

# FASTSTÄLLELSEHANDLING

## E65 Malmö-Ystad, parallellväg Börringe-Lemmeströ

Svedala kommun, Skåne län

Vägplanbeskrivning, 2022-04-13, rev 2023-02-10

Projektnummer: TRV 2019/113718



**Trafikverket**

Postadress: Box 366, 201 23 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Vägplanbeskrivning E65 Malmö-Ystad, parallellväg Börringe-Lemmeströ

Författare: WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2022-04-13, rev 2023-02-10

Ärendenummer: TRV 2019/113718

Kontaktperson: Kerstin Jensen, Trafikverket

Kartunderlag: © Lantmäteriet, Geodatasamverkan

# Innehåll

Sammanfattning.....	5
1 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål.....	8
1.1. Bakgrund.....	8
1.2. Planlägningsprocessen.....	9
1.3. Mål.....	10
1.4. Tidigare utredningar.....	10
2 Förutsättningar.....	11
2.1. Vägens funktion och standard.....	11
2.2. Trafik och användargrupper.....	13
2.3. Lokalsamhälle och regional utveckling.....	14
2.4. Landskapet och staden.....	15
2.5. Miljö och hälsa.....	15
2.6. Byggnadstekniska förutsättningar.....	20
3 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv.....	21
3.1. Val av lokalisering.....	21
3.2. Val av utformning.....	23
3.3. Beskrivning av projektet.....	25
3.4. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs.....	28
4 Effekter och konsekvenser av projektet.....	28
4.1. Vägens funktion och standard.....	28
4.2. Trafik och användargrupper.....	28
4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling.....	29
4.4. Miljö och hälsa.....	29
4.5. Samhällsekonomisk bedömning.....	33
4.6. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser.....	33
4.7. Påverkan under byggskedet.....	34
5 Samlad bedömning och måluppfyllelse.....	35
6 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden.....	38
6.1. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler.....	38
6.2. Miljökvalitetsnormer.....	39
6.3. Allmänna hushållningsbestämmelser.....	40
6.4. Riksintressen.....	41
7 Markanspråk och pågående markanvändning.....	41
7.1. Vägområde för allmän väg med vägrätt.....	41
7.2. Vägområde för allmän rätt med inskränkt vägrätt.....	42
7.3. Områden med tillfällig nyttjanderätt.....	42
7.4. Indragning av område från allmänt underhåll.....	43

8	Fortsatt arbete .....	43
8.1.	Tillstånd och dispenser .....	43
8.2.	Uppföljning och kontroller.....	44
9	Genomförande och finansiering.....	44
9.1.	Formell hantering.....	44
9.2.	Genomförande.....	46
9.3.	Finansiering .....	47
10	Underlagsmaterial och källor .....	47
10.1.	Tidigare framtaget material till vägplanen .....	47
10.2.	Övriga underlagsmaterial och källor .....	47

# Sammanfattning

## *Bakgrund*

Trafiksäkerheten och framkomligheten behöver höjas på E65. E65 har idag två körfält i vardera riktningen, men i korsningen mellan E65, Slätterödsvägen (väg 793) och Havgårdsvägen (väg 684) går två körfält ihop till ett för att ge plats åt vänstersvängsfält. Denna sammanvävning påverkar både framkomligheten och trafiksäkerheten eftersom den ibland resulterar i häftiga inbromsningar, vilket leder till köbildning och ökar risken för olyckor. I denna korsning finns även variabel hastighet som innebär att hastigheten sänks på E65 då trafik från anslutande vägar närmar sig. Trafik på anslutande vägar har ändå svårt att hitta en lucka för att göra vänstersvängar eller korsa E65 på ett trafiksäkert sätt.

Det finns ett skyltat cykelstråk mellan Svedala och Skurup längs en grusväg som går parallellt med E65, norr om vägen. Mellan Börringe och Brunnarnavägen är grusvägen en statlig gång- och cykelväg, medan det är en enskild väg mellan Brunnarnavägen och Slätterödsvägen. Öster om detta projekt, vid Lemmeströtorp, passerar cykelstråket en ekodukt där trafikanterna kan riskera att störa viltet. Trafikverket önskar därför skapa ett sammanhållande gång- och cykelstråk med statlig väghållning på sträckan Svedala-Börringe-Skurup som inte är i konflikt med ekodukten.

## *Vägplanens omfattning, utformning och ändamål*

Vägplanen omfattar en parallellväg till E65 mellan Börringe och Lemmeströ samt en planskild korsning mellan E65, Slätterödsvägen (väg 793) och Havgårdsvägen (väg 684), där en ny väg passerar planskilt under E65. E65 utformas med två körfält i vardera riktningen genom den planskilda korsningen. Den varierande hastighet som finns i korsningen tas bort och ersätts med en skyltad hastighet på 100 km/h. In- och utfarter mellan Börringe och Lemmeströ stängs så att det endast blir möjligt att köra på och av E65 via den planskilda korsningen. Trafikverket avser att ansöka om förbud mot trafik med långsamtgående fordon samt gång- och cykeltrafik utmed E65 mellan Börringe och Lemmeströ och istället hänvisa denna trafik till den nya parallellvägen.

Det övergripande ändamålet med projektet är att få en acceptabel framkomlighet med god trafiksäkerhet för trafikanter på E65 och på korsande sekundära länsvägar. Den lokala framkomligheten och tillgängligheten skall även förbättras för trafikanter som skall köra på eller av E65. Åtgärderna ska bidra till att skapa ett sammanhängande cykelstråk med statlig väghållning mellan Svedala, Börringe och Skurup.

## *Effekter och konsekvenser*

Länsstyrelsen i Skåne län har meddelat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning har därför gjorts och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tagits fram för projektet.

Vägplanen medför att trafiksäkerheten och framkomligheten förbättras på E65 och på anslutande vägar. Oskyddade trafikanter får ökad komfort då de färdas på en asfalterad väg (parallellväg) och förbättrad trafiksäkerhet då de kan korsa E65 planskilt och fortsätta längs med lågtrafikerade vägar mot Skurup. Gång- och cykelstråket är inte längre i konflikt med ekodukten i Lemmeströtorp.

En planskild korsning medför att den västra delen av en biotopskyddad allé utmed Slätterödsvägen kommer att behöva tas bort. Träden avses att ersättas med nya alléträd utmed Börringe stationsväg. En del av det biotopskyddade diket väster om korsningen mellan E65 och Slätterödsvägen kommer att behöva flyttas några meter norrut för att följa släntfoten till den nya parallellvägen. I byggskedet kommer även ett biotopskyddat dike vid Brunnarnavägen att tillfälligt påverkas av schaktarbeten då en korsande ledning anläggs och Brunnarnavägens slänter justeras vid den nya korsningen med parallellvägen, men diket kommer därefter att återställas. Arbeta i dikena ska tidsstyras till perioden

oktober-mars för att undvika påverkan på vattensalamander under lekperioden. Befintliga utjämningsmagasin för vägdagvatten behöver ta hand om lite mer vatten, men de har visat sig ha en kraftig överkapacitet och kommer klara av de ökade vattenmängderna med den utformning de har idag. Projektet bedöms medföra en obetydlig konsekvens för naturmiljön och för ytvatten.

En planskild korsning medför att grundvatten kommer att behöva avledas och grundvattennivån sänkas. Beräkningar visar att avsänkningen inte påverkar några enskilda eller allmänna intressen.

De för kulturmiljön så viktiga siktlinjerna mot Lemmeströ kyrkoruin kommer vara kvar, liksom siktlinjen mellan Lemmeströ kyrkoruin och Klockaregården. Arkeologiska utredningar har genomförts och fem fornlämningar, samtliga är förhistoriska boplatzlämningar, har konstaterats. Dessa lämningar ska undersökas vidare. Ansökan om tillstånd till intrång i fornlämningarna har lämnats till länsstyrelsen och arkeologiska förundersökningar planeras till våren år 2020. Projektet bedöms medföra en liten negativ till obetydlig konsekvens för kulturmiljön.

Den planskilda korsningen ökar trafiksäkerheten för rekreation och friluftsliv eftersom resmål på motsatt sida av E65 kan nås på ett trafiksäkrare sätt. Vägplanen bedöms medföra acceptabla risker för hantering av förorenad mark, transport av farligt gods och för översvämning av port.

Projektet bedöms följa miljö kvalitetsnormerna för luft och vatten. Övriga miljö kvalitetsnormer berörs inte.

Inga skyddsåtgärder fastställs i vägplanen.

#### ***Markanspråk***

Den nya väganläggningens markbehov kommer att tas i anspråk med vägrätt. Det föreslås även ytor med inskränkt vägrätt på den enskilda vägen Brunnarnavägen och vid utjämningsmagasinet väster om korsningen E65/Slätterödsvägen för att Trafikverket ska kunna utföra drift och underhåll på de befintliga utjämningsmagasinen. Därutöver kommer ytor med tillfällig nyttjanderätt användas under byggtiden. Marken som tas i anspråk utgörs av jordbruksmark samt allmänna och enskilda vägar.

Vägförslaget innebär också att vägområdets gräns justeras vid utjämningsmagasinet söder om E65, vid korsningen mellan väg 821.1 (Böringe kyrkoväg) och E65, så att det överensstämmer med läget för befintligt utjämningsmagasin. Justeringen innebär att en yta öster om magasinet, som innehåller jordbruksmark, utgår ur allmänt underhåll. Marken återgår till markägaren.

#### ***Fortsatt arbete***

En arkeologisk utredning enligt 2 kap. kulturmiljölagen är genomförd och har visat att det i området finns fem områden med boplatzlämningar som föreslås för fortsatt undersökning om de berörs. Tillstånd för att genomföra dessa skall sökas hos länsstyrelsen.

Grundvattenbortledningen vid vägporten och schaktarbeten i diket vid Brunnarnavägen, som endast berörs under byggskedet, bedöms inte medföra risk för skada på allmänna eller enskilda intressen. Trafikverket avser därför nyttja undantagsregeln i 11 kap 12 paragrafen i miljöbalken. För det andra diket, väster om Slätterödsvägen, är påverkan mer permanent. För denna åtgärd avser man att göra en anmälan om vattenverksamhet.

Schakt i förorenade massor är anmälningspliktigt. Kontakt kommer tas med miljöförvaltningen i Svedala kommun rörande det dikesprov som hade halter i nivå med MKM rörande fortsatt hantering.

Uppföljning och kontroller får ske i byggskedet av exempelvis grundvattennivåerna och de massor som innehåller den invasiva arten blomsterlupin.

### *Genomförande och finansiering*

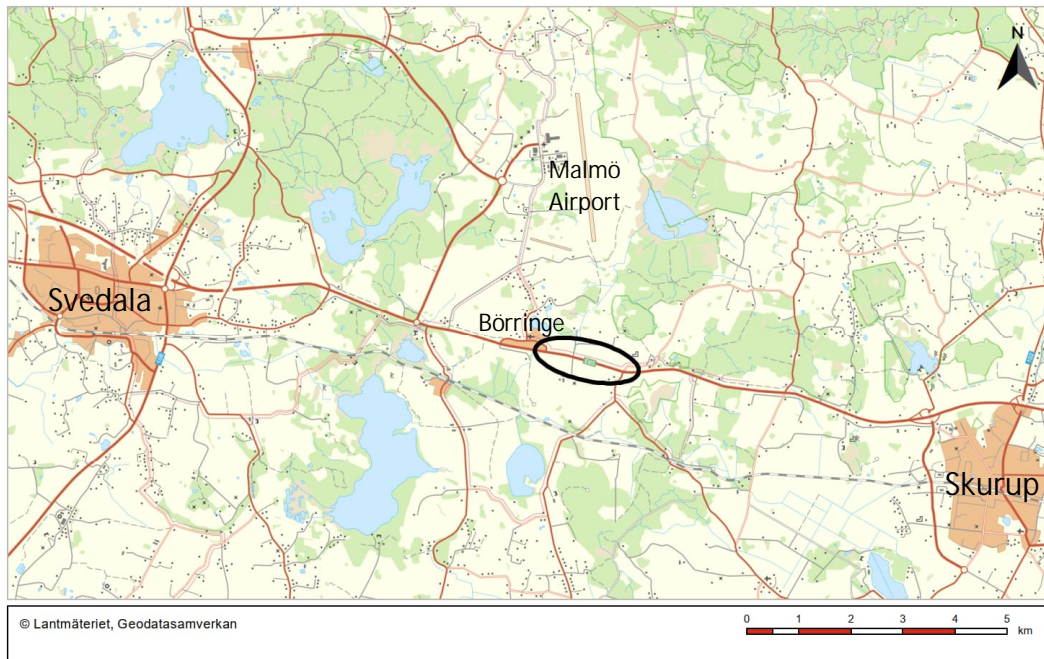
Den formella handläggningen av vägplanen planeras att ske under år 2021–2022. Under förutsättning att planen har vunnit laga kraft planerar Trafikverket att börja bygga år 2024. Byggtiden är beräknad till ca 2 år. Utbyggnaden avses att samordnas i byggskedet med huvudprojektet E65 Svedala-Böringe.

Totalkostnaden bedöms uppgå till cirka 55 miljoner kronor (i 2020 års prisnivå) Projektet finansieras genom den nationella infrastrukturplanen.

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

## 1.1. Bakgrund

Trafikverket tar fram en vägplan för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten på E65 mellan Svedala och Lemmeströ i Svedala kommun.



Figur 1. Översiktskarta som visar den aktuella sträckan för föreliggande projekt (svart markering).

Kapaciteten på E65 mellan Börringe (som också kallas Börringe kyrkby eller Nötesjö by) och Lemmeströ påverkas av att det finns korsningar där enskilda vägar ansluter till E65 och av att trafik med långsamtgående fordon är tillåten på vägen. I fyrvägs-korsningen mellan E65, Slätterödsvägen (väg 793) och Havgårdsvägen (väg 684) finns dessutom variabel hastighet så att skyltad hastighet sänks på E65 från 100 till 70 km/h då trafik på anslutande vägar närmar sig korsningen.



Figur 2. Översikt över vägar inom aktuellt projekt



Inför denna fyrvägskorsning går två körfält ihop till ett för att ge plats åt vänstersvängsfält, vilket även påverkar trafiksäkerheten eftersom sammanvävningen kan resultera i häftiga inbromsningar. Trafik från anslutande vägar har samtidigt svårt att hitta en lucka så att de kan köra ut på väg E65 eller korsa denna väg på ett trafiksäkert sätt. Vid tidpunkter med låg kapacitet på E65 så händer det att trafik svänger in på Börringe kyrkoväg, väg 812.1, som då används som genväg för att komma förbi köerna.

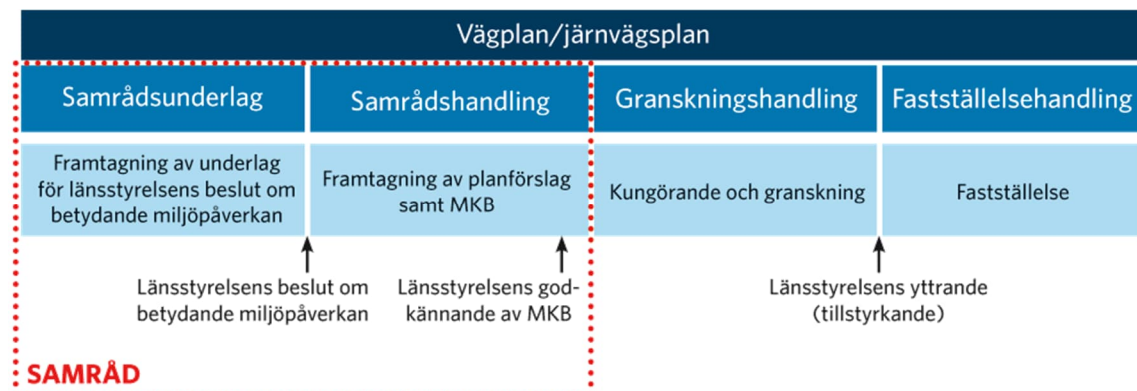
Oskyddade trafikanter är tillåtna att trafikera E65, men det finns även ett skyltat cykelstråk mellan Svedala och Skurup längs en grusväg som går mellan Börringe och Lemmeströ, norr om E65. Grusvägen är formellt (enligt en tidigare fastställd arbetsplan) en statlig gång- och cykelväg mellan Börringe kyrkoväg (väg 812.1) och Brunnarnavägen, medan det är en enskild väg mellan Brunnarnavägen och Slätterödsvägen (väg 793). Grusvägen används även för jordbrukstrafik. Öster om detta projekt, i Lemmeströtorp, passerar stråket en ekodukt över E65, vars närområde är ett djurskyddsområde med tillträdesförbud. Denna sträckning av cykelstråket har bedömts som mindre lämplig och det finns därför önskemål om att skapa ett sammanhängande cykelnät som inte är i konflikt med djurskyddsområdet.

Trafikverket har beslutat att ta fram en vägplan för att öka trafiksäkerheten och kapaciteten mellan Börringe och Lemmeströ samt att skapa ett sammanhängande cykelvägnät med statlig väghållning mellan Svedala-Börringe-Skurup.

## 1.2. Planläggningsprocessen

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

I början av planläggningen tar vi fram ett underlag, ett samrådsunderlag, som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.



Figur 3. Planläggningsprocessen för projekt som kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Om projektet inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan upprättas ingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB), utan planens miljöpåverkan beskrivs istället i en miljöbeskrivning

I detta projekt har länsstyrelsen fattat beslut om att vägplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) till vägplanen har därför upprättats. I en MKB beskriver Trafikverket projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. De synpunkter som framkommer under samrådet sammanställs i en samrådsredogörelse.

Planen hålls därefter tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. När vägplanen har vunnit laga kraft erhåller Trafikverket rätt att anlägga den i enlighet med planen. Ett viktigt syfte med processen är att planeringen ska ske med god anknytning till övrig samhällsplanering och till miljölagstiftningen.

### 1.3. Mål

Det övergripande ändamålet med projektet är att få en acceptabel framkomlighet med god trafiksäkerhet för trafikanter på E65 och på korsande sekundära länsvägar. Den lokala framkomligheten och tillgängligheten skall även förbättras för trafikanter som skall köra på eller av E65. Åtgärderna bidrar till att skapa sammanhängande cykelmöjlighet mellan Svedala, Börringe och Skurup.

Projektmålen för projektet är:

- Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet på E65 på sträckan Börringe-Lemmeströ
- Ökad trafiksäkerhet vid planskild korsning i Lemmeströ. Skapa god framkomlighet för den genomgående trafiken på E65 då det blir två genomgående körfält i varje riktning och mitträcke genom korsningen.
- Förbättra den lokala tillgängligheten, genom att det blir lättare att korsa E65 och svänga vänster i korsningen och tillgängligheten blir bättre till Börringe från öster.
- Mer attraktiv och komfortabel cykling mellan Börringe-Lemmeströ.
- God anpassning till landskapet och hänsyn till värdefulla utblickar mot exempelvis Lemmeströ kyrkoruin
- Samordna entreprenaden med huvudprojektet E65 Svedala-Börringe

### 1.4. Tidigare utredningar

#### *Åtgärdsvalsstudie E65 Börringe-Skurup*

En åtgärdsvalsstudie upprättades år 2017 i samarbete mellan Trafikverket, Region Skåne och de tre berörda kommunerna Svedala, Skurup och Trelleborg. I denna studerades bland annat korsningen mellan väg E65, 793 (Slätterödsvägen) och 684 (Havgårdsvägen). Beräkningar visade att det inträffar mer än dubbelt så många olyckor i korsningen än vad som teoretiskt sett kunde förväntas i den här typen av korsning och att en större korsning därför borde övervägas för att öka framkomligheten för trafiken på de anslutande vägarna och för att höja trafiksäkerheten.

Ett antal olika förslag till lösningar togs fram enligt fyrstegsprincipen, en princip som säger att man i första hand ska överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och val av transportsätt, i andra hand åtgärder som medför ett effektivare nyttjande av den befintliga infrastrukturen, i tredje hand begränsade ombyggnationer och i sista hand nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder. Åtgärdsvalsstudien föreslog slutligen ombyggnad till en planskild korsning, där det angavs att lämplig utformning får bestämmas i den fortsatta vägplaneprocessen.

I åtgärdsvalsstudien gjordes även en utredning av potentialen för ett gång- och cykelstråk mellan Börringe och Skurup. Det nuvarande stråket går på grusvägar parallellt med E65 och passerar förbi en ekodukt som går över väg E65 i Lemmeströtorp. Man ville därför undersöka alternativ som har högre komfort och inte riskerar att störa viltet vid ekodukten. Trafikverket valde att gå vidare med ett alternativ som innebär att gång- och cykelvägen går parallellt med E65 längs dess norra sida mellan Börringe och Lemmeströ. I Lemmeströ korsar det E65 och fortsätter söderut mot Skurup längs med lågtrafikerade vägar.

Åtgärdsvalsstudien föreslog sammanfattningsvis att ett cykelstråk byggs mellan Börringe och Lemmeströ samt en planskild korsning i korsningen mellan väg E65, 793 (Slätterödsvägen) och 684 (Havgårdsvägen).

### Gång- och cykelväg Börringe-Lemmeströ

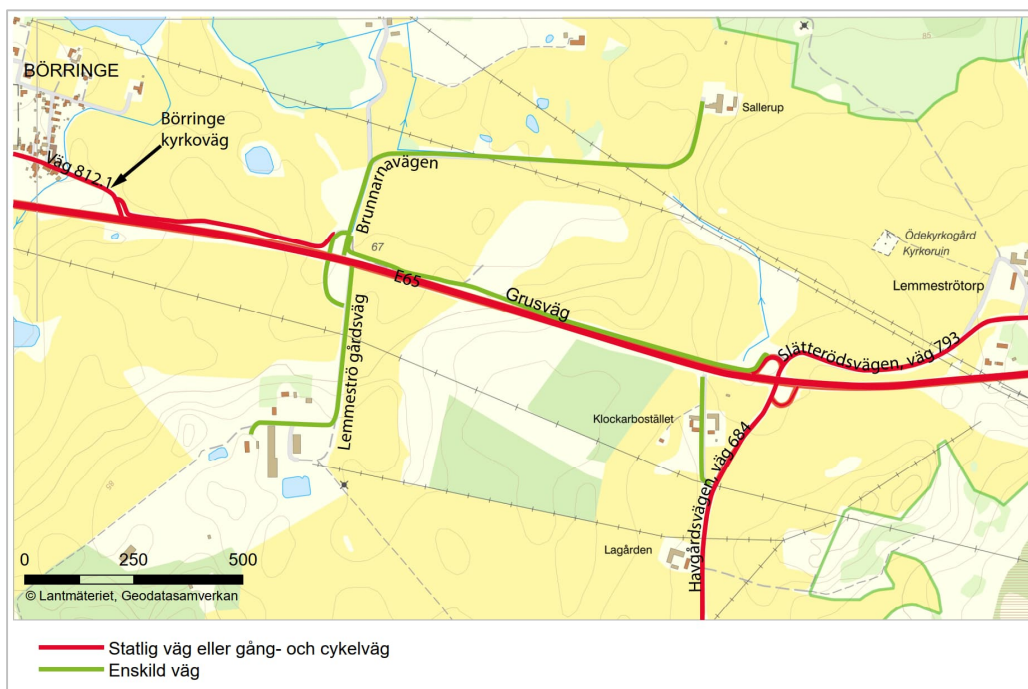
Våren år 2018 påbörjades ett arbete för att ta fram en vägplan för en gång- och cykelväg mellan Börringe och Lemmeströ. Arbetet avbröts när det framkom att man med små ytterligare medel istället skulle kunna bygga en parallellväg till E65, till vilken även långsamtgående trafik (som nu går på E65) skulle kunna hänvisas.

Den vägplan som nu tas fram, och beskrivs i detta dokument, omfattar därför en parallellväg mellan Börringe och Lemmeströ samt en planskild korsning i Lemmeströ.

## 2 Förutsättningar

### 2.1. Vägens funktion och standard

Inom utredningsområdet finns de statliga vägarna E65, 812,1 (Börringe kyrkoväg), väg 793 (Slätterödsvägen) och 684 (Havgårdsvägen). Den ca 1,5 kilometer långa grusväg som går parallellt med E65 har statlig väghållning (som en gång- och cykelväg) mellan Börringe kyrkoväg och Brunnarnavägen, och är en enskild väg mellan Brunnarnavägen och Slätterödsvägen. Brunnarnavägen och Lemmeströ gårdsväg är enskilda vägar. Alla vägar som ansluter till väg E65 är reglerade med stopplik.



Figur 4. Statliga vägar samt ett urval av enskilda vägar runt planerat projekt.

## E65

Väg E65 fick sin nuvarande utformning omkring år 2000, då vägen breddades och byggdes om till en mötteseparerad väg (2+2 körfält, 15,75 meter bred) som är hastighetsreglerad till 100 km/h, se Figur 5. Vägen är skyltad som huvudled.



Figur 5. E65 är en mötteseparerad väg med 2+2 körfält. Viltstängsel finns utmed dess båda sidor.

Vid fyrvägs korsningen med väg 684 (Havgårdsvägen) och 793 (Slätterödsvägen) finns variabla hastighetsskyltar som sänker hastighetsbegränsningen till 70 km/h när det finns fordon som önskar köra ut på E65. I denna korsning finns vänstersvängskörfält på väg E65 i båda körriktningarna samt vändringor på ömse sidor av vägen. Korsningen är belyst med två högmastar.

Vägen är utpekad som riksintresse för kommunikation enligt 3 kap. miljöbalken och tillhör TEN-T-vägnätet (Trans-European Transport Network), det vill säga det transeuropeiska transportnät som bedömts vara viktigt för transport av människor och gods inom den Europeiska unionen. E65 är även viktig för regionala och lokala transporter.

### *Böringe kyrkoväg (väg 812.1)*

Genom Böringe går Böringe kyrkoväg (väg 821.1), som är hastighetsreglerad till 50 km/h. I den östra korsningen mellan E65 och Böringe kyrkoväg är det endast tillåtet för västgående trafik på E65 att svänga in mot Böringe, se Figur 6.



Figur 6. Böringe kyrkovägs östra anslutning till E65. Bilden är tagen mot söder. Grusvägen som ansluter till vänster i bild är en statlig gång- och cykelväg, men det finns ingen skyltning som hindrar även annan trafik från att köra på vägen.

### *Slätterödsvägen (väg 793) och Havgårdsvägen (väg 684)*

Slätterödsvägen (väg 793) och Havgårdsvägen (väg 684) är cirka 6 meter breda, asfalterade vägar som är hastighetsreglerade till 70 km/h.

### Statlig gång- och cykelväg

Det finns en statlig cykelväg mellan Börringe kyrkoväg och Brunnarnavägen. Grusvägen är cirka 3 meter bred och används även av jordbrukets transporter. Sträckan är en del av ett skylttat cykelstråk mellan Svedala och Skurup samt en del av vandringsleden Kulturslingan.

### Enskilda vägar

Den cirka 3 meter breda grusväg som går parallellt med väg E65 är enskild på sträckan mellan Brunnarnavägen och Slätterödsvägen.

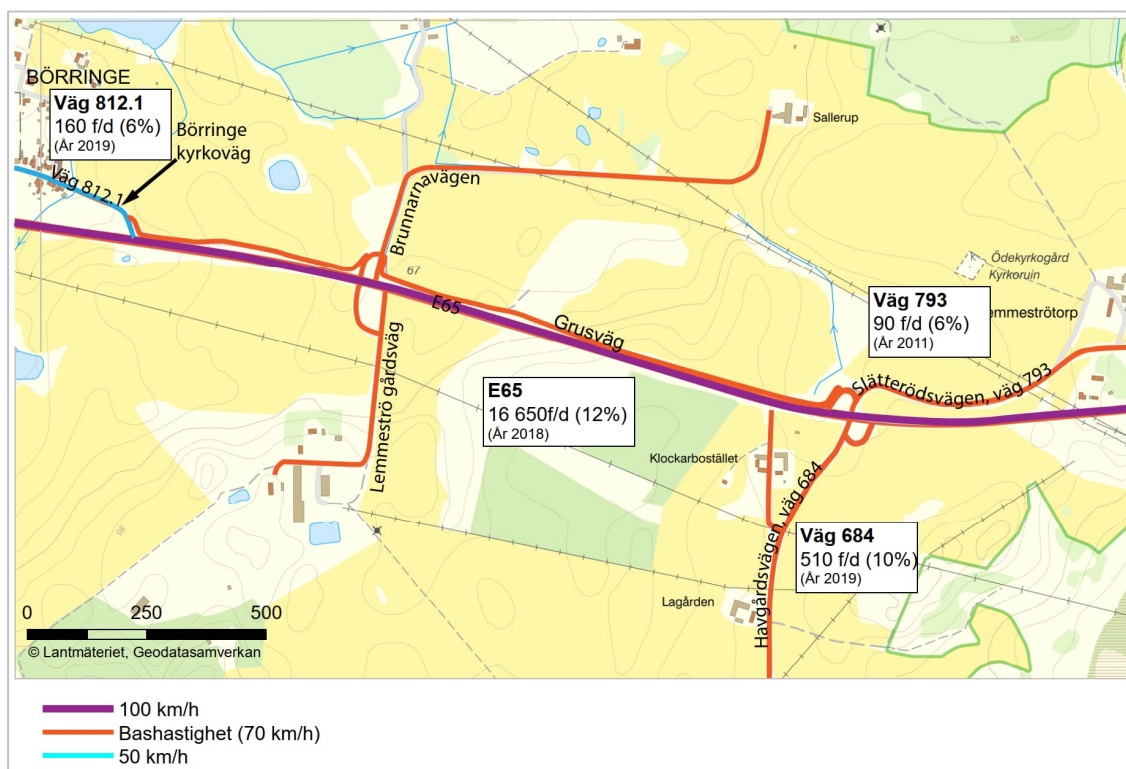
Brunnarnavägen och Lemmeströ gårdsväg är två enskilda grusvägar, cirka 3–4 meter breda.

Bashastighet råder på de enskilda vägarna, det vill säga 70 km/h.

## 2.2. Trafik och användargrupper

### 2.2.1. Trafikflöden

De senast uppmätta trafikflödena på respektive väg framgår av Figur 7.

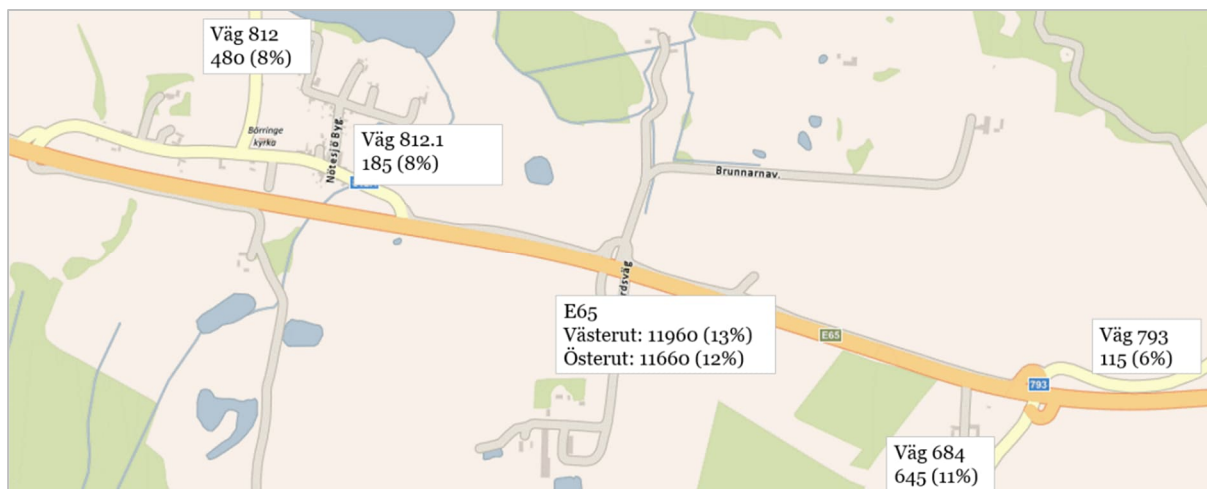


Figur 7. Uppmätta flöden (fordon/dygn) andelen tung trafik i procent av det totala trafikflödet samt mätår. Bilden visar även skylttade hastigheter utmed vägarna. Väg E65 har dock variabel hastighet i korsningen med Havgårdsvägen och Slätterödsvägen, där hastigheten sänks till 70 km/h då trafik väntar på anslutande vägar.

Det finns inga trafikmätningar gjorda för de enskilda vägarna. Grusvägen mellan Börringe kyrkoväg och Slätterödsvägen bedömdes i åtgärdsvalsstudien (Trafikverket m.f.l, 2017) trafikeras av cirka 12 fordon per dygn, men med högre trafikflöden vid t ex sådd och skörd. Brunnarnavägen bedöms trafikeras av cirka 20 fordon/dygn, varav cirka 10 % är tung trafik och Lemmeströ gårdsväg av cirka 25 fordon/dygn.

En prognos har gjorts för att se hur trafiken kan förväntas bli år 2045 om ingen utbyggnad av vägar görs. I denna bedömning har Trafikverkets uppräkningsstal använts, men dessa har därefter justerats

efter den faktiska trenden på vägen med hänsyn taget till de osäkerheter som finns i trafikmätningarna på respektive väg. Beräknad trafik år 2045 redovisas i Figur 8.



Figur 8. Beräknade trafikflöden på statliga vägar år 2045 om ingen utbyggnad av vägar görs. Trafikflödena är angivna i antal fordon per dygn (årsmedeldygn, ÅDT). Siffran i procent anger andelen tung trafik.

### 2.2.2. Kollektivtrafik

Ingen kollektivtrafiklinje trafikerar sträckan mellan Börringe och Lemmeströ.

### 2.2.3. Farligt gods

Väg E65 är en primär väg för transport av farligt gods, liksom vändslingorna i korsningen med Slätterödsvägen (väg 793) och Havgårdsvägen (väg 684).

### 2.2.4. Cykeltrafik

Det finns inga trafikmätningar över cykeltrafiken i området. I en tidigare framtagen åtgärdsvalsstudie (Trafikverket m.fl, 2017) bedömdes cykeltrafiken mellan Svedala och Skurup till cirka 10 cyklister/dygn. Potentialen för ökad arbetspendling bedöms som låg eftersom det är långt mellan orterna.

## 2.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

Projektet ligger inom Svedala kommun, en kommun med närhet till större städer i Öresundsregionen såsom Malmö, Lund och Köpenhamn. Närheten till större städer gör att många arbetspendlar, framför allt till Malmö och Lund, men det förekommer även inpendling till kommunen från bland annat Malmö och Trelleborg. Kommunen har bra kommunikationer genom väg E65 Malmö-Ystad, tågförbindelsen Malmö-Ystad och flygplatsen Malmö Airport.

De största arbetsgivarna inom kommunen är Svedala kommun, följt av Sandvik SRP AB, Luftfartsverket och Braathens regional airlines AB (Region Skåne, 2020). Kommunens största arbetsplats är Malmö Airport, där det år 2015 fanns ett 50-tal olika företag.

Statistik från år 2019 visar att det totalt bor ca 22 300 personer i kommunen, varav ca 13 500 personer bor i den största tätorten Svedala. Kommunen har haft en stark befolkningstillväxt och ökade under perioden 2000–2018 med cirka 20,5 procent. Ca 58 procent av marken i kommunen är

jordbruksmark, ca 23 procent utgörs av skogsmark och ca 9 procent av marken används till bebyggelse. (SCB 2019). Delar av jordbruksmarken i kommunen tillhör de mest produktiva i landet (Svedala kommun, 2018).

Enligt kommunens översiktsplan föreslås cirka 2 600 nya bostäder byggas fram till år 2045, framförallt i tätorterna Svedala, Bara och Klågerup, där det finns förutsättningar för en framtida god kollektivtrafik. Ingen utbyggnad av bostäder eller verksamheter planeras på sträckan Börringe-Lemmeströ.

## 2.4. Landskapet och staden

E65 går genom ett öppet, böljande jordbrukslandskap som är en del av det sydvästskånska skogsbeklädda backlandskapet. Skogsbryn, dungar, gårdar, trädriddar och höjder bryter siktlinjer och skapar rumslighet i landskapet.

Det finns flera olika vattendrag och dammar i landskapet både naturliga, som visar var smältande isblock låg under den senaste istiden, och anlagda dagvattendammar och diken.

Kyrkan i Börringe och en medeltida kyrkoruin vid Lemmeströ utgör landmärken i landskapet. Samlad bebyggelse finns i Börringe by, medan det runt Lemmeströ finns enstaka gårdar utspridda i landskapet. Landskapet har brukats under lång tid och de kulturhistoriska värdena, både i landskapet och i bebyggelsen, är en integrerad del i den landskapsbild som kan upplevas idag. Landskapet är varierande och omväxlande.

Den varierande topografin i området medför att E65 ibland går på bank och ibland ligger i skärning i förhållande till det omgivande jordbrukslandskapet. Befintlig grusväg, som finns längs den norra sidan av väg E65, har en mer varierad profil och följer omgivande mark i högre grad. Längs vissa sträckor ligger parallellvägen därmed på en lägre nivå, ibland i samma nivå och längs vissa sträckor på en betydligt högre marknivå än E65. E65 fungerar som en kraftig barriär i landskapet för såväl människor, växter och djur.

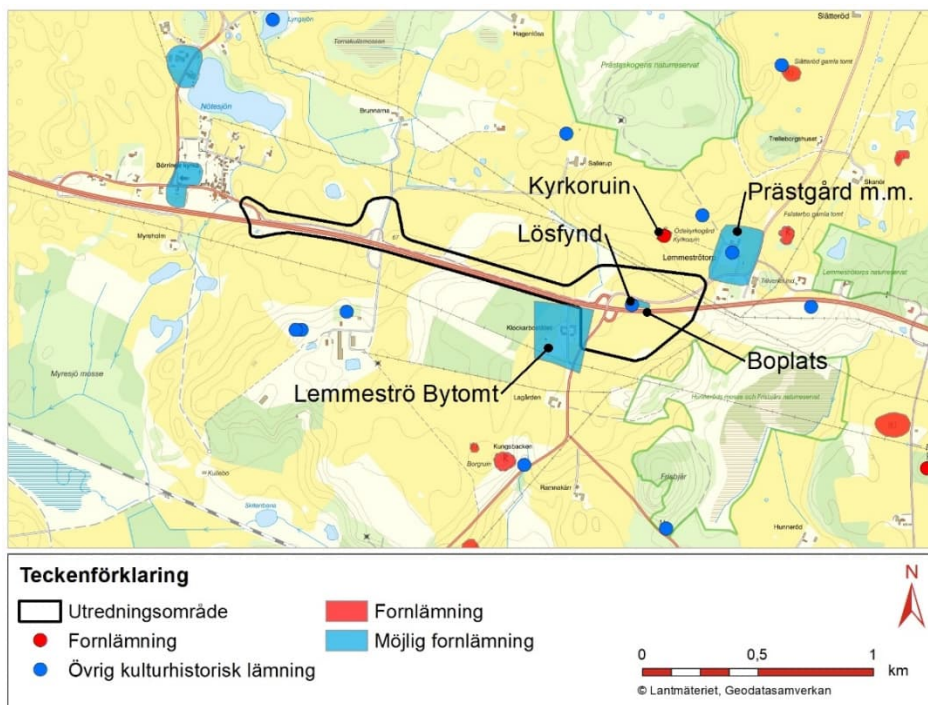
## 2.5. Miljö och hälsa

Till vägplanen hör en miljökonsekvensbeskrivning. Här finns all information avseende förutsättningar för miljö och hälsa redovisad. Nedan ges endast en kortfattad redogörelse för vägplanens miljökonsekvenser.

### 2.5.1. Kulturmiljö

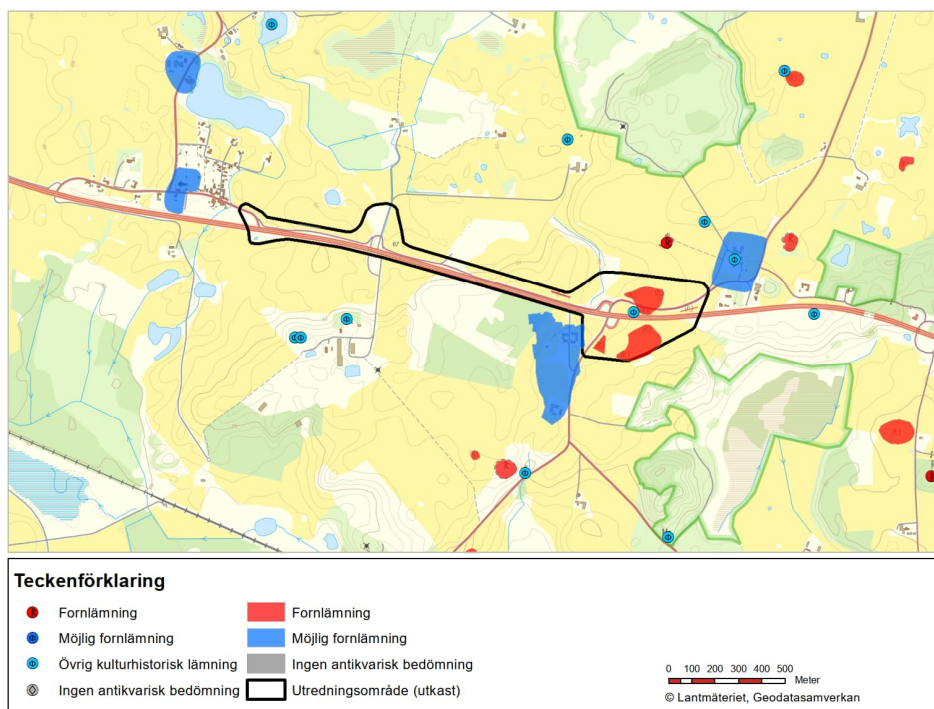
Området omfattas av ett riksintresse för kulturmiljövård *Börringe - Anderslöv [M122] (delen i Börringe och Svedala sn:r)*. Riksintresset präglas av att vara en borgmiljö i ett svagt kuperat odlingslandskap. Det är godsförvaltningen vid Börringekloster och säterierna som under århundraden format landskapet och bebyggelsen. Riksintressets uttryck i området är Börringe by med Gustafs kyrka, Lemmeströ by och medeltida kyrkoruin samt utblickarna över godslandskapet.

Enligt Riksantikvarieämbetet finns ett antal lämningar registrerade i anslutning till projektet såsom Lemmeströ medeltida kyrkoruin och ödekyrkogård, Lemmeströ medeltida bytomt, Lemmeströ prästgård, en boplats och ett lösfynd.



Figur 9. Dokumenterade forn lämningar och övriga kulturhistoriska lämningar vid projektets början.

En arkeologisk utredning som utfördes hösten år 2020 visade att det därutöver finns ytterligare lämningar i området, se Figur 10. De nyfunna lämningarna identifierades som boplatser.



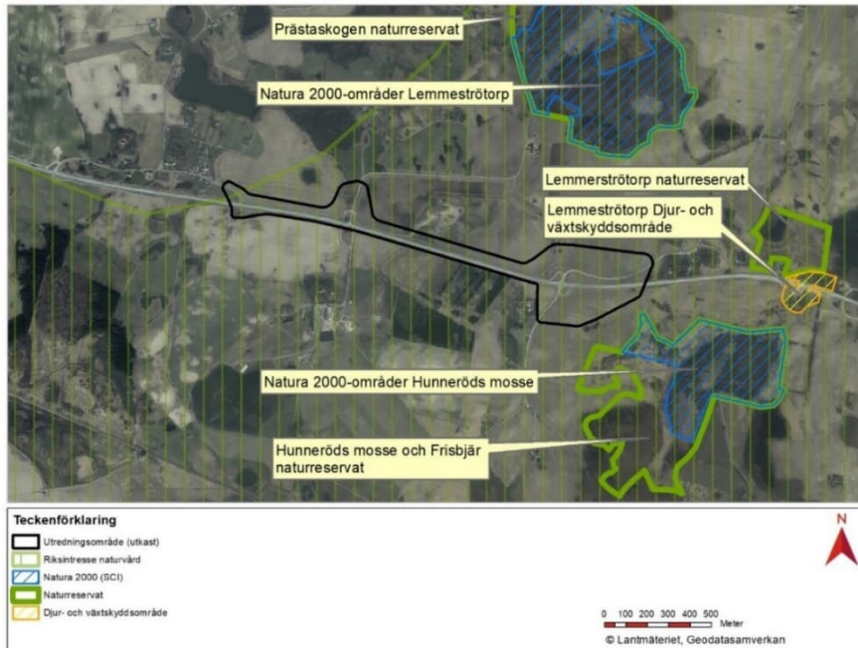
Figur 10. Fornlämningssituationen efter den arkeologiska utredningen.

De kulturmiljövärden som finns i området är kyrkoruinens ställning i landskapsbilden, forn lämningarna, det svagt böljande landskapet samt siktlinjer mellan före detta prästgård, klockarbostället (som ligger utmed Havgårdsvägen inom Lemmeströ bytomt) och kyrkoruinen.



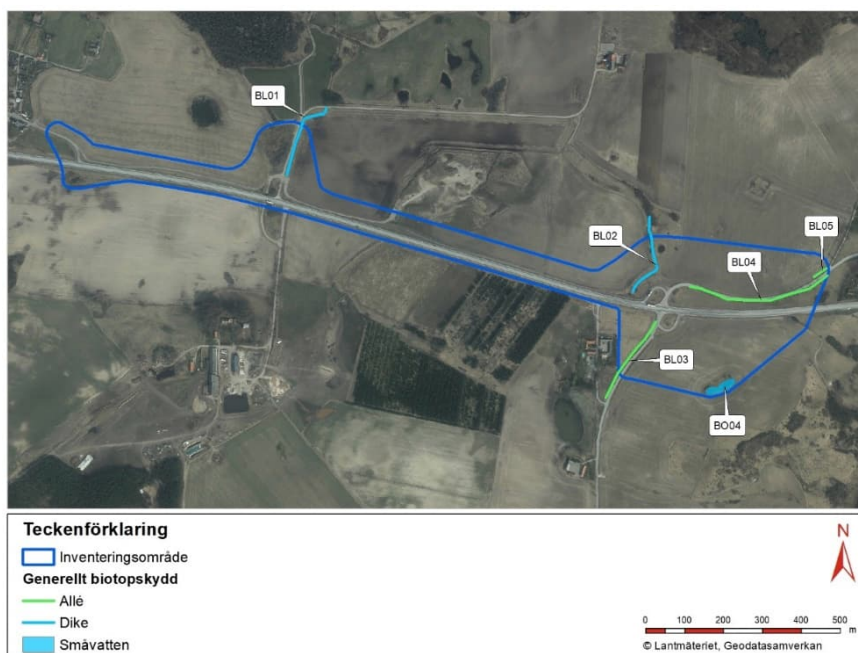
## 2.5.2. Naturmiljö

Hela inventeringsområdet omfattas av riksintresse för naturvård, *Backlandskapet söder om Romeleåsen*. Värdena i området kan bland annat härledas till den speciella dödstopografi som finns i riksintresseområdet, vilket har gett upphov till en stor vegetationsvariation. Utanför vägplanen finns Natura 2000-områdena Lemmeströrorp och Hunneröds mosse, se Figur 11.



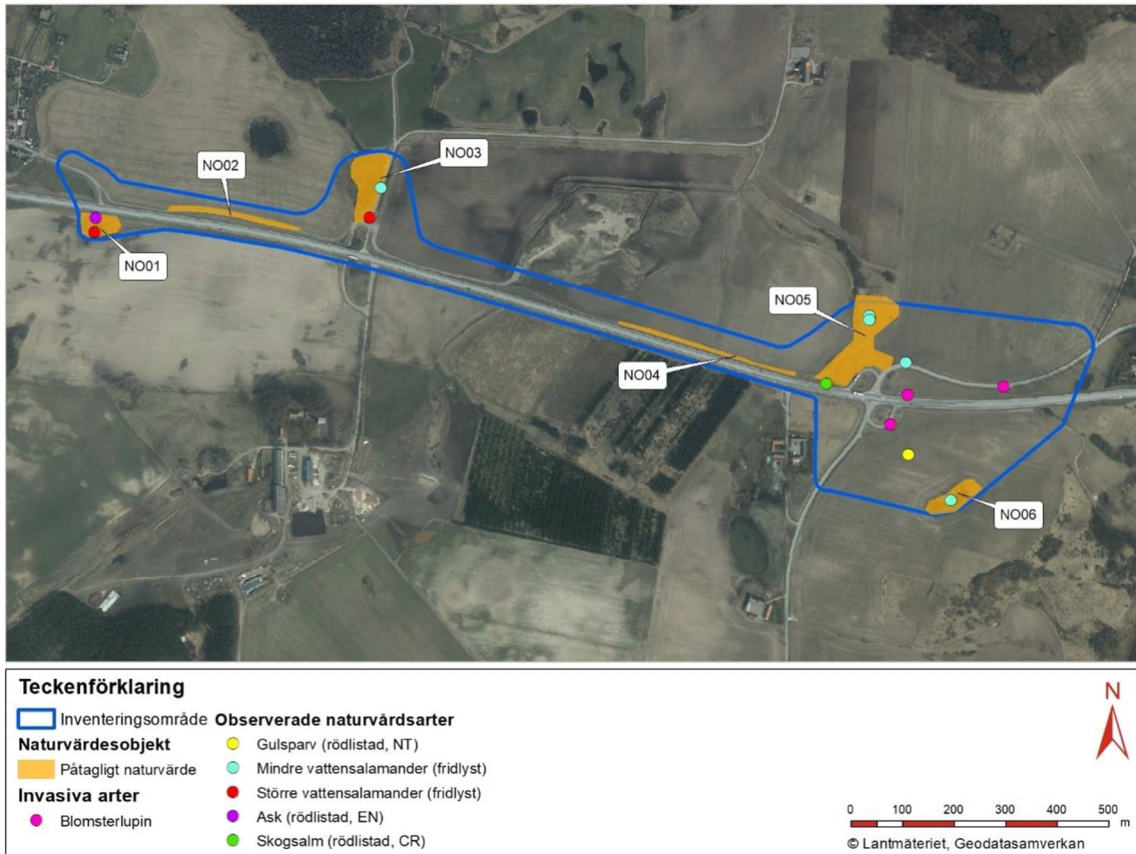
Figur 11. Riksintresse för naturmiljö, Natura 2000-områden och naturreservat invid projektet.

De skyddade områden som finns invid vägplanen är objekt som skyddas av det generella biotopskyddet såsom alléer utmed Slätterödsvägen (BL04 och BL05 i Figur 12) respektive Havgårdsvägen (BL03), diken som finns utmed Brunnarnavägen (BL01) respektive väster om korsningen E65/Slätterödsvägen (BL02) samt en damm sydost om korsningen E65/Havgårdsvägen/Slätterödsvägen (BO04). Inga andra skyddade områden berörs av vägplanen.



Figur 12. Objekt inom inventeringsområdet som omfattas av det generella biotopskyddet.

En naturvärdesinventering (NVI) har gjorts inom ramen för vägplanen. Den visar att det inte finns några platser med högsta eller höga naturvärden (naturvärdesklass 1 och 2) inom vägplanen, däremot finns det två områden med påtagligt naturvärde (naturvärdesklass 3) utmed grusvägen (NVI-objekt NO02 och NO04, se Figur 13). Dessa består av torra vägslänter med en artrikedom av blommande örter. Även områden runt dammarna har bedömts ha påtagligt naturvärde (Småvatten i jordbrukslandskapet med omgivande träd- och buskmiljöer, NVI-objekt NO01, NO03, NO05 och NO06) eftersom de används av vilt, de är i vissa fall en lekmiljö för groddjur, samt att de har salix som är en pollen- och nektarresurs och buskarna är en skyddande miljö för småfåglar.



Figur 13. Naturvärdesobjekt inom utredningsområdet, utpekade vid en naturvärdesinventering i juni 2020 (WSP, 2020).

En groddjursinventering har gjorts, vilken visar att det finns två fridlysta arter i området, mindre och större vattensalamander. Dessa påträffades i anslutning till vägens utjämningsmagasin. Två rödlistade arter påträffades, en ung skogsalm och en ask. En invasiv art, blomsterlupin, har också identifierats.

Det omgivande landskapet är rikt på vilt såsom dovhjort, kronhjort, rådjur och vildsvin. Det finns villstängsel utmed båda sidorna av E65 och en faunapassage för vilt (port under E65) vid Brunnarnavägen. Där vägar ansluter till E65 finns färister som hindrar vilt från att springa ut på E65. Öster om projektet, i Lemmeströtorp, finns en ekodukt över E65. Inga ytterligare passager för vilt bedöms behövas.

### 2.5.3. Ytvatten

Det finns sex ytvattenmiljöer (fyra dammar och två diken) inom utredningsområdet. Tre av dammarna, som ligger inom NVI-objekt NO01, NO03 och NO05, är utjämningsmagasin som tar emot vatten från E65, bland annat via diken BL01 och BL02. NO01 avleds sannolikt söderut och utjämningsmagasinen NO03 och NO05 norrut till slutrecipienten Björkesåkrasjön. Den fjärde dammen, BO04, är en naturlig lågpunkt i landskapet.

Vid Brunnarnavägen finns två nästan identiska dikningsföretag från samma år registrerade, vilka bedömts vara dubletter av ett och samma dikningsföretag, "Sänkning av Björkesåkrasjön och vattenavledning i samma sjös av- och tillopp", från 1891. Endast ett av dem finns därför med i fastighetsförteckningen.

Inga ytvattenförekomster med antagna miljö kvalitetsnormer eller utpekade värdefulla vatten förekommer inom utredningsområdet. Inte heller recipienten Björkesåkrasjön har antagna miljö kvalitetsnormer.

### 2.5.4. Hydrogeologi

Det förekommer två utpekade grundvattenförekomster i området varav en i jordlagren, den så kallade Alnarpsströmmen, och en under denna i kalkstenen. Dessa är slutna magasin som överlagras av ca 80 meter morän. I utredningsområdets östra del finns en isälvsavlagring som möjligen kan utgöra ett öppet grundvattenmagasin. En brunnsinventering har gjorts, vilken visar att det finns enskilda brunnar i närheten av planerad planskild korsning.

Grundvattennivåerna har observerats våren 2020 genom åtta grundvattenrör, vilka var placerade utmed planerad parallellväg och planskild korsning, vid en mindre damm (objekt BO04 i Figur 12) samt i en punkt i riktning mot Hunneröds mosse. Undersökningen visar att den mindre dammen (BO04) inte är grundvattenberoende eftersom ytvattennivån var 3,5 meter högre än grundvattennivån vid inmätningen i juni 2020.

### 2.5.5. Rekreation och friluftsliv

Vägplanen ligger inom ett riksintresse för rörligt friluftsliv, *Sjö- och åslandskapet vid Romeleåsen*. Värdet i intresset har sin grund i den varierande topografin och geologin, och att det finns natur- och kulturmiljöer med höga värden som relativt sett har utsatts för mindre mänsklig påverkan än omgivande öppna slättlandskap.

Det finns få mål för rekreation och friluftsliv i området, möjligtvis skulle Natura 2000-områdena *Lemmeströtorp* norr om projektet och *Hunneröds mosse* sydost om projektet kunna utgöra målpunkter liksom Lemmeströ kyrkoruin. Grusvägen är en del av ett skyltat cykelstråk mellan Svedala och Skurup samt en del av Östersjöleden, som är en vandringsled mellan Falsterbo och Sandhammaren. Utmed grusvägen går även Kulturslingan, som är en vandringled i området mellan Svedala och Lemmeströtorp. Det öppna landskapet ger möjlighet till fina utblickar, där kyrkoruinen i Lemmeströ syns vida omkring.

### 2.5.6. Förorenad mark

Norr om grusvägen finns ett område som tidigare har tagit emot fyllnadsmassor, varav några av dem varit förorenade. Jordprover har därför tagits inom utredningsområdet invid denna plats. Analysresultaten från jordproverna visar att halterna av de analyserade ämnena ligger under gränserna för KM (känslig markanvändning). Massorna anses kunna återanvändas inom entreprenaden, under förutsättning att de har lämpliga tekniska egenskaper.

Analysresultat från dikesprovtagningen visar på halter av analyserade ämnen under gränsen för MKM (mindre känslig markanvändning) förutom i ett prov där halterna precis ligger i nivå med MKM med avseende på PAH-H.

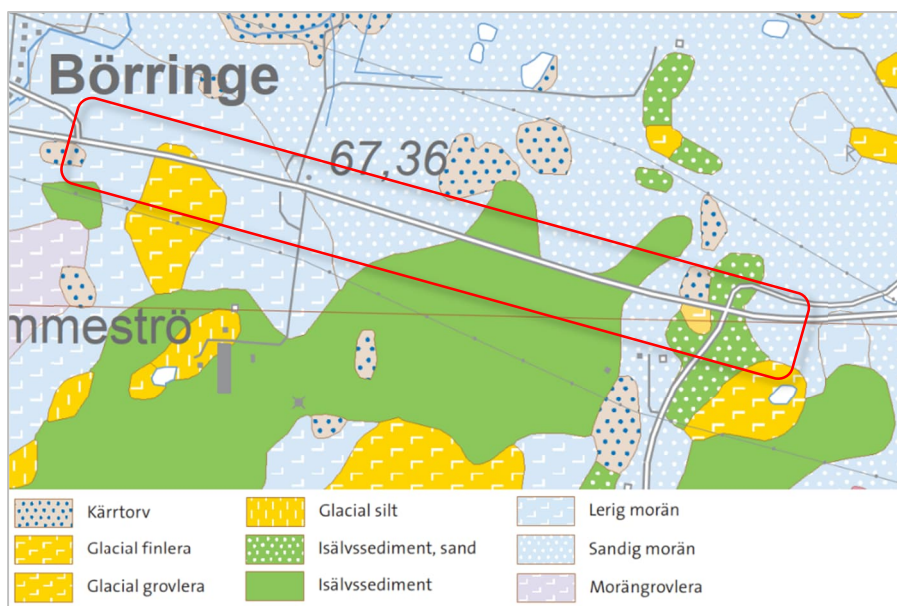
### 2.5.7. Risk

Väg E65 är en rekommenderad väg för transport av farligt gods, liksom de vändöglor som finns i korsningen mellan väg E65, Slätterödsvägen (väg 793) och Havgårdsvägen (väg 684). Det finns en vägport under E65 vid Brunnarnavägen. I händelse av kraftiga regn eller driffel på pumpstationen kan vatten bli stående i porten. Boende utmed Lemmeströ gårdsväg kan då nyttja Lemmeströ gårdsvägs anslutning till E65 för att komma ut på europavägen.

## 2.6. Byggnadstekniska förutsättningar.

### 2.6.1. Geologi

Landskapet utgörs av ett svagt kuperat backlandskap. Enligt SGU:s (Sveriges Geologiska Undersökning) jordartskarta består området i stort av morän och isälvs sediment, se Figur 14. Kärrtorv, glacial lera och glacial silt förekommer i mindre områden längs med sträckan. Kartan belyser relativt tydligt hur jorden skiftar mellan områden med morän och isälvs sediment.



Figur 14. Urklipp från jordartskarta från SGU, beställd 2020-05-28, i vilken aktuell vägsträcka är markerad.

Geotekniska undersökningar utfördes i mars och april 2020. Fältundersökningarna bekräftar jordartskartan i stort, förutom vid korsningen mellan E65, Slätterödsvägen och Havgårdsvägen där de visar på mer lermorän än vad som visas på jordartskartan.

För parallellvägen växlar jordarterna längs med sträckan mellan sand och lermorän. I den östra delen av sträckan påträffades fyllningsmaterial innehållande sand, silt, lera och tegelrester med mäktigheter mellan 3 och 6 meter. Därefter följde högförmultnad torv, sandhaltig torv och siltig gyttjig lera. Förekomst av torv och gyttjig lera kan i vissa situationer leda till stabilitetsproblem. Vid mätning av grundvattennivåerna våren 2020 låg dessa huvudsakligen cirka 2–3 meter under markytan.

Generellt består området kring den planerade planskilda korsningen av lermorän. Lermoränen varierar och är bitvis sandig och/eller siltig i både skikt och lager. I områdets nordvästra del har

fyllning påträffats i ytan med en mäktighet på ca 2 - 6 m. Jorddjupen enligt SGU:s jorddjupskarta är upp mot 30–50 meter innan berg eventuellt kan påträffas. Grundvattennivån i området kring den planskilda korsningen är påträffad 2 - 7 meter under markytan. Generellt är grundvattennivån högre i de norra delarna.

## 2.6.2. Ledningar

Inom området finns el- och telekablar samt vatten- och dagvattenledningar.

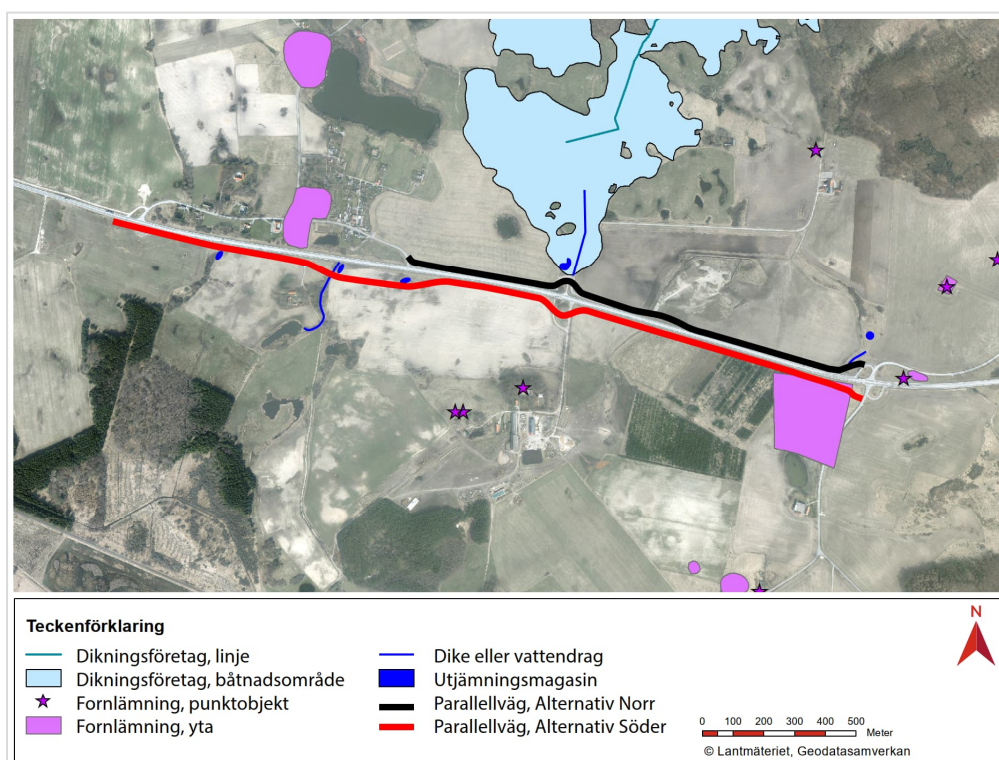
# 3 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

## 3.1. Val av lokalisering

### 3.1.1. Studerade alternativ

#### Parallellväg

Parallellvägen kan lokaliseras antingen längs den norra eller södra sidan av E65. Det norra alternativet sträcker sig mellan de statliga vägarna Börringe kyrkoväg (väg 812.1) och Slätterödsvägen (väg 793), medan det södra alternativet sträcker sig mellan en planerad planskild korsning med E65 väster om Börringe (planeras inom projektet E65 Svedala-Börringe) och Havgårdsvägen (väg 684) se Figur 15. De aspekter som skiljer de båda alternativen åt är längden på vägen, omfattningen av intrång i jordbruksmark, passage förbi biotopskyddade vattendrag, vatten med fridlysta groddjur (vattensalamander), fornlämningar och dikningsföretag samt trafiken genom Börringe.



Figur 15. Jämförelse mellan parallellväg alternativ norr, respektive alternativ söder. Efter det att det norra alternativet valts har en arkeologisk utredning utförts, genom vilken ytterligare fornlämningar identifierades.

Det norra alternativet är cirka 1,6 km långt och kommer medföra att ett dike får justeras något i sin sträckning. Norr om vägen finns två utjämningsmagasin där det finns två fridlysta arter, större och mindre vattensalamander. Det ena magasinet ligger inom båtnadsområdet till ett dikningsföretag. Dikningsföretaget bedöms inte påverkas. Förslaget medför att långsamtgående trafik kommer att köra genom Börringe.

Det södra alternativet är cirka 2,6 km långt, korsar ett vattendrag och medför att vägen går nära ett utjämningsmagasin, medan två utjämningsmagasin kommer ligga mellan parallellvägen och E65. I ett av de tre magasinerna har större vattensalamander påträffats. De andra två magasinerna är inte inventerade, men eftersom vattensalamander påträffats i liknande miljöer kan det inte uteslutas att de finns även i dessa magasin. Det södra alternativet medför risk för att salamandrar som finns i de två östra magasinerna blir avskurna från omgivande naturområden eftersom grusvägen skapar en spridningsbarriär mellan dammarna och åkermarken söderut, vilket bedöms medföra negativa konsekvenser för arten. Vägen kommer att göra intrång i en känd fornlämning.

Parallellvägen har föreslagits att förläggas utmed den norra sidan av E65. Den blir då kortare, vilket leder till mindre intrång i jordbruksmark och mindre materialåtgång för att bygga den. Vattensalamandern bedöms inte påverkas, men hänsyn behöver tas till arten i byggskedet. De fornlämningar som var kända då alternativutredningen gjordes kunde undvikas. Den efterföljande arkeologiska utredningen har dock visat att flera tidigare okända fornlämningar berörs. Förslaget medför att fler långsamtgående fordon kommer att köra igenom Börringe. År 2019 gjordes en trafikmätning som visade att cirka 160 fordon/dygn (årsmedelstrafik) trafikerar Börringe kyrkoväg på delen öster om Börringe kyrka. Den tillkommande trafiken med långsamtgående transporter bedöms i detta alternativ öka med cirka 30–40 transporter per dygn, men varierar under året och kan exempelvis under skördetid öka ytterligare något. Vägen har låga trafikflöden idag och kan kapacitetsmässigt klara av en ökad trafikering. Påverkan på bullernivåerna i Börringe blir mycket ringa.

#### *Planskild korsning*

Vid lokaliseringen av den planskilda korsningen har en bedömning gjorts utifrån aspekterna naturmiljö, kulturmiljö, boendemiljö, intrång i jordbruksmark samt genomförbarhet under byggskedet.

En flytt av korsningen västerut skulle innebära att Havgårdsvägen (väg 684) hamnar närmare bostadshus och en känd fornlämning. Planskildheten riskerar att hamna i siktlinjen mellan en före detta kyrkoruin och en före detta klockaregård, det vill säga två byggnader som har ett kulturhistoriskt samband.

Att förlägga den planskilda korsningen längre österut skulle ta jordbruksmark i anspråk eftersom Havgårdsvägen skulle behöva få en ny sträckning. Det resulterar även i att korsningen kommer närmare det hydrologiskt känsliga Natura 2000-området Hunneröds mosse.

Att förlägga en planskild korsning i befintlig korsning skulle kunna leda till svårigheter att hantera trafiken under byggskedet eftersom det finns få andra statliga vägar att hänvisa trafiken till.

Den planskilda korsningen beslutades därför att förläggas nära befintlig korsning mellan E65, Slätterödsvägen och Havgårdsvägen, men flyttad något österut eftersom det underlättar under byggskedet (befintliga korsningar kan användas under detta skede). Den planskilda korsningen gör då inte intrång i en känd fornlämning väster om Havgårdsvägen, den ligger inte i siktlinjen mellan kyrkoruin och klockaregård och den kommer inte påverka vattenförhållandena i Hunneröds mosse.

### 3.1.2. Vald lokalisering

Parallellvägen föreslås förläggas norr om E65 mellan Börringe kyrkoväg (väg 812.1) och Slätterödsvägen (väg 793). Den planskilda korsningen mellan E65, Slätterödsvägen/Slätterödsvägen (väg 793)/Havgårdsvägen (väg 684) föreslås lokaliseras förskjutet något österut i förhållande till befintlig korsningspunkt.

## 3.2. Val av utformning

### 3.2.1. Studerade alternativ

#### *Parallellvägen*

Vid utformning av vägar där bashastighet ska råda (70 km/h) kan plangeometrin se ut på många olika sätt. En utformning som medger lite högre hastighet medför att vägen får större radier och därmed kommer längre bort från befintliga vägar. Det resulterar i att större ytor jordbruksmark hamnar mellan två vägar. Mindre radier leder till mindre intrång i jordbruksmark och mindre restytor mellan parallellväg och E65, men resulterar samtidigt i en lägre körhastighet.

För att minska intrång i omgivande jordbruksmark föreslogs att vägen utformas med lite mindre svängradier invid de korsningspunkter där intrånget i jordbruksmarken annars riskerade att bli stort. Körhastigheten blir något lägre på dessa delsträckor, men trafikflödena på vägarna är små och berörda platser ligger nära korsningspunkter, varför det ansågs vara acceptabelt.

#### *Planskild korsning*

När Åtgärdsvalsanalysen togs fram (Trafikverket m.fl, 2017), analyserades ett antal olika utformningsförslag för korsningen mellan E65, Slätterödsvägen och Havgårdsvägen. Analysen visade att det skulle krävas någon form av planskild korsning, men det angavs inte närmare hur denna skulle vara utformad.

I arbetet med vägplanen har två alternativa utformningar studerats för den planskilda korsningen. I det ena alternativet passerar ny väg på en bro över väg E65 och i det andra alternativet i en port under vägen. De befintliga korsningspunkterna med E65 byggs i båda alternativen om så att endast högersvingar är tillåtna till och från E65.

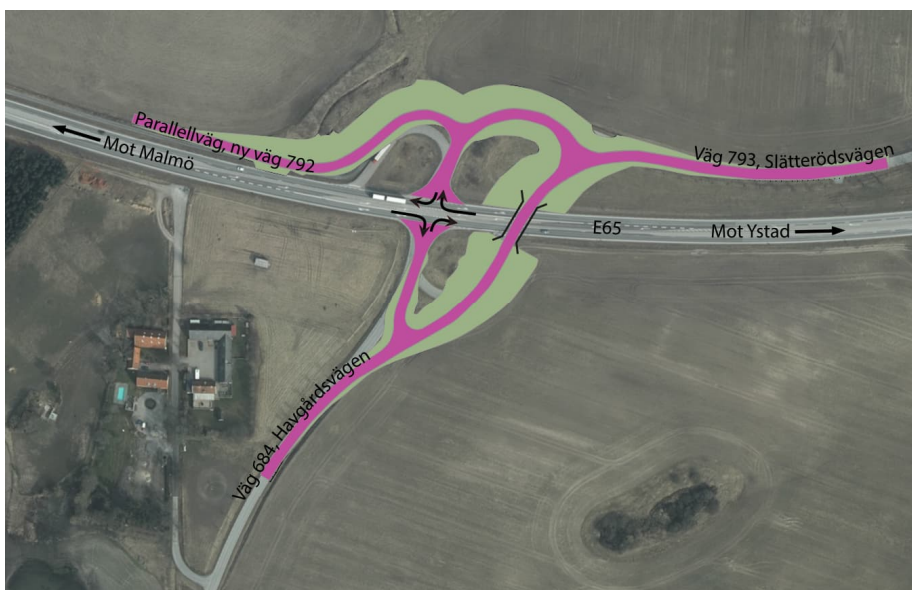
I alternativ Bro föreslås att en ny väg korsar planskilt på en bro över E65 och knyter ihop väg 684 och 793, se Figur 16.

I alternativ Port föreslås att en ny väg går i en port under väg E65, se Figur 17. Den prioriterade trafikströmmen i förslaget är mellan väg 684 (Havgårdsvägen) och E65 västerut (Svedala/Malmö), eftersom den är störst.

För att utvärdera alternativen har det stämmts av mot ett antal aspekter, där de mest alternativskiljande var landskapsbild, kulturmiljö, naturmiljö och vattenmiljö.

Byggande av en bro med tillhörande ramper blir ett nytt dominant element i landskapet med stor påverkan på kulturmiljön och läsbarheten av riksintresset för kulturmiljön, eftersom ramperna till bron utgör en visuell barriär som kan påverka upplevelsevärdet av kyrkoruinen negativt.

Norr om E65 finns en svacka i terrängen, vilket lett till att den norra vändöglan och en del av Slätterödsvägen idag ligger på bank över omgivande terräng. I portalternativet skulle en del av dessa bankar kunna tas bort och ramperna därmed lättare anpassas till omgivande terräng än i broalternativet. En port ger en begränsad påverkan på landskapsbilden och påverkar inte några utblickar. Upplevelsevärdet av kyrkoruinen påverkas därmed inte.



Figur 16. Utformningsexempel med bro över väg E65



Figur 17. Utformningsexempel med port under väg E65

Byggande av en port leder till att grundvatten behöver ledas bort. Efter genomförda undersökningar kunde konstateras att avsänkingsområdet skulle bli begränsat och inte påverka naturmiljövärdena inom de skyddade områdena. En port under E65 bedömdes därför sammantaget vara det bästa utformningsalternativet.

### 3.2.2. Vald utformning

För parallellvägen, Slätterödsvägen och Havgårdsvägen har en utformning valts där bashastighet gäller men där lägre hastighet får hållas i anslutning till korsningspunkterna. En utformning med lägre hastighet medger mindre svängradier som därmed tar mindre jordbruksmark i anspråk.

För den planskilda korsningen har en utformning valts som innebär att en ny väg passerar i en port under väg E65. Det medför att påverkan på landskapsbild och kulturmiljön blir liten, men att grundvatten behöver avledas. Grundvattensänkningen bedöms inte påverka naturvärdena i det närbelägna Natura 2000-området Hunneröds mosse.

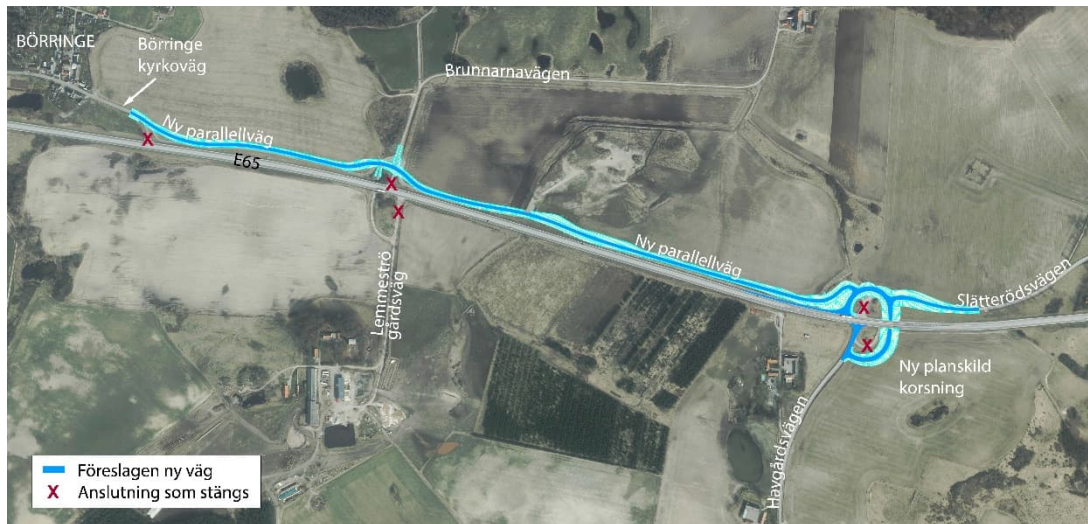


### 3.3. Beskrivning av projektet

#### 3.3.1. Vägförslaget

##### Vägutformning

Vägplanen upprättas för anläggande av en parallellväg (till väg E65) mellan Börringe och Lemmeströ samt en planskild korsning i Lemmeströ. Planförslaget medför att ett antal in- och utfarter till E65 stängs, se Figur 18.

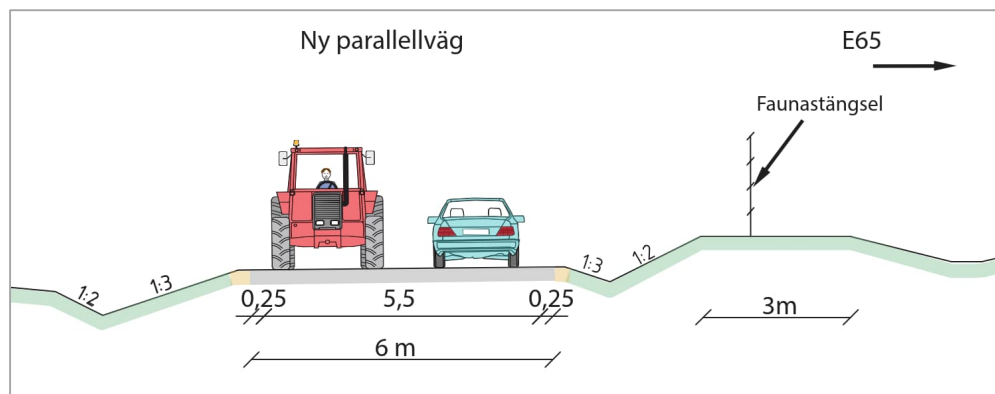


Figur 18. Illustration som visar projektets utbredning (ny väg med vägslänter), in- och utfarter som stängs samt vändöglor som tas bort då den planskilda korsningen byggs.

##### Parallellväg, väg 792

Mellan Börringe (Börringe kyrkoväg, väg 812.1) och Lemmeströ (Slätterödsvägen, väg 793) planeras för en ny, asfalterad parallellväg. Befintlig gång- och cykelväg mellan Börringe kyrkoväg och Brunnarnavägen utgår därmed och den enskilda vägen mellan Brunnarnavägen och Slätterödsvägen byggs om till allmän väg (parallellväg, väg 792).

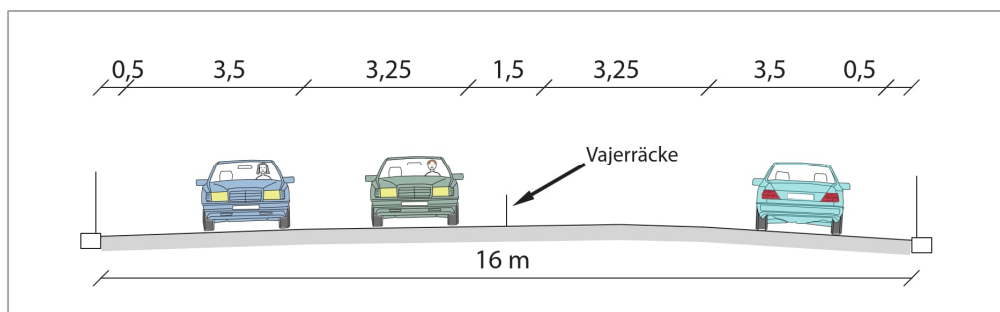
Parallellvägen, som kommer få vägnummer 792, föreslås utformas med en total körfältsbredd på 5,5 meter, där den asfalterade ytan är 6 meter bred. Ett faunastängsel föreslås placeras mellan parallellvägen och väg E65. Vägen kommer huvudsakligen följa omgivande terrängs topografi. Bashastighet, det vill säga 70 km/h, kommer att råda på vägen, men vägen utformas så att lägre hastighet behöver hållas invid korsningarna.



Figur 19. Illustration som visar en sektion av parallellvägen

### E65 och planskild korsning

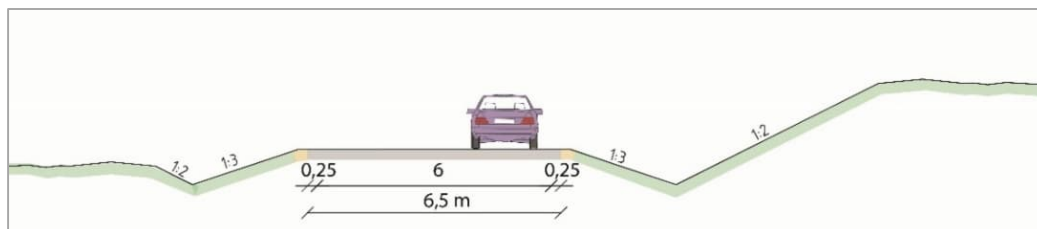
Det föreslås en ny planskild korsning mellan E65, Slätterödsvägen och Havgårdsvägen, där en ny väg föreslås gå i en port under E65. Längs den norra sidan av E65 skapas ett påkörningsfält för trafik mot Malmö. Väg E65 utformas med två körfält i vardera riktningen genom den planskilda korsningen. Den nya, bredare sektionen med fyra körfält ansluter till befintlig fyrfältssektion cirka 250 meter före och efter den planskilda korsningen. Justering av vägbredden sker inom befintligt vägområde. Den varierande hastighet som finns i korsningen tas bort och skyltad hastighet längs E65 kommer att vara 100 km/h. Trafikverket avser att ansöka om förbud mot trafik med långsamtgående fordon, samt gång- och cykeltrafik utmed E65 mellan Börringe och Lemmeströ.



Figur 20. Illustration som visar en sektion med två körfält i vardera riktningen på E65 i den planskilda korsningen. I dag finns ett körfält i vardera riktningen samt vänstersvängskörfält.

### Slätterödsvägen (väg 793) och Havgårdsvägen (väg 684)

Slätterödsvägen och Havgårdsvägen kommer båda att ansluta till den nya, planskilda korsningen. I de delar där vägarna byggs om föreslås de utformas med samma körfältsbredd som de har i dag, det vill säga cirka 6 meter, med en asfalterad bredd på 6,5 meter.



Figur 21. Illustration som visar en sektion för de delar av Slätterödsvägen och Havgårdsvägen som byggs om.

### Gång och cykel

Gång- och cykeltrafik kommer vara tillåten i blandtrafik utmed den nya parallellvägen, Slätterödsvägen, Havgårdsvägen och den nya väg som passerar planskilt i en port under väg E65.

### Stängning av in- och utfarter

Inom den sträcka som omfattas av vägplanen kommer det endast vara möjligt att köra in eller ut på E65 via den planskilda korsning som planeras vid Slätterödsvägen/Havgårdsvägen. Anslutningarna med Börringe kyrkoväg (statlig väg 812.1, i samhällets östra del) och de enskilda vägarna Brunnarnavägen och Lemmeströ gårdsväg kommer därmed att stängas.

### Dagvattenhantering

Huvudprincipen för vald dagvattenlösning är att låta E65 behålla sitt avvattningsssystem så som det är i dag och skapa ett nytt avvattningsssystem för den nya väganläggningen.

Vägdagvatten från den nya anläggningen föreslås fördröjas i diken och slänter, där detta är möjligt, och därefter ledas via diken och ledningar till de tre befintliga utjämningsmagasinen, det vill säga

magasinet söder om E65 vid korsningen med Börringe kyrkoväg, magasinet längs Brunnarnavägen samt magasinet norr om korsningen mellan E65 och Slätterödsvägen. Den nya parallellvägens dagvattensystem har dimensionerats efter ett 2-års respektive 5-årsregn enligt Trafikverkets standarder. De befintliga dagvattenmagasinen, som är anlagda under 00-talet i samband med utbyggnad av E65:an, har i samråd med Trafikverkets driftorganisation konstaterats besitta en kraftig överkapacitet. Hade dessa magasin dimensionerats med dagens standarder är det i vissa fall inte ens säkert att de hade anlagts alls. Sammantaget har ovanstående beräkningar, tillsammans med driftorganisationens konstaterande lett till slutsatsen att samtliga magasin klarar att fördröja även de tillkommande dagvattenflödena. Ingen utbyggnad av magasin föreslås därför inom vägplanen. En justering av vägområdets gränser görs dock vid utjämningsmagasinet längst i väster så att de bättre stämmer överens med befintliga förhållanden. Genom vägplanen säkerställs att drift- och underhållsfordon kan ta sig till befintliga utjämningsmagasin och ledningar för att underhålla dessa. Det maximala utflödet från magasinen vid kraftiga regn regleras idag genom dimensionen på utloppsledningarna. Dessa kommer inte att förändras. Sedan tidigare finns väl tilltagna vägområden runt utjämningsmagasinen vid Brunnarnavägen och Slätterödsvägen. Inom dessa ytor kan vattennivån tillåtas att tillfälligt stiga vid kraftiga regn.

#### ***Belysning***

Vägbelysning kan vara aktuellt där vägar (Havgårdsvägen och Slätterödsvägen) ansluter till E65 vid Lemmeströ.

#### ***Avledning av grundvatten***

Vägporten under E65 kommer att ligga under grundvattenytan och medför att grundvatten kommer att behöva avledas. Avledningen från porten sker till befintligt dagvattenmagasin vid Slätterödsvägen.

#### ***Markanvändning***

Den mark som tas i anspråk för vägplanen redovisas i vägplanens plankartor. Marken består huvudsakligen av jordbruksmark samt statliga och enskilda vägar. Befintliga åkeranslutningar som påverkas av vägplanen kommer att rivas. Nya lägen för dessa kommer att bestämmas i ett senare skede. Den statliga gång- och cykelvägen mellan Börringe kyrkoväg (väg 812.1) och Brunnarnavägen kommer genom vägplanen att utgå och cykeltrafiken kommer istället att hänvisas till parallellvägen. Den enskilda vägen mellan Brunnarnavägen och Slätterödsvägen (väg 793) byggs om till allmän väg (till parallellväg, väg 792).

#### ***Planerade rivningsarbeten***

Befintlig grusväg mellan Börringe kyrkoväg och Slätterödsvägen kommer att rivas. Materialet från grusvägen kan återanvändas för byggande av ny parallellväg. Vid byggande av en planskild korsning kommer delar av E65, vändöglorna i korsningen med Slätterödsvägen och Havgårdsvägen samt delar av Slätterödsvägen och Havgårdsvägen att rivas. Utrustningen för skyltar med varierad hastighet kommer att demonteras och kan vid behov återanvändas på annan plats. Befintligt viltstängsel kommer att ersättas med faunastängsel. Befintlig belysning föreslås rivas och ersättas med ny. Ledningar som ligger i konflikt med anläggningen kommer att behöva flyttas.

#### ***Klimatpåverkan***

För projektet har en klimatkalkyl tagits fram, vilken visar att de delar som bidrar mest till koldioxidutsläpp är masshantering, byggnadsverk och asfalt. Tillsammans utgör de 76 procent av projektets utsläpp av växthusgaser.

Vägplanen medför att cirka 46 500 m<sup>3</sup> schaktmassor kommer att behöva hanteras när en port byggs under väg E65. Samtidigt behöver andra typer av massor tillföras projektet när vägarna byggs upp. Inom projektet utförs ett arbete för att optimera masshanteringen och undersöka vilka massor som kan återanvändas inom projektet för att minska behovet av nya massor och därigenom även mängden transporter.

Byggande av en port, som innehåller betong och armering, kommer också leda till en negativ klimatpåverkan. Portens utformning och produktion bestäms i ett senare skede. Det finns då potential till att minska klimatpåverkan.

Asfalt påverkar främst klimatet initialt under dess livscykel vid utvinning av råvara, produktion av färdig asfaltmassa och utläggning. Genom aktiva materialval gällande asfalt finns möjlighet för projektet att minska klimatpåverkan något.

### 3.4. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Inga skyddsåtgärder fastställs i vägplanen.

## 4 Effekter och konsekvenser av projektet

### 4.1. Vägens funktion och standard

Genom vägplanen tillkommer en ny sekundär länsväg, väg 792, mellan Börringe kyrkoväg (väg 812.1) och Slätterödsvägen (väg 793). En ny planskild korsning byggs mellan E65, väg 793 (Slätterödsvägen) och 684 (Havgårdsvägen).

E65 är ett riksintresse för kommunikation. Det blir en jämnare hastighet på E65 och framkomligheten ökar när det blir 2+2 körfält genom den planskilda korsningen, antalet anslutande vägar minskar, den variabla hastigheten tas bort och den långsamtgående trafiken hänvisas till parallellvägen. Vägplanen bedöms därmed stärka riksintresset.

Anslutningen mellan E65 och Börringe kyrkoväg (väg 812.1) stängs, vilket medför att det inte blir möjligt att använda denna infart som smitväg vid köbildning på E65.

Anslutningarna mellan E65 och Brunnarnavägen, respektive Lemmeströ gårdsväg kommer att stängas.

Det skapas ett sammanhängande gång- och cykelstråk med statlig väghållning på sträckan Svedala-Börringe-Skurup som inte står i konflikt med ekodukten i Lemmeströtorp.

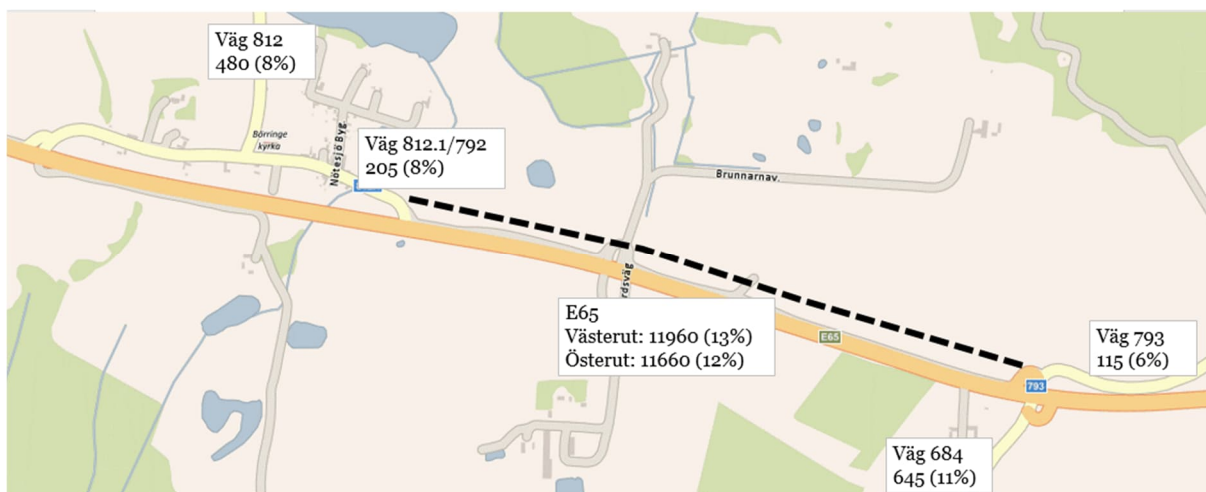
### 4.2. Trafik och användargrupper

Vägplanen bedöms inte generera någon ny trafik, men omfördela befintlig trafik då långsamtgående trafik hänvisas till den nya väg 792 (parallellvägen). Parallellvägen bedöms år 2045 trafikeras av cirka 205 fordon/dygn ÅDT (årsdygnstrafik). Eftersom jordbrukstransporter trafikerar vägen varierar trafikflödet under året och kommer exempelvis under skördetiden att vara högre än beräknad ÅDT.

Trafiksäkerheten kommer att förbättras då det inte längre förekommer några vänstersvängande eller korsande rörelser på E65. Väntetiden för trafik som önskar korsa eller köra ut på E65 i den planskilda korsningen bedöms minska.

Trafik till och från Brunnarnavägen och Lemmeströ gårdsväg får köra via den nya, planskilda korsningen och den nya parallellvägen. Det medför att körsträckan för att komma ut på E65 blir längre för dessa trafikanter.

Komforten och trafiksäkerheten ökar för oskyddade trafikanter då de färdas i blandtrafik på en asfalterad väg och kan korsa E65 planskilt.



Figur 22. Beräknade trafikflöden på statliga vägar år 2045 om utbyggnad görs enligt vägplanen. Trafikflödena är angivna i antal fordon per dygn (årsmedeldygn, ÅDT). Siffran i procent anger andelen tung trafik.

### 4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

När trafiksäkerhet och framkomlighet ökar på E65 förbättras förutsättningarna för person- och godstransporter på både lokal, regional och nationell nivå eftersom vägen är viktig för såväl hamnen i Ystad, flygplatsen Malmö Airport, som för de regionala och lokala transporterna mellan Österlen och Malmö-, Lund-, Köpenhamnområdet.

### 4.4. Miljö och hälsa

Projektets bedömda miljöpåverkan finns redovisad i vägplanens miljökonsekvensbeskrivning (MKB), "Miljökonsekvensbeskrivning E65 Malmö-Ystad, parallellväg Börringe-Lemmeströ, 2021-02-15, rev. 2021-10-08", och återges endast kortfattat här.

I MKB:n redovisas att det initialt gjordes beräkningar av ekvivalenta och maximala ljudnivåer för att identifiera vilka byggnader som kan bli berörda av bullernivåer över riktvärdena år 2045 om utbyggnad sker enligt vägplanen. Beräkningarna visar att inga byggnader berörs av bullernivåer över riktvärdena på grund av trafik inom vägplanen. Den helt dominerande bullerkällan i området är väg E65. En ny parallellväg innebär en mindre omfördelning av trafiken och påverkar inte den totala bullersituationen. Aspekten buller avgränsades därför bort.

#### 4.4.1. Kulturmiljö

För kulturmiljön är det den planskilda korsningen som kan komma att påverka kulturvärdena mest för här finns Lemmeströ kyrkoruin, som är en viktig del av riksintresset, och Lemmeströ medeltida bytomt. En planskild korsning, där ny väg passerar under E65, ger en begränsad påverkan på landskapsbilden. Det böljande landskapet kommer fortsatt att dominera och kyrkoruinens synlighet i detta rubbas inte. Konsekvenserna för läsbarheten av kulturmiljön är försumbar. En arkeologisk utredning visar att det inte finns risk för påverkan på Lemmeströ medeltida bytomt, däremot visar den arkeologiska utredningen att fem områden med tidigare okända fornlämningar berörs. Dessa föreslås undersökas vidare.

Projektet bedöms ha liten negativ konsekvens för riksintresset för kulturmiljövård, men inte medföra påtaglig skada. För övriga kulturmiljövärden bedöms projektet ha liten till obetydlig konsekvens.

#### 4.4.2. Naturmiljö

De två Natura 2000-områdena Lemmeströ samt Hunneröds mosse påverkas inte direkt eller indirekt av projektet. Riksintresset för naturvård bedöms inte heller påverkas.

De skyddade objekt som påverkas permanent av vägplanen är allén utmed Slätterödsvägen och diket väster om korsningen E65/Slätterödsvägen (väg 793), vilka har beteckningen BL04 och BL02 i Figur 12. En planskild korsning medför att den västra delen av allén kommer att behöva tas bort. Påverkan på allén kommer kompenseras genom nyplantering av alléträd i luckor i befintlig allé utmed Börninge stationsväg. Delar av det biotopskyddade diket väster om korsningen mellan E65 och Slätterödsvägen kommer att behöva flyttas några meter norrut för att följa släntfoten till den nya parallellvägen. Diket vid Brunnarnavägen (BL01 i Figur 12) kommer tillfälligt påverkas under byggskedet då en korsande ledning anläggs och Brunnarnavägens östra slänt justeras. Arbetet i dikena kommer tidsstyras till utanför vattensalamanderns lekperiod, då de befinner sig på land. Effekten för groddjur bedöms vara obetydlig.

Det bedöms inte finnas något behov av någon ny faunapassage inom projektet, men den planerade porten under E65 kan användas av mindre däggdjur för att korsa vägen.

Massor från områden med den invasiva arten blomsterlupin kommer att hanteras separat och på ett sätt så att de inte bidrar till spridning av arten.

En av de två lite artrikare, sandiga vägslänter som identifierats i NVI:n (NO04 i Figur 13) kommer att påverkas av projektet. Det föreslås att samma typ av miljö återskapas på den nya slänt som byggs upp på samma plats. Utöver detta så föreslås att en motsvarande miljö nyskapas på den södra sidan av den planskilda korsningen med hjälp av sandiga överskottsmassor. Det innebär att projektet bidrar till en nettoökning av arealen torra, artrika slänter.

Vägplanen bedöms medföra en obetydlig till liten positiv effekt för dessa värden genom en nettoökning av habitatareal. Eftersom habitatökningen är relativt liten samt eftersom den inte bedöms vara så omfattande att det leder till positiva effekter för enskilda arters bevarandestatus, är den samlade bedömningen att projektet bedöms medföra en obetydlig konsekvens för naturmiljön.

#### 4.4.3. Ytvatten

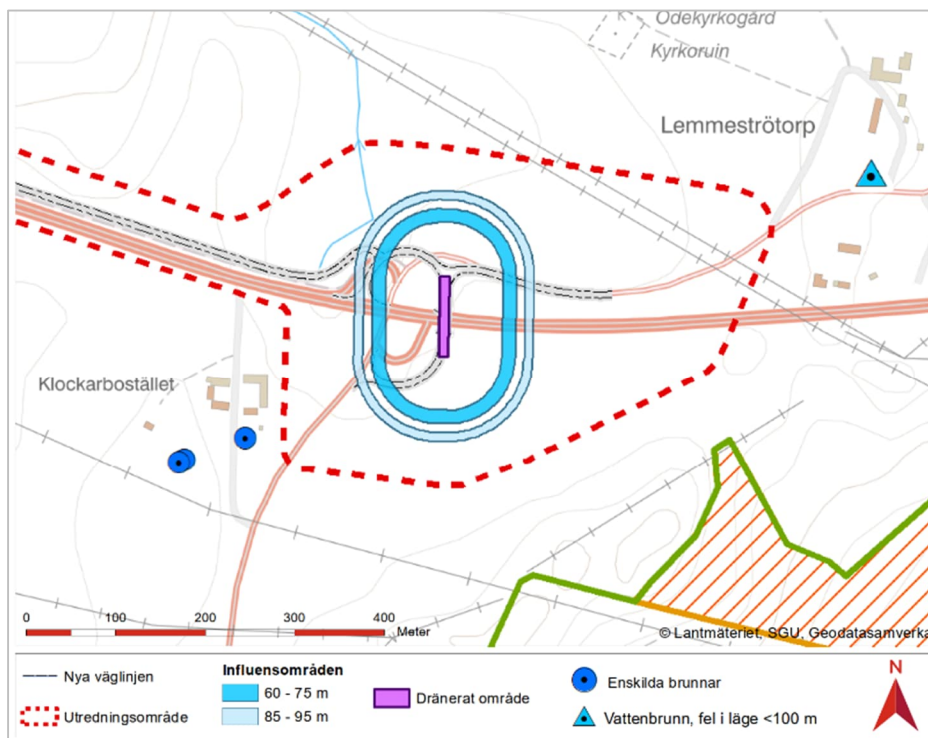
Dagvatten från den nya anläggningen leds till befintliga utjämningsmagasin. Projektet kommer inte medföra någon effekt i form av betydande flödesökning eller förändrad vattenkemi och det bedöms inte heller föreligga någon risk för negativa effekter på recipienten Björkesåkrasjön. Utbyggnad kommer ske inom båtnadsområdet till ett dikningsföretag, men berör inte dess anläggningar och bedöms inte påverka dess funktion. Ledningsdimensionen på utloppet till utjämningsmagasinet tillåter ett visst maxflöde till dikningsföretaget och detta kommer inte att förändras. Vid kraftiga regn kommer därför utflödet aldrig att överstiga det utflöde som belastar dikningsföretaget idag. Det finns ytor invid utjämningsmagasinet där vattennivån kan tillåtas stiga.

Trafikflödet på parallellvägen kommer vara lågt och grundvatten från porten kommer att ledas till ett av utjämningsmagasinen, så det ökade tillflödet kommer sannolikt vara lite renare och möjligen bidra till en viss utspädningseffekt av vågdagvattnet från befintlig väg E65. Detta är dock av marginell omfattning och bedöms inte medföra några effekter nedströms eller på recipienten Björkesåkrasjön. Våganläggningen bedöms därför sammantaget medföra obetydliga konsekvenser för ytvatten.

#### 4.4.4. Grundvatten

Med en vägport under E65 kommer schaktbotten i byggskedet och dränering i driftskedet att ligga under grundvattenytan. Övriga delar av projektet medför ingen grundvattenbortledning. Dränering bedöms som djupast att hamna på nivån +76,5 i driftskedet och länshållning bedöms utföras till + 75 i byggskedet. Grundvattennivån vid vägporten är uppmätt till ca +78,6 i maj och juni 2020. Enligt SGU:s mätningar låg grundvattennivån i aktuellt område under den normala i små magasin under denna period. I beräkningarna används en nivå på +79,5. Grundvattensänkning kommer att erfordras i byggskedet av en vägport samt i driftskede om den byggs som en dränerande konstruktion.

En beräkning av influensområde för avsänkningen vid planerad port har gjorts. Influensområdets utbredning är illustrerat i Figur 23. Den inre blåa ytan visar spannet på utbredningen för influensområdet med normal grundvattenbildning (uppträder under år med normal årsnederbörd) och yttre ljusblåa ytan visar spannet på influensområdet med låg grundvattenbildning (uppträder under år med mycket låg årsnederbörd). I detta fall representerar låg grundvattenbildning en halverad grundvattenbildning jämfört med under normal nederbörd. Utbredningen av det avsänkta området bedöms omfatta påverkan från lanseringsschakt i byggskedet och dränering i driftskedet och beräkningen gäller sålunda för både bygg- och driftskede



Figur 23. Influensområde (80\*10 meter) i relation till beräknade influensområden med radie 55 meter resp. 70 meter.

Inga skyddsvärda objekt (brunnar eller naturvärden) finns inom influensområdet och avsänkningen kommer inte att påverka avrinning av yt- eller grundvatten till Natura-2000 området Hunneröds mosse. Det bedöms inte heller ske någon påverkan på de utpekade grundvattenförekomsterna Alnarpsströmmen och det underliggande kalkberget. Grundvattennivån i jordbruksmarken inom influensområdet ligger mellan ca 2 – 7 meter under markytan och enligt tidigare utredningar utförda av SLU medför en avsänkning här endast försumbar påverkan på avkastningen från jordbruksmarken. Projektet bedöms medföra obetydliga eller inga konsekvenser på redovisade grundvattenförekomster, vattentäkter och övrigt grundvatten (som här avser grundvatten i de ytliga jordlagren) inom influensområdet.

#### 4.4.5. Rekreation och friluftsliv

Gående och cyklister kan färdas på en asfalterad parallellväg, vilket medger högre komfort än den grusväg som finns i dag, och de har möjlighet att passera E65 planskilt för att nå mål på motsatt sida av vägen. Konsekvensen bedöms sammantaget som positiv.

#### 4.4.6. Förorenad mark

I analyser från dikesprovtagningen visade ett samlingsprov på halter av PAH-H i nivå med MKM. Ett extra samlingsprov bör därför tas ut på uppgrävda massor för att säkerställa att massorna omhändertas på rätt sätt. Övriga massor anses kunna återanvändas inom entreprenaden om de har rätt tekniska egenskaper.

Riskerna rörande hantering av förorenad mark bedöms vara acceptabla.

#### 4.4.7. Risk

Genom att skapa en planskild korsning på E65 reduceras risken för olyckor generellt och för kollision mellan mötande fordon i synnerhet. Detta innebär att både sannolikheten för olycka samt efterföljande sannolikhet för betydande skada på transportfordon reduceras. Risker förknippade med farligt gods-transport är i dagsläget mycket lågt och genomförande av utbyggnadsalternativet bedöms reducera den än mer. Risken bedöms vara acceptabel.

I händelse av översvämning i vägport vid Brunnarnavägen kan en fastighet utmed Lemmeströ gårdsväg inte nås via det ordinarie vägnätet, utan anslutning får ske via gårdens interna vägar från förlängningen av Myreholmsvägen. Om porten mellan Slätterödsvägen och Havgårdsvägen översvämmas får trafikanten åka vidare till Börringe eller cirkulationsplatsen mellan E65 och Södra Sturupsvägen (i väster) respektive Lemmeströtorp (i öster) för komma över till motsatt sida av vägen. Risken bedöms vara acceptabel.

#### 4.4.8. Generellt biotopskydd, strandskydd samt anmälan enligt 12 kap. 6 § miljöbalken

Vissa verksamheter och åtgärder enligt fastställd vägplan är undantagna från krav på prövning enligt miljöbalken. Det gäller dispens från det generella biotopskyddet, från strandskyddet samt anmälan för samråd för åtgärder som väsentligt kan förändra naturmiljön enligt 12 kap. 6 § miljöbalken.

##### *Samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken.*

Krav på samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken gäller inte verksamheter och åtgärder som omfattas av anmälnings- eller tillståndsplikt enligt andra bestämmelser i miljöbalken eller som anges i en fastställd vägplan. Anledningen till detta är att man anser att detta samråd redan har skett vid samrådet om själva planen. Det innebär att syftet med bestämmelsen i 12 kap. 6 § tillgodoses inom ramen för prövningen av projektet enligt väglagen.

##### *Strandskydd*

Det finns inte några områden som omfattas av strandskydd inom vägplanen.

##### *Biotopskydd*

Inom vägplanen finns sådana biotopskyddsområden som avses i 7 kap. 11 § punkt 1 i miljöbalken. Inom ett biotopskyddsområde får man inte bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd som kan skada naturmiljön. Om det finns särskilda skäl får dispens från förbudet ges i det enskilda fallet. Förbuden gäller inte byggande av allmän väg enligt fastställd vägplan enligt väglagen.



De biotopskyddade områden som berörs av vägplanen är:

- Allé utmed Slätterödsvägen. Träden närmast väg E65 är unga, men eftersom de planterats som en kompensation till alléträd som tidigare tagits bort vid breddande av väg E65, omfattas de ändå av biotopskyddet (BL04 i Figur 12).
- En cirka 60 meter lång sträcka av ett dike norr om korsningen mellan E65 och Slätterödsvägen (BL02 i Figur 12), som flyttas permanent några meter norrut för att följa släntfoten av den nya vägen.
- Dike utmed Brunnarnavägen (BL01 i Figur 12), som påverkas under byggskedet då schakt sker för en korsande ledning samt vid justering av Brunnarnavägens slänter utmed en cirka 30 meter lång sträcka.

Allén föreslås kompenseras genom plantering av nya alléträd i luckor i befintlig allé utmed Börninge stationsväg. Diket som berörs i byggskedet kommer efter avslutade schaktarbeten att återställas.

## 4.5. Samhällsekonomisk bedömning

En samhällsekonomisk bedömning har gjorts för de åtgärder som föreslås i vägplanen. I detta arbete har kalkylverktyget EVA, version 2020:2, använts. Kalkylperioden har satts till 40 år.

De i vägplanen föreslagna åtgärderna bedöms sammantaget vara lönsamma eftersom kalkylen visar på att nyttorna är flerfaldt större än investeringskostnaden. De stora positiva effekterna kommer av planskildheten i korsningen (den medför positiva trafiksäkerhetseffekter). De ej värderbara effekterna bedöms ha försumbar effekt på den sammanvägda lönsamheten. Effekten för gång- och cykeltrafikanter har inte beräknats men bedöms bli försumbar.

## 4.6. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

E65 kommer utformas med 2+2 körfält genom den planskilda korsningen. Det medför en liten breddökning från dagens cirka 15,75 meter till föreslagna 16 meter. Den nya, bredare sektionen ansluter till befintlig fyrfältssektion cirka 250 meter före och efter den planskilda korsningen. Justering av vägbredden sker inom befintligt vägområde för E65.

De enskilda vägarna Brunnarnavägen och Lemmeströ gårdsväg kommer att anpassas till de nya korsningspunkterna med parallellvägen, väg 792.

De indirekta effekter och konsekvenser som undersökts är sådana som skulle kunna påverka de närliggande Natura 2000-områdena.

- Grundvattennivån behöver sänkas permanent kring korsningen mellan Slätterödsvägen och Havgårdsvägen för att möjliggöra ombyggnationen av denna, vilket beskrivits i kapitel 4.4.4 *Grundvatten*. En hydrogeologisk påverkan medför en risk för en indirekt effekt på grundvattenkänsliga naturvärden som exempelvis förekommer i Natura 2000-områdena Hunneröds mosse (söderut) och Lemmeströtorp (norrut). Det beräknade influensområdet för grundvattensänkningen är dock mycket begränsat, se Figur 23, och kommer inte medföra någon effekt för dessa områden, som ligger flera hundra meter från det beräknade influensområdet.
- En bedömning har gjorts av huruvida flödet från dagvattenmagasinen kan leda till påverkan på Natura 2000-området Lemmeströtorp genom att titta på landskapets naturliga fall samt utbredningen av vattendrag i området. Av VISS vattenkarta kan utläsas att det inte finns några vattendrag som leder tydligt mot Natura-2000 området. Topografien gör det mycket osannolikt

att vatten från magasinen hamnar i närheten av Natura 2000-området, eftersom det finns höjdpunkter mellan magasinen på norra sidan om E65 och Natura 2000-området samt att inga huvudflöden leder direkt dit. Det bedöms därmed inte finnas risk för någon effekt på Natura-2000 området.

De kumulativa effekter som utretts är ett förändrat klimats påverkan på grund- och ytvatten samt konsekvenser för ingrepp i jordbruksmark.

- I samband med klimatförändringar som leder till ökad nederbörd och högre frekvens av extrema väderförhållanden kan ett ökat tillflöde till befintliga dagvattenmagasin leda till en ökad risk för översvämning. Dessa ökade vattenmängder hanteras genom viss fördröjning i slänter och diken. Runt utjämningsmagasinen vid Brunnarnavägen och väster om Slätterödsvägen finns sedan tidigare ytor där vattennivån i magasinen kan tillåtas höjas. Vid byggande av en port under E65 skapas en ny lågpunkt. Vid mycket kraftiga regnfall kan det leda till att vatten tillfälligt samlas i denna port, liksom vid porten vid Brunnarnavägen, innan det avleds vidare till utjämningsmagasinen. Väg E65 påverkas inte. Projektet bedöms inte medföra någon ökad översvämningsrisk nedströms.
- Ett varmare och torrare klimat förväntas påverka grundvattenbildningen. Detta har exemplifierats med att halvera grundvattenbildningen i beräkningen under kapitel 4.4.4 *Grundvatten*. Det medför att influensområdet blir något större än vid normal grundvattenbildning, se Figur 23, men påverkar inga allmänna eller enskilda intressen.
- Detta projekt kommer att ta jordbruksmark i anspråk som bedöms medföra en marginell konsekvens lokalt i form av minskad yta för livsmedelsproduktion. Skåne har dock den bästa jordbruksmarken i Sverige och det finns ett högt utbyggnadstryck i länet. Utbyggnad av tätorter och externa etableringar på jordbruksmark innebär, tillsammans med utbyggnad av infrastruktur, kumulativt negativa konsekvenser på regional nivå eftersom det är en irreversibel skada som medför minskad möjlighet att säkra framtida livsmedels- och energiproduktion. Eftersom Skåne står för en stor andel av Sveriges totala livsmedelsproduktion kan en minskad yta jordbruksmark, till följd av fler olika typer av exploatering, kumulativt på lång sikt medföra negativa konsekvenser även på nationell nivå.

## 4.7. Påverkan under byggskedet

Påverkan i byggskedet går inte helt att förutspå eftersom det är beroende på hur vald entreprenör avser att bedriva arbetet. För byggskedet gäller, förutom de krav som fastställs i vägplanen, Trafikverkets kravdokument; Generella miljökrav vid entreprenadupphandling (TDOK 2012:93). Dessa krav representerar en basnivå som ska upprätthållas i alla entreprenaduppdrag.

I vägplanen pekas det ut ytor som nyttjas tillfälligt under byggskedet. Inom dessa ytor kan det exempelvis finnas upplagsytor för olika typer av material, etableringsytor för entreprenören, transportvägar mm. Mark med tillfällig nyttjanderätt kommer att återställas innan den återlämnas till fastighetsägaren. För att minska risken för packningskador på jordbruksmark kan olika typer av åtgärder vidtas. Matjorden kan exempelvis först banas av för att inte riskera att packas av arbetsfordon. Vid återställning av jordbruksmark kan alven först luckras upp innan matjorden, efter godkännande från berörd myndighet, läggs tillbaka. Vid lansering av porten kommer en tillfällig förbifart byggas. Förstärknings- och bärlager kommer att läggas ut på alven för att fördela förbifartens trafiklast. Den tid då förbifarten trafikeras kommer att begränsas till cirka två veckor. Trots dessa skyddsåtgärder kan projektet medföra att jordbruksmarkens produktionsförmåga inte återställs fullt ut.

En byggarbetsplats kommer generellt att medföra transporter, hantering av massor, buller och damning.

Ombyggnaden kommer påverka trafiken längs de berörda vägarna. I det fortsatta arbetet får utredas hur trafikeringen under byggskedet ska ske, där särskild hänsyn får tas till de stora trafikflödena längs väg E65. Eftersom det finns ett utpekade cykelstråk utmed grusvägen får även studeras hur denna trafik kan hanteras.

Under byggskedet kan områden med inskränkt vägrätt nyttjas inom naturvärdesobjekt NO05, som bedömts ha påtagligt naturvärde. Detta kan medföra att exempelvis markvegetationen inom området tillfälligt slås av för att skapa plats för arbetsytor. Marken kommer återställas efter avslutat arbete.

En ny dagvattenledning kommer anläggas till utjämningsmagasinet vid Brunnarnavägen. Arbetet bedöms medföra marginella konsekvenser för naturmiljön och inga skyddsåtgärder bedöms behövas för detta arbete. Längs Brunnarnavägen kommer det biotopskyddade diket BLO1 påverkas tillfälligt av schaktarbeten när en ledning schaktas ner tvärs över Brunnarnavägen samt vid justering av Brunnarnavägens slänter. Diket återställs efter avslutat arbete. Arbetet kommer även ske i diket väster om Slätterödsvägen då det anpassas i sin sträckning till parallellvägens slänter och då materialet i vägslänten behöver ersättas med nytt material för att säkerställa stabiliteten i slänten. Denna justering av diket läge blir permanent. Schaktarbetena kan ge upphov till viss tillfällig grumling. I dessa diken kan eventuellt vattensalamander uppehålla sig. Arbetet kommer därför tidsstyras till utanför salamandrarnas lekperiod, då de befinner sig på land. Det finns möjlighet att vidta grumlingsförebyggande åtgärder, exempelvis med hjälp av siltdukar, för att minimera grumling nedströms.

Schakt för vägporten kan ske på olika sätt. Om en metod väljs som medför att sponter behöver slås ner, så kan detta medföra vibrationer.

För att bygga en planskild korsning kommer grundvattennivån behöva sänkas. Grundvattensänkningens influensområde bedöms rymmas inom det område som redovisas under kapitel 4.4.4 *Grundvatten*. Ett kontrollprogram kommer upprättas för att följa upp grundvattennivåerna kring den planerade planskildheten.

Under byggskedet planeras för en förbifart lokalt invid E65. Det innebär att farligt gods-transporterna inte flyttas till andra områden. Förbifarten kan medföra en aningen förhöjd risk för olycka med hänsyn till hastighetsförändring, kurvtagning, köbildning eller försämrad framkomlighet. Den förhöjda risken bedöms dock inte vara av betydande nivå och erfordrar därmed inte någon särskild riskreduktion.

## 5 Samlad bedömning och måluppfyllelse

Sammanfattningsvis så bedöms projektet generellt medföra obetydliga (för aspekterna naturmiljö, ytvatten och grundvatten), eller små negativa konsekvenser (för aspekterna landskapsbild och kulturmiljö). Eftersom trafiksäkerheten ökar så bedöms projektet medföra positiva konsekvenser för rekreation och friluftsliv. Risker kopplade till hantering av förorenad mark, transport av farligt gods och översvämning i port bedöms som acceptabla.

### 5.1.1. De transportpolitiska målen

#### *Övergripande transportpolitiskt mål*

År 2009 antog riksdagen nya transportpolitiska mål, "Mål för framtidens resor och transporter, proposition 2008/09:93". Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en

samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet stöds av ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

#### *Funktionsmål*

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. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

#### *Hänsynsmål*

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt och ska bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

Att bygga ut E65 på det sätt som föreslås medför att restiden minskar på E65 för både person- och godstransporter, vilket kan bidra till utveckling på både en lokal och regional nivå. Väntetiden för trafik på anslutande vägar minskar när en planskild korsning ersätter plankorsningar. Den planskilda korsningen ökar även framkomligheten för oskyddade trafikanter.

Ombyggnaden görs för att öka trafiksäkerheten både på E65 och på anslutande vägar. Vägplanen bidrar till att skapa ett sammanhängande statligt gång- och cykelvägnät på lågtrafikerade gator mellan Svedala och Skurup, vilket kan bidra till ökad cykling även om potentialen för arbetspendling bedöms som låg. En ökad framkomlighet för biltrafiken kan samtidigt leda till ökad biltrafik och därmed ökad klimatpåverkan. I arbetet med vägplanen har en lokalisering och utformning av anläggningen valts med hänsyn till omgivningen för att minimera miljöpåverkan.

Projektet bedöms sammantaget bidra till de transportpolitiska målen.

### **5.1.2. Trafikverkets projektmål**

- Den variabla hastighet som finns i korsningen mellan E65, Slätterödsvägen och Havgårdsvägen tas bort och ersätts med 100 km/h. Med två körfält i vardera riktningen på väg E65 genom den planskilda korsningen, stängning av in- och utfarter utmed sträckan och förflyttning av långsamtgående fordon från E65 till parallellvägen bedöms framkomlighet och trafiksäkerhet öka utmed väg E65.
- En planskild korsning mellan väg E65, Slätterödsvägen och Havgårdsvägen, där alla vänstersvängar tas bort, ökar trafiksäkerheten och förbättrar den lokala tillgängligheten.
- För cyklister bidrar den asfalterade parallellvägen till ökad komfort och den planskilda korsningen leder till ökad trafiksäkerhet.
- Genom att föreslå en port under E65 anpassas projektet efter landskapet och påverkar inte utblickar mot exempelvis Lemmeströ kyrkoruin.
- Utbyggnaden avses att samordnas i byggskedet med huvudprojektet E65 Svedala-Böringe.

Projektet bedöms därmed uppnå de mål som satts för projektet.

### 5.1.3. Miljökvalitetsmålen

De svenska miljömålen finns definierade i proposition 2009/10:155 "Svenska miljömål - för ett effektivare miljöarbete". Det övergripande miljöpolitiska målet är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta.

Riksdagen har med utgångspunkt i detta antagit ett generationsmål och sexton miljökvalitetsmål som är formulerade utifrån den miljöpåverkan naturen antas tåla och som definierar det tillstånd för miljön som miljöarbetet ska sikta mot.

De miljömål som bedömts beröras av detta projekt är listade i Tabell 1.

Tabell 1. Miljömål som kan beröras av aktuellt projekt

	<b>Miljömål</b>	<b>Projektets bedömda påverkan på målet</b>
	<b>Begränsad klimatpåverkan</b> Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig.	Utbyggnad av vägar gynnar biltransporter. Vid förbränning av bränsle som kommer från fossila källor bidrar det till utsläpp av växthusgaser. Projektet bedöms därmed motverka målet.
	<b>Grundvatten av god kvalitet</b> Grundvattnet ska ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt bidra till god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag	Projektet påverkar inga grundvattenförekomster eller vattentäkter. Utifrån detta samt det lilla influensområdet och de låga grundvattenvärdena inom detta bedöms projektet varken bidra till eller motverka miljömålet.
	<b>Ett rikt odlingslandskap</b> Odlingslandskapets och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena bevaras och stärks.	Projektet kommer att ta jordbruksmark i anspråk, vilket motverkar målet. Diken och utjämningsmagasin kommer att finnas kvar. Berörda alléträd kommer att kompenseras.  Värden kan tillföras om fler vägslänter förses med en torrängsflora.

	<p><b>Levande sjöar och vattendrag</b></p>	<p>Projektet påverkar inte uppfyllandet av miljömålet eftersom inga ytvattenmiljöer påverkas negativt. Skyddsåtgärder vidtas för att undvika påverkan på lekvattnen för groddjur.</p>
	<p><b>Ett rikt växt- och djurliv</b></p>	<p>Projektet bidrar till att uppfylla miljömålet genom att åtgärder vidtas för att säkerställa återskapande och kan även bidra genom att skapa ytterligare ytor med artrika vägslänter. Slutresultatet kan i så fall bli en ökad areal av torra, solbelysta vägslänter som har en hög artrikedom av blommande växter och utgör livsmiljöer för bland annat sandlevande insekter.</p>
<p>Sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljövärden samt landskapets ekologiska och vattenhushållande funktion ska bevaras, samtidigt som förutsättningar för friluftsliv värnas.</p>	<p>Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer ska värnas. Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Människor ska ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd.</p>	

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

### 6.1. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens 2 kap beskrivs de allmänna hänsynsreglerna. Syftet med bestämmelserna är framförallt att förebygga negativa effekter på människors hälsa och på miljön. Nedan redovisas översiktligt hur kraven i de allmänna hänsynsreglerna har beaktats.

*Bevisbörderegeln* innebär att den som driver en verksamhet eller vidtar en åtgärd ska visa att de allmänna hänsynsreglerna följs.

Trafikverket är ansvarig för att vägplanen uppfyller miljöbalkens bestämmelser. Detta säkerställs bland annat genom vägplanens planläggningsprocess och de samråd och utredningar som görs.

*Kunskapskravet* innebär att verksamhetsutövaren ska skaffa sig den kunskap som behövs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet.

I detta projekt har Trafikverket anlitat erforderlig kompetens såväl internt som externt för planering, projektering och utredning. Under processen har planeringsunderlag inhämtats från olika myndigheter, en naturvärdesinventering har genomförts, markmiljöprover har analyserats, grundvattennivåer mätts och samråd har hållits i en utökad krets för att inhämta ytterligare kunskap.

Enligt *försiktighetsprincipen* medför redan risken för skada eller olägenhet på människors hälsa eller miljön en skyldighet att vidta åtgärder, begränsningar eller försiktighetsmått. Det är alltid den som orsakar eller riskerar att orsaka en miljöstörning som ska bekosta de åtgärder som behövs för förebyggande eller avhjälpande åtgärder. Vidare ska bästa möjliga teknik användas.

Under arbetet med planen så arbetas kontinuerligt med frågor för att minska risk för skada eller olägenhet, exempelvis har en arkeologisk utredning utförts för att se om det finns tidigare okända fornlämningar, markprover analyseras för att säkerställa att förorenad jord inte nått så långt från en känd förorenad plats att det påverkar projektet, en brunnsinventering har gjorts, grundvattennivåer mätts och utredningar har gjorts för att utreda om en grundvattensänkning skulle kunna påverka naturvärden i ett näraliggande Natura 2000-område.

*Produktvalsprincipen* innebär att alla ska undvika att använda eller sälja produkter som kan vara skadliga för människors hälsa eller miljön om produkterna kan ersättas med andra, mindre farliga, produkter.

Trafikverket ställer krav på bästa möjliga teknik och användning av kemiska produkter genom sina generella miljökrav vid upphandling av entreprenader.

*Hushållnings- och kretsloppsprinciperna* innebär att råvaror och energi ska användas så effektivt som möjligt så att förbrukningen och avfallet minimeras. Det som utvinns ur naturen ska återanvändas, återvinnas eller bortskaffas på ett miljöriktigt sätt.

Byggande av väg och planskild korsning kommer att ta mark i anspråk och kräva till- och bortförsl av olika sten- och jordmassor, asfalt, material till bro, viltstängsel, skyltar med mera, där energi- och materialåtgången beror på vilka beslut som tas rörande anläggningens utformning. I det fortsatta arbetet får studeras i vilken mån massor och material kan återanvändas eller återvinnas.

*Lokaliseringsprincipen* innebär att man ska välja en sådan plats att verksamheten kan bedrivas med minsta intrång och olägenhet för människor och miljö.

Parallellvägen planeras i närheten av en befintlig grusväg och den planskilda korsningen planeras invid en befintlig korsningspunkt för att minska intrång i tidigare opåverkade områden. Projektet bedöms sammantaget medföra små konsekvenser på människors hälsa och på miljön. Åtgärder och försiktighetsmått kommer föreslås för att hantera de konsekvenser som har identifierats i projektet.

*Skälighetsregeln* innebär att kraven gäller i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem. Trots det ska de krav ställas som behövs för att följa en miljökvalitetsnorm.

Miljökvalitetsnormerna för luft och vatten kommer att följas, övriga miljökvalitetsnormer berörs inte.

## 6.2. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt styrmedel som regleras i 5 kap miljöbalken. En miljökvalitetsnorm ska ange de föroreningsnivåer eller störningsnivåer som människor kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse eller som miljön eller naturen kan belastas med utan fara för

påtagliga olägenheter. För närvarande finns miljö kvalitetsnormer för buller, luftkvalitet, vattenförekomster samt för fisk- och musselvatten. De normer som är tillämpbara för detta projekt är miljö kvalitetsnormer för luft och vatten.

#### *Luft*

Från och med 1 januari 2017 har kontrollen av luftkvalitet inom Skåne bedrivits av Miljöförvaltningen i Malmö genom ett avtal med Skånes luftvårdsförbund. Genom detta samarbete genomförs mätningar och beräkningar inom samarbetsområdet. Beräkningarna visar att miljö kvalitetsnormerna för luft inte överskrids i Svedala kommun.

Projektet bedöms leda till en viss omfördelning av trafikflödena på berörda vägar, men förändringarna är små och sker i ett välventilerat vägrum. Miljö kvalitetsnormerna bedöms därmed inte överskridas.

#### *Vattenförekomster*

Inga ytvattenförekomster med antagna miljö kvalitetsnormer förekommer inom utredningsområdet. Inte heller slutrecipienten Björkesåkrasjön har antagna miljö kvalitetsnormer. Projektet påverkar därför inte förutsättningarna att nå antagna miljö kvalitetsnormer för vatten.

Projektet ligger ovanpå grundvattenförekomsten Alnarpsströmmen och en grundvattenförekomst under denna, (SV Skånes kalkstenar). Båda förekomsterna ligger på stort djup och är slutna magasin. Grundvattentillgångarna bedöms inte beröras eller påverkas av projektet.

Projektet bedöms därmed följa miljö kvalitetsnormerna för vatten.

### **6.3. Allmänna hushållningsbestämmelser**

Miljöbalkens grundläggande och särskilda hushållningsregler enligt kapitel 3 och 4 ska tillämpas i arbetet med vägplanen. Mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företrädare ska ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning. Områden som är av riksintresse ska skyddas mot påtaglig skada. Länsstyrelsen representerar staten och bevakar riksintressena i planlägningsprocessen.

I miljöbalkens 3 kap omnämns att mark- och vattenområden som är särskilt känsliga från ekologisk synpunkt och stora mark- och vattenområden som inte alls eller endast obetydligt är påverkade av ingrepp i miljön ska skyddas från åtgärder som kan skada dess naturmiljö respektive områdenas karaktär. Det anges även att jord- och skogsbruk är av nationell betydelse.

Den mark som tas i anspråk för vägplanen utgörs av jordbruksmark samt av statliga och enskilda vägar. Projektet kommer inte beröra några stora opåverkade områden enligt 3 kap. 2 § miljöbalken, men berör biotopskyddade objekt såsom två diken och en allé, vilka Svedala kommun bedömer vara ekologiskt särskilt känsliga områden enligt 3 kap. 3 § miljöbalken. Påverkan bedöms som liten eftersom diken även fortsatt kommer ha sin funktion som biotopskyddade diken samt att förlust av alléträd kan kompenseras med nya trädplanteringar. Ombyggnaden kommer ske i ett jordbrukslandskap som är av nationell betydelse enligt 3 kap. 4 § miljöbalken. Cirka 33 300 m<sup>2</sup> jordbruksmark kommer att tas i anspråk för den nya väganläggningen och ytterligare cirka 9 300 m<sup>2</sup> kommer att nyttjas tillfälligt under byggskedet. Eventuella packningsskador under byggskedet kan medföra att jordens produktionsförmåga inte återställs fullt ut. Intrånget i jordbruksmarken har begränsats genom att förlägga parallellvägen parallellt med väg E65 och genom att minska vägens kurvradier på vissa platser. Eftersom åtgärderna kommer förläggas invid befintlig infrastruktur försvåras inte brukandet av marken.



## 6.4. Riksintressen

Enligt 3 och 4 kap. miljöbalken kan områden av särskild betydelse ur ett nationellt perspektiv vara av riksintresse. Områden av riksintresse ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra, skada eller motverka dem.

*Kulturmiljö (Böringe-Anderslöv, delen i Böringe och Svedala sn:r):* Riksintresset uttryck i utrednings- och influensområdet är Böringe by med Gustafs kyrka, Lemmeströ by och medeltida kyrkoruin samt utblickar över godslandskapet. Projektet bedöms sammantaget medföra liten till obetydlig negativ konsekvens för riksintresset för kulturmiljövård. Vägplanen bedöms inte medföra någon påtaglig skada.

*Naturmiljö (Backlandskapet söder om Romeleåsen):* Projektet påverkar inga kärntressen för riksintresset för naturmiljövård. Projektet försvårar inte heller förutsättningarna för bevarande av utpekade värden och bedöms därmed inte påverka riksintresset eller medföra påtaglig skada.

*Det rörliga friluftslivet (Sjö- och åslandskapet vid Romeleåsen i Skåne):* Vägplaneområdet ligger inte invid någon av de mest frekvent besökta platserna inom riksintresset för rörligt friluftsliv, men kommer öka tillgängligheten för oskyddade trafikanter i landskapet. Vägplanen bedöms därmed medföra positiva konsekvenser för riksintresset.

*Kommunikation (Väg E65, Influensområde för flyghinder och MSA-område (minimum sector altitude) för flygplatsen Malmö Airport). MSA är den höjd som ett flygplan som är på väg ner för att landa säkert kan sjunka till innan den slutliga inflygningen tar vid.):* Vägplanen bedöms stärka riksintresset för väg, eftersom trafiksäkerheten och framkomligheten på vägen ökar. Riksintresset för flygplatsen påverkas inte eftersom det inte planeras för några anordningar som skulle kunna påverka flygningen in till flygplatsen.

*Natura 2000:* Utanför utredningsområdet finns två Natura 2000-områden som är utpekade enligt art- och habitatdirektivet, Hunneröds mosse (SE0430145) och Lemmeströrstorp (SE0430132). Området Hunneröds mosse ligger som närmst ca 350 m sydost om korsningen Slätterödsvägen-Havgårdsvägen. Lemmeströrstorp ligger ca 600 m norr om samma korsning.

Utredningar har visat att grundvattensänkningen inte kommer påverka Natura 2000-områdena Hunneröds mosse (SE0430145) eller Lemmeströrstorp (SE0430132). Riksintresset kommer därmed inte påverkas direkt eller indirekt och projektet bedöms inte medföra påtaglig skada.

Vägplanen bedöms sammanfattningsvis inte medföra någon påtaglig skada för något av de berörda riksintressena.

## 7 Markanspråk och pågående markanvändning

### 7.1. Vägområde för allmän väg med vägrätt

Mark som behövs permanent för vägen och dess väganordningar tas i anspråk med vägrätt. Vägrätt ger enligt 30 § väglagen (1971:948) väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för en väg och bestämma över markens eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Väghållaren får även tillgodogöra sig tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet.

Vägområdet för allmän väg omfattar förutom vägen även utrymme för de väganordningar, till exempel räcken och faunastängsel, som finns längs sträckan samt diken och slänter. Det nya tillkommande vägområdet med vägrätt för allmän väg anges i plankartorna som blå ytor betecknade med ett "V" och omfattar cirka 48 400 m<sup>2</sup>.

**V****NYTT VÄGOMRÅDE MED VÄGRÄTT**

Ytorna utgörs idag huvudsakligen av jordbruksmark samt av statliga och enskilda vägar. Vägområdet berör inte någon detaljplanelagd mark.

Det utökade vägområdet innefattar:

- En ny allmän väg (väg 792), mellan Börringe och Lemmeströ.
- En planskild korsning i korsningen mellan E65, Slätterödsvägen (väg 793) och Havgårdsvägen (väg 684).
- Justering av anslutande vägar (Slätterödsvägen (väg 793) och Havgårdsvägen (väg 684)).
- Yta för åtkomst för servicefordon till utjämningsmagasinets inlopp vid Brunnarnavägen.
- För att justera vägområdet söder om E65, vid korsningen mellan Börringe kyrkoväg (väg 812.1) och E65, så att befintligt utjämningsmagasin ligger inom vägområdet.

## 7.2. Vägområde för allmän rätt med inskränkt vägrätt

Inskränkt vägrätt innebär att väghållaren inte får full rätt att bestämma över användningen av marken eller utrymmet samt att tillgodogöra sig material och andra tillgångar ur marken eller utrymmet.

I plankartan finns tre olika typer av områden med inskränkt vägrätt, vilka är redovisade som ljusblå ytor med beteckningen Vi1, Vi2 och Vi3. Vägplanen omfattar cirka 3 400 m<sup>2</sup> med inskränkt vägrätt.

**Vi****NYTT VÄGOMRÅDE MED INSKRÄNKT VÄGRÄTT**

I områden markerade med Vi1 har Trafikverket rätt att trafikera Brunnarnavägen för att få åtkomst till dagvattenmagasin och ledningar och utifrån vägen bedriva drift- och underhållsarbete av anläggningen. I områden markerade med Vi2 har Trafikverket rätt att trafikera Brunnarnavägen, att förlägga ledningar till och från utjämningsmagasinet samt att utföra drift- och underhållsarbeten på dessa ledningar. Inom ytor markerade med Vi1 och Vi2 har markägaren rätt att trafikera Brunnarnavägen samt att utföra drift- och underhållsarbeten av vägen på ett sådant sätt att det inte riskerar att påverka eller skada dammen med tillhörande ledningar och brunnar.

Inom yta markerad med Vi3 har Trafikverket rätt till åtkomst till dagvattenmagasinet. Markägaren har rätt att bruka jorden, men ska hålla marken hinderfri så att personal och fordon kan komma fram till magasinet.

## 7.3. Områden med tillfällig nyttjanderätt

Område med tillfällig nyttjanderätt omfattar områden som behövs för att kunna bygga föreslagen väganläggning. När vägplanen vunnit laga kraft har väghållaren enligt 35 § väglagen (1971:948) nyttjanderätt till marken för den tid som har angetts i planen.

I plankartorna redovisas fem olika typer av områden som planeras att tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt, vilka är markerade som gula ytor med beteckningen T1, T2, T3, T4 och T5.

**T****Tillfällig nyttjanderätt**

De omfattar totalt en yta på cirka 10 100 m<sup>2</sup> och avses att användas på följande sätt:

- T1: Arbetsområde, transporter samt brobyggande.
- T2: Brobyggande och tillfällig förbifart.

- T3: Arbetsområde för anläggningsarbete.
- T4: Etablerings- och upplagsytor, byggande av bro och väg.
- T5: Uppsättande av faunastängsel.

Nyttjanderätten ska gälla under byggtiden, dock längst 3 månader efter slutbesiktningen. Byggskedet bedöms till cirka 2 år. Marken utgörs huvudsakligen av jordbruksmark. Marken kommer att återställas innan den återlämnas till fastighetsägaren.

## 7.4. Indragning av område från allmänt underhåll

Vägförslaget innebär att vägområdets gräns justeras vid utjämningsmagasinet söder om E65, vid korsningen mellan väg 821.1 (Böringe kyrkoväg) och E65, så att det överensstämmer med läget för befintligt utjämningsmagasin. Justeringen innebär att en yta öster om magasinet, som innehåller jordbruksmark, utgår ur allmänt underhåll. Marken återgår till markägaren. I vägplanen redovisas dessa områden som en prickig yta med kryssmarkeringar.



Totalt dras cirka 910 m<sup>2</sup> in från allmänt underhåll.

## 8 Fortsatt arbete

### 8.1. Tillstånd och dispenser

En arkeologisk utredning enligt 2 kap. kulturmiljölagen är genomförd och har visat att det i området finns fem områden med boplatslämningar som föreslås för fortsatt undersökning. Ansökan om tillstånd till intrång i fornlämningarna har lämnats till länsstyrelsen och arkeologiska förundersökningar planeras till våren år 2022.

Grundvatten kommer att avledas för den port som planeras att byggas. Grundvattenbortledningen vid vägporten bedöms inte medföra risk för skada på allmänna eller enskilda intressen. Detsamma gäller för diket vid Brunnarnavägen (BL01) som enbart påverkas av schaktarbeten under byggskedet. Trafikverket avser därför nyttja undantagsregeln i 11 kap 12 paragrafen i miljöbalken. För det andra diket (BL02), där påverkan är mer permanent, avser man att göra en anmälan om vattenverksamhet.

Större och mindre vattensalamander har noterats i närheten av två diken. Arbeten i vatten föreslås tidsstyras till utanför groddjurens lekperiod, då inga individer finns i vattnet. Förutsatt tidsstyrning av arbetet så bedöms ingen påverkan ske på lekmiljön. Dispens från artskyddet bedöms därmed inte behöva sökas.

Schakt i förorenade massor är anmälningspliktigt. Kontakt kommer tas med miljöförvaltningen i Svedala kommun rörande det dikesprov som hade halter i nivå med MKM rörande fortsatt hantering. Beroende på resultaten från eventuellt tillkommande markmiljöprover så kan ytterligare kontakt krävas med kommunens miljöförvaltning.

## 8.2. Uppföljning och kontroller

- Massor innehållande blomsterlupin behöver hanteras separat från andra massor så att det inte föreligger risk för att denna art sprids.
- Arbeten som påverkar de biotopskyddade dikena BL01 och BL02 ska tidsstyras till perioden oktober-mars för att undvika påverkan på större och mindre vattensalamander under lekperioden. Detsamma gäller eventuell rensning av samtliga magasin. Vid behov vidtas grumlingsförebyggande åtgärder.
- De biotopskyddade diken som berörs i byggskedet ska återställas efter avslutat arbete.
- Träd ska planteras som kompensation för den allé som berörs.
- Det får säkerställas att risken för viltolyckor inte ökar under byggskedet.
- För att bygga en planskild korsning kommer grundvattennivån behöva sänkas. Grundvattennivåerna i grundvattenrör och brunnar bör följas upp med mätningar innan, under och efter byggskedet. Mätresultaten ska utvärderas och verifieras. Trafikverket kommer att vidta de skyddsåtgärder som krävs om det skulle visa sig att en oförutsedd påverkan uppstår.
- Det finns bostadshus vid korsningen mellan E65 och Havgårdsvägen. Vid arbetena ska Naturvårdsverkets riktvärden för buller från byggarbetsplatser (NFS 2004:15) hållas. Om arbeten utförs som kan leda till vibrationer kan en riskanalys behöva göras för att säkerställa att inga byggnader skadas.
- Inför masshanteringen kan det behöva tas ett extra samlingsprov på uppgrävda dikesmassor där det fanns halter av PAH-H i nivå med MKM för att klargöra fortsatt hantering av dessa.

## 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 får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Vägplanen och granskningsutlåtande 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.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas om att fastställa vägplanen, om 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, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. 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. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Väghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Väghållaren 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.

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget 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.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

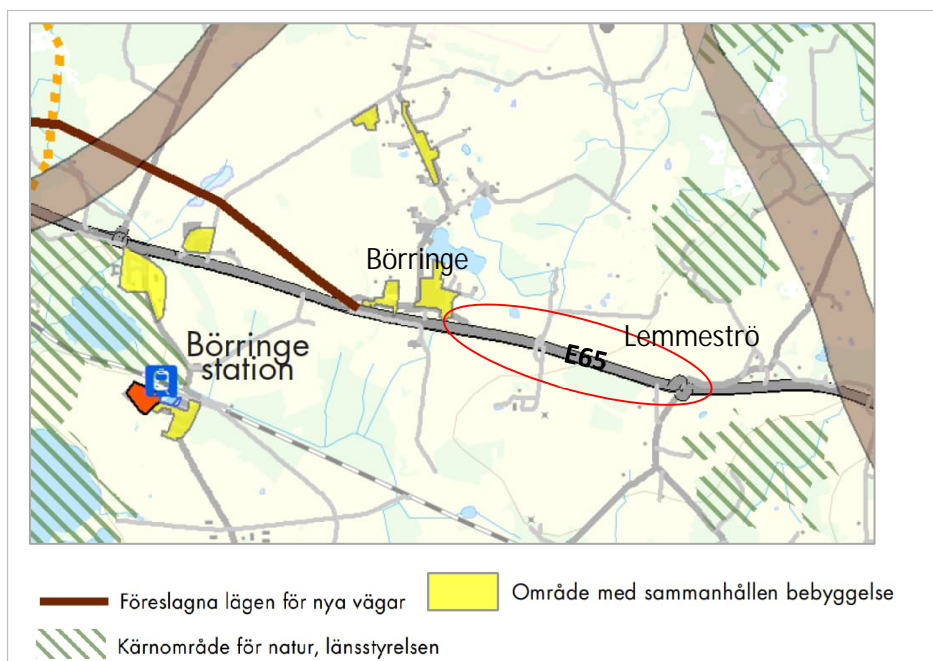
Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen.

### *Kommunala planer*

#### *Svedala Översiktsplan 2018*

Svedala kommun har tagit fram en översiktsplan, Översiktsplan 2018, vilken vann laga kraft 11 mars 2020. I denna nämns att det i samband med ombyggnad av E65 mellan Svedala och Börringe kommer att anläggas ett cykelstråk utmed befintlig E65 mellan Tittentévägen i väster (för vidare färd mot Svedala) och Lemmeströ i öster. Ombyggnad av E65 mellan Svedala och Börringe finns markerat i planens översiktskarta, liksom länsstyrelsens utpekade kärnområden för natur. Det finns samlad bebyggelse i Börringe, men planeras inte för några nya utbyggnadsområden, se Figur 24, som är en illustration baserad på översiktskartan till kommunens översiktsplan.

Vägplanen bedöms vara förenlig med kommunens översiktsplan.



Figur 24. Illustration baserad på utdrag ur Svedala kommuns översiktsplan från 2018. Aktuell vägplan ligger inom område som är markerat med en röd oval.

### Detaljplaner

Det finns inga gällande eller pågående detaljplaner mellan Börringe och Lemmeströ.

## 9.2. Genomförande

### Organisation

Föreslagen anläggning kommer att byggas med Trafikverket som beställare.

### Översiktlig tidplan

Den formella handläggningen av vägplanen planeras att ske under år 2021–2022. Under förutsättning att planen har vunnit laga kraft planerar Trafikverket att börja bygga år 2024. Byggtiden är beräknad till cirka 2 år.

### Produktion

Projektet planeras för närvarande att bedrivas som en så kallad totalentreprenad. Det innebär att Trafikverket kommer ställa krav på den tänkta funktionen, inte exakt hur något ska vara. Entreprenören kommer därefter utföra projekteringen och bygga anläggningen. De arbetsmetoder som väljs under byggskedet kan medföra miljöpåverkan.

Utbyggnaden avses att samordnas i byggskedet med huvudprojektet E65 Svedala-Börringe. Det ska exempelvis undersökas om det massöverskott som uppkommer i detta projekt kan transporteras och användas inom projektet E65 Svedala-Börringe, under förutsättning att massorna har rätt tekniska egenskaper.

Vid byggande av den planskilda korsningen kommer trafiken på väg E65 att påverkas. Eftersom det inte finns några rimliga alternativa vägar att omleda trafiken till, föreslås att det byggs en förbifart längs den södra sidan av E65. Det föreslås att en bro byggs så att trafik kan köra planskilt under E65. Bron kan antingen byggas på plats eller byggas bredvid E65 och därefter lanseras på plats. Om den byggs på plats kommer trafiken på E65 att påverkas under en längre tid än om den lanseras. Trafikverket kommer därför föreslå att bron lanseras på plats.

### *Åtgärder som planeras men inte fastställs*

Eftersom projektet medför arbete i diken där det kan finnas vattensalamander kommer arbetet tidsstyras till perioden oktober-mars då salamandrarna övervintrar på land. Detsamma gäller eventuell rensning av samtliga magasin.

Som kompensation för de alléträd som tas ner utmed Slätterödsvägen planeras nya alléträd att planteras utmed Börringe stationsväg.

En vägslänt med lite större artrikedom kommer att försvinna. Den biotopen planeras att återskapas längs samma sträcka genom att fröbanken i den befintliga släntens ytjord bevaras och återanvänds i den nya slänten. Utöver detta kommer en motsvarande miljö att nyskapas på södra sidan om den planskilda korsningen med hjälp av sandiga överskottsmassor. Detta innebär att projektet bidrar till en nettoökning av arealen torra, artrika slänter vilket får en effekt i form av ökad habitatareal för kärlväxter och insekter.

## 9.3. Finansiering

Enligt kalkyl som upprättades i november 2020 kommer projektets totalkostnad att uppgå till cirka 55 miljoner kronor (i 2020 års prisnivå) Projektet finansieras genom den nationella infrastrukturplanen.

# 10 Underlagsmaterial och källor

## 10.1. Tidigare framtaget material till vägplanen

Trafikverket (2021). Vägplan E65 Malmö-Ystad, parallellväg Börringe-Lemmeströ, Miljökonsekvensbeskrivning, TRV 2019/113718.

WSP, 2020. Naturvärdesinventering. E65, Malmö-Ystad, parallellväg delen Börringe-Lemmeströ Svedala kommun, Skåne län. TRV 2019/113718.

WSP, 2020. PM Hydrogeologi. E65, Malmö-Ystad, parallellväg delen Börringe-Lemmeströ Svedala kommun, Skåne län. TRV 2019/113718.

Underlagsmaterial till vägplanen förvaras hos Trafikverket.

## 10.2. Övriga underlagsmaterial och källor

Region Skåne, Enheten för samhällsanalys, Näringsliv och arbetsmarknad i Svedala, 2020-04-23.

SCB, Kommuner i siffror, 2019, <https://kommunsiffror.scb.se/?id1=1263&id2=1280>

Svedala kommun, 2018, Översiktsplan 2018, antagen av kommunfullmäktige 28 november 2018 och vann laga kraft 11 mars 2020.

Trafikverket, Boverket, Sveriges kommuner och landsting: Åtgärdsvalsstudie väg E65 Börringe-Skurup, 2017, Dnr TRV2016/18658, 2017-06-01.

WSP, 2020. Naturvärdesinventering. E65, Malmö-Ystad, parallellväg delen Börringe-Lemmeströ Svedala kommun, Skåne län. TRV 2019/113718.

Kartunderlag: © Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Länsvisa geodata © Länsstyrelsen



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, Box 366, 201 23 Malmö. Besöksadress: Gibraltargatan 7.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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