

## SAMRÅDSHANDLING

# Väg 113, Stabbarp-Bosarp, ny gång- och cykelväg

Eslövs kommun, Skåne län

Vägplan

Plan- och miljöbeskrivning, 2022-02-18



**Trafikverket**

Postadress: Gibraltargatan 7, 211 18 Malmö

E-post: [investeringsprojekt@trafikverket.se](mailto:investeringsprojekt@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Plan- och miljöbeskrivning - Väg 113, Stabbarp-Bosarp, ny gång- och cykelväg  
Eslövs kommun, Skåne län

Författare: Patricia Brobeck, Alexander Ventura, Norconsult AB

Dokumentdatum: 2022-02-18

Ärendenummer: TRV 2018/132 510

Uppdragsnummer: 165 028

Version: 0.1

Kontaktperson: Jacob Larsson, Trafikverket

# Innehåll

.....	1
<b>1 SAMMANFATTNING.....</b>	<b>6</b>
<b>2 BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL.....</b>	<b>7</b>
2.1. Bakgrund.....	7
2.2. Ändamål och projektmål .....	8
2.3. Planeringsprocessen.....	8
2.4. Tidigare utredningar och beslut.....	9
<b>3 MILJÖBESKRIVNING.....</b>	<b>10</b>
3.1. Avgränsningar .....	11
3.2. Metoder och osäkerheter i underlag och bedömningar.....	12
3.3. Nollalternativet .....	12
<b>4 FÖRUTSÄTTNINGAR .....</b>	<b>13</b>
4.1. Vägens funktion och standard.....	13
4.2. Trafik och användargrupper .....	13
4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling .....	13
4.4. Landskapet och orterna.....	14
4.5. Miljö och hälsa .....	16
4.6. Byggnadstekniska förutsättningar .....	31
<b>5 DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV ....</b>	<b>33</b>
5.1. Val av lokalisering.....	33
5.2. Val av utformning.....	38
5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs.....	40
5.4. Ytterligare skyddsåtgärder .....	40



<b>6</b>	<b>EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET .....</b>	<b>41</b>
6.1.	Trafik och användargrupper .....	41
6.2.	Lokalsamhälle och regional utveckling .....	41
6.3.	Landskapet och orterna .....	42
6.4.	Miljö och hälsa .....	42
6.5.	Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning) .....	50
6.6.	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser .....	50
6.7.	Påverkan under byggnadstiden .....	51
<b>7</b>	<b>SAMLAD BEDÖMNING.....</b>	<b>51</b>
7.1.	Sammanställning av konsekvenser .....	51
7.2.	Bedömd måluppfyllelse .....	52
<b>8</b>	<b>Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden.....</b>	<b>54</b>
8.1.	Allmänna hänsynsregler (2 kap miljöbalken) .....	54
8.2.	Hushållning med mark och vatten (3 kap miljöbalken) .....	54
8.3.	Miljökvalitetsnormer .....	55
<b>9</b>	<b>MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING .....</b>	<b>56</b>
9.1.	Vägområde för allmän väg.....	56
9.2.	Område med tillfällig nyttjanderätt.....	56
9.3.	Konsekvenser för pågående markanvändning .....	57
<b>10</b>	<b>FORTSATT ARBETE .....</b>	<b>57</b>
10.1.	Tillstånd och dispenser .....	57
10.2.	Arkeologiska undersökningar – AU2.....	57
10.3.	Områden som undantas från förbud enligt miljöbalken .....	57

10.4. Uppföljning och kontroll.....	58
<b>11 GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING.....</b>	<b>58</b>
11.1. Formell hantering.....	58
11.2. Genomförande .....	60
11.3. Finansiering .....	60
<b>12 UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR.....</b>	<b>61</b>

# 1 Sammanfattning

Trafikverket har tillsammans med Region Skåne och Skånes kommuner ingått i ett samarbete inom vilket det har tagits fram en regional cykelvägsplan för perioden 2018–2029. Cykelvägsplanen utgår från de övergripande satsningsområden som Region Skåne har fastställt och som syftar mot visionen att göra Skåne till en cykelregion.

Aktuell vägsträcka Stabbarp-Bosarp ingår i den regionala cykelvägsplanen. I nuläget finns en gång- och cykelväg på den västra sidan av väg 113 längs sträckan Eslöv-Stabbarp. Norr om Stabbarp upphör gång- och cykelvägen, vilket leder till att fotgängare och cyklister måste vistas i en blandtrafikmiljö. För att det ska vara enklare att välja cykel som färdmedel och för att väg 113 ska bli tryggare, säkrare och mer attraktivt för cykeltrafikanter, planerar Trafikverket en ny gång- och cykelväg längs sträckan Stabbarp-Bosarp.

Vägåtgården omfattar en ca 3,5 km lång huvudsakligen separerad och dubbelriktad gång- och cykelväg mellan Stabbarp i söder via Bosarp till Öslöv i norr, fram till korsningen mellan väg 113 och väg 1282. Gång- och cykelvägen är cirka 2,5 m bred. Gång- och cykelbanan utformas för en dimensionerande hastighet för cyklister på 30 km/h för att upprätthålla en god framkomlighet och tillgänglighet för cyklister.

Den dominerande karaktären i området är öppet slättlandskap. Utmed den ca 3,5 km långa vägsträckan är landskapet i huvudsak uppodlat med åkrar, vilka kantas av åkerrennar och vägrenar med låga naturvärden. På några platser längs vägen bryts det öppna landskapet av olika trädmiljöer med inslag av grova ädellövträd vid den framträdande rullstensåsen Bosarps jär, kyrkogårdar och parkliknande äldre trädgårdar. Naturvärdesinventering visar att landskapets främsta naturvärden bedöms ligga i de värden som är förknippade med gamla, grova träd och död ved, främst inom naturvärdesobjekt vid Bosarps prästgård och vid Bosarps jär, väster om väg 113.

Val av gång- och cykelvägens sträckning grundar sig på ett omfattande utredningsarbete med avvägning mellan olika intressen, men där särskild hänsyn har tagits till områdets natur- och kulturmiljövärden.

Länsstyrelsen har 2021-09-24 beslutat att vägplanen *inte* kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Därför har ingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB) i enlighet med miljöbalkens 6 kapitel upprättats för planen. Istället görs en så kallad miljöbeskrivning som en del av planbeskrivningen.

Planerad gång- och cykelväg bedöms sammanfattningsvis uppfylla ändamålet med minsta möjliga intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Med hänsyn till planerade skyddsåtgärder bedöms planerade vägåtgärder innebära obetydlig till liten påverkan på landskapsbild, naturmiljö och kulturmiljö.

Den totala kostnaden för gång- och cykelvägen längs väg 113 beräknas uppgå till cirka miljoner SEK (prisnivå 2021). Gång- och cykelvägen finansieras av Trafikverket och Eslövs kommun.

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

### 2.1. Bakgrund

Denna plan- och miljöbeskrivning är en del av underlaget till vägplan för ny gång- och cykelväg mellan Stabbarp och Bosarp längs väg 113, se Figur 1.

Trafikverket har tillsammans med Region Skåne och Skånes kommuner ingått i ett samarbete inom vilket det har tagits fram en regional cykelvägsplan för perioden 2018–2029. Cykelvägsplanen utgår från de övergripande satsningsområden som Region Skåne har fastställt och som syftar mot visionen att göra Skåne till en cykelregion.

Aktuell vägsträcka Stabbarp-Bosarp ingår i den regionala cykelvägsplanen. Idag finns en gång- och cykelväg på den västra sidan av väg 113 på sträckan Eslöv-Stabbarp. Norr om Stabbarp upphör gång- och cykelvägen vilket leder till att gående och cyklister måste vistas i en blandtrafikmiljö.

För att det ska vara enklare att välja cykel som färdmedel och för att väg 113 ska bli tryggare, säkrare och mer attraktivt för cykeltrafikanter, planerar Trafikverket en ny gång- och cykelväg längs sträckan Stabbarp-Bosarp.



Figur 1. Sträcka utav väg 113 mellan Stabbarp-Bosarp/Öslöv (rosa linje) längs vilken gång- och cykelväg planeras.

## 2.2. Ändamål och projektmål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och hållbar transportförsörjning. En viktig del av detta utgörs av funktionsmålet som handlar om tillgänglighet. Funktionsmålet säger vidare ”att barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet ökar och att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras”. Transportsystemets funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt.

Aktuell vägsträcka ingår i den regionala cykelvägsplanen för år 2018–2029, framtagen av Trafikverket i nära samarbete med Region Skåne och Skånes kommuner.

Med avseende på Region Skånes sex insatsområden tillgänglighet med cykel kopplar målbilden för planerade gång- och cykelväg till fyra av dessa:

- Utbyggnad av cykelvägar för arbets- och skolpendling
- Ökad säkerhet på landsbygd och i tätort
- Förbättrade kopplingar till stationer/bytespunkter i Skåne
- Förbättrade cykelleder för rekreation och turism

Ändamålet beskriver vad som ska uppnås i vägprojektet och speglar vilka behov och problem som finns i vägnätet. I nuläget saknas cykelinfrastruktur längs väg 113 mellan Stabbarp-Öslöv, oskyddade trafikanter är hänvisade till blandtrafik och trafiksäkerheten är låg.

Ändamålet med projektet är att skapa goda förutsättningar för oskyddade trafikanter att pendla gåendes eller med cykel till arbete, skola längs ett sammanhängande stråk mellan Eslöv – Stabbarp - Bosarp - Öslöv. Vidare är ändamålet att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter längs med aktuell sträcka både på landsbygd och i tätort, att skapa kopplingar till stationer och bytespunkter samt att skapa kopplingar till befintliga cykelleder (Sverigeleden vid väg 1282 i Öslöv) för förbättrad rekreation och turism.

De övergripande målen med projektet är att fler ska välja cykel som färdmedel samt att antalet cykelolyckor med svårt skadade eller dödade ska minska.

## 2.3. Planeringsprocessen

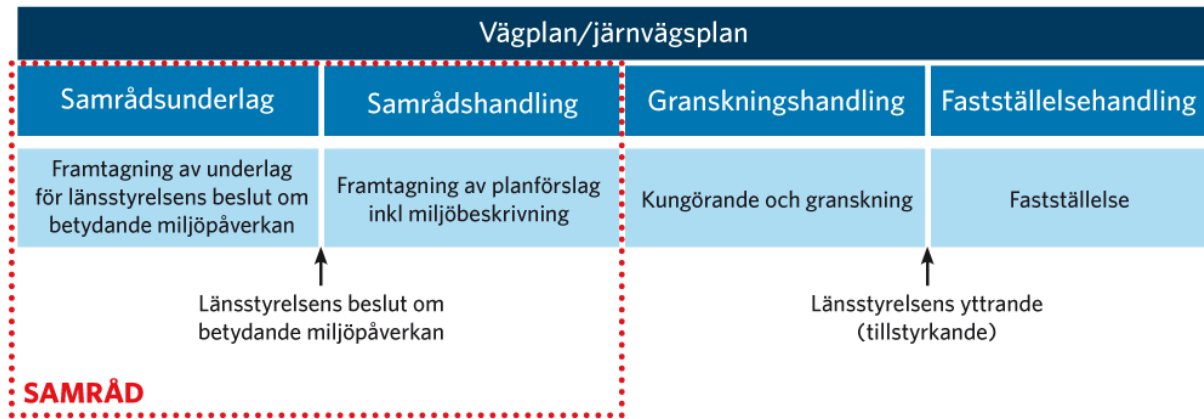
Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan. I figur 2 syns en schematisk översikt över planläggningsprocessen.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.



Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.



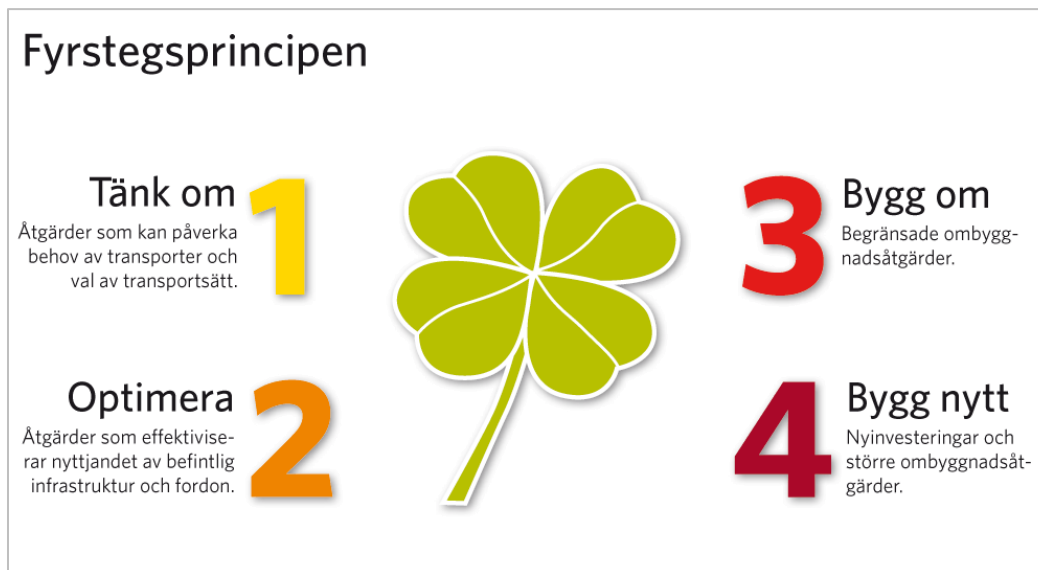
Figur 2. Schematisk översikt över planlägningsprocessen vid utarbetandet av vägplaner.

## 2.4. Tidigare utredningar och beslut

### 2.4.1. Åtgärdsvalsstudie

En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) har tidigare genomförts för gång- och cykelväg längs aktuell vägsträcka enligt fyrstegsprincipen (WSP 2017, Åtgärdsvalsstudie – Cykel, Väg 113 Stabbarp- Bosarp, Eslövs kommun).

Fyrstegsprincipen innebär att möjliga åtgärder för förbättringar i transportsystemet prövas stegvis. Åtgärderna analyseras i turordning, från steg 1 till steg 4, för att säkerställa god resurshushållning vid uppfyllande av målen. I Figur 3 finns en sammanfattande figur över fyrstegsprincipen.



Figur 3. Schematisk illustration över fyrstegsprincipen. Källa: Trafikverket

I första hand övervägs åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt, i andra hand åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur, i tredje hand ombyggnadsåtgärder och i fjärde hand nybyggnad, enligt nedan:

### **Steg 1: Tänk om**

Åtgärder enligt steg 1 i fyrstegsprincipen kan exempelvis omfatta förbättrad kollektivtrafik och samhällsplanering för minskat transportbehov. Här ingår åtgärder som påverkar val av transportsätt och behov av transporter.

### **Steg 2: Optimera**

Åtgärder enligt steg 2 innebär åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Exempel på åtgärder enligt steg 2 är trafikstyrning, begränsning av bruttovikt på vägen, samåkning och samordning av transporter.

### **Steg 3: Bygg om**

Åtgärder enligt steg 3 innebär ombyggnad av befintlig väg, till exempel trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningar, anläggning av cykelväg längs befintlig väg, asfaltering av grusväg och liknande.

### **Steg 4: Bygg nytt**

Åtgärder enligt steg 4 avser större ombyggnads- eller nybyggnadsåtgärder där stor del ny mark tas i anspråk.

Åtgärdsvalsstudien resulterade i ett förslag (A) vilket innebar bitvis friliggande och bitvis avskild gång- och cykelväg väster om väg 113, med kantstöd samt minskning av körbanebredd till 6 m vid kyrkan för att rymma gång- och cykelväg med kantstöd.

Förslaget bedömdes ha hög uppfyllelse gentemot ändamålet då ett genomförande av åtgärden skulle skapa goda förutsättningar för oskyddade trafikanter att pendla gåendes eller med cykel till arbete, skola längs ett sammanhängande stråk längs med väg 113 mellan Eslöv – Stabbarp -Bosarp Öslöv.

#### **2.4.2. Beslut om betydande miljöpåverkan**

Länsstyrelsen har 2021-09-24 beslutat att vägplanen *inte* kan antas medföra betydande miljöpåverkan (Länsstyrelsen Skåne län, 2021). Därför ska ingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB) i enlighet med miljöbalkens 6 kapitel upprättas för planen. Istället görs en så kallad miljöbeskrivning som del av denna planbeskrivning.

## **3 Miljöbeskrivning**

En miljöbeskrivning ska, liksom en miljökonsekvensbeskrivning (MKB), beskriva den förutsebara påverkan på människors hälsa och miljön som vägplanen innebär och jämföra dessa med ett nollalternativ, det vill säga den sannolika utvecklingen i området om vägplanen inte genomförs. Eftersom planens konsekvenser inte anses bli betydande är en miljöbeskrivning normalt mindre omfattande än en MKB. En miljöbeskrivning omfattas inte heller av samma formella lagkrav som en MKB och ska till exempel inte godkännas formellt av länsstyrelsen.

Till skillnad från en MKB utgör en miljöbeskrivning normalt heller inte ett eget dokument utan ingår i vägplanens planbeskrivning. Så är fallet för denna vägplan vars miljöbeskrivning utgörs av de texter i

planbeskrivningen som belyser rådande miljöförhållanden och befintliga värden, samt vägplanens effekter och konsekvenser för dessa värden.

För detta projekt utgörs stommen i miljöbeskrivningen av följande avsnitt:

- Kapitel 4, *Förutsättningar*, avsnitt 4.4 *Landskapet och orterna*, 4.5. *Miljö och hälsa* och delar ur 4.6 *Byggnadstekniska förutsättningar*.
- Avsnitt 5.3. *Skyddsåtgärder och försiktighetsmått*, där det framgår vilka skyddsåtgärder och anpassningar som inarbetats vid projektering och som planeras framöver i fortsatt projektering samt de krav om skyddsåtgärder och försiktighetsmått som föreslås gälla entreprenör.
- Kapitel 6. *Effekter och konsekvenser av projektet*, främst avsnitt 6.3 *Landskapet och orterna* samt 6.4. *Miljö och hälsa*
- Avsnitt 6.7 *Påverkan under byggnadstiden*.

Som underlag till miljöbeskrivningen har flertal utredningar gällande bl.a. geoteknik, markföroreningar, naturmiljö samt avvattning tagits fram. Underlagsutredningarna har varierande detaljeringsgrad och geografisk omfattning men relevanta resultat från dessa utredningar sammanfattas i miljöbeskrivningen. Vidare har annat underlagsmaterial använts vid framtagandet av miljöbeskrivningen däribland Länsstyrelsens planeringsunderlag (webbgis), Skogsstyrelsens underlag om bland annat nyckelbiotoper och naturvärden, Riksantikvarieämbetets databas Fornsök, ArtDatabankens verktyg Artportalen och SGU:s jordartskarta, Vattenkartan i VISS, kommunens översiktsplan samt annat relevant kommunalt underlag. Vid bedömning av konsekvenser har jämförelse gjorts mot ett så kallat nollalternativ, se nedan.

## 3.1. Avgränsningar

### 3.1.1. Geografisk avgränsning

Miljöbeskrivningen ska belysa alla effekter och konsekvenser som kan uppkomma till följd av vägplanens genomförande; såväl konsekvenser till följd av direkta fysiska ingrepp som indirekta konsekvenser.

Det område inom vilket konsekvenser av betydelse bedöms kunna uppstå benämns som vägplanens influensområde. För vissa aspekter bedöms influensområdet vara begränsat till vägens omedelbara närområde. Gällande andra aspekter, såsom barriäreffekter för fauna, påverkan på nedströms liggande vattenmiljö och landskapsbild, är dock influensområdet större eftersom konsekvenserna kan sprida sig utanför vägområdet. Utbredning varierar således beroende på miljöaspekt. Influensområdets ungefärliga utbredning för respektive aspekt framgår av beskrivningen av vägplanens miljöpåverkan i kapitel 6.

### 3.1.2. Beaktade miljöaspekter

Då vägplanen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan kan beskrivningen av projektets miljöpåverkan koncentreras till de miljöaspekter som berörs. De miljöaspekter som bedöms kunna påverkas i sådan grad eller vara av sådant allmänt intresse att de är relevanta att belysa i miljöbeskrivningen är följande:

- naturmiljö, biotopskyddsobjekt och strandskyddat område vid vattendraget Långgropen
- vattenförhållanden och vattenförekomster, deras status och miljö kvalitetsnormer,
- rekreation, friluftsliv

- kulturmiljön och fornlämningar

- landskapsbild

Därutöver beskrivs hur vägplanen förhåller sig till de specifika projektmålen, nationella transportpolitiska mål och miljö kvalitetsmål, miljöbalkens allmänna hänsynsregler och krav på hushållning med mark och vatten samt gällande miljö kvalitetsnormer.

Anläggandet av gång- och cykelväg utmed den aktuella sträckan anses inte innebära en väsentlig ombyggnad av vägen avseende bullerriktvärden, eftersom trafikslagen gång och cykel inte ger upphov till förhöjda bullernivåer. Bullernivåerna kan möjligtvis minska i de fall biltrafik avstås till förmån för gång och cykel.

### 3.2. Metoder och osäkerheter i underlag och bedömningar

Bedömningar av framtida miljökonsekvenser är alltid behäftade med en viss osäkerhet. Hur stor denna är varierar mellan olika aspekter och ökar med tidsperspektivet. Trafikverkets bedömning är dock att kunskapen om området och de planerade åtgärderna, har varit erforderliga för att ge tillräckligt säkra och välgrundade bedömningar.

### 3.3. Nollalternativet

Nollalternativet innebär den sannolika utvecklingen i området om vägplanen inte genomförs, och är ett jämförelsealternativ till vägplanen. I detta fall innebär nollalternativet att planerad gång- och cykelväg inte anläggs.

Enligt nollalternativet skulle situationen i framtiden troligtvis likna den situation som råder idag, det vill säga att cykling sker i blandtrafik längs väg 113. Detta innebär en fortsatt dålig komfort för cyklisten i det trånga vägutrymmet och låg och ej acceptabel trafiksäkerhet för den oskyddade trafikanten längs väg 113.

Nollalternativet innebär också fortsatt dålig tillgänglighet till kollektivtrafiken och låg attraktivitet för cykelpendling och kollektivtrafikanvändande. Nollalternativet innebär att ingen mark behöver tas i anspråk för anläggandet av gång- och cykelvägen. Det innebär att intrång i naturmiljö och kulturmiljö samt förändring av landskapsbilden inte sker.

Nollalternativet innebär också att den omgivningspåverkan som sker under byggskede avseende buller, trafikpåvekan och transporter inte sker.



## 4 Förutsättningar

### 4.1. Vägens funktion och standard

Väg 113 är en länsväg som löper mellan Gårdstrånga, Eslöv och Stockamöllan. Vägen är en tvåfältsväg med en vägbredd på mellan 6,6 m och 9 m. Hastighetsbegränsningen längs den aktuella vägsträckan är i huvudsak 80 km/h, förutom vid Bosarps kyrka där 50 km/h råder.

Väg 113 är utpekad som funktionellt prioriterat vägnät och fungerar som en kompletterande regionalt viktig väg. Det innebär att det ställs höga krav tillgänglighet och användbarhet på vägen.

### 4.2. Trafik och användargrupper

#### 4.2.1. Biltrafik

På väg 113 har trafikmätningar utförts på två punkter under år 2017. Den norra mätpunkten, strax norr om Bosarps kyrka, hade en årsmedeldygnstrafik (ÅDT) på 4,510 fordon per dygn och en andel tung trafik på 12 %. Den södra mätpunkten, strax norr om korsningen med väg 17, hade en ÅDT på 5,300 fordon per dygn med en andel tung trafik på 11 %.

#### 4.2.2. Kollektivtrafik

Ingen kollektivtrafik i linjetrafik trafikerar den studerade sträckan.

#### 4.2.3. Gång- och cykeltrafik

Det saknas möjligheter för oskyddade trafikanter att färdas längs väg 113 på ett trafiksäkert sätt. Oskyddade trafikanter är hänvisade till att färdas i blandtrafik från befintlig gång- och cykelbana i Stabbarp i söder och vidare norrut. Längs sträckan är Bosarps järn en målpunkt för oskyddade trafikanter som är svår att nå på ett trafiksäkert sätt.

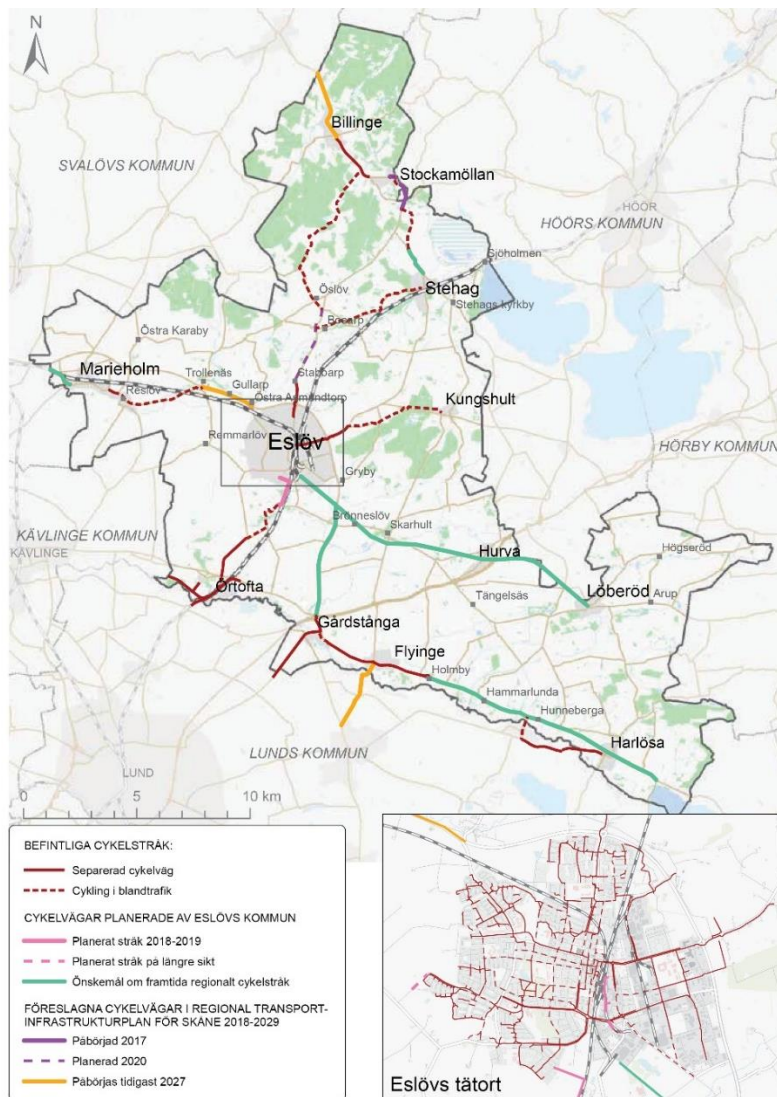
Region Skåne har som mål i sin cykelstrategi att öka antalet cykelresor med 58% från 2013 till år 2030. Det innebär att antalet cykelresor ska öka från 435 000 till 690 000 år 2030.

Som en del i arbetet med att öka antalet resor med cykel investeras i nya cykelvägar och länkar för att bygga sammanhängande nät. En prognos för cykeltrafiken är inte möjlig att göra utifrån befintliga uppgifter men kan antas öka genom generell trafikökning och en överflyttning från biltrafiken.

### 4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

#### 4.3.1. Översiktsplan, detaljplaner och områdesbestämmelser

I Eslövs översiktsplan, vilken antogs av kommunfullmäktige 2018, finns sträckan mellan Stabbarp - Öslöv med som föreslagen cykelväg, se Figur 4.



Figur 4 Kartbilden visar befintliga och föreslagna cykelvägar i Eslövs kommun, däribland sträckan mellan Stabbarp och Öslöv. Kartbilden är tagen ur Eslövs översiktsplan (Översiktsplan Eslöv 2035, antagen av kommunfullmäktige 28 maj 2018).

Det finns inga pågående eller befintliga detaljplaner eller områdesbestämmelser inom utredningsområdet som kan komma att ha beröring med planerad väggård.

#### 4.4. Landskapet och orterna

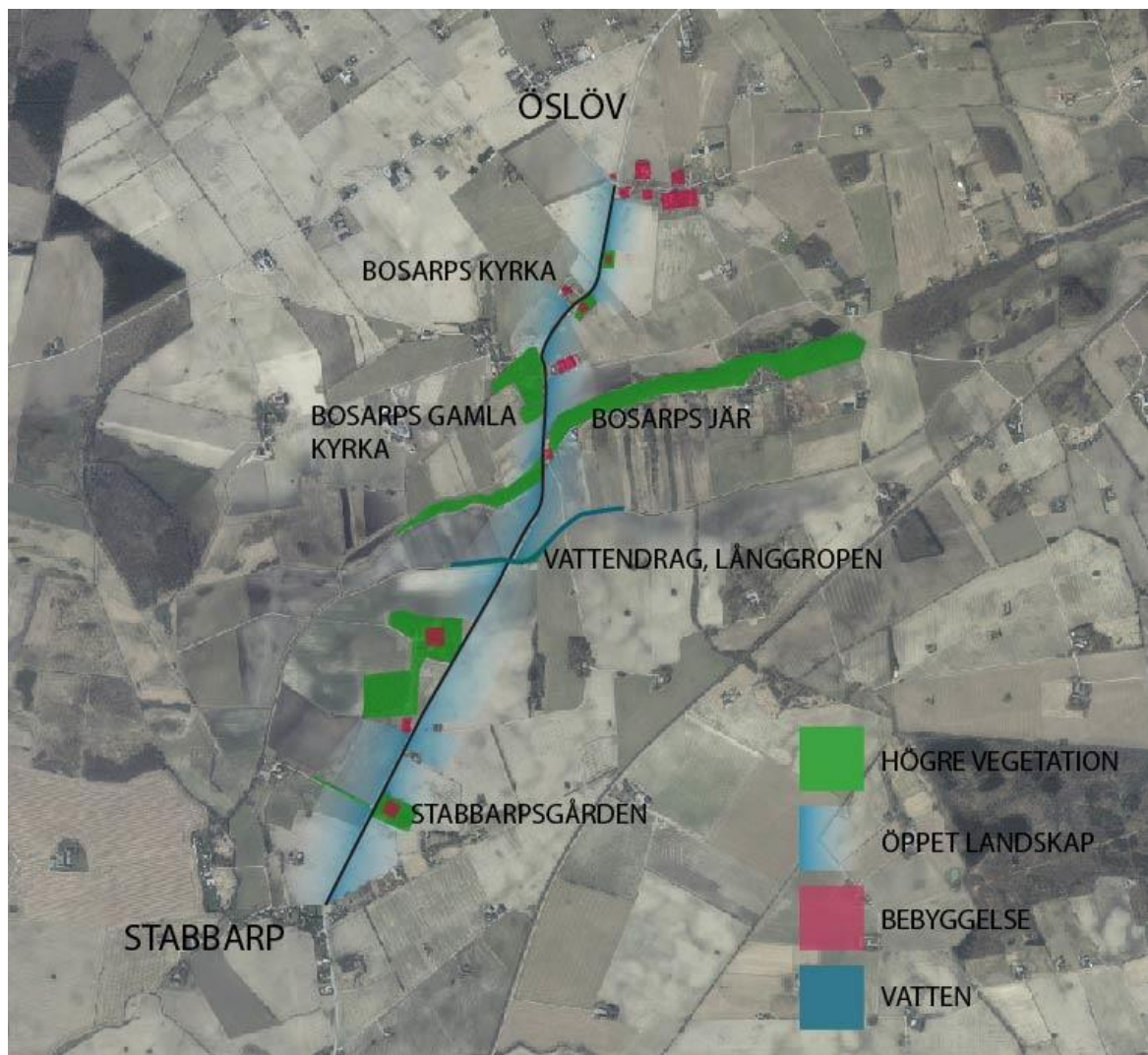
Den dominerande karaktären längs sträckan är det öppna uppodlade slättlandskapet. Utblickarna är därför vidsträckta men på några platser finns olika uppvuxna trädmiljöer och bebyggelsesamlingar som bryter av. Trädsamlingarna, som ofta har inslag av grova ädellövträd, finns vid rullstensåsen Bosarps jär, kyrkogårdarna och vid de parkliknande äldre trädgårdarna. Dessa miljöer utgör viktiga visuella aspekter av landskapet.

Idag kantas vägen av åkerrennar och vägrenar med låga naturvärden. Söder om Bosarp passerar väg 113 över vattendraget Långgropen, ett för slättlandskapet typiskt fördjupat och rätat vattendrag men som idag är relativt anonymt i landskapsbilden.



Figur 5 Fotot visar det öppna landskapet med Bosarps jär som sträcker sig rakt över den aktuella vägsträckan. (Foto: Connelid, 2021)

Vägsträckan ligger utanför de större orterna men i landskapet finns spridd bebyggelse. En del av dessa utgörs av enskilda gårdar medan andra bostadshus är placerade i sammanhängande grupper. Bosarps kyrka är en karaktärsgivande byggnad för området.



Figur 6 Illustrationen visar att karaktären domineras av det öppna landskapet men att det på vissa finns högre vegetation och bebyggelse som bryter av de vidsträckta vyerna.



## 4.5. Miljö och hälsa

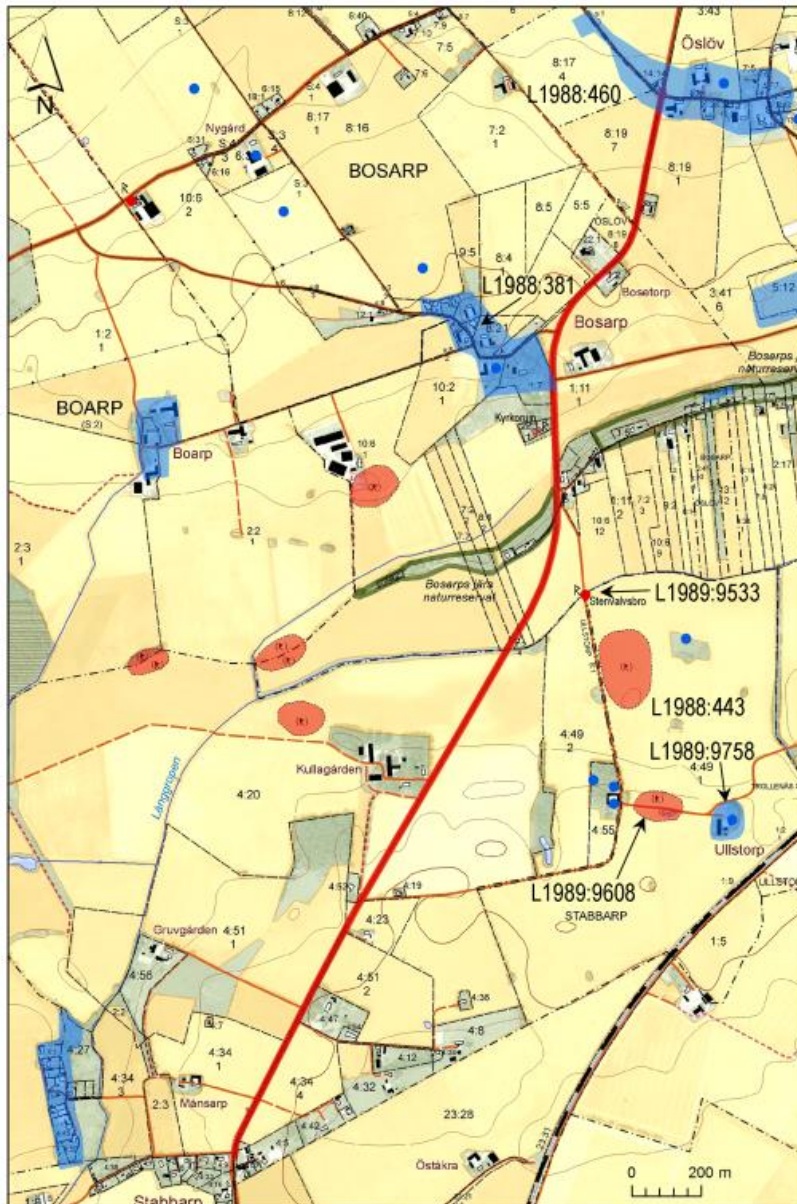
### 4.5.1. Kulturmiljö

#### *Nationella och regionala intressen*

Vägsträckan berörs inte av något område av riksintresse för kulturmiljövården eller av länsstyrelsens kulturmiljöprogram. Det finns heller inte något omnämnande i kommunens kulturmiljöprogram eller i aktuell översiktsplan.

#### *Registrerade forn- och kulturlämningar*

I Figur 7 redovisas fornlämningar och övriga objekt i Forssök (Riksantikvarieämbetet, 2021) i närheten av den aktuella vägsträckan.



Figur 7 Fornlämningar (röda) och övriga registrerade objekt (blå färg) i Forssök. (källa: Connelid, 2021)

Tidigare registrerade objekt i närområdet till väg 113 domineras av stenåldersboplatser och de historiska gårds- och bytomterna. De förstnämnda är klassificerade som fornlämning; tomterna betraktas som möjlig fornlämning, eftersom de fortfarande i hög grad är bebyggda. Ett undantag utgörs här av objekt L1989:9608, belägen en halv kilometer öster om väg 113. Det rör sig här om en



plats som i den muntliga traditionen pekats ut som läget för ett försvunnet "slott" vid namn Ulvsnäs och som enligt Fornsöks beskrivning ska ha försvunnit redan under medeltiden. En grävd damm, uppgiften om en brunn samt förekomsten av hugget sandstensmaterial inne på dagens, intilliggande gårdstomt motiverade att området ("med tvekan") registrerades som fornlämning i samband med inventeringen 1986.

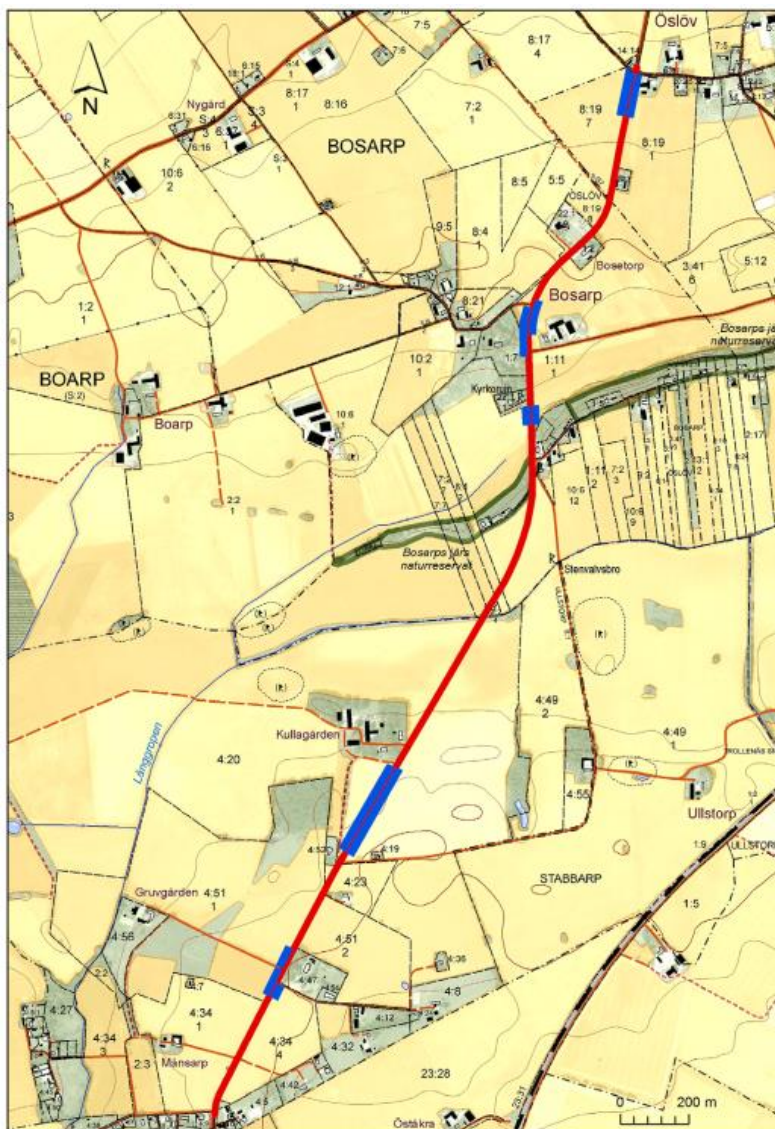
Två bytomter ligger i nära eller direkt anslutning till väg 113: Bosarp och Öslöv längst i norr. Fornsöks avgränsning för Bosarps tomt (objekt L1988:381) sträcker sig ända fram till väg 113. Den östligaste gårdstomten på de äldre kartorna återfinns dock drygt 50 meter väster om vägen, så här finns en viss "marginal" i registreringen (jämför vidare nedan). Bosarp har än idag tydlig bykaraktär, med agrar bebyggelse på nästan samtliga de äldre gårdstomterna (jfr drönbilden nedan). Strax sydost och nordost om byn ligger den gamla respektive "nya" kyrkplatsen. Grunden efter den medeltida kyrkan är registrerad som fornlämning (L1989:9756), se Figur 8 nedan.



Figur 8 Drönbild över Bosarps by, med "nya" kyrkan och väg 113 i övre högra hörnet (drönbild: Connelid, 2021)

I Öslöv löper väg 113 rakt över den västligaste gårdstomten på 1830-talets laga skifteskarta. Avgränsningen i Fornsök (L1988:460) omfattar även en del torpbebyggelse på skifteskartan och har således en något större utsträckning västerut.

Med anledning av planerna på en GC-bana genomfördes under 2020 en arkeologisk utredning steg 1, utan grävinsatser, längs sträckan (Friman, 2020). Utredningen resulterade i att sammanlagt elva områden identifierades, inom vilka framför allt förhistoriska boplatser kan förväntas. Lokaliseringen av dessa framgår med blå färg av kartan i Figur 9.

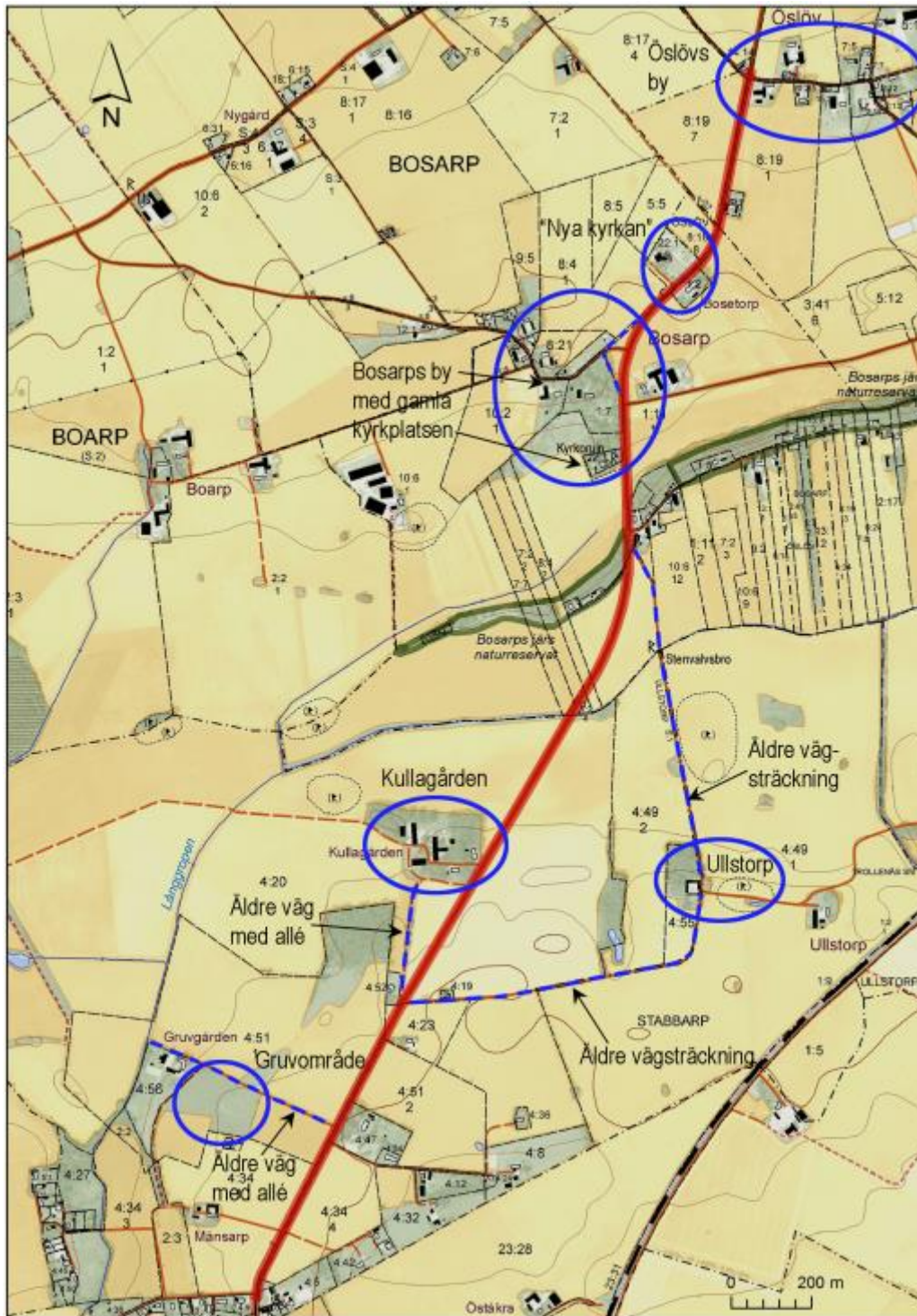


Figur 9 Resultatet av 2020 års arkeologiska utredning. Blå ytor längs väg 113 bedöms kunna innehålla bl a förhistoriska boplatser. Sammanställd med data ur Friman, 2020 (Connelid, 2021).

#### Kulturmiljöer längs planerad gång- och cykelväg

I kartbilden nedan (Figur 10) redovisas översiktligt de mest känsliga kulturmiljöerna längs väg 113 eller i dess närområde. Miljöerna beskrivs därefter lite närmare. Fotografierna är tagna under drygt en halv dags fältbesiktning i slutet av juni 2021 (Connelid, 2021).





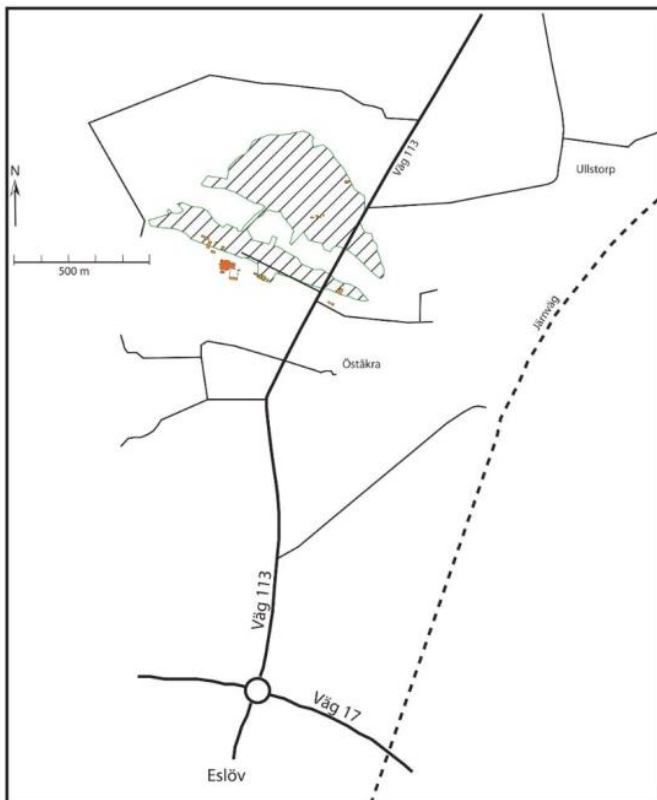
Figur 10 Kulturmiljöer i anslutning till väg 113 markerade med blå ring (Connelid, 2021).

Foto över de olika kulturmiljöerna i Figur 10 ovan återfinns i kollaget nedan. Utbredning av historiska gruvschakt av stenkol vid Stabbarp finns i Figur 11.



Figur 11 Kollage med de olika kulturmiljöerna längs sträckan (foto: Connelid, 2021)

1. Gruvområdet vid Stabbarp (se även Figur 12)
2. Kullagården
3. Den gamla vägsträckningen genom Ullstorp
4. Bosarps kyrkby och gamla kyrkplatsen
5. "Nya" kyrkan och gamla skolan
6. Öslövs by



Skiss visande de utbrutna delarna av kolfloäsen. Skissen omfattar både övre- och undre flöts

Figur 12 Historiska gruvschakt av stenkol, under väg 113.



#### 4.5.2. Naturmiljö

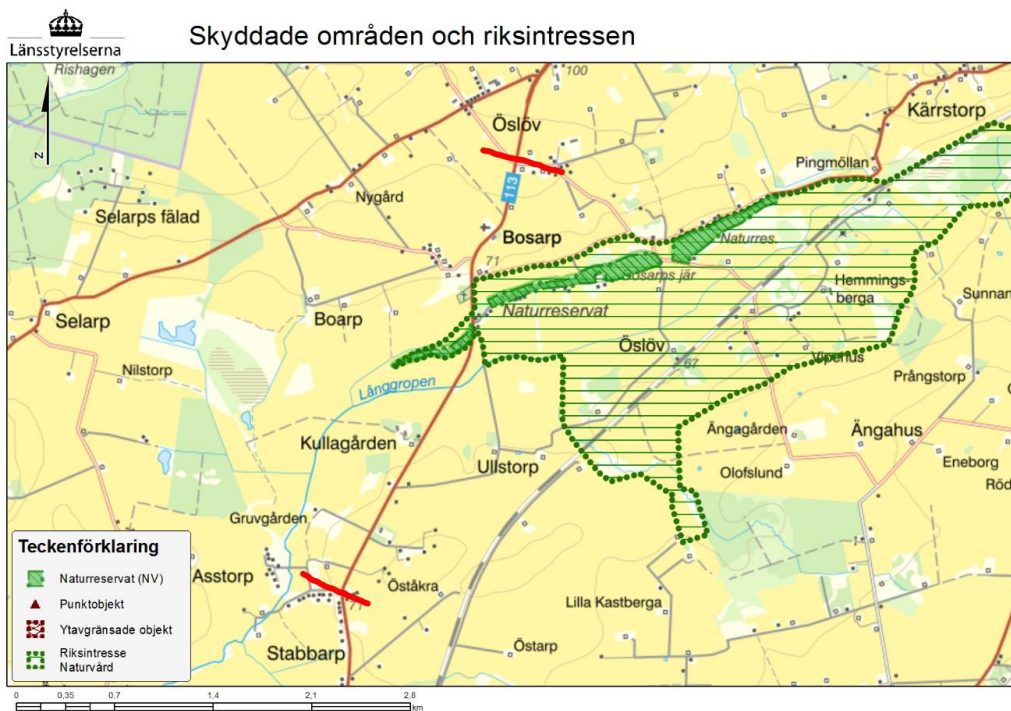
##### Riksintressen och områdesskydd

Rullstensås Bosarps jär utgör ett naturreservat och ingår i ett område av riksintresse för naturvård (N54 Hemmingsberga) enligt 3 kap. 6§ MB, se Figur 13.

Riksintresseområdet beskrivs som representativt i odlingslandskap i mellanbygd med små gårdar och ängs- och hagmarker. Bosarps jär ingår i riksintresseområdet och är en fem kilometer lång ås som reser sig över det omgivande slättlandskapet, varav tre kilometer är avsatt som naturreservat. Jären är en så kallad getryggsås, en slags rullstensås med smalt krön och branta sidor.

Naturreservatet bildades 1963 för att förhindra fortsatt grustäkt. Idag utgör åsen ett värdefullt ädellövskogsinslag på slätten norr om Eslöv.

Riksintresseområdet korsar väg 113 vid Bosarps jär. Naturreservatet är uppdelat i delområden och ligger bara precis intill vägen på västra sidan. Öster om vägen börjar reservatet igen först cirka 100 meter från vägen. Både Länsstyrelsen och Eslövs kommuns naturvårdsprogram tar upp Bosarps jär som högsta naturvärde.



Figur 13 Riksintresse för naturvård (N54 Hemmingsberga) och naturreservat Bosarps jär berörs av planerad väggätgård (Länsstyrelsen i Skåne Län, Kartjänster och geodata). Aktuell vägsträcka mellan röda markeringar.

I utredningsområdet förekommer inte skyddsformerna nationalpark eller Natura 2000-område. Området omfattas heller inte av några naturvårdsavtal.

Ett vattendrag, Långgropen, som rinner i öst-västlig riktning under väg 113, omfattas väster om väg 113 av generellt strandskydd enligt 7 kap miljöbalken på vardera 100 m om vattendraget, se Figur 14.



Figur 14 Generellt strandskydd längs vattendrag Långgropen (Länstyrelsen i Skåne Län, Karttjänster och geodata). Aktuell vägsträcka mellan röda markeringar.

#### Tidigare dokumenterade värden

I databasen Artportalen finns en stor mängd fynd från inventeringsområdet och dess omgivningar (ArtDatabanken, 2019).

De fynd som är intressanta för planläggning av gång- och cykelvägen är fynd av träd- eller vedlevande insekter rapporterade från Bosarps prästgård och den intilliggande lokalen Bosarps by samt Bosarps jär. Flera av de rapporterade insektsarterna är rödlistade, varav några i de högre hotkategorierna.

Från Bosarps prästgård finns bland annat de rödlistade arterna *Trinodes hirtus* (NT) och aspögonbagge (NT) rapporterade.

Från Bosarps jär finns fynd av fem rödlistade arter, bland annat rödhornad mulmstyltfluga (VU), fyrfläckad vedsvampbagge (NT) samt den lilla skalbaggen *Plegaderus dissectus* (NT).

I området finns sammanfattningsvis en påfallande rikedom av insektsarter som på ett eller annat sätt är beroende av gamla, grova lövträd och de olika mikrohabitat som sådana träd kan erbjuda.

Lavar och mossor med signalvärde (signalarter) såsom lönnlav, blyorangelav, guldlockmossa finns rapporterade från kyrkogården vid kyrkoruinen.

#### Naturvärdesinventering

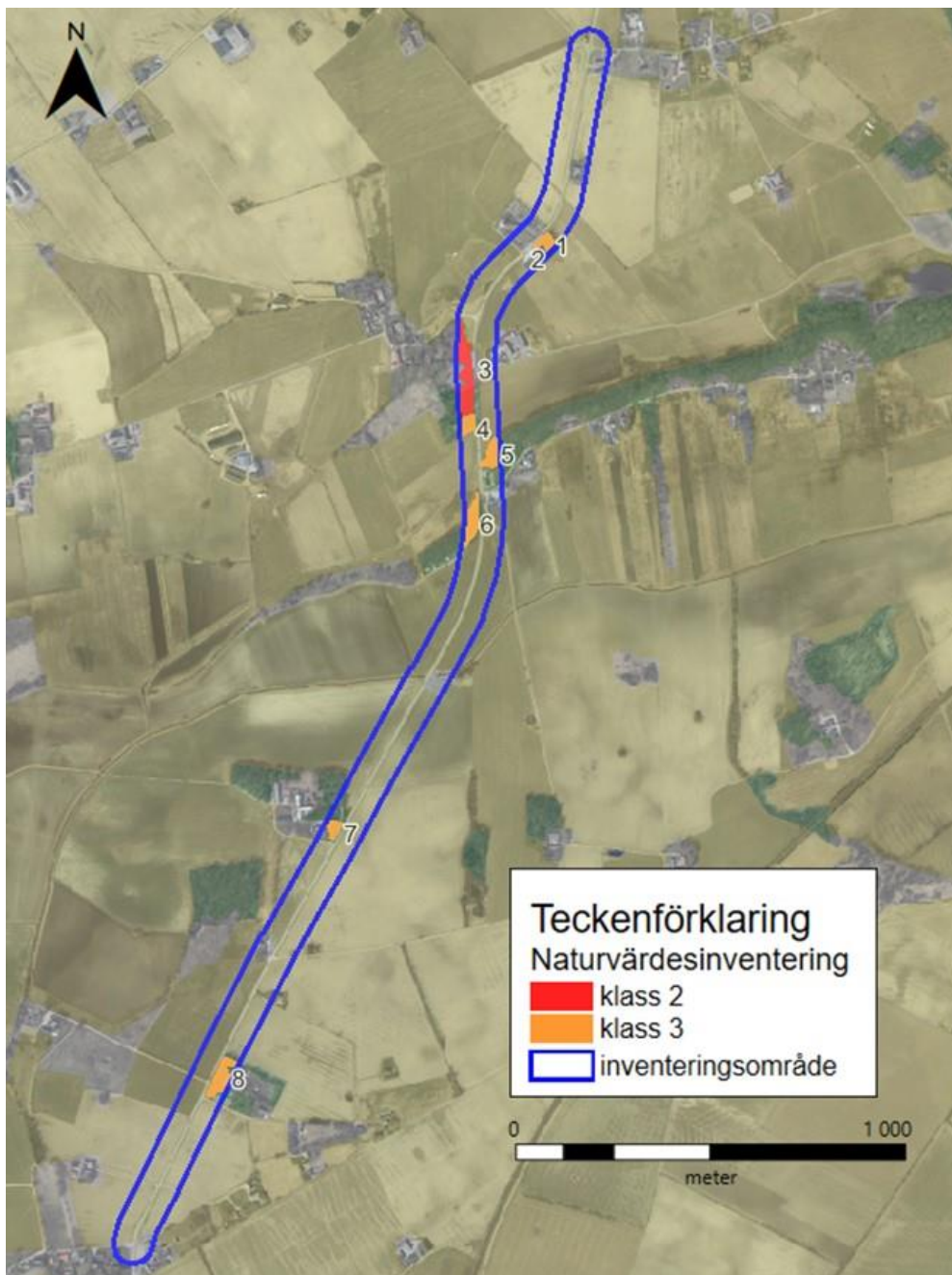
En fältinventering har utförts den 23 juni 2019 av biolog Anna-Karin Olsson, på vardera 30 m om väg 113 (Norconsult, 2019). Inventeringen har genomförts enligt svensk standard för naturvärdesinventering (SS199000:2014) med detaljeringsgraden detalj och med tillägget detaljerad redovisning av artförekomst med fokus på skyddade arter och invasiva arter.

Områden med naturvärden har, i enlighet med standarden, klassificerats i en tre-gradig skala: Naturvärdesklass 1 – högsta naturvärde, Naturvärdesklass 2 – högt naturvärde samt Naturvärdesklass 3 – påtagligt naturvärde.

Resultaten från inventeringen visar att landskapets främsta naturvärden bedöms ligga i de värden som är förknippade med gamla, grova träd och död ved, vilket också återspeglas i de fynd av arter som finns registrerade i Artportalen.

Åtta naturvärdesobjekt har identifierats och avgränsats vid fältinventeringen, 7 st i klass tre och 1 st i klass 2, se naturvärdesobjekt och fältinventeringsområde i Figur 15. För information om påverkan på naturvärdesobjekt hänvisas till kapitel 6.4.2 Naturmiljö. *(det kan i sammanhanget noteras att naturvärdesobjekt 5 till stora delar har avverkats sedan naturvärdesinventeringen togs fram, mer om detta återfinns även det i kapitel 6.4.2 Naturmiljö).*

De högsta naturvärdena längs sträckan återfinns väster om väg 113 inom NVI-objekt nr 3 (klass 2) vid Bosarps prästgård samt inom NVI-objekt nr 6 (klass 3) som ligger inom gränserna för naturreservat Bosarps jär. De två naturvärdesobjekten beskrivs närmare nedan.



Figur 15. Avgränsade naturvärdesobjekt under fältinventering sommaren 2019.  
Ortofoto © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.



### NVI-objekt 3, klass 2

NVI-objekt 3 vid Bosarps prästgård utgörs av träd- och buskrik ridå som vetter mot väg 113, en stor park- och trädgårdsanläggning samt igenväxande beteshagar, se Figur 16. I området finns stort inslag av grova lövträd, bland annat poppel, ask, avenbok och lind och rikligt med grov död ved, både stående och liggande. Buskskiktet domineras av snöbär med inslag av bland annat fläder, hassel och hagtorn. Fältskiktet är trivialt och saknas till stor del på grund av skuggning.

Sammantaget bedöms området ha *påtagligt* biotopvärde på grund av förekomsten av mycket grova lövträd och död ved, kontinuitet och sällsynthet. Artvärdet bedöms som *högt* med fynd av en rad olika rödlistade insekter som är beroende av grova lövträd och död ved.



Figur 16. Foto in mot NVI-objekt 3.

### NVI-objekt 6, klass 3

NVI-objekt 6 vid Bosarps järn utgörs av ekskog med medelgrov ek (upp till 70 cm i diameter) och yngre träd på väg upp, bland annat av lönn och körsbär, se Figur 17. Buskskiktet är relativt tätt bestående av hassel, hagtorn och fläder. Marken är medelrik, fältskiktet gles med bland annat lundgröe, buskstjärnblomma och storrams.

Sammantaget har området *påtagligt* biotopvärde på grund förekomsten av äldre ek som på lite sikt kan bli mycket värdefull. Inga naturvårdsarter hittades vid inventeringen men området bör ha åtminstone *visst* artvärde för arter knutna till ek och äldre lövträd.





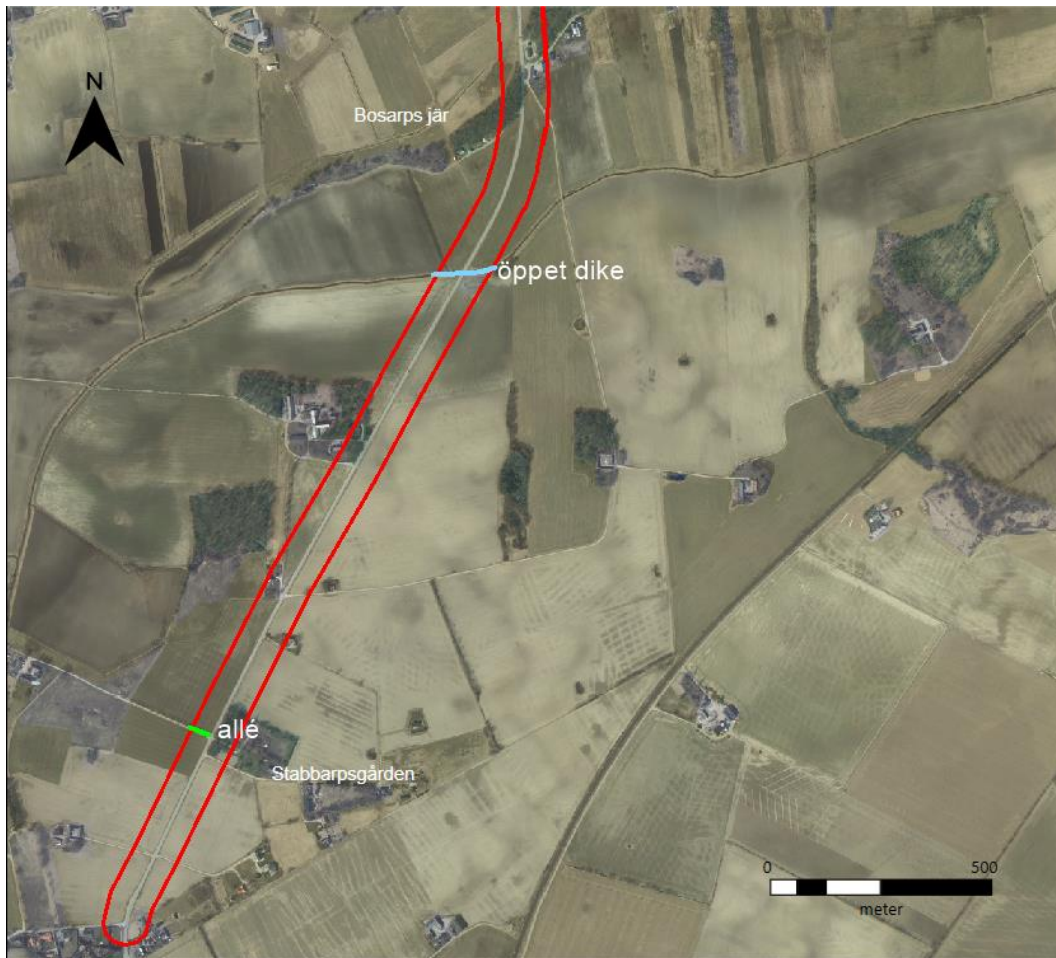
Figur 17. Foto in mot NVI-objekt 6.

#### *Biotopskydd*

Inom inventeringsområdet har endast två landskapselement som bedöms omfattas av generellt biotopskydd identifierats, ett större, öppet dike (Långgropan) som korsar vägen söder om Bosarps Jär samt en allé mitt emot Stabbarpsgården, se karta, Figur 18.

Alléträden är relativt unga och ligger på gränsen för att omfattas av generellt biotopskydd. Om de har ersatt en tidigare allé omfattas de dock av biotopskydd oavsett nuvarande trädets ålder.

Rekommendationen i naturvärdesinventeringen (Norconsult, 2019) var därför att hantera allén som om den vore biotopskyddad.



Figur 18 Två objekt, ett öppet dike och en allé, som bedöms omfattas av generellt biotopskydd har påträffats under inventeringen (Norconsult, 2019).

#### *Skyddade och invasiva arter*

Inga skyddade eller invasiva arter påträffades vid fältinventeringen. I Artportalen finns ett fynd av den skyddade arten skogsknipprot registrerat i inventeringsområdets närområde (vid Kullagården). Fynduppgifter rörande invasiva arter saknas.

#### 4.5.3. Vattenförhållanden

Berört markområde längs väg 113 ingår i det 50 km<sup>2</sup> stora SMHI delavrinningsområde nr 81 ”Mynnar i Saxån”.

Väg 113 passerar över vattendrag Långgropen längs aktuell vägsträcka. Se vidare om påverkan på Långgropen och dikningsföretag under kap. 6.

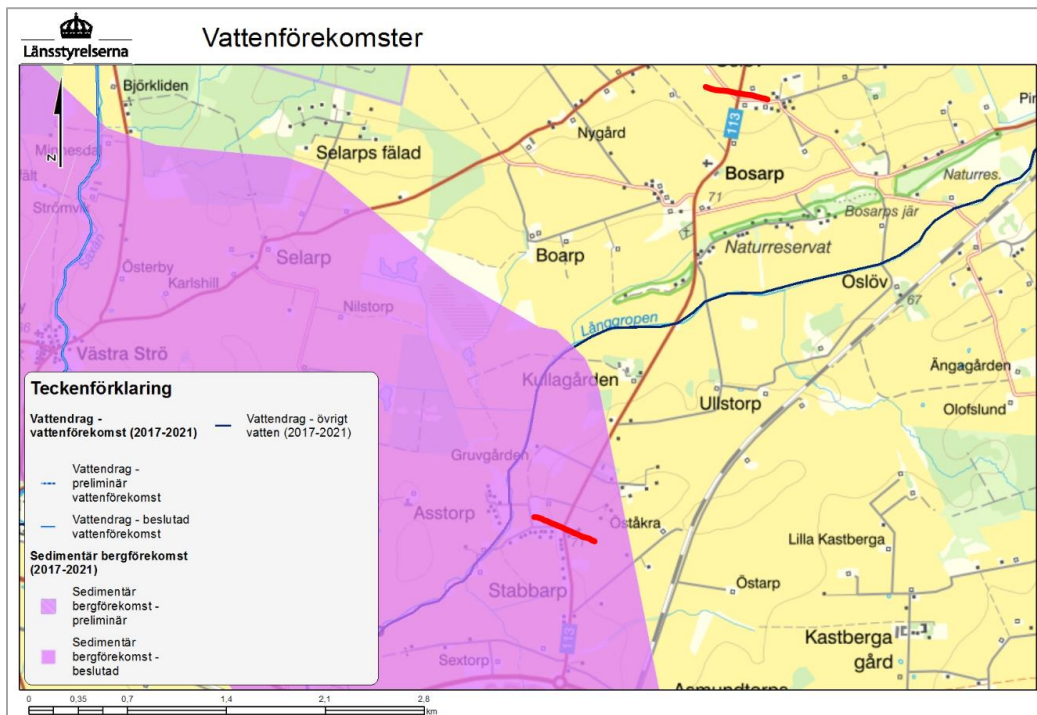
Långgropen har sitt upprinnelseområde vid Kärrstorp, Kastberga och Öslövs Ry och vid passage under väg 113 uppgår avrinningsområdet uppskattningsvis till ca 2000 ha. Långgropen är ett rätat och fördjupat vattendrag som tidigare meandrade genom ett stort våtmarksområde. Omgivande mark runt Långgropen är numera utdikad och brukas som åkermark.

Långgropen utgör inom vattenförvaltningen ett sk övrigt vatten som inte omfattas av statusklassificering och miljö kvalitetsnormer, se Figur 19. Långgropen mynnar ca 7 km nedströms väg 113 vid Trollenäs i Saxån, vilken utgör en klassificerad ytvattenförekomst (Saxån, Välabäcken-källa, (IDSE619484-133609), som omfattas av miljö kvalitetsnormer.



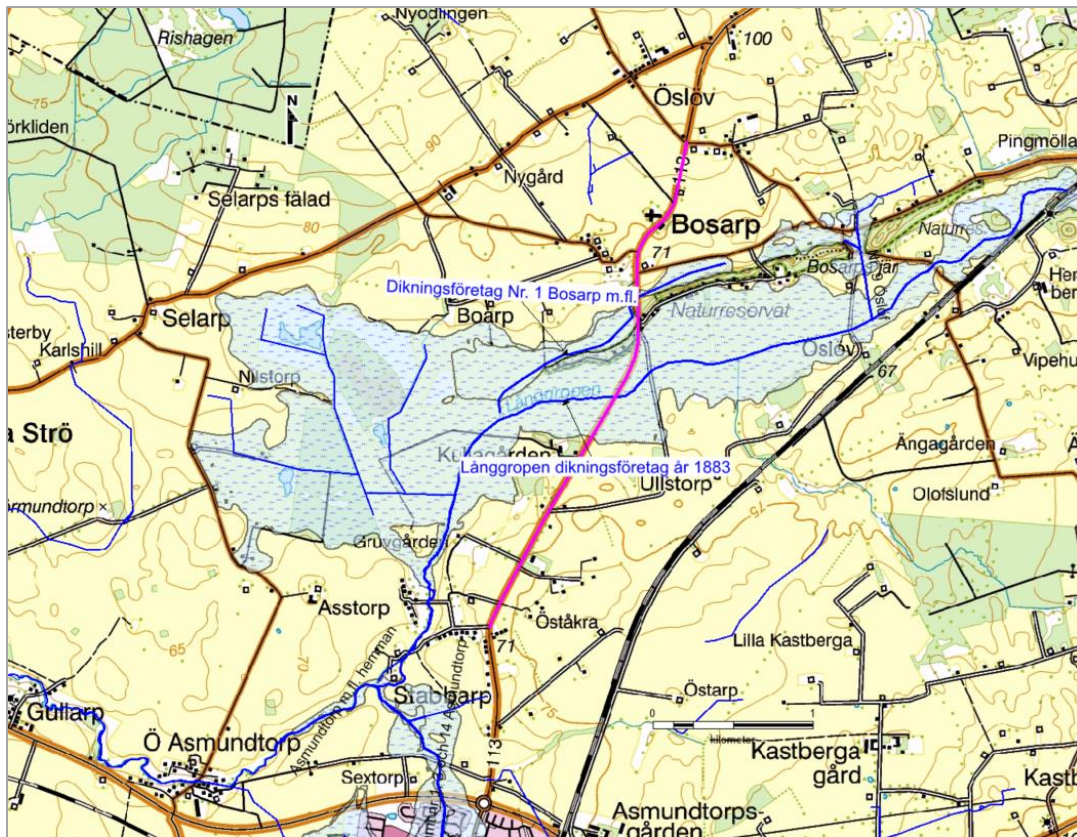
Vattenförekomst Saxån (Välabäcken-källa) har enligt Vatteninformationsystem Sverige *måttlig* ekologisk status och *uppnår ej god* kemisk status. Avgörande för klassificering av den ekologiska statusen har de biologiska kvalitetsfaktorerna växtplankton och fisk (*måttlig* status) med stöd av de fysikalisk-kemiska kvalitetsfaktorerna näringsämnen och särskilda förorenande ämnen (*otillfredsställande* respektive *måttlig*). Klassificeringen av kemisk status baseras på den allttjämt använda extrapoleringen av kvicksilver och PDBE i fisk, ämnesgrupper som i all analyserad fisk i landet överskrider gällande EU-gränsvärden.

Långgropen och slutlig recipient Saxån är känslig för ytterligare negativ påverkan på vattenkvalitén och biologiska värden i form av exempelvis grumlande partiklar, näringsämnen, med flera parametrar. En verksamhet kan endast tillåtas om den nuvarande ekologiska och kemiska statusen inte riskerar att försämrans, och om uppfyllandet av miljökvalitetsnormen inte äventyras. Se även om förbud mot försämring av vattenförekomster under i avsnitt 4.5.4 Miljökvalitetsnormer nedan.



Figur 19 Berörda yt- och grundvattenförekomster; Saxån (Välabäcken-källa) samt grundvattenförekomst Eslöv-Flyinge. Långgropen är ett så kallat övrigt vatten. Aktuell vägsträcka mellan röda markeringar. (Länstyrelsen i Skåne Län, Karttjänster och geodata).

Långgropen ingår i dikningsföretag *Långgropen av år 1883*, se Figur 20. Biflödet till Långgropen ingår ett mindre kulverterat dikningsföretag, *Nr 1. Bosarp m.fl.*, vilket korsar väg 113 precis söder om Bosarps gamla kyrkoruin.



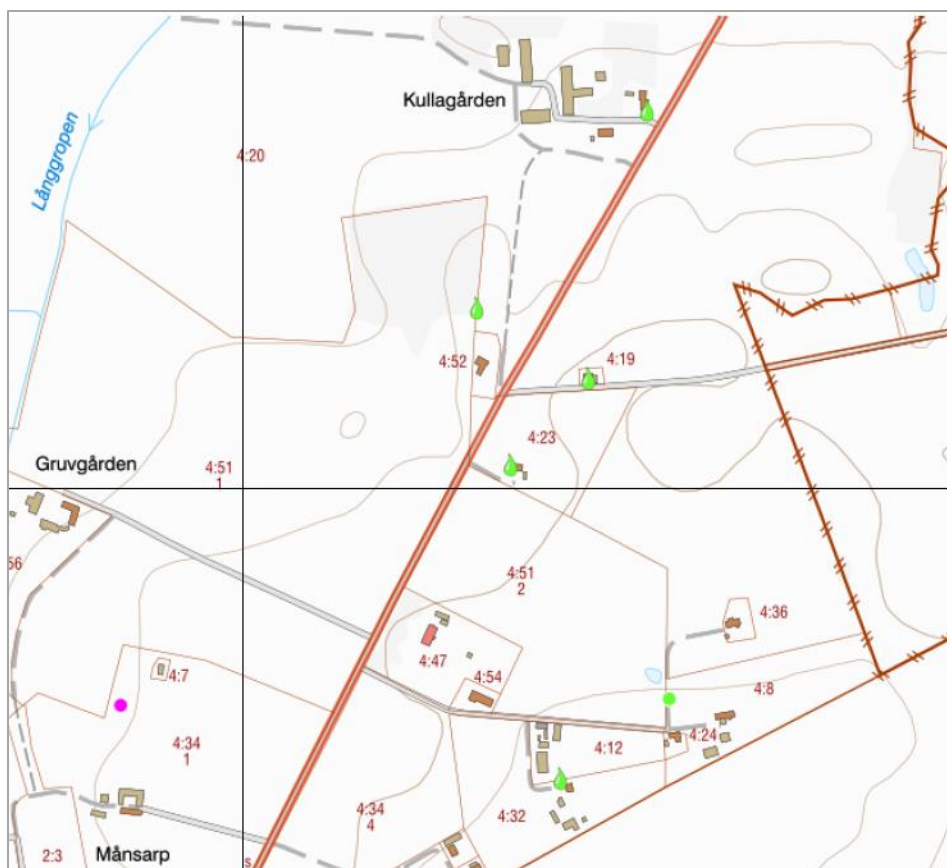
Figur 20. Berörda dikningsföretag längs aktuell vägsträcka (lila); Långgropen dikningsföretag av år 1883 öppen huvudfåra, samt kulverterat dikningsföretag "Nr 1. Bosarp m.fl." och biflöde till Långgropen, (Länsstyrelsen i Skåne Län, Karttjänster och geodata).

De södra delarna av aktuell vägsträcka ligger ovan grundvattenförekomst Eslöv-Flyinge (VISS EU\_CD: SE618518-134721), se Figur 19. Förekomsten är en sedimentär bergförekomst, med god kvalitativ och kvantitativ status och en bedömd uttagsmöjlighet på 20 000 - 60 000 l/h.

Samma område är utpekad som en dricksvattenförekomst (ID: SEA7SE618518-134721) och som skyddas enligt vattendirektivets artikel 7 för framtida uttag. Enligt vattendirektivets artikel 7 ska vattenförekomster som används för uttag av viss kvantitet, eller reserverats för framtida uttag, skyddas för att garantera tillgången på vatten av god kvalitet.

Grundvattenförekomsten används inte idag som vattentäkt och ingår inte i något vattenskyddsområde.

I SGU's brunnarsarkiv framgår det att det finns ett antal enskilda vattenbrunnar utmed aktuellt vägavsnitt, se Figur 21 .



Figur 21. Utsnitt ifrån SGU's brunnarsarkiv som visar enskilda brunnar som ligger i anslutning till aktuell sträcka. "Gröna vattendroppar" anger vattenbrunnens läge, med en felmarginal på mindre än 100m.

#### 4.5.4. Miljökvalitetsnormer

Enligt miljöbalken 5 kap 1 § får regeringen för vissa geografiska områden eller för hela landet meddela föreskrifter om kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt, om det behövs för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljön. Miljökvalitetsnormer (MKN) är juridiskt bindande som anger krav på kvaliteten i luft, buller, vatten eller miljön i övrigt som ska eftersträvas och uppfyllas till en satt tidpunkt.

Förordningar om miljökvalitetsnormer finns i dagsläget framtagna för föroreningar i utomhusluft (SFS 2010:477), omgivningsbuller (SFS 2004:675), vattenkvalitet i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554), havsmiljö (SFS 2010:1341) samt för ekologisk och kemisk status i vattenförekomster (SFS 2004:660). De miljökvalitetsnormer som bedöms beröras av planerade vägätgärder och som bör beaktas i den fortsatta planläggningen samt under byggskede är MKN för vattenförekomster (yt- och grundvatten), se berörda vattenförekomster i avsnitt 4.5.3 och bedömd miljöpåverkan i avsnitt 6.4.3.

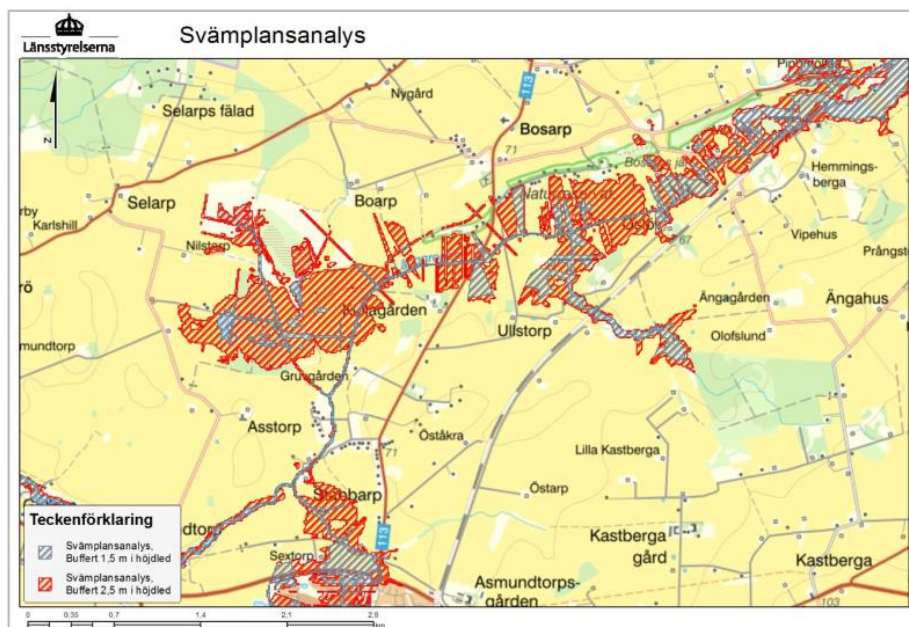
Alla inom vattenförvaltningen utpekade yt- och grundvattenförekomster omfattas av ett *förbud mot försämring* enligt 5 kap. 4 § miljöbalken. Försämringsförbudet innebär att en verksamhet eller åtgärd inte får påbörjas eller ändras om den ger upphov till en sådan ökad förorening eller störning att vattenförekomstens status försämras på ett otillåtet sätt eller att möjligheten att uppnå gällande miljökvalitetsnormer äventyras. Begreppet försämring av status ska tolkas som att en försämring för en enskild kvalitetsfaktor (ingående parameter som näringsämnen eller fisk) inom klassificeringssystemet, räcker för att försämring ska anses ha uppstått, även om den sammanvägda ekologiska eller kemiska statusen inte försämras.



#### 4.5.5. Klimatpåverkan och översvämningrisk

Nederbördsmängden förväntas öka i takt med pågående klimatförändringar. Ökad nederbörd och mer intensiva regnfall ökar risken för översvämningar.

Berörd vägsträcka ingår inte något område som är utpekad av MSB med förhöjd översvämningrisk (Länsstyrelsen i Skåne Län, Karttjänster och geodata). Enligt Länsstyrelsens svämplansanalys översvämmas de f d våtmarksområdena längs Långgropen vid kraftiga vattennivåhöjningar i vattendraget, se Figur 22.



Figur 22 Länsstyrelsens svämplansanalys inom aktuellt område (Länsstyrelsen i Skåne Län, Karttjänster och geodata). Utbredning av översvämningssområde vid 1,5, respektive 2,5 m över normalvattenstånd.

#### 4.5.6. Rekreation och friluftsliv

De främsta målpunkterna för rekreation utmed sträckan är naturreservatet Bosarps jär samt kyrkomiljöerna. Bosarps jär är en getryggsås som är ca 3 kilometer lång med ett åschrön som är upp till 20 m högt på sina ställen. Åsen är till största delen är bevuxen med lövblandskog och längs åschrönet finns upptrampade stigar, varifrån man kan få utsikt över det omgivande jordbrukslandskapet.

Vid ruinen av Bosarps gamla kyrka, finns en kyrkogård som används för friluftsgudstjänster. Även Bosarps kyrka omges av en kyrkogård med upp vuxen vegetation.

I övrigt är området kring väg 113 inte till för allmänheten att beträda, då det till stor del består av jordbruksmark och privata trädgårdar.

#### 4.5.7. Boende och människors hälsa

Trafiksäkerheten är låg för oskyddade trafikanter som behöver färdas i blandtrafik längs väg 113. Den höga hastigheten tillsammans med de relativt höga trafikflödena sänker trafiksäkerheten.

#### 4.5.8. Barriäreffekter

Väg 113 utgör en barriär för rörelser i öst-västlig riktning för oskyddade trafikanter som vill röra sig till fots eller på cykel längs vägen. Den höga hastigheten och relativt höga trafikflödena försvårar för oskyddade trafikanter som vill färdas längs med vägen eller korsa den. Visuellt utgör vägen en mindre barriär eftersom den följer landskapet och topografien. Pga vägens förhållandevis lilla storlek, bedöms befintlig väg 113 i dagsläget inte utgöra en väsentlig barriär för flora och fauna.

## 4.6. Byggnadstekniska förutsättningar

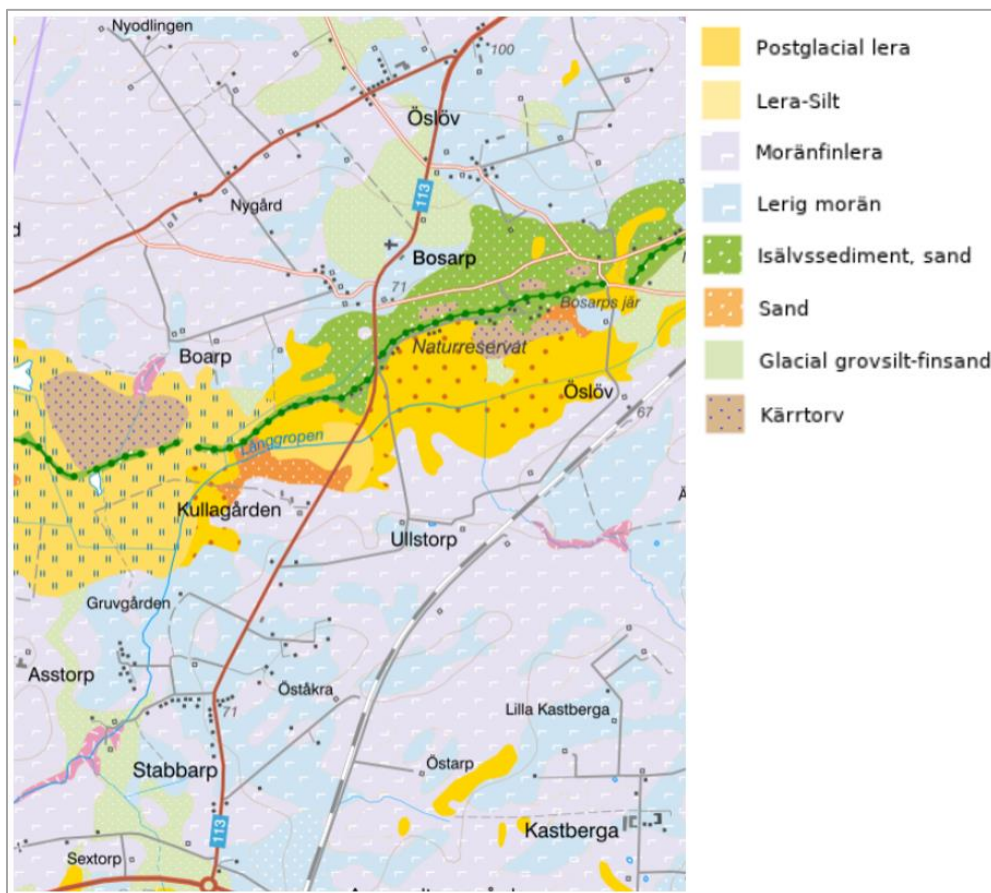
### 4.6.1. Geotekniska förutsättningar

De geotekniska förhållandena inom aktuellt område består främst av morän alternativt sand. Moränen är främst sandig men även siltig/lerig morän kan förekomma.

Mellan ca km 1/500–1/900 förekommer en större andel finjord i moränen samt att även lerig silt har påträffats någon meter under markytan.

Grundvattnet bedöms generellt påträffas ca 1–3 m under markytan men lokala variationer kan förekomma. Inget grundvatten har påträffats ovan planerad terrassnivå och bedöms således inte påverka planerad konstruktion.

Några geotekniska förstärkningsåtgärder bedöms ej som nödvändiga för planerad konstruktion.



Figur 23. Jordartskarta från Sveriges geologiska undersökning ([www.sgu.se](http://www.sgu.se)).

### 4.6.2. Bro över Långgropen

Vid gång- och cykelvägens passage över Långgropen passeras en befintlig bro vilken utgörs av två betongrör. Rörens längd gör att det finns gott om plats att anlägga GC-vägen invid den befintliga vägen med räcke som separation. Således kommer inte brokonstruktionen att behöva förändras till följd av att gång- och cykelvägen anläggs.

#### 4.6.3. Hydrologi, avvattning och ledningar

Väg 113 avvattnas idag till diken alternativt dikesslänter ut mot omgivande åkermark. Utmed sträckan finns brunnar som sannolikt samlar upp dagvatten och leder vattnet vidare till recipient. Nivåer utmed sträckan varierar från lågpunkt på ca +63 m ö h, till höjdpunkt på ca +84 m ö h. Ett flertal vägtrummor finns utmed sträckan. Information om täckdikning är begränsad men att det finns ett flertal fastigheter utmed sträckan som enligt underlag från Länsstyrelsen har täckdiken i åkermark, hänsyn behöver tas till dessa i senare projektering. Längs väg 113 utgörs undergrunden till stor del av jordlager med lera varför möjlighet till infiltration får antas begränsad.

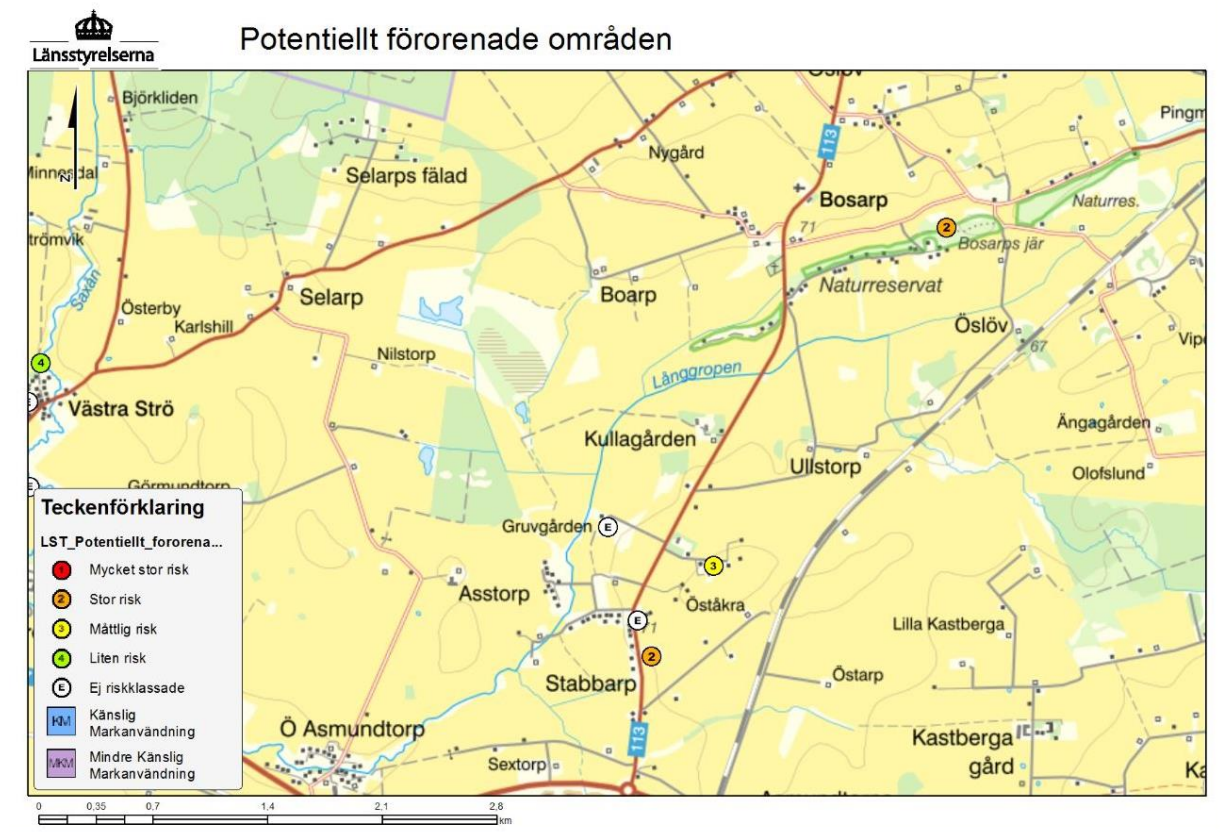
#### 4.6.4. Markföroreningar

##### Markmiljöinventering

En inventering har genomförts inom utredningskorridoren avseende förorenad mark. Från Länsstyrelsens MIFO-databas framgår att det varken finns några historiska förorenade områden eller nuvarande förorenande verksamheter inom området som berörs av planerad väggård. Enligt Miljöförvaltningen i Eslövs kommun har inga markundersökningar eller grundvattenanalyser kopplade till föroreningspåverkan i området genomförts.

De föroreningar som kan förekomma i berört område är trafikrelaterade (i vägdiken) eller föroreningar knutna till den lantbruksverksamhet som har bedrivs på gårdar.

Översiktlig markmiljöprovtagning av berörda vägdiken har genomförts inom ramen för vägplanarbetet (Norconsult, 2021), se vidare nedan.



Figur 24. Potentiellt förorenade områden enligt Länsstyrelsens MIFO-databas.

### *Markmiljöundersökning*

Inom vägområdet har dikesmassor med enstaka halt av PAH:er över riktvärdet för känslig markanvändning (KM) men under riktvärdet för mindre känslig markanvändning (MKM) påträffats i en provpunkt (NC201M/0/180). Detta hindrar dock inte att vägdikesmassor kan återanvändas inom vägområdet utan att medföra skada eller olägenheter för människors hälsa eller miljö. Om användning av avfall blir aktuellt kommer en anmälan till Eslövs kommun angående detta behövas.

Massor från närområdet till provpunkt NC204M/3/050, där förhöjda halter av bly hittats i ett samlingsprov, bör dock inte återanvändas. Den höga blyhalten misstänks härstamma från en punktförorening, det vill säga en enstaka källa i form av ett batteri eller liknande. Entreprenören uppmanas vara observant på avfall som kan ge upphov till blyföroreningar och vid sådana eventuella fynd göra ytterligare provtagningar för att avgränsa föroreningen.

Inom vägområdet har även asfalt med halter av PAH-16 över riktvärden påträffats, det vill säga massor som innehåller mer än 70 mg/kg av PAH-16. En plan för hanteringen av massorna bör tas fram i samråd med Trafikverket och tillsynsmyndighet.

För mer information, se PM Markmiljöundersökning (2N140003).

## 5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

### 5.1. Val av lokalisering

Alternativa geografiska placeringar har inte studerats inom projektet, eftersom vald sträcka redan pekats ut i Region Skånes Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029.

Inom planarbetet har däremot ett omfattande utredningsarbete kring val av placering och av gång- och cykelvägen (öster/väster om väg 113) bedrivits, inom vilket markintrång och påverkan på människa och miljö har varit avgörande motiv för val av vägens sträckning, se nedan.

I den tidigare genomförda åtgärdsvalsstudien (WSP 2017) föreslogs placering av gång- och cykelvägen väster om väg 113. På grund av en trång passage på västra sidan av väg 113, intill slänten av rullstensås och naturreservat Bosarps jär samt naturvärden vid Bosarps prästgård väster om vägen, har en omfattande utredning av alternativa placeringar av gång- och cykelvägen genomförts inom ramen för vägplanarbetet.

Båda sidor, östra och västra sidan om väg 113, har utretts som alternativa placeringar för gång- och cykelvägen. Möjligheter och konflikter för alla berörda aspekter och teknikområden (natur- och kulturvärden, landskapsbild, trafik, vägutformning, markintrång, kostnader etc.) för olika alternativa sträckningar har utretts. Vid val av sträckning av gång- och cykelvägen har särskild hänsyn tagits till markintrång och områdets natur- och kulturmiljövärden.

I avsnitt 5.1.1 nedan redovisas föreslagen lokalisering och utformning, i avsnitt 5.1.2 och 5.1.3 redovisas översiktligt tidigare utredda och förkastade alternativ (alternativ 1 och 2).

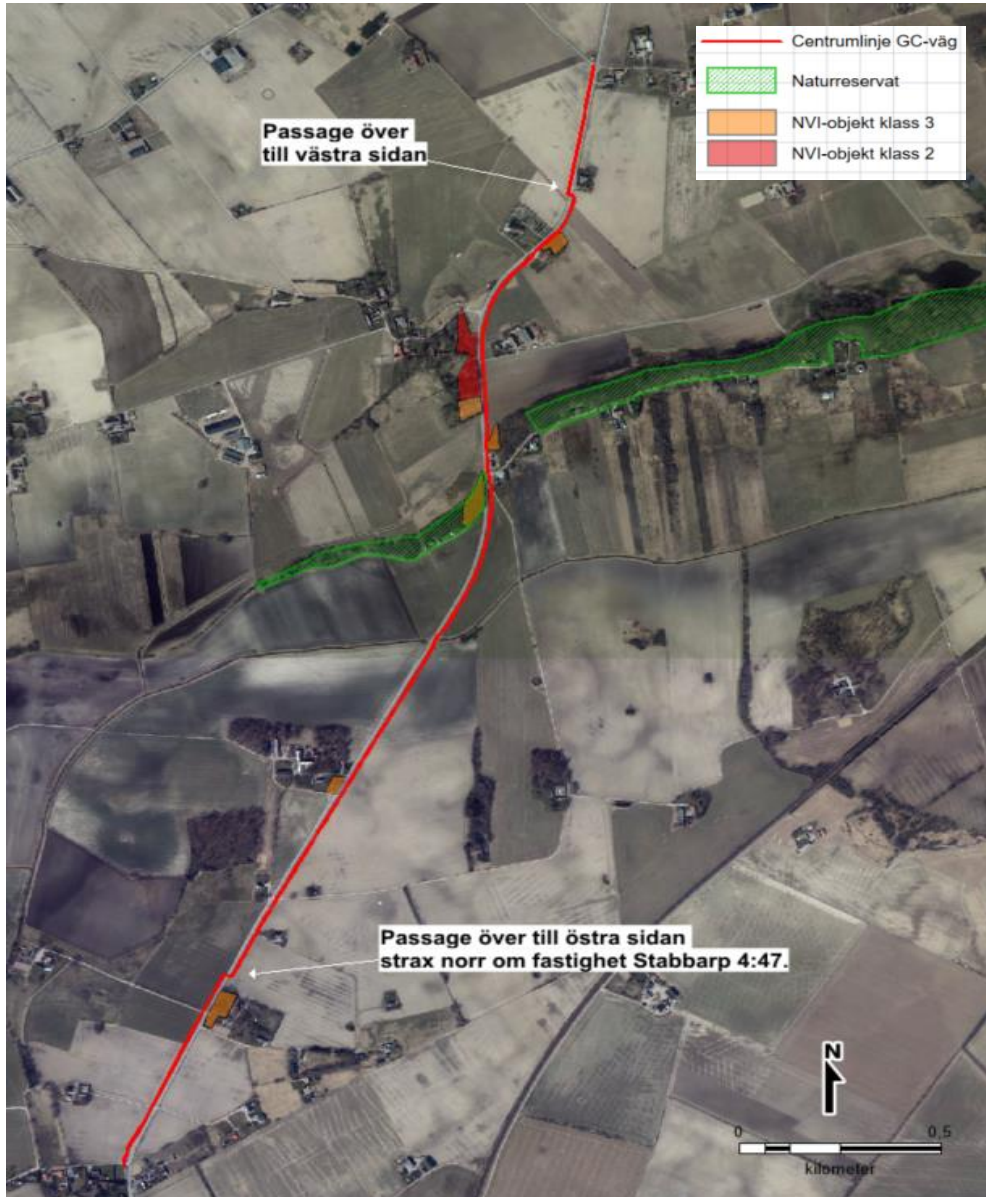
#### 5.1.1. Föreslagen sträckning, Gång- och cykelväg öster om väg 113

Nedan beskrivs förslag till sträckning, denna sträckning har i tidigare skede av Vägplanen kallats "Alternativ 3".



Gång- och cykelvägen är förlagd till viss del på östra sidan om väg 113, i syfte att undvika den trånga passagen vid Bosarps jär och påverkan på åsen och naturvärden väster om vägen. Därför krävs anordning av en passage för gång- och cykelvägen över till östra sidan av väg 113 innan/söder om reservat Bosarps jär, se Figur 25.

Flera alternativa lägen för passage för gång- och cykelvägen över till östra sidan av väg 113 har utretts, främst ur trafiksäkerhetssynpunkt. I ett tidigt utredningsskede föreslogs förläggning av passagen vid gång- och cykelvägens startpunkt i Stabbarp alternativt strax söder om Bosarps jär. Vidare har ett läge för passage utretts strax norr om informationsplatsen i Stabbarp.



Figur 25. Planskiss över föreslagen sträckning. Gång- och cykelvägen är förlagd till viss del öster om väg 113, för att undvika påverkan på Bosarps jär och naturvärden väster om väg 113.

Alternativen med passage i Stabbarp har förkastats av tekniska och kostnadmässiga skäl eftersom passagerna medför relativt omfattande behov av säkerhetstryggande åtgärder.

Fokus har därefter varit att lokalisera passagen längs en raksträcka med fri sikt, där behovet av säkerhetstryggande åtgärder vid passagen är lägre, och som samtidigt innebär minimerad påverkan på befintlig vegetation och naturvärden.



Nu föreslagen sträckning innebär passage strax norr om fastighet Stabbarp 4:47 belägen öster om väg 113, men söder om Kullagården på fastighet Stabbarp 4:20 belägen väster om väg 113, se *Figur 25* ovan och *Figur 26* nedan. Här är sikten god och landskapet öppet och flackt på båda sidor om vägen en god sträcka före och efter passagen.

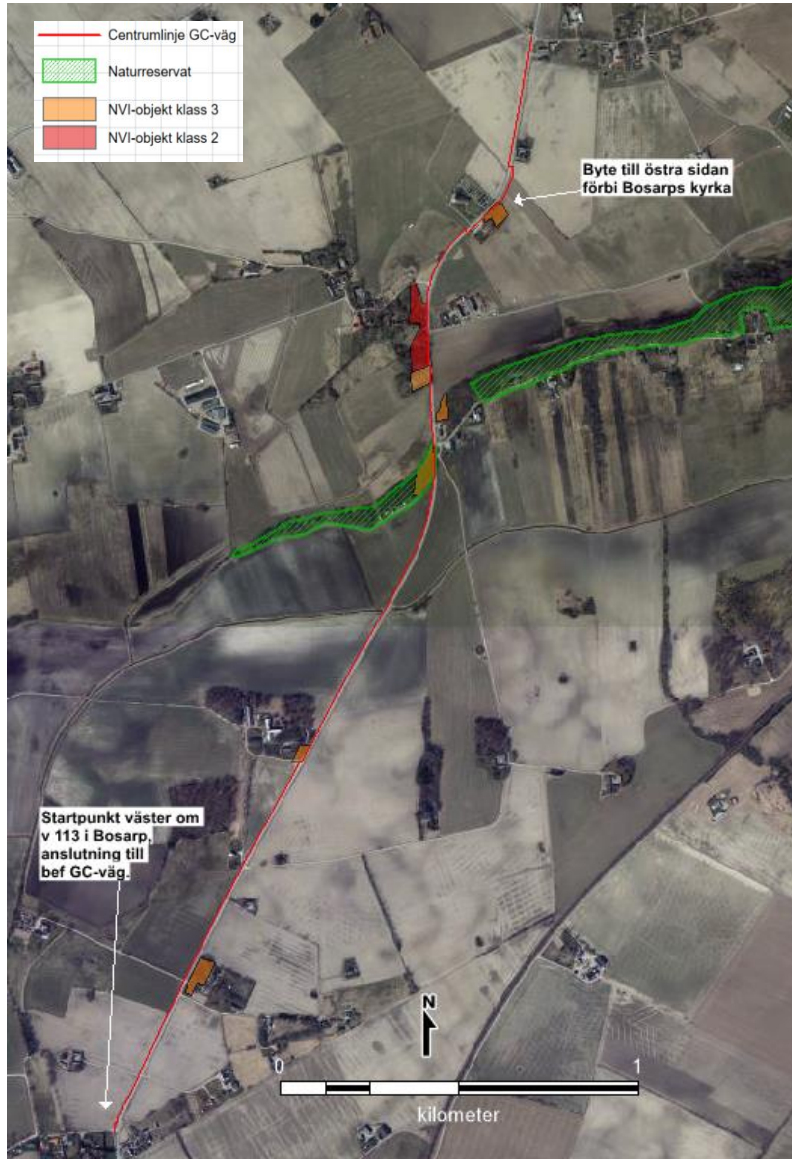


*Figur 26. Föreslaget läge för passage av gång och cykelväg över väg 113, strax norr om fastighet Stabbarp 4:47, men söder om Kullagården, fastighet Stabbarp 4:20.*

Föreslagen passage innebär minimerad påverkan på vegetationsridåer och träd jämfört med andra lokaliseringar för passage som har utretts inom alternativ 3. En passage nere i Stabbarp hade inneburit påverkan på häckar, träd och staket på fastighet Stabbarp 4:47 inom naturvärdesobjekt 8 och en passage strax söder om Bosarps jär hade inneburit påverkan på vegetation och träd vid Kullagården inom naturvärdesobjekt 7.

### 5.1.2. Förkastat alternativ 1 – Gång- och cykelväg väster om väg 113

Alternativ 1 motsvarar det alternativ som föreslogs i åtgärdsvalsstudien, med förläggning av gång- och cykelvägen väster om väg 113 och som i inledningsfasen av vägplanarbetet utgjorde huvudalternativ. Gång- och cykelvägen börjar väster om väg 113 i Stabbarp där den ansluts till befintlig gång- och cykelväg. Gång- och cykelvägen löper därefter på västra sidan om väg 113, frånsett vid Bosarps kyrka då den på grund av utrymmesbrist mellan väg 113 och kyrkogårdsmur placeras en kortare sträcka på östra sidan, se Figur 27.



Figur 27. Planskiss över alternativ 1, med gång- och cykelväg huvudsakligen förlagd väster om väg 113.

Alternativet innebär tekniska svårigheter vid passagen vid åsen Bosarps jär, där man måste genomföra påtagligt ingrepp i åsens östra slänt för att rymma gång- och cykelvägen med tillhörande avvattning (dike).

Vidare innebär intrånget i åsens slänt schaktning strax innanför naturreservatsgränsen samt påverkan på naturvärden, främst äldre ädellövträd och arter knutna till dessa, i ytterkanten av

naturvärdesobjekt 6. Likaså påverkas liknande naturvärden i utkanten av naturvärdesobjekt 3 vid Bosarps prästgård längre norrut, vid en placering av gång- och cykelvägen väster om v 113.

Alternativet har *förkastats* med anledning av det intrång och den påverkan på naturreservatet och dokumenterade naturvärdena väster om väg 113 som alternativet medför.

### 5.1.3. Förkastat alternativ 2 – Gång- och cykelväg väster om v 113, flytt av väg 113

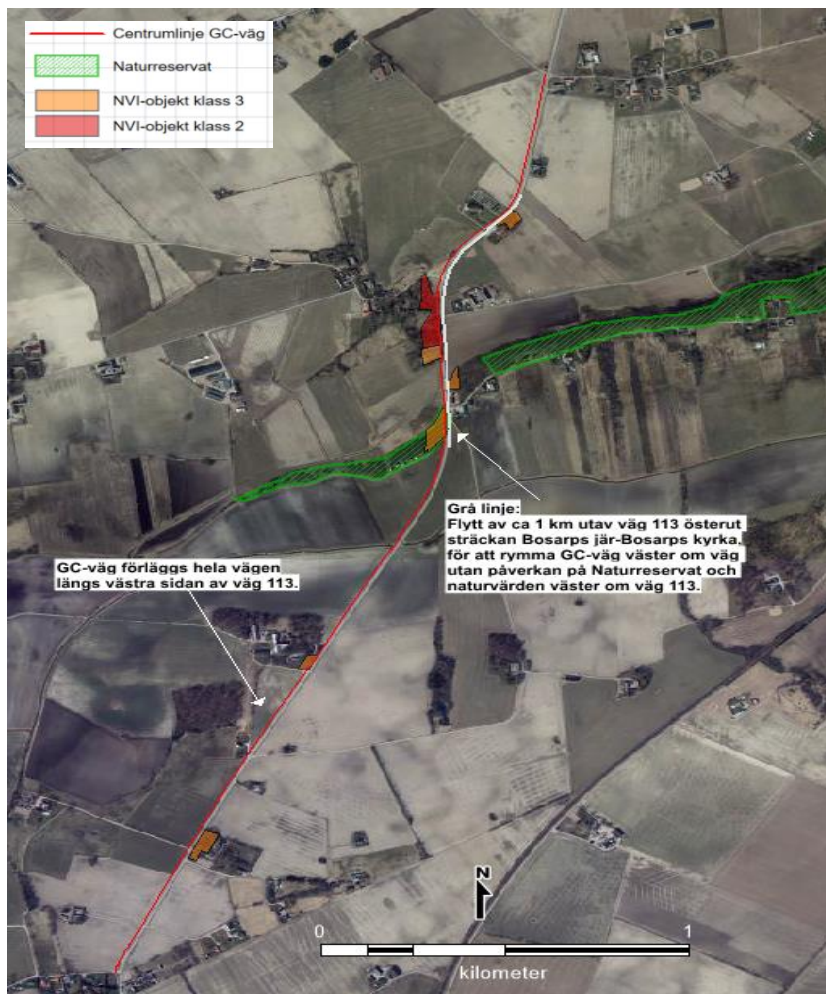
För att skapa mer plats till gång- och cykelväg väster om väg 113 och undvika påverkan på Bosarps jär och naturvärden väster om vägen, utreddes ett alternativ med 2 m sidoflyttning österut av hela väg 113, sträckan Bosarps jär - Bosarps kyrka, se grå linje i Figur 28. Vid flytt av vägen uppstår en trång sektion vid fastighet Bosarp 1:9 öster om väg 113 och befintligt vägräcke måste bytas ut till ett för högre kapacitet. Eventuellt innebär alternativet även att muren längs fastigheten måste flyttas inåt (österut) tomten.

Alternativet innebär att standarden för vägen som en helhet avseende körfältsbredder, tvärfall, breddning, sikt måste utredas i detalj och utifrån detta avgörs om alternativet innebär en större vägombyggnad. Vidare innebär alternativet vägtekniskt övergång från befintlig till ny överbyggnad, vilket medför behov av fördjupad utredning av undergrund, tjällyft, armering med mera.

Eftersom hela väg 113 flyttas närmare ett antal bostadsfastigheter öster om väg 113, innebär alternativet att en bullerutredning måste genomföras och därav eventuellt genomförande av bullerreducerande åtgärder.

Alternativet har *förkastats* av kostnadmässiga skäl. Alternativet innebär, utöver anläggning av ny gång- och cykelväg, ombyggnad (flytt) av befintlig väg och därmed alltför omfattande utrednings- och anläggningskostnader i relation till nyttan med projektet.





Figur 28. Planskiss över alternativ 2. Längs vitmarkerad sträcka flyttas väg 113 österut, för att gång- och cykelväg ska rymmas väster om väg 113, utan inträng i Bosarps jär och naturvärden väster om väg 113.

## 5.2. Val av utformning

Gång- och cykelvägen utformas 2,5 m bred, bortsett från en trång sektion strax norr om Bosarps Jär, där bredden minskar genom ett avsteg från VGU, till mellan 1,8-2,0 m. Avsteget görs för att minska markintrånget i bostadsfastigheter, Bosarp jär 1:9, 10:5, som ligger nära vägen. Gång- och cykelbanan utformas för en dimensionerande hastighet för cyklister på 30 km/h för att upprätthålla en god framkomlighet och tillgänglighet för cyklister.

Vid höjd med Bosarp 1:11 stängs två befintliga enskilda anslutningar mot väg 113 genom ett så kallat särskilt beslut, och en ny anslutning anläggs längre söderut. Det medger bättre sikt samtidigt som antalet anslutningar mot väg 113 begränsas.

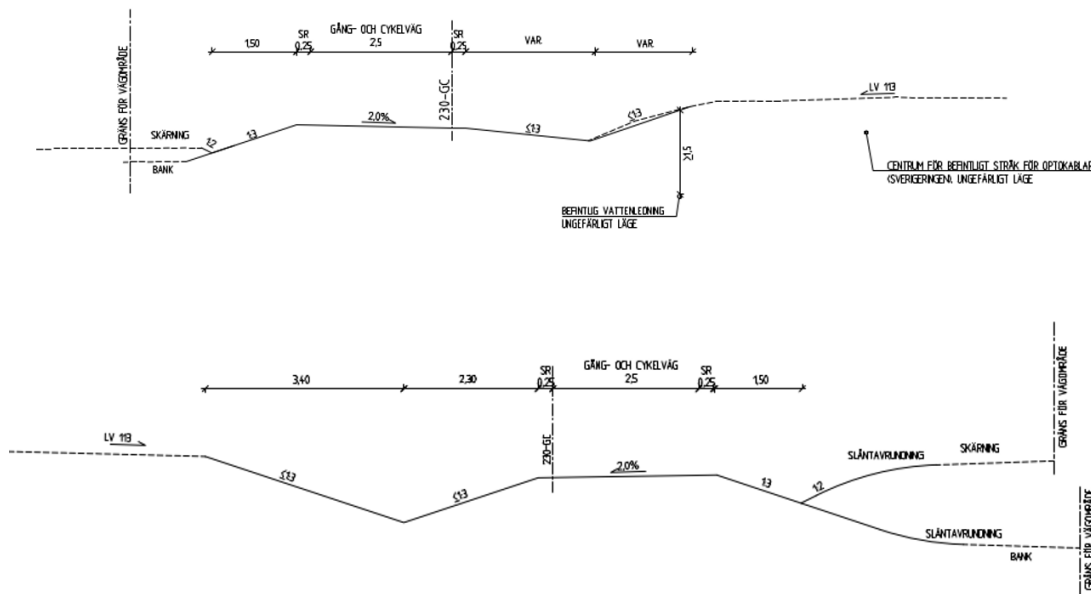
Enligt Eslövs kommun pågår upprustning av befintlig belysning längs sträckan och en del belysningsstolpar har inom ramen för den åtgärden tagits bort, belysning längs hela sträckan kommer att ses över.

### 5.2.1. Typsektioner

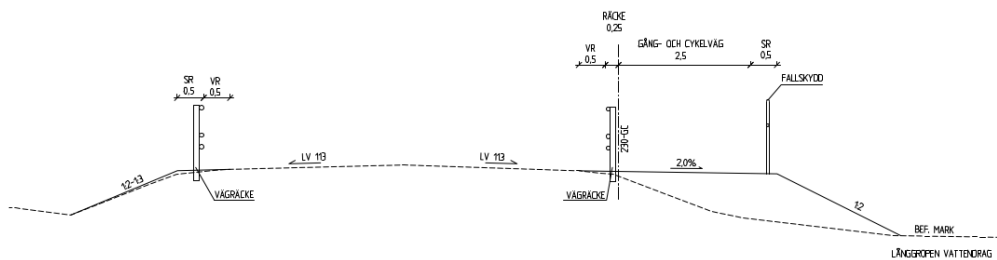
På hela sträckan separeras gång- och cykelvägen fysiskt från väg 113 för att öka trafiksäkerheten och upplevelsen av trygghet. På största delen av sträckan består separeringen av skiljeremsa med öppet

dike, se typsektion A1 och D2 Figur 29. Typsektion A1 och D2 är likvärdiga med skillnaden att gång- och cykelbanan ligger på östra respektive västra sidan om väg 113. Längs partier där det är ont om utrymme, består separeringen av GCM-stöd eller vägräcke, för att minimera markintrånget, se typsektion F och E1 i Figur 30 och Figur 31. Typsektion F är aktuell då gång- och cykelbanan passerar vattendraget Långgropen. På denna sträcka förses vägen med vägräcke och gång- och cykelbanan med GC-räcka för att förhindra fallolyckor ner i vattendraget.

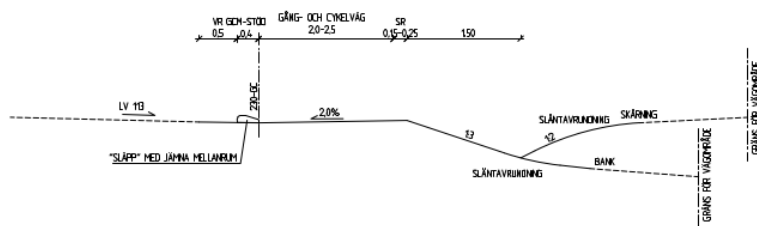
Färdig gång- och cykelväg kommer inte att påverka framkomligheten för biltrafiken på väg 113.



Figur 29. Typsektion D2.



Figur 30. Typsektion F förbi Långgropen



Figur 31. Typsektion E1.

Två passager över väg 113 kommer att anläggas. Det södra passagen sker på en raksträcka några hundra meter från den södra startpunkten. Hastigheten på sträckan är 80 km/h vilket sänker trafiksäkerheten, sikten är god i korsningspunkten. Den andra passagen är strax norr om Bosarps kyrka. Korsningspunkten anläggs på en sträcka som är hastighetsbegränsad till 50 km/h vilket är en acceptabel standard. Korsningspunkterna hastighetssäkras inte och utförs som oreglerade passager. Eventuella trafiksäkerhetshöjande åtgärder utreds vidare.

### 5.2.2. Avvattning

Avvattning av gång- och cykelvägen kommer främst att ske via öppna diken som placeras mellan gång- och cykelväg och väg 113. Avvattning via öppna diken har fördelar ur både tekniska och ekonomiska aspekter och för drift och underhåll, jämfört med avvattning via ledningar. Vidare innebär avvattning via diken en större flexibilitet i placeringen av gång- och cykelvägen i höjdläge så att väganläggningen kan anpassas till befintliga marknivåer och landskapsbilden.

På grund av att dikesbotten på ett flertal sträckor inte hamnar 0,3 m under terrass krävs att avvattningssystemet kompletteras med dräneringsledningar. I möjligaste mån ansluts dessa med utlopp till slänt på den sida om gång- och cykelvägen som vetter mot åkermark. I så stor utsträckning som möjligt undviks anslutning till befintliga brunnar i vägområdet för att inte öka belastning på befintligt system.

Nya trummor och kupolsilsbrunnar kommer behöva etableras för att upprätthålla och komplettera befintligt avvattningssystem. Befintliga vägtrummor kommer behöva anpassas till nya släntlutningar.

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

Vägplanen innehåller inga skyddsåtgärder eller försiktighetsmått att fastställa.

## 5.4. Ytterligare skyddsåtgärder

Det har identifierats en rad åtgärder som kan reducera och kompensera miljöpåverkan från vägutbyggnaden, men som inte bedöms kunna fastställas i vägplanen.

- På några ställen längs sträckan behöver skyddsåtgärder vidtas under byggskede



runt träd och vegetation för att undvika skador, se markeringar "S" på illustrationsplaner. Anläggning nära träd behöver ske med försiktighet. Skyddsinhägnad av träd ska ske där anläggning/anläggningsfordon kan riskera att påverka träd nära anläggningsområdet. Under trädens droppzon (kronans horisontella yttermått) bör skonsam schakt föreskrivas och överbyggnaden för GC-vägen kan bestå av luftigt förstärkningslager/skelettjord. Rötter ska skäras med korrekt metod i de fall rotavskärning av bevarandevärd vegetation är nödvändig. I några fall förespråkas handschakt kring rotsystemet.

- Påverkan på grund- och ytvatten ska undvikas och minimeras. Under byggtiden ska erforderlig rening av vatten från byggplatsen ske innan det släpps till recipient för att undvika negativ påverkan på vattenmiljön.
- Trummor bör erosionssäkras och dimensioneras för att klara av tillfälliga översvämningssituationer.
- Ytor norr om Bosarps prästgård kommer fungera som tillfällig nyttjanderätt. Där är det viktigt att använda sig av duk under massorna för att skydda marken under.
- Körning med tunga maskiner ska undvikas i den mån det är möjligt för att undvika kompaktion av bördig jordbruksmark.
- För att skydda miljön och minska miljöriskerna under byggtiden kommer generella krav att ställas på entreprenören, till exempel avseende buller, kemikaliehantering, bränslen och miljöprestanda på arbetsfordon. Se även kapitel 10 fortsatt arbete.

## 6 Effekter och konsekvenser av projektet

### 6.1. Trafik och användargrupper

Gång- och cykelbanan anläggs fysiskt separerad från väg 113 på hela sträckan utan att befintlig vägbredd minskas. Detta medför att framkomligheten för biltrafiken inte påverkas.

Jämfört med dagens situation kommer förslagna åtgärder att förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter som färdas längs väg 113. Gång- och cykelnätet runt Eslöv förlängs genom att gång- och cykelbanan anläggs och möjliggör för vidare utbyggda av gång- och cykelnätet norrut.

### 6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

En anläggning av gång- och cykelväg utmed den aktuella sträckan ligger i linje med Eslövs kommuns intresse och kommer inte i konflikt med kommunens översiktsplan. Gång- och cykelvägen beräknas göra det säkrare och enklare att röra sig i området. Den kommer att underlätta för personer utan tillgång till bil. Att på ett mer trafiksäkert sätt kunna röra sig utan motorfordon utmed sträckan, ger förutsättningar för att även den med tillgång till bil oftare kommer att välja ett hållbart färd sätt.

## 6.3. Landskapet och orterna

### 6.3.1. Landskapsbild

Gång- och cykelvägen kommer att förläggas längs med befintlig väg 113 hela vägen och ligga i ett redan befintligt sammanhang av infrastruktur. Som tidigare nämnts präglas karaktären främst av det öppna landskapet med inslag av högre vegetation och bebyggelsesamlingar. Möjligheterna till utblickar kommer inte att förändras. Den vegetation och de befintliga konstruktioner som ansågs vara mest värdefulla undviks nu. Endast enstaka träd kommer att behöva tas ned, och det bedöms inte påverka landskapsbilden i stort.

De möjliga effekterna av planerad väggård på landskapsbilden bedöms som små.

## 6.4. Miljö och hälsa

### 6.4.1. Kulturmiljö

Den planerade sträckningen längs väg 113 berör inte några nationellt eller regionalt utpekade kulturmiljöintressen. Registrerade fornlämningar berörs inte heller av den planerade sträckningen.

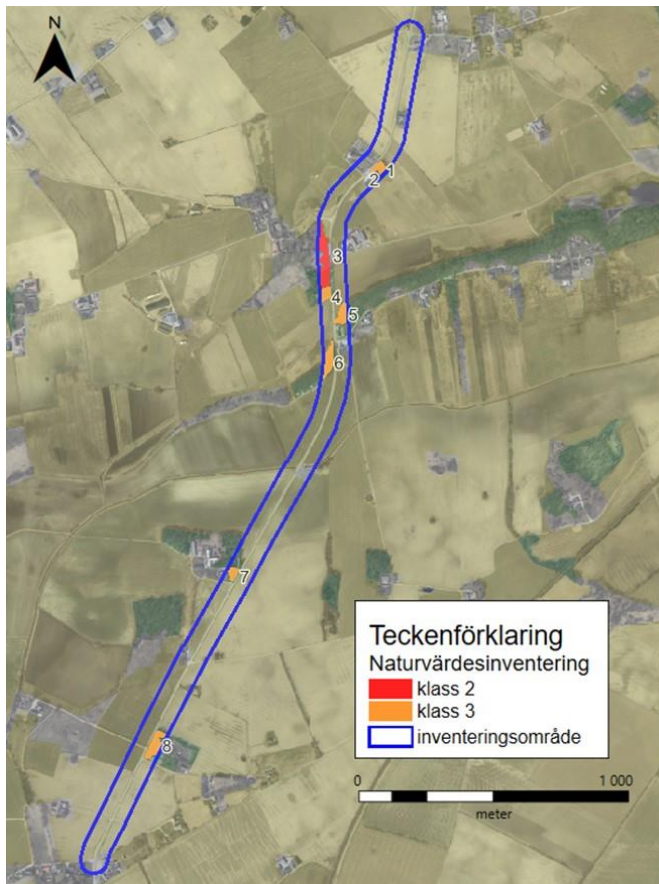
Med en genomtänkt gestaltning och lokalisering torde ingen av de lokala miljöerna i Figur 10 och Figur 11 att påverkas särskilt negativt av gång- och cykelvägen. Kullagården, Bosarps by/gamla kyrkplatsen och miljön vid 1800-talskyrkan är dock extra känsliga. Förbi dessa kulturmiljöer passerar gång- och cykelvägen på motsatt sida, dvs på östra sidan, om väg 113 vilket innebär att påverkan kan minimeras.

Föreslagen sträckning genomkorsar Öslövs gamla bytomt (fornlämning Bosarp 23), som sträcker sig över och breder ut sig på båda sidor om väg 113. På denna plats kommer en arkeologisk förundersökning behöva utföras. En arkeologisk utredning steg 1 har utförts och fem områden har bedömts som möjliga lägen för fornlämningar. Steg 2 av utredningen bör utföras inom de delar där en utbyggnad föreslås. Gång- och cykelvägen bör sedan kunna anläggas så att ytterligare arkeologiska undersökningar inte skall behöva utföras.

Mot bakgrund av ovan, bedöms att ett genomförande av planerade väggårdar innebär obetydlig-liten påverkan på kulturmiljön.

### 6.4.2. Naturmiljö

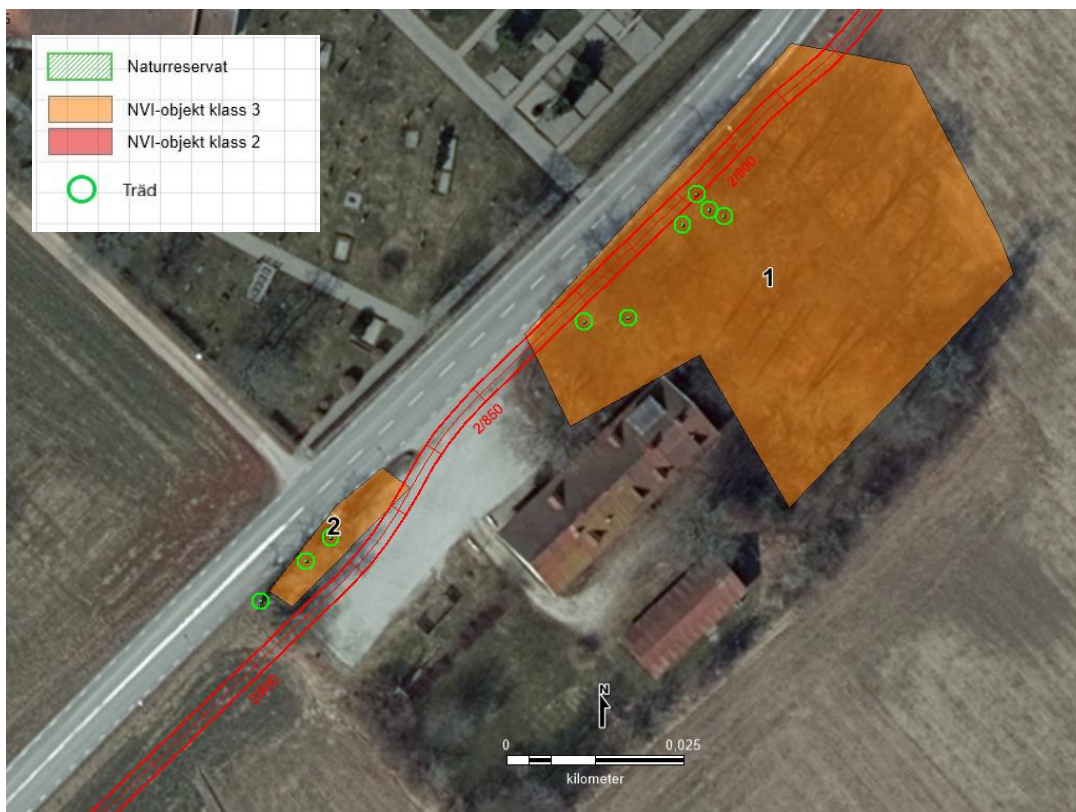
Nedan beskrivs den påverkan på naturmiljön som planerad gång- och cykelväg ger upphov till. Beskrivningen görs från norr till söder utifrån genomförd naturvärdesinventering, se Figur 32 nedan.



Figur 32 Sträckan från nor till söder, med naturvärdesobjekten, vilka identifierades i naturvärdesinventeringen, utmärkta.

Vid Bosarps nuvarande kyrka och församlingshemmets parkering har gång- och cykelvägens sträckning anpassats för att i möjligaste mån undvika påverkan på träd inom NVI-objekt 1 och 2, se figur 33.





Figur 33. Planerad gång- och cykelväg, identifierade naturvärdesobjekt och inmätta träd i norra delen av sträckan förbi Bosarps kyrka. Ortofoto © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

Påverkan på ett träd i ytterkanten av NVI-objekt 1 kommer dock troligtvis inte att kunna undvikas, se foto i Figur 34.



Figur 34 NVI-objekt 1 mitt emot Bosarps kyrka med trädunge utmärkt, där ett av träden troligtvis kommer behövas tas ned (foto: Norconsult, 2021).

Av de tre utmärkta träden i NVI-objekt 2 bedöms två av dessa kunna sparas medan en död alm kommer att behöva tas ned på grund av risk för att det faller och därmed utgör en risk för förbipasserande. Se Figur 35. Det har övervägts att ta ned trädet och lägga det på lämplig plats som död ved, men på grund av eventuell pågående almsjuka har detta bedömts olämpligt, därför kommer trädet istället transporteras till deponi.



Figur 35 Naturvärdesobjekt 2, död alm till vänster i bild tas ned och körs iväg till deponi (foto: Norconsult, 2021)

Föreslagen sträckning av gång- och cykelväg, till stor del öster om väg 113, innebär att påverkan på naturreservat Bosarps jär helt och hållet undviks, se Figur 36 nedan. Naturvärdesobjekt (NVI-objekt) 3,4 och 6 (del av naturreservat Bosarps jär), samt träd, vegetationsridåer och flora inom området lämnas helt oberörda av aktuellt förslag till sträckning.

Gång- och cykelvägen passerar i ytterkanten av NVI-objekt 5 (klass 3). Stora delar av NVI-objekt 5 har efter genomförd inventering avverkats till följd av kommande husbygge på fastigheten. Inom NVI-objekt 5 (vid km 2/220) kommer ett stort träd att behöva fällas på grund av begränsat utrymme att runda trädet.

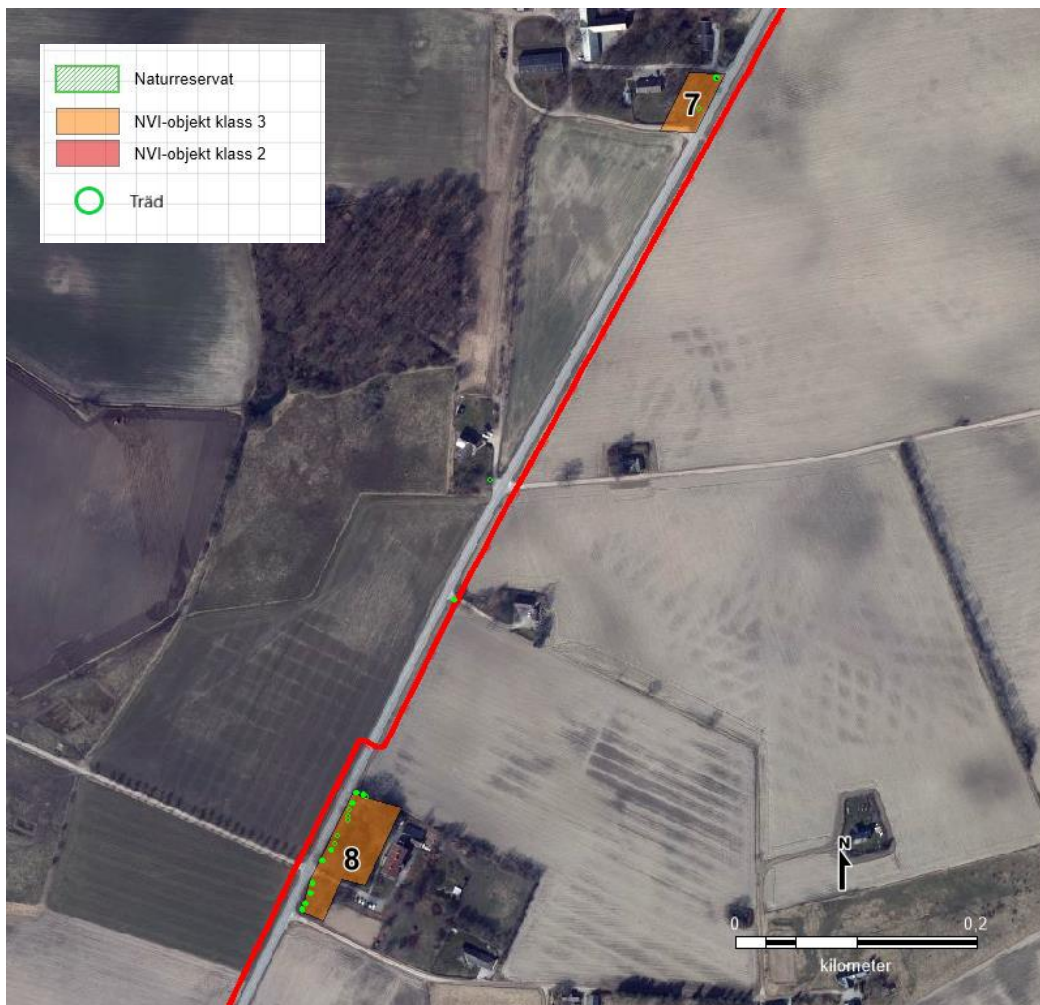




Figur 36. Planerad gång- och cykelväg, identifierade naturvärdesobjekt, naturreservat Bosarps jär och inmätta träd i mellersta delen av sträckan. Naturvärdesobjekt 5 har efter genomförd inventering till stora delar avverkats. Ortofoto © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

Vidare innebär föreslagen sträckning, med passage över väg 113 lokaliserad strax norr om fastighet Stabbarp 4:47, att ingen påverkan sker på vegetation och träd inom naturvärdesobjekt 7 och 8, se Figur 37. Inte heller den biotopskyddade allén på motsatt sida av naturvärdesobjekt 8 kommer att påverkas.





Figur 37. Planerad gång- och cykelväg, identifierade naturvärdesobjekt och inmäta träd i södra delen av sträckan. Ortofoto © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

Under byggskedet kommer skadeförebyggande åtgärder att vidtas (kap 5.3 och 6.7) för att träd som står i angränsning till eller nära arbetsområde skyddas, detta gäller tex alléträden i naturvärdesobjekt 8 som beskrivits ovan. Ytor norr om Bosarps prästgård kommer fungera som tillfällig nyttjanderätt. Där är det viktigt att använda sig av duk under massorna för att skydda marken under.

Sammanfattningsvis kommer naturvärdesobjekt (NVI-objekt) 3,4 och 6, naturreservat Bosarps jär, samt träd (så när som på ett), vegetationsridåer och flora inom området lämnas oberörda av aktuellt förslag till sträckning. Gång- och cykelvägen passerar i ytterkanten av NVI-objekt 5 (klass 3). Inom NVI-objekt 5 (vid km 2/220) kommer ett stort träd att behöva fällas på grund av begränsat utrymme att runda trädet. Mot bakgrund av ovan och med hänsyn till planerade skadeförebyggande åtgärder, bedöms att ett genomförande av planerade vägåtgärder innebär obetydlig-liten påverkan på naturmiljön.

### Biotopskydd

Längs sträckan finns det bara ett biotopskyddsobjekt som kräver särskild hänsyn. Det gäller det öppna diket vid Långgropen. Passage av gång- och cykelväg över Långgropen bedöms kunna ske utan att trummor i vattendraget behöver förlängas. Mindre arbeten under högsta högvattennivån i Långgropen kommer dock att behöva genomföras, då ett utlopp behöver anläggas i den norra slänten på östra sidan om befintlig väg. Anpassningar för att minska negativ påverkan på biotopskyddsobjekten kommer att vidtas.

### Strandskydd

Föreslagen sträckning passerar strandskyddsområde vid Långgropen (Figur 38). Åtgärden bedöms dock inte försämra allmänhetens tillgång till platsen, och bedöms inte i betydande grad försämra växt- och djurlivet. Åtgärden bedöms dessutom tillgodose ett allmänt intresse.



Figur 38. Påverkan på strandskyddsområde vid Långgropen. © Lantmäteriet, Geodatasamverkan

#### 6.4.3. Vattenförhållanden och miljö kvalitetsnormer för vatten

Anläggning av gång- och cykelväg över Långgropen innebär marginellt i anspråkstagande av dikningsföretagets båtnadsområde.

Utredning visar att det inte finns behov av förlängning av befintliga vägtrummor i Långgropen. Vilket inte innebär någon ändring i detta avseende på Långgropen dikningsföretag av år 1883.

Vattendrag Långgropen (som ingår i dikningsföretag Långgropen av år 1883) påverkas på det sätt att ett utlopp behöver anläggas i den norra slänten på östra sidan om befintlig väg. Det är dränering från gång- och cykelvägen direkt norr om Långgropen som behöver anslutas hit. Utloppet kan anläggas i övre halvan av befintlig slänt till vattendraget. Detta kommer innebära att en anmälan om vattenverksamhet kommer behöva upprättas för denna verksamhet. Dikningsföretaget bedöms inte tillföras en ökad belastning av denna åtgärd eftersom diket i detta avrinningsområde har kapacitet att fördröja det tillkommande flödet från ny gång- och cykelväg.

Det kulverterade dikningsföretaget Nr 1 Bosarp (biflöde till Långgropen av år 1883) kommer påverkas på det sätt att dräneringsledning ansluts till en befintlig brunn som sannolikt tillhör detta dikningsföretag. Diket i detta avrinningsområde har kapacitet att fördröja detta flöde varför dikningsföretaget inte bedöms tillföras en ökad belastning av denna åtgärd.

De enskilda vattenbrunnarna som finns i närheten av väg 113 kommer inte påverkas av planerade vägåtgärder. Denna bedömning görs baserat på den nya gång- och cykelvägens utformning, då denna kommer ligga på bank eller i samma nivå som befintlig väg görs inga större skärningar i mark och grundvattennivån ligger generellt enligt mätningar 1–3 m under befintlig mark. Skulle det i senare skede bedömas att någon brunn kan komma att påverkas i någon utsträckning kommer detta att utredas. I en begränsad schaktsektion (ca 1 m djup) intill vattendrag Långgropen kan man komma att nå grundvattennivå (som lokalt ligger 0,8 m under mark) men detta bedöms inte komma att påverka enskilda brunnar i området.

Planerade åtgärder innebär ingen ökad biltrafik och därmed inga ökade utsläpp av trafikrelaterade föroreningar. Planerat avvattningsystem längs ny gång- och cykelväg innebär en förbättrad fördröjning och rening av dagvatten från väg 113, jämfört med dagens situation.

Mot bakgrund av ovan och med hänsyn till planerade skadeförebyggande åtgärder för grund- och ytvatten under byggskede (kap 5.4), bedöms att ett genomförande av planerade vägåtgärder inte innebär någon negativ påverkan på yt- och grundvattenvattenförhållanden. Vidare bedöms att planerade åtgärder inte medför någon försämring av kvantitativ eller kvalitativ status på kvalitetsfaktornivå eller äventyr av miljökvalitetsnormer, för berörda vattenförekomster.

#### 6.4.4. Rekreation och friluftsliv

En gång- och cykelväg utmed väg 113 kommer att medföra en ökad tillgänglighet till landskapet, vilket innebär förbättrade möjligheter för rekreation och ett rörligt friluftsliv, bland annat i naturreservatet Bosarps jär.

#### 6.4.5. Barriäreffekter

Anläggandet av gång- och cykelvägen längs med befintlig väg 113, innebär att det blir mycket lättare för oskyddade trafikanter att röra sig längs med vägen och nå olika målpunkter, och på så vis minskar barriäreffekterna för oskyddade trafikanter.

Anläggandet av gång- och cykelvägen kommer däremot öka barriäreffekten något för fauna, eftersom vägområdets bredd ökar och både skiljeremsa med dike eller vägräcke försvårar korsande av vägen. Det är dock biltrafiken på väg 113 som bedöms bidra till den största barriäreffekten.

#### 6.4.6. Klimatpåverkan och översvämningrisk

Nederbördsmängden förväntas öka i takt med pågående klimatförändringar. Ökad nederbörd och mer intensiva regnfall ökar risken för översvämningar. Klimatförändring kommer därför att beaktas vid beräkning av dimensionerande flöde för väganläggningens avvattnings. Dagvattensystemet kommer att dimensioneras baserat på befintliga nederbördsdata med en klimatkoefficient motsvarande en framtida nederbördsökning på 25 %.

Nivåsättning av gång- och cykelväg vid lågpunkter i landskapet, t ex vid d våtmarksområde vid Långgropen, har gjorts med hänsyn till översvämningrisk och framtida nederbördsmängder.



#### 6.4.7. Befolkning och hälsa

Planerad gång- och cykelväg uppmuntrar till resor utan bil genom att tillgängligheten och trafiksäkerheten ökar för oskyddade trafikanter. De två passagerna över väg 113 ökar komplexiteten då gång- och cykeltrafikanter behöver förhålla sig till vägtrafiken. Den södra passagen på en sträcka där hastighetsbegränsningen är 80 km/h och den norra passagen på sträcka där hastighetsbegränsningen är 50 km/h. Gång- och cykelvägen bidrar också till att möjligheten att nå kollektivtrafik på ett trafiksäkert sätt ökar.

Planerad gång- och cykelväg medför viss påverkan på tomt till bostadsfastighet Bosarp 1:9. För att minimera denna påverkan har gång- och cykelvägen vid denna sektion utformats med avsmalnad sektion ned till 1-8, 2,0 m, så att den löper omedelbart intill (väster om) tomtens mur.

#### 6.4.8. Masshantering

Uppgrävda massor som av tekniska skäl bedöms kunna återanvändas inom vägområdet och som har föroreningshalter upp till Mindre känslig markanvändning (MKM) (Naturvårdsverkets generella riktvärden, 2009), kan återanvändas inom projektets arbetsområde, efter samråd med tillsynsmyndigheten. Massor som av tekniska skäl inte kan återanvändas inom området eller massor med föroreningshalter över MKM kommer att hanteras externt på erforderligt sätt utifrån föroreningshalter.

Mot bakgrund av ovan och med hänsyn till planerad hantering av beläggning och förorenad mark under byggskede, bedöms inga negativa miljöeffekter avseende restprodukter och avfall uppkomma till följd av planerade vätgårdar.

### 6.5. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

Projektet är inte bedömt utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Generellt innebär utbyggnad av gång- och cykelvägar en ökad andel cyklister i förhållande till bilister. Detta för med sig positiva effekter för såväl hälsa som miljö, vilket ger samhällsekonomisk fördel.

### 6.6. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Gång- och cykelvägen syftar till att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter mellan Stabbarp och Öslöv. En konsekvens av gång- och cykelvägen kan med stor sannolikhet bli att bostadsområden i anslutning till sträckan blir mer attraktiva och möjlighet till skol- och arbetspendling in till Eslövs underlättas.

Då gång- och cykelvägen blir del av ett större cykelnät kan den ha betydelse för cykelturismen i Skåne, vilket kan få vidare positiva effekter för möjligheten att driva verksamheter utmed sträckan. En separerad gång- och cykelväg kan göra att området blir mer attraktivt för boende, eftersom det blir lättare för oskyddade trafikanter att pendla. Det blir exempelvis tryggare att låta barn ta sig till skolan på egen hand.

## 6.7. Påverkan under byggnadstiden

Trafiken kommer att påverkas under byggtiden genom försämrad framkomlighet. Arbeten som kommer påverka framkomligheten för vägtrafiken kommer främst bli aktuellt utmed partier där gång- och cykelvägen anläggs intill vägen. Det kommer inte att vara möjligt att passera med ett körfält i vardera riktningen i sektioner där vägutrymmet är väldigt smalt. Under arbete med dessa sträckor kan endast ett körfält vara öppet för växelvis trafik.

Under byggtiden kommer, utöver det vägområde som krävs för själva gång- och cykelvägen, även tillfälliga arbetsområden att tas i anspråk för att få plats med arbetsfordon, upplag med mera, se ytor med tillfällig nyttjanderätt i plankartor.

Lämpliga omledningsmöjligheter för vägtrafiken finns inte på det statliga vägnätet.

Under byggtiden hänvisas gång- och cykeltrafik till att färdas i blandtrafik längs väg 113 likt idag.

Det saknas lämpliga omledningsvägar för oskyddade trafikanter i anslutning till den bygget. I de sektioner där arbete sker i direkt anslutning till vägen kommer oskyddade trafikanter att behöva färdas i blandtrafik med lokala avsmalningar.

För att skydda miljön och minska miljöriskerna under byggtiden kommer generella krav att ställas på entreprenören, till exempel avseende buller, kemikaliehantering, bränslen och miljöprestanda på arbetsfordon. Skyddsåtgärder ska under byggtiden följa *Trafikverkets tekniska krav för Arbete på väg (TDOK 2012:86)* samt *Trafikverkets tekniska råd för Arbete på väg (TDOK 2012:88)*.

Vidare föreslås projektspecifika skyddsåtgärder och försiktighetsmått för att undvika och minimera miljöpåverkan under byggnadstiden, se avsnitt 5.4, bland annat avseende skydd av träd och kontroll av påverkat vatten från byggarbetsplatsen.

Mot bakgrund av ovan och med hänsyn till föreslagna skyddsåtgärder och försiktighetsmått bedöms påverkan under byggnadstiden på omgivningen som liten.

## 7 Samlad bedömning

### 7.1. Sammanställning av konsekvenser

De miljöeffekter som förväntas vid ett genomförande av planerade vägåtgärder är:

- Då gång- och cykelvägen utformas med hänsyn till omgivande landskap och topografi och vägens sträckning har valts med hänsyn till befintlig vegetation och trädmiljöer bedöms denna påverkan på landskapsbilden som marginell till liten.
- Marginell påverkan på naturmiljön i form av de träd och vegetationspartier som kan beröras av vald sträckning, se avsnitt 6.4.2.
- Mot bakgrund av redogörelse i kapitel 4 ovan, bedöms att ett genomförande av planerade vägåtgärder inte innebär någon negativ påverkan på yt- och grundvattenvattenförhållanden. Vidare bedöms att planerade åtgärder inte medför någon försämring av kvantitativ eller kvalitativ status på kvalitetsfaktornivå eller äventyr av miljökvalitetsnormer, för berörda vattenförekomster.

## 7.2. Bedömd måluppfyllelse

### 7.2.1. De transportpolitiska målen

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

*Funktionsmålet, som berör resans eller transportens tillgänglighet*

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

*Hänsynsmålet, som handlar om säkerhet, miljö och hälsa*

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

Planerad gång- och cykelväg bedöms uppfylla de transportpolitiska målen bland annat genom en ökad tillgänglighet till landsvägssträckan och kollektivtrafiken, ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter samt genom positiva hälsoeffekter.

### 7.2.2. De nationella miljökvalitetsmålen

Riksdagen har beslutat om 16 miljökvalitetsmål som ska utgöra en utgångspunkt för samhällets miljöarbete (Figur 39). Vägplanens påverkan på de 16 miljökvalitetsmålen bedöms vara av liten betydelse. Sammantaget bedöms att vägplanen i någon mån kan påverka möjligheten att nå mål 1, 15, och 16.

#### **Mål 1 – Begränsad klimatpåverkan**

Ny gång- och cykelväg gör det lättare att välja hållbara transportmedel, eftersom cyklister inte tvingas vistas i blandtrafik. Transport via cykel och gång ger inte upphov till utsläpp av växthusgaser, som biltrafik gör. Miljökvalitetsmålet kan således påverkas positivt av åtgärden.

#### **Mål 15 - God bebyggd miljö**

När transport via gång och cykel väljs framför bil minskar buller och luftföroreningar som orsakas av biltrafik. Miljökvalitetsmålet kan således påverkas positivt av åtgärden.

#### **Mål 16 – Ett rikt växt- och djurliv**

Anläggandet innebär att enstaka träd behöver tas ned. Miljökvalitetsmålet påverkas därav i begränsad mån negativt av åtgärden.





Figur 39. Sveriges 16 miljökvalitetsmål.

### 7.2.3. Ändamål

Begreppet ändamål är kopplat till reglerna i väglagen om att ändamålet med en väg ska uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Dessa regler överensstämmer också med lokaliseringsprincipen i miljöbalken 2 kap 6 § ”För en verksamhet eller åtgärd som tar i anspråk ett mark- eller vattenområde ska det väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.”

Planerade vägätgärder bedöms ha god uppfyllelse av projektets ändamål (vilka beskrivs i avsnitt 2.2). Med hänsyn till genomfört omfattande utredningsarbete vid val av placering och utformning (kapitel 5) i vilket stor hänsyn har tagits till miljöpåverkan och markintrång, bedöms ändamålet uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön och utan oskälig kostnad.

Ett genomförande av planerade vägätgärder medför att ett sammanhängande stråk för fotgängare och cyklister skapas mellan Eslöv – Stabbarp – Bosarp – Öslöv. Trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna ökar avsevärt på sträckan och tillgängligheten till landsvägsträckan, orterna och kollektivtrafiken förbättras.

Vidare innebär den planerade gång- och cykelvägen även att möjligheten till rekreation och upplevelse av landskapet längs med sträckan ökar, eftersom kopplingar till befintliga cykelleder skapas.

### 7.2.4. Projekt mål

De övergripande målen med projektet är att fler ska välja cykel som färdmedel samt att antalet cykelolyckor med svårt skadade eller dödade ska minska.

Målet om att fler ska välja cykel som färdmedel bedöms uppfyllas genom att det skapas en attraktiv gång- och cykelväg som sammanbinder orterna sinsemellan.

Målet om att minska antalet cykelolyckor bedöms uppfyllas genom att cyklisterna separeras från biltrafiken och de kan därmed färdas i en tryggare miljö.

## 8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden

Vägutbyggnaden omfattas av miljöbalkens hänsynsregler enligt 2 kap och hushållningsbestämmelser enligt 3 och 4 kap. I miljöbalkens 2 kap redovisas de allmänna hänsynsregler som är grundläggande för prövningen av tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens, villkor (förutom ersättning) samt tillsyn. Dessa ska även ligga till grund för hur Trafikverket som verksamhetsutövare ska agera för att minimera negativ påverkan och främja en god hushållning.

I avsnitten nedan redovisas vilka konsekvenser den planerade åtgärden har på aktuella hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och miljökvalitetsnormer, samt hur hänsyn till dessa bestämmelser tas.

### 8.1. Allmänna hänsynsregler (2 kap miljöbalken)

Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd, är skyldiga att visa att de allmänna hänsynsreglerna och övriga förpliktelser enligt miljöbalkens 2 kap iakttas. Kravet på erforderlig kunskap för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet (kunskapskravet) anses väl uppfyllt för det aktuella projektet genom de utredningar, undersökningar och samråd som Trafikverket låtit utföra under projektet och som finns dokumenterade i denna handling med tillhörande underlagsrapporter.

Försiktighetsprincipen ställer krav på skyddsåtgärder, begränsningar och försiktighetsmått för att förebygga, hindra eller motverka att skada eller olägenhet uppstår för människors hälsa eller miljön. I samma syfte ska bästa möjliga teknik användas vid yrkesmässig verksamhet. Kraven i försiktighetsprincipen anses vara uppfyllda genom att skyddsåtgärder systematiskt upprättas av Trafikverket, för att i största möjliga mån hindra att negativ påverkan uppstår för människors hälsa och miljön.

I kapitlet anges också att vid ianspråktagande av mark- eller vattenområden ska det väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Kravet anses vara uppfyllt genom att noggranna utredningar gjordes innan slutlig placering valdes. Läs mer om detta i avsnitt 5.1 *Val av lokalisering*.

### 8.2. Hushållning med mark och vatten (3 kap miljöbalken)

Enligt miljöbalkens 3 kap, om grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden, innebär god hushållning med mark- och vattenområden enligt 1 §:

”Mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning”.

Vidare är jord- och skogsbruk av nationell betydelse, men får tas i anspråk enligt om åtgärden tillgodoser väsentliga samhällsintressen, enligt 4 §:

”Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk”.

Enligt Länsstyrelsen Skåne Jord och skogsklassificering ligger vägsträckan inom ett område med jordbruksmark klassificerat som klass 6–7 jord (Lst Skåne, Planeringsunderlag). Även om det innebär att marken inte tillhör till de bördigaste marken som finns in Skåne (klass 8-10), kommer jordbruksföretagarna ändå förlora värdefull brukbar mark; dock finns ingen alternativ mark att ta i anspråk.

Till största delen kommer jordbruksmark att tas i anspråk för anläggning av ny gång- och cykelväg. Jordbruksmarken som tas i anspråk uppgår till ca 42 500 m<sup>2</sup> varav cirka 7900 m<sup>2</sup> används bara för tillfällig nyttjanderätt. Permanent markanspråket utgörs av en remsa (11-13 m bred) längs befintlig väg 113, varför brukningsmöjligheten (arronderingen) inte bedöms försämrats nämnvärt. Läget för åkerinfarter kommer att bibehållas men justeras i höjd.

Gång- och cykelvägen kommer främst att avvattnas genom anläggning av öppet dike mellan väg 113 och cykelvägen, eftersom denna teknik har fördelar jämfört med andra, se avsnitt 6.4.3. Detta kan komma att till viss del påverka tillgängligheten till jordbruksmarken för brukare, exempelvis i samband med bettransporter och skörd; det hänvisas dock till alternativa tillfartsvägar som finns längs sträckan och tillgänglighet till åkermarken bedöms inte försämrats.

Mot bakgrund av ovan och med hänsyn till att utveckling av cykelvägnätet utgör ett väsentligt samhällsintresse, bedöms planerade vägåtgärder innebära god hushållning med mark.

Vattendrag Långgropen (som ingår i dikningsföretag Långgropen av år 1883) påverkas på det sätt att ett utlopp behöver anläggas i den norra slänten på östra sidan om befintlig väg. Detta kommer innebära att en anmälan om vattenverksamhet kommer behöva upprättas för denna verksamhet, se även avsnitt 5.2.2 och kap 6.4.3.

Ingen åtgärd behövs på befintlig bro (trumma) i Vattendrag Långgropen. Se åtgärder kring dikningsföretag i kap. 6.4.3. Utformning och anläggning ny gång- och cykelväg kommer att utföras med hänsyn till vattenmiljön i Långgropen och utan att motverka dikningsföretag Långgropens funktion och syftet, se även avsnitt 6.4.3.

Mot bakgrund av ovan bedöms att ett genomförande av planerade vägåtgärder inte strider mot de allmänna bestämmelserna i miljöbalken kring hushållning med mark och vatten.

### 8.3. Miljö kvalitetsnormer

De miljö kvalitetsnormer som bedöms beröras av planerade vägåtgärder och som kommer att beaktas i den fortsatta projekteringen samt under byggskede är MKN för vattenförekomster (yt- och grundvatten), se berörda vattenförekomster i avsnitt 4.5.3 och bedömd miljö påverkan i avsnitt 6.4.3.

Miljö kvalitetsnormerna för föroreningar i utomhusluft bedöms inte påverkas negativt av anläggandet av gång- och cykelvägen. Luftföroreningar härstammar ofta från motordriven trafik, och anläggandet av gång- och cykelvägen bedöms inte öka mängden motordriven trafik. Tvärtom, är det möjligt att anläggandet kan minska biltrafiken till förmån för gång och cykel, vilket möjligtvis skulle minska nivåerna av luftföroreningar längs vägen.

Alla av vattenförvaltningen utpekade yt- och grundvattenförekomster omfattas av ett förbud mot försämring enligt 5 kap. 4 § miljöbalken. Försämringsförbudet innebär att en verksamhet eller åtgärd inte får påbörjas eller ändras om den ger upphov till en sådan ökad förorening eller störning att vattenförekomstens status försämrats på ett otillåtet sätt eller att möjligheten att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer äventyras.

Inga berörda vattenområden bedöms påverkas negativt av anläggandet av planerade åtgärder, och därmed riskerar ingen försämring ske av status eller äventyr av miljö kvalitetsnormer för berörda

vattenförekomster, se avsnitt 6.4.3 Vattenförhållanden och 6.7 Påverkan under byggnadstiden. Skyddsåtgärder för att undvika att förorenat byggdagvatten eller länshållningsvatten når närmst belägna vattenförekomster kommer vidtas, läs mer i avsnitt 5.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått.

## 9 Markanspråk och pågående markanvändning

### 9.1. Vägområde för allmän väg

Vägområdet för allmän väg i vägplanen omfattar förutom själva vägen med slänter och diken det område som krävs för övriga väganordningar såsom bullerskyddsåtgärder, busshållplatser, med mera. Även det område som krävs för drift och underhåll av väganordningar ingår i vägområdet.

På plankartorna framgår gräns för vägområde, samt gräns mellan nuvarande och tillkommande vägområde. Det är det tillkommande vägområdet som anges i fastighetsförteckningens arealberäkning, det vill säga det som ligger utanför det befintliga vägområdet för allmän väg.

#### 9.1.1. Vägområde med vägrätt

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in. Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdebidraget för intrånget är den dag då marken togs i anspråk. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol.

Vägområde med vägrätt omfattar cirka 37 000 kvadratmeter i anslutning till befintlig väg. Området betecknas V på plankartan.

### 9.2. Område med tillfällig nyttjanderätt

I vägplanen föreslås att Trafikverket under hela byggtiden samt tre månader efter slutbesiktning tillfälligt får nyttjanderätt till markområden enligt redovisning T1 och T2 på fastighetsförteckning och plankarta. Den tillfälliga nyttjanderätten T1 är avsedd för arbetsvägar, markarbeten samt massupplag och utgörs av ett område i direkt anslutning till föreslaget vägområde för att under byggtiden möjliggöra masstransporter, tillfällig placering av schaktmassor och i övrigt genomförande av arbetena.

Områden med tillfällig nyttjanderätt betecknad T1 i denna vägplan omfattar cirka 8 600 kvadratmeter.

Tillfällig nyttjanderätt T2 är avsedd för etablering av exempelvis bodar. Områden med tillfällig nyttjanderätt betecknad T2 i denna vägplan omfattar cirka 3 000 kvadratmeter.

De områden som tillfälligt nyttjas under byggtiden kommer att återställas i samråd med fastighetsägare.



### 9.3. Konsekvenser för pågående markanvändning

Gång- och cykelvägen avses anläggas så nära befintlig väg 113 som möjligt med hänsyn till vägutformning, miljö och säkerhet. Minsta möjliga markintrång på berörda fastigheter har eftersträvat.

Intrång sker till största del på jordbruksmark. Gång- och cykelvägens placering parallellt med väg 113 föranleder enbart marginell påverkan på jordbruksmarkens arrondering och befintlig bruksstruktur. Mindre intrång kommer även att ske på småhustomter. Här har särskild hänsyn tagits för att minimera påverkan på befintliga tomtanläggningar. Fastigheter som drabbas av markintrång bedöms vara fortsatt lämpliga för sitt ändamål även efter intrånget.

## 10 Fortsatt arbete

### 10.1. Tillstånd och dispenser

- Passage av gång- och cykelväg över Långgropen bedöms kunna ske utan att trummor i vattendraget behöver förlängas. Arbeten under högsta högvattennivån i Långgropen kommer att behöva genomföras, då ett utlopp behöver anläggas i den norra slänten på östra sidan om befintlig väg. Därför kommer en anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken inlämnas till Länsstyrelsen i god tid före byggskede.
- En arkeologisk utredning steg 1 har utförts och fem områden har bedömts som möjliga lägen för fornlämningar. Steg 2 av utredningen bör utföras inom de delar där en utbyggnad föreslås och i enlighet med förslag i AU1, se vidare stycke 4.5.1.
- Markarbeten inom vägområdet är anmälningspliktig verksamhet enligt förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, SFS 1998:899. En anmälan kommer därför att göras till aktuell tillsynsmyndighet Eslövs kommun.

### 10.2. Arkeologiska undersökningar – AU2

Arkeologisk utredning steg 2 genomförs på föreslagna undersökningsytor som berörs av valt alternativ. Gång- och cykelvägens utformning anpassas till resultat och eventuella fynd som framkommer i undersökningarna.

### 10.3. Områden som undantas från förbud enligt miljöbalken

En fastställd vägplan innebär att separat dispens enligt 7 kap miljöbalken (1998:808) för dispenspliktiga åtgärder inom biotopskyddsområde (7 kap 11 § miljöbalken) eller inom strandskyddsområde (7 kap 15 § miljöbalken) inte krävs för byggande av allmän väg enligt fastställd vägplan. Dispens från biotopskydd för arbeten vid Långgropen kommer därmed att hanteras inom ramen för vägplan. Samråd om lämplig hänsyn sker med Länsstyrelsen inom vägplaneprocessen.

Skyldigheten att göra anmälan för samråd enligt 12 kapitlet 6§ miljöbalken gäller inte för de verksamheter och åtgärder som behövs för att bygga vägen och som fastställs och ingår i vägområde för allmän väg eller område för tillfällig nyttjanderätt.

## 10.4. Uppföljning och kontroll

Fortsatt samråd och dialog med berörda fastighetsägare och övriga berörda parter kommer att ske genom processens gång.

I arbetet med vägplanen pågår kontinuerlig bevakning av miljöfrågor och värden inom utredningsområdet. Denna så kallade miljösäkring sker genom ett tätt samarbete mellan miljökunniga i projektet, projektörer och projektledning genom bland annat anpassning av placering och utformning av vägen i tidiga skeden i förhållande till kända miljöförhållanden samt genom inarbetning av skyddsåtgärder i projektet.

Samtliga miljöaspekter inom utredningsområdet listas och beskrivs i ett miljösäkringsdokument, ett levande dokument som fylls på efterhand som information inkommer (undersökningar, inventeringar) och beslut tas i projektet. I miljösäkringsdokumentet nedtecknas även de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som planeras i projektet för att undvika och minimera miljöpåverkan. Dessa skyddsåtgärder kommer att arbetas in i kommande förfrågningsunderlaget vid upphandling av entreprenör och senare in i bygghandlingen.

Uppföljning av att miljökrav efterlevs i byggskedet kommer att ske inom ramen för upphandlad entreprenörs egenkontroll, på byggmöten genom Trafikverkets egna kontroller (byggplatsuppföljning) och vid besiktningar. Viktiga moment att uppmärksamma i detta arbete bedöms bland annat vara följande punkter:

- Hantering och rening av länshållnings- och byggdagvatten
- Hantering av trafik under byggtiden för att minimera störningar samt säkerställa att god säkerhet uppnås för oskyddade trafikanter.
- Skydd av träd och biotopskyddade alléer
- Schaktmetod och skyddsåtgärder vid några utpekade träd längs sträckan, se kapitel 6.4.2.
- Omfattning och innehåll i entreprenörens egna kontrollprogram.
- Beredskap för omhändertagande av utsläpp av miljöfarliga ämnen i samband med olyckor.
- Utformning av masshanteringsplan och kontrollprogram för markmiljö under byggtiden.
- Återställning av mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt under byggtiden.

Efter färdigställande kontrolleras att den byggda anläggningen har den önskade funktionen, även från miljösynpunkt. Detta sker i samband med slutbesiktning.

## 11 Genomförande och finansiering

### 11.1. Formell hantering

#### 11.1.1. Granskning och fastställelse

Denna vägplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur järnvägsplaner och vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 2 kap 12-15 §§ lag (1995:1649) om byggande av järnväg respektive 17-18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

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

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

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

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

#### 11.1.2. Kommunala planer

Vägplanen strider inte mot bestämmelser i gällande översiktsplan i Eslövs kommun.

Det finns inga pågående eller befintliga detaljplaner inom utredningsområdet som kan komma att ha beröring med planerad vägåtgärd.

## 11.2. Genomförande

En slutversion av vägplanen, för fastställelse, planeras vara klar höst/vinter 2022. När vägplanen har fastställts och vunnit laga kraft kommer Trafikverket att handla upp en entreprenör för utbyggnaden. Innan arbetet påbörjas kommer direkt berörda, närboende och trafikanter att informeras.

Projektet är planerat att genomföras som en totalentreprenad med Trafikverket som byggherre med start tidigast 2023/2024. Förväntad byggtid är ca 8-10 månader. Under byggnationen av projektet förväntas trafik att vara tillåten, men med nedsatt hastighet och begränsad framkomlighet.

Skyddsåtgärder för att undvika och minimera skada på miljö och omgivningar finns beskrivna i avsnitt 5.3. *Skyddsåtgärder och försiktighetsmått* i detta dokument.

## 11.3. Finansiering

Projektet finansieras av Trafikverket och Eslövs kommun och ingår i den regionala planen. Projektets kostnad uppskattas till cirka miljoner SEK (2021 års prisnivå). I kostnaden ingår administration, projektering, mark- & fastighetsinlösen samt mark- & anläggningsarbeten. Kostnaden är förknippad med osäkerhet och kan komma att justeras både uppåt och nedåt.



## 12 Underlagsmaterial och källor

ArtDatabanken. (2019) Analysportalen. <https://www.artdatabanken.se/sok-art-och-miljodata/analysportalen/>

Artportalen (2019). *Rapportdatabas för växter, svampar och djur*. <https://www.artportalen.se/>

Connelid, Pär (2021) *Samrådshandling Väg 113, GC-bana Stabbarp-Öslöv PM Kulturarvsanalys, 2021-09-13*

Länsstyrelserna (2019) Vatteninformationssystem Sverige (VISS). <https://viss.lansstyrelsen.se/>

Länsstyrelsen i Skåne län (2019) Karttjänster och geodata.

<https://www.lansstyrelsen.se/skane/tjanster/karttjanster-och-geodata.html>

Länsstyrelsen Skåne län (2021) *Beslut om projektet väg 113, Stabbarp-Bosarp, ny gång- och cykelväg kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, 2021-09-24*

Norconsult (2022) *PM Gestaltungsprogram – Väg 113, Stabbarp-Bosarp, ny gång- och cykelväg Eslövs kommun, Skåne län. 2022-02-18*

Norconsult (2019) *Naturvärdesinventering. Väg 113 Stabbarp-Bosarp, ny gång- och cykelväg.*

Norconsult 2019. *Rapport Avvattningstekniska förutsättningar. Väg 113 Stabbarp-Bosarp, ny gång- och cykelväg.*

NVDB - Nationell vägdatabas. (2019). Trafikverket. Hämtad från

<https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>

Norconsult (2019). *Beslutsunderlag för val av principutformningsstandard. Väg 113 Stabbarp-Bosarp, ny gång- och cykelväg.*

Norconsult (2019). *Trafikprognos. Väg 113 Stabbarp-Bosarp, ny gång- och cykelväg.*

Riksantikvarieämbetet (2021) (webbsida: <https://app.raa.se/open/fornsok>)

SGU:s Geokarta, <https://apps.sgu.se/geokartan>

Trafikverket 2016. *Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar, En handledning. Version 1016.01. Publikationsnummer 2016:033.*

Trafikverket (2014). *Handbok för gestaltungsarbete och gestaltungsprogram i infrastrukturprojekt. Diarienummer: TRV 2014/78881. 2014-10-17*

Trafikverket, (2018). *Trafikuppräkningsstal för EVA och manuella beräkningar 2014-2040-2060 gäller fr.o.m. 2018-04-01*

Trafikverket (2016). *Effektsamband för transportsystemet, bygg om eller bygg nytt kapitel 3 trafikanalyser.*

Trafikverket (2015). *TRVK Vägars och gators utformning 2015:086.*

Trafikverket (2015). *TRVK Vägars och gators utformning 2015:087.*

WSP (2017) *Åtgärdsvalsstudie – Cykel, Väg 113, Stabbarp-Bosarp.*

Bakgrundskartor och flygbilder: © Lantmäteriet, Geodatasamverkan. En viss bearbetning har gjorts på kartunderlaget för att förtydliga informationen kopplat till projektet.



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, Box 366, 201 23 Malmö. Besöksadress: Gibraltargatan 7, Malmö.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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