

RAPPORT

Samrådsunderlag Teckomatorp – Kävlinge, mötesspår

Kävlinge och Svalöv kommun, Skåne län
2026-05-13



Trafikverket

Postadress: Box 543, 291 25 Kristianstad

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG - Teckomatorp – Kävlinge, mötesspår

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2026-05-13

Ärendenummer: TRV 2025/135503

Version: 0.1

Kontaktperson: Cecilia Assiks, Trafikverket

Foto: AFRY om inget annat anges

Illustration: AFRY om inget annat anges

Innehåll

1 Sammanfattning	5
2 Inledning	6
2.1 Bakgrund	6
2.2 Tidigare utredningar	7
2.3 Ändamål och projektmål	9
3 Avgränsningar	11
3.1 Utrednings- och influensområde	11
3.2 Tid	12
4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	14
4.1 Markanvändning	14
4.1.1 Detaljplaner	14
4.1.2 Översiktsplaner	14
4.2 Trafik	14
4.2.1 Järnväg	14
4.2.2 Väg	15
4.3 Byggnadstekniska förutsättningar	15
4.3.1 Geoteknik	15
4.3.2 Förorenade områden	17
4.3.3 Byggnadsverk	18
4.3.4 Avvattning	18
4.3.5 Ledningar	19
4.4 Miljöförutsättningar	20
4.4.1 Riksintressen	20
4.4.2 Områdesskydd	22
4.4.3 Naturmiljö	25
4.4.4 Vattenmiljö och miljö kvalitetsnormer	26
4.4.5 Friluftsliv och rekreation	28
4.4.6 Kulturmiljö	29
4.4.7 Hälsa och säkerhet	30
4.4.8 Naturresurser	31
4.4.9 Klimat	31

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	32
5.1 Lokalisering och utformning.....	32
5.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	33
5.2.1 Riksintressen	33
5.2.2 Områdesskydd	33
5.2.3 Naturmiljö	33
5.2.4 Vattenmiljö och miljö kvalitetsnormer	34
5.2.5 Friluftsliv och rekreation	35
5.2.6 Kulturmiljö.....	35
5.2.7 Hälsa och säkerhet	35
5.2.8 Naturresurser.....	36
5.2.9 Klimat	36
6 Åtgärder	37
7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	38
8 Fortsatt arbete	39
8.1 Planläggning.....	39
8.2 Viktiga frågeställningar	39
10. Källor	40

1 Sammanfattning

För att möta den ökade trafiken som förväntas när Fehmarn-Bält-förbindelsen står klar samt för att få ett bra flöde med jämn fördelning av mötesmöjligheter på Godsstråket genom Skåne behövs ytterligare ett mötesspår.

Mötesspåret blir en egen driftplats och ska ligga mellan Teckomatorp och Kävlinge, bandel 927 och ska styras av ställverk 95 i Teckomatorp, se Figur 2. Driftplatsen ska tillåta samtidig infart för 750 meter långa tåg.

Mötesspåret ska anläggas på västra sidan om befintlig järnväg, inom utredningsområdet. En ny bro behöver byggas över Välabäcken. För det nya mötesspåret kommer servicevägar att behöva byggas på västra sidan av nuvarande järnväg. Exakt placering kommer utredas i kommande arbete med Järnvägsplanen.

Trafikverket bedömer att mötesspåret kan utformas på ett sådant sätt, längs järnvägen, inom utredningsområdet att åtgärden inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Inom utredningsområdet finns det värden kopplade främst till kulturmiljö (En fornlämning, en möjlig fornlämning, och riksintresse för kulturmiljön) och vattenmiljö (Välabäcken och grundvattenförekomster). Det finns i nuläget inga kända föroreningar eller naturvärden i utredningsområdet. Projektet bedöms inte medföra negativa effekter gällande områdesskydd, friluftsliv och rekreation, hälsa och säkerhet, naturresurser, klimat, eller nationella miljö kvalitetsmål. Påverkan på kulturmiljö kan inte uteslutas i nuläget utan beror på mötesspårets placering och utformning.

2 Inledning

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

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

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

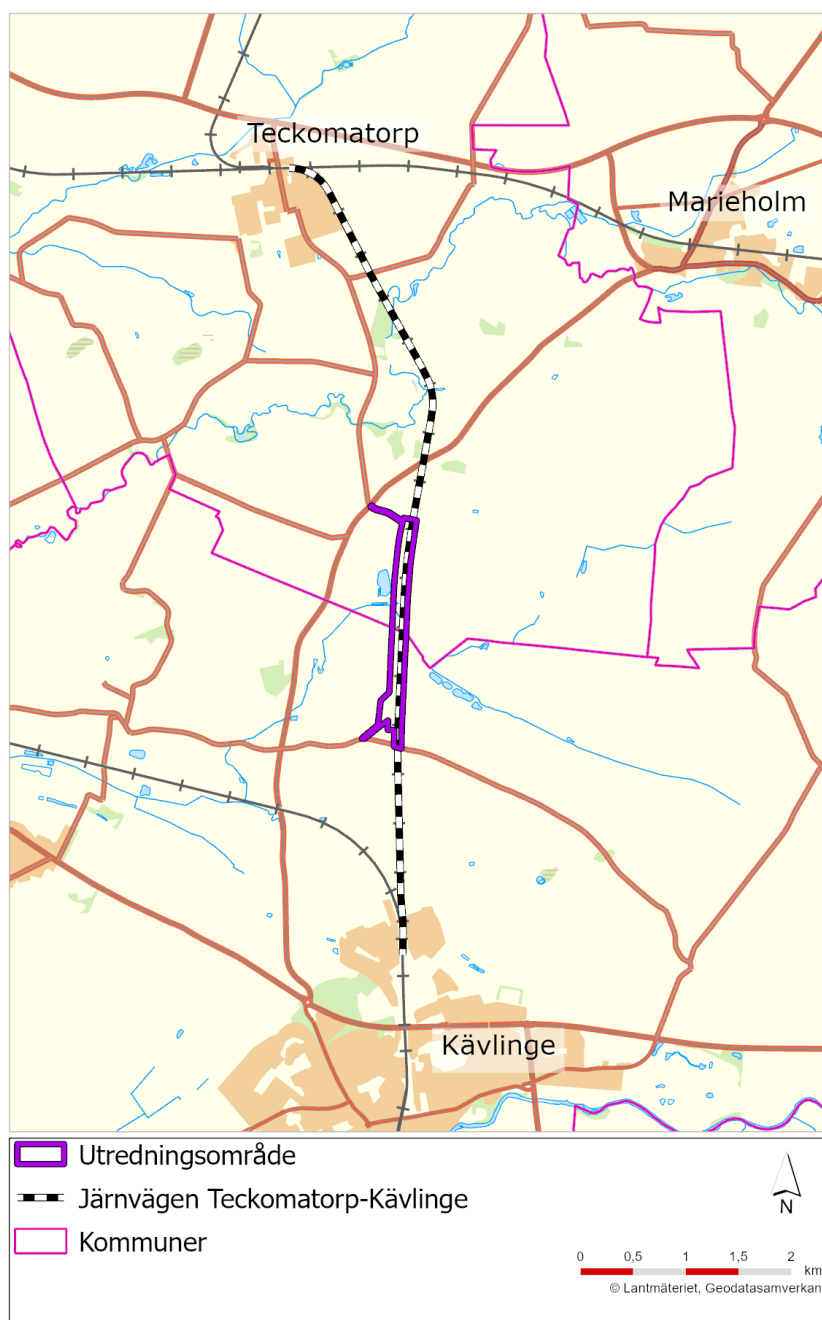


Figur 1. Planprocessen, projektet befinner sig nu i skede samrådsunderlag. (källa: Trafikverket)

2.1 Bakgrund

För att möta den ökade trafiken som förväntas när Fehmarn-Bält-förbindelsen står klar samt för att få ett bra flöde med jämn fördelning av mötesmöjligheter på Godsstråket genom Skåne behövs ytterligare ett mötesspår.

Mötesspåret blir en egen driftplats och ska ligga mellan Teckomatorp och Kävlinge, bandel 927 och ska styras av ställverk 95 i Teckomatorp, se Figur 2. Driftplatsen ska tillåta samtidig infart för 750 meter långa tåg.

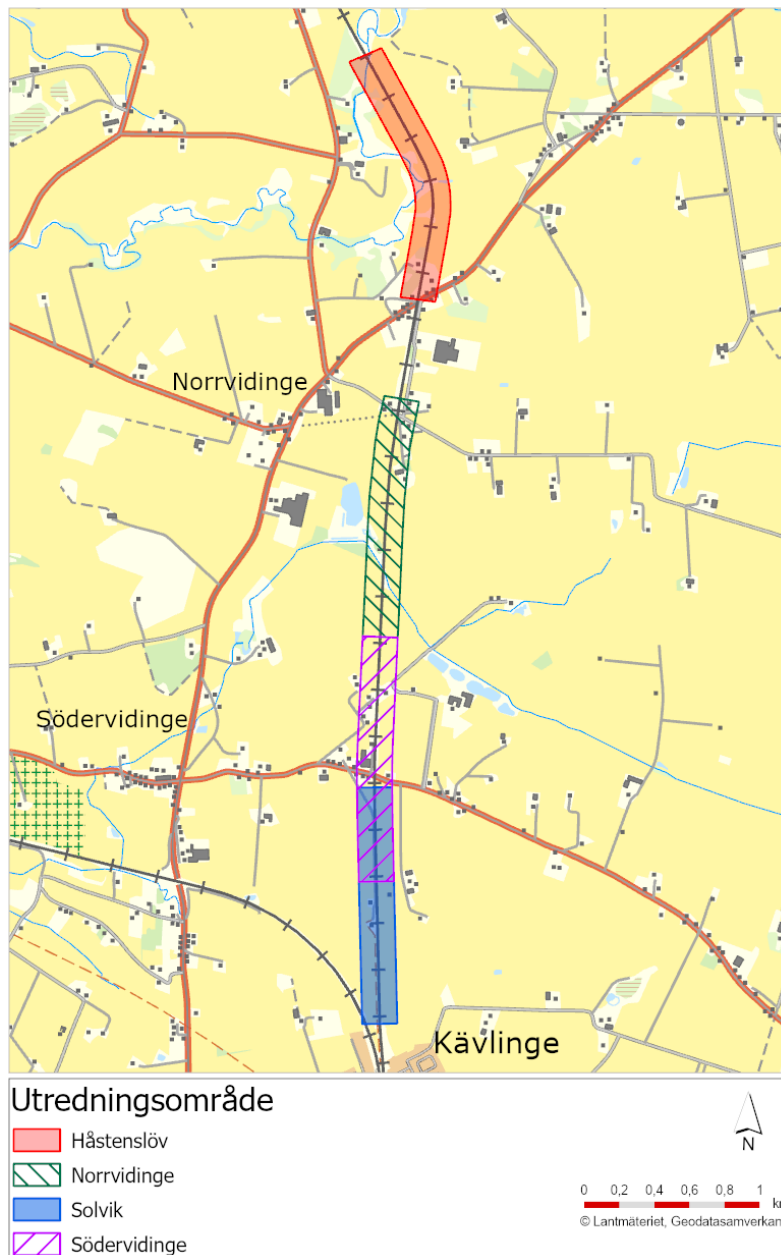


Figur 2. Översiktskarta.

2.2 Tidigare utredningar

En utredning *Nytt mötesspår mellan Svalöv och Stävie* genomfördes 2023 vars syfte är att utreda förslag på placering av nytt mötesspår på bandel 927. Slutsatsen, att placera mötesspår på sträckan Teckomatorp-Kävlinge, baseras på argument för kapacitet/trafikering, viss ekonomi och påverkan på kringliggande bebyggelse.

Hösten 2025 genomfördes en utredning av placering av mötesspåret på sträckan Teckmatorp-Kävlinge. Fyra olika placeringar har utretts: Håstenslöv, Norrvidinge, Södervidinge och Solvik, se Figur 3.



Figur 3 Karta över berörd järnvägssträcka samt möjliga placeringar av mötesspår.

Samtliga alternativ har analyserats utifrån tekniska, miljömässiga och kulturhistoriska aspekter.

Alternativ 1, Håstenslöv, har goda tekniska förutsättningar men innebär betydande påverkan på Saxån och dess skyddade naturvärden i form av skyddsvärda fiskar, tjockskalig målarmussla och ål, dvs flera strikt

skyddade arter. Särskild hänsyn och eventuella dispenser krävs, vilket kan leda till fördröjningar och begränsningar i genomförandet.

Alternativ 2, Norrvidinge, bedöms vara tekniskt gynnsamt och har minst påverkan på befintlig kontaktledningsanläggning. Det kräver dock en ny bro över Välabäcken, men påverkan på naturvärden bedöms som hanterbar. Alternativet ligger strategiskt bra för kapacitet och trafikflöde.

Alternativ 3, Södervidinge, har goda tekniska och miljömässiga förutsättningar, men innebär att plankorsningen Södervidinge S måste ersättas med en planskildhet, vilket medför stora kostnader och påverkan på vägtrafiken.

Alternativ 4, Solvik, bedöms som minst genomförbart på grund av stora lutningar i spårprofilen och utmaningar ur signalsynpunkt, då den södra infarten hamnar nära Kävlinge driftplats och påverkar befintligt ställverk. Dock är påverkan på natur- och kulturmiljö liten i detta alternativ.

Projektet har beslutat att gå vidare med Alternativ 2 Norrvidinge.

2.3 Ändamål och projektmål

Ändamålet med projektet är att mötesspåret ska bidra till en ökad kapacitet och robusthet samt en jämnare fördelning av mötesmöjligheterna på Godsstråket genom Skåne. Detta gynnar tågföringen och målet är att nå effekter så som:

- Kortare körtider, framför allt operativt.
- Bättre återställningsförmåga.
- Ökning av tillgänglig kapacitet

För den nya järnvägsanläggningen har följande projektmål beslutats:

- Mötesspåret ska kunna hantera 750 meter långa tåg med samtidig infart.
- Lutningen på mötesspåret ska anpassas så att effektiv trafikering är möjlig.
- Mötesspåret ska utformas med hänsyn till drift- och underhåll av anläggningen.
- Intrång från mötesspåret ska begränsas så att påverkan på närliggande fastigheter minimeras.

- Mötesspåret ska utformas med hänsyn till omgivningens värden så att påverkan på skyddsvärda arter samt natur- och kulturmiljöer minimeras.

3 Avgränsningar

3.1 Utrednings- och influensområde

Geografiskt avgränsas utredningsområdet till området där mötesspåret ska anläggas och som därför kan förväntas påverkas till följd av planerade åtgärder i samband med järnvägsplanen. Inom utredningsområdet bedöms, förutom själva järnvägsområdet, även de områden för tillfällig nyttjanderätt som krävs under byggtiden rymmas. Utredningsområdet börjar vid kilometertal 269 + 315, och slutar vid kilometertal 272 + 73. Utredningsområdet sträcker sig 100 meter ut från järnvägen i sidled på västra sidan och 35 meter på östra sidan, och omfattar totalt 43 ha. Utredningsområdet är markerat i Figur 4.

Beskrivningen av projektets miljöeffekter begränsas geografiskt till ett influensområde, som är det område inom vilket miljöeffekter bedöms kunna uppstå om järnvägsplanen genomförs. Influensområdets storlek varierar beroende på vilken miljöaspekt som studeras, varför influensområdet inte presenteras i någon karta. För vissa miljöaspekter är influensområdet begränsat till järnvägens närområde, medan det för andra som exempelvis buller, vattenmiljö och kulturmiljö är större. I avgränsningen av influensområdet beaktas eventuella kumulativa effekter från projektet tillsammans med andra verksamheter som bedrivs eller som har tillstånd att påbörjas. Inom ramen för den fortsatta planprocessen kommer påverkan på omgivningen att utredas vidare.



Figur 4. Utredningsområde för mötesspåret.

3.2 Tid

Järnvägsplanen planeras skickas till fastställelseprövning under hösten 2027. När planen är fastställd tas en bygghandling fram och upphandling

av entreprenör kan påbörjas. Byggnationen av projektet beräknas kunna påbörjas under 2029 och byggtiden beräknas pågå under 1 år.

Tidsmässigt avgränsas miljöbedömningen till år 2050 då konsekvenserna bedöms ha slagit igenom. De konsekvenser som härrör till byggskedet avgränsas till tiden fram till att anläggningen är färdigbyggd.

Avgränsningen av miljöaspekter avser järnvägsplaneområdet och dess influensområde i nutid och fram till prognosåret 2050.

4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1 Markanvändning

Huvudandelen av utredningsområdet (31,3 hektar) utgörs av jordbruksmark (22,7 hektar), varav 0,5 hektar är av ägoslaget våtmark, 20,3 hektar är åker, och 1,9 hektar är permanent gräsmark. Ungefär 3,1 hektar är privat tomt- eller industrimark, 0,2 hektar är skog, 1,1 hektar är vägområde, och 2,6 hektar är järnvägsområde. Resten (1,5 hektar) är övrig naturmark, såsom buskmark, gräsmark, f.d. åkermark och vattendrag.

I utredningsområdet finns det 21 bostadshus.

4.1.1 Detaljplaner

Det finns inga detaljplaner upprättade i området, varken för Kävlinge kommun eller Svalövs kommun.

4.1.2 Översiktsplaner

Översiktsplaner visar hur kommunerna avser att använda mark- och vattenområden samt hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras med hänsyn till allmänna intressen, hållbar utveckling med mera.

Översiktsplan för Svalövs kommun 2021 med utblick mot 2040 är antagen av kommunfullmäktige 2021-08-30. Översiktsplanen nämner effektivisering för befintlig järnvägsanläggning för att kunna öka kollektivtrafiken. (Svalöv kommun, 2021)

Översiktsplan för Kävlinge kommun, ÖP 2040, är antagen 2022-09-19. Översiktsplanen nämner inte kapacitetsökning på järnväg men en ny gång- och cykelväg samt möjlig komplettering/utveckling av byar vid väg 1178. (Kävlinge kommun, 2022)

4.2 Trafik

4.2.1 Järnväg

Sträckan mellan Teckomatorp-Kävlinge trafikeras, enligt basprognos 2045, 38 lokaltåg och 14 godståg per vardagsdygn. Sträckan är en del av den enkelspåriga banan som går mellan Ängelholm och Arlöv, vidare till Trelleborg. Stråket trafikerades länge av enbart godståg men har idag

persontrafik på merparten av sträckorna. Utvecklingen av stråket har lett till att godstrafiken fått längre gångtider. De längsta sträckor utan mötesmöjlighet för långa tåg på banan är de mellan Ängelholm och Billesholm samt mellan Svalöv och Stävie. Svalöv ligger norr om Teckomatorp och Stävie ligger söder om Kävlinge. Ett mötesspår för långa tåg placerat mellan Teckomatorp och Kävlinge ökar kapaciteten på stråket genom Skåne.

4.2.2 Väg

Sträckan mellan Teckomatorp och Kävlinge korsar två vägar där Trafikverket är väghållare.

- Väg 108 är en skyddsklassad väg och har en ÅDT på cirka 1 800 fordon/dygn varav cirka 70 är tunga fordon (mätår 2021). Vägen är 6,3 meter bred och högsta tillåtna hastighet är bashastighet 70 km/tim.
- Väg 1178 är en normalklassad väg och har en ÅDT på cirka 600 fordon/dygn varav cirka 90 är tunga fordon (mätår 2016). Vägen är 6 meter bred och högsta tillåtna hastighet är bashastighet 70 km/tim.

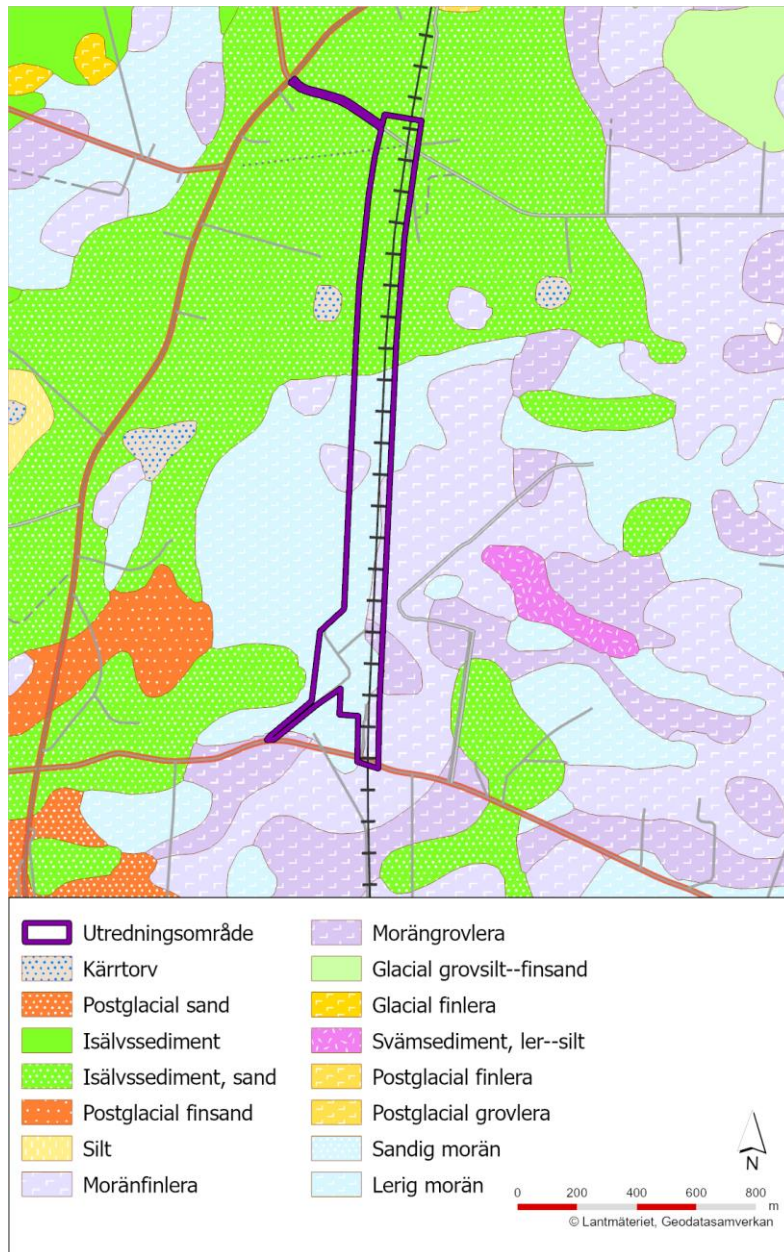
Observera att ÅDT för mätåret 2020 och 2021 kan vara påverkade av COVID-19 (Trafikverket, 2025).

Inom utredningsområdet finns enskilda vägar, uppgifter om trafikmängd, bredd och hastighet saknas.

4.3 Byggnadstekniska förutsättningar

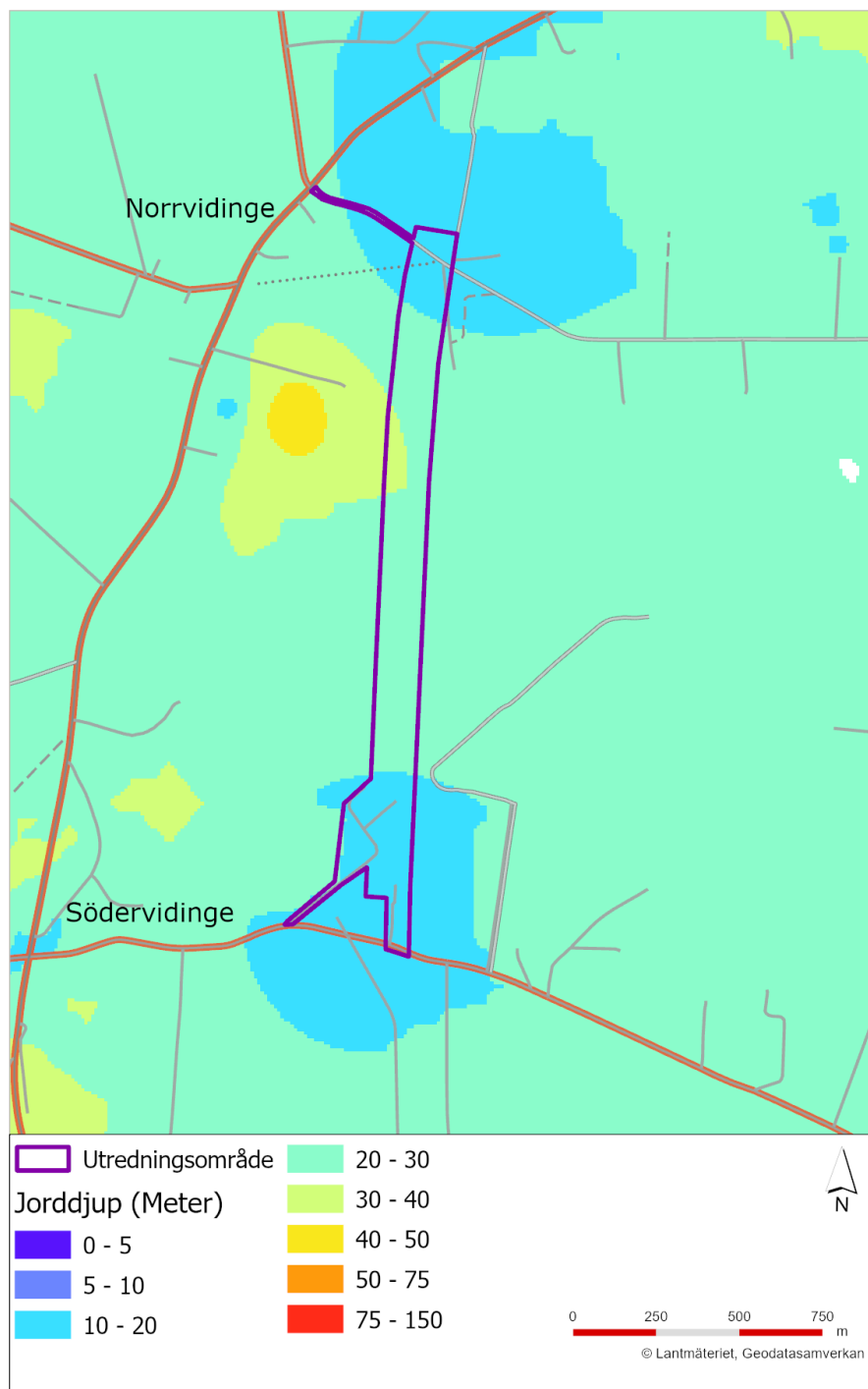
4.3.1 Geoteknik

Enligt SGU:s jordartkarta, se Figur 5, bedöms de ytligare jordlagren bestå av lermorän i södra delarna av undersökningsområdet. I norr övergår det ytligare jordmaterialet till isälvsediment bestående av huvudsakligen sand.



Figur 5. Jordarter kring utredningsområdet. Källa: SGU.

Jorrdjupskartan, se Figur 6, visar på i huvudsak 20 - 30 meter till berggrunden med delområden om 10 - 20 meter.



Figur 6. Jorddjup i utredningsområdet. Källa: SGU.

4.3.2 Förorenade områden

Det finns inga kända förorenade områden eller föroreningar inom utredningsområdet. Dock har järnvägens verksamhet genom åren troligen bidragit med en viss del föroreningar genom till exempel bekämpning av ogräs och utläggande av impregnerade träslipers samt eventuella läckage från tåg.

Befintligt järnvägsområde bedöms därför som lätt förorenat på grund av den spårtrafik som har ägt rum. Vanliga föroreningar som förekommer i denna typ av område är arsenik, koppar, och PAH. För att säkrare bedöma vilka föroreningar som eventuellt finns i utredningsområdet, samt hur massor ska hanteras på ett säkert sätt, kommer markmiljöprovtagningar utföras i det kommande arbetet med järnvägsplanen.

4.3.3 Byggnadsverk

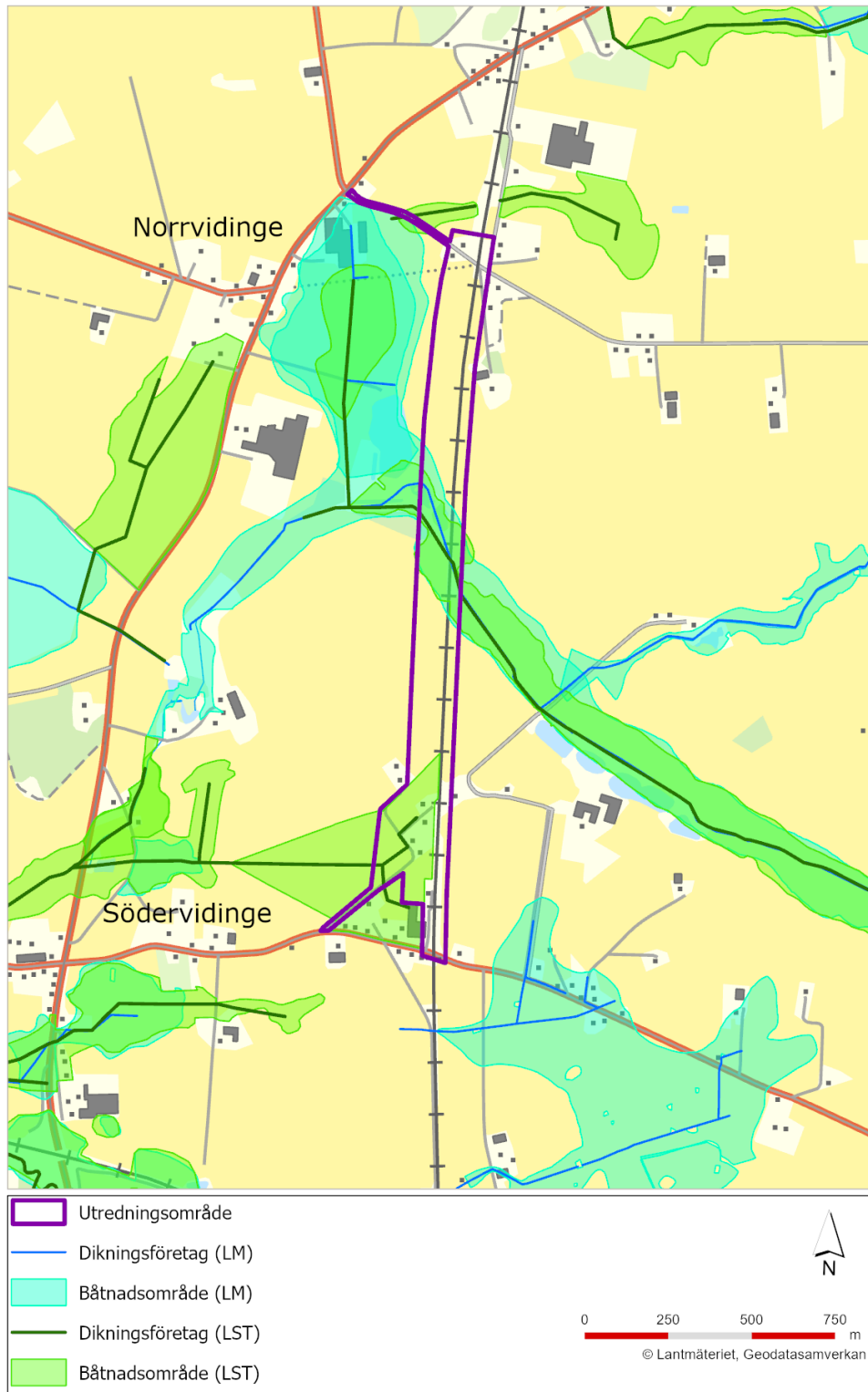
Befintligt spår korsar Välabäcken med en balkbro, 3500-1360-1, Järnvägsbro över Välabäcken, km 270+883. Bron har en spännvidd på 5,8 meter. Bron byggdes 1886 och 1962 byttes överbyggnaden som består av betong.

4.3.4 Avvattning

Utredningsområdet ligger inom SMHI:s huvudavrinningsområde 93 Saxån. Avvattning av järnvägsanläggningen sker över slänter på järnvägsbank, infiltration i mark samt via ytlig avledning i diken. Avvattning av järnvägsanläggningen sker mot Välabäcken som senare mynnar i Saxån.

Dränledning finns enligt Trafikverkets baninformationssystem (BIS) på spårets högra sida mellan km 271+780 – 271+900. Enligt BIS finns inga trummor som korsar järnvägen inom utredningsområdet.

Fyra markavvattningsföretag har anläggning eller båtnadsområde inom utredningsområdet, se Figur 7. Dessa är Välaån (Akt: 12-LN-969) från 1950, Norr- och Södervidinge (Akt: 12-NOD-70) från 1881, Södervidinge nr 4 (Akt: 12-LN-397) från 1932, samt Norrvidinge (Akt: 12-NOD-92) från 1967.



Figur 7. Markavvattningsföretag och dikningsföretag.

4.3.5 Ledningar

Inom utredningsområdet finns ledningar för el, fiber, tele och VA som berörs av järnvägsplanen. Flera ledningar korsar både väg och järnväg, det finns ledningar som löper parallellt med järnvägen och andra följer eller

korsar den enskilda vägen i södra utredningsområdet, Gunbovägen. Ledningarna ligger i osäkert läge och behöver beaktas då de kan beröras av framtida åtgärder.

Ledningsägare:

- NSVA och Kävlinge kommun har VA-ledningar som korsar både väg och järnväg.
- Skanova har teleledningar som löper parallellt med järnvägen och korsar väg.
- E.ON har en luftledning över Gunbovägen samt elledningar längs vägen.
- GlobalConnect har ledningar som korsar Gunbovägen.
- Weum Gas AB har ledning som korsar järnvägen.

4.4 Miljöförutsättningar

4.4.1 Riksintressen

Riksintressen gäller geografiska områden som har utpekats därför att de innehåller nationellt viktiga värden och kvaliteter. Begreppet riksintresse används om två olika typer av områden. Dels större områden som riksdagen beslutat om i 4 kap. miljöbalken. Dels områden som är riksintressen enligt 3 kap. miljöbalken och där den ansvariga nationella myndigheten har ett ansvar för att ange anspråk.

Den befintliga järnvägssträckan Teckomatorp-Kävlinge utgör en del i ett utpekat riksintresse för kommunikation enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Riksintresset benämns Godsstråket genom Skåne, Arlöv-Ängelholm (Trafikverket, u.d.).

Utredningsområdet överlappar med riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Riksintresset benämns Norrvidinge – Södervidinge [M32] och utgörs av ett delvis flackt och lätt kuperat odlingslandskap med karaktär av dalgångsbygd kring Saxån och talrika fornlämningsmiljöer med monumental verkan, gårds- och bymiljöer samt kyrkby (Riksantikvarieämbetet, 2025). Ytterligare framgår flera konkreta uttryck för riksintresset:

- Kuperat höjdstråk i fullåkersbygd med lång bosättningskontinuitet.

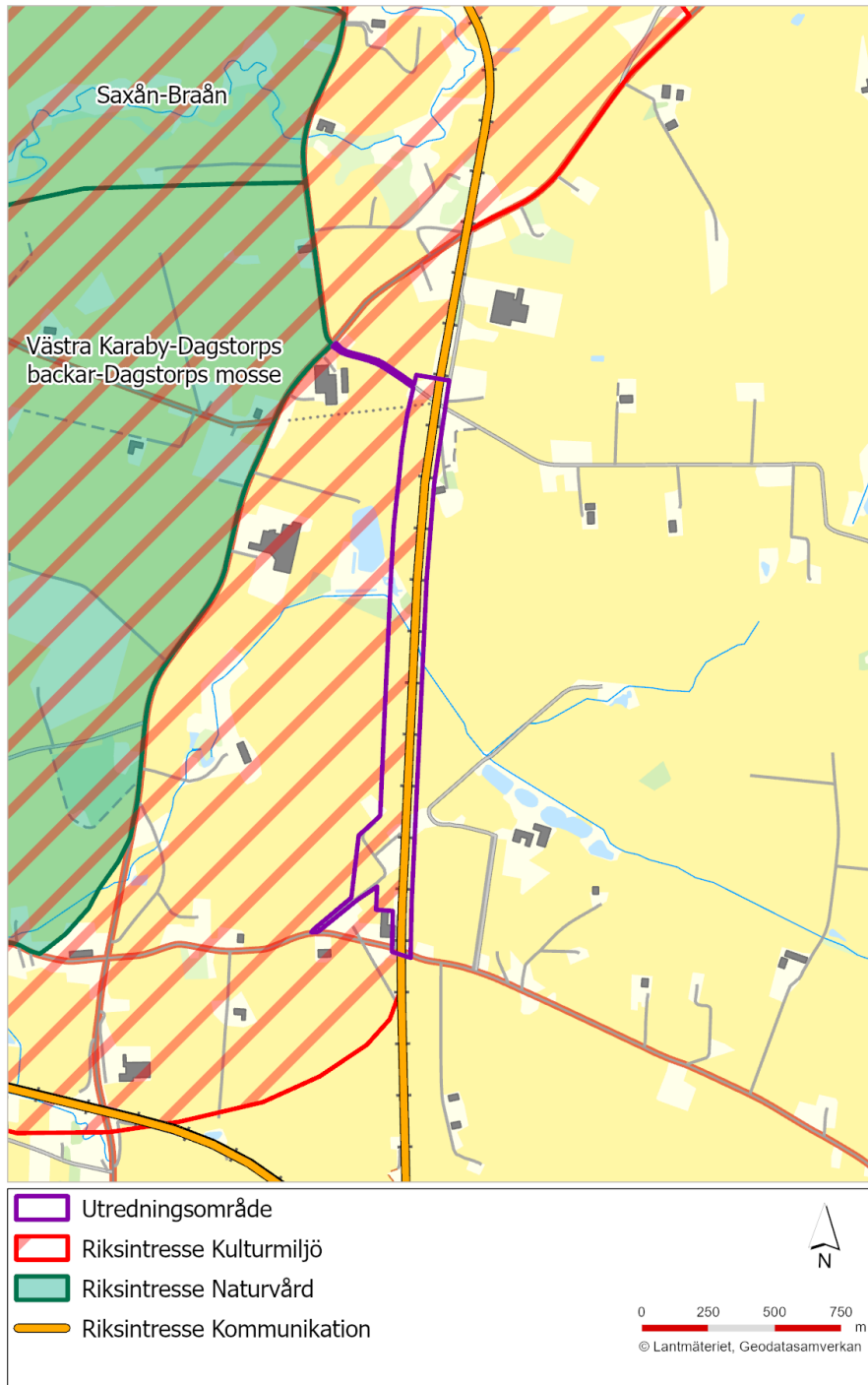
- Monumentala fornlämningsmiljöer i form av bronsåldershögar och megalitgravar såsom Harald Hindetands gravhög och Karaby backar.
- Dagstorp, Södervidinge, Döjsöbro och Västra Karaby 1800-talskyrkor.
- Trelängad Dagstorps gammelgård med välbevarad korsvirkesbebyggelse från tidigt 1800-tal.
- Stenvalvsbroar över Saxån från 1700- och 1800-talet

Väster om utredningsområdet finns riksintresset för Naturvård enligt 3 kap. 6 § *Västra Karaby-Dagstorps backar-Dagstorps mosse*. Nordväst om utredningsområdet finns riksintresset *Saxån-Braån* och syd-öst om utredningsområdet ligger *Stora Harrie Mosse*.

Området *Västra Karaby-Dagstorps backar-Dagstorps mosse* ligger som närmast 500 meter från järnvägen Teckomatorp - Kävlinge. Området karaktäriseras av Karaby backar och Ekeshögarna med torrängsvegetation med sandnejlika, Dagstorps mosse och Mossarps mosse varav båda är artrika (Länsstyrelsen Skåne län, 2000).

Saxån-Braån ligger som närmast 700 meter nordväst om utredningsområdet. Området är utpekat för vattendragen Saxån och Braån som hyser skyddsvärda fiskar, tjockskalig målarmussla, och ål. Även fågellivet är viktigt i området (Länsstyrelsen Skåne Län, 2023).

Stora Harrie Mosse ligger som närmast 1,9 km sydöst om utredningsområdet. Området är utpekat för sina kalkkärr och kalkfuktängar, vilket är mycket ovanliga biotoper i Skåne (Länsstyrelsen Skåne Län, 2000).



Figur 8. Riksintressen kring utredningsområdet.

4.4.2 Områdesskydd

I utredningsområdet finns inga utpekade skyddade områden enligt 7 kap. miljöbalken, såsom naturreservat. Skyddade områden i utredningsområdets närhet presenteras i Figur 9.



Figur 9. Skyddade områden kring järnvägen Kävlinge Teckomatorp.

Cirka 1,5 kilometer väst om utredningsområdet finns Natura 2000-området Ekeshögarna, utpekat enligt EU:s art- och habitatdirektiv¹. Natura 2000-områden skyddas av 7 kap. 27-29 §§ och 4 kap. 8§ miljöbalken. Ekeshögarna är utpekade för värdefulla betesmarker och

¹ Rådets direktiv 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter

förekomsten av arten Skånsk Sandnejlika *Dianthus arenarius subsp. Arenarius*.

4.4.2.1 Strandskydd

Strandskyddsområden skyddas av 7 kap. 13–18 § § MB och sträcker sig 100 meter från strandkanten både upp på land och ut i vattnet. Undantag är vattendrag som vid normalt vattenstånd är 2 meter breda eller smalare, insjöar vars vattenyta är mindre än 1 hektar, samt insjöar och vattendrag som är anlagda efter 1975.

Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för den allemansrättsliga tillgången till strandområden, samt bevarandet av goda livsvillkor för djur- och växtliv. Inom detta område är det förbjudet att utföra åtgärder som väsentligt förändrar livsvillkoren för djur- eller växtarter.

Länsstyrelsen Skåne har tagit fram kartlager där strandskydd gäller i länet (Länsstyrelsen Skåne, 2025), se Figur 9. Utredningsområdet omfattas inte av något strandskyddsområde.

4.4.2.2 Biotopskydd

Biotopskyddsområden är små mark – och vattenområden som har särskilda egenskaper som gör dem värdefulla för hotade djur- och eller växtarter. Biotopskyddsområden är skyddade enligt 7 kap 11§ MB och det är förbjudet att skada dem. Biotopskyddsområden kan vara generellt skyddade eller särskilt utpekade. Då utredningsområdet till stor del består av jordbruksmark, finns det en risk att det förekommer generellt skyddade biotopskyddsområden.

Välabäcken som passerar genom utredningsområdet bedöms vara en naturlig bäckfåra i jordbruksmark som normalt sett utgör ett generellt skyddat biotopskyddsområde², *småvatten i jordbruksmark*. Välabäcken är kraftigt påverkat av uträtning, men har sannolikt naturligt ursprung. Emellertid är Välabäcken i regel bredare än 2 meter, och naturliga bäckfåror är endast biotopskyddade när de är som högst 2 meter breda. Därför bedöms Välabäcken inte omfattas av definitionen av biotopskyddsområdet, och i förlängning inte vara skyddad enligt miljöbalkens bestämmelser om biotopskyddsområden.

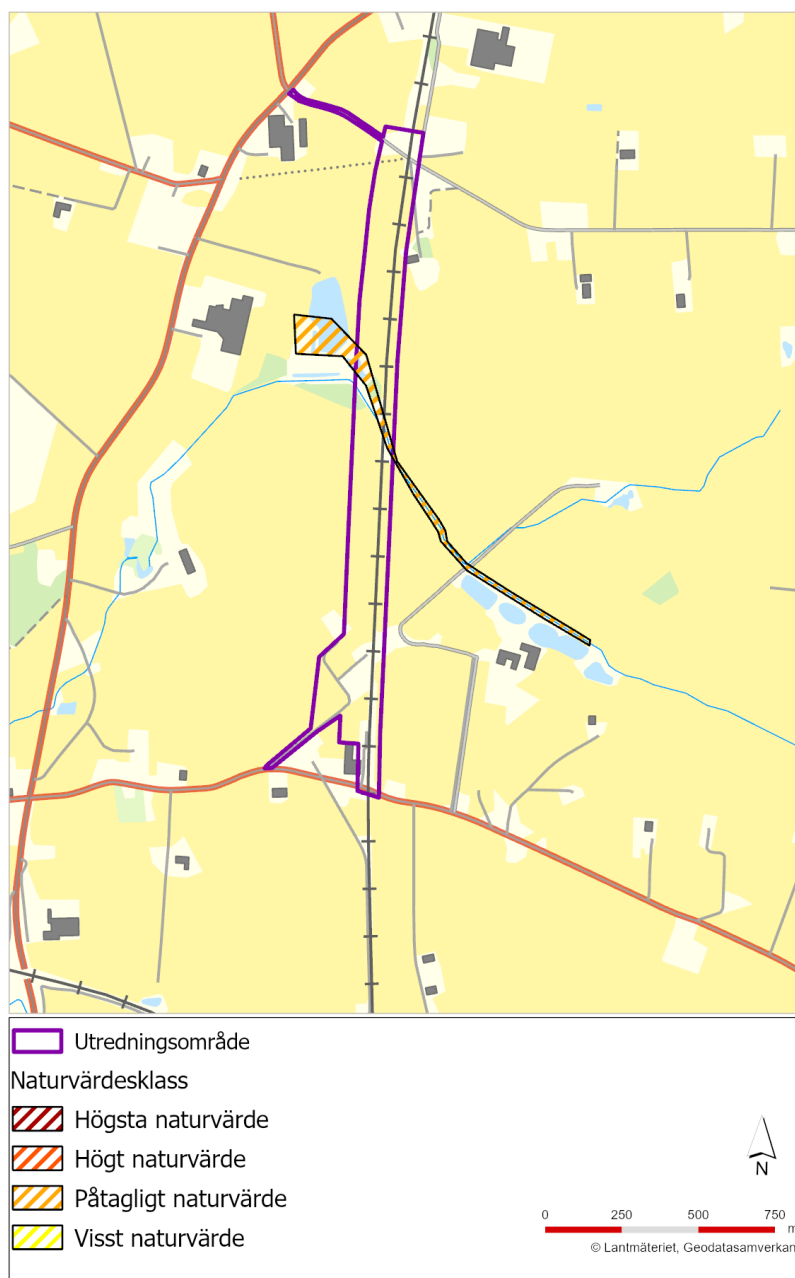
² Bilaga 1 Förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m.

I övrigt finns det inte några kända områden som omfattas av generellt biotopskydd i utredningsområdet, och det finns inga biotopskyddsområden som är utpekade i det enskilda fallet.

4.4.3 Naturmiljö

En naturvärdesinventering enligt Svensk Standard 2023:19900 på förstudienivå har utförts för projektet. Naturvärdesinventeringen avgränsade en preliminär naturvärdesbiotop inom utredningsområdet som omfattade Välabäcken, vilken bedömdes ha preliminärt påtagligt naturvärde, se Figur 10. I en naturvärdesinventering kan en naturvärdesbiotop klassas som klass 1: Mycket högt naturvärde, klass 2: Högt naturvärde, klass 3: Påtagligt naturvärde, eller klass 4: Visst naturvärde. Välabäcken klassades som preliminärt klass 3 påtagligt naturvärde, och det krävs ett fältbesök för att säkert bestämma naturvärdesklassen.

Inom utredningsområdet identifierades även värdelandskap i form av *vattenmiljö* som i detta fall utgörs av Välabäcken.



Figur 10. Tidigare kända naturvärden kring järnvägen Kävlinge-Teckomatorp.

Inom ramen för järnvägsplanen ska en naturvärdesinventering i fält genomföras. Inventeringen ska utföras enligt Svensk Standard SS:199000:2023.

4.4.4 Vattenmiljö och miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer är juridiskt bindande krav på vilken kvalitet miljön ska ha inom ett visst område, till exempel i luft, vatten eller bullerutsatta miljöer. De fungerar som gränser eller riktvärden som myndigheter och

kommuner måste ta hänsyn till när de planerar markanvändning, prövar verksamheter eller utformar olika åtgärdsprogram.

En verksamhet får inte tillåtas om den, trots åtgärder för att minska påverkan, orsakar en sådan ökad förorening eller störning som innebär att vattenmiljön försämras på ett otillåtet sätt eller om det äventyrar möjligheten att uppnå *God status*.

Alla grund- och ytvatten omfattas inte av miljökvalitetsnormer. Vatten som omfattas av miljökvalitetsnormer pekas ut av Vattenmyndigheterna (VISS, 2025).

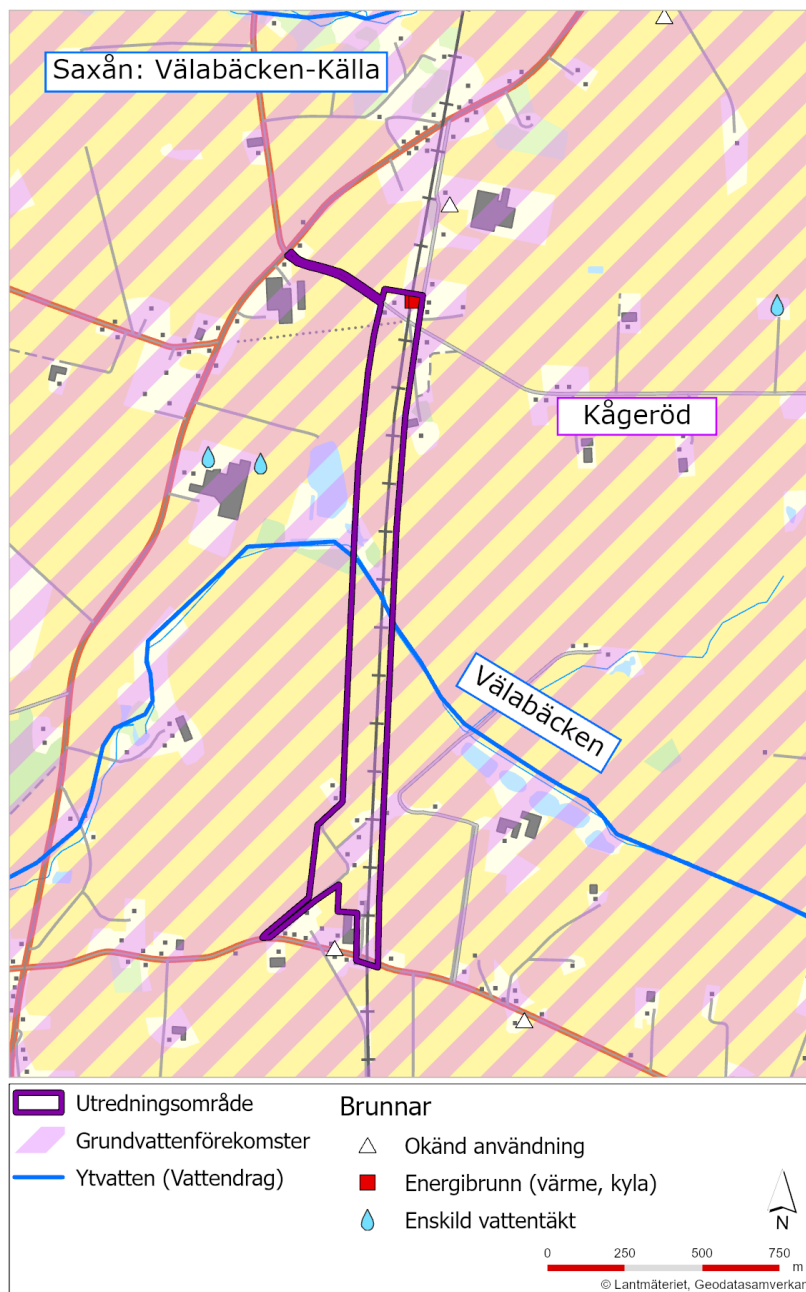
I utredningsområdet för detta projekt finns det två vattenförekomster; grundvattenförekomsten *Kågeröd* och ytvattenförekomsten *Välabäcken* (*Välabäcken* är också känd som "Välåån" i vissa kartunderlag). Ytterligare finns ytvattenförekomsten *Saxån: Välabäcken-Källa* som är belägen norr om utredningsområdet. *Välabäcken* mynnar ut i *Saxån* ungefär 7 km nedströms.

Kågeröd är en sedimentär bergförekomst med god kvantitativ och kemisk status.

Välabäcken har otillfredsställande ekologisk status med hänsyn till övergödning, uträtning, och förorenande ämnen (Nitrat). *Välabäcken* uppnår ej god kemisk status med hänsyn till kvicksilver och bromerade difenyleter. Kvicksilver och bromerade difenyleter härstammar från diffusa atmosfäriska utsläpp, och i dagsläget finns det inga vattendrag i Sverige som uppnår god kemisk status med hänsyn till dessa ämnen.

Saxån: Välabäcken-Källa, som *Välabäcken* mynnar ut i, har måttlig ekologisk status med hänsyn till övergödning och uträtning. *Saxån* uppnår inte god kemisk status med hänsyn till kvicksilver och bromerade difenyleter.

Utredningsområdet överlappar med två energibrunnar i utredningsområdets norra ände. Runt omkring utredningsområdet förekommer även brunnar för dricksvatten, samt brunnar med okänd användning. Se Figur 11.



Figur 11. Grund- och ytvattenförekomster samt brunnar kring utredningsområdet.

4.4.5 Friluftsliv och rekreation

Utredningsområdet passerar både genom Kävlinge och Svalöv kommun.

Båda kommunerna har en stor andel jordbruksmark, och det gäller även för området i utredningsområdet. Medan jordbruksmark är allemansrättslig mark, innebär det säsongsbetonade begränsningar av friluftslivet då det inte går att beträda jordbruksmarken medan grödor växer på fälten.

Kävlinge kommun beskriver att de viktigaste grönområdena för friluftslivet är vid kusten och vattendragen, och utgörs av ängar och betesmarker (Kävlinge kommun, 2025).

Svalöv kommun beskriver att de högsta friluftsvärdena i deras kommun är slättlandskapet i kommunens södra del, Söderåsen i norr. Kommunen lyfter även naturreservaten och Skåneleden som är av betydelse för friluftslivet (Svalöv kommun, 2025).

4.4.6 Kulturmiljö

Slätten kring utredningsområdet är rik på fornlämningar och möjliga fornlämningar. Merparten av lämningarna längs med järnvägen Kävlinge-Teckomatorp består av boplatser samt gravhögar.

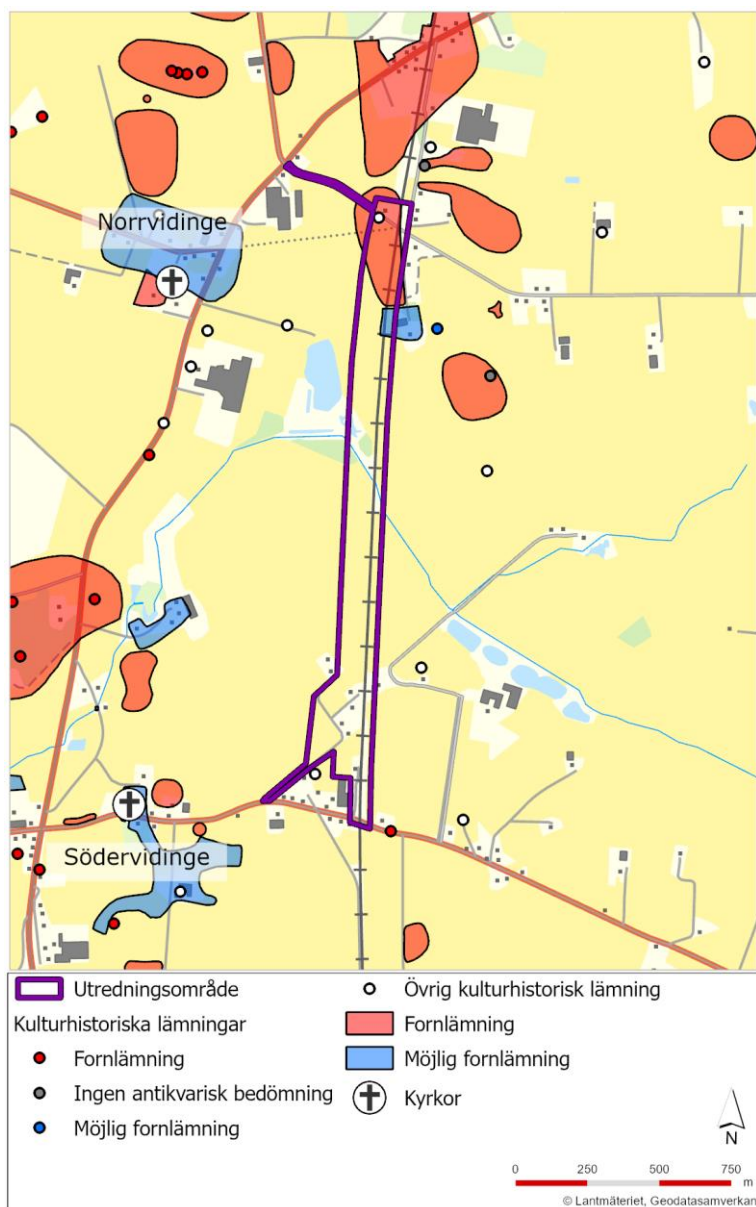
Utredningsområdet överlappar med en fornlämning, en möjlig fornlämning, och en övrig kulturhistorisk lämning.

Fornlämningen består av en boplatz med lämningsnummer L1989:5019. Lämningen utgör en stenåldersboplatz där sparsamma mängder flinta har hittats. Lämningen har delvis undersökts i samband med förläggning av en VA-ledning (Riksantikvarieämbetet, u.d.).

Den möjliga fornlämningen har lämningsnummer L1989:5544 och består av en gårdstomt som är omnämnd på kartor sedan 1700-talet, och ortnamnet Torup är omnämnt sedan 1500-talet.

Den övriga kulturhistoriska lämningen har lämningsnummer L1989:5619 och utgör en fyndplats där stenyxor och stenknivar har hittats.

Vidare ligger riksintresse för kulturmiljövården (se avsnitt 4.5.1) delvis inom utredningsområdet. Kyrkorna i Södervidinge och Norrvidinge är utpekade som kyrkliga kulturminnen.



Figur 12. Fornlämningar kring järnvägen Kävlinge-Teckomatorp

4.4.7 Hälsa och säkerhet

4.4.7.1 Buller och vibrationer

I utredningsområdets norra ände finns ett antal bostadshus, närmaste avstånd till bostad är ca 35 meter. Landskapet längs övriga sträckan består främst av åkermark och saknar bostäder i närhet till spåret. Området är redan idag utsatt för buller och vibrationer från den befintliga banan. Sträckan Teckomatorp-Kävlinge är sedan tidigare bullerutredd. Sträckan har inventerats och klassats som väsentlig ombyggnad avseende buller inom projektet Godsstråket genom Skåne. Syftet med utredningen var att hantera trafikökningen när man började köra persontrafik från Åstorp

samt den ökade mängden godstrafik. Eventuella bullerskyddsåtgärder längs sträckan Teckomatorp-Kävlinge är därmed bedömda och eventuellt vidtagna i annat projekt efter riktvärdena för väsentlig ombyggnad enligt TDOK 2014:1021 "Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg". Buller och vibrationer från det i denna järnvägsplan tillkommande mötesspåret kommer att utredas vidare i kommande skede.

4.4.7.2 Luftkvalitet

Miljökvalitetsnormer för luft regleras i luftkvalitetsförordningen. Risk för överskridande av normerna finns främst i större tätorter och de normer som är svårast att följa är vanligtvis de för partiklar (PM₁₀) och de för kvävedioxid (NO₂).

Då den aktuella sträckningen ligger i ett fritt och öppet läge med god luftväxling och järnvägstrafik genererar små utsläpp till luft bedöms halterna av luftföroreningar på lokal nivå i nära anslutning till järnvägen inte överstiga miljökvalitetsnormerna för utomhusluft vare sig i nuläget eller vid framtida trafikering på järnvägen. Aspekten luftmiljö bedöms därmed kunna avgränsas bort i det fortsatta arbetet.

4.4.8 Naturresurser

Utredningsområdet består i huvudsak av jordbruksmark (33 hektar). Ägoslagen utgörs i huvudsak av åker och en mindre andel permanent gräsmark (0,4 hektar) och våtmark (0,8 hektar).

Jordbruksmark är ett nationellt intresse enligt 3 kap. 4 § miljöbalken. Det innebär att marken endast får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar 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.

Det finns ingen skogsmark eller malm- och mineralfyndigheter inom utredningsområdet (SGU, 2025).

4.4.9 Klimat

Upprustning, drift och underhåll av järnvägsanläggningar innebär ofrånkomligt en påverkan på klimatet. Trafikverket arbetar därför systematiskt med att minska klimatpåverkan och energianvändning. I detta arbete används klimatkalkyler som beslutsunderlag och underlag för målstyrning samt som ett verktyg för att styra arbetet mot klimat- och energieffektiviseringar. En klimatkalkyl kommer tas fram i fortsatt arbete med järnvägsplanen.

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1 Lokalisering och utformning

Mötesspåret ska anläggas på västra sidan om järnvägen inom utredningsområdet, som definieras i avsnitt 3.1. Mötesspåret har inte projekterats i detalj, men utredningsområdet har anpassats för att ett mötesspår som kan rymma 750 meter långa tåg. På mötesspåret kan ett tåg invänta ett mötande tåg, alternativt möjliggör det för ett långsammare tåg att invänta så att ett snabbare tåg kan ta sig förbi. Mötesspåret medför därför att kapaciteten ökar längs sträckan.

Mötesspårets längd uppgår till omkring 1000 meter, i detta mått ingår inte de sträckor som växlarna kräver. Högsta tillåtna hastighet blir 140 km/tim på befintligt enkelspår och 80 km/tim på det nya mötesspåret. Två nya växlar kommer att anläggas i anslutning till det nya mötesspåret, en i vardera änden. Befintlig signalanläggning längs med banan kan komma att behöva anpassas.

En ny bro behöver byggas över Välabäcken för det nya mötesspåret. Bron placeras bredvid befintlig bro och en mindre anpassning av Välabäcken kommer behövas. Fördelarna med separata broar är att vid framtida underhåll av broarna behöver man inte stänga tågtrafiken, utan denna kan ledas om på den bro där underhållsarbete inte genomförs. Även vid byggnation kan man se fördelar med två separata broar.

För det nya mötesspåret kommer servicevägar att behöva byggas. Två separata servicevägar kommer byggas väster om befintlig järnväg. Servicevägarna kommer anläggas fram till respektive växelläge och angränsande teknikbyggnader. Den norra servicevägen kommer ansluta till befintligt vägnät via enskild väg som avviker åt sydöst från statlig väg 108. I syd ansluter servicevägen via enskild väg, Gunbovägen. En mindre åtgärd för att öka bredden i två kurvor på Gunbovägen kommer behövas för att möjliggöra infart för bygg- och servicefordon.

5.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

5.2.1 Riksintressen

Riksintresset för kulturmiljövården *Norrvidinge – Södervidinge* passerar kant-i-kant med järnvägen Kävlinge-Teckomatorp och överlappar därmed utredningsområdet. Det finns därför en risk att mötesspåret hamnar inom riksintressets avgränsningar.

Riksintresset är delvis utpekade för fornlämningar såsom megalitgravar och bronsåldershögar. Påverkan från järnvägsplanen kan innebära att mark och fornlämningsmiljöer tas i anspråk för mötesspåret. Påverkan på fornlämningsmiljöerna som en del av riksintresset kommer utredas vidare som en del i den arkeologiska utredning som ska utföras.

Utredningsområdet påverkar inte några megalitgravar eller bronsåldershögar som pekade ut i riksintresset. Effekter och konsekvenser för riksintresset kan inte uteslutas, men utreds vidare.

Riksintressen för naturvård bedöms inte omfattas av några miljöeffekter, eftersom de är belägna för långt ifrån järnvägen samt och att järnvägsplanen inte medför några ingrepp i dessa områden.

5.2.2 Områdesskydd

Inga områdesskydd överlappar med utredningsområdet. Inga miljöeffekter förväntas uppstå på skyddade områden.

5.2.2.1 Strandskydd

Inget strandskydd överlappar med utredningsområdet. Inga miljöeffekter förväntas uppstå på strandskyddets intressen.

5.2.3 Naturmiljö

Området består av starkt rationaliserad åkermark och har därför sannolikt låga värden ur naturmiljösynpunkt.

I naturvärdesinventeringen på förstudienivå har endast Välabäcken blivit tilldelad en preliminär naturvärdesklass. Påverkan kan komma att ske på Välabäcken när en järnvägsbro anläggs över vattendraget, då vattendraget kan komma att behöva grävas om. Det introducerar risk för grumling av vattendraget, vilket kan medföra negativa miljöeffekter för de arter som förekommer i vattendraget.

5.2.4 Vattenmiljö och miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormerna för yt- och grundvatten, det så kallade vattendirektivet, fastslår kvalitetskrav vad gäller kemisk och ekologisk status för ytvatten samt kemisk och kvantitativ status för grundvatten. Kvalitetskraven anger att vattenförekomsternas status inte får försämras.

Av de ytvattenförekomster som förekommer längs med järnvägen Kävlinge-Teckomatorp är det främst vattendraget Välabäcken som riskerar att påverkas, då det passerar genom utredningsområdet.

En bro kommer behöva anläggas över Välabäcken för att tillgodose mötesspåret. Anläggandet av bron kan medföra att Välabäcken behöver grävas om vilket kan medföra risk för grumling i byggskedet. Välabäckens flöde har beräknats understiga 1 kubikmeter per sekund, samtidigt som den bottenyta som bron bedöms uppta inte kommer överstiga 500 m². Därför bedöms anläggandet av bron innebära anmälningspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap. 3 § MB och 19 § pkt 2 och 6 i *Förordning (1998:1388) om vattenverksamheter*.

Påverkan kan ske genom incidenter vid hantering av drivmedel eller läckage från arbetsmaskiner under byggskedet. Långsiktig påverkan på vattendraget kan uppstå på grund av läckage av metaller (t.ex. koppar, zink) från kontaktledningar och bromsbelägg.

Av de grundvattenförekomster som förekommer är det främst *Kågeröd* som kan påverkas av järnvägsplanen, då utredningsområdet är beläget inom förekomsten. Grundvattenförekomsten SE618925-133477 är belägen relativt långt (1,5 km) från utredningsområdet och därför bedöms det inte finnas någon risk för miljöeffekter på den förekomsten.

Risk för påverkan på grundvattenförekomster föreligger vid oavsiktliga utsläpp av kemikalier i samband med olyckor under byggskedet. Det kan leda till att kemikalier når grundvattnet. Riskens bedöms som liten, eftersom jordmäktigheten är 10-30 meter vilket utgör en lång transportväg för föroreningar att nå grundvattnet i berggrunden.

Samtidigt bedöms risken för att grundvattenförekomstens kemiska status försämras av en olycka som liten då förekomsten i sin helhet är stor, 289 km². Eventuella oavsiktliga utsläpp kan hanteras genom vidtagande av försiktighetsåtgärder under byggskedet.

Om markavvattning (tillfällig eller permanent) krävs för projektet kan det lokalt påverka grundvattentillgången för de brunnar som finns i närheten av utredningsområdet. Det kan i värsta fall leda till att möjligheten till

uttag ur dricksvattenförekomsten för de som har enskild brunn i närheten av järnvägen försämras.

5.2.5 Friluftsliv och rekreation

Då mötesspåret kommer ta mark i anspråk inom utredningsområdet innebär det att mindre mark kommer vara tillgängligt för allmänheten. Emellertid bedöms området inte ha något värde för friluftslivet och sammantaget kommer därför inga negativa miljöeffekter på friluftslivet följa av åtgärden.

5.2.6 Kulturmiljö

Utredningsområdet överlappar med tidigare kända fornlämningar och möjliga fornlämningar. Vidare bedöms det finnas hög risk för att det finns tidigare okända fornlämningar i området, eftersom området kring järnvägen Kävlinge-Teckomatorp är fornlämningsrikt.

Tillkommande markanspråk för nytt mötesspår i utredningsområdet riskerar att medföra ingrepp i fornlämningsmiljöer. Det innebär att tillstånd för ingrepp i fornlämningsområde erfordras och vissa fornlämningar kan behöva undersökas arkeologiskt innan arbetet med mötesspåret påbörjas.

Påverkan från järnvägsplanen kan innebära att mark och fornlämningsmiljöer tas i anspråk för mötesspåret. Påverkan på fornlämningsmiljöerna kommer utredas vidare som en del i den arkeologiska utredning som ska utföras.

5.2.7 Hälsa och säkerhet

5.2.7.1 Buller och vibrationer

Medan järnvägsplanen medför ytterligare ett spår, förväntas inte tågtrafiken att öka ytterligare längs med järnvägen Kävlinge-Teckomatorp på grund av mötesspåret. Därför förväntas inte heller att befintliga buller- och vibrationsnivåer förändras på sikt på grund av trafikmängden. Däremot medför mötesspåret en ny växel vilket kan ge högre ljud- och vibrationsnivåer i området kring växeln. I kommande skede görs en buller- och vibrationsutredning för att identifiera bostäder där riktvärden överskrids och utreda eventuellt åtgärdsbehov.

5.2.8 Naturresurser

Järnvägsplanen kommer medföra att jordbruksmark tas i anspråk, då utredningsområdet består till största delen av jordbruksmark.

Jordbruksmarken bedöms vara brukningsvärd enligt 3 kap. 4 § miljöbalken. Det baseras på att utredningsområdet är beläget i ett landskap med mycket omgivande jordbruksmark och aktivt tar emot gårdsstöd enligt Jordbruksverkets blockdatabas (Jordbruksverket, 2025).

Det saknas emellertid alternativa lokaliseringar som inte innebär att jordbruksmark tas i anspråk. Eftersom syftet med järnvägsplanen är att tåg ska kunna passera varandra mellan Kävlinge-Teckomatorp, och att all sammanhängande mark däremellan består av jordbruksmark, innebär det att jordbruksmark måste tas i anspråk i järnvägsplanen. Det innebär en negativ miljöeffekt med hänsyn till naturresurser. Utformning av järnvägen i kommande skede syftar till att minimera negativ påverkan på jordbruksmarken.

I övrigt kommer inga andra naturresurser att tas i anspråk, då det inte finns någon skog eller malm- och mineralförekomster i utredningsområdet (SGU, 2025).

5.2.9 Klimat

För projektet kommer klimatreducerande åtgärder att tas fram i kommande skeden med syftet att i möjligaste mån kunna reducera projektets totala klimatpåverkan, exempelvis genom val av tekniska lösningar, materialval och om möjligt även reducera mängden material som används.

6 Åtgärder

Åtgärder som kan komma att bli aktuella i projektet för att förebygga, avhjälpa, hindra, motverka eller avhjälpa negativa miljöeffekter:

- Massbalans ska eftersträvas under hela projekteringstiden och schaktmassor återanvänds inom projektet där det är möjligt.
- Om tidigare okända fornlämningar upptäcks ska det rapporteras in till Länsstyrelsen Skåne Län.
- Arbetsmaskiner ska ha med sig saneringsutrustning för hantering av oavsiktliga utsläpp av petroleumprodukter.
- Bullernivåer under anläggningsfasen ska hållas under Naturvårdsverkets riktlinjer för byggbuller.
- Klimatreducerande åtgärder kommer att arbetas fram i syfte att belysa projektets klimatpåverkan och vilka åtgärder som vidtas för att minska den.

7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Bedömning av om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan utgår från de kriterier som finns i 11–13 §§ miljöbedömningsförordningen (2017:966).

Trafikverket bedömer att mötesspåret kan utformas på ett sådant sätt, längs järnvägen, inom utredningsområdet att åtgärden inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Inom utredningsområdet finns det värden kopplade främst till kulturmiljö (fornlämning, möjlig fornlämning, och riksintresse) och vattenmiljö (Välabäcken och grundvattenförekomster). Det finns i nuläget inga kända föroreningar eller naturvärden i utredningsområdet. Inventeringar gällande dessa utförs i kommande skede. Projektet bedöms inte medföra negativa effekter gällande områdesskydd, friluftsliv och rekreation, hälsa och säkerhet, och klimat.

Järnvägsplanen kan innebära negativa effekter för kulturmiljö beroende på utformning och placering av mötesspåret inom utredningsområdet. Fortsatt utredning och projektering syftar till att minimera riskerna för negativ påverkan.

Planerad åtgärd innebär att jordbruksmark behöver tas i anspråk. Ett nytt mötesspår på sträckan bedöms utgöra ett samhällsintresse och hänsyn till kvarvarande mark ska tas för att inte försämra brukningsmöjligheterna.

Negativa effekter kan uppstå på yt- och grundvatten vid oavsiktliga utsläpp av kemikalier. Vidare kan ytvatten påverkas i samband med ny järnvägsbro över Välabäcken.

8 Fortsatt arbete

8.1 Planläggning

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

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Gör Länsstyrelsen samma bedömning kommer projektet arbeta vidare med utformning av mötesspåret samt en miljöbeskrivning som tillsammans redovisas i projektets planbeskrivning.

Skulle åtgärden bedömas innebära en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av Länsstyrelsen.

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

8.2 Viktiga frågeställningar

Det fortsatta arbetet kommer ägnas åt valet av utformning för mötesspåret samt eventuella följd- och skyddsåtgärder.

En bullerutredning vid det valda alternativet kommer utföras i syfte att säkerställa bra boendemiljö vid mötesspåret.

En naturvärdesinventering på fältnivå ska utföras för att bedöma utredningsområdets naturvärden. Inventeringen ska inkludera en fördjupad inventering av invasiva växtarter.

Behov av åtgärder för att minska risken för spridning av invasiva arter behöver utredas.

En miljöteknisk provtagning ska utföras i syfte att identifiera förorenade områden.

Påverkan på markavvattningsföretagen kommer utredas vidare.

Framkomlighet längs vägar för trafikanter under byggtiden utreds.

Påverkan på trummor och vattendrag samt behov av anmälan om vattenverksamhet utreds.

10. Källor

- Jordbruksverket. (2025). *Kartor och geografisk data*. Hämtat från jordbruksverket.se: <https://jordbruksverket.se/e-tjanster-databaser-och-appar/e-tjanster-och-databaser-stod/kartor-och-gis>
- Kävlinge kommun. (2022). *Översiktsplan 2040*.
- Kävlinge kommun. (den 07 07 2025). *Natur och friluftsliv*. Hämtat från www.kavlinge.se: <https://www.kavlinge.se/bygga-bo-och-miljo/natur-och-friluftsliv>
- Länsstyrelsen Skåne. (2025). *LstM Strandskydd Skåne*. Hämtat från ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se: <https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/srv/api/records/GetMetaDataById?id=97a8e31e-ea11-4ace-abff-f63f4a0e8c75>
- Länsstyrelsen Skåne län. (den 07 02 2000). *N50*. Hämtat från <https://geodata.naturvardsverket.se/handlingar/rest/dokument/203097>
- Länsstyrelsen Skåne Län. (den 07 02 2000). *N52*. Hämtat från <https://geodata.naturvardsverket.se/handlingar/rest/dokument/203099>
- Länsstyrelsen Skåne Län. (den 30 11 2023). *NRO 12 049 Saxån Braån Värdebeskrivning*. Hämtat från <https://geodata.naturvardsverket.se/handlingar/rest/dokument/203096>
- Riksantikvarieämbetet. (2025). *Riksintressen för kulturmiljövården - Skåne Län*.
- Riksantikvarieämbetet. (u.d.). *Fornsök*. Hämtat från app.raa.se: <https://app.raa.se/open/fornsok/>
- SGU. (2025). *Malm och mineral*. Hämtat från sgu.se: <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-malm-mineral.html>
- Svalöv kommun. (2021). *Översiktsplan*.
- Svalöv kommun. (den 24 01 2025). *Friluftsliv & natur*. Hämtat från svalov.se: <https://www.svalov.se/uppleva--gora/friluftsliv--natur>
- Trafikverket. (den 01 12 2025). *TIKK*. Hämtat från Trafikverket, Trafikinformation: <https://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation>
- Trafikverket. (u.d.). *Tittskåp*. Hämtat från <https://gis.trafikverket.se/portal/apps/webappviewer/index.html?id=23fbe09f27fb4fd79769deef9300a1a5> den 19 09 2025
- VISS. (2025). *Vattenkartan*. Hämtat från <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA26798001>

Trafikverket, Box 543, 291 25 Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsvägen 17

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

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