TRAFIKVERKET

RAPPORT

Samrådsunderlag

Väg 108 genom Svedala, Trafiksäkerhetshöjande åtgärder

Svedala kommun, Skåne Län

2026-02-05

Trafikverket
Postadress: Neptunigatan 56, 211 18 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG – Väg 108 genom Svedala, Trafiksäkerhetshöjande åtgärder

Författare: Behnaz Bahabozorgi IVsörv1, Gunnarsson Anna, IVsörv1 m.fl.

Dokumentdatum: 2026-02-05

Ärendenummer: TÄHS-2025-000043

Åtgärdsnummer: V882120

Uppdragsnummer: 184120

Version: 1.0

Kontaktperson: Behnaz Bahabozorgi

Foto: Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning 6

2 Inledning 7

2.1 Planläggningsprocessen 7

2.2 Bakgrund 7

2.3 Ändamål 8

2.4 Projektmål 9

2.5 Tidigare studier 9

2.6 Beskrivning av befintlig väganläggning 10

2.6.1 Vägstandard 10

2.6.2 Trafik 11

2.7 Beskrivning av befintlig järnvägsanläggning 14

3 Avgränsningar 15

3.1 Utrednings- och influensområde 15

3.2 Tid 16

3.3 Regional och kommunal planering 17

3.3.1 Regionala planer 17

3.3.2 Översiktsplaner 17

3.3.3 Detaljplaner 17

3.3.4 Övriga kommunala planer 18

4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet..... 19

4.1 Landskapsbild 19

4.2 Kulturmiljö 19

4.3 Naturmiljö 21

4.3.1 Skyddad natur 21

4.3.2 Värdefulla träd 21

4.3.3 Biotopskyddade objekt 22

4.3.4 Strandskydd 26

4.3.5 Artskydd och rödlistade arter 27

4.3.6 Invasiva arter 27

4.4 Riksintressen 28

4.5 Vattenmiljö 29

4.5.1 Ytvatten ... 29
4.5.2 Grundvatten ... 30
4.5.3 Våtmark ... 30
4.6 Boendemiljö och hälsa ... 31
4.6.1 Buller och vibrationer ... 31
4.6.2 Barns målpunkter och rörelsemönster ... 31
4.6.3 Luftkvalitet ... 32
4.6.4 Barriärverkan ... 33
4.6.5 Farligt gods ... 33
4.6.6 Trafikolyckor ... 33
4.7 Markanvändning och naturresurser ... 33
4.8 Friluftsliv och rekreation ... 33
4.9 Klimatpåverkan och klimatanpassning ... 35
4.10 Förorenade områden ... 35
4.11 Markförhållanden ... 36
4.11.1 Geotekniska och hydrogeologiska förhållanden ... 36
4.12 Ledningar ... 37
4.12.1 El, gas, signal, belysning, fiber, fjärrvärme och tele ... 37
4.12.2 VA ... 38
4.12.3 Servitut och ledningsrätter ... 38
4.12.4 Övriga ledningar/vattenanläggningar ... 38

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper ... 39

5.1 Planerad åtgärd ... 39
5.1.1 Sänkning av väg 108 ... 40
5.1.2 Rivning av järnvägskorsning ... 41
5.1.3 Anlägga järnvägsbro ... 41
5.1.4 Cirkulationsplatser ... 41
5.1.5 Omdragning av Ugglarpsvägen ... 45
5.1.6 Trafiksäker gång- och cykellösning Börringevägen ... 46
5.1.7 Gång- och cykelport i anslutning till Norra tvärgatan ... 47
5.1.8 Stängning av Hönsingehusvägen ... 47
5.1.9 Rivning av mindre vägbro ... 48
5.2 Alternativsökning - bortvalda alternativ ... 49
5.2.1 Väg 108 över järnvägskorsningen ... 49
5.2.2 Vägbro Börringevägen ... 49

5.2.3 Hasselcirkel i anslutningarna Hyltarpsvägen/Väg 108/norra Ellenborgsgatan ... 50
5.2.4 Gång- och cykelbro invid järnvägsbron ... 50
5.3 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper. ... 50
5.3.1 Landskapsbild ... 51
5.3.2 Kulturmiljö ... 51
5.3.3 Naturmiljö ... 51
5.3.4 Riksintressen ... 52
5.3.5 Vattenmiljö ... 53
5.3.6 Boendemiljö och hälsa ... 53
5.3.7 Bedömning om betydande barnpåverkan ... 54
5.3.8 Markanvändning och naturresurser ... 55
5.3.9 Friluftsliv och rekreation ... 55
5.3.10 Klimatpåverkan och klimatanpassning ... 55
5.3.11 Förorenade områden ... 55
5.3.12 Markförhållanden och grundvatten ... 55
5.3.13 Ledningar ... 56
5.3.14 Påverkan under byggtiden ... 56
5.3.15 Miljökvalitetsnormer ... 56
5.3.16 Miljömål ... 56
5.3.17 Lagstiftning ... 57

6 Åtgärder ... 58
6.1 Försiktighetsåtgärder ... 58

7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan ... 59

8 Fortsatt arbete ... 60
8.1 Planläggning ... 60
8.2 Viktiga frågeställningar ... 60
8.3 Dispenser och tillstånd ... 61

9 Källor ... 62

1 Sammanfattning

Projektets ändamål är att öka framkomligheten på järnvägen samt på väg 108 genom Svedala. Projektet ska ge en ökad trafiksäkerhet på järnvägen, längs väg 108 samt på anslutningar till E65. I dagsläget finns en barriäreffekt för cyklister och övriga oskyddade trafikanter i nordöstra delen av Svedala som bör minskas.

I Svedala tätort finns både Ystadbanan och väg 108. Järnvägspassagen korsar väg 108 i plan, och vid bomfällning har väg 108 pekats ut som trafikfarlig och en flaskhals för genomgående trafik. Dagens plankorsning innebär både en säkerhetsrisk, men även påverkan på tågtrafikens punktlighet. Även andra anslutningar till väg 108 i tätorten har setts över och pekats ut som problematiska ur trafiksäkerhets- och kapacitetssynpunkt.

Trafikverket avser anlägga kapacitetshöjande åtgärder i korsningar, såväl i sydöstra som nordöstra Svedala. För att minska barriäreffekten genom samhället planeras även två nya gång- och cykelportar under väg 108.

Åtgärderna kommer att kräva en vägplan. Vägplanen inleds i samband med detta samrådsunderlag som ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet medför betydande miljöpåverkan eller inte.

Trafikverket bedömer att projektet medför betydande miljöpåverkan. I dagsläget är det stor ovisshet gällande vattenhantering och dess påverkan på omgivningen. Grundvattensänkning kommer att genomföras och påverkan på omgivningen är inte utredd i detta skede. Även jordbruksmark kan komma att tas i anspråk för nydragning av väg. Identifierade utmaningar i projektet är påverkan på biotoper, avledning av vatten från väg och gång- och cykelportar, trafik under byggtiden, flytt av utfarter och påverkan på ledningar.

2 Inledning

2.1 Planläggningsprocessen

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

I början av planläggningen tar vi fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

2.2 Bakgrund

I Svedala tätort finns både Ystadbanan och väg 108. Järnvägspassagen korsar väg 108 i plan, och vid bomfällning har väg 108 pekats ut som trafikfarlig och en flaskhals för genomgående trafik. Dagens plankorsning innebär både en säkerhetsrisk, men även påverkan på tågtrafikens punktlighet.

Figur 1. Väg 108 genom Svedala norrut som korsas av Ystadbanan. Foto: Trafikverket.

Även andra anslutningar till väg 108 i tätorten har setts över och pekats ut som problematiska ur trafiksäkerhets- och kapacitetssynpunkt. Trafikverket avser anlägga kapacitetshöjande åtgärder i korsningar, såväl i sydöstra som nordöstra Svedala. För att minska barriäreffekten genom samhället anläggs även två nya gång- och cykelportar under väg 108.

2.3 Ändamål

På nationell nivå finns det övergripande målet för transportpolitiken som är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Det övergripande målet stöds av två huvudmål, Funktionsmålet, som berör resans eller transportens tillgänglighet samt Hänsynsmålet, som handlar om säkerhet, miljö och hälsa.

Projektets ändamål är att öka framkomligheten på järnvägen samt på väg 108 genom Svedala. Projektet ska ge en ökad trafiksäkerhet på järnvägen, längs väg 108 samt på anslutningar till E65. I dagsläget finns en barriäreffekt i nordöstra delen av Svedala som ska minskas för cyklister och övriga oskyddade trafikanter.

2.4 Projektmål

Projektets projektmål är följande:

- Förhindra köbildning på infart från väg E65
- Minska restider genom Svedala tätort
- Köbildningsproblematiken vid korsningen Börringevägen och väg 108 ska minskas
- Anlägga en planskildhet för väg, och på så sätt öka trafiksäkerheten och framkomligheten för både väg- och järnvägstrafik
- Bygga trafiksäkra passager för gång- och cykeltrafiken

2.5 Tidigare studier

Åtgärdsvalsstudien ”Slutrapport ÅVS väg 108, Trelleborg-Staffanstorp” som publicerades år 2022 ligger till grund för uppdraget. De som deltog i studien var Trafikverket, Region Skåne, Trelleborgs-, Svedala och Staffanstorps kommuner. En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) är den första utredningen som tas fram inom Trafikverket för att analysera behov och brister i en väganläggning. Resultaten i en sådan rapport kan ses som en utgångspunkt för vidare studier som sedan görs i en vägplan. Under arbetet med vägplanen kan nya förutsättningar upptäckas och omtag behöver göras i de planerade åtgärderna. I Trafikverkets uppdrag ingår att lösa brister och behov till en acceptabel nivå till så låg kostnad som möjligt.

Plankorsningen med Ystadbanan i Svedala var en av de utpekade bristerna i Åtgärdsvalsstudien. Studien har undersökt vilka brister som behöver lösas inom en snar framtid och vilka som behöver lösas på längre sikt. Det var bland annat fokus på att förbättra möjligheten att cykla tryggt och säkert utmed stråket väg 108 samt underlätta för att åka kollektivt.

I Svedala tätort rekommenderas ett större paket av åtgärder vilka till stor del kan härledas till satsningen på att bygga en planskild korsning mellan väg 108 och Ystadbanan. Dagens plankorsning innebär både en säkerhetsrisk som kan leda till personskador och i värsta fall dödsfall, men även påverkan på tågtrafikens punktlighet. Den mest påtagliga bristen är dock att det vid bomfällning blir så pass långa köer att stora delar av väg 108 genom Svedala blir upplåst under ett antal minuter. Kopplat till detta har även övriga anslutningar i tätorten utmed väg 108 problematiserats. Studien föreslår kapacitetshöjande åtgärder i korsningar, såväl i sydöstra som nordöstra Svedala. Fokus är att utveckla de anslutningar som finns

idag, i form av nya cirkulationsplatser och förändring av befintlig cirkulationsplats/trafikplats. För att minska barriäreffekten rekommenderas även två nya gång- och cykelportar under väg 108.

För planering av väg- och järnvägsåtgärder studeras alternativa lösningsförslag i fyra steg enligt fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen bör ses som ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för transportsystemet och inte som en strikt modell som ska tillämpas i något specifikt planeringsskede.

Fyrstegsprincipen är en arbetsstrategi där varje enskilt steg täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transportsystemet.

De fyra stegen innebär att åtgärder ska analyseras i följande ordning:

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 begränsande ombyggnationer.

4. Bygg nytt
   Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnationer.

Varje åtgärd i projektet har bedömts enligt fyrstegsprincipen. Motiven till de valda åtgärderna beskrivs under kapitel 5.

2.6 Beskrivning av befintlig väganläggning

2.6.1 Vägstandard

Väg 108 sträcker sig ifrån väg 9 i Trelleborg i söder till väg 24 vid Örkelljunga. Mellan Trelleborg och Lund är vägen funktionellt prioriterad för dagliga personresor, långväga personresor och godstransporter. Mellan Haglösa och Svedala är vägen prioriterad för kollektivtrafik.

Den aktuella sträckan, från korsningen vid Hönsingehusvägen till cirkulationen vid Hyltarpsvägen, av väg 108 utgörs av 1+1 väg.

Vägbredden varierar mellan 9,6 – 13,5 m. Hastigheten är 80 km/h fram till järnvägskorsningen där hastigheten sänks till 60 km/h fram till cirkulationsplatsen i norr som ansluter till väg E65.

Hönsingehusvägen är en enskild, grusbelagd väg som är ca 3 meter bred. Väster om väg 108 har Hönsingehusvägen en ojämn köryta och är i sämre skick. Den ansluter sedan till Aggarpsvägen. Vägen anses vara en smitväg till bostadsområdet som ligger norr om vägen. Öster om väg 108 leder Hönsingehusvägen till ett flertal fastigheter och ansluter till Ugglarpsvägen.

Ugglarpsvägen (662) är en statlig väg som är ca 6,5 meter bred med bärighetsklass 1. Från korsningen med Hönsingehusvägen i sydost har vägen infarter till ca 5–6 fastigheter. Vägen korsar Sege å på en vägbro.

E65 ingår i det nationella stamvägnätet vilket innebär att det är vägar som bedömts vara viktigast för landets vägtransportförsörjning. Vägen har nationell, regional och internationell betydelse bland annat för godstrafiken mot Ystad hamn och Transittrafik till Bornholm E65 ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och är klassad som riksintresse för kommunikation enligt miljöbalken. Vägen är också en viktig pendlingsväg mellan Ystad och Malmö, med bland annat anslutning till Sturups flygplats via väg 813.

Väg 108 och E65 är skyddsklassad och väg 662 är normalklassad.

2.6.2 **Trafik**

Den senaste uppmätningen av trafikflöden för väg 108 gjordes år 2021 och övriga vägar 2018 och 2014. En uppskattning har gjorts för Börringevägen öster då mätning saknades.

Tabell 1. Årsdygnstrafik (ÅDT) (källa: Systra, Teknisk utredning, NVDB)

Uppmätt år	Mätpunkt	ÅDT totalt	Tung trafik
2021	Väg 108, norr om Börringevägen	9 651	565
2021	Väg 108, söder om Börringevägen	7 359	446

Uppmätt år	Mätpunkt	ÅDT totalt	Tung trafik
2018	Börringevägen väster	3 600	180
Uppskattad	Börringevägen öster	2 300	230
2023	Norra Ellenborgsgatan	1 530	168
2014	Tittentévägen	346	24
2014	Norrskensvägen	277	10
2014	Ugglarpsvägen	1977	142

En uppräkning med hjälp av Trafikverkets uppräkningstal av trafikflöden har även gjorts till år 2023. Trafikflödet för personbilstrafik förväntades öka med 1,41 procent per år och godstrafiken 1,72 procent per år.

Figur 2. Uppräknade trafikmängder år 2023. Källa: Teknisk utredning, Systra

2.6.2.1 *Kollektivtrafik*

De regionbussar som trafikerar berörd sträcka är regionbuss 141, 145, 153 samt 165.

2.6.2.2 *Gång- och cykeltrafik*

Utmed sträckan finns en cykelled öster om väster om väg 108 som idag inte binds samman med varandra. Längre norrut finns ett cykelstråk från Norra Ellenborgsgatan västerut fram till Frejagatan. Stråket går under väg 108 genom en gång- och cykelport. Det finns även ett cykelstråk från Börringevägen norrut bredvid väg 108 som ansluter till ovan nämnda stråk (se figur 3).

Figur 3. Svedala kommuns cykelstråk. Källa: Eniro

2.7 Beskrivning av befintlig järnvägsanläggning

Ystadbanan (bandel 961) som går genom Svedala består av ett enkelspår och sträcker sig mellan Malmö (Lockarp) och Simrishamn. Banan är ca 63 km lång och spåret är elektrificerat. Tågen kan köra i en hastighet upp till 145 km/h genom Svedala. Persontågen körs i regi av Skånetrafiken med de skånska regionaltågen Pågatågen.

Ystadbanan trafikeras en normal vardag av Pågatåg i 30-minuterstrafik från tidig morgon till sen kväll. Förstärkningar i form av insatståg till Malmö på morgonen samt från Malmö på eftermiddagen förekommer också. Samtliga Pågatåg gör uppehåll i Svedala. Antalet Pågatåg uppgår till ca 80 tåg/vardag.

Ett godstågpar trafikerar sträckan varje måndag.

3 Avgränsningar

3.1 Utrednings- och influensområde

Projektets utredningsområde sträcker sig från korsningen väg 108/Hönsingehusvägen upp till på- och avfartsramperna till E65 vid cirkulationsplatsen som ansluter till Hyltarpsvägen/ Norra Ellenborgsgatan och väg 108. Utbredningsområdet inkluderar även Norra Ellenborgsgatan i norr, österut fram till på- och avfartsramperna till E65. Ugglarpsvägen är också en del av projektet ned till korsningen med Hönsingehusvägen som även den ingår i projektets utredningsområde både öst och väst om väg 108.

Projektets influensområde är det geografiska område som kan påverkas när projektet byggs och när projektet är klart. Olika miljöområden skapar olika storlek på influensområdet.

Figur 4. Utredningsområde för projektet. Källa: Lantmäteriet

3.2 Tid

Projektet förväntas ha en lagakraftvunnen plan i början av år 2029. Planerad byggstart för projektet beräknas till slutet av år 2029 och byggtiden beräknas ta ca 2,5 år.

Projektets prognosår/horisontår är 2045.

3.3 Regional och kommunal planering

3.3.1 Regionala planer

Projektets utredningsområde berör inte det framtagna kulturmiljöprogrammet för Svedala. Projektet bedöms inte beröra något område som är utpekat i Länsstyrelsen Skånes Naturvärdesöversikt.

3.3.2 Översiktsplaner

I Svedala kommuns översiktsplan från 2018 beskrivs vikten av att öka trafiksäkerheten och standarden på väg 108 med planskildhet. Svedala kommun har önskemål om att korsningen mellan Börringevägen och väg 108 blir planskild. Det nämns även att det är viktigt att Ystadbanan blir planskild från väg 108 samt att det byggs säkra passager för gång- och cykeltrafik. De planerade åtgärderna inom projektet stämmer inte överens med översiktsplanen och det finns konflikter mellan de föreslagna åtgärderna och de i översiktsplanen planerade utbyggnadsområden.

En ny översiktsplan håller på att tas fram av Svedala kommun som beräknas antas under år 2028.

3.3.3 Detaljplaner

Ett flertal detaljplaner finns utmed väg 108 som kan beröras av projektet. Vissa är äldre är äldre och genomförda.

Berörda detaljplaner är:

- Förslag till ändring av Detaljplan för del av Svedala 29:1 och 2, 100:13, 122:71, 122:87 m.fl. väg 108 cirkulationsplats vid Svedala
- Detaljplan för Svedala 122:71 med mer (Livsmedelsbutik med mer)
- Ändring av detaljplanen för Svedala 29:1, 29:2 m.fl.
- Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för del av Stg. 68+69 m.fl. fastigheter
- Förslag till stadsplan för Industriområde Öst 2, del av Stg. 990 i Svedala kommun, Malmöhus län
- Detaljplan för Svedala 100:242 m.fl., Östra Ind 1
- Detaljplan för del av Svedala 100:9 i Svedala

- Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för industriområde öster om Trelleborgsvägen
- Förslag till ändring av stadsplanen för del av Stg. 443 m.fl. fastigheter
- Detaljplan för del av Svedala 25:18 m.fl., Bovieran
- Detaljplan för Svedala 25:17 m.fl., Nils Fredriksson Utbildning i Svedala
- Förslag till ändring i och tillägg till stadsplanen för del av Svedala Köping i Malmöhus län
- Förslag till ändring av stadsplanen för kv. Astern, Kristallen och Melassen mm. i Svedala köping, Malmöhus län
- Förslag till detaljplan för Svedala 303:33 m.fl. Tegelbruksområdet del 1 i Svedala tätort
- Förslag till detaljplan för Svedala 306:32 m.fl. Tegelbruksområdet del 2 i Svedala tätort
- Detaljplan för del av Svedala 306:34 m.fl., Åkerbruket i Svedala
- Områdesbestämmelser för Norra Tegelbruksområdet i Svedala tätort

Detaljplan med pågående bebyggelse under projekttiden är:

- Svedala 25:18 m.fl., Bovieran: Uppförande av tre flerbostadshus intill väg 108.

Under nästa skede i planprocessen kommer samråd att hållas för att identifiera eventuella konflikter mellan projektet och detaljplaner.

3.3.4 **Övriga kommunala planer**

Svedala har en grönstrategi för kommunen som inte bedöms beröras av projektet. Grönstrategin redovisar en planeringsstrategi för hur grönstrukturen ska utvecklas och den utgör grunden för arbetet med att planera, utveckla och sköta kommunens grönytor.

4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1 Landskapsbild

Landskapet söder om Ystadbanan är öppet och med delvis långa utblickar över det skånska odlingslandskapet. Västra sidan, vetter mot bebyggelse och kantas utmed långa sträckor av en vall mellan bostäder och väg. Norr om järnvägen präglas landskapet av en mer stadsmässig karaktär med bebyggelse tätare inpå väg 108. Östra sidan består till stor del av verksamheter medan västra sidan utgörs av bostäder och en skola. Vägen upplevs mycket lummig och grön längs hela sträckan. Jordbruksmarken har klass 9, vilket innebär mycket bördig åkermark.

Figur 5. Bild på landskapet, vy söderifrån. Foto: Trafikverket.

4.2 Kulturmiljö

Utredningsområdet mellan Ugglarpsvägen, väg 108 och Hönsingehusvägen ingår i det Sydskånska backlandskapet och utgörs idag av odlingsmark (se figur 6). Området har varit ianspråktaget sedan förhistorisk tid och fynd från den närbelägna Aggarps mosse visar att människor vistats i området sedan senglacial tid, dvs strax efter inlandsisens avsmältning. I omgivningarna finns i varierande grad lämningar från alla förhistoriska perioder och fram till modern tid.

Aktuellt utredningsområde utgör en svag förhöjning i terrängen vilken sluttar ned mot Sege å, en typ av läge där boplatser från bondestenåldern (neolitikum) ofta påträffas. Fynd av bearbetad flinta har gjorts öster om Ugglarpsvägen, vilket skulle kunna indikera förekomsten av boplatser.

Där Ugglarpsvägen korsar Sege å finns en stenbro från början av 1900-talet samt läget för de nu försvunna Brännemölla kvar, omnämnd redan 1363.

Figur 6. Väg 108 söderut i höjd med Södra infarten. Foto: Trafikverket.

Figur 7. Fornlämningar längs aktuell sträcka. Bildkälla: Riksantikvarieämbetet Fornsök.

Länsstyrelsen har (2025-03-13) meddelat att arkeologisk utredning av området inte krävs. För markarbeten råder dock tillståndsplikt i sådana fall fornlämning skulle framkomma.

4.3 Naturmiljö

Svedalas naturmiljö formas av ett varierat kulturlandskap med backar, öppna odlingsmarker, skogar och vattenmiljöer. De naturtyper som dominerar inom projektets influensområde är åkermark och tätortsmiljöer. Spridda lövskogsdungar finns i anslutning till bebyggelse och ett par mindre vattensamlingar finns i norra delen av projektet.

Omgivningarna österut utgörs i huvudsak av åkermark. Längst i norr, österut är industriområden belägna. Väster om väg 108 finns tätortsmiljöer med bostadsområden och idrottsanläggningar. Även öster om väg 108 finns bostadsområden.

En naturvärdesinventering av Pro Natura har genomförts i området under 2025.

4.3.1 Skyddad natur

Inga naturreservat eller Natura 2000-områden finns längs den aktuella sträckan.

4.3.2 Värdefulla träd

Med värdefulla träd menas jätteträd, mycket gamla träd och grova hålträd räknas som särskilt skyddsvärda träd. Sådana träd har stor betydelse för bevarandet av biologisk mångfald och bidrar till att uppfylla flera av miljökvalitetsmålen. I projektets utredningsområde finns värdefulla träd identifierade, så som stora träd och hålträd (se figur 8 och figur 10).

Figur 8. Grov stubbe av vitpil i en pilevall. Foto: Pro Natura.

4.3.3 **Biotopskyddade objekt**

Längs den aktuella sträckan finns inga biotopskydd utpekade av Skogsstyrelsen men ett flertal naturvärdesbiotoper har identifierats i naturvärdesinventeringen som omfattas av det generella biotopskyddet enligt förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m.

Det generella biotopskyddet innebär att stenmurar, källor, diken, åkerholmar, odlingsrösen, våtmarker, och mindre vattendrag är skyddade om de ligger i jordbruksmark. Dessutom är pilevallar (allé av pilträd) och andra alléer skyddade på all mark.

Sammanlagt har fjorton naturvärdesbiotoper identifierats inom kartläggningsområdet. Av dessa har sex bedömts ha naturvärdesklass 4 – visst naturvärde, sju har bedömts ha naturvärdesklass 3 – påtagligt naturvärde och ett område har bedömts ha naturvärdesklass 2 – högt naturvärde. Tre av de identifierade naturvärdesbiotoperna tillhör naturtypen antropogen limnisk miljö, tre tillhör naturtypen vattendrag, två tillhör naturtypen skog och buskmark och slutligen tillhör sju naturtypen antropogen terrester miljö (biotoperna vägkant, pilevall och allé) (se figur 9–11 och tabell 2).

Figur 9. Karta över naturvärdesbiotoper i den norra delen av inventeringsområdet. Källa: Pro Natura

Figur 10. Karta över naturvärdesbiotoper i den södra delen av inventeringsområdet. Källa: Pro Natura

Tabell 2. Lista med identifierade biotopskyddade objekt.

Objekt-ID	Namn	Naturvärdesklass	Biotoptyp
1	Damm söder om Hantverksgatan	4 – visst naturvärde	Dagvattendamm (AL1117)
2	Damm norr om Norra Ellenborgsgatan	4 – Visst naturvärde	Dagvattendamm (AL1117)
3	Lövklädd mark längs Börringevägen	4 – Visst naturvärde	Skog och buskmark
4	Sege å mellan järnvägen och Trelleborgsvägen	3 – Påtagligt naturvärde	Vattendrag
5	Damm mellan Sege å och Byggmästaregatan	4 – Visst naturvärde	Antropogen limnisk miljö
6	Pilevall mellan Ugglarpsvägen och järnvägen	3 – Påtagligt naturvärde	Antropogen terrester miljö
7	Pilevall mellan Ugglarpsvägen och Nygård	3 – Påtagligt naturvärde	Antropgen terrester miljö

8	Sege å mellan väg 108 och Brännemölla	2 – Högt naturvärde	Vattendrag
9	Lövdunge nordväst om Brännemölla	4 – Visst naturvärde	Lövdunge (SK61)
10	Vägslänt vid Södra infarten	4 – Visst naturvärde	Vägren (AT512), torräng
11	Päronträdsallé S om Lerdala	3 – Påtagligt naturvärde	Antropogen terrester miljö
12	Pilevall mellan Hönsingehusvägen och Sege å	3 – Påtagligt naturvärde	Antropogen terrester miljö
13	Pilevall på sydsidan av Hönsingehusvägen	3 – Påtagligt naturvärde	Antropgen terrester miljö
14	Sege å norr om Brännemölla	3 – Påtagligt naturvärde	Vattendrag

Figur 11. Generellt biotopskydd. Källa: Pro Natura

Om biotopskyddade objekt påträffas ska dessa i största möjliga mån bevaras. Om detta inte är möjligt kommer kompensationsåtgärder att tas fram.

4.3.4 **Strandskydd**

Från den 1:e juli 2025 råder nya regler kring strandskydd vilket kommer att utredas under projektets nästa skede.

Sege å ligger inom utredningsområdet. Enligt Länsstyrelsen strandskyddskarta råder strandskydd i en zon inom 100 meter kring ån, och detta behöver beaktas i projektet. På en del punkter är strandskyddet upp till 150 m från strandkant (se figur 12).

Figur 12. Strandskydd vid sege å Svedala. Källa: Länsstyrelsen Skåne.

4.3.5 **Artskydd och rödlistade arter**

I naturvärdesinventeringen har inga skyddade arter identifierats mer än arter som tillfälligt vistats i området så som fåglar som setts i vattendammar enstaka gång eller rovfåglar som setts över åkerlandskapet. Eftersom trakten runt Svedala är ett viktigt område för groddjur har groddjursfaunan undersökts. Fyra olika groddjur – vanlig groda, vanliga padda, liten vattensalamander och större vattensalamander kunde identifieras i de dammar som ligger i nordöstra delen av Svedala.

4.3.6 **Invasiva arter**

Området har ganska rikliga förekomster av invasiva främmande arter. Blomsterlupin och kanadensiskt gullris finns i stora delar av de norra delarna av inventeringsområdet. Vresros finns framför allt utmed väg 108. Parkslide noterades främst utmed järnvägen och jätteloka har noterats utmed järnvägen inne i Svedala samhälle och utmed väg 108 samt utmed Sege å nära Brännemölla.

4.4 Riksintressen

Riksintresse Rörligt friluftsliv berörs i norra delen av projektet till en liten del (se figur 13) samt gränsar området till riksintresse för naturvård. Även väg E65 är ett riksintresse. Riksintresse kulturmiljövård är beläget utanför projektet i sydöstra delen av Svedala (se figur 14).

Figur 13. Riksintresse Rörligt friluftsliv (mörkgrön skraffering) riksintresse för naturvård (ljusgrön skraffering). Källa: Naturvårdsverket.

Figur 14. Riksintresse kulturmiljövård (röd skraffering). Källa: Länsstyrelsen.

4.5 Vattenmiljö

4.5.1 **Ytvatten**

Inom området finns ett vattendrag, Sege å. Vattendraget genom Svedala tillhör vattenförekomsten Sege å som rinner från Spångholmsbäcken till Börringesjön. Statusklassning för miljökvalitetsnormerna är otillfredsställande för ekologisk status, uppnår ej god för kemisk status och klassas som naturlig utifrån tillkomst/härkomst.

Den högsta vattenföringen som ett vattendrag förväntas uppleva under ett år kallas för HQ och HQ50 är flödet som kan förväntas ske var 50:e år. Det är ett mått på den maximala vattenmängden som kan passera en viss punkt i vattendraget under en given tidsperiod. MHQ är medelvattenföringen för varje år, MQ är ett medelvärde för varje års dygnsvattenföring och MLQ är medelvärdet av varje års lägsta dygnsvattenföring.

Vattenföringen i Sege å vid Svedala tätort som är hämtat ur SMHI:s modell utdrag 2025-06-30 är följande:

- HQ50 2,65 m3/s
- MHQ 1,57
- MQ 0,39
- MLQ 0,02

Länsstyrelsens svämplansanalys visar utbredningen vid olika nivåer i ån. Svedala kommun har i sitt översiktplanearbete gjort en flödesanalys som visade att 100-årsflödet inom området gav nivåer nära 1,5 m-linje eller därunder.

Figur 15. Utdrag Svämplansanalys Länsstyrelsen i Skåne. Svart linje mittlinje åfåra, Blå skraffrering 1,5 m vattennivå, Röd skraffrering 2,5 m vattennivå.

4.5.2 **Grundvatten**

Området ligger inom vattenförekomsten Sydvästskånes kalkstenar med miljökvalitetsnormer. Grundvattenförekomstens status är god både för kemisk och kvantitet.

4.5.3 **Våtmark**

Området ingår i några värdetrakter för olika kategorier framtagna av Länsstyrelsen (Grön infrastrukturplanering). En del av kartläggningsområdet, cirka 0,2 hektar av det nordöstra hörnet ingår i värdetrakten för öppna våtmarker. Här finns dock ingen våtmark.

4.6 Boendemiljö och hälsa

4.6.1 **Buller och vibrationer**

Området påverkas idag av buller främst från vägtrafiken på väg 108, men även bullerpåverkan finns från järnvägen. Bostadsbebyggelsen längs sträckan utgörs av villaområden, enskilda villor och flerbostadshus.

Öster om plankorsningen, järnvägen/108:an, finns idag ett järnvägsnära bullerskydd norr om spåret.

I dagsläget utsätts ca 15 bostadsfastigheter för ljudnivåer vid fasad som överskrider riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå, som gäller långsiktigt i enlighet med infrastrukturpropositionen 1996/97:53. Inga bostäder beräknas dock ha så höga bullernivåer att de faller inom ramen för Trafikverkets åtgärdsnivåer i enlighet med det nationella åtgärdsprogrammet mot buller för befintliga bostäder. Åtgärdsprogrammet syftar till att vidta bullerskyddsåtgärder i befintlig miljö för de värst bullerutsatta bostäderna, det vill säga bostäder med ljudnivåer som överskrider någon av åtgärdsnivåerna.

4.6.2 **Barns målpunkter och rörelsemönster**

Trafikverket har som mål att öka barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer. En bedömning om betydande barnpåverkan har därför gjorts i detta projektet.

Ett flertal möjliga målpunkter för barn har identifierats i anslutning till utredningsområdet för att kartlägga hur barn och ungas rörelsemönster kan tänkas se ut (se figur 16).

De målpunkter som identifierats är skolor, förskolor, gymnasium, lekplatser, badanläggning, sport- och idrottsplatser, gym, skatepark, restaurang och butiker.

De barn och unga som rör sig mest över väg 108 bor på östra delen av väg 108 samt söder om järnvägen eftersom majoriteten av målpunkter ligger nordväst om järnvägen och väg 108.

Det finns gång- och cykelvägar till skolor och fritidsaktiviteter inom Svedala tätort.

De korsningspunkterna vid väg 108 som bedöms vara relevanta för barn och unga illustreras även de i figur 16. Det finns en gång- och cykelport från Norra Ellenborgsgatan västerut fram till Frejagatan för att ta sig över väg 108. Det är även möjligt att ta sig över väg 108 i plan i korsningen med

Börringevägen. Denna korsning innebär att barnen blir oskyddade trafikanter som rör sig i blandtrafik på en högt trafikerad väg. Idag är det möjligt att ta sig fram med cykel utmed väg 108 från södra delen av Svedala över järnvägspassagen i plan. Denna färdväg saknar dock vägren och bedöms inte som trafiksäker (se figur 16).

Figur 16. Cykelvägar i Svedala (gröna linjer) samt målpunkter för barn och unga.
Källa: Trafikverket kartsystem

Det finns åtta olika bussar med varsin tidtabell som kör skolskjuts i Svedala kommun. Det är tre bussars vars rutter som går genom projektets utredningsområde, buss 1, 2 och 8.

I nästa skede samrådhandling tas en barnkonsekvensanalys fram.

4.6.3 **Luftkvalitet**

I Svedala ligger samtliga årsmedelvärden för luftföroreningar under MKN och de svenska miljömålen. Enligt Skånes luftvårdsförbund Årsrapport för Svedala 2023 klarar Svedala kommun alla WHO:s riktvärden för alla ämnen förutom för partiklar mindre än 2,5 µm (PM 2.5), vilket till viss del beror på intransport av partiklar från kontinenten.

4.6.4 **Barriärverkan**

Idag är väg 108 och järnvägen barriärer för djur och människor. Trafiksäkerheten bedöms öka genom att skapa planskildhet och säkrare passager för oskyddade trafikanter.

4.6.5 **Farligt gods**

Hela sträckan är utpekad som primärled för farligt gods.

4.6.6 **Trafikolyckor**

Enligt Transportstyrelsens olycksdatabas STRADA (som främst redovisar olyckor med personskador) har det rapporterats 40 olyckor med personskador på den aktuella sträckan av väg 108 under perioden 2009–2024. Av dessa var 1 styck viltolycka med rådjur/hjort. En tågolycka har förekommit som resulterade i att trafikanter blev dödade och en mötesolycka som resulterade i att trafikanter blev svårt skadade. De flesta olyckor har varit upphinnande med motorfordon, singelolyckor med motorfordon och olycka med korsande motorfordon.

4.7 Markanvändning och naturresurser

Enligt generalstabskartan (kartbladet, Ystad 1864) var Svedala mest en liten kyrkby på 1860-talet. I övrigt dominerade jordbruksmark. Utefter Hönsingehusvägen fanns en längre allé.

Enligt den häradsekonomiska kartan från år 1910–1915 var Svedala ett municipalsamhälle som växt fram sydöst om kyrkan. Efter att järnvägen anlades genom Svedala växte tätortsbebyggelsen upp. I övrigt dominerar fortfarande jordbruksmarken. Alléer finns vid Nygård (nuvarande väg 662) och allén utmed Hönsingehusvägen är nu kortare.

4.8 Friluftsliv och rekreation

Det finns flera möjligheter till friluftsliv i Svedala. Svedala friluftsbad ligger centralt i Svedala och därutöver finns även en naturbadplats utanför Klågerup. Populära vandringsleder i kommunen är bland annat Bokskogen i Torup, Östersjöleden och Skåneleden och Kulturslingan. Det finns även ett flertal parker i Svedala så som Floraparken, Dammlyckan, Stadsparken med flera. Utöver det är det populärt med jakt, fiske, ridning, utegym och golf. Några vandringsleder går genom projektets utredningsområde, längs med Hönsingehusvägen samt längs med Norra Ellenborgsgatan (se figur 17 och 18).

Figur 17. Kulturslingan i Svedala. Källa: Kulturslingan

Figur 18. Friluftskarta Svedala med utmärkta vandringsleder. Källa: Friluftskarta

4.9 Klimatpåverkan och klimatanpassning

Trafiken längs det befintliga vägnätet i Svedala ger upphov till stora mängder växthusgaser genom förbränning av främst fossila drivmedel. Även anläggningsarbeten och underhållsåtgärder genererar växthusgaser både från anläggningsmaskiner och från tillverkning av de material som används.

I utredningsområdet väntas, enligt SMHI, temperaturen öka med 2,5–3 C° under perioden 2041–2070 jämfört med åren 1971–2000, även om målet om 1,5 graders ökning globalt kan nås. Dessutom förväntas nederbörden per månad öka med 4–5 mm under samma förutsättningar. Eftersom det blir varmare förväntas också nederbördsökningen till största delen bestå av regn. De klimatförändringar som sker påverkar i allt högre grad både infrastruktur övrig bebyggd miljö genom bland annat ökade risker för ras och skred, skogsbränder, översvämningar och nivåer och kvalitet av grundvatten.

4.10 Förorenade områden

Projektet bedöms inte i det här skedet påverka något område som är utpekat som potentiellt förorenat område. De områden som ligger i närheten av projektet är ej riskklassade (se figur 19). Markmiljöundersökningar kommer att genomföras vid behov.

Figur 19. Förorenade områden inom projektet. Källa: Länsstyrelsen

4.11 Markförhållanden

4.11.1 **Geotekniska och hydrogeologiska förhållanden**

Jordartskartan från Sverige geologiska undersökning, SGU, redovisar att jordlagren i huvudsak består av lerig morän (se figur 20). Inter- och/eller intramoräna sediment kan förekomma. Djup till berg överstiger 30 m enligt SGU:s jorddjupskarta.

En geoteknisk utredning samt grundvattenmätningar har utförts under 2025.

I norra delen av utredningsområdet utgör moränen ytjordart. Allra längst i norr, i anslutning till befintlig trafikplats, har urgrävning av organiskt material (torv och gyttja) utförts i samband med anläggning av befintliga ramper och cirkulationsplats.

Norr om Börringevägen återfinns, enligt SGU, ett mindre område med isälvsmaterial (sand) i markytan.

Söder om Börringevägen överlagas moränen av glacial finlera. I anslutning till Sege å finns svämsediment.

Lerig morän och glacial lera är förhållandevis täta jordarter. Intermoräna sediment och isälvsavlagringar är normalt mer genomsläppliga. Säker uppgift på naturlig grundvattennivå saknas men antas ligga relativt ytligt, någon eller några meter under markytan.

Utöver SGU:s kartmaterial finns tidigare utförda geotekniska undersökningar.

Figur 20. Utdrag ur SGU:s Kartvisare Jordlager. Källa:SGU

4.12 Ledningar

Samråd med ledningsägare kommer att ske i skede samrådshandling. Det finns ledningsägare som uttryckt önskemål om att samförlägga under produktionsskedet.

4.12.1 **El, gas, signal, belysning, fiber, fjärrvärme och tele**

De ledningsägare som identifierats är:

- EON
- Nordion Energi AB (Weum och Swedegas)

- Trafikverket
- Svedala kommun
- Skanova
- Tele2
- Global Connect
- Net at Once
- Solör Bioenergi
- Stadsnätsbolaget
- VASYD
- Open Infra
- Sydvatten

4.12.2 VA

Ledningsägare för kommunala vatten, spillvatten och dagvattenledningar, är VASYD. Även en vattenledning tillhörande Sydvatten finns inom området.

4.12.3 Servitut och ledningsrätter

Det finns flertalet ledningsrätter och servitut inom området för projektet.

4.12.4 Övriga ledningar/vattenanläggningar

De markavvattningsföretag som identifierats inom projektet är:

- Df Segeån från Brännemölla till Aggarps mölla år 1901/2019
- Df Aggarp 8 år 1944/2019

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1 Planerad åtgärd

Projektet är avgränsat geografiskt utmed väg 108 från korsningen Hönsingehusvägen i sydost fram till cirkulationsplatsen som ansluter med väg E65 i nordöstra delen av Svedala. Sträckan är totalt ca 2,2 km lång (se figur 21).

Figur 21. Planerade åtgärder utmed Väg 108 i Svedala. Källa: Trafikverket/Lantmäteriet.

5.1.1 **Sänkning av väg 108**

Väg 108 planeras att sänkas under befintlig järnvägskorsning. Sänkningen planeras att starta vid korsningen Ugglarpsvägen/väg 108 och sträcker sig fram till Börringevägen och motsvarar ca 180 m med en lutning på ca 5,5 procent. En trågmur kommer att krävas på båda sidor om väg 108 på grund av höjdskillnaden som blir samt på grund av platsbrist för slänter. Hastigheten planeras vara 60 km/h. Vilplanet efter sänkningen beräknas kunna bli ca 55 m.

Denna åtgärd innebär att järnvägskorsningen i plan rivs och ersätts med en järnvägsbro, vilket beskrivs nedan i avsnitt 5.1.2. Motivet till denna åtgärd som studerades i åtgärdsvalsstudien är att problematiken med bomfällningar försvinner och hög trafiksäkerhet uppnås då järnvägen och vägen blir planskilda. Vid bomfällning blir det så pass långa köer på väg 108, att trafiken i samhället blir stillastående ett antal minuter. Även anslutande vägar till väg 108 påverkas negativt när trafikköerna bildas.

En järnvägskorsning i plan innebär en säkerhetsrisk som kan leda till personskador eller i värsta fall dödsfall. Det påverkar även tågtrafikens punktlighet. Barriäreffekten minskar påtagligt vilket är positivt för ortens utveckling. En SEB (Samlad effektbedömning) har tagits fram för att beräkna effekterna och resultatet visade på att åtgärden är lönsam.

Figur 22. Vy åt söder, väg 108 med passage av Ystadbanan. Foto: Trafikverket.

5.1.2 **Rivning av järnvägskorsning**

Den befintliga järnvägskorsningen i plan som korsar väg 108 planeras att rivas. Det innebär att bommar och signalsystem rivs. En del av materialet kommer troligen att kunna återanvändas.

Figur 23. Ystadbanan vid passage av väg 108. Foto: Trafikverket.

5.1.3 **Anlägga järnvägsbro**

En järnvägsbro planeras att byggas för att sedan lanseras in när sänkningen av vägen är genomförd.

5.1.4 **Cirkulationsplatser**

Det planeras för tre nya cirkulationsplatser i projektet och en cirkulationsplats som ska byggas om till tvåfilig för ökad kapacitet och framkomlighet. Omvandling från korsning till cirkulationsplatser medför minskad risk för allvarliga trafikolyckor.

5.1.4.1 Ny cirkulationsplats Norra Ellenborgsgatan i anslutning med avfart/påfartsramper ut mot E65

En ny cirkulationsplats planeras i dagens korsning mellan Norra Ellenborgsgatan och avfart/påfartsramper till E65. I åtgärdsvalsstudien gjordes en trafikanalys som visade behovet av att denna korsning blir en cirkulationsplats. Markanspråket som krävs för att anlägga denna

cirkulationsplats bedöms vara litet eftersom det ligger inom Trafikverkets fastighet. Åtgärden medför dessutom att busslinje 141 kan vända redan här, istället för vid den stora cirkulationsplatsen vid väg 108.

Figur 24. Ny cirkulationsplats planeras vid utfart/infartsramper till E65. Foto: Trafikverket.

5.1.4.2 Trimning av cirkulationsplats väg 108, Hyltarpsvägen och Norra Ellenborgsgatan

Cirkulationsplatsen som ansluter till väg 108, Hyltarpsvägen och Norra Ellenborgsgatan planeras att trimmas. Med trimning menas en förbättring av befintlig infrastruktur.
Här planeras en lösning där cirkulationsplatsen byggs om till två körfält med fria högersvängar och dubbla in- och utfarter. I denna åtgärd ingår även en omfördelning av ytan på bron över E65 till två norrgående och ett södergående körfält (se figur 25).

I de trafikanalyser som gjorts i samband med åtgärdsvalsstudien har man sett att köer och framkomlighetsproblematik uppstår i cirkulationsplatsen oavsett om det är bomfällning eller inte. Motivet till denna åtgärd är att cirkulationsplatsen idag inte har tillräcklig kapacitet vilket framkommit i de analyser som gjorts. Problematiken i cirkulationsplatsen bedöms öka markant om de prognostiserade framtida trafikflödena blir verklighet.

I nästa skede kommer en utredning och analys att genomföras för att se om detta är en möjlig lösning.

Figur 25. Befintlig cirkulationsplats där trimningsåtgärd planeras. Foto: Trafikverket.

5.1.4.3 Ny cirkulationsplats väg 108/Börringevägen inklusive gång- och cykelpassage

En ny enfilig cirkulationsplats planeras istället för den korsning som är mellan väg 108 och Börringevägen idag. Det behöver utredas huruvida en fri högersväng i södergående riktning mot Börringevägen är nödvändig i cirkulationsplatsen.

Denna åtgärd har föreslagits i samband med att det gjordes en teknisk utredning och finns därmed inte beskriven i åtgärdsvalsstudien. Den tidigare föreslagna åtgärden med Börringevägen som planskild beskrivs under kapitel 5.2 Alternativsökning – bortvalda alternativ.

Framtagen åtgärdsvalsstudie redovisade inga analyser kring hur det skulle vara möjligt att sänka väg 108 under järnvägen från Börringevägen och söderut. Som följd togs det fram en teknisk utredning som visade att en cirkulationsplats i korsningen Börringevägen/108 är god nog för att uppfylla behoven av kapacitet, framkomlighet och trafiksäkerhet. Eftersom åtgärden beräknas bli minst 100 miljoner billigare än det ursprungliga alternativet som beskrivs under bortvalda alternativ förespråkar Trafikverket denna lösning. Efter den tekniska utredningen har även geotekniska undersökningar gjorts på platsen som visar på genomsläppliga jordar i Börringevägen. Det skulle öka kostnaden

ytterligare då det uppstår behov av att pumpa bort genomträngande vatten och påverkan på grundvattnet.

En cirkulationsplats här bedöms vara en tillräcklig åtgärd för att lösa trafikproblematiken vid korsningen.

Figur 26. Väg 108, vy söder ut. Korsning med Börringevägen. Foto: Trafikverket

5.1.4.4 Ny cirkulationsplats Södra infarten/väg 108/Ugglarpsvägen

En cirkulationsplats planeras i korsningen väg 108/Södra infarten. Cirkulationsplatsen planeras bli enfilig och ansluta till Ugglarpsvägen som planeras få en ny sträckning.

Åtgärden ger ökad trafiksäkerhet för genomgående och anslutande trafik på väg 108. Gällande tillgängligheten blir det en förbättring för anslutande och svängande trafik men en försämring för trafiken på väg 108 vilket anses vara acceptabelt. Särskild tillgänglighetsnytta ska cirkulationsplatsen ge för busstrafik som färdas från Trelleborg till Svedala via Södra infarten. Utformningen ska beakta bussens behov.

Figur 27. Södra infarten, vy åt söder. Foto: Trafikverket.

5.1.5 **Omdragning av Ugglarpsvägen**

När sänkningen av väg 108 under järnvägen genomförs, kommer detta påverka korsningen väg 108/Ugglarpsvägen då väg 108 får en lutning. Detta innebär att anslutningen behöver stängas då den inte bedöms kunna utformas på ett säkert sätt. Istället planeras en ny dragning av Ugglarpsvägen som kommer att utredas i nästa skede. Förslaget är att Ugglarpsvägen kommer att ansluta till den nya cirkulationsplatsen vid Södra infarten. Vägsträckningen behöver lokaliseras söder om Sege å för att undvika påverkan på vattendraget. Den föreslagna möjliga sträckningen kommer att utredas i nästa skede.

Anledningen till att Ugglarpsvägen behöver ansluta till den planerade cirkulationsplatsen vid Södra infarten är delvis för att en cirkulationsplats med fyra ben ger en god måluppfyllelse utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. Tillgängligheten för trafikanter som ansluter från Ugglarpsvägen kommer att öka och störningseffekten på väg 108 blir mindre när alla anslutningar samlas till en punkt. Målet är att ta så lite jordbruksmark som möjligt i anspråk och att utreda möjligheten om Ugglarpsvägen kan följa Hönsingehusvägen så mycket som möjligt.

Figur 28. Korsningen Ugglarpsvägen och väg 108. Foto: Trafikverket.

Figur 29.Ugglarpsvägen. Foto: Trafikverket.

5.1.6 **Trafiksäker gång- och cykellösning Börringevägen**

För att öka möjligheten att ta sig via gång och cykel i Svedala planeras för en gång- och cykelport strax norr om den planerade cirkulationsplatsen som ansluter väg 108 och Börringevägen.

I åtgärdsvalsstudien föreslogs en gång-och cykelbro över väg 108. Eftersom alternativet med Börringevägen på vägbro har valts bort blir det heller inte aktuellt med bro för gång- och cykeltrafik. Projektet har som

mål att skapa säkra gång- och cykelpassager. Barnkonsekvens-bedömningen visar på att det finns ett behov av en gång- och cykelpassage längs Börringevägen då flera målpunkter är belägna på båda sidan om vägen (se avsnitt 4.6.2). Det är viktigt att den planerade gång- och cykelporten utformas så att den känns trygg att använda.

5.1.7 **Gång- och cykelport i anslutning till Norra tvärgatan**

Det planeras en gång- och cykelport under väg 108 som ansluter Norra tvärgatan väster om vägen och fram till parkeringsplatsen vid Industrigatan 3. Den fria höjden i porten beräknas vara 2,5 meter och portens bredd ca 4 meter. Svedala kommun kommer att anlägga den gång- och cykelväg som ansluter till porten.

Figur 30. Förslag skiss Gång-och cykelport. Källa: Svedala kommun.

5.1.8 **Stängning av Hönsingehusvägen**

Anslutningarna till Hönsingehusvägen från väg 108, både öster och väster om vägen är i dagens utformning inte trafiksäkra. Ytterligare en cirkulationsplats är inte aktuellt då sträckan totalt sett skulle få för många sådana. Hönsingehusvägen väster om väg 108 är en gropig grusväg som används som smitväg in i det bostadsområde som är beläget norr om grusvägen. Vägen ansluter längre bort till Aggarpsvägen och då det finns andra vägar att välja kommer denna anslutning troligen att stängas för vägtrafik. Öster om väg 108 ansluter ett antal fastigheter till Hönsingehusvägen och längst bort i öst ansluter den med Ugglarpsvägen. Hur vägarna kan stängas av och samtidigt se till att fastigheterna har fungerande utfarter kommer att studeras vidare i nästa skede.

Figur 31. Hönsingehusvägen till öster om väg 108. Foto: Pro Natura

5.1.9 **Rivning av mindre vägbro**

Det finns en mindre vägbro som är belägen utmed väg 108 i närheten av Sege å. Denna port har tidigare varit avsedd för boskap, men är i dåligt skick och används inte idag. Som följd planeras porten att fyllas igen eller rivas.

Figur 32. Mindre vägbro, Svedala. Källa: BatMan.

5.2 Alternativsökning - bortvalda alternativ

5.2.1 **Väg 108 över järnvägskorsningen**

Alternativet att låta väg 108 gå över järnvägskorsningen har valts bort på grund av att det skulle krävas en fri höjd på 6,5 meter för järnvägen. Det skulle innebära att vägen inte kan uppnå en tillräcklig lutning enligt regelverket för vägar (VGU) fram till Börringevägen. En sådan lösning skulle även bli mer kostsam och byggnadstekniskt komplex. Slänterna har förhållandet 1:2 vilket innebär stora markintrång.

5.2.2 **Vägbro Börringevägen**

I ÅVS:en från 2022 var planen att även Börringevägen skulle bli planskild från väg 108. Inga fördjupade studier kring andra alternativ i det läget hade studerats. Därför togs år 2024 en teknisk utredning fram för att undersöka möjligheten att anlägga en cirkulationsplats vid korsningen Börringevägen /väg 108. Utredningen fann att en sådan lösning är möjlig och skulle minska projektkostnaden med ca 100 mkr.

Att låta Börringevägen gå på en vägbro skulle alltså bli mycket mer kostsam än andra alternativ och strida mot väglagen 13§.

Vägbron skulle också innebära att väg 108 måste sänkas en betydligt lång sträcka och därmed även påverka grundvattnets nivå över ett större område. Markanspråket är mycket stort för detta alternativ.

De geotekniska undersökningar som har gjorts under våren och sommaren 2025 har visat på att det förekommer en del genomsläppliga jordarter vilket även det är ett motiv till att inte genomföra en ännu större sänkning av väg 108 vilket skulle krävas med denna lösning. Det skulle bland annat innebära risk för stora mängder vatten som behöver pumpas bort. En vägbro och lång sänkning av väg 108 innebär även betydligt mer betongmaterial i åtgång, samt hantering och bortforsling av stora överskottsmassor. Ur klimat- och hållbarhetssynpunkt är detta ej att föredra då det inte är enhetligt med miljöbalken 2 kap. 6 § samt 3 kap 1§.

När möjligheten att svänga ut från Börringevägen in på väg 108 tas bort, bedöms det innebära större omvägar för trafikanterna, och ökad belastning på lokalgatorna.

Med bakgrund till dessa förutsättningar, och vetskapen om att annat tillräckligt god alternativ finns att utreda vidare, förkastades alternativet om planskildhet för Börringevägen.

5.2.3 Hasselcirkel i anslutningarna Hyltarpsvägen/Väg 108/norra Ellenborgsgatan

För att möjliggöra ökad framkomlighet och minska antalet konfliktpunkter undersöktes möjligheten att utforma en så kallad Hasselcirkel i anslutningarna Hyltarpsvägen/Väg 108/Norra Ellenborgsgatan.

Hasselcirkeln är ett förslag på utformning som syftar till att öka kapaciteten i en cirkulationsplats. Detta genom att trafikanten behöver välja körfält innan den kommer fram till korsningen. Sedan finns inte möjlighet att byta körfält inne i korsningen (målning och spärrlinjer finns inne i korsningen). Trafikanten kan endast ta sig ut ur korsningen via den förvalda färdvägen och på så sätt minska antalet konfliktpunkter i korsningen.

Trafikverket har tagit fram ett ställningstagande där resultatet blev att konceptet Hasselcirkel inte kommer att testas i nuläget då det krävs fortsatt utredning. Detta då trafikmiljön inte anses vara tydlig för trafikanten.

5.2.4 Gång- och cykelbro invid järnvägsbron

För att förbättra möjligheten att passera väg 108 gåendes eller med cykel och minska barriäreffekten med väg 108 togs det fram ett förslag på en gång- och cykelbro invid järnvägsbron.

I dialog med Svedala kommun anser kommunen att en gång- och cykelbro intill järnvägsbron inte är lämpligt då den inte kommer att nyttjas. Trafikanterna kommer inte att söka sig söderut för att passera Börringevägen. Det finns heller inga planer på anslutande gång- och cykelvägar som kopplar samman till bron. Det finns idag en detaljplan för området där bron skulle ansluta och utrymme saknas.

5.3 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

I detta avsnitt görs en översiktlig bedömning av de planerade åtgärdernas effekter, utifrån det tidiga skede projektet befinner sig i just nu. Miljöeffekterna kommer senare att analyseras djupare i samband med att en miljökonsekvensbeskrivning eller miljöbeskrivning tas fram inom ramen för vägplanen. Bedömningarna av effekter är att betrakta som preliminära i detta skede då de planerade åtgärderna ännu inte projekterats.

5.3.1 **Landskapsbild**

Den största påverkan på landskapsbilden kommer utgöras av eventuell nedtagen vegetation längs väg 108. Beroende på trafiklösning i korsningspunkter kan landskapsbilden påverkas mer eller mindre. Exempelvis innebär en planskild korsning mellan järnväg och väg 108 stora förändringar. Omledning av anslutande vägar till väg 108, söder om järnvägen kan ha påverkan på kulturlandskapet.

5.3.2 **Kulturmiljö**

Befintlig infrastruktur i området har påverkat kulturmiljön genom såväl fysiska brott i odlingslandskapet som de visuella sambanden.

Den planerade omdragningen av Ugglarpsvägen riskerar att ytterligare påverka visuella samband och kulturmiljöns läsbarhet. Övriga planerade åtgärder inom projektet berör främst befintlig infrastruktur och bedöms inte ha någon större påverkan på kulturmiljön.

Inga registrerade fornlämningar finns inom aktuellt utredningsområde.

5.3.3 **Naturmiljö**

Området kring Sege å har högst naturvärde inom inventeringsområdet. Omdragningen av Ugglarpsvägen kommer att utredas och förläggas med minsta möjliga påverkan på Sege å. Inga åtgärder planeras i anslutning till Sege å men det kan föreligga en risk att ån påverkas i samband med den grundvattensänkning som troligen behövs när väg 108 ska sänkas. Därav kommer nödvändiga försiktighetsåtgärder att vidtas för att undvika påverkan på ån.

Sänkningen av väg 108 och planskildhet med järnvägen kommer att förstärka barriären för de eventuella rörelsemönster som vilt har i området.

Dammarna i norra delen av projektet (biotopskydd 1 och 2) bedöms inte påverkas av byggnationen av cirkulationsplatserna i norra delen som ansluter till E65.

Naturvärdesbiotop nummer 3 med visst naturvärde (lövdunge längs Börringevägen) kan eventuellt påverkas av byggnationen av både tilltänkt gång- och cykelport samt den cirkulationsplats som planeras mellan väg 108 och Börringevägen (se figurer i avsnitt 4.3). I projekteringen av åtgärden kommer biotopen att försöka undvikas i den mån det går.

Biotopskydd 10 (vägslänt), som har visst naturvärde, vid södra infarten kommer troligen att påverkas av den cirkulationsplats som planeras vid Södra infarten och väg 108 som planeras ansluta till den nya dragningen av Ugglarpsvägen.

Biotopskydden 11 (päronallé söder om Lerdala), 12 (pilevall mellan Hönsingehusvägen och sege å) samt 13 (pilevall på sydsidan av Hönsingehusvägen) har samtliga ett påtagligt naturvärde. Hur dessa objekt påverkas av omdragningen av Ugglarpsvägen kommer att utredas i nästa skede. Objekten ska i möjligaste mån undvikas.

De 14 objekt som omfattas av det generella biotopskyddet är skyddade enligt lag. Åtgärder som kan skada naturvärdena är inte tillåtna och för att få utföra en sådan åtgärd krävs dispens, som i det berörda fallet söks hos Länsstyrelsen i Skåne län.

Även de särskilt skyddsvärda träden är skyddade. För att få utföra en åtgärd som väsentligt kan påverka ett särskilt skyddsvärt träd ska en anmälan om samråd göras enligt 12 kap. 6 § miljöbalken. Anmälan görs i det berörda fallet hos Länsstyrelsen i Skåne län. Hålträd kan också vara skyddade enligt artskyddsförordningen. Inom projektet utreds möjligheten omdragningen av Ugglarpsvägen med fokus på att säkerställa att ingen negativ påverkan sker på skyddsvärda träd.

I de fall de biotopskyddade objekten påverkas kommer kompensationsåtgärder att föreslås. Förslag på kompensationer kommer att arbetas fram i nästa skede.

5.3.4 **Riksintressen**

Riksintresse rörligt friluftsliv och riksintresse för naturvård i norra delen av Svedala kommer med stor sannolikhet att beröras till en liten del vid byggnation av ny cirkulationsplats samt trimning av cirkulationsplats. E65 kommer också att påverkas på ett positivt sätt då köer bedöms minska med de nya planerade åtgärderna.

Figur 33. Påverkan på Riksintressen, röd cirkel ungefärligt läge för planerad cirkulationsplats. Grön skraffering Riksintressen. Källa: Länsstyrelsen

5.3.5 **Vattenmiljö**

I samband med sänkningen av väg 108 samt i samband med byggnation av gång-och cykelportar i norra delen av projektet finns risk att en permanent grundvattensänkning kommer att behövas.

Grundvattenavledningen och vägvatten från sänkningen av väg 108 under järnvägen kan komma att innebära en ny utsläppspunkt i Sege å. Mängden bedöms inte öka annat än ringa jämfört med idag, men effekten av vad den snabbare avrinningen innebär kvalitetsmässigt behöver utredas vidare.

5.3.6 **Boendemiljö och hälsa**

De planerade åtgärderna i projektet kommer att påverka trafikanterna som använder vägen. Effekterna bedöms bli mestadels positiva med ökad trafiksäkerhet och ökad framkomlighet både för fordon och oskyddade trafikanter. De negativa effekterna kan tänkas bli ökad reslängd för boenden längs Ugglarpsvägen och möjligheten att ta sig över järnvägen med cykel eller till fots kan försvinna.

Projektets bullerpåverkan bedöms utifrån de riktvärden som anges i infrastrukturpropositionen 1996/97:53. Trafikverket har vidare i TDOK 2014:1021 gjort en konkretisering av infrastrukturpropositionen om vad Trafikverket anser vara en god eller i vissa fall godtagbar miljö. Riktvärdena i TDOK 2014:1021 version 4.0 och tillhörande handledning TDOK 2016:0246 version 3.0 utgör stöd vid Trafikverkets bedömning om behov av utredningar och genomförande av skyddsåtgärder mot höga bullernivåer. Riktvärdena avser ljudnivå vid fasad, inomhus och på uteplats.

Bullernivåerna i området beräknas inte öka särskilt mycket till följd av byggnationen. Det kan till och med vara så att bullernivåerna minskar då väg 108 sänks. En bullerutredning kommer att tas fram i nästa skede.

Om något riktvärde överskrids klassas byggnaden eller området som bullerberörd och bullerskyddsåtgärder kommer att utredas. Åtgärder som är tekniskt möjliga och/eller samhällsekonomiskt rimliga ska normalt sett föreslås. För att en bullerskyddsåtgärd ska vara effektiv bör den placeras så nära källan eller mottagaren som möjligt. Åtgärder bör i första hand vara källnära (bullerskyddsskärm eller bullerskyddsvall), det vill säga i anslutning till vägen, för att skydda ett så stort område som möjligt. I vissa fall, om det endast är enstaka bostäder som ska skyddas, är det emellertid inte alltid samhällsekonomiskt rimligt med källnära bullerskyddsåtgärder. Det kan också finnas situationer där det inte är tekniskt möjligt med källnära bullerskyddsåtgärd. Då kan i stället fastighetsnära åtgärder i form av fasadåtgärder för att dämpa ljudmiljön inomhus eller lokala uteplatsåtgärder för att dämpa bullret på uteplats föreslås. Ibland behövs också en kombination av källnära och fastighetsnära åtgärder.

Markintrånget för projektet beräknas blir mellan 3,5 – 4 ha. Intrånget innefattar tillfällig nyttjanderätt och ny vägrätt för de åtgärder som hamnar utanför befintligt vägområde. Markintrånget kommer fortsatt utredas i nästa skede.

5.3.7 Bedömning om betydande barnpåverkan

Den planerade åtgärden innefattar att anlägga en planskild passage för att korsa väg 108 i nordöstra delen av Svedala. En planskild gång-och cykelpassage ökar trafiksäkerheten och tillgängligheten för barn att transportera sig under väg 108 på ännu en plats utmed vägen. Den planerade gång- och cykelpassagen i cirkulationsplatsen i korsningen mellan väg 108 och Börringevägen kommer även den att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten att ta sig mellan målpunkter.

Skolskjutsen kommer att påverkas avseende de olika rutter som buss 1, 2 och 8 kör både under byggskedet och permanent. Någon påstigningsplats bedöms i det här skedet påverkas av de åtgärder som planeras.

Det är viktigt att de planerade gång- och cykelportarna inte upplevs som mörka och otrygga för barn och unga.

Under byggtiden kan barn och unga påverkas av avstängningar då rutter för skolskjuts och busstrafik tillfälligt ändras. Den befintliga gång- och cykelporten kommer troligtvis inte att påverkas och kan fortsätta nyttjas under byggtiden.

Projektets åtgärder kan ha negativ påverkan på barn och unga som bor söder om järnvägen då Ugglarpsvägen dras om samt att det inte längre blir möjligt att passera järnvägen i plan. Hur rörelsemönstret ser ut i den delen av utredningsområdet kommer att studeras vidare i takt med att en barnkonsekvensanalys tas fram i nästa skede och efter eventuella synpunkter som inkommer i samråd.

5.3.8 **Markanvändning och naturresurser**

Jordbruksmark av klass 9 kommer troligen att tas i anspråk vid nysträckning av väg. Gällande detaljplaner kommer samråd ske med Svedala kommun för att se om planerade åtgärder hamnar i konflikt med gällande detaljplaner.

5.3.9 **Friluftsliv och rekreation**

Byggnation av cirkulationsplatser i kombination med sänkning av väg 108 kommer inte leda till en ökad barriäreffekt i landskapet eller försämrad möjlighet att röra sig fritt. Åtgärderna som planeras bedöms ge positiva effekter på framkomligheten och säkerheten då korsningen med järnvägen blir planskild. Möjligheten att passera järnvägen gående eller via cykel vid dagens plankorsning kommer troligen att försvinna. Det finns möjlighet att passera järnvägen i centrala Svedala genom den gång- och cykelport som finns.

Den stängning som planeras gällande Hönsingehusvägen och omdragning av Ugglarpsvägen kan påverka de vandringsleder som finns idag.

I samband med att vägplanen fördjupas kommer detta att utredas vidare.

5.3.10 **Klimatpåverkan och klimatanpassning**

En stor del av klimatpåverkan från projektets byggskede kommer bli masshanteringen. Masshanteringsplan ska arbetas fram och målet är att återanvända av massorna i närområdet.

5.3.11 **Förorenade områden**

Projektet kan eventuellt stöta på förorenad mark och markundersökningar kommer att göras i projektet.

5.3.12 **Markförhållanden och grundvatten**

Sänkningen av väg 108 under järnvägen kommer att innebära påverkan på grundvattnet och en sänkning av grundvattnet är högst troligt.

5.3.13 **Ledningar**

Det finns ledningar i området som kommer att påverkas. I takt med att arbetet med vägplanen fortskrider kommer möten att hållas med ledningsägare och åtgärder vidtas för att påverka ledningar så lite som möjligt.

5.3.14 **Påverkan under byggtiden**

Byggnationen av de planerade åtgärderna kommer att innebära en betydande påverkan för trafiken. Väg 108 kommer att behöva stängas av och omledning behöver ske. Under byggtiden kan buller och damning störa närboende.

Under byggskedet kommer mark att behöva tas i anspråk med så kallad tillfällig nyttjanderätt. Dessa områden i anslutning till vägområdet kommer att behövas för olika ändamål under byggtiden, exempelvis för mellanlagring av massor. Omsorgsfull planering av var etableringsytor och uppställning av anläggningsmaskiner ska placeras, hur drivmedel ska hanteras etc. ska utföras.

Mellanlagring av eventuella förorenade massor som ska eller inte ska återanvändas inom projektet ska ske så att påverkan inte sker på yt- och grundvatten.

5.3.15 **Miljökvalitetsnormer**

Luftkvaliteten bedöms i det utbyggda alternativet ge något överskridande av miljökvalitetsnorm (MKN) då vägen inte längre går i ett öppet läge. Det kommer att utredas vidare i nästa skede.

5.3.16 **Miljömål**

Miljömålet ”Ett rikt växt- och djurliv”, berör biologisk mångfald. Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd. Det är av stor vikt att genflöden mellan populationer består, vilket kräver att landskapet är sammanhållet. Människor ska ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd. Det aktuella projektet bedöms medverka till målet genom att bidra till bibehållna grönstråk och hänsynstagande till värdefulla träd vid utformning av åtgärder.

Miljömålet ”Ett rikt odlingslandskap” syftar till att bevara värdena i dagens odlingslandskap. Projektet motverkar målet något genom omdragningen av Ugglarpsvägen då jordbruksmark troligen behöver tas i anspråk men samtidigt lämnas odlingsmark tillbaka där väg rivs.

Miljömålet ”Myllrande våtmarker” handlar om att bibehålla våtmarkernas ekologiska och vattenhushållande funktion i landskapet och värdefulla våtmarker ska bevaras för framtiden. Projektet kommer troligen inte påverka områden där sege å svämmar. Andra våtmarker finns inte inom projektets utredningsområde.

5.3.17 **Lagstiftning**

Miljöbalken ska tillämpas så att:

• människors hälsa och miljön skyddas mot skador och olägenheter

• värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas

• den biologiska mångfalden bevaras

• en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och fysisk miljö i övrigt tryggas

• återanvändning och återvinning samt hushållning främjas så att kretslopp uppnås

6 Åtgärder

6.1 Försiktighetsåtgärder

Nedan redovisas hittills identifierade åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa negativa miljöeffekter:

Vid de planerade åtgärderna föreslås de befintliga massorna som uppkommer så som markvegetation och jordmån att återanvändas i den mån det är möjligt, för att därigenom bevara befintliga arters livsförutsättningar. Vidare kommer grundvattenförekomstens påverkan på ytvattnet som finns i närområdet noga att kontrolleras och utvärderas.

Slänter planeras att utformas på ett sätt så att intrånget i den kringliggande miljön begränsas.

Om det under byggskedet påträffas förorenade områden eller massor ska det anmälas och hanteras i enlighet med 9 och 10 kapitlet miljöbalken.

I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer eventuella ytterligare försiktighetsåtgärder att beskrivas.

7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket bedömer att projektet medför betydande miljöpåverkan. I dagsläget är det stor ovisshet gällande vattenhantering och dess påverkan på omgivningen. Grundvattensänkning kommer att genomföras och påverkan på omgivningen är inte utredd i detta skede. Även jordbruksmark kan komma att tas i anspråk för nydragning av Ugglarpsvägen.

8 Fortsatt arbete

8.1 Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådskrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

8.2 Viktiga frågeställningar

Trafikverket har identifierat nedanstående frågeställningar som kommer att beaktas och utredas i det vidare arbetet med vägplanen.

- Hur åtgärderna kan utformas för att påverka naturmiljön så lite som möjligt.
- Hur trafiken under byggtiden ska hanteras.
- Hur Ugglarpsvägens nya dragning ska se ut för att minimera påverkan på jordbruksmark, biotopskydd och Sege å.
- Utloppspunkter för vägvatten.
- Påverkan på kommunens arbete med detaljplaner.
- Grundvattensänkning och omgivningspåverkan som följd.
- Hantering av större ledningspaket
- Påverkan på biotopskydd.
- Hantering av utfarter som behöver flyttas till följd av stängningar.

8.3 Dispenser och tillstånd

Vid framtagandet av vägplanen kan dispenser och tillstånd, som eventuellt kan bli nödvändiga att söka för fortsatt arbete, komma att identifieras.

9 Källor

Länsstyrelsen. (2022). *Särskilt skyddsvärda träd, samråd om åtgärder*.

Särskilt skyddsvärda träd

Naturvårdsverket. (2025). *Skyddad natur*.

Skyddad natur

Pro-Natura. (2025) *Naturvärdesinventering, skrivbordsstudie*.

Riksantikvarieämbetet Fornsök. (2025)

Länsstyrelsen Skåne. (2025). *Kulturmiljövård*.
Kulturmiljövård

Länsstyrelsen Skåne. (2025). *Naturvärdesöversikt, Skåne sydväst*.
Skåne Sydväst | Länsstyrelsen Skåne

Länsstyrelsen Skåne. (2025). *Strandskydd och Landskapsbildsskydd Skåne*
Strandskydd och Landskapsbildsskydd Skåne

Skånes luftvårdsförbund. (2023) *Årsrapport för Svedala*.
ÅRSRAPPORT Svedala 2023

STRADA

www.transportstyrelsen.se/STRADA

Svedala kommun (2025). *Skolskjuts*.
Skolskjuts - Svedala kommun (hämtad 2025-06-17).

Svedala kommun (2025). *Parker och grönområden*.
Parker och grönområden - Svedala kommun (hämtad 2025-06-17).

Svedala kommun (2025). *Friluftskarta och kulturslingan*.
Friluftskarta samt Kulturslingan

Systra AB. (2024). *Teknisk utredning för väg 108 genom Svedala*.

Trafikverket. (2025) *”Hasselcirkeln” – Trafikverkets ståndpunkt till föreslagen utformning*.

Trafikverket. (2022) *Åtgärdsvalsstudie Väg 108, Trelleborg-Staffanstorp*.

VattenAtlas (hämtad 2026-02-02)

Trafikverket, Neptunigatan 56, Malmö. Besöksadress: Neptunigatan 52
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se