

# VÄGPLAN GRANSKNINGSHANDLING

## Väg 11 Anklam-Tomelilla

Sjöbo och Tomelilla kommun, Skåne län

Planbeskrivning, 2024-03-19



**Trafikverket**

Postadress: Box 366, 201 23 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771–921 921

Dokumenttitel: Granskningshandling Väg 11 Anklam–Tomelilla

Författare: COWI AB

Dokumentdatum: 2024-03-19

Ärendenummer: TRV 2018/34898

Chaos-ID: IP140001

Version: 1.0

Kontaktperson: Katarina Wildt-Persson, projektledare Trafikverket

# Innehåll

<b>LÄSANVISNING</b> .....	<b>6</b>
<b>SAMMANFATTNING</b> .....	<b>7</b>
<b>1 BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL</b> .....	<b>11</b>
1.1 Bakgrund till projektet .....	11
1.2 Beskrivning av projektet.....	12
1.3 Planlägningsprocessen.....	12
1.4 Tidigare utredningar och beslut.....	13
1.5 Vägplanens avgränsningar.....	16
1.6 Ändamål och projektmål .....	16
1.7 Bakomliggande mål.....	17
<b>2 FÖRUTSÄTTNINGAR</b> .....	<b>21</b>
2.1 Vägens funktion och standard .....	21
2.2 Trafik och användargrupper .....	22
2.3 Lokalsamhälle och regional utveckling .....	23
2.4 Närområdets värden .....	25
2.5 Boendemiljö och hälsa .....	32
2.6 Mark och vatten .....	34
2.7 Klimatpåverkan .....	38
2.8 Byggnadstekniska förutsättningar .....	38
<b>3 DEN PLANERADE VÄGENS UTFORMNING MED MOTIV</b> .....	<b>41</b>
3.1 Val av lokalisering .....	41
3.2 Val av utformning.....	41
3.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått.....	65
<b>4 EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET</b> .....	<b>73</b>
4.1 Trafik och användargrupper .....	73

4.2	Lokalsamhälle och regional utveckling .....	74
4.3	Närområdets värden .....	81
4.4	Boendemiljö och hälsa .....	84
4.5	Mark och vatten .....	86
4.6	Klimatpåverkan .....	87
4.7	Samhällsekonomisk bedömning .....	88
4.8	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser.....	88
4.9	Påverkan under byggtiden.....	89
<b>5</b>	<b>MÅLUPPFYLLELSE OCH SAMLAD BEDÖMNING .....</b>	<b>93</b>
5.1	Överensstämmelse med de transportpolitiska målen .....	93
5.2	Uppfyllelse av ändamål, projektmål och miljömål .....	93
5.3	Samlad bedömning av utbyggnadens effekter och konsekvenser.....	96
<b>6</b>	<b>ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN.....</b>	<b>99</b>
<b>7</b>	<b>MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING .....</b>	<b>101</b>
7.1	Vägområde för allmän väg .....	101
7.2	Nytt vägområde med vägrätt .....	101
7.3	Nytt vägområde inom detaljplan.....	101
7.4	Nytt vägområde med inskränkt vägrätt.....	102
7.5	Tillfällig nyttjanderätt.....	102
<b>8</b>	<b>FORTSATT ARBETE.....</b>	<b>103</b>
8.1	Tillstånd och dispenser .....	103
8.2	Uppföljning och kontroller .....	104
<b>9</b>	<b>GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING.....</b>	<b>107</b>
9.1	Formell hantering.....	107
9.2	Genomförande .....	108
9.3	Finansiering .....	109
	<b>UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR.....</b>	<b>110</b>



# Läsanvisning

Denna planbeskrivning innehåller följande delar:

- Allra först återfinns en *sammanfattning* av projektet.
- I *kapitel 1* beskrivs projektet mer i detalj tillsammans med bakgrund, tidigare utredningar, mål och syfte.
- I *kapitel 2* beskrivs förutsättningarna utifrån ett antal olika aspekter såsom exempelvis vägens funktion, trafik och användargrupper och miljö och hälsa.
- I *kapitel 3* beskrivs val av utformningen av utbyggnadsförslaget. I detta kapitel redovisas även skyddsåtgärder och försiktighetsmått.
- I *kapitel 4* beskrivs den föreslagna utbyggnadens konsekvenser för biltrafik och andra trafikslag, miljö och markanvändning. Även påverkan under byggskedet beskrivs.
- I *kapitel 5* presenteras en samlad bedömning av projektet, dess måluppfyllelse och konsekvenser för olika grupper.
- I *kapitel 6* presenteras planens överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden.
- I *kapitel 7* ges information om vilken mark som behöver tas i anspråk – permanent eller tillfälligt – och vad det innebär för den pågående markanvändningen.
- I *kapitel 8* beskrivs det fortsatta arbetet efter att vägplanen har vunnit laga kraft.
- I *kapitel 9* beskrivs hur projektet ska genomföras. Planens formella hantering, organisatoriska och fastighetsrättsliga åtgärder, erforderliga tillstånd och dispenser samt kostnader och finansiering redovisas.
- Allra sist återfinns en förteckning över *underlagsmaterial och källor*.

# Sammanfattning

## *Bakgrund och motiv för utbyggnaden*

Väg 11 är en statlig väg som utgör en viktig regional länk mellan Skånes sydvästra och sydöstra delar. Vägen löper tvärs över Skåne, från Malmö till Simrishamn, och passerar bland annat Staffanstorp, Dalby, Veberöd, Sjöbo och Tomelilla. Vägen är även viktig för arbetspendling i regionen.

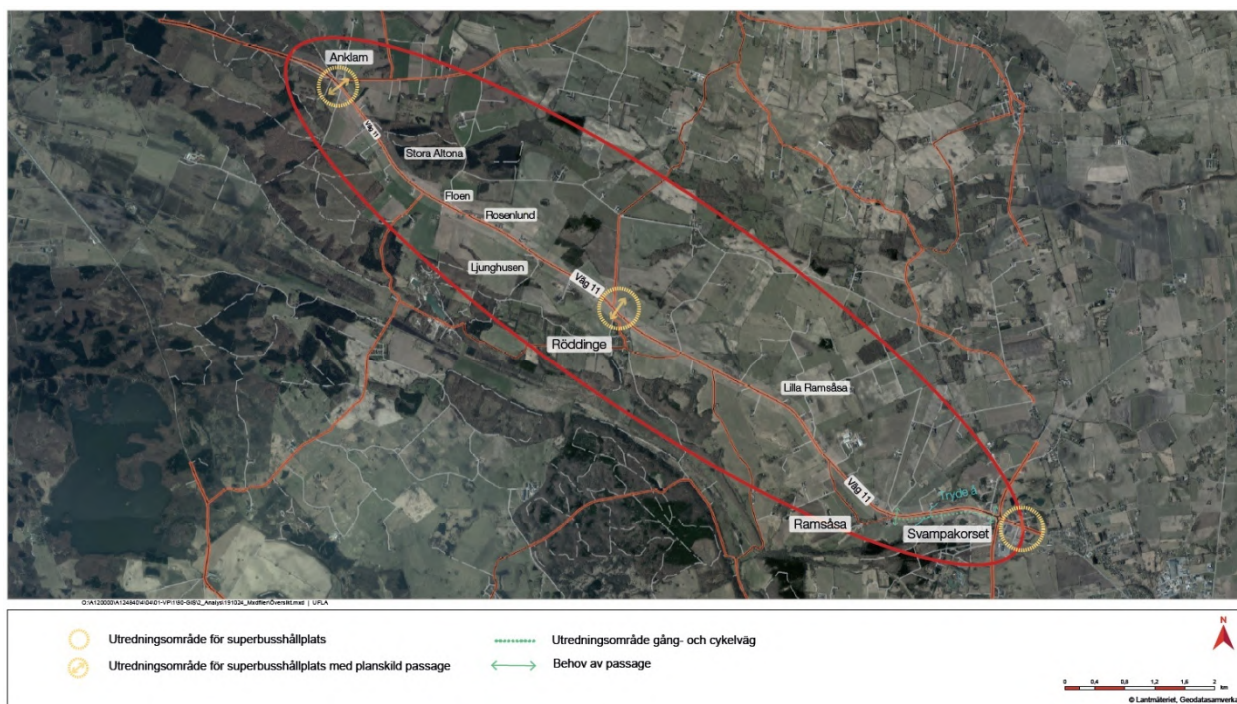
Trafikverket har tidigare bedömt att väg 11 är i behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Bedömningen är baserad dels på historik över olyckor på den aktuella sträckan, dels på uppföljning av olyckor på vägar med liknande utformning. Sammantaget finns ett behov av åtgärder för att förebygga framtida olyckor.

Trafikverket planerar därför att bygga om väg 11 för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten mellan Tomelilla och Anklam. Den befintliga vägen byggs om till en så kallad 2+1-väg med omkörningsfält och mötesseparering med mitträcke. Trafikverket planerar även att bygga en cykelväg för att binda samman Ramsåsa och Svampakorset i Tomelilla. Skånetrafiken avser att trafikera väg 11 med SkåneExpressen, vilket medför behov av förändringar i den fysiska utformningen av busshållplatserna.

## *Anläggningens utformning*

De åtgärder man planerar att genomföra omfattar sammanfattningsvis följande (se Figur 1) samt angivna sektioner i vägplanens illustrationskartor:

- Omkörningsfält förläggs till cirka km 00+400–01+710, 03+320–04+740, 06+490–08+190 samt 08+400–09+500.
- Nöduppställningsplatser förläggs till norra sidan km 01+760, norra sidan 2+660, södra sidan km 03+140, norra sidan km 6+840 och södra sidan km 09+660.
- Nya busshållplatser med planskilda passager för gång- och cykeltrafik samt pendlarparkeringar anläggs vid Anklam respektive Röddinge.
- Busshållplatsen vid infarten till Tomelillas tätort flyttas något längre åt nordväst, närmare Svampakorset.
- Busshållplatsen vid Ramsåsa dras in och ersätts med en ny gång- och cykelväg in till hållplatsen vid Svampakorset. Gång- och cykelvägen förläggs på den södra sidan av väg 11.
- Faunastängsel planeras längs med hela vägsträckan med fem faunapassager för olika typer av djur. I faunaåtgärderna ingår även viltuthopp och färister.
- Eftersom ombyggnaden till 2+1-väg innebär att ett antal utfarter till väg 11 behöver stängas påverkas tillgängligheten för de som bor och verkar längs vägsträckan negativt. För att säkerställa tillgängligheten ingår även planering av ett parallellt vägnät i projektet. Rent formellt ingår dock inte detta vägnät i vägplanen.



Figur 1. Utredningsområdet och planerade åtgärder.

### Byggskedet

Den planerade byggtiden sträcker sig preliminärt mellan 2027 och 2030. För gång- och cykelpassagera vid Anklam och Röddinge finns olika möjligheter för byggnation. Samtliga innebär att vägtrafiken ska kunna passera under hela byggnationen av passagera med undantag av kortare perioder då trafiken kan få ledas om.

Väprojektet planeras att utföras i etapper på ett sätt som stör trafiken så lite som möjligt, samt är säkrast ur arbetsmiljösynpunkt. I vägprojekt kan påverkan upplevas som störst under byggtiden med exempelvis ökad byggtrafik i närområdet, ökade bullernivåer och ökade utsläpp till luft från arbetsmaskiner och lastbilar. I de flesta fall är emellertid de störningar som uppkommer av temporär karaktär och åtgärder ska vidtas för att i så hög grad som möjligt minska miljöpåverkan, bland annat genom omfattande krav på entreprenörerna i upphandlingskedet.

### Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Skyddsåtgärder som planeras i driftskedet inkluderar bullerskyddsåtgärder i form av såväl bullerskyddsskärmar (främst längs vägen eftersom ljuddämpningen är mer effektiv ju närmare bullerkällan skärmen placeras) som erbjudanden om fasad- och uteplatsåtgärder. Dessa åtgärder redovisas på plankartan och blir därmed juridiskt bindande när vägplanen vinner laga kraft.

Ytterligare skyddsåtgärder är anläggning av faunastängsel längs med vägen i syfte att minska risken för viltolyckor. På fem platser planeras faunapassager för groddjur samt för mindre, medelstora och stora däggdjur för att minska vägens barriäreffekt. Faunaåtgärderna kompletteras med viltuthopp, färister och grindar för att optimera lösningen.

I utredningsområdet förekommer även ett antal områden med formellt skyddade värden. Strandskydd, generella biotopskydd och samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken hanteras inom



vägplanen. För vissa värden krävs en separat prövning, t.ex. artskyddsprövning och vattenverksamhet.

Ett antal andra skyddsåtgärder och försiktighetsmått planeras, däribland kompensationsåtgärder såsom återplantering av träd, och upprättande av beredskapsplan för olyckshändelse med föroreningsutsläpp. Exakt omfattning och utbredning – inom angivet markanspråk – av dessa fastställs i nästkommande skeden.

#### *Konsekvenser för miljö och lokalsamhälle*

Projektet bedöms stämma överens med och bidra till uppfyllelsen av såväl de transportpolitiska målen som flertalet av de nationella miljömålen. I de fall projektet inte bidrar till målnöjdhetsmålen bedöms det inte heller motverka dem. Sammantaget bedöms den föreslagna ombyggnaden ändå medföra små till lokalt måttliga miljökonsekvenser. Dessa inkluderar:

- 17 objekt; 2 alléer och 15 stenmurar, med generellt biotopskydd berörs av vägplanen. En av alléerna berörs också av parallellvägnätet. För poppelallén intill Svampabanan innebär utbyggnaden att flera träd kommer att behöva avverkas. En lägre buskridå föreslås anläggas. Som kompensationsåtgärd föreslås plantering av träd på norra sidan av väg 11, i höjd med Svampabanan. Totalt cirka 210 meter stenmur berörs av vägplanen. Ytterligare ca 50 meter med stenmurar berörs av parallellvägnätet. Halva muren kan bevaras genom att de återuppbyggs när vägarbetena är klara, medan den andra hälften läggs ut i anslutning till den resterande stenmurssträckan.
- Naturvärdesmiljöer med naturvärdesklass 2 högt naturvärde är bokskogen öster om Anklam, ett par lokaler med särskilt artrika ytterländer där bland annat den fridlysta växten hedblomster förekommer, naturbetesmarkerna sydöst om Röddinge (på båda sidor om väg 11), samt Trydeån – inklusive ett mindre biflöde, cirka 200 meter väster om ån – med dess kringliggande strandskyddsområde och betesmarker med högre naturvärden.
- En ökad barriäreffekt till följd av breddning, anläggning av mitträcke samt faunastängsel. För att minska konsekvenserna av en större barriäreffekt har ett antal åtgärder implementerats. För djur mildras barriäreffekten genom de faunapassager som anläggs. För gång- och cykeltrafiken anläggs en ny gång- och cykelbana som förbättrar förutsättningarna att röra sig till fots och med cykel mellan Ramsåsa och Svampakorset.
- Ny busshållplats anläggs i den känsliga kulturmiljön i Röddinge.
- Mittsepareringen försvårar avsevärt för Skåneledens befintliga passage av väg 11.
- Omkringliggande bostäder kommer att påverkas av buller. Med fastställda bullerskyddsåtgärder kommer dock antalet fastigheter som exponeras för bullernivåer över gällande riktvärden endast att öka ytterst marginellt.
- Olycksrisken, och därmed även risken för spridning av föroreningar till följd av trafikolyckor, förväntas minska avsevärt efter att vägen byggts om.

#### *Konsekvenser för pågående markanvändning*

Tomelilla kommun har tre detaljplaner inom området, samtliga berör områden i anslutning till Svampakorset. På den södra sidan av väg 11 innebär den nya gång- och cykelparkeringen att mark

som är avsedd för allmän platsmark och kvartersmark tas i anspråk. Marken är detaljplanelagd som parkmark och kvartersmark med bensinstation. Detta har inneburit att en anmälan om mindre avvikelse av Detaljplan för Svampakorset (betecknad S115) har gjorts. För Detaljplan för Svampabanan, Ramsåsa 46:1 m fl. (betecknad S119) har en anmälan om upphävning av detaljplan gjorts då den planerade gång- och cykelvägen gör intrång på kvartersmark för motorcykelbana samt mark avsedd för underjordiska ledningar. Till följd av utbyggnaden av ett nytt busshållplatsläge på norra sidan av väg 11 berörs även stadsplan för del av västra industriområdet (betecknad S71). En anmälan om mindre avvikelse har gjorts eftersom hållplatsläget gör intrång på parkmark.

Ombyggnationen av väg 11 innebär breddning av olika delar av vägsträckan vilket medför intrång i intilliggande fastigheter. Intrång på befintlig tomtmark förekommer bland annat vid några av korsningarna på grund av breddning av den befintliga vägen samt av vissa befintliga anslutningar på grund av dimensionerande fordonstyper. Generellt har korsningar med väg 11 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 under vägplaneprocessen.

Lokal tillgänglighet för boende, verksamheter och näringsliv kompenseras med ett parallellt vägnät efter avstängning av befintliga anslutningar. Vid utformning av detta vägnät har samråd hållits med de markägare som påverkas av att ny väg förläggs på deras mark.

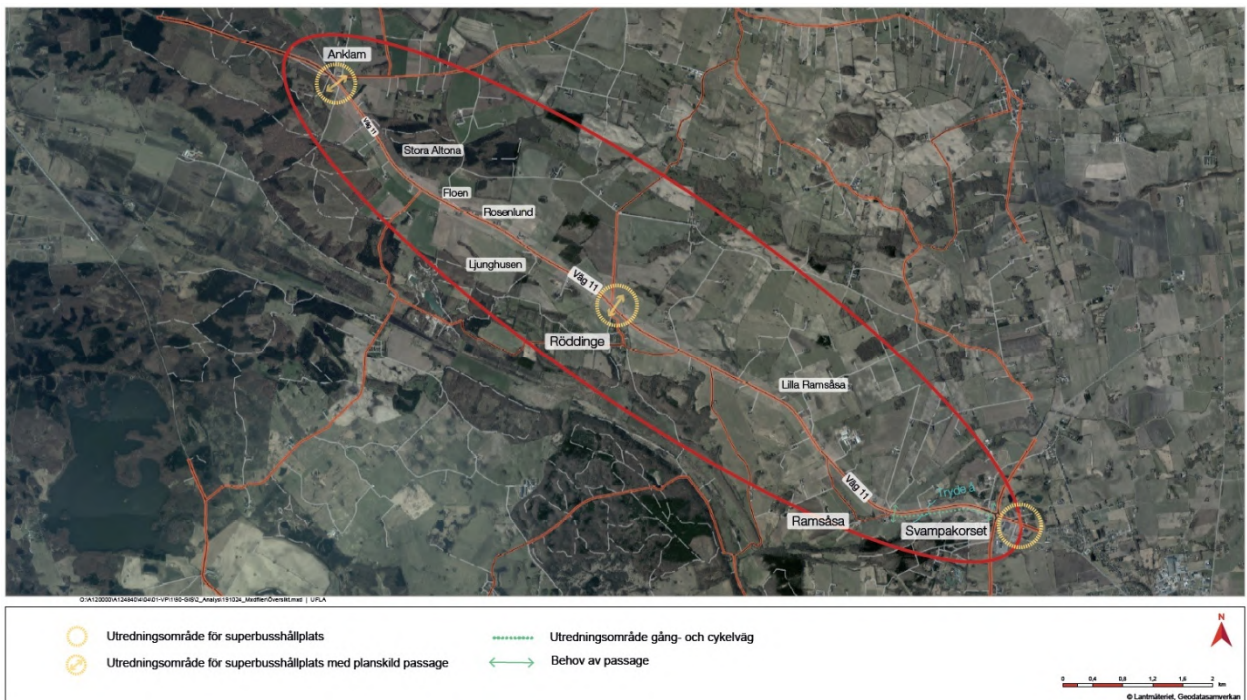
Trafikverket får inte ta mer mark i anspråk än vad som behövs för väganläggningen och dess skötsel och byggande. Ändamålet ska uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. I samtliga fall har nyttan med det permanenta och tillfälliga markanspråket för byggandet vägts mot den olägenhet som intrånget innebär.

# 1 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

## 1.1 Bakgrund till projektet

Väg 11 är en statlig väg som utgör en viktig regional länk mellan Skånes sydvästra och sydöstra delar. Vägen löper tvärs över Skåne, från Malmö till Simrishamn, och passerar bland annat Staffanstorp, Dalby, Veberöd, Sjöbo och Tomelilla. Vägen utgör en viktig pendlingsväg till arbetsplatser i regionen.

På den aktuella vägsträckan (se Figur 2) mellan Anklam, söder om Sjöbo, och Tomelilla har väg 11 ett körfält i vardera riktningen utan mittseparering. Sidoräcken förekommer på delar av sträckan men viltstängsel saknas. Bredden på vägen varierar mellan 9 och 10 meter. Hastighetsgränsen är 80 km/tim med undantag för cirkulationsplatsen Svampakorset in mot Tomelilla där hastigheten är begränsad till 70 km/tim. Utmed vägsträckan ligger orterna Röddinge och Ramsåsa.



Figur 2. Utredningsområdet.

Målpunkterna är koncentrerade till Svampakorset i korsningen mellan väg 11 och väg 19 där det bland annat ligger en bensinstation och motorbanan Svampabanan. Strax söder om korsningen ligger Tosselilla sommarland. Längs sträckan finns lokala näringsidkare såsom ett B&B, en gårdsbutik och försäljning av trädgårdsmöbler, men inga större målpunkter. Årsmedeldygnstrafiken är cirka 4 700 fordon/dygn (Trafikverket u.å.) på sträckan mellan Anklam och Svampakorset, vilket är den del av väg 11 som omfattas av projektet.

Den aktuella vägsträckan är olycksdrabbad. I statistiken dominerar singelolyckor följt av upphinnandeolyckor samt avsvängnings- och mötesolyckor. Även trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter är bristfällig eftersom vägen och vägaren är smala och trafiken håller en hög hastighet. Trafikverket bedömer att väg 11 är i behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Bedömningen är dels

baserad på olyckor som har inträffat på den aktuella vägsträckan, dels på uppföljning av olycksstatistik från vägar med liknande eller motsvarande utformning.

Region Skåne och Trafikverket samverkar kring genomförandet av den plan som kallas för regional transportinfrastrukturplan. I *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018–2029* (Region Skåne 2018) pekas åtgärder på riksväg 11 ut som prioriterade under planperioden. Prioriteringen baseras på vägsträckans betydelse för regional person-, gods- och kollektivtrafik i kombination med de brister som har konstaterats avseende trafiksäkerhet.

## 1.2 Beskrivning av projektet

Väg 11 ska byggas om för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten mellan Anklam och Tomelilla, en cirka 11 km lång sträcka. Den befintliga vägen ska utformas som en så kallad gles 2+1-väg. Detta innebär att den ska mötessepareras och utökas med ett omkörningsfält på mellan 15 och 35 procent av den totala sträckans längd. Efter ombyggnaden ska referenshastigheten vara 100 km/tim.

Projektet omfattar även anläggning av faunastängsel längs med hela vägsträckan samt fem fauna-passager för olika typer av djur. I faunaåtgärderna ingår även uthopp och färister samt grindar för att optimera lösningen.

För att minska påverkan på människors hälsa planeras skyddsåtgärder i form av både vägnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder. Vägnära åtgärder utgörs av bullerskyddsskärmar och fastighetsnära åtgärder kan vara exempelvis fönster- eller ventilbyte samt skydd av uteplats.

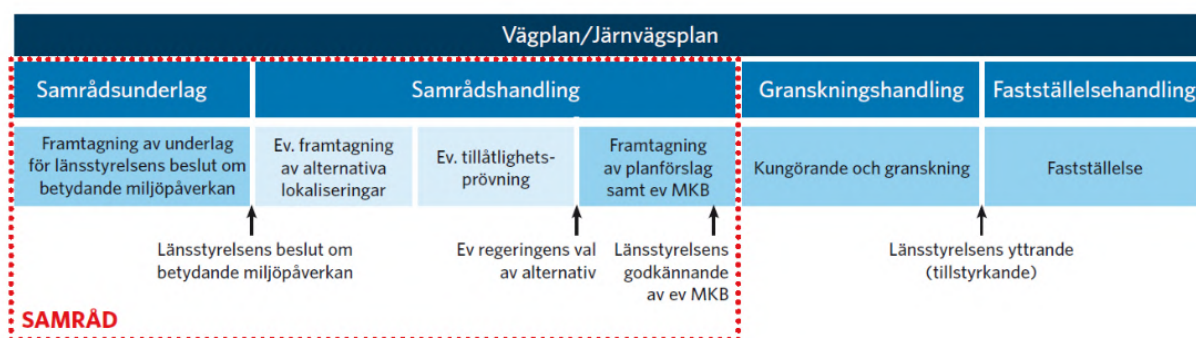
Ombyggnaden till 2+1-väg innebär att vägen breddas på delar av sträckan samt att ett antal utfarer kommer att behöva stängas av och ledas om till samlade korsningspunkter. Åtgärden kräver att tillgängligheten för de som bor och verkar i området säkerställs. Därför sker, parallellt med planeringen av ombyggnad av väg 11, ett arbete med att utarbeta ett förslag på utformning av ett parallellt vägnät.

Vidare avser Skånetrafiken att trafikera väg 11 med den så kallade SkåneExpressen, ett regionalt expressbusskoncept. I projektet ingår därför även ombyggnad av busshållplatser; i Anklam och Röddinge byggs därför hållplatserna om för SkåneExpressen. I anslutning till hållplatserna i Anklam och Röddinge ska planskilda passager anläggas för oskyddade trafikanter och hållplatserna ska kompletteras med pendlarparkering.

En tredje hållplats ska förläggas på den östra sidan av Svampakorset. Vid Svampakorset omplaceras hållplatsen något och standarden höjs. Eftersom den befintliga busshållplatsen i Ramsåsa dras in ingår även byggandet av en gång- och cykelväg som ska binda samman Ramsåsa med Svampakorset. Cykelvägen inkluderar en ny bro som ska anläggas över Trydeån.

## 1.3 Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess (se Figur 3) som styrs av väglagen (1971:948) och som slutligen leder fram till en vägplan.



Figur 3. Illustration över planläggningsprocessen, vilken används för såväl väg- som järnvägsprojekt.

I planläggningsprocessen utreds var och hur den aktuella vägen ska byggas. I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett samrådsunderlag som beskriver hur projektet kan komma att påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar efter genomfört samråd om huruvida projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Om så är fallet ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till vägplanen. I miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs projektets miljöpåverkan och lämpliga försiktighets- och skyddsåtgärder föreslås. Om projekt inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan tas i stället en så kallad miljöbeskrivning fram och inkluderas i vägplanen.

Samråd är en viktig del under hela planläggningsprocessen. Det innebär att Trafikverket för en dialog med andra myndigheter, organisationer, berörd allmänhet och de enskilda som antas bli särskilt berörda. Synpunkterna som kommer in under samråden sammanställs i en samrådsredogörelse.

Vägplanen kungörs och hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan planen färdigställs. Därefter följer det slutliga skedet, fastställelse av vägplanen, då lokalisering och utformning är fastlagda i detalj. När planen sedan är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket påbörja arbetet med att bygga vägen.

## 1.4 Tidigare utredningar och beslut

### 1.4.1 Åtgärdsvalsstudier

Inför det aktuella projektet har tre åtgärdsvalsstudier genomförts, samt en bakomliggande så kallad stråkstudie avseende Region Skånes koncept SkåneExpressen. Samtliga dessa utredningar genomfördes i mitten av 2010-talet.

#### *Infrastruktur för Superbuss Lund/Malmö–Sjöbo–Simrishamn – Stråkstudie för regional Superbuss*

År 2014 utfördes en studie av stråket mellan Lund/Malmö, Sjöbo och Simrishamn (Trivector 2014) i syfte att fungera som underlag för kommande åtgärdsvalsstudier av Svampakorset respektive väg 11/väg 19. I stråkstudien föreslogs en anpassning av Svampakorset för att ge busslinjen prioritet samt att busshållplatserna i Anklam, Röddinge och Ramsåsa skulle dras in. Busslinjens benämning har sedan ändrats från superbuss till SkåneExpressen.

Efter samråd med de berörda kommunerna har det dock beslutats att hållplatserna i Anklam och Röddinge ska kvarstå på grund av avsaknad av parallell kollektivtrafik i området. För boende i Ramsåsa anläggs parallellt med väg 11 en cirka 1,5 km lång gång- och cykelväg som ansluter till busshållplatsen i Svampakorset.

Stråkstudien drar även slutsatsen att cirkulationsplatsen i Svampakorset behöver anpassas för att ge busslinjen prioritet.

#### *Åtgärdsvalsstudie – Cirkulationsplatser på landsbygd*

Utredningen av Svampakorset följdes upp i en åtgärdsvalsstudie av cirkulationsplatser på landsbygd (Trafikverket 2017). För att komma till rätta med säsongvis köbildning föreslås i studien åtgärder i form av att:

- cirkulationsplatsen utformas delvis överkörbar
- busskörfält anläggs fram till den befintliga cirkulationsplatsen
- cirkulationsplatsen utformas genomkörbar
- hållplatsen förläggs väster om cirkulationsplatsen

Alternativet som förordats i det vidare arbetet är att anlägga separata busskörfält. På så sätt ges prioritet in i korsningen vilket minskar risken för att bussen fastnar i köer samtidigt som kurvradien förbättras med en ökad komfort för passagerarna som resultat.

#### *Åtgärdsvalsstudie – Riksväg 11 Anklam – Svampakorset (väg 11/väg 19)*

Avseende väg 11 utfördes 2015–2016 en åtgärdsvalsstudie (Trafikverket 2016) i syfte att utreda åtgärder som ökar trafiksäkerheten och säkerställer vägsträckans krav på tillgänglighet för olika trafikantgrupper.

Rekommendationerna som studien resulterade i var att:

- Bygga om till mötesfri väg på hela den aktuella vägsträckan, med nödfickor för att möjliggöra för långsamma fordon att svänga av vägen och släppa förbi bakomvarande trafik.
- Utforma vägsträckan som gles 2+1-väg.
- Bredda vägen på delar av sträckan.
- Stänga mindre korsningar och leda om trafiken till samlade korsningspunkter.
- Anlägga en ny gång - och cykelväg parallellt med väg 11 på sträckan Ramsåsa–Svampakorset.
- Anlägga planskilda passager för oskyddade trafikanter vid busshållplatser.
- Möjliggöra införandet av Skånetrafikens regionala koncept SkåneExpressen.

Åtgärder som i studien avfärdades på grund av sämre måluppfyllnad, eller för att de skulle bli orimligt dyra att genomföra var att:

- Sänka hastighetsgränsen.
- Bygga hela vägsträckan som 2+1-väg.

- Anlägga en ny gång- och cykelväg parallellt med väg 11 på sträckan Sjöbo Ora–Ramsåsa.
- Anordna stängsling och viltpassager i syfte att styra viltrörelser.
- Sätta upp fler hastighetskameror.

#### *Åtgärdsvalsstudie cykel – Tomelilla kommun: Tomelilla–Ramsåsa/Brösarp–Eljaröd*

För sträckan Tomelilla–Ramsåsa är syftet med utredningen att möjliggöra pendling mellan Ramsåsa och Tomelilla samt att skapa bättre möjligheter för motions- och turismcykling. I åtgärdsvalsstudien (Trafikverket 2015a) föreslås att en separerad gång- och cykelbana anläggs mellan Ramsåsas östra infart och Svampakorset. Vid Svampakorset ska gång- och cykelbanan ansluta till befintlig gång- och cykelväg mellan Svampakorset och Tryde. På grund av fler korsningspunkter med väg 11 på den norra sidan av vägen rekommenderas att gång- och cykelvägen förläggs på den södra sidan.

#### 1.4.2 Samrådsunderlag och övriga underlag

Som ett första steg i planlägningsprocessen av aktuell ombyggnad av väg 11, sträckan Anklam–Tomelilla, utarbetades under 2018 ett samrådsunderlag (Trafikverket 2018a). I detta beskrivs översiktligt projektet samt dess förutsättningar, konsekvenser och det fortsatta planeringsarbetet. Samråd hölls under sommaren 2018 och samrådsunderlaget skickades in till Länsstyrelsen Skåne under hösten 2018. Under detta skede utreddes även alternativa utformningar som sedermera har valts bort.

Parallellt med det pågående projekteringsarbetet har bland annat en geoteknisk fältundersökning, naturvärdesinventering (Trafikverket 2020a), landskapsanalys (Trafikverket 2019a) och en kulturarvsanalys (Trafikverket 2019b) genomförts i syfte att fördjupa kunskapen om områdets förutsättningar.

Även andra aspekter, såsom påverkan av buller, markintrång och barriäreffekter studeras och utreds grundligt för att säkerställa att påverkan på miljö och hälsa blir så liten som möjligt.

#### 1.4.3 Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen Skåne har 2018, baserat på redovisningen i samrådsunderlaget, beslutat att det aktuella projektet kan antas innebära betydande miljöpåverkan.

Beslutet om betydande miljöpåverkan innebär att samråd krävs med en utökad samrådsrets som omfattar statliga myndigheter, kommuner, allmänhet och organisationer som kan antas bli berörda. Vidare ska även en miljökonsekvensbeskrivning tas fram, vilken ska godkännas av länsstyrelsen.

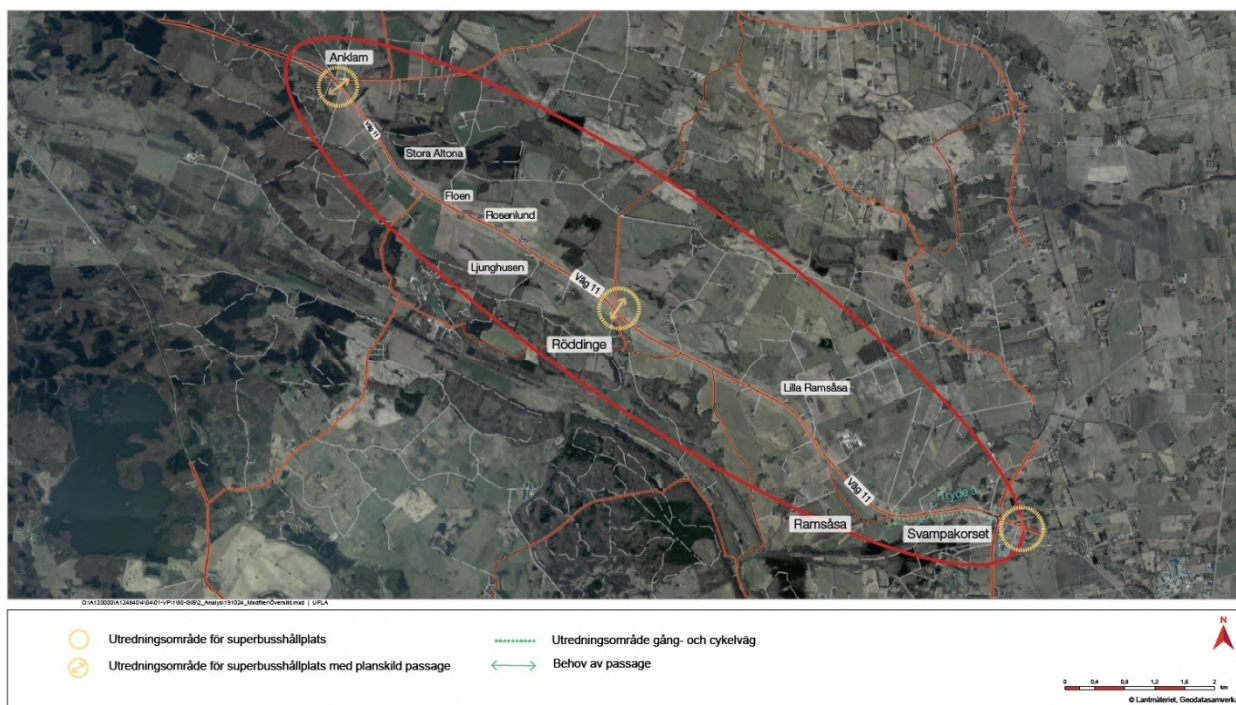
I beslutet om betydande miljöpåverkan framför Länsstyrelsen Skåne ett antal synpunkter och förutsättningar som beaktats i det fortsatta projekteringsarbetet. Bland annat ansåg länsstyrelsen att projektet innebär ett relativt stort markanspråk på framför allt jordbruksmark. Även om parallellvägnätet inte ingår i vägplanen anser därför länsstyrelsen att parallellvägnätets lokalisering och eventuella påverkan bör beskrivas i det fortsatta arbetet.

#### 1.4.4 Samrådshandling

En samrådshandling togs fram år 2021. Fördjupande utredningar efter samrådet visade på behov att uppföra viltstängsel på båda sidor av vägen längs hela sträckningen samt fem faunapassager. Förändringen av förslaget är av en sådan art att ett nytt samråd ansågs behöva genomföras.

## 1.5 Vägplanens avgränsningar

Utredningsområdet sträcker sig från Anklam i nordväst till Svampakorset strax utanför Tomelilla tätort i sydöst (se Figur 4). I den miljökonsekvensbeskrivning som tagits fram för projektet (Trafikverket 2021a) används utöver begreppet *utredningsområde* även två andra begrepp för den geografiska avgränsningen, *utbyggnadsalternativ* respektive *influensområde*. Utbyggnadsalternativet avser vägförslaget och den mark som tas i anspråk av väganläggningen medan influensområdet motsvarar det närområde som på ett eller annat sätt påverkas av föreslagna åtgärder. Influensområdet låter sig inte redovisas med en exakt geografisk gräns eftersom det ser olika ut beroende på vilken aspekt som avses.



Figur 4. Utredningsområdet.

Det parallella vägnätet som har utretts för att säkerställa tillgängligheten för lokalsamhället ingår inte i vägplanen. I länsstyrelsens yttrande avseende beslutet om att projektet kan antas medföra en betydande påverkan (Länsstyrelsen Skåne 2018) påpekas dock att parallellvägnätet kan antas innebära ett relativt stort markanspråk på framför allt jordbruksmark, vilket är ett nationellt intresse. Länsstyrelsen anser därför att parallellvägnätets lokalisering och eventuella påverkan bör beskrivas i det fortsatta arbetet.

## 1.6 Ändamål och projektmål

Ändamålet med transportinfrastrukturprojekt brukar definieras av det övergripande syftet med att utföra helheten av åtgärderna i planen. Därutöver tillkommer ett antal projektmål som beskriver vad som ska utföras för att ändamålet ska uppnås.

I alla projekt är Trafikverkets intention att ha en helhetssyn på väg- och järnvägsanläggningar för att säkerställa en effektiv drift och ett underhållsvänligt samt kostnadseffektivt väg- och järnvägssystem. Detta innebär att underhåll av och felavhjälpning på den färdiga anläggningen ska kunna utföras på



ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. För att säkerställa kostnadseffektivitet kan enkla och standardiserade lösningar väljas när de uppfyller efterfrågad funktion.

Alla förändringar i form av ny- och reinvesteringar ska utföras med målsättningen att minimera livscykelkostnader och att minska energianvändning och koldioxidutsläpp i ett livscykelperspektiv.

### 1.6.1 Ändamål

Ändamålet med detta projekt är att öka trafiksäkerheten längs väg 11 och i dess korsningar för alla trafikanter samt att förbättra framkomligheten genom att värna regional tillgänglighet längs väg 11 och samtidigt ha lokal tillgänglighet i åtanke. Åtgärderna som ska utföras ska därutöver inverka minimalt på natur- och kulturvärden och bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem.

### 1.6.2 Projekt mål

Projekt målen i sin helhet redovisas i Figur 5.

#### Projekt målen för Väg 11 Anklam–Tomelilla

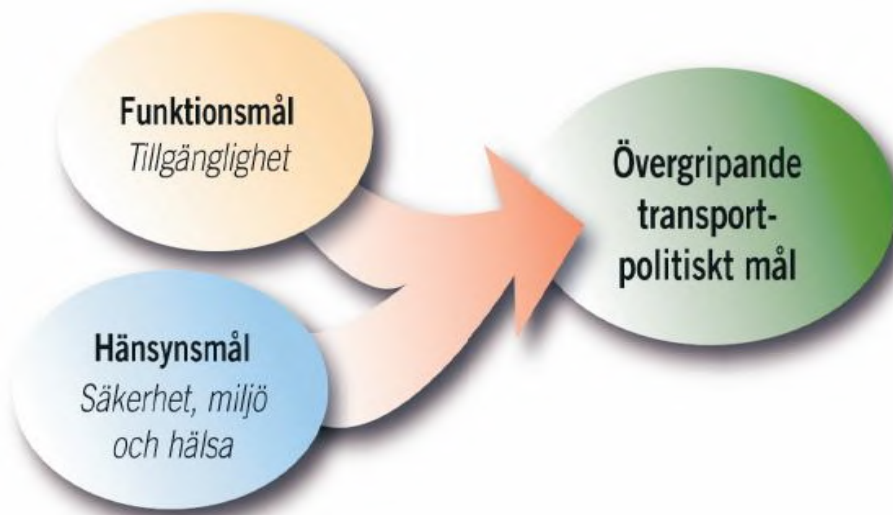
- Öka trafiksäkerheten längs väg 11 och i dess korsningar för samtliga trafikslag.
- Ta hänsyn till den lokala tillgängligheten för boende och näringsliv genom att där tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt optimera utformning av ett parallellt vägnät.
- Minimera påverkan på natur- och kulturvärden i de fall dessa påverkas negativt genom att föreslå genomförbara skyddsåtgärder.
- Korta restiden mellan Sjöbo och Tomelilla.
- Minimera de negativa effekterna av indragningen av busshållplatsen i Ramsåsa.
- Förbättra förutsättningarna för resande med kollektivtrafik i Anklam, Röddinge och Tomelilla genom att säkerställa förutsättningarna för införande av nytt koncept för SkåneExpressen.

Figur 5. Projekt målen.

## 1.7 Bakomliggande mål

### 1.7.1 De nationella transportpolitiska målen

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet (Näringsdepartementet 2008). Därutöver har riksdagen beslutat om ett *funktionsmål* om tillgänglighet och ett *hänsynsmål* om säkerhet, miljö och hälsa (se Figur 6).



Figur 6. De nationella transportpolitiska målen (Näringsdepartementet 2008).

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt och svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov på ett likvärdigt sätt.

Hänsynsmålet anger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska vidare bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås samt till ökad hälsa.

#### 1.7.2 Miljömål, allmänna hänsynsregler och miljö kvalitetsnormer

##### *De nationella miljö kvalitetsmålen*

De svenska miljö kvalitetsmålen finns definierade i regeringens proposition Svenska miljö mål - för ett effektivare miljöarbete (Miljö- och energidepartementet 2009). Det övergripande miljö politiska målet, det så kallade generationsmålet, är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljö problemen i Sverige är lösta, utan att de genomförda lösningarna orsakat ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

Riksdagen har med utgångspunkt i detta antagit 16 miljö kvalitetsmål vilka är formulerade utifrån den miljö påverkan naturen antas tåla (se Figur 7). Målen ska definiera det tillstånd för miljön som miljö arbetet ska sträva mot. Miljö kvalitetsmålen är en grundläggande utgångspunkt för miljö arbetet på nationell, regional och lokal nivå. De nationella mål som bedöms vara relevanta för detta projekt är:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Giffri miljö
- Grundvatten av god kvalitet
- Ett rikt odlingslandskap

- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv



Figur 7. De nationella miljö kvalitetsmålen (Naturvårdsverket u.å.). Illustratör: Tobias Flygar.

#### Regionala och lokala mål

Skåne har ett flertal stora utmaningar som måste bemästras för att vända de negativa trenderna i vår miljö. I länsstyrelsens aktuella åtgärdsprogram för miljömålen (Länsstyrelsen Skåne 2016) har fem utmaningar identifierats som särskilt viktiga för miljöarbetet i Skåne:

- Hållbara transporter i Skåne
- Hänsyn till Skånes hav, sjöar och vattendrag
- Hushållning med Skånes mark och vattenresurser
- Skydd av Skånes natur- och kulturvärden
- Hållbar konsumtion i Skåne.

Mål och strategier för hållbara transporter och trafikslagsfördelning återfinns även i den regionala transportinfrastrukturplanen (Region Skåne 2018).

Sjöbo kommun har i dagsläget inget styrdokument med lokala miljömål medan Tomelilla kommun dels har ett miljömålsdokument baserat på de regionala målen (Tomelilla kommun 2013), dels ett handlingsprogram med kommunala åtgärder för att nå målen (Tomelilla kommun 2015). I

programmet lyfts sex utmaningar fram som de största för kommunens miljöarbete. Utöver de fem som länsstyrelsen lyfter fram inkluderas även kunskapsspridning och inspiration bland de största utmaningarna. Mål och åtgärder som denna vägplan får en avgörande inverkan på rör främst utmaningarna

- *Hållbara transporter* – kollektivtrafikresandet och andelen kollektivtrafik ska ökas genom utveckling av till exempel restider, komfort, linjenät, hållplatser, framkomlighet, bussfiler
- *Hushållning med Skånes mark- och vattenresurser* – väsentliga samhällsintressen ska tillgodoses vid exploatering av åkermark
- *Skydd av natur- och kulturvärden* – exploatering medges inte i värdefulla miljöer

#### *Miljöbalken*

Miljöbalken (1998:808) är en samling lagar och bestämmelser som syftar till att främja en hållbar utveckling för att nuvarande och kommande generationer ska tillförsäkras en god och hälsosam miljö. De delar som är centrala i processen med att ta fram en vägplan är:

- *De allmänna hänsynsreglerna* i 2 kap. där skälighetsregeln är central för skyddsåtgärder och försiktighetsmått – nyttan ska bedömas och jämföras med kostnaderna
- *De grundläggande och särskilda hushållningsreglerna* i 3 och 4 kap. som reglerar användningen av mark- och vattenområden och avvägningen mellan motstående intressen
- *Föreskrifterna om miljö kvalitetsnormer* i 5 kap. som anger vilka förorenings- eller störningsnivåer som människor, miljö och natur får utsättas för (i Figur 8 anges vilka miljö kvalitetsnormer som är aktuella för detta projekt)

#### Miljö kvalitetsnormer för Väg 11 Anklam–Tomelilla

- Normer för ytvatten enligt vattenförvaltningsförordning (2004:660)
- Normer för utomhusluft enligt luftkvalitetsförordning (2010:477)

Figur 8. Miljö kvalitetsnormer som ska efterlevas i projektet.

Projektets måluppfyllelse beskrivs i kapitel 5. Där ges även en samlad bedömning där de nationella målen beaktas. Kapitel 6 redogör för hur miljöbalkens bestämmelser tagits i beaktande.

## 2 Förutsättningar

### 2.1 Vägens funktion och standard

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 (se Figur 9). Detta används som underlag vid bland annat prioritering av åtgärder.



Figur 9. Vägnätet i Skåne (Region Skåne 2018).

Inom utredningsområdet saknar vägen mötesseparering. Hastighetsgränsen är 80 km/tim, undantaget cirkulationsplatsen Svampakorset in mot Tomelilla där hastigheten är begränsad till 70 km/tim. Längs sträckan finns två trafiksäkerhetskameror, en i varje riktning på väg 11 vid Röddinge (4+718 km och 4+974 km) respektive Anklam (00-230 km och 00+121). Sidoräcken förekommer på vissa delar av sträckan, viltstängsel saknas dock helt.

## 2.2 Trafik och användargrupper

Väg 11 används av många olika typer av trafikanter – mopeder, bilar, jordbruksmaskiner, bussar och även till viss del cyklister och fotgängare ska samsas om utrymmet. På sträckan mellan Anklam och Tomelilla är årsmedeldygnstrafiken, det vill säga det antal fordon som i genomsnitt passerar per dygn beräknat på ett år, cirka 4 700 fordon (Trafikverket u.å.). Omkring 13 procent av trafiken utgörs av tung trafik. Denna andel är relativt hög, vilket till stor del beror på att vägen omges av odlingslandskap och att det därför förekommer en hel del transporter kopplade till det jordbruk som bedrivs.

Av de anslutande vägarna har Stora Vanstadvägen den högsta årsmedeldygnstrafiken med 1980 fordon/dygn. Motsvarande siffror för Eriksdalsvägen och Röddinge byaväg (länsväg 986 i Figur 10) är 200 respektive 110. För Tomelillavägen – som ansluter söderifrån till väg 11 mellan Röddinge och Ramsåsa (länsväg 990) – och vägen som ansluter till Ramsåsa (länsväg 1562) är årsmedeldygnstrafiken 90 respektive 70 fordon.



Figur 10. Omkringliggande vägar (Trafikverket 2019a).

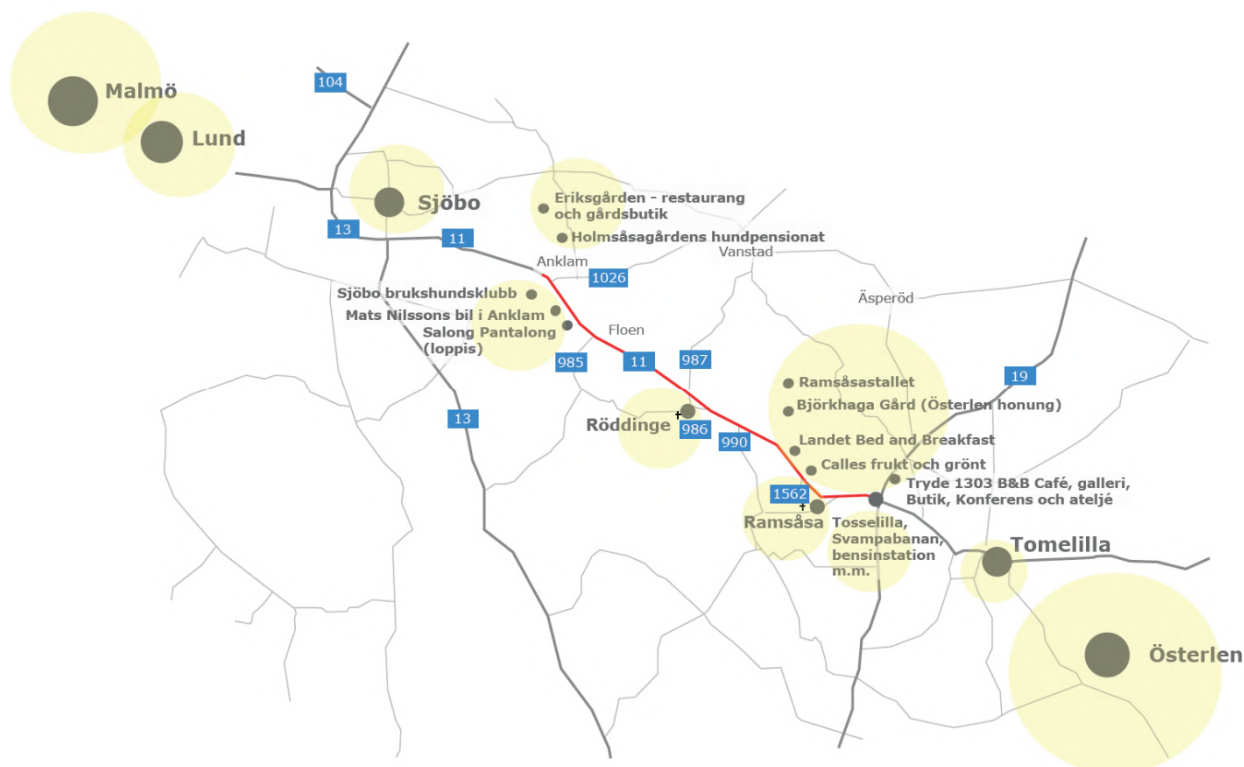
Med hjälp av Trafikverkets trafikuppräkningsstatistik (Trafikverket 2018b) har det prognostiserade trafikflödet för den aktuella vägsträckan år 2045 beräknats till cirka 7 000 fordon per årsmedeldygn, varav omkring 14 procent utgörs av tung trafik.

Sträckan trafikeras av kollektivtrafik i form av SkåneExpressen 5, Skånetrafikens expressbusslinje mellan Lund och Simrishamn som längs med utredningssträckan har hållplatser i Anklam, Röddinge, Ramsåsa samt vid Svampakorset. Busshållplatserna har vardera två hållplatslägen, ett i varje färdriktning, och består av en bussficka samt en enklare variant av hållplatsplattform.

Vägsträckan som är under utredning fungerar i dagsläget främst som en genomfartsväg med större målpunkter i anslutning till Tomelilla samt utanför utredningsområdet (se Figur 11). Västerut leder vägen till större samhällen och tätorter såsom Sjöbo, Lund och Malmö. I sydöst återfinns Tomelilla,

med Tosselilla sommarland i nära anslutning till utredningsområdet, samt öster därom Simrishamn med flera målpunkter på Österlen och längs kusten.

Längs sträckan finns byarna Anklam, Röddinge och Ramsåsa, samt spridd bostadsbebyggelse och lantbruk. Där finns även mindre målpunkter som exempelvis gårdsbutiker, camping, en brukshundsklubb, café och galleri samt rekreationsområden (Trafikverket 2019a).



Figur 11. Målpunkter utmed vägsträckan.

Längs vägsträckan finns 9 korsningar där statliga vägar ansluter och cirka 35 korsningar där enskilda vägar ansluter till väg 11 (se Figur 10). Därutöver finns ett antal anslutningar till jordbruksmark samt enskilda fastigheter.

Att ta hänsyn till den lokala tillgängligheten för boende och näringsliv är av största vikt och därför utförs en studie av det befintliga vägnätet med rörelsemönster och kopplingar i detta projekt. Särskilt kritiska anslutningar identifieras och resultatet ligger till grund för ett förslag på hur ett parallellt vägnät kan utformas.

## 2.3 Lokalsamhälle och regional utveckling

Väg 11 utgör en viktig regional länk mellan Skånes sydvästra och sydöstra delar. Den aktuella vägsträckan återfinns i Tomelilla respektive Sjöbo kommun. Tomelilla kommun har idag cirka 13 500 invånare medan Sjöbo kommun har knappt 20 000 invånare, varav cirka 8 000 bor i Sjöbo tätort. I det aktuella utredningsområdet är andelen boende utanför tätorterna Sjöbo och Tomelilla 44

procent, vilket är en hög siffra som motsvarar 16 invånare per kvadratkilometer (Trafikverket 2019a). I den siffran inkluderas även Röddinge, Ramsåsa och andra småbyar.

En relativt stor andel av befolkningen pendlar till arbetsplatser utanför respektive kommun. Utpendlingen från Tomelilla var 2018 cirka 3 100 personer och inpendlingen cirka 2 000 personer (SCB u.å.). För Sjöbo är motsvarande siffror drygt 2 200 inpendlande och cirka 5 200 utpendlande. Cirka 75 procent av dessa transporter sker med bil (Region Skåne 2019).

### 2.3.1 Översiktsplanering

Såväl Sjöbo som Tomelilla kommun uttrycker i gällande översiktsplaner (Sjöbo kommun 2009; Tomelilla kommun 2019) målsättningar om att öka befolkningsantalet i respektive kommun, samt om att bibehålla en levande landsbygd. De betonar även kopplingen mellan dessa mål å ena sidan, och behovet av att förbättra förutsättningarna för arbetspendling till orter med fler arbetstillfällen såsom Malmö och Lund å andra sidan. Såväl effektivitet och trafiksäkerhet för alla slags trafikanter som goda kollektivtrafikförbindelser lyfts som viktiga aspekter i detta hänseende. Sjöbo kommun lyfter specifikt att man verkar för en ombyggnad av väg 11 på sträckan Anklam–Tomelilla till 2+1-väg, samt för nya gång- och cykelstråk i samband med en ombyggnad.

Ingen omfattande utbyggnad av bebyggelse planeras i direkt anslutning till den aktuella vägsträckan. Tomelilla kommun pekar särskilt ut att hänsyn till riksintresset för väg 11 ska tas vid exploatering och utveckling i dess närhet. Båda kommunerna planerar dock för förtätning med fler boende i tätorterna, vilket troligen skulle medföra ökade trafikmängder på väg 11.

Tomelilla kommun betonar i sin översiktsplan behovet av att grundligt utreda hur införandet av konceptet SkåneExpressen, med bland annat färre antal stopp, kommer att påverka tillgängligheten på landsbygden samt möjliga alternativ för att kompensera indragna hållplatser.

Sjöbo kommun lyfter i översiktsplanen stora bullerfria områden som ett värde inom kommunen vilket bör värnas med hänsyn till människors livsmiljöer och möjlighet till rekreation.

Sammantaget bedöms en ombyggnad av väg 11 inte strida mot översiktsplanerna.

### 2.3.2 Infrastrukturplanering

I *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018–2029* (Region Skåne 2018) pekas åtgärder på riksväg 11 ut som prioriterade under planperioden. Prioriteringen baseras på vägsträckans betydelse för regional person- gods- och kollektivtrafik i kombination med de brister som konstaterats avseende trafiksäkerhet.

Även brister i det regionala konceptet SkåneExpressen pekas ut i planen. SkåneExpressen 5, Skånetrafikens expressbusslinje mellan Lund och Simrishamn, är inkluderad bland prioriterade brister att utreda. Region Skåne och Trafikverket har ingått en överenskommelse om samverkan kring införandet av SkåneExpressen (Region Skåne 2015). Det övergripande målet är att etablera ett kollektivtrafiksystem med så hög attraktivitet och med sådana strukturbildande och tillväxtskapande egenskaper att det kan åstadkomma en positiv utveckling även i områden där resandeunderlaget i nuläget inte är tillräckligt starkt för att kunna motivera en investering i spårbunden trafik.

Konceptet innebär bland annat färre men mer påkostade busstationer, infrastrukturåtgärder som prioriterar bussens framkomlighet och ökar komforten samt välfungerande och säkra bytespunkter.



En annan viktig del av konceptet SkåneExpressen är långsiktighet i linjedragningen vilket ska säkerställa att resenärerna kan lita på att bussen kommer att köra samma sträcka lång tid framöver.

Trafikverket har påbörjat planeringen av Simrishamnsbanan som ska binda ihop Simrishamn och Malmö med järnväg. Projektet är dock vilande sedan 2015 eftersom det inte togs upp i *Nationell plan för transportsystemet 2014–2025* (Trafikverket 2014a) och inte heller ingår i den nationella planen för 2018–2029 (Näringsdepartementet 2018). Innan planeringen avbröts hade en korridor för sträckningen, belägen norr om väg 11, valts.

## 2.4 Närområdets värden

### 2.4.1 Stad och landskap

Den aktuella sträckan av väg 11 löper igenom ett böljande mosaikartat, odlat backlandskap. Höjden över havet varierar mellan cirka 48 och 103 meter. Landskapet karaktäriseras av stora och medelstora odlingsmarker med inslag av mindre gräs- och skogsmarker och bryts av mindre element som stenmurar och trädrader. Bebyggelse förekommer främst i form av spridda byar och gårdar.

Landskapet ligger i en övergångszon mellan de skånska åsarna och ett mer låglänt odlingslandskap i sydöst. Karaktärsförändringar i området sker därmed gradvis från mer böljande och mindre landskapsrum till lägre, mindre backiga och öppnare landskap söderut, vilket gör att landskapstypens gränser är vaga i området.

Väg 11 har genom tiderna förändrats och blivit alltmer utträtad. Bevarade element kring vägen, såsom vägvisarstenar, milstenar och stenvalvsbron vid Trydeån, upplevs mer som enskilda objekt än som ett sammanhang. Dessa objekt berättar dock i sig om ett äldre vägnät med lång historia.

#### *Bebyggelse*

Byarna Röddinge och Ramsåsa ligger på den södra sidan av vägen, på en något lägre nivå än väg 11. Båda byarna är ovanligt väl bevarade och läsbara genom sin tydliga karaktär av sockencentrum och sina täta och levande bykärnor. Miljön i dessa områden är därför särskilt känslig för förändringar som innebär att historiska samband bryts eller att nya dominerande element tillförs.

Övrig bebyggelse i form av spridda hus och gårdar förekommer ofta belägna på höjder och omgivna av grönska. Främst norr om väg 11 förekommer bebyggelse så nära vägen att det direkt kan komma att påverka förutsättningarna för vägens utbyggnad. Längs stora delar av vägsträckan finns fastigheter, övervägande jordbruksmark, som breder ut sig på båda sidor av vägen (se Figur 12).



Figur 12. Fastigheter med gränser som sträcker sig på båda sidor om väg 11. De olika färgerna avser endast att förtydliga gränserna.

### Karaktärsområden

Längs med utredningssträckan har tre olika karaktärsområden identifierats (se Figur 13):

- Det halvöppna kuperade landskapet vid Sjöbo Ora.
- Det kuperade jordbrukslandskapet kring Röddinge och Ramsåsa med den omgärdande naturmiljön vid Fyledalen och Trydeån.
- Semiurbant verksamhetsområde kring Svampakorset.



Figur 13. Karaktärsområden längs sträckan.

*Det halvöppna kuperade landskapet vid Sjöbo Ora* präglas av övergången från de mer skogiga delarna norrut mot Sjöbo och det agrara landskapet längre söderut. Den tydliga upplevelse av förändring som denna övergång innebär ses som ett betydande element att bevara. Inom detta område passerar även Skåneleden över väg 11, idag utan någon särskilt anlagd passage.

*Det kuperade jordbrukslandskapet kring Röddinge och Ramsåsa med den omgärdande naturmiljön vid Fyledalen och Trydeån* är det karaktärsområde som utgör den största delen av utredningsområdet. I detta område förekommer mindre andel skog än längre västerut i utredningsområdet. I stället återfinns här flera mindre landskapselement, såsom skogsridåer, alléer och trädrader, vilket medför att landskapet här består av flera medelstora rum och är av en något mer öppen karaktär. Som mest öppet är landskapet mellan byarna Röddinge och Ramsåsa.

I delar av detta område återfinns bostäder nära väg 11, vilka har denna väg som enda anslutning till omgivande vägnät. Här finns även lokala målpunkter såsom lantbruk, bed and breakfast, gårdsbutiker och Ramsåsaastallet, vilka tillsammans är en del av den levande landsbygden. Området är således känsligt för planerna för 2+1-väg och stängning av utfarter, som kan försämra förutsättningarna för rörelse i området. Flera av de lokala målpunkterna längs sträckan ligger dock relativt samlat på den norra sidan av vägen, strax väster om Ramsåsa, vilket kan möjliggöra en samlokalisering av anslutningspunkt till vägen eller ett parallellt vägnät.

Inom det *semiurbana verksamhetsområdet kring Svampakorset* övergår odlingslandskapet till ett utkantsområde då man närmar sig Tomelilla tätort. Här finns en pendlingsparkering och verksamheter såsom motorbanan Svampabanan, en camping, bensinstation samt annan extern handel. Inom detta område ligger bebyggelse och verksamheter delvis mycket nära väg 11 och kan därigenom

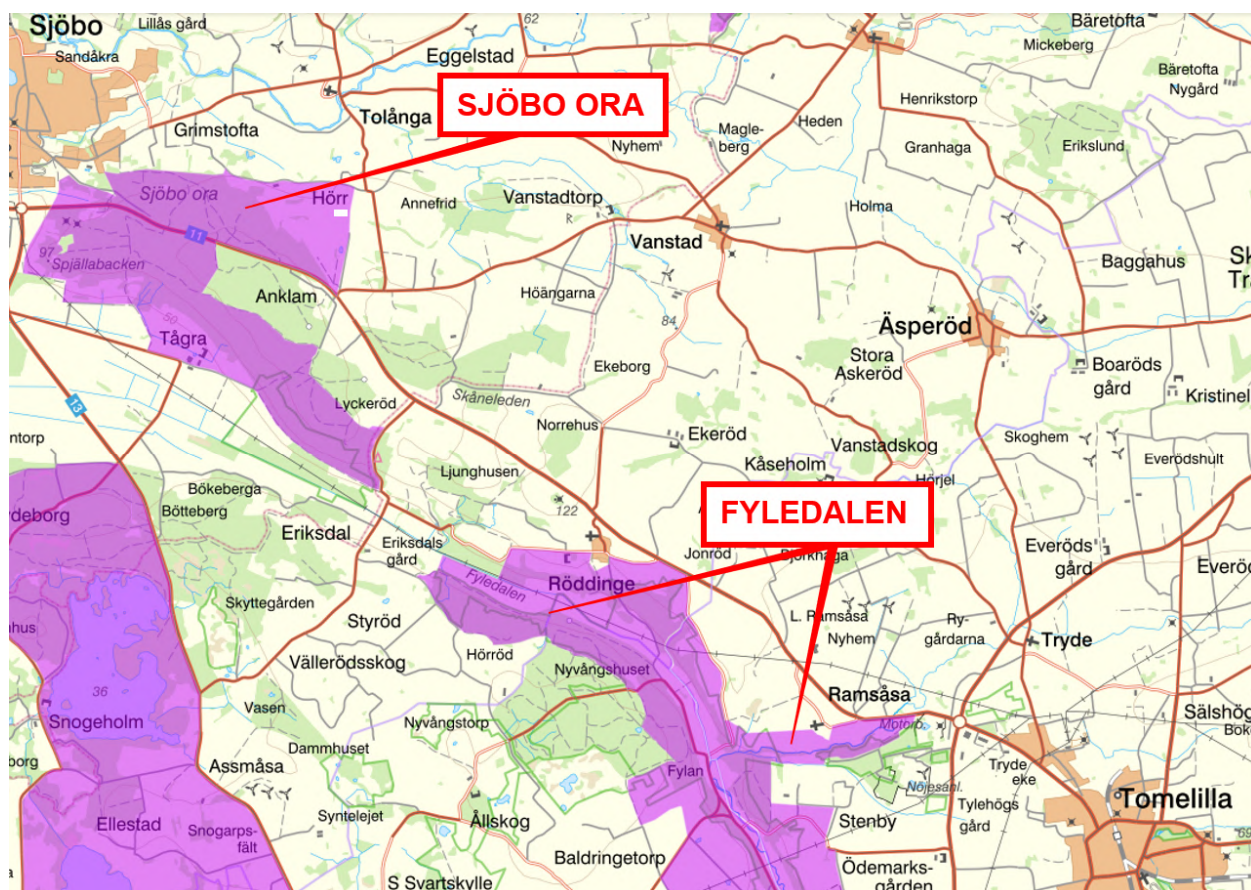
påverka förutsättningarna för utbyggnad av vägen. Detta område är dock mindre känsligt för den landskapsbildsförändring som utbyggnaden av väg 11 medför eftersom det redan idag är starkt påverkat av infrastrukturen och de verksamheter som bedrivs.

### Landskapsbildsskydd

Längs sträckan återfinns även tre områden för landskapsbildsskydd (se Figur 14), ett skydd som syftar till att bevara upplevelsevärden i landskapet. Begreppet finns inte längre med i miljöbalken men bestämmelserna gäller så länge länsstyrelsen inte beslutar annorlunda.

Norr om väg 11 och över korsningen i Anklam ligger det första området, Sjöbo Ora. Söder om väg 11, mellan den sydöstra anslutningen till Röddinge och korsningen med Tomelillavägen vid Slagarp, ligger en del av det andra området, Fyledalen. Mellan den sydöstra anslutningen till Ramsåsa och motorbanan Svampabanan söder om väg 11 ligger en del av det tredje området, även det benämnt Fyledalen.

Alla tre områden har föreskrifter om arbeten som inte får utföras utan länsstyrelsens godkännande, bland annat att uppföra helt ny byggnad, utföra schaktning eller fyllnad, anordna tillfälliga upplag (utom tillfälliga sådana för jordbrukets eller skogsbrukets behov) och att kalavverka lövskog.



Figur 14. Landskapsbildsskydd.

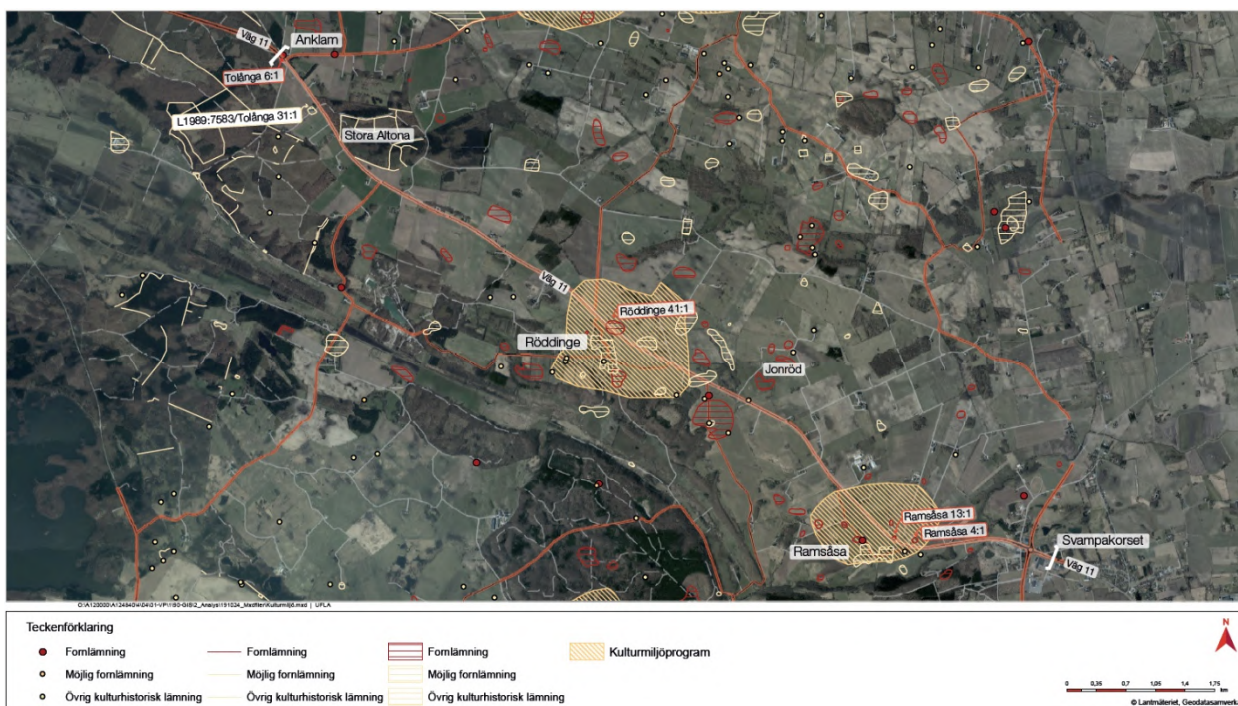
### 2.4.2 Kulturmiljö

Utredningsområdet utgörs till stora delar av ett odlingslandskap präglad av 1800-talets skiften, med större odlingsenheter brutna av trädridåer och betesmarker och där bebyggelsen övervägande består

av ensamliggande gårdar. I den nordvästra delen av området ligger Sjöbo Ora, ett skogsområde som utgjort en medeltida allmänning.

Söder om utredningskorridoren löper Fyleån i Fyledalen längs med korridoren i nordväst-sydostlig riktning. Vattendraget har inneburit goda förutsättningar för fiske, transporter och jordbruk i dalen långt tillbaka i tiden.

Inom utredningsområdet saknas riksintressen för kulturmiljövård, byggnadsminnen och statliga kulturresevat. Däremot finns regionalt värdefulla kulturmiljöer och en hel del fornlämningar längs sträckan (se Figur 15).



Figur 15. Kulturmiljövården längs sträckan.

Känsligast för förändring avseende kulturhistoriska värden är övergången mellan Orans skog och det öppna odlingslandskapet, samt byarna Ramsåsa och Röddinge med omgivningar.

Övergången till Orans landskap ger ett tydligt intryck av att man passerar mellan två landskapsrum med olika berättelser och bakgrund. Byarna i sig har stora kulturhistoriska värden och lång platskontinuitet. Bykärnorna har behållit sitt utseende även efter de stora jordskiftena och har kvar karaktären som sockencentra, inte minst genom de tidigmedeltida kyrkorna.

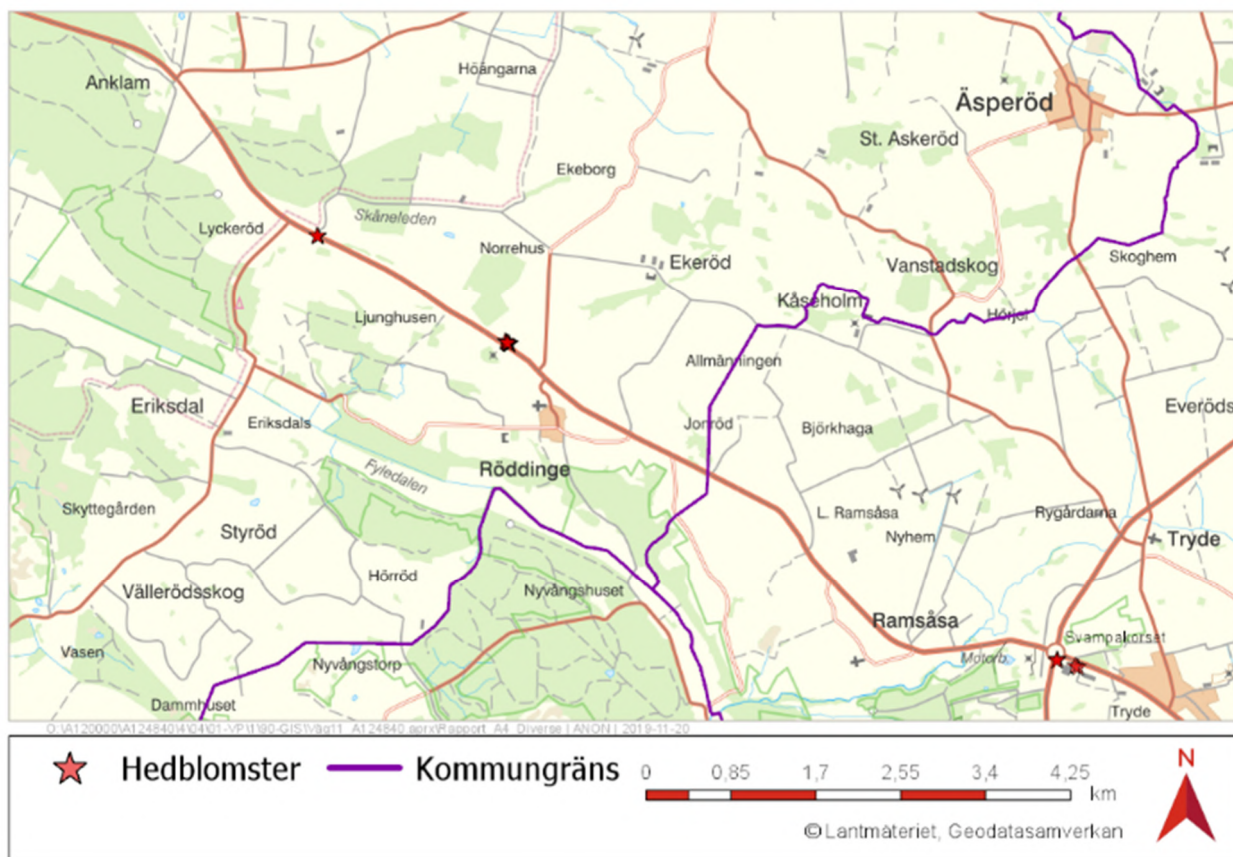
Byarna med omgivning är regionalt värdefulla kulturmiljöer och ingår i länsstyrelsens och kommunernas kulturmiljöprogram (Länsstyrelsen Skåne u.å.; Länsstyrelsen Skåne 2006; Sjöbo kommun 1993; Tomelilla kommun 2002). Sockenkyrkorna i respektive by ingår även i Riksantikvarieämbetets bebyggelseregister (Riksantikvarieämbetet u.å.).

De hittills kända förhistoriska lämningarna, boplatser och gravar, är huvudsakligen koncentrerade till byarnas närområden, vilket ytterligare förstärker den mycket långa platskontinuiteten, och berättar dessutom att det sannolikt finns betydande arkeologiska värden dolda under dagens markyta.

### 2.4.3 Naturmiljö

Inom ramen för naturvärdesinventeringen har totalt 157 naturvärdesobjekt identifierats, varav 12 bedömdes till naturvärdesklass 2, högt naturvärde och 29 till naturvärdesklass 3, påtagligt naturvärde. Naturvärdesobjektens naturvärde baserades på en kombination av biotopvärden och artvärden.

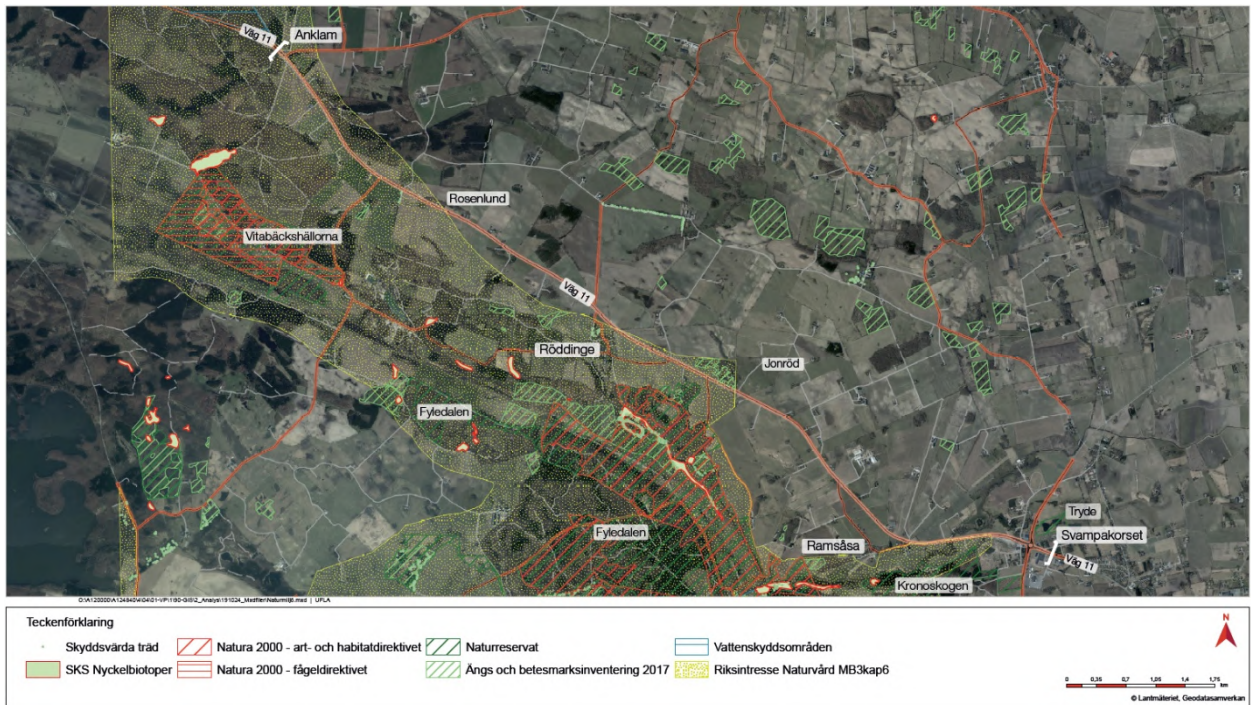
Vid ett par ställen längs vägsträckan finns särskilt artrika ytterslänter, bland annat där hedblomster växer. Hedblomster förekommer vid tre lokaler längs vägsträckan, vid nordöstra sidan av vägen till Floen, nordöst om vägen vid Yxnabjär och sydöst om Svampakorset (se Figur 16).



Figur 16. Tre lokaler med fynd av hedblomster längs sträckan mellan Anklam och Tomelilla.

Den aktuella vägsträckan löper inte genom några formellt skyddade områden, däremot finns tre naturreservat samt ett Natura 2000-område i vägens närområde (se Figur 17). Söder om vägen ligger Fyledalens naturreservat, som sträcker sig längs Fyleåns dalgång. Som närmast ligger det cirka 150 meter från väg 11. Merparten av Fyledalen är även avsatt som Natura 2000-område enligt EU:s art- och habitatdirektiv. Avståndet mellan vägen och Natura 2000-området är som närmast drygt 400 meter.

Kronskogens naturreservat ligger söder om vägen längs i öster, som närmast cirka 100 meter från väg 11. Nordöst om Svampakorset ligger Tryde naturreservat som är beläget drygt 100 meter från den aktuella vägsträckan. Dessa naturreservat bedöms inte påverkas av planerad åtgärd.



Figur 17. Naturmiljövården längs sträckan och i dess närhet.

Landskapet längs den aktuella vägsträckan består i huvudsak av ett intensivt brukat jordbrukslandskap. Detta är en relativt enformig och artfattig naturmiljö, vilket gör att den diversitet som skapas av inslag som betesmarker, skogar och mindre biotoper såsom vägkanter, stenvägar och odlingsrösen är av stor betydelse för variation och biologisk mångfald, på både lokal och regional nivå.

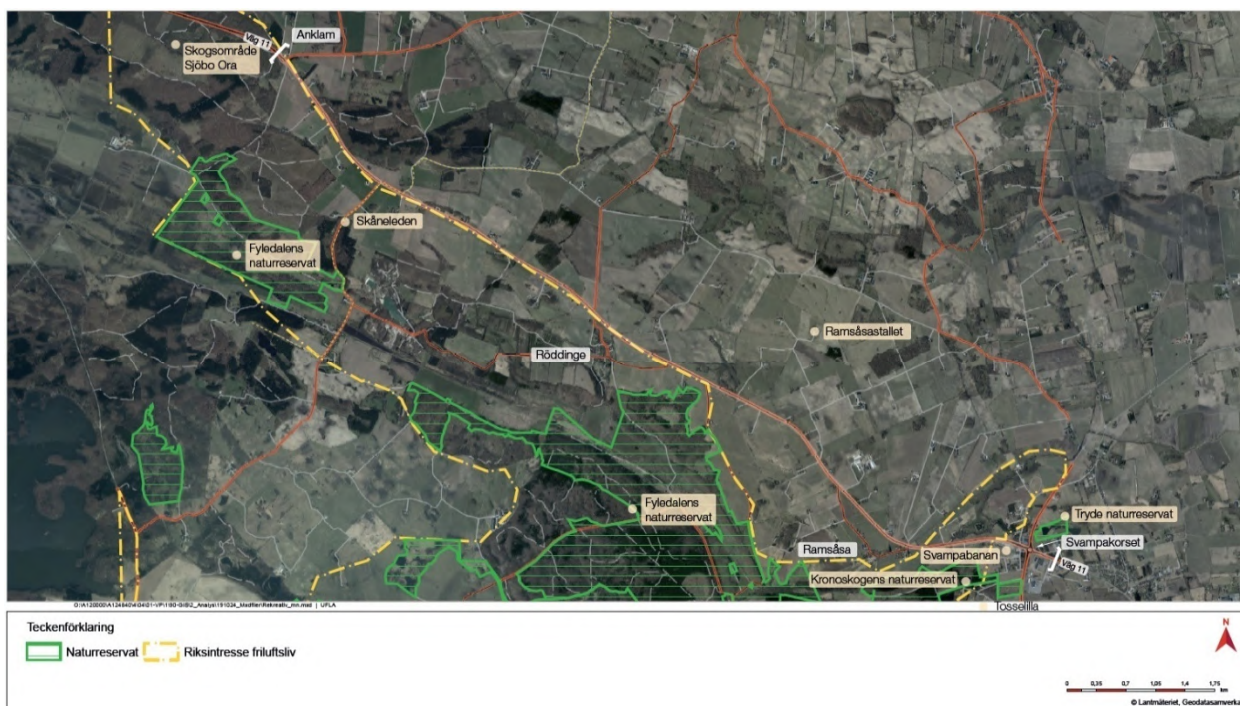
Inom projektet förekommer ett antal objekt som omfattas av det generella biotopskyddet enligt 7 kap. miljöbalken. Inom inventeringsområdet påträffades 25 stenvägar, sju alléer, fem odlingsrösen och en åkerholme. Majoriteten av stenvägarna utgör gränser mellan större åkermarker. Flera av stenvägarna är i dåligt skick, inte sällan övervuxna med högrötter, gräs och buskar. Alléerna består alla av medelåldriga eller yngre träd. Ett odlingsröse utgörs av äldre kulturlämning med delvis mossklädda stenblock. Resterande fyra rösen har mer sentida pålagda stenar. Oavsett biotopskyddsobjektens ålder och kvalitet utgör de viktiga småbiotoper som skapar variation och refuger för djur och växter i det öppna jordbrukslandskapet.

#### 2.4.4 Rekreation och friluftsliv

I landskapet mellan Sjöbo och Tomelilla tätorter finns flera möjligheter till olika typer av rekreation och friluftsliv i form av bland annat vandringsleder, ridning, dressinåkning, motorbana och ett sommarland.

Trydeån rinner genom jordbrukslandet i öst-västlig riktning norr om Tomelilla tätort. Den har en tydlig dalgång med dramatisk topografi och stora natur- och kulturvärden. Dalgången har stor potential för friluftsliv och kan binda ihop östra Tomelillas naturområden med Fyledalen.

Kronskogen ligger i anslutning till dalgången väster om Svampabanen. Området är beläget nordväst om Tomelilla tätort och nås via väg 19. Riksintressens, naturreservats och Skåneledens utbredning framgår av Figur 18.



Figur 18. Rikssintressen och naturreservat.

Strandskyddet är ett generellt skydd som regleras i 7 kap. 13–18 §§ miljöbalken och gäller i hela landet. Trydeån som passerar under väg 11 mellan Ramsåsa och Svampakorset omfattas av strandskydd.

## 2.5 Boendemiljö och hälsa

### 2.5.1 Buller

Längs sträckan ligger ett flertal bostäder mycket nära väg 11 och många fastigheter har även direktutgång till denna. Dagens förhållanden med relativt mycket trafik och det korta avståndet till bostäderna medför att ett flertal bostäder har bullernivåer långt över riktvärdena.

Buller från trafik anges med två mått, ekvivalent och maximal ljudnivå. Den ekvivalenta ljudnivån representerar ljudet som ett medelvärde över dygnet och den maximala ljudnivån motsvarar ljudet för en enskild händelse, till exempel en lastbilspassage.

Buller från vägtrafik har olika ingående bullerbidrag. Det handlar bland annat om buller från motorer, vindpåverkan av fordonet samt buller från kontakten mellan hjul och vägbeläggning. Det sistnämnda är den mest väsentliga bullerkällan för alla typer av vägfordon vid hastigheter över 40 km/tim. Däckkvaliteten och vägbeläggningens typ samt skick har därför stor betydelse för den totala ljudnivån. Motorbuller har betydelse främst vid hastigheter under 30–40 km/tim för personbilar samt under 55–60 km/tim för tunga fordon.

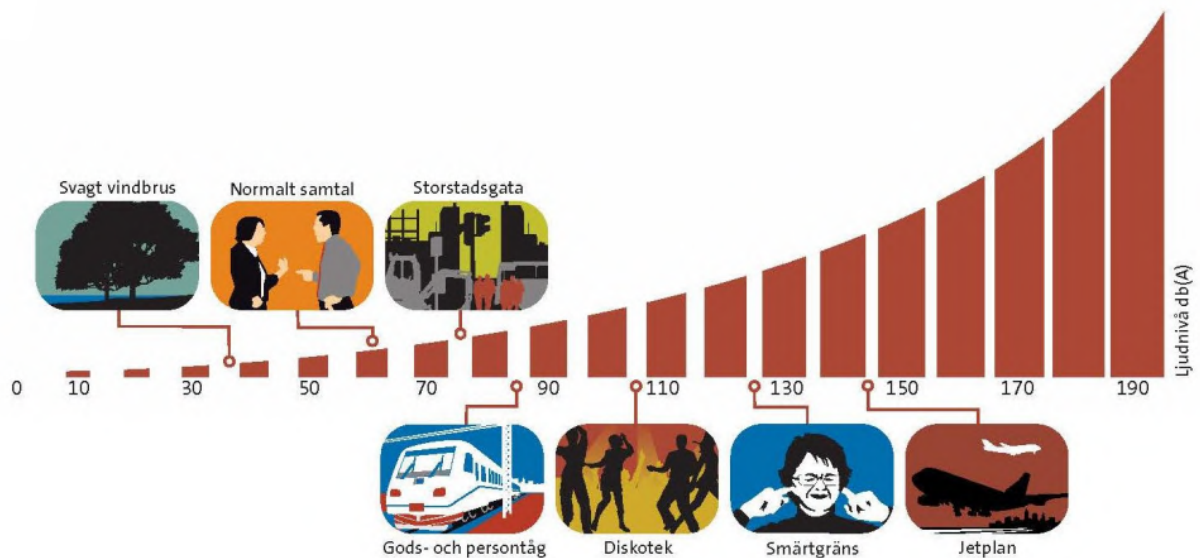
Vägtrafikbuller varierar med trafiken, hastigheten, vädret och årstiden samt sammansättningen av tunga fordon och personbilar. För vägar med mycket trafik upplevs bullret mer konstant jämfört med mindre trafikerade vägar. Regn och en stor andel fordon med dubbdäck innebär högre ljudnivåer från trafiken jämfört med vid torrt väglag respektive med friktions- eller sommardäck.



Väg- och järnvägsanläggningar ska utföras så att störningar från buller inte överskrider Trafikverkets angivna riktvärden (TDOK 2014:1021). För detta projekt gäller riktvärdena för nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur och det är enbart kategorin bostäder som är aktuell, inga övriga känsliga verksamheter eller områden berörs av ombyggnaden. Följande riktvärden gäller:

- 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dB(A) maximal ljudnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus (vid fasad)
- 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad
- 70 dB(A) maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad

För att få ett begrepp om innebörden av dessa riktvärden ges en översikt av ljudnivåer för olika situationer i Figur 19.



Figur 19. Översikt av ljudnivåer för olika situationer och ljudkällor.

## 2.5.2 Vibrationer

Problem med vibrationskomfort i närliggande byggnader orsakas i första hand av tung trafik. Resultande vibrationsnivåer är i hög grad beroende av faktorer som vägbanans skick, fordonets hastighet och tyngd samt aktuella markförhållanden. Risken för olägenheter på grund av vibrationer i byggnader är störst i de fall byggnaden och vägbanan är byggda på lös jord, särskilt mjuk lera, och när körbanan är ojämn.

Vid genomförda mätningar i bostäder längs med väg 11 var uppmätta vibrationsnivåer, orsakade av förbipasserande trafik, väl under gällande gränsvärde för komfortvibrationer i bostäder (i enlighet med TDOK 2014:1021).

### 2.5.3 Luft

Den aktuella vägsträckan har en relativt låg trafikering, kombinerad med stora öppna och vind-exponerade miljöer som skapar relativt goda förutsättningarna för spridning av de föroreningar som uppstår. Detta gör att sannolikheten att miljö kvalitetsnormerna för luft skulle överskridas i området är mycket låg.

### 2.5.4 Risk och säkerhet

Begreppet risk har olika innebörd beroende på sammanhang. I samband med riskanalyser brukar risk uttryckas som en sammanvägning av sannolikhet och konsekvens, antingen som individrisk eller samhällsrisk.

Väg 11 är utpekad som primär väg för farligt gods. Människor som bor och vistas i vägens omgivning kan bli utsatta för risk vid en olycka med farligt gods. Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och produkter som har sådana egenskaper att de kan skada människor, miljö och egendom om de inte hanteras rätt under transport.

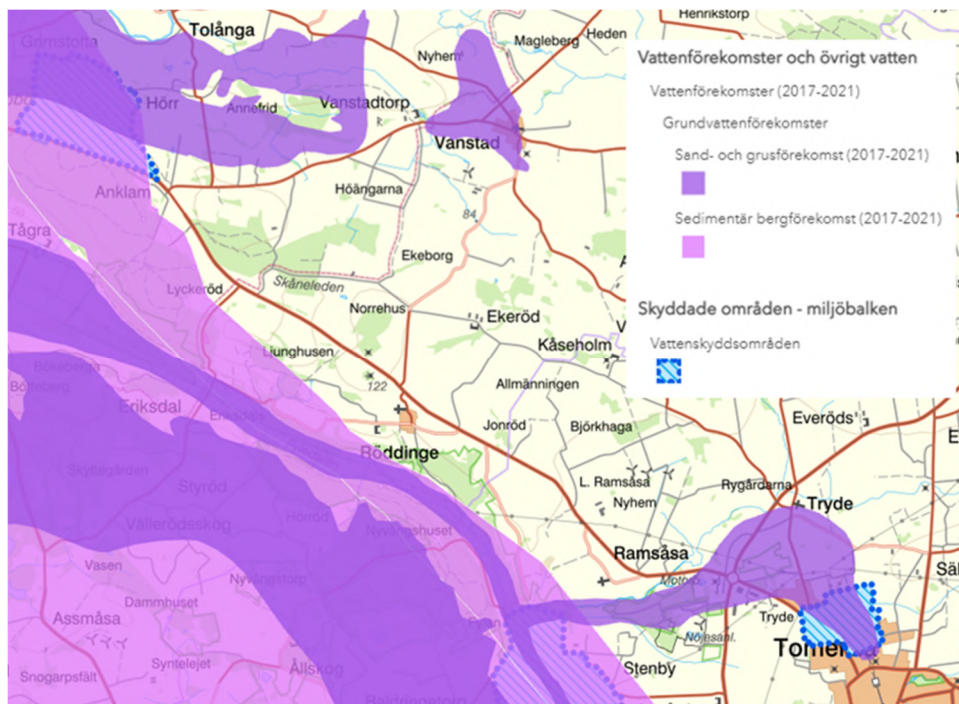
När det gäller natur- och vattenresurser är skyddsobjekten vattendrag i vägens närhet, våtmarker och andra områden längs sträckan samt isälvsavlagringar i anslutning till befintlig väg och ny vägsträckning.

Transporter med risk för läckage av farligt gods och läckage av drivmedel från tunga fordons drivmedelstankar utgör riskobjekt. Sannolikheten för en vägtrafikolycka med tungt fordon och sannolikheten för en olycka med utsläpp av farligt gods beräknas för nuläget, nollalternativet (det vill säga den förväntade utvecklingen av rådande förhållanden om vägsträckan inte byggs ut) och för utbyggnadsalternativet.

## 2.6 Mark och vatten

### 2.6.1 Grundvatten

I närområdet mellan Anklam och Tomelilla finns flera grundvattenförekomster, vattentäkter och vattenskyddsområden, dessa framgår i Figur 20.



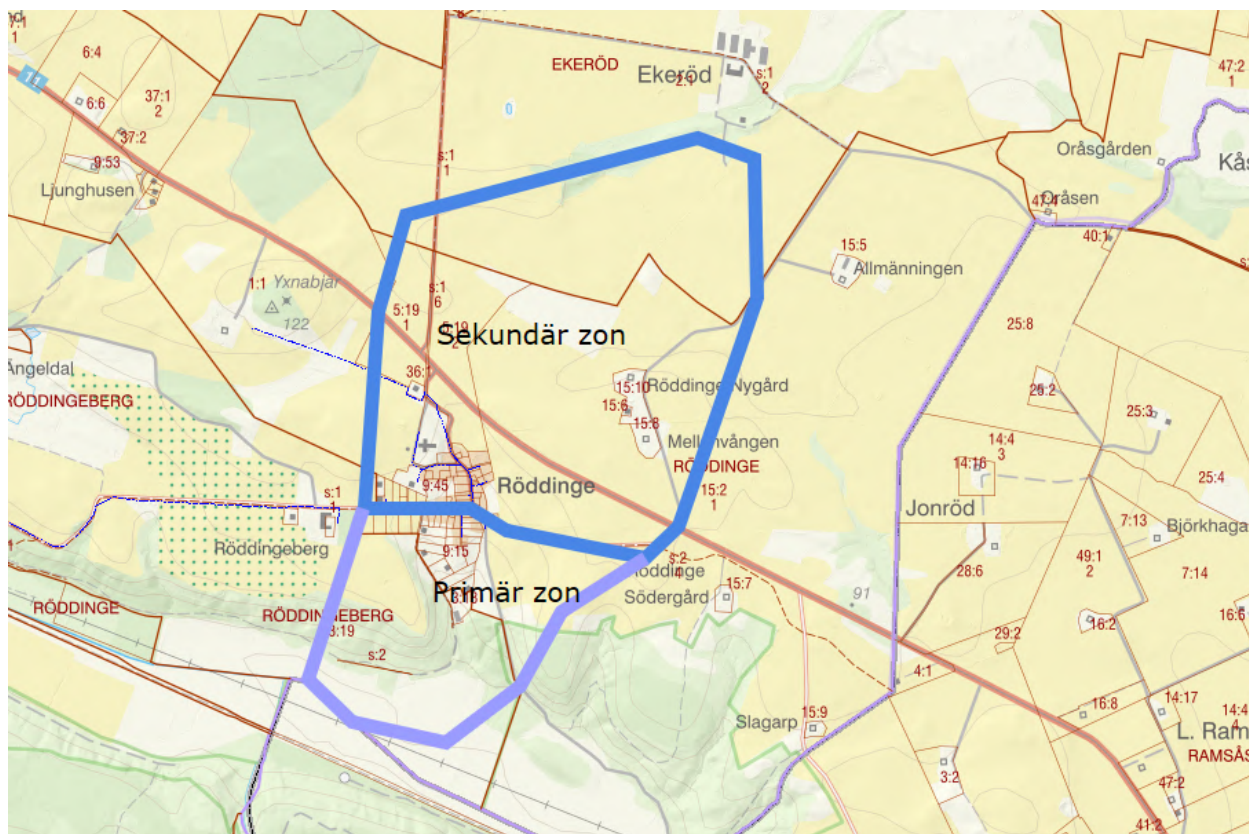
Figur 20. Grundvattenförekomster i jord och sedimentärt berg (2017-2021) samt vattenskyddsområden

Norr om Anklam finns Revingehed sand- och grusförekomst. Delvis inom förekomsten, väster om Anklam, utanför aktuell vägsträcka, ligger vattenskyddsområdet Gröndal som utgör skydd för en av Sjöbos vattentäkter.

Mellan Ramsåsa och Tomelilla finns Tryde-Trydeke sand- och grusförekomst. Grundvattenförekomsten innehåller vattenskyddsområdet Tomelilla vilket utgör skydd för Tomelillas reservvattentäkt. Grundvattnet strömmar mot läge av Trydeån och vattenskyddsområdet ligger uppströms i förekomsten avseende aktuell vägsträcka.

Grundvattenförekomsten Fyledalen är en sand- och grusförekomst som ligger i botten av Fyledalen. Huvuddelen av Tomelillas vatten kommer från vattenskyddsområdet Stenby 30:1 som ligger söder om Ramsåsa. Inom centrala delen av vattenskyddsområdet, tas vatten ur de undre jordlagren bestående av isälvmaterial vilka tillhör grundvattenförekomsten Fyledalen.

Väster och söder om Anklam samt längs Fyledalen finns Eriksdal, sedimentär bergförekomst. Röddinge kommunala vattentäkt som förser byarna Röddinge och Eriksdal med dricksvatten är belägen inom Eriksdals grundvattenförekomst i Fyledalen söder om Röddinge samhälle och utgörs av två brunnar för grundvattenuttag ur berggrunden. Det finns idag inget fastställt vattenskyddsområde för vattentäkten. Ett översiktligt förslag till omfattning och avgränsning av ett eventuellt framtida vattenskyddsområde har tidigare tagits fram av kommunen, Figur 21. Två uttagsbrunnar är placerade i den primära zonen södra del närmast Fyledalen, cirka 1 km från väg 11. Bedömning av tillrinningsområdets avgränsning har baserats på topografin.



Figur 21. Förslag till möjligt framtida vattenskyddsområde för Röddinge vattentäkt.

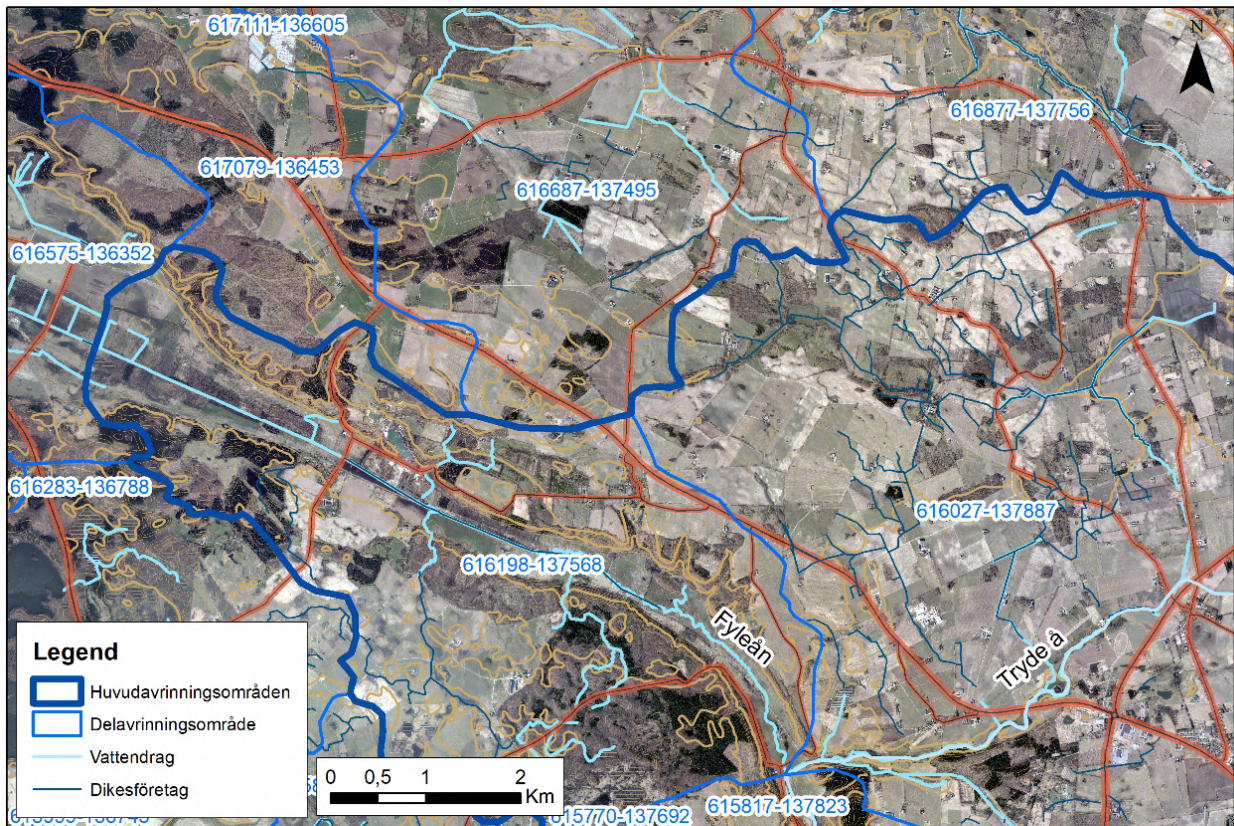
Trafikverket har genomfört riskanalyser dels avseende väg 11 och Röddinges kommunala dricksvattenförsörjning dels den del av grundvattenförekomsten Tryde-Trydeke som ligger inom aktuell vägsträcka för väg 11. I riskanalysen har även ombyggnationen av väg 11 tagits med. Analysens riskbedömning visar att konflikträckan för Röddinges kommunala dricksvattenförsörjning hamnar inom riskklass 1 vilket inte motiverar förebyggande riskreducerande åtgärder. Inför projektering av ombyggnation av aktuell vägsträcka bör dock vattenskyddet beaktas så att riskbilden inte förändras till det sämre. Analysens riskbedömning visar att konflikträckan för Tryde-Trydeke hamnar inom riskklass 2, förhöjd risk, vilket innebär att riskreducerande förebyggande åtgärder kan vara motiverade.

### 2.6.2 Ytvatten

Inom det aktuella utredningsområdet för väg 11 förekommer inga vattenskyddsområden som berör ytvatten. Det ytvatten som förekommer är Trydeån, vilken är en del av vattenförekomsten Nybroån som inte utgör någon vattenresurs.

Trafikverket har genomfört en riskanalys avseende väg 11 och Trydeån. I riskanalysen har även ombyggnationen av väg 11 tagits med. Analysens riskbedömning visar att konflikträckan för Trydeån hamnar inom riskklass 1 vilket inte motiverar förebyggande riskreducerande åtgärder. Inför projektering av ombyggnation av aktuell vägsträcka bör dock vattenskyddet beaktas så att riskbilden inte förändras till det sämre.

Avrinningsområden och vattendrag redovisas i Figur 22.



Figur 22. Avrinningsområden och vattendrag. Utdrag ur SMHI:s vattenwebb (Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut u.å.).

### 2.6.3 Risk för översvämning

Dräneringsförhållandena är gynnsamma längs stora delar av vägsträckan eftersom jordarter med hög genomsläplighet, låga grundvattennivåer och en väg placerad på bank i en relativt flack profillinje dominerar. Det befintliga avvattningssystemet utgörs dessutom av vägavrinning med infiltration i slänt eller kringliggande mark.

### 2.6.4 Mark

Med förorenade områden avses markområden som är så förorenade att människors hälsa eller miljön kan påverkas negativt. I förbindelse med nya infrastrukturprojekt är det viktigt att undersöka eventuella risker med byggnation i närheten av förorenade områden.

En översiktlig inventering av nuvarande och tidigare miljöfarliga verksamheter inom och i anslutning till utredningsområdet har genomförts inom samrådsunderlaget (ÅF Infrastructure 2018) i syfte att påvisa potentiellt förorenande verksamheter som kan ha orsakat markföroreningar.

Under vintern 2019 och våren 2020 genomfördes en miljöteknisk markundersökning med avseende på jord, vägdiken, sediment samt inom identifierade riskobjekt i anslutning till utbyggnaden av väg 11, med syfte att kartlägga en eventuell föroreningssituation (Trafikverket 2021b). Vid de platser som identifierades som potentiella riskobjekt har 3–6 provtagningspunkter placerats inom de delar som berörs av vägbreddningen. Resultaten har bedömts utifrån Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning (Naturvårdsverket 2009). Halterna i samtliga analyserade prov förutom ett understiger dessa riktvärden. I ett samlingsprov från Anklam påvisades föroreningssnivåer över riktvärdena samt även över gränsen för farligt avfall.

Kompletterande markundersökningar till följd av planerade faunaåtgärder har utförts under 2021. I de kompletterande undersökningarna har provtagning av jord och vägdiken ingått. Ett av de kompletterade jordproverna visade på föroreningsnivåer över föreslagen haltgräns för mindre känslig markanvändning (MKM) med avseende på PAH.

### 2.6.5 Hushållning med naturresurser

Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse. Särskilt jordbruksmark värderas högt som naturresurs och det är samtidigt en ändlig resurs. Enligt 3 kap. 4 § miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark endast tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Längs med den aktuella vägsträckan förekommer relativt mycket jordbruksmarker. Klassningen av marken i området ligger mellan 4 och 8 på en 10-gradig skala avseende markens avkastningsvärde. Området präglas av enskiftet, vilket innebär större åkermarker med spridda gårdar i landskapet. Jordbruket i området bedrivs dels av mindre gårdar, dels av större gods. Här och var bryts jordbruksmarken upp av gräsbeklädda betesmarker för främst hästar och kor. En del skog finns i området men denna utgörs inte av produktionsskog, utan till större del av bokskog.

Längs stora delar av vägsträckan finns fastigheter, till stor del bestående av jordbruksmark, som breder ut sig på båda sidor om vägen. Kopplingen mellan den norra och södra sidan är således viktig att ta hänsyn till för att möjliggöra god tillgänglighet för fastighetsägarna.

## 2.7 Klimatpåverkan

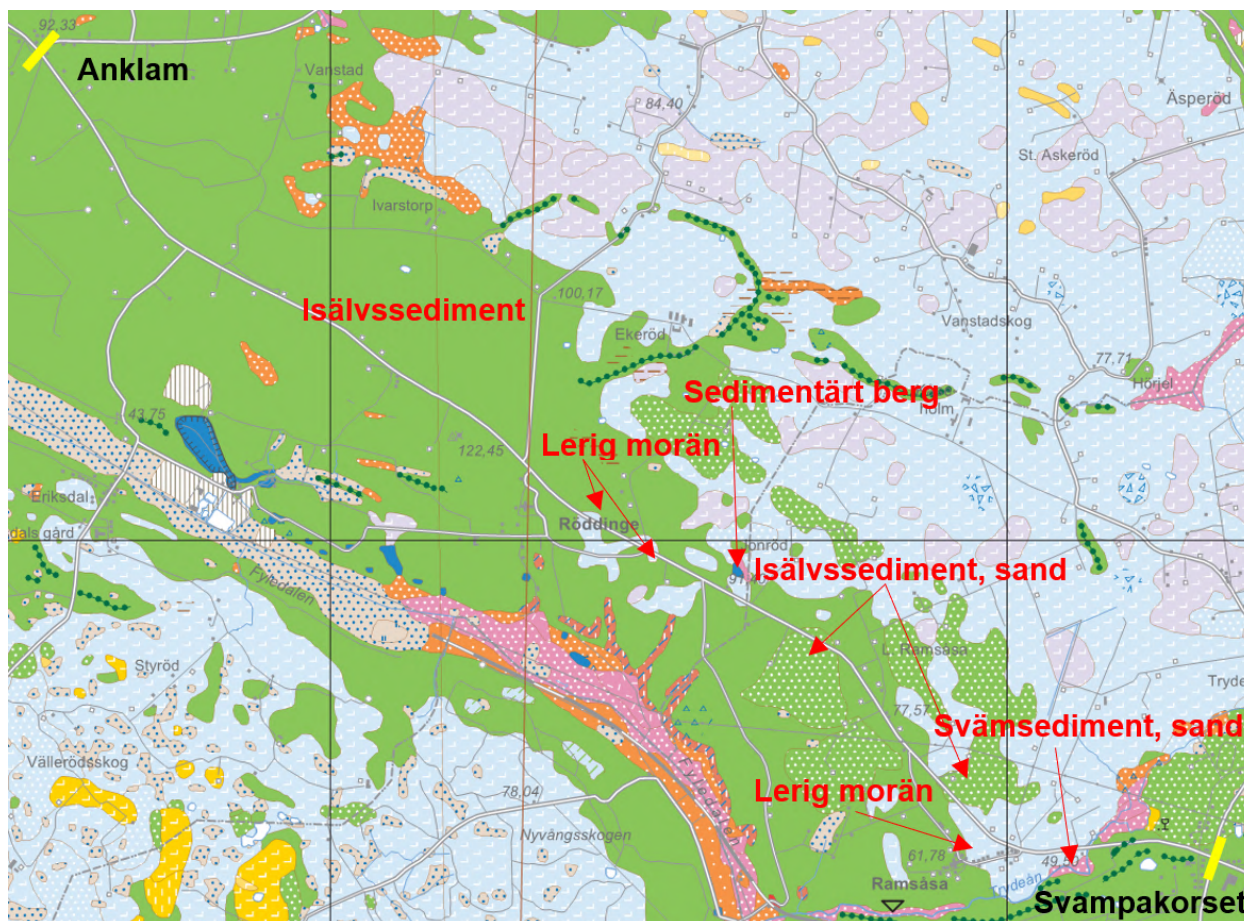
Den klimatpåverkan som infrastrukturen ger upphov till i nuläget är klimatgasutsläpp och energiförbrukning som följer av de drift- och underhållsåtgärder som genomförs på den befintliga anläggningen. I detta är reinvesteringar som normalt ingår i underhåll av vägnätet inkluderade.

I projektet används Trafikverkets klimatkalkyl för att bedöma och jämföra olika alternativ av utformning och materialval samt att säkerställa en mer energieffektiv infrastrukturhållning (byggande, drift och underhåll av infrastruktur och fordon). Klimatkalkylen är ett verktyg vid upprättande av livscykelanalyser för väg- och järnvägsprojekt.

## 2.8 Byggnadstekniska förutsättningar

### 2.8.1 Geoteknik

Inom utredningsområdet domineras de övre jordlagren av isälvsediment (se Figur 23). Lokalt inom områdena mellan Röddinge och Jonröd samt Ramsåsa och Trydeån förekommer partier med jordlager av lerig morän. I anslutning till Trydeån förekommer svämsediment som består av sand och vid Jonröd kan hållar av sedimentärt berg i dagen påträffas. Jorddjupet är varierande längs vägsträckan, huvudsakligen mellan 3 och 20 meter.



Figur 23. Utdrag ur SGU:s digitala jordartskarta (Sveriges geologiska undersökning u.å.). Gula markeringar visar början och slutet av den aktuella vägsträckan. Grön färg indikerar isälvssediment, grön färg med vita prickar indikerar isälvssediment av sand, ljusblå färg indikerar lerig morän, rosa färg med vita prickar indikerar svåmsediment av sand och blå färg indikerar sedimentärt berg.

Huvuddelen av den befintliga vägen går på bank mellan Anklam och Tomelilla. Som mest uppgår bankhöjden till 3 meter. Skärningar, med som mest uppemot 3 meter, förekommer dock också. På en kortare del löper vägen också i nivå med marken.

## 2.8.2 Ledningar

Ledningsägare längs sträckan Anklam-Tomelilla är E.ON, Skanova, Sjöbo kommun och Sjöbo Elnät, Teleservice Bredband Skåne, Tomelilla kommun och Trafikverket. Där finns även tre dikningsföretag som korsar väg 11. Flertalet fastigheter längs sträckan har privata vattenbrunnar och enskilda avlopp och där finns även en lokal vattensamfällighet samt ett mindre avloppsreningsverk.

I Anklam har samtliga fastigheter enskilt avlopp och egna brunnar. I Rödninge hämtas det kommunala vattnet från den lokala vattentäkten med brunnar i Fyledalen, söder om byn. I Rödninge finns även en lokal vattensamfällighet med tillhörande brunn. Av 28 anslutna fastigheter är dock 25 även anslutna till det kommunala nätet. Två fastigheter i Rödninge har enskilt vatten. Rödninge har ett eget avloppsreningsverk men vissa fastigheter har enskilt avlopp.

Tomelilla kommun förser flera fastigheter längs sträckan inom kommunen med vatten. I Ramsåsa finns kommunalt vatten och varje fastighet har enskilt avlopp.

Längs sträckan ligger en kraftstation där E.ON och Sjöbo Elnät har ledningar.

E.ON har luftledningsstråk parallellt med väg 11s södra sida på större delen av sträckan mellan Anklam och Ramsåsa. Luftledningarna korsar väg 11 på fyra platser. EON har även kabelskåp och nätstationer längs sträckan, samt markförlagda stråk som ligger både bredvid och i vägen, vilka korsar vägen på flertalet ställen längs större delen av sträckan.

Skanova har kablar under stora delar av sträckan, där stråken främst ligger parallellt med vägen men även korsar den på flertalet ställen.

Sjöbo Elnät har kablar i Anklam och söder om väg 11 finns ett högspänningsstråk parallellt med vägen. Ledningsägaren har även luftledningar vid vägen som korsar väg 11.

Teleservice Bredband Skåne har ledningar i Anklam, på sträckan mellan Anklam och Röddinge samt vid Svampakorset. Under ledningssamordningsmöte med Teleservice Bredband Skåne framgick att nya ledningar markförlagts samt att planering av nya markförlagda ledningar på delar av sträckan pågår. Dessa nya och planerade stråk är ej redovisade i PM Ledningssamordning. Teleservice Bredband Skåne har fått tillstånd att förlägga en optokabel under väg 11.

Trafikverket har fartkameror med tillhörande elskåp vid Anklam och Röddinge samt vägbelysning vid Svampakorset.

Tre dikningsföretag korsar vägen mellan Röddinge och Ramsåsa: Ramsåsa nr 16 och 28 diknf. I och II, dikningsföretaget Ramsåsa och Kåseholm-Ramsåsa df. När vägen breddas hamnar vissa brunnar inom vägområdet samt delar av befintliga ledningar. Brunnar och ledningar inom vägområdet och korsande ledningar måste därför omförläggas och förses med vägrör för att klara den ökade trafiklasten.

Två vägtrummor finns längs sträckan, en koport nordväst om Röddinge och en vattenförande trumma öst om Ramsåsa.

Ledningssamordningsmöten med berörda ledningsägare har ägt rum där förslag på omläggning eller skyddsåtgärder har utarbetats. Förslagen kommer att utredas vidare i samband med projektering.



## 3 Den planerade vägens utformning med motiv

### 3.1 Val av lokalisering

Eftersom åtgärden syftar till att bygga om befintlig väg på sträckan innebär utbyggnaden inte någon väsentlig förändring av vägens sträckning och därför har antalet alternativa utformningar som studerats varit begränsade. Två åtgärder identifieras där olika lokaliseringalternativ har studerats. Det gäller lokalisering av två tillkommande pendlarparkeringar samt en gång- och cykelväg.

Pendlarparkering i Anklam placeras norr om väg 11 och öster om väg 1026. Detta då fler resande förväntas komma norrifrån vilket innebär att färre korsningar över väg 11 behöver göras. Inom samma fastighet ryms även den norra delen av underfarten samt ett viltuthopp vilket sammantaget medför ett effektivt markutnyttjande. Placeringen innebär även att intrång på tomtmark vid busshållplats undviks.

Pendlarparkeringen i Röddinge placeras söder om väg 11 längs väg 9861. Detta för att undvika korsande trafik över väg 11 då ett större antal trafikanter förväntas komma söderifrån från Röddinge. Placeringen innebär även ett mindre intrång på jordbruksmark jämfört med en placering på norra sidan av väg 11.

Mellan Ramsåsa (i höjd med korsning med länsväg 1562) och Svampakorset anläggs en ny gång- och cykelväg på den södra sidan av väg 11. Lokalisering är förlagd till den södra sidan för att kunna ansluta till befintlig gång- och cykelväg vid Svampakorset samt målpunkter som finns söder om vägen. En placering av gång- och cykelbanan på norra sidan av väg 11 väster om Svampakorset hade inneburit att all gång- och cykeltrafik hade behövt korsa vägen för att kunna ansluta till befintlig gång- och cykelväg. Placeringen innebär att boende i Ramsåsa inte behöver korsa väg 11 för att nå Svampakorset samt att en plankorsning i Ramsåsa inte behöver anläggas.

### 3.2 Val av utformning

Utifrån projektförutsättningarna som beskrivits i kapitel 2 ska ombyggnationen anpassas för att bli så väl integrerad med omgivningen som möjligt och minimera negativa konsekvenser.

#### 3.2.1 Vägutformning

Väg 11 ska byggas om för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten mellan Anklam och Tomelilla, en cirka 11 km lång sträcka. Den dimensionerande hastigheten kan då ökas från 80 km/tim till 100 km/tim med undantag av sträckans sydligaste delar i närheten av Svampakorset där befintlig hastigheten 70 km/tim behålls. Syftet med hastighetsökningen är att nå regionala mål om en förbättrad tillgänglighet mellan olika delar av Skåne.

Den befintliga vägen utgörs av en landsväg med två körfält, separerade genom målade vägmärken. Detta projekt syftar till att bygga om vägen på den aktuella sträckan så att den utformas som en så kallad gles 2+1-väg. Vägen ska mötessepareras med mittbarriär och utökas med ett omkörningsfält på mellan 15 och 35 procent av den totala sträckans längd. Lösningen gles 2+1-väg syftar till att öka trafiksäkerheten och innebär mindre markanspråk och lägre kostnad jämfört med en konventionell 2+1-väg. Den valda lösningen innebär samtidigt bättre framkomlighet jämfört med en 1+1-väg.

Omkörningssträckorna har valts med hänsyn till kraven för en gles 2+1-väg, trafikmängder, områden med höga naturmiljö- och kulturmiljövärden, närhet till bostäder och verksamheter, det nya parallellvägnätet och befintliga respektive nya korsningspunkter såväl som andra anslutningspunkter längs vägsträckan. För att förenkla omkörning av tunga fordon har även hänsyn tagits till att placera omkörningsträckorna i motlut. Även en befintlig omkörningsträcka på väg 11 utanför utredningsområdet har varit styrande för hur de nya omkörningsträckorna placerats. Det gäller omkörningsträckan väster om Anklam i riktning mot Sjöbo.

Omkörningssträckorna planeras till följande sträckor (se Figur 24 och Figur 25 för en översikt):

- km 00+400–01+710 (motsvarar en effektiv längd för omkörningssträckan på cirka 1 130 meter) i riktning mot Tomelilla
- km 03+320–04+740 (effektiv längd cirka 1 250 meter) i riktning mot Sjöbo
- km 06+490–08+190 (effektiv längd cirka 1 510 meter) i riktning mot Tomelilla
- km 08+400–09+500 (effektiv längd cirka 935 meter) i riktning mot Sjöbo

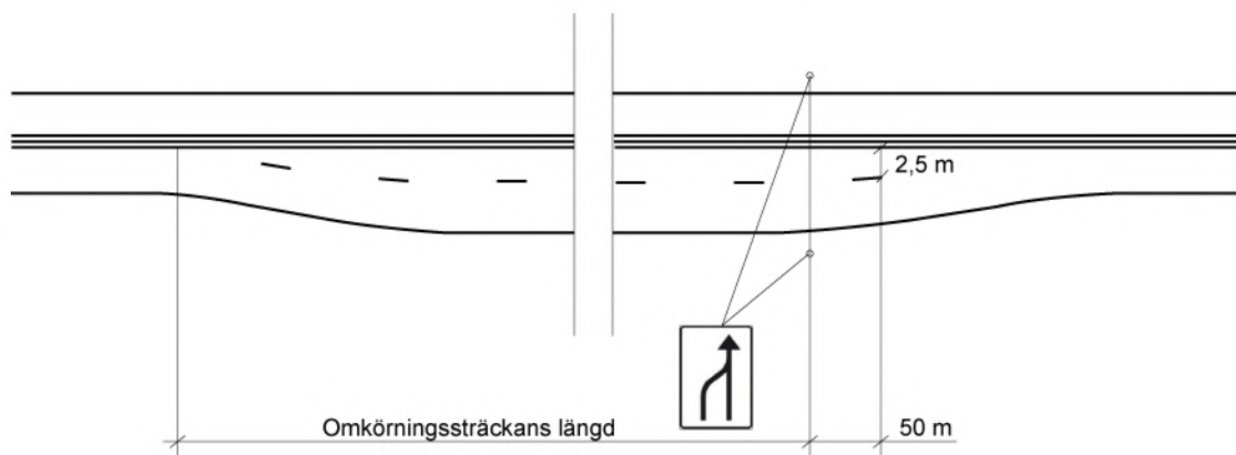


Figur 24. Omkörningssträckorna vid km 00+400–01+710 respektive km 03+320–04+740 (rödmarkerade).



Figur 25. Omkörningssträckorna vid km 06+490–08+190 respektive km 08+400–09+500 (rödmarkerade).

Den effektiva längden för omkörningssträckan beräknas enligt krav för vägars och gators utformning (se Figur 26). Övriga delar av den aktuella vägsträckan ska vara 1+1-väg, det vill säga utan möjlighet för omkörning genom separering med mitträcke. Andelen omkörningssträckor redovisas i Tabell 1.



Figur 26. Princip för beräkning av omkörningssträckans effektiva längd (Trafikverket 2015b).

Tabell 1. Andelen omkörningssträckor för respektive körriktning.

Riktning	Andel, sträckan Anklam–Svampakorset	Andel, sträckan Sjöbo–Svampakorset
Nordväst mot Sjöbo	19 %	16 %
Sydöst mot Tomelilla	23 %	24 %

Bredden på den aktuella vägsträckan är genomgående cirka 8,4–9 meter. Där bredden understiger 8,8 meter breddas vägen till 9 meter, varav 0,5 meter utgörs av vägren. Där omkörningssträckorna ska anläggas breddas vägen till 13 meter, varav även här 0,5 meter utgörs av vägren.

Breddningen sker ensidigt och företrädesvis mot den sida där omkörningsfältet tillkommer. Detta medför att vägens nya centrumlinje hamnar nära den befintliga vilket innebär en så liten förändring av linjeföringen som möjligt. På grund av miljöaspekter, markslag samt pågående markanvändning breddas dock vägen på den motsatta sidan för den första omkörningssträckan (km 00+400–01+710).

På sträckor där den enfältiga sträckan uppgår till mer än 2,5 kilometer finns nöduppställningsplatser enligt krav för vägar och gators utformning. Totalt kommer fem nöduppställningsplatser finnas på väg 11 inom vägplaneområdet:

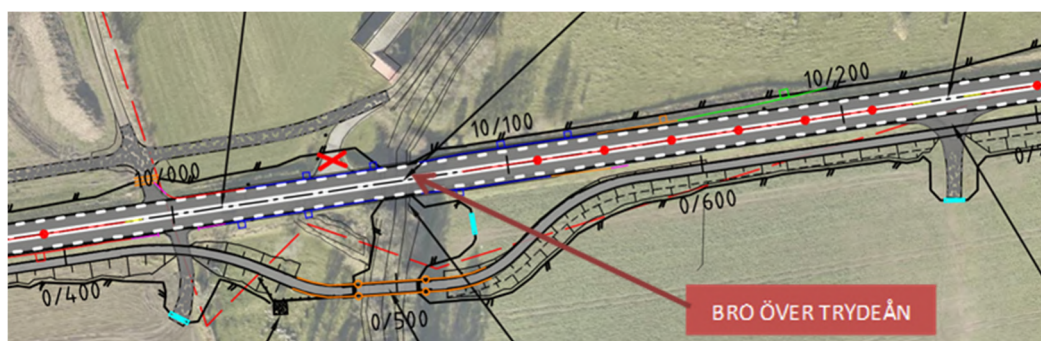
- Norra sidan km 01+760
- Norra sidan km 02+660

- Södra sidan km 03+140
- Norra sidan km 6+840
- Södra sidan km 09+660

Nöduppställningsplatserna anläggs med en bredd på 4 meter för att möjliggöra uppställning av bredare jordbruksfordon. Befintlig nöduppställningsplats vid km 09+660 breddas av samma anledning.

Körfälten möttesepareras med längsgående mitträcke på hela sträckan från Anklam till Svampakorset. Mitträcket placeras i skiljeremsan mellan körfälten som går i motsatt riktning och utformas för att säkerställa åtkomst för drift- och underhållsfordon.

Uppehåll i mitträcket kommer att göras vid korsningspunkter för att möjliggöra vänstersvängar. Därutöver kommer bland annat två stycken 5 meter långa uppehåll att göras för passage av jordbruksfordon mellan åkermark som ligger på båda sidor om vägen. Uppehålls i mitträcket görs även på en cirka 100 meter lång sträcka över Trydeån (se Figur 27). Där är vägbredden mindre än 9 meter och ett mitträcke skulle kräva en breddning av både vägen och brokonstruktionen. Även detta uppehåll möjliggör en passage av jordbruksfordon, strax väster om ån.



Figur 27. Uppehåll i mitträcket i anslutning till passagen över Trydeån, en sträcka på cirka 100 meter.

Befintliga sidoräcken kan på vissa sträckor behållas, förutsatt att krav på fri bredd mellan räcken uppfylls. På de platser där nya sidoräcken planeras görs det med anledning av utformningskrav för 2+1 väg samt en högre dimensionerad hastighet som ger ett förändrat sidoområde, exempelvis till följd av nya bullerskärmar. Sidoräckena utformas enligt krav för vägars och gators utformning (Trafikverket 2015b).

Med anledning av den nya vägutformningen kommer de befintliga trafiksäkerhetskamerorna på väg 11 vid Anklam respektive Röddinge att demonteras.

### 3.2.2 Faunastängsel och faunapassager

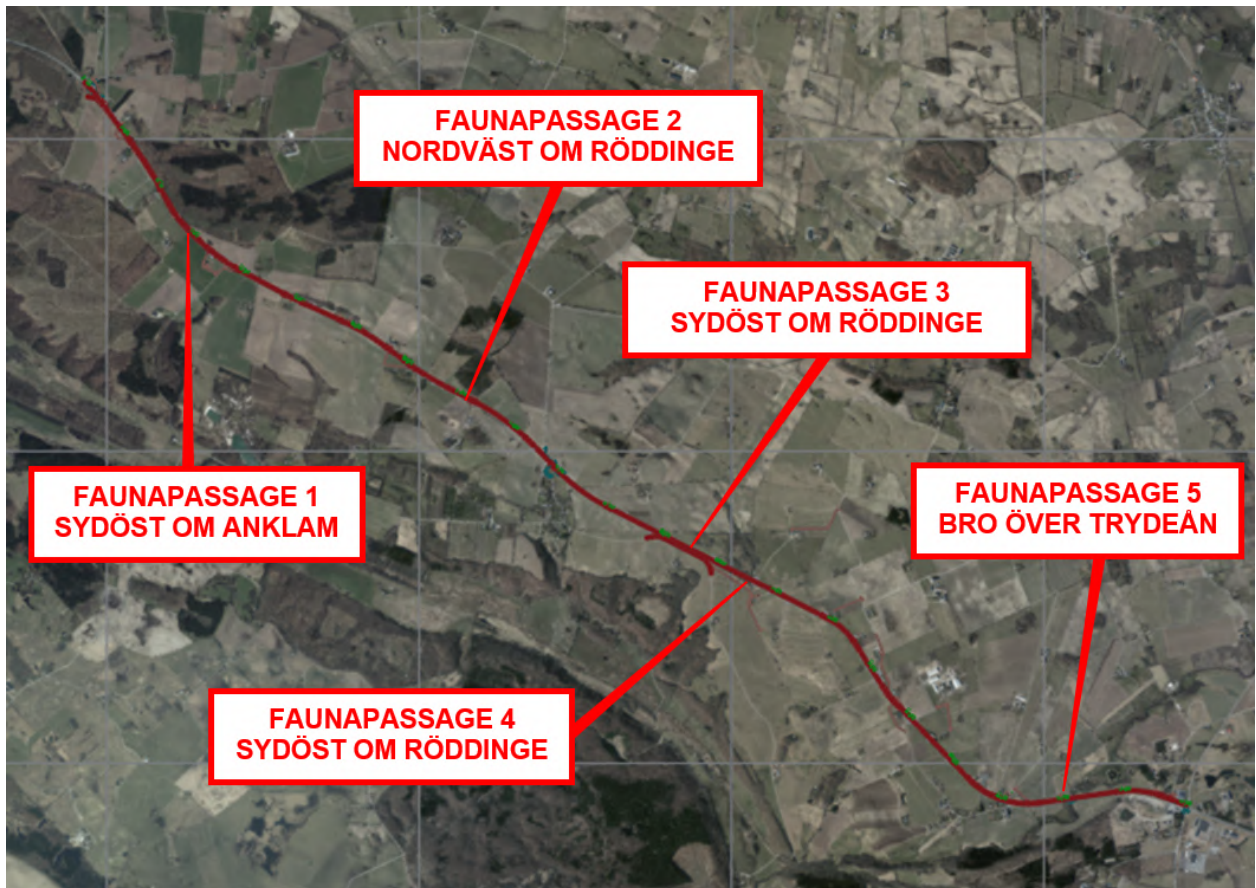
I syfte att hindra djur från att ta sig ut på vägbanan kommer 11 km faunastängsel att anläggas på vägens båda sidor längs med hela vägsträckan. Faunastängslen kombineras med faunapassager för att skapa säkra passager för vilt, vilket medför såväl förbättrad trafiksäkerhet som att stängslets barriäreffekt minskar. Lösningen kompletteras med färister vid anslutande vägar och grind samt med viltuthopp för att möjliggöra för djur som tagit sig in på vägbanan att ta sig ut igen. Grindar i

faunastängslet placeras i anslutning till busshållplatser, planskilda passager och vandringsleder för att säkerställa tillgänglighet. Vissa grindar är till för korsning av väg med häst.

Faunastängsel, uthopp, färister och grindar utformas och placeras enligt de principutformningar samt krav och råd och som redovisas i Trafikverkets publikation om vägar och gators utformning (Trafikverket 2015b).

I det aktuella förslaget ingår faunapassager på fem platser längs den aktuella vägsträckan (se översikt bilden i Figur 28). Utformning och placering av faunapassager har gjorts med hänsyn till att olika arter föredrar olika naturmiljöer. De fem faunapassagerna har därför placerats i en blandning av biotoper som finns utmed riksväg 11. PM Naturvärdesinventering och PM passageplan djur redogör för motiv av de identifierade områdenas lämplighet att husera faunapassager.

- **Passage 1:** I bokskogen sydöst om Anklam (01+450). Passage i form av en ny trumma 1,6 meter i diameter, avsedd för medelstora däggdjur.
- **Passage 2:** Nordväst om Röddinge (04+155). Passage i form av befintlig trumma/bro (befintlig koport), 2 meter i diameter avsedd för medelstora däggdjur, som anpassas vid utlopp.
- **Passage 3:** Naturbetesmarkerna sydöst om Röddinge (cirka 06+250–06+280). Passage i plan, avsedd för stora till medelstora däggdjur. Kompletteras med varningssystem som uppmärksammar trafikanter på vägen på när det är risk för viltpassage över vägen.
- **Passage 4:** Naturbetesmarkerna sydöst om Röddinge (06+800). Passage i form av en ny trumma 0,6 meter i diameter, avsedd för groddjur och mindre däggdjur.
- **Passage 5:** Befintlig bro över Trydeån (10+070). Passage i form av hylla som placeras under vägbron, avsedd för utter och andra mindre till medelstora däggdjur (maximal vikt 100 kg).



Figur 28. Faunapassager längs sträckan Anklam–Tomelilla.

### 3.2.3 Anslutningar och korsningspunkter

Ombyggnaden till 2+1-väg innebär att ett antal utfarter behöver stängas, vilket kräver åtgärder för att säkerställa tillgängligheten för de som bor och verkar i området. Ett parallellt vägnät utformas därför parallellt med planeringen av ombyggnad av väg 11.

Vägnätet ansluter till enskilda vägar för att möjliggöra åtkomst till fastigheter och utformas så att intrånget i fastigheterna ska bli så litet som möjligt. Dessa vägars lokalisering följer krav för vägars och gators utformning (Trafikverket 2015b). Detta innebär att avståndet till väg 11 ska vara minst 8 meter från väggkant.

Samtliga korsningar där statliga vägar ansluter till väg 11 behålls i detta projekt. Av de 36 korsningar där enskilda vägar ansluter till väg 11 behålls ett mindre antal medan resterande stängs. Utöver dessa korsningar påverkas även direktinfaller till hus. Samtliga direktinfaller förutom en planeras stängas. Även antalet åkeranslutningar kommer att reduceras; av dagens 37 åkerinfaller behålls ett mindre antal, medan resterande stängs.

Vissa av korsningspunkterna utformas som fyrvägs korsningar för att förbättra passagemöjligheterna för gång- och cykeltrafik samt jordbruksredskap. På så sätt blir det lokala vägnätet bättre sammanknutet för dessa trafikantgrupper. Generellt har korsningar med väg 11 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 under vägplaneprocessen.

Det parallella vägnätet ansluter till väg 11 i befintliga eller nya korsningspunkter. De tio korsningspunkterna på den aktuella vägsträckan som tillkommer eller får en ändrad utformning visas i Figur 29. Dessa har utformats för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten längs väg 11 vilket uppfyller planens ändamål.



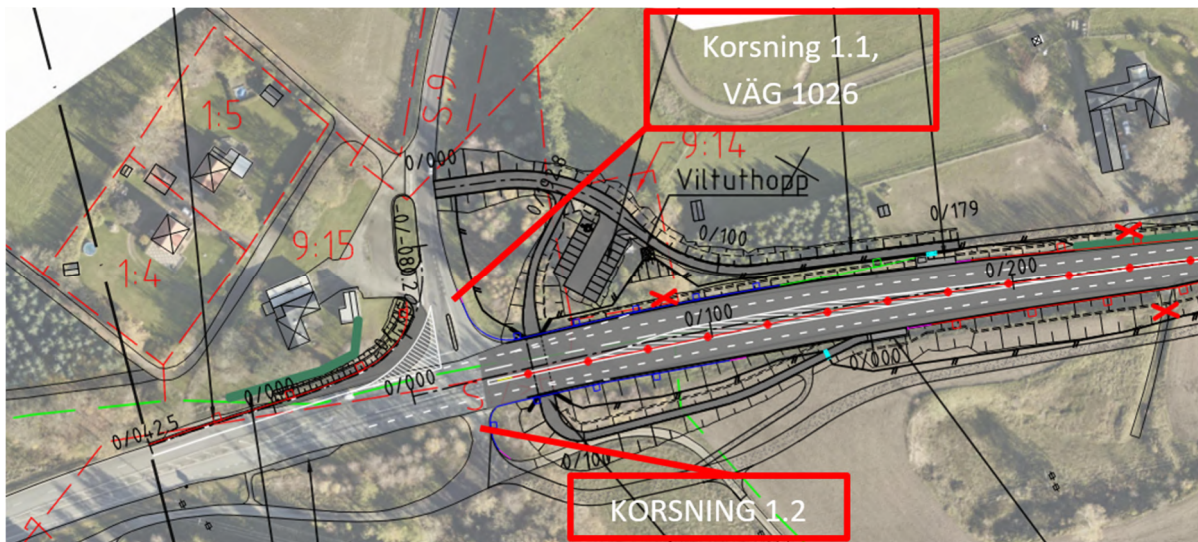
Figur 29. Korsningspunkter på sträckan.

#### Korsningspunkt 1

Korsningspunkt 1 är en befintlig korsning som är försedd med vänstersvängskörfält till både väg 1026 i norr och till en enskild väg i söder. Korsningsutformningen behålls enligt Figur 30.

Öster om pendlarparkering, norr om väg 11 ansluter statlig gång- och cykelväg till busshållplats med utformning som möjliggör att det även går att framföra motorfordonstrafik på den. Lämpligt är att infartstrafik till fastigheter öster om busshållplatsen görs på gång- och cykelväg genom upprättandet av gemensamhetsanläggning som söker dispens från 3 kap. 6§ Trafikförordningen. Detta för att tillåta infartstrafik från enskilda fastigheter att köra på den allmänna gång- och cykelvägen.

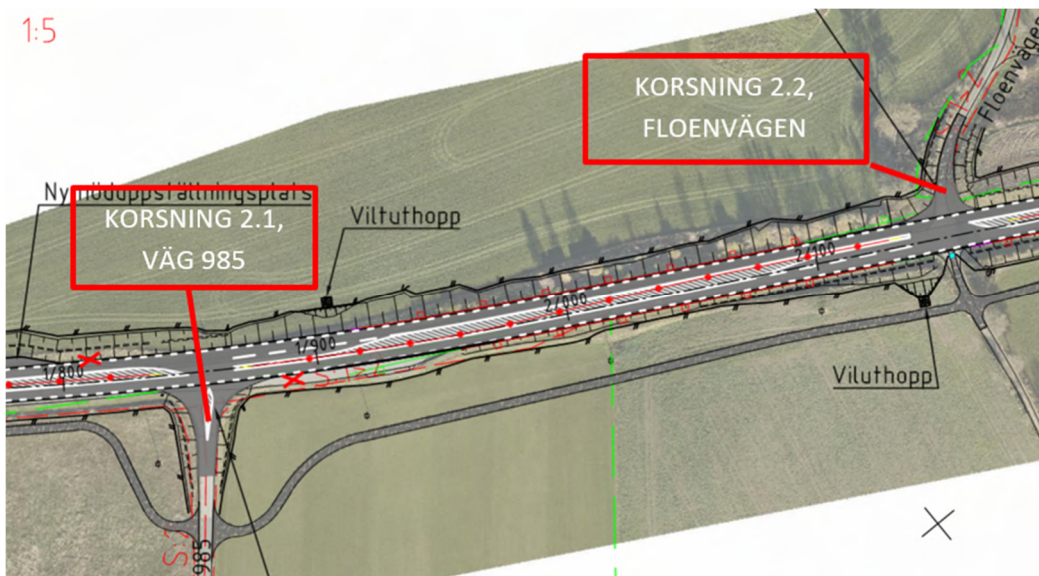
Pendlarparkeringens placering är delvis inom fastighet Hör 9:14 som idag rymmer en övervuxen odlingslott. Planen medför intrång på stora delar av fastigheten och föreslås lösas in i sin helhet, val av placering redogörs för i avsnitt 3.2.5 Pendlarparkeringar



Figur 30. Korsningspunkt 1.

### Korsningspunkt 2

Korsning nr. 2 består av två befintliga trevägskorsningar. I korsning 2.1, vid km 1/850, ansluter väg 985 till riksväg 11 från söder. Korsning 2.2, vid km 2/150, ansluter enskilda vägen Floenvägen till riksväg 11 från norr. Båda korsningarna förses med vänstersvängskörfält i enlighet med vägens nya utformning (se Figur 31).

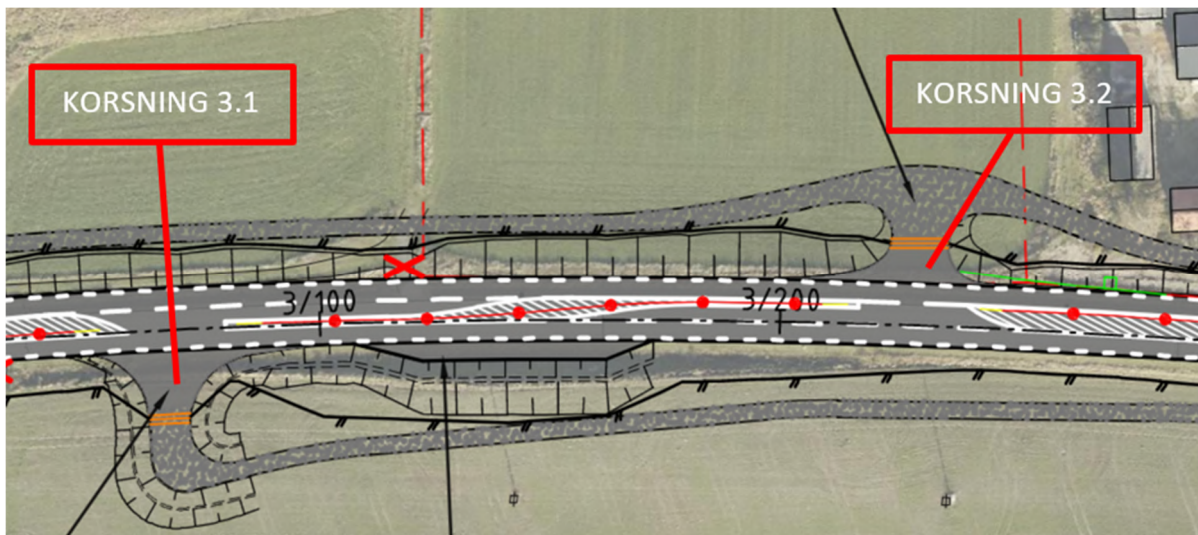


Figur 31. Korsningspunkt 2.

### Korsningspunkt 3

Korsning nr. 3 består av två nyetablerade trevägskorsningar. Dessa ligger vid km 3/065 respektive km 3/230. Korsningarna är utformade med vänstersvängskörfält och anpassade för jordbruksfordon. (se Figur 32).

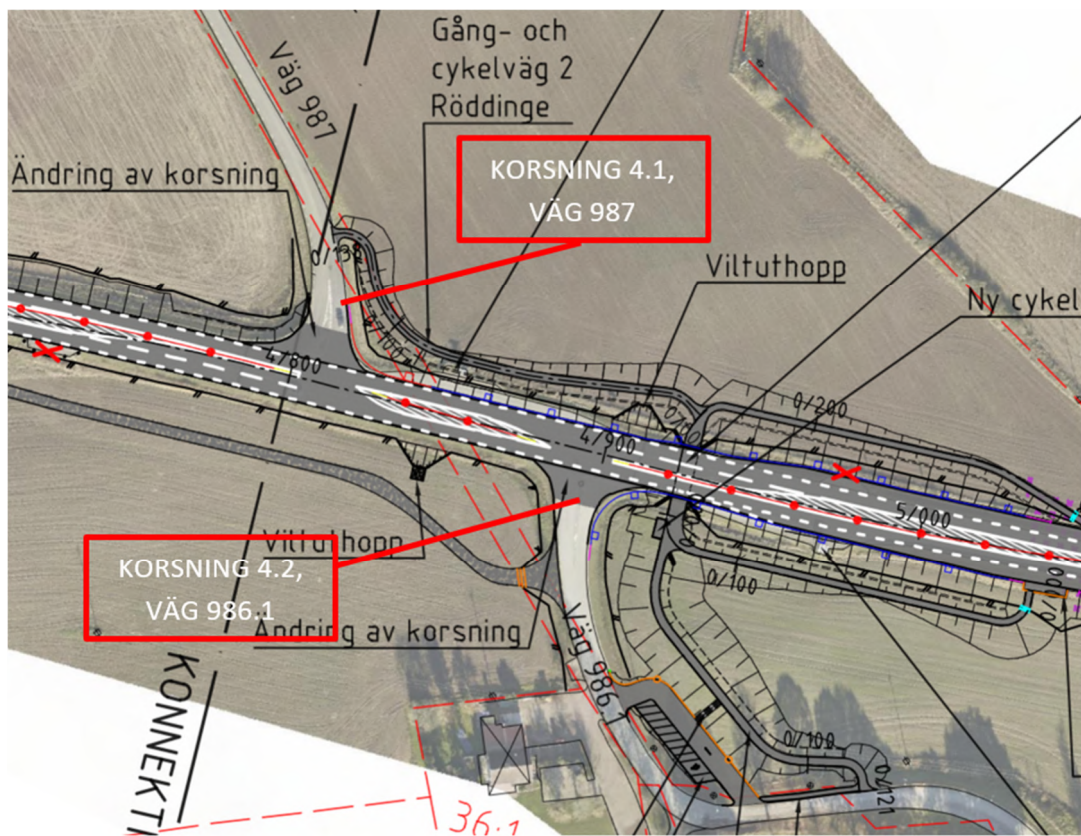




Figur 32. Korsningspunkt 3.

#### Korsningspunkt 4

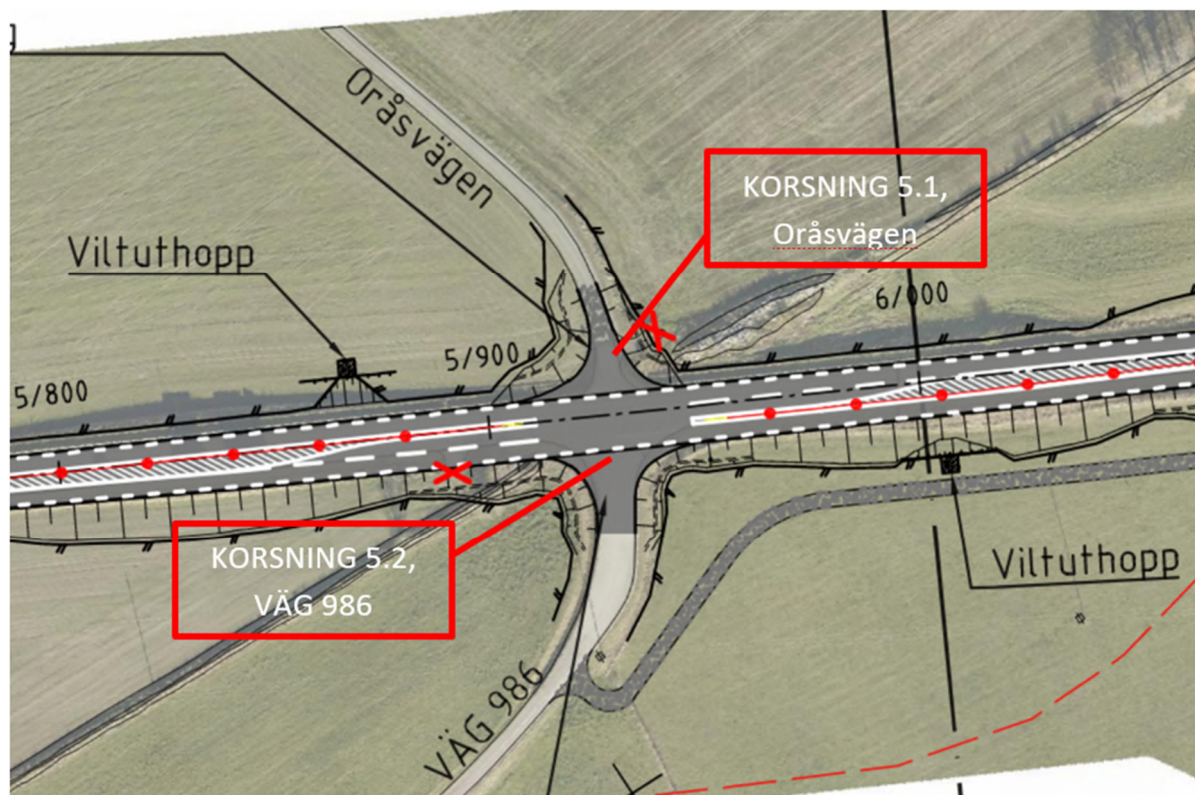
Korsning nr. 4 består av två befintliga trevägskorsningar vid km 4/800 respektive km 4/900. Korsning 4.1, ansluter väg 987 till riksväg 11 från norr och i korsning 4.2, ansluts väg 986.1 från söder (se Figur 33). Det finns ett vänstersvängskörfält i befintlig utformning, det anpassas till den nya vägutformningen samt till den högre hastigheten på riksväg 11.



Figur 33. Korsningspunkt 4.

### Korsningspunkt 5

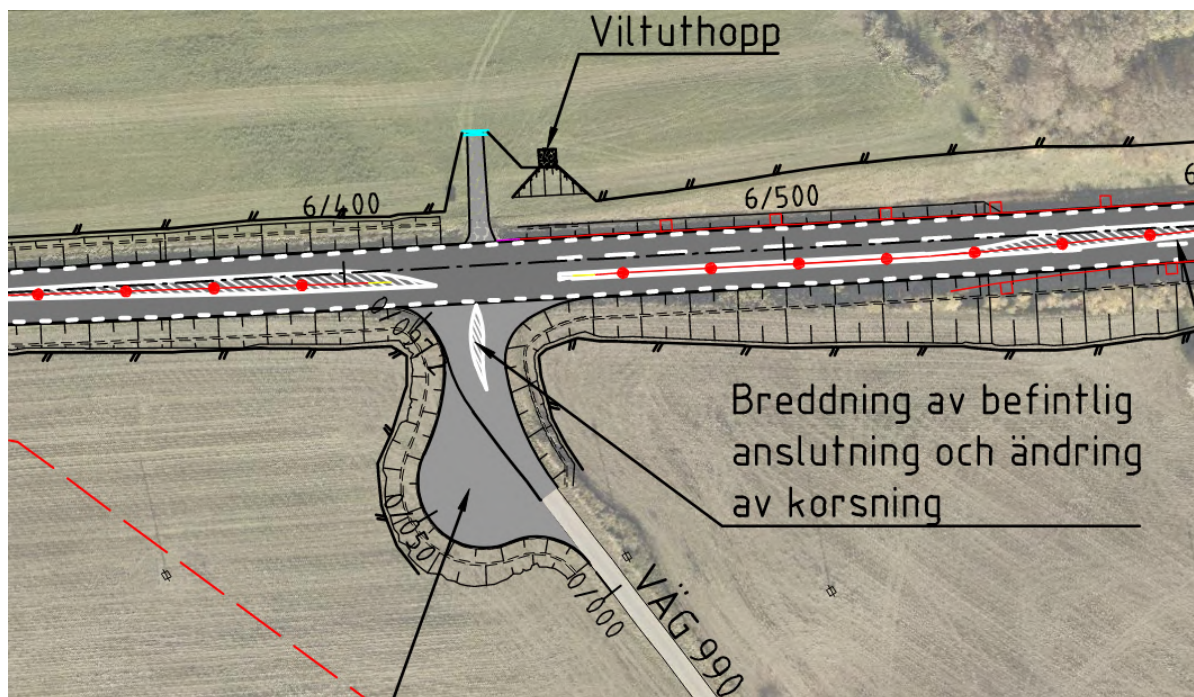
Korsning nr. 5 är en befintlig fyrvägs korsning vid km 5/900. Korsning 5.1 ansluter den enskilda vägen Oråsvägen från norr till riksväg 11 och korsning 5.2 ansluter väg 986 till riksväg 11 från söder. (se Figur 34). Denna korsningspunkt anpassas till den nya utformningen av riksväg 11 med vänstersvängskörfält mot båda anslutningarna. En pendlarparkering planeras söder om riksväg 11 och öster om väg 986. Parkeringen har planskild åtkomst till busshållplatser genom anläggandet av ny gång och cykelväg. Val av placering redogörs för i avsnitt 3.2.5



Figur 34. Korsningspunkt 5.

### Korsningspunkt 6

Korsning nr. 6 är en befintlig trevägs korsning vid km 6/400. Korsningen ansluter väg 990 till riksväg 11 från söder (se Figur 35). Korsningen förses med ett vänstersvängskörfält och refug. Förbättring av anslutningens radier görs för att kunna framföra jordbruksfordon. Vid denna korsning utökas även de hårdgjorda ytorna för att möjliggöra för jordbruksfordon att vända längs sträckan.



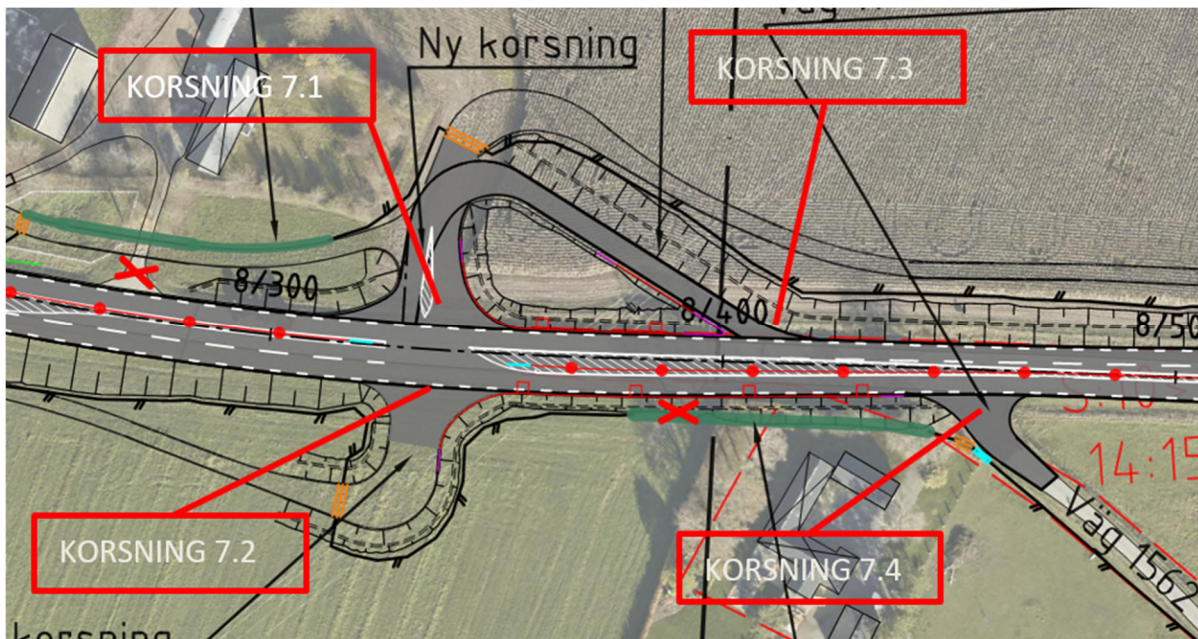
Figur 35. Korsningspunkt 6.

#### Korsningspunkt 7

Korsning nr. 7 består av en ny fyrvägs korsning vid km 8/350. Placeringen av denna korsning är påverkad av mjölkgården som är beläggen på vägens norra sida och som har egen mark och arrenderar mark på båda sidor längs riksväg 11. Placeringen är också anpassad till att få lämpliga längd på 2+1-sträckorna ömse sidor om korsningen (se Figur 36).

Korsningens norra anslutning, 7.1, kopplar även samman andra delar av lokala vägnätet till riksväg 11. Korsningen i söder, 7.2, kopplar ihop lokala vägnät på södra sidan av riksväg 11 med riksväg 11. En ny spansk sväng, korsning 7.3, anläggs även som del av korsning 7.1 för fordon som kör västerut på riksväg 11 och ska till korsning 7.2. Korsning 7.4 är en befintlig anslutning av väg 1562 som påverkas genom det nya mitträcket. Med ny utformning kommer denna anslutning endast att kunna nyttjas för fordon som kör österut på riksväg 11 och ska svänga in, samt av fordon som ska svänga ut på riksväg 11 och fortsätta österut. Den kommer även begränsas med hänsyn till storleken på fordon som kan nyttja den. Skyltning sätts upp på väg 1562 för att begränsa tillgången med dessa större fordonstyper.

Vänstersvängskörfält mot norr respektive söder kommer att medföra en breddning av riksväg 11. Korsningarna 7.1, 7.2 och 7.3 har utformats för att kunna framföra jordbruksfordon.

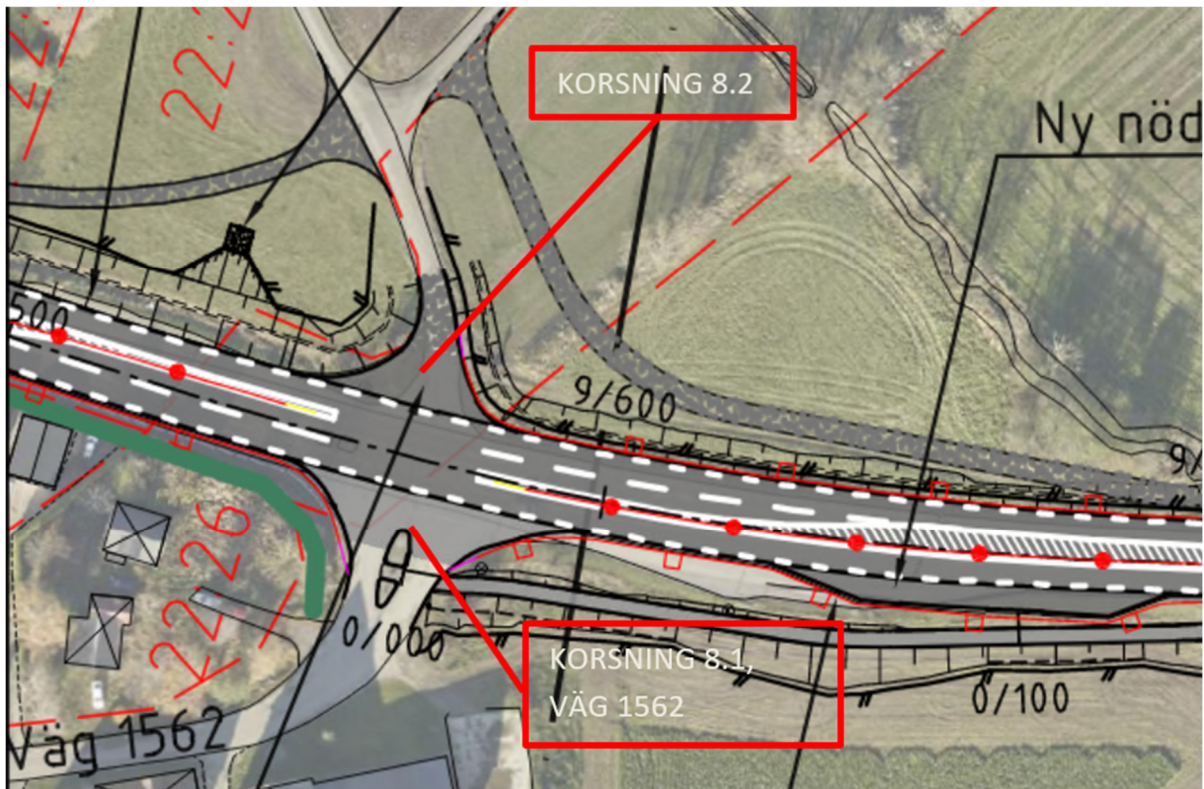


Figur 36. Korsningspunkt 7.

#### Korsningspunkt 8

Korsning nr. 8 är en befintlig fyrvägs korsning vid km 9/550. Korsningen i söder, 8.1 ansluter östra anslutningen av statliga vägen 1562 till riksväg 11 och vägen som ansluter från norr är en enskild väg, korsning 8.2 (se Figur 37).

Det finns ett befintligt vänstersvängsfält mot väg 1562 på riksväg 11 däremot saknas detta mot den enskilda vägen. Befintligt vänstersvängskörfält justeras och anpassas till den högre hastigheten. Dessutom planeras ett nytt vänstersvängskörfält in mot enskilda vägen från norr. Korsningarnas kurvradier justeras för att kunna framföra jordbruksfordon.



Figur 37. Korsningspunkt 8.

#### Korsningspunkt 9

Korsning nr 9 är en befintlig korsning med anslutande kommunala vägar. Förändringen består i en ny överfart för den genomgående gång och cykelvägen samt ett tillkommande vänstersvängfält norrut för trafik från Sjöbo (se Figur 38).



Figur 38. Korsningspunkt 9.

**Korsningspunkt 10**

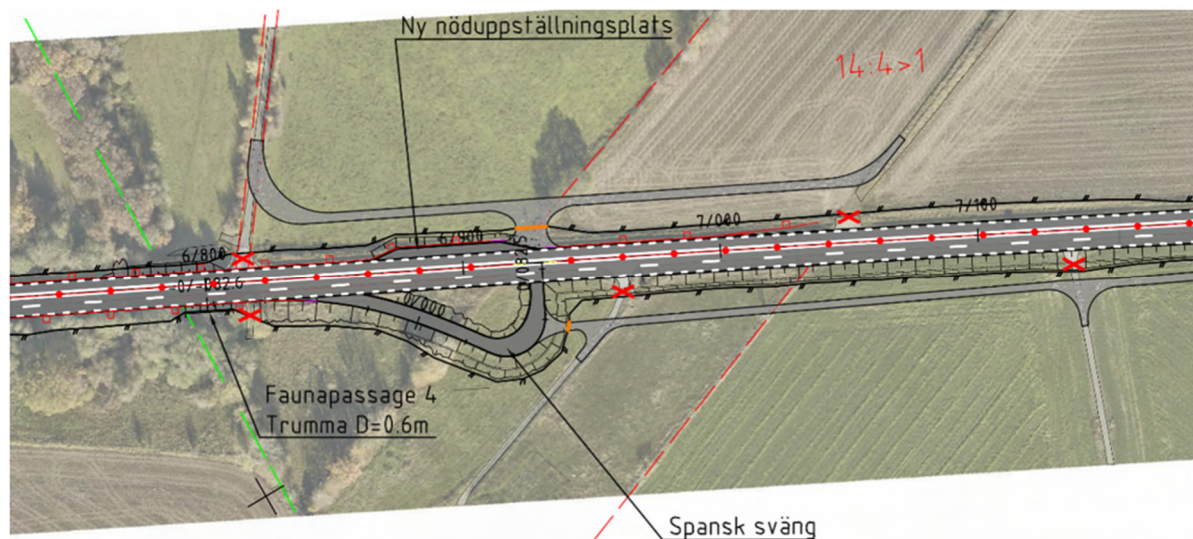
Den befintliga cirkulationsplatsen Svampakorset lämnas oförändrad (se Figur 39).



Figur 39. Korsningspunkt 10.

### Korsningspunkt 11

Korsningspunkt nr. 11 består av tre enskilda vägars anslutningar mot riksväg 11 som utgår till fördel för en spansk sväng vid km 6/900 på södra sidan riksväg 11 (Se Figur 40). Lösningen syftar till att öka korsningens trafiksäkerhet.



Figur 40. Korsningspunkt 11.

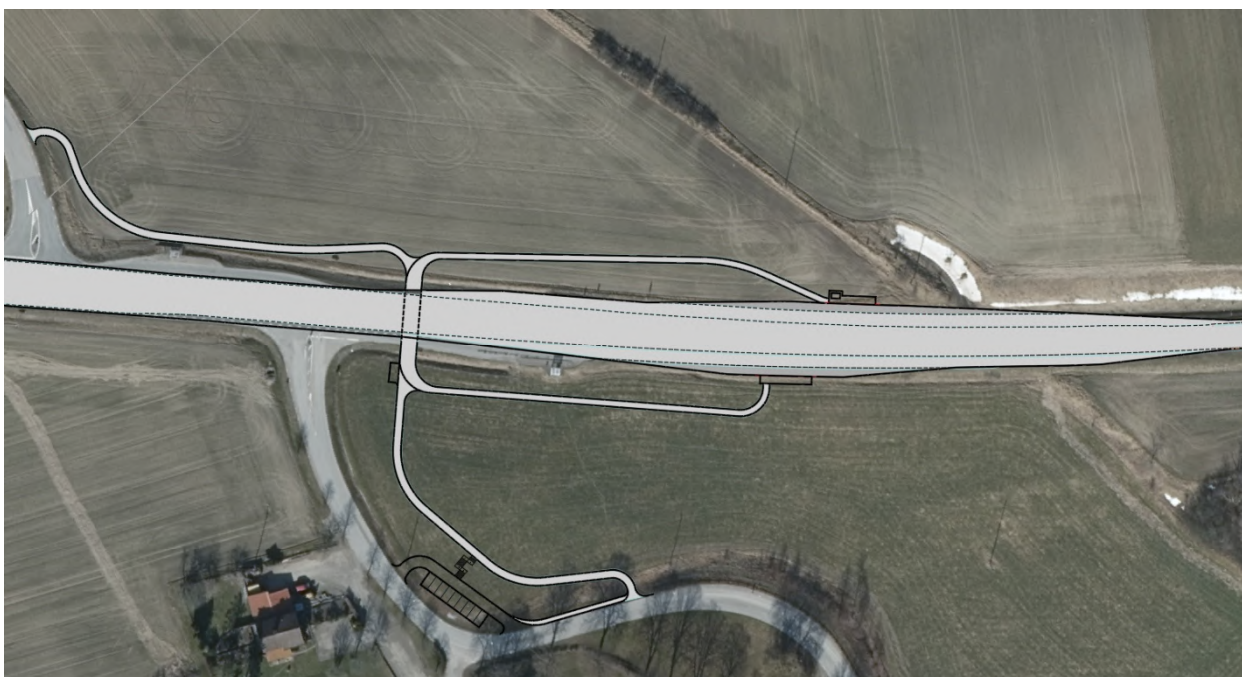
#### 3.2.4 Busshållplatser

För att uppfylla planens ändamål om att bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem förbättras förutsättningarna för kollektivtrafiken. Detta görs genom införandet av SkåneExpressen och ombyggnad av tre av sträckans busshållplatser, varav hållplatserna i Anklam och Röddinge byggs om till hållplatser för SkåneExpressen. Av detta följer att ramperna till och från hållplatslägena behöver vara längre än konventionella busshållplatser. Hållplatsen vid Svampakorset utformas med något kortare rampen då den skyltade hastigheten i anslutning till cirkulationsplatsen är lägre, 70 km/tim.

I samband med införandet av SkåneExpressen, ett koncept som har färre busshållplatser än konventionell busstrafik utgår hållplatsen i Ramsåsa. Detta motiveras av att antalet påstigande resenärer är lågt och lägst av de fyra busshållplatserna på aktuell sträcka. Boende i Ramsåsa hänvisas till busshållplatsen Svampakorset.

I anslutning till hållplatserna i Anklam och Röddinge ska planskilda passager, i form av gång- och cykelväg under väg 11, anläggas för oskyddade trafikanter och hållplatserna ska kompletteras med pendlarparkering. För att underlätta på- och avfart från väg 11 utformas de här två hållplatserna med accelerations – och retardationsfält enligt krav för vägars och gators utformning (Trafikverket 2015b).

Hållplatserna i Anklam och Röddinge utformas som så kallade fickhållplatser och plattformarna följer Skånetrafikens standard för Alternativt utförande av tillgänglighetsanpassad hållplats vid platsbrist (Skånetrafiken 2016). Hållplatsen vid Svampakorset utformas som en så kallad vägrenshållplats med framskjuten plattform. Hållplatserna utrustas med väderskydd i båda riktningarna. Dessa får dimensionerna 3200 x 2100 mm. En principskiss av den nya busshållplatsen i Röddinge ges i Figur 41.



Figur 41. Den nya busshållplatsen i Röddinge med gång- och cykelpassage under väg 11 och anslutande gång- och cykelvägar.

### 3.2.5 Pendlarparkeringar

Två pendlarparkeringar anläggs i anslutning till kollektivtrafikhållplatser längs väg 11. Utformningen med gång- och cykelpassager under väg 11 innebär att kollektivtrafikresenärer kan ta sig mellan pendlarparkering och kollektivtrafikhållplats planskilt. Pendlarparkeringarnas syfte är att främja kollektivtrafikresande och vägplanens ändamål om att förbättra förutsättningarna för resande med kollektivtrafik i Anklam, Röddinge och Tomelilla.

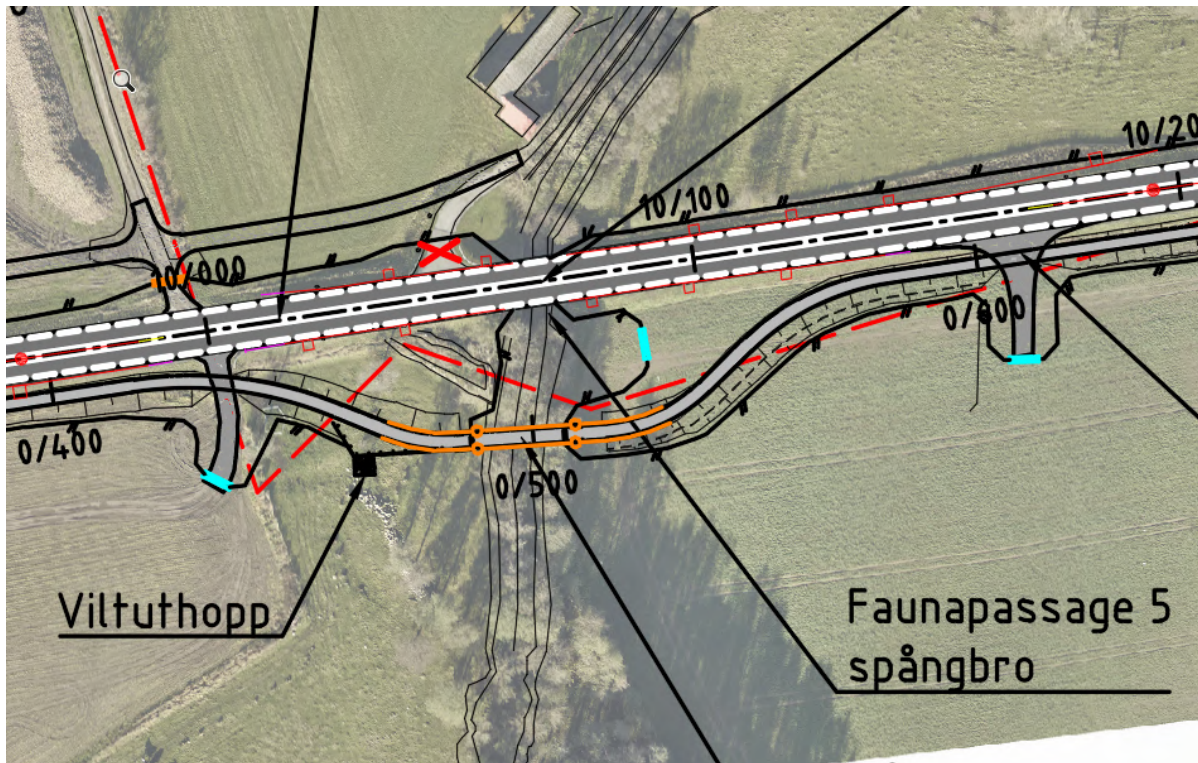
### 3.2.6 Gång- och cykelväg

Mellan Ramsåsa (i höjd med den korsning med länsväg 1562 där dagens busshållplats är belägen) och Svampakorset anläggs en ny gång- och cykelväg på den södra sidan av väg 11. Motivet för den nya gång- och cykelvägen är säkerställandet av tillgänglighet till busshållplatsen vid Svampakorset när busshållplatsen i Ramsåsa avvecklas. Lokalisering är förlagd till den södra sidan för att kunna ansluta till den befintliga gång och cykelvägen vid Svampakorset och Ramsåsa. Vägen har en bredd på 2,5 meter med en 0,25 meter bred stödremsa på vardera sida. På sträckor som ligger på hög bank samt vid passagen över Trydeån föreslås ett räcke i skiljeremsan eller längs med ytterkanten och där ökas vägens bredd till 3 meter.

Gång- och cykelvägen är cirka 1,5 km lång och dimensioneras för hastigheten 30 km/tim. Mellan hållplatserna är det anslutande gång- och cykelnätet anpassat för hastigheten 20 km/tim med undantag av de delar som är belägna nära de planskilda passagerna. På grund av plangeometri och begränsad sikt är hastigheten där av säkerhetsskäl dimensionerad till 10 km/tim.

Gång- och cykelvägen löper till största delen parallellt med väg 11. Undantaget är vid passagen av Trydeån där vägen avviker från väg 11 (och förläggs till ny gång- och cykelbro) för att undvika påverkan på den kulturhistoriskt värdefulla stenvalvsbron över ån (se Figur 42).

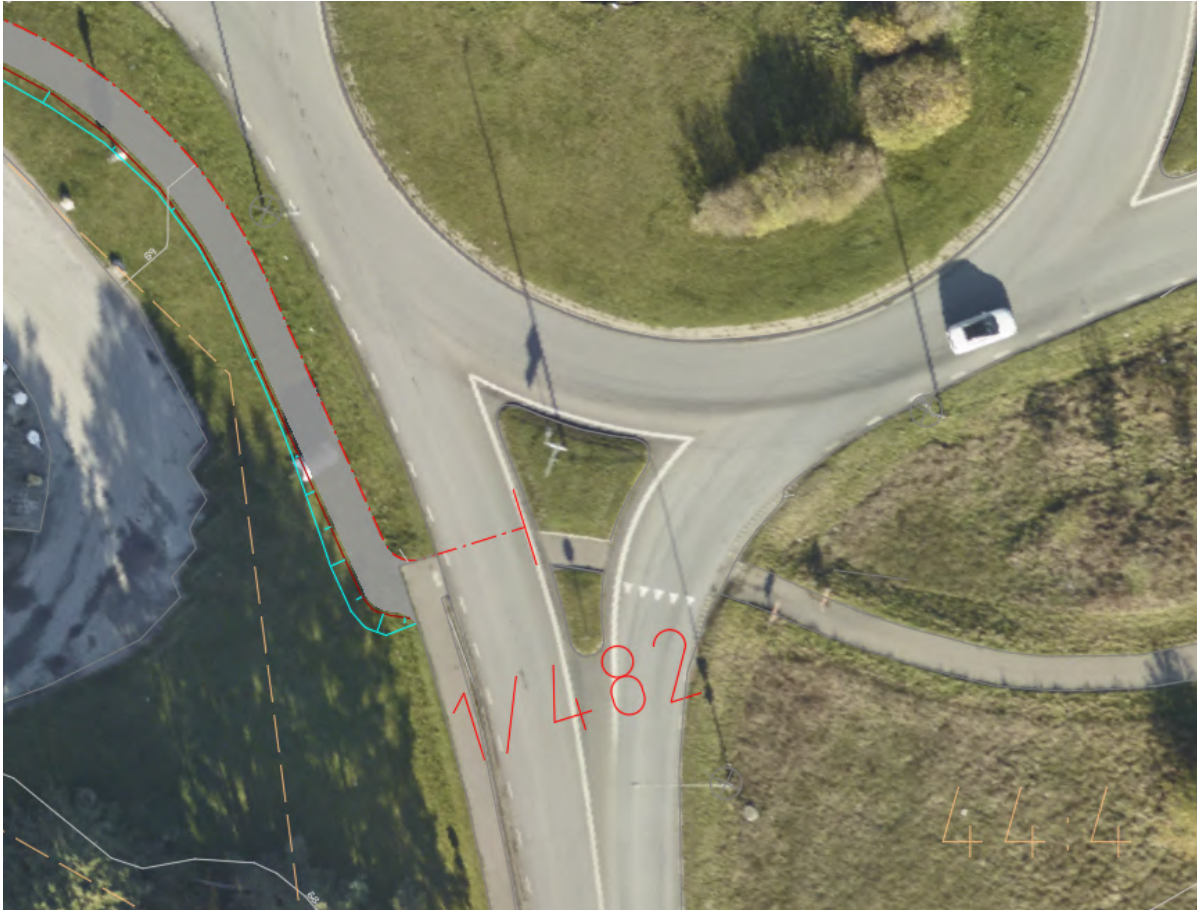




Figur 42. Gång- och cykelvägen vid Trydeån.

Mellan Ramsåsa och Trydeån separeras gång- och cykelvägen från bilvägen genom befintligt vägräcke samt en skiljeremsa med en bredd som varierar mellan 3 och 3,5 meter. Vid passagen över Trydeån förläggs gång- och cykelvägen på ett avstånd från bilvägen på mellan 4 och 28 meter. På återstoden av sträckan söderut mot Svampakorset separeras gång- och cykelvägen från bilvägen genom en 4 meter bred skiljeremsa som trafiksäkerhetshöjande åtgärd för de oskyddade trafikanterna.

I korsningen med väg 19 vid Svampakorset ansluts vägen till den befintliga gång- och cykelvägen som via en överfart över cirkulationsplatsens södra ben leder söderut in i tätorten (se Figur 43).



Figur 43. Anslutning av ny gång- och cykelväg till befintligt gång- och cykelnät vid Svampakorset.

Såväl denna väg som de planskilda gång- och cykelpassagerna vid de nya superhållplatserna ska följa riktlinjer för tillgänglighetsanpassning enligt krav för vägars och gators utformning (Trafikverket 2015b).

### 3.2.7 Bortvalda utformningsalternativ

Utbyggnaden innebär inte någon väsentlig förändring av vägens sträckning och därför har antalet alternativa utformningar som studerats varit begränsat. Exempel där större förändringar har skett under projekteringen återfinns dock.

Det första gäller den statliga parallellvägen vid Anklam som löper från länsväg 1026 nära anslutningen till väg 11 vid Anklam fram till busshållplatsen på den norra sidan av väg 11.

- I ett bortvalt alternativ löper gång- och cykelvägen parallellt med bilvägen mellan hållplatsläget i riktning mot Sjöbo och där den viker av mot den planskilda passagen av väg 11 (se Figur 30 för det slutgiltiga förslaget).
- I ett bortvalt alternativ planerades för en allmän väg mellan pendlarparkeringen och busshållplatsen i Anklam. Lösningen har utgått då det inte är motiverat med allmän färdsel för biltrafik till en busshållplats. Föreslagen lösning innebär biltrafik fram till pendlarparkering.

Två andra alternativa utformningar gäller sträckan förbi fastigheten Ramsåsa 14:15 intill anslutningen till länsväg 1562 (se Figur 36 för det slutgiltiga förslaget). I tidigare förslag på utformning så

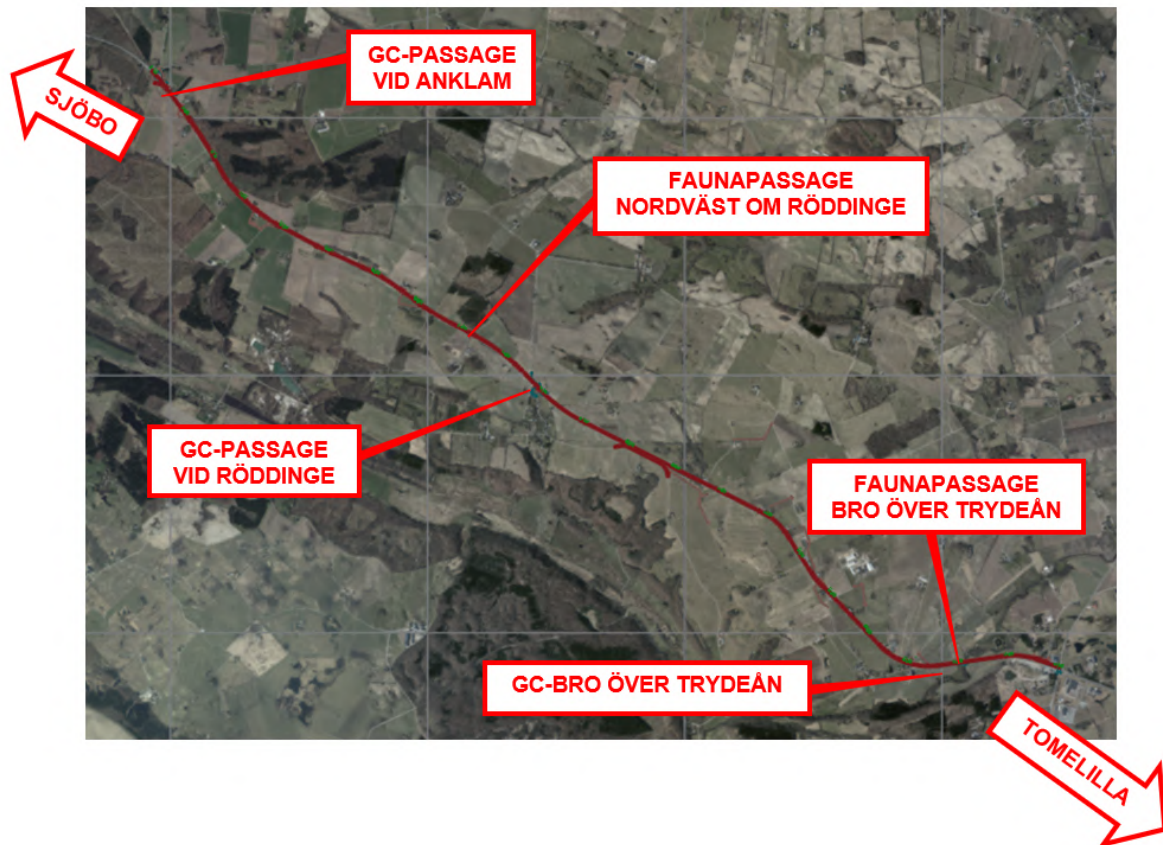
- anslöts parallellvägnätet genom en trevägskorsning väster om länsväg 1562, respektive
- genom en fyrvägskorsning med länsväg 1562 vars anslutning flyttats 200 meter österut.

Trevägskorsningen var bland annat tänkt att nyttjas för transporter till och från mjölkgården på fastigheten Ramsåsa 14:4. För fastighetsägaren innebar denna lösning en längre sträcka till mjölkgården jämfört med dagens situation. Eftersom fastighetsägaren dessutom behöver ha en direkt anslutning till sin delfastighet på den södra sidan om vägen kom parterna överens om att låta trevägskorsningen utgå och i stället flytta anslutningen till länsväg 1562 cirka 200 meter österut och där skapa en fyrvägskorsning. Fyrvägskorsning som lösning utgick dock då den förändringen skulle innebära ett antal följdverkningar för två omkörningssträckor och en parallellväg som då skulle behöva flyttas.

Även ett förslag på en korsningspunkt som omfattade två nya trevägskorsningar som ansluter fastigheter och enskilda vägar vid km 03+200 respektive km 03+450 meter har utgått. Lösningen har utgått för att undvika intrång med trafikerad yta nära byggnad på fastighet Röddinge 37:2.

### 3.2.8 Geotekniska åtgärder och byggnadsverk

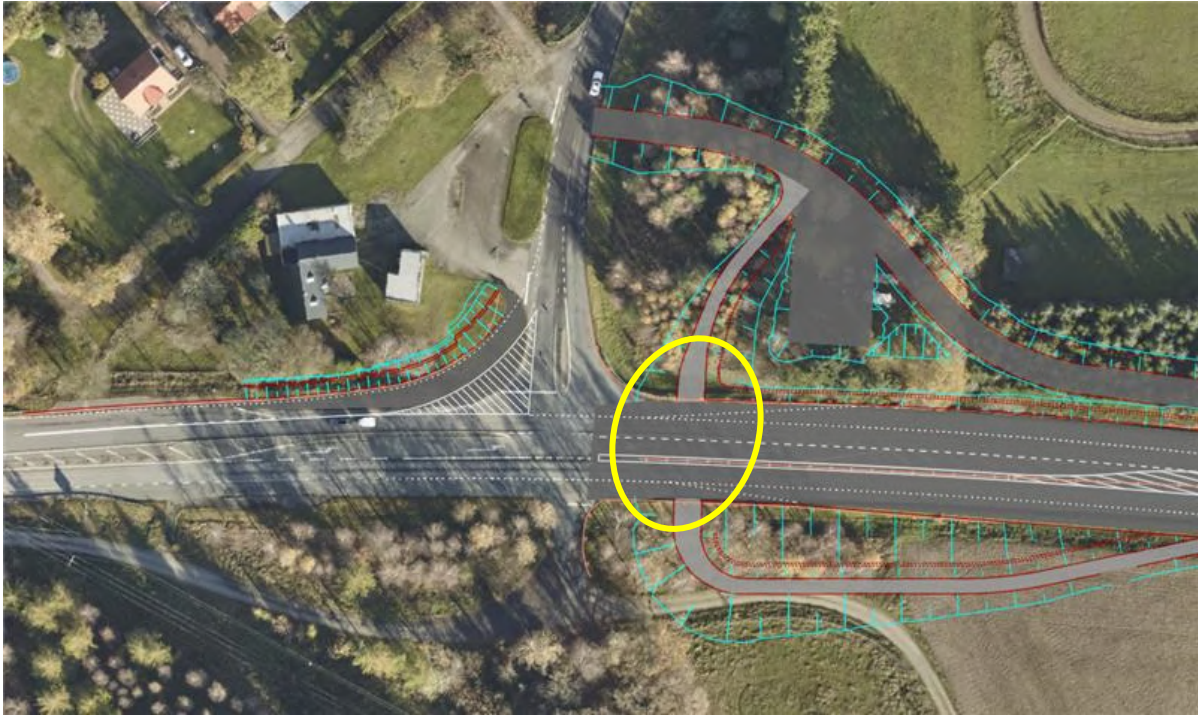
Nyanläggning av följande byggnadsverk planeras längs sträckan (se Figur 44) för en översikt av byggnadsverkens lägen):



Figur 44. Lägen för planerade byggnadsverk.

- km 00+030: vägbro vid Anklam, gång- och cykelpassage (se Figur 45)
- km 04+155: befintlig trumma/bro (befintlig koport) nordväst om Röddinge, faunapassage 2 (se Figur 46)
- km 04+926: vägbro vid Röddinge, gång- och cykelpassage (se Figur 47)
- km 10+070: gång- och cykelbro över Trydeån (se Figur 48)
- km 10+070: hylla på befintlig bro över Trydeån (se Figur 49)

Utöver dessa byggnadsverk kommer även ett antal stödmurar att behövas för uppbyggnad av plattformar, intill trappor och ramper samt för bullerskyddsskärmar. Stödmurarna görs i platsgjuten betong. Där det är möjligt sätts prefabricerade stödmurar för att minska byggtiden.



Figur 45. Läge för gång- och cykelpassage under väg 11 vid Anklam.

I passagen blir det en dubbelriktad gång- och cykeltrafik. Det är dels de som kommer att åka med de nya SkåneExpressen-bussarna, dels de kringboende som kommer att nyttja passagen.



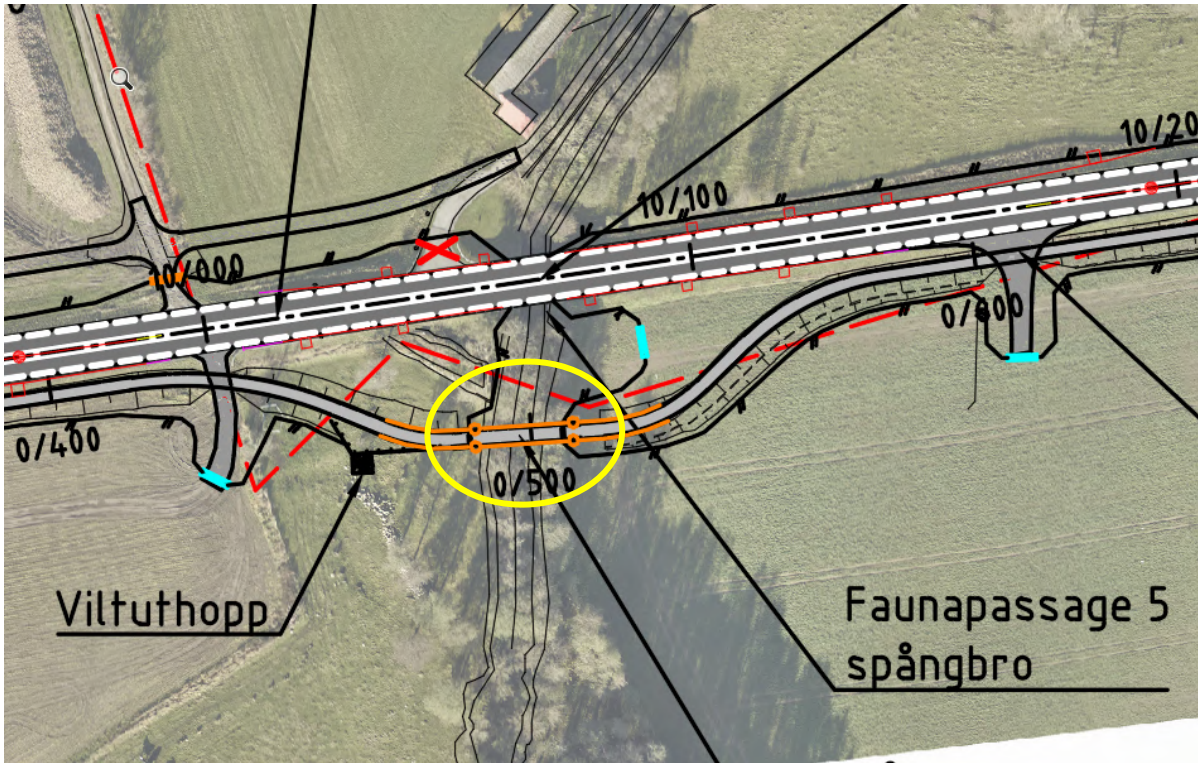
Figur 46. Läge för faunapassage i befintlig trumma under väg 11 nordväst om Röddinge (faunapassage 2).

Befintlig trumma är 2 meter i diameter. Justering av mark sker på södra sidan för att hantera avvattnings av trumman.



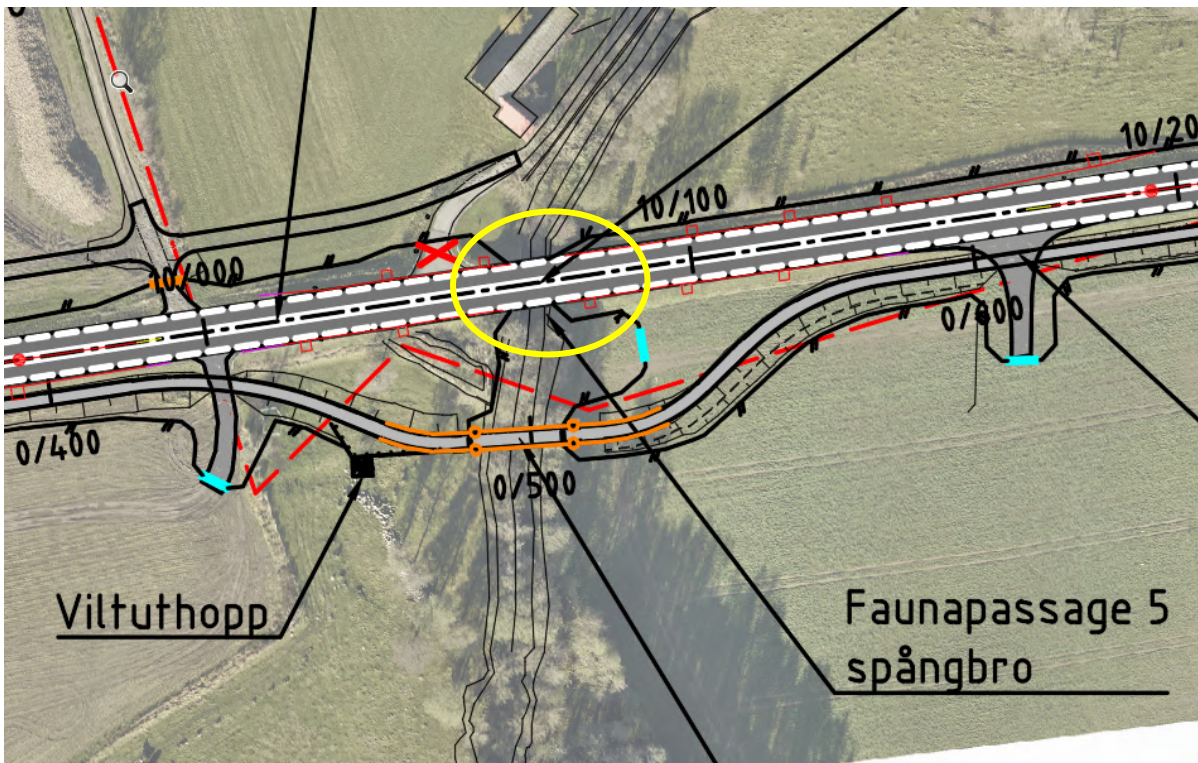
*Figur 47. Läge för gång- och cykelpassage under väg 11 vid Röddinge.*

I passagen blir det en dubbelriktad gång- och cykeltrafik. Det är dels de som kommer att åka med de nya SkåneExpress-bussarna, dels de kringboende som kommer att nyttja passagen.



Figur 48. Läge för gång- och cykelbro över Trydeån.

Gång- och cykelbro över Trydeån för dubbelriktad gång- och cykeltrafik.



Figur 49. Läge för befintlig vägbro över Trydeån.

En fast hylla med tillhörande ramper monteras på insidan av den östra sidan av befintlig bro över Trydeån (km 10+070) med syfte att underlätta smådjur att passera väg 11 under bron.

### 3.2.9 Gestaltning

Utifrån projektmålen har det vedertagna gestaltningskonceptet *Bevara, tydliggöra och utveckla* använts som vägledning i projektet (Trafikverket 2021c):

- Bevara – Befintliga värden och karaktär
- Tydliggöra – Upplevd trygghet och förbättrad säkerhet
- Utveckla – Förbättra och säkerställa goda förutsättningar för de tillkommande elementen i landskapet

Breddning och mötesseparering av vägsträckan medför ökad trafiksäkerhet och därmed upplevd trygghet längs vägen för biltrafiken. Vägens utformning görs med en tydlighet, med hänsyn till både sikt och information. Vägens linjeföring medger bekväm körning. Vilken sida som breddning av vägen görs på beror främst på landskapets befintliga värden och funktioner.

Den nya gång- och cykelvägen mellan Ramsåsa och Svampakorset samt de anslutande vägarna till gång- och cykelpassagerna under väg 11 skapar till viss del en förändrad landskapsbild, eftersom landskapet präglas av mer infrastruktur. Ur ett trafikantperspektiv – hur det omgivande landskapet uppfattas för den som färdas på vägen – kan detta vara något mindre påtagligt än ur ett betraktarperspektiv, eftersom det endast finns gång- och cykelpassager på två platser längs sträckan som kan passeras relativt fort.

Längs stora delar av sträckan är gång- och cykelvägen anpassad till det omgivande landskapets funktioner genom ett minimerat intrång på jordbruksmark och Svampabanan. Den skapar en ny koppling och möjlighet att röra sig i landskapet vilket gör att allt fler kan ta del av exempelvis den äldre bevarade stenvalvsbron vid Trydeån med dess höga kulturmiljövärden. I Figur 50 ges ett exempel på en möjlig utformning av passagen.

Från strax väster om Trydeån till början av Svampabanan är avståndet till väg 11 något längre vilket kan skapa en mer gemytlig och tryggare upplevelse på cykelturen eller promenaden.





Figur 50. Möjlig rastplats väster om Trydeån i en lummig miljö med utblick över både den historiska stenalvsbron och betande kor.

De nya hållplatserna med tillhörande accelerations- och retardationsramper skapar en tydlighet och trygghet i trafiken, vilket är en viktig aspekt i samband med den ökade hastigheten. Även vid utformningen av korsningspunkterna är tydlighet och orienterbarhet viktiga aspekter att beakta. De anslutande vägarna utformas med en strävan om så få restytor som möjligt och där de uppstår görs de så små som möjligt för att minska intrång i landskapet, samtidigt som hänsyn tas till landskapets topografiska variationer och vägarnas slänter.

### 3.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

*Skyddsåtgärder* som fastställs på plankartan och därmed blir juridiskt bindande när vägplanen vinner laga kraft redovisas i avsnitt 3.3.1. Övriga inarbetade skyddsåtgärder som inte fastställs återfinns i avsnitt 3.3.2. Bland åtgärderna som redovisas i det sistnämnda avsnittet återfinns skyddsåtgärder som ska implementeras inom det angivna markanspråket, men där exakt omfattning och utbredning fastställs i nästa skedes detaljprojektering. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtiden fastställs inte i vägplanen, dessa redovisas i avsnitt 4.9.

#### 3.3.1 Skyddsåtgärder som fastställs

##### *Bullerskydd*

Skyddsåtgärder fastställs i syfte att reducera ljudnivåerna utomhus och inomhus vid de mest bullerutsatta bostadshusen. I detta projekt bedöms det vara ekonomiskt rimligt att vidta vägnära bullerskyddsåtgärder vid fastigheter som ligger inom cirka 50 meter från vägen. Totalt planeras elva nya bullerskyddsskärmar med en total längd på cirka 895 meter. Bullerskyddsskärmar föreslås i stället för bullerskyddsvallar på grund av platsbrist som den primära anledningen. Antingen på grund av att bullerskydden hamnar väldigt nära bostäder eller för att de ska placeras mellan väg 11 och ny

infartsväg och inom säkerhetszonen för vägen. Vid de bullerskyddsskärmar som anläggs inom säkerhetszonen kommer vägen att behöva förses med vägräcke för att undvika påkörning.

En översiktlig redovisning av bullerskyddsskärmarnas placering finns i illustrationskartorna till föreliggande vägplan.

Effekten av vägnära bullerskyddsskärmar har inkluderats i bedömningen av vilka byggnader som behöver ytterligare fastighetsnära åtgärder. Fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av fasad- och uteplatsåtgärder kan inkludera exempelvis nya fönster eller tilläggsrutor, bullerdämpande ventiler eller lokalt bullerskydd vid uteplats. För 14 bostäder behövs fasadåtgärder (fönster och/eller ventiler) och sex bostäder behöver bullerskydd vid uteplats. Eftersom några bostäder har behov av både fasad- och uteplatsåtgärder, är det totalt 18 fastigheter som kommer att erbjudas fastighetsnära åtgärder.

Vägnära bullerskyddsskärmar får vara reflekterande eftersom det sällan finns bostäder direkt mittemot. Beräkningen visar att det inte finns någon ljudnivåskillnad vid Ramsåsa 22:34 om man jämför ljudreflekterande och ljudabsorberande skärm i Ramsåsa på andra sidan väg 11.

Vägnära bullerskyddsåtgärder betecknas med Sk1 på plankartan. Fastighetsnära bullerskyddsåtgärder betecknas på plankartan med Sk2 för fasadåtgärd respektive Sk3 för uteplatsåtgärd.

#### *Naturmiljö*

Skyddsåtgärder för vilt fastställs i syfte att minska risken för viltolyckor samt minska barriäreffekten av vägen.

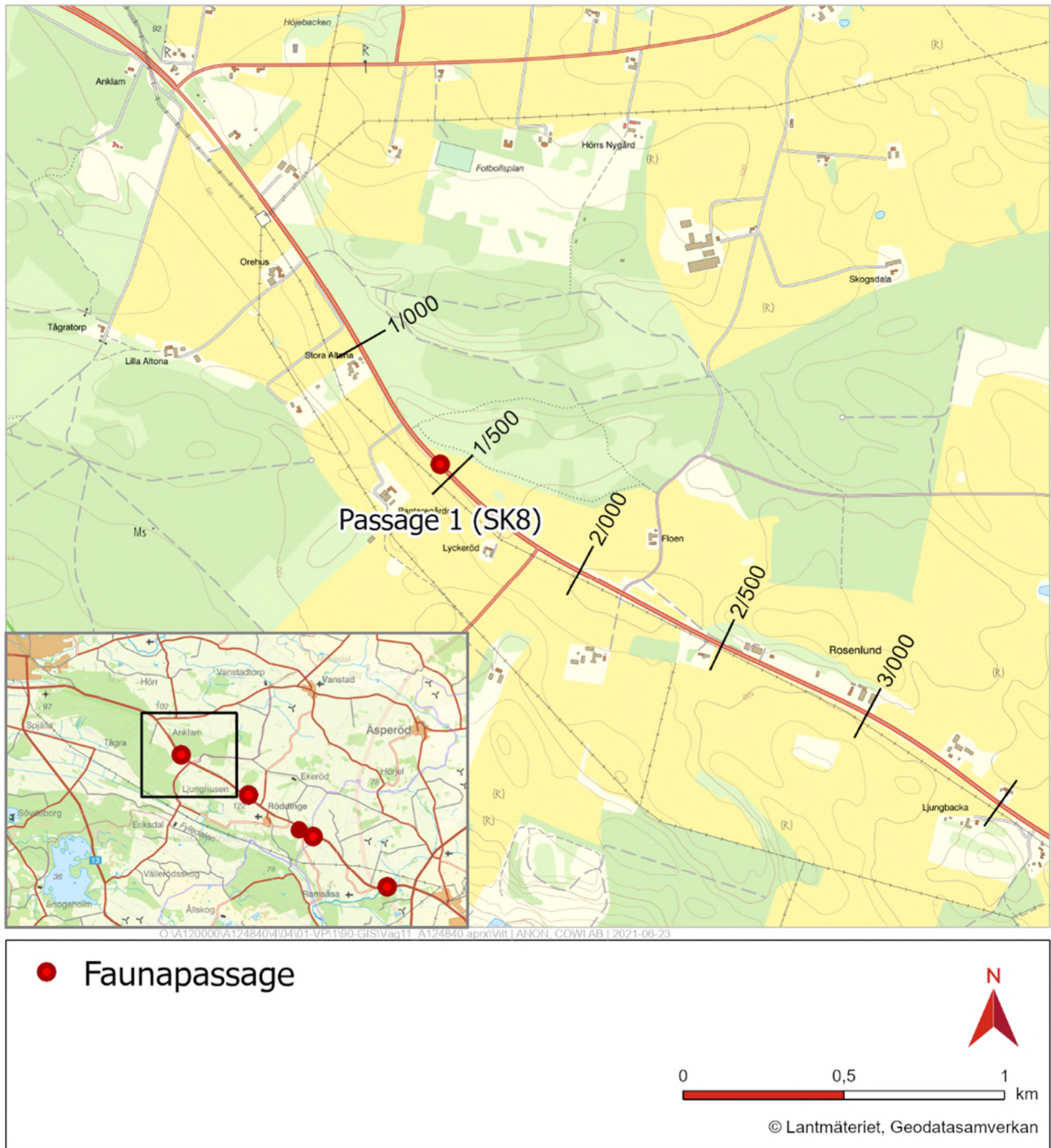
Ett faunastängsel anläggs längs med vägsträckan på båda sidorna av vägen och betecknas med Sk4 på plankartan.

För att optimera lösningen och tillgängliggöra målpunkter såsom busshållplatser, pendelparkeringar och åkermarksnedfarter kombineras faunastängslet med färister som betecknas med Sk5 på plankartan, grindar (Sk6) och viltuthopp (Sk7). Viltuthoppen möjliggör för vilt att ta sig tillbaka om de hamnat på fel sida av faunastängslet.

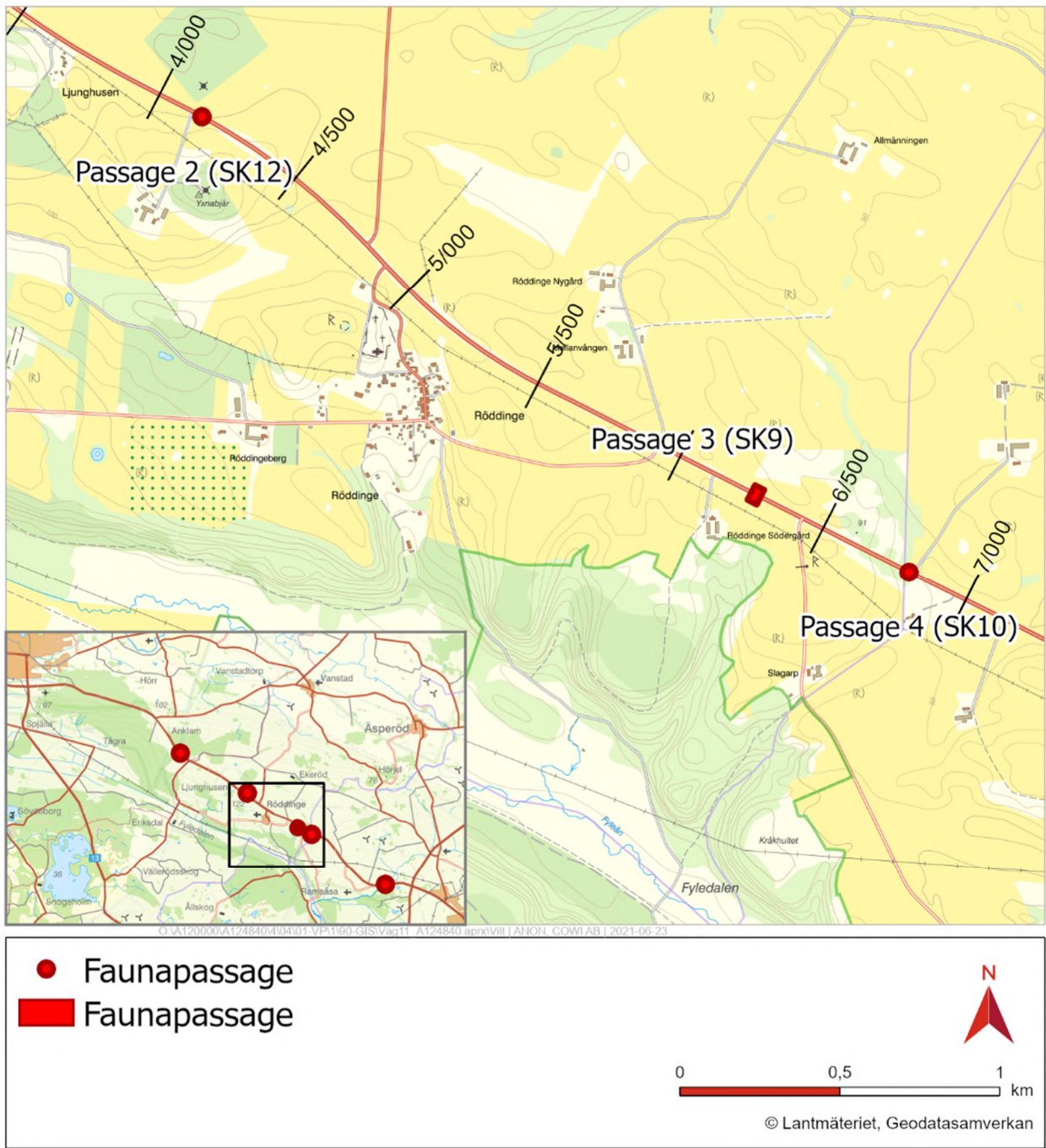
För att minimera barriäreffekten kombineras faunastängslet med fem faunapassager:

- Passage 1: Vid bokskogen sydöst om Anklam, ny trumma 1,6 meter i diameter för medelstora däggdjur (Sk8), se Figur 51.
- Passage 2: Nordväst om Röddinge, befintlig trumma 2 meter i diameter, för medelstora däggdjur (Sk12), se Figur 52.
- Passage 3: Sydöst om Röddinge, passage i plan med viltvarningssystem, för stora däggdjur (Sk9), se Figur 52.
- Passage 4: Sydöst om Röddinge, ny trumma 0,6 meter i diameter för groddjur och medelstora till små däggdjur (Sk10), se Figur 52.
- Passage 5: Befintlig bro över Trydeån i form av hylla, för utter och andra medelstora till små däggdjur (Sk11), Se Figur 53.

Viltvarningssystemet (se passage 3) innebär att en viltpassage anläggs i kombination med ett varningssystem, som kan användas med så kallad VMS-funktion (Variabel MeddelandeSkylt) och ett avkännande (värmekamera). Då vilt befinner sig i detekteringsområdet tänds VMS och trafikanterna varnas då det finns en faktisk risk för viltpassage.



Figur 51. Skyddsåtgärd för vilt på väg 11 Anklam–Tomelilla – passage 1.



Figur 52. Skyddsåtgärd för vilt på väg 11 Anklam–Tomelilla – passage 2-4.



Figur 53. Skyddsåtgärd för vilt på väg 11 Anklam–Tomelilla – passage 5.

### 3.3.2 Övriga inarbetade skyddsåtgärder

#### Stad och landskap

- Utformning av vägar och busshållplatser bör utformas så att negativ påverkan förebyggs genom att öka bekvämligheten och tillgängligheten för de som bor och verkar i närområdet
- För att kompensera den negativa påverkan planeras att träd som måste avverkas ersätts med nya. Ekonomisk ersättning utgår för mark som tas i anspråk.

- En poppelallé intill Svampabanan berörs. Flera träd kommer att behöva avverkas. Som kompensationsåtgärd planeras plantering av fler träd än som avverkas på norra sidan av väg 11 i höjd med Svampabanan.
- En hästkastanjallé på Ramsåsa 41:2 berörs. Ett träd bedöms behöva avverkas och ytterligare ett kan komma att beröras av parallellvägnätet. Som kompensationsåtgärd planeras att flera nya träd planteras i anslutning till alléns södra del.

### Kulturmiljö

- Övergången mellan den beskogade Oran och den öppna odlingsmarken bör bevaras för att bibehålla karaktären av en tydlig gräns.
- Markanspråk bör minimeras vid registrerade fornlämningar och i anslutning till Röddinges och Ramsåsas kulturmiljöer, framför allt väster om infartsvägen till kyrkan

### Naturmiljö

- För de högre klassade naturvärdesobjekten kommer åtgärder i form av till exempel instängsling av arbetsområdet att vidtas för att minimera påverkan på förekommande värden. Vissa av dessa hanteras enligt 12 kap. 6 § miljöbalken – som rör åtgärder som väsentligt kan ändra naturmiljön – vilket innebär att prövningen sker genom fastställelse av vägplanen. För andra objekt krävs separat prövning, till exempel artskyddsprövning eller vattenverksamhet. Berörda naturvärdesobjekt redovisas i Tabell 2. I förekommande fall anges om värdena även omfattas av bestämmelser om artskydd och vattenverksamhet.

Tabell 2. Naturvärdesobjekt där försiktighetsåtgärder vidtas.

Objekt (Beteckning i naturvärdesinventeringen)	Kommentar
Bokskog (NVO_018)	Avverkning av uppemot 10 meter kommer att ske i sidoområdet ut mot väg 11. Avgränsning föreslås för att förhindra onödig påverkan på naturområdet som i sina inre delar hyser ett flertal arter av högre värde. Påverkan minimeras genom utmärkning, alternativt instängsling i fält.
Väggkant (NVO_039)	Förekomst av hedblomster föranleder en högre klassning av naturvärdesobjektet. Hedblomstren föreslås att flyttas till en mer skyddad lokal i området. På så sätt kan en gynnsam bevarandestatus hos artens bestånd i dess naturliga utbredningsområde främjas. Påverkan minimeras genom utmärkning av hedblomster i fält.  Hedblomster omfattas även av bestämmelserna om artskydd, vilket innebär att dispens enligt artskyddsförordningen krävs.

Objekt (Beteckning i naturvärdesinventeringen)	Kommentar
Välgkant (NVO_073)	<p>Förekomst av hedblomster föranleder en högre klassning av naturvärdesobjektet. Hedblomstren föreslås att flyttas till en mer skyddad lokal i området. Ny lokal bestäms i samråd med länsstyrelsen. På så sätt kan en gynnsam bevarandestatus hos artens bestånd i dess naturliga utbredningsområde främjas. Påverkan minimeras genom utmärkning av hedblomster i fält.</p> <p>Hedblomster omfattas även av bestämmelserna om artskydd, vilket innebär att dispens enligt artskyddsförordningen krävs.</p>
Naturbetesmark (södra sidan, NVO_097)	<p>Intrånget i området är begränsat till den västra delen. För att undvika onödig påverkan i området, såsom körning av arbetsfordon, ska försiktighetsåtgärd vidtas. Påverkan minimeras genom utmärkning alternativt instängsling i fält.</p>
Vattendrag biflöde (södra sidan, NVO_137)	<p>Äldre dike där trumman behöver förlängas p.g.a. att gång- och cykelvägen förläggs parallellt med väg 11 på dess södra sida. För att undvika onödig påverkan i området, såsom körning av arbetsfordon, ska försiktighetsåtgärder vidtas. Påverkan minimeras genom utmärkning alternativt instängsling i fält.</p> <p>Förlängningen av trumman omfattas även av bestämmelserna om vattenverksamhet och prövas genom anmälan till länsstyrelsen.</p>
Betesmarker Trydeån (södra sidan, NVO_141)	<p>Betesmarker kring naturligt vattendrag. Gång- och cykelvägen förläggs parallellt med väg 11 på dess södra sida med höga värden som delvis påverkas. Utformningen syftar till att spara så stor del av de högre naturvärdena som möjligt och skydda den gamla stenvalvsbron som ligger invid vägen. För att undvika onödig påverkan i området, såsom körning av arbetsfordon, ska försiktighetsåtgärder vidtas. Påverkan minimeras genom utmärkning alternativt instängsling i fält.</p>
Ängs- och betesmark (NVO_152)	<p>Förekomst av hedblomster föranleder en högre klassning av naturvärdesobjektet. Området bedöms inte påverkas av exploateringen. Påverkan undviks genom utmärkning och i byggskedet eventuell instängsling av hedblomster i fält.</p>
Välgkant (NVO_153)	<p>Förekomst av hedblomster föranleder en högre klassning av naturvärdesobjektet. Området bedöms inte påverkas av exploateringen. Påverkan undviks genom utmärkning och i byggskedet eventuell instängsling av hedblomster i fält.</p>

### *Yt- och grundvatten*

Ur ett vattenskyddsperspektiv ska val av mittseparering och hastighetsbegränsning ses över inom konfliktsträckan. En beredskapsplan för olyckshändelse med föroreningsutsläpp ska också tas fram.



## 4 Effekter och konsekvenser av projektet

### 4.1 Trafik och användargrupper

Projektet medger högre hastigheter på den aktuella vägsträckan och därmed en effektivare förflyttning mellan tätorterna och till målpunkter utanför utredningsområdet. Risker för upphinnandeolyckor minskar avsevärt när separata körfält för vänstersvängar anordnas. Därmed förbättras framkomligheten för genomgående trafik när den separeras från trafik som ska svänga vänster. Ur ett trygghetsperspektiv kan dock gående och cyklister redan idag uppleva vägen negativt. Utbyggnaden omöjliggör att dessa kan färdas på väg 11. Oskyddade trafikanter hänvisas till, där förekommande, separata gång- och cykelvägar.

Tillgängligheten mellan Ramsåsa och Svampakorset förbättras för gående och cyklister genom den nya gång- och cykelvägen. I Anklam och Röddinge ökas även tillgänglighet till kollektivtrafiken genom nya anslutningar för gång- och cykeltrafik samt cykel- och bilparkering i närheten av busshållplatserna. För att ytterligare förbättra tillgängligheten förses anslutningarna vid behov med så kallade vilplan.

#### *Kollektivtrafik*

För att förbättra kollektivtrafikens standard planerar Skånetrafiken för att omvandla expressbusslinjen och trafikera linjen med SkåneExpressen, ett regionalt expressbusskoncept. I detta projekt ingår därför även ombyggnad av tre busshållplatser, i Anklam, Röddinge och vid Svampakorset. Två av dem, i Anklam respektive Röddinge, byggs om till hållplatser för SkåneExpressen.

I anslutning till dessa hållplatser ska planskilda passager anläggas för oskyddade trafikanter och hållplatserna ska kompletteras med pendelparkering. Bil- och cykelparkering i närheten av busshållplatserna skapar en kontinuitet i resan, vilket ökar kollektivtrafikens bekvämlighet och attraktivitet.

Den tredje hållplatsen placeras direkt öster om cirkulationsplatsen vid Svampakorset och ersätter den befintliga hållplatsen som idag ligger ytterligare en bit närmare tätorten. Busshållplatsen i anslutning till Ramsåsa dras in. För att kompensera för boende i Ramsåsa anläggs istället en ny gång- och cykelväg mellan samhället och hållplatsen vid Svampakorset.

#### *Gång- och cykeltrafik*

Gång- och cykelvägarna kommer att ha en god trafiksäkerhet på grund av en linjeföring med en god standard och separering i form av skiljeremsa eller räcke. Även vid passagerna vid busshållplatserna i Anklam och Röddinge kommer trafiksäkerheten att vara god eftersom dessa passager är planskilda. En bredd på 5 meter ska här säkerställa en god sikt för cyklister. Den nya gång- och cykelvägen mellan Ramsåsa och Svampakorset kommer enbart att korsas av en väg samt två infarter till åkermark.

#### *Parallellvägnätet*

För att undvika fragmentering av odlingsmark kan de vägar som redan idag löper parallellt med väg 11 och dess kopplingar sinsemellan potentiellt bli en del av det nya parallellvägnätet. Det blir således de som bor och verkar närmast väg 11 som blir mest påverkade av ombyggnationen. Beroende på vägens nya utformning riskerar deras anslutningar att kapas, vilket behöver kompenseras med nya vägar.

Hänsyn bör även tas till de lokala målpunkterna längs sträckan såsom Ramsåsastallet, Landet Bed and Breakfast, Björkhaga gård, Calles frukt och grönt och de större lantbruken. Dessa ligger relativt samlat på norra sidan av vägen, strax väster om Ramsåsa, vilket kan möjliggöra en samlokalisering av anslutningspunkt till vägen.

På den södra sidan finns utöver de enskilda fastighetsutfarterna ett flertal statliga vägar som många bostäder är kopplade till. Det är främst bostäder som utgör målpunkter på södra sidan, men där ligger även en brukshundklubb och andra verksamheter i Anklam som lockar till mer rörelse och vars utfarter beaktas.

Utöver anslutningar till vägen är det viktigt att skapa kopplingar mellan den norra och södra sidan av vägen, samt att ta hänsyn till målet om en levande landsbygd. I området förekommer en hel del ridning på båda sidor om vägen vilket medför ett behov av passager. Dessutom ligger Fyledalen, som är viktig för rekreation och friluftsliv i området, på södra sidan av vägen.

## 4.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

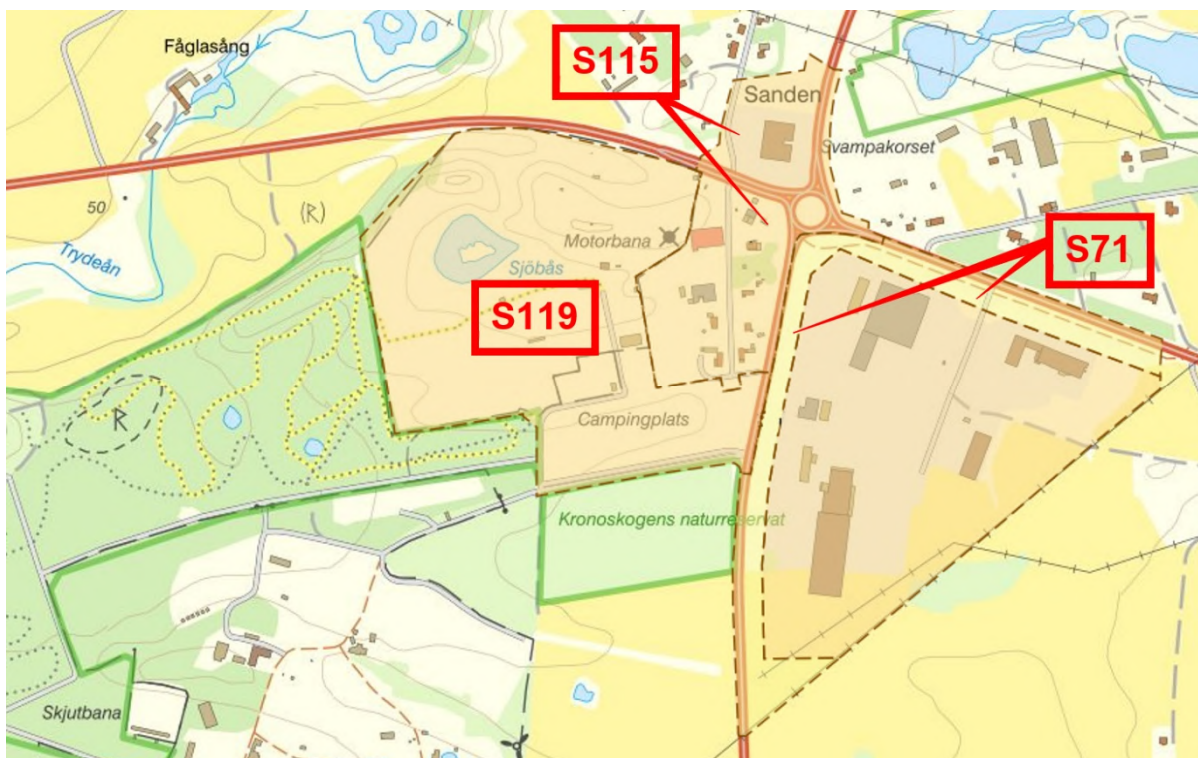
### 4.2.1 Översiktsplaner

Planförslaget bedöms vara förenligt med intentionerna i såväl Sjöbos som Tomelillas gällande översiktsplaner (Sjöbo kommun 2009; Tomelilla kommun 2019).

### 4.2.2 Gällande detaljplaner

Allmän väg får inte byggas i strid mot gällande detaljplan. Det innebär att om vägplanen överlappar en detaljplan och den tillåtna markanvändningen i detaljplanen inte stämmer överens med det som avses byggas i vägplanen så behöver detaljplanen ändras, eller upphävs. Som undantag är mindre avvikelser från en detaljplans bestämmelser tillåtna förutsatt att syftet med planen inte motverkas.

Inom Sjöbo kommun finns inga gällande detaljplaner som berör det aktuella utredningsområdet. Tomelilla kommun har tre detaljplaner inom området, samtliga berör områden i anslutning till Svampakorset (se Figur 54 och Tabell 3).



Figur 54. Detaljplanerade områden som berörs av vägplanen.

Tabell 3 redogör för vägplanens samtliga intrång, både tillfälliga och permanenta, på gällande detaljplaner.

Tabell 3. Översikt över vägplanens samtliga intrång på detaljplaner.

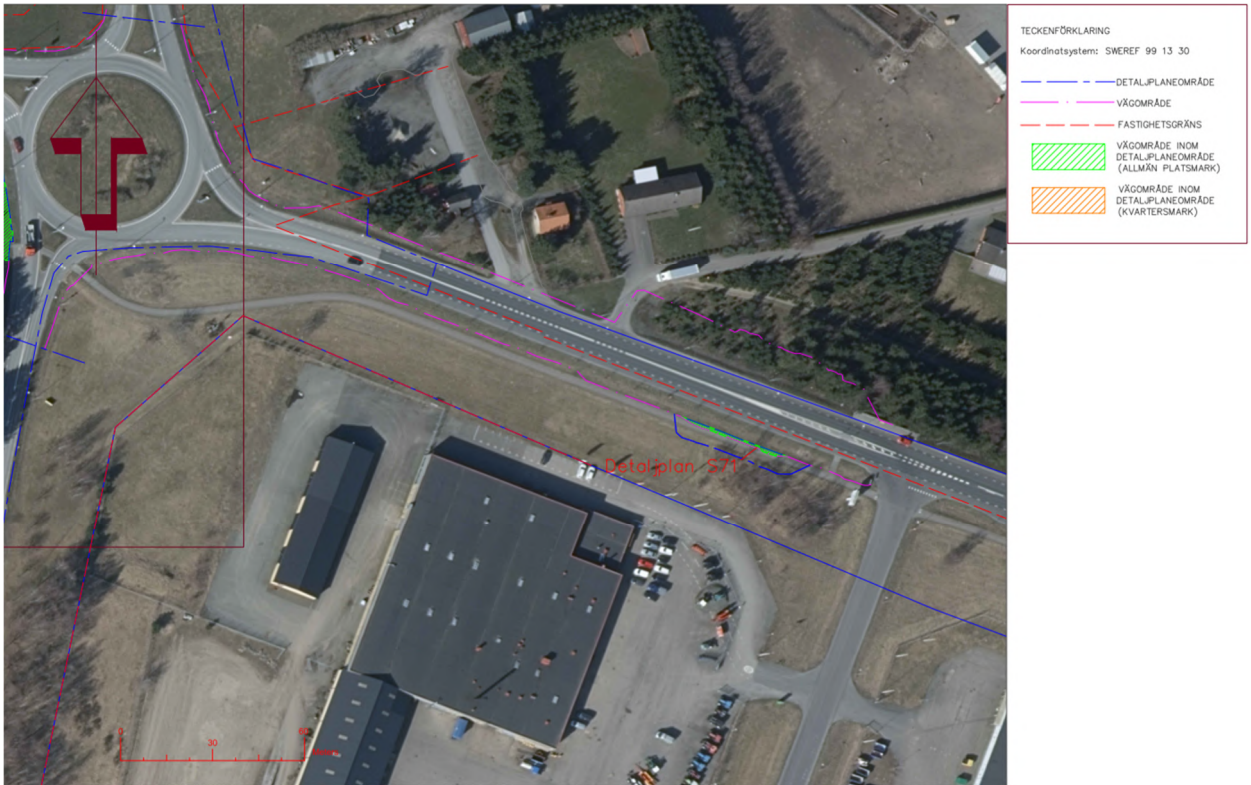
Intern beteckning samt planbeteckning	Plannamn	Typ av markanspråk	Överensstämmer med vägplan?	Mindre avvikelse som inte motverkar planens syfte?	Ändra/ upphäva detaljplan?	Areal (berörd del)
S71	Stadsplan för del av västra industriområdet	Vägrätt	Nej	Ja	Nej	30 m <sup>2</sup>
11 TOM-1213/75		Tillfällig nyttjanderätt	-	-	Nej	223 m <sup>2</sup>
S115	Detaljplan för Svampakorset	Vägrätt	Nej	Ja	Nej	695 m <sup>2</sup>
1160-P93/0830/2		Tillfällig nyttjanderätt	-	-	Nej	164 m <sup>2</sup>
S119	Detaljplan för Svampabanan, Ramsåsa 46:1 m fl	Vägrätt	Nej	Nej	Ja	804 m <sup>2</sup>
1270-P99/18		Tillfällig nyttjanderätt	-	-	Nej	676 m <sup>2</sup>

Beroende på vilken typ av markåtkomst vägplanen kräver (Tabell 3) redovisas ytterligare uppgifter. Tabell 4 och Tabell 5 redogör för kompletterande uppgifter som vägplanens permanenta intrång innebär, därefter följer illustrationer för varje intrång.

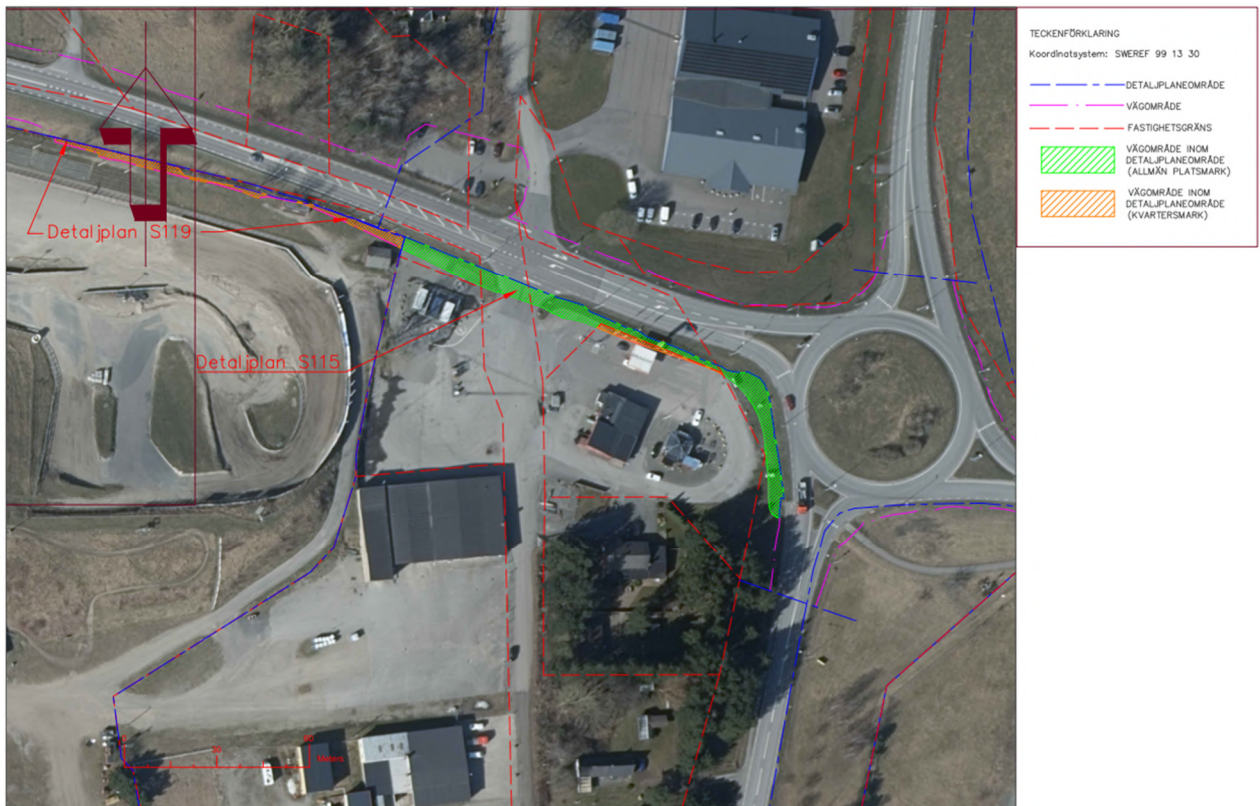
Tabell 4: Kompletterande uppgifter vid mindre avvikelse som inte motverkar planens syfte.

Intern beteckning samt planbeteckning	lanspråk-tagen areal	Tillåten markanvändning för berörd del av detaljplanen	Detaljplanens syfte	Motiv för att detaljplanens syfte inte motverkas vid en sammanvägd bedömning av samtliga avvikelser	Yttrande inhämtat från byggnadsnämnden
S71 11 TOM-1213/75	33 m <sup>2</sup>	Allmän platsmark, park	Syftet med detaljplanen är att reglera allmän platsmark i form av park och gata.	<p>Stadsplan för del av västra industriområdet (Tomelilla kommun 1974, betecknad 11 TOM-1213/75) omfattar industriområdet i det sydöstra hörnet om Svampakorset. Närmast väg 11 anvisar detaljplanen en zon med allmän platsmark (parkmark) som berörs av utbyggnaden av ett nytt busshållplatsläge.</p> <p>Största delen av busshållplatsläget anläggs inom befintligt vägområde, medan en del anläggs på allmän platsmark (parkmark). Intrånget utgör vad som idag är ett gräsbevuxet dike mellan väg 11 och gång- och cykelväg. Parkmarken ska skapa en barriär mot väg 11. Uppförandet av busshållplatsen på parkmarken mellan befintlig gång- och cykelväg och väg 11 utgör en del av den barriären. Vägplanen avviker från detaljplanen men den motstridiga markanvändningen bedöms vara en mindre avvikelse som inte motverkar planens syfte. Se intrång i Figur 55. Tomelilla kommun har yttrat sig och delar Trafikverkets bedömning.</p>	Ja, Tomelilla kommun delar bedömning.

Intern beteckning samt planbeteckning	lanspråk-tagen areal	Tillåten markanvändning för berörd del av detaljplanen	Detaljplanens syfte	Motiv för att detaljplanens syfte inte motverkas vid en sammanvägd bedömning av samtliga avvikelser	Yttrande inhämtat från byggnadsnämnden
S115 1160-P93/0830/2	710 m <sup>2</sup>	Allmän platsmark, park, (663 m <sup>2</sup> ).  Kvartersmark, bensinstation med livsmedelsförsäljning (47 m <sup>2</sup> ), prückmark som ej får bebyggas.	Syftet med detaljplanen är att reglera förhållandena mellan de olika verksamheterna i korsningen	<p>Detaljplan för Svampakorset (Tomelilla kommun 1993, betecknad 1160-P93/0830/2) omfattar cirkulationsplatsen och marken i direkt anslutning till denna. Verksamhetsområdet väster om cirkulationsplatsen och bostadshuset söder om bensinstationen ingår också. Den föreslagna gång- och cykelvägen på den södra sidan av väg 11 utgör ett intrång på allmän platsmark (park) och kvartersmark (småindustri och bensinstation med livsmedelsförsäljning). Det aktuella området utgörs idag av gräsbelagda diken till väg 11 och angränsande gräsytor som ska utgöra en barriär mellan kvartersmarken och vägen. Se intrång i Figur 56.</p> <p>För parkmarken görs bedömningen att vägplanens gång- och cykelväg överensstämmer med gällande detaljplan och att det inte föreligger någon plankonflikt.</p> <p>Gällande överlappningen av kvartersmark för bensinstation görs bedömningen att vägplanen inte stämmer överens med gällande detaljplan, dock anses det vara en mindre avvikelse som inte motverkar planens syfte.</p> <p>Cykelvägen kommer att anläggas på sådant vis att bensinstationens verksamhet inte kommer att påverkas permanent. Det kan dock inte uteslutas att viss temporär påverkan sker under byggtiden. Idag utgörs området av en gräsyta mellan vägdiket och den hårdgjorda ytan för bensinstationen. Det aktuella markområdet är prückmark som inte får lov att bebyggas.</p> <p>Syftet med detaljplanen är att reglera förhållandena mellan de olika verksamheterna i korsningen samt dess anslutningar till kringliggande vägar. Planen togs fram för att möjliggöra dåvarande vägverkets ombyggnation av rondellen. Detaljplanens syfte att reglera förhållandena kring vägkorsningen påverkas inte av den tillkommande gc-vägen.</p> <p>Sammanfattningsvis bedöms att intrånget för gång- och cykelväg inom allmän platsmark och kvartersmark utgör en mindre avvikelse som inte motverkar planens syfte. Tomelilla kommun har yttrat sig och delar Trafikverkets bedömning.</p>	Ja, Tomelilla kommun delar bedömning.



Figur 55. Intrång på detaljplanelagd mark med beteckning 11 TOM-1213/75 där Tomelilla kommun är huvudman för allmän platsmark.



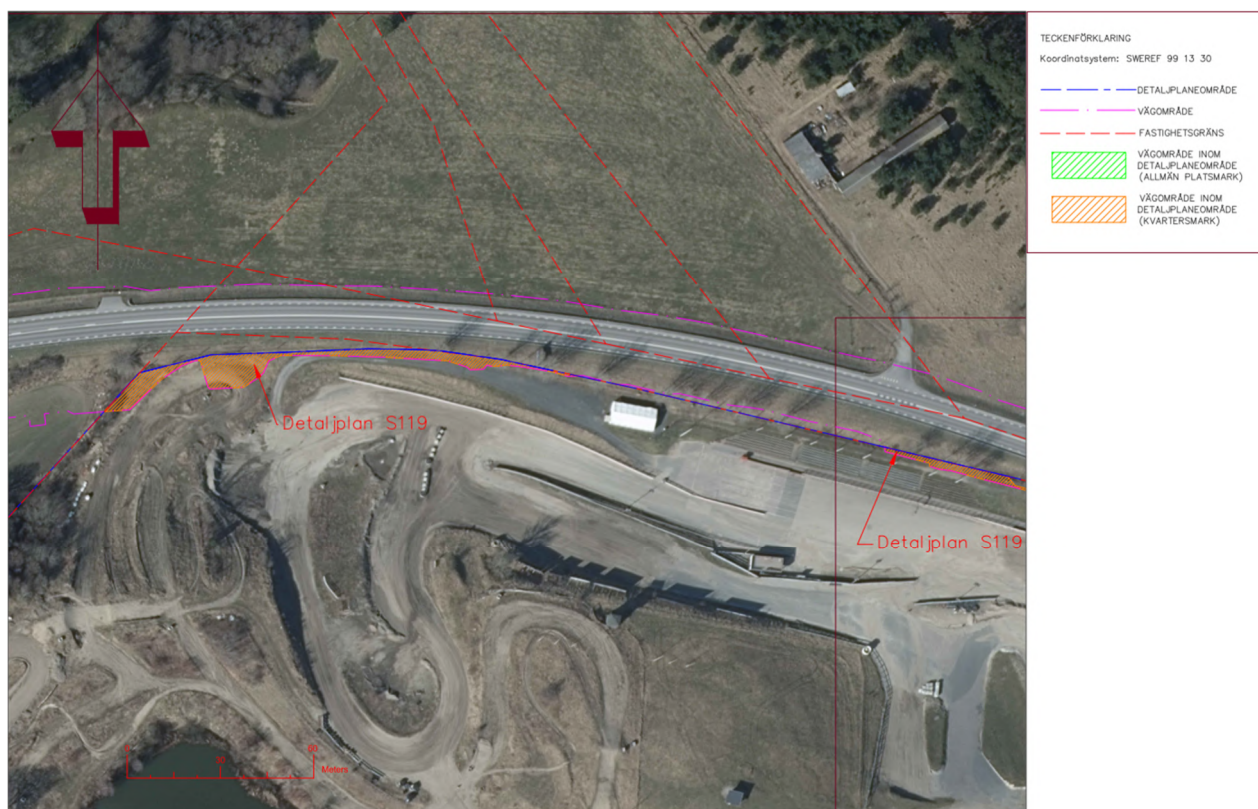
Figur 56. Intrång på detaljplanelagd mark med beteckning 1160-P93/0830/2 där Tomelilla kommun är huvudman för allmän platsmark.

Tabell 5 redogör för kompletterande uppgifter när vägplanens permanenta intrång medför att detaljplan avses upphävas.

Tabell 5: Kompletterande uppgifter för detaljplanen avses ändras eller upphävas

Intern beteckning samt planbeteckning	Åtgärd	Hur långt kommunen har kommit med detaljplanearbetet	Bedömd tidpunkt för antagande	Skriftligt besked och tidplan inhämtat från kommunen, med datum för när uppgiften lämnades.
S119 1270-P99/18	Upphäva del av detaljplan	Detaljplanearbete ej påbörjat	Ej fastställt.	Nej – Tomelilla kommun beräknar ungefär ett års handläggning från och med att planarbete påbörjas.

Detaljplan för Svampabanan, Ramsåsa 46:1 m fl. (Tomelilla kommun 1997, betecknad 1270-P99/18) planlägger Svampabanans anläggning som motorbana, se Figur 56 och Figur 57. Även här gör den planerade gång- och cykelvägen intrång, i detta fall på kvartersmark (mark som ej får bebyggas). Intrånget utgörs av dike till väg 11, slänt med träd, men också av gruslagda ytor som används av Svampabanan. Intrånget görs på markerat u-område som ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar. Sammanfattningsvis bedöms intrånget utgöra en avvikelse som strider mot detaljplanens bestämmelser och att detaljplanen därmed behöver upphävas.



Figur 57. Intrång på detaljplanerad mark med beteckning 1270-P99/18 där Tomelilla kommun är huvudman för allmän platsmark.

Ytor för tillfällig nyttjanderätt finns föreslagna inom detaljplaner enligt Tabell 3. Dessa ytor kommer vara arbetsområden och nyttjas till upplag av massor samt uppställning och brukande av maskiner. Tabell 6 redogör för kompletterande uppgifter som vägplanens tillfälliga intrång innebär. Därefter följer beskrivning av dessa intrång.

Tabell 6: Kompletterande uppgifter vid tillfällig nyttjanderätt

Intern beteckning samt planbeteckning	Datum laga kraft av detaljplan	Genomförande-tid	Delområde och ianspråktagande areal	Tillåten markanvändning för berörd del av detaljplanen	Hur området används idag
S71 11 TOM-1213/75	1974-09-30	-	223 m <sup>2</sup>	Allmän platsmark: Park	Gång- och cykelväg samt grönytor.
S115 1160-P93/0830/2	1993-10-04	Gått ut 2003-10-04	164 m <sup>2</sup>	Allmän platsmark: Park samt småindustri (bensinstation)	Grönytor samt asfalterade ytor vid bland annat in- och utfart till bensinstation.
S119 1270-P99/18	1999-06-10	Gått ut 2009-06-10	676 m <sup>2</sup>	Kvartersmark: Motorbana, prickad.	Grönytor samt grusad vägyta.

Inom stadsplan för del av västra industriområdet (Tomelilla kommun 1974, betecknad 11 TOM-1213/75) finns en gång- och cykelväg som är belagd med tillfällig nyttjanderätt för uppförande av busshållplats. Pågående markanvändning bedöms kunna fortgå under byggnationen exempelvis genom omledning av gång- och cykelväg med långsgående avstängning för att säkerställa framkomlighet och säkerhet.

Inom detaljplan för Svampakorset (Tomelilla kommun 1993, betecknad 1160-P93/0830/2) finns ett dike för väg 11, angränsande gräsbelagda ytor samt en infart till befintliga verksamheter. Dessa ytor omfattas av tillfällig nyttjanderätt för uppförande av gång- och cykelväg. Pågående verksamhetsutövning bedöms kunna fortgå under byggnationen exempelvis genom att en tillfällig infart anordnas till fastigheten.

Inom detaljplan för Svampakorset (Tomelilla kommun 1993, betecknad 1160-P93/0830/2) finns dike till väg 11, slänt med träd samt gruslagda ytor som används av Svampabanan. Dessa ytor omfattas av tillfällig nyttjanderätt för uppförande av gång- och cykelväg. Den pågående verksamhet bedöms kunna fortgå under byggnation. Eftersom pågående verksamhetsutövning kan fortgå samt att tillgängligheten för gång- och cykeltrafik säkerställs under byggnationen bedöms den tillfälliga nyttjanderätten ej utgöra en betydande olägenhet.

Dialog förs med Tomelilla kommun om projektets påverkan på detaljplanelagd mark.

#### 4.2.3 Pågående detaljplaner

Inga pågående detaljplaner berörs av utbyggnaden av väg 11.



## 4.3 Närområdets värden

### 4.3.1 Stad och landskap

Genom att utbyggnaden sker längs med befintlig väg ökar fragmenteringen marginellt. Däremot kan utbyggnaden av parallellvägnätet skapa en ökad fragmentering. De framtagna förslagen har i så stor utsträckning placerats längs med väg 11 eller längs bruksenheter för att detta ska undvikas.

Ombyggnaden av och kring vägsträckan innebär en ökad barriärverkan med det nya mitträcket, faunastängsel och den högre hastigheten. Eftersom stängda korsningar leder till längre färdvägar för de som vill korsa eller komma ut på vägen innebär även det en ökad barriäreffekt. Detta kommer att påverka såväl boende som den jordbruksverksamhet som bedrivs i området.

För att tillgodose tillgänglighet i området och kompensera för de direktutfarter som stängs behöver ett parallellt vägnät anläggas. Detta kan i sin tur påverka det omgivande landskapet i form av fragmentering av odlingsmark, så kallade impediment (små ytor av exempelvis jordbruksmark som stängs av från den omkringliggande marken och därmed blir obrukbara) och förändrade rörelsemönster.

De nya skåneexpresshallplatserna samt de planskilda korsningar som kommer att anläggas kan i ett känsligt landskap ge påverkan på bland annat landskapsbild och kulturmiljö. Placeringen och utformningen av dessa påverkar även aspekter såsom tillgänglighet, trygghet och säkerhet samt vägens kapacitet.

Den föreslagna gång- och cykelvägen mellan Ramsåsa och Svampakorset riskerar att ytterligare öka intrycket av vägen som ett påtagligt infrastrukturelement i landskapet. I lokaliseringen av denna väg är det därför betydelsefullt att ha förståelse för landskapets former så att den blir välintegrerad i landskapet och samtidigt behaglig att röra sig längs med.

### 4.3.2 Kulturmiljö

I kulturarvsanalysen (Trafikverket 2019b) identifieras fyra tematiska områden där de kulturhistoriska karaktärsdragen är tydliga och värdefulla och därmed ska beaktas särskilt i den fortsatta planeringen:

- Sjöbo Ora – Allmänningssmark och kunglig förvaltning
- Byarna
- Den äldre vägen och stenvalvsbron över Trydeån
- Fornlämningarna

Samtliga fyra områden uppvisar höga kulturhistoriska värden. Framför allt för Röddinges kulturhistoriska värden riskerar väganläggningen, med markkrävande inslag som pendlingsparkeringar och planskildheter, medföra en stor negativ påverkan. Även viltstängslet bedöms påverka upplevelsevärdena i landskapet.

En ny skåneexpresshallplats samt planskild passage, är placerad strax öster om den väg som leder upp mot kyrkan och byn Röddinge från väg 11. Till viss del kommer denna att påverka Röddinges känsliga miljö, då element och till viss del ny struktur tillförs. För att minimera negativ påverkan bör

de tillkommande elementen integreras väl för att upplevas som en del av det befintliga landskapet. Vidare bör omfattningen av markingrepp i omgivningarna kring både Röddinge och Ramsåsa minimeras.

För den äldre landsvägen och stenvalvsbron över Trydeån kan däremot kulturmiljön påverkas positivt vid en genomtänkt placering av cykelvägen som förtydligar kopplingen mellan Ramsåsa och passagen över ån. Den äldre vägens sträckning kan också möjligen återupptas som del av cykelvägen eller parallellvägnätet.

Utbyggnaden berör två fornlämningar i form av boplatser. Om en fornlämning riskerar att skadas på grund av utbyggnaden av väganläggningen kommer tillstånd enligt kulturmiljölagen att behövas (se avsnitt 8.1).

Kompletterande arkeologiska undersökningar utfördes under våren 2022. På en av platserna hittades spår av en 1700-talsgård. Länsstyrelsen har beslutat om arkeologisk förundersökning av fornlämning L2022:10164. Förundersökningen syftar till att avgränsa och dokumentera fornlämningen och är ett beslutsunderlag inför länsstyrelsens prövning om tillstånd till ingrepp i fornlämning. Den arkeologiska förundersökningen har utförts under senhösten 2023. Ytterligare arkeologiska undersökningar inom det vägområde som Trafikverket lämnat in till Länsstyrelsen kommer inte att krävas, enligt meddelande från Länsstyrelsen i Skåne.

#### 4.3.3 Natur- och vattenmiljö

Sammantaget berörs 17 objekt med generellt biotopskydd – 2 alléer och 15 stenmurar – av utbyggnaden inom vägplanen. I en allé med hästkastanj kommer ett träd att behöva avverkas och i poppelallén intill Svampabanan, som utgörs av kanadensiska popplar, kommer flera träd att behöva avverkas. Eftersom allén utgör biotop för flera arter och fungerar som insynsskydd för Svampabanans verksamhet föreslås här att en lägre buskridå anläggs. Som kompensationsåtgärd föreslås plantering av träd längs norra sidan av väg 11, i höjd med Svampabanan. En av alléerna berörs också av parallellvägnätet.

Totalt cirka 210 meter stenmur berörs av utbyggnaden inom vägplanen. Ytterligare ca 50 meter stenmurar berörs av parallellvägnätet. En del kan bevaras genom att återuppbyggas när vägarbetena är klara medan resten läggs ut i anslutning till den resterande stenmurssträckan.

Bokskogen på den norra sidan av väg 11, öster om Anklam kommer att påverkas genom att vägen breddas mot norr på den här sträckan. Det innebär att den yttre kanten av skogsområdet mot vägen måste avverkas (se vidare under avsnitt 8.1). De yttre delarna av området bedöms dock inte hysa några högre naturvärden och inga fridlysta arter bedöms beröras. Möjliga försiktighetsåtgärder som att till exempel minimera intrånget ytterligare kommer att undersökas i den fortsatta projekteringen.

Naturbetesmarkerna sydöst om Röddinge på båda sidor om väg 11 har värdefull flora och lång beteskontinuitet. Ett visst intrång kommer att ske men inga fridlysta arter bedöms beröras. Under planprocessen har åtgärder i form av minimerat ianspråktagande av mark vid framtagande av utformningsförslaget skett. Åtgärder i form av instängsling under anläggningsskedet kommer att minimera påverkan på betesmarkerna.

Trydeån med omkringliggande marker har betydande värde för biologisk mångfald. Området kommer att påverkas genom att gång- och cykelvägen korsar området. Inga konstruktioner kommer dock att uppföras i vattenfåran, brostöd anläggs på land för att minimera påverkan på livsmiljöer i vattnet. Dock kommer arbeten att utföras i vattenområdet och bedömningen är att detta utgör

anmälningspliktig vattenverksamhet. En anmälan om vattenverksamhet kommer att lämnas in till länsstyrelsen.

Anläggningen bedöms inte väsentligt komma att förändra livsvillkor för djur- eller växtarter inom strandskyddsområdet.

Den äldre stensatta bron över Trydeån, söder om väg 11, kommer att bevaras vilket är positivt ur naturvårdssynpunkt då det bidrar till att behålla en diversitet av strukturer och biotoper i området.

Eftersom ombyggnaden av väg 11 kommer att leda till ökad trafiksäkerhet på sträckan minskar risken för utsläpp av miljöfarliga ämnen till följd av trafikolyckor. Det gäller såväl utsläpp från vanliga fordon som från transporter med farligt gods. Därmed minskar risken för skador i de känsliga vattenmiljöerna till följd av sådana utsläpp, och likaså risken att de orsakar grundvattenpåverkan.

Området öster om Svampabanan är en av de artrikaste naturmiljöerna längs inventeringssträckan. En utarbetad skötselplan, med bland annat regelbunden slåtter vid lämplig tidpunkt, skulle vara värdefull för att främja biologisk mångfald. Exploatering i detta område är olämpligt.

För naturvärdesobjekten som identifierats i naturvärdesinventeringen (Trafikverket 2020a) gäller att framför allt de i direkt anslutning till den befintliga vägen kommer att beröras längs med utbyggnadssträckorna.

För de högre klassade naturvärdesobjekten kommer åtgärder i form av till exempel instängsling av arbetsområdet att vidtas för att minimera påverkan på förekommande värden. Vissa av dessa hanteras enligt 12 kap. 6 § miljöbalken och hanteras genom fastställandet av vägplanen, medan vissa av dem kräver separat prövning, till exempel artskyddsprövning och vattenverksamhet.

Den planerade ombyggnaden kommer oundvikligen att påverka den rika väggkantsfloran främst då befintliga väggkanter helt kommer att försvinna vid breddning av vägen och anläggning av nya busshållplatser samt passager. För att minimera de negativa konsekvenserna av förlusten av dessa biotoper bör man försöka återskapa samma artrika miljö i så stor utsträckning som möjligt i de nya väggkanterna. Hur stor konsekvenserna av förlusten blir beror således på hur väl man lyckas med att återskapa dessa miljöer.

Med avseende på de särskilt artrika ytterslänterna kommer hedblomsterlokalerna vid nordöstra sidan av vägen till Floen samt nordöst om vägen vid Yxnabjär, att flyttas till en lokal som inte omfattas av exploatering. Vid Svampakorset bedöms hedblomster kunna skyddas genom instängsling.

#### *Faunaåtgärder*

Den planerade ombyggnaden av väg 11 kommer att medföra att barriäreffekten ökar på grund av breddning av vägen samt anläggning av mitträcken och faunastängsel. De planerade faunapassagerna på fem platser längs vägsträckan kommer dock att reducera barriäreffekten för både större och mindre djur. Olika typer av faunapassager längs sträckan möjliggör för både större och mindre djur att passera väg 11.

Längs den aktuella vägsträckan finns i dagsläget inga säkra passager för större däggdjur och antalet viltolyckor är relativt stort. De planerade faunaåtgärderna i form av faunastängsel kombinerat med

faunapassager, färister och viltuthopp kommer att reducera risken för viltolyckor, vilket i sin tur medför såväl ökad trafiksäkerhet som förbättrade förutsättningar för de djur som rör sig i området.

Eftersom utter har observerats i Trydeån är det viktigt att den passage som själva ån utgör inte försämras i och med de planerade åtgärderna. Detta bör särskilt beaktas vid utformningen av den nya gång- och cykelbron över ån.

#### 4.3.4 Rekreation och friluftsliv

Tillgänglighet till vandringsleder och rekreativ naturmiljö kan komma att försämras i samband med ombyggnationen och åtföljande stängning av vissa utfarter till väg 11. De större rekreativa områdena i närområdet till väg 11 ligger söder om vägen. Idag finns relativt god tillgänglighet till dessa områden även från den norra sidan, något som riskerar att försämras med kommande ombyggnation.

Ombyggnaden av väg 11 kommer också att leda till att den befintliga 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. Det finns inget beslut om hur leden ska dras om, men det finns ~~tänkar~~-förslag framtaget av Region Skåne i samråd med Sjöbo kommun som bygger på omdragning av leden i Anklam, i närheten av befintlig korsningspunkt med väg 11 eller i anslutning till den nya planskilda passagen i Röddinge. Omdragningen av Skåneleden hanteras utanför vägplaneprocessen.

Trafiksäkerhet och rörlighet för cykel- och gångtrafikanter kommer dock att förbättras genom de nya planskilda passager som kommer att anläggas vid Anklam och Röddinge. Även den nya gång- och cykelväg som ska anläggas mellan Ramsåsa och Svampakorset, kommer att bidra till bättre förutsättningar för att röra sig till fots och med cykel i landskapet, samt att nå fler målpunkter utan bil.

Vid anläggandet av en ny gång- och cykelväg över Trydeån kommer strandskyddsområdet att påverkas. Den nya gång- och cykelvägen kommer att anläggas i anslutning till den befintliga vägen och gå på bro över Trydeån. Strandskyddsområdet påverkas genom att ytterligare ett område i anslutning till ån tas i anspråk för anläggningen. Tillgängligheten till vattenområdet kommer att minska något, men påverkas inte negativt under drift, utan fler gångtrafikanter och cyklister kan nå strandområdet.

## 4.4 Boendemiljö och hälsa

### 4.4.1 Buller

Bullerutredningen som utförts visar att 35 bostadsfastigheter berörs av ljudnivåer över gällande riktvärden. Överväganden och förslag till skyddsåtgärder ska göras för varje enskild byggnad utifrån vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Inom projektet planeras vägnära bullerskyddsåtgärder vid vissa bostäder som ligger inom cirka 50 meter från väg 11 i kombination med erbjudande om fastighetsnära åtgärder. Totalt planeras elva bullerskyddsskärmar med en total längd på cirka 895 meter som ger nytta för 16 bostadsbyggnader (se avsnitt 3.3.1). Inkluderade i dessa är en befintlig privatägd bullerskyddsskärm och en statlig bullerskyddsskärm som bör ersättas med nya skärmar.

Med planerade vägnära bullerskyddsåtgärder begränsas antalet fastigheter som är i behov av fastighetsnära bullerskyddsåtgärder till 18 fastigheter. De fastighetsnära åtgärderna utgörs av lokala bullerskydd utomhus kring uteplatser (6 stycken) och komplettering av fasadisolering med exempelvis nya eller förbättrade fönster och/eller bullerdämpande ventiler (14 stycken). Även dessa redovisas i avsnitt 3.3.1.

Med föreslagna bullerskyddsåtgärder förväntas samtliga riktvärden vid uteplats och inomhus kunna klaras. Avsteg för ljudnivåer vid fasad behöver göras för alla bullerberörda bostäder utom två. För 11 av de 35 bostäderna avser detta dock endast ljudnivåer utomhus vid det övre våningsplanet.

Motiv till avsteg är att jämfört med nollalternativet bedöms konsekvensen av utbyggnadsalternativet vara liten på grund av att trafikflödet på vägen förblir densamma. Justeringen av vägdragningen och den något högre hastigheten bidrar endast marginellt till ökade bullernivåer.

Hur många fastigheter som berörs av buller i de olika scenarierna redovisas i Tabell 7. För prognosåret 2045 visar beräkningarna att endast ytterligare en byggnad kommer att vara berörd om vägen byggs ut.

*Tabell 7. Antal byggnader som överskrider riktvärden för buller vid väsentlig ombyggnad av väg. Jämförelse mellan nuläge, nollalternativ och utbyggnadsalternativ utan bullerskyddsåtgärder. Observera att för inomhusnivåerna antas en fasadreduktion på 27 dB(A).*

Riktvärde (TDOK 2014:1021)	Nuläge (2018)	Nollalternativ (2045)	Utbyggnadsalternativ (2045)
55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad	26	34	35
55 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid uteplats	21	24	28
70 dB(A) maximal ljudnivå vid uteplats	14	17	15
30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus	20	26	34
45 dB(A) maximal ljudnivå inomhus	14	15	14
<i>Totalt antal byggnader</i>	<i>27</i>	<i>34</i>	<i>35</i>

#### 4.4.2 Vibrationer

Utbyggnadsförslaget bedöms inte innebära någon risk för överskridande av gränsvärdet avseende komfortvibrationer i bostäder. Anledningen till detta är att uppmätta vibrationsnivåer i bostäder längs med väg 11 i nuläget är väsentligt lägre än gällande gränsvärde samt att den mest betydande

parametern för uppkomst av vibrationsstörningar – toppvärdet från tung trafik – inte förväntas förändras med anledning av utbyggnaden.

Utbyggnaden innebär inte heller någon väsentlig förändring i vägens sträckning, vilket innebär att bostädernas avstånd till vägen inte kommer att förändras i en omfattning som påverkar vibrationsnivåerna.

#### 4.4.3 Luft

Trots en prognostiserad ökning av trafikflödet på väg 11 är det förväntade trafikflödet även fortsättningsvis så lågt att inga miljö kvalitetsnormer bedöms överskridas. Utbyggnadsalternativet bedöms därför inte medföra några konsekvenser för människors hälsa orsakade av försämrade luftkvalitet.

#### 4.4.4 Risk och säkerhet

Resultat av riskanalysen som genomförts i projektet innebär för samtliga utom ett av de identifierade natur- och vattenvärdena en låg sannolikhet för skadehändelser och att nödvändiga saneringsinsatser vid utsläpp tar små resurser i anspråk.

Undantaget är vattenförekomsten Tryde-Trydeke där en skadehändelse inte är försumbar och riskreducerande förebyggande åtgärder kan vara motiverade. Generella riskreducerande åtgärder inkluderar:

- Avlägsnande av hårda objekt som inte hör till väganläggningen i vägens närhet
- Åtgärder i form av dike, vall eller plank så att spill av exempelvis brandfarlig vätska hindras från att rinna från vägområdet mot intilliggande skyddsvärden
- Sidoräcke så att sannolikheten för avåkning minskas och därmed även sannolikheten för utsläpp av farligt ämne.

## 4.5 Mark och vatten

### 4.5.1 Yt- och grundvatten

Planerat vattenskyddsområde vid Röddinge berörs av den planerade utbyggnaden. Eftersom det inte finns något formellt fastställt vattenskyddsområde kommer inte någon dispens från föreskrifterna att sökas hos länsstyrelsen. I projektet har vattentäkten beaktats för att minimera påverkan på den sekundära zonen till vattentäkten. De generellt låga grundvattennivåerna i området innebär att inte heller i anläggningsskedet bedöms någon negativ konsekvens uppstå.

Kopplat till riskanalysen som kort berörs i avsnitt 4.4.4 är risken låg för negativ påverkan på såväl vattenförsörjning som yt- och grundvattenförsörjning. Vattenskyddsaspekten bör dock beaktas även i nästkommande skeden för att säkerställa att riskbilden inte försämrats. Detta kan göras genom att se över utformningen av mittsepareringen samt att ta fram en beredskapsplan för olyckshändelse med föroreningsutsläpp.

Den planerade utbyggnaden av väg 11 genomförs med ökad trafiksäkerhet som ett av huvudsyftena. Den breddade och anpassade vägen, i kombination med tillkommande mittseparering, förväntas minska olycksrisken och därmed även risken för spridning av föroreningar till följd av trafikolyckor.

Utbyggnadsförslaget bedöms därför leda till att risken för förorening av närliggande vattenresurser minskar.

Vid planerad utbyggnad av väg 11 bedöms inte eventuell grundvattenbortledningen i driftskede vid gång- och cykelpassage i Röddinge, skärningar och diken påverka omgivningen. Grundvattenbildningen i området bedöms inte påverkas, inte heller grundvattennivåerna vilka i sin tur kan påverka brunnar och naturvärden.

#### 4.5.2 Risk för översvämning

Eftersom dräneringsförhållandena är gynnsamma längs stora delar av vägsträckan (se avsnitt 2.6.3) föreligger ingen risk för översvämning till följd av vägutbyggnaden.

#### 4.5.3 Mark

Med ett undantag understiger samtliga påträffade jordföroreningar riktvärdena för mindre känslig markanvändning. Både spridningsrisk och risk för direktkontakt med dessa massor är liten. Påträffad förorening som överstiger riktvärdet ska anmälas till berörd tillsynsmyndighet och saneras. Dessa massor får inte återanvändas i projektet. En positiv konsekvens av utbyggnaden av riksväg 11 är att dessa massor saneras, utan utbyggnaden hade dessa föroreningar kunnat fortsätta att lakas ut och spridas. En sanering av dessa massor ska föregås av en anmälan till berörd tillsynsmyndighet (se avsnitt 8.1).

#### 4.5.4 Hushållning med naturresurser

Såväl breddningen av vägen för de nya 2+1-sträckorna som de nya hållplatserna med tillhörande gång- och cykelpassager och pendlarparkeringar innebär att viss jordbruksmark behöver tas i anspråk. Totalt tas cirka 9,9 hektar jordbruksmark i anspråk för ny väg. Ytterligare cirka 4,4 hektar jordbruksmark kommer att behöva tas i anspråk i byggskedet. Denna mark kommer att lämnas tillbaka efter byggskedet, dock med risk för att marken inte får tillbaka sin tidigare produktionsförmåga.

En mer betydande negativ påverkan för jordbruket orsakas av den ökade barriäreffekt som möttesepareringen med mitträcke och stängning av utfarter resulterar i. Till viss del ersätts detta genom anläggning av ett parallellvägnät, samt av att möttesepareringen på tre platser längs vägsträckan kommer att förses med öppning som är anpassad för passage av jordbruksmaskiner.

Parallellvägnätet kommer i sig att ta cirka 4,4 hektar jordbruksmark i anspråk. Detta vägnät är dock en förutsättning för att ersätta stängningarna av utfarterna till väg 11. Vid utformningen av parallellvägnätet har stor vikt lagts vid fastighets- och skiftesgränser samt brukarnas önskemål.

Även viss skogsmark behöver tas i anspråk. Bland annat kommer cirka 1 hektar av bokskogens ytterkanter öster om Anklam att behöva avverkas.

## 4.6 Klimatpåverkan

Utöver att minska klimatpåverkan i projektet eftersträvas även effektiviseringsåtgärder och kostnadsbesparingar. Ekonomiska besparingar går ofta hand i hand med minskade klimatgasutsläpp

till följd av exempelvis minskad användning av material eller en effektivare produktion. I arbetet med att ta fram ett utbyggnadsförslag eftersträvas en så låg klimatpåverkan som möjligt.

För driftskedet gäller att transportsektorn står för en betydande del av energianvändningen och klimatpåverkan i samhället. I och med vägens förbättrade standard med högre säkerhet och höjd referenshastighet är det inte osannolikt att kapacitetsnyttjandet – och därmed klimatpåverkan – ökar. Detta kompenseras dock av att trafiken ges förutsättningar att bli mer energieffektiv eftersom ett mindre antal korsningspunkter medger ett mer miljövänligt körsätt. Dessutom innebär utbyggnaden förbättrade möjligheter att åka kollektivt, vilket i sin tur bidrar till en överflyttning av resenärer från biltrafik till kollektivtrafik.

Entreprenaden bör eftersträva en återanvändning av de massor som understiger Naturvårdsverkets generella riktvärde för mindre känslig markanvändning. Eftersom det rör sig om stora mängder massor blir det relevant att ha en god kontakt med berörd tillsynsmyndighet. En miljökonsekvens som kommer att uppstå är ökade utsläpp till följd av ökade transporter till och från området. För att minska miljökonsekvensen av transporter i entreprenadskedet bör korta transportsträckor samt avlämning av massor på lokal mottagningsplats eftersträvas.

## 4.7 Samhällsekonomisk bedömning

Trafikverket har under 2021 låtit utföra en samhällsekonomisk analys av utbyggnaden. I denna har de icke monetära effekterna, såsom intrånget i landskapet och de ökade barriäreffekterna, identifierats. Resultatet av den samhällsekonomiska analysen visar dock på stora positiva effekter för framför allt trafiksäkerhet och restid. I första hand är det den regionala tillgängligheten som förbättras med en mer pålitlig framkomlighet för pendling med bil och buss. Detta gör att en sammanvägd bedömning visar på att åtgärden är lönsam.

## 4.8 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Indirekta effekter innebär exempelvis ombyggnader som följer av projektet men som inte omfattas av vägplanen. Med samverkande effekter avses effekter av pågående verksamheter som tillsammans med projektets effekter kan ge större konsekvenser, så kallade kumulativa effekter.

En indirekt effekt av projektet är utbyggnaden av parallellvägnätet, som inte omfattas av vägplanen. Bedömda kumulativa effekter av vägutbyggnaden och utbyggnaden av parallellvägnätet är ett ökat ianspråktagande av jordbruksmark och större påverkan på naturmiljöer inklusive biotopskyddade objekt, samt kulturmiljöer.

För cyklister och närboende innebär de kumulativa effekterna en ökad möjlighet att ta sig fram i närområdet till väg 11 på ett trafiksäkert sätt.

Utbyggnaden av parallellvägnätet bedöms innebära bättre framkomlighet på väg 11, då långsamtgående trafik i högre utsträckning kan nyttja parallellvägarna.

De kumulativa effekterna av vägutbyggnaden och utbyggnaden av parallellvägnätet, med ökad framkomlighet och tillgänglighet på väg 11, bedöms leda till ökade utsläpp av koldioxid, ökad bullerspridning i landskapet och ökad andel hårdgjorda ytor.



Det finns idag inte mer än enstaka planer på framtida exploatering längs sträckan. I Sjöbo kommun planeras dock en biogasanläggning, på norra sidan av väg 11, i höjd med Röddinge. Detta kan generera ökad trafik och ianspråktagande av natur- och kulturmiljöer.

Utbyggnaden till 2+1-väg bedöms innebära en ökad möjlighet för framtida exploatering, som på sikt kan medföra ytterligare kumulativa effekter.

För att identifiera ytterligare byggnader som får ljudnivåer över riktvärdet inkluderas därför även övrig statlig infrastruktur i beräkningarna enligt prognos för 2045. I det här projektet motsvaras detta av bullerberäkningar för väg 11 utanför ombyggnadssträckan samt ett flertal mindre anslutande vägar, bland annat Stora Vanstadsvägen, Eriksdalsvägen, Röddingevägen, Röddinge Byaväg, Tomelillavägen och länsväg 1562.

## 4.9 Påverkan under byggtiden

Påverkan från en ny väg i samband med att den byggs kan vara både annorlunda och mer störande än påverkan från den färdiga vägen. Utöver att det område som krävs för vägen tas i anspråk bedrivs en omfattande industriell verksamhet på platsen. Under byggtiden kommer de flesta leveranser av material och transporter av massor att ske med lastbilar vilket kommer att innebära en ökad byggtrafik i närområdet.

Arbetsmoment såsom spontning, schaktning och transporter kommer att medföra ökade bullernivåer samt ökade utsläpp till luft från arbetsmaskiner och lastbilar. I de flesta fall är emellertid de störningar som uppkommer av temporär karaktär och åtgärder ska vidtas för att i så hög grad som möjligt minska miljöpåverkan, bland annat genom de omfattande krav på entreprenörerna som Trafikverket ställer i upphandlingsskedet.

Andra åtgärder som kan vidtas för att minimera påverkan i byggskedet är:

- att informera närboende om vilka typer av arbetsmoment som planeras och när de ska utföras, samt om vilka typer av störningar som kan tänkas uppstå
- att absorptionsmedel för oförutsedda utsläpp ska finnas tillgängligt
- att schaktmassor hanteras på ett sådant sätt att spridning av eventuell förorening förebyggs
- att arbetsfordon och arbetsmaskiner ställs på avsedd yta så att eventuellt läckage kan samlas upp

Planerad byggtid är tre år, med preliminär start 2027.

För gång- och cykelpassagerna vid Anklam (km 00+040) och Röddinge (km 04+926) finns olika möjligheter för byggnation. Samtliga innebär att vägtrafiken ska kunna passera under hela byggnationen av passagerna med undantag av kortare perioder då trafiken kan få ledas om.

För byggnation av planskild passage vid Anklam (km 00+040) föreslås tillfällig nyttjanderätt söder om korsningspunkten som möjliggör tillfällig väg runt byggplatsområdet under byggtid. Detta säkerställer framkomlighet för anslutande väg under byggnationen av den planskilda passagen.

Vägprojektet planeras utföras i etapper på ett sätt som stör trafiken minst samt är säkrast ur arbetsmiljösynpunkt.

Under kortare perioder kan arbeten med till exempel montering av mitträcke komma att kräva att trafiken leds om. Genom att informera om ombyggnadsarbetena i förväg kan trafikflödet tillfälligt förväntas minska under byggtiden. Räddningstjänsten ska informeras kontinuerligt för att den ska ha full kontroll över vilka arbeten som pågår och kunna välja den bästa uttryckningsvägen.

Faunastängsel, viltuthopp och faunapassager byggs parallellt med breddning av vägen och påverkar inte planerad byggtid. Tvärgående faunapassager föreslås byggas i två delar för att trafiken ska kunna ledas förbi. Faunastängsel och viltuthopp planeras utföras i samband med vägen.

Exempel på hur trafiken kan ledas om redovisas i Figur 58, Figur 59 och Figur 60.



Figur 58. Alternativa resvägar mellan Malmö och Tomelilla. Grönmarkerad väg visar rutt längs väg 11 och blåmarkerad väg visar rutt längs väg 19 och E65.



Figur 59. Alternativa resvägar mellan Lund och Tomelilla. Grönmarkerad väg visar rutt längs väg 11 samt 102. Blåmarkerad väg visar rutt längs väg 19, E65 samt väg 108. Turkosmarkerad väg visar rutt längs väg 19, 13, 11 samt 102. Gulmarkerad väg visar rutt längs väg 11, 19, 1027, 1026, 11 samt 102 (se närmare i Figur 60).



Figur 60. Alternativ resväg mellan Sjöbo och Tomelilla (gulmarkerad).

För att minimera risker i form av körskadorna i känsliga naturmiljöer kan instängsling eller avskärmning på annat sätt göras så arbetsfordon inte körs eller parkeras inom känsliga områden.

Område för tillfällig nyttjanderätt har reserverats på plankartorna. Ytorna används under byggtiden för upplag av massor samt uppställning och brukande av maskiner.

Specifika hot mot väggkantsmiljöer som ska beaktas vid anläggningsarbetet är ditforslade jordmassor med fel sorts fröbank, makadamisering, kvarlämnade vedväxter efter röjning och slåtter vid fel tidpunkt. I samband med ombyggnaden är det möjligt att till viss del kompensera intrång i naturmiljön, och därutöver bidra till en ökad biologisk mångfald genom att restaurera och återskapa biotoper, framför allt i form av artrika väggkanter.

I samband med exploateringen är det av stor vikt att jordmassor behandlas på lämpligt sätt, dels för att förhindra utarmning av befintliga artrika väggkanter, dels för att minska risken att invasiva främmande arter sprids. I dagsläget utgör de invasiva främmande arterna som påträffats i utredningsområdet inget större hot mot den biologiska mångfalden. Däremot finns det risk för framför allt blomsterlupin och jätteloka att spridas på sikt.

En skötselplan bör utformas för att bekämpa de invasiva främmande arterna. I den bör det bland annat utredas när på säsongen väggkantsslåtter är mest lämpligt. En förnyad inventering kan utföras före byggstart, för att peka ut de områden där invasiva arter förekommer. Dessa massor kan då hanteras särskilt och transporteras bort till godkänd avfallsmottagare. Behovet av eventuell sanering av vissa områden med invasiva arter kan då också fastställas.

Schakt under byggtiden med risk för länshållning av grundvatten finns vid GC-passage i Röddinge, schakt för brostöd till GC-bro över Trydeå, schakt för breddning av vägen mellan 5/800-9/805, schakt för gång- och cykelväg mellan 0/000-0/800 samt schakt för viltuthopp nr 8-11. Vid länshållning kan grundvattennivåerna påverkas och därmed grundvattenberoende objekt inom påverkansområdet. Med grundvattenberoende objekt avses de allmänna eller enskilda intressen som potentiellt kan riskeras att påverkas vid förändrade grundvattenförhållanden i form av till exempel brunnar, marksättningar, naturvärden och föroreningar.

Inga grundvattenberoende objekt i form av vattentäkter och energibrunnar, områden med risk för marksättningar, grundvattenberoende naturvärden eller föroreningar har identifierats inom beräknade tillfälliga påverkansområden för gång och cykelpassage i Röddinge, schakt för brostöd till gång och cykelbro över Trydeå samt schakt för viltuthopp nr 8-11. Påverkansområdet för gång och cykelpassage i Röddinge ligger inom tillrinningsområdet till Röddinge kommunala vattentäkt, inom föreslagen sekundär zon till det blivande vattenskyddsområdet. Påverkansområdet ligger sannolikt även det inom tillrinningsområdet till Röddinge vattenförenings brunn. Då påverkan är temporär bedöms inte grundvattensänkningen påverka brunnarna.

Inom beräknade tillfälliga påverkansområden för breddning av vägen mellan 5/800-9/805 och schakt för gång- och cykelväg mellan 0/000-0/800 har närliggande grundvattenberoende riskobjekt i form av dricksvattenbrunnar identifierats. För att undvika påverkan på dessa får ingen grundvattensänkning och/eller grundvattenbortledning ske vid planerade arbeten. Inom områden där eventuella schaktarbeten kan komma i kontakt med grundvattnet föreslås att urgrävningen utförs ned till största djup av ca 0,5 m ovan rådande grundvattenyta följt av skiktvis uppfyllnad och packning. Alternativt till urgrävning/utskiftning är förbelastning av jordlagren under byggtiden i syfte att ta ut de sättningar som uppstår till följd av belastningen från den färdigbyggda vägen samt för att ej påverka stabiliteten av befintlig väggkonstruktion.

Uppföljning och kontroller som kan bli aktuella i byggskedet redovisas i avsnitt 8.2.

## 5 Måluppfyllelse och samlad bedömning

I detta kapitel redovisas projektets överensstämmelse med och bidrag till de transportpolitiska målen (5.1) och miljö kvalitetsmålen (5.2), projektmålsuppfyllelse (5.2), samt en samlad bedömning av utbyggnadsalternativets effekter och konsekvenser (5.3).

### 5.1 Överensstämmelse med de transportpolitiska målen

Trafiksäkerheten bedöms öka avsevärt i och med att vägsträckan blir mötesfri med separering genom mitträcke. Befintliga anslutningar till åkermark och infarter till fastigheter stängs ner och ersätts med ett mindre antal korsningspunkter, vilket också bidrar till en ökad trafiksäkerhet. Anläggandet av faunastängsel bedöms bidra till att minska risken för viltolyckor.

Även tillgängligheten bedöms öka genom en högre referenshastighet och möjlighet till säkrare omkörning. Att ett flertal anslutningar till vägsträckan stängs ner påverkar dock tillgängligheten negativt. Utformningen av ett parallellvägnät bedöms minimera de negativa effekterna i viss mån.

Syftet med projektet är inte att öka kapaciteten för biltrafiken. Kapacitetsnyttjandet bedöms ändå öka i och med vägens förbättrade standard med högre säkerhet och höjd referenshastighet. Detta kan i sin tur leda till en mindre uppfyllelse av hänsynsmålet som bland annat ska bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och ökad hälsa. Detta bedöms dock kompenseras av att förslaget dels leder till en mer energieffektiv trafik, där ett mindre antal korsningspunkter medger ett mer miljövänligt körsätt, och dels ökar kollektivtrafikens förutsättningar och attraktivitet.

### 5.2 Uppfyllelse av ändamål, projektmål och miljömål

För att utreda om föreslagen utformning uppfyller de för projektet fastslagna målen samt tillämpbara miljömål sker här en utvärdering av dessa (se Tabell 8 respektive Tabell 9). Målen som redovisas i utvärderingen utgörs av projektmålen och de nationella miljö kvalitetsmålen. Utvärderingen syftar till att förtydliga projektets överensstämmelse med målen, dess ändamål, samt att bedöma projektet i ett vidare perspektiv.

Tabell 8. Bedömning av projektmålen måluppfyllelse.

Projektmål	Bedömning av måluppfyllelse
Öka trafiksäkerheten längs väg 11 och i dess korsningar för samtliga trafikslag	Trafiksäkerheten förbättras i och med att sträckan blir mötesfri med mitträckes-separering. Risken för upphinnandeolyckor minskar när den genomgående trafiken separeras från den som ska svänga vänster samtidigt som antalet korsningspunkter minskar, risken för viltolyckor minskar, vilket bedöms bidra till måluppfyllelse.

Ta hänsyn till den lokala tillgängligheten för boende och näringsliv genom att där tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt optimera utformning av ett parallellt vägnät

Vid lokalisering av korsningspunkterna mellan väg 11 och det lokala vägnätet har möjligheten att använda detta för anslutning till bostadsfastigheter, verksamheter samt skogs- och åkermark varit styrande. Vissa av korsningspunkterna utformas som fyrvägs korsningar för att öka tillgängligheten för gång- cykel- och jordbrukstrafik.

Minimera påverkan på natur- och kulturvärden i de fall dessa påverkas negativt genom att föreslå genomförbara skyddsåtgärder

Intrång i högklassade natur- och kulturvärden har undvikits i största möjliga mån. Genom skyddsåtgärder för fauna minskar påverkan på djurs rörelsemöjligheter. Med kompensationsåtgärder i form av bland annat nyplantering av träd bedöms målet uppfyllas.

Korta restiden mellan Sjöbo och Tomelilla

Målet bedöms uppfyllas i och med en högre referenshastighet, färre korsningar, ökade omkörningsmöjligheter samt en snabbare kollektivtrafik med färre hållplatser för på- och avstigning.

Minimera de negativa effekterna av indragningen av busshållplatsen i Ramsåsa

Genom att en gång- och cykelväg mellan Ramsåsa och Svampakorset anläggs samt att den befintliga busshållplatsen där flyttas längre västerut bedöms målet uppfyllas.

Förbättra förutsättningarna för resande med kollektivtrafik i Anklam, Röddinge och Tomelilla genom att säkerställa förutsättningarna för införande av nytt koncept för SkåneExpressen

Busshållplatser av betydligt högre standard med bil- och cykelparkering, säkra passager för gående och cyklister samt längre ramper för en säker och bekväm retardation och acceleration bedöms bidra till måluppfyllelse.

Tabell 9. Bedömning av miljömålets uppfyllelse.

Nationella miljökvalitetsmål	Bedömning av måluppfyllelse
Begränsad klimatpåverkan	<p>Transporter av massor, arbetsmaskiner och konstruktionsmaterial medför klimatgasutsläpp i byggskedet. I driftskedet bedöms klimatgasutsläppen från biltrafiken öka i och med den högre kapaciteten och högre hastigheten. Detta vägs till viss del upp av att fler förväntas välja att pendla med buss eller samåka. Det finns dock en risk att fler väljer att använda bilen då vägens standard blir bättre och vägombbyggnaden ger förutsättningar för att kunna färdas med högre hastighet längs sträckan. I detta projekt tas ett PM för reducerad klimatpåverkan fram i två omgångar med målsättningen att projektets klimatpåverkan ska minska med 15 procent under framtagande av förfrågningsunderlag för entreprenad och byggfas. Sammantaget bedöms påverkan vara i paritet med nuläget och projektet bedöms varken bidra till eller motverka miljömålet.</p>
Frisk luft	<p>Miljömålets riktvärden för NO<sub>2</sub>-halter i luften förväntas inte överskridas för prognosåret 2035. Detta är främst en effekt av bättre avgasrening och en större andel icke-fossilt drivmedel. Projektet i sig bedöms varken medverka till eller motverka möjligheterna att nå miljömålets målvärden.</p>
Gifrfri miljö	<p>De föroreningar som finns i befintlig väg schaktas fram och tas om hand på ett miljörätt sätt. Därmed bedöms projektet främja måluppfyllelse.</p>
Grundvatten av god kvalitet	<p>Fördjupade riskanalyser för förekommande grundvattenförekomster har gjorts. Åtgärder såsom uppförande av mitträcke och att ta fram en handlingsplan minimerar sannolikheten för olycka med spill som skulle kunna nå grundvattenförekomster. Projektets åtgärder bedöms främja måluppfyllelse.</p>

Ett rikt odlingslandskap	Möjligheten att uppfylla målet gynnas av att stor hänsyn har tagits till fortsatt bruk av jordbruksmark i anslutning till vägen. Ny mark tas i anspråk för parallellvägnätet samtidigt som flera utfarter stängs vilket gör att mark för väg kan återföras till jordbruksmark. Sammantaget innebär förslaget dock en mindre förlust av jordbruksmark.
God bebyggd miljö	De bullerskyddsåtgärder som planeras bedöms innebära en förbättrad boendemiljö och en minskning av antalet bullerberörda. Genom de två nya gång- och cykelpassagerna och den nya gång- och cykelvägen bedöms projektet bidra till att detta trafikslag görs attraktivare, effektivare och säkrare. Sammantaget bedöms projektet främja måluppfyllelse.
Ett rikt växt- och djurliv	Intrånget i värdefulla naturmiljöer bedöms relativt litet och påverkan på skyddade arter bedöms kunna undvikas, förutom vad gäller hedblomster. Den mångfald av arter som återfinns inom vägkanterna säkerställs genom att yttersta jordlagret banas av för att sedan återföras till de nya slänter som anläggs. Faunaåtgärder i form av faunapassager bedöms underlätta djurs behov av att passera vägen. Projektet bedöms sammantaget varken medverka till eller motverka möjligheterna att nå miljömålets målvärden.

Projektets ändamål är att öka trafiksäkerheten längs väg 11 och i dess korsningar för alla trafikanter samt att förbättra framkomligheten genom att värna regional tillgänglighet längs väg 11 och samtidigt ha lokal tillgänglighet i åtanke. Åtgärderna som ska utföras ska därutöver inverka minimalt på natur- och kulturvärden och bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Följaktligen bedöms, sammantaget ovan utvärdering, projektet uppfylla ändamålet om minimal påverkan på natur- och kulturvärden med de åtgärder som planeras för i planförslaget.

### 5.3 Samlad bedömning av utbyggnadens effekter och konsekvenser

Utbyggnadsalternativet innebär både positiva och negativa konsekvenser för människors hälsa, miljö och hushållning med naturresurser. De största negativa konsekvenserna berör naturmiljö och Röddinges känsliga kulturmiljövärden. Stängningen av ett stort antal utfarter påverkar tillgänglig-



heten för de som bor och verkar längs vägsträckan negativt men genom parallellvägnätet minimeras denna påverkan.

Även byggskedet innebär sammantaget en negativ påverkan för omgivningen med avseende på ett antal miljöaspekter. I de flesta fall är emellertid de störningar som uppkommer av temporär karaktär och åtgärder ska vidtas för att i så hög grad som möjligt minska miljöpåverkan.

De negativa konsekvenserna ska också ställas i relation till den betydande förbättringen med avseende på säkerhet i och med att sträckan blir mötesfri med mitträckesseparering. Risken för upphinnandeolyckor minskar när den genomgående trafiken separeras från den som ska svänga vänster samtidigt som antalet korsningspunkter minskar.

En sammanställning av samtliga bedömda effekter och konsekvenser redovisas i Tabell 10. För mer utförlig information om konsekvenserna, se miljökonsekvensbeskrivningen som tillhör den här vägplanen (Trafikverket 2021a). I den bedöms projektet sammantaget ge upphov till små till lokalt måttliga konsekvenser.

Tabell 10. Sammanställning av bedömda konsekvenser.

Sakområde	Utbyggnadsalternativet		Nollalternativet
Stad och landskap	Liten konsekvens	Måttlig konsekvens	Ingen konsekvens
Kulturmiljö	Liten konsekvens	Måttlig konsekvens	Ingen konsekvens
Natur- och vattenmiljö	Liten konsekvens	Måttlig konsekvens	Liten konsekvens
Rekreation och friluftsliv	Liten konsekvens		Liten konsekvens
Buller	Positiv konsekvens		Liten konsekvens
Vibrationer	Ingen konsekvens		Ingen konsekvens
Luft	Ingen konsekvens		Ingen konsekvens
Risk och säkerhet	Positiv konsekvens		Liten konsekvens
Yt- och grundvatten	Liten konsekvens		Liten konsekvens
Risk för översvämning	Ingen konsekvens		Ingen konsekvens
Mark	Positiv konsekvens		Ingen konsekvens
Hushållning med naturresurser	Liten konsekvens		Ingen konsekvens

## 6 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

De allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken (SFS 1998:808) utgör en central del i Sveriges miljölagstiftning. Den som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet ska vidta de skyddsåtgärder och iaktta den försiktighet som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten medför skada eller olägenhet för människor, hälsa eller miljö. Hur väl projektet iakttar de allmänna hänsynsreglerna redovisas i Tabell 11.

Tabell 11. Utvärdering av överensstämmelse med de allmänna hänsynsreglerna.

Hänsynsregler	Kommentar till hänsynstagande
Kunskapskravet	Inom arbetet med vägplanen bedöms att erforderliga utredningar har genomförts för att ta fram underlag för projektets miljöpåverkan. I projektets miljökonsekvensbeskrivning sammanställs och nyttjas befintlig och ny kunskap. Även samråden är ett sätt att uppfylla kunskapskravet.
Försiktighetsprincipen	Inom arbetet har förslag på skyddsåtgärder och försiktighetsmått tagits fram för att minimera risken för negativ påverkan på människors hälsa och miljön.
Hushållnings- och kretsloppsprinciperna	Trafikverket avser att ställa krav på återvinning, arbetsmaskinernas bränsleförbrukning, m.m., i upphandlingen av entreprenör.
Skälighetsprincipen	Inom arbetet har en avvägning gjorts mellan nytta och kostnader – de krav som ställs är miljömässigt motiverade utan att vara ekonomiskt orimliga att beakta.

Gällande miljö kvalitetsnormer är juridiskt bindande styrmedel som regleras i 5 kap. miljöbalken (1998:808). De kan gälla för hela landet eller för ett avgränsat geografiskt område. Syftet är främst att komma till rätta med miljöpåverkan från diffusa utsläppskällor och de flesta miljö kvalitetsnormer baseras på krav i olika EU-direktiv. De miljö kvalitetsnormer som är aktuella i projektet redovisades i avsnitt 1.7.2. Bedömningen är att dessa normer inte kommer att överskridas på grund av projektet.

Hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kap. miljöbalken är av stor betydelse för mark- och vattenområden i vägprojekt. Bestämmelserna syftar till att säkra ett långsiktigt nyttjande av förnybara och icke förnybara naturresurser såsom mark och vatten för areella näringar, yt- och

grundvatten, material och energi. I detta projekt planeras såväl omkörningssträckorna som den nya gång- och cykelvägen att förläggas invid den befintliga vägen. På så sätt medför projektet ett så litet markanspråk som möjligt.

## 7 Markanspråk och pågående markanvändning

### 7.1 Vägområde för allmän väg

Vägområdet för allmän väg i vägplanen omfattar förutom själva vägen med slänter och diken det område som krävs för övriga väganordningar såsom busshållplatser, pendlarparkeringar, gång- och cykelvägar, stängsel och räcken. Även det område som krävs för drift och underhåll av vägen ingår i vägområdet. På plankartorna framgår gräns för vägområde, samt gräns mellan nuvarande och tillkommande vägområde. Det är det tillkommande vägområdet som anges i fastighetsförteckningens arealberäkning, det vill säga det som ligger utanför det befintliga vägområdet för allmän väg.

Totalt tas cirka 16,6 hektar i permanent anspråk för vägplanen samt ytterligare 5,5 hektar tillfälligt. Huvudsakligen berörs cirka 11,7 hektar jordbruksmark permanent och 4,7 hektar tillfälligt, cirka 1,7 hektar skogsmark permanent och 0,2 hektar tillfälligt samt cirka 3,2 hektar övrig mark permanent och 0,5 hektar tillfälligt.

Marken kan tas i anspråk antingen permanent, med *vägrätt* (se avsnitt 7.2 och 7.3 för vad detta innebär i detta projekt) eller med *inskränkt vägrätt* (7.4), eller tillfälligt, med *tillfällig nyttjanderätt* (7.5).

Utöver marken som tas i anspråk för denna vägplan behöver ytterligare cirka 4,2 hektar mark tas i anspråk för det nya parallellvägnätet.

### 7.2 Nytt vägområde med vägrätt

Betecknas V på plankartan. Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en laga kraftvunnen vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in.

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdebidraget för intrånget är den dag då marken togs i anspråk. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol.

Mark som tas i anspråk med vägrätt utgör cirka 16,7 hektar.

### 7.3 Nytt vägområde inom detaljplan

Betecknas V<sub>2</sub> på plankartan och avser mark som berör detaljplaner där Tomelilla kommun är huvudman för allmän platsmark. Inom områdena är kommunen huvudman för allmänna platser uppkommer ingen vägrätt. Kommunen tillhandahåller den mark eller det utrymme som behövs för vägen.

Mark som berör detaljplaner där kommunen är huvudman för allmän platsmark utgör cirka 0,1 hektar.

## 7.4 Nytt vägområde med inskränkt vägrätt

I vägplanen redovisas områden med inskränkt vägrätt. Den inskränkta vägrätten innebär att väghållaren bestämmer över markens användning under den tid vägrätten består, med undantag för de ändamål som anges nedan. Markägarens användning får dock inte hindra vägens funktion, drift och brukande.

Mark som tas i anspråk med inskränkt vägrätt utgör cirka 0,39 hektar. Marken som avses kommer att behövas för

- infiltrationsanläggning för dagvattenhantering (betecknas Vi1 på plankartan). Väghållaren har endast rätt att anlägga och underhålla infiltrationsanläggningen. Markägaren får nyttja området för jordbruksändamål. Markägaren måste dock beakta den brunn som tillhör infiltrationsanläggningen.
- skötselområde för vägnära bullerskyddsskärm (betecknas Vi2 på plankartan). Väghållaren har endast rätt att nyttja marken för att kunna utföra underhåll på utsidan av bullerskyddsskärmen. Markägaren får nyttja området som tomt.
- skötsel av viltstängsel på enskild väg fram till allmänna anslutningar (betecknas Vi3 på plankartan).
- siktröjning för att förbättra trafiksäkerheten (betecknas Vi4 på plankartan).
- Skötsel av ledning och tillhörande trumöga som avleder dagvatten från närbeläget vägdike (betecknas Vi4 på plankartan).

Vägrätten är inskränkt även på det sättet att väghållaren inte har rätt att tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken.

## 7.5 Tillfällig nyttjanderätt

I vägplanen planeras att ca 5,5 hektar mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Dessa områden har markerats med T på plankartan. Byggtiden beräknas pågå i ca 3 år, och den tillfälliga nyttjanderätten planeras gälla från byggstart till och med 3 månader efter godkänd slutbesiktning. Områdena kommer under byggtiden att användas för:

- arbetsområde (betecknas T1 på plankartan)
- byggande av broar (betecknas T2 på plankartan)
- etablering och mellanupplag av massor (betecknas T3 på plankartan)
- uppförande av bullerskyddsskärm (betecknas T4 på plankartan)
- trafik under byggtid (betecknas T5 på plankartan)

## 8 Fortsatt arbete

Viktiga frågor som ska hanteras eller utredas i detta projekts fortsatta arbete inkluderar en beredskapsplan för olyckshändelse med föroreningsutsläpp, hur befintliga sidoräcken ska hanteras och hur trafiken under byggtiden ska planeras.

Här följer en redovisning av vilka tillstånd och dispenser som behövs (8.1) samt uppföljning och kontroller under byggtiden (8.2).

### 8.1 Tillstånd och dispenser

För byggnation av väg enligt fastställd vägplan finns ett generellt undantag från miljöbalkens bestämmelser om biotopskydd och strandskydd. Separata ansökningar om dispenser krävs därför inte, men skyddens syfte ska beaktas och eventuell påverkan på biotopskyddade områden och strandskyddsområden ska beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen och anges i planbeskrivningen.

En del av de verksamheter som byggandet av väganläggningen medför måste prövas i sak. Sakprövning sker främst mot 9 kap. (miljöfarlig verksamhet) och 11 kap. (vattenverksamhet) miljöbalken (1998:808), men även prövningar mot naturvårdslagen (1964:822), kulturmiljölagen (1988:950) och plan- och bygglagen (2010:900) kan bli aktuella. Här redovisas vad som gäller för detta projekt.

#### *Naturvårdslagen*

Projektet innebär att mark som omfattas av landskapsbildsskydd tas i anspråk som vägrätt (se avsnitt 2.4.1). Detta innebär att tillstånd för åtgärder inom landskapsbildsskyddat område måste prövas hos länsstyrelsen. Landskapsbildsskydd är ett skydd som införts med stöd av 19 § naturvårdslagen i dess lydelse före den 1 januari 1975. Syftet med skyddet är att skydda stora områden från större påverkan eller förändring.

#### *Miljöbalken*

Anmälan om avverkning av bokskogen på den norra sidan av väg 11, öster om Anklam (se avsnitt 4.3.3), kommer att göras hos Skogsstyrelsen.

Två lokaler för den skyddade växtarten hedblomster kommer att beröras. Arten kommer att behöva flyttas och artskyddsdispens kommer att behöva sökas för detta.

Anmälan om vattenverksamhet krävs för nerläggning av trumma i mindre vattendrag, vilket krävs för biflödet till Trydeån, cirka 200 meter väster om ån. Anmälan om vattenverksamhet görs till länsstyrelsen. En anmälan om vattenverksamhet bedöms också behövas för anläggandet av brostöd i anslutning till Trydeån.

Enligt miljöbalkens bestämmelser utgör bortledning av grundvatten en tillståndspliktig vattenverksamhet. Trafikverket bedömer dock att undantagsparagrafen i 11 kap 12 § miljöbalken kan åberopas för förändrade skärningar och diken och byggnation av faunaåtgärder samt byggnation av byggnadsverken vid Röddinge och Trydeån då det är uppenbart att allmänna och enskilda intressen inte kommer att påverkas. Vid Anklam ligger grundvattennivån under planerat schaktdjup och ingen läns hållning av grundvatten behövs.

Inom beräknade påverkansområden av schakt för breddningar och byggnation av gång- och cykelväg förekommer dricksvattenbrunnar för vilka det inte går att utesluta att de påverkas vid en grundvattensänkning. För att undvika negativ påverkan får ingen grundvattensänkning och/eller grundvattenbortledning ske vid dessa arbeten. Inom områden där eventuella schaktarbeten kan komma i kontakt med grundvattnet föreslås att urgrävningen utförs ned till största djup av ca 0,5 meter ovan rådande grundvattenyta. Baserat på att planerad byggnation för breddningar och skärningar utförs med ovanstående krav, görs bedömningen att det inte föreligger risk för skador på enskilda eller allmänna intressen. Därmed bedöms att undantagsparagrafen i 11 kap 12 § miljöbalken kan åberopas även för breddningar och skärningar.

En anmälan om avhjälpande åtgärder av förorenat område enligt 28 § förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd ska skickas in till berörd tillsynsmyndighet innan en sanering av påträffade förorenade massor (se avsnitt 4.5.3) kan genomföras.

Därutöver kan biotopskyddsdispens, 12:6-anmälan och anmälan om vattenverksamhet komma ifråga även för objekt som berörs av parallellvägnätet. Sådana frågor fastställs inte i vägplanen utan ska prövas separat. Hanteringen av biotopskyddsobjekt i vägplanen respektive i samband med utbyggnaden av parallellvägnätet kommer att studeras vidare i kommande skede, för att samordna och minska risken för en hantering som gör att delar av stenmurar byggs upp inom arbetsområdet för ombyggnaden av väg 11 och sedan behöver rivs igen för utbyggnaden av parallellvägnätet.

#### *Kulturmiljölagen*

Utbyggnaden berör fornlämningar i form av boplatser och gårdstomter (se avsnitt 4.3.2). Arkeologisk förundersökning har under 2023 utförts för fornlämning L2022:10164, bestående av två gårdstomter. Ytterligare arkeologiska undersökningar inom det vägområde som Trafikverket lämnat in till Länsstyrelsen kommer inte att krävas, enligt meddelande från Länsstyrelsen i Skåne.

#### *Plan- och bygglagen*

Detaljplan för Svampabanan överensstämmer inte med vägplanen och därför avses del av detaljplanen upphävas. För två detaljplaner, detaljplan för Svampakorset och Stadsplan för del av västra industriområdet har mindre avvikelser anmälts, (se avsnitt 4.2.2). Tomelilla kommun delar Trafikverkets bedömning.

Bygglov för bullerskyddsskärmar (se avsnitt 4.4.1) kräver bygglovsprövning och ansökan kommer att sändas in till respektive kommun.

## 8.2 Uppföljning och kontroller

Under byggtiden kan situationer som är svåra att förutse uppstå. En miljösäkringslista kommer att tas fram för att säkerställa att identifierade åtgärder och försiktighetsmått förs vidare till nästa skede. Hur uppföljningen ska ske mer konkret behöver preciseras i samband med att bygghandlingar upprättas. I Tabell 12 redovisas de tillstånd och prövningar som enligt lagstiftningen krävs för olika aktiviteter och ärenden.

*Tabell 12. Olika prövningar och tillstånd som kan komma att bli aktuella.*



Aktivitet	Prövning/tillstånd
Förorenad mark påträffas	Om förorenad mark påträffas görs anmälan enligt 10 kap. miljöbalken (1998:808). Upplysningsplikt föreligger enligt 10 kap. 9 § för den som upptäcker förorening som kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Flyttning av förorenade massor definieras som miljöfarlig verksamhet.
Transport av förorenade massor	Tillstånd enligt avfallsförordningen krävs om transporter av farligt avfall blir aktuellt.
Transport av massor	De entreprenörer som anlitas ska ha tillstånd för transport av avfall eftersom jord och berg finns med som en avfallskategori i miljöbalken.
Upplag av massor	<p>Prover ska tas på de jordmassor som kan misstänkas vara förorenade innan de får läggas på upplag. För massor som ska placeras på upplag där halterna överskrider gränsvärdet för mindre än ringa risk ska en anmälan till tillsynsmyndigheten göras innan arbetena påbörjas. Anmälan för mellanlagring av avfall för anläggningsändamål ska göras enligt 9 kap. 6 § miljöbalken, 21 § förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd samt 29 kap. miljöprövningsförordningen (2013:251).</p> <p>För återanvändning av jordmassor i permanent upplag ska en anmälan om användning av avfall för anläggningsändamål upprättas.</p>
Schaktning	Schakt inom detaljplanelagt område kan behöva marklov enligt 8 kap. 9 § plan- och bygglagen (2010:900) om planens angivna nivå överskrids.
Fornlämning påträffas	Om fornlämning påträffas vid exempelvis schaktning ska arbetet omedelbart avbrytas vid den del som berörs av fornlämningen. Den som leder arbetet ska omedelbart upprätta en anmälan till länsstyrelsen enligt 2 kap. 10 § kulturmiljölagen (1988:950).
Arbeten under eller kring grundvattennivån	Ett kontrollprogram för grundvattennivåer bör finnas innan, under och eventuellt efter byggtiden.



## 9 Genomförande och finansiering

### 9.1 Formell hantering

Denna vägplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och få möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Vägplanen och granskningsutlåtandet översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Först i nästa skede kan beslut tas om att fastställa vägplanen, förutsatt att den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 17–18 §§ väglagen (1971:948). Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor och profilritningar, i eventuella bilagor till plankartorna samt de villkor som måste följas när vägen byggs som tas upp i beslutet. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Vilken mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för byggandet av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Vaghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Vaghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

Detta innebär att fastighetsägare/rättighetsinnehavare inte utan tillstånd från Trafikverket får uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen. Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen.

## 9.2 Genomförande

Fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av vägplanen utgörs i huvudsak av lantmäteriatgärder. Förrättning sker dels enligt fastighetsbildningslagen (1970:988), dels enligt anläggningslagen (1973:1149). Beslut om stängning av enskilda anslutningar till allmän väg fastställs inte i vägplanen, utan hanteras i separata beslut enligt Väglagen 40 §.

### *Förrättning enligt fastighetsbildningslagen*

Avskurna fält, förlängda ägoavstånd och en försvårad brukning för berörda jord- och skogsbruksfastigheter åtgärdas lämpligen genom fastighetsreglering av berörda fastigheters markområden. Förändrad åkeranslutning eller vägutfart med 1–2 härskande fastigheter hanteras med fördel av Lantmäteriet genom att bilda ett så kallat officialservitut.

För att undvika att befintliga gränsmarkeringar försvinner eller raseras i samband med utbyggnaden ansöker Trafikverket om en särskild gränsutmärkning hos Lantmäteriet i god tid innan arbetet påbörjas. Lantmäteriet genomför då en inmätning av befintliga gränsmarkeringar före och efter utbyggnaden och återmarkerar raserade gränspunkter med ett nytt märke där så är möjligt. Om det är olämpligt att markera i den ursprungliga gränspunkten koordinatssätts denna och tilldelas i stället ett unikt gränspunktsnummer.

Detta förfarande säkerställer befintliga fastighetsgränserns lägen och undviker framtida fastighetsbestämningar av gränser.

### *Förrättning enligt anläggningslagen*

Ombyggnaden av väg 11 innebär att ett stort antal fastigheter berörs av förändrad vägutfart och att nya enskilda vägar tillkommer. Om dessa nya vägar ska nyttjas av fler än två fastigheter förespråkas att en gemensamhetsanläggning bildas som förvaltas av en samfällighetsförening. Om det anses lämpligare bör de nya enskilda vägarna införlivas i befintliga gemensamhetsanläggningar genom ett omprövningsförfarande som regleras i anläggningslagen. Gemensamhetsanläggningar som berörs av markintrång och förändring av utrymmet kommer då att omprövas genom en så kallad anläggningsförrättning.

### *Tidplan*

Byggandet av anläggningen utförs som utförandeentreprenad och beräknas pågå i tre år. Tiderna är ungefärliga.

- 2025 – Vägplanen fastställs
- 2027 – Planerad byggstart
- 2030 – Ny anläggning tas i drift

### 9.3 Finansiering

Enligt beräkningar i juni 2021 kommer projektets totalkostnad att uppgå till cirka 273 miljoner kronor (i juni 2021 års prisnivå). Utbyggnaden av väg 11 på sträckan mellan Anklam och Tomelilla är ett namngivet objekt i den regionala transportinfrastrukturplanen för 2018–2029 (Region Skåne 2018) och hela projektet är finansierat i den planen av regionen.

## Underlagsmaterial och källor

Underlagsrapporter och PM finns tillgängliga hos Trafikverket. Många dokument återfinns även på deras externa webbsida (<https://www.trafikverket.se/nara-dig/skane/vi-bygger-och-forbatttrar/vag-11-anklam-tomelilla/>).

Länsstyrelsen Skåne (utan år). *Översiktliga kommunbeskrivningar*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <https://www.lansstyrelsen.se/skane/besoksmal/kulturmiljoprogram/oversiktliga-beskrivningar/oversiktliga-kommunbeskrivningar.html>

Länsstyrelsen Skåne (2006). *Kulturmiljöprogram för Skåne*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <https://www.lansstyrelsen.se/skane/tjanster/publikationer/kulturmiljoprogram-for-skane.html>

Länsstyrelsen Skåne (2016). *Skånska åtgärder för miljömålen – Regionalt åtgärdsprogram för miljö kvalitetsmålen 2016-2020*. (Dnr 501-23166-2015)

Länsstyrelsen Skåne (2018). *Yttrande avseende beslut om betydande miljöpåverkan för vägplan för riksväg 11 Anklam-Tomelilla*. (Dnr 343-29565-2018)

Miljö- och energidepartementet (2009). *Svenska miljömål – för ett effektivare miljöarbete* (Regeringens proposition 2009/10:155). Stockholm: Regeringskansliet.

Naturvårdsverket (utan år). *Den svenska miljömålportalen*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <https://www.miljomal.se/>

Naturvårdsverket (2009). *Riktvärden för förorenad mark : Modellbeskrivning och vägledning*. (Rapport 5976)

Näringsdepartementet (2008). *Mål för framtidens resor och transporter* (Regeringens proposition 2008/09:93). Stockholm: Regeringskansliet.

Näringsdepartementet (2018). *Regeringens skrivelse 2017/18:278 : Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029* (Regeringsbeslut 2018-06-14). Stockholm: Regeringskansliet.

Region Skåne (2015). *Överenskommelse Samverkan Region Skåne och Trafikverket för införande av regionalt superbusskoncept*. (Dnr 1501967)

Region Skåne (2016). *Planera för nya stationssamhällen : Införandet av Regionalt superbusskoncept i Skåne*. Region Skåne, Enheten för strategisk fysisk planering.

Region Skåne (2018). *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018–2029*. Beslutad av Regionfullmäktige 20181211.

Region Skåne (2019). *Så reser vi i Skåne: Resvaneundersökningen 2018*.

Riksantikvarieämbetet (u.å.). *Bebyggelseregistret – BeBR*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <https://www.raa.se/bebr/>

Riksantikvarieämbetet (u.å.). *Fornsök*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <https://www.raa.se/fornsok/>

SFS 1964:822. *Naturvårdslag*. Stockholm: Miljödepartementet.

SFS 1970:988. *Fastighetsbildningslag*. Stockholm: Justitiedepartementet.

SFS 1971:948. *Väglag*. Stockholm: Näringsdepartementet.

SFS 1973:1149. *Anläggningslag*. Stockholm: Justitiedepartementet.

SFS 1988:950. *Kulturmiljölag*. Stockholm: Kulturdepartementet.

SFS 1995:1649. *Lag om byggande av järnväg*. Stockholm: Näringsdepartementet.

SFS 1998:808. *Miljöbalk*. Stockholm: Miljö- och energidepartementet.

SFS 1998:899. *Förordning om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd*. Stockholm: Miljö- och energidepartementet.

SFS 2010:900. *Plan- och bygglag*. Stockholm: Näringsdepartementet.

SFS 2013:251. *Miljöprövningsförordning*. Stockholm: Miljödepartementet.

Sjöbo kommun (1993). *Bevarandevärda kulturmiljöer inom Sjöbo kommun*. Sjöbo: Kulturnämnden.

Sjöbo kommun (2009). *Översiktsplan för Sjöbo kommun*.

Skånetrafiken (2016). *Typritningar*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <https://skanetrafilken.varumarkesmanual.se/sv/hallplatser/typritningar> [2020-04-08].

Statistiska centralbyrån (SCB) (utan år). *Förvärvsarbetande pendlare 16+ år över kommungräns (RAMS) efter kommun och kön. År 2004 - 2018*. [Elektronisk]. Tillgänglig: [http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_\\_AM\\_\\_AM0207\\_\\_AM0207L/PendlingK/](http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__AM__AM0207__AM0207L/PendlingK/) [2020-01-14].

Sveriges geologiska undersökning (SGU) (utan år). *Kartvisare : Jordarter 1:25000–1:100000*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <http://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jordarter-25-100.html> [2020-04-08].

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) (utan år). *Vattenwebb : Modelldata per område*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <http://vattenwebb.smhi.se/modelarea/> [2020-04-18].

TDOK 2014:1021. *Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg*. Version 2.0. (2017-03-13). Trafikverket.

Tomelilla kommun (1974). *Stadsplan för del av västra industriområdet*. (S71)

Tomelilla kommun (1993) *Detaljplan för Svampakorset*. (S115)

Tomelilla kommun (1997) *Detaljplan för Svampabanan, Ramsåsa 46:1 m.fl.* (S119)

- Tomelilla kommun (2002). *Ortsrapport Ramsåsa*.
- Tomelilla kommun (2013). *Miljömål 2014-2020*. Tomelilla: Kommunledningskontoret, samhällsbyggnad.
- Tomelilla kommun (2015). *Tomelilla kommuns åtgärder för miljömålen 2015-2020*. Tomelilla: Kommunledningskontoret, samhällsbyggnad.
- Tomelilla kommun (2019). *Översiktsplan 2025 med utblick mot 2040*.
- Trafikverket (u.å.). *Vägtrafikflödeskartan*. [Elektronisk]. Tillgänglig: [http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation#\[2020-01-10\]](http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation#[2020-01-10]) .
- Trafikverket (2014a). *Nationell plan för transportsystemet 2014–2025*. (TRV 2012/38626)
- Trafikverket (2014b). *Yt- och grundvattenskydd*. (TRV Handbok, publikation 2013:135)
- Trafikverket (2015a). *Åtgärdsvalsstudie cykel : Tomelilla kommun, Tomelilla–Ramsåsa/Brösarp–Eljaröd*. (TRV 2015/98473)
- Trafikverket (2015b). *Krav för vägars och gators utformning*. (Trafikverkets publikation 2015:086)
- Trafikverket (2016). *Åtgärdsvalsstudie: Riksväg 11 Anklam-Svampakorset (väg 11/väg 19)*. (TRV 2015/109807)
- Trafikverket (2017). *Åtgärdsvalsstudie Cirkulationsplatser på landsbygd*. (TRV 2017/42091)
- Trafikverket (2018a). *Samrådsunderlag Väg 11 Anklam–Tomelilla*. (TRV 2018/34898)
- Trafikverket (2018b). *PM Trafikuppräkningsstal för EVA och manuella beräkningar 2014-2040-2060*. (TRV 2017/58771)
- Trafikverket (2020a). *PM Naturvärdesinventering inkl. PM Passageplan djur Väg 11 Anklam–Tomelilla*. (TRV 2019/73047)
- Trafikverket (2019a). *PM Landskapsanalys Väg 11 Anklam–Tomelilla*. (TRV 2019/73047)
- Trafikverket (2019b). *PM Kulturarvsanalys Väg 11 Anklam–Tomelilla*. (TRV 2019/73047)
- Trafikverket (2021a). *Miljökonsekvensbeskrivning Väg 11 Anklam–Tomelilla*. (TRV 2019/73047)
- Trafikverket (2021b). *PM Markmiljö Väg 11 Anklam-Tomelilla* (TRV2109/73047)
- Trafikverket (2021c). *PM Gestaltningssprogram Väg 11 Anklam–Tomelilla*. (TRV 2019/73047)
- Trivector (2014). *Infrastruktur för Superbuss Lund/Malmö–Sjöbo–Simrishamn : Stråkstudie för regional Superbuss*. (Rapport 2014:60)
- Vattenmyndigheterna, Länsstyrelserna & Havs och vattenmyndigheten (utan år). *VISS : Vatteninformationssystem Sverige*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <https://www.viss.lansstyrelsen.se> [2020-04-08] .



ÅF Infrastructure (2018). *PM Markmiljöinventering Väg 11 Anklam–Tomelilla*. (TRV 2018/34898)



**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)