

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg 11 Anklam–Tomelilla, mötesfri väg  
Sjöbo och Tomelilla kommun, Skåne län

Vägplan, 2024-03-19



**Trafikverket**

Postadress: Box 366, 201 23 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771–921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Väg 11 Anklam–Tomelilla, mötesfri väg, vägplan  
samrådshandling

Författare: COWI AB

Dokumentdatum: 2024-03-19

Ärendenummer: TRV 2018/34898

Version: 3.0

Kontaktperson: Katarina Wildt-Persson, projektledare Trafikverket

# Innehåll

<b>1</b>	<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>SAMRÅDSKRETS .....</b>	<b>6</b>
2.1	Samrådsunderlag.....	6
2.2	Samrådshandling .....	6
<b>3</b>	<b>SAMRÅD .....</b>	<b>7</b>
3.1	<b>Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan .....</b>	<b>7</b>
3.1.1	Samråd med Länsstyrelsen Skåne.....	7
3.1.2	Samråd med Sjöbo och Tomelilla kommun .....	7
3.1.3	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda .....	7
3.1.4	Samråd med övriga myndigheter, organisationer och intresseföreningar ..	14
3.2	<b>Samråd vid utformning av planförslaget .....</b>	<b>17</b>
3.2.1	Samråd med Länsstyrelsen Skåne.....	17
3.2.2	Samråd med Sjöbo och Tomelilla kommun .....	21
3.2.3	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda .....	26
3.2.4	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer .....	31
<b>4</b>	<b>UNDERLAG .....</b>	<b>37</b>
4.1	<b>Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan .....</b>	<b>37</b>
4.2	<b>Samråd vid utformning av planförslaget .....</b>	<b>37</b>

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttranden, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Synpunkter, minnesanteckningar och protokoll är diarieförda på ärendenummer TRV 2018/34898.

## 1 Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse avser Trafikverkets projekt Väg 11 Anklam–Tomelilla, mötesfri väg. Ett samrådsunderlag har tagits fram för projektet som tillsammans med samrådsredogörelsen låg till grund för Länsstyrelsen Skånes beslut den 24 oktober 2018 om att projektet kan antas innebära betydande miljöpåverkan. Samrådsredogörelsen kommer i vägplanprocessen löpande att uppdateras med kommentarer och synpunkter.

Samråd för projektet har bland annat genomförts med allmänheten, enskilda som särskilt berörs, Tomelilla och Sjöbo kommun, Länsstyrelsen Skåne, Skånetrafiken, Region Skåne, berörda verksamheter vid Svampakorset samt andra organisationer. Under samrådstiden har information om projektet i form av en planlägningsbeskrivning, presentationen från det första öppna huset samt ett underlagsmaterial om landskap och kulturmiljö funnits på Trafikverkets hemsida. Allmänheten och berörda uppmanades efter det första öppna huset att inkomma med synpunkter till Trafikverket senast den 1 augusti 2018.

Öppet hus hölls den 18 juni 2018 i gamla skolan i Röddinge och den 19 juni 2018 på Österlens folkhögskola i Tomelilla. Mötena inleddes med en presentation av projektet av Trafikverket och efter det fanns det möjlighet att ställa frågor och lämna synpunkter. Inbjudan till öppet hus skickades den 4 juni 2018 ut till berörda fastighetsägare, samfälligheter, berörda intresseföreningar, byalag och organisationer. Annonsering skedde i Post- och Inrikes Tidningar den 8 juni 2018 samt Ystads Allehanda, Sydsvenska Dagbladet Snällposten och Skånska Dagbladet den 9 juni 2018.

En ny samrådsperiod ägde rum i september 2020. Samrådet har skett mellan 7 september och 27 september 2020. Under samrådstiden har information om projektet i form av en planbeskrivning, en miljökonsekvensbeskrivning, plan- och illustrationskartorna samt en presentation av bullerutbredning och bullerskyddsåtgärder funnits på Trafikverkets hemsida. Allmänheten och berörda uppmanades efter det öppna huset att inkomma med synpunkter till Trafikverket senast den 27 september 2020.

Öppet hus hölls denna gång 14–15 september 2020 i gamla skolan i Röddinge och den 16 september 2020 per telefon. På grund av coronapandemin ägde evenemanget rum i tält ute i den omgivande trädgården. Besökarna hade dessutom fått anmäla sig för en viss hålltid för att trängsel skulle kunna undvikas.

Inbjudan till öppet hus skickades den 24 augusti 2020 ut till berörda fastighetsägare, samfälligheter, berörda intresseföreningar, byalag och organisationer. Annonsering skedde i Post- och Inrikes Tidningar den 4 september 2020 samt Ystads Allehanda och Skånska Dagbladet den 5 september 2020. Under denna samrådsperiod har cirka 50 synpunkter inkommit till Trafikverket.

Fördjupade utredningar har efter samrådet visat på behovet av att uppföra viltstängsel på båda sidor av vägen längs hela sträckningen samt fem faunapassager. Förändringen i förslaget är av en sådan art att ett nytt samråd behövde genomföras. Samrådet har skett

mellan 18 oktober och 18 november 2021 och har genomförts digitalt. Berörda bjöds in via brev att ta del av förslaget på projektets hemsida. Samrådsredogörelsen har uppdaterats med de nya synpunkter som kom in och hur de beaktas i den fortsatta planläggningen av projektet.

I mars 2022 inkom länsstyrelsen med begäran på kompletteringar av miljökonsekvensbeskrivningen av större omfattning. Miljökonsekvensbeskrivningen har uppdaterats och förnyad begäran om godkännande gjordes 2022-07-07. Ytterligare en begäran om kompletteringar i mindre omfattning inkom i september 2022.

Miljökonsekvensbeskrivningen har uppdaterats och förnyad begäran om godkännande gjordes 2022-11-15. Miljökonsekvensbeskrivningen godkändes 2022-11-30.

Trafikverket tackar allmänheten, kommuner, organisationer, företag och myndigheter för inkomna synpunkter och yttranden.

## 2 Samrådsrets

Den som avser att bygga väg eller järnväg – ofta Trafikverket regionalt – ska under arbetet med en väg- eller järnvägsplan samråda med länsstyrelsen, kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Om planen har betydelse för kollektivtrafiken ska samråd även ske med regionala kollektivtrafikmyndigheter.

I de fall länsstyrelsen beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska samråd ske med en så kallad utökad samrådsrets. I samrådsretsen ska då även övriga statliga myndigheter, samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda, ingå. Utöver att avse vägens utformning och miljöpåverkan, ska samrådet även avse innehåll och utformning av den miljökonsekvensbeskrivning som ska finnas tillsammans med vägplanen.

Till hjälp i arbetet att definiera samrådsretsen har Trafikverkets checklista använts.

### 2.1 Samrådsunderlag

I samrådsretsen för samrådsunderlaget ingår berörda kommuner (Sjöbo och Tomelilla), Länsstyrelsen Skåne, Region Skåne, Skånetrafiken och Sydöstra Skånes Räddningstjänstförbund.

Därutöver har följande intresse- och samfällighetsföreningar i närområdet tagits upp i samrådsretsen: Röddinge byalag, Ramsåsa åldermansgille-byalag, Pantaregården S:1, Röddinge S:1, Ora S:1 och S:2, Ramsåsa S:15, Ramsåsa S:16 och Ramsåsa S:17.

Intresseföreningar som ingår är Friluftsförbundets lokalavdelningar i Sjöbo och Blentarp-Sövde, Naturskyddsföreningen Skåne samt naturskyddsföreningen i krets Sjöbo respektive Tomelilla, NTF (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande) i Skåne, Cykelfrämjandet, Lantbrukarnas Riksförbund, Svenskt Näringsliv Skåne och Sveriges Åkeriföretag Syd.

Även E.ON Sverige AB och Sjöbo Elnät AB är som ledningsägare berörda av projektet och därför upptagna på sändlistan. Likaså är företrädare för Skåneleden inkluderade då etapp 10 mellan Lövestads åsar och Vitabäck på SL4 Österlen korsar väg 11 i vägplanområdet. Därutöver har berörda verksamheter vid Svampakorset samt alla fastigheter inom 100 meter från vägen bedömts ingå i samrådsretsen. För fastigheter som omfattar samfälligheter med mer än två ägare har ett urval skett baserat på ägandeförhållanden.

Till samtliga i samrådsretsen gjordes riktade utskick med inbjudan till samråd. Som komplement till detta annonserades de allmänna samråden även i tidningar.

### 2.2 Samrådshandling

Eftersom projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska samråd ske med en så kallad utökad samrådsrets. Tillkommit har Röddinge bys skifteslag (Röddinge S:2), vägsamfälligheterna Ramsåsa egnahem och Käseholm-Floen, Ramsåsastallet på Österlen (halmslöjd, släktforskning, ridskola), samt myndigheterna Försvarmakten, Jordbruksverket, Naturvårdsverket, MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap), Riksantikvarieämbetet, SGI (Statens geotekniska institut) och SGU (Sveriges geologiska undersökning).

## 3 Samråd

Alla inkomna yttranden och mötesanteckningar är diarieförda hos Trafikverket på ärendenummer TRV 2018/34898.

### 3.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

#### 3.1.1 Samråd med Länsstyrelsen Skåne

I augusti 2018 hölls ett första samrådsmöte med länsstyrelsen. Länsstyrelsen framhöll vikten av att ett antal markvägar till hag- och betesmarker ska kunna nyttjas även efter att utbyggnadsförslaget genomförts och påtalade behovet av att i projektet utföra en arkeologisk så kallad steg 1-utredning samt även utreda det parallella vägnätets påverkan på miljövärden.

##### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har i den fortsatta projekteringen utfört en arkeologisk steg 1-utredning och avser att även utföra en kompletterande steg 2-utredning. Parallellvägnätets påverkan har utretts i nära dialog med berörda fastighetsägare. Även frågan om hag- och betesmarker har berörts vid dessa tillfällen.

#### 3.1.2 Samråd med Sjöbo och Tomelilla kommun

I juni 2018 hölls ett gemensamt samrådsmöte med Tomelilla och Sjöbo kommun. Båda kommunerna ställde sig i stort mycket positiva till utbyggnadsplanerna. Tomelilla kommun framhöll vikten av att gång- och cykelvägen mellan Ramsåsa och Tomelilla blir av medan Sjöbo kommun lyfte frågan om en gång- och cykelväg mellan Röddinge och Tolånga. Tomelilla kommun deltog som markägare även på ett samrådsmöte med intressenter i anslutning till Svampakorset där kommunen föreslog att busshållplatsen förläggs mitt i cirkulationsplatsen.

##### Trafikverkets kommentar:

En gång- och cykelväg mellan Ramsåsa och Svampakorset är av största vikt för projektet för att kompensera indragningen av Ramsåsas busshållplats. Sträckan Röddinge–Tolånga bedöms dock inte vara tillräckligt gen och attraktiv för att investera i en separat gång- och cykelväg. Vid utformningen av det lågtrafikerade parallella vägnätet har frågeställningen beaktats och det är förhoppningen att denna ger möjlighet för gång- och cykeltrafik i blandtrafik.

En förläggning av busshållplatsen inne i cirkulationsplatsen innebär allt för stora svårigheter, särskilt med avseende på trafiksäkerhet och trafikanternas möjlighet att uppfatta situationen i trafiken.

#### 3.1.3 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Öppet hus hölls den 18 juni 2018 i gamla skolan i Röddinge och den 19 juni 2018 på Österlens folkhögskola i Tomelilla. Berörda fastighetsägare, samfälligheter, berörda intresseföreningar, byalag och organisationer hade bjudits in direkt. Utöver det sattes annonser in i Post- och Inrikes Tidningar den 8 juni 2018 samt Ystads Allehanda, Sydsvenska Dagbladet Snällposten och Skånska Dagbladet den 9 juni 2018.

Mötena inleddes med en presentation av projektet av Trafikverket och efter det fanns det möjlighet att ställa frågor och lämna synpunkter. Synpunkterna sammanställdes sedan och redovisas här uppdelat i olika ämnesområden.

#### *Buller*

Vilka bullernivåer som kommer att bli aktuella efter utbyggnaden och hur eventuella bullerskyddsåtgärder påverkar landskapsbilden var frågor som lyftes.

#### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har utfört en bullerutredning och kommer att uppföra vägnära bullerskyddsskärmar där detta krävs för att riktvärden inte ska överskridas. De fastigheter som trots detta kommer att få nivåer som överstiger riktvärden erbjuds ytterligare skyddsåtgärder i form av fasad- eller uteplatsåtgärder i den mån detta bedöms tekniskt genomförbart och ekonomiskt rimligt. Bullerutredningen har genomförts i nära samarbete med gestaltungsarbetet så att bullerskyddsskärmar ska innebära en så liten påverkan på det visuella intrycket av landskapet som möjligt.

#### *Jordbruk*

Många synpunkter handlade om lantbrukares möjligheter att även fortsättningsvis rationellt kunna bruka sin jord och bedriva sin verksamhet. Det påtalades att stängda utfarter leder till avsevärda försämringar både med avseende på miljö och tid och effektivitet. Enskilda hag- och odlingsmarker riskerar att bli obrukbara vid markintrång.

Även synpunkter framfördes på att framkomligheten försämras när jordbruksmaskiner nyttjar väg 11 och fickor där långsamma fordon kan köra in och släppa fram bakomvarande trafik önskades. Nya markvägar till och från jordbruksfastigheter måste dimensioneras för stora arbetsfordon och fungera med verksamhetens struktur.

#### Trafikverkets kommentar:

Ombyggnaden till 2+1-väg förutsätter att mindre korsningar stängs och kommer på många platser att leda till längre sträckor för jordbruksfordon som ska ta sig mellan brukningsenheter. I det fortsatta arbetet har enskilda samråd hållits med berörda för att komma fram till en så bra helhetslösning som möjligt. Att minimera negativ påverkan på jordbruket med avseende på till exempel körsträckor, markintrång, åkeranslutningar och svårbrukade skiften är högt prioriterat.

Trafikverket bedömer att fördelarna med en mötesseparerad 2+1-väg är så stora att de överväger nackdelarna med att långsamtgående fordon begränsar framkomligheten på enflika sträckor. Omkörningssträckorna och det parallella vägnätet har utformats med så stor hänsyn till jordbrukets behov som möjligt. Vägarna är också dimensionerade efter att även breda fordon såsom skördetröska ska kunna framföras på dem.

#### *Kollektivtrafik*

Synpunkter som framfördes inkluderade att färre bussar och fler busshållplatser är att föredra, att hållplatsen i Ramsåsa används av många pendlare och har lockat många barnfamiljer att bosätta sig i samhället, att yngre skolbarns pendling med skolbuss försvåras samt att tågtrafik borde återupptas på en ny Simrishamnsbana.

#### Trafikverkets kommentar:

Utgångspunkten för förslaget för busstrafiken är Region Skånes så kallade SkåneExpress-koncept som strävar efter att efterlikna tågtrafiken med sina snabbare och bekvämare resor med långsiktighet i linjedragningen. För att uppnå detta måste antalet hållplatser minska. Hållplatsen i Ramsåsa har cirka 15 av- och påstigande resenärer vilket bedömts vara ett för



lågt antal. Hållplatsen har dessutom dålig standard och dåliga siktförhållanden. Syftet med gång- och cykelvägen från Ramsåsa in till Svampakorset är att minimera de negativa konsekvenserna för de boende i Ramsåsa. Övriga hållplatser på sträckan får en betydligt högre standard och två av dem, vid Anklam och Röddinge, får planskilda passager för gång- och cykeltrafik samt pendlarparkering.

Trafikverket för en nära dialog med de berörda kommunerna för att lösa frågan med skolbusstrafiken.

Trafikverkets projekt med tågtrafik på Simrishamnsbanan är vilande sedan det inte togs upp i den nationella planen för 2014–2025.

### *Cykeltrafik*

Ett flertal synpunkter på den planerade gång- och cykelvägen mellan Ramsåsa och Svampakorset framfördes. En hel del var positiva till den nya förbindelsen för fotgängare och cyklister men en markägare ansåg att den innebär ett för stort markintrång.

Önskemål som lyftes var en planskild passage för gång- och cykeltrafik vid korsningen i Ramsåsa – för att förbättra barns säkerhet i trafiken – respektive en cykelväg till Sjöbo.

### Trafikverkets kommentar:

Inom ramen för det här projektet finns det inga planer på att även bygga en gång- och cykelväg till Sjöbo. Trafikverkets intention är att gång- och cykeltrafikanter ska kunna använda sig av de lågtrafikerade lokalvägarna i det planerade parallellvägnätet så långt det är möjligt för att i blandtrafik ta sig mellan Sjöbo och Ramsåsa på ett trafiksäkert sätt.

Planskild passage för gång- och cykeltrafik anläggs i Anklam och Röddinge. I Ramsåsa har behovet av en sådan relativt sett inte bedömts vara tillräckligt stort. För oskyddade trafikanter som färdas i riktning mot Tomelilla förbättras trafiksäkerheten i och med att en ny gång- och cykelväg anläggs.

Trafikverkets mål är att komma fram till en så bra helhetslösning som möjligt utifrån vad som är tekniskt genomförbart och ekonomiskt rimligt. Att minimera negativ påverkan på jordbruket med avseende på bland annat markintrång är högt prioriterat men samtidigt är anläggandet av den nya gång- och cykelvägen en mycket viktig del av projektet. Ersättning för markintrång kommer att diskuteras och regleras i enlighet med lag och föreskrifter.

### *Trafiksäkerhet*

Boende i vägens närhet uttryckte oro för att trafiksäkerheten ska försämrans genom planerna på omkörningssträckor och separering i form av mitträcke. Det påtalades att antalet olyckor är mycket lågt och att de olyckor som inträffar är viltolyckor. Farhågor uttrycktes om att risken för viltolyckor ökar med mitträcke om inte viltstängsel samtidigt uppförs.

### Trafikverkets kommentar:

Sträckan mellan Anklam och Svampakorset är en av få delar av väg 11 som idag inte är mittseparerad. Trafikverkets olycksuppföljning visar att denna typ av vägar utan mittseparering är farliga och att risken att det ska hända en allvarlig olycka är förhållandevis stor.

Risken för viltolyckor kan komma att öka till följd av höjningen av dimensionerande hastighet på vägsträckan. Trafikverket avser därför att i nästkommande skeden utreda behovet av faunapassager och viltstängsel.

### Trafikverkets uppdaterade kommentar [2021-12-21]:

Fördjupade utredningar har visat på behov av att uppföra viltstängsel på båda sidor av vägen längs hela sträckningen samt fem faunapassager. Vägplanen har därefter uppdaterats och berörda har därefter bjudits in till digitalt samråd via brev mellan den 18 oktober och 18 november 2021.

#### *Väg och trafik*

Önskemål om att göra sträckan till 2+2-väg istället för 2+1-väg med sänkt hastighet till 80 alternativt 70 km/tim framfördes.

En fråga ställdes om vilka konsekvenserna för pendlare blir om en olycka inträffar på en sträcka utan omkörningsfält.

En annan farhåga rörde att möjligheterna för räddningsfordon att köra om långsamtgående fordon kommer att försämrats, särskilt med tanke på ytterräcken, som dessutom ansågs göra vägen osäkrare.

Farhågan om mer trafik genom Röddinge ifall anslutningen till länsväg 990 tas bort lyftes.

En fråga ställdes om snöröjning på vägarna i det nya parallellvägnätet och påpekade att snöröjningen på väg 11 skulle försämrats när den görs om till 2+1-väg.

Många synpunkter rörde anslutningarna till väg 11 och parallellvägnätet och hur tillgängligheten till privata fastigheter upprätthålls. En synpunkt rörde önskemål om cirkulationsplats vid Anklam.

Flera synpunkter uttryckte farhågor om att långsamtgående fordon som till exempel jordbruksmaskiner kommer att minska framkomligheten på sträckan. En skrivelse ville se ett förbud mot sådana fordon under dygnets mest trafikintensiva timmar på morgnar och eftermiddagar.

En boende ställde sig positiv till stängning av västra infarten till Ramsåsa, förutsatt att markvägen som nyttjas för lantbruk på den motsatta sidan av vägen kvarstår och utformas så att ytterligare olägenhet inte uppkommer.

Ett annat önskemål var att bygga om järnvägen mellan Malmö och Ystad och göra den dubbelspårig.

### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har i utformningen av 2+1-vägen beaktat räddningstjänstens framkomlighet. En 2+1-väg har nackdelar men även många fördelar, varav trafiksäkerheten är en av de största.

I utformningsförslaget stängs ett antal anslutningar av men anslutningen till länsväg 990 kommer att finnas kvar.

Parallellvägnätet kommer att utgöras av enskilda vägar. Drift och underhåll, inklusive snöröjning, av sådana ombesörjs inte av Trafikverket. Däremot bistår Trafikverket med ansökan om lantmåteriförrättning för bildandet av gemensamhetsanläggningar eller servitut för de enskilda vägar som ska ingå i parallellvägnätet. Väg 11 är en regionalt prioriterad väg vilket återspeglas i prioritering av åtgärd för snöröjning.

Trafikverket har tagit med sig samtliga synpunkter på anslutningarna till väg 11 och parallellvägnätet i det vidare arbetet med vägutformningen. Målet har varit en så bra helhetslösning som möjligt utifrån vad som är tekniskt genomförbart och ekonomiskt rimligt.

Trafikverket har under de senaste åren utfört lokala kapacitetshöjande åtgärder för järnvägen. För närvarande saknas finansiering för en ytterligare utbyggnad.

*Trafikverkets uppdaterade kommentar [2023-02-28]:*

Längs väg 11 har tre nya uppställningsplatser för utryckningsfordon tillgodosetts inom vägplanen i syfte att underlätta för räddningstjänsten. Utöver de tre nya nöduppställningsplatserna kommer en befintlig nöduppställningsplats att byggas om. Totalt fyra nöduppställningsplatser kommer finnas där den enfältiga sträckan är längre än 2,5 kilometer.

*Övriga synpunkter*

En fråga inkom om huruvida ersättning utgår för användandet av en privat väg. Andra synpunkter rörde vikten av att kunna korsa väg 11 med häst, särskilt vid Röddinge i riktning mot Fylan, samt att sopbil och skolskjuts från Tomelilla kommun får längre väg i och med stängning av korsningar. Vidare berördes ombyggnadens påverkan på landskapsbilden samt natur- och kulturmiljö. Några skrivelser påtalar vikten av att information tillhandahålls och att fler samrådstillfällen anordnas innan beslut fattas.

*Trafikverkets kommentar:*

Ersättning för markintrång och förändringar kopplade till verksamheter eller fastigheter kommer att diskuteras och regleras i enlighet med lag och föreskrifter. Ersättning utgår i normalfallet först efter att vägplanen vunnit laga kraft.

Möjligheter att korsa väg 11 med häst och färdväg för sopbil och skolskjuts har beaktats i utformningen av ombyggnadsförslaget. Målet har varit en så bra helhetslösning som möjligt utifrån vad som är tekniskt genomförbart och ekonomiskt rimligt.

Trafikverket har utrett åtgärdens påverkan på närområdet utifrån bland annat aspekterna natur-, kulturmiljö och landskapsbild i enlighet med miljöbalken och resultaten finns sammanställda i projektets miljökonsekvensbeskrivning.

Projektet befinner sig nu i samrådshandlingsskedet vari ytterligare samrådstillfällen, bland annat i form av ett öppet hus, anordnas och ett förslag på utformning presenteras. Förslaget kan sedan revideras ytterligare innan det ställs ut för granskning för alla berörda.

*Trafikverkets uppdaterade kommentar [2023-02-28]:*

Fler samrådstillfällen har genomförts med berörda.

*Information*

Ett flertal fastighetsägare uppgav information i form av markering på kartor om placering av jordvärmeanläggningar, brunnar och andra anläggningar i närheten av väg 11. Ett vattensjukt område i anslutning till väg 11 markerades också på en karta som fanns tillgänglig på öppet hus.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har tagit med sig denna information i det vidare arbetet med utformningen av ett ombyggnadsförslag.

*Trafikverkets uppdaterade kommentar [2023-02-28]:*

Trafikverket har tagit med sig ovanstående synpunkter i det fortsatta arbetet med vägutformningen. Parallellvägnätet och vidare projektering hanteras dock utanför vägplaneprocessen.

### *Näringsidkare 1, mellan Sjöbo och Röddinge*

Näringsidkare 1 gav på öppet hus den 18 juni 2018 förslag på en alternativ dragning på parallellväg vid fastigheten och påpekade att den föreslagna infarten inte fungerar med verksamheten. Vidare framfördes att besökare som ser skyltningen från väg 11 är viktig för verksamheten och att ny skyltning kommer att behövas efter ombyggnaden.

#### Trafikverkets uppdaterade kommentar [2022-10-21]:

Trafikverket tar med sig synpunkter i nästkommande skeden.

#### Trafikverkets uppdaterade kommentar [2023-02-28]

Verksamheten är sedermera nedlagd var på arbete med ovanstående synpunkter har avbrutits.

### *Näringsidkare 2, i Anklam*

En företrädare för en verksamhet lyfte på öppet hus den 18 juni 2018 skyltningen till verksamheten och att lastbil med släp kommer att behöva kunna köra in och ut från fastigheten.

#### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna till nästkommande skeden i planeringsprocessen.

#### Trafikverkets uppdaterade kommentar [2023-02-28]

Utformningen har setts över för att bevara de funktioner som verksamheten prioriterar inom vägplaneprocessen. Vidare projektering hanteras dock utanför vägplaneprocessen.

### *Motorklubb, Svampabanan*

Motorklubben organiserar motorsport i form av bland annat folkrace, rally, rallycross, crosskart och radiostyrda bilar. Huvudverksamheten ligger inom två olika fastigheter varav den ena ägs av motorklubben och den andra, där motorbanan ligger, arrenderas av kommunen. Klubben bedriver även en campinganläggning söder om motorbanan. Motorklubb deltog på samrådsmötet med verksamhetsutövare i anslutning till Svampakorset.

Svampabanan har som mest omkring 2 000 besökare vid ett och samma arrangemang. Att besökare och tävlande med sällskap ankommer vid olika tider sprider ut belastningen något. Besökare angör Svampabanan från väg 19 i söder via Tosselillavägen. Infarten från väg 11 nyttjas normalt inte vid tävlingar men vid köbildning efter tävlingarnas slut kan trafik ledas om för att avlasta huvudinfarten. Vänstersväng från Tosselillavägen ut på väg 19 kan då upplevas något problematisk.

Längs med den norra sidan av motorbanan går en grusad väg som primärt nyttjas för besökares angöring av läktare till fots samt i viss mån för tävlingsfordon som kör åt sidan mellan varven. Givet att dessa funktioner garanteras utrymme har motorklubben inget att invända om Trafikverket gör markintrång på grusvägen för att anlägga gång- och cykelväg.

#### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna i den fortsatta planeringen och ser fram emot en fortsatt god dialog.

#### Trafikverkets uppdaterade kommentar [2023-02-28]

Utformningen har setts över i dialog med Svampabanan i syfte att minska intrång på fastigheten och för att bevara de funktioner som verksamheten prioriterar inom ramen för vägplaneprocessen. Vidare projektering hanteras dock utanför vägplaneprocessen.

#### *Sommarland söder om Svampakorset*

Ett kortare samtal med en representant från sommarlandet ägde rum den 13 juni 2018.

I högsäsong uppger näringsidkaren att de har omkring 2 500–3 000 besökare per dag med toppar på omkring 6 000–12 000 besökare vid större arrangemang. Besökstalen förväntas öka i och med framtida utveckling och utvidgning av verksamheten. De flesta besökare kommer via bil i riktning från Malmö och Lund och kör via väg 11 men även stora trafikflöden förekommer på väg 19.

Sommarlandet upplever omfattande trafikproblem vid öppning och stängning med köbildning från sin parkering och Tossellavägen ut på väg 19 och vidare upp i Svampakorset och ut på väg 11. När det varit som värst uppges bilkön ha sträckt sig till Ramsåsa eller längre. Sommarlandet vill att anslutningen mellan Tossellavägen och väg 19 byggs om, helst till cirkulationsplats, för att hantera trafikströmmarna. Särskilt vänstersväng ut från Tossellavägen är problematisk och leder till trafikstockning.

#### Trafikverkets kommentar:

De konstaterade köbildningarna på väg 11 tycks framförallt bero på anslutningen mellan väg 11 och den enskilda Tossellavägen, snarare än Svampakorsets utformning. Trafikverket ser behov av fortsatt samverkan och samråd med näringsidkaren för att åtgärda kapacitetsproblemen på sådant sätt att trafikstockning inne på verksamhetens område inte sprider sig ut till det allmänna vägnätet med omfattande köbildning till verksamheten som följd.

Trafikverket kommer fortsätta att studera trafikflödena för att identifiera åtgärdsförslag. Näringsidkaren bör även utreda vilka åtgärder verksamheten kan vidta inom sitt område för att underlätta effektiva trafikflöden.

#### *Näringsidkare 3, verksamhet vid Svampakorset*

Representanter för verksamheten deltog i samrådsmöte med verksamhetsutövare vid Svampakorset den 19 juni 2018. Cirkulationsplatsen upplevs klara den dagliga belastningen väl men sommartid uppstår vid enskilda tillfällen omfattande köbildning till följd av närliggande verksamheter. Representanten påtalar vikten av att avfarten in till dem är enkel och trafiksäker. Ett vänstersvängfält önskas för trafik från Sjöbohållet.

#### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket utreder behovet och utformningen vidare i det fortsatta arbetet. Detaljplaner för utökad verksamhet norr om verksamheten förväntas öka trafikmängderna.

#### Trafikverkets uppdaterade kommentar [2021-12-21]:

Ett vänstersvängfält har lagts till i vägplanen enligt synpunkt.

#### *Näringsidkare 4, verksamhet vid Svampakorset*

Fastigheten där verksamheten ligger arrenderas för flera ändamål. Företrädare för verksamheten framförde vid syn på plats att det bör vara möjligt att placera gång- och cykelvägen i fastighetens ytterkant utan att hindra verksamheten. Verksamhetsutövaren är inte främmande för ett samutnyttjande av platsen om en tillräckligt bra lösning kan uppnås för både Trafikverket och verksamhetsutövare.

#### Trafikverkets kommentar:

I cirkulationsplatsen har i detta skede tre åtgärder utretts: hållplats för SkåneExpressen, gång- och cykelväg samt fritt högersvängfält. Om samtliga tre åtgärder genomförs och placeras väster om cirkulationsplatsen innebär det troligen ett markintrång som hotar verksamheten. Trafikverket ser bland annat därför skäl till att prioritera mellan åtgärderna.

#### *Näringsidkare 5, verksamhet vid Svampakorset*

På samrådsmöte med verksamhetsutövare deltog företrädare för Tomelilla kommun som representant för näringsidkaren. Kommunen har inget att anmärka på placering av gång- och cykelväg längs staketet på biogasanläggningen. Kommunen framförde även att inte heller Räddningstjänsten hade några anmärkningar. Framför anläggningen finns en yta som nyttjas av last- och tankbil men bakom den sker ingen trafik. Stationen har ingen särskild skyddszon men det är viktigt att privata bilar hindras från att parkera på ytan eftersom brand i en bil skulle kunna spridas till anläggningen. Pollare eller liknande behövs därför på gång- och cykelvägen.

#### *Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket tar med sig synpunkterna till nästkommande skeden i planeringsprocessen.

#### *Trafikverkets uppdaterade kommentar [2023-02-28]*

Trafikverket har föreslagit ett dike för att skilja väg 11 och gång- och cykelbanan. Därmed bedöms möjligheten att nyttja gång- och cykelvägen för uppställning av fordon som liten.

#### *Näringsidkare 6, verksamhet vid Svampakorset*

Representant för verksamheten deltog i samrådsmöte med verksamhetsutövare vid Svampakorset den 19 juni 2018. Representanten framförde att verksamheten inte har någonting att invända mot projektet men önskar att intrång i verksamhetens uteservering med tillhörande parkeringsplatser undviks. Reklamskylt intill cirkulationsplatsen påverkas troligen av gång- och cykelvägen och för verksamheten är det avgörande att en ny placering i likvärdigt läge kan hittas.

#### *Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket tar med sig synpunkterna till nästkommande skeden i planeringsprocessen. Med all sannolikhet kommer ett markintrång kunna undvikas.

#### *Trafikverkets kommentar [2023-02-28]:*

Trafikverket har tagit med sig ovanstående synpunkter i det fortsatta arbetet med vägutformningen. Vidare projektering hanteras utanför vägplaneprocessen.

### 3.1.4 Samråd med övriga myndigheter, organisationer och intresseföreningar

I samrådsunderlagsskedet bjöds Region Skåne, Skånetrafiken och Sydöstra Skånes Räddningstjänstförbund in till samråd via brev. Region Skåne företrädades av förvaltningen Skånetrafiken i egenskap av kollektivtrafikmyndighet vid tre samrådsmöten, den 22 maj, 7 juni samt 13 augusti 2018. Vid mötet den 13 augusti deltog även en representant för enheten för samhällsplanering. Region Skåne är även – i samverkan med Stiftelsen Skånska Landskap och berörda kommuner – huvudman för Skåneleden med vilka Trafikverket har haft samråd skriftligen.

Intresseföreningar bjöds in till öppet hus den 18 juni 2018 i gamla skolan i Röddinge och den 19 juni 2018 på Österlens folkhögskola i Tomelilla via annons eller, i de fall de identifierats dessförinnan, via brev.

Verksamhetsutövare i anslutning till Svampakorset bjöds, utöver till de publika samrådstillfällena, även in till ett särskilt samråd den 19 juni 2018.

### *Region Skåne*

Region Skåne inkom med ett skriftligt yttrande i vilket regionen påtalar vikten av att tidplanen för den regionala transportinfrastrukturplanen hålls. I planen är väg 11 utpekad för såväl person-, gods- som kollektivtrafik.

#### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket instämmer i att åtgärder för en ökad trafiksäkerhet och framkomlighet på väg 11 är prioriterat.

### *Skånetrafiken*

I en skrivelse daterad den 25 maj 2018 lade Skånetrafiken fram sin syn på placering av busshållplats vid Svampakorset, i direkt anslutning till cirkulationsplatsen på den östra sidan. Skånetrafiken presenterade även synpunkter från den entreprenör och dess chaufförer som trafikerar sträckan. Bland annat påtalades de dåliga siktförhållandena för Ramsåsas busshållplats och behovet av att de nya hållplatserna förses med accelerationsfält.

#### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har arbetat vidare utifrån de synpunkter och underlag som tillhandahållits för att erhålla en fullgod standard för kollektivtrafiken. Avseende behov av pendelparkering och standard på hållplatserna instämmer Trafikverket i vikten av att standarden anpassas till förutsättningarna på platsen.

Trafikverket vill särskilt tacka för kommentarer från verksamma förare på sträckan som har legat till grund för det vidare arbetet med utformning av busshållplatserna.

### *Skåneleden*

Utöver skriftlig kommunikation ägde samråd avseende vandringsleden rum i samband med samrådsmöten med kommunerna (den 13 juni 2018) respektive med Skånetrafiken (den 13 augusti 2018). Företrädare för leden informerade om den nya kvalitetsstandard som avses implementeras till år 2020. Standarden innebär bland annat att övergångar av större vägar ska vara säkra att passera och förankrade hos Trafikverket.

#### Trafikverkets kommentar:

Ombyggnaden av väg 11 kommer att leda till att passagen för Skåneleden markant försvåras, både praktiskt och säkerhetsmässigt på grund av den ökade hastigheten och ny mittseparering (vid denna passage är även den ombyggda vägen planerad som 1+1-väg). En trafiksäker passage för denna led behöver etableras för att minimera de negativa konsekvenserna. En sådan passage kan möjligen tillgodoses genom en omdragning av leden till en närliggande passage, eventuellt med hjälp av det nya parallellvägnätet. Detta ska utredas vidare i fortsatta arbete med vägutformningen.

#### Trafikverkets uppdaterade kommentar [2023-02-28]:

Trafikverket har föreslagit en omledning av Skåneleden till en närliggande passage via parallellvägnätet. Parallellvägnätet och vidare projektering hanteras dock utanför vägplaneprocessen.

### *En vägsamfällighet vid Ramsåsa och byalag vid Röddinge respektive Ramsåsa*

Två föreningar och en vägsamfällighet inkom med en gemensam skrivelse där ombyggnadsplanerna anses vara otillräckliga med avseende på trafiksäkerhet och att säkerställa tillgängligheten för dem som bor och verkar i området. Risken för viltolyckor

lyftes särskilt fram. I skrivelsen påtalas att varken en mötesseparerad 2+1-väg eller en höjd hastighet är något som efterlysts av lokalsamhället. Beräkningsmodellerna som använts i åtgärdsvalsstudien ifrågasattes också. Skrivelsen föreslog alternativ till projektet i form av att bredda vägrenen för att underlätta omkörning och se över kvaliteten på befintliga på- och avfarter. Därutöver påtalades att busshållplatsen i Ramsåsa borde kvarstå.

#### Trafikverkets kommentar:

Erfarenheterna från mötesseparerade 2+1-vägar visar att dessa är mycket säkra, särskilt med avseende på att förebygga allvarliga och dödliga olyckor. I olycksförebyggande arbete tas hänsyn till hur olycksdrabbad en sträcka varit historiskt men för att förebygga olyckor måste även hänsyn tas till en sammanvägd bedömning av risken för framtida olyckor. Sträckan mellan Anklam och Svampakorset är en av få delar av väg 11 som idag inte är mittseparerad. Trafikverket bedömer att det finns skäl att åtgärda olycksrisken på sträckan både sett till anläggningens utformning och till de olyckor som skett historiskt. Trafikverket anser vidare att en höjd hastighet är fördelaktigt när en sådan åtgärd kan vidtas på ett trafiksäkert sätt.

Nackdelarna med att långsamtgående fordon begränsar framkomligheten kan minskas genom att viss jordbrukstrafik omfördelas till det parallella vägnätet. Det har utformats med så stor hänsyn till jordbrukets behov som möjligt och vidare samråd kommer att hållas för att identifiera specifika behov.

Avseende viltolyckor har Trafikverket att i nästkommande skeden utreda behovet av faunapassager och viltstängsel.

#### Trafikverkets uppdaterade kommentar [2021-12-21]:

Fördjupade utredningar har visat på behov av att uppföra viltstängsel på båda sidor av vägen längs hela sträckningen samt fem faunapassager. Vägplanen har därefter uppdaterats och berörda har därefter bjudits in till digitalt samråd via brev mellan den 18 oktober och 18 november 2021.

#### *Vägsamfällighet, mellan Röddinge och Ramsåsa*

Styrelsen inkom med skriftliga synpunkter som inkluderar oro för räddningstjänstens åtkomst, framkomlighet för jordbruksmaskiner, tillgång till busshållplats i Röddinge, föreningens ekonomi och statsbidrag för vägskötsel samt klimatpåverkan. Föreningen motsätter sig ombyggnaden och hastighetshöjningen och anser att projektet har stor negativ påverkan på lokalsamhället.

#### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket hänvisar till avsnitt 3.1.3 i den här samrådsredogörelsen och tar med sig synpunkterna till nästkommande planeringsskeden där nya samråd kommer att hållas.

#### Trafikverkets uppdaterade kommentar [2023-02-28]:

Nya samråd har hållits. En 2+1-väg har nackdelar men även många fördelar, varav trafiksäkerheten är en av de största. Målet är en så bra helhetslösning som möjligt utifrån vad som är tekniskt genomförbart och ekonomiskt rimligt

#### *LRF (Lantbrukarnas Riksförbund) Skåne*

LRF påtalade vikten av att svensk livsmedelsproduktion ökar och ser att genomförandet av 2+1-väg med lokalvägar skulle leda till markintrång samt minskad effektivitet i brukandet. LRF påtalade även vikten av att hänsyn tas till de nötkötts- och mjölkproducenter som finns i vägens närhet. Åtkomst till åker, vall- och betesmarker måste säkras.



LRF är i grunden positiva till åtgärder för stärkt trafiksäkerhet och minimering av antalet omkomna i trafiken. Däremot ifrågasätts behovet av 2+1-väg på den aktuella sträckan och LRF vänder sig emot det förslag som presenterats på samrådsmötena. Om Trafikverket trots invändningarna anser att mötesseparering är nödvändig föreslås istället 2+2-väg på hela sträckan för att bibehålla befintliga anslutningar.

Trafikverkets kommentar:

Lantbrukarna i området utgör en av de viktigaste intressentgrupperna i området. Syftet med samrådsmötena som har hållits var att inhämta information och diskutera möjliga lösningar. De synpunkter som framkommit på möte och i skrivelser beaktas i den fortsatta planeringen och fler samråd kommer att äga rum.

En ombyggnad till 2+2-väg anses inte samhällsekonomiskt försvarbart och skulle inte innebära att befintliga anslutningar kan bevaras. Trafikverket anser att en översyn av trafiksäkerheten på de anslutande vägarna är nödvändig.

*Sveriges Åkeriföretag Syd*

Sveriges Åkeriförening Syd uttryckte att den överlag är positiv till insatser som förstärker infrastrukturen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar denna hållning.

*Ridledsförening*

En ridledsförening önskade att trafiksäkerheten för ridande som korsar väg 11 beaktas.

Trafikverkets kommentar:

Möjligheter att korsa väg 11 med häst har beaktats i utformningen av ombyggnadsförslaget.

## 3.2 Samråd vid utformning av planförslaget

### 3.2.1 Samråd med Länsstyrelsen Skåne

Samrådsmöte hölls med länsstyrelsen den 15 april 2020. Miljökonsekvensbeskrivningen som beskriver förslagets påverkan på bland annat lokalsamhälle, landskapsbild, natur- och kulturvärden presenterades och länsstyrelsen fick möjlighet att yttra sig.

Länsstyrelsen påtalade att det är viktigt att miljökonsekvensbeskrivningen ger en helhetsbild av projektet genom att även översiktligt redogöra för det parallella vägnätets påverkan. Hur mycket jordbruksmark som tas i anspråk av vägplanen respektive parallellvägarna ska framgå.

Länsstyrelsen informerade om att det gjorts fynd av tjockskalig målarmussla i Trydeån, vilket behöver beaktas.

Länsstyrelsen informerade även om att projektet behöver föra en dialog med Sjöbo kommun med anledning av att en vattentäkt planeras utgöra ett framtida vattenskyddsområde och att väg 11 behöver anpassas för att minimera risken för förorening av tälten. En sådan dialog underlättar för kommunen när den ska ta fram skyddsföreskrifter för vattenskyddsområdet.

Vid större förändringar av ombyggnadsförslaget, som exempelvis tillkommande viltstängsel, vill länsstyrelsen se ytterligare ett samrådsmöte i samrådshandlingsskedet.

Ytterligare samråd med länsstyrelsen har hållits under samrådshandlingsskedet den 27 januari 2021. På mötet presenterades planerade faunapassager översiktligt. De synpunkter som framkom på mötet var att det ska framgå i miljökonsekvensbeskrivningen

att passagerna har lokaliserats efter djurens rörelsemönster, att dimensionerna på trummorna är så stora som möjligt samt att länsstyrelsen anser att passage nummer tre ska vara planskild och att hänsyn ska tas till de höga naturvärdena i naturbetesmarkerna i närområdet. En fråga framfördes också kring huruvida djurens rörelsemönster har kartlagts genom fältundersökningar.

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för projektet skickades tillsammans med planhandlingar och samrådsredogörelse in till länsstyrelsen 2021-12-21, med begäran om godkännande av MKB:n. Länsstyrelsen påtalade i yttrande 2022-03-11 brister i MKB:n som behövde kompletteras för att den skulle kunna godkännas. Länsstyrelsens synpunkter redovisas per ämnesområde i detta avsnitt. Under ett samrådsmöte 2022-05-06 berördes också nedan redovisade sakfrågor.

#### *Lokalisering*

Länsstyrelsen saknar en redovisning av hur valen av lokalisering av omkörningsfält samt utformning av parallellvägnätet har gjorts.

#### *Alternativ*

Länsstyrelsen saknar en beskrivning av varför det inte är ett alternativ att sänka hastigheten på vägen. Länsstyrelsen saknar redogörelse för motiv till bortval av alternativ i kapitel 6.

#### *Studerade alternativ*

Länsstyrelsen saknar också en redovisning av prövade alternativ för lokalisering och utformning av faunaåtgärder.

#### *Gående och cyklister*

MKB:n behöver kompletteras med en samlad redovisning av hur gående och cyklister påverkas av utbyggnadsförslaget.

#### *Kulturmiljö*

Länsstyrelsen påpekar att faunastängsel längs sträckan kommer att få stor inverkan på upplevelsevärdena. MKB:n behöver kompletteras med tydligare redovisning av varför denna sträckning kräver heltäckande stängsling.

#### *Vandringsleder*

Länsstyrelsen saknar kartredovisning för den planerade omdragningen av Skåneleden. Länsstyrelsen framför att det är viktigt att ledens tillgänglighet och skyltning säkerställs även under byggskedet.

#### *Ridstigar*

Länsstyrelsen framför att MKB:n behöver kompletteras med analyser av påverkan på ridleder och ridvägar och hur eventuell skada ska lindras.

#### *Faunapassager*

Länsstyrelsen anser att det behöver förtydligas i MKB:n om det finns ett behov av passage för groddjur i området.

Länsstyrelsen konstaterar att det i texten under avsnitt 7.3.2 *Fauna, faunarörelser och barriäreffekter*, saknas en beskrivning av och påverkan på kronviltet och nominatunderarten av kronhjort.

#### *Artskydd*

Länsstyrelsen påtalar att MKB:n behöver kompletteras med en redovisning av varför fyndplatser hanteras olika för olika arter. MKB:n behöver också kompletteras med information i det fall lokaler helt har kunnat undvikas och om det gjorts bedömningar av att

artskyddet inte aktualiserats.

För passagen av skog där barbastell konstaterats, påtalar Länsstyrelsen att resonemanget behöver utvecklas rörande artskyddet.

Länsstyrelsen påtalar att artskyddsdispens krävs för flytt av hedblomster och att texter i MKB och planbeskrivning behöver ses över.

#### *Biotopskydd*

Länsstyrelsen framför att MKB:n behöver kompletteras så att den samlade påverkan på biotopskyddade objekt kan utläsas. Det behöver också framgå tydligt att de intrång som inte omfattas av vägplanen kräver en separat dispenshantering samt att krav kommer ställas på kompensation även för dessa åtgärder. Trafikverket behöver även redovisa hur kompensationsåtgärderna för vägplanens påverkan kommer att samordnas med utbyggnaden av parallellvägnätet.

Länsstyrelsen framför också att MKB och planhandlingar behöver kompletteras med ett förslag till kompensationsåtgärd för alléträden som lever upp till syftet med biotopskyddet. Länsstyrelsen menar att MKB:n behöver redogöra för trädplantering på fler platser.

#### *Strandskydd, invasiva arter och masshantering*

Länsstyrelsen anser att MKB:n behöver kompletteras med en samlad bild av påverkan på strandskyddat område och invasiva arter i samband med anläggandet av den nya cykelvägen.

Länsstyrelsen framför att MKB:n behöver kompletteras med en samlad beskrivning av saneringsbehov vad gäller invasiva arter, om ett sådant finns.

Länsstyrelsen konstaterar att i samband med hanteringen av invasiva arter/masshantering där sådana arter förekommer behöver även riskerna med att sprida arten inom en lokal hanteras.

#### *Vattenmiljöer*

Länsstyrelsen konstaterar att MKB:n behöver kompletteras med information om att vattenmiljöerna kring Trydeån omfattas av riksintresse för naturvård.

Länsstyrelsen menar att det i MKB:n behöver förtydligas var brostöden för bron över Trydeån kommer att anläggas och om tillstånd alternativt anmälan om vattenverksamhet krävs.

Länsstyrelsen framför att inventering av tjockskalig målarmussla behöver utföras på de platser som berörs av ny gång- och cykelbro över Trydeån samt förlängning av trumma i biflödet till Trydeån. MKB:n behöver kompletteras med en bedömning av om behov av artskyddsdispens. MKB:n behöver kompletteras med en beskrivning av hur det säkerställs att anläggningsarbetet inte orsakar påverkan på individer av tjockskalig målarmussla eller deras levnadsmiljöer.

Länsstyrelsen framför att MKB:n behöver kompletteras med ett kontrollprogram för att vattenkvaliteten och grundvattennivåerna i de enskilda brunnarna inom påverkansområdet i Röddinge inte påverkas negativt innan byggnationen, under och efter.

Länsstyrelsen framför att MKB:n behöver kompletteras med vilka åtgärder som planeras vidtas för den delen av utbyggnaden av vägen som riskerar att påverka grundvattenförekomsten vid Röddinge.

Länsstyrelsen påpekar att MKB:n behöver förtydliga om projektet bedöms ge en minskad risk för påverkan på grundvatten trots ökad trafikmängd och hastighet på vägen.

Länsstyrelsen framför att MKB:n behöver kompletteras med en karta över var förlängningen av vägtrumma för det mindre vattendraget planeras.

#### *Massbalans m.m.*

Länsstyrelsen framför att MKB:n behöver kompletteras med en tidig uppskattning av projektets massbalans, som även inkluderar ombyggnaden av parallellvägnätet. Redovisningen ska omfatta uppskattade typer och mängder av avfall och andra restprodukter som kan förutses uppkomma.

#### *Kumulativa effekter*

I MKB:n anges att avgränsning i tid har gjorts till 2045. Länsstyrelsen menar att det även behöver finnas ett perspektiv på lång sikt, förslagsvis kan det vara anläggningens beräknade livstid.

MKB:n behöver kompletteras vad gäller indirekta och kumulativa effekter.

MKB:n behöver beskriva att marken för tillfälligt markanspråk mycket sällan återfår tidigare produktionsförmåga.

#### *Utsatthet och sårbarhet*

MKB:n behöver kompletteras med Trafikverkets bedömning av den färdiga anläggningens utsatthet och sårbarhet för klimatförändringar eller andra yttre händelser.

Länsstyrelsen menar att MKB:n behöver kompletteras avseende bedömningen av klimatpåverkan, och hur bedömningen gjorts att fler kommer välja att pendla med buss eller samåka när vägen är utbyggd. Eftersom vägens standard, hastighet och trafiksäkerhet förbättras med projektet finns en stor risk att fler väljer att köra själva. Den risken behöver också lyftas i MKB:n.

Länsstyrelsen framför att en klimatkalkyl bör finnas framme redan i samrådet för att samrådsgruppen ska kunna ta del av denna och ha synpunkter på den.

#### *Övrigt*

Länsstyrelsen påtalar att den inledande sammanfattningen, behöver uppdateras efter komplettering av MKB:n.

Den samlade bedömningen av nollalternativets och utbyggnadsalternativets konsekvenser behöver kompletteras med en utförligare textbeskrivning.

Länsstyrelsen framför att MKB:n behöver kompletteras med en redovisning av hur kravet på sakkunskap är uppfyllt.

Länsstyrelsen påtalar att MKB:n behöver kompletteras med en sammanställning av kommande dispensansökningar och prövningar som krävs i det fortsatta arbetet.

Länsstyrelsen framför att MKB:n och planbeskrivningen behöver kompletteras med ett

förtydligande om acceptabla insatstider för den kommunala räddningstjänsten kan uppnås under och efter byggtid.

Länsstyrelsen framför att kartbilaga 2 för invasiva arter respektive faunapassager är alltför snarlika.

Länsstyrelsen påtalade i yttrande 2022-09-13 ytterligare kompletteringar av MKB:n som behövde genomföras för att den skulle kunna godkännas. Länsstyrelsens synpunkter omfattade vatten. Dels kontroll av medelvattenflöde vid planerad bro över Trydeån i syfte att avgöra huruvida Trafikverket ska ansöka om tillstånd för vattenverksamhet eller om den är anmälningsskyldig, dels en utredning om permanent grundvattenpåverkan orsakad av diken och skärningar i syfte att avgöra om det krävs tillstånd för permanent grundvattenbortledning.

#### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket avser att ge en helhetsbild av hur projektet påverkar omgivningen och dess värden. Parallellvägnätets påverkan redovisas således i miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverket delar även länsstyrelsens syn på processen och avser att föra en kontinuerlig dialog med länsstyrelsen och de berörda kommunerna.

Trafikverket har tagit med sig övriga synpunkter avseende miljökonsekvensbeskrivningen och på faunaåtgärder med syftet att minimera påverkan på omgivningen i vidare projektering utifrån vad som är rimligt tekniskt och ekonomiskt möjligt.

Avseende frågan kring om djurens rörelsemönster så utgör underlaget för djurs rörelsemönster kartstudier av området samt dokumenterade uppgifter om viltolyckor, tidigare inventeringar och observationer från exempelvis Artportalen.

#### Trafikverkets uppdaterade kommentar [2023-02-28]

Trafikverket har gjort de kompletteringar av MKB som begärts av länsstyrelsen 2022-03-11. Förnyad begäran om godkännande av MKB har gjorts 2022-07-07.

Trafikverket har gjort ytterligare kompletteringar av MKB som begärts av länsstyrelsen 2022-09-13. Förnyad begäran om godkännande av MKB har gjorts 2022-11-15.

Länsstyrelsen godkände MKB 2022-11-30.

### 3.2.2 Samråd med Sjöbo och Tomelilla kommun

Ett första möte med de berörda kommunerna i samrådshandlingsskedet hölls den 14 januari 2020. Förslaget på utformning presenterades och kommunerna fick möjlighet att yttra sig över det. Ytterligare samrådsmöten hölls den 17 september 2020 (Sjöbo kommun) respektive den 21 september 2020 (Tomelilla kommun) och kommunerna bjöds även in till samråd via brev mellan 18 oktober och 18 november 2021 med anledning av att planförslaget uppdaterats med faunapassager och viltåtgärder. På förfrågan från kommunerna förlängdes tiden för att återkomma med yttrande. Yttranden inkom den 9 december och 10 december från Tomelilla kommun respektive den 15 december från Sjöbo kommun.

Kommunernas synpunkter delas här upp per ämnesområde.

## *Trafik*

Båda kommunerna har synpunkter på att sträckan utformas som en gles 1+2 väg. Tomelilla kommun framför att väg 11 bör utformas som en fullgod 2+1 väg medan Sjöbo kommun ser att vägen utformas som en 2+2 väg alternativt att vägen förblir utan mitträckesseparering.

### *Trafikverkets kommentar:*

En mötesfri 2+2 väg har i åtgärdsvalsstudiens tidiga skede valts bort då detta skulle innebära en standard som är högre än behovet. Enligt vägar och gators utformning (2020) rekommenderas 2+2 väg om antalet fordon per dygn (årsdygnstrafik) överstiger 20 000 fordon. På sträckan uppgår trafikflödet till cirka 4900 fordon/dygn (årsdygnstrafik) enligt mätningar från 2018. Enligt Trafikverkets basprognos förväntas väg 11 ha en trafikflödesökning för personbilar på cirka 44% år 2014-2040, vilket skulle innebära ett trafikflöde på under 7000 fordon per dygn (årsdygnstrafik) år 2040 på sträckan, vilket vida underskrider rekommendationerna för en 2+2 väg.

Trafikverket framhåller att genomföra en ombyggnation utan mittseparering innebär att det huvudsakliga syftet med projektet inte uppfylls, vilket är att höja trafiksäkerheten på väg 11.

### *Busshållplatser och pendlarparkeringar*

Trygghetsaspekten måste beaktas, exempelvis bör parkeringarna inte vara dolda och samt ha belysning. Önskemål om cykelparkering med tak och bra låsanordningar ex. framtida plats till cykelboxar samt laddmöjligheter för eldrivna fordon vid busshållplatserna framfördes också. Mer specifikt framfördes önskemål om väderskyddade parkeringsplatser och laddplatser för cyklar, elcyklar, elmopeder, sparkcyklar och bil vid Svampakorsets nya hållplats. Sjöbo kommun undrade över vilken aktör som ansvarar för vad med avseende på drift och underhåll. Avtal saknas med Skånetrafiken.

Mer specifikt framförde Tomelilla kommun önskemål om ett övergångsställe i cirkulationsplatsens östra del. Kommunen vill även se ett vänstersvängkörfält vid infarten till verksamhet på nordvästra sidan av Svampakorset för att öka trafiksäkerheten. I åtgärdsvalsstudien för cirkulationsplatser förordades separata busskörfält i Svampakorset och kommunen påpekar att motiven till varför dessa inte ingår i samrådsförslaget saknas i samrådsmaterialet.

Sjöbo kommun framförde att hållplatsen vid Anklam bör prioriteras och utformas med hög standard eftersom den är en viktig bytespunkt för boende i andra delar av kommunen. För området kring hållplatsen i Röddinge ansåg kommunen att Trafikverket bör ta fram en helhetslösning med avseende på belysning och att elsäkerhetsansvaret för denna ska ligga på Trafikverket.

### *Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket tar med sig synpunkterna till nästkommande skeden i planeringsprocessen.

Utrustning på hållplatser regleras i avtal mellan kommunen och Skånetrafiken och inte inom ramen för detta projekt. Trafikverket har dock ett intresse av att möjliggöra för laddningsmöjligheter. Under 2022 pågår det en utredning gällande laddningsmöjligheter för eldrivna fordon på Trafikverkets parkeringar. I dagsläget är detta inte genomförbart på grund av juridiska skäl.

Avseende föreslagen bilparkering vid Svampakorsets nya hållplats så kvarstår befintlig pendlarparkering vid Svampakorset, varför en ny inte är motiverad.

Vänstersvängfält för trafik från Sjöbohålet har lagts till på västra sidan av Svamparondellen.

Med avseende på separata busskörfält i Svampakorset har den drönarflygning som utförts visat på att den köbildning som tidvis uppstår beror på närliggande verksamhet och därmed inte skulle bli avhjälpt med separata busskörfält.

Trafikverkets uppdaterade kommentar [2023-02-28]:

Inga åtgärder utförs där övergångsstället föreslås. Det finns en befintlig passage på södra delen som gång- och cykelvägen ansluter till. Busshållplats i tidigare utformningsförslag låg närmare rondellen. Busshållplatsen ligger numera längre österut, varför ett övergångsställe vid rondellen inte är motiverat. Passagemöjlighet finns vid planerad busshållplats.

Belysning planeras vid hållplatsen i Röddinge, vilket omfattar hållplatsen, gång- och cykel väg som ansluter till hållplatsen och tillhörande cykelparkering och vägen som ansluter till hållplatsen och pendlarparkering. Belysningen kommer att ägas och förvaltas av Trafikverket.

Trafikverket har tagit med sig övriga ovanstående synpunkter i det fortsatta arbetet med vägutformningen. Vidare projektering hanteras dock utanför vägplaneprocessen.

*Gång- och cykelväg*

Tomelilla kommun framförde önskemål om hinder för att förhindra bilar från att köra in framför gastankarna vid Svampabanan. Kommunen ser över ifall andra ledningar i området kring Svampabanan kan komma att påverkas av projektet.

Kommunen framförde även att en säker cykelväg längs hela sträckningen bör vara en prioritet och Tomelilla kommun lyfter att en gång och cykelväg från busshållplatsen på norra sidan väg 11 vid Svamparondellen österut (ca 400 meter) behöver anläggas.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna till nästkommande skeden i planeringsprocessen.

Trafikverkets ambition är att skapa så bra förutsättningar som möjligt för cykeltrafik utifrån vad som är tekniskt genomförbart och ekonomiskt rimligt. Att minimera negativ påverkan på jordbruket med avseende på bland annat markintrång är högt prioriterat och försvårar anläggandet av ett sammanhängande gång- och cykelnät.

Med avseende på en gång- och cykelväg från busshållplatsen på norra sidan väg 11 vid Svamparondellen österut så bedöms anslutningen västerut tillgodose tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter till busshållplatsen.

Trafikverkets uppdaterade kommentar [2023-02-28]:

Trafikverket har föreslagit ett dike för att skilja väg 11 och gång- och cykelbanan. Därmed bedöms möjligheten att nyttja gång- och cykelvägen för uppställning av fordon som liten.

Trafikverket har tagit med sig övriga ovanstående synpunkter i det fortsatta arbetet med vägutformningen. Vidare projektering hanteras dock utanför vägplaneprocessen.

*Röddinge dricksvattentäkt*

Kommunerna uppgav att de gärna involveras i arbetet med att ta fram den fördjupade riskanalysen för yt- och grundvatten.

Sjöbo kommun påtalade att det kommunala reningsverket redan idag är överbelastat och att Trafikverket vid ett eventuellt behov av att pumpa vatten i Röddinge inte bör göra det till kommunens dagvattenledningar.

Efter att ha tagit del av samrådsmaterialet ansåg kommunen även att det värde som grundvattnet och en kommunal vattentäkt utgör inte värderas tillräckligt högt i förhållande till andra värden.

#### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna till nästkommande skeden i planeringsprocessen.

Med avseende på värdeklassningen arbetar Trafikverket i ett nationellt perspektiv och ur ett nationellt perspektiv så försörjer Röddinge vattentäkt en mycket begränsad population samt har mycket goda förutsättningar för omlokalisering eller överföring från annat håll på grund av sitt geografiska läge.

#### Trafikverkets uppdaterade kommentar [2023-02-28]:

En fördjupad riskanalys är genomförd för den sträcka längs väg 11 som planeras tillhöra det sekundära skyddsområdet till Röddinge vattentäkt. Vattentäkten bedöms som värdefullt vatten. Röddinge vattentäkt nyttjas som vattenförsörjning till en mycket begränsad population och även om det idag inte finns färdiga anläggningar och distributionsnät som kan fungera som reservvattenförsörjning vid en akut kris bedöms förutsättningarna för omlokalisering av uttagsbrunnar inom grundvattenförekomsten som mycket goda.

Förebyggande åtgärder till exempelvis täta diken är därför inte motiverade men beredskapsplaner rekommenderas. Trafikverket har även beslutat att införa en avstängningsmöjlighet vid infiltrationsanläggningen för att minska risken för spridning.

#### *Trafiksäkerhet*

Tomelilla kommun påtalade att fyrvägskorset vid utfarten från Ramsåsa by behöver ses över med avseende på trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter.

#### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna till nästkommande skeden i planeringsprocessen och ser över möjligheterna att utforma Ramsåsakorset på ett säkrare sätt.

#### Trafikverkets uppdaterade kommentar [2023-02-28]:

Mittseparering har införts på båda sidorna av korsningen vilket hindrar omkörning i korsningen. Vänstersvängfält har införts i båda riktningarna och anslutande vägar till väg 11 har breddats i korsningen.

#### *Räddningstjänst*

Kommunerna påtalar att framkomligheten för räddningstjänst kommer att bli avsevärt försämrade med avseende på antal och längden på omkörningsfälten i vägplanen.

#### Trafikverkets kommentar:

Tre nya nöduppställningsplatser kommer att tillgodoses inom vägplanen. Utöver de tre nya nöduppställningsplatserna kommer en befintlig nöduppställningsplats att byggas om. Totalt fyra nöduppställningsplatser kommer finnas där den enfältiga sträckan är längre än 2,5 kilometer.

#### *Skolskjuts*

Sträckan berör två skolskjutslinjer inom Sjöbo kommun, respektive en linje inom Tomelilla kommun och korsningarna Eriksdalsvägen, Röddingevägen och Röddinge byaväg med väg 11 samt korsningen vid Ramsåsa. Kommunerna framför att det fortsättningsvis ska vara möjligt att köra in- och ut från båda riktningarna på väg 11 i dessa korsningspunkter.



Trafikverkets kommentar:

Möjligheten att köra in- och ut från båda riktningarna kommer att kvarstå i nämnda korsningar.

*Svampabanan*

Eftersom en del av banan ut mot väg 11 tas i anspråk behöver Trafikverket ersätta de träd som avverkas.

Trafikverkets kommentar:

En lägre buskridå föreslås som kompensationsåtgärd med avseende på träden som behöver avverkas.

Trafikverkets uppdaterade kommentar [2023-02-28]:

Plantering av träd på norra sidan av väg 11, i höjd med Svampabanan föreslås som kompensationsåtgärd för borttagandet av de träd som behöver avverkas.

*Vilt*

Kommunerna undrade över hur Trafikverket tänker kring viltstängsel och påtalade att det finns mycket vilt vid naturbetesmarken. Förutsättningarna med avseende på vilt ansågs behöva utredas och beskrivas ytterligare.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket avser att i nästkommande skeden utreda behovet av faunapassager och viltstängsel mer i detalj.

Trafikverkets uppdaterade kommentar [2021-12-21]:

Fördjupade utredningar har visat på behov av att uppföra viltstängsel på båda sidor av vägen längs hela sträckningen samt fem faunapassager. Vägplanen har därefter uppdaterats.

*Klimatpåverkan*

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket arbetar aktivt med att minska klimatpåverkan och utsläpp av koldioxid. Målsättningen är att projektets klimatpåverkan skall minska med 15% under framtagande av förfrågningsunderlag för entreprenad och byggfas. Utöver det så utreds påverkan på klimatet inom ramen för vägplaneprocessen, exempelvis tas en uppdaterad klimatkalkyl fram i granskningshandlingen.

*Övrigt*

Kommunerna önskar ett förtydligande i planbeskrivningen vilka fordonstyper som avses med dimensionerande fordonstyper i korsningarna med väg 11.

Skåneleden kommer att ledas om i syfte att förbättra kopplingen till kollektivtrafik vilket kommunerna ställer sig positivt till. Kommunerna framför att Skåneledens omdragning och passage av väg 11 ska lösas senast i samband med ombyggnation av vägen.

Kommunerna framför även önskemål om ett utvecklat resonemang om behovet av att ridpassager tillgodoses vid ombyggnation.

Trafikverkets kommentar:

Generellt har korsningar anpassats till lastbil på 18 meter för att korsningarna ska kunna användas av jordbruksfordon. Vilka fordonstyper som har varit dimensionerande varierar dock längs sträckan utifrån det behov som framkommit vid enskilda möten med de fastighetsägare som kan bli särskilt berörda av ombyggnadsförslaget.

Skåneleden har bjudits in till samråd.

Trafikverket avser inte att anordna särskilda ridpassager. Möjligheter att korsa väg 11 med häst har beaktats i utformningen av ombyggnadsförslaget.

### 3.2.3 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Enskilda möten har hållits under projektet med de fastighetsägare som kan bli särskilt berörda av ombyggnadsförslaget, det vill säga utbyggnaden, de lokalvägar som planeras och de utfarter som stängs av. På dessa enskilda samråd gavs Trafikverket möjlighet att samla in information om till exempel hur marken brukas, hur rörelsevägarna mellan fälten ser ut och eventuella arrendatorer.

De enskilda som kan bli särskilt berörda var – tillsammans med samfälligheter, berörda intresseföreningar, byalag och organisationer – även inbjudna till det allmänna samrådsmöte som hölls i gamla skolan i Röddinge den 14–15 september 2020 samt per telefon den 16 september 2020. Inbjudningsbrev skickades ut den 24 augusti 2020. Utöver det sattes annonser in i Post- och Inrikes Tidningar den 4 september 2020 samt Ystads Allehanda och Skånska Dagbladet den 5 september 2020.

På grund av coronapandemin ägde öppet hus denna gång rum i tält ute i den omgivande trädgården. Besökarna hade dessutom fått anmäla sig för en viss hålltid för att trängsel skulle kunna undvikas. På mötena fanns det möjlighet att ställa frågor och lämna synpunkter.

Allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda bjöds även in till samråd via brev mellan 18 oktober och 18 november 2021 med anledning av att planförslaget uppdaterats med faunapassager och viltåtgärder.

Synpunkterna från samrådsmöten och digitalt samråd sammanställdes sedan och redovisas här uppdelat i olika ämnesområden.

#### *Buller*

I många synpunkter uttrycktes farhågor om bullervärden och frågor om vilka skyddsåtgärder som skulle bli aktuella för den egna fastigheten.

#### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har utfört en bullerutredning längs väg 11 inom och i omedelbar anslutning till vägplaneområdet och kommer att uppföra vägnära bullerskyddsskärmar där detta krävs för att riktvärden inte ska överskridas. De fastigheter som trots detta kommer att få nivåer som överstiger riktvärden erbjuds ytterligare skyddsåtgärder i form av fasad- eller uteplatsåtgärder i den mån detta bedöms tekniskt genomförbart och ekonomiskt rimligt. Bullerutredningen har genomförts i nära samarbete med gestaltningsarbetet för att bullerskyddsskärmarna ska innebära en så liten påverkan på det visuella intrycket av landskapet som möjligt.

#### *Jordbruk*

Många synpunkter handlade även i detta skede om lantbrukares möjligheter att även fortsättningsvis rationellt kunna bruka sin jord och bedriva sin verksamhet. Det råder även fortfarande en stor oro för att jordbruksmaskinerna ska stoppa upp övrig trafik på de relativt långa 1+1-sträckorna.

#### Trafikverkets kommentar:

Ombyggnaden till 2+1-väg förutsätter att mindre korsningar stängs och kommer på många platser att leda till längre sträckor för jordbruksfordon som ska ta sig mellan bruknings-

enheter. I det fortsatta arbetet har enskilda samråd hållits med berörda för att komma fram till en så bra helhetslösning som möjligt. Att minimera negativ påverkan på jordbruket med avseende på till exempel körsträckor, markintrång, åkeranslutningar och svårbrukade skiften är högt prioriterat.

Trafikverket bedömer att fördelarna med en mötteseparerad 2+1-väg är så stora att de överväger nackdelarna med att långsamtgående fordon begränsar framkomligheten på enfiliga sträckor. Omkörningssträckorna och det parallella vägnätet har utformats med så stor hänsyn till jordbrukets behov som möjligt. Vägarna är också dimensionerade efter att även breda fordon såsom skördetröska ska kunna framföras på dem.

#### *Kollektivtrafik*

Ett flertal synpunkter ifrågasatte beslutet att dra in busshållplatsen i Ramsåsa och ställde sig frågande till hur en indragning kan vara förenligt med målet om en levande landsbygd. De huvudsakliga nyttjarna av buss är barn och pensionärer som inte kan förväntas cykla in till Svampakorset. Boende på andra sidan vägen måste dessutom ta sig över en farlig korsning för att kunna använda den nya gång- och cykelvägen som är tänkt att kompensera för indragningen av hållplatsen.

#### *Trafikverkets kommentar:*

Utgångspunkten för förslaget för busstrafiken är Region Skånes så kallade SkåneExpress-koncept som strävar efter att efterlikna tågtrafiken med sina snabbare och bekvämare resor med långsiktighet i linjedragningen. För att uppnå detta måste antalet hållplatser minska. Hållplatsen i Ramsåsa har cirka 15 av- och påstigande resenärer vilket bedömts vara ett för lågt antal.

Syftet med gång- och cykelvägen från Ramsåsa in till Svampakorset är att minimera de negativa konsekvenserna för de boende i Ramsåsa. Krav på att den nya gång- och cykelvägen ska vara tagen i bruk innan busshållplatsen dras in tas med i förfrågningsunderlaget inför byggskedet. Trafikverket tar med sig synpunkterna på korsningens trafiksäkerhet till nästkommande skeden i planeringsprocessen och ser över möjligheterna att utforma Ramsåsakorset på ett säkrare sätt.

Trafikverket tar med sig synpunkterna på indragningen av hållplatsen till sin dialog med Skånetrafiken. Berörda uppmanas dock även att själva ta kontakt direkt med Skånetrafiken som är den aktör som äger frågan.

#### *Cykeltrafik*

Ett flertal synpunkter rörde önskemål om ett sammanhängande cykelnät längs sträckan. Mer än en synpunkt rörde dessutom önskemål om en cykelväg från Anklam in till Sjöbo.

#### *Trafikverkets kommentar:*

Inom ramen för det här projektet finns det inga planer på att även bygga en gång- och cykelväg till Sjöbo. Trafikverkets intention är att gång- och cykeltrafikanter ska kunna använda sig av de lågtrafikerade lokalvägarna i det planerade parallellvägnätet så långt det är möjligt för att i blandtrafik ta sig mellan Sjöbo och Ramsåsa på ett trafiksäkert sätt.

Trafikverkets mål är att komma fram till en så bra helhetslösning som möjligt utifrån vad som är tekniskt genomförbart och ekonomiskt rimligt. Att minimera negativ påverkan på jordbruket med avseende på bland annat markintrång är högt prioriterat och försvårar för anläggandet av ett sammanhängande gång- och cykelnät.

### *Trafiksäkerhet*

Boende i vägens närhet uttryckte oro för att trafiksäkerheten ska försämrats genom planerna på omkörningssträckor och separering i form av mitträcke. Det påtalades att antalet olyckor är mycket lågt och att de olyckor som inträffar är viltolyckor. Farhågor uttrycktes om att risken för viltolyckor ökar med mitträcke om inte viltstängsel samtidigt uppförs. Även risken för så kallade upphinnandelyckor befaras öka.

Flertalet synpunkter rörde önskemål om sänkt hastighet till 80 km/h på delar av väg 11 och frågor om var övergången mellan 80 km/h till 100 km/h ska ske.

Två synpunkter rörde specifikt korsningen vid Anklam. En synpunkt där planförslaget avfärdades som en livsfarlig lösning på grund av att trafikanter från ett flertal mindre samhällen (Lövestad, Vanstad, Äsperöd med flera) kommer att skapa köer när de ska ta sig ut på väg 11 och i korsningen samsas med alla nytillkomna funktioner som pendlarparkering med mera. I den andra synpunkten kritiserades tillgängligheten till busshållplatsen där synpunktslämnaren menar att det kommer att skapa spring över vägen och därmed bristande trafiksäkerhet.

Ett flertal synpunkter påtalade brister med avseende på trafiksäkerheten i korsningen vid Ramsåsa. Många vill se en sänkt hastighet på denna del, gärna i kombination med fartkameror. Fartkameror föreslogs i en annan synpunkt även i korsningen Röddinge/Vanstad.

### *Trafikverkets kommentar:*

Sträckan mellan Anklam och Svampakorset är en av få delar av väg 11 som idag inte är mittseparerad. Trafikverkets olycksuppföljning visar att denna typ av vägar utan mittseparering är farliga och att risken att det ska hända en allvarlig olycka är förhållandevis stor.

Att öka trafiksäkerheten på sträckan är projektets huvudsyfte och Trafikverkets mål är att ta fram ett förslag som på bästa sätt ökar denna och samtidigt kan jämka samman en rad motstående intressen.

Korsningen vid utfarten från Ramsåsa by kommer att ses över särskilt i den fortsatta planeringen. Trafikverket delar dock inte uppfattningen att det skulle behövas fartkameror i korsningen Röddinge/Vanstad eftersom en planskild gång- och cykelpassage ska förläggas i anslutning till denna.

Korsningen vid Anklam och trafiksäkerheten kommer att särskilt ses över i vidare projektering.

Risken för viltolyckor kan komma att öka till följd av höjningen av dimensionerande hastighet på vägsträckan. Trafikverket avser därför att i nästkommande skeden utreda behovet av faunapassager och viltstängsel.

### *Trafikverkets uppdaterade kommentar [2021-12-21]:*

Fördjupade utredningar har visat på behovet av att uppföra viltstängsel på båda sidor av vägen längs hela sträckningen samt fem faunapassager. Vägplanen har därefter uppdaterats och berörda har därefter bjudits in till samråd via brev mellan den 18 oktober och 18 november 2021.

### *Väg och trafik*

Flera synpunkter uttryckte farhågor om att långsamtgående fordon som till exempel jordbruksmaskiner kommer att minska framkomligheten på sträckan. Räddningstjänstens möjlighet att snabbt ta sig fram längs vägen lyftes särskilt.

Många synpunkter rörde anslutningarna till väg 11 och parallellvägnätet och hur tillgängligheten till privata fastigheter upprätthålls. En del undrade hur det rent praktiskt gick till med bildandet av vägsamfälligheter. Någon synpunkt motsatte sig helt att behöva ingå i en vägsamfällighet.

Ett par synpunkter lyfte frågan om snöröjning av de nya vägarna i parallellvägnätet.

En synpunkt uttryckte oro över att tillkommande räcken på väg 11 kommer att försvåra snöröjningen.

Ett par synpunkter ställde sig frågande till avsaknaden av vägbelysning i korsningen vid Anklam.

En annan synpunkt lämnade ett förslag på att den västra infartsvägen till Röddinge skulle stängas av för att skona de boende från genomfartstrafiken.

### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har i utformningen av 2+1-vägen beaktat Polisens och Räddningstjänstens framkomlighet samt möjligheten till drift och underhåll. Exempelvis anläggs nöduppställningsplatser på väg 11 där den enfältiga sträckan är längre än 2,5 kilometer för att underlätta framkomligheten.

En 2+1-väg har nackdelar men även många fördelar, varav trafiksäkerheten är en av de största.

Parallellvägnätet kommer att utgöras av enskilda vägar. Drift och underhåll, inklusive snöröjning, av sådana ombesörjs inte av Trafikverket. Däremot bistår Trafikverket med ansökan om lantmäteriförrättning för bildandet av gemensamhetsanläggningar eller servitut för de enskilda vägar som ska ingå i parallellvägnätet.

Trafikverket delar inte uppfattningen att det skulle behövas ytterligare vägbelysning vid korsningen i Anklam. Jämfört med befintliga förhållanden kommer korsningen att upplevas ljusare tack vare belysningen i anslutning till den planskilda gång- och cykelpassagen.

Parallellvägnätet är översiktligt utformat och fastställs ej i vägplanen. Trafikverket har tagit med sig samtliga synpunkter på anslutningarna till väg 11 och parallellvägnätet i det fortsatta arbetet med vägutformningen. Målet är en så bra helhetslösning som möjligt utifrån vad som är tekniskt genomförbart och ekonomiskt rimligt. Parallellvägnätet och vidare projektering hanteras dock utanför vägplaneprocessen.

### *Vägutformning*

Ett flertal synpunkter rörde specifikt den egna fastigheten där fastighetsägaren inte ansåg att förslaget var tillräckligt genomarbetat. Många lämnade egna detaljerade förslag på alternativa utformningar av bland annat tillfartsvägar. I ett par fall anses förslaget på dragningen av parallellvägar avsevärt minska värdet på fastigheten.

### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har tagit med sig samtliga synpunkter i det vidare arbetet med utformningen av utbyggnadsförslaget och kommer att göra vissa förändringar av tillfartsvägar och

anslutningar utifrån en så bra helhetslösning som möjligt och vad som är tekniskt genomförbart och ekonomiskt rimligt.

Parallellvägnätet är översiktligt utformat och fastställs ej i vägplanen. Trafikverket har gjort vissa förändringar av dragningen av parallella vägar, men vidare projektering hanteras därför utanför vägplaneprocessen.

#### *Faunapassager och viltåtgärder*

Tre synpunkter uttryckte oro över bristande tillgänglighet till den egna fastigheten till följd av föreslaget faunastängsel.

#### Trafikverkets kommentar:

Alla grindar och färister är allmänt tillgängliga. Trafikverket har, i planprocessen, tagit till sig önskemål om att byta ut eller komplettera grindar och färister i den mån det är tekniskt genomförbart och ekonomiskt rimligt.

#### *Byggtid*

Ett flertal synpunkter uttryckte oro över de störningar de kommer att utsättas för under byggtiden och någon undrade om arbetet skulle pågå även nattetid.

#### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket är medveten om den oro som föranleds av att ens omgivning förvandlas till en byggarbetsplats som för vägarbeten många gånger kan jämföras med en storskalig industri. Trafikverket kommer att vidta kraftiga åtgärder för att motverka störningar under byggtiden så långt det är möjligt samt verka för att riktvärdena för byggbuller inte ska överskridas. Sådana krav, däribland att arbete inte får utföras kl. 22.00–06.00, tas med i förfrågningsunderlaget inför byggskedet.

#### *Övriga synpunkter*

Många synpunkter rörde logistiken med postutdelning, sophämtning och skolskjutsverksamhet.

Vidare berördes ombyggnadens påverkan på landskapsbilden, natur- och kulturmiljö samt påverkan på fauna som kräver särskild hänsyn.

En synpunkt uttryckte farhågor om att gå miste om information och påtalade att alla boende inte är medlemmar i byalaget.

Någon undrade om erbjudande om förvärv och ville försäkra sig om att få rätt betalt. En annan synpunkt uttryckte förvåning över att Trafikverket inte planerar att erbjuda förvärv av fastigheten med tanke på dragningen av den nya tillfartsvägen.

Ytterligare synpunkter rörde gestaltning av bullerskyddsskärm och möjligheten att få ta del av ett eventuellt massöverskott för att anlägga en bullerskyddsvall på sin fastighet.

En synpunkt rörde varför Trafikverket skickade ut brev om förberedande undersökningar gällande inventering av dricksvattenbrunnar men sedan aldrig utförde någon provtagning.

#### Trafikverkets kommentar:

Möjligheter för fortsatt postutdelning, sophämtning och skolskjutsverksamhet är viktiga delar som har beaktats i utformningen av planförslaget. Målet har varit en så bra helhetslösning som möjligt utifrån vad som är tekniskt genomförbart och ekonomiskt rimligt.

Trafikverket har utrett ombyggnationens påverkan på närområdet utifrån bland annat aspekterna natur-, kulturmiljö och landskapsbild samt påverkan på fauna som kräver särskild hänsyn i enlighet med miljöbalken och resultaten finns sammanställda i projektets miljökonsekvensbeskrivning. Trafikverket tar med sig förslag på åtgärder för att minimera påverkan i vidare projektering utifrån vad som är rimligt tekniskt och ekonomiskt möjligt.

Direkt berörda kontaktas direkt av Trafikverket och riskerar inte att gå miste om information på grund av att medlemskap i byalag saknas. Samråd är en mycket viktig del i vägplanprocessen och tills att vägplanen vunnit laga kraft går det alltid att lämna synpunkter på förslaget.

Inför erbjudande om förvärv låter Trafikverket utföra en rivningsinventering för att säkerställa en korrekt värdering av fastigheten. Likabehandlingsprincipen råder för inlösen av fastigheter.

Exakt hur gestaltningen av bullerskyddsskärmarna kommer att se ut får definieras från fall till fall i ett senare skede. Detta gäller även för möjligheterna att ta del av ett eventuellt massöverskott för anläggandet av bullerskyddsvall. Synpunkterna är noterade och får hanteras i en kommande dialog.

Vad beträffar utebliven provtagning av dricksvattenbrunn beror detta på att inte samtliga inventerade brunnar omfattas av kontrollprogrammet. Istället gjordes ett urval utifrån olika parametrar för att erhålla en rättvisande bild av de hydrologiska resultaten.

#### *Information*

Ett flertal fastighetsägare uppgav information i form av markering på kartor om placering av jordvärmeslingor, brunnar och andra anläggningar i närheten av väg 11. Uppgifter om problem med drivbildning vid snöfall och bristande avrinning vid kraftigt regn lämnades också.

#### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har tagit med sig denna information i det vidare arbetet med utformningen av ett ombyggnadsförslag med målsättning om att minimera påverkan på fastigheter i närheten av väg 11.

### 3.2.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

#### *Skånetrafiken*

Samrådsmöten hölls med Skånetrafiken den 3 oktober 2019 och den 24 september 2020.

På mötena informerade Skånetrafiken om att trafikeringsstarten för SkåneExpressen 5 – Skånetrafikens expressbusslinje mellan Lund och Simrishamn som passerar på väg 11 – planeras till 2021 även om busshållplatserna inte är färdiga då.

Skånetrafiken tillhandhöll även resandestatistik samt önskemål om detaljutformning i form av bland annat avstånd mellan hållplats och parkering samt antal parkeringsplatser för bil respektive cykel. Skånetrafiken avser att förankra detta med kommunerna och därefter återkomma till Trafikverket.

På mötena behandlades även arbetsgången för anläggningsskedet samt Skånetrafikens önskemål om detaljutformning av cirkulationsplatsen och busshållplatsen vid Svampakorset. Bland annat framfördes att inkörningssträckorna till båda hållplatslägena vid Svampakorset behöver justeras till en längd på 25 meter för att säkerställa en rakare inkörning för bussarna.

Skånetrafiken bjöds även in till samråd via brev mellan 18 oktober och 18 november 2021 med anledning av att planförslaget uppdaterats med faunapassager och viltåtgärder.

I en efterföljande skrivelse daterad den 20 oktober 2021 informerade Skånetrafiken om att en avsiktsförklaring för genomförandet av SkåneExpressen linje 5 och 8 sedan föregående samråd har tagits fram och undertecknats av Skånetrafiken och berörda kommuner. Skånetrafiken uppgav även att de gärna medverkar i fortsatt arbete med utformning vartefter projektet fortskrider.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig synpunkterna till nästkommande skeden i planeringsprocessen och månar om att hitta en så bra helhetslösning som möjligt för alla inblandade parter.

Skånetrafiken kommer att förbli en samrådspart i nästkommande skeden.

Trafikverkets uppdaterade kommentar [2023-02-28]:

Trafikverket har tagit med sig ovanstående synpunkter i det fortsatta arbetet med vägutformningen. Vidare projektering hanteras dock utanför vägplaneprocessen.

*Kommunpoliserna i Sjöbo respektive Tomelilla kommun*

Polisen har kommit in med ett skriftligt yttrande om att utryckningsfordon blir hindrade och att det saknas erforderliga platser för blåljusverksamheten att komma förbi.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har tagit till sig synpunkten och tre nya nöduppställningsplatser kommer att tillgodoses inom vägplanen. Utöver de tre nya nöduppställningsplatserna kommer en befintlig nöduppställningsplats att byggas om. Totalt fyra nöduppställningsplatser kommer finnas där den enfältiga sträckan är längre än 2,5 kilometer.

*Motorklubb, Svampabanen*

Motorklubben inkom under våren 2020 med ett skriftligt yttrande i vilket klubben listar tolv synpunkter, önskemål och företeelser som Trafikverket behöver ta i beaktande.

Synpunkterna bestod bland annat av att slänterna ner mot Svampabanans område blir förstärkta i erforderlig omfattning, att dränering utförs, att varje borttaget träd ersätts med två nya, att Trafikverket ersätter stängslet, att Trafikverket ansvarar för flytt och iordningställande av kiosk och att Trafikverket till fullo bekostar åtgärder för återställande av banorna som kan komma ifråga upp till fem år efter att arbetena är avslutade.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med sig synpunkterna till nästkommande skeden i planeringsprocessen och månar om att hitta en så bra helhetslösning som möjligt för alla inblandade parter.

Trafikverket noterar dock att några av punkterna i motorklubbens yttrande rör trafikflöden till och från målpunkter. Sådana frågor ligger utom ramarna för detta projekt och diskuteras lämpligen med Tomelilla kommun som ansvarar för den kommunala planeringen av verksamheter, målpunkter och dess trafikflöden.

Trafikverkets uppdaterade kommentar [2023-02-28]:

Utformningen har setts över i dialog med Svampabanen i syfte att minska intrång på fastigheten och för att bevara de funktioner som verksamheten prioriterar utifrån en så bra



helhetslösning som möjligt för inblandade parter. Vidare projektering hanteras dock utanför vägplaneprocessen.

#### *Skåneleden*

Representant från Skåneleden lät meddela att ett förslag på ny sträckning av leden tagits fram i samråd med Sjöbo kommun.

#### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar förslaget på ny dragning av Skåneleden.

#### *E.on*

E.on inkom med information om markkablar, luftledningarna med mera och har noterat en felaktighet i planbeskrivningen.

#### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig den till de ledningssamordningsmöten som hålls med berörda ledningsägare samt åtgärdar felaktigheten i planbeskrivningen.

#### *Sjöbo Elnät AB*

Sjöbo Elnät AB redogjorde för sitt behov av att parallellvägnätet ska dimensioneras för lastbil med trailer samt 60-tons mobilkran samt att en 24 kV-kabel ska beaktas vid projektering av parallellvägnät och gång- och cykelpassage vid busshållplats i Anklam.

#### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för informationen och noterar att kabeln ligger i närheten av väg 11 i projekteringen. Parallellvägnätet ingår dock inte i vägplanen och kommer att hanteras utanför vägplanen.

#### *Försvarsmakten*

Försvarsmakten inkom med specifikationer på geometri, vägbredd med mera som krävs för sin verksamhet.

#### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig den till nästkommande skeden i planeringsprocessen.

#### Trafikverkets uppdaterade kommentar [2023-02-28]

Trafikverket har tagit med sig ovanstående synpunkter i det fortsatta arbetet med vägutformningen. Vidare projektering hanteras dock utanför vägplaneprocessen.

#### *Region Skåne*

Region Skåne ser positivt på att planläggningen påbörjas för de namngivna objekten i den regionala transportinfrastrukturplanen. De namngivna objekten är viktiga för att binda samman Skåne och skapa regional utveckling.

#### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar regionens ställningstagande.

#### *Naturskyddsföreningen i krets Sjöbo kommun*

Naturskyddsföreningen framförde bland annat att ökad hastighet genererar buller, utsläpp av partiklar i form av mikroplaster från däckslitage och inte minst klimatutsläpp till följd av ökad bränsleåtgång och att mitträcke innebär en barriär som kommer att begränsa framför allt klövviltets rörelser. Vidare anser föreningen att påståendet att inga fridlysta arter berörs

vid markintrånget på bokskogen är felaktigt. Den negativa inverkan på skogspartiet bör minimeras och därmed bör 2+1-sträckan här förläggas på annat ställe.

#### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med sig synpunkten till nästkommande skeden i planeringsprocessen. Markintrånget detaljstuderas för att se om det går att ta hänsyn till särskilt värdefulla träd som kanske hamnar i tillfällig nyttjanderätt.

#### Trafikverkets uppdaterade kommentar [2023-02-28]

Trafikverket noterar föreningens ställningstagande.

Trafikverket har tagit med sig ovanstående synpunkter avseende markintrång i det fortsatta arbetet med vägutformningen. Vidare projektering hanteras dock utanför vägplaneprocessen.

För den skyddade fladdermusarten barbastell, som enligt uppgift i Artportalen förekommer i bokskogen öster om Anklam, har bedömningen gjorts att arten inte påverkas i någon nämnvärd grad. Arten bedöms använda området för födosök. Breddningen av vägen är begränsad till den allra yttersta delen av skogen och breddningen bedöms inte utgöra någon begränsning för artens rörelser i landskapet. Inga jakthabitat bedöms påverkas och nya brynmiljöer kommer att skapas. För att ändå ta hänsyn till arten vid utbyggnaden kan arbetet under nattetid minimeras och belysningen under byggtiden och under drift bör ses över. Under vintertid, när arten övervintrar, främst i grottor eller gruvor/skyddsrum, blir eventuella störningar på arten mindre. Andra möjliga åtgärder är att ytterligare minimera intrånget i bokskogen och spara vissa träd genom att i nästa skede se över möjligheten att minimera tillfällig nyttjanderätt, samt att planera avverkningen till en lämplig tidpunkt.

#### Naturskyddsföreningen i krets Tomelilla kommun

Naturskyddsföreningen ställer sig positiv till att en gång- och cykelväg byggs mellan Ramsåsa och Svampakorset, men framför att det fortfarande saknas kopplingar för gång- och cykeltrafiken. Vidare påpekar naturskyddsföreningen förekomsten av Lökgroda i höjd med Svampabanan samt frågar om den gamla stenbron över Trydeån.

#### Trafikverkets kommentar:

Lökgroda som påträffats vid damm inom Svampabanans område bedöms inte påverkas av vägförslaget. Inga naturliga stråk finns för passage av väg 11. Tryde naturreservat och dammarna på Svampabanan bedöms ligga på för stort avstånd från varandra för att det ska vara sannolikt att arten rör sig mellan dessa områden. Bedömningen har gjorts att grodorna snarare rör sig ned mot Trydeån och trädvegetationen där.

Stenbron kommer att ligga kvar intakt.

Synpunkten kring insädd av lämplig fröblandning i ytor längs vägområdet tas med till nästkommande skede i planeringsprocessen.

#### *LRF (Lantbrukarnas Riksförbund) Skåne*

Samrådsmöte hölls med LRF den 17 september 2019. Här redovisas synpunkter som framfördes på mötet samt synpunkter från förbundets skriftliga yttrande.

Förslaget, om än något bättre än det som låg på bordet i samrådsunderlagsskedet, anses försvåra och fördyra livsmedelsproduktionen och drabbade gårdar måste kompenseras för sina ökade kostnader. Berörda markägare bör även på Trafikverkets bekostnad ha rätt till juridiskt ombud i förhandlingar om den ersättning LRF anser bör utgå.

LRF hade även många specifika synpunkter på vägutformningen som till exempel att trafiksäkerheten vid utfarten från Ramsåsa by lämnar mycket övrigt att önska och att den långa 1+1-vägen från Lilla Ramsåsa in till Svampakorset riskerar att bli en flaskhals när långsamtgående jordbruksmaskiner stoppar upp trafiken.

LRF ser fram emot en fortsatt dialog med Trafikverket.

LRF bjöds även in till samråd via brev mellan 18 oktober och 18 november 2021 med anledning av att planförslaget uppdaterats med faunapassager och viltåtgärder.

I en efterföljande skrivelse daterad den 12 november 2021 framförs synpunkten om att en vägbredd på 3-3,5 meter är för smal och att vägbredden bör vara minst 5,5 meter inom hela parallellvägnätet med anledning av framkomlighet för lantbruksfordon.

LRF har även synpunkter på att hastigheten bör vara 80 km/h där åkeranslutningar anläggs.

Synpunkter gällande viltstängsel framförs. Där grindar anläggs (och inte färist) bör avståndet mellan väg 11 och grinden anpassas till större jordbruksekipage så att framkomligheten på väg 11 inte hindras vid öppnande och stängande av grind.

#### Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets mål är att komma fram till en så bra helhetslösning som möjligt utifrån vad som är tekniskt genomförbart och ekonomiskt rimligt. Att minimera negativ påverkan på jordbruket är mycket högt prioriterat. Berörda markägare har rätt att ansöka om juridiskt ombud. I ömmande fall kommer en sådan ansökan att godkännas. Detta bedöms från fall till fall.

Parallellvägarna avses vara dimensionerade efter att även breda fordon såsom skördetröska ska kunna framföras på dem. Parallellvägarna avses att projekteras med en bredd på 3,5 meter samt en stödremsa på vardera sida om 0,25 meter, vilket möjliggör för bredare fordon att framföras på vägarna om det inte är hinder på sidorna eftersom axelbredden ej överstiger 4 meter. Mötesfickor, för att möjliggöra omkörning, föreslås anläggas i dialog med berörda för att säkerställa framkomligheten.

På väg 11 anläggs nöduppställningsplatser där den enfältiga sträckan är längre än 2,5 kilometer. Totalt tre nya nöduppställningsplatser anläggs inom vägområdet med en bredd av 4 meter för att kunna användas av lantbruksfordon. Befintlig nöduppställningsplats breddas av samma anledning. Totalt kommer fyra nöduppställningsplatser finnas på väg 11 inom vägplaneområdet.

Gällande viltstängsel så dras grindar in 25 meter från väg 11 för att längre lantbruksfordon inte ska hindra framkomligheten på väg 11.

#### *SÖRF (Sydöstra Skånes räddningstjänstförbund)*

SÖRF ansåg att de positiva effekterna av ombyggnaden överväger de tillfällen som utryckningsfordon blir hindrade av en 1+1-väg. Under byggtiden är det viktigt för SÖRF att få regelbunden information om alternativa vägar.

#### Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar förbundets ställningstagande.

#### *SÖSK (Sydöstra Skånes samarbetskommitté)*

Kommitténs synpunkter rörde sammanfattningsvis att förslaget inte på långt när är tillräckligt för att komma till rätta med den regionala tillgänglighetsproblematiken. Kommittén vill se en betydligt större andel omkörningssträckor för att vägen inte ska bli en

flaskhals med en överflyttning av stora mängder trafik till andra viktiga regionala genomfartsstråk som till exempel E65 som resultat.

Trafikverkets kommentar:

Väg 11 är utpekad som riksintresse för väg och är en del av det funktionellt prioriterade vägnät som Trafikverket pekat ut som viktigast för nationell och regional tillgänglighet i den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2018–2029. Trafikverket noterar synpunkterna som SÖSK framför men vill understryka att ett omfattande utredningsarbete ligger till grund för projektet och dess förutsättning – att det är en gles 2+1-väg som ska projekteras. Trafikverkets ambition är att hitta en lösning som är så bra som möjligt ur alla aspekter. En större andel omkörningssträckor skulle innebära ett större intrång på intilliggande mark.

*Näringsidkare 3, verksamhet vid Svampakorset*

I en skrivelse har näringsidkaren uttryckt önskemål om ett vänstersvängfält för trafik från Sjöbohållet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har noterat synpunkten och har uppdaterat vägplanen enligt synpunkt.

*Näringsidkare 7, verksam inom vägplaneområdet*

I en skrivelse har näringsidkaren uttryckt oro för att fastigheterna inom vägplaneområdet inte kommer vara tillgängliga för sophämtning.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket avser att samtliga fastigheter ska vara tillgängliga under byggtiden.

*Övriga berörda myndigheter och organisationer*

Följande myndigheter, organisationer och föreningar avstår från att yttra sig i ärendet, alternativt har ingenting att erinra:

- Friluftsförbundet i Sjöbo
- Lantmännen
- Jordbruksverket
- SGU (Sveriges geologiska undersökning)
- Sveriges Åkeriföretag
- Länspolisområde Ystad
- SGI (Statens geotekniska institut)
- Naturvårdsverket
- Skogsstyrelsen
- MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap)

## 4 Underlag

Inkomna yttranden är diarieförda på TRV 2018/34898.

### 4.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

- Samrådsmöte med berörda kommuner 2018-06-13 – mötesanteckningar daterade 2018-06-23
- Samrådsmöte i Rödinge med allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda 2018-06-18 – mötesanteckningar daterade 2018-08-08
- Samrådsmöte i Tomelilla med allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda 2018-06-19 – mötesanteckningar daterade 2018-08-08
- Samrådsmöte med verksamhetsutövare vid Svampakorset 2018-06-19 – mötesanteckningar daterade 2018-06-27
- Samrådsmöte med Tosselilla sommarland 2018-06-13 – mötesanteckningar daterade 2018-06-28
- Samråd med Skånetrafiken, möte 1 2018-05-23 – mötesanteckningar daterade 2018-05-23
- Samråd med Skånetrafiken, möte 2 2018-06-07 – mötesanteckningar daterade 2018-06-07
- Samråd med Skånetrafiken, möte 3 2018-08-13 – mötesanteckningar daterade 2018-08-13

### 4.2 Samråd vid utformning av planförslaget

- Samrådsmöte med berörda kommuner 2020-01-14 – mötesanteckningar daterade 2020-01-14
- Samråd med Länsstyrelsen Skåne 2020-04-15 – mötesanteckningar daterade 2020-04-15
- Samråd med Länsstyrelsen Skåne 2021-01-27.
- Samrådsmöte med Skånetrafiken 2019-10-03 – mötesanteckningar daterade 2019-10-03
- Sammanställning av samråd med enskilda markägare 2020-02-05
- Samrådsmöte med Sjöbo kommun 2020-09-17 – mötesanteckningar daterade 2020-09-17
- Samrådsmöte med Tomelilla kommun 2020-09-21 – mötesanteckningar daterade 2020-09-21
- Samrådsmöte med Tomelilla kommun 2021-10-27.
- Samrådsmöte med Sjöbo kommun 2021-11-01.
- Samråd (digitalt) med samtliga berörda 2021-10-18 och 2021-11-18.
- Samråd med Länsstyrelsen Skåne 2022-05-06 – mötesanteckningar daterade 2022-05-06.



# TRAFIKVERKET

Postadress: Trafikverket, Box 366, 201 23 Malmö

Besöksadress: Neptunigatan 52, 211 18 Malmö

Telefon: 0771-921 921

Texttelefon: 010-123 50 00

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