



Datum
2022-12-09
Adress

Yttrande

Diarienummer
TN-2022-2590

Till
Trafikverket

Samrådsremiss om ombyggnad av E6, Västra Klagstorp- Petersborg Malmö, Skåne län TRV 2018/134428

Tekniska nämnden föreslås besluta att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Den föreslagna utbyggnaden på den kortare sträckan från trafikplats Västra Klagstorp till trafikplats Petersborg är liksom den tidigare föreslagna utbyggnaden inte en kollektivtrafikåtgärd. Förutom att den riskerar orsaka ett ökat biltrafiktryck mot centrala Malmö är åtgärden också ett steg i fel riktning i förhållande till uppsatta klimatmål.

Istället för utökad vägkapacitet förordas i första hand att Trelleborgsbanan byggs ut till dubbelspår och att satsningarna på utbyggnad av spårkapaciteten i och förbi Malmö påskyndas. I andra hand förordas att E6 byggs ut med ett renodlat busskörväg.

I övrigt anser Malmö stad att samrådsunderlaget, inklusive miljökonsekvensbeskrivningen, beskriver och uppmärksammar de tekniska, landskaps- och miljömässiga förutsättningarna och konsekvenserna på ett heltäckande sätt. En komplettering med en skyfallsanalys bör dock göras avseende dagvattenhanteringen och ett förtydligande behöver göras av vilka fastigheter det är som får bullerreducerande åtgärder.

Yttrande

Malmö stad anser att den nu föreslagna utbyggnaden på den kortare sträckan från trafikplats Västra Klagstorp till trafikplats Petersborg förvisso är bättre än den tidigare föreslagna längre utbyggnaden mellan trafikplats Vellinge och trafikplats Petersborg. Det nya förslaget är dock liksom det tidigare inte en kollektivtrafikåtgärd och det riskerar orsaka ett ökat biltrafiktryck mot centrala Malmö. Förutom de lokala effekterna av denna kapacitetsökning är åtgärden också ett steg i fel riktning i förhållande till uppsatta klimatmål.

Istället för utökad vägkapacitet förordas i första hand att Trelleborgsbanan byggs ut till dubbelspår och att satsningarna på utbyggnad av spårkapaciteten i och förbi Malmö

påskyndas (det gäller bland annat planskilda spårkorsningar för Trelleborgsbanans och Citytunnelns anslutningar till Öresundsbanan vid Svågertorp). I andra hand förordas att E6 byggs ut med ett renodlat busskörfält.

Spåråtgärderna behövs för att hantera behovet av pendlingsresor in till Malmö samtidigt som det ökade gods- och persontågsflödet över Öresundsbron, som blir följderna av Fehmarn bältförbindelsens färdigställande, kan ges plats på spåren utan att det sker på bekostnad av den regionala tågtrafiken.

Den valda utformningen, att bredda upp E6 i norrgående riktning till tre körfält söder om trafikplats Västra Klagstorps påfartsramp och att bygga en ny påfartsfil utanför den befintliga, är inte en bra lösning för busstrafiken mot Malmö. Utformningen medför att röriga och trafikfarliga situationer uppstår då bussarna först ska lägga sig till höger i det nya körfältet för att därefter anpassa hastigheten till trafiken från påfarten i trafikplats Västra Klagstorp för att sedan byta tillbaka till det körfält där de tidigare låg för att inte hamna på avfarten mot Yttre ringvägen.

Trafikverket bedömer att riskerna för olyckor i den valda utformningen är låga bland annat tack vare att rusningstrafiken domineras av pendlare som är vana vid sträckan. Med tanke på den exempelvis tidvis stora turisttrafiken via hamnen i Trelleborg eller trafiken till och från badstränderna på Falsterbonäset bedömer staden att trafiken tidvis likaväl kan domineras av trafikanter som är ovana vid sträckan. Dessutom sker många olyckor och incidenter vid tider då trafiken domineras av vana pendlare.

Alternativet med ett renodlat busskörfält som studerats men valts bort bör enligt stadens mening kunna vara möjligt. Rätt utformat kan det ge en bättre framkomlighet för busstrafiken på ett trafiksäkert och mer resurssnålt sätt, med mindre ianspråktagande av jordbruksmark.

Av samrådshandlingen framgår att en sänkning av högsta tillåten hastighet till 100 km/timme skulle bli nödvändig med ett additionskörfält. Staden förmodar att en lösning med renodlat busskörfält också kommer att leda till en hastighetssänkning och menar att det kan vara en godtagbar konsekvens för att få en god framkomlighet för kollektivtrafiken utan att det samtidigt leder till ökning av annan trafik. Eftersom den generella hastighetsbegränsningen för bussar är 100 km/timme försämras inte framkomligheten för kollektivtrafiken av en sådan hastighetsnedsättning.

Samrådsunderlaget är till delar missvisande då en del illustrationer verkar avse det tidigare förslaget. Det föreslås att detta ses över så att missförstånd undviks om vilken sträcka utbyggnaden avser.

I övrigt anser Malmö stad att samrådsunderlaget inklusive miljökonsekvensbeskrivningen beskriver och uppmärksammar de tekniska, landskaps- och miljömässiga förutsättningarna

och konsekvenserna på ett heltäckande sätt. MKBn tar upp relevanta aspekter, belyser för- och nackdelar och argumenterar väl.

En komplettering av underlaget bör dock göras avseende dagvattenhanteringen kopplat till skyfall. Av samrådsunderlaget framgår att vatten tidvis kommer att bli stående och fördröjas i mittremsans svackdike. Detta eftersom utbyggnaden medför ökad avrinning då vägytan totalt sett blir större, samtidigt som dimensioner på befintliga ledningar föreslås vara oförändrade. Vilka konsekvenser detta medför för trafiken, konstruktionen och omkringliggande markytor vid större skyfall bör analyseras djupare.

Vidare behöver ett förtydligande göras avseende vilka fastigheter det är som får bullerreducerande åtgärder. Av planhandlingarna framgår det att det är fyra fastigheter, men inte vilka.

Jordbruksmark som staden äger kommer att påverkas. Ersättningsfrågan för mark förutsätts regleras senare i processen.

Ordförande

.....
[Förnamn Efternamn]
.....

[Fyll i titel]

.....
[Förnamn Efternamn]
.....

[Här anger du om det finns reservationer/särskilda yttranden]