

## SAMRÅDSHANDLING

# Väg 852, Åkarp – Lund och väg 896 Lommavägen vid Hjärup, cykelväg

Burlövs kommun, Staffanstorps kommun och Lunds kommun, Skåne län

Vägplanbeskrivning, 2016-05-17

Projektnummer: 144617



**Trafikverket**

Postadress: Box 366, 201 23 Malmö.

Besöksadress: Gibraltargatan 7, Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådshandling – Väg 852 Åkarp-Lund och väg 896 Lommavägen vid Hjärup, cykelväg

Dokumentdatum: 2016-05-17

Ärendenummer: TRV 2015/16707

Version: 1.0

Kontaktperson: Nina Hydbom Drennan

Uppdragsansvarig: Niklas Ruijsenaars, ÅF-Infrastructure

# Innehåll

<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>6</b>
<b>1. BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL</b>	<b>7</b>
1.1. Planläggningsprocessen	7
1.2. Bakgrund	7
1.3. Åtgärdsvalsstudie	8
1.4. Ändamål och projektmål	8
1.5. Geografisk avgränsning	9
1.6. Angränsande planering	9
1.7. Eventuellt beslut om tillåtlighet enligt 17 kap. miljöbalken	10
<b>2. MILJÖBESKRIVNING</b>	<b>11</b>
<b>3. FÖRUTSÄTTNINGAR</b>	<b>12</b>
3.1. Väg och trafik	12
3.2. Markanvändning	21
3.3. Gällande planer	22
3.4. Landskapet	24
3.5. Boendemiljö	24
3.6. Naturmiljö	24
3.7. Kulturmiljö	27
3.8. Naturresurser	29
3.9. Rekreation och friluftsliv	29
3.10. Byggnadstekniska förutsättningar	29
<b>4. PÅVERKAN PÅ NATURA 2000-OMRÅDEN OCH ANDRA RIKSINTRESSEN</b>	<b>31</b>

<b>5. DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV</b>	<b>32</b>
5.1. Vallgården	32
5.2. Väg 896 - Lommavägen	33
5.3. Kyrkstigen – Stora Uppåkravågen	35
5.4. Bergströmshusen	37
5.5. Övriga åtgärder	38
<b>6. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET</b>	<b>40</b>
6.1. Trafik och användargrupper	40
6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling	40
6.3. Miljö och hälsa	40
<b>7. SAMLAD BEDÖMNING</b>	<b>43</b>
<b>8. ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN</b>	<b>44</b>
<b>9. MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING</b>	<b>46</b>
9.1. Vägområde för allmän väg	46
9.2. Vägområde inom detaljplan	46
9.3. Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt	46
9.4. Område med tillfällig nyttjanderätt	46
9.5. Förändringar av väghållningsområde	46
9.6. Förändring av allmän väg	46
<b>10. FORTSATT ARBETE</b>	<b>47</b>
<b>11. GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING</b>	<b>48</b>
11.1. Formell hantering	48
11.2. Genomförande	48

<b>11.3.</b>	<b>Kommunal planering</b>	<b>48</b>
<b>11.4.</b>	<b>Tillstånd och dispenser</b>	<b>48</b>
<b>11.5.</b>	<b>Finansiering</b>	<b>49</b>
<b>12.</b>	<b>UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR</b>	<b>50</b>

# Sammanfattning

Cykelstråket mellan Malmö och Lund används flitigt av framförallt cykelpendlare. På stora delar av sträckan finns befintlig gång- och cykelväg, men på vissa delar får cyklisterna ta sig fram i blandtrafik. Denna vägplan innehåller förbättringsåtgärder för det befintliga cykelstråket Åkarp-Lund med mål att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten, öka tillgängligheten samt göra cykling längs sträckan mer attraktivt.

Den geografiska avgränsningen för utredningsområdet är den del av cykelstråket Malmö-Lund som Trafikverket ansvarar för, från utkanten av Åkarp i söder till utkanten av Lund i norr längs väg 852. Utredningsområdet innefattar även väg 896 från järnvägsviadukten i väster till korsningen med väg 852 i öster. Vägplaneområdet för projektet är mindre än utredningsområdet och omfattar endast det område där åtgärder som kräver fastställelse enligt vägplan genomförs.

Utredningsområdet berörs inte av något riksintresse, Natura-2000 eller naturreservat. Dock ingår stora delar av utredningsområdet i kulturmiljöstråk och särskild värdefull kulturmiljö enligt länsstyrelsens kulturmiljöprogram för Skåne. Kulturmiljöstråket bedöms inte påverkas av planerade åtgärder eftersom de görs i anslutning till befintlig anläggning och därmed inte påverkar landskapsbilden nämnvärt. Inom utredningsområdet finns också ett flertal kända fornlämningar, bedömningen är dock att ingen av dessa ska påverkas negativt av föreslagna åtgärder. En arkeologisk utredning steg 1 har utförts inom aktuellt område. Enligt utredningen finns det inga hinder för att fortsätta det planerade arbetet för de undersökningsområden som ingår i projektområdet.

Trädallén utmed väg 852 omfattas av det generella biotopskyddet. De planerade åtgärderna har utformats så att befintlig allé längs väg 852 bevaras. Inom ramarna för utredningen har gjorts en särskild inventering och bedömning av såväl allén vid Vallgården som allén mellan Kyrkstigen och Stora Uppåkravägen. Planerade åtgärder följer de rekommenderade avstånd till träden som bedömningen resulterat i. Även markarbeten och val av överbyggnad kommer att följa givna rekommendationer för att inte skada träden.

I denna samrådshandling presenteras förbättringsåtgärder för olika delsträckor längs väg 852. Vid Vallgården förbättras framkomlighet och trafiksäkerhet genom att cykelvägen breddas till mellan 2,5 och 3 meter. Mellan Kyrkstigen och Stora Uppåkravägen förbättras genhet och trafiksäkerhet genom att sidbyte över väg 852 elimineras då 3 meter bred cykelväg anläggs på östra sidan om vägen. Vid Bergströmshuset förbättras framkomlighet och trafiksäkerhet genom att 3 meter bred cykelväg nyanläggs väster om bebyggelsen. Detta innebär att cyklister inte behöver ta sig fram i blandtrafik längs Bergströms väg. Dessutom planeras en koppling mellan cykelstråket Åkarp-Lund och gång- och cykelvägen till Lomma genom att 2,5 meter bred gång- och cykelväg anläggs längs den norra sidan av väg 896 mellan väg 852 och Banvällsvägen.

Framförallt innebär åtgärderna att det befintliga cykelstråket längs väg 852 blir genare och säkrare, vilket gör cykling på sträckan mer attraktivt. Längs väg 896 kommer tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet att öka för de oskyddade trafikanterna.

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

## 1.1. Planläggningsprocessen

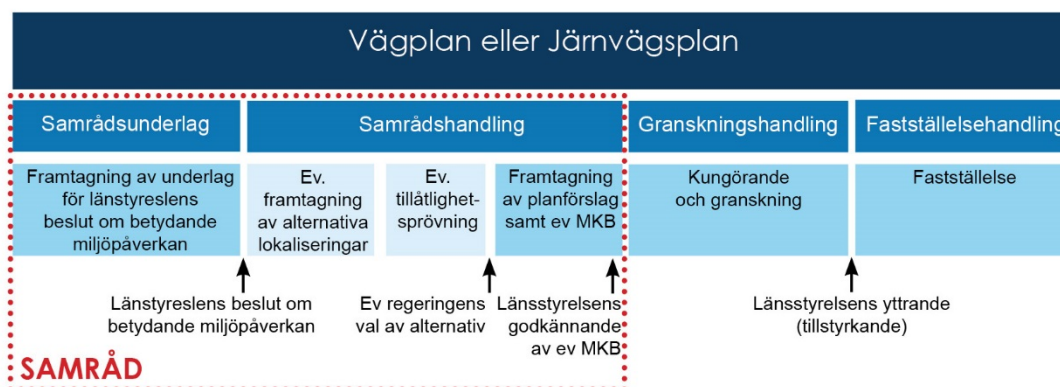
Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. För aktuellt projekt har länsstyrelsen beslutat, utifrån tidigare framtaget samrådsunderlag, att projektet inte antas medföra betydande miljöpåverkan.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

Under de olika skedena i planläggningsprocessen analyseras och beskrivs väg- eller järnvägsanläggningens lokalisering och utformning allt mer detaljerat. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. I det slutliga skedet, *Status fastställelsehandling*, är lokalisering och utformning fastlagd. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft, se Figur 1 för vägplanprocessen.



Figur 1 Vägplanprocessen

## 1.2. Bakgrund

Cykelförbindelsen mellan Malmö, Arlöv, Åkarp, Hjärup och Lund (via väg 852) är ett av de mest trafikerade cykelstråken utanför tätort i Skåne. Potentialen för en ökning av antal cyklister bedöms vara hög. Avstånden mellan orterna längs sträckningen är mycket

lämpliga som cykelpendlingsavstånden och både Staffanstorps kommun och Burlövs kommun planerar för utbyggnad av bostäder i området. Sträckan är aktuell för arbetspendling såväl som fritids- och rekreationscykling mellan tätorterna.

Tidigare utredningar har identifierat generella brister för cykelstråket, framförallt avseende trafiksäkerhet, genhet, tillgänglighet, framkomlighet och anknypning till övrigt nät.

### 1.3. Åtgärdsvalsstudie

För aktuellt projekt finns en förenklad åtgärdsvalsstudie framtagen, daterad 2014-06-13. I den studeras åtgärder enligt Trafikverkets fyrstegsprincip. Fyrstegsprincipen är en åtgärdsanalys som leder till att hitta den bästa åtgärden för att fylla ett behov. Analysen görs stegvis och ibland kan en kombination av olika åtgärder vara effektivt.

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Åtgärdsvalsstudien resulterade i att rekommendera ett antal steg 1-, steg 2- och steg 3-åtgärder. De steg 3-åtgärder som rekommenderas är bland annat breddning av cykelvägen strax norr om Åkarp, nyanläggning av cykelväg öster om Hjärup, nyanläggning av cykelväg vid Bergströmshusen, samt cykelmöjlighet längs Lommavägen vid Hjärup.

Steg 1- och steg 2-åtgärder som rekommenderas i åtgärdsvalsstudien är bland annat förbättrad vägvisning, omklassificering av gång och cykelväg till cykelväg, ny markbeläggning och målad mittlinje längs hela stråket.

I tidigare skeden har åtgärder enligt steg 1 och 2 setts över. Denna vägplan hanterar åtgärder enligt steg 3 - begränsade ombyggnadsåtgärder utmed väg 852 och väg 896, som kräver ett fastställande i enlighet med vägplan. Åtgärder enligt steg 1 och 2 föreslås också som övriga åtgärder.

### 1.4. Ändamål och projektmål

Syftet med projektet är att genomföra förbättringsåtgärder för befintligt gång- och cykelstråk längs väg 852 samt se över åtgärder för sträckan längs väg 896. Projektet har följande mål:

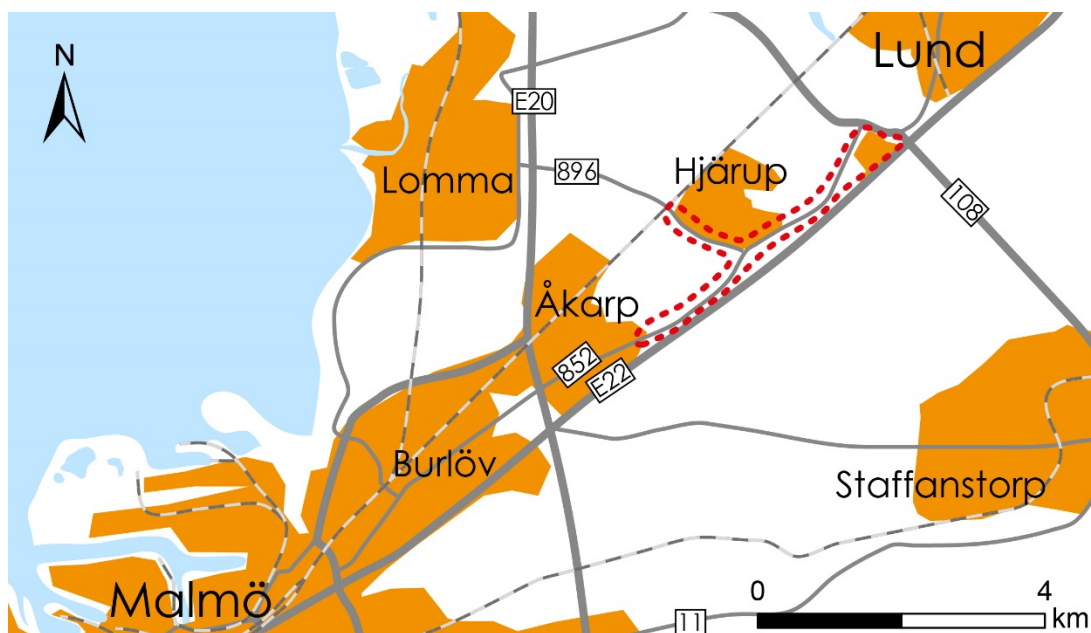
- Öka framkomligheten
- Öka trafiksäkerheten
- Öka tillgängligheten på stråket
- Göra cykling på sträckan mer attraktiv



## 1.5. Geografisk avgränsning

Utredningsområdet omfattar cykelstråket Malmö-Lund längs väg 852 från utkanten av Åkarp (180 meter norr om Norrevångsvägen i Burlövs kommun) i söder till utkanten av Lund (gång- och cykelpassagen under väg 108 i Lunds kommun) i norr.

Utredningsområdet innefattar även väg 896 i Staffanstorps kommun, från järnvägsviadukten i väster till väg 852 i öster. Utredningsområdet följer respektive väg och sträckan utmed väg 852 är omkring 4,5 km lång medan sträckan längs väg 896 är omkring 1,3 km lång, se Figur 2.



Figur 2 Översiktskarta, utredningsområde markerat med röd streckad linje.

Vägplaneområdet för projektet är mindre än utredningsområdet och omfattar endast det område där åtgärder som kräver fastställelse enligt vägplan genomförs.

Influensområdet innefattar de boende, verksamheter och målpunkter som finns längs väg 852 och väg 896 i utredningsområdets närhet.

## 1.6. Angränsande planering

Mellan Flackarp och Arlov planeras för en utbyggnad av Södra stambanan till fyra spår. Planläggningsarbetet är färdigt och planen är skickad för fastställelse. Byggstart planeras till år 2017. Förutom utbyggnad till fyra spår ska även stationerna i Burlöv, Åkarp och Hjärup byggas om och järnvägen sänks ner i Åkarp och Hjärup. I Lund planeras en ny station i södra Lund i samband med spårutbyggnad mellan Lund och Flackarp. Nedsänkningen av järnvägen i Hjärup påverkar projektet Åkarp-Lund och utformning av gång- och cykelväg längs väg 896 då den planskilda korsningen mellan Södra stambanan och väg 896 förändras till en vägbro istället för den nuvarande järnvägsbron.

Trafikverket planerar en ombyggnad av Trafikplats Lund södra för ökad kapacitet. Planläggningsarbetet påbörjas under år 2015 medan tid för byggstart ännu ej är fastställd.

Planering pågår också för ett snabbcykelstråk mellan Malmö och Lund, via Arlov, Åkarp och Hjärup. Stråket ska möjliggöra snabbcykling med en hastighet av 40 km/h och ett samrådsunderlag har tagits fram i maj 2016.

Det finns även en pågående åtgärdsvalsstudie för korridoren mellan Malmö och Lund, som inte är begränsad till åtgärder för att förbättra cyklingen på stråket utan fokuserar på kommunikationerna i ett bredare perspektiv. Cykeltrafiken är ett fokusområde i den pågående åtgärdsvalsstudien och bland annat anges i målformuleringen att cykelförbindelsen Malmö - Lund ska ha en jämn och extra hög standard hela vägen. Det är möjligt att åtgärder i denna vägplan kommer att få en fortsättning i den bredare åtgärdsvalsstudien.

I Staffanstorps kommun finns följande pågående detaljplaner inom utredningsområdet:

- Hjärup 4:2 m fl, Lommavägen och Banvällsvägen, Hjärup, Staffanstorps kommun
- Stora Uppåkra 2:14 m fl, Pihlängen, Staffanstorp, Staffanstorps kommun

Dessutom finns det i anslutning till utredningsområdet ett flertal pågående detaljplaner inom ramarna för planprogrammet Hjärup NO. Dessa detaljplaner kan efter genomförande påverka väganläggningen med tillkommande trafikflöden.

Inom föreliggande projekt förs en dialog med Staffanstorps kommun i syfte att samordna planering och undvika konflikter.

I Burlövs kommun och Lunds kommun finns inga pågående detaljplaner inom utredningsområdet.

#### 1.7. Eventuellt beslut om tillåtlighet enligt 17 kap. miljöbalken

Prövning om tillåtlighet är inte aktuellt i detta projekt.

## 2. Miljöbeskrivning

Under våren 2015 togs ett samrådsunderlag fram för aktuellt projekt. Med detta som underlag beslutade länsstyrelsen 2015-12-07 att projektet inte antas medföra betydande miljöpåverkan. Därför kommer ingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB) att göras utan istället tas en miljöbeskrivning fram. I detta projekt genomförs ingen separat miljöbeskrivning utan miljöfrågorna hanteras i detta dokument samt på ritningarna. I kapitel 3 Förutsättningar beskrivs de befintliga förhållanden och under kapitel 6 Effekter och konsekvenser av projektet beskrivs de miljökonsekvenser som förslaget innebär.

Avgränsningen av miljöbeskrivningen utgörs av projektets bedömda påverkan på omgivningen.

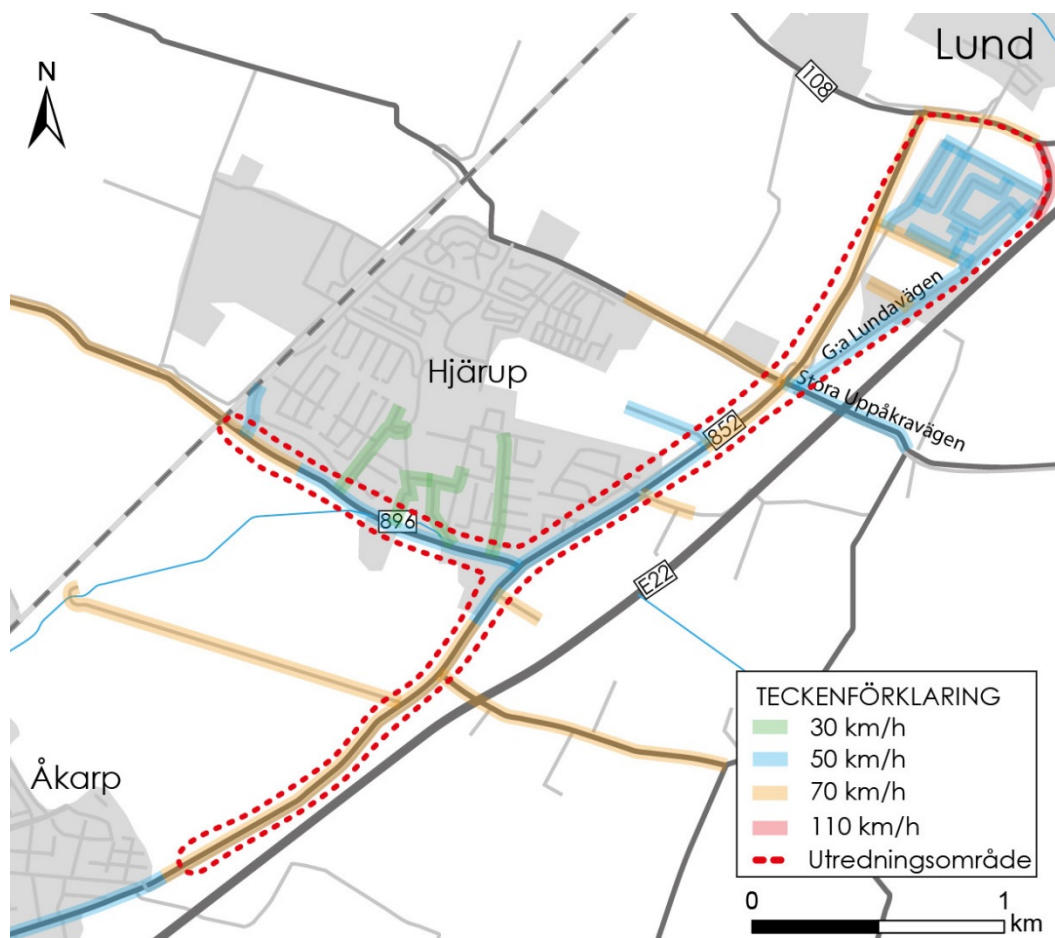
## 3. Förutsättningar

### 3.1. Väg och trafik

#### *Vägnät, standard och trafik*

Väg 852 och väg 896 är statliga vägar och sträcker sig inom utredningsområdet mellan Åkarp och Lund respektive Lomma och Hjärup. Vägar utgör viktiga länkar i det lokala vägnätet för att sammanbinda tätorterna och nå målpunkter i området. Längs de aktuella sträckningarna har båda vägarna ett körfält i vardera riktningen och är omkring 6,6 - 9,5 meter breda. Vägren saknas i princip längs hela sträckan för väg 852 samt delvis för väg 896.

Hastighetsbegränsningen varierar inom utredningsområdet och redovisas i Figur 3.



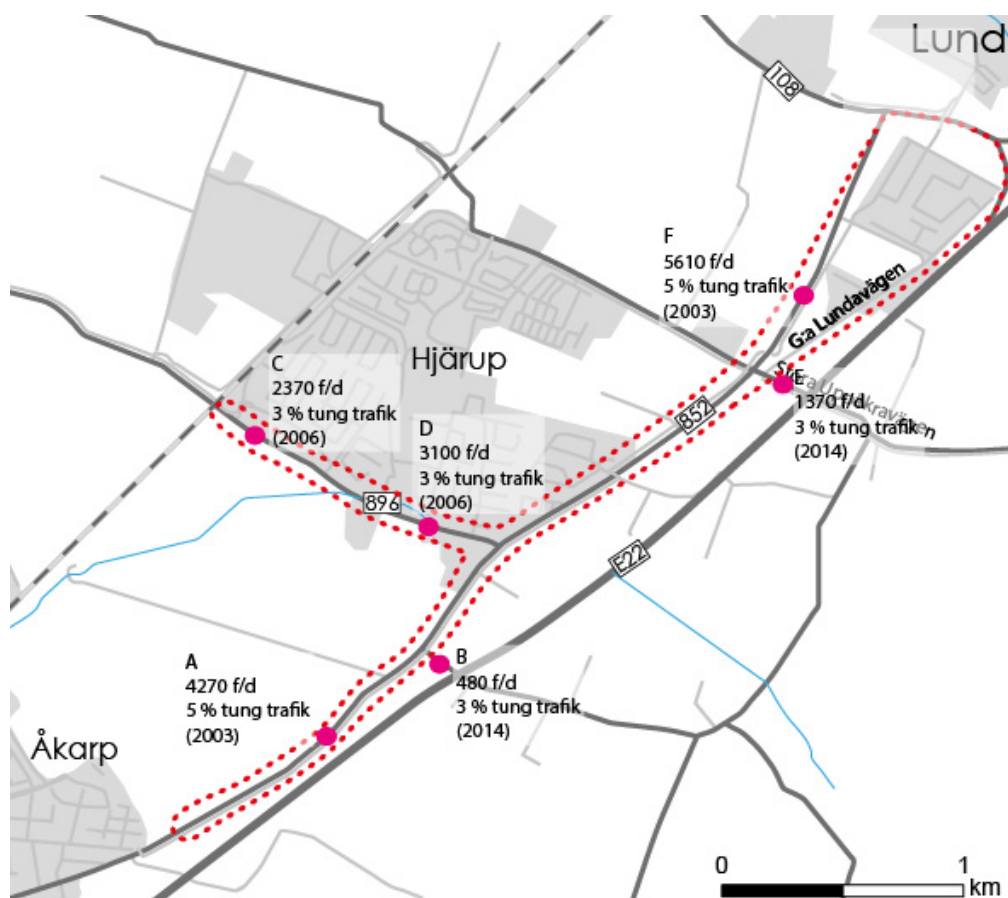
Figur 3 Befintlig hastighetsbegränsning.

#### *Trafikmängder och trafikprognos*

I Figur 4 redovisas de senast uppmätta mätningarna i årsmedeldygnstrafik<sup>1</sup> (ÅDT) i och omkring utredningsområdet. Till väg 852 ansluter inom utredningsområdet fem enskilda vägar, tre kommunala vägar samt väg 896 som är statlig. Till väg 896 ansluter två enskilda vägar samt sex kommunala vägar inom aktuellt utredningsområde, sex av

<sup>1</sup> ÅDT: Trafikflöde uttryckt som årsmedelvärdet av antal fordon per dygn som passerar en viss mät punkt.

vägarna ansluter på den norra sidan samt två på den södra. Utöver detta ansluter två mindre utfarter norr respektive söder ifrån till aktuell sträckning av väg 896.



Figur 4 Mätningar av trafikflöden i och omkring utredningsområdet.

Som förutsättning för förslag till åtgärder längs aktuell sträckning har en trafikprognos genomförts, se Tabell 1. För trafikmätningar äldre än år 2010 har förändringsfaktorer enligt *Beräkningshandledning och gemensamma förutsättningar i transportsektorns samhällsekonomiska analyser; Kapitel 6 Trafikprognoser och prognosmodeller*<sup>2</sup> använts. För faktiska och beräknade trafikflöden senare än år 2010 har prognosen beräknats med hjälp av Trafikverkets nationella prognostal (*Trafikuppräkningsstal för EVA 2010-2030-2050*)<sup>3</sup> giltiga från och med 2014-04-01. Antagande för prognosen är att anläggningen är färdigställd år 2018 samt att prognosåret är år 2038. Prognosen beräknas utifrån ovan redovisade ÅDT.

<sup>2</sup> [http://www.trafikverket.se/contentassets/c3c30cfcba5144299f357a86b2a0ffed/bgf6\\_trafikprognoser.pdf](http://www.trafikverket.se/contentassets/c3c30cfcba5144299f357a86b2a0ffed/bgf6_trafikprognoser.pdf)

<sup>3</sup> [http://www.trafikverket.se/PageFiles/155472/trafikupprakningstal\\_for\\_eva\\_140401.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/155472/trafikupprakningstal_for_eva_140401.pdf)

Tabell 1 Prognostiserade trafikflöden

Mätpunkt (år)	ÅDT (f/d)	Prognostiserat ÅDT år 2038 (f/d)
A (2003)	4270	6370
B (2014)	480	670
C (2006)	2370	3460
D (2006)	3100	4540
E (2014)	1370	1900
F (2003)	5610	8370

För cykeltrafiken har antagande om en 6 % flödesökning på grund av förbättringsåtgärder i befintligt stråk har använts. För den prognostiserade flödesökningen på grund av den regionala utvecklingen har ett antagande på cirka 10 % ökning under en 10 årsperiod (1 % årlig ökning) gjorts. Detta baseras på aktuella kommuners strategiska planeringsdokument samt resvaneundersökningar utförda år 2007 och år 2013.

För väg 852 finns uppmätta cykeltrafikflöden från år 2010<sup>4</sup>, uppmätt med hjälp av både manuell och automatiserad räkning under en given mätperiod. Mätningen resulterade i framtagande av årsmedelvardagsdygnstrafik för cykeltrafiken längs sträckan.

För väg 896 saknas det cykelmätningar i dagsläget. Om en cykelinfrastruktur som är dubbelriktad anläggs längs sträckan och planerad utbyggnad av Hjärup sker kan flödet förväntas bli ungefär 50 fordon/dygn enligt Trafikverkets trafikschabloner<sup>5</sup> för cykeltrafik i *Tabell 3.20. Schabloner för cykling i landsbygd (ÅDT) pga folkmängd närmaste tätort samt avstånd från närmaste centrum*. Då den planerade sträckan bedöms som attraktiv färdväg för cyklister mellan Lomma och Lund har ett antagande gjorts utifrån Resvaneundersökning i Skåne år 2013<sup>6</sup> att ytterligare 20 cyklister tillkommer på aktuell sträcka.

I tabell 2 redovisas prognostiserade flöden baserat på dessa antaganden.

---

<sup>4</sup> C. Hydén, E. Skärbäck och S. Engel, 2012, Möjligheten och lämpligheten av att anlägga vindskydd utefter vindutsatta cykelvägar, LTH och SLU.

<sup>5</sup>

[http://www.trafikverket.se/contentassets/4096139b8dbc4047bbc198f2a5a5c6e4/kapitel\\_3\\_trafikanalyser.pdf](http://www.trafikverket.se/contentassets/4096139b8dbc4047bbc198f2a5a5c6e4/kapitel_3_trafikanalyser.pdf)

<sup>6</sup> [http://www.hmskane.se/doc/RVU2013\\_Kommunrapporter.pdf](http://www.hmskane.se/doc/RVU2013_Kommunrapporter.pdf)

Tabell 2 Prognostiserade cykeltrafikflöden

<b>Sträcka</b>	<b>ÅMVDT (fordon/dygn) (år)</b>	<b>ÅMVDT år 2018 med åtgärder (fordon/dygn)</b>	<b>Prognostiserat ÅMVDT år 2038 (fordon/dygn)</b>
Åkarp – Hjärup	347 (2010)	398	486
Hjärup – Lund	441 (2010)	507	618
<b>Sträcka</b>	<b>ÅDT (fordon/dygn)</b>	<b>ÅDT pga åtgärder (fordon/dygn)</b>	<b>Prognostiserat ÅDT år 2038 (fordon/dygn)</b>
Väg 896	-	70	85

För kollektivtrafiken har Region Skåne ett långsiktigt mål att till år 2030 ska 40 % av alla resor ske med kollektivtrafiken. Målet bedöms som rimligt då en ökning av marknadsandelen ökat med 5 % från år 2009 till nuvarande (februari 2015) 26 %.

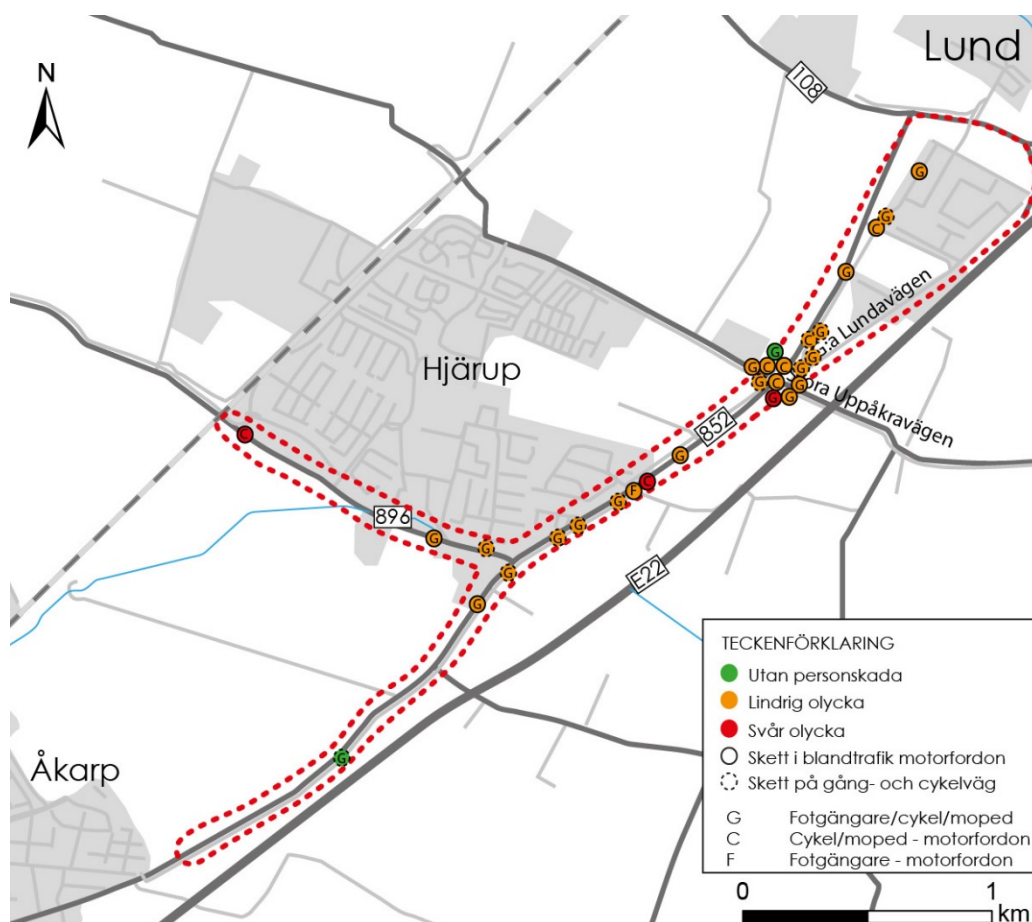
Skånetrafikens bedömning är att linje 130 inom utredningsområdet i sin helhet kommer ha en årlig ökning på cirka 5 %.

#### *Trafiksäkerhet*

Inom utredningsområdet har det under 10-årsperioden 2005-2014 inträffat 35 personskadeolyckor som rapporterats till sjukvård eller polis. 31 av olyckorna resulterade i lindrig utgång och fyra i svår utgång. I 29 av olyckorna var oskyddade trafikanter inblandade, 2/3 av olyckorna har skett på vägsträcka och/eller vägkorsning och 1/3 av olyckorna har skett på gång- och cykelväg.

I korsningspunkten Västakravägen – väg 852 har ett flertal olyckor skett där oskyddade trafikanter varit inblandade, se Figur 5. Det har skett olyckor vid övergången i plan på Västakravägen, där interaktionen mellan oskyddade trafikanter och motorfordon brustit. I aktuell korsning gäller väjningsplikt för cyklister vilka färdas på en något upphöjd passage över Västakravägen, motorfordon har väjningsplikt mot väg 852 framför den upphöjda passagen. Ett antal olyckor har även skett i gång- och cykeltunneln under väg 852, där flera har orsakats av halt väglag.





Figur 5 Olycksstatistik från STRADA åren 2005-2014 där oskyddade trafikanter varit inblandade.

Belysningen är av varierande standard inom utredningsområdet. Belysningen påverkar såväl tryggheten som trafiksäkerheten och är en viktig parameter för att uppfylla god standard längs cykelstråket. Framförallt finns det två olika principutformningar längs aktuell sträckning. Antingen är gång- och cykelvägen belyst genom att belysning längs väg 852/896 sprider sig till gång- och cykelvägen (princip A, se Figur 6) eller så är gång- och cykelvägen belyst med något mindre och glesare belysningsstolpar i sin direkta närhet (princip B, se Figur 7). Befintlig belysning av cykelstråket inom utredningsområdet redovisas i Figur 8.

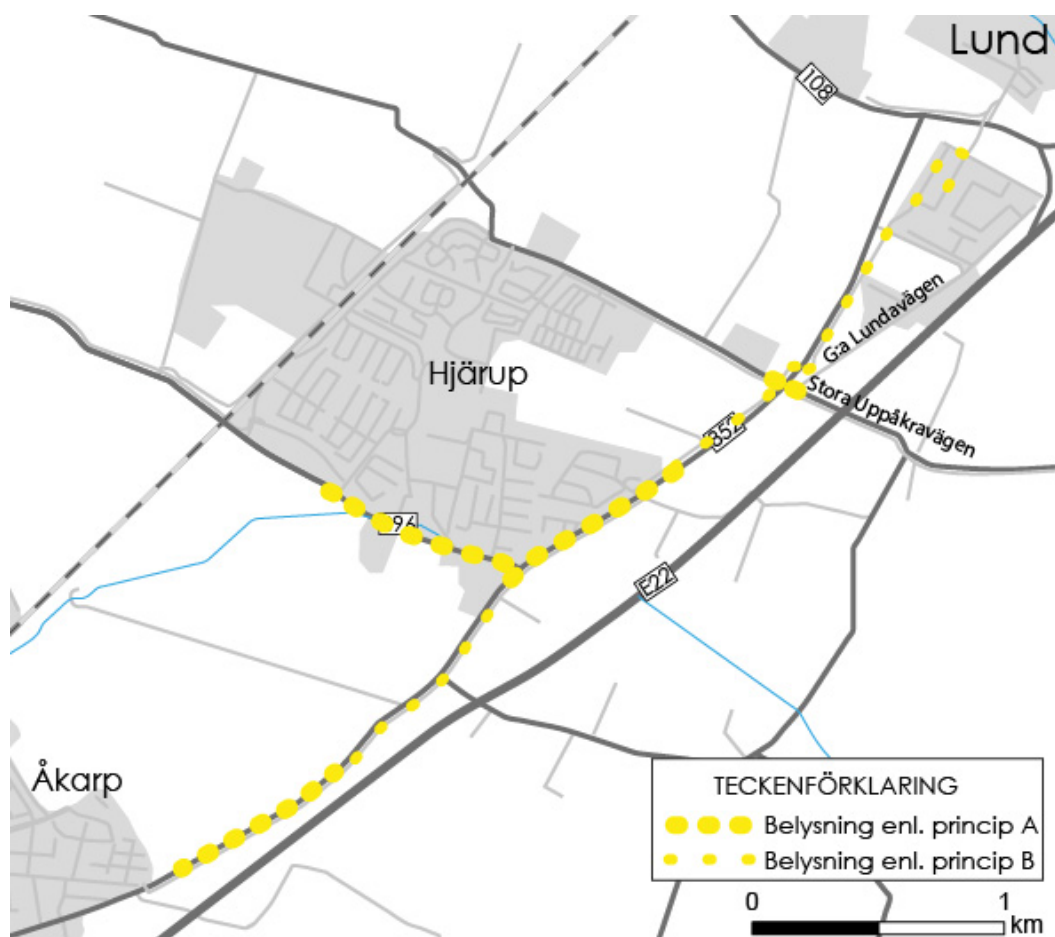


Figur 6 Belysning princip A.



Figur 7 Belysning princip B





Figur 8 Principskiss för belysning inom utredningsområdet.

#### Kollektivtrafik

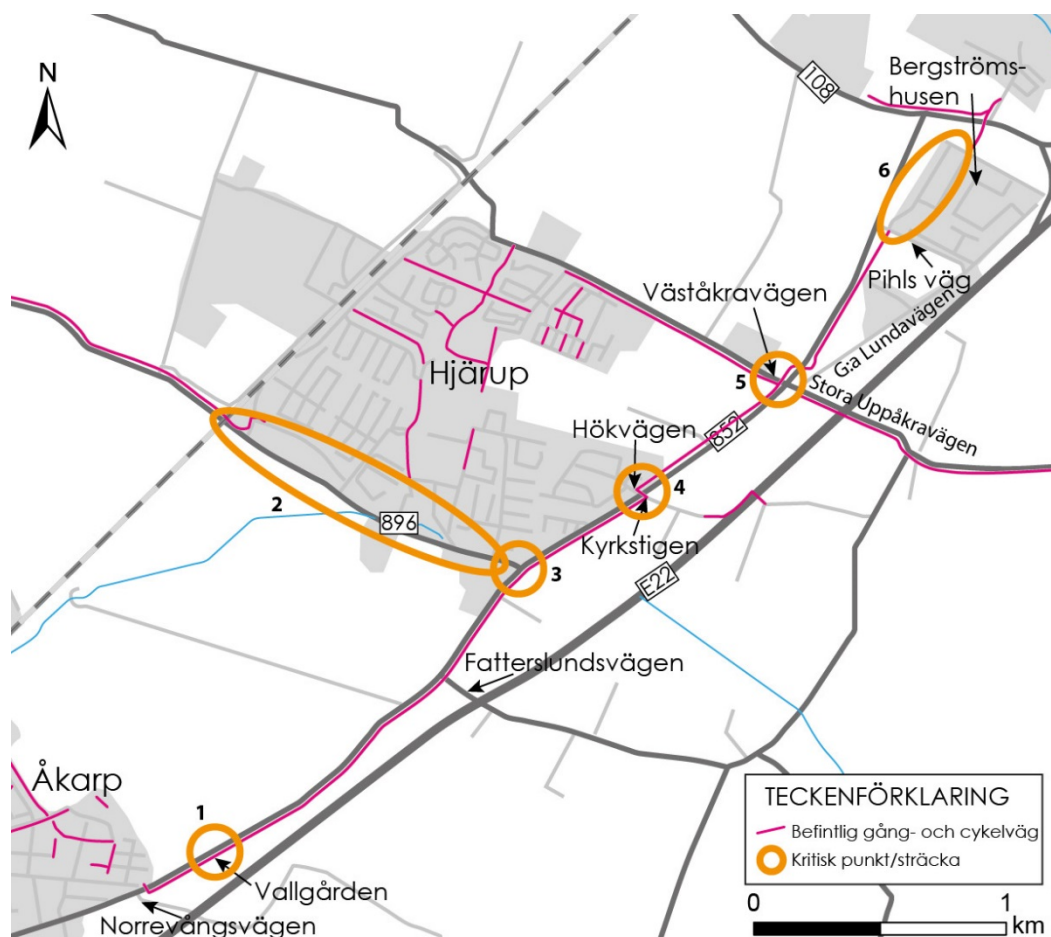
Skånetrafiken trafikerar vägsträckorna med två linjer inom aktuellt område, linje 130 Lund-Åkarp-Malmö på väg 852 och linje 102 Hjärup-Staffanstorp på väg 896. Linje 102 trafikeras med taxi och måste beställas i förväg, turen har 12 avgångar måndag till fredag. Linje 130 är en pendlingslinje och har under måndag till fredag uppemot sex avgångar per timme under pendlingsstiderna. På lördagar och söndagar trafikerar turen fortfarande med många rutter, 35-49 rutter på dygn. Vissa säsongsvariationer förekommer dock.

Inom utredningsområdet finns det sex busshållplatser med 11 busshållplatslägen. De är av blandad standard, åtta av dem är utrustade med väderskydd och sex av dem är tillgänglighetsanpassade, övriga är utformade som bussficka. I Åkarp och Hjärup finns järnvägsstationer vilka trafikeras två gånger i timmen för varje riktning riktning under pendlingsstider.

#### Oskyddade trafikanter

Det befintliga gång- och cykelstråket Åkarp-Lund är en del av ett längre stråk som sträcker sig mellan Malmö och Lund. Cykelstråket mellan Malmö och Lund har ett förhållandevis betydande antal användare och ställer därför krav på en hög standard. Mätningar från år 2010 visar en årsvardagsmedeldygnstrafik på cirka 347 cyklar/dygn på sträckan Åkarp – Hjärup och 441 cyklar/dygn på sträckan Hjärup – Lund.

Trafikverket är ansvarig väghållare för den del av cykelstråket som hanteras i denna vägplan, för de övriga delarna av stråket är respektive kommun ansvarig för utformning, drift och underhåll. Figur 9 visar befintliga gång- och cykelvägar i och omkring utredningsområdet samt identifierade bristfälliga punkter och sträckor inom utredningsområdet. Många av de kritiska punkterna är korsningspunkter i plan med motortrafik som medför låg standard gällande trafiksäkerhet och framkomlighet för de oskyddade trafikanterna.



Figur 9 Kritiska punkter och sträckor för befintligt cykelstråk

Generellt är den befintliga gång- och cykelvägen 3 meter bred inom utredningsområdet. Undantag är vid Vallgården i södra delen av området där bredden är betydligt smalare, som minst cirka 1,5 meter, samt mellan Stora Uppåkravägen och Pihls väg där gång- och cykelvägen är cirka 2,7 meter bred. Längs stora delar av sträckan har omkringliggande växtlighet trängt sig in över gång- och cykelvägens kanter, vilket gör att den upplevs som smalare.

Befintligt cykelstråk längs väg 852 har i dagsläget fem korsningspunkter med vägar samt passerar fem mindre utfarter. Genom bostadsområdet Bergströmshusen där cykelstråket leds i blandtrafik finns 17 utfarter från fastigheter till Bergströms väg.

De sex identifierade kritiska punkterna/sträckorna beskrivs kortfattat nedan.

### Punkt 1, Vallgården

Befintlig gång- och cykelväg passerar mellan väg 852 och fastighet på vägens östra sida, vilket medför att gång- och cykelvägen är betydligt smalare i denna sektion än gång- och cykelvägen i övrigt. I dagsläget skiljs gång- och cykelvägen från vägen med kantsten.



Figur 10 Lokal avsmalning vid Vallgården.

### Sträcka 2, väg 896

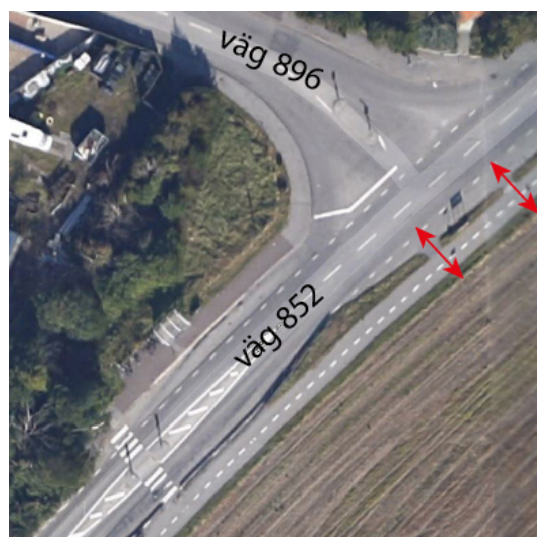
I dagsläget saknas gång- och cykelväg längs aktuell sträcka. Gång och cykling sker i blandtrafik på väg 896 eller på parallella villagator norr om väg 896. Bitvis förekommer trottoar på sträckans östra delar.



Figur 11 Väg 896

### Punkt 3, Korsningspunkt väg 852/väg 896

I dagsläget finns en gångpassage i plan på korsningens södra sida. Passagen är utformad med mittrefug och på västra sidan om väg 852 finns en busshållplats vilken måste passeras för att nå väg 896, Figur 13. I anslutning till korsningspunkten väg 852/896 finns två öppningar i skiljeremsan mellan gång- och cykelvägen och väg 852 som troligen cyklister använder för att nå väg 896. Öppningarnas placering är dock inte att föredra då dessa är belägna mitt i korsningen se Figur 12.



Figur 12 Röda pilar visar öppning i skiljeremsan.





*Figur 13 Passage vid korsningspunkten väg 852/896.*

Punkt 4, Passage över väg 852 vid Hökvägen/Kyrkstigen  
 Vid denna punkt byter idag cykelstråket sida om väg 852 och passage sker över väg 852 i plan. Passagens placering ger upphov till att oskyddade trafikanter genar söder om passagen som är utformad med mittrefug.



*Figur 14 Passage vid Hökvägen/Kyrkstigen, vy mot väster.*

Punkt 5, Västakravägen

I aktuell punkt leds cykelstråket på västra sidan om väg 852 och passerar Västakravägen i plan. Passagen är utformade med mittrefug och något upphöjd körbana för oskyddade trafikanter. Väjningsplikt gäller för oskyddade trafikanter gentemot motortrafiken och olycksstatistik visar på att korsningspunkten har brister.



Figur 15 Passage Väståkravägen, vy mot väg 852.



Figur 16 Passage Väståkravägen, vy söderut.

Mellan punkt 4 och 5

I detta parti leds cykelstråket på västra sidan om väg 852, något som ger en sämre genhet för användarna, dagens placering resulterar i att cyklister måste transportera sig genom en tunnel och vidare över tre plankorsningar med motortrafik.

Sträcka 6, Bergströmshusen

I dagsläget sker cykling i blandtrafik på Bergströms väg genom ett villaområde. Bergströms väg förekommer som två parallella gator där Gamla Flackarpsvägen förbinder dem i norr. Cykelvägvisning hänvisar till den västra delen av Bergströms väg. Dock är bedömningen att cykeltrafik längs stråket i praktiken även förekommer på den östra delen av Bergströms väg. Standarden är låg och antalet utfarter är stort, vilket inte bedöms uppfylla kraven på ett attraktivt cykelstråk med god trafiksäkerhet och framkomlighet.



Figur 17 Bergströms väg.

### 3.2. Markanvändning

Utredningsområdet ligger mellan Malmö och Lund och följer huvudsakligen väg 852 med befintlig gång- och cykelväg samt väg 896. Befintligt cykelstråk har ett högt användarantal varpå krav på högre standard har ställts. Kring de södra delarna av utredningsområdet angränsar odlingsmark aktuell sträcka och enstaka gårdar går att skymta i odlingslandskapet. I de mellersta delarna av utredningsområdet angränsar Hjärup på den västra sidan, en ort som präglas av villabebyggelse. Den östra sidan utmärks fortsatt av odlingsmark. Efter Hjärup öppnar återigen odlingslandskapet upp sig på den västra sidan med inslag av gårdar och mindre bebyggelsegrupperingar. I utredningsområdet norra del, på östra sidan av väg 852 ligger bostadsområdet Bergströmshusen vilket också utgörs av villabebyggelse.

Den del av utredningsområdet som följer väg 896, präglas av villabebyggelse (Hjärup) i norr samt ett öppet odlingslandskap i söder.



Figur 18 Aktuella målpunkter i och omkring utredningsområdet.

Målpunkter inom utredningsområdet är bland annat ett flertal busshållplatser samt ett antal verksamheter. I anslutning till utredningsområdet finns fler målpunkter såsom pågatågstationer i Hjärup och Åkarp. I dessa orter finns även målpunkter såsom skolor, rekreationsområden (idrottsplatser) och kommersiell verksamhet, till exempel restauranger och butiker. Se målpunkternas översiktliga placering i Figur 18. Söder om utredningsområdets södra del ligger även Åkarps golfbana. I Hjärups västra del ligger Jakriborg, ett bostadsområde byggt i Hansastil som lockar en del turister. I övrigt finns ett stort antal målpunkter i Lund och Malmö, belägna i var sin ände av stråkets fortsättning utanför utredningsområdet.

### 3.3. Gällande planer

#### 3.3.1. Översiktsplan

Översiktsplanerna i såväl Staffanstorps kommun (Perspektiv 2038, 2011) som Burlövs kommun (Framtidsplan för Burlövs kommun, 2014) ställer sig positiva till utbyggnad av gång- och cykelvägsnätet. Framtidsplan för Burlövs kommun omnämner upprustning av befintligt cykelstråk mellan Malmö och Lund som behövlig. Lunds kommuns översiktsplan, från år 2010, uttrycker sig positivt till bra och utvecklade gång- och cykelförbindelser där cykling kan fungera som komplement till kollektivtrafiken.

#### 3.3.2. Detaljplan

I Staffanstorps kommun finns inom utredningsområdet ett antal detaljplaner, som redovisas i Tabell 3.

Tabell 3 Detaljplaner inom utredningsområdet

<b>Detaljplan</b>	<b>Inom vägplaneområdet</b>
Hjärup 8:16 m fl, Åkerslundshusen, Hjärup, Staffanstorps kommun	Ja
Hjärup 21:38 m fl, Äppelhagen, Hjärup, Staffanstorps kommun	Ja
Hjärup 7:142 m fl, Hästhagen, Hjärup, Staffanstorps kommun	Ja
Hjärup 7:1, 17:1 m fl, Hjärupskroken, Hjärup, Staffanstorps kommun	Ja
Byggnadsplan för Hjärup 7:1, 17:1 m fl, Staffanstorps kommun	Ja
Byggnadsplan för Stora Uppåkra 5:1 m fl, Staffanstorps kommun	Nej
Byggnadsplan för centrala delarna av Hjärupssamhället, Staffanstorps kommun	Ja
Del av Stora Uppåkra 12:2, Hjärup IP, Hjärup, Staffanstorps kommun	Nej
Del av Stora Uppåkra 2:25, vid Bergströms väg, Staffanstorps kommun	Nej
Stora Uppåkra 2:13 m fl, Ljungs Handel, Stora Uppåkra, Staffanstorps kommun	Ja
Styckningsplan för Stora Uppåkra 2:17 ml, Staffanstorps kommun	Nej

Totalt finns sju stycken detaljplaner inom vägplaneområdet i Staffanstorps kommun, hur dessa berörs av projektet beskrivs närmare i avsnitt 11.3

I Burlövs kommun och Lunds kommun finns inga detaljplaner inom utredningsområdet.



### 3.4. Landskapet



*Figur 19 Vy över odlingslandskapet*

Området ligger i en del av Sydvästskåne som är en utpräglad, tämligen flack eller svagt böljande jordbruksbygd. Det befintliga cykelstråket följer väg 852 genom odlingslandskapet och förbi Hjärup. Västerut kan järnvägen skimras och österut kan E22 ses, vilka är infrastruktur som följer i samma riktning längs hela utredningsområdet sträckning. Landskapet beskrivs vidare i avsnitt 3.6 med hänvisningar till länsstyrelsens naturvårdsprogram.



*Figur 20 Omgivningarna vid korsningspunkten väg 852 och väg 896*

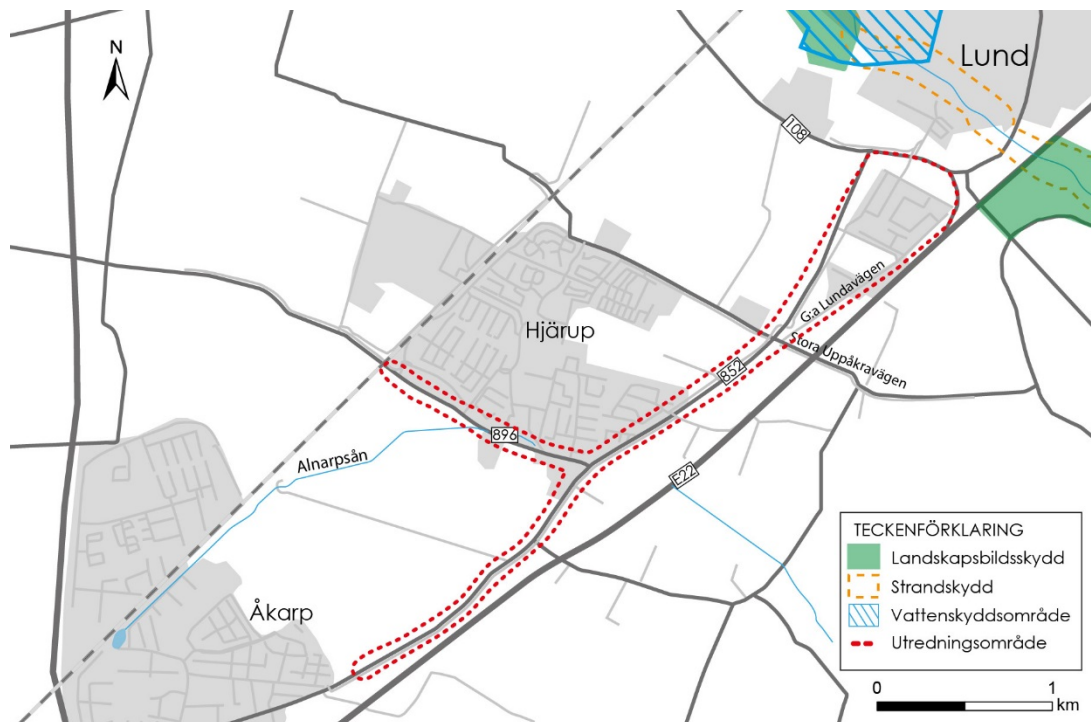
### 3.5. Boendemiljö

Det finns inga tidigare utredningar som påvisar problem med buller, vibrationer eller luftföroreningar i anslutning till befintligt cykelstråk.

### 3.6. Naturmiljö

Aktuellt område berörs inte av något områdesskydd, dock förekommer områdesskydd och landskapsbildskydd i utredningsområdets närhet, se Figur 21.





Figur 21 Områdesskydd runt omkring aktuellt utredningsområde.

Odlingslandskapet norr om Hjärup beskrivs i länsstyrelsen naturvårdsprogram som:

*"Ett representativt avsnitt av den extremt flacka Lundaslätten, som närmast Åkarp övergår i en svagt böljande terräng. Åkrarna är landets i särklass bästa åkerjordar. Landskapet är helt uppodlat med en bebyggelse anpassad till landskapets skala. Flera trädridåer, alléer och bevarade jordhågnader och pilevallar karaktäriserar landskapet. Trots frånvaron av skogsdungar eller annan mer utbredd naturmark har en rådjursstam etablerats i området. Vyerna över det öppna odlingslandskapet är unika för den av bebyggelse och kommunikationsleder annars hårt utnyttjade storstadsregionen."*

Odlingslandskapet öster om Åkarp beskrivs i länsstyrelsens naturvårdsprogram som:

*"...svagt böljande och utgör tillsammans med angränsande område i Staffanstorps kommun ett gott exempel på en fulläkersbygd som utnyttjats optimalt för åkerbruk. Området är en skarp kontrast till den i väster framträngande bostadsbebyggelsen i det annars flacka sydvästska jordbrukslandskapet."*

Norr om utredningsområdet rinner Höje å, området kring ån beskrivs även den i länsstyrelsens naturvårdsprogram:

*"...Höje å hyser en värdefull fauna med fiskarter som öring, sandkrypare, groplöja och grönling. Längs långa sträckor är ån påverkad av rätningsföretag och saknar därför det naturliga loppet, bl a mellan Kyrkheddinge och Lund. Längs några sträckor har ån betydelse för fritidsfisket. Dalgången utgör i sin helhet ett mycket värdefullt inslag i landskapsbilden och har stor potential som rekreatiionsstråk i det annars helt uppodlade landskapet..."*

Vid färd genom utredningsområdet ges utblickar över det karaktäristiska odlingslandskapet med inslag av bebyggelsemiljöer. Markanvändningen i utredningsområdets direkta närhet utgörs till största del av odlingsmark med undantag från partiet förbi Hjärup.

Trädallé förekommer i väg 852 närhet längs stora delar av sträckningen. Alléer är generellt biotopskyddade enligt 7 kap. 11 § miljöbalken. Inom vägplaneområdet finns en allé i form av en bokridå vid Vallgården, sektion 0/000-0/060. Längs sträckan Kyrkstigen-Stora Uppåkravägen finns också en allé, sektion 0/070-0/730, huvudsakligen bestående av ekar, planterade år 2004 som ersättning för en äldre allé från 1800-talet. Längs väg 896 förekommer ingen trädallé, där präglas utblickarna av odlingsmark i sydväst och bebyggelse i nordost.



*Figur 22 Tvåsidig allé utmed väg 852, befintlig gång- och cykelväg skyntas vänster i bild.*



*Figur 23 Bokallé vid Vallgården i utredningsområdets södra del.*

Inom ramarna för utredningen har gjorts en inventering och bedömning av såväl allén vid Vallgården som allén mellan Kyrkstigen och Stora Uppåkravägen. Bedömningen

inkluderar rekommenderat avstånd till träden för planerade åtgärder samt föreslagna metoder för markarbeten i syfte att inte skada träden.

### 3.7. Kulturmiljö

#### *Kulturmiljöprogram*

I länsstyrelsens kulturmiljöprogram för Skåne finns kulturmiljöstråk och särskild värdefull kulturmiljö identifierade inom utredningsområdet, se Figur 24.

Kulturmiljöstråk inom utredningsområdet är Landsvägen Malmö–Lund och första motorvägen Malmö-Lund samt Södra stambanan.



Figur 24 Länsstyrelsens kulturmiljöprogram för Skåne.

Landsvägen, väg 852, mellan Malmö - Lund (Gamla Lundavägen/Lundavägen) finns utmärkt i Skånska rekognoseringskartan för tiden 1812-1820. Sträckningen är huvudsakligen densamma som förr men vägen gick inte, som idag, genom de mellanliggande orterna utan dessa har expanderat genom historiens gång. Längs landsvägen finns kulturmiljöattribut som trädalléer och bebyggelse med inslag från olika verksamheter och tidsepoker som gör väg 852 intressant och värdefull att bevara.

Motorvägen mellan Malmö - Lund, E22:an, stod klar 1953 och var Sveriges första flerfiliga motorväg, även kallad autostrada. Ursprungligen var den belagd med betong och hade en mittremsa med gräs, men har under årens lopp förbättrats och är idag asfaltbelagd med en betongbarriär som mittremsa. Vägen är ett viktigt dokument över den utbyggnad av infrastrukturen som genomförts sedan 1950-talet.

Första etappen på Södra stambanan öppnades 1856 och gick mellan Malmö och Lund. Avsikten med stambanan vara att den skulle utveckla glesbefolkade trakter och den anlades en bit ifrån kusten för att undvika militära angrepp. Privata banor anslöt senare till stambanan i städerna och stationssamhällen uppstod. Idag är Södra stambanan en

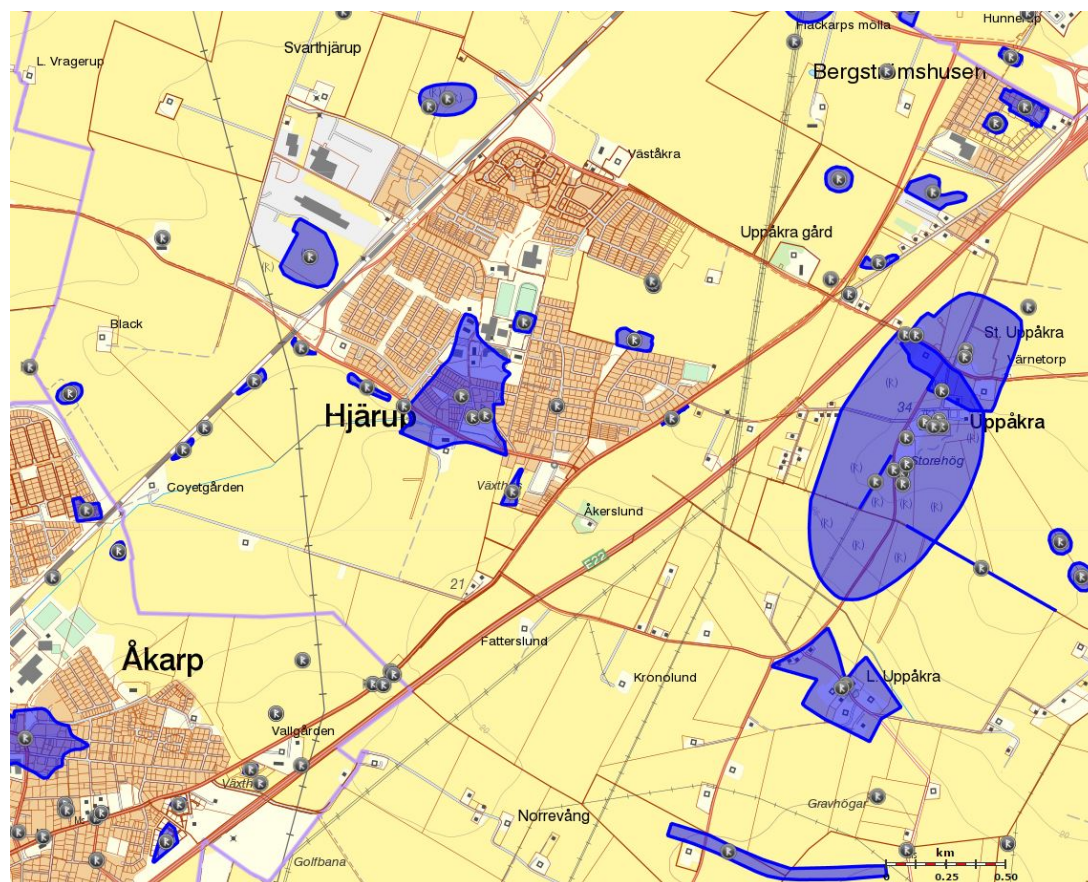


viktig förbindelse för mellanliggande städer och orter samt har stor betydelse för den svenska infrastrukturen.

Särskild värdefull kulturmiljö inom utredningsområdet är Bomhög-Hjärup-Uppåkra, se Figur 24. Området Bomhög-Hjärup-Uppåkra med sina utflyttade gårdar är kännetecknande för den landskapstyp som uppkom i samband med skiftet under 1800-talet. Det öppna bebyggelsefria odlingslandskapet samt gamla alléer, landsvägar (exempelvis landsvägen Malmö – Lund) och träridåer anges som värdefulla inslag i landskapet och motiv för bevarande. Övriga särskilt värdefulla kulturmiljöer omkring utredningsområdet är Alnarp och Lund.

#### *Fornlämningar*

Merparten av de kända fornlämningarna i utredningsområdet utgörs av boplatser och bytomter, en typ av fornlämningar som inte syns ovan mark. En del av dessa bedöms som bevakningsobjekt enligt Länsstyrelsen i Skåne. De fornlämningar som bedöms som fasta har gemensamt att de är från forna tider, att de tillkommit genom äldre tiders bruk och att de är varaktigt övergivna.



Figur 25 Kända fornminnen i och omkring utredningsområdet. Utklipp från: <http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html>

I utredningsområdet finns också synliga fornlämningar såsom gravhögar, minnesmärken, vägmärken och gränsmärken. Gravhögarna har ett mycket starkt skydd och får som regel inte tas bort. De får också ett skyddsområde i samband med hot om exploatering. Andra fornlämningar som har påträffats i området är fyndplatser. Vid fyndplatserna har enstaka eller fåtal föremål från förhistorisk tid, medeltiden eller äldre

historisk tid hittats. Föremålen som hittats är få och därför har platsen ej kunnat bedömas som boplats (tidigare gård eller by).

En arkeologisk utredning steg 1 har utförts inom aktuellt område. Enligt utredningen finns det inga hinder för att fortsätta det planerade arbetet för de undersökningsområden som ingår i projektområdet.

### 3.8. Naturresurser

Åkermarken inom utredningsområdet är av mycket god kvalitet och hög bördighet. Jordbruksmarken är klassad till 10, på den 10-gradiga klassificeringsskalan, där 10 är högsta bördighet.

Alnarpsån (även kallad Alnarpsbäcken) rinner genom utredningsområdet i anslutning till de östra delarna av väg 896, se lokalisering i Figur 21. Inom utredningsområdet är ån till stor del kulverterad i dubbla kulvertar med diameter 1200 – 1400 mm. Alnarpsån bedöms ha dålig ekologisk status på grund av övergödning.

Följande dikningsföretag berörs av de planerade åtgärderna:

- Lilla och Stora Uppåkra samt Hjerup byar
- Stora Uppåkra nr 2
- Hjerup nr 17 m fl hemman
- Hjerup

### 3.9. Rekreation och friluftsliv

I utredningsområdets närhet finns flertal områden för rekreation och friluftsliv. I de södra delarna finns bland annat Åkarps golfbana, fotbollsplaner i Åkarp, Alnarpsparken och Prästgårdsparken i Burlövs kyrkby.

Det finns två idrottsplatser i Hjerup. En är belägen i de centrala delarna och omfattar utöver gräsplan även omkringliggande löparbanor och tennisbanor. I de östra delarna av Hjerup finns en nyanlagd idrottsplats som angränsar till aktuell väg 852, detaljplanen för detta område vann laga kraft år 2013 och utbyggnad enligt denna pågår. Runt om Hjerup finns stora grönområden som skulle kunna nyttjas som rekreationsområden, dock saknas stråk för ändamålet.

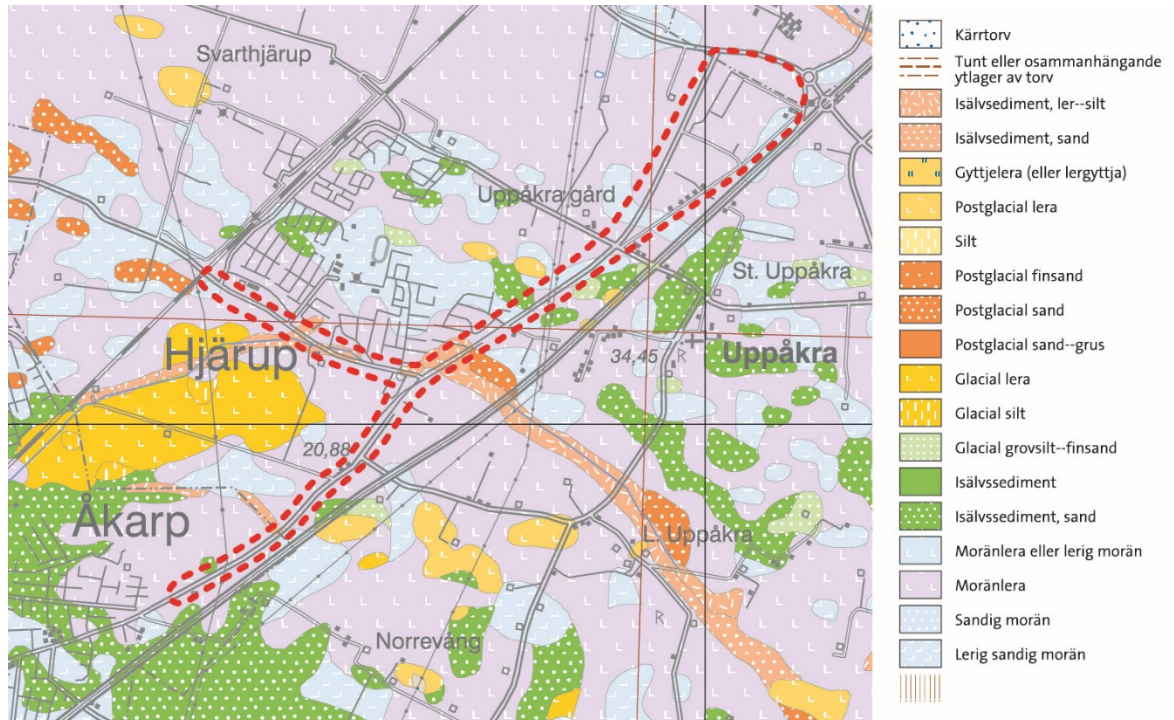
Norr om utredningsområdet rinner Höje å med dess rekreationsstråk och här återfinns även Sankt Larsparken som är en attraktiv målpunkt för rekreation.

### 3.10. Byggnadstekniska förutsättningar

#### *Ledningar*

Följande ledningsägare berörs av de planerade åtgärderna: Krafringen, E.ON, Skanova, VA SYD, Staffanstorps Energi och Telenor.

### Geotekniska förhållanden



Figur 26 Utklipp från SGUs jordartskarta 1:50 000. Röd streckad linje visar utredningsområdet.

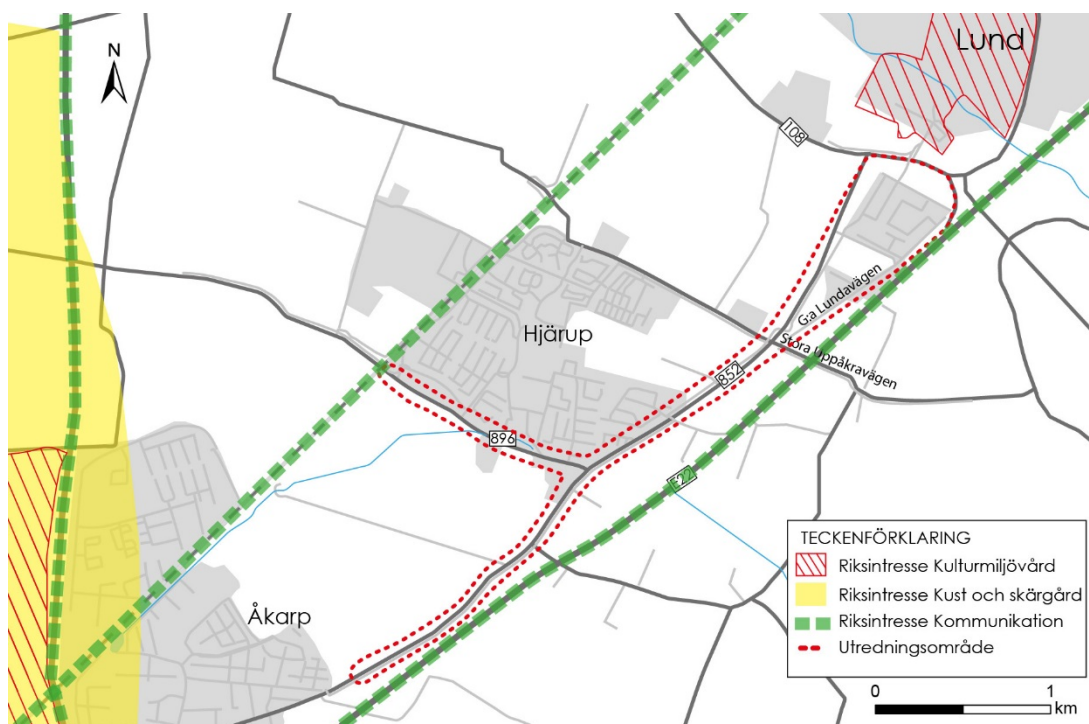
I utredningsområde är den huvudsakliga jordarten moränlera, men även inslag av lerig morän förekommer. I utredningsområdets mellersta del förekommer isålvssediment, ler-silt, se Figur 26. Jorddjupet är stort (>20 m) inom större delen av utredningsområdet.

## 4. Påverkan på Natura 2000-områden och andra riksintressen

Aktuellt utredningsområde berörs inte av något riksintresse. Sydväst om området finns riksintresse för kust och skärgård samt kulturmiljövård. Även norr om utredningsområdet förekommer riksintresse för kulturmiljövård, se Figur 27.

I övrigt förekommer inte Natura 2000-område, naturreservat eller andra riksintressen.

Riksvägarna E6/E20 och E22 samt Södra stambanan är av riksintresse nära utredningsområdet.



Figur 27 Riksintressen omkring aktuellt utredningsområde.



## 5. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

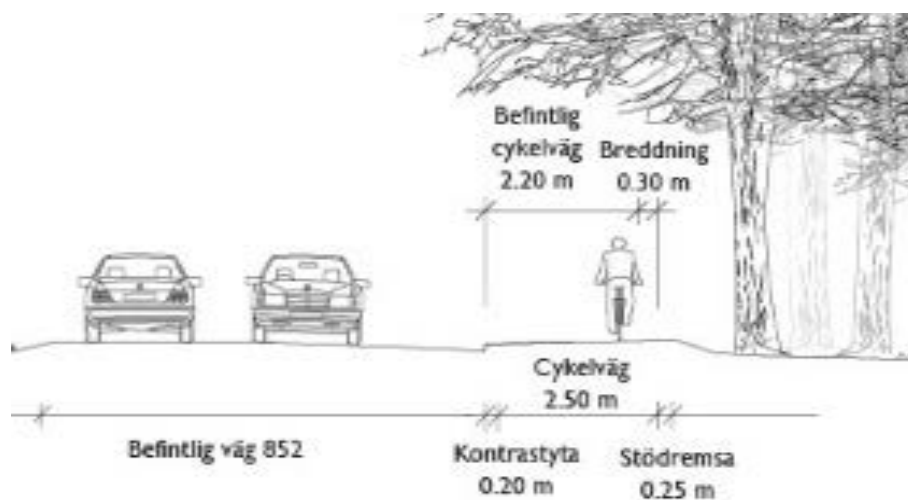
I det tidigare samrådsunderlaget har olika förslag till åtgärder för cykelstråket Åkarp-Lund samt väg 896 vid Hjärup utretts. Resultatet av utredningen presenteras nedan i form av planerade åtgärder för olika delsträckor längs väg 852 samt längs väg 896.

### 5.1. Vallgården



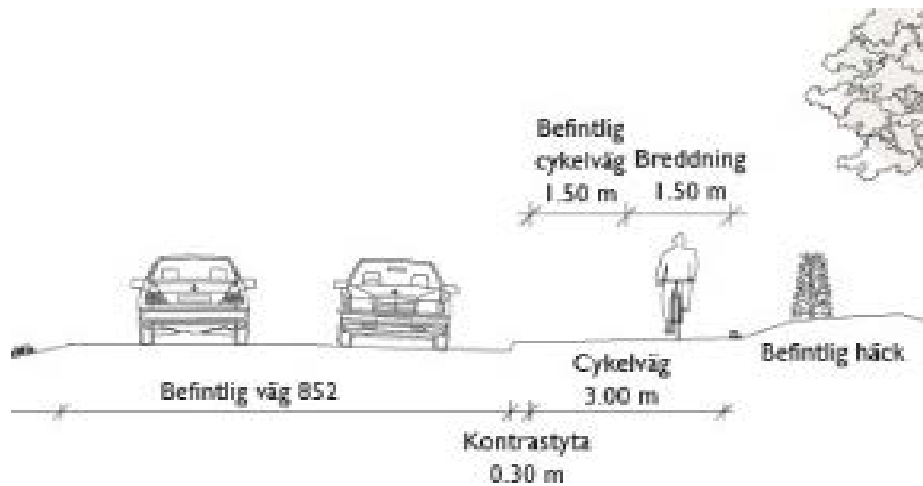
Figur 28 Vallgården.

Befintlig gång- och cykelväg breddas till 3 meter. Undantag görs för en cirka 60 meter lång sträcka längst i söder som istället breddas till 2,5 meter för att bevara allén av bokträd som omfattas av det generella biotopskyddet. Typsektioner för den planerade cykelvägen vid Vallgården redovisas som principskisser i Figur 29 och Figur 30. Avsteg från dessa typsektioner görs där lokala förutsättningar kräver det.



Figur 29 Principskiss för Vallgården, södra delen





Figur 30 Principskiss för Vallgården, norra delen

Cykelvägen skiljs från väg 852 med kantsten samt en 0,2-0,3 meter bred målad kontrastyta. Där cykelvägen görs 2,5 meter bred kommer den att ha en 0,25 meter bred stödremsa och slänt mot intilliggande fastighet. Där cykelvägen görs 3 meter bred kommer den att ha betongkantstöd som mothåll för slänt mot fastighet för att minimera påverkan för intilliggande fastighet.

Cykelvägen avvattnas även fortsatt mot kantstöd och gallerbrunnar. Två nya gallerbrunnar anläggs i norrgående körfält på väg 852 för att öka avrinningskapaciteten med anledning av utökad hårdgjord yta. Belysning av cykelvägen tillgodoses även fortsatt av befintlig belysning längs väg 852.

För att förbättra säkerheten för oskyddade trafikanter, med tanke på att cykelvägen är utformad med en smal sektion förbi Vallgården, föreslås sänkt hastighetsbegränsning på väg 852 genom att den befintliga 50km/h-zonen som idag slutar strax söder om Vallgården utökas till att sluta strax norr om densamma.

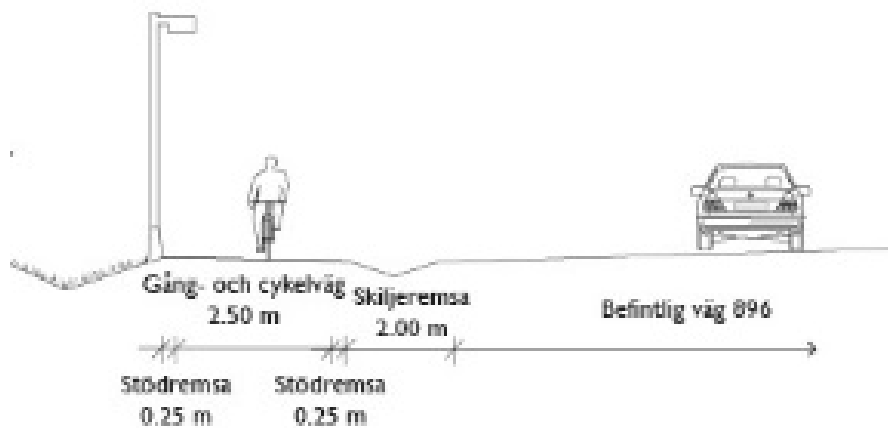
## 5.2. Väg 896 Lomnavägen

I samrådsunderlaget har utretts anläggning av gång- och cykelväg på norra eller södra sidan av väg 896. De givna förutsättningarna, såsom målpunkter bebyggelse och anslutning till befintligt gång- och cykelväg mot Lomma, har resulterat i att gång- och cykelvägen kommer att anläggas på den norra sidan av väg 896. Gång- och cykelvägen ansluter i väster till gång- och cykelväg vid Banvällsvägen (anslutningen görs mot ombyggnad av befintlig gång- och cykelväg inom projektet Flackarp-Arlöv), samt i öster till cykelstråket Malmö-Lund vid väg 852.

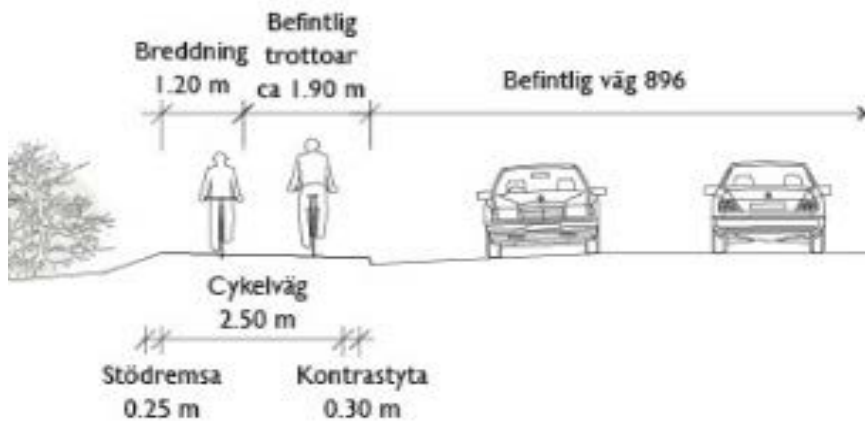


Figur 31 Väg 896 - Lommavägen

Gång- och cykelvägen längs väg 896 kommer att ha en bredd på 2,5 meter och 0,25 meter stödremsa. Längs den västra delen av sträckan, cirka 900 meter, nyanläggs gång- och cykelväg separerad från vägen med 1-2 meter bred skiljeremsa. I den östra delen av sträckan, cirka 300 meter, utnyttjas befintlig gångbana som breddas till 2,8 meter, vilket ger 0,3 meter bred målad kontrastzon närmast kantsten samt 2,5 meter bred gång- och cykelväg. Typsektioner för gång- och cykelvägens utformning längs väg 896 redovisas som principskisser i Figur 32 och Figur 33. Avsteg från dessa typsektioner görs där lokala förutsättningar kräver det.



Figur 32 Principskiss för Lommavägen, västra delen



Figur 33 Principskiss för Lommavägen, östra delen

Den planerade gång- och cykelvägen längs väg 896 kräver intrång i två intilliggande fastigheter närmast korsningen med väg 852 norr om befintlig gångbana. I anslutning till en av dessa fastigheter, som används för förskoleverksamhet, krävs även avsmalning av befintlig utfart för att tillgodose trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

För att förbinda gång- och cykelvägen längs väg 896 med cykelstråket Malmö-Lund anläggs en cykelpassage med mittrefug över väg 852 strax norr om dess korsning med väg 896. Där gång- och cykelvägen korsar anslutande vägar till väg 896 utformas övergångsställen och cykelpassager.

Avvattning av gång- och cykelvägen längs väg 896 sker i den östra delen mot befintligt system av rännstensbrunnar belägna i direkt anslutning till kantsten. I den västra delen sker avvattning till skiljeremsan som utformas som infiltrationsyta med längsgående dräneringsledning. För den östra delen av gång- och cykelvägen, som har en smalare sektion med kantsten tillgodoses belysningsbehovet genom befintlig belysning från belysningsstolpar placerade på väg 896. Längs den västra delen anläggs belysningsstolpar för gång- och cykelvägen på dess norra sida med placering och utformning som minimerar påverkan för de närboende.

### 5.3. Kyrkstigen – Stora Uppåkravågen

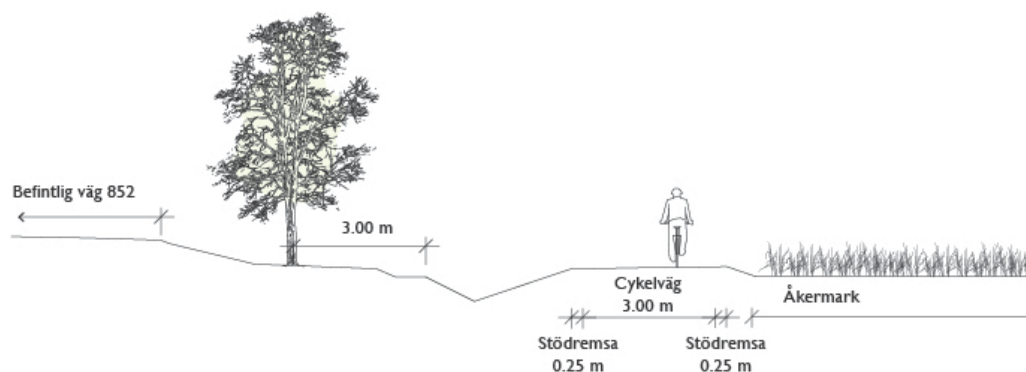
I samrådsunderlaget har utretts både nyanläggning av cykelväg på östra sidan om väg 852 samt förbättring av befintlig gång- och cykelväg på västra sidan om väg 852. För att uppnå projektmålen avseende trafiksäkerhet, framkomlighet och genhet kommer det att nyanläggas cykelväg på östra sidan av vägen. Detta innebär att två olycksdrabbade plankorsningar samt en olycksdrabbad tunnel elimineras från cykelstråket Malmö-Lund. Hänsyn har också tagits till den pågående kommunala planering för utbyggnad av Hjärup NO, vilket skulle göra det svårt att realisera ett snabbt cykelstråk längs den befintliga sträckningen väster om väg 852 på grund av förväntat ökat antal gående på den befintliga gång- och cykelvägen.



Figur 34 Kyrkstigen – Stora Uppåkravägen

Den nya cykelvägen kommer att vara 3 meter bred med 0,25 meter stödremsa på vardera sidan. I söder ansluts den till befintlig gång- och cykelväg strax söder om Kyrkstigen. I norr sker anslutning till befintlig gång- och cykelväg cirka 100 meter norr om Stora Uppåkravägen.

Cykelvägen kommer att placeras öster om den befintliga allén, se principskiss för typsektion i Figur 35. Avsteg från denna typsektion görs där lokala förutsättningar kräver det. Belysning anläggs längs hela sträckan och avvattnings sker till dike väster om cykelvägen. Cykelvägen separeras från väg 852 med en skiljeremsa som blir relativt bred, vilket är nödvändigt dels för att säkerställa god avvattnings och dels för att säkerställa tillräckligt avstånd till den befintliga allén så att träden får goda möjligheter att växa till sig och utveckla sina rotsystem.



Figur 35 Principskiss för Kyrkstigen – Stora Uppåkravägen



Över Stora Uppåkravägen anläggs en cykelpassage som placeras cirka 15 meter in från väg 852 i anslutning till korsningen Stora Uppåkravägen/Gamla Lundavägen. Denna placering uppfyller kraven på genhet för cyklister samtidigt som trafiksäkerheten tillgodoses genom att bilister från korsningen väg 852/Stora Uppåkravägen hinner uppmärksamma passagen.

Norr om Stora Uppåkravägen dras cykelvägen över den västra delen av befintlig vändplats utanför Ljungs handel innan den ansluts till den befintliga gång- och cykelvägen strax norr om dess passage under väg 852. Möjligheten att istället dra cykelvägen väster om vändplatsen har utretts, men förkastats då nivåskillnaden skulle göra det svårt att ansluta till den befintliga cykelvägen på ett bra sätt.

#### 5.4. Bergströmshusen

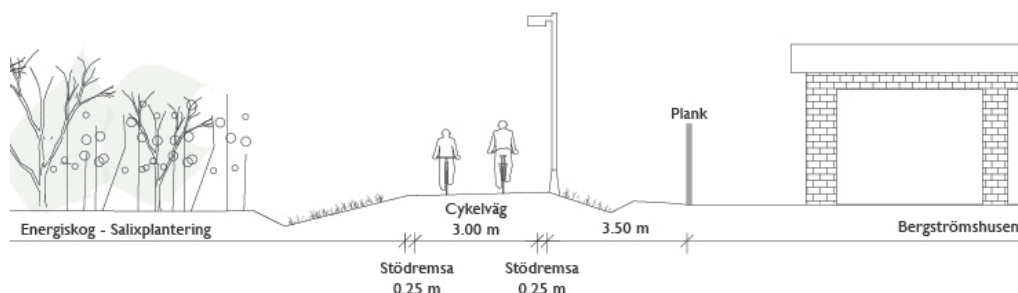


Figur 36 Bergströmshusen

I samrådsunderlaget har utretts flera olika möjligheter för cykelstråket att passera Bergströmshusen. Baserat på utredningen kommer cykelväg att nyanläggas väster om bebyggelsen i Bergströmshusen, från den befintliga gång- och cykelvägen strax söder om Pihls väg fram till Gamla Flackarpsvägen i norr. Förslaget att fortsatt leda cyklister i blandtrafik längs Bergströms väg har förkastats då detta ej uppfyller projektmålen avseende trafiksäkerhet och framkomlighet. Förslaget att nyanlägga cykelväg längs väg 852 och väg 108 har förkastats då det inte uppfyller projektmålen avseende genhet och attraktivitet. Förslaget att göra en större förändring av cykelstråket där trafiken leds via

Gamla Lundavägen förbi Trafikplats Lund södra har förkastats då det skulle medföra behov av omfattande åtgärder utanför utredningsområdet i anslutning till trafikplatsen samt längs Malmövägen i Lund.

Cykelvägen kommer att vara 3 meter bred med 0,25 meter bred stödremsa, se principskiss för typsektion i Figur 37. Avsteg från denna typsektion görs där lokala förutsättningar kräver det. Belysning anläggs längs hela sträckan med placering och utformning som minimerar påverkan för de närboende. Flacka diken anläggs väster om cykelvägen för att möjliggöra avvattningen med infiltration i gräsbevuxet dike.



Figur 37 Principskiss för Bergströmshusen

Över Pihls väg anläggs en cykelpassage som placeras cirka 20 meter in från väg 852 i anslutning till korsningen Pihls väg/Gamla Lundavägen. Denna placering uppfyller kraven på genhet för cyklister samtidigt som trafiksäkerheten tillgodoses genom att bilister från korsningen väg 852/Pihls väg hinner uppmärksamma passagen.

Från den nya cykelvägens norra ände leds cykelstråket även fortsatt i blandtrafik längs Gamla Flackarpsvägen cirka 100 meter fram tills befintlig gång- och cykelväg i Lunds kommun. För att minska risken att cyklister som färdas söderut från Lund längs cykelstråket fortsätter rakt fram på Bergströms väg vid korsningen med Gamla Flackarpsvägen kan utformningen av denna korsning ses över så att det blir naturligt för cyklister att följa stråket.

## 5.5. Övriga åtgärder

Nedan beskrivs övriga åtgärder enligt fyrstegsprincipen steg 1 och steg 2. Åtgärder föreslås inför fortsatt arbete men dessa ingår inte i aktuellt projekt då det inte är åtgärder som kräver fastställelse enligt vägplan.

### 5.5.1. Beläggning

För att en cykelväg ska hålla hög standard är det viktigt att beläggningen är anpassad efter dess behov. I aktuellt projekt eftersträvas en hög standard för att möta behovet av ett snabbt gång- och cykelstråk längs väg 852. En inventering bör utföras för att identifiera eventuella brister och förslagsvis kan tunnskiktsbeläggning (TSK-beläggning) åtgärda en åldrad beläggning i behov av underhåll. Asfalt bör läggas en bit in på Kyrkstigen för att förhindra att grus därifrån letar sig ut på cykelvägen.

### 5.5.2. Vägvisning

Konsekvent och tydlig vägvisning bör utformas för hela cykelstråket Åkarp-Lund så att det är tydligt för samtliga trafikanter att det rör sig om ett snabbt cykelstråk. Vid större tillfarter till stråket kan skyltarna innehålla information om avstånd till de större tätorterna längs stråket. Dessutom bör vägvisningen utredas för hela stråket Malmö-Lund och företrädesvis utformas enhetligt längs hela stråket.

Stopp- och väjningsplikt i anslutning till korsningspunkter mellan cykelstråket och korsande vägar inom utredningsområdet har utretts. Slutsatsen är att det ur trafiksäkerhetssynpunkt generellt ej är lämpligt att ge cykeltrafiken företräde. Anledningen är att korsningspunkterna är belägna alltför nära väg 852, vilket skulle innebära att långa fordon riskerar att blockera väg 852 vid väjning för cyklister.

### 5.5.3. Väg målning

Streckad mittlinje är ett tydligt sätt att uppmärksamma trafikanterna på att cykling förekommer i båda riktningarna, därför bör detta genomföras på hela cykelstråket Åkarp-Lund där flödena av cyklister är relativt höga.

### 5.5.4. Läplantering

Läplanteringar ingår inte i aktuellt projekt, men anläggande av läplanteringar skulle kunna förbättra vindförhållandena för cyklister och på så vis skapa en mer attraktiv cykelväg med förbättrad framkomlighet. En betydande risk med läplanteringar är dock att de kan hindra värdefulla utblickar i landskapet och skapa en negativ effekt på den karakteristiska öppna landskapsbilden som omgärdar aktuell vägsträcka. Risken finns även att läplanteringen, beroende på utformning, minskar tillgängligheten för oskyddade trafikanter då täta buskage kan bidra till en känsla av otrygghet. Även utformning och placering av läplanteringar kopplat till snödrev, med risken att skapa drivor är en aspekt att ta i beaktning.

Ett viktigt mål med utformning och lokalisering av läplanteringar längs sträckan är följaktligen att i möjligaste mån begränsa den negativa effekten som läplanteringarna kan ha för landskapsbild, trygghetskänsla och fysisk påverkan på omkringliggande landskap. Det finns vissa lokaliseringsprinciper framtagna i tidigare studie om läplanteringar för sträckan. Materialet är dock övergripande och behöver framförallt kompletteras gällande planteringarnas påverkan på landskapsbilden samt hur planteringarna kan byggas upp gällande exempelvis täthet, artval och utbredning. Även en detaljstudie gällande hur läplanteringar effektivt kan byggas upp bör genomföras för att komplettera befintligt underlagsmaterial. Detta för att i detalj studera växtval kopplat till ståndort, täthet, vindutsatthet, genomsläpplighet av vind och turbulensbildning, men även hur utformning av läplanteringar kan påverka snödrev och hur de kan utformas för att inte upplevas för täta och otrygga att passera.

## 6. Effekter och konsekvenser av projektet

### 6.1. Trafik och användargrupper

Förbättringsåtgärder för det befintliga cykelstråket längs väg 852 innebär att felande länkar åtgärdas och förbättras ur cyklisternas perspektiv. Cykelstråket blir attraktivare då färre interaktioner med motortrafik behöver äga rum. Åtgärderna innebär att cyklisten utmed väg 852 synliggörs på ett tydligare sätt och därmed skapas en förbättrad trafiksäkerhet.

Gång- och cykelvägen längs väg 896 förbättrar trafiksäkerheten avsevärt för oskyddade trafikanter då transport i blandtrafik kan elimineras. Därigenom ökar även tryggheten och med bättre framkomlighet förbättras även förutsättningarna för att välja kollektivtrafik då tillgängligheten till hållplatserna ökar. Detta förbättrar också möjligheterna för barn och personer med funktionshinder att lättare få tillgång till transportsystemet. Människors hälsa påverkas ofta också positivt av att en gång- och cykelväg anläggs då det bidrar till att fler cyklar eller åker kollektivt.

Varken åtgärderna utmed befintligt cykelstråk längs väg 852 eller anläggandet av ny gång- och cykelväg längs väg 896 bedöms påverka framkomligheten negativt för biltrafiken. Åtgärderna bedöms öka tillgängligheten och göra cykling mer attraktivt längs sträckorna utan att påverka övrig trafik nämnvärt.

Situationen för gående förbättras avsevärt i anslutning till Hjärups tätort genom tillkomsten av gång- och cykelväg längs väg 896 samt genom anläggning av cykelväg öster om väg 852 mellan Kyrkstigen och Stora Uppåkravägen som förväntas kraftigt minska flödet av cyklisterna på befintlig gång- och cykelväg på västra sidan om samma vägsträckning. För övriga delar av utredningsområdet påverkas gående negativt om befintlig gång- och cykelväg omklassificeras till cykelväg. Då dessa delar av stråket ej är belägna i anslutning till tätort bedöms dock påverkan för gående som liten i förhållande till de positiva effekterna för cykelstråket.

### 6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Förbättringsåtgärder för befintligt cykelstråk bidrar till att förbättra möjligheterna till arbetspendling samt fritids- och rekreationscykling mellan Malmö och Lund inklusive mellanliggande tätorter.

### 6.3. Miljö och hälsa

#### *Landskapsbild*

Viss påverkan kommer ske på omkringsliggande landskap. Bedömningen är att landskapsbildningen inte kommer påverkas nämnvärt negativt eftersom det redan idag finns ett intrång i landskapet och det tillkommande anspråket sker i anslutning till detta intrång. Åtgärderna har utformats så att befintlig allé längs väg 852 bevaras.

#### *Naturmiljö*

Bedömningen är att anläggandet av cykelvägen utmed väg 896 samt förbättringsåtgärderna utmed väg 852 inte kommer att påverka naturmiljön negativt. Åtgärderna har utformats så att befintlig allé längs väg 852 bevaras. Inom ramarna för utredningen har gjorts en särskild inventering och bedömning av såväl allén vid



Vallgården som allén mellan Kyrkstigen och Stora Uppåkravägen. Dessa alléer omfattas av det generella biotopskyddet. Planerade åtgärder följer de rekommenderade avstånd till träden som bedömningen resulterat i. Även markarbeten och val av överbyggnad kommer att följa bedömningens rekommendationer för att inte skada träden.

För allén mellan Kyrkstigen och Stora Uppåkravägen planeras, i enlighet med den särskilda bedömningen, inga åtgärder inom 3 meter från träden, vilket innebär att det generella biotopskyddet ej berörs. För allén vid Vallgården måste på grund av utrymmesbrist breddningen av befintlig gång- och cykelväg göras inom det generella biotopskyddet. I enlighet med den särskilda bedömningens rekommendationer görs ett lokalt avsteg avseende cykelvägens bredd – 2,5 meter istället för 3 meter – i syfte att inte påverka träden.

#### *Kulturmiljö*

Då landskapsbilden inte påverkas nämnvärt negativt bedöms inte heller kulturmiljöstråken inom området påverkas.

Kända fornlämningar bedöms inte påverkas negativt i samband med förbättringsåtgärder längs väg 852 eller anläggande av gång- och cykelväg utmed väg 896. En arkeologisk utredning steg 1 har utförts inom aktuellt område. Enligt utredningen finns det inga hinder för att fortsätta det planerade arbetet för de undersökningsområden som ingår i projektområdet.

#### *Rekreation och friluftsliv*

Planerad gång- och cykelväg uppmuntrar till rekreation och friluftsliv i området, eftersom den ökar tillgängligheten, framkomligheten och säkerheten för de oskyddade trafikanterna. Utbyggnaden bedöms sammantaget medföra positiva konsekvenser för både rekreation och friluftsliv i området.

#### *Naturreсурser*

Jordmassor ska återanvändas inom området i möjligaste mån. Om överskottsmassor uppstår ska de borttransporteras till godkänd mottagningsplats. Föroreningshalter i jord, tillsynsmyndigheter och mottagningsanläggningars tillstånd reglerar vilken mottagning som godkänns.

Jordmassor med halter över riktvärden för känslig markmiljö klassificeras som förorenad jord. Alnarpsån bedöms inte påverkas av åtgärderna.

Mellan Kyrkstigen och Stora Uppåkravägen, samt vid Bergströmshuset mellan Pihls väg och Gamla Flackarpsvägen tas odlingsmark av mycket god kvalitet och hög bördighet i anspråk. De planerade åtgärdernas nytta bedöms motivera påverkan den odlingsbara ytan. Mellan Kyrkstigen och Stora Uppåkravägen påverkas intrångets omfattning av cykelvägens breda sektion som är motiverad med hänsyn till att hålla tillräckligt avstånd till allén, som omfattas av det generella biotopskyddet samt att säkerställa effektiv avvattning av cykelvägen. Mellan Pihls väg och Gamla Flackarpsvägen görs intrånget så att en redan smal och kilformad åkeryta blir ännu smalare. Intrånget motsvarar cirka 15% av den idag brukade ytan och större delen av åkern, ca 80% bedöms vara brukbar även efter intrånget.

### *Boendemiljö*

Temporärt under byggtiden kan bullernivåerna påverkas. Bullernivåerna kommer vara oförändrade efter ombyggnation.

Projektet påverkar inte utsläppen till luft annat än temporärt under byggtiden. Inga miljö kvalitetsnormer kommer att överskridas.

### *Risk farligt gods*

Åtgärderna kommer inte att påverka risken för olycka med farligt gods.

### *Påverkan under byggnadstiden*

De störningar som uppstår under byggtiden är främst buller, vibrationer, damning, luftutsläpp och begränsad framkomlighet för vägtrafiken. Luftutsläpp i form kväveföreningar kommer ske vid hantering och transport av massor från arbetsmaskiner och lastbilar. Schaktning kan ge upphov vibrationer och eventuellt påverka närliggande anläggningar i mark. Transporter, masshantering och användningen av maskiner orsakar buller. Störningarna kommer främst att drabba närboende samt vägtrafiken i form av nedsatt hastighet och tillfälligt begränsad framkomlighet.

## 7. Samlad bedömning

Åtgärderna innebär att trafiksäkerheten förbättras, vilket troligen leder till färre dödade och svårt skadade. Framkomligheten förbättras för oskyddade trafikanter vilket ökar tillgängligheten att nå målpunkter i anslutning till sträckan Malmö-Lund.

Ur miljösynpunkt görs bedömningen att området redan är påverkat och att allmänna intressen inte är hotade då miljöerna i det vägnära området till stor del redan idag är påverkade av befintlig anläggning. Det aktuella projektet bedöms inte motverka miljö kvalitetsnormerna.

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

### 8.1.1. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

Miljöbalkens andra kapitel beskriver de *allmänna hänsynsreglerna* vilka innefattar kraven på hänsyn som ska tas när ett projekt kan få inverkan på miljön eller människors hälsa. Syftet med hänsynsreglerna är att förebygga negativa effekter och öka miljöhälsan.

Nedan beskrivs en bedömning hur hänsynsreglerna tillämpas i projektet.

*Bevisbörderegeln.* Genom att det i planen ingår en miljöbeskrivning som visar att verksamheten kan bedrivas i enlighet med hänsynsreglerna har kravet tillgodosetts.

*Kunskapskravet.* Utöver den befintliga kunskap som inhämtats från länsstyrelsen, kommunen, Skånetrafiken m.fl. har även kunskap framkommit vid fältinventeringar, undersökningar och samråd.

*Försiktighetsprincipen.* I planens miljöbeskrivning redovisas de åtgärder som föreslås för att förhindra eller minska miljökonsekvenserna av projektet. För projektet innebär det att den mark som tas i anspråk, permanent i form av vägområde eller temporärt i form av tillfällig nyttjanderätt, kommer att motiveras utifrån vald utformning på gång- och cykelvägen.

*Bästa möjliga teknik.* Trafiklösningarna har utformats för bästa trafikekonomi och samtidigt med hänsyn till ett säkert avstånd från väg 13.

*Produktvalsprincipen och hushållningsprincipen.* Produktvalsprincipen säkerställs inför byggskedet genom Trafikverkets styrande riktlinjer.

*Hushållningsprincipen.* Säkerställs genom att åtgärderna vidtas med så begränsade insatser som möjligt i befintligt trafiksystem.

*Lokaliseringsprincipen.* Lokalisering har tidigare utretts för de åtgärder som föreslås i planen.

*Skälighetsavvägning.* Den integrerade miljöbeskrivningen i planen redovisar den miljöpåverkan som uppkommer med anledning av projektet. Prövningen av planen kan sägas vara en skälighetsavvägning.

*Avhjälpandeskyldighet.* I planens beskrivning redovisas förslag för att avhjälpa och motverka att skada och/eller olägenhet uppkommer. Om skador eller olägenheter till följd av vägprojektet ändå uppstår, ansvarar Trafikverket för att avhjälpa eller ersätta dessa i enlighet med gällande lagstiftning.

### 8.1.2. Miljökvalitetsnormer

Enligt 5 kap MB finns föreskrifter i form av miljökvalitetsnormer för buller, luft och vattenkvalitet. Normerna anger vilka miljökvaliteter som inte får överskridas utan att krav ställs på åtgärder. Genom kartläggning av omgivningsbuller samt upprättande och fastställande av åtgärdsprogram ska det eftersträvas att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa (miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. 2 § första stycket 4 MB)". (SFS 2004:675 1§). Bedömningen är att projektet inte kommer i konflikt med gällande miljökvalitetsnormer med avseende på bullernivå, halten av luftföroreningar eller vattenkvalitet.



## 9. Markanspråk och pågående markanvändning

### 9.1. Vägområde för allmän väg

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

På plankartan framgår vad som blir nytt vägområde av planerade åtgärder. Det är det tillkommande vägområdet som är angivet i fastighetsförteckningens arealberäkning, det vill säga det som ligger utanför det befintliga vägområdet för allmän väg. Det nya vägområdet med vägrätt för allmän väg enligt denna vägplan omfattar cirka 16287 m<sup>2</sup> och redovisas på plankartorna, se ritning 201T0201, 201T0202, 201T0203, 301T0201, 301T0202 och 401T0201 samt fastighetsförteckningen.

### 9.2. Vägområde inom detaljplan

Det finns i dagsläget ett antal detaljplaner inom det nya föreslagna vägområdet, under flik 11, *Berörda kommunala planer*.

### 9.3. Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

I utbyggnaden tas inget område i anspråk med inskränkt vägrätt.

### 9.4. Område med tillfällig nyttjanderätt

I vägplanen föreslås att cirka 3745 m<sup>2</sup> mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt, se plankartan, ritning 101T0201, 201T0201, 201T0202, 201T0203, 301T0201, 301T0202 och 401T0201. Området kommer att användas för att tillfälligt kunna nyttja mark för materialupplag och transporter. På plankartan, ritning 101T0201, 201T0203, 301T0201 och 401T0201, är området markerat T2. Marken kommer att tas i anspråk när entreprenadarbetena inleds och lämnas åter när entreprenaden är slut.

### 9.5. Förändringar av väghållningsområde

Trafikverket är väghållare för det allmänna vägnätet inom aktuellt område. Vägförslaget medför att den tillkommande väganläggningen tillkommer till det allmänna vägnätet. Längs den västra delen av väg 896, i anslutning till Banvällsvägen, kommer den befintliga släntens utbredning att minskas, vilket innebär en indragning av vägområdet, se ritning 201T0201. Indragning av väg sker även i södra delen av Bergströmshuset, se ritning 401T0201, där en kortare sträcka befintlig gång- och cykelväg strax söder om Pihls väg rivs då sträckningen förändras för att ansluta till passagen över Pihls väg.

### 9.6. Förändring av allmän väg

I utbyggnaden sker ingen förändring av allmän väg.

## 10. Fortsatt arbete

Efter genomförda samråd kommer Trafikverket att sammanställa och bemöta inkomna yttranden i en uppdaterad samrådsredogörelse. Efter eventuella ändringar av planförslaget kungörs detta för granskning innan fastställelseprövning.

När vägplanen har fastställts och vunnit laga kraft kommer Trafikverket att handla upp en entreprenör för utbyggnaden. Innan arbetet påbörjas kommer direkt berörda, närboende och trafikanter att informeras.

# 11. Genomförande och finansiering

## 11.1. Formell hantering

Vägplanen kommer att ställas ut för granskning och genomgå fastställelseprövning. Under granskningstiden kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett utlåtande som upprättas när granskningstiden är slut. De inkomna synpunkterna kan föranleda att väghållningsmyndigheten reviderar vägplanen. De sakägare som berörs av revideringen kommer då att kontaktas och får ta del av ändringen. Är revideringen omfattande kan en ny kungörande och granskning behöva göras.

De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat utlåtandet. Efter denna så kallade "kommunikation" kan beslut om att fastställa vägplanen tas, förutsatt att vägplanen kan godtas och uppfyller väglagens och miljöbalkens krav.

Om beslut att fastställa vägplanen tas kommer beslutet att kungöras. Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på plankartan samt de villkor som tas upp i beslutet. Beslutet kan överklagas till regeringen. Vägplanen vinner laga kraft om ingen överklagar fastställelsebeslutet inom tiden för överklagande.

Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Fastställelsebeslut som vunnit laga kraft ger Trafikverket rätt att ta mark i anspråk med vägrätt.

Entreprenaden för byggande kan starta när planen är fastställd utan att överenskommelse om ersättning träffats. Eventuella tvister om ersättning avgörs i domstol.

## 11.2. Genomförande

Projektet är planerat att genomföras som en utförandentreprenad med Trafikverket som byggherre med start hösten 2017. Under byggnationen av projektet förväntas trafik att vara tillåten i trafikplatsen, men med nedsatt hastighet och begränsad framkomlighet.

## 11.3. Kommunal planering

De detaljplaner som ligger inom vägplaneområdet kommer att hanteras i det fortsatta arbetet i samarbete med Staffanstorps kommun. I nuläget bedöms det inte finnas konflikter mellan planerade åtgärder och detaljplaner.

## 11.4. Tillstånd och dispenser

Vid Vallgårdens södra del planeras åtgärder inom området för det generella biotopskyddet för bokallén. Enligt lagstiftning behöver inte en separat dispens sökas för generella biotopskydd om de behandlas inom en vägplan som fastställs. Det generella biotopskyddet regleras i miljöbalken kap 7 § 11a. Skyldigheten att göra anmälan för samråd enligt 12:6 MB gäller inte för de verksamheter och åtgärder som behövs för att

bygga vägen och som fastställs och ingår i vägområde för allmän väg eller område för tillfällig nyttjanderätt. Samråd har hållits med länsstyrelsen 2016-01-13, efter det har en särskild inventering och bedömning av alléerna genomförts och de planerade åtgärderna har utformats för att inte påverka träden som omfattas av det generella biotopskyddet.

I övrigt bedöms planerade åtgärder inte föranleda att några dispenser eller tillstånd behövs.

#### 11.5. Finansiering

Projektet finansieras av Trafikverket och ingår i den regionala planen.

Malmö, 2016-05-17

---

Nina Hydbom Drennan  
Projektledare

## 12. Underlagsmaterial och källor

### Handböcker

Trafikverket, 2015, Vägar och gators utformning, VGU, [www.trafikverket.se/vgu](http://www.trafikverket.se/vgu)

Trafikverket, 2014, Planläggning av vägar och järnvägar, TRV 2012/85426

Trafikverket, 2011, Miljökonsekvensbeskrivning för vägar och järnvägar – handbok metodik, TRV 2011:090.

### Skriftliga källor

Burlövs kommun, 2014, Framtidsplan för Burlövs kommun, antagen 2014-04-22

C. Hydén, E. Skärbäck och S. Engel, 2012, Möjligheten och lämpligheten av att anlägga vindskydd utefter vindutsatta cykelvägar, LTH och SLU.

Staffanstorps kommun, 2014, Åtgärdsförslag mellan Malmö och Lund - Cykelfrämjandet, 2014-11-27

Staffanstorps kommun, 2011, Perspektiv 2038, antagen 2011-10-24

Staffanstorps kommun, 2007, Fördjupad översiktsplan Hjärup, antagen 2007-06-18

Trafikverket, 2013, Avsiktsförklaring för förbättrade cykelförbindelser på stråket Malmö-Arlöv-Åkarp-Hjärup-Lund, 2013-06-05

Trafikverket, 2014, Förenklad åtgärdsvalsstudie, mellan Malmö, Arlöv, Åkarp, Hjärup och Lund, 2014-06-13

Trivector, 2013, Samhällsekonomisk analys av ett snabbcykelstråk mellan Malmö och Lund.

Öresund som Cykelregion - Commute n' bike, 2011, Inventering av befintlig sträcka Öresund som Cykelregion.

### Internet och kartkällor

Länsstyrelsen, 2015, Dikningsföretag i Skåne, <http://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/Skane/Dikningsforetag/> (2015-03-10)

Länsstyrelsen, 2015, Materialförsörjning i Skåne, <http://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/Skane/Materialforsorjning/index.aspx?bookmark=23> (2015-03-10)

STRADA, [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se), (2015-03-10)

Riksantikvarieämbetet, Riksantikvarieämbetet, <http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html> (2015-03-10)







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

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