikverket.se)