

Vägarna 913 och 16 Flädie - Lund

Förstudie

2000-06-15



Uppdragsorganisation

Beställare: Vägverket Region Skåne
Kontaktperson: Lars Thorén
Telefon: 040-669 60 40
Box 4201
Adress: 203 13 Malmö

Konsult: NovaPlan AB
Uppdragsansvarig och
handläggare trafik: Magnus Dahlström
Rapportframställning: Anders Dahl
Handläggare miljö: Tomas Hagström SCC
Telefon: 040-664 45 30
Adress: Amiralsgatan 20
211 55 Malmö

Förstudien har utarbetats under december 1999 - juni 2000

Vägverkets objektnummer: 1067, 5463, 5261, 5880

Copyright Lantmäteriverket 1998. Ur GSD- Röda- / Gröna- kartan, Dnr: L1999/ 139.

Förord

Inriktningen av transport-, trafik och bebyggelseplaneringen har som gemensamt mål att uppnå en hållbar utveckling. Hållbarheten består bland annat i en ökad integration mellan de olika trafikslagen. Möjlighet att byta från bil till olika former av kollektivtrafik ska förbättras. Likaså ska förutsättningarna för att helt avstå från vissa bilresor förbättras. Hållbarheten består till stor del även i en förbättrad trafiksäkerhet för alla trafikantgrupper. I landsbygdsmiljö, som denna förstudie till största del omfattar, är de oskyddade trafikanterna mycket utsatta. De planerade åtgärder som diskuteras i denna förstudie stämmer väl överens med ovan presenterad inriktning.

Förstudien omfattar, i mycket grova drag, samordningen av bil, buss, gång- och cykel samt tåg i en ny trafikknut vid Flädie. Vidare studeras trafiksäkerheten utmed huvudvägarna, i korsningspunkter och utmed gång- och cykelvägnätet. I anslutning till trafikplats Flädie diskuteras olika åtgärder för att förbättra trafiksäkerhet, öka service och ge möjlighet till fordonskontroller.

Rapporten inleds med en projektbeskrivning som syftar till att bekanta läsaren med de ingående objekten. Härfter görs en noggrann nulägesbeskrivning av vägsystemet och den omgivande miljön. I anslutning till nulägesbeskrivningen, vars

strävan är att vara objektiv, görs bedömningar av de problem som finns i nuläget. Efter denna kartläggning av förutsättningar och problem, redovisas förslag till åtgärder. Dessa förslag redovisas som typförslag eftersom förstudien inte syftar till att peka ut konkreta alternativ utan endast belyser vilka möjligheter som finns. Förstudien efterföljs ofta av en vägutredning som mer noggrant jämför och utvärderar olika åtgärdsförslag. Efter genomgång av de principiella förslagen görs en konsekvensbedömning med avseende på miljöpåverkan, kostnader, trafiksäkerhet mm. En redovisning av genomförda samråd följer. Konsekvensbeskrivningen tillsammans med synpunkter från samråden ligger sedan till grund för det förslag till beslut avseende det fortsatta arbetet som avslutar förstudien.

Kapitlen är uppbyggda med en inledande text som beskriver innehållet i stort och som ger läsanvisningar. Förstudien består i tillämpliga delar av axplock ur diverse underlagsmaterial. Bilder, fotografier, kartor och tabeller används för att presentationen ska bli så lättförståelig som möjligt.

Denna förstudie har utförts av NovaPlan AB på uppdrag av Vägverket Region Skåne. Förstudien har utarbetats under januari till juni 2000.



Spår av en gammal trafikknut - Lommabanan och banan mellan Bjärreds Saltsjöbad och Lund korsade varandra planskilt söder om Flädie. Idag återstår banvallen som ett tydligt landmärke.



Översiktskarta med aktuellt utredningsområde markerat.

Översiktskarta skala 1:250 000.

Innehållsförteckning

1. Projektbeskrivning	1
1.1 Bakgrund	1
1.2 Syfte och mål	1
1.3 Utredningens geografiska omfattning	3
1.4 Tidigare utredningar och beslut	3
1.5 Aktualitet	3
2. Förutsättningar och problemanalys	5
2.1 Vägsystemet	5
2.2 Trafik och trafikanter	6
2.3 Markanvändning	7
2.4 Miljö	9
2.5 Byggnadstekniska förutsättningar	16
3. Tankbara åtgärder	19
3.1 Vad händer om inget görs? - "nollalternativet"	19
3.2 Åtgärder i anslutning till trafikplats Flädie	19
3.3 Vägombyggnad 913–16	21
4. Konsekvenser	23
5. Samråd	29
6. Förslag till beslut och fortsatt arbete	30
7. Källförteckning	31

Sammanfattning

Omfattning

Förstudien omfattar ett antal delobjekt vars eventuella ombyggnader alla påverkar varandra. Vägar som är föremål för studier är väg 913 och väg 16 mellan Bjärred och Lund. Vid korsningen med motorvägen, E6, ligger trafikplats Flädie som även den studeras. I anslutning till trafikplatsen studeras möjligheten att anlägga en rastplats/pendlarparkering, att förbättra trafikplatsens säkerhet och kapacitet samt möjligheten att anlägga en kontrollplats för fordon.

Nulägesbeskrivning/problemanalys

Trafikalt nämns vägsystemets dåliga säkerhet och i dess västliga delar, utmed väg 16, även dess otillräckliga kapacitet. I anslutning till korsningarna sker olyckor och köbildningar uppstår. Trafikplatsen har en utformning som bör ses över med avseende på korsningspunkterna med sekundär vägar och rampernas geometri.

Gång- och cykelvägnätet har till stora delar en god standard i det att separata vägar finns utmed i stort sett hela sträckan. Där det inte finns separata vägar cyklar man på mindre lokalvägar i anslutning till de tätbebyggda områdena. Vissa lokala brister förekommer i trafiksäkerheten. En stor brist är plankorsningen med väg 913 väster om Flädie.

Kollektivtrafiken är representerad inom området i form av de busslinjer som trafikerar sträckan Bjärred - Lund och Bjärred - Malmö. Endast vissa av dessa har hållplatser inne i Flädie. Järnvägen som går igenom Flädie i nord-sydlig riktning trafikeras idag endast av godståg. Dock arbetar Banverket med en förstudie som studerar möjligheten att trafikera Lomma-banan med Pågatåg. En utbyggd station planeras i så fall i Flädie.

Det studerade området inbegriper både Flädie och Fjellie byar som båda har medeltida anor. Landskapet och naturmiljöerna är starkt påverkade av jordbrukets historiska utveckling. I odlingslandskapet finns spridd bebyggelse, byar, äldre vägsystem och vegetation. Annan

infrastruktur så som motorväg, kraftledningar och järnväg utgör nyare inslag i landskapet. Tillsammans skapar detta mycket värdefulla miljöaspekter att beakta vid en eventuell omläggning eller ombyggnad av väg 913 och 16.

Fjellie by med omnejd är ett kulturmiljöintressant område som bör beaktas särskilt noga. Oavsett om man väljer en sydlig eller nordlig vägdragning förbi Fjellie by får detta effekter på både kultur-, natur- och landskapsvärden.

Åtgärdsförslag

Vad avser vägar 913 och 16 diskuteras principerna att inte göra något alls (så kallat 0 alternativ), att förbättra befintlig väg (så kallat 0+ alternativ), samt att helt eller delvis anlägga ny väg. För att uppnå en god koppling mellan väg 913 och en tänkt pågatågsstation i Flädie kan det innebära att väg 913 bör förskjutas norrut vid Flädie. Planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik och mellan väg och järnväg diskuteras vid Flädie.

Samma uppdelning av alternativ gäller för väg 16. Här innebär 0+ alternativet att bredda vägen till fyra körfält med ett mitträcke i form av stålvarer. Denna vägtyp för med sig behov av ett minskat antal tillfarter, uppsamling i parallellvägar samt planskilda korsningar.

Förbättringar av trafikplats Flädie diskuteras. Förbättring av ramper och korsningar med väg 913 och 16 föreslås. Åtgärderna syftar till färre olyckor på motorvägen och i korsningarna samt förbättrad kapacitet i trafikplatsen som helhet.

Kontrollplatsen är en trafikplatsnära åtgärd som syftar till att möjliggöra kontroll av fordon genom vägning, okulärbesiktning, bromsprov mm.

Rastplatsen, som är tänkt att ersätta den nuvarande pendlarparkeringen, innebär en utökning av antalet rastplatser på väg E6. Den närmaste befintliga ligger vid Glumslöv. Tanken är att skapa en anläggning med högre servicenivå än dagens parkering. En etablering av bensinstation är trolig i anslutning till rastplatsen.

Konsekvensbeskrivningar

Konsekvenser beskrivs i matrisform. Beskrivningarna är indelade i väg 913, väg 16, trafikplats, kontrollplats och rastplats. Beskrivningen är översiktlig eftersom åtgärderna endast beskrivs som principer. Ett nollalternativ redovisas vilket innebär att inget görs. Här påpekas bland annat att den framtida trafikökningen innebär en kontinuerligt försämrad säkerhet och framkomlighet på vägarna.

Trafik - vägsystem

Befintliga vägar bedöms inte kunna möta en framtida trafikökning. Trafiksäkerhets- och kapacitetsproblem kommer att bli alltmer påtagliga. Nya väglinjer bör undvikas öster om E6. Vid Flädie bidrar en omläggning av väg 913 norrut till en bättre koppling till stationen om Lommabanan kommer att trafikeras med Pågatåg. Korsningar och utfarter lider av trafiksäkerhetsproblem och långa väntetider. Ombyggnad av korsningar, sammanslagning av utfarter mm förbättrar denna situation.

Landskapet

Landskapet har flacka terrängformer i stora delar av det studerade området vilket gör att en eventuell ombyggnad eller omläggning av vägen inte bedöms innebära någon större påverkan på landskapsbilden. Däremot blir nya inslag i landskapet väl synbara vid trafikplats Flädie.

Naturmiljön

Befintliga naturmiljöer i området är begränsade. Vid en ombyggnad eller nydragning av vägen måste stor hänsyn tas till befintlig vegetation. Dessa bevarandebestånden bedöms vara möjliga att tillgodose.

Kulturmiljön

Det studerade området är särskilt sårbart i förhållande till kulturmiljöintressen vid Flädie och Fjelie byar. I Fjelie bedöms en ombyggnad av vägen i befintligt läge i jämförelse med en nydragning innebära en något mindre påverkan på kulturmiljöintressena.

Samråd

Under arbetet med förstudien har samråd genomförts med Länsstyrelsen i Skåne län, berörda kommuner och berörd allmänhet. Resultatet av samråden finns sammanfattade i kapitlet Samråd.

Förslag till beslut och fortsatt arbete

Förstudien remitteras till berörda myndigheter. Härefter sammanställs remissvaren och ett beslut formuleras. Troligtvis beslutas att fortsätta arbetet med en vägutredning. Om så sker bör vägutredningen utföras enligt nedan föreslagen indelning

1 - väg 913 och dess passage av Lommabanan

- studera vidare 0,0+ och nybyggnad

2 - väg 16

- studera vidare 0,0+ och nybyggnad

3 - trafikplats Flädie med omgivning

- studera utformning av trafikplats och korsningar med sekundärvägar
- studera bästa lokalisering för kontrollplats
- studera bästa lokalisering för rastplats/pendlarparkering

1. Projektbeskrivning

1.1 Bakgrund

Transportsystemet i området mellan Bjärred och Lund är under samlad översyn. Banverket studerar möjligheten för Pågatågstrafikering av Lommabanan. Vägverket, i och med genomförandet av denna förstudie, studerar möjligheten till förbättringar av vägnätet mellan Bjärred och Lund. De två studierna korsar varandra geografisk i Flädie där det finns en önskan om förbättrad övergång mellan bilresor och kollektivresor.

Denna förstudie omfattar den befintliga länken mellan Bjärred och Lund. Närmare bestämt väg 913 - 16 och trafikplats Flädie. Se även karta på nästa sida.

1.2 Syfte och mål

Detta avsnitt beskriver först syftet med förstudier generellt. Därefter beskrivs syfte och mål för de olika delarna som studeras i denna förstudie.

Denna förstudie omfattar ett antal delar som alla har anknytning till väg 913 - 16. Det sammantagna syftet med eventuella förbättringsåtgärder är att höja trafiksäkerheten inom området för alla trafikantgrupper och att förbättra möjligheten till pendling med kollektivtrafik. Vidare är syftet att förbättra säkerheten och framkomligheten i trafikplats Flädie vars utformning har anor från vänstertrafikens dagar och att i samband med detta se över service i anslutning till trafikplatsen. Denna service kan bestå i en förbättrad pendlarparkering, tillkomsten av en trafikkontrollplats och etableringen av verksamheter med anknytning till biltrafik. På följande sidor görs en mer detaljerad beskrivning av de olika delarna som ingår i förstudien.

Fakta - vad är en förstudie

Förstudien är det första steget i den fysiska planeringen och syftar till att ge svar på bl a dessa frågor:

- Vilka är problemen och möjligheterna?
- Vad händer om ingenting görs?
- Finns alternativa sätt att lösa problemen?
- Hur stort geografiskt område behöver studeras?
- Ska projektet drivas vidare eller ej?
- Om ny väg behövs, var är det lämpligt att börja och sluta den nya vägen?

I förstudien klargörs också förutsättningarna för det eventuellt fortsatta arbetet. Formerna för samarbetet med länsstyrelser, kommuner och övriga aktuella intressenter bestäms också.

En förstudie utförs alltid, även vid smärre förbättringsarbeten. Det är viktigt att skapa en öppen attityd mellan vägplanerare och övriga intressenter, t ex länsstyrelser, kommuner, intresseorganisationer och allmänheten. I detta skede tas inga förslag på väglösningar fram. Istället skapas en god uppfattning om vilka problem och intressekonflikter som ska lösas.

Under arbetet med förstudien bjuds samtliga intressenter (normalt länsstyrelse, kommun, miljö- och naturvårdsföreningar och berörd allmänhet) in till tidigt samrådsmöte genom annonsering i dagspress. Vid samrådet diskuteras bl a frågor om miljön, om underlaget är relevant för att i senare skede upprätta miljökonsekvensbeskrivning (MKB), aktuella behov och det förestående planeringsarbetet. Samråden dokumenteras i en samrådsredogörelse.

Efter samråden tar länsstyrelsen beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte. Efter slutförd förstudie fattar regionala kontor beslut om hur eventuellt fortsatt arbete ska bedrivas. Besluten går inte att överklaga.

1.2.1 Vägombyggnad

Vägarna studeras med följande mål:

- Möjlighet till bättre koppling mellan väg och tåg i Flädie
- Ökad trafiksäkerhet, kapacitet och framkomlighet på delen Flädie - E6 - Lund.
- Ökad trafiksäkerhet i korsningar och på sträckor
- Upprensning av sidohinder och annan utformning av t.ex. diken
- Minskad påverkan på befintlig bebyggelse, spridd och samlad
- Förbättrade möjligheter för oskyddade trafikanter att korsa vägen

1.2.2 Trafikplats

Trafikplatsen studeras bland annat på grund av att dagens utformning härstammar från vänstertrafiken. Rampernas geometri kan förbättras så att accelerations- och retardationssträckor anpassas för högertrafik. Anslutningarna från motorvägen upp på väg 913 - 16 har låg kapacitet, speciellt i relationen E6 norrifrån mot Lund.

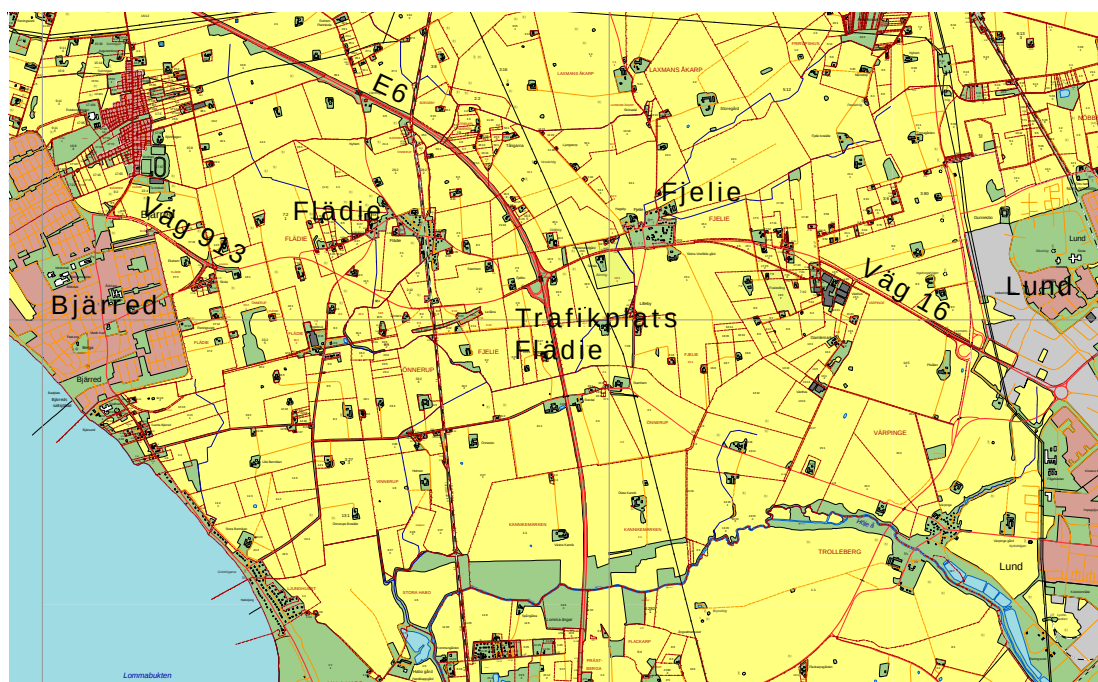
Bron över väg E6 kan behöva byggas om / kompletteras beroende på hur väg 913 - 16 åtgärdas.

1.2.3 Kontrollplats

Möjligheten att genomföra olika former av fordonskontroller anses angelägen. Idag saknas plats för detta. De närmast belägna kontrollplatserna är Ystad/Trelleborg och Helsingborg.

1.2.4 Rastplats och pendlarparkering

Det finns idag en pendlarparkering öster om trafikplatsen. Önskemål har framkommit att utveckla denna med olika former av service. Detta kan exempelvis röra sig om en bensinstation med tillhörande butik / restaurang.



Orienteringskarta

1.3 Utredningens geografiska omfattning

En viktig del i arbetet med förstudien är att avgränsa ett utredningsområde för det fortsatta arbetet. De beslut som fattas efter det att förstudien är färdig gäller endast inom detta område. Området måste därför innehålla den aktuella vägen, anslutande vägar som kan påverkas av eventuella ombyggnader och alla de vägkorridorer som kan framkomma i senare utredningar.

Förslag till utredningsområde för det fortsatta arbetet redovisas i kapitel 6.

1.4 Tidigare utredningar och beslut

Denna förstudie har aktualiserats i samband med planerna att utöka trafikeringen på Lommabanan med Pågatåg (idag trafikeras banan endast av godståg). Utbyggnad av rastplats diskuterades med Lomma kommun och ett bensinbolag i slutet av 1980-talet. Under 1990 redovisades ett förslag till detaljplan.

Väg 913-16 Flädie-Lund studerades vid framtagandet av flerårsplan för regional transportinfrastruktur 1998-2007.

1.5 Aktualitet

För trafikplats Flädie och kontrollplats Flädie finns medel för lokala åtgärder/förbättringsåtgärder redovisade för år 2002 i *plan för investeringar Nationella vägar 1999-2002*. Medel för att bygga ny rastplats vid trafikplats Flädie är angivet som "senare" enligt samma plan.

För väg 16/913 Flädie-Fjelle finns inga byggpengar redovisade i flerårsplan för regional transportinfrastruktur 1998-2007. Anläggningskostnaden för en eventuell ombyggnad av väg 913-16 med anledning av tågtrafiken förutsätts ingå i utbyggnaden Lommabanan för Pågatågstrafik. Medel för att upprätta eventuella arbetsplaner och bygghandlingar finns senare än 2002.



Flygbild över Trafikplats Flädie. Dagens pendelparkering syns till höger.

2. Förutsättningar och problemanalys

2.1 Vägsystemet

Förutsättningar

Vägbredder, hastigheter och olyckor visas på karta i slutet av kapitlet.

Väg E6 går i nord-sydlig riktning mitt i det studerade området. Vid E6 byter vägen mellan Bjärred och Lund nummer från 913 i väster till 16 i öster. Trafikplats Flädie knyter samman dessa huvudvägar i en planskild trafikplats. Trafikplatsen har kompletterats med en ”droppe” i öster och vänstersvängfält i väster under början av 1980-talet.

Väg E6 mellan Svinesund och Trelleborg är enligt beslut 1999-09-10 klassat som riksintresse för kommunikationsanläggningar.

Väg 913 fortsätter västerut mot Bjärred och Borgeby. Trafik från Bjärred som ska norrut på E6 kan välja att köra ut i trafikplats Borgeby. En eventuell ”Österled” kring Borgeby kommer att förbättra denna relation.

Väg 16 fortsätter österut mot Lund. Väg 108 ansluter i trafikplats Gunnesbo. Väg 16 ansluter i en hårt belastad cirkulationsplats väster om Lund.

Korsningarna mellan de mindre vägarna och väg 913 sker alla i plan. Det finns inga vänstersvängfält på väg 913. Söder om Flädie

korsar Lommabanan väg 913 i en plankorsning med bomanläggning.

Längs väg 16 ansluter mindre vägar i plan. Här finns dock vänstersvängfält för de avsvängande fordonen i Fjelie och Gammelmark. Flera mindre vägar och fastighetsutfarter saknar dock vänstersvängfält.

Väg 913 följer i stort sett det flacka landskapets konturer. På vissa partier utgörs sidområdena av diken med varierande djup. Dikena har släntlutning ca 1:2 och ligger ca 1,5 meter från asfaltkant. På vissa sträckor går väg 913 på en låg bank, som högst 1,5 meter över omgivande mark.

En gc-väg mellan Bjärred och Lund löper utmed väg 913 och 16. Gc-väg korsar från södra till norra sidan av väg 913 vid den västra infarten till Flädie. Gc-vägen fortsätter sedan in i Flädie, fortsätter vidare österut på lokalvägar och korsar sedan E6 på egen bro norr om tpl. Flädie. Gc-vägen fortsätter in i Fjelie. Öster om Fjelie går gc-vägen parallellt med väg 16 på norra sidan.

Fasta sidohinder utgörs av enstaka belysningsstolpar utmed väg 913. Utmed väg 16 kantas vägen av fler sidohinder i form av alléplanteringar, längre belysningsstråk och byggnader. Dock har belysningen närmast Lund eftergivna stolpar och allén är planterad utanför gc-vägen.



Väg 913 söder om Flädie i riktning mot Lund

Problemanalys

Korsningspunkterna är generellt orsak till köbildning och därmed en ökad olycksrisk. Många av korsningarna saknar vänstersvängfält. Trafik på sekundärvägarna blir stående i rusningstrafik och har svårt att komma ut på huvudvägarna.

Området kring trafikplatsen upplevs av många som otydligt. Korsningarna vid ramperna och infarten till pendlarparkeringen ligger tätt i kombination med ändrade hastighetsgränser och många svängande fordon.

Vägarnas utseende som tvåfältiga vägar där hastigheten är 90 km/h på stora delar innebär att risken för mötesolyckor med svåra skador som följd kommer att öka i takt med trafikökningen.

Förekomsten av busshållplatser och korsande gång- och cykelvägar innebär att det finns oskyddade trafikanter i en höghastighetsmiljö. Detta anses inte som trafiksäkert enligt de trafiksäkerhetsmålsättningar som finns idag.

2.2 Trafik och trafikanter

Förutsättningar

Komfort och kontinuitet

Framkomligheten på vägnätet är i stort acceptabel i områdets västra delar. I anslutning till trafikplats Flädie och öster därom, är kapaciteten tidvis nedsatt med köbildning som konsekvens. Vid högtrafik blir bilar stående på ramperna från motorvägen och har svårt för att komma ut på väg 913-16. Köerna kan bli så långa att bilar blir stående nere på motorvägens avfarter. Olycksbilden från den studerade femårsperioden tyder på att det sker olyckor på grund av detta. Vid Fjellie är det svårt att komma ut på väg 16 speciellt under morgonrusningen. Detta resulterar i sin tur i att förare chansar då en lucka uppstår vilket innebär att olycksrisken stiger.

Trafiksäkerhet

Under den studerade femårsperioden 1994-07-01 -- 1999-06-30 har det skett 31 polisrapporterade olyckor (exklusive viltolyckor). Det stora flertalet av olyckor resulterade endast i egendomsskador. Olycksbilden varierar. En del singelolyckor på sträckor förekommer. Det har skett en dödsolycka strax öster om Fjellie. Denna olycka var en mötesolycka.

De flesta olyckor är koncentrerade till korsningar. I omedelbar närhet till plankorsningen med järnvägen söder om Flädie har inte mindre än sju olyckor skett. Ingen av dessa resulterade dock i någon personskada.

Ett annat olycksdrabbat avsnitt är området kring trafikplats Flädie. I korsningen väster om trafikplatsen, där rampen kommer upp från motorvägen har tre avsvängande olyckor skett som alla resulterat i lindrigt skadade. Öster om droppen har två olyckor skett.

Trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna är till stora delar god i det att det finns möjlighet att cykla mellan Bjärred och Lund antingen på mindre lokalvägar eller på separat gc-väg. Undantaget till den goda trafiksäkerheten består i korsandet av väg 913 och 16 i plan. En sådan punkt är på väg 913 väster om Flädie. Här korsar cyklisterna en drygt åtta meter bred väg där den skyltade hastigheten är 90 km/h. Liknande situationer uppstår vid busshållplatser ute på väg 913 och 16 där det saknas en gång- och cykel tunnel.



Korsning vid Fjellie där köbildning uppstår på anslutande vägar.

Den Fördjupade översiktsplanen för Bjärred och Borgeby (juni 1999) pekar även ut väg 907 som en del i det överordnade cykelnätet. Väg 907 korsar väg 913 i plan.

Fordonstrafik

Trafiken på väg 913 - 16 bör beskrivas i två delar eftersom karaktären på väg 913 och väg 16 skiljer sig ganska markant.

På väg 913 präglas trafiken av en stor del arbetsresor med sina karakteristiska toppar morgon och kväll. Genomfartstrafiken på väg 913 är begränsad. De flesta resor har antingen start eller mål i Bjärred. Trafik i relationen Bjärred - E6 norrut skyltas idag via trafikplats Flädie dock väljer många att köra via trafikplats Borgeby då denna väg är betydligt kortare. Utbyggnaden av Österleden förbi Borgeby och därmed en bättre koppling mellan Bjärred och trafikplats Borgeby kommer förmodligen att innebära en minskning av trafik framöver.

Väg 16 förmedlar trafik mellan Bjärred och Lund men har även en stor andel genomfartstrafik som har start eller mål utanför området. Det går dubbelt så mycket trafik på väg 16 som det gör på väg 913 och lastbilsandelen är även den dubbelt så stor. Vägen är en så kallad 13-metersväg som är känd för att vara olycksdrabbad. Vägen är ganska hårt fastlåst av bebyggelse runt vägen. Även väg 16 präglas av tydliga toppar morgon och kväll. Trafik från anslutningsvägarna har svårt att komma ut på huvudvägen under dessa toppar.

Kollektivtrafik

Linje 134 mellan Löddeköpinge och Malmö trafikerar väg 913 men stannar inte i Flädie. Linje 137 mellan Bjärred och Lund trafikerar väg 913-16. Endast vissa av turerna angör de fem hållplatserna i anslutning till Flädie.

Farligt gods

Väg 913-16 finns upptagen som farligtgoodsled i Lomma kommuns Översiktsplan 2000. Översiktsplanen nämner vidare att det transporteras en miljon ton farligt gods på E6 och att godstrafiken på Lommabanan bidrar med 500.000 ton farligt gods.

Problemanalys

Den varierade sammansättning av trafik och trafikanter som idag finns på vägarna behöver bättre förutsättningar för att kunna samarbeta på ett trafiksäkert sätt. Antingen ordnas detta genom att mera fullständigt separera de olika trafikslagen och därmed ta bort de farliga korsningspunkterna och vägsträckorna som finns inom området eller så sänks hastigheten. En framtida utredning får visa vilka lösningar som är gångbara.

2.3 Markanvändning

Förutsättningar

Markanvändningen inom det studerade området domineras av jordbruk. Flädie och Fjellie utgör de två byarna inom området. Flädie ligger ca 500 m norr om nuvarande väg 913 medan Fjellie ligger omedelbart norr om väg 16. Inom området finns också en del spridd bebyggelse som utgörs av en blandning av gårdar och bostadshus. Kanik tegelbruk är ett befintligt verksamhetsområde som omges av ett 200 meter brett skyddsområde. Fruktdlingar förekommer söder och norr om väg 16 från E6 till Fjellie.

Den tekniska försörjningen i form av ledningar för gas, el och vatten innebär begränsningar i lokalisering av vägar utanför den befintliga. En renvattenledning löper parallellt med och norr om väg 913 - 16 medan en gasledning korsar väg 16 väster om Fjellie. Söder om väg 16 vid Fjellie används ett område för jordvärme.

Området som begränsas av vägarna 904, 914 och 913 utpekade som utredningsområde för framtida bebyggelse i Lomma kommuns Översiktsplan 2000. Inom detta område utreds även en möjlig pågatågsstation. Denna förstudie belyser även en möjlig justering av väg 913 norrut för att närma sig en eventuell station.

Banverket redovisar två korridorer för ett framtida yttre godstågspår öster om E6. Även dessa korridorer begränsar möjligheten att fritt förlägga en ny väg inom området.

På ett mer lokalt plan har de olika fastigheterna en mängd olika behov av mark.

Problemanalys

Jordbruksmarken tillhör den bästa i landet och ianspråktagande av ny mark för vägbyggnation måste övervägas noga. Väg 16 är hårt låst i sitt nuvarande läge av befintlig bebyggelse.

Det finns många låsningar i form av befintliga ledningar och reservat för framtida utbyggnad av järnväg och bebyggelse.

En samordnad planering med flera olika myndigheter kommer att vara nödvändig för att finna beständiga lösningar med minsta möjliga miljöpåverkan.



Markanvändningskarta

2.4 Miljö

2.4.1 Landskapet

Beskrivningen av landskapet innefattar hur landskapet och bebyggelsen upplevs från olika punkter i omgivningen. Upplevelsen varierar beroende på var i området man befinner sig, d v s vad som är synligt från en viss punkt.

Förutsättningar

Riksintressen och andra skyddsvärda områden

Det finns inga riksintressen eller andra förordnande som omfattar landskapsbilden i det studerade området för denna förstudie.

Landskapet

Det studerade området ligger på Lundaslätten öster om Lund, ca 3 km från kusten i Bjärred. Landskapet är en öppen jordbruksbygd. Det öppna och plana jordbrukslandskapet medför långa utblickar. I området ligger två byar, spridda gårdar och en vägstruktur från olika tidsepoker. Nedan följer en beskrivning av delområden från Flädie i väster till Fjellie och Lund i öster.

De gamla byarna Flädie och Fjellie ligger på ca två km avstånd från varandra och har medeltida anor. Båda byarna är byggda kring var sin kyrka, vilka utgör viktiga landmärken i landskapet. E 6 skär landskapet i en nord-sydlig riktning mitt emellan byarna. E 6 går i en skärning vid trafikplats Flädie. Motorvägen är synlig först när man

närmar sig trafikplatsen från väg 16 och 913. Den gamla vägförbindelsen mellan byarna är fysiskt bruten av motorvägen men finns kvar i sitt gamla läge via en gång- och cykelbro över E 6. Trafikplatsen är placerad på en höjdpunkt i terrängen. Anslutningsvägar och ramper är inskurna i moränhöjden och lite synliga från omgivande terräng.

De spridda gårdarna med omgivande vegetation är andra karaktäristiska inslag i det öppna landskapet. Området söder om Flädie, mellan byn och väg 913 ligger lägre än den omgivande terrängen. Flädie by är väl synlig från väg 16. Vid Leråkra, söder om vägen, finns en rest av banvallen mellan Bjärred saltsjöbad och Lund. Valen är bevuxen med hög och tät vegetation som utgör ett vackert inslag i landskapet.

Lommabanan går i det studerade området på befintlig banvall i nord-sydlig riktning och skär vinkelrätt mot väg 913 och den gamla banvallen mellan Bjärreds saltsjöbad och Lund. Banverket Södra Banregionen arbetar parallellt med en förstudie för upprustning av banan mellan Arlov och Furulund. Vid Flädie gamla station föreslås en så kallad *park-and-ride* -anläggning i anslutning till stationen. Detta innebär att bytesmöjligheter mellan bil och kollektivtrafik förbättras. Befintlig mötesstation i Flädie föreslås förlängas söderut för att förbättra möjligheten för Pågatåg och godståg att mötas. En planskild korsning mellan banan och väg 913 bedöms även som en viktig åtgärd.



Lommabanan korsar den gamla banvallen söder om Flädie.

Öster om trafikplats Flädie passerar väg 16 Fjellie. Solnäs gård strax söder om vägen utgör ett betydelsefullt inslag i landskapet. Gården omges av fruktodlingar och en hög poppelrad i södra kanten av väg 16. Väster om Solnäs gård går en kraftledning i nord - sydlig riktning. Gamla Fjellie by ligger i norra kanten av väg 16. Vägen gränssar till kyrkogården och en rad med lindar.

Efter Fjellie by och S Vindfäls gård öppnar sig ett odlingslandskap med långa utblickar fram till Lunds västra randzon. Terrängen faller sakta från de norra delarna vid N Nöbbelev och Gunnesbo (+30 m ö h) ner mot Höje å breda dalgång (+5 m ö h) 2 km söder om väg 16. Karaktäristiska inslag i landskapsbilden är dels de stora växthusen med fruktodlingar i gränsen mellan Lomma och Lunds kommun, dels vindkraftverken som har blivit nya landmärken i västra delen av Lund.

Problemanalys

Graden av påverkan på landskapet är beroende av landskapets karaktär, utseende och hur stor förändringen är. Detta i samverkan avgör landskapets tolerans och sårbarhet för nya ingrepp.

Det studerade området är idag starkt påverkat av infrastruktur såsom kraftledning, järnväg, motorväg och vägstrukturer från olika tidsepoker. Landskapet är flackt med små variationer i höjdd. En ombyggnad eller nyanläggning av vägprofilen går sannolikt att utföra utan stora kontraster mellan skärning, fyllning och omgivande terräng.

2.4.2 Naturmiljö, naturresurser och rekreation

Det studerade området är starkt påverkat av människan. Jordbruket har präglat området och givit speciella förutsättningar för flora och fauna. Kapitlet beskriver förutsättningar och bakgrund till dagens naturmiljö, naturresurser och rekreation. Tyngdpunkten vid beskrivningen av rekreationen har lagts vid att beskriva stråk med viktiga gång- och cykelvägar som finns idag.

Förutsättningar

Riksintressen och andra skyddsvärda områden

Skånes kustzon är ett riksintresse enligt Miljöbalken 4 kap. Intressen för turismen och det rörliga friluftslivet skall särskilt beaktas vid bedömning av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön. Delar av det studerade området, området väster om E6 och fram till kusten, omfattas av riksintresset för kustzonen som beskrivs i 4 kap. 2§ ”Kustområdet i Skåne från Örnahusen söder om Skillinge till Åhus”.

Lomma kommuns miljöplan och översiktsplan beskriver intresseområden för naturvården som ligger i det studerade området. Lunds kommuns naturvårdsplan innehåller inga områden av intresse för naturmiljön som berör denna förstudie.

Mark och vatten

Det studerade området mellan Bjärrred och Lund ligger på Lundaslätten. Dominerande jordart är moränlera, den så kallade sydvästmoränen som är stenfattig och kalkrik. Terrängformerna är mjuka och landskapet kring Flädie och Fjellie byar ligger något högre än omgivningen. Terrängen faller sakta söderut mot Höje å dalgång. Förutom en del märkegravar och diken i åkerlandskapet är det sparsamt med öppet vatten i det studerade området. Två öppna diken strax söder om Flädie ligger på den plats som vattendrag med våtmarker låg på 1800-talet, innan åkermarken dränerades och fick det utseende vi ser idag. Dikena har kontakt med Önnerupsbäcken och Höje å i söder. Strax öster om detta vattendrag finns ännu ett dikessystem som har kontakt med Önnerupsbäcken. Vid Fjellie vattenverk finns ett fördröjningsmagasin som via Lilleby har kontakt med Önnerupsbäcken. I nordöstra kanten av Flädie trafikplats, intill Fjellbo gård, finns en lågpunkt i åkermarken med öppet vatten.

Ekologiska korridorer

I ett öppet jordbrukslandskap är tillgången på vegetation kring gårdarna, markägogränser, åkerholmar och mindre vattendrag ofta mycket



Vegetation längs den gamla banvallen mellan Lund och Bjärred. Platsen är av intresse för naturvården enligt Lommas översiktsplan.

betydelsefull för den ekologiska spridningen i landskapet. I Lommas naturvårdsplan finns ett antal områden förtecknade som har betydelse för naturmiljön. Två ekologiska stråk i det studerade området utpekade som viktiga. Ett stråk följer dikessystemet från Tångarna och Frierupsmarken via Flädie och söderut över Önnerup ner mot Höje å dalgång. Den andra ekologiska korridoren är ett stråk från Fels mosse, över Fjelie, Lilleby till Önnerupsbäcken och vidare mot Höje å.

I det studerade området finns Leråkra beskrivet i översiktsplanen som en rest av den gamla banvallen för järnvägen mellan Bjärred saltsjöbad och Lund. Vallen är idag igenväxt av vegetation. "Vallen utgör en viktig fristad för växt- och djurliv i form av en ekologisk korridor".

I Lommas naturvårdsplan finns ett antal andra platser beskrivna som intressanta för naturmiljön. Dammen vid Fjelie reningsverk, byggd 1992, är ett fördröjningsmagasin, en länk i reningsprocessen från reningsverket till recipienten Önnerupsbäcken. Dammen klassificeras till värde 3, där 1 är högst och 3 lägre värde. Många fågelarter har lockats till dammen.

I åkermarken finns också gamla mangelgravar som utgör viktiga länkar för den ekologiska spridningen i åkerlandskapet. Mangelgravar är skyddade enligt miljöbalken § 21, det så kallade biotopskyddet.

Naturresurser

Jordbruksmarken

Åkermarken tillhör den bästa i landet och klassificeras till 10 (10 är högsta klass) enligt länsstyrelsens lantbruksenhet. Jordbruksmarken kanske är den mest betydelsefulla naturresursen i det studerade området.

Viktiga ämnen och mineraler

Norr om Flädie trafikplats, på båda sidor av motorvägen, finns ett område med grusförekomst (klass II). Området är redovisat i Länsstyrelsens grusinventering

På många platser i Lomma kommun har man sedan 1600-talet utvunnit lera för bland annat tegelframställning. På gränsen till det studerade området ca 1500 meter sydväst om Flädie kyrka, finns Kanik tegelbruk med täktillstånd fram till år 2005.

Rekreation

Det studerade området ligger i riksintresset för kustzonen beskrivet ovan, vilket i hög grad avser det rörliga friluftslivet och tillgängligheten till Skånes kust. I det studerade området finns däremot inga kommunala intresseområden för friluftsliv eller rekreation beskrivna i det studerade området.

I det studerade området finns en befintlig gång- och cykelled mellan Bjärred och Lund. En gång- och cykelväg går på den södra delen av väg 913 strax innan anslutningen till Flädie via den gamla vägen genom byn. Därefter går GC-vägen på en GC-bro över E6 för att därefter ansluta till den gamla vägen genom Fjelie. Efter byn går GC-vägen åter på en separat bana vid den norra kanten av väg 16, i riktning mot Lund. Denna gång- och cykelförbindelse har stor betydelse för gång- och cykeltransporter på sträckan mellan Bjärred och Lund.

Problemanalys

En eventuell om- eller utbyggnad av vägen bedöms inte påverka intresset för det rörliga friluftslivet som beskrivs i riksintresset för Skånes kustzoner. Om hänsyn tas till den gång- och cykelled som finns idag bör inga negativa effekter uppstå. Möjligheterna att nå kustområdet förändras inte.

Den vegetation som finns i landskapet bör utan svårigheter vara möjlig att bevara som den är idag. Därmed bedöms vägprojektet inte äventyra möjlighet för ekologisk spridning. Den gamla banvallen bör bevaras som en viktig ekologisk korridor i åkerlandskapet.

Värdefull jordbruksmark tas i anspråk i de fall då vägen förskjuts i sida och lämnar den gamla linjen. Den gamla vägen kan möjligen återställas till jordbruksmark vilket minskar ytan som tas i anspråk. Vid en ombyggnad och förbättring av befintlig väg tas mindre åkermark i anspråk.

2.4.3 Kulturmiljö

Under denna rubrik behandlas intressen för både fornlämningar och kulturmiljöer det vill säga bebyggelseområden eller kulturlandskapsområden som bär spår efter mänsklig påverkan med historiska värden.

Kulturminnen och fornlämningar är skyddade enligt Kulturminneslagen. Kulturmiljöer och riksintressen är skyddade enligt Miljöbalken. Det studerade området ligger i ett relativt rikt kulturlandskap med mycket fornminnen.

Förutsättningar

Riksintressen och andra skyddsvärda områden

I det studerade området finns inga riksintressen för kulturminnesvården. Området från Fjelie och norrut är beskrivet i länsstyrelsens Kulturminnesvårdsprogram för Skåne från år 1984.

De ursprungliga medeltida byarna Flädie och Fjelie har fornlämningsstatus vilket innebär att alla markintrång i dessa områden kräver tillstånd enligt kulturminneslagen.

Förutsättningarna för kulturmiljön grundar sig i områdets historia. Beskrivningen av förutsättningarna görs från forntid till modern tid.

Forntid

De äldsta kända spåren efter mänsklig aktivitet är gamla boplatserna från den äldre stenåldern utmed kusten mot Bjärred. I utredningsområdet kring Flädie finns ett antal kända fornlämningar i form av boplatser och gravhögar från sten- och bronsåldern. Området kring Fjelie by och norrut mot Stävie illustrerar en agrart präglad utveckling från yngre stenålder och bronsålder till modern tid. Området finns beskrivet i Kulturminnesvårdsprogrammet för Skåne från år 1984.

Utdrag ur fornminnesregistret med tillhörande karta visar kända fornminnesområden och en-



Utdrag ur skånska rekognoseringskartan från år 1810 med dagens väg 16, 913 och E6 inritade.

skilda objekt. Kartan ger en fornminnesbild för det studerade området och en fingervisning om att åkermarken med all sannolikhet gömmer forn lämningar och boplatser som inte är kända.

Från medeltid till 1800-tal

Byarna Flädie och Fjellie bär gamla namn som vittnar om att det sannolikt har funnit samlad bebyggelse sedan medeltiden. Området har troligen varit uppodlad sedan vikingatiden och medeltiden då befolkningen ökade. Kyrkobyggnaden i Fjellie härstammar från medeltiden. Däremot är Flädie kyrka en produkt från 1880-talet, men ligger på samma plats där det en gång låg en medeltida kyrka. Flädie och Fjellie byar enskiftades under 1810-talet och landskapet omvandlades till dagens kulturlandskap med spridda gårdar i det öppna åkerlandskapet.

Modern tid

År 1901 invigdes järnvägen Bjärreds Saltsjöbad - Lund. Leråkra station är en stationsbyggnad i

trä som ligger belägen längs den nu nedlagda banan. Stationen finns beskriven i Lomma kommuns ÖP 2000 som ett kulturintressant objekt. Järnvägstrafiken lades ned 1939 och rester av den gamla banvallen finns bevarad väster om Leråkra stationsbyggnad. Banvallen har ett intresse för kulturmiljövården men är samtidigt ett intressant objekt för naturmiljön, se kapitlet om naturmiljön.

Lommabanan, egentligen Malmö - Billesholms järnväg, färdigställdes 1886. Fram till 1980 användes banan både till person och godstrafik.

Vid 1800-talets slut var Flädie ett mindre stationssamhälle med väderkvarnar och tegelbruk. 1904 anlades, sydväst om Flädie, Kanik tegelbruk. Tegelbruket är det sista bruk i området som ännu finns kvar.

Gamla stationsbyggnader finns i Flädie, Leråkra och Fjellie.



Stationsbyggnad vid Leråkra.

Problemanalys

Påverkan på kulturmiljön kan beskrivas på två olika sätt. Det agrara- och industripåverkade landskapet förändras vid en eventuell utbyggnad av en ny väg i jordbrukslandskapet.

De kända fornlämningarna i området visar att det sannolikt finns fler inte kända fornminnen intill områdena kring Flädie och Fjelie byar. Vid en eventuell omläggning av vägen ges en möjlighet att utforska fornlämningarna och förhistoriska miljöerna under mark.

I kulturminneslagen står det att det skall finnas ett friområde kring fornlämningen vars syfte är att skydda det historiska värdet av lämningen. Sådana skyddsområden varierar i storlek från fall till fall. I området bör särskilt miljöerna kring Flädie och Fjelie byar iakttagas. Några speciella kulturintressanta byggnader bedöms inte direkt påverkas av en eventuell ombyggnad av vägen.

Vid en eventuell ny- eller ombyggnad av vägen bör hänsyn tas till den gamla vägstrukturen. Påverkan på det gamla vägsystemet är beroende på vilken lösning för förbättring av vägen som kommer att väljas.

2.4.4 Buller och avgaser

Naturvårdsverket har satt upp ett antal miljö kvalitetsmål. Bland dessa finns riktlinjer för buller. Dessa är:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus,
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid,
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

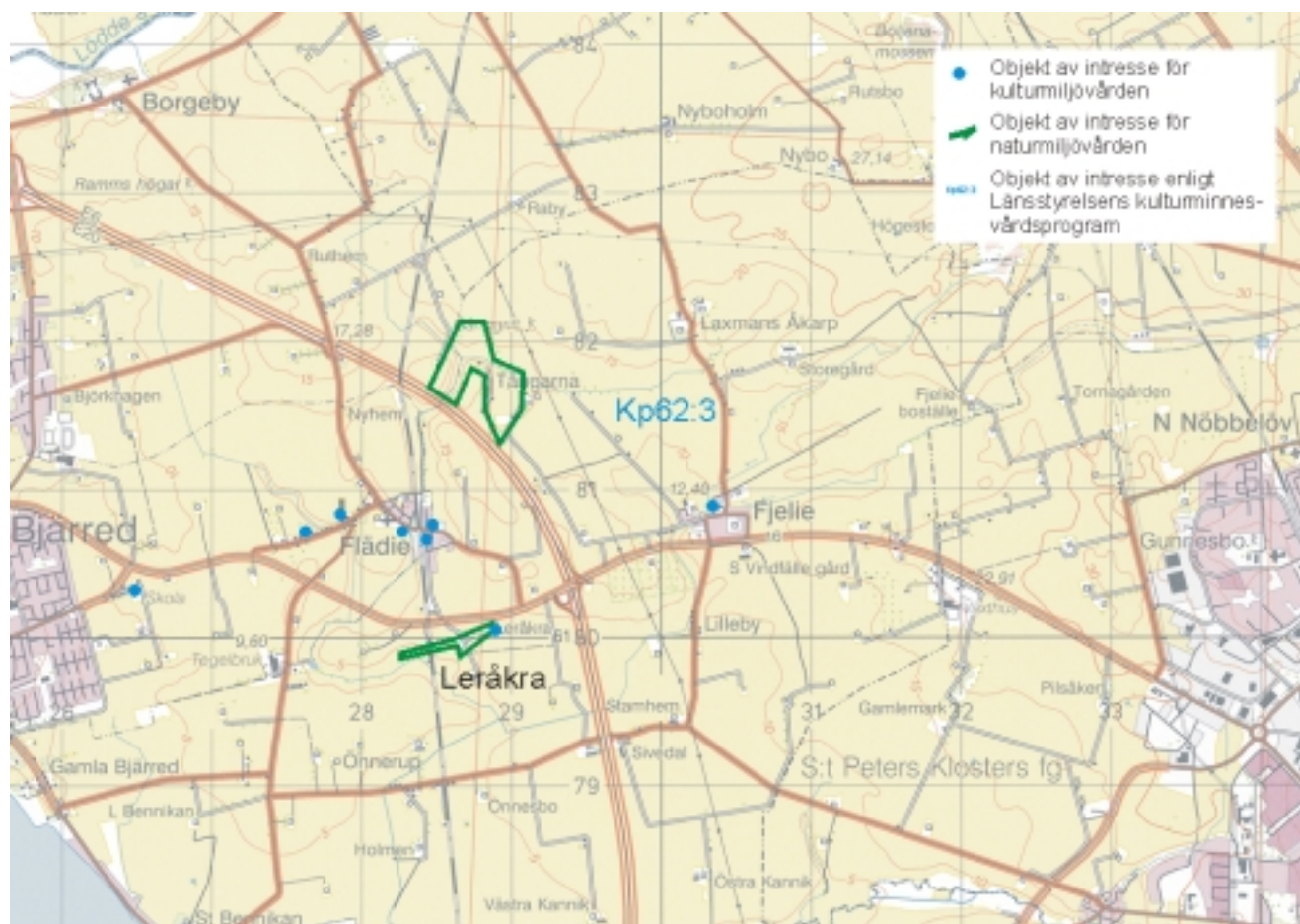
Vid väsentlig ombyggnad eller nybyggnad av väg ska dessa miljö kvalitetsmål uppfyllas. För väg 913 innebär det att alla bostäder som kommer inom ett avstånd av ca 60 meter ska bullerskrämmas på något sätt. För väg 16 som har mer trafik är avståndet ca 100 meter. Beroende på om vägen byggs om i befintligt läge eller om vägen flyttas till nytt läge varierar det tillgängliga utrymmet för att utföra skärmande åtgärder.

Bullervallar, som kan bli aktuellt om vägen flyttas, kan utformas så att slänten som vetter bort från vägen blir odlingsbar.

Bullerplank, som är troligt om vägen förblir i sitt nuvarande läge, anpassas efter den befintliga bebyggelsen för att harmoniera bäst möjligt.

Noggrannare bullerberäkningar och förslag till åtgärder utförs i etteventuellt utredningsskede då olika alternativ tas fram.

Det finns även riktvärden för vilka avgashalter som får lov att förekomma utmed våra vägar. Dessa nivåer överskrids mycket sällan i vägmiljöer på landsbygd där vägrummet är väl ventilerat. I det fortsatta arbetet kommer avgasnivåer att beräknas för de olika alternativen.



Karta över områden av intresse för natur- och kulturvården.

2.5 Byggnadstekniska förutsättningar

2.5.1 Geologi

Vägen mellan Lund och Bjärred ligger på den västra delen av Alnarpssänkan som bl.a. kännetecknas av stort djup till bergytan och mäktiga jordlager av framförallt lermorän och lera.

Väg 16 från cirkulationsplatsen i Lund till trafikplats Flädie vid E6:an är belägen på ca 40-60 meter mäktiga jordlager. Enligt borrhningar som gjorts i närheten av området består jorden överst av lermorän med en mäktighet på cirka 4-8 meter som underlagras av ett tunt lager silt och därunder av lera ner till ca 10-20 meter under markytan. Leran underlagras av lermorän ner till kalkberget med intermoräna sediment av silt och sand i lermoränen.

Från trafikplats Flädie vid E6:an till Bjärred består det översta lagret av lera som underlagras av lermorän. Lermoränen underlagras av olika mäktiga lager av sand silt och lera som vilar på kalkberget. Söder om Flädie och vid Flädie korsas vägen av en mindre å/större dike som troligen har påverkat jordlagerföljden inom området. Inom detta område kan organiska jordar och löst lagrade svämsediment påträffas.

2.5.2 Geotekniska förutsättningar

Det finns goda förutsättningar att grundlägga vägen på befintlig mark. Lermoränen är fast. Materialet är dock känslig för uppluckring och

vattenöverskott då bärigheten försämras, vilket kan ställa krav på lämplig byggtid mm. Hållfastheten i leran i den västra delen av området är inte lika väldokumenterad som lermoränens hållfasthet. Leran är troligen fast och är även känslig för uppluckring och vatten. Preliminär bedömning av jordtypen är att den tillhör materialgrupp 4 och delvis materialgrupp 5 enligt VÄG 94.

Vid å/dikes korsningarna där organiskt material och löst lagrade sediment kan påträffas är det svårt att bedöma hållfastheten på jordlagerna. För bro/trumma bör man räkna med förstärkningsåtgärder antingen i form av urgrävning eller pålning

En geoteknisk utredning bör utföras längs vägens sträckning och vid å/dikes korsningarna för att kunna göra en säker bedömning av jordens uppbyggnad och egenskaper.

En eventuell vägport under jämvägen medför en djup lokal grundvattensänkning. För att ta reda på jordens hydrauliska egenskaper bör en provpumpning utföras. För att minimera den permanenta grundvattensänkningen för vägporten kan antingen täta slitsmurar placeras som en "låda" runt vägporten eller vägporten utföras som en vattentät trågkonstruktion.

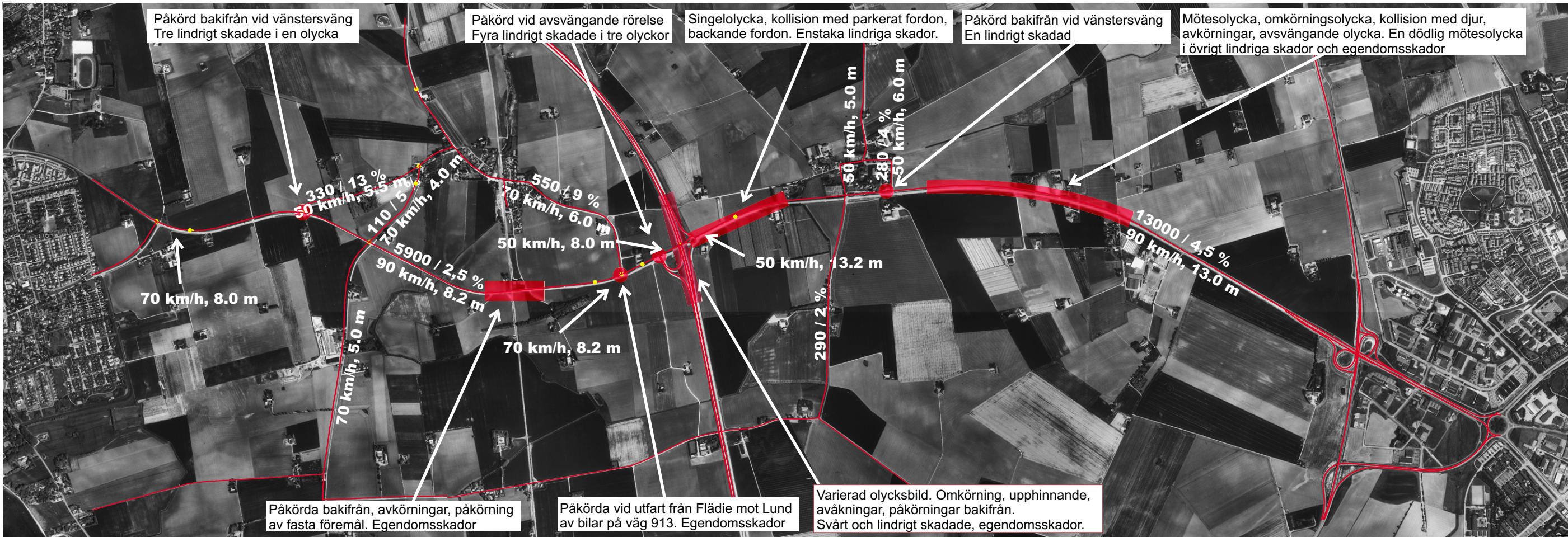
Trafikdata

På bilden visas en sammanställning av trafikdata ur Vägverkets Vägdatabank. En summering av inträffade olyckor under femårsperioden 1994-07-01 -- 1999-06-30 redovisas . Vägbredder och skyltade hastigheter visas också. Trafikmängder visas i form av totaltrafik per årsmedeldygn och ett värde för andelen tung trafik (xxxx / xx %).

På nästa sida finns en mer detaljerad redovisning av inträffade olyckor.



Trafik i anslutning till Trafikplats Flädie (mätning utförd maj 1999 utom trafik på motorväg som är utförd i januari 1998)



Trafiken på väg 913 mättes i januari 1996. På väg 16 mättes trafiken i januari 1998.

Detaljerad redovisning av olyckor

19970202 / 1 Lindr A2

tidpunkt

antal skadade

skadetyyp

olycksorsak (enligt Vägverkets litterering)



3. Tänkbara åtgärder

I förstudieskedet är åtgärdsförslagen och deras konsekvenser mycket allmänt hållna. Förslagen är en genomgång av vilka principiella möjligheter som finns och vilka konsekvenser dessa för med sig. Konsekvenserna beskrivs i nästa kapitel i form av en matris. Beskrivningen i förstudien ska flagga för vad som bör studeras närmare i det fortsatta arbetet. Det är först i en eventuell vägutredning som olika konkreta alternativ ställs mot varandra för noggrannare utformning och utvärdering.

3.1 Vad händer om inget görs? - "nollalternativet"

I förstudien ingår även att bedöma vad som händer i framtiden om inget görs. Detta blir en form av referensalternativ som de andra alternativen jämförs med.

Nollalternativet innebär att ingenting görs och att de vägar och korsningar som finns idag får ta hand om den förändring av trafikmängder och resmönster som kommer att ske framöver.

3.2 Åtgärder i anslutning till trafikplats Flädie

De olika åtgärderna i anslutning till trafikplatsen påverkas av varandra. Redovisningen av respektive åtgärd kommer därför till viss del att innehålla hänvisningar till de andra. Se karta på nästa sida.

3.2.1 Trafikplats

Nuläge

Trafikplatsen, bestående av bro och ramper, byggdes 1962 då det ännu var vänstertrafik. Ramperna i trafikplatsens sydvästra kvadrant har således bytt funktion. Avfartsrampen har blivit påfart och vice versa. I och med detta är inte geometrin anpassad för funktionen. Bromssträckan är till en början rak och den snäva kurva som följer upptäcks inte förrän trafikanten befinner sig under bron. Resultatet blir en häftig inbromsning. Under senare tid har en plantering utförts vilken väsentligt förbättrar den visuella ledningen. Påfarten

söderut är kort och har en ogynnsam geometri. Avfartsrampens korta längd innebär att det kan uppstå köer från korsningen väster om trafikplatsen ner på motorvägen.

Ramperna öster om motorvägen ansluter till väg 16 i en "droppe". Detta är en typ av cirkulationsplats som förhindrar att fordon av misstag kör på fel ramp. Ramperna på östra sidan byggdes om och förlängdes i samband med att droppen byggdes 1980.

Åtgärder

Ramperna i den sydvästra kvadranten klassas upp. Detta kan göras antingen genom en justering av radierna och låta utformningen i övrigt kvarstå. Alternativt anläggs en helt ny ramp i den nordvästra kvadranten. De gamla ramperna rivs och ersätts av en ny ramp i sydväst. Trafikplatsen blir då en så kallad "ruter". Rampernas läge beror på hur de anslutande vägarna 913 och 16 utformas. Se vidare avsnitt 3.2. Om denna lösning väljs begränsas placeringsmöjligheterna för en ny rastplats.

Även bron som sådan kan komma att påverkas beroende på hur vägarna väljs att byggas om. Om väg 16 breddas till 4-fältig väg ända ut till E6, kommer bron att behöva breddas alternativt uppförs en ny bro vid sidan om den gamla.

Korsningarna där ramperna ansluter till väg 913 – 16 kan komma att behöva byggas om. Ombyggnaden kan ske i form av att en droppe likt den på östra sidan uppförs även i väst. Alternativt förses väg 913 med vänstersvängfält vid rampernas mynningar. Åtgärderna syftar alla till att minska olycksrisken och förbättra möjligheten för trafik på ramperna att komma vidare på väg 913 – 16.

Trafikplatsens läge som helhet kan komma att justeras beroende på hur de anslutande vägarna utformas.

3.2.2 Rastplats och pendlar-parkering

Nuläge

En pendlarparkering i form av en enkel asfalt-yta finns idag nordost om trafikplatsen. Utnyttjandegraden är hög. Det finns ingen övrig service i anslutning till platsen.

Åtgärder

Det har länge diskuterats att etablera en bensinstation i anslutning till trafikplatsen. I samband med detta har det även framförts önskemål om etablering av andra typer av service. En trolig kombination är i så fall en bensinstation och en snabbmatsrestaurang. Denna kombination blir alltmer vanlig i anslutning till trafikplatser likt denna. Läget för denna etablering sker lättast i den nordvästra eller nordöstra kvadranten om man utgår ifrån trafikplatsens nuvarande utseende och den omgivande bebyggelsen. Denna typen av etablering har ett ytbbehov av ca 150 x 150 meter och rymmer då även en pendlarparkering. Den befintliga pendlarparkeringen kan utnyttjas och byggas ut om en etablering sker i den nordöstra kvadranten.

3.2.3 Kontrollplats

Nuläge

En fordonskontrollplats saknas på den aktuella platsen. Närmaste kontrollplatser finns i Helsingborg och i Ystad/Trelleborg.

Åtgärder

Fordonskontrollplatsens utformning och innehåll styrs av olika regler och anvisningar. På denna plats har en kontrollplats "klass 2" diskuterats. Kontrollplatsen kan inrymmas på den yta som idag används som pendlarparkering. Alternativt kan någon annan yta ianspråkta i närheten av trafikplatsen.



3.3 Vägombyggnad 913–16

Vägarna har olika standard och funktion vilket innebär att de kommer att beskrivas separat. Se karta på nästa sida.

3.3.1 Väg 913 mellan väg 910 och trafikplats Flädie

Nuläge

Vägen är en ca 8 meter bred tvåfältsväg. Idag är vägen den primära tillfarten till Bjärred både vad avser trafik som kommer österifrån och för trafik som kommer på motorvägen. Sammansättningen av trafiken är således mycket varierad med inslag av tung trafik, långsamt gående fordon, arbetspendlare och kollektivtrafik. På vägen gick det ca 5900 fordon per dag varav drygt 2,5 % var tung trafik vid trafikmätning utförd 1996.

Korsningarna med de anslutande vägarna är enkla, har inga refuger eller fält för svängande trafik. Regleringen sker i form av stopplikt. Det finns även enskilda fastigheter som har direktutfarter till väg 913.

Lommabanan korsar väg 913 omedelbart söder om Flädie. Korsningen sker i plan. Korsningen är försedd med en bomanläggning/ljus.

Bebyggelsen ligger generellt långt från den befintliga vägen.

Åtgärder

Bristerna i dagens väg kan åtgärdas på två principiellt olika sätt. Antingen finner man möjliga förbättringsåtgärder i befintlig vägsträckning eller så anlägger man ny väg på hela eller delar av den aktuella sträckan.

I detta fallet är det inte enbart brister i den gamla vägen som är intressant att studera utan även möjligheten att tillföra helt nya transportmöjligheter. Parallellt med denna förstudie utreds möjligheten att trafikera Lommabanan med Pågatåg och därmed utreds även lämpliga hållplatslägen. Ett sådant läge är Flädie och då i det gamla stationsläget.

För att förbättra möjligheten att byta mellan bil och tåg bör avståndet mellan väg och järnväg minimeras. Väg 913 skulle därför kunna läggas om i en nordli-

gare sträckning mellan väg 904 och 914.

Korsningen med järnvägen blir då plan-skild. I anslutning till stationen anläggs en parkeringsplats.

Övriga korsningar kan komma att kompletteras med körfält för svängande fordon.

För att höja trafiksäkerheten vad avser avkörningsolyckor kan vägens sidområden komma att justeras med flackare

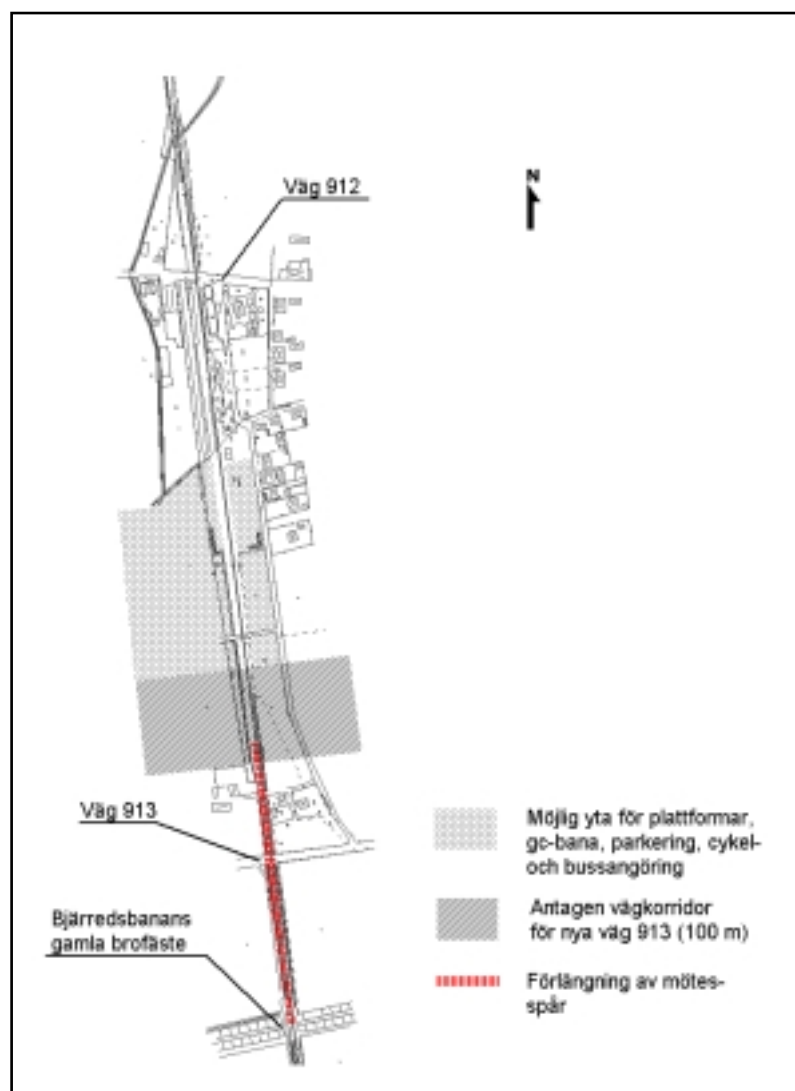


Bild ur Banverkets utredning - Kapacitetsförstärkning på Lommabanan. Förstudie, samrådshandling (SWECO) visande möjlig stationsutbyggnad i Flädie. Norr om föreslagen förlängning finns befintligt mötesspår.

släntutformning

3.3.2 Väg 16 mellan trafikplats Flädie och väg 108 (övergången mellan fyra och två körfält)

Nuläge

Vägen är en 13 meter bred väg med skyltad hastighet 90 km/h. Denna vägtyp är i allmänhet mycket olycksdrabbad och skadeföljden är ofta svår. Detta beror till övervägande del på mötesolyckor i samband med omkörningar eller upphinnandeolyckor då bilar bromsar in för att svänga bort från vägen.

På vägen gick det ca 13000 fordon per dag varav drygt 5 % var tung trafik vid mätning som utfördes 1998. Vägen är en av huvudtillfarterna till Lund. Längst i öster ansluter väg 108 som går mellan Trelleborg och Örkellunga men som närmast bidrar med trafik från Kävlinge och Staffanstorp.

Åtgärder

Av trafiksäkerhets- och kapacitetsskäl diskuteras att förlänga den fyrfältiga vägen närmast Lund ända ut till motorvägen. Korsningarna

måste i och med en sådan breddning byggas om. Rekommendationen är att bygga enkla planskilda korsningar. Plankorsningar kan byggas men då förloras en hel del av den nyvunna kapacitetsökningen som ombyggnad till fyrfältighet innebär. Den nya fyrfältiga vägen byggs med mitt-räcke för att förhindra att mötesolyckor uppstår. Oavsett vad som väljs så måste antalet anslutningspunkter till väg 16 minskas. Detta innebär att parallella lokalvägar måste byggas på vissa sträckor. En stor del av trafiksäkerhetsvinsten ligger i att flacka slänter som är mer förlåtande vid avkörningar anläggs. Vidare förbättras trafiksäkerheten genom att antalet korsningar minskas.

Breddningen av vägen kan inte genomföras utan att komma i konflikt med befintlig bebyggelse, anläggningar och planteringar.

Ett antal olika faktorer begränsar breddningsmöjligheterna i befintligt läge. Dessa är bland annat Fjellie by, befintliga planskildheter, räckan, alléplanteringar, enskilda byggnader, belysningsstolpar mm. Norr om vägen mellan Fjellie och Lund finns en gc-väg som begränsar breddningen norrut.



Läget och omfattningen av en vägombyggnad är ännu okänt. Detta kommer att utredas i detalj under kommande arbete.

4. Konsekvenser

I detta kapitel diskuteras översiktligt de konsekvenser som de olika förslagen för med sig. Eftersom förstudien endast tar upp principiella förslag är också konsekvensbeskrivningen begränsad till principer. För att få en så kortfattad och lättöverskådlig beskrivning som möjligt är konsekvenserna organiserade i matriser.

Konsekvenserna som beskrivs i dessa matriser, tillsammans med de samråd som genomförts ligger sedan till grund för rapportens avslutande kapitel som avser förslag till beslut och fortsatt arbete.

4.1 väg 913

	0 Inget görs och trafiken fortsätter att öka	0+ Förbättringar av befintlig väg	1 Utbyggnad i nytt läge (helt eller delvis)
Vägnätets funktion	Väg 913 har inte samma potential för trafikökning som väg 16. Detta beror naturligtvis på graden av exploatering kring väg 913 och i Bjärred. Om österleden kring Borgeby byggs kommer en del trafik att försvinna från väg 913. En ökad etablering och ökat boende i områdets västra delar har goda möjligheter att utnyttja kollektiva transporter framöver både i form av järnväg och buss. Om vägtrafiken ökar markant kommer de problem som finns idag att förvärras. Trafiksäkerheten kommer att stadigt minska. Problem med att komma ut på vägen kommer att förvärras. Gc-leden mellan Bjärred och Lund kommer fortsatt att innehålla en farlig korsningspunkt väster om Flädie.	Med en förväntad ökning på ca 2 % per år har dagens väg acceptabel standard fram till ca 2020. Då är trafiken uppe i ca 8000 fordon per årsmedeldygn. Vid denna trafikmängd är det aktuellt att bredda till fyra körfält med mitträcke samt att anlägga planskilda korsningar. Förbättringsåtgärder i korsningar är dock angeläget för att minska olyckor. En planskild korsning med järnvägen bör anläggas liksom planskilda korsningar för oskyddade trafikanter.	En utbyggnad i nytt läge skapar möjligheter att förbättra de brister som läget på dagens väg medför. Detta gäller då främst en önskad närhet till bebyggelse och de störningar som detta medför. För väg 913s del innebär det också en möjlighet till en tätare koppling med järnvägen. En förflyttning av väg 913 norrut vid Flädie skapar förutsättningar för en trafikknut där övergång mellan bil/cykel/buss till järnväg möjliggörs. I anslutning till denna knutpunkt uppstår då ett behov av parkeringsplatser för bil och cykel samt hållplatslägen för bussar.
Markanvändning Landskapet, Naturmiljö, Kulturmiljö	Befintliga förhållanden kvarstår.	En eventuell breddning av vägen kan påverka lokala miljöförhållanden vid passagen av Flädie by. Förbättringsåtgärder så som planskild korsning och anpassning till stationsläget bör utformas med stor hänsyn till miljön i Flädie.	Vid en utbyggnad av vägen i nytt läge måste stor hänsyn tas till befintlig vegetation och ekologiska korridorer. Flädie by med omnejd är kulturmiljöintressanta områden som bör beaktas särskilt noga. En ny vägdragning kommer att addera ett nytt element i landskapet vid Flädie och påverka landskapsbilden i olika grad beroende på åtgärder som krävs längs med ny väg. Angöringen till stationsläget bör studeras särskilt noga.
Trafikens miljöpåverkan i form av bullerstörningar, avgaser och föroreningar av mark och vatten.	Den befintliga bebyggelsen kommer i allt större grad att påverkas av bullerstörningar. Avgasnivåer kommer mycket sällan i närheten av de gränsvärden som finns. I och med att vägområdet är "väl ventilerat" minskas halterna kraftigt vid bara några meters avstånd från vägen. Risken för att olyckor inträffar med utsläpp som följd ökar i och med att trafiken ökar och därmed även en ökad olycksrisk.	En förbättring i befintligt läge innebär att de problem som finns idag tas omhand så gott det går. Bulleråtgärder genomförs i form av fasadåtgärder och plank/vall åtgärder. Slänterna utmed vägen kommer att justeras vid en breddning i befintligt läge. I samband med detta görs en bedömning av vilka skyddsåtgärder för att förhindra utsläpp som måste göras.	Den förflyttning av väg 913 som verkar mest aktuell är en förskjutning norrut vid Flädie. Bullerstörningar ökar om inte skyddsåtgärder genomförs. I och med att järnväg och väg ska korsa varandra planskilt är det lämpligt att låta väg 913 gå under järnvägen. I och med nedsänkningen av vägen minskar också utbredningen av bullret. Andra förflyttningar av väg 913 kan bestå i justeringar vid trafikplatsen för att anpassa till eventuella ombyggnader i trafikplatsen och öster därom.
Påverkan under byggnadstiden	Ej tillämpligt	Korsningar som byggs om kommer att ha begränsad framkomlighet under byggnadstiden med sänkt hastighet som följd. Kringliggande bebyggelse begränsas till något enstaka hus.	En etapputbyggnad är trolig. Då ny väg byggs kommer trafiken att gå på den gamla vägen. När den nya vägen är klar flyttas trafiken. Så mycket av den gamla vägen som möjligt rivs och återställs.

4.2 väg 16

	0 Inget görs och trafiken fortsätter att öka	0 + Förbättringar av befintlig väg	1 Utbyggnad i nytt läge (helt eller delvis)
Vägnätets funktion	Befintliga förhållande såsom beskrivna i "Förutsättningar och problemanalys" kvarstår. De ökande trafikmängderna som förväntas kommer att förvärra de problem som idag finns. Trafiksäkerheten kommer att stadigt minska. Problem med att komma ut på vägen kommer att förvärras.	Med konventionella metoder innebär förbättringar av befintlig väg att vägen breddas eller på annat sätt klassas upp för att bli trafiksäkrare och klara av mer trafik. Genom att bredda befintlig väg till fyra körfält med ett vajermitträcke förbättras vägens trafiksäkerhet avsevärt. Det som då kommer att krävas är att planskilda anslutningar anläggs och att parallella lokalvägar byggs på vissa sträckor för att samla upp en del av de utfarter som finns idag. ssa åtgärderna är nödvändiga för att förbättra trafiksäkerheten. Åtgärderna bör dock kompletteras med åtgärder som bidrar till en omfördelning av resor från biltrafik till övriga transportmedel.	En utbyggnad i nytt läge skapar möjligheter att förbättra de brister som läget på dagens väg medför. Detta gäller då främst en oönskad närhet till bebyggelse och de störningar som detta medför. Vägen som anläggs i nytt läge får förmodligen samma utseende som om dagens väg breddas i befintligt läge. Fyrfältiga vägar med planskilda korsningar anses klara av all trafikökning inom en överskådlig framtid.
Markanvändning Landskapet, Naturmiljö, Kulturmiljö	Befintliga förhållanden kvarstår.	En eventuell breddning av vägen kan påverka lokala miljöförhållanden i trånga passager. Stor hänsyn bör tas till den trånga passagen vid Fjelie by. Åtgärderna blir nödvändig att utforma så att god hänsyn tas till kulturmiljöaspekterna och gatumiljö med trädplantering mm.	Vid en utbyggnad av vägen i nytt läge måste stor hänsyn tas till befintlig vegetation. Fjelie by med omnejd är ett kulturmiljöintressant områden som bör beaktas särskilt noga. En ny dragning av vägen kommer att få stora effekter i landskapsbilden i olika grad beroende på vilka åtgärder som kommer att krävas för den nya vägen. Oavsett om man väljer en sydlig eller nordlig vägdragning förbi Fjelie by får detta effekter på både kultur-, natur- och landskapsvärden.
Trafikens miljöpåverkan i form av bullerstörningar, avgaser och föroreningar av mark och vatten.	Den befintliga bebyggelsen kommer i allt större grad att påverkas av bullerstörningar. Avgasnivåer kommer mycket sällan i närheten av de gränsvärden som finns. I och med att vägområdet är "väl ventilerat" minskas halterna kraftigt vid bara några meters avstånd från vägen. Risken för att olyckor inträffar med utsläpp som följd ökar i och med att trafiken ökar och därmed även en ökad olycksrisk.	En förbättring i befintligt läge innebär att de problem som finns idag tas omhand så gott det går. Bulleråtgärder genomförs i form av fasadåtgärder och plank/vall åtgärder. Slänterna utmed vägen kommer att justeras vid en breddning i befintligt läge. I samband med detta görs en bedömning av vilka skyddsåtgärder för att förhindra utsläpp som måste göras.	På samma sätt som i förbättringsalternativet åtgärdas de störningar som kan tänkas uppkomma i och med anläggandet av ny väg. Bullervallar blir nog den rekommenderade åtgärden där ett bullerproblem kan tänkas uppstå.
Påverkan under byggnadstiden	Ej tillämpligt	En etapputbyggnad är trolig. Den plats där vägarbete pågår kommer att drabbas av ökade störningar från byggtrafik. Framkompligheten förbi platsen kommer att vara nedsatt.	Även här är en etapputbyggnad trolig. Då ny väg byggs kommer trafiken att gå på den gamla vägen. När den nya vägen är klar flyttas trafiken och så mycket av den gamla vägen som möjligt rivs och återställs.

4.3 Trafikplats Flädie

	0 Inget görs	0+ Förbättringar av befintlig trafikplats	1 Utbyggnad i nytt läge
Vägnätets funktion	Dagens problem förvärras med ökande trafik. Köbildning på ramper ner på motorvägen förlängs. Fler olyckor sker i anslutande korsningar. Trafiken som passerar trafikplatsen både i öst-västlig riktning och nord-sydlig riskerar att påverkas allt mer negativt med olyckor som följd.	Förändringar av befintliga ramper i form av förlängningar och modernare geometri förbättrar trafikplatsens funktion och ökar trafiksäkerheten för passerande fordon. Korsningarna i anslutning till trafikplatsen kan byggas om för att uppnå ökad säkerhet och kapacitet.Ombyggnaden av trafikplatsen måste planeras integrerat med eventuella ombyggnader av väg 16, 913 och andra trafikplatsnära etableringar. Dessa vägar ska ansluta till trafikplatsen på bästa möjliga sätt. Om väg 16 breddas till fyra körfält fram till motorvägen behöver även bron breddas eller en ny bro anläggas parallellt med den gamla.	En större omläggning av vägarna 913 och 16 kan innebära att trafikplatsens befintliga läge är olämpligt. En helt ny trafikplats kommer då att anläggas.
Markanvändning Landskapet, Naturmiljö, Kulturmiljö	Befintliga förhållanden kvarstår.	En ombyggnad av befintlig trafikplats måste ta hänsyn till platsens exponerade läge. Trafikplatsen är väl synlig i det omgivande landskapet.	Stor hänsyn måste tas till kulturmiljövärdena i och intill Fjellie by. Beroende vald placering kommer sannolikt en ny trafikplatsen att bli exponerad i det omgivande landskapet.
Trafikens miljöpåverkan i form av bullerstörningar, avgaser och föroreningar av mark och vatten.	De fastigheter som ligger närmst trafikplatsen kommer att drabbas av ökade störningar i takt med trafikökningen.Ökad trafik innebär ökad belastning och därmed även en ökad risk för olyckor med utsläpp som följd.	Bullerskyddande åtgärder kan utföras. Trafiksäkerhetshöjande och kapacitetshöjande åtgärder medför minskad risk för utsläpp.	Läge väljs förmodligen med största möjliga hänsyn taget till befintlig bebyggelse. Trafikplatsen utformas för att ha högsta möjliga säkerhet.
Påverkan under byggnadstiden	Ej tillämpligt	Korsningar som byggs om kommer att ha begränsad framkomlighet under byggnadstiden med sänkt hastighet som följd. Kringliggande bebyggelse begränsas till något enstaka hus. Största möjliga hänsyn bör naturligtvis tas ändå.	Hastighetssänkning på motorvägen kan bli aktuell under uppförande av ny bro med sänkt kapacitet som följd.

4.4 Kontrollplats

	0 Inget görs	0 + Förbättringar av befintlig anläggning	1 Utbyggnad i nytt läge
Vägnätets funktion	Möjlighet till kontroll av fordon begränsas till nuvarande platser Ystad och Helsingborg.	Det är möjligt att konvertera dagens pendlarparkering till kontrollplats. Den befintliga ytan är i stor sett tillräcklig. Endast mindre justeringar för att kunna vända tunga lastbilar behöver göras. Utöver detta tillkommer utrustning för kontroll av fordon. En mindre byggnad för mätutrustning uppförs. Området bör även inhägnas för att förhindra oönskat användande och olyckor. Trafiken till och från pendlarparkeringen försvinner vilket medför en förbättrad trafiksäkerhet förbi platsen.	En helt ny kontrollplats bör ligga så nära trafikplatsen som möjligt för möjliggöra rationell kontroll av fordon. Bemanningen av kontrollplatsen ökar med ökande avstånd från motorvägen i och med ett ökande eskortbehov.
Markanvändning Landskapet, Naturmiljö, Kulturmiljö	Befintliga förhållanden kvarstår.	Kontrollplatsen måste utformas så att risken för utsläpp som kan påverka omgivande terräng minimeras.	Åtgärder för att minimera utsläpp till omgivande terräng är den samma som för 0+. .En lokalisering av kontrollplats i nytt läge vid trafikplatsen, blir i likhet med en nyetablering av pendlarparkeringen väl synlig i landskapet.
Trafikens miljöpåverkan i form av bullerstörningar, avgaser och föroreningar av mark och vatten.	Ej tillämpligt. Det finns ingen kontrollplats idag.	Kontroll av tunga fordon medför störningar under den tid då kontroll pågår. Denna störning är dock kortvarig och lågfrekvent	Kontroll av tunga fordon medför störningar under den tid då kontroll pågår. Denna störning är dock kortvarig och lågfrekvent
Påverkan under byggnadstiden	Ej tillämpligt.	Utbyggnad av kontrollplats sker vid sidan av vägen. Påverkan anses vara marginell.	Utbyggnad av kontrollplats sker vid sidan av vägen. Påverkan anses vara marginell.

4.5 Rastplats och pendlarparkering

	0 Inget görs	0+ Förbättring av befintlig anläggning	1 Utbyggnad i nytt läge
Vägnätets funktion	Befintlig pendlarparkering bibehålls. Ingen övrig service erbjuds. In- och utfart från befintlig pendlarparkering fortsätter att bidra till en ostrukturerad trafiksituation förbi platsen.	Befintlig pendlarparkering kan byggas ut och kompletteras med övrig service (rastplats). Den otydliga trafiksituationen förbi droppen och infarten till dagens pendlarparkering bör åtgärdas vid en eventuell utbyggnad.	En helt ny etablering av en pendlarparkering i anslutning till trafikplatsen medför möjlighet till samlokalisering med övrig service. In och utfart från platsen kan anläggas med bättre säkerhet.
Markanvändning Landskapet, Naturmiljö, Kulturmiljö	Befintliga förhållanden kvarstår.	Trafikplatsen ligger i en höjdpunkt i förhållande till omgivande terräng. En utbyggnad av pendlarparkeringen och ev. annan service intill trafikplatsen kommer sannolikt att bli väl synligt i landskapet. En etablering mot Fjelie by påverkar kulturmiljövärden. Marken mellan dagens parkering och motorvägen är redan kraftigt störd av modern infrastruktur. Detta förvärras ytterligare.	Trafikplatsen ligger i en höjdpunkt i förhållande till omgivande terräng. En etablering av pendlarparkering och ev. annan service intill trafikplatsen kommer sannolikt att bli väl synligt i landskapet. Undvik en etablering mot Fjelie by med hänsyn till kulturmiljövärden och ev. intrång i Solnäs gårds fruktodlingar.
Trafikens miljöpåverkan i form av bullerstörningar, avgaser och föroreningar av mark och vatten.	Befintliga förhållanden kvarstår.	Åtgärder för att ta hand om föroreningar och buller kan utföras.	Ett läge kan väljas med minskad påverkan på befintlig bebyggelse. Åtgärder för att ta hand om föroreningar och buller kan utföras.
Påverkan under byggnadstiden	Ej tillämpligt.	Utbyggnad sker vid sidan av vägen. Påverkan på trafiken utmed vägarna anses vara marginell. Påverkan på enstaka fastigheter kan förekomma.	Utbyggnad sker vid sidan av vägen. Påverkan på trafiken utmed vägarna anses vara marginell. Påverkan på enstaka fastigheter kan förekomma.

5. Samråd

Samråd har genomförts under framtagandet av förstudien med berörda myndigheter, föreningar och berörd allmänhet. Samråden och synpunkterna därav har sedan sammanställts och ingår i formuleringen av förslag till beslut och fortsatt arbete. Ofta ger samråden detaljkunskap och lokalkännedom som inte kan inhämtas på annan väg.

Inledningsvis genomfördes ett tidigt samråd med Länsstyrelsen i Skåne län d. 17/12-99. Vid detta tillfälle informerade Vägverket Region Skåne om att arbetet med en förstudie hade igångsatts. Samrådet genomfördes tillsammans med Banverket som arbetar parallellt med en förstudie för pågatågstrafik på Lommabanan.

Samråd med berörd allmänhet och övriga intressenter har genomförts i form av informationsmöten som varit annonserade i dagspress. Det första informationsmötet hölls 7/3-00 i Bjärred och avsåg främst delarna av förstudien väster om motorvägen E6. Mötet hölls tillsammans med Banverket och koncentrerades kring sammankopplingen av vägtrafiken och den spårbundna trafiken i Flädie. Det diskuterades bland annat hur en eventuell station skulle utformas, hur omgivande angöringar och parkeringar skulle se ut och hur en planskild korsning mellan väg och järnväg kunde utföras.

Ett andra informationsmöte genomfördes i Fjelle d. 13/3-00 och avsåg främst delen av förstudien från motorvägen E6 och österut mot

Lund. Mötet koncentrerades kring hur trafik-säkerheten på väg 16 kunde förbättras. Som alternativ till kapacitetsförstärkning genom anläggande av 4-fältig väg diskuterades en nedklassning av vägens funktion och därmed anläggande av cirkulationsplatser och sänkning av hastigheten till 70 km/h. Åtgärden kräver att annan väg tar över funktionen som väg 16 har idag. Diskuterades även utfartsproblem från anslutande vägar i rusningstrafik. Trafikplatsen diskuterades med förslag till ramp- och korsningsförbättringar. Även tillkomsten av kontrollplats och pendlarparkering belystes. Inga synpunkter som begränsar utbyggnad av dessa anläggningar uppkom i detta skede.

Samråd med berörda kommuner, Lomma och Lund, har genomförts underhand. Lomma kommun har medverkat vid ett flertal möten och uttryckt sina önskemål avseende förändringar av väg 913, pågatågsstationen i Flädie och gång- och cykelvägen Bjärred - Lund.

Lunds kommun är endast perifert berörda av förstudien i det att de östligaste 500 meterna ligger i Lunds kommun. Detaljaner finns för Gamlemark och Pilsåker. Lund har inte uttryckt några negativa synpunkter kring de aktuella förslagen.

6. Förslag till beslut och fortsatt arbete

Förstudien remitteras till berörda myndigheter. Härefter sammanställs remissvaren och ett beslut formuleras. Troligtvis beslutas att fortsätta arbetet med en vägutredning. Om så sker bör vägutredningen utföras enligt nedan föreslagna indelning.

1 - väg 913 och dess passage av Lommabanan

Studera vidare 0,0+ och nybyggnad

2 - väg 16

Studera vidare 0,0+ och nybyggnad

3 - trafikplats Flädie med omgivning

Studera utformning av trafikplats och korsningar med sekundärvägar

Studera bästa lokalisering för kontrollplats

Studera bästa lokalisering för rastplats/pendelparkering

Miljörekommendationer

Nedan följer rekommendationer grupperade på samma sätt som miljörubrikerna i kapitel två.

Landskapet

- Undvik eventuella avvikande släntlutningar som står i stor kontrast till omgivande terräng
- Den gamla vägstrukturen intill byarna Flädie och Fjelle bör bevaras.
- Vid föreslagna planskild korsning mellan Lommabanan och väg 913 i Flädie bör stor hänsyn tas till omgivande bebyggelsemiljö och terräng
- Den gamla banvallen Bjärred - Lund är en viktig trädridå och linje i landskapet som bör bevaras.

- En eventuell ombyggnad av passagen förbi Fjelle bör utformas med stor försiktighet och med hänsyn till omgivande trädplanteringar.
- Plantering av alléträd på delar av vägen skulle tillföra en positiv dimension i landskapsbilden.

Naturmiljö, naturresurser och rekreation

- Undvik om möjligt att ta i anspråk befintlig vegetation i området. Banvallen bör bevaras.
- Vid en eventuell ombyggnad till planskild korsning mellan Lommabanan och väg 913 bör denna utformas så att den även kan nyttjas för gång och cykelpassage.
- Undersök möjligheterna att låta en om- eller nybyggnad av vägen bli en möjlighet att till skapa nya öppna vattenytor, till exempel fördröjningsmagasin för dagvatten, och vegetation som även gagnar naturmiljön och underlättar för den ekologiska spridning i åkerlandskapet.

Kulturmiljö

- Undvik om möjligt ett intrång i fornlämningsområdena i närheten av Flädie.
- Området kring Fjelle innehåller stora värden för kulturmiljön. En omläggning av vägen i annan sträckning riskerar att påverka dessa värden negativt. Flädies omgivning är känslig och åtgärder längs med vägen bör företas med stor försiktighet.
- Undvik eventuellt intrång i resterna av den gamla banvallen vid Leråkra gamla station. Den gamla vägstrukturen bör bevaras.



Förslag till utredningsområde för det fortsatta arbetet.

7. Källförteckning

TITEL	UTGIVARE	DATUM
Kulturminnesvårdsprogrammet för Skåne	Länsstyrelsen i Malmöhus län	1984
Naturvårdsplanen för Lomma kommun	Miljö- och Hälsoskyddsnämnden i Lomma kommun	1997
Översiktsplan 2000 för Lomma kommun - samrådshandling 1999-11-16 - 2000-01-31	Lomma kommun	2000
Översiktsplanen för Lunds kommun	Lunds kommun	1998
Riksintressen i Skåne	Länsstyrelsen i Skåne län	1997
Skånska rekognoseringskartan IÖ 205	Krigsarkivet i Stockholm/ Lantmäteriverket	1812, 1815-20
Fornlämningsregistrets karta över det studerade området.	Länsstyrelsen i Skåne län	1999 (?)
Allévårdsplan	Vägverket Region Skåne	1996
Artrika vägkanter	Vägverket Region Skåne	
Vägen - ett kulturarv	Vägverket Region Skåne	-
Skånska broar	Vägverket Region Skåne	1998
VDB	Vägverket	
VU 94	Vägverket	
VV publ 1997:149 Förstudie	Vägverket	
VV88210 - En väg blir till	Vägverket	



Region Skåne

Box 543

291 25 KRISTIANSTAD

Tel : 044-19 50 00



NovaPlan AB

Amiralsgatan 20

211 55 MALMÖ

Tel: 040-664 45 30