

# GRANSKNINGSHANDLING – Väg 100, Falsterbo-Vellinge, delen Falsterbo-Stora Hammar

## Vellinge kommun, Skåne län

Vägplan- och miljöbeskrivning 2023-09-04



**Trafikverket**

Postadress: Neptunigatan 52, 211 18 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: GRANSKNINGSHANDLING – Väg 100, Falsterbo-Vellinge, delen Falsterbo-Stora Hammar

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2023-09-04

Ärendenummer: TRV 2021/110410

Uppdragsnummer: 164203

Version: 3.0

Kontaktperson: Denis Smrkovic, Projektledare Trafikverket

GRANSKNINGSHANDLING – Väg 100, Falsterbo-Vellinge, delen Falsterbo-Stora Hammar

# Innehåll

1	Sammanfattning .....	6
2	Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål .....	8
2.1.	Bakgrund .....	8
2.2.	Tidigare genomförd åtgärdsvalsstudie .....	10
2.3.	Länsstyrelsens beslut.....	11
2.4.	Ändamål och projektmål .....	11
2.5.	Planläggningsprocess .....	11
3	Miljöbeskrivning .....	13
3.1.	Läsanvisning.....	13
3.2.	Avgränsningar.....	13
3.2.1.	Geografisk avgränsning .....	13
3.2.2.	Avgränsning i sak .....	13
3.3.	Osäkerhet .....	15
3.4.	Miljökompetens .....	15
3.5.	Tid .....	15
4	Förutsättningar .....	16
4.1.	Vägens funktion och standard.....	16
4.2.	Trafik och användargrupper .....	17
4.3.	Lokalsamhälle och regional utveckling.....	17
4.3.1.	Översiktsplan .....	17
4.3.2.	Detaljplaner .....	18
4.3.3.	Övrig planering .....	20
4.4.	Miljö och hälsa.....	20
4.4.1.	Landskapsbild .....	20
4.4.2.	Riksintressen.....	21
4.4.3.	Markmiljö .....	24
4.4.4.	Vattenmiljö.....	26
4.4.5.	Naturmiljö.....	29
4.4.6.	Kulturmiljö .....	37
4.4.7.	Rekreation och friluftsliv .....	43
4.4.8.	Boendemiljö och hälsa .....	45
4.4.9.	Naturresurser .....	48
4.4.10.	Yttre händelser till följd av klimatförändring .....	48

4.5.	Byggnadstekniska förutsättningar .....	49
4.5.1.	Geotekniska förutsättningar .....	49
4.5.2.	Ledningar .....	50
4.5.3.	Avvattning .....	52
5	Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv .....	54
5.1.	Val av lokalisering .....	54
5.2.	Val av utformning .....	54
5.2.1.	Bortvalda alternativ .....	59
5.3.	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs .....	60
5.3.1.	Skyddad uteplats (SK1) .....	60
5.3.2.	Fasadåtgärd (SK2) .....	60
6	Effekter och konsekvenser av projektet .....	61
6.1.	Trafik och användargrupper .....	61
6.2.	Lokalsamhälle och regional utveckling .....	62
6.3.	Miljö och hälsa .....	62
6.3.1.	Landskapsbild .....	62
6.3.2.	Riksintressen .....	62
6.3.3.	Markmiljö .....	62
6.3.4.	Vattenmiljö .....	63
6.3.5.	Naturmiljö .....	63
6.3.6.	Kulturmiljö .....	64
6.3.7.	Rekreation och friluftsliv .....	64
6.3.8.	Boendemiljö och hälsa .....	64
6.3.9.	Naturresurser .....	65
6.3.10.	Yttre händelser till följd av klimatförändring .....	65
6.4.	Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning) .....	66
6.5.	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser .....	66
6.6.	Påverkan under byggnadstiden .....	67
7	Samlad bedömning .....	69
7.1.	Sammantagen bedömning av konsekvenser .....	69
7.2.	Uppföljning av mål .....	69
7.2.1.	Ändamål .....	69
7.2.2.	Projektmål .....	69
7.2.3.	Transportpolitiska mål .....	70

7.2.4.	Miljö kvalitetsmål .....	70
8	Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden .....	73
8.1.	Miljö kvalitetsnormer .....	74
8.1.1.	Vattenförekomster .....	75
8.1.2.	Luft.....	75
8.1.3.	Omgivningsbuller.....	75
8.2.	Hushållning med mark- och vattenområden .....	75
9	Markanspråk och pågående markanvändning.....	76
9.1.	Vägområde för allmän väg .....	76
9.1.1.	Vägområde med vägrätt (V1) .....	76
9.1.2.	Vägområde inom detaljplan (V2) .....	76
9.2.	Område med tillfällig nyttjanderätt (T1-T4).....	76
9.3.	Konsekvenser för pågående markanvändning .....	77
10	Fortsatt arbete.....	78
10.1.	Uppföljning .....	78
10.2.	Tillstånd och dispenser .....	78
10.2.1.	Sakprövning utanför vägplanen .....	78
10.2.2.	Samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken .....	79
11	Genomförande och finansiering.....	80
11.1.	Formell hantering .....	80
11.1.1.	Handläggning .....	80
11.1.2.	Fastställelsebeslutets omfattning .....	80
11.1.3.	Rättsverkningar av fastställelsebeslut.....	80
11.1.4.	Kommunala planer .....	81
11.2.	Genomförande .....	89
11.3.	Finansiering .....	89
12	Underlagsmaterial och källor .....	90
12.1.	Underlagsmaterial som inte är en del av vägplanen .....	90
12.2.	Källförteckning.....	90

# 1 Sammanfattning

Väg 100 är en strategiskt viktig länk eftersom det är den enda kopplingen mellan orterna Skanör-Falsterbo, Ljunghusen, Höllviken, Kämpinge och Malmö. Idag finns det tillgänglighets- och trafiksäkerhetsbrister längs med stråket. Under tider med hög trafik finns även brister i framkomlighet. Trafikverket driver ett projekt för en sträcka längs med väg 100 mellan Falsterbo och trafikplats Kungstorp. Projektet är uppdelat på tre separata delprojekt och vägplaner. Denna del av projektet behandlar det tredje delprojektet som sträcker sig mellan cirkulationsplats Falsterbo och cirkulationsplats Stora Hammar.

Projektet avser åtgärder för acceptabel framkomlighet för samtlig fordonstrafik på delsträckan, däribland ökad framkomlighet och komfort för kollektivtrafiken i syfte att skapa ett superbussstråk mellan Malmö och Falsterbo. Ändamålen för projektet är att öka marknadsandelen för kollektivtrafik samt att värna tillgängligheten och framkomligheten på väg 100. Åtgärderna skall ge förutsättningar för god tillgänglighet till hållplatslägen på väg 100. Enligt 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 föreslagna åtgärderna omfattar breddning av väg 100 och ombyggnad/nybyggnation av busshållplatser. Delprojektet mellan cirkulationsplats Falsterbo och cirkulationsplats Stora Hammar delas upp i tre delsträckor: Skanörs ljunghusen, Ljunghusen och Höllviken. Över Skanörs ljunghusen föreslås en breddning av vägen för att möjliggöra kollektivtrafikkörfält. Det planeras också för en omfördelning av körfält inom befintlig vägbredd, på en cirka två kilometer lång sträcka. I Ljunghusen föreslås att det norra hållplatsläget vid busshållplats Storvägen byggs om för att anpassas till Skåneexpressen. Utmed Höllviken planeras breddning av vägen mellan Falsterbokanal och cirkulationsplats Stora Hammar, i syfte att anordna ytterligare ett körfält i södergående körriktning. Vidare föreslås det norra hållplatsläget vid busshållplats Höllviksstrand byggas om samt att ett nytt hållplatsläge anläggs vid Nyckelhålsparken.

De föreslagna åtgärderna innebär att busstrafiken får en förbättrad framkomlighet och blir mindre störningskänslig. Även övrig motorfordonstrafik kommer att få en förbättrad framkomlighet. Åtgärderna bedöms ge positiva effekter på restiden för personbil, lastbil och kollektivtrafik. Den snabbare kollektivtrafiken gynnar framför allt pendlare. En generellt förbättrad kollektivtrafik kan också innebära förbättringar för de som inte har några alternativ, exempelvis barn och äldre men även vissa grupper av funktionshindrade.

Utbyggnaden av den redan befintliga vägen bedöms vara begränsad i omfattning och i användning av mark och andra naturtillgångar. Åtgärderna bedöms därför medföra en marginell påverkan.

Breddningen av vägen bedöms inte innebära några större konsekvenser på landskapsbilden. Påverkan på riksintresset och den värdefulla kulturmiljön bedöms som liten då de planerade åtgärderna kommer att följa befintlig infrastruktur i landskapet. Ingen påtaglig skada bedöms uppstå vad avser riksintresset för naturmiljö då de intressen som riksintresset avser skydda ej kommer påverkas. Riksintresset för friluftsliv bedöms inte påtagligt skadas i och med utbyggnaden. Vidare görs bedömningen att friluftsliv och rekreation gynnas av åtgärderna, eftersom det blir enklare för allmänheten att ta sig till rekreationsområden såsom naturreservat, stränder och Skåneleden.

Enligt genomförd markmiljöundersökning är föroreningshalten längs aktuell vägsträcka låg. Effekter kopplade till markföroreningar bedöms därför vara av lägre grad. Vad gäller vattenmiljön bedöms påverkan vara marginell. Den registrerade grundvattenförekomsten *SV Skånes Kalkstenar* kommer inte att påverkas permanent av projektet. Ytvattenförekomsten bedöms inte påverkas då inget arbete

kommer att ske intill kustlinjen. Norr om väg 100, mellan cirkulationsplats Falsterbo och Ammerännan, kommer naturvärden i form av artrik väggkant att påverkas negativt. Även vägdiken öster om Falsterbokanalen som är inrapporterade som artrika vägkanter av Trafikverket kommer delvis att gå förlorade till följd av att vägen breddas åt söder.

Vad gäller bullerpåverkan bedöms utbyggnaden inte leda till någon ökning i trafikmängd eller hastighet jämfört med nollalternativet. Därav blir skillnaden i ljudnivåer för berörda byggnader liten efter utbyggnaden. I det fall projektet skulle leda till inducerad trafik bedöms denna ökning vara för liten för att påverka ljudnivåerna. Fastighetsnära bullerskyddsåtgärder kommer erbjudas de fastigheter där riktvärdena överskrids inomhus eller vid uteplats. Vägnära bullersskyddsåtgärder kommer inte att byggas eftersom de skulle utgöra ett stort visuellt intrång och medföra negativ påverkan på landskapsbilden. Dessutom bedöms vägnära bullerskyddsåtgärder inte vara tekniskt möjligt att bygga då de skulle hamna för nära vägbanan för att kunna omhänderta vägdagvatten.

## 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 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.

Väg 100 är idag den enda länken mellan orterna Skanör-Falsterbo, Ljunghusen, Höllviken, Kämpinge och Malmö. Stråket har utpekade brister kopplat till trafiksäkerhet och tillgänglighet. Den befintliga anläggningens funktion bidrar till bristande framkomlighet under tider med hög trafik. Projektet omfattar väg 100 mellan Falsterbo och trafikplats Kungstorp och är uppdelat i tre delprojekt (se Figur 1). Trafikplats Kungstorp utgör det första delprojektet. Sträckan mellan cirkulationsplats Stora Hammar och Kungstorp utgör det andra delprojektet. Det tredje delprojektet omfattar sträckan mellan Falsterbo och Stora Hammar och är föremål för denna vägplan.

Tillsammans med övriga delprojekt ska arbetet resultera i förbättrad framkomlighet för samtlig fordonstrafik på sträckan, inklusive framkomlighets- och komfortåtgärder för kollektivtrafik i syfte att skapa ett superbusstråk mellan Malmö och Falsterbo.



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.

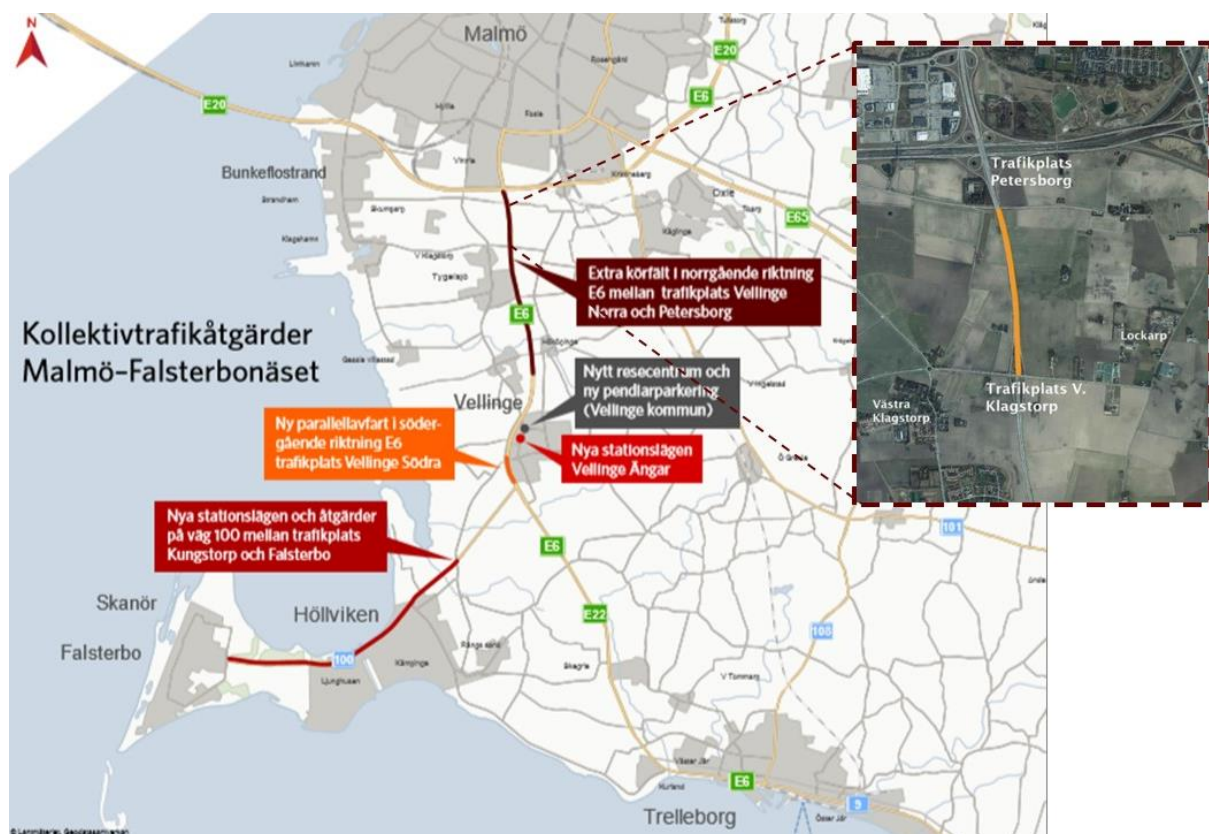


Utöver de delprojekt som visas i Figur 1 planeras ett antal åtgärder längs E6/E22 mellan Malmö och Falsterbo, dessa illustreras i Figur 2 tillsammans med åtgärderna längs väg 100.

I trafikplats Kungstorp (delprojekt 1) föreslås att vägen utformas med två körfält i norrgående körriktning och ett körfält i södergående körriktning. Avfarterna utformas som parallellavfart i båda körriktningar. Vidare föreslås även gång- och cykelpassagen vid den norra rampanslutningen trafiksäkras. Ytterligare norrut, på E6, föreslås nya stationslägen, nytt resecentrum och pendelparkering samt extra körfält i norrgående riktning mellan trafikplats Vellinge Norra och Petersborg.

I delprojekt 2, sträckan mellan cirkulationsplats Stora Hammar och Kungstorp, yttrar sig problemen i form av bristande framkomlighet för motorfordon samt bristande tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. De föreslagna åtgärderna omfattar en breddning av väg 100 med ytterligare ett körfält i norrgående riktning. Vägsträckan får då 2+2 körfält där breddningen av vägen sker längs vägens södra sida. Vidare föreslås att två nya hållplatslägen anläggs i anslutning till handelsområdet vid Toppengallerian, en anslutande gångväg samt en planskild passage under väg 100 i form av en gång- och cykelport.

I delprojekt 3 (i fortsättningen benämnt som projektet), mellan Falsterbo och Stora Hammar, föreslås åtgärder för förbättrad framkomlighet. Åtgärderna inkluderar breddning av väg för att möjliggöra nytt körfält samt omfördelning av körfält inom befintlig bredd. Vidare föreslås även åtgärder vid hållplatser. Hållplatslägena Storvägen och Höllviksstrand byggs om och förlängs och ett nytt hållplatsläge anläggs vid Nyckelhålsparken.



Figur 2. Karta över åtgärder Malmö - Falsterbonäset. Infälld karta visar justerad, kortare sträcka för åtgärden "Extra körfält i norrgående riktning E6 mellan trafikplats Vellinge Norra och Petersborg". Kartkällor: Trafikverket 2020a, Trafikverket 2023.

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 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. Flera tänkbara lösningar studerades enligt fyrstegsprincipen för att lösa de identifierade problemen.

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



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

Utöver steg 1- och 2-åtgärder rekommenderas även steg 3- och 4-åtgärder. Separata busskörfält i både riktningar genom Höllviken, nya stationslägen, reversibelt körfält genom Ljunghusen över Falsterbokanalens samt framkomlighets- och komfortåtgärder för buss i Stora Hammar är några av åtgärderna som rekommenderades. I Figur 3 illustreras de rekommenderade åtgärderna som ingår i steg 3 och 4 (Trafikverket 2017). För att det regionala superbusskonceptet ska vara möjligt att genomföra så konstaterar åtgärdsvalsstudien att även steg 3- och 4-åtgärder är nödvändiga. I föreliggande vägplan ingår steg 3- och 4-åtgärder 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 2022-03-29 att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Beslutet innebär att en miljöbeskrivning upprättas inom ramen för vägplanen. Miljöbeskrivningen ingår i föreliggande dokument, se kapitel 3.

## 2.4. Ändamål och projektmål

Ändamålen för projektet är att öka marknadsandelen för kollektivtrafik samt att värna tillgängligheten och framkomligheten på väg 100. Åtgärderna skall ge förutsättningar för god tillgänglighet till hållplatslägen 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 för vägplan.

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 Miljöbeskrivning

### 3.1. Läsanvisning

Projektets miljöbeskrivning redovisas under följande rubriker i föreliggande dokument:

- Sammanfattning, kapitel 0
- Förutsättningar för miljö och hälsa, kapitel 4.4
- Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs, kapitel 5.3
- Effekter och konsekvenser för miljö och hälsa, kapitel 6.3
- Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser, kapitel 6.5
- Påverkan under byggnadstiden, kapitel 0
- Sammantagen bedömning av konsekvenser, kapitel 7.1
- Miljökvalitetsmål, kapitel 7.2.4
- Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden, kapitel 0
- Fortsatt arbete, kapitel 0

I avsnitt 4.4.8 Boendemiljö och hälsa/Buller samt avsnitt 4.4.10 angående klimatpåverkan refereras till ett nollalternativ. Här avses befintlig utformning av väg, byggnader och dylikt. Trafikmängden har räknats upp till en framtidsprognos för år 2045.

### 3.2. Avgränsningar

#### 3.2.1. Geografisk avgränsning

##### *Åtgärdsområde*

Åtgärdsområdet omfattar det område där ombyggnadsåtgärder vidtas och är ett område längs med väg 100 mellan cirkulationsplats Falsterbo i söder och cirkulationsplats Stora Hammar i norr.

##### *Influensområde*

Projektets influensområde är det område där miljöeffekter kan uppstå och är i många fall större än själva åtgärdsområdet. Effekter som kan uppstå i influensområdet är exempelvis bullerstörning samt påverkan på natur- och kulturmiljövärden. Projektets influensområde är till största delen väg 100, tätorterna Ljunghusen och Höllviken samt Falsterbohalvön.

#### 3.2.2. Avgränsning i sak

I denna plan- och miljöbeskrivning redovisas den information som krävs för en bedömning av vägplanens påverkan på människors hälsa, miljön samt hushållning med mark, vatten och andra resurser. Eventuella risker redogörs för under respektive miljöaspekt. Barriäreffekt hanteras under aspekterna Trafik och användargrupper samt Rekreation och friluftsliv. De miljöaspekter som bedöms relevanta redovisas i Tabell 1 nedan. Miljöaspekter som kan påverkas under byggskedet redogörs för i avsnitt 6.6.

Det bedöms inte bli aktuellt med några vibrationsalstrande arbeten nära befintliga byggnader under byggskedet. Det bedöms heller inte uppstå komfortvibrationer i driftskedet som föranleder åtgärder,

GRANSKNINGSHANDLING – Väg 100, Falsterbo-Vellinge, delen Falsterbo-Stora Hammar

och skillnaderna jämfört med nuläget bedöms vara små. Aspekten vibrationer beskrivs därför inte vidare.

Tabell 1. Miljöaspekter som redovisas i denna miljöbeskrivning inklusive dess avgränsning.

Miljöaspekt	Omfattning i MKB
Bebyggelse och landskap	Aspekten omfattar omgivande landskap i förhållande till åtgärdsområdet.
Markmiljö	Aspekten omfattar identifierade markföroreningar längs aktuell vägsträcka.
Vattenmiljö	Aspekten omfattar grundvatten, korsande ytvatten, dikningsföretag och tillhörande skydd. Omgivande kustvatten redogörs ej för.
Naturmiljö	Denna aspekt omfattar främst identifierade naturvärden, skyddade arter och naturvårdsskydd inom/nära åtgärdsområdet.
Kulturmiljö	Aspekten omfattar identifierande lämningar samt kulturmiljöskydd inom eller nära åtgärdsområdet. Lämningar som ej påverkas redogörs ej för i detalj.
Rekreation och friluftsliv	Influensområdet för denna aspekt omfattar hela Falsterbohalvön.
Boendemiljö och hälsa	Denna aspekt omfattar främst bullerpåverkan. Luftaspekten tas upp men är komplex att bedöma. Risk bedöms inte vara en betydande aspekt då åtgärderna inom tätorterna Ljunghusen och Höllviken är begränsade.
Naturreсурser	Denna aspekt omfattar ianspråktagande av ny mark med fokus på naturmark som klassas som produktiv skogsmark.
Klimatpåverkan	Översvämningsrisker till följd av klimatförändringar, både avseende havsnivåhöjning och översvämning till följd av ökad och förändrad nederbörd, redogörs för endast översiktligt under förutsättningar. Aspekten är av regional karaktär och Trafikverket arbetar med frågan i ett större, regionalt perspektiv. Utredningar för hur vägar i Sverige ska klara stigande havsnivåer och framtida klimat hanteras i en separat process av Trafikverket. Trafikverket har en pågående utredning och metodutveckling på nationell nivå för klimat och sårbarhetsanalyser samt hur dessa långsiktiga risker ska hanteras inom Trafikverkets ordinarie åtgärdsplanering. Med anledning av detta görs ingen utförlig bedömning av denna aspekt i projektet.

### 3.3. Osäkerhet

Miljöbeskrivningen avser påverkan som kan uppstå i framtiden och det finns därför alltid ett mått av osäkerhet i bedömningarna. Osäkerheten vad gäller bedömning av påverkan beskrivs där det bedöms vara relevant under respektive miljöaspekt

### 3.4. Miljökompetens

De som författat samt bidragit med sakkunskap vid framtagande av denna miljöbeskrivning framgår av Tabell 2.

Tabell 2. Sakkunskap som bidragit till föreliggande miljöbeskrivning

Sakområde eller roll	Bidragande konsult	Företag	Utbildning	Erfarenhet
Granskare samt ansvarig för miljöbeskrivning	Charlotta Berg	Sweco Environment AB	Fil mag biologi, Uppsala Universitet	Flerårig erfarenhet som teknikansvarig miljö i flera väg- och järnvägsprojekt med mångårig erfarenhet av miljöbedömningar.
Författare av miljöbeskrivning	Elin Nilsson	Sweco Environment AB	Master i biologi, inriktning Ekologi och Naturvård, Uppsala Universitet	Handläggare i flera vägprojekt.
Boendemiljö och hälsa (Buller)	Christoffer Larm	Sweco Environment AB	Civilingenjör väg och vatten, vid Lunds Tekniska Högskola	Bullerspecialist avseende byggnadsakustik, samhällsbuller, beräkningar och mätningar i flera väg- och järnvägsprojekt.
Markmiljö	Marja Johansson Mess	Sweco Environment AB	Högskoleingenjör inriktning Energi och Miljö, Linné-universitetet Växjö	Handläggare och teknikansvarig för markmiljö i flera väg- och järnvägsprojekt.
	Henrik Malmberg		Fil.mag. Kvartärgeologi, Göteborgs Universitet	Lång erfarenhet av hydrogeologi och markmiljö och har medverkat i flertalet väg och järnvägsprojekt, både som teknikansvarig och handläggare.
Naturmiljö	Anneli Nilsson	Sweco Environment AB	B Sc. Biogeovetenskap och M Sc. Landskapsekologi vid Stockholms Universitet	Landskapsekologi, naturvärdesinventeringar, klassning av Natura 2000-habitat, invasiva arter med mera.
Landskap	Mats Johansson	Sweco Architects AB	Landskapsarkitekt, Sveriges Lantbruksuniversitet, Alnarp	Mångårig erfarenhet gällande uppdragsledning, gestaltungsansvarig, utredare utformning av utemiljö, markskötselupphandling och projektering.

### 3.5. Tid

Planerad byggstart är satt till år 2025. Prognosår för vägtrafiken som används i utredningen är år 2045.

## 4 Förutsättningar

Hänvisningar till vägens längdmätning (km x/xxx) återfinns i vägplanens plan- och illustrationskartor. Längdmätningen har sin början i nollpunkten belägen i cirkulationsplats Falsterbo och markeras som 0/000.

Aktuell sträcka delas in i tre områden som har olika karaktär.

- Skanörs ljung: sträcker sig från cirkulationsplats Falsterbo i Skanör till Ljunghusens stadsrand.
- Ljunghusen: sträcker sig från Skanörs ljung till Falsterbokanalen och är en del av Ljunghusen.
- Höllviken: sträcker sig från Falsterbokanalen till cirkulationsplats Stora Hammar.



Figur 5. Markering av respektive delområde i delprojekt 3. Orange markering avser delområde Skanörs ljung. Gul markering avser delområde Ljunghusen. Lila markering avser delområde Höllviken.

### 4.1. 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 pendlare in mot Malmö.

På den västra delen av sträckan, mellan Ljunghusen och Skanör/Falsterbo, är hastighetsbegränsningen 80 km/tim. Genom Ljunghusen är hastighetsbegränsningen 50 km/tim. På sträckan förbi Höllviken är hastighetsbegränsningen 70 km/tim.

Från Skanör till Ljunghusen är vägen utformad som en 2+1 väg med målad separering mellan körriktningarna och två körfält i norrgående riktning. Närmast Ljunghusen övergår höger körfält norrut (K1) i busskörfält. Korsning finns vid naturreservatet Skanörs ljung.

Genom Ljunghusen är vägen utformad med busskörfält i norrgående riktning. Korsningen med Storvägen är signalreglerad. Övriga korsningar regleras med väjningsplikt.



Förbi Höllviken är vägen utformad som en 2+1-väg med målad mittseparering och två körfält i norrgående riktning. Korsningen med Östra Kanalvägen är reglerad med väjningsplikt. Korsningen vid Falsterbo strand samt korsningen med Norra Lillvägen är signalreglerade.

Gående och cyklande är separerade från den motorburna trafiken på väg 100. Mellan Skanör/Falsterbo och Ljunghusen färdas gående och cyklande på en friliggande gång- och cykelväg på en gammal banvall. Plankorsningar finns i Ljunghusen vid Störvägen (signalreglerat), vid Elvabovägen (två stycken) samt vid Ljungsättersvägen. Plankorsningar finns vid Östra Kanalvägen, Falsterbo strand (signalreglerade) och vid Norra Lillvägen. Planskild korsning finns i Höllviken väster om Stenbocks väg.

## 4.2. 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 10 000-12 500 motorfordon per dygn på den aktuella sträckan (Trafikverket 2022). Prognosticerade trafikflöden för väg 100 på den aktuella sträckan är mellan 11 000 (öster om cirkulationsplats Falsterbo) och 17 000 (väster om cirkulationsplats Stora Hammar) per dygn. Trafiksiffrorna är framtagna utifrån dels uppräknings av utförda trafikmätningar, dels beräkningar av resultat från en simuleringsmodell. De är också framtagna utifrån Vellinge kommuns utbyggnadsplaner enligt översiktsplanen.

Buss i linjetrafik trafikerar den aktuella sträckningen, väg 100, med linjerna 100 och 300 som går mellan Malmö och Falsterbo. De båda linjerna trafikerar idag busshållplatserna Störvägen, Elvabovägen och Höllviksstrandsvägen. Gång- och cykeltrafik hänvisas i första hand till parallella stråk längs väg 100, på Falsterbovägen samt mellan Ljunghusen och Skanör med Falsterbo. Sträckan är en del av Sydkustleden och finns även med i vägvisningsplan för stråket mellan Vellinge och Skanör med Falsterbo. Sydväst om cirkulationsplats Stora Hammar finns en planskild passage i form av en gång- och cykeltunnel.

Det finns inga särskilda resvaneundersökningar för den aktuella sträckan. 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 (Region Skåne 2019).

## 4.3. 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 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).

### 4.3.1. Översiktsplan

Vellinge kommun har en aktuell översiktsplan som vann laga kraft år 2013. Sedan planen vann laga kraft 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).

#### 4.3.2. Detaljplaner

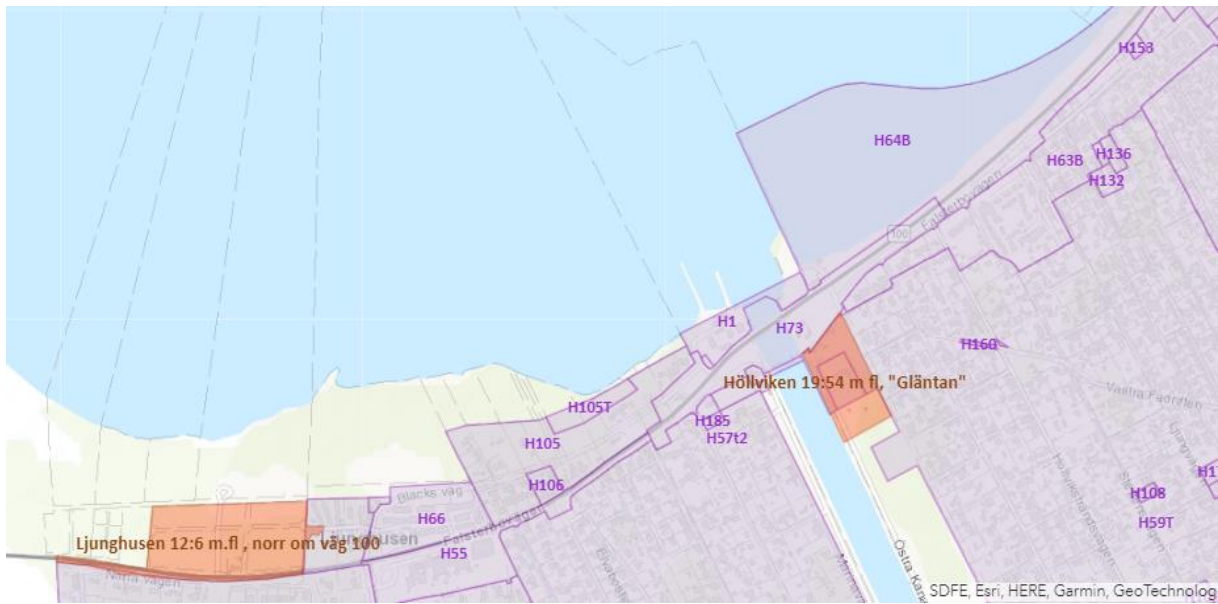
De delar av aktuell vägsträcka som omfattas av detaljplaner (se Figur 6-Figur 7) framgår i följande lista:

- Detaljplan H75t, Ljungskogenområdet, vann laga kraft 1996
- Detaljplan H117, Ljunghusen 16:60, vann laga kraft 2000
- Detaljplan H66, Ljunghusen 16:58 m fl., vann laga kraft 1986
- Detaljplan H55, Skolområde Ljunghusen, vann laga kraft 1976
- Detaljplan H106, Ljunghusen 16:45-16:48, vann laga kraft 1999
- Detaljplan H105, Ljunghusen 16:4 och 16:22, vann laga kraft 1999
- Detaljplan H73, Räng 10:3 m fl., vann laga kraft 1990
- Detaljplan H64B, Väg 100, småbåtshamn, vann laga kraft 1985
- Detaljplan H167, Höllviken 19:54 m fl., Nyckelhålsparken, vann laga kraft 2015 (genomförandetid år 2025)
- Detaljplan H94, Höllviken 8:46 m fl., vann laga kraft 1996
- Detaljplan H92, Höllviken 8:180 m fl., vann laga kraft 1996
- Detaljplan H170, Lilla Hammar 15:32 m fl., bostäder vid väg 100, vann laga kraft år 2016
- Detaljplan H64A, väg 100, vann laga kraft år 1985
- Detaljplan H100, Lilla Hammar 15:7 m.fl., vann laga kraft 1998

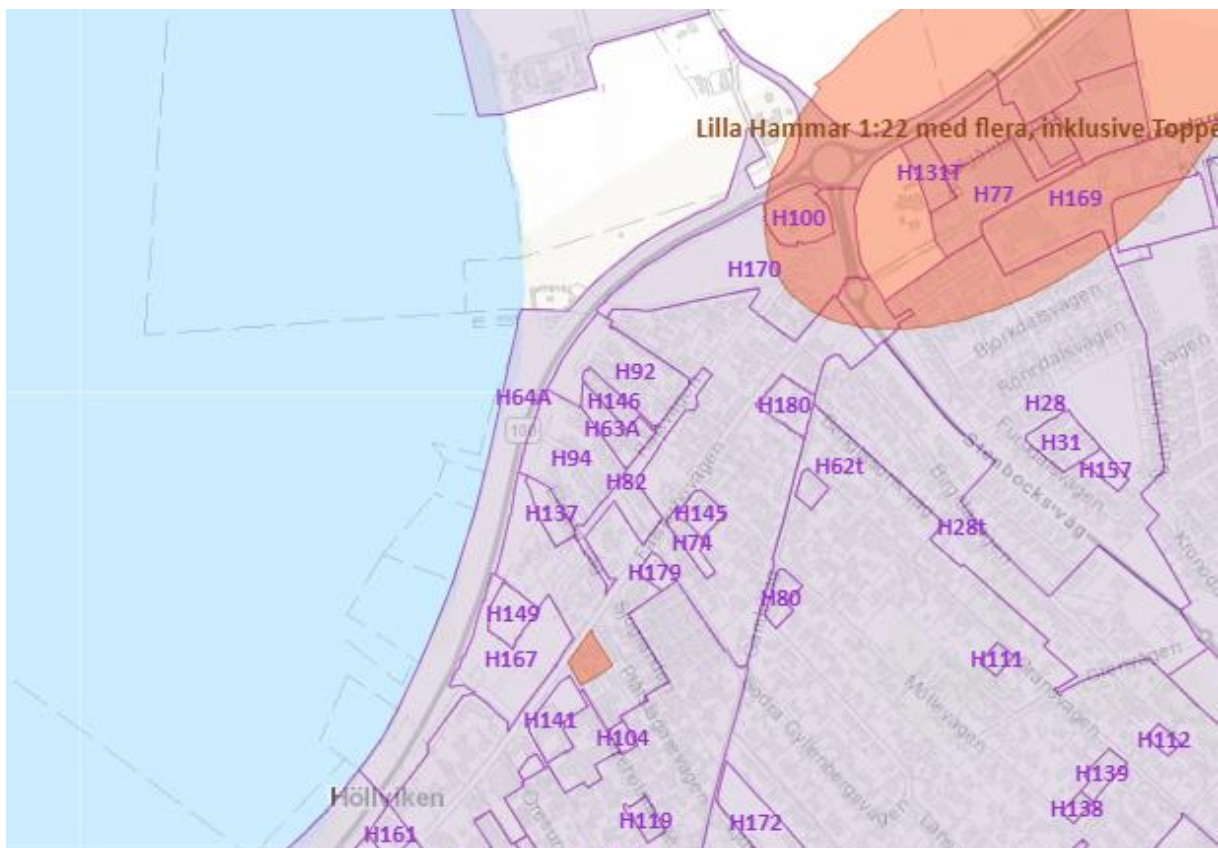
Utöver ovanstående detaljplaner har Vellinge kommun i uppdrag att ta fram en detaljplan för ”Ljunghusen 12:6 m.fl , norr om väg 100” med syftet att möjliggöra en utbyggnad av bostäder i norra delen av Ljunghusen (se röd markering i Figur 6).

En detaljplan för ”Räng 10:231 och del av Höllviken 19:54 med flera, Gläntan vid Falsterbokanalerna” har tagits fram i syfte att pröva att möjliggöra för bostadsbebyggelse om cirka 70 bostäder, kontorshus med centrumverksamhet, restaurang och cafébyggnad samt torg, gata och natur vid Falsterbokanalerna i anslutning till väg 100 (se röd markering i Figur 6). Detaljplanen antogs år 2021 av kommunfullmäktige i Vellinge kommun för att sedan överklagas.

Vellinge kommun har även fått i uppdrag att ta fram en detaljplan för ett nytt stationsläge längs väg 100 (Lilla Hammar 1:22 med flera, inklusive Toppenområdet). Se röd markering i Figur 7.



Figur 6. Pågående planering, detaljplaner samt områdesbestämmelser i anslutningar till vägplaneområdet. Lila markeringar syftar till gällande detaljplaner och röd markering syftar till pågående planering. Kartkälla: Vellinge kommun 2022.

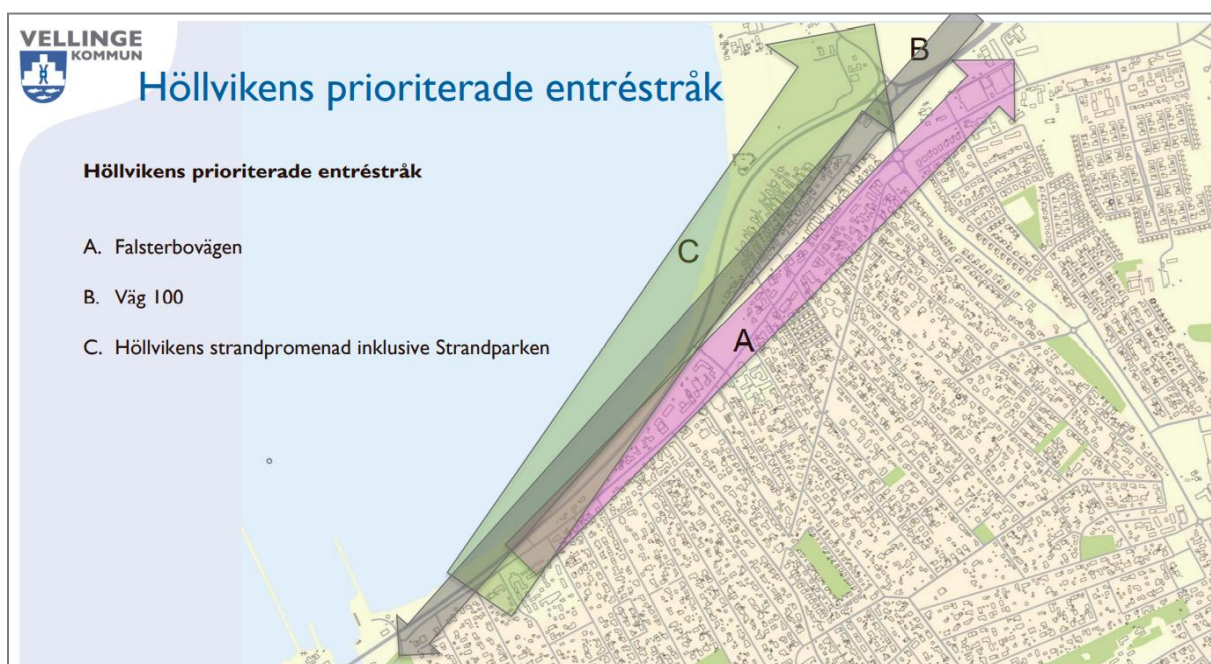


Figur 7. Pågående planering, detaljplaner samt områdesbestämmelser i anslutningar till vägplaneområdet. Lila markeringar syftar till gällande detaljplaner och röd markering syftar till pågående planering. Kartkälla: Vellinge kommun 2022.

### 4.3.3. Övrig planering

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 stads- och bymiljöprogram. 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 attraktiva allmänna stadsrum och stråk i och till kommunens centrum. I stadsmiljöprogrammet för Höllviken pekas bland annat delar av väg 100 ut som ett av tre prioriterade entréstråk till Höllviken vars värden ska förstärkas och utvecklas, se Figur 8. Vidare pekas sex områden/mötesplatser ut, där bland annat Höllvikens centrum och Nyckelhålsparken ingår (Vellinge kommun 2014).



Figur 8. Väg 100 utgör ett av Vellinge kommuns utpekade entréstråk i Höllviken. Källa: Vellinge kommun 2014.

## 4.4. Miljö och hälsa

### 4.4.1. Landskapsbild

#### *Skanörs ljung*

Området kring den tänkta åtgärden är storskaligt, nästan helt plant och består av våtmark, öppet hedlandskap samt barrskog och lövblandad barrskog. Väg 100 angränsar på båda sidor till Skanörs ljungs naturreservat och Natura 2000-område. Skanörs ljung norr om väg 100 utgörs till största delen av barrskog med inslag av lövträd av främst tall och björk. Tallskogen planterades på 1930-talet för att förhindra sandflykt och i en del områden står tallar planterade i tydliga raka led. Den täta vegetationen i direkt anslutning till vägen skapar en visuell barriär och avgränsar utsikten mot havet.

Ett öppet och storskaligt våtmarksområde norr om väg 100 öppnar upp det tätbevuxna landskapet men tillåter inga utblickar mot havet. Här finns buskar och träd utspridda i landskapet där boskap går på bete. Söder om väg 100 finns ett stort och öppet hedlandskap med goda utblickar över det plana

karaktärsfulla landskapet. Heden är täckt med ljungheden och klockljungheden och är en av Europas största fukthedar. Längs med vägen växer vass och enstaka lägre buskar i anslutning till vägen. Heden består av torra och våta områden och en rad sällsynta arter som klockgentiana, ljungheden och småsileshår. Nötboskap bidrar till att skydda heden från igenväxning samt återkommande bränning i syfte att bibehålla det öppna landskapet.

Ljungheden i söder är omgärdad av staket men kan nås via rastplatsen på väg 100. Området har stor betydelse för friluftsliv och rekreation med en säregen landskapsbild. Skåneleden passerar Skanörs ljungheden två gånger både utmed kusten och i söder och norr. Här går även en markerad förbindelseled tvärs igenom den öppna ljungheden.

#### *Ljunghusen*

Ljunghusen består av en relativt tät villabebyggelse inbäddad i blandskog med en hel del tallskog som planterades på 1800-talet, söder om väg 100. Området består av privata tomter med raka gångstigar mellan tomterna och ett rätvinkligt lokalvägnät söder om väg 100. Även huvuddelen av bebyggelsen ligger söder om vägen. Endast en mindre del av bebyggelsen ligger norr om vägen och här är långa sträckor utmed vägen ren skog. Utmed den östra delen, fram till omkring Ljungenskolan är gaturummet brett med en separat gång- och cykelbana, söder om vägen och vägen breddas upp på ett flertal ställen med körfält för svängande trafik. Väster om Ljungenskolan är gaturummen mindre och skogen kommer nära vägen på båda sidor.

#### *Höllviken*

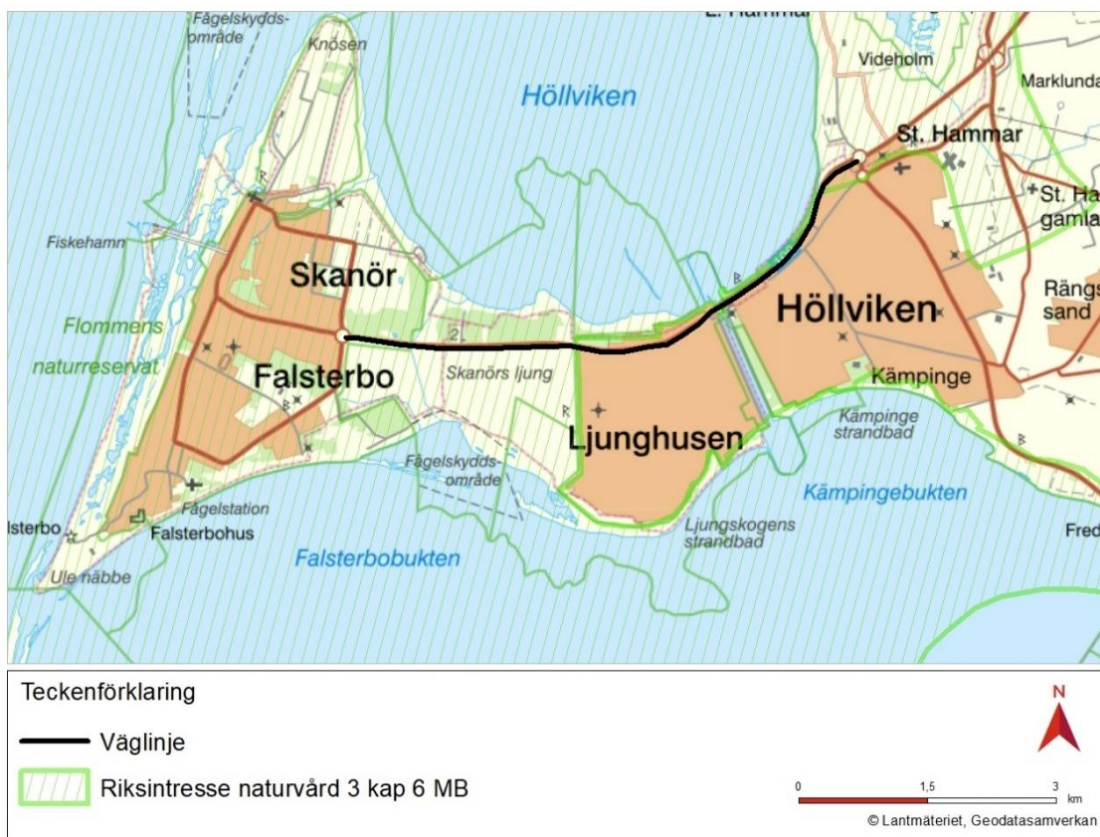
Området kring Stora Hammar består av öppen mark som tar vid i bostadsbebyggelse i söder. Vägen har en kustnära till mycket kustnära sträckning och upplevelsen av havet, både för de som färdas på vägen och för de som bor och rör sig i området, är mycket påtaglig. Landskapet är nästan helt plant och frånvaron av högre vegetation ger möjlighet till att överblicka havsområdet. Kuststräckan har troligen ett högt rekreativvärde för de boende i närområdet. Området kring vägen har naturkaraktär, men söder om vägen i anslutning till bebyggelsen är det mer buskar och träd. Mycket av bebyggelsen är skymd från vägen och endast på kortare sträckor syns bebyggelse. Inga plank som skymmer utsikten mot havet finns i anslutning till bebyggelsen. Bebyggelsen består huvudsakligen av villor men också flerfamiljshus. Flerfamiljshusen ligger som närmast cirka 40 meter från väg 100 och villorna ligger som närmast cirka 15 meter från vägen. Avståndet till bebyggelsen varierar och på vissa sträckor är det långt till bebyggelsen.

#### 4.4.2. Riksintressen

Ett antal riksintressen bedöms beröras av de planerade åtgärderna, se Tabell 3. Riksintressenas värden beskrivs även löpande under tillhörande miljöaspekt i kommande avsnitt. Riksintresset för försvaret, högexploaterad kust och yrkesfisket bedöms inte påverkas av projektet.

Tabell 3. Kortfattad sammanställning av riksintressen över vägområdet. Med aktuell sträcka menas den sträcka av väg 100 där åtgärder planeras att utföras mellan cirkulationsplats Falsterbo och cirkulationsplats Stora Hammar. Natura 2000-områden, som också är riksintressen, redovisas ej i föreliggande tabell.

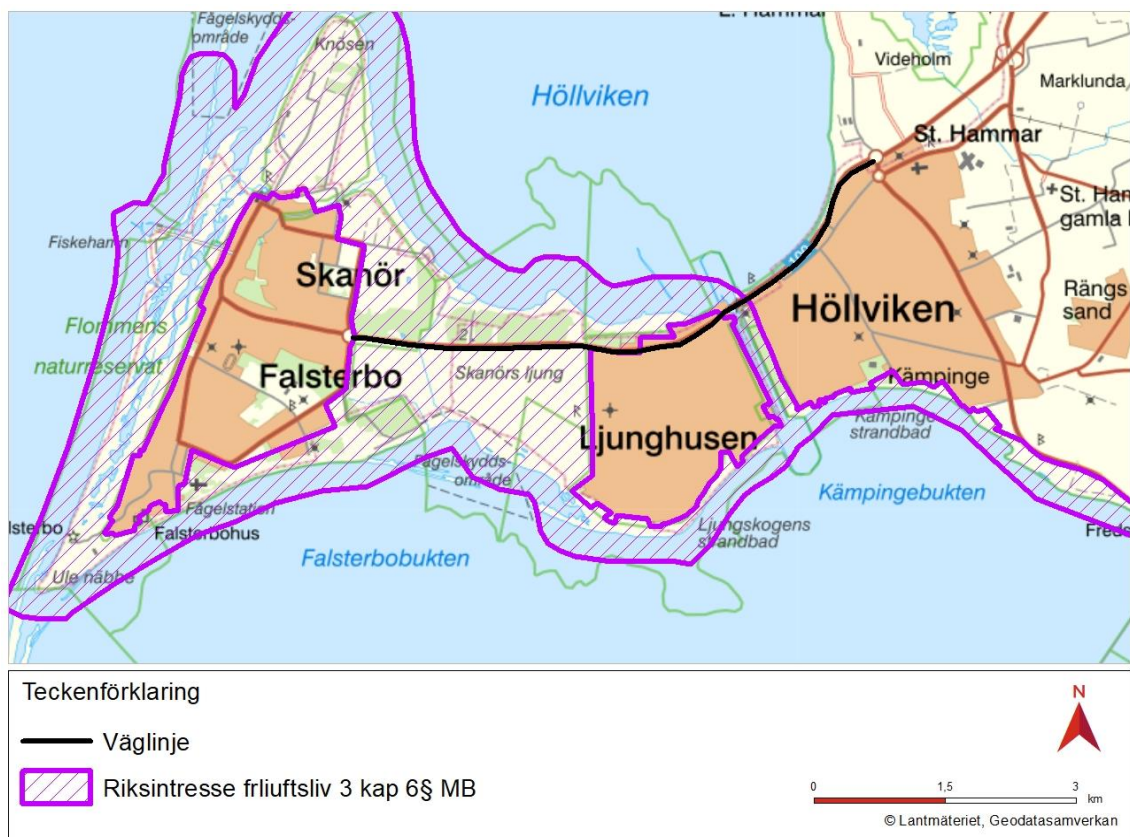
Riksintresse	Lagrum	Namn	Kort beskrivning	Övrigt
Riksintresse för naturvård	3 kap. 6 § miljöbalken (1998:808)	Måkläppen – Limhamnströskeln	Ett sandvandningsområde utan motsvarighet i Sverige. Viktigt produktionsområde för marina organismer med betydelse för många fågelarter och sälar. Området har stor art- och individrikedom av fåglar, bl.a. flera flyttfågelarter.	Delar av aktuell sträcka omfattas av/angränsar till riksintresset (Figur 9). Aktuell sträcka omfattas inte av riksintresset där väg 100 passerar Ljunghusen och Höllviken.
Riksintresse för kulturmiljövård	3 kap. 6 § miljöbalken	Skanörs ljung	Hedlandskap med fornlämningsmiljöer på Falsterbonäset med såväl förhistoriska som medeltida bosättningar.	Aktuell sträcka omfattas av riksintresset vid Skanörs ljung (Figur 10).
Riksintresse för 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 friluftsaktiviteter.	Aktuell sträcka omfattas delvis av riksintresset (Figur 11).
Riksintresse för försvaret	3 kap. 9 § miljöbalken	-	Påverkansområde, kategori övrigt.	Falsterbohalvön, och således en del av aktuell sträcka, omfattas av riksintresset.
Riksintresse för högexploaterad kust	4 kap. 2 § miljöbalken	Kustzonen	Området är i sin helhet av riksintresse på grund av sina samlade natur- och kulturvärden.	Sträckan mellan cirkulationsplats Falsterbo och cirkulationsplats Stora Hammar omfattas av riksintresset.
Riksintresse för yrkesfiske	3 kap. 5 § miljöbalken	Kustvatten längs norra Falsterbohalvön	Områden som är av betydelse för yrkesfisket omfattar bland annat de viktigaste fångstområdena.	Aktuell sträcka är belägen nära kusten.



Figur 9. Riksintresse för naturvård (ljusgrönt raster). Svart linje visar aktuell vägsträcka.



Figur 10. Riksintresse för kulturmiljövård (rött raster). Svart linje visar aktuell vägsträcka.



Figur 11. Riksintresse för friluftsliv (lila raster). Svart linje visar aktuell vägsträcka.

#### 4.4.3. Markmiljö

##### Markmiljöinventering

En markmiljöinventering genomfördes år 2019 i syfte att kartlägga både potentiella och konstaterade förorenade områden (verksamheter, fastigheter etc.).

Landets länsstyrelser har arbetat med att inventera och klassificera potentiellt förorenade områden enligt MIFO-metoden (Metodik för Inventering av Förorenade Områden) för att skapa en bild av vilka områden (mark, vatten, sediment, byggnader) som kan ge upphov till eller har gett upphov till föroreningar. Den högsta riskklassen är 1 (mycket stor risk) och den lägsta är 4 (liten risk).

Det finns två fastigheter – en deponi som var aktiv mellan 1950 och 1962 och en före detta kemtvätt som var verksam under sent 70-tal - där måttlig (klass 3) respektive stor risk (klass 2) att påträffa förorening bedöms föreligga. Dessa är belägna inom ett avstånd om cirka 100 meter från vägområdet (Figur 12).





Figur 12. Potentiellt förorenade områden. Kartkälla: Länsstyrelsen Västra Götaland (2019).

Utifrån kontakt med miljöförvaltningen på Vellinge kommun (2019) har en översiktlig miljöteknisk markundersökning utförts utmed fastigheter intill Falsterbo kanalen år 2015. Inom detta område finns bland annat en drivmedelsanläggning för båtar, bojverkstad samt en marinbutik med verkstad. Resultatet från den översiktliga markundersökningen visar på halter av PAH-er, PCB och metaller i jord överskridande Naturvårdsverkets riktvärde för mindre känslig markanvändning (MKM) på fastigheter nära vägområdet. Detta bör tas i beaktning vid eventuell schaktning av intilliggande material.

### Markmiljöundersökning

Under hösten 2019 genomfördes en markmiljöundersökning där flera vägdikesprover och tre jordprover togs längs aktuell sträcka. Vägdikesproverna är ett samlingsprov bestående av fem delprov som togs med spade. Jordprov togs ut med en skrubborr monterad på en bandvagn. Samtliga prover skickades för analys med avseende på olja, BTEX och metaller. För ett utvalt vägdikesprov vid cirkulationsplats Falsterbo skulle även dioxiner analyseras.

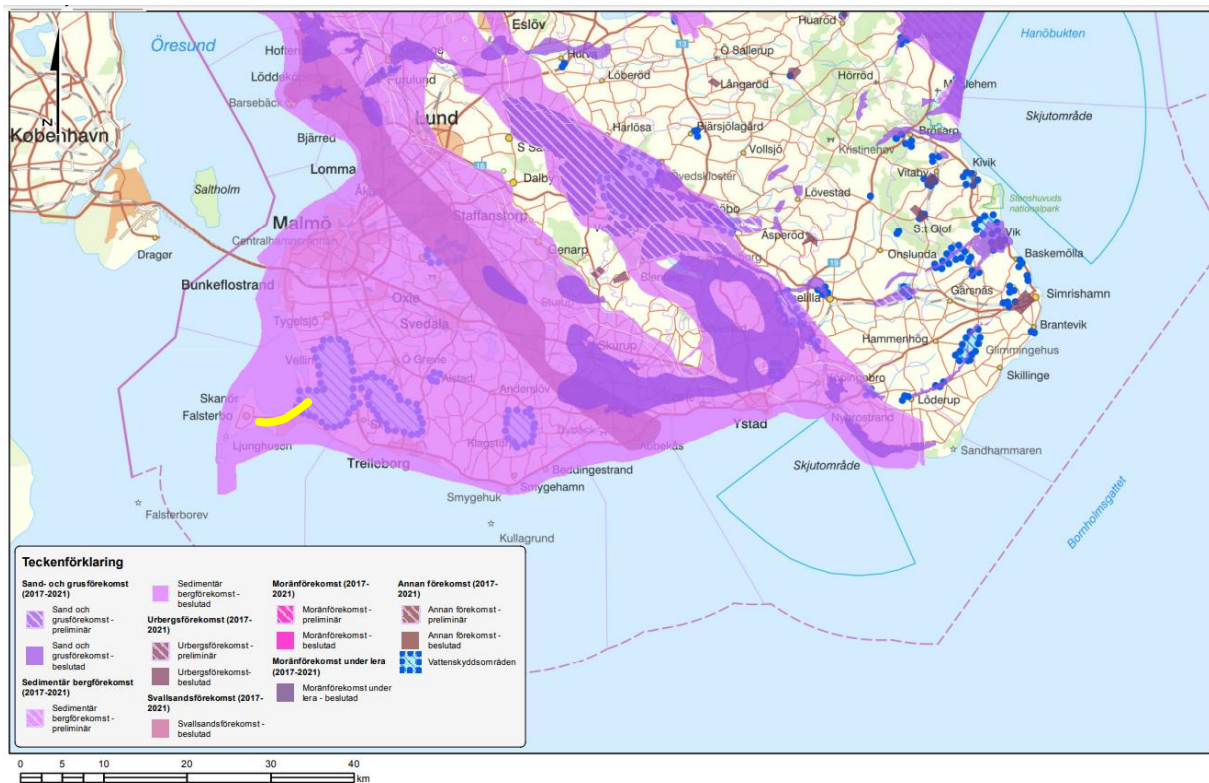
De flesta samlingsproverna från vägdikena påvisade halter överskridande Naturvårdsverkets nivåvärde för mindre än ringa risk (MRR). Samlingsproven närmast cirkulationsplats Falsterbo påvisade halter överskridande Naturvårdsverkets generella riktvärde för känslig markanvändning (KM). Inga samlingsprover påvisade halter över riktvärde för mindre känslig markanvändning (MKM). Föroreningstypen är främst PAH-H, bly och kadmium men även PAH-M och zink förekom i enstaka fall. Vägdikesprovet som analyserades för dioxiner påvisade inga förhöjda halter.

Analysresultaten från uttagna jordprover påvisade förorening överskridande MRR nära cirkulationsplats Falsterbo. De resterande två jordproverna påvisade inget överskridande. Föroreningstypen är främst metallen kadmium men även arsenik, bly och PAH-H.

#### 4.4.4. Vattenmiljö

##### Grundvatten

Det finns en registrerad grundvattenförekomst i sedimentärt berg vid namn *SV Skånes Kalkstenar* (se Figur 13). Grundvattenförekomsten, som täcker större delen av sydvästra Skåne, omfattas av miljökvalitetsnormer för vatten. Förekomsten bedöms ha både god kemisk och kvantitativ status (låg-medel tillförlitlighet). Riktvärdet för sulfat har överskridits i fyra analyser i ett område som bedöms vara mindre än 20 procent av förekomsten. I övrigt överskrider inga riktvärden för analyserade parametrar. Det har påträffats halter av bekämpningsmedel, ammonium och klorid, däremot överskrider inga riktvärden. Betydande påverkanskällor anses vara förorenade markområden, jordbruk samt transport och infrastruktur (VISS 2021).



Figur 13. Registrerade grundvattenförekomster 2017–2021 (lila färg). Gul linje visar ungefärlig lokalisering för aktuell vägsträcka. Kartkälla: VISS (2021).

Ett mark- eller vattenområde får förklaras som vattenskyddsområde med stöd av 7 kap. miljöbalken till skydd för en grund- eller ytvattentillgång som utnyttjas eller kan antas komma att utnyttjas för vattentäkt. Aktuell vägsträcka omfattas delvis av ett 4 610 hektar stort vattenskyddsområde vid namn Vellinge kommuns vattentäkter vid Vellinge och Stora Hammar-Räng från 1988-03-01 (Figur 14). Vattenskyddsområdet är indelat i brunn- och skyddsområden. Inom skyddsområdet finns föreskrifter (12FS 1988:8 01-10:1) som bland annat reglerar användning av brunnar, anläggningar för utvinning av energi ur mark och vatten, anläggningar för förvaring av urin, pressvatten och dylikt, användning av gödningsämnen och bekämpningsmedel, utsläpp av avloppsvatten, användning av brandfarlig vätska mm.

Grundvattenborrharna är i nuläget inte aktiva men finns bevarade för framtiden (Vellinge kommun 2021). Ingen brunn är belägen intill aktuell sträcka då närmsta brunn är belägen söder om cirkulationsplatsen vid Stora Hammar (aktuell vägsträcka avslutas vid denna cirkulationsplats).



Figur 14. Vattenskyddsområde (blått raster). Rosa linje visar aktuell vägsträcka. Källa: Naturvårdsverket (2021).

### Ytvatten

Den registrerade ytvattenförekomsten Höllviken, ett kustvatten (del av Öresund), är belägen nära aktuell vägsträcka. Med registrerade ytvattenförekomster menas vattenförekomster enligt ramdirektivet som omfattas av miljö kvalitetsnormer för vatten. Vid Höllviken är kustlinjen belägen mycket nära väg 100. Mellan Ljunghusen och Höllviken korsas väg 100 av Falsterbokanalen. I övrigt ligger väg 100 en bit från kusten (Figur 15).

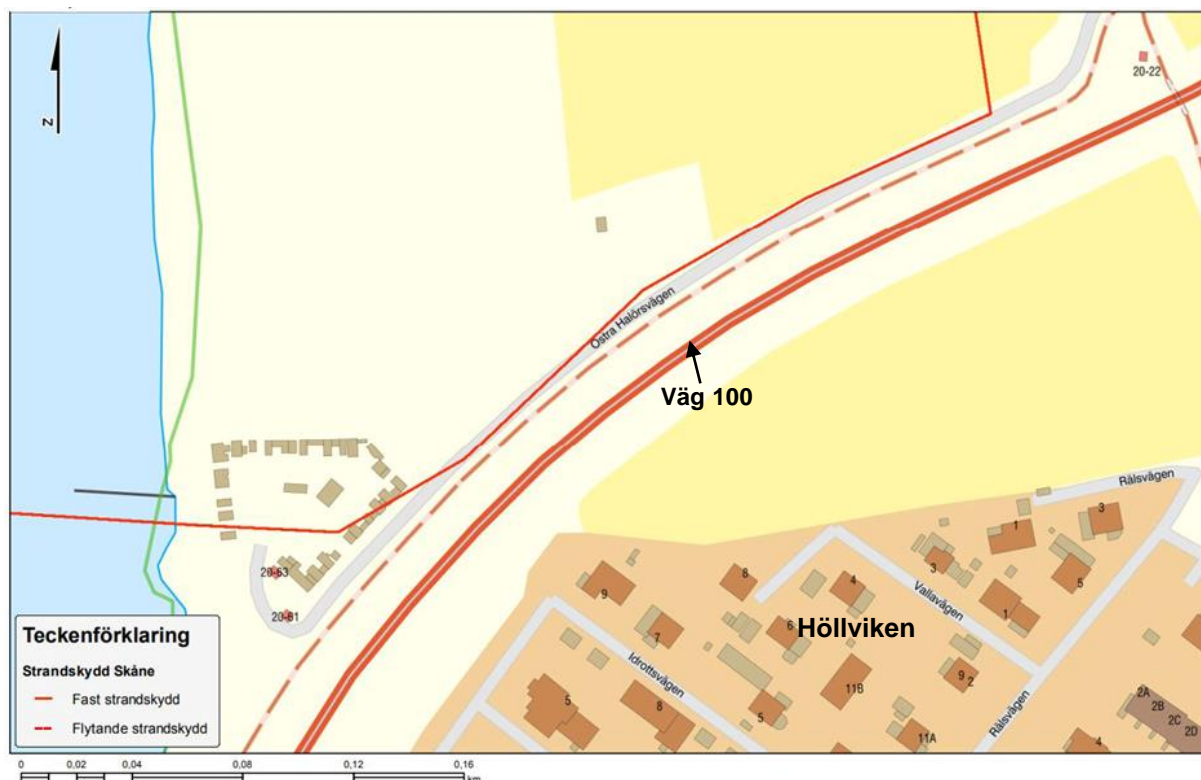
Norra Falsterbohalvöns kust omfattas av riksintresse för yrkesfiske enligt 3 kap 5 § miljöbalken.

Ett mindre dike, Ammerännan, korsar Skanörs ljunng och väg 100. Ammerännan kan vara en historisk farled. Det är okänt om denna är naturlig eller ej.

Nästan hela Falsterbohalvöns kustområde omfattas av strandskydd. Aktuellt vägområde eller dess omedelbara närhet omfattas emellertid ej av detta skydd. Som närmast ligger strandskyddet cirka 20 meter från vägens norra kant vid cirkulationsplats Stora Hammar (Figur 16).



Figur 15. Registrerade ytvattenförekomster 2017–2021 (klarblå färg). Rosa linje visar aktuell vägsträcka. Kartkälla: VISS (2021).



Figur 16. Röd linje visar gräns för strandskydd nära Cirkulationsplats Stora Hammar – där strandskyddet angränsar som närmast. Kartkälla: Länsstyrelsen Skåne (2021).

#### 4.4.5. Naturmiljö

Utredningsområdet är beläget i ett jordbrukslandskap som angränsar till ett havsområde (Foteviken). Längs kusten består landskapet till stor del av betade havsstrandängar med ett rikt fågelliv.

Söder om väg 100, från cirkulationsplats Falsterbo och fram till Ljunghusen, förekommer fukthedar i naturreservatet Skanörs ljung. Cirka 800 meter öster om cirkulationsplats Falsterbo rinner Ammerännan och norr om väg 100 övergår då fukthedarna till skogsmiljö. I skogsmiljön förekommer värdefulla strukturer som bland annat hålträd, död ved och små vattensamlingar, dessa är viktiga element för en lång rad olika organismer. Det finns åtskilligt med blommande buskar och träd i skogsmiljön, i synnerhet i anslutning till väggkanten. De är viktiga habitat för bland annat fåglar och pollinerande insekter. I väggkanten förekommer en del naturvårdsarter, men den är artfattigare än det angränsande skogsområdet.

Genom Ljunghusen och Höllviken kantas väg 100 på södra sidan av bebyggelse och havet ligger nära på norra sidan. I Höllviken förekommer artrika väggkanter utmed väg 100.

Falsterbohalvön – Höllviken inklusive omgivande kustområden hyser generellt mycket höga naturvärden och omfattas av flera naturvårdsskydd, riksintresse för naturvård (Måkläppen – Limhamnströskeln) i enlighet med 3 kap. 6 § miljöbalken samt Natura 2000-område för både fågeldirektivet och art- och habitatdirektivet (riksintressen enligt 4 kap. miljöbalken).

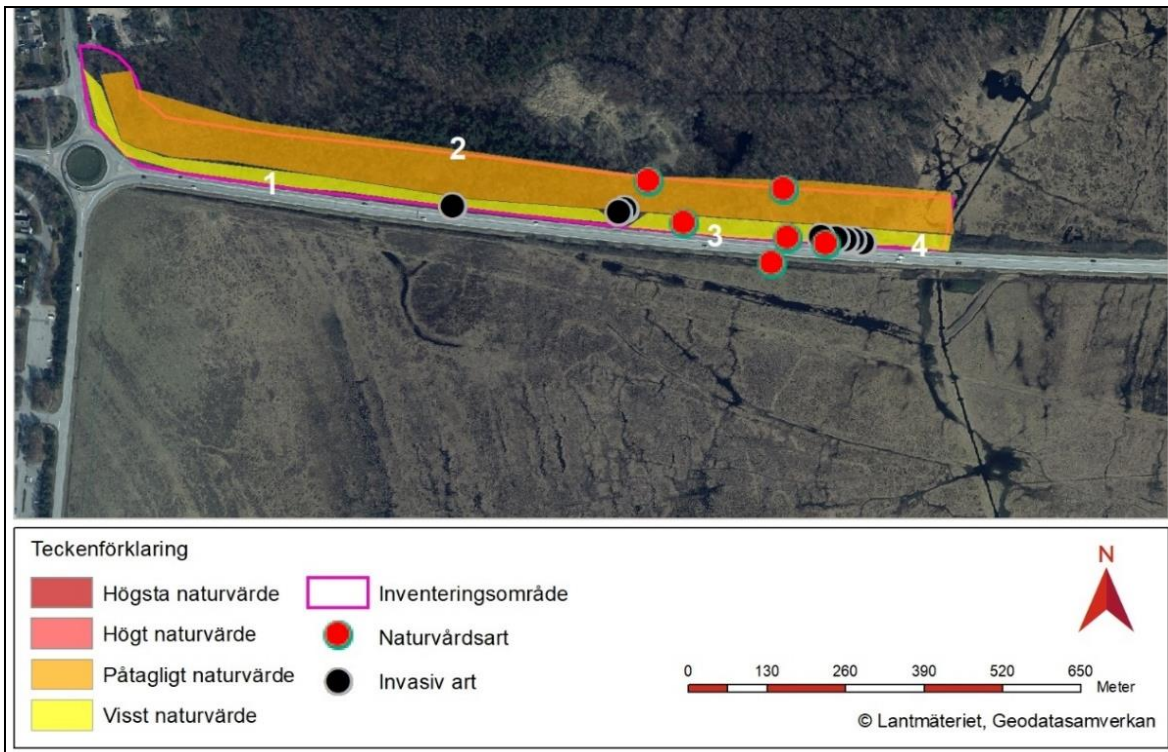
De invasiva arterna parkslide och vresros har påträffats utmed den aktuella vägsträckan. Vresros har påträffats i Höllviken. Parkslide växer i väggkanten mellan cirkulationsplats Falsterbo och Ammerännan med två större förekomster samt en mindre förekomst. Ett fynd av parkslide finns även i Ljunghusen. Arten sprids mycket lätt då minsta del av plantan kan ge upphov till ett nytt bestånd. Arten kan även orsaka skada på bebyggelse och infrastruktur. Det viktigaste för att bevara biologisk mångfald i området är att undvika spridning av den invasiva arten parkslide. Det skulle ha förödande konsekvenser för den biologiska mångfalden både lokalt, nationellt och på EU-nivå om den sprider sig till de omgivande värdefulla naturområdena.

#### *Resultat naturvärdesinventering*

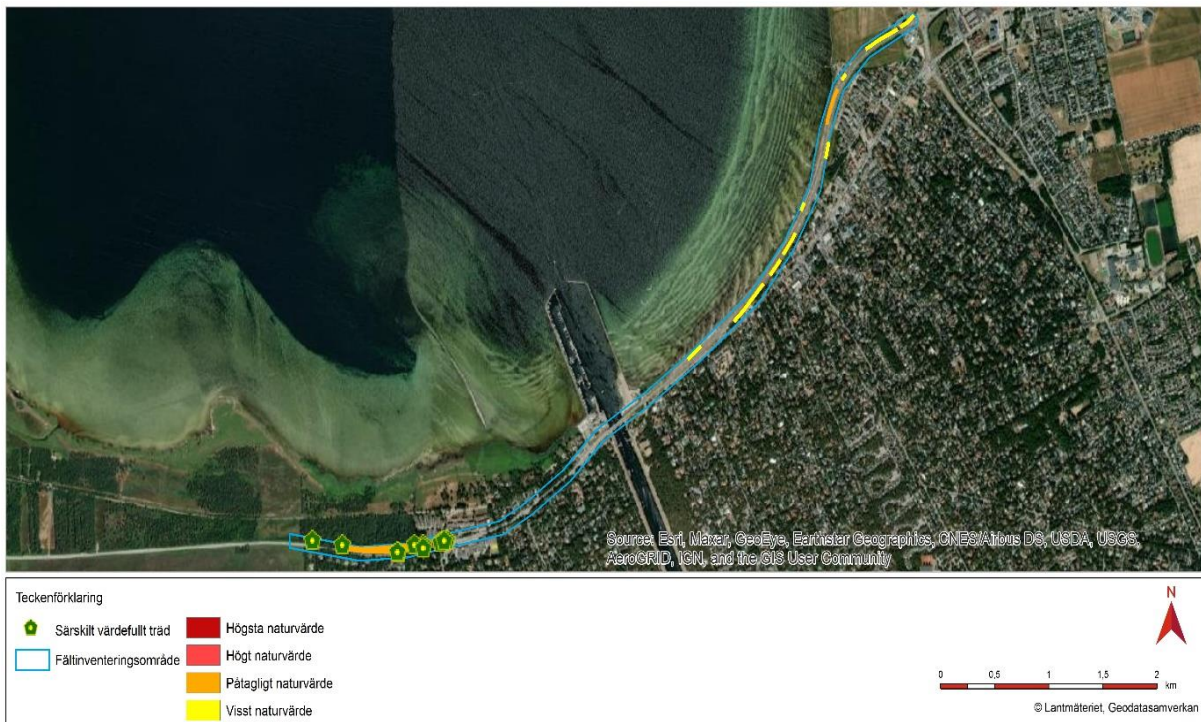
En naturvärdesinventering har genomförts för att ta reda på kända naturvärden i området. Inventeringen har genomförts enligt Svensk Standard SS 199000:2014 Naturvärdesinventering avseende biologisk mångfald (NVI) – Genomförande, naturvärdesbedömning och redovisning med tillhörande Teknisk rapport (SIS-TR 199001:2014).

En fältinventering har utförts längs med sträckan, med undantag för naturreservatet Skanörs ljung samt tomtmark i Ljunghusen och Höllviken.

Naturvärdesobjekt och artfynd redovisas i Figur 17-Figur 18 och Tabell 4. Totalt avgränsades 17 naturvärdesobjekt under fältinventering. Två av de avgränsade naturvärdesobjekten har naturtypen *skog och träd*, 14 har *infrastruktur och bebyggd mark* och ett är naturreservatet Skanörs ljung. Naturvärdesobjekten fördelar sig i de olika naturvärdesklasserna enligt Tabell 4.



Figur 17. Karta över naturvärdesobjekt och artfynd som noterades öster om cirkulationsplats Falsterbo vid naturvärdesinventering.



Figur 18. Kartöversikt över identifierade naturvärden inom inventeringsområdet.

Tabell 4. Resultat av fältinventeringen. Antal identifierade naturvärdesobjekt inom fältinventeringsområdet.

Naturvärdesklass	Antal naturvärdesobjekt (NVO)
<b>1 – Högsta naturvärde</b> Av särskild betydelse för att upprätthålla biologisk mångfald på nationell eller global nivå.	1
<b>2 – Högt naturvärde</b> Av särskild betydelse för att upprätthålla biologisk mångfald på regional eller nationell nivå.	0
<b>3 – Påtagligt naturvärde</b> Av särskild betydelse att den totala arealen av dessa områden bibehålls eller blir större samt att deras ekologiska kvalitet upprätthålls eller förbättras.	4
<b>4 – Visst naturvärde</b> Av betydelse att den totala arealen av dessa områden bibehålls eller blir större samt att deras ekologiska kvalitet upprätthålls eller förbättras. (Tillägg till standardutförandet.)	12

### Skyddsvärda träd

I fältinventeringsområdet noterades elva skyddsvärda träd (se Figur 19). Sex av träden är jätteträd med en diameter över en meter i brösthöjd. Fyra av träden är grova hålträd med en diameter på över 40 centimeter i diameter i brösthöjd samt med håligheter på huvudstammen. Ett av träden är både ett jätteträd och ett grovt hålträd. Fördelningen av trädslag är två lindar, fyra bokträd samt fem björkar.

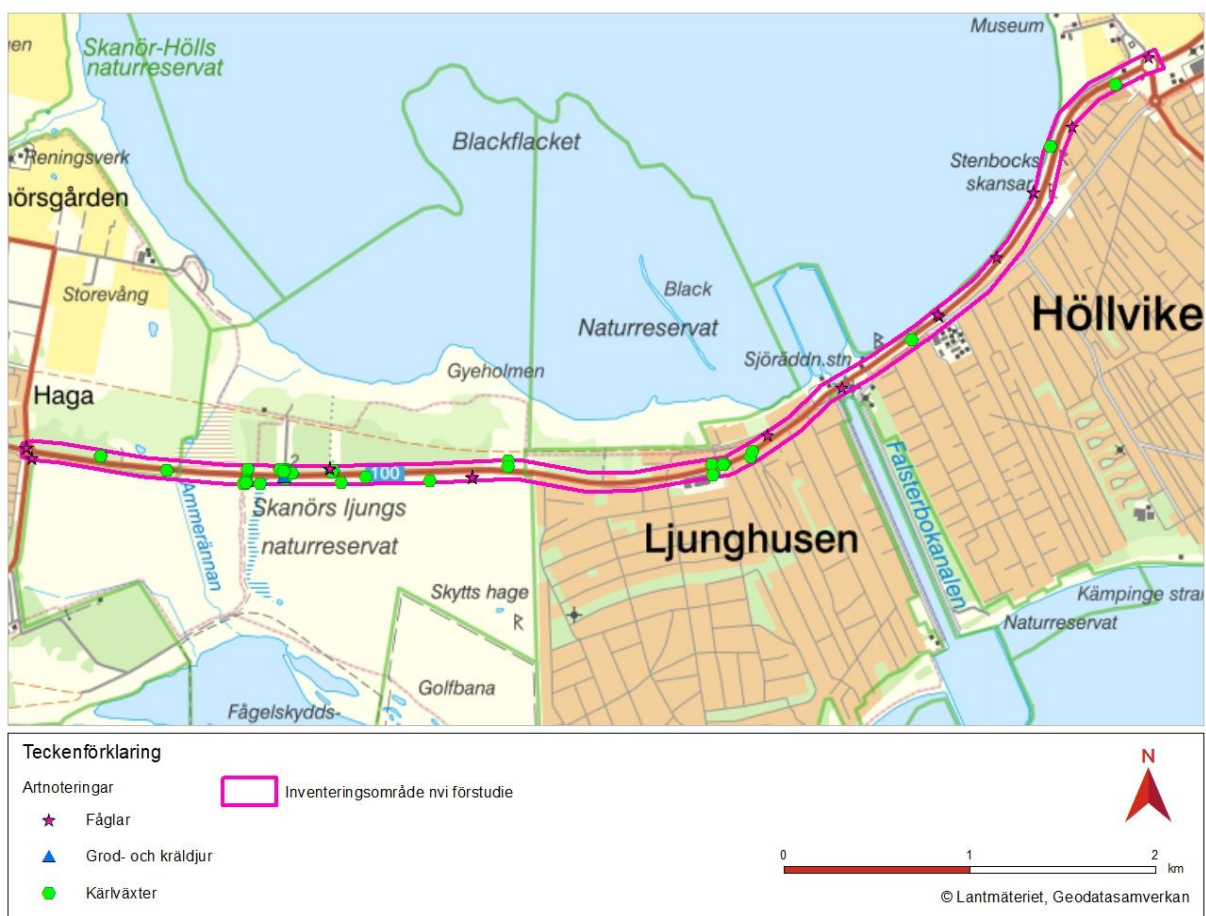


Figur 19. Kartöversikt över särskilt skyddsvärda träd inom inventeringsområdet.

## Naturvårdsarter

Naturvårdsarter omfattar arter som indikerar att ett område har högt naturvärde och arter som i sig själva är av särskild betydelse för biologisk mångfald. Fridlysta, hotade och rödlistade arter ingår bland naturvårdsarterna och tillmäts större betydelse än övriga naturvårdsarter i bedömningen av objektets naturvärde.

Vid naturvärdesinventering noterades ett flertal naturvårdsarter i form av rödlistade, hotade och skyddade arter. Det förekommer groddjur, kärlväxter och fåglar utmed den aktuella sträckan, se Figur 20. Många av arterna, inklusive alla noteringar av groddjur, är noterade i naturreservatet Skanörs ljung. Alla grod- och kräldjur är fridlysta enligt 6 § artskyddsförordningen, vilket innebär att det är förbjudet att döda, skada eller fånga exemplar samt ta bort eller skada ägg, rom, larver eller bon. Alla vilda fåglar är skyddade enligt 4 § artskyddsförordningen. Det innebär att man inte avsiktligt får döda fåglar eller avsiktligt förstöra bon. Det är heller inte tillåtet att avsiktligt störa fåglar under häcknings- och uppfödningstid. I övrigt har inga fridlysta arter påträffats.



Figur 20. Karta över artnoteringar utmed aktuell sträcka.

Rödlistade kärlväxter har påträffats utanför naturreservatet Skanörs ljung, se Tabell 5, som inte är i direkt anslutning till aktuell sträcka. En skyddsklassad art har påträffats i utredningsområdet. Skyddsklassning av arter innebär att fynduppgifter för de mest känsliga arterna döljs eller diffuseras för att skydda dem mot olika hot som annars kunde uppstå om de kom till allmän kännedom. En artskyddsutredning har genomförts för den skyddsklassade arten. Syftet med artskyddsutredningen var att utreda de planerade åtgärdernas påverkan på den aktuella arten samt att identifiera möjliga skydds- och försiktighetsåtgärder för att undvika påverkan på arten och dess livsmiljö.



Tabell 5. Lista över rödlistade kärlväxter som noterats utanför naturreservatet Skanörs ljung. (VU – Vulnerable, NT – Near Threatened, CR – Critical, EN – Endangered).

Svenskt namn	Vetenskapligt namn	Plats för notering	Rödlistekategori
<b>Knutört</b>	<i>Lysimachia minima</i>	Väster om Ammerännan	VU
<b>Jordtistel</b>	<i>Cirsium acaule</i>	Väster om Ammerännan	NT
<b>Lundalm</b>	<i>Ulmus minor</i>	Väster om Ammerännan	CR
<b>Skuggbjörnbär</b>	<i>Rubus sciocharis</i>	I Ljunghusen	EN
<b>Kavelhirs</b>	<i>Setaria viridis</i>	I Ljunghusen	NT
<b>Engelskt björnbär</b>	<i>Rubus echinatus</i>	I Ljunghusen	VU
<b>Gullklöver</b>	<i>Trifolium aureum</i>	Höllviken, öster om Falsterbokanalen	NT
<b>Glasört</b>	<i>Salicornia europaea</i>	Höllviken, i höjd med Stenbocks skansar	NT

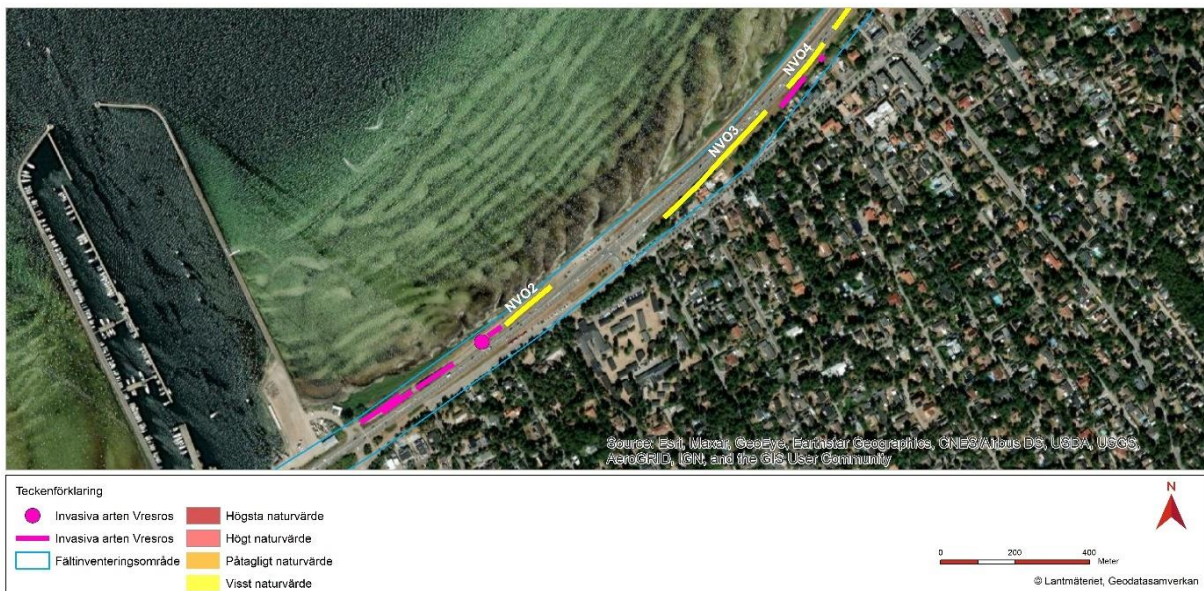
Sedan tidigare inrapporterade arter bedöms finnas kvar. Inom fältinventeringsområdet noterades rikligt med hävdgynnade och nektarrika arter, vilka är viktiga för insekter.

#### *Invasiva arter*

Inom fältinventeringsområdet noterades ett fynd av parkslide samt flera fynd av vresros (Figur 21, Figur 22 samt Figur 23). Parkslide har sedan tidigare noterats mellan cirkulationsplats Falsterbo och Ammerännan (Figur 17). Enligt Trafikverket tillhör parkslide kategori A (Trafikverket, 2015), det vill säga arter som alltid skapar stora problem genom snabb spridning och svårigheter i att bekämpa arterna samt medför negativ påverkan på den biologiska mångfalden. Därför är det viktigt att förhindra och begränsa ytterligare spridning. Vresros förekommer inte i någon lagstiftning men den finns med på Naturvårdsverket risklista över invasiva arter och utvärderas för att eventuellt bli aktuell att omfattas av olika förbud.



Figur 21. Kartöversikt över noterad fyndplats för den invasiva arten parkslide.



Figur 22. Kartöversikt över noterade fyndplatser för den invasiva arten vresros. Punkt visar ett väl avgränsat bestånd, streck visar att arten är spridd på en lite längre sträcka.



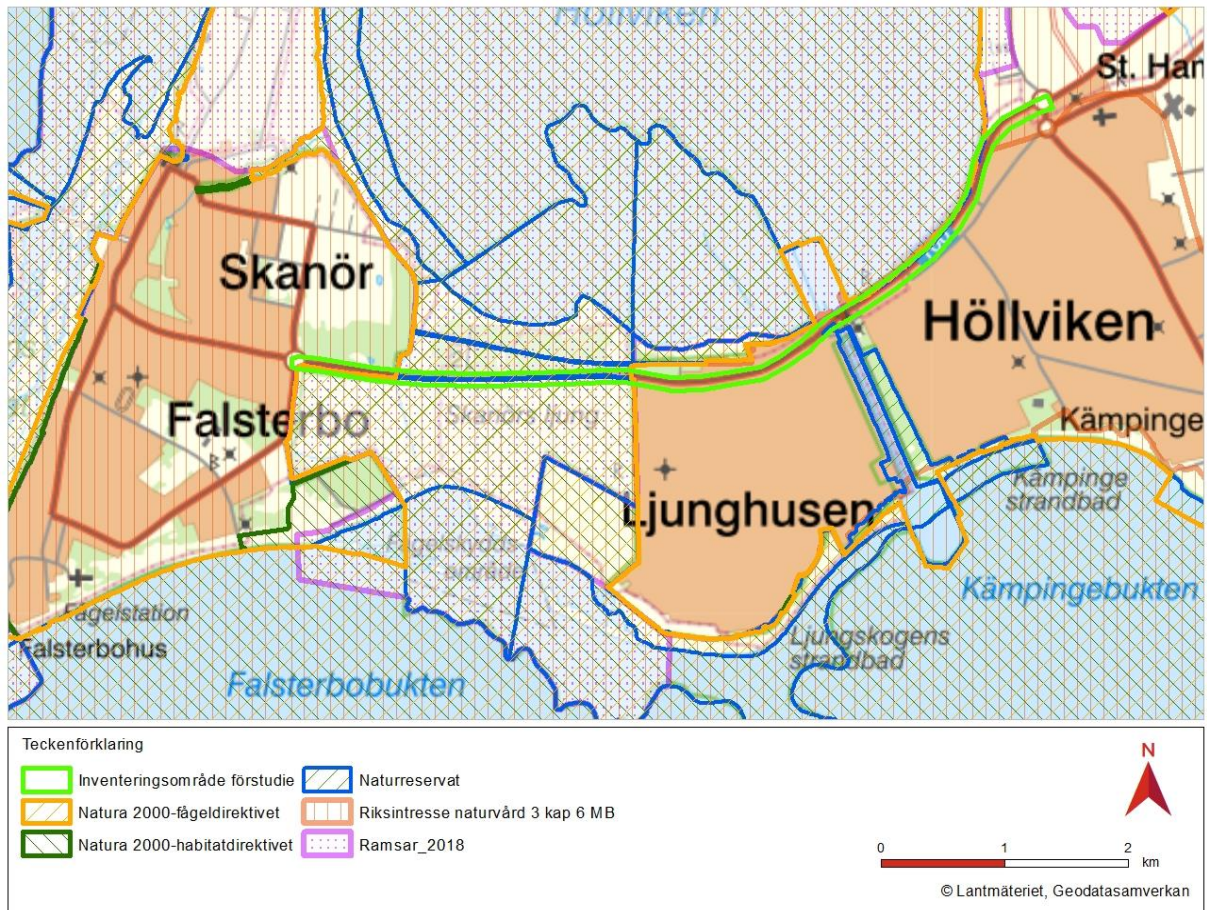
Figur 23. Kartöversikt över noterade fyndplatser för den invasiva arten vresros.

### Skyddade områden

Det finns ett flertal skydd till förmån för naturmiljön vid Falsterbohalvön inklusive omgivande kustområde. Majoriteten av värdena är knutna till kusten och/eller kustnära områden. Figur 24 och Tabell 6 nedan visar vilka områdesskydd som råder inom eller i närheten av aktuell vägsträcka.

Falsterbohalvön omfattas även av riksintresse för naturvård enligt 3 kap 6 § miljöbalken *Måkläppen-Limhamnströskeln*. Området är ett sandvandningsområde och viktigt produktionsområde för marina organismer. Området har stor art- och individrikedom av fåglar.

Det har inte påträffats några objekt som omfattas av generellt biotopskydd inom inventeringsområdet.



Figur 24. Karta över områdesskydd utmed väg 100.

Tabell 6. Områdesskydd i angränsning eller i nära angränsning till aktuell vägsträcka.

Skydd	Namn	Kort beskrivning	Övrigt
Ramsarområde	Falsterbo - Foteviken	Ett stort område (7851 ha, varav 1846,92 ha utgör land) med bland annat grunt kustvatten, sandbankar, stränder och hedar. Området är en viktig samlingsplats för flyttfåglar.	Sammanfaller delvis med aktuell vägsträcka, vid Skanörs Ljung.
Naturreservat	Falsterbohalvöns havsområde	Sandområde som ej går att hitta någon annanstans i Sverige. Ständigt skiftande sandformationer. Höga naturvärden.	Är beläget nära aktuell vägsträcka (>20 meter cirka), vid Höllviken. Sammanfaller ej med aktuell vägsträcka.
Naturreservat	Norra Ljunghusen	Betade strandmarker med zoologiska, botaniska och kulturhistoriska värden. Värdefull vegetation och flora	En bit norr om väg 100 (>80 meter cirka) och samhället Ljunghusen. Sammanfaller ej med aktuell vägsträcka.
Naturreservat	Skanörs Ljung	En av Europas största fukthedar. Stora geologiska värden och värdefulla plaster för sällsynta fågel- och växtarter. Mellan 1 april – 15 juli råder beträdningsförbud vid Ängnäset, södra delen av reservatet.	Aktuell vägsträcka korsar detta naturreservat. Väg 100 omfattas emellertid inte av reservatets föreskrifter.
Naturreservat	Ljungskogens o Ljunghusens strandbad	Geomorfologiska, ornitologiska och rekreativvärden.	En mindre del av reservatet angränsar direkt till aktuell vägsträcka (söder om vägen, strax väster om kanalen).
Natura 2000 Art- och habitatdirektivet (SCI)	Falsterbohalvön	Natura 2000-området Falsterbohalvön utgörs av ett unikt sandvandrings-landskap som är föränderligt under liksom över vattnet. Arter som förekommer är bl.a. bred gulbrämad dykare, dvärglåsbräken, gråsäl, knubbsäl och större vattensalamander. Ängsmarkernas flora har hög diversitet. Markerna är en av landets viktigaste för grönläckig padda, strandpadda och sandödlan.	Aktuell vägsträcka korsar detta område vid Skanörs Ljung. Vägområdet ingår i det skyddade området.
Natura 2000 Fågeldirektivet (SPA)	Falsterbo – Foteviken	Orörd kustlinje med stora geomorfologiska värden. Rikt fågelliv – till exempel bivrak, fjällvråk, ormråk, brushane, stenfalk, ängshök.	Aktuell vägsträcka korsar detta område vid Skanörs Ljung. Vägområdet ingår i det skyddade området.

#### 4.4.6. Kulturmiljö

En kulturarvsanalys har genomförts för den aktuella vägsträckan och resultatet redovisas nedan.

##### Riksintresse

Vid Skanörs Ljung finns ett riksintresse för kulturmiljövård enligt 3 kap. 6 § miljöbalken *Skanörs Ljung* [M129], se Figur 10. Området utgörs av ett hedlandskap med fornlämningsmiljöer på Falsterbonäset med såväl förhistoriska som medeltida bosättningar. I området finns såväl förhistoriska som högmedeltida boplatzlämningar med ett stort vetenskapligt intresse, ett öppet hedlandskap samt lämningar efter torvtäktsbrytning med på platsen lång brytningskontinuitet.

Riksintresseområden ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada deras värden.

### *Kulturmiljöprogram Skåne*

Skanörs Ljung är även utpekad som en särskilt värdefull kulturmiljö av Länsstyrelsen Skåne. Området sammanfaller med riksintresse för kulturmiljövården Skanörs Ljung [M129]. Området bevarar karaktären av äldre tiders utmarksområde. Den Ljungbevuxna marken har hållits öppen genom bete eller hävd. Skyttsie hage har varit föremål för arkeologiska utgrävningar vid flera tillfällen. Kulturlagren har påvisat bosättning under två skeden, dels från tiden kring Kristi födelse, dels från högmedeltid. De medeltida byggnadslämningarna har tolkats som en ensamgård som etablerats oberoende av Skånemarknaden och primärt baserats på agrar produktion. Området utgör ett stort vetenskapligt intresse (Länsstyrelsen Skåne, 2021b).

Den aktuella vägsträckan omfattas även av ett kulturmiljöstråk vid namn Skånelinjen Per Albin-linjen. Stråket, vars syfte var att fungera som en ”skånsk försvarslinje”, omfattar hela Skånes kust. Över 1000 betongvärn byggdes under tidspress år 1939–1940 till följd av andra världskrigets begynnelse. Trots en del ombyggnationer och avvecklingar står de flesta värnen kvar idag. Motivet för bevarande är dess unika företeelse som påtagligt markerar Skåne som gränsprovins (Länsstyrelsen Skåne, 2021b). Inget värn är beläget där byggnation förväntas ske.

### *Bebyggelsemiljö*

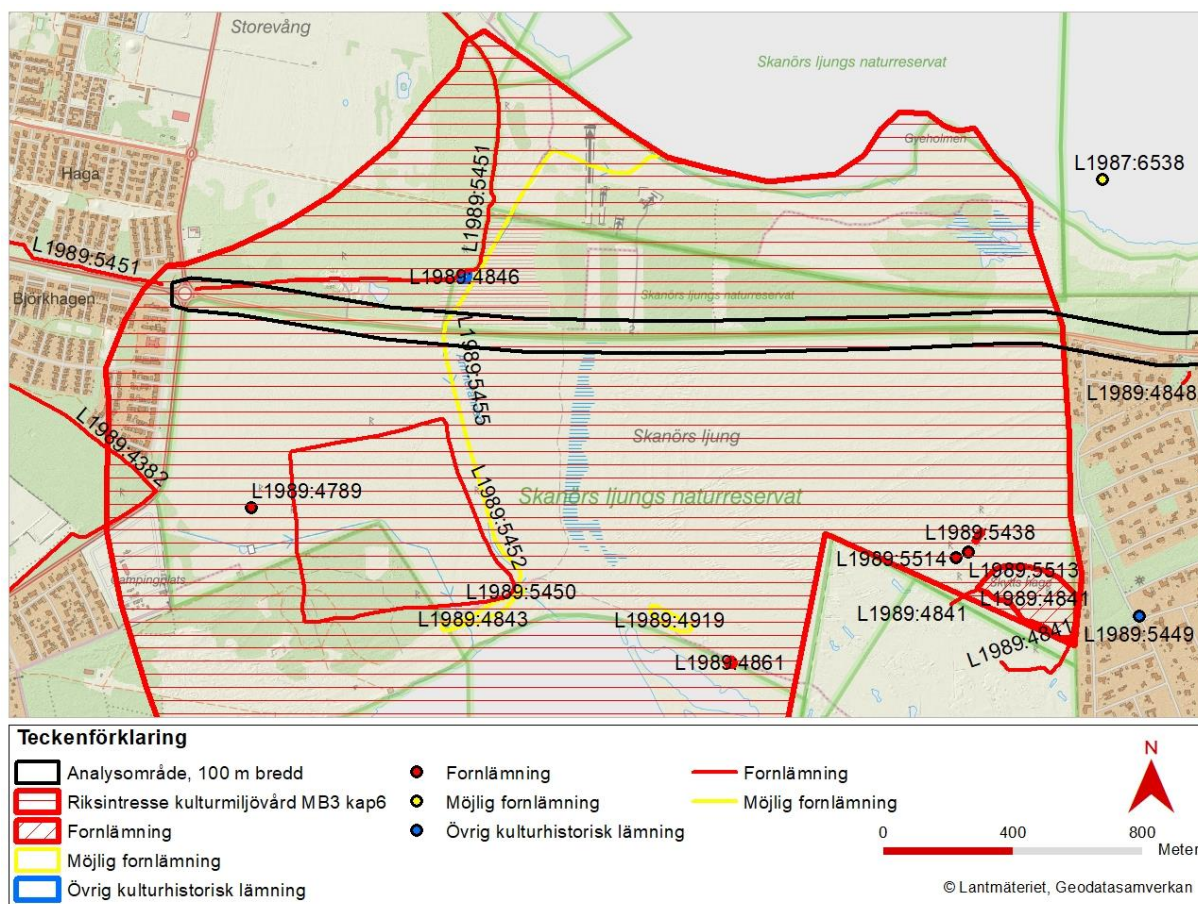
År 1780 fastställdes gränsen mellan staden Skanörs Ljung och den till de östra byarna gemensamma Ljungmarken. Ljunghuset utgjordes fram till slutet av 1800-talet av obebyggd utmark bevuxen med Ljung och pors och användes som betesmark, för insamling av bränsle och i viss utsträckning för torvtäkt. Ljunghuset kan delas in i två områden – västra och östra Ljunghuset. Västra Ljunghuset, även kallat Ljungskogen eller Störvägsområdet, har större tomter och ett slingrande vägnät enligt stadsplanetänkandet i början av 1900-talet. Östra Ljunghuset har mindre tomter där varje skifte är planerat för sig och vid olika tillfällen. Höllviken, i likhet med Ljunghuset, var i stort sett obebyggt fram till sekelskiftet 1900 men framdragande av järnvägen mellan Vellinge och Falsterbo år 1904 möjliggjorde en exploatering. Höllviken består i huvudsak av villabebyggelse inbäddad i tallskog.

### *Fornlämningar*

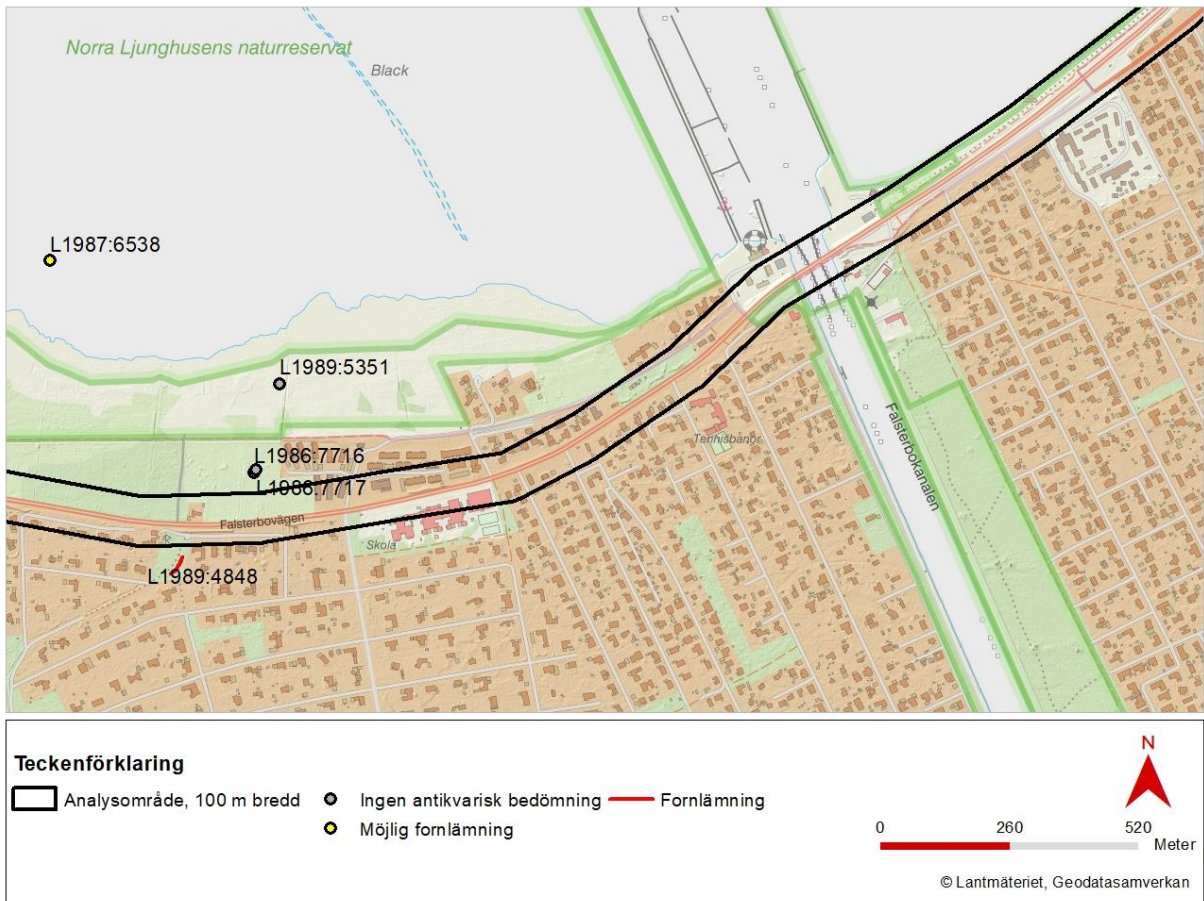
Generellt har området kring Skanör-Falsterbo och Höllviken pekats ut som en synnerligen rik fornlämningsmiljö (Andersson & Anglert, 2019). Området har med sitt speciella geografiska läge tidigt spelat en viktig roll för handel och har därmed även varit frekvent bebott. Ammerännan (L1989:5455) är ett exempel som tidigt kan tänkas ha haft en viktig funktion vid lastning och lossning av större fartyg då de har legat uppankrade på redan. Längs rännan antas pråmar ha transporterat varor tvärs näset, för att undvika den riskabla rutten runt halvön (Westerdahl 1996).

Sedan tidigare finns det ett flertal registrerade forn- och kulturlämningar i nära angränsning till aktuell vägsträcka. Dessa utgörs bland annat ett gränsmärke (L1989:5451) och en fästning/skans (L1989:6776). Lämningarna är synliga över mark och hyser visst värde ur ett kulturmiljöperspektiv.

I anslutning till utredningsområdet finns även en möjlig fornlämning registrerad i form av en kanal, Ammerännan, (L1989:5455). Gränsmärket/tångvallen (L1989:5451) är belägen nära cirkulationsplats Falsterbo. Skansen/fästningen (L1989:6776) ligger mycket nära planerat hållplatsläge vid Nyckelhålsparken, se Figur 25-Figur 27.

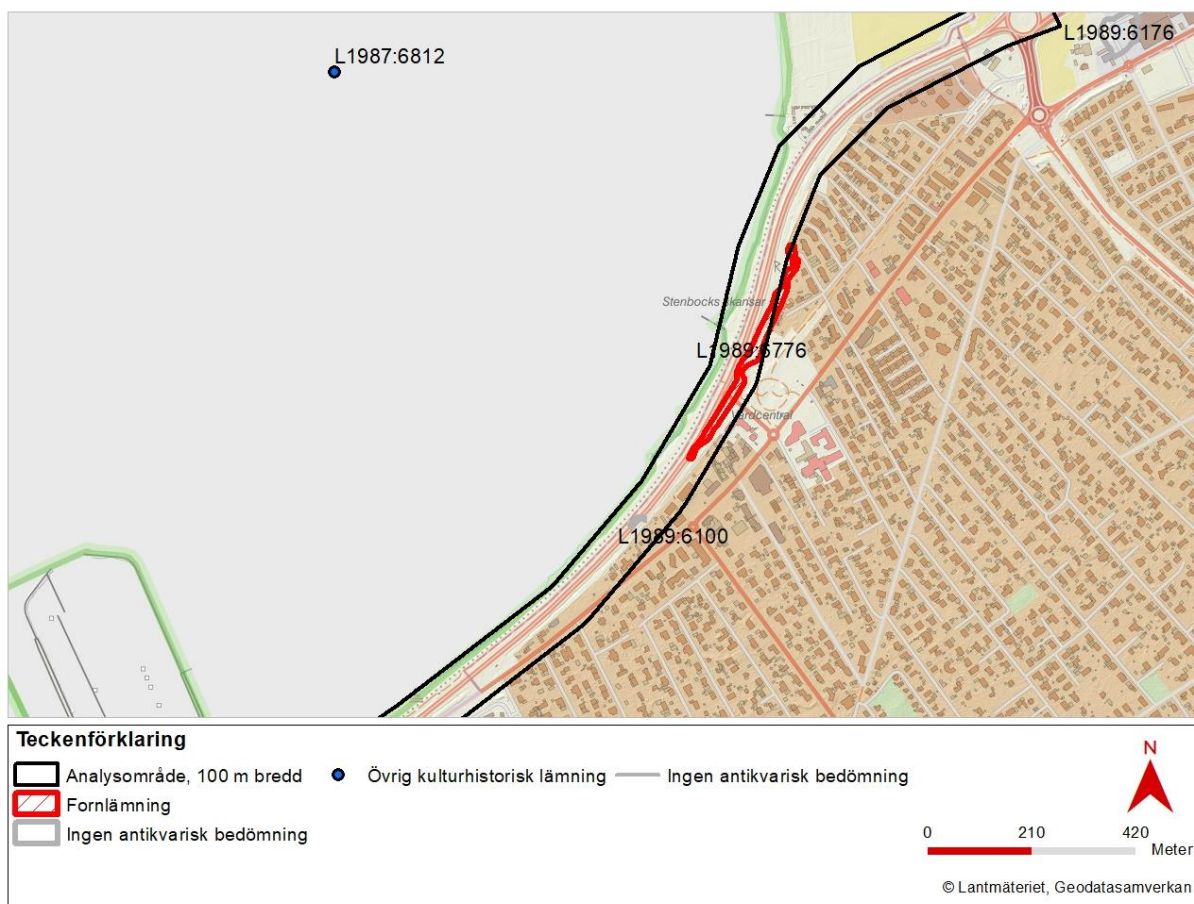


Figur 25. Detaljkarta över området över Skanörs ljung med registrerade lämningar.



Figur 26. Detaljkarta över området vid Ljunghusen med registrerade lämningar.





Figur 27. Detaljkarta över det norra delen av området, vid cirkulationsplats Stora Hammar, med registrerade lämningar.

En arkeologisk utredning steg 1 (AU1) med både byråinventering och fältarbete genomfördes under våren 2019 (Andersson & Anglert, 2019). Det huvudsakliga syftet med den arkeologiska undersökningen var att fastställa om det finns fornlämningar eller potentiella fornlämningar (utredningsobjekt). Områden som ingick i den arkeologiska utredningen längs aktuell vägsträcka illustreras i Figur 28.

Efter den genomförda utredningen föreslogs att två områden i anslutning till fornlämningarna fästning/skans (L1989:6776) och gränsvall/tångvall (L1989:5451) skulle bli föremål för en arkeologisk förundersökning.



Figur 28. Utredningsområdet markerat i lila på utsnitt ur GSD-Terrängkartan (skala 1:50 000), och Sverigekartan i samband med Arkeologernas steg 1-utredning. Kartutdrag från Arkeologernas rapport 2019:41.

En arkeologisk utredning, steg 2, genomfördes under våren 2021 (Andersson 2021). Det huvudsakliga syftet med utredningen var att klargöra den verkliga fornlämningsituationen inom exploateringsområdet. Den skulle visa om och var under mark dolda fornlämningar finns inom området. Fyra områden ingick i utredningen, se Figur 29. Två av dessa områden ligger längs aktuell vägsträcka, ett område vid cirkulationsplats Falsterbo och ett område i Höllviken.

Vid cirkulationsplats Falsterbo, intill fornlämningsfästning/skans (L1989:6776), kunde endast ett mindre område undersökas på grund av förekomst av parkslide samt en björk- och tallskog. Vid utredningen påträffades endast enstaka flintavfall. Inga anläggningar påträffades vid utredningen. Vid Höllviken, intill fornlämningsgränsvall/tångvall (L1989:5451), grävdes ett sökschakt i området. Vid schaktningen visade det sig att området var förstört av diken och nedgrävda fyllnadsmassor, troligen i samband med bygget av väg 100.

Länsstyrelsen meddelade 2021-03-26 att de bedömer att de påträffade lämningarna har ett ringa vetenskapligt värde. Länsstyrelsens bedömning är vidare att det inte finns några hinder ur arkeologisk synpunkt att fortsätta med den planerade ombyggnationen av väg 100.



Figur 29. Läget för den arkeologiska utredningens fyra områden i steg 2, markerade på utsnitt ur GSD-Terrängkartan, skala 1:50 000, och GSD-Översiktskartan. Lantmäteriet (CC0). Kartutdrag från Arkeologernas rapport 2021:65.

#### 4.4.7. Rekreation och friluftsliv

Hela Falsterboområdet hyser generellt stora värden vad gäller friluftsliv och rekreation. Ön inklusive dess kust omfattas av riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap. 6 § miljöbalken vid namn *Skanör-Falsterbohalvön med kuststräckan Höllviken-Trelleborg*. Falsterbohalvön ska därmed skyddas mot åtgärder som kan medföra påtaglig skada vad avser friluftsliv och rekreation. Aktuell vägsträcka omfattas av riksintresset mellan Falsterbokanalen och cirkulationsplats Falsterbo (Figur 9).

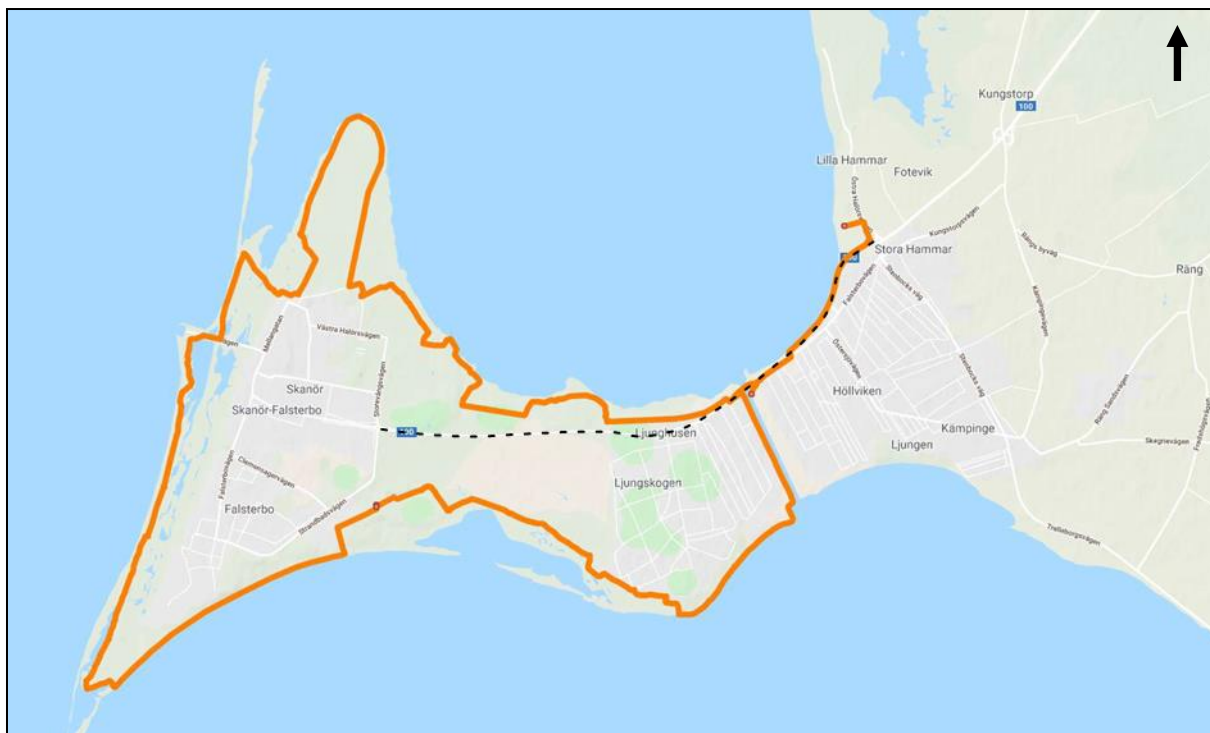
Stödkriterier är bland annat att området har sällsynta djur och växter, vattenanknutna friluftaktiviteter, bra vattenkvalitet, lämpliga stränder och bottenar samt bra förutsättningar för utomhusvistelser. Förekommande friluftaktiviteter är fågelskådning, vandring, strövande, bad, båtliv, naturupplevelser, 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).

Från Falsterbo-Skanör till Höllviken finns ett flertal utpekade badplatser (Figur 30). Bland annat är området längs Ljunghusens södra kust populärt bland badgäster under sommaren.



Figur 30. Gång- och cykelleder i Vellinge kommun. Aktuell vägsträcka är streckad i turkost. Kartkälla: Vellinge kommun (2017).

Möjligheterna att färdas med cykel eller till fots är goda då det finns ett flertal cykel- och vandringsleder (Figur 30). Bland annat finns en markerad förbindelseled tvärs igenom den öppna ljungheden. Även två etapper av Skåneleden är belägna på Falsterbohalvön (Figur 31). Längs aktuell vägsträcka, mellan havet och Höllviken, är en gång- och cykelbana belägen.



Figur 31. Skåneleden etapp 20 (Foteviken – Ljungens och/eller Falsterbo camping) och etapp 21 (Falsterbo camping – Falsterbokanalen), båda markerat i orange. Aktuell vägsträcka är streckad i svart. Kartkälla: Skåneleden (2022).

#### 4.4.8. Boendemiljö och hälsa

##### *Buller*

Längs aktuell vägsträcka finns bostadshus som i nuläget exponeras för vägtrafikbuller (se Tabell 7). Dessa är i huvudsak belägna längs vägens södra sida vid Ljunghusen och Höllviken. I syfte att kartlägga bullersituationen är ljudnivåer beräknade för nuläge, nollalternativ samt för utbyggnadsalternativet. En fördjupad utredning har genomförts för sju fastigheter för att identifiera om den invändiga ljudnivån beräknas överskrida riktvärden eller ej. En av dessa sju fastigheter är en vårdcentral som inte beräknas överskrida några riktvärden. Samtliga fastigheter i Tabell 7 är därför bullerberörda bostäder som överskrider ett eller flera riktvärden. Se även PM Buller där resultatet av bullerberäkningarna redovisas, bland annat i form av ljudutbredningskartor.

Tabell 7. Antal fastigheter som i projektet bedöms bullerberörda där respektive riktvärde överskrids.

Riktvärden enligt TDOK 2014:1021	Antal fastigheter med bostadshus där respektive riktvärde överskrids [st.]		
	Nuläge år 2019	Nollalternativ år 2045	Utbyggnadsalternativ år 2045 utan vägnära åtgärder
<b>Bostäder</b>			
>55 dBA ekvivalent vid fasad	37	40	40
>55 dBA ekvivalent vid uteplats	13	16	16
>70 dBA maximal vid uteplats	5	6	7
>30 dBA ekvivalent inomhus	13	14	14
>45 dBA maximal inomhus	2	2	3

Riksdagen har i proposition 1996/97:53 antagit riktvärden för buller och vibrationer vid permanenta bostäder som gäller nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur. Detta projekt innebär väsentlig ombyggnad. Riktvärdena har konkretiserats av Trafikverket utifrån vad som anses vara en god eller i vissa fall godtagbar miljö. Värdena ska utgöra ett stöd vid Trafikverkets bedömningar om behov av utredningar och genomförande av skyddsåtgärder mot höga buller- och vibrationsnivåer. Riktvärden för utomhus- och inomhusmiljöer framgår av Tabell 8.

Flertalet bullerberörda fastigheter som byggts efter att infrastrukturpropositionen införande eller där detaljplanen specificerat att byggnader och uteplats ska anpassas till att säkerställa att gällande riktvärden innehålls kommer inte erbjudas åtgärd. Sett till att projektet i sig inte bedöms medföra någon ökad trafik förutsätts det att byggnadernas fasader ska ha tillräckligt god bullerreduktion samt att möjligheten för skyddad uteplats redan ska vara beaktad. Fördjupat resonemang för detta redovisas i PM Buller med tillhörande resultattabell.

Tabell 8. Trafikverkets riktvärden för buller och vibrationer från väg- och spårtrafik.

Lokal- eller områdestyp	Ekvivalent ljudnivå, Leq24h, utomhus	Ekvivalent ljudnivå, Leq24h, utomhus på uteplats/ skolgård	Maximal ljudnivå, L <sub>max</sub> , utomhus på uteplats/ skolgård	Ekvivalent ljudnivå, Leq24h, inomhus	Maximal ljudnivå, L <sub>max</sub> , inomhus	Maximal vibrationsnivå, mm/s vägd RMS inomhus
Bostäder <sup>1,2</sup>	55 dBA <sup>3</sup> 60 dBA <sup>4</sup>	55 dBA	70 dBA <sup>5</sup>	30 dBA	45 dBA <sup>6</sup>	0,4 mm/s <sup>7</sup>
Vårdlokaler <sup>8</sup>				30 dBA	45 dBA <sup>6</sup>	0,4 mm/s <sup>7</sup>
Skolor och undervisningslokaler <sup>9</sup>	55 dBA <sup>3</sup> 60 dBA <sup>4</sup>	55 dBA	70 dBA <sup>10</sup>	30 dBA	45 dBA <sup>11</sup>	
Bostadsområden med låg bakgrundsnivå <sup>12</sup>	45 dBA					
Parker och andra rekreationsytor i tätorter	45-55 dBA					
Friluftsområden	40 dBA					
Betydelsefulla fågelområden	50 dBA					
Hotell <sup>12, 13</sup>				30 dBA	45 dBA	
Kontor <sup>12, 14</sup>				35 dBA	BA	

## Luft

Luftföroreningar kan påverka både människors hälsa och miljö negativt. Trafiken är en utsläppskälla då gaser och partiklar släpps ut via förbränning i motorn samt när slitage sker på hjul, bromsar och vägar (Naturvårdsverket 2019a). Sedan införandet av miljö kvalitetsnormerna (MKN) för luftkvalitet har alla kommuner skyldighet att kontrollera och ha kunskap om kommunens utomhusluftskvalitet. I 2020 års rapport presenteras de mest frekvent förekommande luftföroreningarna för Vellinge kommun (mätningar gjordes 2019). De luftföroreningar som Luftvårdsförbundet främst har studerat är kväveoxider (NO<sub>x</sub>), partiklar mindre än 10 mikrometer (PM<sub>10</sub>) samt partiklar mindre än 2,5 mikrometer (PM<sub>2,5</sub>).

1 Riktvärden inomhus omfattar bostadsrum i permanentbostad och fritidsbostad.

2 Dessa riktvärden för buller anges även i prop. 1996/97:53.

3 Avser ljudnivå vid fasad från vägtrafik samt från spårtrafik i hastighet högre än 250 km/tim.

4 Avser ljudnivå vid fasad från spårtrafik vid hastighet lägre än 250 km/tim.

5 Om ljudnivån överskrids bör den inte överskridas med mer än 10 dBA fem gånger per timme dag- och kvällstid (06-22).

6 Avser ljudnivåer nattetid (22-06) och får överskridas högst 5 dBA fem gånger per trafikårsmedelnatt.

7 Avser vibrationsnivå nattetid (22-06) och får överskridas högst fem gånger per trafikårsmedelnatt. Vibrationsnivån får dock inte överskrida 0,6 mm/s vägd RMS.

8 Avser utrymme för sömn och vila, eller utrymme med krav på tystnad.

9 Riktvärden inomhus omfattar undervisningsrum samt rum för sömn och vila.

10 Får överskridas med högst 10 dBA fem gånger per timme dagtid (06-18).

11 Får överskridas med högst 5 dBA fem gånger per timme dagtid (06-18).

12 Riktvärden för dessa områdestyper beaktas endast vid nybyggnad av infrastruktur.

13 Avser gästrum för sömn och vila.

14 Avser rum för enskilt arbete.

Vägtrafiken är den största utsläppskällan inom Vellinge kommun avseende kvävedioxider (41 procent), PM<sub>10</sub> (57 procent av partikelutsläpp) och PM<sub>2,5</sub> (42 procent av partikelutsläpp). De högsta luftföroreningshalterna har identifierats norrut längs motorvägen (E6/E22) (Skånes luftsvårdsförbund 2019).

I Tabell 9 återges de högsta uppmätta värdena från år 2017 inom Vellinge kommun. Alla värden understiger miljö kvalitetsnormerna för luft.

Tabell 9. Högsta avlästa mätvärden för luftföroreningar i Vellinge kommun samt NUT (nedre utvärderingströskel) och MKN. Om NUT överskrids ska kontinuerliga mätningar utföras.

Luftförorening (mikrogram per kubikmeter)	Medelvärde	Högsta värde (och plats) inom Vellinge kommun (2017)	NUT	MKN
<b>Kvävedioxid</b>	Årsmedelvärde	6–17 (E6/E22)	26	40
	Dygnmedelvärde	17–26 (E6/E22 samt tätorten Vellinge)	36	60 <sup>15</sup>
<b>PM<sub>10</sub></b>	Årsmedelvärde	13–14 (inom kommunen)	20	40
	Dygnmedelvärde	22–25 (E6/E22 samt tätorten Vellinge)	25	50 <sup>16</sup>
<b>PM<sub>2,5</sub></b>	Årsmedelvärde	6–11 (E6/E22 samt tätorterna Vellinge och Höllviken)	12	25

Väg 100 utgör primär transportled för farligt gods (Trafikverket 2021). Farligt godstransporter kan innehålla en mängd olika ämnen vars fysikaliska och kemiska egenskaper varierar. Gemensamt är riskerna kring ämnenas inneboende egenskaper, som kan komma att påverka omgivningen vid en olycka under transporten (Tyréns 2019).

#### 4.4.9. Naturresurser

Västra delen av marken inom utredningsområdet (Skanörs Ljung och del av Ljunghusen) består av naturmark där delar klassas som produktiv skogsmark (Regionfakta 2018). Projektet berör inte någon brukningsvärd jordbruksmark.

#### 4.4.10. Yttre händelser till följd av klimatförändring

I Sverige står transportsektorn för cirka en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Huvuddelen av de växthusgaser som släpps ut från transportsektorn kommer från vägtrafiken. Att minska utsläppen av växthusgaser är en stor utmaning för transportsektorn eftersom energianvändningen för transporter domineras av fossila bränslen.

Trafikverket arbetar med att begränsa transportsektorns klimatpåverkan. Inriktningen är att skapa ett transportsnålt och energieffektivt transportsystem. Bland annat energieffektiviserar Trafikverket den egna verksamheten genom att verka för effektivare byggande av infrastruktur och effektivare drift och underhåll av densamma.

I föreliggande vägplan behandlas klimatpåverkan endast översiktligt eftersom det gäller storskaliga effekter och konsekvenser jämfört med övriga miljöaspekter.

Väg 100 är belägen i ett kustnära område, cirka tre meter över havsytan (Trafikverket 2021). Lågpunkter om cirka 0,1 till 0,5 meter förekommer sporadiskt längs sträckan.

Hur mycket havsnivån kommer att stiga i framtiden beror på utsläppskurvorna av växthusgaser under kommande decennier. SMHI har tagit fram prognoser för framtida medelvattenstånd utifrån tre olika klimatscenarion. Figur 32 visar medelvattenståndet år 2100 vid RCP (klimatscenario) 8,5. I detta

<sup>15</sup> Antalet tillåtna överskridanden per kalenderår är 7 dygn.

<sup>16</sup> Antalet tillåtna överskridanden per kalenderår är 35 dygn.



scenario ingår aktuell vägsträcka i det potentiella översvämningsområdet vid Skanörs ljung. Vidare flyttas strandlinjen närmre vägen. I nuläget är det detta scenario som ligger närmast de uppmätta trenderna i koncentration av växthusgaser (SMHI 2017). Det finns inga kända lokala modelleringar som fortskrider efter år 2100.



Figur 32. Medelvattenstånd år 2100 i klimatscenariot RCP 8,5 (hög). Detta klimatscenario är ett troligt utfall då det innebär ökade koldioxidutsläpp. Kartkälla: SMHI (u.å).

## 4.5. Byggnadstekniska förutsättningar

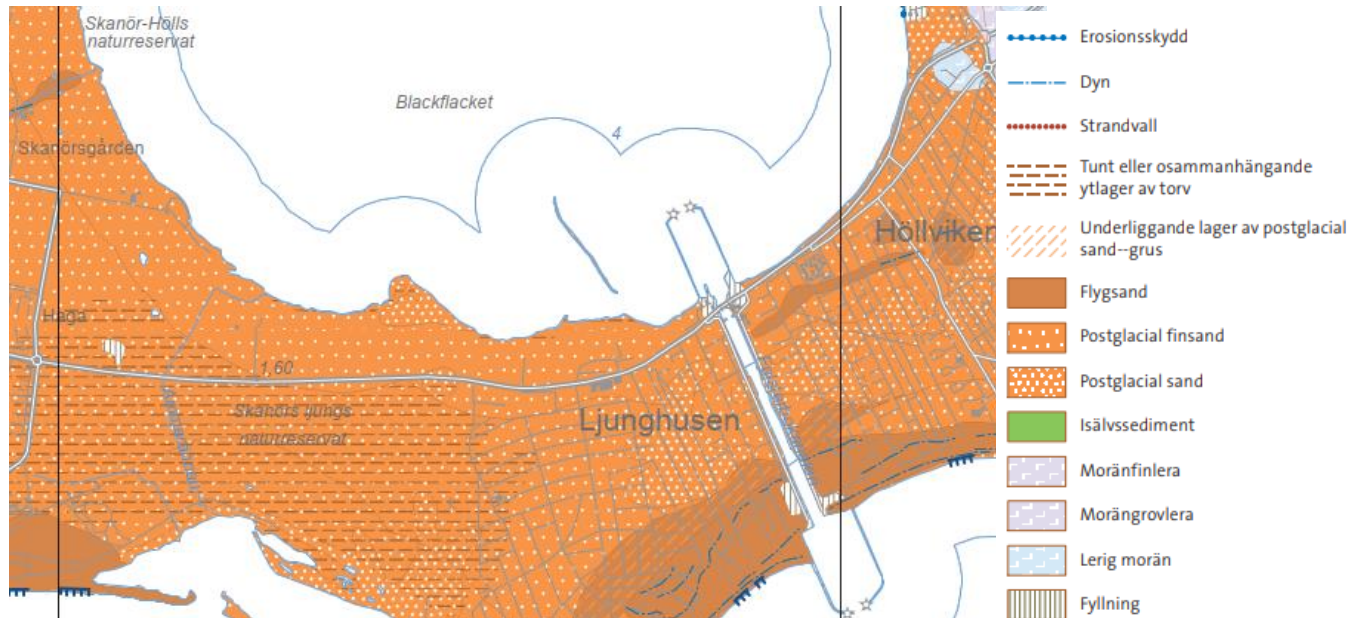
### 4.5.1. Geotekniska förutsättningar

Översiktliga geotekniska förhållanden framgår av Figur 33. Enligt SGU:s jordartskarta (Sveriges geologiska undersökning 2018) domineras de översta jordlagren av postglacial finsand. Jorddjupet minskar generellt från väster mot öster. Jorddjupet mellan 20 och 30 meter förväntas inom området Skanörs Ljung. I höjd med Ljunghusen och österut är det förväntade jorddjupet mellan 3 och 30 meter. Tunna eller osammanhängande lager av torv kan förväntas på delar av sträckan över Skanörs ljung (km 0/000 till 1/400).

Vid geotekniska undersökningar har ingen torv påträffats i undersökningspunkter inom detta avsnitt, men förekomsten av lokala skikt kan inte uteslutas. Utförda undersökningar visar generellt på ett tunt täcke med sandfyllning, överst med ett visst organiskt innehåll. Under fyllningen finns ett lager av sand ned till avslutat undersökningsdjup (tre till fem meter under markytan). Torv har påträffats vid de geotekniska undersökningarna i en punkt (vid cirka km 6/000), vilket visar på att lager med torv kan fläckvis förväntas inom hela delsträckan mellan cirkulationsplats Falsterbo och cirkulationsplats Stora Hammar.

Grundvattenytor har uppmätts i tre grundvattenrör under perioden oktober 2019 och ett till drygt två år framåt. Grundvattennivåerna ligger ytligt med nivåer mellan +0,3 och +1,8, motsvarande drygt en meter under mark till i nivå med markytan.

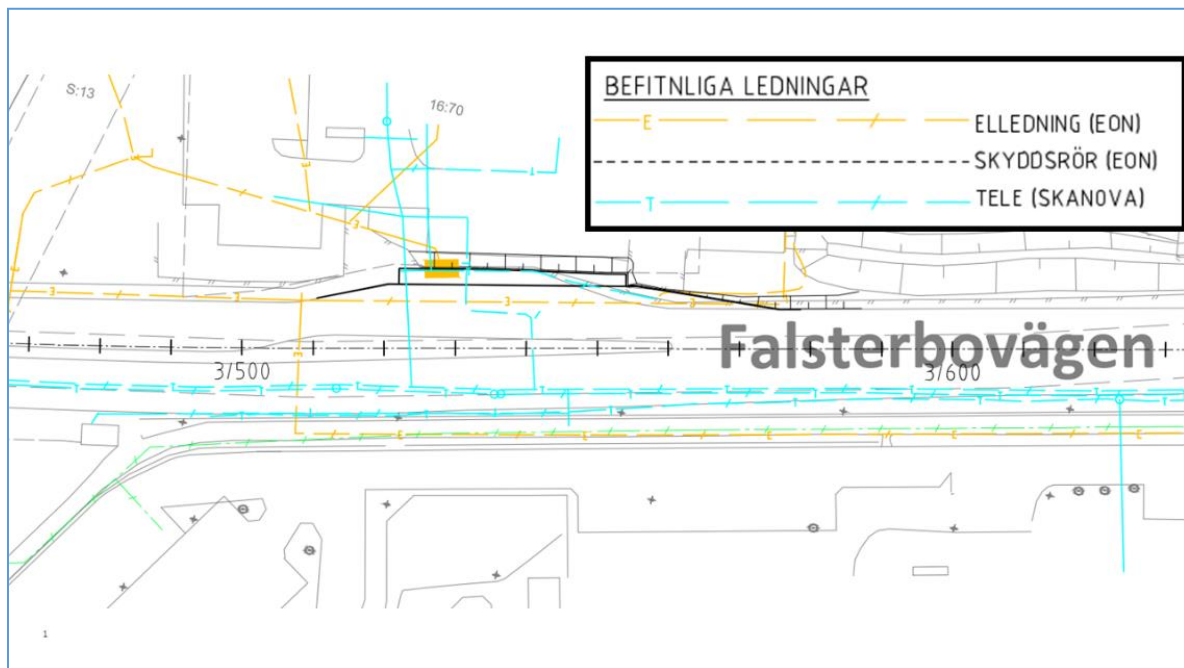
De byggnadstekniska förutsättningarna är generellt goda ur geoteknisk synpunkt, bedömningen är att ställvis kan lokal utskiftning av torv erfordras i samband med terrasseringsarbeten.



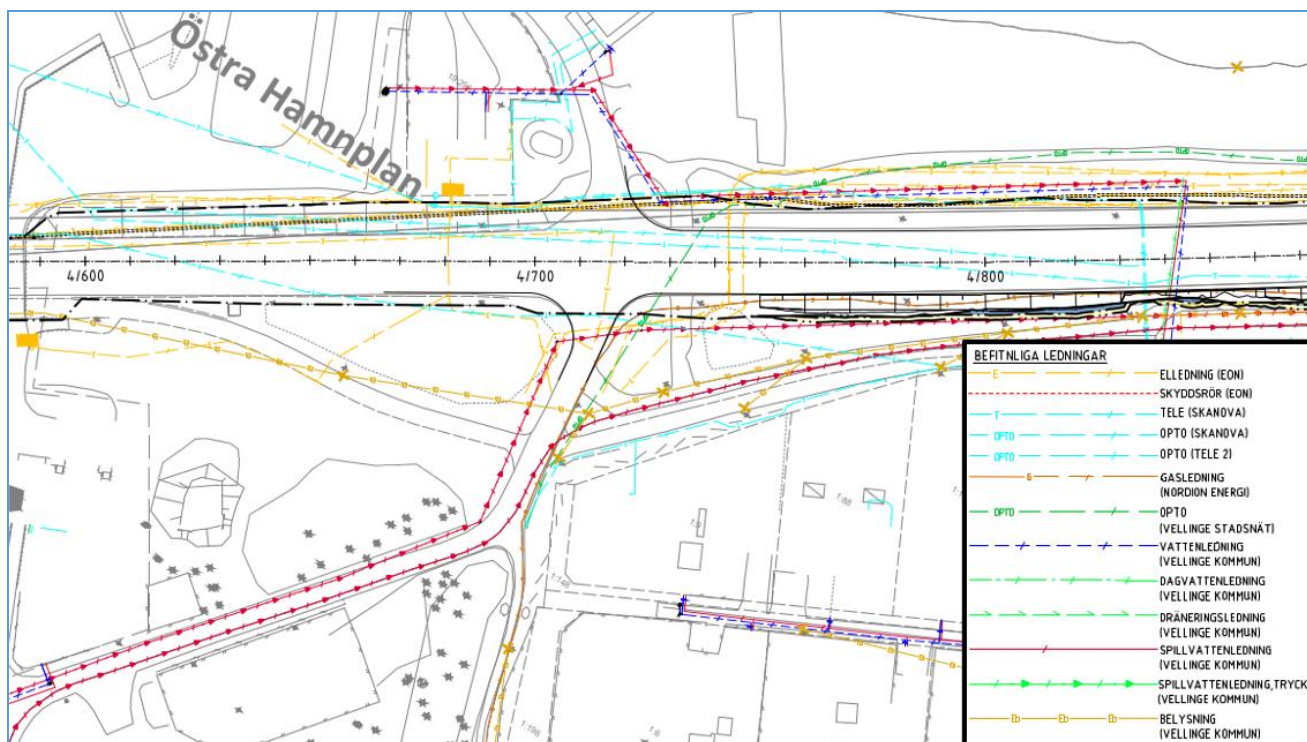
Figur 33. Illustration över översiktliga geotekniska förhållanden. Kartkälla: SGU 2018.

#### 4.5.2. Ledningar

I Figur 34 och Figur 35 illustreras ledningar inom utredningsområdet. De ledningar som illustreras i figuren är de som bedöms ha störst inverkan på åtgärderna i vägplanen.



Figur 34. Ledningar vid busshållplats Ljunghusen Storvägen. Kartkälla: Ledningskollen



Figur 35. Ledningar öster om Falsterbocanalen. Kartkälla: Ledningskollen

### Elledningar

Vid cirkulationsplats Falsterbo korsar en ledning förlagd i skyddsror.

Vid hållplatsen Störvägen korsar tre ledningar och en ledning ligger längs väg 100.

Längs sträckan mellan Falsterbocanalen och korsning 5/200 korsar fyra ledningar. Mellan korsningarna km 5/200 och Falsterbovägen/Norra Lillvägen korsar tre ledningar och två ligger längs väg 100. Längs sträckan mellan korsningen Falsterbovägen/Norra Lillvägen och cirkulationsplats Stora Hammar korsar tre ledningar väg 100.

E.ON är ledningsägare för samtliga elledningar.

### Teleledningar (opto/koppar)

Skanova är ledningsägare för ett antal teleledningar i området.

På norra sidan om väg 100, längs hållplats *Ljunghusen Störvägen*, ligger en kanalisering (rör som samlar ledningar). Vid samma hållplatsläge korsar två kopparledningar och en optokabel (ledningsägare är Tele2) väg 100.

Längs sträckan mellan Falsterbocanalen och korsningen vid busshållplats Höllviksstrand korsar tre kanaliseringar och en kopparledning löper längs väg 100.

Längs sträckan mellan korsningen Falsterbovägen/Norra Lillvägen och cirkulationsplats Stora Hammar korsar en kanalisering väg 100.

Vid korsningen Falsterbovägen/Norra Lillvägen korsar en optokabel (ledningsägare är Tele2) väg 100.

Vellinge Stadsnät (VESAB) har en längsgående optokabel på norra sidan om väg 100, från cirkulationsplats Stora Hammar till Östra Kanalvägen. Vid Östra Kanalvägen korsar kabeln väg 100 förlagd i skyddsror.

VESAB har även en längsgående optokabel på södra sidan om väg 100, från korsning 5/200 till korsningen Falsterbovägen/Norra Lillvägen.

#### *VA-ledningar*

Längs sträckan mellan Falsterbokanalerna och korsning km 5/200 korsar vatten-, dagvatten- och spillvattenledningar väg 100.

På den södra sidan om väg 100, parallellt längs sträckan mellan korsning 5/200 och Falsterbovägen/Norra Lillvägen, ligger en tryckspillvattenledning.

Längs sträckan mellan korsningen Falsterbovägen/Norra Lillvägen och cirkulationsplats Stora Hammar korsar sex ledningar väg 100, fyra dagvattenledningar, en vattenledning och en tryckspillvattenledning.

Vellinge kommun är ledningsägare.

#### *Gasledningar*

På den södra sidan om väg 100, parallellt längs sträckan mellan Falsterbokanalerna och korsning 5/200 ligger en gasledning.

Nordion Energi AB är ledningsägare.

#### **4.5.3. Avvattningsföretag**

Aktuell sträcka av väg 100 passerar genom två delavrinningsområden, ”*Rinner mot Höllviken*” och ”*Rinner mot V sydkustens kustvatten*”. Väg 100 avvattnas, på aktuell sträcka, genom längsgående gräsbeklädda diken och sluttningar. Rännstensbrunnar hanterar dagvattnet inom Ljunghusen och brunnar med längsgående ledningar hanterar dagvattnet där vägen skevar österut norr om korsningen mellan väg 100 och infartsväg mot Falsterbovägen (km 6/230 – 6/720).

#### *Markavvattningsföretag*

Väg 100 korsar en del av båtadsområdet för markavvattningsföretaget St. Hammar nr 14 (år 1921) vid km 6/640, se Figur 36. Markavvattningsföretagets funktion har dock upphört då området exploaterats med bostäder och ytan har till större delen hårdgjorts.



Figur 36. Placering av markavvattningsföretaget St Hammar nr 14 (år 1921) (blå linje) med dess tillhörande båtadsområde (prickad yta). Kartkälla: Länsstyrelsen Skåne 2021.

## 5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

### 5.1. Val av lokalisering

I arbetet med vägplanen har ingen alternativ lokalisering studerats. Åtgärder föreslås byggas i och i anslutning till väg 100, vilket ligger i linje med vad som studerades i åtgärdsvalsstudien för stråket Malmö-Falsterbonäset.

### 5.2. Val av utformning

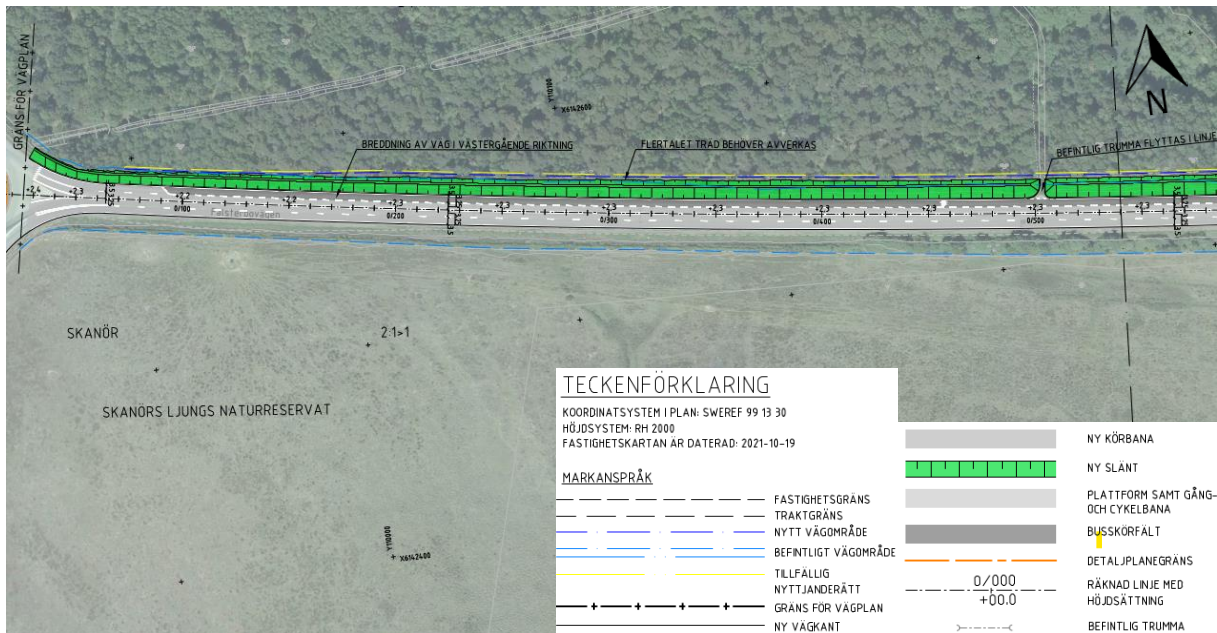
I Figur 37-Figur 43 illustreras de planerade åtgärderna mellan cirkulationsplats Falsterbo och cirkulationsplats Stora Hammar. Figureerna visas från sydväst till nordost. Teckenförklaring visas i Figur 37.

Hänvisningar till vägens längdmätning (km x/xxx) återfinns i vägplanens plankartor (300T0201-300T0212 samt 300T0221-300T0232) och illustrationskartor (300T0501-300T0512).

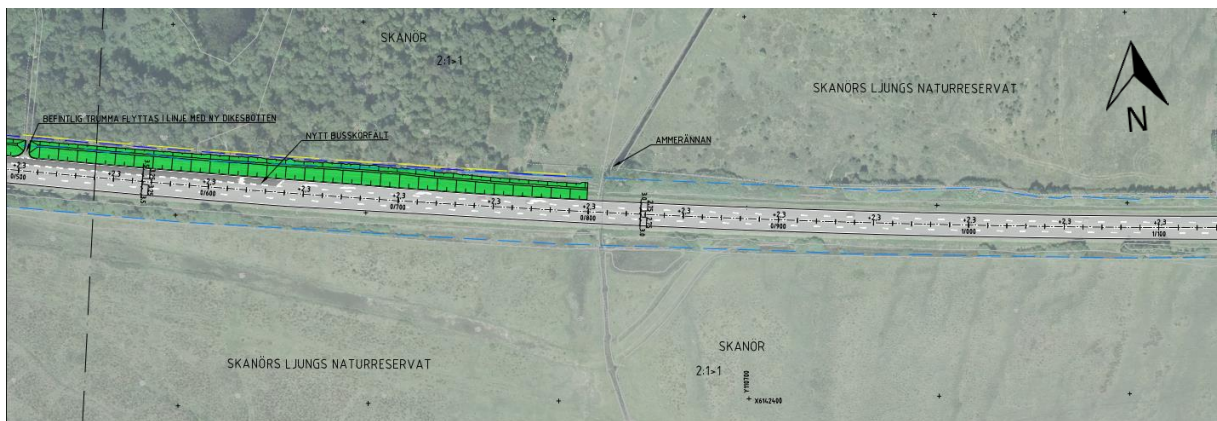
Längdmätningen har sin början i nollpunkten belägen i cirkulationsplats Falsterbo och markeras som 0/000. I typsektioner tillhörande vägplanen visas den planerade nya körfältsindelningen.

#### *Skanörs Ljung*

Mellan cirkulationsplats Falsterbo och vattendraget Ammerännan (som korsar väg 100 cirka 800 meter öster om cirkulationsplatsen) avses vägen att breddas på dess norra sida i syfte att anordna ett kollektivtrafikkörfält in mot cirkulationsplatsen. Motivet till kollektivtrafikkörfältet är en rakare infart för kollektivtrafiken och öka dess prioritering gentemot biltrafik. Breddningen sker på norra sidan eftersom det planerade busskörfältet är i västlig körriktning mot Falsterbo. Ytterligare motiv till breddning på norra sidan är att en breddning på södra sidan hade medfört intrång i naturreservatet Skanörs Ljung. Denna sträcka dimensioneras och utformas för utrymmesklass A vilket innebär att fordon framförs i egna körfält utan att körareor behöver inkräkta på vägrenar eller motriktade körfält. Körfältsbredden planeras bli 3,5 meter respektive 3,25 meter. På resterande sträcka över Skanörs Ljung, mellan vattendraget och Ljunghusen, planeras omfördelning av körfält inom befintlig vägbredd. Sträckan är knappt två kilometer lång. På sträckan kommer det anordnas ytterligare ett körfält i riktning mot Falsterbo. Denna sträcka dimensioneras och utformas för utrymmesklass B. Det innebär att fordon kan behöva inkräkta på medriktad vägren men även på motriktade körfält vid omkörning av cyklist där körarean får inkräkta med högst 1,0 meter på motriktat körfält och att det vid möte krävs hastighetssänkning. Utrymmesklass B bedöms ge mindre god körkomfort för fordonsförare men god trygghet och säkerhet om trafikanterna anpassar hastigheten. För aktuell sträcka bedöms utrymmesklass B vara tillräcklig eftersom det är väldigt goda siktförhållanden. Därutöver kommer Trafikverket att arbeta för att införa ett omkörningsförbud för lastbilar utmed sträckan där utrymmesklass B blir aktuell. Körfältsbredden planeras bli 3,0 meter respektive 2,75 meter. Fartkameror fungerar inte när det finns mer än ett körfält varför den befintliga fartkameran behöver tas bort. Se Figur 37 och Figur 38. Belysningsstolpar och räcken planeras inte på denna sträcka.



Figur 37. Åtgärd på sträckan Skanörs Ljung, breddning av vägen för kollektivtrafikkörfält. Utsnitt från illustrationskarta 300T0501.



Figur 38. Åtgärd på sträckan Skanörs Ljung, breddning av vägen för kollektivtrafikkörfält. Utsnitt från illustrationskarta 300T0502.

### Ljunghusen

På sträckan genom Ljunghusen planeras inga långsträckta åtgärder på väg 100. Däremot kommer det norra hållplatsläget för busshållplats Storvägen att byggas om för att vara anpassat till standard enligt Skåneexpress. Det norra hållplatslägets ficka förlängs för att öka komforten för kollektivtrafiken. Den nya längden på plattformen blir 32 meter. Ombyggnationen av fickan innebär att en befintlig fartkamera behöver flyttas något österut. Inget väderskydd kommer att finnas på det norra hållplatsläget. Det finns inget större behov för det eftersom hållplatsen i huvudsak används för avstigning samt att ett väderskydd skulle innebära ett större intrång på fastigheten där ICA Nära Ljungskogens livs finns. Även det södra hållplatsläget kommer att byggas om, dock sker detta utanför föreliggande vägplan och genom Vellinge kommuns planering. Se Figur 39.



Figur 39. Åtgärd på sträckan Ljunghusen, ombyggnad av hållplats Storvägen. Utsnitt från illustrationskarta 300T0507.

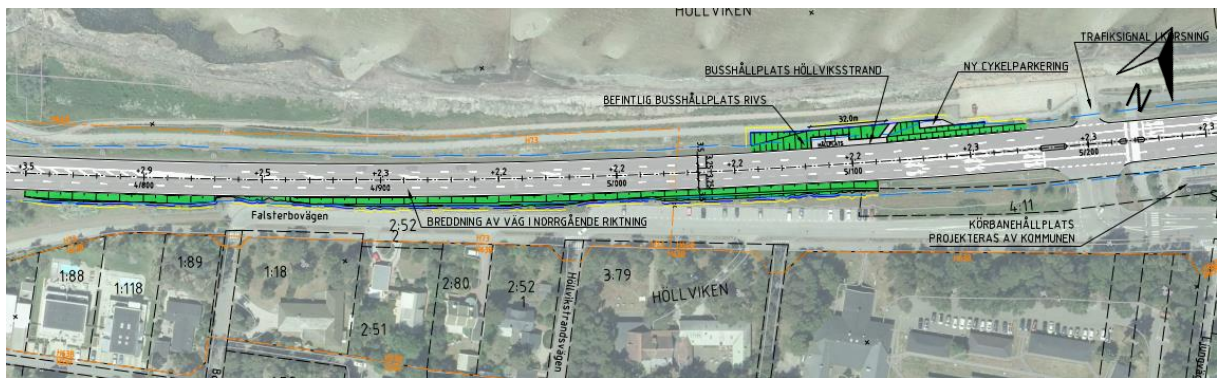
#### Höllviken

Mellan Falsterbokanalen och cirkulationsplats Stora Hammar kommer vägen att breddas mot bebyggelsen för att anordna ytterligare ett körfält i södergående körriktning. I de två korsningarna med signalreglering som finns på sträckan sker ingen breddning. Vägen breddas mot bebyggelse främst för att minimera och undvika påverkan på annan infrastruktur så som befintlig gång- och cykelbana samt större kraftledningar. Eftersom det kommer att vara två körfält i riktning mot Falsterbo behöver den befintliga fartkameran tas bort. Fartkameror fungerar inte när det finns mer än ett körfält. Det befintliga kollektivtrafikkörfältet i norrgående körriktning kommer att tas bort så att vägen har två körfält för blandtrafik i vardera körriktningen.

Det befintliga kollektivtrafikkörfältet kommer att upphöra strax innan korsningen vid Östra Kanalvägen. Ett antal belysningsstolpar kommer att behöva rivas i samband med breddningen av vägen. Dessa kommer att ersättas med nya belysningsstolpar. Armaturer på övriga stolpar, som inte kommer i konflikt med breddningen av vägen, kommer att bytas. Vid den första signalreglerade korsningen från Falsterbokanalen byggs det norra busshållplatsläget Höllviksstrand om. Hållplatsen byggs om till en körbanehållplats, vilket innebär att bussen inte stannar i en ficka utan i körfältet på vägen. Hållplatsen kommer att utrustas med väderskydd. Den nya längden på hållplatsen blir 32 meter. Även hållplatsen på den södra sidan av vägen kommer att byggas om, men sker inom ramen för Vellinge kommuns planering.

Strax söder om korsningen vid Nyckelhålsparken kommer det att byggas en busshållplats anpassad för Skåneexpressen. Hållplatsläget kommer att utformas som en körbanehållplats och utrustas med väderskydd. Hållplatsens längd blir 32 meter. Se Figur 40-Figur 43.





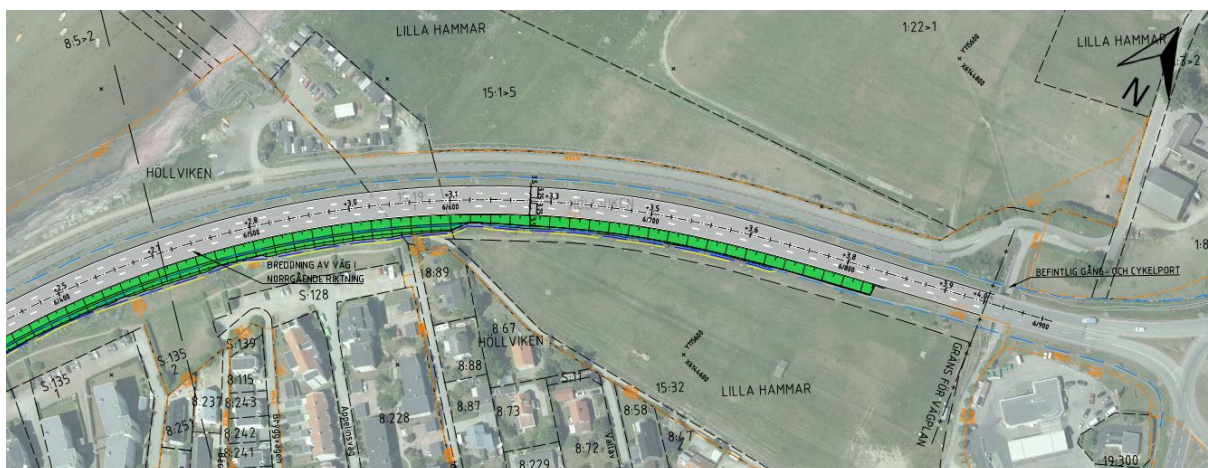
Figur 40. Åtgärd på sträckan Höllviken, breddning av väg samt ombyggnad av hållplats Höllviksstrand. Utsnitt från illustrationskarta 300T0509.



Figur 41. Åtgärd på sträckan Höllviken, breddning av väg. Utsnitt från illustrationskarta 300T0510.

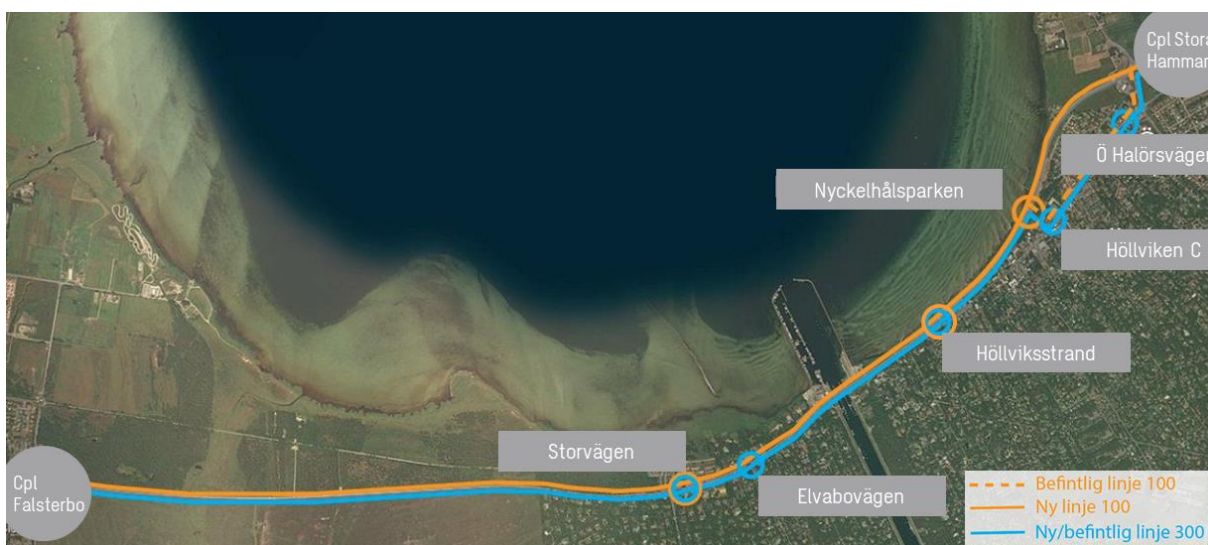


Figur 42. Åtgärd på sträckan Höllviken, nybyggnation av hållplats Nyckelhålsparken samt breddning av väg. Utsnitt från illustrationskarta 300T0511.



Figur 43. Åtgärd på sträckan Höllviken, breddning av väg. Utsnitt från illustrationskarta 300T0512.

Skånetrafiken planerar ett antal förändringar av kollektivtrafikens linjedragning. Linje 100 planeras att ledas om och gå utmed väg 100 vilket innebär att vissa befintliga hållplatslägen inte längre kommer att trafikeras av linje 100 och att vissa hållplatslägen läggs till. Från december 2022 benämns linjen SkåneExpressen 15 (SKE 15). I anslutning till vägplanen ersätts befintlig hållplats Höllviken Centrum med ny hållplats Nyckelhålsparken. För linje 300 planeras ingen förändring av linjedragningen, även fortsättningsvis kommer linje 300 att trafikera samtliga befintliga hållplatslägen, såsom Höllviken centrum. Se Figur 44.



Figur 44. Befintlig (streckad gul linje), framtida (gul linje) linjedragning för linje 100 (SKE 15), befintlig och framtida (blå linje) linjedragning för linje 300 samt befintliga och framtida hållplatslägen. Kartkälla: @ Lantmäteriet.

### 5.2.1. Bortvalda alternativ

I avsnittet framgår vilka alternativ som valts bort under projektets gång, samt motiven till bortval, avseende utformning och bullerskyddsåtgärder.

#### *Bortvalda utformningsalternativ*

Följande alternativa utformningar till breddning av väg för att anordna två körfält i vardera körriktningen har studerats:

1. Separata busskörfält i båda körriktningarna mellan Falsterbokanalen och cirkulationsplats Stora Hammar i Höllviken.
  - Detta alternativ bedöms försämra kapaciteten för övrig trafik samt öka risken för köbildning. Köbildningen bedöms även kunna ge negativa effekter för kollektivtrafiken i korsningspunkterna då busskörfälten upphör en bit före varje korsning.
2. Mittförlagt reversibelt busskörfält mellan Falsterbokanalen och cirkulationsplats Stora Hammar i Höllviken.
  - Detta alternativ bedöms försämra kapaciteten för övrig trafik. Därutöver innebär alternativet ett väldigt stort intrång och komplex trafiksituation vid hållplatslägen. Alternativet skulle även innebära ombyggnad av de två signalreglerade korsningarna för att kunna tillåta vänstersvängar.
3. Mittförlagt reversibelt busskörfält i korsningarna före och efter Falsterbokanalen samt på bron över kanalen.
  - Detta alternativ innebär ingen förbättring jämfört med befintlig situation vilken kommer att finnas kvar eftersom ingen åtgärd planeras i korsningarna före och efter Falsterbokanalen samt på bron. Därutöver skulle det krävas trafiksignaler vid varje korsningspunkt för att kunna tillåta vänstersvängar in till anslutande gator.
4. Mittförlagt reversibelt busskörfält genom Ljunghusen.
  - Detta alternativ innebär ett väldigt stort intrång och komplex trafiksituation vid hållplatslägen. Därutöver skulle det krävas trafiksignaler vid varje korsningspunkt för att kunna tillåta vänstersvängar in till anslutande gator.
5. 2+2 väg för samtliga trafikanter genom Ljunghusen.
  - Detta alternativ innebär en viss förbättring för framkomligheten men innebär ett stort ingrepp i ett område där det råder stor begränsning i tillgängliga ytor för ombyggnation.
6. Förlängning av det befintliga busskörfältet i östlig riktning genom Ljunghusen ut på Skanörs Ljung.
  - Detta alternativ bedöms inte ge tillräckligt tillfredsställande effekt varken för framkomligheten eller för prioriteringen av kollektivtrafik.
7. Separata busskörfält i båda körriktningarna över Skanörs ljung fram till cirkulationsplats Falsterbo.
  - Detta alternativ bedöms försämra kapaciteten för övrig trafik samt öka risken för köbildning.
8. Mittförlagt reversibelt busskörfält över Skanörs ljung fram till cirkulationsplats Falsterbo.

- Detta alternativ bedöms försämra kapaciteten för övrig trafik samt öka risken för köbildning.

### *Bortvalda bullerskyddsåtgärder*

Olika alternativa bullerskyddsskärmar har utretts i projektets bullerutredning – dels högre skärmar med placering utanför vägdiket, dels lägre skärmar närmare vägbanan. Dessutom har skärmar av både trä och genomsiktligt material studerats. Gemensamt för samtliga träskärmar är att de enligt beräkningar är samhällsekonomiskt lönsamma. Skärmar av genomsiktligt material är betydligt dyrare och bedöms inte vara samhällsekonomiskt lönsamma. Trots samhällsekonomiskt lönsamma resultat har samtliga bullerskyddsskärmar valts bort. De högre skärmarna, högre än 1,5 meter över vägbanan, gör ett stort visuellt intrång och medför därmed en negativ påverkan på landskapsbilden. Detta särskilt på grund av att de vertikala elementen i det i övrigt öppna landskapet skulle försämra den för platsen viktiga kopplingen mellan bebyggelse och havet. För att de lägre skärmarna ska ha god effekt så behöver de placeras nära vägbanan. En sådan placering gör att det inte är möjligt med en avvattninglösning med öppna diken med goda förutsättningar för infiltration samt fördröjning av dagvatten. Det skulle innebära att allt vägdagvatten behöver omhändertas via dagvattenbrunnar och ledningar och därmed undanröja möjlighet till rening, fördröjning och infiltration av dagvattnet. En sådan lösning skulle dessutom, med anledning av vägens profil och linjeföring, innebära stora ingrepp för att kunna säkerställa att vatten leds till brunnar så att vägbanan inte riskerar att översvämmas. Ett sådant ingrepp gör att det inte anses vara tekniskt möjligt att bygga lägre skärmar nära vägbanan.

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

I plankartorna redovisas skyddsåtgärder som fastställs. Skyddsåtgärderna redovisas med beteckningen SK1 och SK2.

### 5.3.1. Skyddad uteplats (SK1)

Skyddad uteplats erbjuds vid fastigheterna Höllviken 1:18, Höllviken 1:88, Höllviken 1:89, Höllviken 1:118, Höllviken 5:46, Höllviken 5:96, Höllviken 6:1, Höllviken 6:3, Höllviken 6:8, Höllviken 6:18, Höllviken 7:164, Höllviken 8:67 och Höllviken 8:89.

### 5.3.2. Fasadåtgärd (SK2)

Fastighetsnära åtgärder, i form av ventil- och/eller fönsteråtgärder, erbjuds vid fastigheterna Höllviken 1:18, Höllviken 1:89, Höllviken 2:51, Höllviken 2:52, Höllviken 2:80, Höllviken 5:46, Höllviken 5:96, Höllviken 5:108, Höllviken 6:1 (byggnad 1 och byggnad 2), Höllviken 6:8, Höllviken 6:18, Höllviken 7:86, Höllviken 7:164 och Höllviken 8:67.

## 6 Effekter och konsekvenser av projektet

### 6.1. Trafik och användargrupper

Ändamålen för projektet är att öka marknadsandelen för kollektivtrafik samt att värna tillgängligheten och framkomligheten på väg 100. Åtgärderna skall ge förutsättningar för god tillgänglighet till hållplatslägen på väg 100.

Det finns inga särskilda resvaneundersökningar för den aktuella sträckan. En detaljerad analys av olika trafikantgrupper, och hur stora dessa är, är därför svår att göra. Resvaneundersökning RVU 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. Projektet påverkar framför allt de som åker med bil och kollektivtrafikresenärer.

Busstrafiken får en förbättrad framkomlighet och blir mindre störningskänslig med de föreslagna åtgärderna. Även övrig motortrafik kommer att få en förbättrad framkomlighet, vilket gör att konkurrensförbättring för kollektivtrafiken framför allt skapas i och med den ökade robusthet och säkerhet med att hålla tidtabellen som den ökade framkomligheten ger. Åtgärden bedöms ge positiva effekter på restiden för personbil, lastbil och kollektivtrafik. Hur väl ändamålet avseende ökad marknadsandel kan uppfyllas beror på hur väl man lyckas i att föra över bilister till kollektivtrafiken. Busstrafiken får också förbättringar i och med de nya hållplatserna och standardhöjning.

Cyklande påverkas endast i samband med att de korsar väg 100. Ändamålet acceptabel framkomlighet bedöms därför inte påverkas genom de föreslagna åtgärderna i denna etapp vad gäller cykel. För att förutsättningarna för gående och cyklande ska påverkas i detta hänseende skulle åtgärderna behöva omfatta även cykelnätet.

Barn och ungdomar påverkas inte specifikt av ombyggnaderna vad gäller de extra körfälten. Barn och ungdomar är framför allt gående och cyklande. Åtgärder som är viktiga är framför allt trafiksäkerhetsåtgärder i korsningar, vilket endast ingår som en mindre del i detta projekt.

En bredare väg och fler körfält gör det svårare att korsa vägen för gående och cyklande, inte minst för funktionsvarierade, barn och äldre. Förslagen i vägplanen innebär dock ingen breddning vid passager. Passagen vid Östra Kanalvägen förbättras något med refuger. Behovet av att passera väg 100 kommer dock att öka i och med att man behöver korsa vägen för att nå busshållplatserna för södergående buss.

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. Hållplatslägen utmed väg 100 i stället för Falsterbovägen medför längre gångavstånd till hållplats vilket innebär att tillgängligheten för funktionshindrade, men också barn och äldre, försämras. Hållplatslägen utmed väg 100 innebär också en större otrygghet än hållplatslägen där mer folk rör sig.

Män och kvinnor använder trafiksystemet på olika sätt. Kvinnor åker generellt sett något mer kollektivt än män och män kör mer bil än kvinnor. RVU Skåne visar på en liknande trend för Vellinge kommun. Projektet syftar till att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Delar av projektet innebär dock ökad framkomlighet även för den motorburna trafiken.

Den förbättrade framkomligheten som ombyggnaden innebär gör att ändamålet att värna tillgängligheten på det övergripande nätet uppfylls.

Trafiksäkerheten kommer att påverkas på olika sätt. Den ökande framkomligheten med två körfält kommer att innebära minskad risk för upphinnandeolyckor. För gående och cyklande kommer

trafiksäkerheten att försämrats något där två körfält anordnas i samband med passager, eftersom oskyddade trafikanter behöver korsa en bredare väg. Den nya hållplatsen Nyckelhålsparken anläggs utmed väg 100, vilket ger ett ökat behov av att korsa vägen. Även detta kan innebära negativa effekter på trafiksäkerheten för gående och cyklande.

## 6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

De planerade åtgärderna innebär att tillgänglighet och framkomlighet för kollektivtrafiken och annan fordonstrafik förbättras. Detta ligger i linje med Vellinge kommuns översiktsplan avseende pendlingsstråk. Förbättrade förutsättningar för hållbara transporter bidrar till positiva konsekvenser för lokalsamhälle och den regionala utvecklingen. Effekten av åtgärderna i form av generellt ökad framkomlighet för motorfordonstrafik får en positiv konsekvens för möjligheterna till transporter till och från Falsterbonäset för såväl befolkning som verksamheter och näringsliv. De planerade åtgärderna ligger även i linje med regional infrastrukturplan för Skåne.

## 6.3. Miljö och hälsa

### 6.3.1. Landskapsbild

På sträckan Skanörs ljung, bedöms den breddning av vägen som planeras norr om vägen närmast cirkulationsplats Falsterbo inte att få några större konsekvenser för landskapsbilden i och med att skalan på landskapet är så stor. Dock är det viktigt att intrången blir så små som möjligt och att ytan återställs likt befintliga intilliggande ytor för att minimera den lokala påverkan på naturmiljön.

Från Ljunghusen till Falsterbokanalerna kommer endast en mindre åtgärd att ske i form av en ändrad busshållplats. Detta bedöms inte att påverka landskapsbilden.

På sträckan Höllviken kommer en eventuell breddning av vägen inte få några större effekter i och med att landskapet är storskaligt. Det väderskydd som byggs i detta projekt kommer endast i mycket begränsad omfattning påverka landskapsbilden i och med det att det är litet. Det väderskydd som redan är byggt på södra sidan av vägen är tre gånger så stort. Att ett mindre väderskydd tillkommer innebära en begränsad påverkan på landskapsbilden.

### 6.3.2. Riksintressen

Det bedöms inte uppstå någon påtaglig skada på riksintresset för naturvård då de intressen som riksintresset avser skydda ej kommer påverkas. Påverkan på riksintresset för kulturmiljövård och den värdefulla kulturmiljön bedöms som liten då de planerade åtgärderna kommer att följa befintlig infrastruktur i landskapet. Den samlade bedömningen för friluftsliv och rekreation är att de gynnas av åtgärderna. Detta eftersom det blir enklare för allmänheten att ta sig till rekreationsområden (naturreservat, stränder, Skåneleden med mera). Riksintresset för friluftsliv bedöms därför inte påtagligt skadas. Konsekvenserna för riksintressena bedöms vara obetydliga eller något positiva (friluftsliv).

Riksintressena för högexploaterad kust respektive yrkesfisket bedöms inte påverkas av projektet då åtgärderna inte berör den direkta kustzonen eller kustvattnet. Riksintresset för försvaret bedöms inte påverkas eftersom åtgärderna inte hindrar försvarets intressen.

### 6.3.3. Markmiljö

Baserat på de analysresultat som framgick i markmiljöundersökningen längs aktuell vägsträcka dras slutsatsen att föroreningshalten generellt är låg. Påträffade föroreningar är i stora drag vägtypiska där inga direkta slutsatser kring påverkan från aktiva eller tidigare verksamheter kan dras.

Till följd av påvisade låga föroreningshalter medför detta att effekter och konsekvenser kopplade till mark- och vattenföroreningar bedöms vara av lägre grad (marginell).

#### 6.3.4. Vattenmiljö

Den registrerade grundvattenförekomsten *SV Skånes Kalkstenar* kommer inte att påverkas permanent av aktuellt projekt. Detta eftersom schaktdjupen förväntas vara av mindre storlek och att dikesdjupen inte kommer öka mot befintlig situation. För de delar av sträckan åtgärder sker på vägdikena innebär det breddning eller förskjutning. De utformas ej med större djup och därför bedöms åtgärden ej ha en påverkan på grundvattnet.

Bedömningen förutsätter att föreskrifterna avseende den skyddade vattentäkten Vellinge kommuns vattentäkter vid Vellinge och Stora Hammar-Räng följs samt att generell miljöhänsyn vidtas i byggskedet, se vidare i kapitel 0. Den kemiska statusen kommer inte att förändras, eftersom växtslänter bedöms ge tillräcklig rening. Detta gäller tillika den kvantitativa statusen, då inget grundvattenuttag i berg är aktuellt. Ytvattenförekomsten Höllviken kommer inte att påverkas då inget arbete kommer att ske intill kustens omedelbara närhet.

Väg 100 för aktuell sträcka bedöms inte påverka markavvattningsföretaget då vägdagvattnet avleds via vägdiken och vidare i ledningar. Vägdagvattnet leds ut från båtnadsområdet och inget avleds in i diket för markavvattningsföretaget.

Den sammanlagda bedömningen av påverkan och konsekvenser för vattenmiljön bedöms som marginell.

#### 6.3.5. Naturmiljö

Vissa naturvärden i form av vägkant (se Figur 17) kommer att gå förlorade norr om väg 100 mellan cirkulationsplats Falsterbo och Ammerännan, till följd av att vägen breddas och slänter justeras inom befintligt vägområde. Träd och buskar som växer inom befintligt vägområde kommer att tas ned. Inom detta område är det viktigt att se till så att den invasiva arten parkslide inte sprids. Detta kommer att krävställas i entreprenaden.

De vägdiken öster om Falsterbokanalerna som är inrapporterade som artrika vägkanter av Trafikverket kommer delvis att gå förlorade till följd av att vägen breddas åt söder. På samma sätt påverkas några av de rödlistade naturvårdarterna som växer i vägslänten mellan cirkulationsplats Falsterbo och Ammerännan. Toppjorden från dessa områden bör återanvändas på de nya vägslänterna för att ta tillvara den fröbank som finns i jorden och därigenom återfå värdena i de nya slänterna. Det bedöms därför bli en liten negativ effekt på naturvärdena då artrika vägkanter försvinner. Konsekvensen blir måttlig eftersom delar av toppjorden återanvänds så arterna kan finnas kvar.

De skyddsvärda träd som noterats kommer inte påverkas av projektet eftersom det inte vidtas några åtgärder där dessa växer.

Den skyddsklassade art som noterats i området bedöms inte få försämrade bevarandestatus då de planerade åtgärderna inte bedöms påverka varken enskilda individer eller artens livsmiljö på ett avgörande sätt. Vidare bedöms att kontinuerlig ekologisk funktion kan upprätthållas i området för artens livsmiljö.

Ingen byggnation kommer ske på mark som omfattas av naturvårdsskydd då projekteringen är utformad för att undvika intrång på sådan mark. Genom Natura 2000-områdena utförs planerade åtgärder inom befintlig vägbredd. Natura 2000-områdena kommer därmed inte att påverkas.

Skydds- och försiktighetsåtgärder som vidtas för att minska påverkan på naturmiljön är att toppjorden från område med artrika vägkanter återanvänds på de nya vägslänterna samt att avverkning för

breddning sker utanför fåglarnas häckningssäsong i södra Sverige, det vill säga januari-juli. Konsekvenserna för naturmiljön bedöms bli små-måttliga då det inte är några högre naturvärden som påverkas.

#### 6.3.6. Kulturmiljö

##### *Riksintressen och särskilt värdefulla kulturmiljöer*

Påverkan på riksintresset och den värdefulla kulturmiljön bedöms som liten då den planerade åtgärden kommer att följa befintlig infrastruktur i landskapet.

Kulturmiljöstråket Skånelinjen Per Albin-linjen, som består av 1000 betongvärn, kommer inte att beröras av de planerade åtgärderna. Det aktuella projektet bedöms sammantaget inte påverka riksintressets värden eller de värdefulla kulturmiljöerna i området negativt och konsekvenserna bedöms som små.

##### *Bebyggelsemiljö*

Bebyggelsen vid Ljunghusen och Höllviken bedöms inte påverkas av de planerade åtgärderna. Sammantaget bedöms det inte uppstå några konsekvenser för bebyggelsemiljön i området.

##### *Fornlämningar*

Vägbreddningen öster om cirkulationsplats Falsterbo kommer nära fornlämningen gränsvall/tångevall (L1989:5451). Kring fornlämningar finns ett så kallat fornlämningsområde som är tilltaget kring fornlämningar vars utbredning inte är klarlagd eller som är i behov av extra skyddsområde. Det är länsstyrelsen som beslutar om utbredningen av fornlämningsområdet. Det kan inte uteslutas att de planerade väggårderna innebär intrång i fornlämningsområdet och det krävs därför en ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämning. Konsekvensen för fornlämningarna bedöms dock som små negativa då länsstyrelsen har bedömt att de påträffade anläggningarna i området har ett ringa vetenskapligt värde.

#### 6.3.7. Rekreation och friluftsliv

Aktuell vägsträcka är belägen i ett område vars rekreations- och friluftslivsvärden är höga. Allmänhetens intresse och tillgänglighet intill vägsträckans omedelbara närhet bedöms emellertid som ringa. Detta gäller också upplevelsevärdet, till följd av den barriäreffekt (både visuellt och audiellt) som väg 100 medför i dagsläget.

Färdvägen till Falsterbohalvön och dess kustområde kommer att förbättras av åtgärderna då framkomligheten och säkerheten ökar. Vidare gynnar åtgärderna kollektivtrafiken, varför även möjligheterna att färdas dit kollektivt ökar (ökad tillgänglighet).

Den samlade bedömningen är att friluftsliv och rekreation gynnas av åtgärderna. Detta eftersom det blir enklare för allmänheten att ta sig till rekreationsområden (naturreservat, stränder, Skåneleden med mera). Riksintresset för friluftsliv bedöms därför inte påtagligt skadas.

#### 6.3.8. Boendemiljö och hälsa

##### *Buller*

För utbyggnadsalternativet exponeras 40 av de bullerberörda fastigheterna för ekvivalenta ljudnivåer över 55 dBA vid fasad. 14 fastigheter beräknas ha bostadshus där riktvärden inomhus överskrids, och totalt 16 uteplatser beräknas överskrida riktvärdena. Skillnaden mot nollalternativet är att ytterligare en fastighet bedöms överskrida riktvärde för maximal ljudnivå inomhus, och att en uteplats till bedöms överskrida riktvärden för maximal ljudnivå. Skillnaden i ljudnivåer för berörda byggnader blir



liten efter utbyggnad jämfört med nollalternativet då utbyggnaden i sig inte bedöms leda till någon förändring i trafikmängd eller hastighet jämfört med nollalternativet. I det fall projektet skulle leda till inducerad trafik bedöms denna ökning vara för liten för att påverka ljudnivåerna, vilket beskrivs utförligare i PM Buller.

Fastighetsnära bullerskyddsåtgärder kommer att erbjudas de fastigheter där riktvärdena beräknas överskridas inomhus eller vid uteplats, se kapitel 5.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs. Med dessa skyddsåtgärder bedöms konsekvenserna bli positiva.

## Luft

Enligt trafikprognoser från Trafikverket förväntas trafiken på väg 100 att öka oavsett om någon byggnation sker eller ej. Ökad trafik leder till ökade luftutsläpp, varför en ökad risk för försämrad luftkvalité och negativ påverkan på människors hälsa föreligger.

Det går ej utesluta att åtgärderna, tillsammans med övriga åtgärder mellan Falsterbo och Malmö, medför inducerade trafikflöden<sup>17</sup>. Åtgärderna kommer dock reducera tomgångskörningar då framkomligheten ökar (mindre köbildning) och medföra större möjligheter till att åka kollektivt (fler människor per fordon). Vidare förväntas framtida fordon vara tystare och mer klimatvänliga. Det är komplext att bedöma huruvida de sammantagna åtgärderna är negativa eller positiva ur boendemiljösynpunkt då en trafikökning kommer ske oavsett om åtgärderna vidtas eller ej. Till följd av ovan samt nuvarande uppmätta halter i luft inom Vellinge kommun (se Tabell 9), förväntas miljökvalitetsnormerna för luft inte överskridas.

### 6.3.9. Naturresurser

Breddning av aktuell väg bedöms medföra intrång i begränsat område av naturmark med inslag av produktiv skogsmark intill befintlig väg. Eftersom ingreppen är små bedöms påverkan på naturresurser bli marginell. Någon brukningsvärd jordbruksmark tas inte heller i anspråk.

Projektet bedöms få ett överskott av massor på cirka 3 000 kubikmeter. Överskottet beror på att större delen av schaktmassorna inte är lämplig som vägunderbyggnad. Därtill har det varit utmanande att hitta ytor lämpliga för att hantera tillfälliga massupplag inom projektet.

### 6.3.10. Yttre händelser till följd av klimatförändring

Enligt trafikprognoser förväntas trafiken på väg 100 att öka. Ökad trafik leder till ökade luftutsläpp, varför en ökad risk för klimatpåverkan föreligger för såväl utbyggnadsalternativet som nollalternativet.

Utbyggnadsalternativet, tillsammans med övriga åtgärder mellan Falsterbo och Malmö, kan medföra ökad trafik och därmed ökade utsläpp av luftföroreningar. De planerade åtgärderna kan dock medföra mindre tomgångskörning när det blir ett bättre trafikflöde med en ökad framkomlighet (mindre köbildning) och större möjligheter till att åka kollektivt (fler människor per fordon). Det är dock tveksamt om det blir en positiv effekt på utsläpp av växthusgaser och andra luftföroreningar när trafikmängden förväntas öka, även om framtida fordon förväntas släppa ut lägre halter av växthusgaser och andra luftföroreningar gentemot nuläget. Det är komplext att bedöma huruvida de sammantagna åtgärderna är negativa eller positiva ur klimatsynpunkt.

Utredningsområdet ligger i ett kustnära och mycket låglänt område. Befintliga lågpunkter kan komma att översvämmas vid kraftiga skyfall. Skanörs ljung kan översvämmas i samband med en framtida havsnivåhöjning (vid klimatscenariot RCP 8,5). Havsnivåhöjning till den nivå att vägsträckan kan bli

---

<sup>17</sup> Inducerad trafik definieras som trafik som genereras 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.

påverkad ligger dock inte inom ramen för projektets tidshorisont som bedöms till anläggningens tekniska livslängd, cirka 40 år. Då dessa frågor kommer hanteras i separat process i Trafikverkets regi så behandlas denna aspekt inte vidare här.

## 6.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig 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. En SEB består av tre oviktade perspektiv; samhällsekonomisk analys, fördelningsanalys och transportpolitisk måluppfyllelse. 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). Åtgärden bidrar till ökad kapacitet på väg 100 vilket ger positiva effekter på restiden för personbil, lastbil och buss. Den ökade kapaciteten bedöms också leda till minskad risk för upphinnandeolyckor och därmed ökad trafiksäkerhet för motorfordon. Risken för olyckor för oskyddade trafikanter bedöms dock öka något då fotgängare och cyklister får en bredare väg att korsa på ett antal platser.

Åtgärderna innebär ett marginellt ökat ingrepp i landskapet och kan påverka några områden med vissa påtagliga naturvärden. Breddningen av vägen kommer dock följa befintlig sträckning vilket gör ingreppet begränsat. Åtgärdens lönsamhet har bedömts som osäker då restidsnyttor förväntas men det är osäkert hur nyttan förhåller sig till kostnaden.

## 6.5. 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 för kollektivtrafik samt för övriga motorfordon. Åtgärderna möjliggör en överflyttning från bil till kollektivtrafik vilket innebär ett mer effektivt resande avseende ytanspråk samt utsläppsmässigt. Åtgärderna förväntas även bidra till förbättrad trafiksäkerhet för resande på stråket mellan Malmö och Falsterbonäset.

Åtgärderna innebär förbättrade möjligheter att ta sig till Falsterbohalvön, vilken hyser höga rekreations- och friluftsvärden.

Samtliga åtgärder mellan Malmö och Falsterbonäset kan medföra inducerade trafikflöden, detta är negativt ur 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. Precis som det resoneras kring i avsnitt 6.3.10 är det komplext att bedöma huruvida de sammantagna åtgärderna är negativa eller positiva ur klimat- och luftsynpunkt.

Invallningsprojektet som bedrivs av Vellinge kommun gör intrång i skogsområdet mellan cirkulationsplats Falsterbo och Ammerännan. Aktuellt vägprojekt innebär ytterligare intrång i detta skogsområde eftersom området minskar och exploatering kommer närmare högre naturmiljövärden.

## 6.6. Påverkan under byggnadstiden

Generellt omfattar byggskedet för ett vägprojekt en rad åtgärder och arbetsmoment som innebär störningar för närboende och risk för att skador uppstår på miljön. Även om påverkan i många fall är begränsad i tiden kan den ofta vara tillräckligt stor för att särskilda försiktighetsåtgärder ska vara motiverade. Tillfällig påverkan i byggskedet såsom intrång för upplag och transportvägar kan också ge permanenta konsekvenser, vilket gör det viktigt med projektanpassade krav på försiktighetsåtgärder i byggskedet.

De etableringsytor som föreslås i projektet är dels redan ianspråktaga ytor invid en pendlarparkering norr om cirkulationsplats Falsterbo, dels jordbruksmark norr om cirkulationsplats Stora Hammar, se ytor markerade T3 i plankartor 300To201 och 300To212. Ytorna vid pendlarparkeringen hyser inga noterade miljövärden och påverkan bedöms bli marginell. Ytan norr om cirkulationsplats Stora Hammar ligger intill etableringsytan för delprojekt 2. Ytan är jordbruksmark och det är viktigt att ytan återställs så långt det är möjligt till brukningsbar mark genom till exempel maskinell jordvändning.

Vid arbete inom den registrerade grundvattenförekomsten är det viktigt att vidta generell miljöhänsyn. Med generell miljöhänsyn menas bland annat att saneringsutrustning ska finnas tillgängligt; att kemikalier ska hanteras och förvaras så att mark- eller vattenområde inte riskerar att förorenas av spill eller läckage, och att arbetsmaskiner ska drivas med miljöklassade drivmedel och miljövänliga oljor.

Projektet strävar efter att minimera tillfälligt markintrång samt minimera negativ påverkan på miljön. Upplag och transportvägar kommer att undvikas inom känsliga områden samt anpassas för att minimera negativa konsekvenser för boende och miljön. Avverkning ska ske utanför fåglarnas häckningsperiod för att minimera störningsrisken.

Buller och vibrationer under byggskedet kan uppstå men förväntas pågå under korta tidsperioder. Det kommer att påverka boende och fåglar under häckningsperiod. Naturvårdsverkets gällande riktlinjer för buller från byggplatser vid bostäder och fritidshus ska efterlevas.

Trafikanordningarna och skyddsanordningar under byggtid ska garantera trafiksäkerheten för personal och förbipasserande.

Under byggtiden kommer trafiken att påverkas med sämre framkomlighet, lägre hastighet och längre restider som följd. Den övergripande strategin är att flytta trafiken mellan de olika körfälten beroende på var arbetet sker. Ett körfält i vardera körriktningen kommer då vara öppet. Arbeten som gör att endast ett körfält kan hållas öppet ska utföras nattetid för att minimera störningar på trafiken. Möjlighet finns att nyttja vägrenen. Hastigheten kommer att behöva sänkas för att säkerställa arbetsmiljön och säkerheten både för trafikanter och vägarbetare.

Ombyggnad vid korsningar och hållplatser innebär särskilda utmaningar. Mer än en hållplats får inte stängas av samtidigt. Korsningar, oavsett om de servar hållplatser eller andra målpunkter, är extra kritiska. Låga hastigheter måste säkras i dessa punkter. Det föreslås inte någon omledning av trafik på parallella vägar. Inskränkningarna i antal körfält gör dock att trafik kommer att fördelas även till parallellvägnätet. För att minska belastningen, både på parallella vägar och på väg 100, behöver åtgärder för ökat hållbart resande genomföras under byggtid.

Gående och cyklande påverkas i denna etapp i samband med korsning med väg 100. I samband med att arbeten påverkar gång- och cykelkorsningar ska dessa alltid vara öppna för gång- och cykeltrafik. Om trafik flyttas från väg 100 till parallellvägar så innebär detta dock negativa konsekvenser för gående och cyklande.

Gång- och cykeltrafik kan flyttas till parallell kommunal grusväg. Övergången mellan ordinarie gång- och cykelbana och den tillfälliga parallella vägen ska vara av minst samma standard som den befintliga grusvägen.

Kortare avstängning kan bli aktuellt nattetid i samband med etablering, etappflytt, avetablering och vid asfalteringsarbeten. 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.

## 7 Samlad bedömning

### 7.1. Sammantagen bedömning av konsekvenser

Sammantaget är påverkan på naturmiljön begränsad till vägens omedelbara närhet. En mindre del naturvärden (flora) kommer gå förlorade permanent. Utbyggnaden av den befintlig vägen bedöms vara relativt liten i omfattning och begränsad i användning av mark och andra naturtillgångar. Sett till vägens storlek och längd samt åtgärdsområdets begränsade naturvärde bedöms åtgärden medföra en marginell påverkan.

Konsekvenserna blir, vad gäller övriga aspekter, obetydliga och därmed kan ytterligare påverkan på omgivningen anses vara marginell. Fördelen med åtgärden är att allmänheten gynnas ur ett friluftsliv- och rekreationsperspektiv eftersom möjligheterna till att ta sig till Falsterbohalvön förbättras. Det är också positivt ur flera aspekter att åtgärderna gynnar kollektivtrafiken lokalt. Vägplanens åtgärder bedöms bidra till förbättrad framkomlighet och minskade restider för samtliga motorfordon på väg 100. Vad gäller trafiksäkerhet bedöms risker kopplat till upphinnandeolyckor minska genom åtgärderna. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter bedöms påverkas något negativt då de på ett antal platser utmed väg 100 får en bredare väg att korsa, detta gäller framför allt i samband med passager.

### 7.2. Uppföljning av mål

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

#### 7.2.1. Ändamål

Den planerade anläggningen är utformad med utgångspunkt från att den, enligt gällande lagstiftning, ska ges ett läge och utformas så att ändamålen med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Motiv till vald utformning inklusive bortvalda alternativ redovisas i kapitel 5.2 Val av utformning. Hur väl åtgärderna svarar mot ändamålen för projektet beskrivs i kapitel 6.1 Trafik och användargrupper samt även sammanfattat nedan.

Bedömning av uppfyllelse av ändamålen:

- Planerade åtgärder medför förbättrad framkomlighet för busstrafiken och bedöms därmed kunna bidra till att öka marknadsandelen för kollektivtrafik, dock under förutsättning att man lyckas föra över bilister till kollektivtrafiken.
- Åtgärderna bidrar till att värna tillgängligheten och framkomligheten på väg 100. Förbättrad framkomlighet för busstrafik, inklusive övrig motorburen trafik, innebär att även tillgängligheten på väg 100 värnas.
- Nya hållplatser och standardhöjning av befintliga skapar förutsättningar för god tillgänglighet på hållplatslägena på väg 100. Dock medför hållplatslägen utmed väg 100 i stället för Falsterbovägen längre gångavstånd till hållplats vilket innebär att tillgängligheten för funktionshindrade, men också barn och äldre, försämras. Hållplatslägen utmed väg 100 innebär också en större otrygghet än hållplatslägen där mer folk rör sig.

#### 7.2.2. Projektmål

Enligt 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.

GRANSKNINGSHANDLING – Väg 100, Falsterbo-Vellinge, delen Falsterbo-Stora Hammar

Gång- och cykeltrafikanter påverkas endast i samband med korsning av väg 100. Att vägplanens åtgärder ska ge en acceptabel framkomlighet för alla fordonsslag bedöms därför inte påverkas i denna etapp vad gäller gång och cykel. Vägplanens planerade åtgärder möjliggör ett införande av superbusskonceptet och bedöms bidra till förbättrad framkomlighet och minskade restider för samtliga motorfordon på väg 100. I och med detta bedöms kollektivtrafikens störningskänslighet minska. Med den ökade robustheten och den minskade störningskänsligheten, som leder till ökad punktlighet, bedöms kollektivtrafikens konkurrenskraft öka jämfört med bilen.

Sammantagen bedöms åtgärderna bidra positivt till att uppfylla projektmålen.

### 7.2.3. Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet stöds av ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet handlar om hur tillgängligheten ska utvecklas för medborgare och näringsliv samt att transportsystemet ska vara jämställt. Hänsynsmålet beskriver hur transportsystemet ska utvecklas med avseende på trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Åtgärderna bidrar positivt till måluppfyllelsen för funktionsmålet i form av ökad kapacitet på väg 100 vilket ger ökad tillförlitlighet för såväl medborgarna som för näringslivet. Trots att framkomligheten för kollektivtrafiken samt att standarden på kollektivtrafikens hållplatser ökar bedöms möjligheten till överflyttning som liten då även framkomligheten för bil ökar. Åtgärderna i vägplanen bedöms inte påverka jämställdheten i transportsystemet. Konkurrenskraften för kollektivtrafiken stärks, vilket generellt gynnar kvinnor. Samtidigt bedöms framkomligheten för den motorburna trafiken öka, vilket generellt gynnar män.

Vad gäller måluppfyllnad av hänsynsmålet bidrar åtgärderna positivt till målen om ökad trafiksäkerhet för motorfordon då vägen byggs om till fyrfältsväg vilket leder till minskad risk för upphinnandeolyckor. Risken för olyckor för oskyddade trafikanter bedöms dock öka något på grund av att körfält tillförs och det blir en bredare väg att korsa. Vad gäller bullerpåverkan bedöms utbyggnaden inte leda till någon ökning i trafikmängd eller hastighet. Skillnaden i ljudnivåer för berörda byggnader blir därav liten. Viss negativ påverkan sker på naturmiljön då artrik vägkant påverkas.

### 7.2.4. 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 10 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 och Storslagen fjällmiljö bedöms ej som relevanta i detta projekt.

Tabell 10. 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*	Bedömning
Utsläpp	Begränsad klimatpåverkan	*Halten av växthusgaser i atmosfären ska stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på	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

Kategori	Miljökvalitets mål	Definition*	Bedömning
		klimatelementet inte blir farlig. Andra hållbarhetsmål får inte äventyras.”	förväntas öka med åren. Bil- och busstrafik medför utsläpp vilka påverkar klimatet och luftkvaliteten negativt.  De åtgärder som planeras att utföras längs väg 100 kommer tillsammans förbättra framkomligheten för samtliga trafikslag som färdas på sträckan, inklusive möjligheterna att färdas med buss. Att bilister gynnas av åtgärderna motverkar målen men förbättrad framkomlighet (reducerad körtid och således utsläpp) och möjligheter till att åka kollektivt gynnar målen. Tillägg ska att utsläpp från fordon förväntas reduceras över tid till följd av att tekniken ständigt förbättras. Dock föreligger det en risk för inducerad trafik.
	Frisk luft	”Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.”	
	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 dricksvattenförsörjning samt bidra till en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag.”	Eventuellt kommer grundvatten bortledas temporärt beroende på om det blir aktuellt att lägga nya ledningar. Ingen nämnvärd påverkan förväntas uppstå då influensområdet är relativt litet, men åtgärden ligger ej i linje med målet.
	Hav i balans samt levande kust och skärgård	”Västerhavet och Östersjön ska ha en långsiktigt hållbar 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 miljökvalitetsmålet.
	Levande sjöar och vattendrag	”Sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras.”	Ingen påverkan kommer uppstå på Ammerännan då det inte sker några åtgärder där.
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 Skanörs ljun (vilket även omfattas av Ramsarkonventionen och flera naturvårdsskydd). Åtgärderna ligger i linje med miljökvalitetsmålet.
	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 vilka hyser vissa till påtagliga naturvärden. Vidare kommer träd att avverkas. Försiktighetsåtgärder i form av återanvändning av toppjord kommer att vidtas. Åtgärderna motverkar målet.
Samhälle	Ett rikt odlingslandskap	”Odlingslandskapets och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden	Värdefull jordbruksmark berörs inte av de planerade åtgärderna. Åtgärderna ligger i linje med miljökvalitetsmålet.

Kategori	Miljö kvalitets mål	Definition*	Bedömning	
		och kulturmiljövärdena bevaras och stärks.”		
	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.	
	Giftfri 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.”	Det är låga föroreningshalter i vägdikesmassorna. Åtgärderna motverkar inte målet. Föroreningar planeras att omhändertas i slänt. Inga andra reningsanläggningar bedöms att behövas. Åtgärderna motverkar inte målet.	

\* Riksdagens definition av miljömålen enligt Sveriges Miljömål (2019). Definitionen har i vissa avseende förkortats.



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

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 11 visar projektets överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler.

Tabell 11. Projektets uppfyllelse med miljöbalkens andra kapitel om allmänna hänsynsregler.

Hänsynsregel	Tillämpning
Bevisbörderegeln (1 §)	Regeln uppfylls eftersom föreliggande plan- och miljöbeskrivning samt en 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 har upprättats av konsulter med gedigen erfarenhet.
Försiktighetsprincipen (3 §)	Åtgärder för att minska eller förebygga negativa miljökonsekvenser har varit involverade i processen sedan start och anges i föreliggande plan- och miljöbeskrivning. Arbetet med riskfrågor bedrivs kontinuerligt i projektet, för det fortsatta projekteringsarbetet, byggskedet och driftskedet.
Produktvalsprincipen (4 §)	Hantering av kemiska produkter regleras genom Trafikverkets generella miljökrav vid upphandling av entreprenader.
Hushållnings- och kretsloppsprinciperna (5 §)	Masshantering samordnas med delprojekt 1, delprojekt 2 och Vellinge kommuns invallningsprojekt. 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.

## 8.1. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer kan meddelas av regeringen i förebyggande syfte, för att skydda människors hälsa eller miljön, eller för att åtgärda befintliga miljöproblem. De kan även användas för att de 16 nationella miljökvalitetsmålen ska uppnås eller för att kunna genomföra EU-direktiv. När en miljökvalitetsnorm meddelas måste regeringen samtidigt utse myndigheter och kommuner som ska mäta och kontrollera att normen uppfylls.

Miljökvalitetsnormerna regleras i miljöbalkens 5 kapitel. Nedan redovisas aktuella miljökvalitetsnormer.

### 8.1.1. Vattenförekomster

Miljö kvalitetsnormer är ett styrinstrument inom vattenförvaltningen. Vattenförvaltningen omfattar yt- och grundvatten. Normerna uttrycker den kvalitet en vattenförekomst ska ha vid en viss tidpunkt. Vattenförekomstens status får inte försämrats av verksamheter och åtgärder.

*SV Skånes kalkstenar (SE615989-133409)*

I VISS nämns inget djupintervall för grundvattenförekomsten dock anges det att grundvattenförekomsten är belägen i sedimentärt berg. Det planeras inte några arbeten ned till berget. Ingen påverkan förväntas uppstå. Den kemiska och kvantitativa statusen för grundvattenförekomsten förväntas inte ändras av åtgärderna.

Inga andra registrerade vattenförekomster förekommer inom åtgärdsområdet.

### 8.1.2. 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, PM10 och PM2,5 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 NO2 och PM10 riskerar att överskridas.

### 8.1.3. 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. Genom kartläggning av omgivningsbuller samt upprättande och fastställande av åtgärdsprogram ska det eftersträvas att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa. Ett enskilt projekt avgör dock inte om normen följs eller inte, utan det är en samhällsfråga där kommuner har stort ansvar att se till att normen följs. Detta studeras därför inte vidare i detta projekt.

## 8.2. Hushållning med mark- och vattenområden

Mark- och vattenområden kartläggs i ett tidigt skede i vägplanarbetet. Plan- och miljöbeskrivningen stödjer arbetet i att ta fram det alternativ som medför en så liten påverkan på mark- och vattenområden i den mån det är möjligt. Åtgärderna ska även vara tekniskt genomförbara och ekonomiskt rimliga. I detta projekt har åtgärderna anpassats för att göra ett så litet markintrång som möjligt. Åtgärderna vidtas i direkt anslutning till befintlig infrastruktur. Projektet berör inte någon brukningsvärd jordbruksmark samt gör ett begränsat intrång i produktiv skogsmark intill befintlig väg. Riksintressen bedöms heller inte skadas av åtgärderna.

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 är i samhällets intresse. Den samlade bedömningen är att projektet inte motverkar en god hushållning med mark- och vattenområden.

## 9 Markanspråk och pågående markanvändning

### 9.1. Vägområde för allmän väg

#### 9.1.1. 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 för allmän vägrätt i denna vägplan omfattar cirka 2000 kvadratmeter. Marken som berörs av nytt vägområde med vägrätt utgörs till övervägande del av naturmark och en begränsad del av tomtmark.

#### 9.1.2. Vägområde inom detaljplan (V2)

Inom detaljplan där kommunen är huvudman för allmän plats uppkommer inte vägrätt. Kommunen ska tillhandahålla den mark som krävs för vägen.

Nytt vägområde inom detaljplan i aktuell vägplan omfattar cirka 4000 kvadratmeter. Marken som berörs utgörs till cirka 85 procent av parkmark och cirka 15 procent av gatumark.

### 9.2. Område med tillfällig nyttjanderätt (T1-T4)

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 anslutning till föreslaget vägområde.

Områden med tillfällig nyttjanderätt i denna vägplan omfattar cirka 6200 kvadratmeter och utgörs av T1-T4 (se plankarta):

- åtkomst till arbetsområde samt skydd av arbetsplats (T1)
- åtkomst till vägområde med arbetsmaskiner. Tillfälliga upplag av avbaningsmassor tillåts (T2)
- etableringsyta samt upplag av avbaningsmassor (T3)
- tillfart till de ytor som är avsedda för etablering och upplag av avbaningsmassor (T4)

Markområdena kommer att återställas i samråd med fastighetsägaren och i förekommande fall med hänsyn till områdets miljövärden.

Marken som berörs utgörs till cirka 35 procent av jordbruksmark, cirka 30 procent av parkmark, cirka 20 procent av gata/parkering och cirka 15 procent av naturmark samt en begränsad del av tomtmark. Samtliga tillfälliga nyttjanderätter gäller från byggstart till sex månader efter godkänd slutbesiktning. Den planerade byggtiden beräknas vara två år.

### 9.3. Konsekvenser för pågående markanvändning

Då de planerade åtgärderna framför allt sker inom befintligt vägområde kommer det endast att ske en liten påverkan på kringliggande mark. Den pågående markanvändningen omfattar detaljplanelagt område och skogsmark. Två fastigheter påverkas genom intrång på tomtmark. En fastighet påverkas genom intrång på kommunal gatumark. Konsekvenser i form av intrång på kommunal natur/parkmark uppstår för 13 fastigheter.

## 10 Fortsatt arbete

### 10.1. Uppföljning

#### *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 plan-och miljöbeskrivningen och vilka skyddsåtgärder som behöver vidtas i det fortsatta arbetet.

#### *Återanvändning av toppjord*

Vägranterna är tämligen artrika och området är ej helt näringspåverkat. Toppjorden bör således återanvändas efter där grävning blir aktuellt för att inte minska den biologiska mångfalden i området.

#### *Vibrationer*

Vibrationer kan i byggskedet uppstå till följd av schaktning, packning med vält etc. Innan byggstart ska inventering och besiktning av byggnader utföras. Beroende på riskanalysens utfall kan vibrationsmätning behöva utföras vid utvalda hus.

### 10.2. Tillstånd och dispenser

#### 10.2.1. Sakprövning utanför vägplanen

#### *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.

#### *Bygglov för bullerskydd*

Bygglov söks hos Vellinge kommun för uppförande av eventuella fastighetsnära bullerskyddsåtgärder.

#### *Bygglov för väderskydd vid hållplatser*

Bygglov söks hos Vellinge kommun för uppförande av väderskydd vid hållplatser.

#### *Kulturmiljö*

Arkeologisk undersökning steg 2 har genomförts. Utifrån resultatet från utredningen har länsstyrelsen gjort bedömningen att det inte finns några hinder ur arkeologisk synpunkt att fortsätta det planerade arbetet, vilket innebär att inga ytterligare arkeologiska undersökningar är nödvändiga i området.

Intrång i fornlämning eller fornlämningsområde kräver tillstånd till ingrepp i fornlämning. Det är aktuellt för gränsmärke/tångevall (L1989:5451). Tillstånd söks hos länsstyrelsen.

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 fast fornlämning. Den som vill utföra sådana åtgärder ska ansöka om tillstånd hos länsstyrelsen (2 kap. kulturmiljölagen).

Om kulturmiljölämningar påträffas ska arbetet omedelbart avbrytas och kontakt ska tas med länsstyrelsen.

#### 10.2.2. 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.

# 11 Genomförande och finansiering

## 11.1. Formell hantering

### 11.1.1. 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).

### 11.1.2. Fastställelsebeslutets omfattning

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor och profiliritningar. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna plan- och miljöbeskrivning 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.

### 11.1.3. Rättsverkningar av fastställelsebeslut

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

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

Väghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.

Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har



vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

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

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

#### 11.1.4. Kommunala planer

Inom område med detaljplan eller områdesbestämmelser får inte väg byggas i strid mot planen eller bestämmelserna. Om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas, får dock mindre avvikelser göras.

En stor del av aktuell sträcka är detaljplanelagd, från cirkulationsplatsen vid Stora Hammar till bostadsområdet Ljunghusen.

I avsnittet redogörs för gällande detaljplaner som berörs av nytt vägområde samt tillfälligt nyttjande.

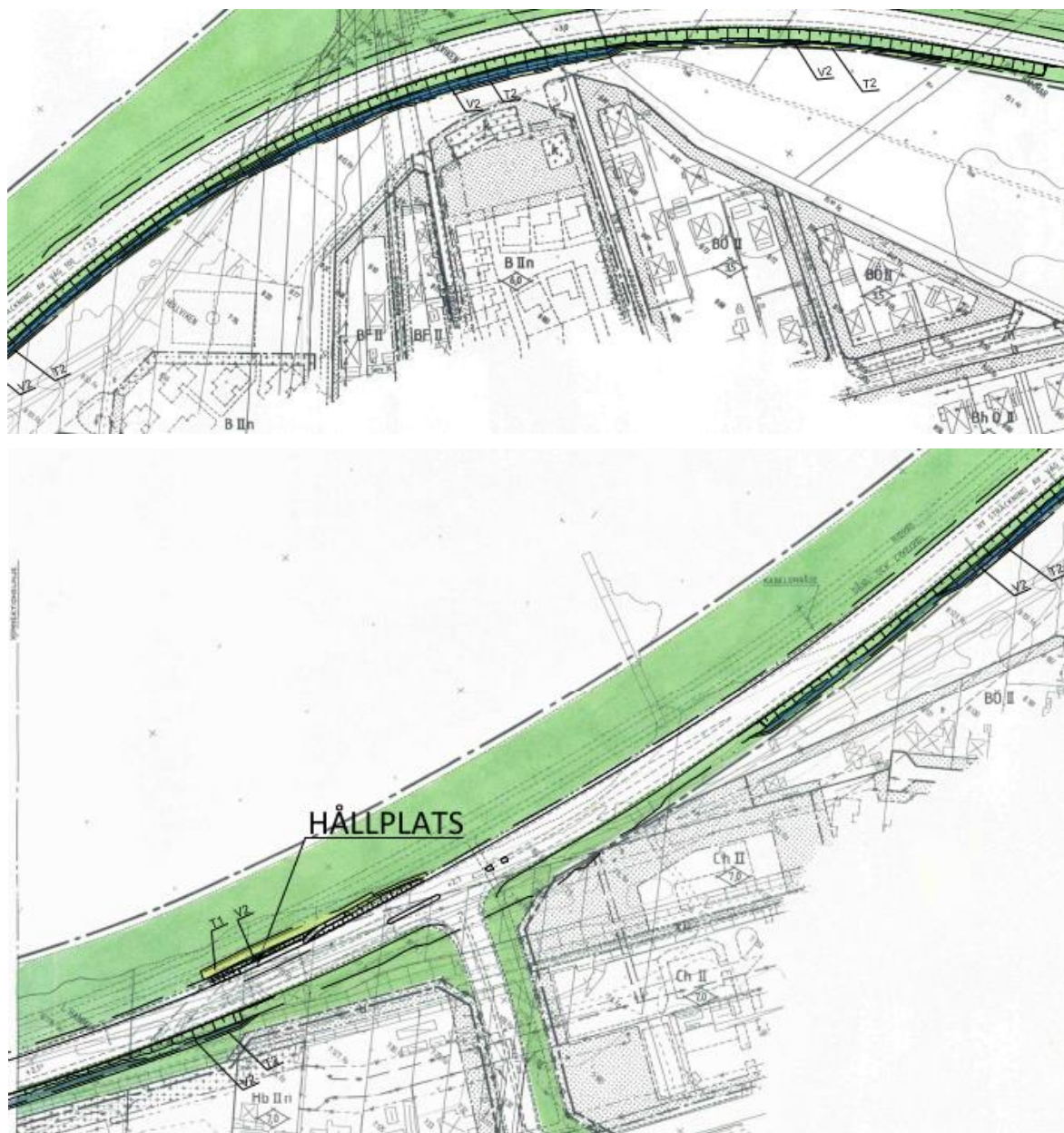
#### *Nytt vägområde inom detaljplanelagt område*

**Förslag till ändring av byggnadsplan Ljunghusen 16:85 m.fl.** (H66, laga kraft 1989) berörs genom åtgärd vid hållplats i direkt anslutning till befintlig väg. Detaljplanen berörs med en total yta på 34 kvadratmeter. Berört område utgörs i detaljplanen av allmän plats med en markanvändning för park eller plantering. Detaljplanens syfte är att möjliggöra för bostadsbebyggelse och handel. Trafikverket har samrátt med Vellinge kommun och den planerade åtgärden bedöms kunna genomföras som mindre avvikelse som inte strider mot detaljplanens syfte. Se Figur 45.



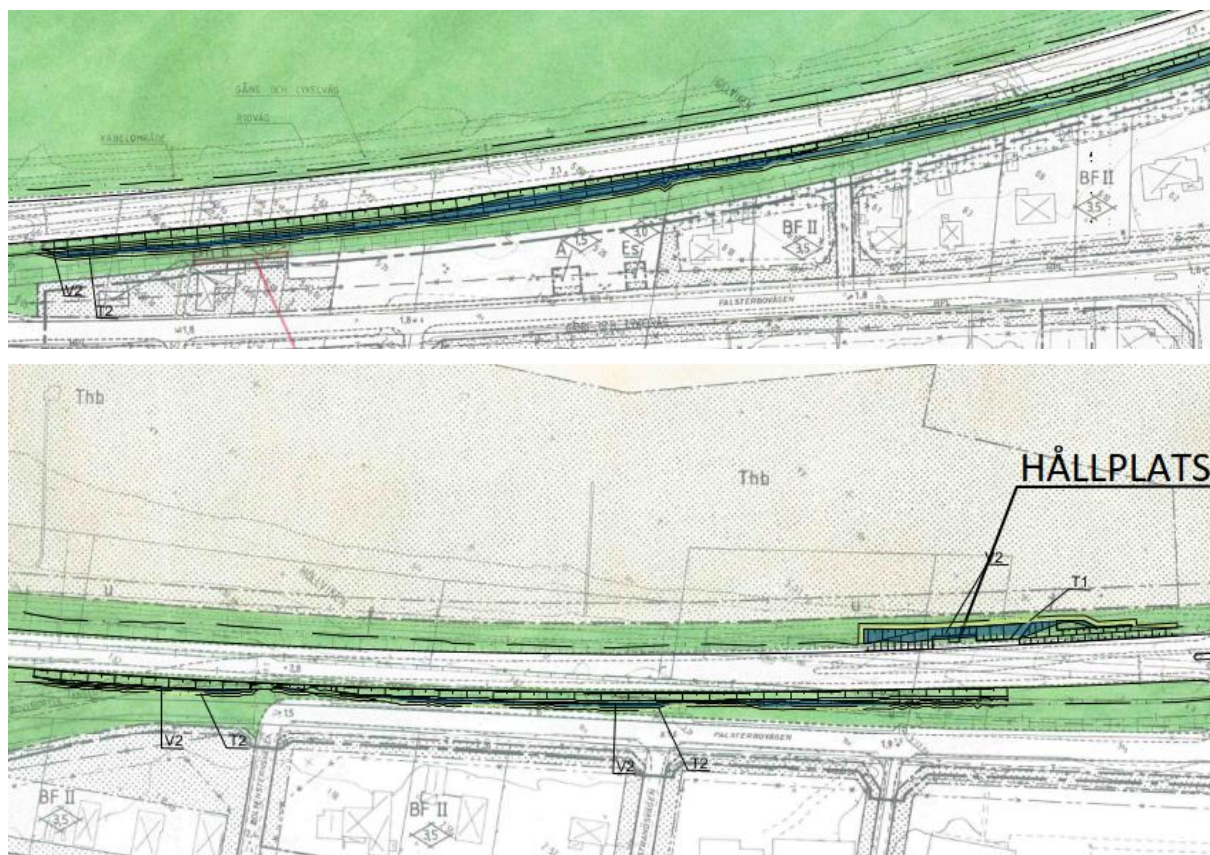
Figur 45. Intrång i Förslag till ändring av byggnadsplan Ljunghusen 16:85 m.fl. Det blå fältet visar överlappning mellan detaljplanelagt område och vägområde. Gult område utgör mark som nyttjas tillfälligt under byggtid och medför inte behov av ändring av detaljplan.

**Förslag till upphävande av byggnadsplan samt förslag till stadsplan Väg 100 samt område för småbåtshamn Höllviken (H64A laga kraft år 1985)** berörs genom breddning av väg samt genom åtgärd vid hållplats i direkt anslutning till befintlig väg. Detaljplanen berörs med en total yta på 495 kvadratmeter. Berörda områden utgörs i detaljplanen av allmän plats med en markanvändning för park eller plantering. Detaljplanens syfte är att möjliggöra för väg 100 och område för småbåtshamn. Mot bakgrund av att intrånget görs i direkt anslutning till vägen och detaljplanens syfte är att möjliggöra väg 100 bedöms åtgärderna kunna genomföras som mindre avvikelser som inte strider mot detaljplanens syfte. Se Figur 46.



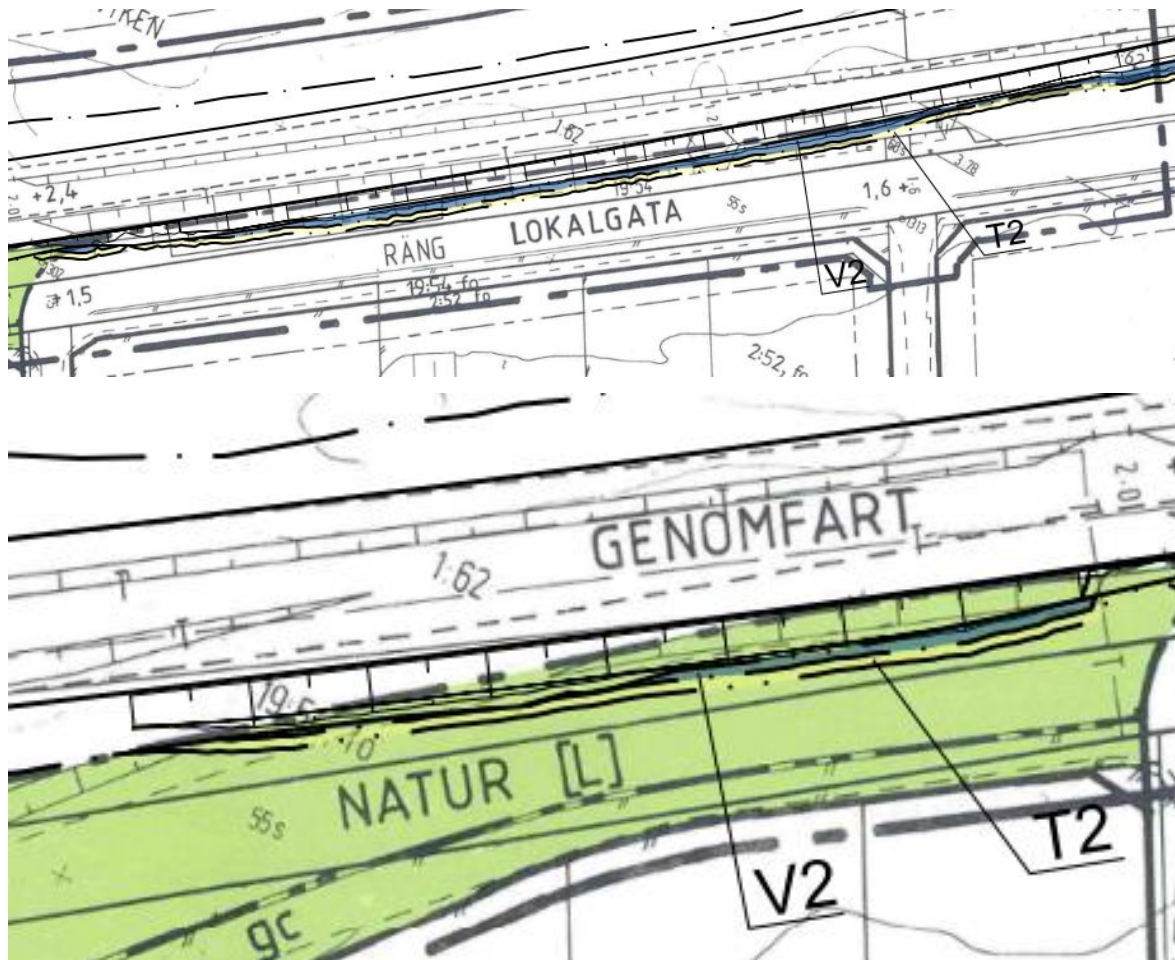
Figur 46. Intrång i Förslag till upphävande av byggnadsplan samt förslag till stadsplan Väg 100 samt område för småbåtshamn Höllviken. Det blå fältet, öster om väg 100 samt väster om väg 100 vid markerad hållplats, visar överlappning mellan detaljplanelagt område och vägområde. Gult område utgör mark som nyttjas tillfälligt under byggtid och medför inte behov av ändring av detaljplan. Övre bilden visar den norra delen av detaljplanen och nedre bilden den södra.

**Förslag till upphävande av byggnadsplan samt förslag till stadsplan Väg 100 samt område för småbåtshamn Höllviken (H64B laga kraft år 1985)** berörs genom breddning av väg samt genom åtgärd vid hållplats i direkt anslutning till befintlig väg. Detaljplanen berörs med en total yta på 1 705 kvadratmeter. Berörda områden utgörs i detaljplanen av allmän plats med en markanvändning för park eller plantering. Detaljplanens syfte är att möjliggöra för väg 100 och område för småbåtshamn. Mot bakgrund av att intrånget görs i direkt anslutning till vägen och detaljplanens syfte är att möjliggöra väg 100 bedöms åtgärderna kunna genomföras som mindre avvikelser som inte strider mot detaljplanens syfte. Se Figur 47.



Figur 47. Intrång i Förslag till upphävande av byggnadsplan samt förslag till stadsplan Väg 100 samt område för småbåtshamn Höllviken. Det blå fältet, öster om väg 100 samt väster om väg 100 vid markerad hållplats, visar överlappning mellan detaljplanelagt område och vägområde. Gult område utgör mark som nyttjas tillfälligt under byggtid och medför inte behov av ändring av detaljplan. Övre bilden visar den norra delen av detaljplanen och nedre bilden den södra.

**Detaljplan för Räng 10:3 m.fl.** (H73, laga kraft år 1990) berörs genom breddning av väg i direkt anslutning till befintlig väg. Detaljplanen berörs med en total yta på 256 kvadratmeter. Berört område utgörs i detaljplanen av allmän plats med en markanvändning för naturmark (dessförinnan lokalgata) samt lokalgata. Syftet med detaljplanen är att uppföra en ny bro över Falsterbokanalen. Mot bakgrund av att intrånget görs i direkt anslutning till vägen och detaljplanens syfte inte motverkas bedöms åtgärderna kunna genomföras som mindre avvikelse som inte strider mot detaljplanens syfte. Se Figur 48.



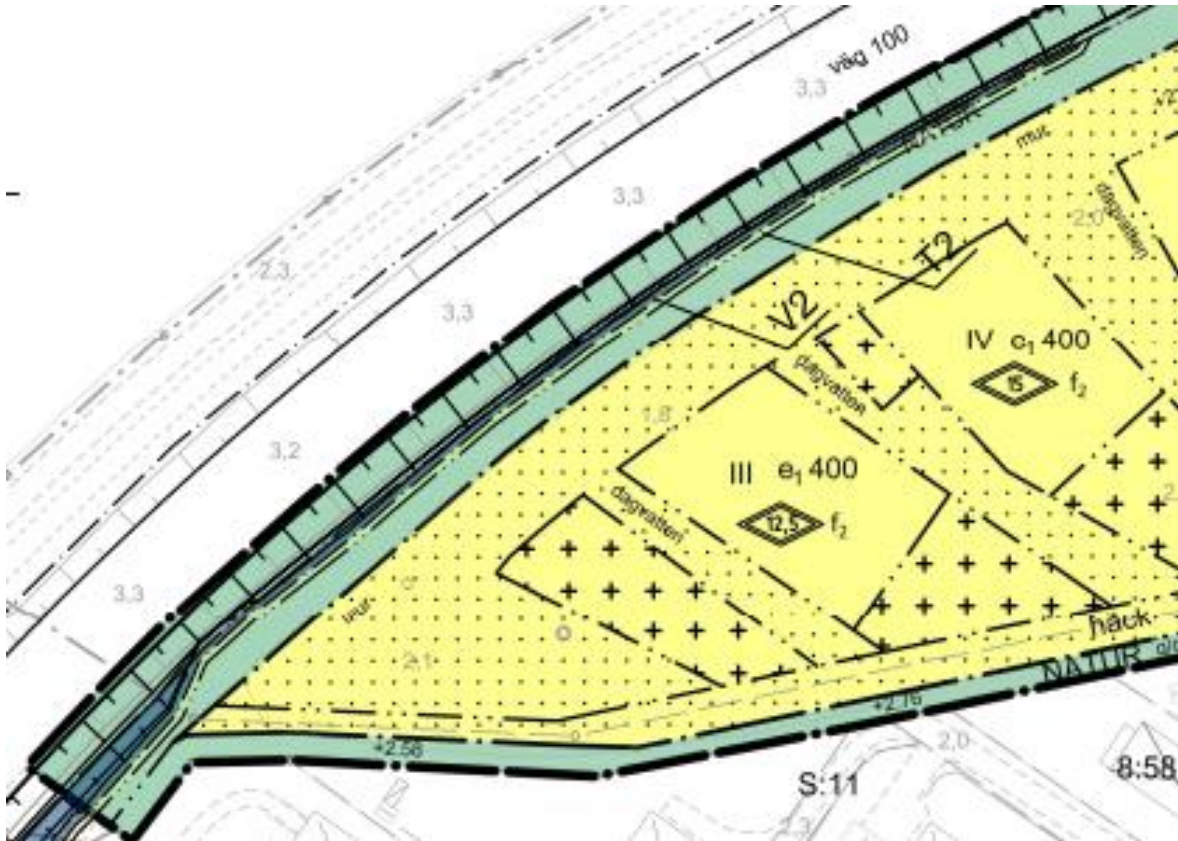
Figur 48. Intrång i Detaljplan för Räng 10:3 m.fl. Det blå fältet, öster om väg 100, visar överlappning mellan detaljplanelagt område och vägområde. Övre bilden visar den norra delen av detaljplanen och nedre bilden den södra.

**Detaljplan för Höllviken 19:54 m.fl. Nyckelhålsparcken** (H167, laga kraft år 2015) berörs genom breddning av väg i direkt anslutning till befintlig väg. Detaljplanen berörs med en total yta på 15 kvadratmeter. Berört område utgörs i detaljplanen av allmän plats med en markanvändning för park. Syftet med detaljplanen är att tillåta stads- och aktivitetspark. Mot bakgrund av att intrånget görs i direkt anslutning till vägen och detaljplanens syfte inte motverkas bedöms åtgärderna kunna genomföras som mindre avvikelser som inte strider mot detaljplanens syfte. Se Figur 49.



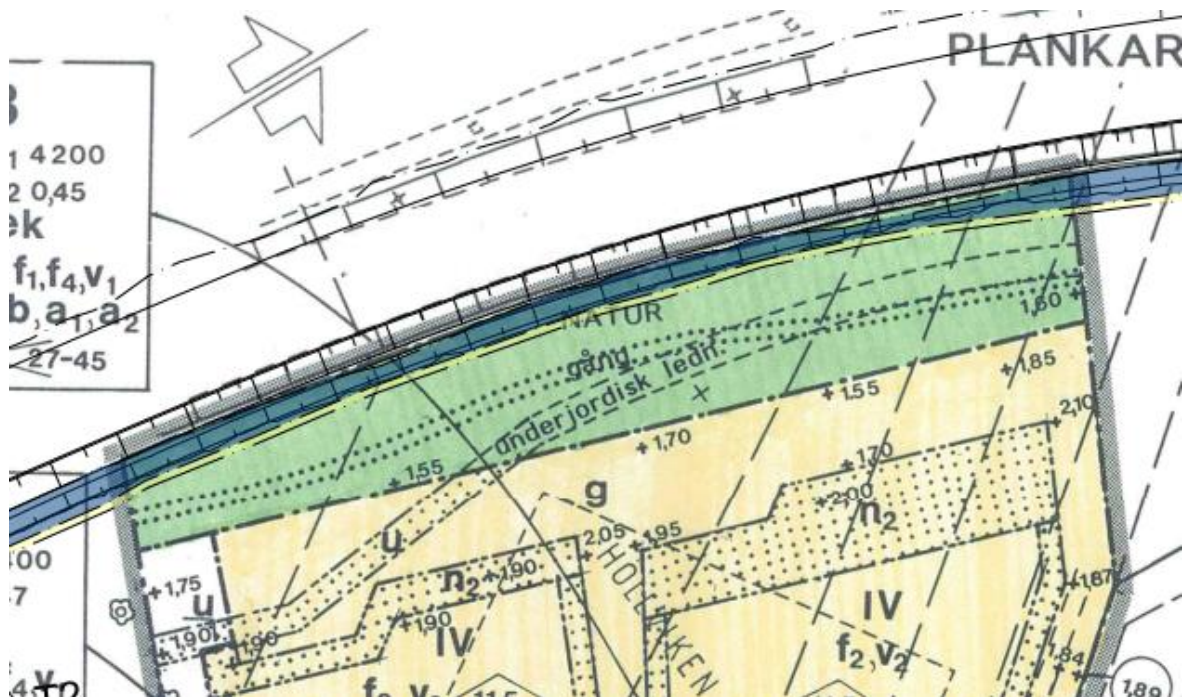
Figur 49. Intrång i Detaljplan för Höllviken 19:54 m.fl. Nyckelhålsparcken. Det blå fältet visar överlappning mellan detaljplanelagt område och vägområde. Gult område utgör mark som nyttjas tillfälligt under byggtid och medför inte behov av ändring av detaljplan.

**Detaljplan Lilla Hammar 15:32 m.fl. Bostäder vid väg 100** (H170 laga kraft år 2016) berörs genom breddning av väg i direkt anslutning till befintlig väg. Detaljplanen berörs med en total yta på 254 kvadratmeter. Berört område utgörs i detaljplanen av allmän plats med en markanvändning för natur. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra bostadsbebyggelse. Mot bakgrund av att intrånget görs i direkt anslutning till vägen och detaljplanens syfte inte motverkas bedöms åtgärderna kunna genomföras som mindre avvikelser som inte strider mot detaljplanens syfte. Se Figur 50.



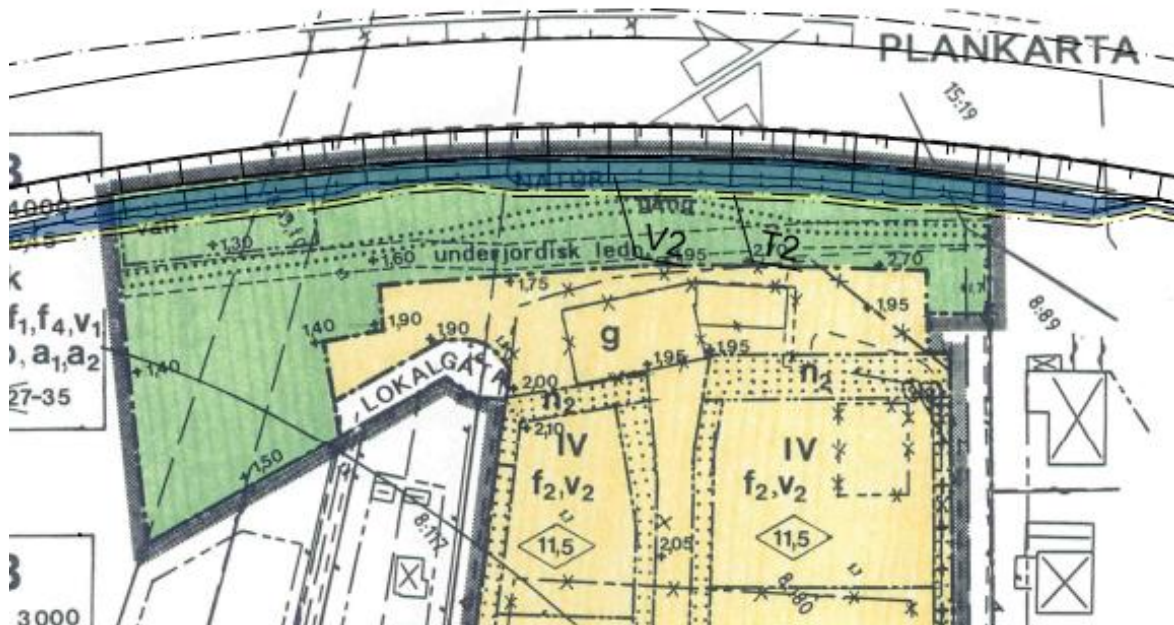
Figur 50. Intrång i Detaljplan Lilla Hammar 15:32 m.fl. Bostäder vid väg 100. Det blå fältet visar överlappning mellan detaljplanelagt område och vägområde. Gult område utgör mark som nyttjas tillfälligt under byggtid och medför inte behov av ändring av detaljplan.

**Detaljplan Höllviken 8:46 m.fl.** (H94, laga kraft 1996) berörs genom breddning av väg i direkt anslutning till befintlig väg. Detaljplanen berörs med en total yta på 420 kvadratmeter. Berört område utgörs i detaljplanen av allmän plats med en markanvändning för natur. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra bostadsbebyggelse. Mot bakgrund av att intrånget görs i direkt anslutning till vägen och detaljplanens syfte inte motverkas bedöms åtgärderna kunna genomföras som mindre avvikelse som inte strider mot detaljplanens syfte. Se Figur 51.



Figur 51. Intrång i Detaljplan Höllviken 8:46 m fl. Det blå fältet visar överlappning mellan detaljplanelagt område och vägområde. Gult område utgör mark som nyttjas tillfälligt under byggtid och medför inte behov av ändring av detaljplan.

**Detaljplan Höllviken 8:180 m.fl.** (H92, vann laga kraft 1996) berörs genom breddning av väg i direkt anslutning till befintlig väg. Detaljplanen berörs med en total yta på 517 kvadratmeter. Berört område utgörs i detaljplanen av allmän plats med en markanvändning för natur. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra bostadsbebyggelse. Mot bakgrund av att intrånget görs i direkt anslutning till vägen och detaljplanens syfte inte motverkas bedöms åtgärderna kunna genomföras som mindre avvikelser som inte strider mot detaljplanens syfte. Se Figur 52.



Figur 52. Intrång i Detaljplan Höllviken 8:180 m.fl. Det blå fältet visar överlappning mellan detaljplanlagt område och vägområde. Gult område utgör mark som nyttjas tillfälligt under byggtid och medför inte behov av ändring av detaljplan.

#### Tillfällig nyttjanderätt inom detaljplanlagt område

**Förslag till ändring av byggnadsplan Ljunghusen 16:85 m.fl.** (H66, laga kraft 1989) berörs genom tillfälligt nyttjande med en total yta på 195 kvadratmeter. Berört område utgörs i detaljplanen av allmän plats med en markanvändning för park eller plantering, lokalgata och mark som inte får bebyggas (så kallad prickmark) inom mark avsedd för handel och parkering, se Figur 45. Området består i dag av parkering samt en delvis sluttande och delvis plan gräsbevuxen markkremsa mellan vägområdet och asfaltsytan framför den matbutik som har sina lokaler på platsen.

**Förslag till upphävande av byggnadsplan samt förslag till stadsplan Väg 100 samt område för småbåtshamn Höllviken** (H64A laga kraft år 1985) berörs genom tillfälligt nyttjande med en total yta på 466 kvadratmeter. Berörda områden utgörs i detaljplanen av allmän plats med en markanvändning för park eller plantering (se Figur 46). Området sydost om väg 100 består i dag av en gräsbevuxen markkremsa mellan vägområde och parkering/bostadsbebyggelse. Området nordväst om väg 100 består i dag av en asfalterad gång- och cykelväg.

**Förslag till upphävande av byggnadsplan samt förslag till stadsplan Väg 100 samt område för småbåtshamn Höllviken** (H64B laga kraft år 1985) berörs genom tillfälligt nyttjande med en total yta på 780 kvadratmeter. Berört område utgörs i detaljplanen av allmän plats med en markanvändning för park eller plantering (se Figur 47). Området sydost om väg 100 består i dag av en gräsbevuxen markkremsa mellan vägområde och parkering/bostadsbebyggelse. Området nordväst om väg 100 består i dag av en asfalterad gång- och cykelväg.



**Detaljplan för Räng 10:3 m.fl.** (H73, laga kraft år 1990) berörs genom tillfälligt nyttjande med en total yta på 267 kvadratmeter. Berört område utgörs i detaljplanen av allmän plats med en markanvändning för naturmark (dessförinnan lokalgata) samt lokalgata (se Figur 48) och området består i dag av en gräsbevuxen markkremsa med ett anlagt gångstråk mellan vägområde och bostadsbebyggelse.

**Detaljplan för Höllviken 19:54 m.fl. Nyckelhålsparken** (H167, laga kraft år 2015) berörs genom tillfälligt nyttjande med en total yta på elva kvadratmeter. Berört område utgörs i detaljplanen av allmän plats med en markanvändning för park eller plantering (se Figur 49) och området består i dag av en gräsbevuxen markkremsa mellan vägområde och bostadsbebyggelse.

**Detaljplan Lilla Hammar 15:32 m.fl. Bostäder vid väg 100** (H170 laga kraft år 2016) berörs genom tillfälligt nyttjande med en total yta på 181 kvadratmeter. Berört område utgörs i detaljplanen av allmän plats med en markanvändning för natur (se Figur 50) och berört område består i dag av en gräsbevuxen markkremsa mellan vägområde och parkering.

**Detaljplan Höllviken 8:46 m.fl.** (H94, laga kraft 1996) berörs genom tillfälligt nyttjande med en total yta på 134 kvadratmeter. Berört område utgörs i detaljplanen av allmän plats med en markanvändning för natur (se Figur 51) och området består i dag av en gräsbevuxen markkremsa med ett anlagt gångstråk mellan vägområde och parkering.

**Detaljplan Höllviken 8:180 m.fl.** (H92, vann laga kraft 1996) berörs genom tillfälligt nyttjande med en total yta på 142 kvadratmeter. Berört område utgörs i detaljplanen av allmän plats med en markanvändning för natur (se Figur 52) och området består i dag av en gräsbevuxen markkremsa med ett gångstråk mellan vägområde och parkering/bostadsbebyggelse.

## 11.2. 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 våren 2023 och skickas för fastställelseprövning under hösten 2023. Fastställelseprövning beräknas pågå i sex månader. Den planerade byggtiden beräknas vara två år.

## 11.3. Finansiering

Väg 100 Falsterbo-Stora Hammar är ett namngivet regionalt objekt i den regionala transportinfrastrukturplanen (2022-2033).

Den kalkylerade totalkostnaden för vägförslaget är beräknad till cirka 140 miljoner kronor med 2021 års prisnivå. Projektet finansieras av Trafikverket.

## 12 Underlagsmaterial och källor

### 12.1. 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 12.

*Tabell 12 Utredningsmaterial som ligger till grund för vägplanen men som inte bifogas den utställda vägplanen.*

PM Naturvärdesinventering
PM Markmiljöundersökning
PM Kulturarvsanalys
PM Beslutsunderlag för val av detaljutformningsstandar
PM Trafik- och vägutformning
PM Trafik under byggtiden, drift och underhåll samt räddningsinsatser.

### 12.2. Källförteckning

Anderson & Anglert (2019) *Väg 100 mellan trafikplats Kungstorp och Skanör. Boplats- och gravlandskap*. Arkeologerna Rapport 2019:41. Arkeologisk utredning steg 1, 2019.

Länsstyrelsen Västra Götaland (2019) *Karttjänst, informationskarta*.

<https://www.lansstyrelsen.se/vastra-gotaland/tjanster/karttjanster-och-geodata.html> (Hämtad 2021-09-15)

Länsstyrelsen Skåne (2021) *Karttjänsten vatten och klimat*. <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=d2372b43847c46a6b3ae89bdd2d8aeac>

(Hämtad 2021-11-22)

Länsstyrelsen Skåne (2021b) *Kulturmiljöprogram Skåne*. <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=4d604e7e08a1471bbf90c6c5781c1a3a>

(Hämtad 2021-09-24)

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

Naturvårdsverket (2019a) *Luftföroreningar och dess effekter*. <http://www.naturvardsverket.se/Samar-miljon/Klimat-och-luft/Luftfororeningar/> (Hämtad 2019-09-17)

Naturvårdsverket (2021) *Skyddad natur*. <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/> (Hämtad 2021-09-08)

Region Skåne (2019) *Så reser vi i Skåne - Resvaneundersökningen 2018*.

[https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer\\_dokument/resvaneundersokning\\_2018.pdf](https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/resvaneundersokning_2018.pdf) (Hämtad 2022-05-11)

Regionfakta (2018) *Skåne län*. <https://www.regionfakta.com/skane-lan/geografi/markanvandningen-i-lanet/> (Hämtad 2022-05-09)

Riksantikvarieämbetet (2021) Karttjänst Fornsök. [www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html#](http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html#) (Hämtad 2021-09-24)

Sveriges geologiska undersökning (2018) *Jordartskarta "Jordarter 1:25 000–1:100 000"*

<https://apps.sgu.se/kartvisare/> (Hämtad 2022-08-28) Skåneleden (2019).

<https://skaneleden.se/kartplaneringsverktyg/skaneleden> (Hämtad 2018-08-20)

Skånes luftsvårdsförbund (2019). Årsrapport för Vellinge kommun – 2019. Kontroll av luftkvalitet inom samverkansområdet Skåne.

SMHI (u.å) *SMHI Medelvattenstånd*. [https://gis.swedgeo.se/smhi\\_havsniva/#](https://gis.swedgeo.se/smhi_havsniva/#) (Hämtad 2019-10-17)

SMHI (2017) *Framtida havsnivåer i Sverige. Klimatologi Nr 48, 2017*.

Trafikverket (u.å) *NVDB*. <https://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation.aspx> (Hämtad 2022-05-11)

Trafikverket (2015). *Invasiva arter som ska bekämpas* (TDOK 2015:0469)

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

Trafikverket (2019b) *Trafikbarometern*. <https://www.trafikverket.se/tjanster/trafiktjanster/Vagtrafik-och-hastighetsdata/Trafikbarometern/> (Hämtad 2019-07-01)

Trafikverket (2020a) *Malmö - Falsterbonäset, kollektivtrafikåtgärder*.

<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/underhall/sa-forbattar-travik-kollektivtrafiken/sa-forbattar-vi-kollektivtrafiken-i-skane-lan/malmo-naset/> (Hämtad 2020-06-04)

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)

Trafikverket (2021) *Vägtrafikflödeskartan*. <https://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation> (Hämtat 21-09-30)

Trafikverket (2022) *Trafikflödeskartan*. <https://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation.aspx> (Hämtad 2022-05-11)

Trafikverket (2023) *E6 Kapacitet tpl Västra Klagstorp-Petersborg, kollektivtrafikåtgärder Malmö-Falsterbo*. <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-skane-lan/e6vastraklagstorp-petersborg/#dokument> (hämtad 2023-03-20)

Tyréns (2019) *Risikutredning detaljplan del av Vellinge 68:14 m fl, Vellinge*.

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)

GRANSKNINGSHANDLING – Väg 100, Falsterbo-Vellinge, delen Falsterbo-Stora Hammar

- 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 (2019) *Kulturmiljöprogram, Vellinge kommun*.  
<https://vellinge.se/siteassets/boende-miljo-och-trafik/pdf/stadsplanering/kulturmiljoprogram-antaget-2019-04-24.pdf> (Hämtad 2021-09-24)
- Vellinge kommun (2021a) *Pendling* <https://vellinge.se/kommun-och-politik/kommunfakta/statistik/pendling/> (Hämtad 2022-08-23)
- Vellinge kommun (2021) *Vattenskyddsområde*. <https://vellinge.se/boende-miljo-och-trafik/aga-bostad/vatten-och-avlopp/vattenskyddsomrade/> (Hämtad 2021-09-09)
- Vellinge kommun (2022) *Detaljplaner och områdesbestämmelser* <https://vellinge.se/planer-och-projekt-i-Vellinge-kommun/Detaljplaner/> (Hämtad 2022-04-13)
- Vellinge kommun (2020) *Lilla Hammar 1:22 med flera, inklusive Toppenområdet*  
<https://vellinge.se/planer-och-projekt-i-Vellinge-kommun/Detaljplaner/hollviken-ljunghusen-och-rangs-sand/lilla-hammar-122-med-flera/> (Hämtad 2020-06-09)
- VISS (2021) *SV Skånes kalkstenar, vattenkartan*.  
<https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA69177643> (Hämtad 2021-09-09)
- Westerdahl, C. 1996. Falsterbonäset ur maritim synvinkel – några kätterska synpunkter på ett unikt ställe. *Marinarkeologisk Tidskrift*, 1 – 1996





Trafikverket, 211 18 Malmö. Besöksadress: Neptunigatan 52.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

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