

# FASTSTÄLLELSEHANDLING – Väg 100, Falsterbo-Vellinge, Trafikplats Kungstorp

## Vellinge kommun, Skåne län

Vägplanbeskrivning 2022-05-13



**Trafikverket**

Postadress: Gibraltargatan 7, 211 18 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: FASTSTÄLLESEHANDLING – Väg 100, Falsterbo-Vellinge,  
Trafikplats Kungstorp

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2022-05-13

Ärendenummer: TRV 2019/22248

Uppdragsnummer: 164202

Version: 6.0

Kontaktperson: Denis Smrkovic, Projektledare Trafikverket

# Innehåll

1. Sammanfattning .....	5
2. Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål .....	6
2.1. Bakgrund .....	6
2.2. Tidigare genomförd åtgärdsvalsstudie .....	8
2.3. Länsstyrelsens beslut .....	9
2.4. Ändamål och projektmål .....	9
2.5. Planläggningsprocess .....	9
3. Förutsättningar .....	11
3.1. Vägens funktion och standard .....	11
3.2. Trafik och användargrupper .....	12
3.3. Lokalsamhälle och regional utveckling .....	12
3.4. Miljö och hälsa .....	14
3.5. Byggnadstekniska förutsättningar .....	21
4. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv .....	26
4.1. Val av lokalisering .....	26
4.2. Val av utformning .....	26
4.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs .....	29
5. Effekter och konsekvenser av projektet .....	30
5.1. Trafik och användargrupper .....	30
5.2. Lokalsamhälle och regional utveckling .....	31
5.3. Miljö och hälsa .....	31
5.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning) .....	35
5.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser .....	36
5.6. Påverkan under byggnadstiden .....	36
6. Samlad bedömning .....	38
6.1. Sammantagen bedömning av konsekvenser för miljö och hälsa .....	38
6.2. Uppföljning av mål .....	39
7. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden .....	42
7.1. Allmänna hänsynsregler .....	42
7.2. Miljökvalitetsnormer .....	43
7.3. Hushållning med mark- och vattenområden .....	43
8. Markanspråk och pågående markanvändning .....	44



8.1.	Vägområde för allmän väg .....	44
8.2.	Område med tillfällig nyttjanderätt .....	44
8.3.	Konsekvenser för pågående markanvändning .....	45
9.	Fortsatt arbete.....	46
9.1.	Uppföljning .....	46
9.2.	Tillstånd och dispenser .....	46
9.3.	Förslag till åtgärder och utredningar i senare skeden.....	47
10.	Genomförande och finansiering.....	48
10.1.	Formell hantering .....	48
10.2.	Genomförande .....	49
10.3.	Finansiering .....	49
11.	Underlagsmaterial och källor .....	50
11.1.	Underlagsmaterial som inte är en del av vägplanen.....	50
11.2.	Källförteckning.....	50

# 1. Sammanfattning

Väg 100 är strategiskt viktig då den utgör den enda länken mellan orterna Skanör-Falsterbo, Ljunghusen, Höllviken, Kämpinge och Malmö. Längs stråket finns brister avseende trafiksäkerhet och tillgänglighet. Under tider med höga trafikflöden, såsom vid pendlingstider morgon och kväll. Den stora mängden pendlare med personbil innebär att marknadsandelen för kollektivtrafiken är låg jämfört med andra liknande stråk i regionen. Ändamålen för projektet är att öka marknadsandelen för kollektivtrafik samt att värna tillgängligheten och framkomligheten på väg 100.

Projektet avser att förbättra framkomligheten för samtlig fordonstrafik i trafikplats Kungstorp som ligger längs väg 100. I projektet ingår framkomlighets- och komfortåtgärder för kollektivtrafik i syfte att skapa ett superbussstråk mellan Falsterbo och Malmö. Trafikverket utför satsningen på kollektivtrafikåtgärder tillsammans med Skånetrafiken och Vellinge kommun.

I Trafikplats Kungstorp finns i dagsläget problem med köbildning på avfartsramper och vidare ut på väg 100. Den gång- och cykelbana som löper under trafikplatsen har brister avseende trafiksäkerhet.

De planerade åtgärderna omfattar i korthet en bredare vägbro med ytterligare ett körfält i norrgående körriktning. Avfarterna utformas som parallellavfarter i båda körriktningarna. Vidare föreslås trafiksäkerhetsåtgärder i korsningspunkten där den norra rampen möter väg 585 genom att körbanan smalnas av.

Enlig projektmålen ska vägplanens åtgärder ge en acceptabel framkomlighet för alla fordonsslag samt göra det mer attraktivt att åka kollektivt i stråket Malmö-Falsterbonäset och bidra till att genomföra det regionala Superbusskonceptet. De planerade åtgärderna möjliggör ett införande av superbusskonceptet samtidigt som framkomligheten för samtliga trafikslag förbättras. Åtgärderna bidrar således positivt till att uppfylla projektmålen.

De planerade åtgärderna bedöms leda till förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet för motorfordon. Åtgärderna bedöms även bidra till jämnare körhastigheter och minskad risk för köbildning. Den genomgående trafiken på väg 100, däribland kollektivtrafiken, påverkas positivt av åtgärderna i och med minskade restider. För övrig trafik (trafik till/från väg 585) finns risk för något ökade restider, detta som en effekt av förbättringar av stopplikten. Då det finns en del osäkerheter i trafiksimuleringar av den här typen av mindre åtgärder bedöms dock restiden för övrig trafik påverkas försumbart. Ovannämnda effekter kan förväntas förstärkas i framtiden med prognostiserade trafikflöden och framtida exploateringar på Falsterbonäset.

Åtgärderna bedöms leda till lägre bullernivåer vid bullerutsatta bostäder till följd av planerade bullerskyddsåtgärder. De planerade åtgärderna medför små negativa konsekvenser för aspekterna natur- och kulturmiljö. Grundvatten kommer att behöva ledas bort i och med breddning av bro och dagvattenmängden kommer öka något. Påverkan på vattenmiljön bedöms som liten. Ytterligare negativa effekter är att åtgärderna medför en mindre visuell påverkan på den öppna slättbygden till följd av de bullerskyddsåtgärder som planeras, varför landskapsbilden försämras något. Vägnära jordbruksmark av hög bördighet kommer att tas i anspråk, dock kommer ingen fragmentering av jordbruksmark att ske. Till följd av markens värde ur ett nationellt perspektiv bedöms konsekvensen som måttlig.

Samtliga åtgärder mellan Malmö och Falsterbonäset kan tillsammans medföra inducerad trafik. Således är det komplext att bedöma huruvida denna åtgärd, tillsammans med övriga åtgärder, medför en negativ eller positiv påverkan ur luft- och klimatsynpunkt på längre sikt.

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

### 2.1. Bakgrund

Väg 100 är en prioriterad regional väg som sträcker sig från Skanör, via Ljunghusen och Höllviken och slutar som motortrafikled som mynnar i E6/E22 mot Malmö. Vägen utgör den enda länken mellan dessa orter och används idag i stor utsträckning av bilpendlare. Den stora mängden trafik gör att vägen stundtals är hårt belastad vilket försämrar framkomligheten och gör det svårt för fordon att ta sig fram.

I Regional Plan har stråket utpekade brister kopplat till trafiksäkerhet och tillgänglighet (Region Skåne 2018). Den befintliga anläggningens funktion bidrar till bristande framkomlighet under tider med höga trafikflöden, såsom vid pendlingsstider morgon och kväll. Projektet omfattar väg 100 mellan Falsterbo och trafikplats Kungstorp och är uppdelat i tre delprojekt (se Figur 1). Trafikplats Kungstorp utgör det första delprojektet och är föremål för denna vägplan. Sträckan mellan cirkulationsplats Stora Hammar och trafikplats Kungstorp utgör det andra delprojektet. Det tredje delprojektet omfattar sträckan mellan cirkulationsplats Falsterbo och cirkulationsplats Stora Hammar. Vägplaner tas fram parallellt för de två första delprojekten. Vägplan för det tredje delprojektet tas fram i ett senare skede.

De tre delprojekten ska tillsammans resultera i förbättrad framkomlighet för samtlig fordonstrafik på sträckan, inklusive framkomlighets- och komfortåtgärder för kollektivtrafik i syfte att skapa ett superbustråk mellan Malmö och Falsterbo. Projektet syftar till att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter samt skapa en bättre genomströmning på vägen och därmed en tillfredsställande framkomlighet med acceptabla körhastigheter även under rusningstrafik.



Figur 1. Markering av respektive delprojekt. Blå markering avser delprojekt 1, trafikplats Kungstorp. Röd markering avser delprojekt 2, sträckan mellan cirkulationsplats Stora Hammar och trafikplats Kungstorp. Grå markering avser delprojekt 3, sträckan mellan cirkulationsplats Falsterbo och cirkulationsplats Stora Hammar. Kartkälla: © Lantmäteriet.

Utöver de delprojekt som visas i Figur 1 planeras ett antal åtgärder längs E6/E22, dessa illustreras i Figur 2 tillsammans med åtgärderna längs väg 100. Norr om trafikplats Kungstorp på E6/E22 planeras flera andra projekt, här föreslås nya stationslägen, nytt resecentrum och pendlarparkering samt extra körfält i norrgående riktning mellan trafikplats Vellinge Norra och Petersborg. Söder om trafikplats Kungstorp, mellan cirkulationsplats Stora Hammar och Kungstorp (delprojekt 2) föreslås att vägen byggs ut till två körfält i vardera riktningen samt att nya stationslägen och en planskild gång- och cykelport anläggs. Söder om denna sträcka, mellan Falsterbo och Stora Hammar (delprojekt 3), föreslås åtgärder som förbättrar framkomligheten för busstrafik samt ger en mer säker, trygg och attraktiv trafikmiljö för oskyddade trafikanter. Vidare föreslås även att nya stationslägen för busstrafiken anläggs.



Figur 2. Karta över åtgärder Malmö -Falsterbonäset. Kartkälla: Trafikverket 2020a.

I delprojekt 1 (i fortsättningen benämnt som projektet), trafikplats Kungstorp, yttrar sig problemen i form av köbildning ut på väg 100 då trafik svänger av på avfartsramperna mot väg 585. Samtidigt konstateras bristande trafiksäkerhet på gång- och cykelbanan som löper under trafikplatsen. De planerade åtgärderna i aktuellt delprojekt omfattar en bredare vägbro med ytterligare ett körfält i norrgående körriktning. Avfarterna föreslås utformas som parallellavfarter i båda körriktningarna. Vidare förbättras trafiksäkerheten vid den norra påfartsrampen genom avsmalning av körbanan.

Trafikverket utför satsningen på kollektivtrafikåtgärder tillsammans med Skånetrafiken och Vellinge kommun. Trafikverket driver vägplaneprocessen medan Skånetrafiken arbetar med att ta fram nya fordon och linjedragningar. Vellinge kommun ser till att kommunala gång- och cykelvägar ansluter till stationslägen samt att cykel- och pendlarparkering finns tillgänglig.

## 2.2. Tidigare genomförd åtgärdsvalsstudie

Trafikverket utreder möjliga förbättringar i transportsystemet med utgångspunkt från fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet prövas stegvis med syfte att hitta den mest effektiva kombinationen av åtgärder. Behov av åtgärder analyseras enligt fyrstegsprincipen utifrån följande steg:

1. Tänk om: Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
2. Optimera: Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
3. Bygg om: Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.
4. Bygg nytt: Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Mellan 2015–2017 tog Trafikverket tillsammans med Region Skåne, Vellinge kommun och Malmö stad fram en åtgärdsvalsstudie för stråket Malmö-Falsterbonäset (Trafikverket 2017). I studien fastställdes en gemensam problem- och målbild som sedan mynnade ut i ett antal rekommenderade åtgärder.

Bland de rekommenderade åtgärdsparaten i studien finns åtgärder från samtliga steg enligt fyrstegsprincipen. Åtgärden som innebär steg 1- och 2-åtgärder är bland annat införandet av ett regionalt superbusskoncept och utveckling av övrig busstrafik.

Utöver steg 1- och 2-åtgärder rekommenderas även steg 3- och 4-åtgärder. Trafikplats Kungstorp rekommenderas att byggas om för att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för såväl motorfordon som cykel. Möjliga tillvägagångssätt för att uppnå detta beskrivs vara att förse avfartsramperna med retardationskörfält, förlänga avfartsramperna till extra körfält på väg 100 samt att bygga om trafikplatsen till ruter korsning där sekundärvägen korsar primärvägen planskilt och ansluter med på-/avfartsramper. I Figur 3 illustreras de rekommenderade åtgärden, inom delprojekt 1 och 2, som ingår i steg 3 och 4 (Trafikverket 2017).



Figur 3. Delar av de rekommenderade åtgärden i åtgärdsvalsstudien. Kartkälla: Trafikverket 2017.



I åtgärdsvalsstudien görs bedömningen att steg 1- och 2-åtgärderna inte är tillräckliga för att få maximal effekt av superbussatsningen. För att kollektivtrafiken inte ska hamna i kö behövs åtgärder i trafikplats Kungstorp, vilket förbättrar framkomligheten för samtliga fordonsslag. För att superbusskonceptet ska kunna genomföras krävs således att åtgärder genomförs inte bara i steg 1 och 2 utan även i steg 3 och 4. Steg 3- och 4-åtgärderna ingår i denna vägplan och steg 1- och 2-åtgärderna genomförs av Skånetrafiken i form av superbusskonceptet samt av Vellinge kommun i form av satsningar i anslutning till detta.

## 2.3. Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Skåne län beslutade 2020-03-09 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Beslutet innebär att en miljökonsekvensbeskrivning upprättas som underlag till projektets vägplan.

## 2.4. Ändamål och projektmål

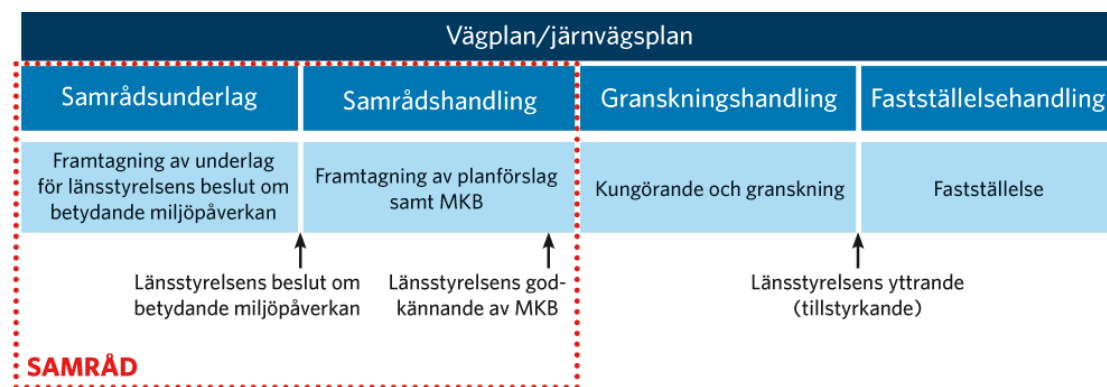
Ändamålen för projektet är att öka marknadsandelen för kollektivtrafik samt att värna tillgängligheten och framkomligheten på väg 100.

Projektmål har gemensamt formulerats för de tre delprojekten. Projektmålen lyder:

- Lösningarna ska bidra till att genomföra det regionala superbusskonceptet - göra det mer attraktivt att åka kollektivt i stråket Malmö-Falsterbonäset.
- Åtgärderna ska ge en acceptabel framkomlighet för alla fordonsslag.

## 2.5. Planläggningsprocess

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan. Planläggningsprocessen illustreras i Figur 4.



Figur 4. Planläggningsprocessen.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen eller järnvägen 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 väg- eller järnvägsplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Planen hålls 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. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

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.

## 3. Förutsättningar

### 3.1. Vägens funktion och standard

Väg 100 är idag den enda länken mellan orterna Skanör-Falsterbo, Ljunghusen, Höllviken, Kämpinge och Malmö. Vägen används idag i stor utsträckning av bilpendlare in mot Malmö.

Trafikplats Kungstorp har ett körfält i vardera riktningen på väg 100 med vajerräcke och med kilavfarter (enbart ramp utan eget körfält på väg 100 för avsvängande trafik) till väg 585 som passerar under väg 100 i trafikplatsen, se Figur 5. Över bron har vägen en bredd på 15 meter.

Den högsta tillåtna hastighet genom trafikplatsen är 100 km/tim. Trafik som svänger av till väg 585 i trafikplatsen måste bromsa in på väg 100 vilket skapar köer. Detta gäller främst i södergående riktning, där den avsvängande trafiken är som störst i kombination med avsaknad av parallellavfart (Trafikverket u.å.).

Under väg 100 går väg 585 (Falsterbovägen) som är utformad som en tvåfältsväg med högsta tillåtna hastighet 50 km/tim genom trafikplatsen. Strax söder om trafikplatsen finns en busshållplats som trafikeras av regionbuss 181. På västra sidan finns en gång- och cykelbana (Trafikverket u.å.). Där gång- och cykelbanan passerar den norra rampanslutningen har trafiken stopplikt, som även innefattar gång- och cykelpassagen. Dock bedöms stopplikten respekteras dåligt och hastigheterna upplevs vid passagen många gånger vara relativt höga. Eftersom även sikten norrut är dålig behöver passagen på gång- och cykelvägen trafiksäkras.



Figur 5. Trafikplats Kungstorp. Kartkälla: @ Lantmäteriet.

## 3.2. Trafik och användargrupper

Väg 100 är utpekad som rekommenderad primärväg för farligt gods fram till korsningen med Stenbocks väg/Östra Halörsvägen (Trafikverket u.å.). Den är också utpekad som funktionellt prioriterat vägnät för kollektivtrafik och dagliga personresor. Vägen trafikeras av cirka 15 250–19 250 fordon per dygn söder om trafikplats Kungstorp och cirka 16 200 fordon per dygn norr om trafikplats Kungstorp<sup>1</sup>. I den trafikprognos som togs fram i samrådsunderlagsskedet anges prognosticerade trafikflöden för motorfordonstrafik för år 2045. Prognosticerade trafikflöden för väg 100 söder om trafikplatsen är cirka 17 500–20 500 fordon per dygn och norr om cirka 18 500–20 500 fordon per dygn. Trafiksiffrorna är framtagna utifrån dels uppräknade utförda trafikmätningar, dels beräkningar av resultat från en simuleringsmodell.

Buss i linjetrafik trafikerar den aktuella sträckningen, väg 100, med bussarna 100, 103 och 300. Linje 100 och 300 går mellan Malmö och Falsterbo. Linjer 103 går mellan Lund och Höllviken. På väg 585 trafikerar linje 181 som går mellan Vellinge och Trelleborg. I anslutning till trafikplatsen finns hållplats Kungstorp.

Gång- och cykeltrafik är varken tillåten i trafikplatsen eller på väg 100. Österut hanteras detta genom anvisningsmärke om motortrafikled, västerut hanteras det genom förbudsskylt mot cykel. Det saknas förbud mot gångtrafik. På väg 585 finns en gång- och cykelbana på vägens västra sida. Den är del i Sydostleden och även med i vägvisningsplan för stråket mellan Vellinge och Skanör med Falsterbo.

Det finns inga särskilda resvaneundersökningar i anslutning till den aktuella korsningspunkten. Resvaneundersökning Skåne från 2018 visar dock på att de flesta resorna i Vellinge kommun går inom kommunen och till Malmö stad. En tredjedel av resorna till Malmö och knappt en tiondel av resorna inom kommunen görs kollektivt.

## 3.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

I Vellinge kommun bor det knappt 36 700 personer. Kommunen har en negativ nettopendling, det vill säga fler bor i kommunen och pendlar till en annan kommun för att arbeta än vice versa (SCB 2019). Den största andelen, eller 67 procent, av utpendlingen sker till Malmö. Pendlingen till Lund och Trelleborg står tillsammans för ungefär 15 procent. Övriga utpendlare är utspridda geografiskt (Vellinge kommun 2019a).

Vellinge är en småskalig kommun med flertalet tätorter. I dagsläget används 63 procent av kommunens yta till jordbruksmark, 15 procent utgörs av tätorter, fem procent består av betesmark och resterande är bland annat naturmark. Bostäderna i kommunen består till över 80 procent av småbostadshus (Trafikverket 2017).

Trafikplats Kungstorp är omgiven av åkermark, gårdsbebyggelse och småskalig villabebyggelse (totalt cirka 10-15 bostäder inom ett avstånd om 500 meter från trafikplatsen). I anslutning till trafikplatsen finns jordbruksverksamheter. Det finns inga målpunkter i direkt anslutning till trafikplatsen.

I anslutning till väg 100 består näringslivet till största del av småskaliga verksamheter. Problembilden för väg 100 ser i princip likadan ut för näringslivet som för alla andra som nyttjar vägen, det vill säga bristande framkomlighet vid högtrafik. Längs väg 100 finns flera noder för service. I Höllviken, söder om cirkulationsplats Stora Hammar, finns ett brett utbud av kommersiell service. I Ljunghusen är servicen begränsad. Nästa servicenod söder-/västerut är i Skanör (Dieckhoff 2019).

---

<sup>1</sup> År 2019.

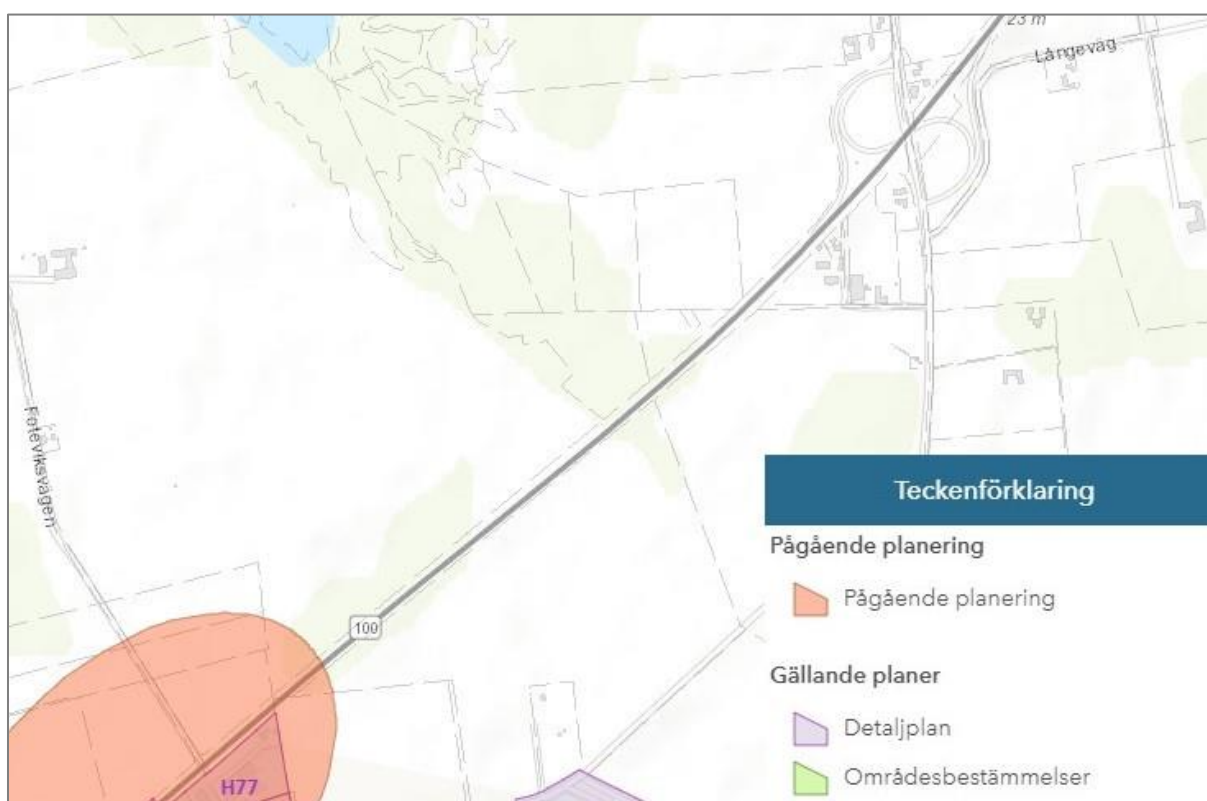


### 3.3.1. Översiktsplan

Vellinge kommun har en aktuell översiktsplan som vann laga kraft år 2013. Sedan dess har flera av de planerade utbyggnaderna genomförts. I översiktsplanen anges såväl nuvarande markanvändning som förslag på framtida användning. I översiktsplanen nämns väg 100 som ett viktigt stråk för pendling till och från Malmö. Kommunen önskar att väg 100 får fyra körfält mellan Vellinge och Höllviken. Vidare anger kommunen att de vill satsa på spårbunden trafik mellan Falsterbonäset-Vellinge-Malmö men att det inledningsvis kan vara aktuellt med en förbättrad busstrafik enligt principen ”Tänk spår – kör buss”, eller Bus Rapid Transit (BRT). Ökad turtäthet, utbyggnad av busskörfält och mer attraktiva fordon nämns som några förbättringsförslag (Vellinge kommun 2013).

### 3.3.2. Detaljplaner

Området runt trafikplats Kungstorp räknas inte som tätbebyggt område varför det inte är detaljplanlagt, se Figur 6. Området omfattas heller inte av några områdesbestämmelser (Vellinge kommun 2019b).



Figur 6. Pågående planering, detaljplaner samt områdesbestämmelser i anslutning till vägplaneområdet. Kartkälla: Vellinge kommun 2019b.

### 3.3.3. Övrig planering

Trafikplats Kungstorp är ett namngivet regionalt objekt i den Regionala transportinfrastrukturplan (2018-2029). I transportinfrastrukturplanen beskrivs att dagens utformning, avfartsramper utan retardationsfält, medför att avsvängande trafik saktar in på väg 100 vilket tidvis orsakar köbildning ut på väg 100. Vidare beskrivs behovet av att prioritera åtgärder kopplade till det Regionala superbusskonceptet på stråket mellan Höllviken och Vellinge. Objektet innebär en ombyggnation av trafikplats Kungstorp (Region Skåne 2018).

Vellinge kommun har tagit fram en mobilitetsstrategi som syftar till att ta ett helhetsgrepp kring mobilitet i kommunen. I planen nämns inga konkreta åtgärder för väg 100. Generella förbättringar för kollektivtrafiken är ett tema i strategin och linje 100 mellan Falsterbo och Malmö nämns som viktig för arbetspendlingen till och från kommunen. Hela-resan-perspektivet är ett återkommande begrepp i mobilitetsstrategin (Vellinge kommun 2017).

Vellinge kommun har även tagit fram ett antal stadsmiljöprogram. Programmen är en del av kommunens utvecklingsstrategi för att stärka de lokala centrumen i kommunen och redovisar en tydlig målbild för hur kommunen kan skapa mer levande, användbara och attraktivare allmänna stadsrum och stråk i och till kommunens centrum. I programmet för Höllviken pekas sex centrala områden eller mötesplatser inom Höllviken ut vars värden och innehåll behöver förstärkas och utvecklas. Vidare anges att kommunens ambition är att Höllviken ska utvecklas som "pärlor-på-band" med väg 585 som utgångspunkt. Bland områdena finns Toppenområdet, som ligger söder om väg 100 i anslutning till cirkulationsplats Stora Hammar. Området består idag huvudsakligen av verksamhetslokaler (Vellinge kommun 2014).

### 3.4. Miljö och hälsa

Kapitlet bygger på den miljökonsekvensbeskrivning som tar fram i arbetet med vägplanen. Texterna är sammanfattningar, se miljökonsekvensbeskrivningen för fullständig information.

#### 3.4.1. Landskapet

Området kring de tänkta åtgärderna är storskaligt, nästan helt plant. Gårdar ligger glest spridda i landskapet. Vägarna är mestadels raka och den högre vegetationen i form av träd och buskar som finns i området är koncentrerad kring bebyggelsen. Området norr om väg 100 och väster om väg 585 omfattas av landskapsbildskydd enligt beslut från länsstyrelsen.

Väg 585 är en del av det äldre vägsystemet som går genom Höllviken, väg 100 har ersatt den som förbindelse mellan Höllviken/Skanör/Falsterbo och Vellinge/Malmö. I anslutning till de bostadsfastigheter som ligger närmast väg 100 finns bullerskydd i form av vallar och plank. Längs bostadsfastigheterna finns ridåer med träd och buskar. På restytorna i trafikplatsen håller träd och buskar på att etablera sig. På sikt kommer trafikplatsen att upplevas som en större skogsdunge om utvecklingen fortgår. Både norr och söder om trafikplatsen finns goda utblickar över det öppna landskapet, där vegetation i anslutning till bebyggelse eller bullerskyddsåtgärder inte skymmer utblickarna.

Det är troligt att boende upplever att väg 100 påverkar deras boendemiljö negativt. Den vegetation som finns mellan bostadsbebyggelsen och väg 100 är troligen viktig för de boende, både som ett visuellt skydd och att den tar bort en del av de luftföroreningar som vägen genererar.

### 3.4.2. Riksintressen

En kortfattad sammanställning av berörda riksintressen i eller i närheten av trafikplats Kungstorp återges i Tabell 1. För Natura 2000-områden, se avsnitt 3.4.5 om naturmiljö.

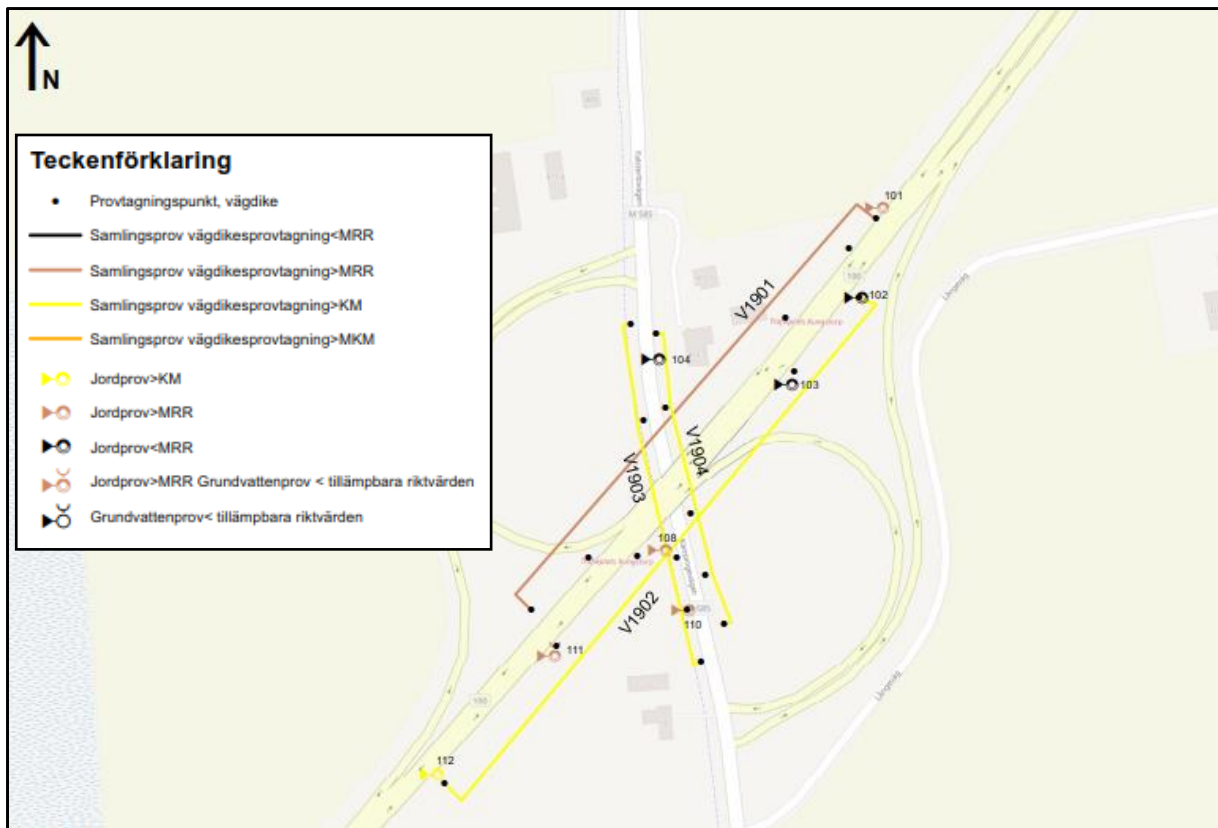
Tabell 1. Kortfattad sammanställning av relevanta riksintressen.

Riksintresse	Lagrum	Namn	Kort beskrivning	Övrigt
Riksintresse kulturmiljövård	3 kap. 6 § miljöbalken	Foteviken – Glostorp m.m.	Vidsträckt öppen slättbygd utmed Öresundskusten med förhistorisk bruknings- och bosättningskontinuitet med talrika och landskapsdominerande fornlämningsmiljöer samt flera kyrkbyar.	Trafikplatsen ligger precis i utkanten/utanför riksintressets gräns.
Riksintresse naturvård	3 kap. 6 § miljöbalken	Måkläppen – Limhamnströskeln	Geovetenskap, odlingslandskap, våtmarkskomplex, marin strandäng, havslandskap	Riksintresset sträcker sig strax nordost om trafikplatsen.
Riksintresse friluftsliv	3 kap. 6 § miljöbalken	Skanör-Falsterbohalvön med kuststräckan Höllviken-Trelleborg	Område med särskilt goda förutsättningar för berikande upplevelser i natur- och/eller kulturmiljöer. Särskilt utpekade vattenanknutna friluftaktiviteter.	Trafikplatsen ligger utanför riksintresset. Riksintresset ingår i influensområdet.
Riksintresse högexploaterad kust	4 kap. 2 § miljöbalken	Kustzonen	De områden som anges i 2-8 §§ är, med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns i områdena, i sin helhet av riksintresse. 4 kap. 1 § miljöbalken.	Trafikplatsen omfattas helt av riksintresset.

### 3.4.3. Markmiljö

En markmiljöinventering har utförts i området. Inventeringen visar att inga potentiellt förorenade områden förekommer inom trafikplats Kungstorp.

Provtagning och analys av jord och grundvatten utfördes vid trafikplats Kungstorp under år 2019, se provpunkter i Figur 7. Vid bedömning av föroreningsituationen har hänsyn tagits till Naturvårdsverkets generella riktvärden för mark (Naturvårdsverket 2009) och andra tillämpliga riktvärden för grundvatten (som exempelvis det holländska riktvärdet RIVM) då Naturvårdsverket inte tillhandahåller några riktvärden för grundvatten.



Figur 7. Uttagna prover vid trafikplats Kungstorp. Kartkälla PM markmiljöundersökning, Sweco.

Den planerade markanvändningen i objektet bedöms kunna hänföras till så kallat mindre känslig markanvändning eftersom marken kommer användas som vägområde. Riktvärdena för mindre känslig markanvändning används för att klassa massor som kan användas inom åtgärdsområdet. För hantering av massor som inte ska användas inom åtgärdsområdet har riktvärden för så kallad känslig markanvändning använts.

En jämförelse av halterna har gjorts mot Naturvårdsverkets nivåer för så kallad mindre än ringa risk, som anges i Naturvårdsverkets handbok om återvinning av avfall i anläggningsarbeten (Naturvårdsverket 2010). Resultaten från utförda undersökningar ger en översiktlig bild av föroreningsituationen och halterna ger en indikation om hur massor bör hanteras i byggskedet. Naturvårdsverkets nivåvärde för mindre än ringa risk överskreds i samtliga av de fyra analyserade samlingsproven i vägdikey vid trafikplats Kungstorp. Av dessa fyra samlingsprov som överskrider mindre än ringa risk är det tre samlingsprov som även påvisar en föroreningshalt som överskrider Naturvårdsverkets generella riktvärde för känslig markanvändning.

Analysresultaten från uttagna jordprover genom skruvborring påvisar förorening överskridande nivåerna för mindre än ringa risk i fem av de totalt åtta uttagna proven. I ett av de proverna som överskrider mindre än ringa risk överskrids även riktvärdet för känslig markanvändning.

I sydvästra delen av trafikplatsen har ett grundvattenprov tagits och analyserats med avseende på olja, BTEX och metaller. Resultaten visar att det inte förekommer några förhöjda föroreningshalter över tillämpbara rikt- och jämförvärden i det analyserade grundvattnet. Labbets rapporteringsgräns för analysen avseende alifater inom fraktionen >C12-C16, är dock högre än det holländska riktvärdet RIVM vilket gör att förekomsten av lägre halter av fraktionen inte helt kan uteslutas.



### 3.4.4. Vattenmiljö

#### 3.4.4.1. Grundvatten

Grundvattenförekomsten SV Skånes Kalkstenar täcker större delar av sydvästra Skåne och även det utredningsområde som definierades i samrådsunderlaget. Grundvattenförekomsten omfattas av miljö kvalitetsnormer för vatten. Förekomsten bedöms ha både god kemisk och kvantitativ status (låg-medel tillförlitlighet). Betydande påverkanskällor anses vara förorenande markområden, jordbruk samt transport och infrastruktur. Vad gäller transport och infrastruktur är det främst en förhöjd risk vad gäller ökade halter/värden av klorid, sulfat och konduktivitet.

Trafikplats Kungstorp ligger delvis inom ett 4 610 hektar stort vattenskyddsområde vid namn *Vellinge kommuns vattentäkter vid Vellinge och Stora Hammar-Räng*. Vattenskyddsområdet är indelat i brunn- och skyddsområden. Inom skyddsområdet finns föreskrifter som reglerar området ur vattenskyddssynpunkt.

Inom utredningsområdet för trafikplats Kungstorp finns ett flertal brunnar. Brunnarnas användningsområden omfattar vattenförsörjning till hushåll och djur samt bevattning av trädgård. Majoriteten av brunnarna är bergborrade till ett djup om 30 till 50 meter. En brunn på fastigheten Kungstorp 1:5 har emellertid okänd konstruktion (trots samtal med fastighetsägare) men är med stor sannolikhet borrade i berg.

I nuläget sker grundvattenbortledning på platsen. Bortledningen har pågått i 50 år.

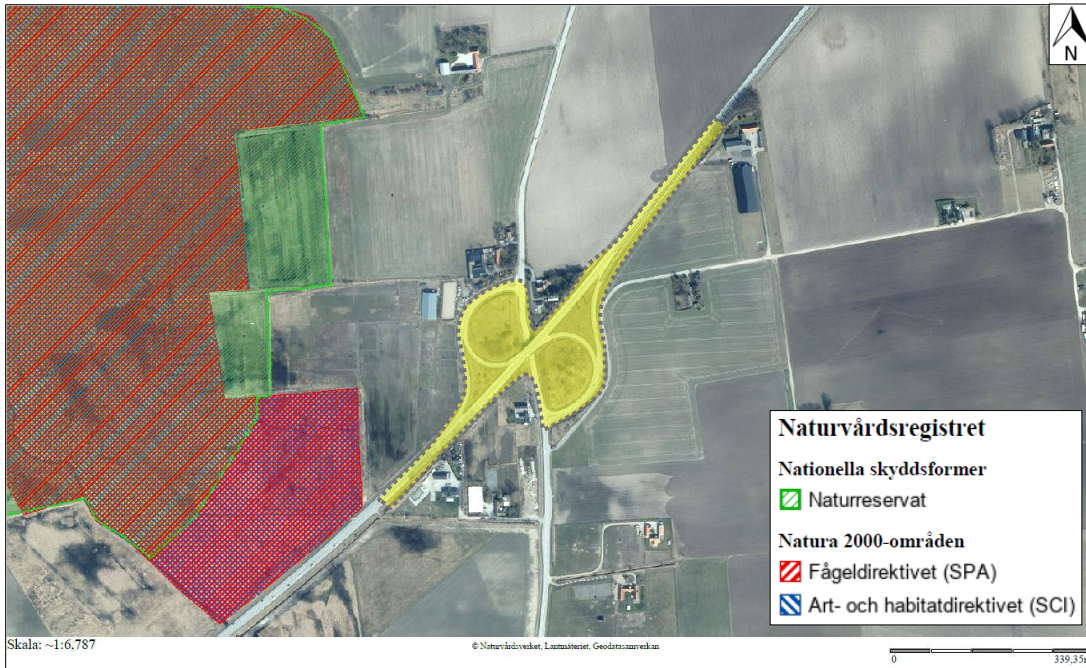
#### 3.4.4.2. Ytvatten

Inga registrerade ytvattenförekomster är belägna inom det utredningsområde som definierades i samrådsunderlaget. Med registrerade ytvattenförekomster menas vattenförekomster som enligt ramdirektivet omfattas av miljö kvalitetsnormer för vatten. Den närmsta registrerade ytvattenförekomsten är Höllviken (kustvatten) som är en del av Öresund i Södra Östersjöns vattendistrikt. Vattenförekomsten är belägen cirka en kilometer nordväst om trafikplatsen. Cirka 500 meter sydväst om trafikplatsen rinner Hammarbäcken som mynnar i Höllviken. Hammarbäcken är en del av dikningsföretagen Stora Hammar nr 17 m fl hemman från 1928 och Nr 1, 9, 2 och 11 Stora Hammar från 1899.

### 3.4.5. Naturmiljö

Trafikplats Kungstorp är beläget i ett jordbrukslandskap som angränsar till havet (*Foteviken*). Längs kusten består landskapet till stor del av betade havsstrandängar med ett rikt fågelliv. Falsterbohalvön – Höllviken inklusive omgivande kustområden hyser generellt mycket höga naturvärden och omfattas av flera naturvårdsskydd samt riksintresse för naturvård (*Måkläppen – Limhamnströskeln*) i enlighet med 3 kap. 6 § miljöbalken (Tabell 1). Nästan hela utredningsområdet som definierades i samrådsunderlaget är beläget inom riksintresset.

Flera naturvårdsskydd finns i närheten (Figur 8). Det finns också ett angivet Ramsarområde som sammanfaller med trafikplatsen (Figur 9). Ramsarområdena utmärks bland annat som rast- eller häckningsområde för flyttande fåglar. Åtagandet att bevara ett Ramsarområde innebär att områdets ekologiska karaktär inte får försämrats.



Figur 8. Natura 2000 område (både SPA och SCI) och naturreservat. Det utredningsområde som definierades i samrådsunderlaget är ungefärligt markerat i gult. De båda Natura 2000-områdena (Vellinge Ångar och Falsterbo-Fågelviken) sammanfaller geografiskt på platsen. Kartkälla: Naturvårdsverket 2020.



Figur 9. Ramsarområde (lila rutigt lager). Det utredningsområde som definierades i samrådsunderlaget är markerat i gult. Kartkälla: Naturvårdsverket 2020.

En naturvärdesinventering har utförts hösten 2019 enligt Svensk Standard SS 199000:2014, både förstudie och fältstudie på detaljerad nivå. Naturvärdesinventeringen kompletterades sedan våren 2020. Större delar av området som inventerades har tilldelats naturvärdesklass 3 – påtagligt naturvärde. Inga skyddade arter hittades men kan inte heller uteslutas då skyddade arter förekommer i närheten. Inga generella biotopskydd återfanns.

I samband med den kompletterande inventeringen identifierades den invasiva arten vresros norr om väg 100. Bedömningen är emellertid osäker då arten ej vuxit tillräckligt för att kunna göra en säker identifiering av arten.

### 3.4.6. Kulturmiljö

Området kring Höllviken och Skanör-Falsterbo är utpekad som en synnerligen rik fornlämningsmiljö (Arkeologerna 2019).

Nordväst om trafikplatsen förekommer ett riksintresse för kulturmiljövård enligt 3 kap. 6 § miljöbalken (Foteviken – Glostorp m.m.), se Figur 10. Riksintresset motiveras genom den vidsträckt öppna slättbygden utmed Öresundskusten med förhistorisk bruknings- och bosättningskontinuitet med talrika och landskapsdominerande fornlämningsmiljöer samt flera kyrkbyar.



Figur 10. Riksintresse för kulturmiljö i förhållande till trafikplatsen. Riksintressets gräns är markerad med röd punktlinje. Skala 1:4000. Kartkälla: Länsstyrelsens webb-GIS 2019.

Inga registrerade fornlämningar finns inom det utredningsområde som definierades i samrådsunderlaget.

En arkeologisk utredning (steg 1) som innefattat både byråinventering och fältarbete har utförts under våren 2019 av Arkeologerna (Arkeologerna 2019). Det huvudsakliga syftet med den arkeologiska utredningen var att fastställa om det finns fornlämningar eller potentiella fornlämningar (utredningsobjekt) i anslutning till trafikplatsen.



Den arkeologiska utredningen steg 1, resulterade i att två utredningsobjekt avgränsades inom trafikplats Kungstorp, utredningsobjekt 3 och 4 (Arkeologerna 2019), se Figur 11. Inom dessa objekt bedömdes risken för fornlämningar (boplatslämningar) under markytan vara stor. För att avgöra fornlämningsstatusen genomfördes en arkeologisk utredning steg 2 (sökchakt) inom de delar som berörs av vägplanen, se Figur 11. Inga bevarade fornlämningar konstaterades (Arkeologerna 2021)



Figur 11. Karta över utredningsobjekt som var aktuellt för arkeologisk utredning steg 2. Kartkälla: Arkeologerna 2021.

#### 3.4.7. Rekreation och friluftsliv

Trafikplatsen omfattas inte av några särskilda skydd vad gäller friluftsliv och rekreation.

Väg 100 är i sig väsentlig för framkomligheten till Falsterbo-Höllviken-området, vars friluftslivs- och rekreationsvärden är stora. Falsterbohalvön inklusive dess kust (Skanör-Falsterbohalvön med kuststräckan Höllviken-Trelleborg) omfattas av riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Falsterbohalvön ska därmed skyddas mot åtgärder som kan medföra påtaglig skada vad avser friluftsliv och rekreation. Förekommande friluftaktiviteter på halvön är fågelskådning, vandring, strövande, bad, båtliv, naturupplevelser, ridning, vind- och kitesurfing. Vidare lockar områdets vidsträckta badstränder, höga naturvärden och möjligheter till friluftaktiviteter besökare från både Sverige och Europa. Falsterbohalvön är således ett uppskattat utflyktsmål vars natur-, kultur-, friluftsliv- och rekreationsvärden måste bevaras (Naturvårdsverket 2016).

#### 3.4.8. Boendemiljö och hälsa

##### 3.4.8.1. Buller

Enligt Regeringens proposition *infrastrukturinvestering för framtida transporter* gäller att följande riktvärden för framtida transporter skall innehållas:

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

Vid tillämpning av riktvärdena ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.



Trafikverket har utifrån dessa riktvärden tagit fram *riktlinjen Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg* (TDOK 2014:1021). Här anges riktvärdena för andra miljöer än bostadsmiljöer, till exempel vård- och undervisningslokaler, arbetslokaler och friluftsområden.

I nuläget medför trafiken på väg 100 relativt höga ljudnivåer vilket medför att nio bostadshus bedöms vara bullerberörda inom ramen av rubricerat delprojekt. Samtliga nio bostadshus har fasadljudsnivåer mellan 58 – 68 dB(A) ekvivalent ljudnivå.

#### 3.4.8.2. Luft

Till skydd för människors hälsa vill man med miljö kvalitetsnormen för utomhusluft begränsa utsläppen av kvävedioxid, kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, bly, bensen, partiklar och ozon i utomhusluft.

Inga luftkvalitetsberäkningar har gjorts inför projektet, dock ligger de uppmätta värdena för kvävedioxid, PM<sub>10</sub> och PM<sub>2,5</sub> på mer trafikerade vägar i närområdet under den nedre utvärderingströskeln (NUT) och därför också med marginal under miljö kvalitetsnormerna för luft. Väg 100 bedöms inte ha så höga trafikflöden att miljö kvalitetsnormerna för NO<sub>2</sub> och PM<sub>10</sub> inte riskerar till att nås.

#### 3.4.9. Naturresurser

Större delar av marken kring trafikplatsen är jordbruksmark, bortsett från vägområdet och Natura 2000-området. Jordbruksmarken är av klass 10, vilket är den högsta klassen i Sverige. Västra Skåne består i huvudsak av högt klassad jordbruksmark (Jordbruksverket 2013).

#### 3.4.10. Klimatpåverkan

Trafikplatsen ligger i ett kustnära läge i höjdnivå med havet, varför området är känsligt för framtida klimatförändringar. Den del av väg 100 som löper genom trafikplatsen ligger cirka tre meter över havsytan enligt Trafikverket (u.å). Mot slutet av avfarterna till väg 585 närmar sig höjdvärdet havsnivån +0 meter och går ännu djupare under trafikplatsen där väg 585 är belägen under väg 100. Området i och runt trafikplatsen är således ett potentiellt riskområde för översvämning.

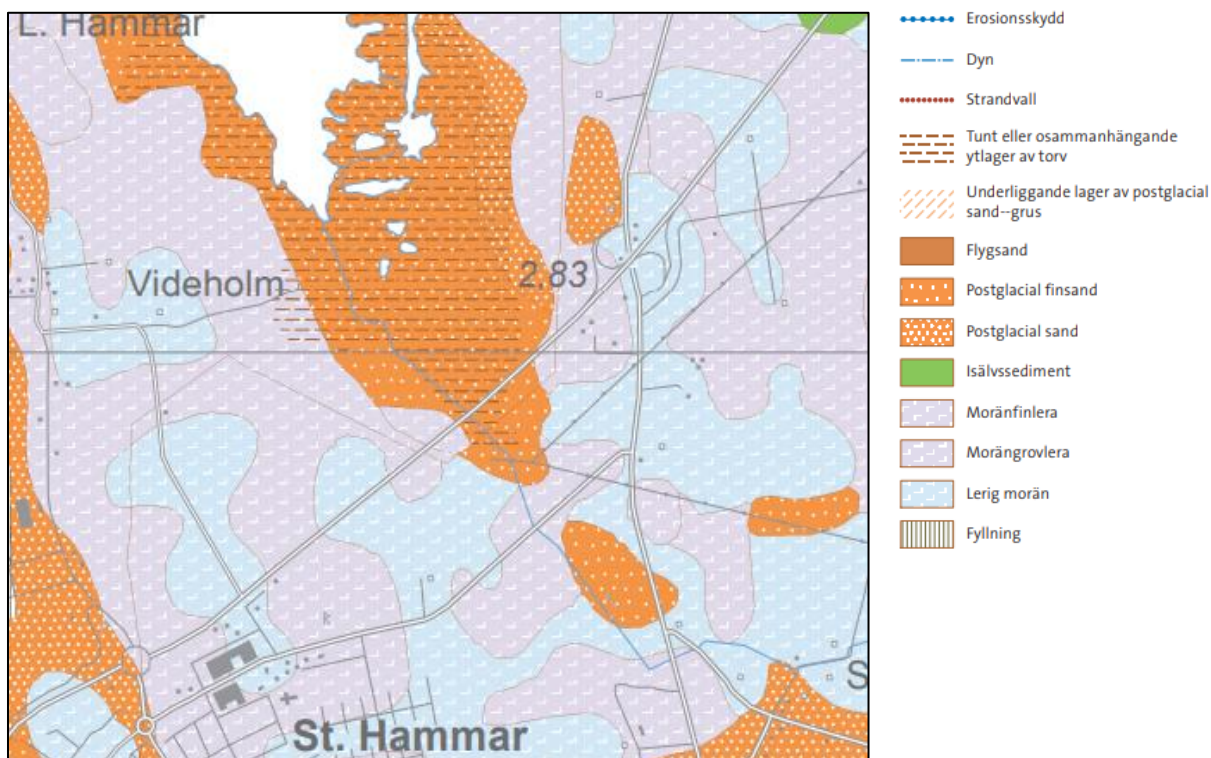
### 3.5. Byggnadstekniska förutsättningar

#### 3.5.1. Geotekniska förutsättningar

Översiktliga geotekniska förhållanden framgår av SGU:s jordartskarta, se Figur 12. Enligt jordartskartan består jordarterna inom området av lerig morän och morängrovlara, i norra delen delvis överlagrat av postglacial sand. Jorddjupet uppskattas till fem till tio meter enligt SGU:s jorddjupskarta. SGU:s brunnsdataarkiv visar på berg fem till åtta meter under markytan i närliggande brunnar.

Utförda geotekniska undersökningar visar på fyllning bestående av sand ned till cirka en meter under markytan. Den övre delen av fyllningen utgörs av ett tunt täcke sand med organiskt innehåll. Fyllningen underlagras av lermorän. I den befintliga skärningen finns ett tunt jordtäcke ovan sedimentärt berg av kalksten. Det underliggande kalkbergets överyta bedöms ligga på en till sex meter under markytan (det mindre djupet i den befintliga vägsärningen), motsvarande nivå cirka -4,0. Grundvattennivån ligger cirka 1,5 meter under befintlig profil för väg 100 (motsvarande nivå +1,1). Grundvattennivån utmed väg 585 som passerar under väg 100 vid trafikplatsen bedöms följa befintlig vägdränering då grundvattnet sänks med en befintlig pumpstation. Nivåer har uppmätts till cirka -3 vilket motsvarar cirka 0,5 meter under vägprofilen.

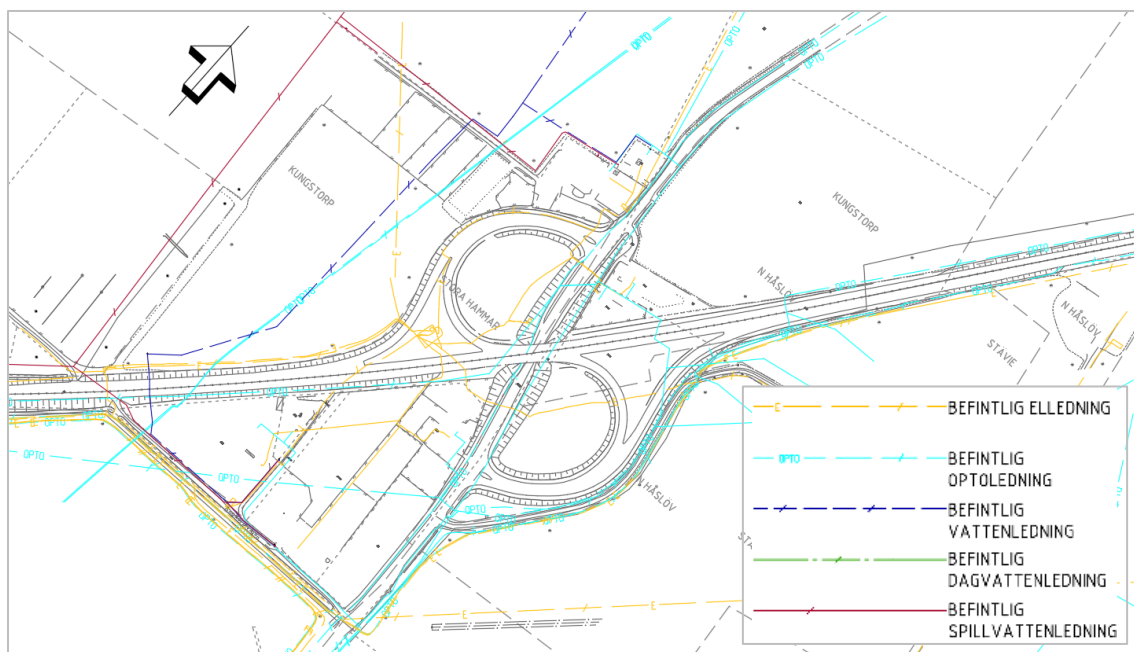
De byggnadstekniska förutsättningarna är goda ur geoteknisk synpunkt.



Figur 12. Illustration över översiktliga geotekniska förhållanden. Kartkälla: SGU 2020.

### 3.5.2. Ledningar

I Figur 13 illustreras samtliga ledningar inom det utredningsområde som definierades i arbetet med samrådsunderlaget.



Figur 13. Ledningar inom det utredningsområde som definierades i arbetet med samrådsunderlaget. Kartkälla: Ledningskollen 2019 samt separat inmätning av ledningsägare våren 2020.

#### 3.5.2.1. *Elledning*

E.ON har en högspänningsledningsledning som följer den östra på- och avfarten och fortsätter norrut längs väg 100.

E.ON har även fem lågspänningsledningar som korsar vägar inom det utredningsområdet som definierades i samrådsunderlaget.

- varav två korsar väg 100
- en korsar södergående avfarten från väg 100 till väg 585
- en korsar norrgående avfarten från väg 100 till väg 585
- en korsar den södergående påfart från väg 585 till väg 100

#### 3.5.2.2. *Teleledningar (opto)*

Skanova har en optoledning som går längs väg 585, under den befintliga bron. På motsatt sida vägen går en optoledning som enligt ledningsägaren är ur drift men eventuellt kan det finnas en kopparkabel.

Tre optoledning korsar väg 100 norr om bron.

Skanova, Tele2 och Vellinge Stadsnät har optokablar som följer den östra på- och avfarten och fortsätter norrut längs väg 100.

#### 3.5.2.3. *VA-ledningar*

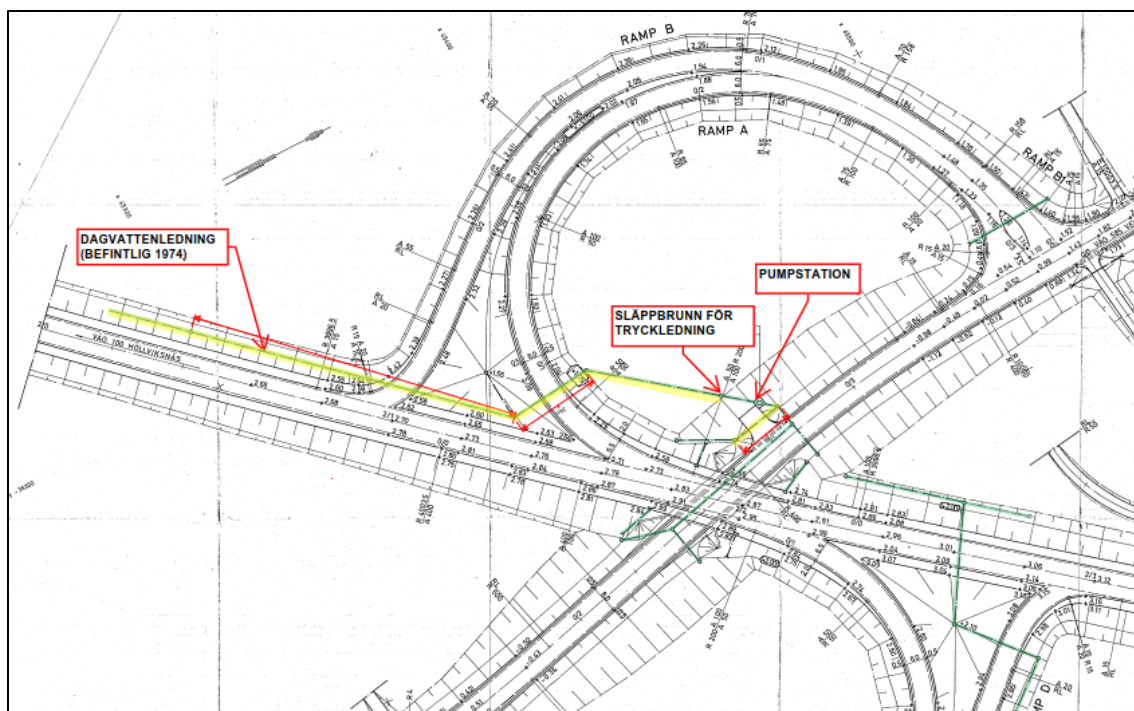
Cirka 300 meter från trafikplats Kungstorp i riktning mot Höllviken korsas väg 100 av en vattenledning och en spillvattenledning som båda tillhör Vellinge kommun.

Trafikverket har dagvattenledningar i och omkring trafikplatsen. Dessa beskrivs nedan i avsnitt 3.5.3 Avvattning.

### 3.5.3. Avvattning

Av relationsunderlag (Vägverket 1974) framgår att diken i trafikplats Kungstorp dels avvattnas via uppsamlingsledningar och pumpstation till en dagvattenledning som i underlaget markerats som befintlig, vilket innebär att den är äldre än underlaget, dels direkt från trafikplatsen genom självfallsledning direkt till dike vid Ängstorpsvägen. Detta är en del av dikningsföretaget Stora Hammar nummer 17 m fl hemman som beskrivs nedan i avsnitt 3.5.3.1 och illustreras i Figur 15. Ett urklipp från relationsunderlaget visas i Figur 14. Pumpstationen och ledningar från denna är markerade med textrutor i figuren. Självfallsledningen som går direkt till dikningsföretaget syns till höger i bilden och är grönmarkerad.

Ytterligare underlag angående dessa ledningar har inte kunnat tillhandahållas. För att säkerställa avvattningssystemets funktion har därför utgående ledningar från pumpstationen filmats. Filmningen visar att ledningarna är i drift och har sitt utlopp i diket som går parallellt med väg 100 på vägens södra sida och som även detta är en del av dikningsföretaget Stora Hammar nummer 17 m fl hemman. Kontroll med avseende på förekomst av flöde i brunnar och utlopp till självfallsledningen visade att även denna är i drift.



Figur 14. Utklipp från relationshandling trafikplats Kungstorp. Den gröna markeringen och textutor tillhör inte originalet utan har lagts till för tydlighet Kartkälla: Vägverket 1974.

I pumpstationen, vars placering framgår av Figur 14 finns två pumpar installerade. Pumpstationen installerades i början på 70-talet, men de ursprungliga pumparna har ersatts sedan dess. Enligt underlag som tillhandahållits av pumpleverantören är det utgående flödet när båda pumparna är igång cirka 40 liter per sekund.

### 3.5.3.1. Markavvattningsföretag

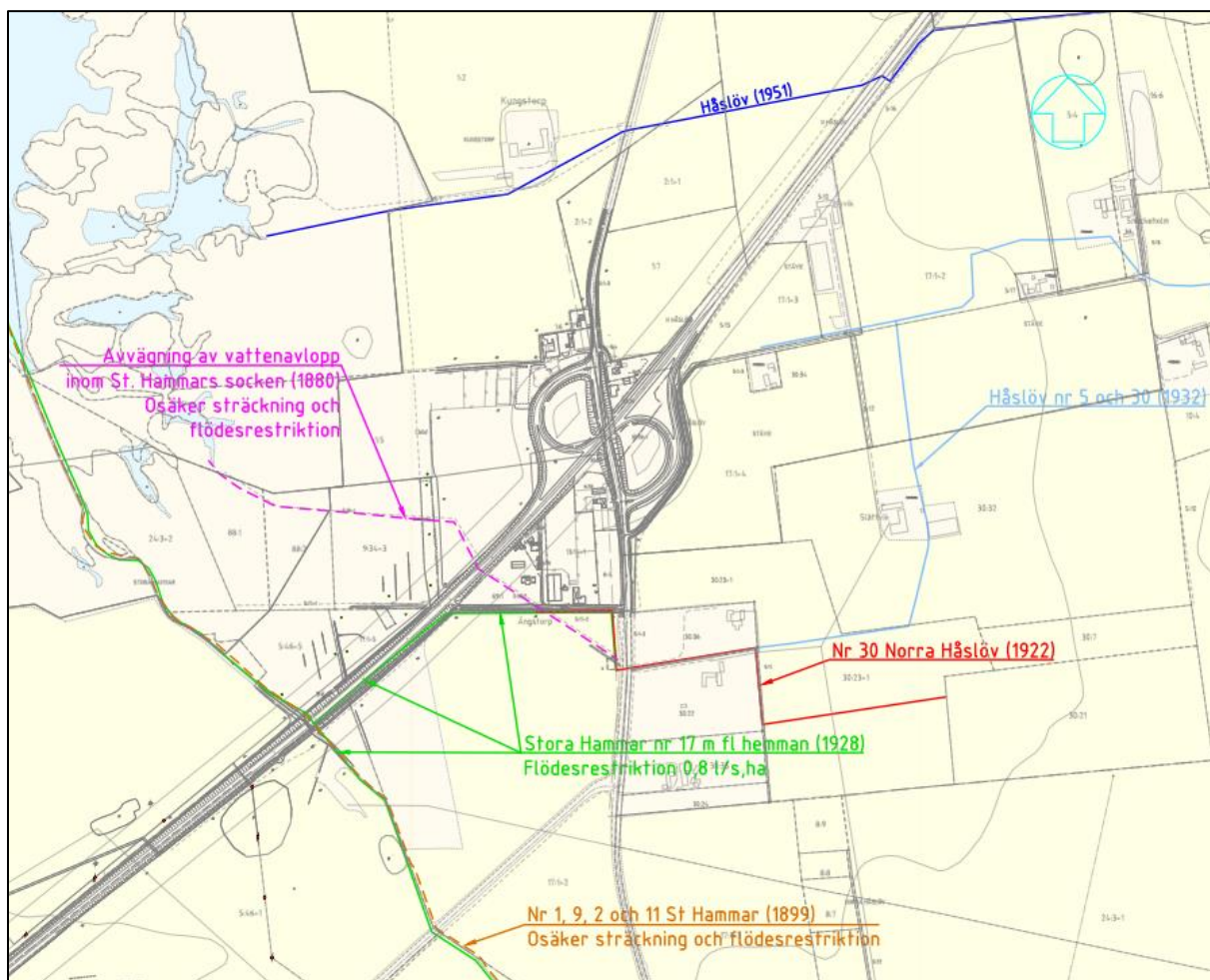
Vid inventering av Länsstyrelsen Skånes vattenarkiv (2019) har sex dikningsföretag som korsar, tangerar eller ligger i nära anslutning till väg 100 och trafikplatsen, identifierats. Dikningsföretagens placering framgår nedan av Figur 15.

- Håslöv (år 1951): Detta dikningsföretag ligger som närmast cirka 200 meter utanför utredningsområdet från samrådsunderlaget och korsar väg 100 cirka 700 meter från trafikplats Kungstorp i riktning mot E6. Detta avstånd i kombination med att vägen lutar uppåt i denna riktning gör att dikningsföretaget sannolikt inte är aktuellt som möjlig utsläppspunkt för dagvatten.
- Håslöv nummer 5 och 30 (år 1932): Detta dikningsföretag ligger öster om trafikplats Kungstorp och ansluter i sin södra del till nummer 30 Norra Håslöv. Den nordvästra spetsen är belägen cirka 100 meter öster om trafikplats Kungstorp.
- Nummer 30 Norra Håslöv (år 1922): Dikningsföretaget ligger utanför utredningsområdet från samrådsunderlaget och är beläget söder om trafikplats Kungstorp på östra sidan om väg 100 från vilken den som närmast ligger cirka 100 meter. Dikningsföretag sammanfaller på en sträcka av cirka 200 meter med dikningsföretaget Stora Hammar nummer 17 m fl hemman som beskrivs nedan.
- Nummer 1, 9, 2 och 11 Stora Hammar (år 1899): Detta dikningsföretag korsar väg 100 cirka 600 meter från trafikplats Kungstorp i riktning mot Höllviken och består av dike/vattendrag som korsar med två trummor (diameter 2 000 mm) och mynnar ut i Öresund.



Dikningsföretaget sammanfaller i diket med Stora Hammar nr 17 m fl hemman.  
Utsträckningen är osäker.

- Stora Hammar nummer 17 m fl hemman (år 1928): Dike längs väg 100 strax söder om trafikplats Kungstorp samt dike/vattendrag som sammanfaller med nummer 1, 9, 2 och 11 Stora Hammar. Enligt akt i Länsstyrelsens arkiv är det högsta tillåtna flödet som får släppas till detta dikningsföretag 0,8 liter per sekund och hektar.
- Avvägning av vattenavlopp inom Stora Hammars socken (1880): Korsar väg 100 strax söder om trafikplats Kungstorp. Sträckningen för detta dikningsföretag är osäker och akten är handskriven och mycket svårtydd, varför tillåtet flöde är osäkert.



Figur 15. Dikningsföretag i anslutning till eller i närheten av utredningsområdet från samrådsunderlaget. Kartkälla: Länsstyrelsen 2019.

### 3.5.4. Byggnadsverk

Vid trafikplats Kungstorp finns en brokonstruktion som ägs av Trafikverket. Konstruktionen är en så kallad 2-leds platttram i betong och har en konstruktionslängd på 15 meter. Spännvidden är 14,5 meter och den fria höjden 4,6 meter. Bron är grundlagd på ovittrat kalkberg.

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

Hänvisningar till vägens längdmätning (km x/xxx) återfinns i vägplanens plankartor (100To201 och 100To202) och illustrationskartor (100To501 och 100To502). Längdmätningen startar sydväst om trafikplats Kungstorp i km 1/650 och avslutas nordost om trafikplatsen i km 2/500.

### 4.1. Val av lokalisering

I arbetet med vägplanen har ingen annan lokalisering studerats, utan åtgärder föreslås byggas i och i anslutning till befintlig trafikplats. Detta ligger även i linje med vad som studerades i åtgärdsvalsstudien för stråket Malmö-Falsterbonäset.

### 4.2. Val av utformning

Trafikplatsen byggs om med ytterligare ett körfält i norrgående körriktning. Ett körfält i södergående körriktning bedöms vara tillräckligt för framtida kapacitet med anledning av att en betydande del av trafiken i rusningstrafik under eftermiddagen svänger av i trafikplatsen.

Dagens kilavfarter byggs om till parallellavfarter i båda körriktningar. Motivet till parallellavfart är att säkerställa en god trafiksäkerhet i trafikplatsen. Med parallellavfart ökar kapaciteten då avfarten utformas som ett eget körfält och således minskar risk för köbildning på huvudvägen.

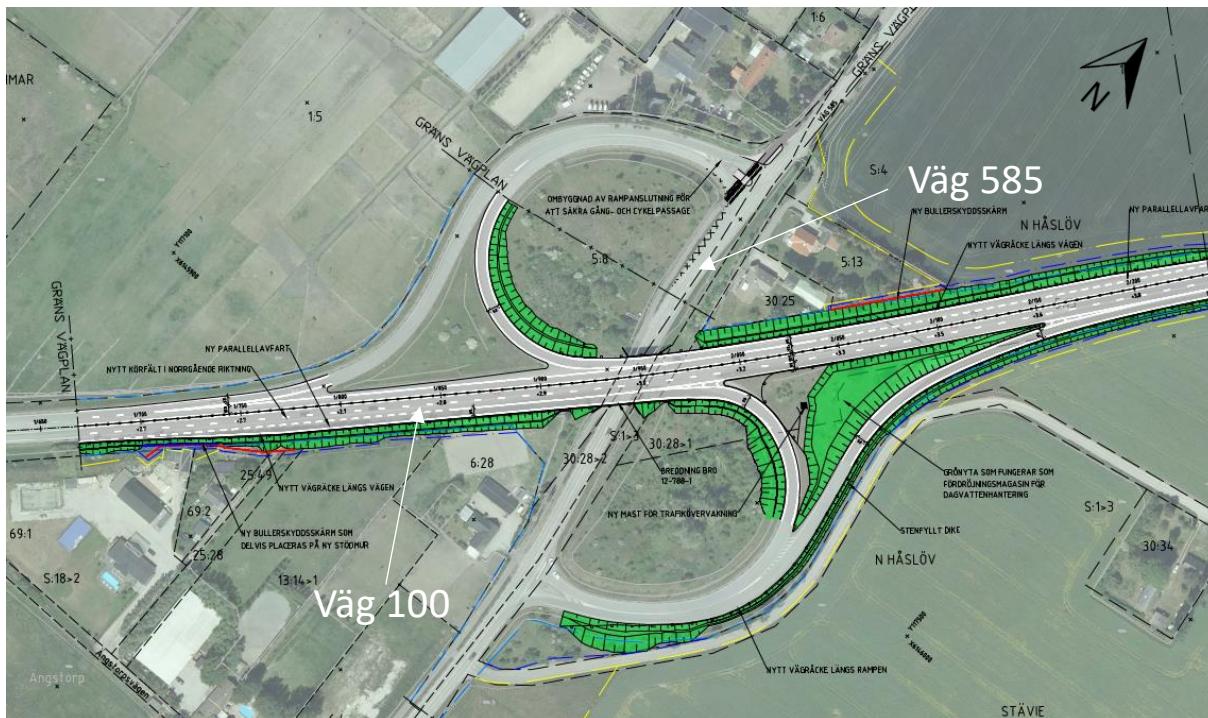
Befintlig bro i trafikplatsen kommer att breddas på sydöstra sidan för att rymma tillkommande körfält. Främsta anledningen till att breddningen görs på denna sida är att en breddning på andra sidan skulle minska den fria höjden under bron och därmed kräva en sänkning av profilen för väg 585.

Påfarten från väg 585 i norrgående körriktning påverkas av breddningen av väg 100 och sidoförflyttas.

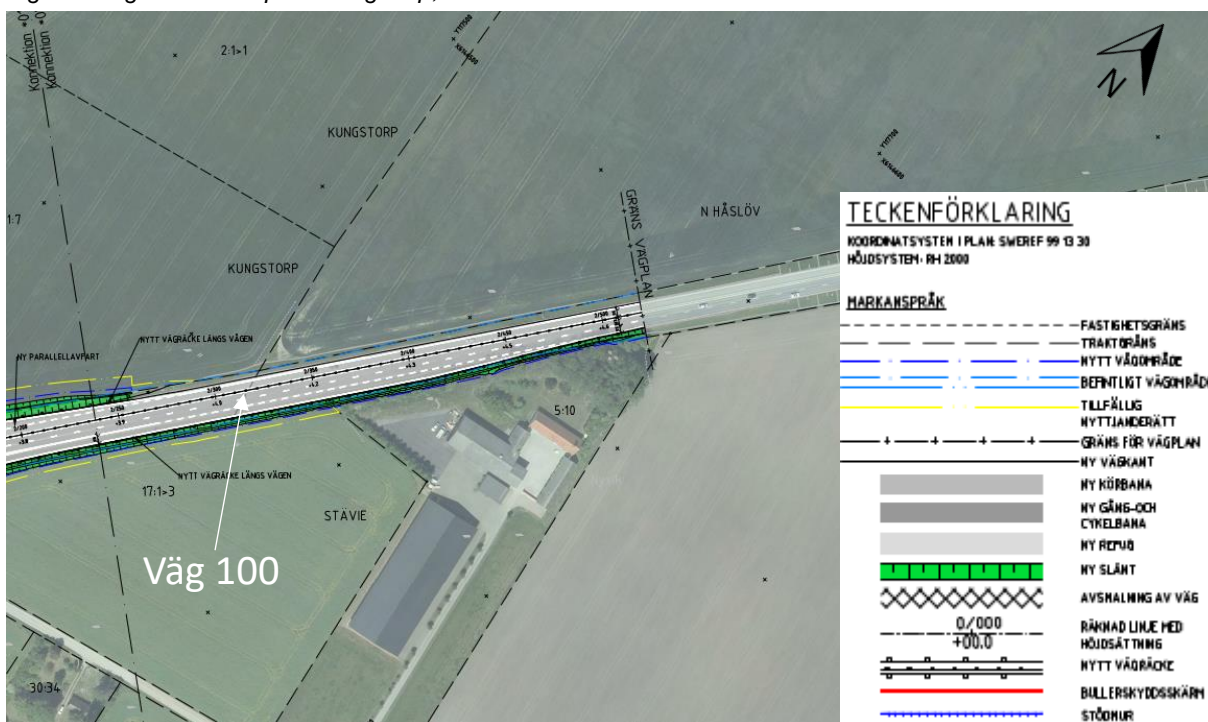
För att minska intrånget i tomtmark förses vägen i norrgående körriktning med sidoräcke från plangränsen i söder, cirka km 1/670, och fram till bron där sidoräcket övergår till broräcke. Samma sak gäller i södergående körriktning från bron km 1/975 till cirka km 2/280.

Öster om norrgående påfartsramp och vidare till plangränsen i norr förses vägen med sidoräcke för att undvika påverkan på befintlig högspänningsledning. För att undvika påverkan på ledningen sker avvattningen på sträckan i ett stenfyllt dike, vilket är utrymmesbesparande.

I Figur 16 och Figur 17 illustreras de planerade åtgärderna i trafikplats Kungstorp. Figurerna visas från sydväst till nordost. Teckenförklaring visas i Figur 17.



Figur 16 Åtgärder i trafikplats Kungstorp, utsnitt från illustrationskarta 100T0501. Kartkälla: @ Lantmäteriet.



Figur 17 Åtgärder norr om trafikplats Kungstorp, utsnitt från illustrationskarta 100T0502. Kartkälla: @ Lantmäteriet.

Utöver ovan beskrivna åtgärder planeras åtgärder som syftar till att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklande och gående i trafikplatsen. Korsningen med 585, vid den norra påfartsrampen, rätas upp och görs smalare, refugen förlängs så att gående och cyklande kan passera korsningen i två steg. Norr om korsningen separeras gång- och cykeltrafik och vägtrafik genom anläggning av kantsten eller liknande.

#### 4.2.1. Avvattning

Avvattningen planeras att likt idag, vilket beskrivits i avsnitt 3.5.3 Avvattning, ske dels via vägdiken och befintliga ledningar i och omkring trafikplats Kungstorp till den befintliga pumpstationen, dels via självfallsledning till dike vid Ängstorpsvägen. Från pumpstationen kommer vattnet att avledas via ledning till utlopp i diket som går parallellt med väg 100 på vägens södra sida och som även detta är en del av dikningsföretaget Stora Hammar nummer 17 m fl hemman, såsom också är fallet idag.

För att inte planerad ombyggnad ska påverka en högspänningskabel som går längs påfarten från väg 585 och därefter längs väg 100 på vägens östra sida, kommer ett makadamdike med dräneringsledning i botten att ersätta befintligt vägdike på en cirka 600 meter lång sträcka. Allt vatten från denna dräneringsledning kommer att gå till dikningsföretaget och inte till pumpstationen.

Genom att avleda en del av dagvattnet som idag går till pumpstationen så att det istället, efter fördröjning och flödesreglering, går direkt till dikningsföretaget kommer belastningen på pumpstationen att minska något efter planerad ombyggnad. Det inkommande dimensionerande flödet till pumpstationen vid ett regn med 10 års återkomsttid och klimatfaktor 1,25 kommer därigenom att minska från cirka 425 l/s till cirka 375 l/s. Detta inträffar med befintlig situation för ett regn med 28 minuters varaktighet och efter planerad utbyggnad för ett regn med 30 minuters varaktighet. Eftersom flödet från pumpstationen är mindre än det inkommande vid stora regnvolymer behövs en magasineringsvolym i diken och ledningar innan vattnet når pumpstationen. Den nödvändiga magasineringsvolymen kommer efter utbyggnad att minska från cirka 645 till 600 kubikmeter. Utbyggnaden kommer alltså att medföra ett minskat magasineringsbehov jämfört med i dag.

Flödet till diket vid Ängstorpsvägen behöver begränsas till cirka 3,4 liter per sekund för att inte överskrida dikningsföretagets flödesrestriktion, enligt ovan i avsnitt 3.5.3.1. Det dimensionerande flödet för ett 10-årsregn för den avvattnade ytan är cirka 300 liter per sekund. Detta innebär att flödet behöver fördröjas innan det släpps ut i dikningsföretaget. Den nödvändiga magasineringsvolymen för denna fördröjning är cirka 710 kubikmeter. Detta uppnås med god marginal i diken och grönytor innan utsläpp till dikningsföretaget, bland annat genom att skapa en extra fördröjningsvolym i grönytan mellan påfartsramp och väg 100. Flödet regleras genom att ersätta två befintliga brunnar med nya brunnar med flödesregulatorer. För att skydda dikningsföretaget vid en eventuell olycka installeras dessutom en avstängningsanordning i en av dessa brunnar.

#### 4.2.2. Bortvalda alternativa utformningar

Nedan framgår vilka alternativa utformningar som studerats och motiven till varför de valts bort.

1. Användning av befintlig bro med omfördelning mellan körfält till ett körfält i varje körriktning med kilavfart i norrgående körriktning och parallellavfart i södergående körriktning.
  - Utformningen ökar inte kapaciteten på önskat vis för genomgående trafik i trafikplatsen.
  - Trafiksäkerheten får begränsad förbättring med parallellavfart enbart i södergående körriktning.
  - Eftersom trafikprognosen visar på en ökad trafikmängd så behövs en mer stabil lösning för att hantera genomgående trafik.
2. Breddning av bro för att anordna två körfält och kilavfart i båda körriktningar.
  - Utformningen kräver större ombyggnad av avfarterna i trafikplatsen vilket skulle kräva stort fastighetsintrång.



- Utformningen med två körfält i södergående körriktning bedöms vara överdimensionerad.
  - Trafiksäkerhetsproblemen med retardation på huvudvägen för de fordon som ska svänga av i trafikplatsen kvarstår och bedöms delvis bli större i framtiden med den ökade trafikmängden som förväntas.
3. Breddning av bro för att anordna två körfält och kilavfart i norrgående körriktning samt ett körfält och parallellavfart i södergående körriktning.
    - Vellinge kommun har utbyggnadsplaner i norra delen av Höllviken. Bedömningen är att antalet fordon i norrgående körriktning som svänger av i trafikplatsen kommer att öka efter kommunens utbyggnad. Utformningen säkerställer inte en god framtida kapacitet och trafiksäkerhet genom trafikplatsen i norrgående körriktning.
  4. Dubbelsidig breddning av bron studerades för att minska något på intrånget i närliggande fastigheter på sydöstra sidan av väg 100 i anslutning till bron.
    - Det bedöms komplicerat och kostnadsdrivande att bredda bron på båda sidor.
    - Även en liten breddning på norra sidan påverkade den fria höjden under bron negativt. En breddning på norra sidan av bron hade således inneburit att en sänkning av underliggande väg 585 hade varit nödvändig för att bibehålla den fria höjden. Detta är en komplicerad och dyr åtgärd, särskilt med tanke på att nivån på väg 585 är under havsnivå.

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

I plankartorna redovisas skyddsåtgärder som fastställs. Skyddsåtgärderna redovisas med beteckningen SK1-SK4.

#### 4.3.1. Vägnära bullerskyddsåtgärd (SK1 och SK4)

Vägnära bullerskyddsskärm planeras som förlängning av befintligt bullerskydd på fastigheten Norra Håslöv 30:25 i den nordvästra delen av trafikplatsen. Förlängning sker på fastigheten Norra Håslöv 5:13 och kommer även ge effekt för Norra Håslöv 30:25.

Vägnära bullerskyddsskärm planeras också förbi fastigheterna Stora Hammar 69:1 och 69:2.

#### 4.3.2. Skyddad uteplats (SK2)

Fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av skyddad uteplats erbjuds Norra Håslöv 30:25 och Stora Hammar 69:2.

#### 4.3.3. Fasadåtgärder (SK3)

Fastighetsnära bullerskyddsåtgärder i form av ventil- och/eller fönsteråtgärder erbjuds till Kungstorp 1:5, Kungstorp 1:6, Norra Håslöv 30:25, Norra Håslöv 5:13, Norra Håslöv 5:10, Stora Hammar 69:2 samt Stora Hammar 6:28. Föreslagna fastighetsnära åtgärder medför att samtliga riktvärden inomhus och vid uteplats innehålls.

## 5. Effekter och konsekvenser av projektet

### 5.1. Trafik och användargrupper

Ändamålen för projektet är att öka marknadsandelen för kollektivtrafik samt att värna tillgängligheten och framkomligheten på väg 100.

Det finns inga särskilda resvaneundersökningar genomförda för den aktuella sträckan. En detaljerad analys av olika trafikantgrupper, och hur stora dessa är, är därför svår att göra. Resvaneundersökning Skåne från 2018 visar dock på att de flesta resorna i Vellinge kommun går inom kommunen och till Malmö. En tredjedel av resorna till Malmö och knappt en tiondel av resorna inom kommunen görs kollektivt. Åtgärderna som innebär ombyggnad av trafikplats Kungstorp påverkar framför allt de som åker med bil och kollektivtrafikresenärer.

För den genomgående trafiken på väg 100, däribland kollektivtrafiken, minskas restiderna. Kollektivtrafiken blir dessutom mindre störningskänslig vilket skapar konkurrensfördelar för kollektivtrafiken genom ökade robusthet och ökade möjligheter att hålla tidtabellen då framkomligheten förbättras. För övrig trafik (trafik till/från väg 585) finns risk för något ökade restider, detta som en effekt av förtydligande av stopplikten, en minskning av utrymme samt en snävare radie. Hur väl åtgärderna i trafikplats Kungstorp bidrar till att uppfylla ändamålet ökad marknadsandel beror på hur väl överföringen av bilister till kollektivtrafiken lyckas.

Åtgärderna innebär att kapaciteten i vägnätet ökar vilket troligen kommer medföra en så kallad inducerad trafik. Det vill säga trafik som nyskapas av den utökade vägkapaciteten i sig och som tillkommer utöver den trafik som räknas in i trafikprognosen för år 2045. Den inducerade trafiken består av resor som kunde ha gjorts med annat färdmedel, längre bilresor eller av bilresor som inte hade gjorts alls utan den nya vägkapaciteten. Hur stor den inducerade trafiken kommer att bli är inte möjligt att beräkna, det är till stor del beroende av hur mycket överkapacitet som finns i vägnätet.

Den förbättrade framkomligheten som ombyggnaden innebär, bidrar positivt till ändamålet att värna tillgängligheten och framkomligheten på väg 100.

Motorfordon är det trafikslag som främst gynnas av åtgärderna, både vad gäller förbättrad trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet. Även gående och cyklister kommer att få vissa förbättringar, både med hänsyn till trafiksäkerhet och framkomlighet. De åtgärder som påverkar gång- och cykeltrafiken bedöms dock som små jämfört med övriga åtgärder som genomförs.

Barn och ungdomar påverkas inte specifikt av ombyggnaderna vad gäller själva trafikplatsen. Precis som för gående och cyklande i allmänhet innebär förändringarna vid korsningen med rampen att trafiksäkerheten och framkomligheten förbättras för de barn och ungdomar som går och cyklar här.

Den snabbare kollektivtrafiken gynnar framför allt pendlare. En generellt förbättrad kollektivtrafik innebär också förbättringar för de som inte har några alternativ, exempelvis barn och äldre men även vissa grupper av funktionshindrade.

## 5.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

De planerade åtgärderna bidrar till att förbättra tillgänglighet och framkomlighet för kollektivtrafik och annan fordonstrafik, vilket ligger i linje med Vellinge kommuns översiktsplan avseende pendlingsstråk. Effekten av åtgärderna i form av generell ökad framkomlighet för motorfordonstrafik får en positiv konsekvens för möjligheterna till transporter till och från Falsterbonäset för såväl befolkning som verksamheter och näringsliv, vilket även det är i linje med Vellinge kommuns översiktsplan. Sammantaget bedöms de planerade åtgärderna i vägplanen stämma överens med Vellinge kommuns översiktsplan.

De planerade åtgärderna ligger även i linje med regional infrastrukturplan för Skåne.

## 5.3. Miljö och hälsa

I kommande bedömning av effekter och konsekvenser kommer projektets planerade åtgärder (utbyggnadsalternativet) jämföras med ett nollalternativ. Med nollalternativ menas den framtida situation som uppstår om inga om- eller nybyggnadsåtgärder vidtas på sträckan.

### 5.3.1. Landskapsbild

I det storskaliga landskapet i anslutning till trafikplats Kungstorp innebär den föreslagna breddningen av vägen ingen betydande skillnad för landskapsbildningen i stort. Påverkan uppstår i anslutning till de fastigheter som har träd och buskar mellan vägen och fastigheten. Delar av denna vegetation kommer att tas bort när vägen breddas.

De planerade åtgärderna bedöms orsaka små negativa konsekvenser i och med att utrymmet mellan bostadsbebyggelse och vägen kommer att minska. Träd föreslås etableras mellan väg och fastigheter, där det är möjligt, för att minska upplevelsen av vägen från fastigheterna.

Tillstånd krävs för schaktning och fyllning inom område för landskapsbildsskydd.

### 5.3.2. Markmiljö

Samtliga massor bedöms utifrån genomförda provtagningar kunna återanvändas i projektet då alla analyserade prover underskrider Naturvårdsverkets riktvärde för mindre känslig markanvändning. Under byggskedet kommer grundvatten att bortledas för att arbetet ska kunna ske i torrhet. Förening av grundvatten eller enskilda brunna bedöms därför inte ske.

Åtgärderna bedöms inte medföra några nämnvärda konsekvenser för markmiljön.

### 5.3.3. Vattenmiljö

En utökad mängd grundvatten kommer att behöva ledas bort både temporärt under arbetstiden och permanent under driftskedet. I dagsläget finns ingen känd problematik kring befintlig grundvattenbortledning. Inga skador på byggnader, väg, grundläggning, brunnar eller allmänna vattentäcker har rapporterats under de cirka 50 år som bortledningen har pågått. Eftersom ingen skada har uppstått i dagsläget, antas heller ingen skada uppstå under framtida driftskede. Påverkan i utbyggnadsalternativet bedöms således förbli densamma som i nuläget. Bortledande av grundvatten är en tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken såvida det inte är uppenbart att varken enskilda eller allmänna intressen skadas, se vidare i kapitel 9.3. Åtgärdernas påverkan på grundvattenförekomsten *SV Skånes kalkstenar* bedöms inte medföra någon ändring avseende den kemiska och kvantitativa statusen. Förekomsten täcker nästan halva Skånes yta, varpå grundvatten redan leds bort i nuläget. Vidare kommer erforderliga skyddsåtgärder vidtas under byggskedet.

Åtgärderna bedöms medföra en något ökad mängd dagvatten på grund av ökningen av hårdgjorda ytor. Partiklar kommer att fastna i vägslänter och i vägdiken längs hela vägsträckningen. Anläggningen för dagvattenhanteringen bedöms således ha en viss renande effekt på vägdagvattnet som sedan via befintlig pumpstation och dagvattenledning leds till Hammarbäcken (som ingår i ett dikningsföretag). Det vatten som når Hammarbäcken och sedan vattenförekomsten Höllviken bedöms innehålla låga halter av föroreningar. Dessa halter bedöms inte påverka uppfyllandet av miljö kvalitetsnormerna för vattenförekomsten Höllviken och inte heller medföra nämnvärda konsekvenser för vattenmiljön.

De planerade åtgärderna kommer trots ökningen av hårdgjorda ytor medföra en minskad påverkan på dikningsföretaget för den del av trafikplatsen som avvattnas direkt till detta. Detta uppnås genom att installera flödesregulatorer och avstängningsanordning innan dagvattnet släpps ut till dikningsföretaget. I nollalternativet släpps dagvattnet till diket vid Ängstorpsvägen utan fördröjning och möjlighet till avstängning saknas.

För den del av dagvattnet som avleds via pumpstationen till dikningsföretaget bedöms planerade åtgärder inte medföra någon nämnbar påverkan, eftersom flödet från pumpstationen inte kommer att öka.

Eftersom åtgärderna planeras att utföras i utkanten av vattenskyddsområdet *Vellinge kommuns vattentäcker vid Vellinge och Stora Hammar-Räng* bedöms åtgärderna inte strida mot vattenskyddsområdets syfte. Föreskrifterna ska följas.

Sammantaget bedöms konsekvenserna för vattenmiljön på grund av vidtagna skyddsåtgärder och anpassningar bli små.

#### 5.3.4. Naturmiljö

De största naturmiljövärdena förekommer väster om trafikplats Kungstorp, utanför åtgärdsområdet. Denna mark är utpekad som ett Ramsarområde, Natura 2000 samt naturreservat. Marken närmast och inom åtgärdsområdet hyser i huvudsak påtagliga värden. Dessa värden är främst kopplade till flora. En del av dessa naturvärden kommer att gå förlorade där nytt vägområde gör intrång på mark av sådan typ. Som kompensation ska artrik vägfloa återställas. Intrånget är emellertid av mindre storlek sett till väganläggningens nuvarande storlek.

Utbyggnaden medför en ökad visuell samt audiell påverkan till följd av ökat markintrång och ökad trafik. Denna effekt bedöms dock vara av mindre grad till följd av den barriäreffekt som väg 100 och trafikplats Kungstorp medför i dagsläget. Således bedöms ingen betydande påverkan uppstå på närliggande Natura 2000-område. Någon påtaglig skada på riksintresset för naturvård som omfattar nästan hela åtgärdsområdet bedöms ej uppstå.

Bedömningen är att liten negativ konsekvens uppstår på naturmiljön i jämförelse med nollalternativet.

#### 5.3.5. Kulturmiljö

De planerade åtgärderna kommer inte att beröra några i dagsläget registrerade kulturmiljöfynd. Boplats- och gravlandskapet runt väg 100 är redan idag fragmenterat på grund av vägen. De planerade åtgärderna bedöms inte orsaka att sambandet och strukturerna för kulturmiljö i området förändras märkbart. Några särskilda åtgärder behöver därför inte vidtas.

Viss visuell påverkan bedöms kunna uppstå på den öppna slättbygden till följd av att bullerskyddsåtgärder installeras. Området är dock redan idag påverkat både visuellt och genom fragmentering av boplats- och gravlandskapet. Konsekvenserna bedöms därför endast vara små negativa.



Väg- och fastighetsnära bulleråtgärder kommer att anpassas för att estetiskt passa in i den omgivande bebyggelsen. Planerade åtgärder bedöms därför inte heller medföra risk för påtaglig skada på något av bevarandemotiven som utgör det angränsande riksintresset Foteviken-Glostorp m.m.

Sammantaget bedöms utbyggnadsalternativet ge liten negativ påverkan på kulturmiljön vid vägsträckan.

### 5.3.6. Rekreation och friluftsliv

Allmänhetens intresse och tillgänglighet intill trafikplats Kungstorps omedelbara närhet bedöms som små. Detta gäller också upplevelsevärde, till följd av den barriäreffekt (både visuellt och audiellt) som väg 100 och trafikplatsen medför i dagsläget.

Utbyggnaden medför en ökad visuell samt audiell påverkan till följd av ökat markintrång och ökad trafik. Således uppstår en ökad barriäreffekt. Denna påverkan bedöms vara nästintill obetydlig till följd av allmänhetens ringa intresse. En åtgärd omkring eller inom trafikplats Kungstorp, anses således medföra en nästintill obetydlig påverkan i detta avseende.

Samtliga åtgärder utmed väg 100 förbättrar färdvägen till Falsterbohalvön då vägen får ökad framkomlighet och trafiksäkerhet. Åtgärderna vid den norra påfartsrampen i trafikplatser medför en marginell förbättring för gående och cyklister, både vad gäller trafiksäkerhet och framkomlighet.

Trots ökad barriäreffekt är den samlade bedömningen att konsekvenserna för rekreation och friluftsliv blir positiva jämfört med nollalternativet. Detta då allmänhetens tillgänglighet till Falsterbohalvön bedöms öka något samt att allmänhetens behov av rekreation och friluftsliv inom åtgärdsområdet är obetydligt.

### 5.3.7. Boendemiljö och hälsa

#### 5.3.7.1. Buller

För mer information gällande buller hänvisas till miljökonsekvensbeskrivningen och PM Buller. PM Buller har i sin tur även bilagor där ljudutbredningen redovisas på plankartor för respektive beräkningsfall. En summering av antalet fastigheter som berörs inom respektive beräkningsfall redovisas i Tabell 2.

Tabell 2. Beräkningsresultat från bullerutredning.

Riktvärden enligt TDOK 2014:1021	Antal fastigheter (bostadshus) där respektive riktvärde överskrids (st)				
	Nuläge år 2019	Nollalternativ år 2045	Utbyggnadsalternativ år 2045 utan vägnära åtgärder	Utbyggnadsalternativ år 2045 med vägnära åtgärder	Utbyggnadsalternativ år 2045 med vägnära och fastighetsnära åtgärder
55 dBA ekvivalent vid fasad	9	9	9	9	9
55 dBA ekvivalent vid uteplats	2	3	3	2	0
70 dBA maximal vid uteplats	0	0	0	0	0
30 dBA ekvivalent inomhus	7	8	8	7	0
45 dBA maximal inomhus	1	1	1	0	0

Den prognostiserade trafikökningen på vägen kommer generellt att medföra att den ekvivalenta ljudnivån ökar med cirka 1 dB i både noll- och utbyggnadsalternativet utan åtgärder.

I nollalternativet överstiger ekvivalenta ljudnivån vid fasad 55 dBA och/eller den maximala ljudnivån överskrider 70 dBA vid nio bostadshus. Detsamma gäller för utbyggnadsalternativet utan bullerskyddsåtgärder. Vid dessa fastigheter utreds i första hand vägnära bullerskyddsåtgärder i form av plank eller vall. De nio bullerberörda bostadshusen har inventerats i fält för att precisera förutsättningarna vad gäller fasadjudsreduktionen. I avsnitt 4.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs beskrivs detta närmare.

För att minska bullernivåerna föreslås vägnära bullerskyddsåtgärd i form av en förlängning av befintligt bullerskydd i den nordvästra delen av trafikplatsen vid Norra Håslöv 30:25 och 5:13. Ny bullerskyddsskärm planeras också förbi Stora Hammar 69:1 och 69:2. På övriga fastigheter undersöks möjligheter för fastighetsnära åtgärder i form av fönsteråtgärder och/eller friskluftsventiler.

Föreslagen vägnära åtgärd medför att riktvärdena vid uteplats innehålls vid Norra Håslöv 5:13. Riktvärdena vid fasad innehålls dock inte. Åtgärder för att innehålla dessa har utretts och finns beskrivna i PM Buller. Den vägnära åtgärden förbi Stora Hammar 69:1 och 69:2 medför att ljudnivån vid fasad sänks för båda fastigheterna, men fasadåtgärder kommer ändå att krävas för Stora Hammar 69:2. Föreslagna fastighetsnära åtgärder medför att riktvärdena vid uteplats samt inomhus innehålls för samtliga fastigheter. Detta är en påtaglig förbättring mot nollalternativet.

Den prognostiserade ökningen om 1 dBA tar emellertid ej hänsyn till inducerad trafik, vilket troligen uppstår till följd av åtgärderna. Trots inducerad trafik får det antas att bullersituationen för de närboende förbättras till följd av de bullerskyddsåtgärder som vidtas.

De planerade åtgärderna bedöms medföra positiva konsekvenser för bostäder intill trafikplats Kungstorp avseende bullernivåer.

#### 5.3.7.2. Luft

Inga luftkvalitetsberäkningar har gjorts inför projektet, dock ligger de uppmätta värdena för kvävedioxid, PM<sub>10</sub> och PM<sub>2,5</sub> på mer trafikerade vägar i närområdet under den nedre utvärderingströskeln (NUT) och därför också med marginal under miljökvalitetsnormerna för luft. Väg 100 bedöms inte ha så höga trafikflöden att miljökvalitetsnormerna för NO<sub>2</sub> och PM<sub>10</sub> överskrids. Området som angränsar till trafikplatsen är inte tätbebyggt utan utgörs av enskilda villor lokaliserade i en öppen miljö som bidrar till att avgaser inte stannar kvar vid vägen och orsakar förhöjda föroreningshalter.

Aktuellt projekt samt övriga åtgärder mellan Malmö och Falsterbonäset kommer troligen medföra ökade (inducerade) trafikflöden, detta är negativt ur luftsynpunkt. Då en ökad framkomlighet förväntas uppstå reduceras tomgångskörning. En minskad tomgångskörning minskar utsläppet av partiklar och kvävedioxid och ger en lägre bränsleförbrukning, detta är positivt ur luftsynpunkt. Åtgärderna i vägplanen syftar även till att utveckla kollektivtrafiken. Vidare bör framtida fordon medföra lägre utsläpp till följd av teknikutveckling. För de framtida fordonen i kollektivtrafiken i Region Skåne efterföljs nu övergången till helt fossilfria drivmedel av vidare satsningar på elektrifiering. Detta kan i ett längre perspektiv ge mindre utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser. Det är emellertid komplext att bedöma huruvida de sammantagna åtgärderna är negativa eller positiva ur luftsynpunkt.

#### 5.3.8. Naturresurser

Högklassig jordbruksmark tas i anspråk, men intrånget sker i ett begränsat område intill befintlig väg. Jordbruksmarken kommer inte att delas upp och möjligheten att bruka övrig jordbruksmark bedöms inte försvåras.

Tillsammans med delprojekt 2 uppstår ett massöverskott om cirka 30 000 kubikmeter, varav överskottet av matjord motsvarar cirka 5 000 kubikmeter. En och samma entreprenad kommer att ansvara för byggnationen av både delprojekt 1 och 2, därav anges den sammantagna mängden överskottsmassor för dessa projekt. Masshanteringen kommer att samordnas med delprojekt 2, delprojekt 3 (se mer om de andra delprojekten i avsnitt 2.1) samt Vellinge kommuns invallningsprojekt.

Inom projektets närområde saknas lämpliga ytor för mellanupplag. Detta eftersom närliggande ytor i huvudsak utgörs av jordbruksmark med hög bördighet. Matjord kommer banas av och läggas upp inom områden för tillfällig nyttjanderätt för att därefter läggas tillbaka som släntbeklädnad. Massor som tillförs projektet kommer således inte mellanlagras på jordbruksmark.

Eftersom högklassig jordbruksmark tas i anspråk bedöms de planerade åtgärderna medföra en måttlig konsekvens jämfört med nollalternativet. För mer information om hushållning med naturresurser och markanspråk, se kapitel 7.3 respektive 8.

#### 5.3.9. Klimatpåverkan

Havsnivåhöjning till den nivå att trafikplatsen kan bli påverkad ligger inte inom ramen för varken projektets tidshorisont eller omfattning. Dessa frågor är viktiga att hantera i ett regionalt perspektiv, vilket också Trafikverket gör i samarbete med Länsstyrelsen Skåne (till exempel genom en åtgärdsvalsstudie för väg 9 mellan Trelleborg och Simrishamn). Föreliggande projekt bedöms inte medföra någon ökad risk för varken trafikanter eller boende jämfört med nollalternativet. Genom att säkra elförsörjningen till pumpanläggningen ökas driftsäkerheten för denna.

Vad avser klimatpåverkan till följd av luftutsläpp, är det komplext att bedöma huruvida de sammantagna åtgärderna är negativa eller positiva, se mer i avsnitt 5.3.7.2 om luft.

### 5.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Samhällsekonomisk effektivitet är alltså ett viktigt kriterium i valet av åtgärder i transportsystemet, både på kort och lång sikt. Den samhällsekonomiska effektiviteten bedöms med hjälp av analyser som väger kostnader mot nyttor av olika åtgärder (Trafikverket 2020b).

En samlad effektbedömning (SEB) har tagits fram för aktuellt projekt enligt Trafikverkets metodik. I denna ingår en samhällsekonomisk analys. I den samhällsekonomiska analysen görs en sammanvägning av de beräkningsbara och icke beräkningsbara effekterna. I aktuellt projekt har ingen samhällsekonomisk kalkyl tagits fram utan endast en bedömning av de icke beräkningsbara effekterna.

Bland de bedömda effekterna finns såväl positiva effekter (nyttor) som negativa (kostnader). Bland nyttorna finns förbättrad trafiksäkerhet. Åtgärderna bedöms även bidra till jämnare körhastigheter och minskad risk för köbildning under högtrafik. Den genomgående trafiken på väg 100, däribland kollektivtrafiken, påverkas positivt av åtgärderna i och med minskade restider. För övrig trafik (trafik till/från väg 585) finns risk för något ökade restider. Då det finns en del osäkerheter i trafiksimuleringar av den här typen av mindre åtgärder bedöms dock restiden för övrig trafik påverkas försumbart av åtgärderna. Nyttorna kan förväntas förstärkas i framtiden med prognostiserade trafikflöden och framtida exploateringar på Falsterbonäset.

Bland kostnaderna finns försämrad landskapsbild samt små negativa intrång i natur- och kulturmiljö. Ytterligare negativa effekter är att åtgärderna leder till viss visuell påverkan på den öppna slättbygden till följd av att bullerskyddsåtgärder installeras samt viss ökning av barriäreffekten till följd av ökad markintrång och inducerad trafik<sup>2</sup>.

Totalt sett bedöms de ej beräknade effekterna ha en positiv effekt. Men då ingen samhällsekonomisk kalkyl tagits fram bedöms projektets lönsamhet som osäker.

## 5.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

De planerade åtgärderna mellan Malmö och Falsterbonäset (se Figur 2) syftar till förbättrade möjligheter till att resa med kollektivtrafik. Åtgärderna möjliggör införandet av superbusskonceptet och förväntas medföra förbättrad framkomlighet på sträckan vilket innebär kortare restider, både för kollektivtrafik men även för övriga motorfordon. Åtgärderna möjliggör för en överflyttning från bil till kollektivtrafik vilket innebär ett mer effektivt resande, både vad gäller ytanspråk men även utsläppsmässigt. Åtgärderna förväntas även bidra till förbättrad trafiksäkerhet för resande på stråket mellan Malmö och Falsterbonäset.

Att högklassig jordbruksmark tas i anspråk för infrastruktur innebär en potentiell produktionsförlust, både regionalt och nationellt då Skåne står för en stor del av Sveriges jordbruksproduktion. Även om detta projekt i sig inte tar så stor andel jordbruksmark i anspråk, kan den kumulativa effekten av flera sådana projekt bli desto större. Ur ett hushållningsperspektiv är detta negativt. För att minimera denna effekt är det av stor vikt att de tillfälliga nyttjandeytorna återställs så långt det är möjligt till brukningsvärd mark.

Samtliga åtgärder mellan Malmö och Falsterbonäset kommer troligtvis tillsammans medföra inducerade trafikflöden, detta är negativt ut klimat- och luftsynpunkt. Dock, som tidigare nämnts, reduceras köbildningar samtidigt som möjligheterna att färdas kollektivt ökar. Framtida fordon förväntas även släppa ut lägre halter av växthusgaser och andra luftföroreningar gentemot nuläget. Det är således komplext att bedöma huruvida de sammantagna åtgärderna är negativa eller positiva ur klimat- och luftsynpunkt.

## 5.6. Påverkan under byggnadstiden

Åtgärderna i den här vägplanen kommer att byggas i samma entreprenad som delprojekt 2. Byggtiden bedöms till cirka två år. Under byggtiden kommer trafiken påverkas med sämre framkomlighet, lägre hastighet och längre restider som följd. Vid breddning av bron kommer körfälten på bron att minska och tryckas så långt som möjligt åt den sida som inte breddas. Allt detta för att säkerställa en trygg och säker miljö, både för trafikanter men även för de som arbetar på och i anslutning till vägen och bron. Även trafiken på väg 585 kommer påverkas under byggtiden.

Förutom vissa undantag kommer väg 100 vara öppen under byggtiden. Inskränkningarna i antal körfält gör dock att trafik troligtvis kommer omfördelas till parallellvägnätet. För att minska trycket både på dessa vägar och på väg 100, behöver påverkansåtgärder genomföras under byggtid för att få fler att använda buss eller cykel eller att undvika resor vid rusningstrafik.

---

<sup>2</sup> Inducerad trafik definierar den trafik som nygenereras av utökad vägkapacitet i sig. Inducerad trafik tillkommer därmed utöver den trafik som tillkommer på den ombyggda vägen i tid (generell trafikuppräknings) eller omfördelas från andra vägar. Den inducerade trafiken består av resor som kunde ha gjorts med annat färdmedel, längre bilresor eller av bilresor som inte hade gjorts alls utan den nya vägkapaciteten.

Gående och cyklande påverkas framför allt i samband med att korsningen mellan rampen vid trafikplats Kungstorp och väg 585 byggs om samt vid breddning av bron. Vid ombyggnad av bron kommer trafiken på väg 585 att störas och framkomligheten försämras genom att arbetena kräver yta från den befintliga vägen. Avstängning för gående och cyklande ska undvikas. Ett sätt att undvika avstängning är att leda gång- och cykeltrafiken förbi byggarbetsplatsen genom en container.

Kortare avstängning för motorfordon kan bli aktuellt i samband med etablering, etappflytt och avetablering.

Åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten ska göras i enlighet med gällande krav. Det som framför allt blir aktuellt är skyddsbarriärer och sänkt hastighet. Informationsåtgärder för att minska trafiken behöver komplettera de fysiska åtgärderna.

Buller från byggarbetsplatsen kommer uppstå under byggnadstiden. Särskilt bulleralstrande arbetsmoment under byggskedet är exempelvis packning, transporter, schaktning och lastning av massor. Naturvårdsverkets (2005) allmänna råd anger riktvärden som bör tillämpas vid byggarbetsplatser. Kontroll av byggbuller bör utföras under byggtiden. Närboende bör informeras under byggtiden om när särskilt bullrande verksamhet kommer att ske. I förfrågningsunderlaget kommer tidsrestriktioner för bulleralstrande arbeten nära naturvårdsskyddat område att beaktas med hänsyn till häckningsperiod.

Föroreningar som uppstår under byggtiden måste tas om hand för att undvika infiltration till grundvattenförekomsten. Krav ställs på entreprenören att föroreningar ska tas om hand utan fördröjning under entreprenadtiden.

I byggskedet kommer tunga transporter och användning av dieseldrivna arbetsmaskiner att innebära utsläpp av partiklar, kväveoxider och koldioxid till luft. Längs den aktuella sträckan riskerar dock inga gränsvärden för luftkvalitet att överskridas.

Damning kan förväntas uppstå under torra perioder, främst till följd av byggtransporter, vilket kan ge upphov till nedsmutsning och olägenheter för närboende. Krav ställs på entreprenören att utföra dammbindning för att minska negativa konsekvenser för närboende.

Krav på entreprenören gällande hantering av kemikalier och avfall kommer att ställas i Trafikverkets upphandlingsföreskrifter. Brandfarliga vätskor inom vattenskyddsområdet ska förvaras och hanteras så att vätskan inte kommer lös. Vid spill och läckage av mer än obetydlig omfattning ska spillet eller läckaget omedelbart rapporteras.

För att grundläggning av den nya brodelen ska kunna utföras i torrhet kommer befintlig grundvattennivå sänkas av ytterligare, se mer om detta i miljökonsekvensbeskrivningen. De skyddsobjekt som är belägna inom byggskedets påverkansområde är redan påverkade av den dränering som pågår idag. Sammantaget bedöms ingen risk vad avser sämre uttagskapacitet, eller att vatten i brunnar ska bli otjänligt till följd av nivå-sänkningar i närliggande brunnar, föreligga. I och med det bedöms inte grundvattenbortledningen under byggskede medföra skada på omkringliggande skyddsobjekt.



## 6. Samlad bedömning

### 6.1. Sammantagen bedömning av konsekvenser för miljö och hälsa

De åtgärder som planeras att utföras längs väg 100 kommer sammantaget förbättra framkomligheten för samtliga trafikslag som färdas på sträckan. Då det blir lättare att ta sig till Falsterbohalvön blir konsekvensen för rekreation och friluftsliv positiv. Intilliggande bostadshus är redan bullerutsatta i dagsläget, och kommer att förbli desto mer bullerutsatta i nollalternativet, således kommer en bättre boendemiljö erhållas till följd av de bullerskyddsåtgärder som vidtas i utbyggnadsalternativet.

För aspekterna bebyggelse och landskap, naturmiljö, kulturmiljö och vattenmiljö bedöms åtgärderna vid trafikplatsen innebära små negativa konsekvenser. Grundvatten leds bort i nuläget och denna mängd kommer öka såväl temporärt som permanent till följd av breddningen av vägbron. Grundvattenbortledningen bedöms inte medföra skada på omkringliggande skyddsobjekt.

Marken inom och direkt utanför åtgärdsområdet hyser i huvudsak påtagliga värden som främst är kopplade till flora. En del av dessa naturvärden kommer gå förlorade när mark av sådan typ tas i anspråk. I och med att utrymmet för vegetation mellan bostadsbebyggelse och vägen kommer att minska bedöms åtgärderna därför också ge viss påverkan på landskapsbilden.

Trafikplatsen är belägen i ett öppet slättlandskap med omgivande kyrkbyar med historiska bo- och gravplatser. Trafikplatsen angränsar även till det för kulturmiljövården utpekade riksintresset *Foteviken – Glostorp m.m.* Ombyggnation av trafikplatsen innebär ingen ytterligare fragmentering av landskapet. Dock är boplots- och gravlandskapet runt väg 100 är redan idag fragmenterat på grund av vägen.

Vägnära jordbruksmark kommer att tas i anspråk, dock kommer ingen fragmentering av jordbruksmark att ske. Till följd av markens värde ur ett nationellt perspektiv bedöms konsekvensen som måttlig.

För miljöaspekten markmiljö uppstår inga nämnvärda konsekvenser till följd av genomförandet av utbyggnadsalternativet.

Samtliga åtgärder mellan Malmö och Falsterbo kan tillsammans medföra inducerade trafikflöden. Således är det komplext att bedöma huruvida denna åtgärd, tillsammans med övriga åtgärder, medför en negativ eller positiv påverkan ur luft- och klimatsynpunkt på längre sikt.

Tabell 3. Samlad bedömning vad gäller konsekvenser för miljö och hälsa.

Miljöaspekt	Utbyggnadsalternativet	Nollalternativet
Bebyggelse och landskap	Liten negativ konsekvens	Ingen nämnvärd konsekvens
Markmiljö	Ingen nämnvärd konsekvens	Ingen nämnvärd konsekvens
Vattenmiljö	Liten negativ konsekvens	Ingen nämnvärd konsekvens
Naturmiljö	Liten negativ konsekvens	Ingen nämnvärd konsekvens
Kulturmiljö	Liten negativ konsekvens	Ingen nämnvärd konsekvens
Rekreation och friluftsliv	Positiv konsekvens	Liten negativ konsekvens
Boendemiljö och hälsa (buller)	Positiv konsekvens	Liten negativ konsekvens
Naturresurser	Måttligt negativ konsekvens	Ingen nämnvärd konsekvens
Klimatpåverkan	Ej aktuellt	Ej aktuellt

## 6.2. Uppföljning av mål

I följande avsnitt ges en bedömning av måluppfyllnad av projektmål, de transportpolitiska målen samt miljö kvalitetsmålen.

### 6.2.1. Projektmål

Enlig projektmålen ska vägplanens åtgärder ge en acceptabel framkomlighet för alla fordonsslag samt göra det mer attraktivt att åka kollektivt i stråket Malmö-Falsterbonäset och bidra till att genomföra det regionala superbusskonceptet.

De planerade åtgärderna möjliggör ett införande av superbusskonceptet. Breddning av bron och parallellavfarterna bedöms bidra till förbättrad framkomlighet och minskade restider för den genomgående trafiken på väg 100. Samtidigt bedöms busstrafikens störningskänslighet minska. Med den ökade robustheten och den minskade störningskänsligheten bedöms kollektivtrafikens konkurrenskraft öka jämfört med bilen. Åtgärderna bidrar således positivt till att uppfylla projektmålen.

Åtgärderna som innebär justering av utformning av korsningen vid den norra påfartsrampen i trafikplats Kungstorp bedöms leda till en något förbättrad framkomlighet för gående och cyklisterna vilket bidrar positivt till att uppfylla projektmålen

### 6.2.2. Transportpolitiska mål

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. Funktionsmålet handlar om hur tillgängligheten ska utvecklas för medborgare och näringsliv. Hänsynsmålet beskriver hur transportsystemet ska utvecklas med avseende på trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Att vägen i trafikplats Kungstorp breddas och att parallellavfarter anläggs bedöms bidra positivt för måluppfyllelse för funktionsmålet. Detta då tillgängligheten för motorfordon förbättras. Även åtgärderna som planeras vid den norra påfartsrampen i trafikplatsen bedöms bidra positivt till funktionsmålet då tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter förbättras.

I bedömningen av måluppfyllnad för hänsynsmålet finns vissa målkonflikter. Åtgärderna leder till förbättrad trafiksäkerhet och positiva effekter för bullernivåerna vid bostäder. Detta står i konflikt med viss negativ effekt på naturvärden då mark med påtagliga naturvärden tas i anspråk. Åtgärderna bedöms även leda till viss visuell påverkan på den öppna slättbygden till följd av att bullerskyddsåtgärder installeras samt en viss ökning av barriäreffekten till följd av ökat markintrång och eventuell inducerad trafik.

### 6.2.3. Miljö kvalitetsmål

Riksdagen har antagit 16 miljö kvalitetsmål som är formulerade utifrån den miljöpåverkan naturen antas tåla och som definierar det tillstånd för miljön som miljöarbetet ska sikta mot.

Miljö kvalitetsmålen är en grundläggande utgångspunkt för miljöarbetet på nationell, regional och lokal nivå. Tabell 4 visar relevanta nationella miljö kvalitetsmål, dess definition och om åtgärderna på väg 100 ligger i linje med målen eller ej. Miljö kvalitetsmålen *Skyddande ozonskikt*, *Säker strålmiljö*, *Ingen övergödning*, *Levande skog* och *Storslagen fjällmiljö* bedöms ej som relevanta i detta projekt.

Tabell 4. Samlad bedömning vad gäller relevanta nationella miljö kvalitetsmål. ■ = Både motverkar och gynnar mål. ■ = Motverkar mål. ■ = Gynnar/ligger i linje med mål.

Kategori	Miljö kvalitetsmål	Definition <sup>3</sup>	Bedömning	
Utsläpp	Begränsad klimatpåverkan	"Halten av växthusgaser i atmosfären ska stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Andra hållbarhetsmål får inte äventyras."	Väg 100 är den enda färdvägen mellan Falsterbohalvön och fastlandet. Idag färdas majoriteten resenärer längs väg 100 med eget fordon. Framkomligheten är starkt begränsande i rusningstider och antalet trafikanter förväntas öka med åren. Bil- och busstrafik medför utsläpp vilka påverkar klimatet och luftkvaliteten negativt.	
	Frisk luft	"Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kultur-värden inte skadas."	De åtgärder som planeras att utföras längs väg 100 kommer förbättra framkomligheten för samtliga trafikslag som färdas på sträckan, inklusive möjligheterna att färdas med buss. Att motorfordonstrafiken gynnas av åtgärderna motverkar dock målen. Åtgärderna bedöms leda till ökad robusthet och tillförlitlighet för kollektivtrafiken, detta ger ökad konkurrenskraft jämfört med bilen vilket gynnar målen. Tilläggas ska att utsläpp från fordon förväntas reduceras över tid till följd av att tekniken ständigt förbättras.	
	Bara naturlig försurning	"De försurande effekterna av nedfall och markanvändning ska underskrida gränsen för vad mark och vatten tål."		
Vatten	Grundvatten av god kvalitet	"Grundvattnet ska ge en säker och hållbar dricks-vattenförsörjning samt bidra till en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag."	Åtgärderna medför inget grundvattenuttag i sig men grundvatten kommer att behöva bortledas både temporärt under arbetstiden och permanent under driftskedet. Åtgärderna motverkar miljö kvalitetsmålet i mindre omfattning.	
	Hav i balans samt levande kust och skärgård	"Västerhavet och Östersjön ska ha en långsiktigt håll-bar produktionsförmåga och den biologiska mångfalden ska bevaras. Kust och skärgård ska ha en hög grad av biologisk mångfald, upplevelsevärden samt natur- och kulturvärden."	Väg 100 är belägen i ett kustnära landskap. Dagvattenmängden kommer att öka till följd av åtgärderna. Denna anses emellertid vara så pass ringa att ingen nämnvärd påverkan kommer uppstå på omgivande kustvatten. Åtgärderna ligger i linje med miljö kvalitetsmålet.	
	Levande sjöar och vattendrag	"Sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras."	Ingen nämnvärd påverkan kommer uppstå på Hammarbäcken då eventuella föroreningar till stor del fastläggs i dikenas vegetation innan vattnets leds ut till Hammarbäcken. Åtgärderna ligger i linje med miljö kvalitetsmålet.	
Natur	Myllrande våtmarker	"Våtmarkernas ekologiska och vattenhushållande funktion i landskapet ska bibehållas och värdefulla våtmarker bevaras för framtiden."	Åtgärderna är anpassade för att undvika intrång i våtmarksområdet åt norr (vilket även omfattas av Ramsarkonventionen och flera naturvårdsskydd). Åtgärderna ligger i linje med miljö kvalitetsmålet.	

<sup>3</sup> Riksdagens definition av miljö målen enligt Sveriges Miljö mål (2019). Definitionen har i vissa avseende förkortats.

Kategori	Miljökvalitetsmål	Definition <sup>3</sup>	Bedömning	
	Ett rikt djur- och växtliv	"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."	Åtgärderna tar mark i anspråk som bedöms ha vissa till påtagliga naturvärden. Åtgärderna motverkar målet.	
Samhälle	Ett rikt odlingslandskap	"Odlingslandskapets och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena bevaras och stärks."	Åtgärden tar värdefull jordbruksmark i anspråk (denna mark är emellertid vägnära). Åtgärderna motverkar målet.	
	En god bebyggd miljö	"Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas."	Väg 100 är den enda färdvägen mellan Falsterbohalvön och fastlandet. Idag färdas majoriteten resenärer längs väg 100 med eget fordon. Framkomligheten är starkt begränsande i rusningstider och antalet trafikanter förväntas öka med åren. Samtliga åtgärder på väg 100 bidrar tillsammans till en ökad framkomlighet och således förbättrade förutsättningar att ta sig till och från Falsterbohalvön, både för boenden och besökanden. Åtgärderna gynnar målet till följd av förbättrad regional förbindelse.	
	Gifrfri miljö	"Halterna av naturfrämmande ämnen är nära noll och deras påverkan på människors hälsa och ekosystemen är försumbar. Halterna av naturligt förekommande ämnen är nära bakgrunds nivåerna."	Markanvändningen i vägområdet kan hänföras till mindre känslig markanvändning då människor och djur endast bedöms vistas vid vägen sällan och i mycket korta stunder. På grund av att alla påvisade föroreningshalter underskrider de generella riktvärdena för mindre känslig markanvändning kommer uppgrävda massor att återanvändas inom projektet då ingen påverkan på människors hälsa och ekosystemen förväntas uppstå. Dagvattenhanteringen har planerats för att eventuella läckage genom fastläggning, oljeavskiljning och avstängningsventil ska förhindras att spridas vidare till recipienten.	

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

### 7.1. Allmänna hänsynsregler

Miljöbalkens allmänna hänsynsregler ska förebygga negativa effekter av verksamheter och öka miljöhänsynen. De allmänna hänsynsreglerna är grundläggande för prövningen om tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens.

Enligt hänsynsreglerna i miljöbalkens andra kapitel ska alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet vidta de skyddsåtgärder och den försiktighet som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Vilket medför att vid alla åtgärder som kan få inverkan på miljön eller på människors hälsa skall de allmänna hänsynsreglerna följas, om inte åtgärden är av försumbar betydelse med hänsyn till miljöbalkens mål.

Tabell 5 visar projektets överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler.

Tabell 5. Projektets uppfyllelse med miljöbalkens andra kapitel om allmänna hänsynsregler.

Hänsynsregel	Tillämpning
Bevisbörderegeln (1 §)	Regeln uppfylls eftersom föreliggande miljökonsekvensbeskrivning samt en planbeskrivning och miljösäkring har upprättats.
Kunskapskravet (2 §)	Kunskap inhämtas under hela projektets gång genom inläsning av befintligt underlagsmaterial samt det utrednings- och projekteringsarbete som ingår i vägplanen. Ett flertal utredningar har gjorts i samband med projektet. Projektet genomförs av personer med gedigen erfarenhet.
Försiktighetsprincipen (3 §)	Åtgärder för att minska eller förebygga negativa miljökonsekvenser har varit en del av processen sedan start och anges i föreliggande miljökonsekvensbeskrivning. Arbetet med riskfrågor bedrivs kontinuerligt i projektet, för såväl det fortsatta projekteringsarbetet, byggskedet som driftskedet.
Produktvalsprincipen (4 §)	Hantering av kemiska produkter regleras genom Trafikverkets generella miljökrav vid upphandling av entreprenader.
Hushållnings- och kretsloppsprinciperna (5 §)	Trafikverket ställer miljökrav på fordon och maskiner som används i entreprenader.
Lokaliseringsprincipen (6 §)	Markanspråket har begränsats i den mån det är möjligt. Vid en utbyggnad enligt vald lokalisering har allmänna och enskilda intressen beaktats under hela processens gång.
Skälighetsregeln (7 §)	Åtgärderna som föreslås ska vara miljömässigt motiverade utan att vara ekonomiskt orimliga att genomföra. Under projektets gång har olika intressen avvägts.
Skadeansvaret (8 §)	Om skador eller olägenheter uppstår till följd av projektet ansvarar Trafikverket för att avhjälpa eller ersätta dessa.



## 7.2. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer är ett styrmedel i miljölagstiftningen som anger lägsta godtagbara miljökvalitet. Miljökvalitetsnormerna regleras i miljöbalkens 5 kapitel och avser att skydda människors hälsa eller miljön, förebyggande eller för att åtgärda befintliga miljöproblem. När en miljökvalitetsnorm meddelas måste regeringen samtidigt utse myndigheter och kommuner som ska mäta och kontrollera att normen uppfylls genom åtgärdsprogram. Fastställda miljökvalitetsnormer finns idag för utomhusluft, fisk- och musselvatten, yt- och grundvatten samt omgivningsbuller. Miljökvalitetsnormerna för fisk- och musselvatten är dock inte relevant för denna vägplan.

### 7.2.1. Vattenförekomster

Miljökvalitetsnormer för grundvatten omfattar kemisk och kvantitativ status på utpekade vattenförekomster. Åtgärder och verksamheter får inte försämra statusen i någon vattenförekomst.

Schaktning planeras ske under grundvattennivån till följd av breddning av bro. Åtgärderna medför inget grundvattenuttag i sig men grundvatten kommer att behöva ledas bort både temporärt under arbetstiden och permanent under driftskedet, se vidare i kapitel 9.3. Åtgärdernas påverkan på grundvattenförekomsten *SV Skånes kalkstenar* bedöms inte medföra någon ändring avseende den kemiska och kvantitativa statusen. Förekomsten täcker nästa halva Skånes yta, varpå grundvatten redan leds bort i nuläget. Vidare kommer erforderliga skyddsåtgärder vidtas under byggskedet.

Inga andra registrerade vattenförekomster förekommer inom åtgärdsområdet.

### 7.2.2. Utomhusluft

Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft avser normer för kvävedioxid/kväveoxider, svaveldioxid, bly, partiklar, bensen, kolmonoxid, ozon, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren. Relevanta parametrar som kan kopplas till fordonstrafik är kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) och grova partiklar (PM<sub>10</sub>).

Inga luftkvalitetsberäkningar har gjorts inom projektet, dock ligger de uppmätta värdena för kvävedioxid, PM<sub>10</sub> och PM<sub>2,5</sub> på mer trafikerade vägar i närområdet under den nedre utvärderings-tröskeln (NUT) och därför också med marginal under miljökvalitetsnormerna för luft. Väg 100 bedöms inte ha så höga trafikflöden att miljökvalitetsnormerna för NO<sub>2</sub> och PM<sub>10</sub> riskerar att överskridas.

### 7.2.3. Omgivningsbuller

Normen avser buller från större vägar (vilket motsvarar en trafiktäthet om mer än 3 miljoner fordon per år, se 4 § i förordning 2004:675) samt kommuner med fler än 100 000 invånare. Detta projekt omfattas av normen då trafiktätheten på väg 100 är större än 3 miljoner fordon per år.

Bullernivåerna vid närliggande fastigheter förväntas minska då bullerskyddsåtgärder vidtas. Se bifogad bullerutredning samt avsnitt 5.3.7.1 om bullerpåverkan.

## 7.3. Hushållning med mark- och vattenområden

Mark- och vattenområden kartläggs i ett tidigt skede i vägplanearbetet. Miljökonsekvensbeskrivningen stödjer arbetet i framtagandet av det alternativ som medför en så liten påverkan på mark- och vattenområden som möjligt. Åtgärderna i vägplanen ska även vara tekniskt genomförbara och ekonomiskt rimliga.

Den mark som tas i anspråk till följd av utbyggnaden bedöms vara nödvändig för att kunna driva och underhålla väganläggningen i ett permanent skede. Samtliga delprojekt kopplade till utbyggnation av väg 100 och trafikplats Kungstorp är i samhällets intresse. Ianspråktagande av jordbruksmark beskrivs mer ingående i kapitel 8 Markanspråk och pågående markanvändning.

Ingen betydande påverkan vad gäller hushållning med mark- och vattenområden bedöms uppstå.

## 8. Markanspråk och pågående markanvändning

### 8.1. Vägområde för allmän väg

#### 8.1.1. Vägområde med vägrätt (V1)

Trafikverket tar marken i anspråk med så kallad vägrätt, vilket innebär att Trafikverket har rätt att använda marken inom vägområdet. Vägrätten innebär dessutom att Trafikverket till exempel får avverka skog och ta ut jord- och bergmassor inom vägområdet samt även ge någon annan rätt att till exempel lägga ned ledningar inom vägområdet.

Vägrätten uppkommer när Trafikverket märker ut vägens sträckning över fastigheten och påbörjar vägarbetet. Vägrätten innebär inte att fastighetsgränserna ändras. Om vägen inte längre behövs som allmän väg kan Trafikverket besluta att dra in vägen från allmänt underhåll. Då upphör också vägrätten och fastighetsägaren får disponera marken.

Till vägområdet hör inte bara vägbanan utan också diken, slänter, bullerskydd, räcken, vägmärken, belysning med mera som har direkt koppling till vägen.

Nytt vägområde med vägrätt i denna vägplan omfattar cirka 3 700 kvadratmeter. Marken som berörs av nytt vägområde med vägrätt uppskattas till ungefär 85 procent jordbruksmark, 15 procent tomtmark. Mindre än en procent utgörs av vägsamfällighet.

#### 8.1.2. Vägområde med inskränkt vägrätt (Vi)

I vägplanen föreslås inskränkt vägrätt för markområdena i direkt anslutning till bullerskyddsskärmar. Den inskränkta vägrätten innebär att väghållaren inte får bestämma över markens användning på annat sätt än vad som behövs för att anlägga, bibehålla och underhålla bullerskyddsskärmar. Vidare har väghållaren inte rätt att tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken på annat sätt än vad som behövs för att anlägga, bibehålla och underhålla bullerskyddsskärmar.

Den inskränkta vägrätten innebär att berörd markägare kan nyttja området i alla avseenden som inte påverkar bullerskyddsskärmens funktion eller väghållarens möjlighet att utföra drift och underhåll. En sådan användning är tomtändamål. Denna användning får dock inte hindra vägens funktion, drift och brukande, vilket bland annat innebär att hinder såsom staket, murar eller markjusteringar inte får utföras där.

Nytt vägområde med inskränkt vägrätt i denna vägplan omfattar cirka 150 kvadratmeter. Marken som berörs av nytt vägområde med inskränkt vägrätt utgörs av tomtmark.

### 8.2. Område med tillfällig nyttjanderätt

I vägplanen föreslås att Trafikverket under hela eller delar av byggnadstiden tillfälligt får nyttjanderätt till markområden enligt redovisning på plankarta och i fastighetsförteckning. Den tillfälliga nyttjanderätten avser område som behövs för byggande av väganordning och ligger i direkt anslutning till föreslaget vägområde.

I denna vägplan är det aktuellt med område med tillfällig nyttjanderätt för upplag av avbanad vegetation och mulljord samt utrymme för arbetsmaskiner. Markområdena kommer att återställas i samråd med fastighetsägaren och i förekommande fall med hänsyn till områdets miljövärden.

Områden med tillfällig nyttjanderätt i denna vägplan omfattar cirka 8 600 kvadratmeter och utgörs av T1-T4 (se plankarta). Samtliga tillfälliga nyttjanderätter gäller från byggstart till sex månader efter godkänd slutbesiktning.

### 8.3. Konsekvenser för pågående markanvändning

Då de planerade åtgärderna framförallt sker inom befintligt vägområde kommer det endast att ske en liten påverkan på kringliggande jordbruksmark. Två fastigheter påverkas genom minskad brukarareal, men det sker ingen fragmentering av jordbruksmark. Konsekvenser i form av intrång på tomtmark uppstår även för nio fastighetsägare. Utöver ovan nämnda fastigheter berörs av intrång även en samfällighet, en gemensamhetsanläggning, tre ledningsrätter samt båtnadsområden för tre dikningsföretag.

## 9. Fortsatt arbete

### 9.1. Uppföljning

#### 9.1.1. Miljösäkring

För att styra genomförandet och uppföljning i projektet upprättas ett särskilt program för miljösäkring inför byggskedet. I detta dokument sammanfattas vad som beskrivits i miljökonsekvensbeskrivningen och vilka skyddsåtgärder som behöver vidtas i det fortsatta arbetet.

#### 9.1.2. Kontrollprogram för grundvatten

För att följa upp grundvattenförhållandena i området rekommenderas att mätning av grundvattennivå och grundvattenkvalitet i utvalda brunnar och grundvattenrör utförs.

### 9.2. Tillstånd och dispenser

#### 9.2.1. Sakprövning i samband med vägplanen

Ingen sakprövning sker i samband med vägplanen.

#### 9.2.2. Sakprövning utanför vägplanen

##### 9.2.2.1. Bygglov för bullerskydd

Bygglov söks hos Vellinge kommun för uppförande av bullerskyddsåtgärder så som plank eller vall.

##### 9.2.2.2. Godkännande inom vattenskyddsområde

För vattenskyddsområdet *Vellinge kommuns vattentäkter vid Vellinge och Stora Hammar-Räng* finns föreskrifter (12FS 1988:8 01-10:1).

I punkt 3 j) i föreskrifterna nämns att stationära och rörliga arbetsmaskiner (när de inte är i bruk) som används vid täktverksamhet och annan schaktning inom vattenskyddsområdet ska vara försedda med sådana skyddsanordningar att eventuellt spill uppsamlas på ett effektivt sätt och att skyddsanordningarna ska godkännas av miljö- och hälsoskyddsnämnden i Vellinge kommun innan arbetena påbörjas.

##### 9.2.2.3. Tillstånd från landskapsbildsskydd

Landskapsbildsskydd är ett skydd som införts med stöd av 19 § naturvårdslagen som nu är upphävd. Landskapsbildsskydd finns inte som begrepp i nuvarande lagstiftning, men fanns i den upphävda naturvårdslagen. Bestämmelsen från naturvårdslagen gäller enligt Lag (1998:811) om införande av miljöbalken 9 § dock fortfarande till det att länsstyrelsen beslutar något annat. I områden som omfattas av Landskapsbildsskydd krävs tillstånd från länsstyrelsen för att visuellt förändra landskapet. I detta fall råder landskapsbildsskydd för öglan i trafikplatsens nordvästra hörn och tillståndsplikt gäller för schakt och fyllning.

##### 9.2.2.4. Kulturmiljö

Enligt 2 kap. § 6 kulturmiljölagen är det förbjudet att utan tillstånd rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller genom bebyggelse, plantering eller på annat sätt ändra eller skada en fornlämning. Den som vill utföra sådana åtgärder skall ansöka om tillstånd hos Länsstyrelsen (2 kap. kulturmiljölagen).

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

Åtgärder som inte kräver tillstånd enligt miljöbalken ska samrådas med länsstyrelsen om åtgärderna väsentligt kan ändra naturmiljön. Skyldigheten att göra en anmälan för samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken gäller inte om åtgärderna anges i en fastställd väg- eller järnvägsplan.

I den aktuella vägplanen har inga åtgärder identifierats som behöver samrådas enligt 12 kap 6 § miljöbalken. All väsentlig påverkan på naturmiljön hanteras inom ramen för 3, 4, 7 och 8 kap miljöbalken, se miljökonsekvensbeskrivningen, kapitel 6.5.

## 9.3. Förslag till åtgärder och utredningar i senare skeden

### 9.3.1. Bortledning av grundvatten

Enligt 11 kap § 9 miljöbalken är bortledning av grundvatten en tillståndspliktig vattenverksamhet, såvida det inte är uppenbart att varken enskilda eller allmänna intressen skadas enligt 11 kap 12 § miljöbalken (undantagsregeln). Det är verksamhetsutövaren som väljer att söka tillstånd alternativt hänvisa till undantagsregeln. Trafikverket avser att tillämpa undantagsregeln då den samlade bedömningen är att den tillkommande grundvattenbortledning som sker i byggskedet inte kommer att orsaka skada. Slutsatsen baseras på att den temporära grundvattenbortledningen är av mindre omfattning samt att befintlig bortledning inte har orsakat skada på skyddsobjekt såsom byggnader och enskilda brunnar. Inga uppgifter om att skada har uppstått till följd av bortledning under de senaste 50 åren har inkommit.

### 9.3.2. Naturmiljö

Området visar inga tecken på att vara näringspåverkat och vägkanterna är tämligen artrika. Toppjorden bör därför återanvändas där grävning blir aktuellt för att inte minska på den biologiska mångfalden i området. Toppjorden vid det som antas vara den invasiva arten vresros, norr om väg 100 bör dock ej återanvändas. Artrik vägflora ska återställas. Detta måste hanteras vidare under kommande skeden.

### 9.3.3. Landskap

Trädtrader föreslås planteras mellan väg 100 och fastigheterna Norra Håslöv 5:13, Norra Håslöv 30:25 och Stora Hammar 6:28.



## 10. Genomförande och finansiering

### 10.1. Formell hantering

#### 10.1.1. Handläggning

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 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 2 kap 17-18 §§ väglagen (1971:948).

#### 10.1.2. Fastställelsebeslutets omfattning

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor och profilritningar. 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.

#### 10.1.3. Rättsverkningar av fastställelsebeslut

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

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

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.

#### 10.1.4. Kommunala planer

Eftersom området inte är detaljplanelagt (se kapitel 3.3.2 Detaljplaner) sker ingen påverkan på kommunala planer.

## 10.2. Genomförande

Den styrande funktionen för projektet ligger i Trafikverkets linjeorganisation, verksamhetsområde Investering Syd. En projektledningsgrupp leder arbetet med planering, projektering, upphandling, produktionsplanering, omvärldskommunikation och fastighetsfrågor. Under projektets gång sker kontinuerligt avstämningar med Vellinge kommun för att säkerställa gränsdragningar samt de planerade åtgärdernas påverkan på gällande och planerade detaljplaner. Kontinuerliga avstämningar sker även med Skånetrafiken för att de planerade åtgärderna ska kunna uppfylla Skånetrafikens krav på framkomlighet och komfort, i den mån det är möjligt med hänsyn till Trafikverkets styrande regelverk.

Vägplanen beräknas att ställas ut för granskning under vintern 2021/2022 och skickas för fastställelseprövning sommar/höst 2022. Fastställelseprövningen beräknas pågå i sex månader.

Inom projektet planeras även åtgärder som inte avses att fastställas. På väg 585 under bron i trafikplats Kungstorp går en gång- och cykelväg. Denna avses att trafiksäkras inom projektet genom att ändra dess utformning förbi rampanslutningarna på norra sidan av trafikplatsen. De planerade åtgärderna är driftsåtgärder som utförs inom befintligt vägområde och punktinsatser med syfte att öka trafiksäkerheten. Åtgärderna bedöms inte medföra särskild omgivningspåverkan. Utöver detta omfattas projektet även av omläggning av en enskild väg. Planerad åtgärd innebär en lokal sidoflyttning av en befintlig väg på grund av konflikt med planerad ombyggnad av påfartsramp för norrgående trafik i trafikplatsen.

## 10.3. Finansiering

Trafikplats Kungstorp är ett namngivet regionalt objekt i den Regionala transportinfrastrukturplan (2018-2029). Enligt planen finns 33 miljoner kronor avsatta för åtgärder i trafikplatsen och den planerade byggstarten är 2021 (Region Skåne 2018).

Den kalkylerade totalkostnaden är 37 miljoner kronor (2020 år prisnivå) och finansieras av Trafikverket.

# 11. Underlagsmaterial och källor

## 11.1. Underlagsmaterial som inte är en del av vägplanen

Som underlag till vägplanen har ett antal utredningar tagits fram. Det utredningsmaterial som ligger till grund för vägplanen men som inte bifogas i den utställda vägplanen, finns tillgängligt hos Trafikverket och listas i Tabell 6.

Tabell 6. Utredningsmaterial som ligger till grund för vägplanen men som inte bifogas den utställda vägplanen.

Beslutsunderlag för val av detaljutformningsstandard
Landskapsanalys
Markteknisk undersökningsrapport vägteknik, MUR/vägteknik
Markteknisk undersökningsrapport, geoteknik
Masshanteringsanalys
Naturvärdesinventering avseende biologisk mångfald, detaljerad
Planer för trafik under byggtiden, drift- och underhåll samt räddningsinsatser
PM Byggnadsverk
PM Markmiljöundersökning
PM Samordning ledningar
Projekterings PM Avvattning
Projekterings PM Geoteknik
Projekterings PM Vägteknik
Samlad effektbedömning (SEB)

## 11.2. Källförteckning

© Lantmäteriet. <http://extra.lansstyrelsen.se/gis/Sv/lansvisa-geodata/Pages/default.aspx> (Hämtad 2019-10-17)

Arkeologerna (2019) *Väg 100 mellan trafikplats Kungstorp och Skanör Arkeologisk utredning steg 1*, Rapport 2019:41, Dnr 5.1.1-01056-2018

Arkeologerna (2021) *Schakt längs med väg 100 mellan Kungstorp och Skanör*. Rapport 2021:65

Dynniq Sweden AB (2019) Trafikmätningar utförda juni 2019.

Jordbruksverket (2013) *Jordbruksverket*.

<https://jordbruketisiffror.wordpress.com/2013/10/01/gradering-av-akermark-var-finns-klass-10-jordarna/> (Hämtad 2019-10-15)

Ledningskollen (2019) *Ledningskollen*. <https://www.ledningskollen.se/> (Hämtad 2019-05-24 till 2019-05-29)

Länsstyrelsen (2019) *Vatten och klimat*. <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=d2372b43847c46a6b3ae89bdd2d8aeac> (Hämtad 2020-03-27)

Länsstyrelsen (2021). Meddelande om resultat av arkeologisk utredning steg 2, diarienummer 431-16097-2021 (daterat 2021-03-26)

Naturvårdsverket (2005) *Allmänna råd om buller från byggplatser [till 2 kap. och 26 kap. 19 § miljöbalken]*. <https://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Rattsinformation/Foreskrifter-allmanna-rad/NFS/2004/NFS-200415---Buller-fran-byggplatser/> (Hämtad 2020-06-11)

Naturvårdsverket (2009) *Riktvärden för förorenad mark (med revidering 2016)*, Rapport 5976, ISBN: 978-91-620-5976-7

Naturvårdsverket (2010) *Användning av avfall för anläggningsändamål*, Handbok 2010:1 ISBN: 978-91-620-0164-3

Naturvårdsverket (2016) *FM 16 Skanör-Falsterbohalvön med kuststräckan Höllviken-Trelleborg*. Vellinge och Trelleborg.

Naturvårdsverket (2020) *Karttjänstverktyget Skyddad natur*.  
<https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>

Region Skåne (2018) *Regional transport - Infrastrukturplan för Skåne 2018–2029*.  
[https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer\\_dokument/rti-plan\\_skane\\_2018-2029.pdf](https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/rti-plan_skane_2018-2029.pdf)  
(Hämtad 2020-04-06)

SCB (2019) *Kommunfakta Vellinge 2019* [https://www.h5.scb.se/kommunfakta/k\\_frame.htm](https://www.h5.scb.se/kommunfakta/k_frame.htm)  
(Hämtad 2019-09-26)

SGU (2020) *Jordartskarta "Jordarter 1:25 000–1:100 000"* <https://apps.sgu.se/kartvisare/> (Hämtad 2020-03-26)

Trafikverket (u.å.) NVDB <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket> (Hämtad 2019)

Trafikverket (2017) Åtgärdsvalsstudie, Stråket Malmö – Falsterbonäset (TRV 2017/42083)

Trafikverket (2020a) *Malmö - Falsterbonäset, kollektivtrafikåtgärder*.  
<https://www.trafikverket.se/nara-dig/skane/vi-bygger-och-forbatttrar/malmo-naset/>

Trafikverket (2020b) *Samhällsekonomiska analyser och trafikprognoser inom transportområdet*.  
<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/> (Hämtad 2020-06-04)

Vatten Informations System Sverige, (2020) *SV Skånes Kalkstenar* (Hämtad 2020-03-22)

Vellinge kommun (2013) *Vellinge Översiktsplan 2010 med utblick mot 2050*  
[https://vellinge.se/siteassets/planer-och-projekt-i-vellinge-kommun/dokument/op-2010\\_komprimerad.compressed.pdf](https://vellinge.se/siteassets/planer-och-projekt-i-vellinge-kommun/dokument/op-2010_komprimerad.compressed.pdf) (Hämtad 2019-09-17)

Vellinge kommun (2014) *Stadsmiljöprogram*. <https://vellinge.se/planer-och-projekt-i-Vellinge-kommun/oversiktliga-planer/planer-for-storre-orter/stadsmiljoprogram-for-vellinge-hollviken-skanor-och-falsterbo/> (Hämtad 2020-03-18)

Vellinge kommun (2017) *Mobilitetsstrategi för Vellinge kommun*.  
<https://vellinge.se/siteassets/planer-och-projekt-i-vellinge-kommun/dokument/mobilitetsstrategi/mobilitetsstrategi.pdf> (Hämtad 2019-09-17)

Vellinge kommun (2019a) *Pendling* <https://vellinge.se/kommun-och-politik/kommunfakta/statistik/pendling/> (Hämtad 2019-09-26)

Vellinge kommun (2019b) *Detaljplaner och områdesbestämmelser* <https://vellinge.se/planer-och-projekt-i-Vellinge-kommun/Detailplaner/> (Hämtad 2019-09-17)

Vägverket (1974) *Relationsritning som visar pumpstation med tillhörande dagvattenledningar i Tpl Kungstorp*. Erhållet via e-post (2020-02-12)



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 211 18 Malmö. Besöksadress: Gibraltargatan 7.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

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