

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

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

Vellinge kommun, Skåne län

Vägplan, 2023-09-04



Trafikverket

Postadress: Gibraltargatan 7, 211 18 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2023-09-04

Ärendenummer: TRV 2021/110410

Uppdragsnummer: 164203

Version: 2.0

Kontaktperson: Denis Smrkovic, Projektledare Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	5
3	Samråd	6
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	6
3.1.2.	Samråd med berörd kommun	7
3.1.3.	Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet	7
3.1.4.	Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	8
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	11
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	11
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	12
3.2.3.	Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet	17
3.2.4.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	17
3.2.5.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	22

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Inkomna synpunkter finns diarieförda under ärendenummer TRV 2021/110410.

1 Sammanfattning

Under arbetet med *samrådsunderlaget* har samråd hållits med Länsstyrelsen i Skåne län, Vellinge kommun, Region Skåne samt de enskilda som särskilt berörs.

En inbjudan till samråd för samrådsunderlaget gick brevlades ut till enskilda som kan bli särskilt berörda. Inbjudan gick även till Länsstyrelsen i Skåne län, Vellinge kommun och Skånetrafiken. Annons om samråd var införd i Sydsvenska dagbladet 2021-11-20 och i Lokaltidningen Vellinge 2021-11-27. Samrådsunderlaget (daterat 2021-11-17) fanns tillgängligt på Trafikverkets hemsida från 2021-11-18. I inbjudan och annons framfördes önskemål om att inkomma med skriftliga synpunkter senast 2021-12-17.

Under arbetet med *samrådshandlingen* har samråd hållits med enskilda som kan bli särskilt berörda, Länsstyrelsen Skåne, Vellinge kommun och Skånetrafiken. Samråd har även genomförts med övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

En inbjudan till samråd för samrådshandling gick brevlades ut till enskilda som kan bli särskilt berörda. Annons om samråd var införd i Sydsvenska dagbladet 2022-11-08, Lokaltidningen Vellinge 2022-11-19 och Post och inrikes tidningar 2022-11-07. Samrådsmaterialet fanns tillgängligt på Trafikverkets hemsida från 2022-11-10. I inbjudan och annons framförde Trafikverket önskemål om att inkomma med skriftliga synpunkter senast 2022-12-08. Samrådsmöte hölls den 22 november 2023 i Vellinge kommunhus mellan klockan 15.00 och 19.00. Under denna tid fanns Trafikverket på plats och det gavs möjlighet till enskilda samtal för de som önskade, samt för att ställa frågor och diskutera med Trafikverket. Totalt 15 personer deltog i samrådsmötet.

2 Samrådsrets

Under planlägningsprocessen genomförs samråd kontinuerligt med olika parter och med olika inriktning beroende på hur långt processen kommit. Samrådsretsen ser olika ut beroende på när i processen samråd genomförs. Nedan ges en beskrivning av samrådsretsen före respektive efter länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

Samrådsretsen inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

I detta skede av planläggningen, inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, har samrådsretsen utgjorts av Länsstyrelsen i Skåne län, Vellinge kommun, Region Skåne¹ och de enskilda som särskilt berörs. Med enskilda som särskilt berörs avses i första hand närboende och inte en bredare allmänhet. I det här tidiga skedet med att ta fram vägplanen kan det vara svårt att exakt precisera vilka enskilda som särskilt berörs. Därav avgränsas kretsen enskilda inom ett relativt stort område, för att längre fram i samrådet snävas in. Fastighetsägare vars mark kan beröras och andra fastighetsägare i närheten av projektet ingår i denna krets. Även delägare i samfälligheter, gemensamhetsanläggningar och innehavare av rättigheter ingår.

Den geografiska gränsen har lagts ut 100 meter på vardera sida om vägens mitt, längs hela sträckan för delprojektet. Dimensionerande för avståndet är bullerstörningar, där riktvärden för buller inte bedöms överskridas på längre avstånd än 100 meter från vägmitt. Detta innebär inte att bullerriktvärden inom detta område automatiskt kommer att överskridas, gränsen är tilltagen för att inte missa någon i samrådsskedet. Exakt bullerpåverkan kommer att utredas och redovisas i det fortsatta arbetet med vägplanen. Den utlagda gränsen har därefter anpassats så att den inte klyver mitt i ett bostadsområde eller kvarter, utan följer naturliga gränser i form av exempelvis gator.

Samrådsretsen vid utformning av planförslaget

Samrådsretsen för samrådshandlingen har utgjorts av Länsstyrelsen i Skåne län, Vellinge kommun, Region Skåne samt de enskilda som särskilt berörs. Samråd har även genomförts med övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

De enskilda som bjudits in till samråd är ägare till en fastighet där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk eller som kan komma att beröras av ljudnivåer över gällande riktvärden. Fastighetsägarna har identifierats utifrån dels det preliminära markanspråk (vägområde och tillfällig nyttjanderätt) som redovisas i plankartorna, dels de som berörs av bullernivåer över riktvärde enligt utförd bullerberäkning.

¹ Region Skåne utgör regional kollektivtrafikmyndighet och har i vissa fall överlåtit samråden för vägplanen till Skånetrafiken.

3 Samråd

3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Minnesanteckningar och protokoll från genomförda möten samt inkomna yttranden under samrådsperioden finns diarieförda under TRV 2021/110410.

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Samråd har genomförts med Länsstyrelsen i Skåne län genom mötet som redovisas nedan samt genom inbjudan till samråd enligt redovisning i avsnitt 3.1.4 *Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda*. Länsstyrelsen har inte inkommit med något skriftligt yttrande.

Samrådsmöte med länsstyrelsen 2021-11-03

Samrådsmötet genomfördes med Länsstyrelsen i Skåne län den 3 november 2021.

Inledningsvis presenterades projektet och dess syfte. Vidare redogjordes för vilka åtgärder som undersökts för aktuell sträcka. Åtgärderna diskuterades bland annat utifrån följande perspektiv; landskapsbild, naturvård, kulturmiljö och buller.

Länsstyrelsen gav information kring framtida naturreservat samt effekten av eventuella intrång i blivande naturreservat. Vidare gav länsstyrelsen rekommendationer kring framtida kontakter.

Trafikverket beaktar informationen i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Artskyddssamråd med Länsstyrelsen i Skåne län 2022-01-26

Samrådsmötet genomfördes med Länsstyrelsen i Skåne den 26 januari 2022. Inledningsvis presenteras projektet, dess åtgärdsförslag, utförd naturvärdesinventering samt inhämtade uppgifter gällande aktuellt artskydd. Vidare anges det att det har påträffats sekretessbelagd skyddsklassad art i naturvärdesinventeringen inom projektets utredningsområde och att arten är bedömd som livskraftig och har gynnsam bevarandestatus. Trafikverket ställer frågan hur länsstyrelsen ställer sig i dispensfrågan.

Länsstyrelsen anger att om det kan redovisas resonemang om tidsrestriktioner, buffertzoner etc. som visar på att den ekologiska funktionen i området kan säkerställas så bedöms artskyddsdispens inte behövas. Länsstyrelsen anger att de bland annat behöver se tydligt hur långt in i skogspartiet avverkning är tänkt att ske. Länsstyrelsen poängterar att de önskar ett så litet intrång som möjligt.

Trafikverket beaktar informationen som delades under mötet i det fortsatta arbetet med vägplanen.

3.1.2. Samråd med berörd kommun

Samråd har genomförts med Vellinge kommun genom de möten som redovisas nedan samt genom inbjudan till samråd enligt redovisning i avsnitt *3.1.4 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda*.

Samrådsmöte med Vellinge kommun och Skånetrafiken 2021-09-13

Samrådsmötet genomfördes med Vellinge kommun och Skånetrafiken den 13 september 2021. Samrådsmötet var ett inledande möte där Trafikverket presenterade projektet samt de planerade åtgärderna. De punkter under mötet som är extra relevanta ur Vellinge kommuns perspektiv var busshållplatsen vid Storvägen, nybyggnadsprojektet Gläntan samt kommunens invallningsprojekt, där fortsatt samordning önskas.

Trafikverket beaktar informationen som delades under mötet i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Samrådsmöte med Vellinge kommun 2021-11-24

Samrådsmötet genomfördes med Vellinge kommun den 24 november 2021. Trafikverket presenterade planerade åtgärder för det södra läget av busshållplats Storvägen. Vellinge kommun informerade om ett projekt med åtgärder i anslutning till hållplatsen. Vidare informerade kommunen om att då hållplatsens plattform är belägen på prickmark enligt detaljplan kommer kommunen pröva detta som en mindre avvikelse.

Trafikverket beaktar informationen i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Samrådsmöte med Vellinge kommun och Skånetrafiken 2021-12-10

Samrådsmötet genomfördes med Vellinge kommun och Skånetrafiken den 10 december 2021. Under samrådsmötet informerades om status i pågående projekt däribland denna vägplan samt vilka åtgärder som planeras.

3.1.3. Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet

Samråd har genomförts med Skånetrafiken genom de möten som redovisas nedan samt genom inbjudan till samråd enligt redovisning i avsnitt *3.1.4 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda*.

Samrådsmöte med Vellinge kommun och Skånetrafiken 2021-09-13

Samrådsmötet genomfördes med Vellinge kommun och Skånetrafiken den 13 september 2021. Samrådsmötet var ett inledande möte där Trafikverket presenterade projektet samt de planerade åtgärderna. Den punkt under mötet som är extra relevanta ur Skånetrafikens perspektiv var busshållplatsen vid Storvägen.

Trafikverket beaktar informationen i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Samrådsmöte med Vellinge kommun och Skånetrafiken 2021-12-10

Samrådsmötet genomfördes med Vellinge kommun och Skånetrafiken den 10 december 2021. Under samrådsmötet informerades om status i pågående projekt däribland denna vägplan samt vilka åtgärder som planeras.

3.1.4. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

En inbjudan (daterad 2021-11-17) till samråd gick brevlades ut till enskilda som kan bli särskilt berörda. Inbjudan gick även till Länsstyrelsen i Skåne län, Vellinge kommun och Skånetrafiken. Se avgränsad samrådsrets i kapitel 2 Samrådsrets. Annons om samråd var införd i Sydsvenska dagbladet 2021-11-20 och i Lokaltidningen Vellinge 2021-11-27. Samrådsunderlaget (daterat 2021-11-17) fanns tillgängligt på Trafikverkets hemsida från 2021-11-18. I inbjudan och annons framfördes önskemål om att inkomma med skriftliga synpunkter senast 2021-12-17.

Inkomna skriftliga synpunkter

Nedan sammanfattas de synpunkter som inkommit under samrådstiden. Synpunkterna redovisas kategorivis på principiell nivå och efterföljs av Trafikverkets kommentar (kursiverad text).

Vellinge kommun lyfter i sitt yttrande att hänsyn måste tas till befintlig naturmiljö, att pågående tillståndsprocess angående skydd mot höga havsnivåer måste beaktas samt att hänsyn bör tas till närliggande promenadstråk och ridstigar. Vidare önskas fortsatt samordning kring frågor som stationslägen, trafiksäkerhet samt gällande och pågående detaljplaner. En tydligare definition av ”acceptabel framkomlighet” önskas. Kommunen understryker också att det är av stor vikt att beakta de höga ambitionerna kring bland annat hela-resan-perspektivet, tillgänglighet för samtliga trafikslag och främjande av kollektivtrafik som uttryckets i åtgärdsvalsstudien. Vellinge kommun önskar också involveras i planeringen av byggskedet.

Trafikverket tar med sig kommunens synpunkter och hanterar dem tillsammans med Vellinge kommun under särskilda arbetsmöten.

Skånetrafiken har inkommit med synpunkter som berör formulering av projektets syfte och projektmål. Vidare önskar Skånetrafiken förtydliganden kring uppdelning av körfält samt befintliga kollektivtrafikskörfält. Skånetrafiken påtalar även att det finns motstridiga uppgifter kring hållplats på Trafikverkets projekthemsida och samrådsunderlaget.

Trafikverket tar med sig Skånetrafikens synpunkter och hanterar dem tillsammans med Skånetrafiken under särskilda arbetsmöten.

Falsterbonäsets naturvårdsförening betonar att området kring väg 100 är mycket skyddsvärt med höga naturvärden.

Trafikverket kommer att utreda de planerade åtgärdernas effekter och konsekvenser i det fortsatta arbetet med vägplanen. Ett särskilt artskyddssamråd kommer att hållas med Länsstyrelsen.

Såväl Miljöpartiet Vellinge som Falsterbonäsets naturvårdsförening saknar underlag från de genomförda utredningarna. BRF Höllvikens hus önskar en mer detaljerad beskrivning av

åtgärderna och ett förtydligande kring de planerade åtgärdernas effekter. Vidare anser Falsterbonäsens naturvårdsförening och Vellinge Liberalerna att ombyggnationen av väg 100 inte är motiverad med hänsyn till dagens trafikmängd och de omfattande kostnaderna.

Detaljer kring vägutformningen och bedömning av åtgärdernas effekter och konsekvenser kommer att redovisas i det fortsatta arbetet vägplanen. I åtgärdsvalsstudien som Trafikverkets tidigare tagit fram har framkomlighetsproblem identifierats på sträckan, därav planerade åtgärder.

Miljöpartiet Vellinge ställer sig frågande till om de planerade åtgärderna bidrar till förbättringar för boende i närmiljön. Såväl Miljöpartiet Vellinge som BRF Höllvikens hus undrar hur trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter säkras vid passagera.

Projektet syftar inte till att förbättra för boende i närmiljön. De planerade åtgärderna ska dock inte försämra för boende, det kan därför bli aktuellt med skyddsåtgärder för att säkerställa att planerade åtgärder inte försämrar boendemiljöer. I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter att utredas och redovisas.

Miljöpartiet Vellinge och BRF Höllvikens hus betonar bullerproblematiken och framför också en önskan om hastighetssänkning.

En justering av hastighet och införande av olika typer av hastighetsdämpande åtgärder ligger inte inom ramen för projektets ändamål och ingår således inte i vägplanen. Det är länsstyrelsen (utanför tätbebyggt område) och kommunen (i tätbebyggt område) som tar beslut kring förändring av hastighet. Trafikverket kommer att ta fram en bullerutredning i det fortsatta arbetet med vägplanen där olika typer av bullerskyddsåtgärder kommer att studeras.

Såväl Kronodal-Granviks Samfällighetsförening som Norra Ljunghusens samfällighetsförening och Vellinge Liberalerna anser att det är problematiskt att förlägga en busshållplats mitt i ett körfält. Detta då endast ett trafikslag, kollektivtrafik, kan nyttja körfältet.

Utformningen av busshållplatsen, körbanehallplats, är i linje med projektets ändamål – att öka framkomligheten och komforten för kollektivtrafik. Med en körbanehallplats är det fysiska intrånget litet samtidigt som komforten är hög för resenärerna och bussen prioriteras när de kör ut från hållplatsen. Med utformningen kan samtliga motorfordon nyttja körfältet.

Ljungskogens vägförening beskriver problematiken i korsningen väg 100 och Störvägen där de anger att korsningen är överbelastad, både under för- och eftermiddag. Ljungskogens vägförening har lämnat förslag på utformning av en avlämningsplats för barn i korsningen.

Trafikverket tar med sig synpunkten kring problematiken i det fortsatta arbetet med vägplanen. Ingen åtgärd planeras i Ljunghusen, med undantag från ombyggnad av busshållplatserna, detta då utredningen visat att åtgärdernas effekt jämfört med befintlig utformning inte ger tillräckligt tillfredsställande resultat för uppfyllnad av projektmålen.

Vellinge Liberalerna anser inte att Trafikverket vägt in kommunens planer, bebyggelse i Norra Ljunghusen och vid kanalen, i vägplanen.

Trafikverket kommer redovisa påverkan på pågående kommunal planering i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Såväl Kronodal-Granviks Samfällighetsförening som Norra Ljunghusens samfällighetsförening betonar att det stora problemet i området är den snabba utbyggnaden av bostäder.

Bostadsutveckling ligger inte inom ramen för projektets ändamål och ingår således inte i vägplanen. Det är Vellinge kommun som ansvarar för planering av bostäder.

Vellinge Liberalerna anser att Trafikverkets drift och skötsel, särskilt vid nederbörd, är undermålig. Vidare poängterar Vellinge Liberalerna att de planerade åtgärderna inte syftar till att ändra på det.

Drift och underhåll ligger inte inom ramen för projektets ändamål och ingår således inte i vägplanen.

Synpunkter har inkommit avseende behov och motiv till att genomföra planerade åtgärder på aktuell sträcka.

I åtgärdsvalsstudien som Trafikverkets tidigare tagit fram har framkomlighetsproblem identifierats på sträckan, därav planerade åtgärder.

I en synpunkt ställs frågan om planerade åtgärder leder till inskränkning av gång- och cykelstråket mellan Falsterbokanalens och Störvägen.

De planerade åtgärderna leder inte till någon inskränkning som påverkar gång- och cykelstråkets funktion.

Synpunkter har inkommit avseende att beskrivning av utformningsförslaget saknas.

Detaljer kring vägutformning kommer att presenteras i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Synpunkter har inkommit avseende trafikbuller där insändarna ger förslag på olika typer av bullerskyddsåtgärder.

Trafikverket kommer att ta fram en bullerutredning i det fortsatta arbetet med vägplanen där olika typer av bullerskyddsåtgärder kommer att studeras.

Synpunkter har inkommit avseende en önskan om hastighetssänkning samt införande av olika typer av hastighetssänkande åtgärder, däribland fartkamera.

En justering av hastighet och införande av olika typer av hastighetsdämpande åtgärder ligger inte inom ramen för projektets ändamål och ingår således inte i vägplanen. Det är länsstyrelsen (utanför tätbebyggt område) och kommunen (i tätbebyggt område) som tar beslut kring förändring av hastighet. Påverkan på fartkamera utmed sträckan och effekterna av eventuell borttagning kommer att presenteras i planförslaget i projektets kommande skede.

I en synpunkt ställs frågan om de planerade åtgärderna innebär en breddning mot bostadsbebyggelsen i Ljunghusen.

Utöver busshållplatserna planeras inga åtgärder i Ljunghusen. Det är därför inte aktuellt att bredda vägen mot bostadsbebyggelsen i Ljunghusen.

Synpunkter har inkommit avseende de planerade åtgärdernas effekter. Insändarna menar på att åtgärderna har negativ påverkan på bland annat trafiksäkerhet, hälsa, barriäreffekt, buller och djur- och naturvärden.

Trafikverket kommer att utreda och redovisa de planerade åtgärdernas effekter och konsekvenser i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Synpunkter har inkommit avseende nya åtgärdsförslag, däribland breddning av väg 100 på norra sidan, anläggande av busskörfält samt anläggandet av en tunnel.

Trafikverket noterar åtgärdsförslagen.

I en synpunkt beskrivs problematiken kring korsning med Vikensväg. Insändaren menar på att det begränsade utrymmet påverkar framkomligheten på väg 100.

Korsningen ligger utanför vägplanens ramar då inga åtgärder planeras genom Ljunghusen, med undantag till hållplatsen. Trafikverket tar med sig synpunkten.

3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Samrådsremiss daterad 2022-10-28

Länsstyrelsen i Skåne län har tagit del av den samrådsremiss som redovisas i avsnitt 3.2.5 *Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer*. Länsstyrelsen har inkommit med ett yttrande som sammanfattas nedan och efterföljs av Trafikverkets kommentar (*kursiverad text*).

I sitt yttrande framför länsstyrelsen synpunkter på innehållet i plan- och miljöbeskrivningen:

- I avgränsningsavsnittet behöver miljöaspekterna kompletteras med vibrationer och barriäreffekter.
- Förtydligande behövs när det gäller ställningstagandet att vissa bullerstörda fastigheter inte kommer att erbjudas åtgärd, barriäreffekten för fotgängare och cyklister samt om det finns någon skillnad mellan hur män och kvinnor påverkas av projektet.
- Vidare önskar länsstyrelsen tydliggörande om det planeras nya belysningsstolpar och räckan, särskilt inom riksintresse för kulturmiljö Skanörs ljung. Uppdatering behövs avseende ny artskyddsförordning. Det är angeläget att återskapa artrika vägslänter där så är lämpligt och det är av yttersta vikt att vidta strikta åtgärder för att förhindra ytterligare spridning av parkslide.
- Schaktdjup behöver fastställas för projektets olika delar för att visa samt säkerställa om tillfällig och/eller permanent grundvattenbortledning kommer att ske. Om grundvattenbortledning sker behöver en redogörelse av påverkan göras. Utifrån bedömningar av översvämning behöver det av vägplanen framgå vilken tidshorisont projektet har med motivering.

- Det behöver framgå av planbeskrivningen hur framkomligheten för räddningstjänsten i byggskedet kan säkerställas. Det behöver förtydligas hur stor mängd massor som kan återanvändas i projektet samt mängden överskotts- och underskottsmassor.
- Projektmålluppföljningen behöver kompletteras med ändamålet, särskilt med hänvisning till väglagen 13 §. För de transportpolitiska målen behöver delen om funktionsmålet ses över och kompletteras med jämställdhetsaspekten.
- Det bör finnas en samlad bedömning av hur projektet påverkar och förhåller sig till 3-4 kap. miljöbalken, det vill säga bland annat jord- och skogsmark samt riksintressena. Miljökvalitetsnorm för buller är inte relevant för vägplanen och kan tas bort.

Trafikverket kompletterar och tydliggör utifrån länsstyrelsens synpunkter ovan. Vissa uppgifter kommer även ingå och kravställas i kommande förfrågningsunderlag.

I tidigare beslut om betydande miljöpåverkan framförde länsstyrelsen att ”bullerutredningen behöver ta hänsyn till att åtgärderna, tillsammans med övriga planerade vägåtgärder mellan Falsterbo och Malmö, kan medföra inducerade trafikflöden”. I vägplanen framgår att det inte går att utesluta att åtgärderna, tillsammans med övriga åtgärder mellan Falsterbo och Malmö, medför inducerade trafikflöden. Länsstyrelsen framför därför åter att bullerutredningen behöver ta hänsyn till inducerade trafikflöden.

Hänsyn tas inte till inducerade trafikflöden eftersom det finns stora osäkerheter kring trafikmängd och därmed resultatet av bullerberäkningar. Beräkningarna har utgått ifrån ett värsta fall i trafikprognosen, framtagna i ett spann där vi utgått från den högre siffran. Eventuell mängd inducerad trafik bedöms inte bli så stor att den skulle få en påverkan på resultatet i utförda bullerberäkningar.

Länsstyrelsen anser att plan- och miljöbeskrivningen bör kompletteras med bullerutbredningskartor.

Bullerutbredningskartor finns i PM Buller, vilket är en del av vägplanen. I Plan- och miljöbeskrivningen görs en tydlig hänvisning till PM Buller avseende bullerutbredningskartorna.

3.2.2. Samråd med berörd kommun

Samrådsmöte med Vellinge kommun 2022-02-03

Samrådsmöte genomfördes med Vellinge kommun den 3 februari 2022. Syftet med mötet var framför allt att gå igenom de skriftliga synpunkter som kommunen lämnade på samrådsunderlaget, se avsnitt 3.1.4 *Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda*. Vid mötet fördes även diskussioner om ny busshållplats vid Gläntan (kommunens framtida exploatering vid Falsterbokanalen). Detta som ett alternativ till att bygga om hållplatsen Höllviksstrand.

Samrådsmöte med Vellinge kommun och Skånetrafiken 2022-04-11

Samrådsmöte genomfördes med Vellinge kommun och Skånetrafiken den 11 april 2022. Trafikverket presenterade tre alternativa lösningar för utformning av plattform och väderskydd. Därefter fördes en diskussion om utformning och utrustning av hållplatsläget.

Samrådsmöte med Vellinge kommun och Skånetrafiken 2022-06-01

Samrådsmöte genomfördes med Vellinge kommun och Skånetrafiken den 1 juni 2022. Mötet avsåg busshållplatserna längs sträckan. Diskussion fördes om val av hållplatstyp (körbanehållplats eller fickhållplats) vid Nyckelhålsparken och Höllviksstrand, södergående körriktning. Avseende hållplats Storvägen framförde Skånetrafiken önskemål om en utformning med 32 meter full bredd och 25 meter långa in- och utfartssträckor. För att minska intrånget i tätortsmiljön enades mötet om att planera vidare för 32 meter full bredd och 20 meter lång infartssträcka, men att befintlig utfartssträcka nyttjas. Avseende Nyckelhålsparken diskuteras mindre tillfälliga åtgärder för att förbättra tillgängligheten vid hållplatsen.

Samrådsremiss daterad 2022-10-28

Vellinge kommun har tagit del av den samrådsremiss som redovisas i avsnitt 3.2.5 *Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer*. Kommunen har inkommit med ett yttrande som sammanfattas nedan och efterföljs av Trafikverkets kommentar (*kursiverad text*).

Vellinge kommun saknar en redovisning av kommunens översiktsplan och Trafikverkets ställningstagande till om vägplanen försvårar arbetet med framtida klimatanpassning, införandet av spårburen trafik samt bostadsutbyggnad längs stråket. Vägplanen bör ta höjd för ett längre tidsperspektiv än år 2030. Kommunen saknar underlag för att kunna yttra sig över förenligheten med gällande detaljplaner.

Trafikverket anser att åtgärderna i vägplanen inte försvårar översiktsplanens genomförande. Projektets tidshorizont sträcker sig längre än 2030 och bedöms till anläggningens tekniska livslängd vilken är cirka 40 år. Trafikverket kommer, i ett separat ärende, begära kommunens yttrande över avvikelser mot gällande detaljplaner. Det finns möjlighet att ta del av ett mera detaljerat underlag i form av digitalt material.

Vellinge kommun informerar om att Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har beslutat att Falsterboområdet ska identifieras som ett område med betydande översvämningsrisk. Som en konsekvens av det har Länsstyrelsen i Skåne län beslutat om en riskhanteringsplan för Falsterboområdet, som presenterar vilka specifika åtgärder som krävs av bland annat Vellinge kommun och Trafikverket för att minska negativa effekter av översvämning oavsett orsak.

Kommunen saknar en redovisning av hur vägen påverkas av havsnivåhöjning. Trafikverket behöver redovisa förutsättningarna för klimatanpassningsåtgärder på sträckan, samt åtgärder som krävs för att skydda anläggningen mot havsnivåhöjning.

Vellinge kommun har i Mark- och miljööverdomstolen fått tillstånd att uppföra ett översvämningskydd i anslutning till väg 100, vid cirkulationsplats Falsterbo. Mobila skydd kommer behöva sättas över väg 100 vid hot om högvatten. Trafikverket behöver ta hänsyn till tillståndet och kommunen vill att vägen utformas utan dike. Lösning för sträckan genom Höllviken inte är säkerställd, kommunen är beredd att föra dialog med Trafikverket i frågan och eventuellt teckna en avsiktsförklaring för en gemensam plan för skydd av anläggningen och den bakomliggande bebyggelsen.

Trafikverket anser att de åtgärder som föreslås i vägplanen inte innebär något hinder för kommunen att genomföra skydden enligt erhållet tillstånd. Åtgärderna i vägplanen innebär trimningsåtgärder för att uppnå bättre framkomlighet, inte nybyggnation. Inom ramen för Trafikverkets projekt ligger inte att säkra mot framtida havsnivåhöjningar. Trafikverket har yttrat sig över den lösning utan dike som kommunen visar.

Trafikverket är öppna för dialog kring skydd genom Höllviken. Aktuell vägplan försvårar inte kommunens möjligheter att etablera skydd.

Vellinge kommun är positivt inställd till att åtgärderna förväntas innebära att busstrafiken får en förbättrad framkomlighet och blir mindre störningskänslig, samt att även övrig motorfordonstrafik kommer att få en förbättrad framkomlighet.

Kommunen anser att hela sträckan genom Skanörs ljung ska ordnas genom att omfördela körfälten inom befintlig vägbredd. Körfältsbredden ska väljas så att 2+2 körfält är möjligt inom befintlig vägbredd, innebärande att kollektivtrafikkörfältet i västra delen tas bort. Vägrenarna förväntas därmed bli smalare och ur trafiksäkerhetsperspektiv anser kommunen att gående och cyklister ska förbjudas på sträckan. Föreslagen breddning i västra delen är direkt olämplig med anledning av mycket höga naturvärden även norr om vägen. Ett eventuellt behov av säkerhetszon norr om vägen ska i stället ersättas med räcke. Vellinge kommun anser att vägområdet inte behöver utökas och inget behov av tillfällig nyttjanderätt finns.

Trafikverket behöver vid planering av åtgärder ta hänsyn till tillgänglighet och framkomlighet för alla trafikslag. Trafikverkets bedömning är att ett minskat utrymme för biltrafiken på denna sträcka hade fått negativ påverkan på kollektivtrafikens framkomlighet. De planerade åtgärderna grundar sig till stor del i målet att möjliggöra för Skånetrafiken att etablera ett attraktivt pendlingsstråk med kollektivtrafik.

Eventuellt förbud för gående och cyklister på sträckan beslutas av länsstyrelsen. Kommunen kan ansöka om ett förbud hos länsstyrelsen och Trafikverket blir då remissinstans för ärendet.

En naturvårdsinventering har genomförts och har bedömt vägkanten till visst naturvärde (klass 4) och skogen intill till påtagligt naturvärde (klass 3). Enstaka förekomst av hålträd och död ved finns i området. En trädinventering har också genomförts i området för breddning. Några särskilt skyddsvärda träd har inte påträffats i detta område.

Förslaget att ta bort fartkameror leder till minskad hastighetsefterlevnad, vilket får konsekvenser för trafiksäkerheten, särskilt för oskyddade trafikanter vid korsande av väg 100. Det påverkar även tillgängligheten negativt och förstärker vägens redan betydande barriäreffekt. Det finns behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter vid övergångsstället vid Östra Kanalvägen.

Tyvär behöver befintlig hastighetskamera tas bort eftersom hastighetskameror inte fungerar när det finns mer än ett körfält. Vid Östra Kanalvägen sker ingen förändring avseende hastighet, antalet körfält eller bredd på körbanan. Trafiksäkerheten förbättras i och med refug med kantsten.

Vellinge kommun anser att kollektivtrafikkörfältet genom Ljunghusen ska tas bort eller begränsas till de tider det är befogat för att ytterligare öka framkomligheten utmed sträckan. Detta motiveras ytterligare av att kollektivtrafikkörfältet genom Höllviken tas bort.

Om befintligt kollektivtrafikkörfält genom Ljunghusen tas bort prioriteras inte bussarnas framkomlighet. Körfältet tillsammans med breddningen vid Hagarondellen bidrar till ökad marknadsandel för kollektivtrafiken. Kollektivtrafikkörfältet genom Höllviken behöver tas bort eftersom trafikprognoserna visar att det kommer att bli köer för prognosåret. För att klara kraven på framkomlighet på sträckan förbi Höllviken föreslås därför två körfält för allmän trafik.

Kommunen framför behov av variabla hastighetsgränser på de partier som föreslås utökas till 2+2 körfält över Skanörs ljunghusen och genom Höllviken för att öka trafiksäkerheten under högtrafik.

Trafikverket anser att åtgärderna i vägplanen inte försvårar framtida möjligheter att införa variabla hastighetsgränser.

Under byggtiden behöver Trafikverket så långt möjligt minimera störningar på trafiken under de mest belastade perioderna (högsummaren).

Trafikverket kommer att se över tidsrestriktioner för arbeten som påverkar framkomligheten.

Vellinge kommun anser att det är av stor vikt att sträckan genom Höllviken och Ljunghusen förses med så kallad tyst asfalt.

Tyst asfalt har störst effekt vid högre hastigheter än på den här sträckan. Kostnaden för tyst asfalt är hög och ofta svår att motivera ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Utöver detta avtar den bullerdämpande effekten både då asfalten slits mycket snabbare än vanlig asfalt och att hålrummen fylls av smuts om den inte frekvent får omfattande underhåll. Till följd av detta anses den bullerdämpande effekten inte kunna tillgodoräknas över längre tidsperioder. Åtgärder för att innehålla gällande riktvärden för buller kommer att vidtas.

Vellinge kommun anser att Falsterbokanalens synnerligen stora inverkan för framkomligheten på väg 100 bör nämnas, då broöppningar medför markant påverkan för all trafik. Vidare anser kommunen att dagens broöppningstider bör ses över och ytterligare reduceras för att ytterligare öka framkomligheten för samtliga trafikslag på väg 100.

Åtgärderna i vägplanen medför ingen förändring vid kanalen. Trafikverket väljer att inte göra några åtgärder där. Broöppningar hanteras inte inom ramen för projektet.

Vellinge kommun anser att de riktvärden som fastställs för vägtrafikbuller borde tillämpas och skyddsåtgärder vidtas för de fastigheter som utsätts för buller vid fasad och uteplats och där riktvärden överskrids. Naturvårdsverkets vägledning ska tillämpas även här och att Trafikverket ska ta hänsyn till regler i miljöbalken för att förebygga olägenhet för människors hälsa. Gällande riktvärden ska gälla oavsett vad planen anger.

Bullerreducerande åtgärder bör tillämpas i samband med ombyggnationen för att uppfylla riktvärden.

Åtgärder kommer erbjudas för uteplatser som överskrider riktvärden och som inte omfattas av nyare detaljplaner planlagda från 1997. Nyare detaljplaner omfattas av naturvårdsverkets riktvärden som också tillämpas av Trafikverket. Därför ska planeringen ha säkerställt att de ljudnivåer som beräknas ske efter ombyggnation ska klaras av de byggnader och uteplatser som redan finns. Några av detaljplanerna har dessutom redan inskrivet vilka bullerskyddande åtgärder som behövs vid bostädernas byggnation för att riktvärden skulle innehållas.

Vellinge kommun informerar om att det finns dag-, vatten- och spillvattenledningar som kommer att påverkas av breddningen av väg 100 genom Höllviken. Vellinge kommun anser att ledningar och brunnar behöver mätas in, kontrolleras och om nödvändigt justeras eller relinas. Kostnads- och ansvarsfördelning behöver klargöras i dialog mellan kommunen och Trafikverket.

Trafikverket tackar för informationen som är till nytta i både nuvarande och kommande skede. För de flesta ledningar som förekommer inom Trafikverkets vägområde finns befintliga avtal mellan Trafikverket och ledningsägaren. Det är avtalen som reglerar vem som står för kostnaden vid en ledningsåtgärd som krävs till följd av Trafikverkets utbyggnad. Det finns olika förutsättningar för varje enskild ledning men generellt kan det sägas att kostnader för åtgärder på ledningar som idag ligger inom Trafikverkets vägområde bekostas av ledningsägaren. Kostnader för åtgärder på ledningar som idag ligger utanför Trafikverkets vägområde bekostas av Trafikverket.

Vellinge kommun förutsätter att aktuella rekommenderade bekämpningsmetoder för till exempel parkslide och vresros används, för att undvika spridning till nya platser. Vidare anser kommunen att påträffar verksamhetsutövaren föroreningar i marken under byggnationen ska verksamhetsutövaren anmäla detta till kommunens miljöenhet.

Projektet följer Trafikverkets riktlinjer kring masshantering och har en dialog med kommunens miljöenhet om detta. Om föroreningar i marken påträffas under byggnation kommer det hanteras i rätt ordning.

Vellinge kommun saknar underlag i artskyddsutredningen och kan därför inte ta ställning till om Trafikverket kommer att ta hänsyn till den "skyddsklassade arten" i samband med vägarbetet.

Artskyddsutredningen rör en art vars observationer är skyddsklassad och inte får spridas. Länsstyrelsen, som är tillsynsmyndighet för artskyddet, har tagit del av artskyddsutredningen.

Vellinge kommun förutsätter att få vara del i det fortsatta arbetet gällande de utformningsprinciper som redovisas i gestaltningsprogrammet, i framtagande av förfrågningsunderlaget samt i planeringen av byggskedet.

Trafikverket motser fortsatt dialog kring utformningen och ser positivt på att kommunen önskar bli involverade i byggskedet.

Vellinge kommun har informerat Trafikverket att man tittar på om det finns möjlighet att införa ett medlöpande högerkörväg vilket skulle innebära en ny anslutningsväg mot väg 100, eller om någon annan trafikteknisk lösning är möjlig. Borttagande av kollektivtrafikkörvägen genom Ljunghusen skapar förutsättningar för detta.

Trafikverket kommer inte ta bort kollektivtrafikkörvägen genom Ljunghusen eller i övrigt skapa möjligheter för medlöpande högerkörväg. Ett medlöpande högerkörväg försämrar för framkomligheten och ligger inte i linje med projekt målet för vägplanen. Medlöpande högerkörväg (fri högersväng) har negativa konsekvenser på trafiksäkerheten för gående och cyklande, vilken är extra viktigt nära en skola. Vägplanen föreslår inga åtgärder som skiljer sig mot befintlig anläggning, därmed förändras inte förutsättningarna för att genomföra kommunens förslag.

3.2.3. Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet

Samrådsremiss daterad 2022-10-28

Region Skåne har tagit del av den samrådsremiss som redovisas i avsnitt 3.2.5 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer. Region Skånes (Regionala utvecklingsnämnden) yttrande sammanfattas nedan och efterföljs av Trafikverkets kommentar (kursiverad text).

Region Skåne är positivt inställda till åtgärderna för SkåneExpressen med kollektivtrafikkörväg och ombyggnation av hållplatser till SkåneExpressen-standard. Ombyggnation av fickhållplatser till körbanehållplats är positivt. Region Skåne är tveksamma till signalvärdet att ta bort ett kollektivtrafikkörväg. Vidare önskar Skånetrafiken fortsatt dialog om utformningen av hållplatserna angående bland annat väderskydd. Från den 12 december 2022 är linje 100 SkåneExpressen 15 (SkE 15) och kommer även trafikera hållplats Höllviksstrand. Inför byggnationen önskar Region Skåne en dialog kring avstängningar och hur Skånetrafiken ska prioritera kollektivtrafiken i den mån det är möjligt. Vidare önskar Region Skåne bli fortsatt informerade avseende kostnadsutvecklingen. Region Skåne framför att deras logotyp ska finnas med i informationsmaterial i samband med byggnation, för att det tydligt ska framgå att åtgärdens genomförande sker tack vare prioritering av Region Skåne.

Trafikverket tar med sig Region Skånes önskemål om fortsatt dialog kring utformning av hållplatserna samt information om projektets kostnadsutveckling. Trafikverket noterar Region Skånes önskemål om att tydligt kommunicera regionens del i projektet i samband med byggnation. Trafikverket kommer även att justera vägplanen så att uppgifter om linjenamn och trafikering av hållplatser stämmer.

3.2.4. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

En inbjudan (daterad 2022-10-28) till samråd för samrådshandling gick brevlades ut till enskilda som kan bli särskilt berörda. Se avgränsad samrådsrets i kapitel 2 *Samrådsrets*. Annons om samråd var införd i Sydsvenska dagbladet 2022-11-08, Lokaltidningen Vellinge 2022-11-19 och Post- och inrikes tidningar 2022-11-07. Samrådsmaterialet fanns tillgängligt på Trafikverkets hemsida från 2022-11-10. I inbjudan och annons framförde Trafikverket önskemål om att inkomma med skriftliga synpunkter senast 2022-12-08.

Mötet hölls den 22 november 2023 i Vellinge kommunhus, Norrevångsgatan 3, lokal Måkläppen. Trafikverket fanns på plats mellan klockan 15.00 och 19.00. Under denna tid fanns möjlighet till enskilda samtal för de som önskade, samt för att ställa frågor och diskutera med Trafikverket. Totalt 15 personer deltog i samrådsmötet.

Muntliga synpunkter vid samrådsmötet

Nedan sammanfattas de synpunkter som framfördes under samrådsmötet. Synpunkterna redovisas kategorivis och på principiell nivå.

Flera av de synpunkter som framfördes under mötet berörde hastigheten på vägsträckan med koppling till bullernivåer. Flera menade att hastighetsbegränsningen bör sänkas för att minska bullernivåerna och att sänkt hastighet borde medföra ett bättre och lugnare trafikflöde mellan kanalen och korsningen med Falsterbovägen. Önskemål framfördes om bullerskydd vid uteplats mot väg 100 med förslagsvis genomsiktliga partier. I övrigt framförde flera boende att de var positiva till att det inte planeras någon bullerskyddsskärm eller bullerskyddsvall.

De flesta hävdade att hastighetsbegränsningen inte efterlevs och ansåg även att borttagningen av fartkameran i södergående körriktning kommer innebära att efterlevnaden av hastighetsbegränsningen i den körriktningen kommer att försämrats och därmed ge ytterligare ökning av bullernivåerna.

Det framfördes önskemål om att Trafikverket ska säkerställa den hastighet som verkligen körs på väg 100 och att göra en bullerberäkning utifrån en medelhastighet på morgonmaxtimme i norrgående körriktning. En boende upplever problem med buller på grund av hög acceleration och snabb inbromsning på en kort sträcka mellan kanalen och nästa trafikljus österut.

En person ansåg att barriäreffekten mellan orten och havet förstärks av en breddning utmed Höllviken.

En av de boende framför att projektet är onödigt då det är köer under sommartid på grund av badgäster. Synpunkter som berör den planerade åtgärden har framförts. Boende menar att det inte finns någon nytta med den planerade åtgärden då det ändå kommer finnas kvar en flaskhals på grund av Falsterbokanalens och vägen genom Ljunghusen. Det framfördes en önskan om att anlägga en tunnel under Ljunghusen och kanalen ända fram till cirkulationsplats Stora Hammar. Vidare har det framförts önskemål om en passage för oskyddade trafikanter då många springer över väg 100 vid fiskehoddorna vilket innebär en säkerhetsrisk i kombination med sämre sikt i kurvan.

Inkomna skriftliga yttranden

Nedan sammanfattas de skriftliga synpunkter som inkommit under samrådstiden. Synpunkterna redovisas kategorivis på principiell nivå och efterföljs av Trafikverkets kommentar (kursiverad text).

Synpunkter om behovet av utbyggnaden har inkommit. Flera insändare är negativt inställda till att bredda vägen och upplever inga större problem med köbildning. Problemen finns vid Vellinge norra och planerad utbyggnad löser inte dessa problem. Eventuella köer finns

endast under badsäsongen. Det framförs även att trafik- och resmönster är förändrade efter pandemin och att superbussen inte behövs då problem med fulla bussar sällan uppkommer.

I åtgärdsvalsstudien som Trafikverket tidigare tagit fram har framkomlighetsproblem identifierats på sträckan, därav planerade åtgärder. Trafikverket studerar åtgärder längre norrut inom ramen för projektet Malmö-Falsterbonäset. Åtgärderna är en helhet som ska lösa problemen.

Avseende trafiken under pandemin, så är det för tidigt att dra slutsatser kring trafiken. Planerade åtgärder görs utifrån ett långsiktigt perspektiv. Superbussen en regional satsning som ligger utanför denna vägplan. Superbussen är en viktig satsning för att förbättra kollektivtrafiken och hålla nere trafikökningen.

Cyklande/cykelklubbar framför att det längs sträckan över Skanörs ljunger redan är trångt med tre filer och att det blir i stort sett omöjligt att samsas i framtida fyra filer med övriga trafikslag och olycksrisken för cyklande ökar. Befintlig cykelbana som går från Skanör till Falsterbokanalerna kan inte användas för racercykling eftersom den inte är asfalterad. Borttagandet av fartkameror försämrar situationen ytterligare. En annan insändare tycker att vägen mellan Ljunghuset och cirkulationsplats Falsterbo är för smal för att rymma fyra fordon, det kommer inte att få plats fyra bussar/bilar i bredd.

Trafikverket har prioriterat att värna naturvärdena vid Ljungan och därför inte bredda vägen. Vi behöver därför använda befintlig vägbredd, vilken tillåter ytterligare ett körfält. Det blir en försämring för cyklister, men framför allt under rusningstrafik. För majoriteten som cyklar är befintlig cykelväg ett bättre alternativ än väg 100.

I synpunkter som rör busshållplatsernas utformning ställs frågan varför det ska byggas en busshållplats i den ena av de två filerna på vägen, det borde inte säkerställa god framkomlighet för bilar. Om bussen ska stanna i det högra körfältet så kommer trafiken i det körfältet stoppas en kortare eller längre tid. Varför byggs det inte en ”infälld” hållplats i stället då det finns gott om utrymme? Ta åtminstone bort den norrgående hållplatsen från vägen.

På sträckan mellan Falsterbokanalerna och Nyckelhålssparken finns det idag endast ett körfält i vardera körriktningen som får nyttjas av biltrafiken. Därutöver finns det i norrgående körriktning ett busskörfält. De planerade åtgärderna innebär att det på sträckan blir två körfält för blandtrafik i respektive körriktning vilket, trots att bussarna stannar i körbanan, bedöms öka framkomligheten.

Körbanehållplatser planeras för att öka attraktiviteten för kollektivtrafiken. Risken för inbromsningar och kollisioner bedöms liten då sikten är god på sträckan och då det finns två körfält med omkörningsmöjligheter.

En insändare undrar över framkomligheten över bron vid Falsterbokanalerna och om det inte finns risk att det blir stopp och irritation vid bron med de planerade åtgärderna. Kommer fyra filer bli två över bron, eller kommer bron också att breddas till fyrfiligt? Hur blir det vid broöppning?

Bron är en flaskhals som Trafikverket väljer att inte bygga bort. Innan bron vävs två filer ihop till en fil, vilket innebär att det endast kommer att vara en fil i varje körriktning över

bron för blandtrafik. Kapaciteten över bron blir därmed densamma som idag. Trafikverket bedömer att sammanvävningen av trafiken kommer att fungera bra.

Synpunkter som rör exploatering och utbyggnad av småbåtshamnen (Västra Hamnplan) och vid brofästet (Gläntan) har inkommit. Insändaren undrar om det planeras för en signalreglerad övergång vid redan befintliga övergångsställen/cykelöverfarer vid kanalkiosken och vid brofästet och hur säker framkomlighet i området ska säkerställas.

Det planeras inte för signalreglerad korsning inom det här projektet. Aktuell passage över väg 100 kommer inte påverkas av projektet, då ingen breddning genomförs där. Säkerheten förbättras i korsningspunkten genom att mittrefugen får kantsten i stället för målning. Framkomligheten kommer behöva ses över inom ramen för kommunens utvecklingsprojekt.

Synpunkter som rör hastighet och hastighetskameror har inkommit. Flera insändare anser att hastigheten bör sänkas till 50 km/tim. Det framförs önskemål om att sätta upp flera fartkameror då merparten idag kör betydligt fortare än 70 km/tim. Borttagande av befintlig fartkamera riskerar medföra ökade hastigheter. I en synpunkt lämnas förslag på en cirkulationsplats i stället för ljussignaler i korsningen ”Höllviksstrand”, med syfte att sänka hastigheten. Vidare framförs att åtgärderna tillgodoser biltrafiken före de boende då trafiken kommer nära bostad samt att trafik och hastigheter blir värre med fyra filer.

En hastighetssänkning riskerar minska kapaciteten och ligger därför inte i linje med projektmålen. För att det ska vara attraktivt att åka buss behöver nuvarande hastighet behållas. En cirkulationsplats i stället för ljussignaler skulle innebära en försämring för kollektivtrafikens prioritering. Justering av hastighet och införande av olika typer av hastighetsdämpande åtgärder ligger inte inom ramen för projektets ändamål och ingår således inte i vägplanen. Det är länsstyrelsen (utanför tätbebyggt område) och kommunen (i tätbebyggt område) som tar beslut kring förändring av hastighet.

Tyvär behöver befintlig hastighetskamera tas bort eftersom hastighetskameror inte fungerar när det finns mer än ett körfält.

Utbyggnad till fyra körfält görs som del i det regionala superbusskonceptet och för att skapa en acceptabel framkomlighet för samtliga fordonsslag. Förbättrad framkomlighet kan leda till inducerad trafik. Det är därför viktigt med de kollektivtrafikprioriterande åtgärderna.

En insändare anser att trafikflödena är underberäknade. Det tas inte hänsyn till att väg 100 är en återvändsgränd där varje trafikrörelse alltid ger upphov till en motrörelse. Inte heller tas hänsyn till de extremt stora säsongsmässiga variationerna eller den ökande omvandlingen från fritids- till permanentboende samt förtätning genom avstyckningar.

Trafikprognosen är framtagen utifrån trafikräkningar (dagens trafikflöde) och har räknats upp till prognosår. Trafikräkningarna gäller för båda riktningar och är redovisade på dygn och på maxtimma, det vill säga den mest belastade timman på dygnet.

I en synpunkt framförs att målet om ökad framkomlighet över hela sträckan inte uppfylls bland annat då Ljunghusenpassagen och kanalbron lämnas utan åtgärd (bortsett från nya busshållplatser), trots att dessa är själva orsaken till att köbildning uppstår.

Projektet har som mål att bidra till att genomföra det regionala superbusskonceptet och därmed göra det mer attraktivt att åka kollektivt i stråket Malmö-Falsterbonäset samt att ge en acceptabel framkomlighet för alla fordonsslag. De åtgärder som tagits fram innebär att en avvägning gjorts mellan behoven av framkomlighet för att nå projektmålen, samtidigt som intrång minimeras.

Några av de inkomna synpunkterna berör buller. Ljudnivån från väg 100 upplevs redan idag som hög. Ljudnivåerna ökar när trafiken kommer närmare bostäder och det blir fyra filer. En insändare anser att planerade havsnivåvallars inverkan på bullerreflektion inte har tagits med i bullerberäkningen. Inte heller har bullerberäkningen tagit hänsyn till faktiska hastigheter på vägen.

Projektet avser säkerställa att samtliga fastigheter som är bullerberörda av projektet ska ha tillgång till en uteplats som innehåller riktvärden för buller, samt att riktvärden för buller inomhus inte ska överskridas.

Beslut har inte fattats om anläggande av havsnivåvallar längs med sträckan, och vägplanen kan därför inte ta hänsyn till om dessa kommer att byggas eller inte. Markmodellen är därför korrekt utifrån förutsättningar som gäller vid planeringsskedet. Bullerberäkningarna utgår från skyltade hastigheter då en framtidsprognos ej kan förutsätta att bilister kommer köra snabbare än vad som är laglig hastighet

I en av synpunkterna framförs behovet av att även fortsättningsvis komma åt en mindre verksamhet som ligger cirka 500 meter från cirkulationsplats Falsterbo. Idag finns en liten väg in och den heldragna linjen upphör vid infarten. Insändaren behöver åtkomst med cykel och ibland bil.

Trafikverket planerar att göra ett avbrott i busskörväg på aktuell plats. Därmed behålls väganlutningen och det går även fortsättningsvis komma åt verksamheten.

I en synpunkt efterfrågas en beskrivning av luftmiljön för boende för de som är utsatta.

Problem med luftmiljön från trafik uppstår framför allt i slutna stads-/gatumiljöer med höga husväggar intill vägen. I detta projekt bedöms det vara ett mer öppet landskapsrum där luftföroreningar inte ansamlas. Miljö kvalitetsnormerna för luft bedöms inte överskridas.

Flera insändare undrar om det planeras för så kallad tyst asfalt för väg 100.

Tyst asfalt har störst effekt vid högre hastigheter än på den här sträckan. Kostnaden för tyst asfalt är hög och ofta svår att motivera ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Utöver detta avtar den bullerdämpande effekten både då asfalten slits mycket snabbare än vanlig asfalt och att hållrummen fylls av smuts om den inte frekvent får omfattande underhåll. Till följd av detta anses den bullerdämpande effekten inte kunna tillgodoräknas över längre tidsperioder. Åtgärder för att innehålla gällande riktvärden för buller kommer att vidtas.

3.2.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

En samrådsremiss (daterad 2022-10-28) gick via brev ut till berörda myndigheter och organisationer. Samrådsmaterialet fanns tillgängligt på Trafikverkets hemsida från 2022-11-10. I remissen framförde Trafikverket önskemål om att inkomma med synpunkter och yttranden senast 2022-12-08.

Inkomna skriftliga synpunkter

Yttranden från länsstyrelse, kommun och kollektivtrafikmyndighet redovisas i avsnitten 3.2.1-3.2.3 ovan. Övriga skriftliga synpunkter och yttranden som inkommit sammanfattas nedan. Synpunkterna redovisas kategorivis på principiell nivå och efterföljs av Trafikverkets kommentar (kursiverad text).

Flera ledningsägare har inkommit med synpunkter. Ledningsägare önskar att så långt som möjligt behålla befintliga anläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Vidare framförs önskemål om direktkontakt med Trafikverket för att kunna lämna ett bättre besked om restriktioner och tänkbara lösningar för ledningar som berörs. Ledningsägare anser att det kan bli aktuellt med förstärkningsåtgärder i korsningspunkter om ledningar påverkas av åtgärderna och ytterligare utredning om skyddsåtgärder runt ledningarna kan behöva genomföras. Flytt av ledningar är kostsamt och bör bekostas av Trafikverket. Trafikverket bör beställa kabelvisning i fält för att säkerställa kablarnas lägen innan arbete påbörjas.

Trafikverket tackar för informationen som är till nytta i både nuvarande och kommande skede. Etablerad kontakt mellan ledningsägare och Trafikverket kommer fortsätta i kommande skede.

För de flesta ledningar som förekommer inom Trafikverkets vägområde finns befintliga avtal mellan Trafikverket och ledningsägaren. Det är avtalen som reglerar vem som står för kostnaden vid en ledningsåtgärd som krävs till följd av Trafikverkets utbyggnad. Det finns olika förutsättningar för varje enskild ledning men generellt kan det sägas att kostnader för åtgärder på ledningar som idag ligger inom Trafikverkets vägområde bekostas av ledningsägaren. Kostnader för åtgärder på ledningar som idag ligger utanför Trafikverkets vägområde bekostas av Trafikverket.

Miljöpartiet de gröna Vellinge har inkommit med synpunkter som rör boendemiljö och är frågande till att utbyggnaden av vägen leder till en förbättring för boende i aktuella områden. Miljöpartiet framför att de vill undvika att miljö och djurliv påverkas negativt.

Projektet syftar inte till att förbättra för boende i närmiljön. De planerade åtgärderna ska dock inte försämra för boende, det kan därför bli aktuellt med skyddsåtgärder för att säkerställa att planerade åtgärder inte försämrar boendemiljöer. Den miljöbedömning som är genomförd och som redovisas i vägplanen, visar på marginell påverkan på naturmiljö och övriga miljöaspekter.

Miljöpartiet framför även synpunkter rörande trafiksäkerhet för gång- och cykel och saknar en beskrivning av hur den kan säkras. Specifikt avses övergångar och överfarter som ligger närmast brofästena.

Vid brofästet vidtas inga andra åtgärder än en mittrefug med kantsten. För gående och cyklande bedöms därför inte trafiksäkerheten försämrats.

Miljöpartiet framför även synpunkter avseende hastigheten och rekommenderar att det genomförs en testperiod med lägre hastigheter, från Stora Hammar förbi Höllviken och genom Ljunghusen, innan beslut om andra åtgärder. En sänkning av högsta tillåtna hastighet skulle skapa en trivsammare och hälsosammare miljö samt ökad trafiksäkerhet. Buller och barriärer skulle förhoppningsvis kunna undvikas. Med sänkt hastighet finns det inget behov av den föreslagna breddningen. Över Ljungen bör breddning av vägen undvikas med tanke på Skanörs Ljungs naturreservat och Natura 2000-område.

En justering av hastighet och införande av olika typer av hastighetsdämpande åtgärder ligger inte inom ramen för projektets ändamål och ingår således inte i vägplanen. Det strider även mot projektmålen om förbättrad framkomlighet. Det är länsstyrelsen (utanför tätbebyggt område) och kommunen (i tätbebyggt område) som tar beslut kring förändring av hastighet.

I åtgärdsvalsstudien som Trafikverket tidigare tagit fram har framkomlighetsproblem identifierats på sträckan, därav planerade åtgärder med breddning av vägen.

Såväl Miljöpartiet som Falsterbo naturvårdsförening har inkommit med synpunkter som rör prioriteringen av trafikslag. Miljöpartiet är positiva till ökad marknadsandelen för kollektivtrafik och anser att det ska prioriteras, framkomligheten för biltrafik ska inte vara grund för breddning eller utbyggnad. Falsterbos naturvårdsförening anser att en breddning av väg 100 syftar till att permanenta och underlätta för en ökande biltrafik till Falsterbonäset. Detta görs samtidigt som kvävenedfallet och igenväxningen av Skanörs Ljung aldrig varit kraftigare.

Projektet har som mål att bidra till att genomföra det regionala superbusskonceptet och därmed göra det mer attraktivt att åka kollektivt i stråket Malmö-Falsterbonäset samt att ge en acceptabel framkomlighet för alla fordonsslag. De åtgärder som tagits fram innebär att en avvägning gjorts mellan behoven av framkomlighet för att nå projektmålen, samtidigt som intrång minimeras. Kantstenshållplatser anläggs för att prioritera kollektivtrafiken. Breddning behövs för att gynna kollektivtrafiken.

Miljöpartiet anser att naturvärden i form av artrik vägkant kommer att påverkas negativt norr om väg 100, mellan cirkulationsplats Falsterbo och Ammerännan. 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.

För att mildra negativa effekter för de artrika vägkanterna, kommer vegetationsskiktet att återanvändas på nya slänter, detta för att också få en snabbare återetablering på nya slänter.

Miljöpartiet ställer sig frågande till vägplanens bedömning att utbyggnaden inte kommer leda till ökad trafikmängd eller hastighet och att skillnaden i ljudnivåer för berörda byggnader därav blir liten.

I framtiden förväntas en trafikökning jämfört med ett nuläge, vilket trafikprognoserna tar hänsyn till i bullerberäkningen. Det går inte att utesluta att åtgärderna, tillsammans med övriga åtgärder mellan Falsterbo och Malmö, medför så kallad inducerade trafikflöden. Dock bedöms denna eventuella trafikökning vara för liten för att den ska påverka ljudnivåerna.

Miljöpartiet menar att fyrstegsprincipen inte till fullo följts, då ett försök med lägre hastigheter bör genomföras och utvärderas. Behov av åtgärder bör analyseras utifrån de fyra stegen där det fjärde steget (bygg nytt) genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen.

Fyrstegsprincipen är utgångspunkt vid Trafikverkets planering och har använts i genomförd åtgärdsvalsstudie.

Miljöpartiet framför att länsstyrelsen tidigare har meddelat att åtgärder som håller minst en meters avstånd från den synliga avgränsningen vid skansen/fästningen (L1989:6776) är anmälningspliktiga. Fornlämningen gränsvallen (L1989:5451) kan komma att påverkas och kräver i så fall tillstånd enligt kulturmiljölagen.

Trafikverket har en kontinuerlig dialog med länsstyrelsen angående fornlämningen.

Falsterbo naturvårdsförening är särskilt kritiska mot planerna rörande sträckan över Skanörs ljung som idag har tre filer. Med nuvarande utrymme borde det gå att ge kollektivtrafiken den plats den behöver och i stället minska utrymmet för biltrafiken. Varför väljer så många att ta bilen sommartid när det går buss var tjugonde minut och den stannar på gångavstånd från stränder och evenemang.

Trafikverket behöver vid planering av åtgärder ta hänsyn till tillgänglighet och framkomlighet för alla trafikslag. Trafikverkets bedömning är att ett minskat utrymme för biltrafiken på denna sträcka hade fått negativ påverkan på kollektivtrafikens framkomlighet. De planerade åtgärderna grundar sig till stor del i målet att möjliggöra för Skånetrafiken att etablera ett attraktivt pendlingsstråk med kollektivtrafik.

Falsterbo naturvårdsförening anser att det inte finns någon nämnvärd köbildning förutom sommartid. Orsakerna till köbildning sommartid, och stundtals under rusningstrafik övrig tid på året, är trafikljusen i Ljunghusen, bron över Falsterbokanalerna, för korta avfarter och för höga hastigheter från Stora Hammar och upp mot E6. Endast avfarterna åtgärdas. Implementera digitala vägskyltar och hastighetsstyrning före utbyggnad till flera filer. Med digitala verktyg kan man styra vilka tidpunkter som högerfilen ska vara bussfil och vilka hastigheter som ska råda.

I åtgärdsvalsstudien som Trafikverket tidigare tagit fram har framkomlighetsproblem identifierats på sträckan, därav planerade åtgärder.

Projektet har som mål att bidra till att genomföra det regionala superbusskonceptet och därmed göra det mer attraktivt att åka kollektivt i stråket Malmö-Falsterbonäset samt att ge en acceptabel framkomlighet för alla fordonsslag. De åtgärder som tagits fram innebär att en avvägning gjorts mellan behoven av framkomlighet för att nå projektmålen, samtidigt som intrång minimeras.

Över kanalen är det två plus ett körfält, på samma sätt som idag. Från Skanör/Falsterbo görs vävning på samma sätt som idag. Från Vellinge/Stora Hammar görs vävning till ett körfält en bit före korsningen med Östra Kanalvägen. Åtgärderna vid ramperna är inte del av detta delprojekt.

Falsterbo naturvårdsförening har inkommit med synpunkter avseende en skyddsklassad art och att föreslagen breddning inte kan genomföras utan prövning mot både art- och habitatsdirektivet och miljöbalken. Falsterbos naturvårdsförening kommer driva frågan rättsligt om planen inte revideras.

Trafikverket har dialog med länsstyrelsen och en artskyddsutredning har genomförts och överlämnats till länsstyrelsen för prövning mot art- och habitatsdirektivet. Utfallet av länsstyrelsens prövning avgör om vägplanen behöver revideras.

Falsterbo naturvårdsförening yrkar på att en florainventering av vägkanterna görs längs sträckan från E6 till rondellen vid Stora Hammar. Sveriges största bestånd av den hotade arten flikstånds skyddas genom att breddningen enbart görs på den sida som är motsatt till den där huvuddelen av flikståndsplantorna växer.

En naturvärdesinventering är utförd utmed den aktuella vägsträckan utan att flikstånds har påträffats. Naturvärdesinventeringar är även utförda för området som berörs av vägplanerna för delprojekt 1 och 2 utan att flikstånds påträffats.

Lantbrukarnas riksförbund (LRF) har inga invändningar då åkermark inte berörs, men framför vikten av framkomlighet för lantbrukets maskiner det vill säga tillräcklig bredd på vägen och att skarpa kantstenar som riskerar att skada däck undviks. Enligt LRF finns det lantbruksföretag på Falsterbonäset som har behov att flytta maskiner längs vägen.

Vägen har tillräcklig bredd för lantbruksmaskiner. Befintliga fickor längs med Skanör ljunng kan vid behov nyttjas vid köbildning. Samtliga refuger utformas med fasad kantsten för att undvika skada på däck.

Skånes Ornitologiska Förening (SkOF) har inkommit med synpunkter som rör en sekretessbelagd art. SkOF delger Trafikverket information om arten och vilken hänsyn som behöver tas i byggskedet. Om breddningen endast är till för trafik utan att någon ny hållplats anläggs så kommer den nya färdiga vägen i sig inte störa mer än befintlig väg. Byggnation bör utföras under hösten, men som allra längst under en period mellan 15 augusti och 31 december.

Trafikverket har dialog med länsstyrelsen och en artskyddsutredning har genomförts och överlämnats till länsstyrelsen för prövning mot art- och habitatsdirektivet. Utfallet av länsstyrelsens prövning avgör om vägplanen behöver revideras. Tidsrestriktioner för arbeten kommer beaktas i det kommande förfrågningsunderlaget.

Försvarsmakten och Lantmäteriet har tagit del av handlingarna och har inget att erinra alternativt avstår att yttra sig.



TRAFIKVERKET

Trafikverket

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se