

RAPPORT

Planbeskrivning Väg 108 Holmeja busshållplats och planskildhet

Svedala kommun, Skåne län
Vägplan
2026-02-16



Trafikverket

Postadress: Neptunigatan 52, 211 18 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Dokumenttitel: Planbeskrivning – Väg 108 Holmeja busshållplats och planskildhet

Författare: Rejlers Sverige AB

Dokumentdatum: 2026-02-16

Ärendenummer: TRV 2025/135412

Version: 1.0

Kontaktperson: Erik Prejer, Projektledare, Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning	5
2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	6
2.1 Planlägningsprocessen.....	6
2.2 Bakgrund	7
2.3 Tidigare utredningar	7
2.4 Mål och syfte	8
2.5 Nationella mål.....	8
3 Miljöbeskrivning	10
3.1 Beslut om betydande miljöpåverkan	10
3.2 Avgränsning	10
3.3 Tid	11
3.4 Underlag till miljöbeskrivning	12
4 Förutsättningar	13
4.1 Vägarnas funktion och standard	13
4.2 Trafik och användargrupper.....	14
4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	16
4.4 Landskapet och staden.....	17
4.5 Miljö och hälsa.....	18
5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	27
5.1 Val av lokalisering.....	27
5.2 Val av utformning.....	27
5.3 Bortvalda alternativ.....	30
5.4 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs.....	31
6 Effekter och konsekvenser av projektet	32
6.1 Trafik och användargrupper.....	32
6.2 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	32
6.3 Miljö och hälsa.....	32

6.4 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser.....	36
6.5 Påverkan under byggnadstiden	36
7 Samlad bedömning	38
7.1 Ändamål och projektmål	38
7.2 Transportpolitiska mål.....	38
7.3 Överensstämmelse med miljökvalitetsmål	38
8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden	40
8.1 Miljöbalkens allmänna hänsynsregler	40
8.2 Miljökvalitetsnormer	41
8.3 Hushållning med mark- och vattenområden.....	41
9 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	43
10 Markanspråk och pågående markanvändning	44
10.1 Vägområde med vägrätt	44
10.2 Vägområde med inskränkt vägrätt	45
10.3 Område med tillfällig nyttjanderätt.....	45
10.4 Pågående markanvändning	46
10.5 Ersättning	46
11 Fortsatt arbete	48
11.1 Dispenser, tillstånd och anmälningar	48
11.2 Kontroll och uppföljning	49
12 Genomförande och finansiering.....	50
12.1 Formell hantering.....	50
12.2 Genomförande.....	51
12.3 Överensstämmelse med kommunala planer	52
12.4 Finansiering.....	52
13 Underlagsmaterial och källor	53

1 Sammanfattning

Denna handling utgör granskningshandling för vägplan för väg 108 Holmeja i Svedala kommun, Skånes län. Granskningshandlingen är en del av planläggningsprocessen, som slutligen leder till en fastställd vägplan.

Länsstyrelsen i Skåne län har med samrådshandling (daterad 2025-08-29) samt samrådsredogörelse (daterat 2025-10-14) som underlag beslutat att projektet inte bedöms medföra en betydande miljöpåverkan. Därför kommer ingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB) att utföras utan i stället tas en miljöbeskrivning fram. Denna utförs som en del av planbeskrivningen.

Busshållplatserna i Holmeja är i dagsläget inte tillgänglighetsanpassade och det finns inte någon planskild passage för att passera väg 108 på ett trafiksäkert sätt. Trafikverket planerar därför en ny placering och utformning av busshållplatserna samt en planskild passage för gång- och cykeltrafik. Syftet med åtgärden är att öka tillgängligheten och säkerheten för resande via kollektivtrafik. Vägplanen innebär att hållplatserna flyttas söderut mot Yddinge och att den planskilda passagen utformas som rörbro. Passagen passerar under väg 108.

Förutsättningarna inom området för åtgärden gällande miljö, avvattnings, grundvatten, geoteknik, hydrogeologi samt markmiljö har utretts samt att åtgärdens påverkan på dessa områden har bedömts. Viss jordbruksmark kommer behöva tas i anspråk för att ansluta befintlig gång- och cykelväg till de nya hållplatserna samt den planskilda passagen.

Det presenterade planförslaget kommer inte innebära någon påverkan för varken riksintressen, Natura 2000-områden eller kulturmiljö. Ett biotopskyddat område sträcker sig söderut från den planerade passagen men kommer inte påverkas varken under bygg- eller drifttiden. En geoteknisk och markmiljöteknisk undersökning har genomförts i projektet där resultaten inte kan påvisa att åtgärden skulle innebära en negativ inverkan på omgivningen under vare sig bygg- eller driftskedet. För att anlägga rörbron kommer en pumpstation att behöva anläggas. Bedömningen är att påverkan på grundvatten är ytterst liten.

Att tillgänglighetsanpassa busshållplatserna och öka trafiksäkerheten för gående och cyklister kommer bidra till projektets projektmål samt till de transportpolitiska målen. Åtgärden främjar även tillgängligheten för Skåneleden. Bedömningen är även att projektet positivt bidrar till de nationella miljökvalitetsmålen.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1 Planläggningsprocessen

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

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 2.1–1. Planläggningsprocessen. Projektet är nu i skede Granskningshandling.

2.2 Bakgrund

Holmeja busshållplats är idag inte tillgänglighetsanpassad. Det finns även ett behov av att kunna passera väg 108 för av- och påstigande kollektivtrafikresenärer samt övriga oskyddade trafikanter som passerar väg 108 för rekreativa aktiviteter. För att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten för resande med kollektivtrafiken till och från Holmeja och angränsande målpunkter görs en tillgänglighetsanpassning av hållplatserna samt en gång- och cykelport under väg 108.

2.3 Tidigare utredningar

2.3.1 Samrådsunderlag, 2019-12-19

Ett samrådsunderlag för en vägplan omfattande busshållplatserna i Holmeja togs fram under 2019 som underlag inför länsstyrelsens beslut om projektet kan innebära betydande miljöpåverkan. I dokumentet beskrivs två busshållplatser längs väg 108 vid Holmeja och dess läge, standard och funktion.

I samrådsunderlaget föreslogs att hållplatserna skulle byggas om. Ombyggnaden skulle göras för att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten för resande med kollektivtrafiken till och från Holmeja och angränsande målpunkter. Hållplatserna skulle tillgänglighetsanpassas enligt Skånetrafikens riktlinjer. Vägplanen slutfördes dock inte på grund av att den inte inkluderade någon planskild passage och därmed inte skulle möjliggöra en trafiksäker passage över väg 108. Trafikverket ansåg att det behövde göras ett omtag och arbetet med vägplanen pausades. Arbetet koordinerades sedan med åtgärdsvalsstudien som genomfördes 2022.

2.3.2 Åtgärdsvalsstudie, 2022-10-05

En åtgärdsvalsstudie som omfattade väg 108 mellan Trelleborg och Staffanstorp genomfördes under år 2020-2022. Sträckan har varierande standard och ett antal standardhöjningar med fokus på trafiksäkerhet och framkomlighet har genomförts under 2000-talets början. Senare års trafikökning och en bedömd kommande trafikökning föranledde att vägen behövde studeras och analyseras utifrån trafiksäkerhet och framkomlighet. Åtgärdsvalsstudiens syfte var att undersöka huruvida det fanns brister i kapacitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet på vägsträckan så väl som vid anslutningar. Standarden på hållplatserna i Holmeja samt avsaknaden av en trafiksäker passage över väg 108 pekades ut som brister. Anläggande av en planskild gång- och cykelpassage tvärs väg 108 var en

åtgärd som i åtgärdsvalsstudien bedömdes ge stor nytta för resande med kollektivtrafiken till och från Holmeja och angränsande målpunkter.

2.4 Mål och syfte

2.4.1 Ändamål

Projektets ändamål är att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten för resande med kollektivtrafiken till och från Holmeja och angränsande målpunkter. Detta ökar även tryggheten och trafiksäkerheten för cyklister, boende i närområdet och för besökare som rör sig över vägen i samband med rekreation, till exempel vandrare längs Skåneleden.

2.4.2 Projektmål

Projektmålen är att:

- Undvika intrång i fornlämning, en bytomt/gårdstomt.
- Anordna en planskild passage tvärs länsväg 108.
- Låg klimatpåverkan ska eftersträvas vid val av lösningar.

2.5 Nationella mål

2.5.1 Transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål rörande tillgänglighet och ett hänsynsmål rörande säkerhet, miljö och hälsa.

2.5.1.1 Funktionsmålet

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

2.5.1.2 Hänsynsmålet

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

2.5.2 Nationella miljö kvalitetsmål

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål och ett antal etappmål. De 16 miljö kvalitetsmålen har i vissa fall brutits ned i regionala och lokala mål. De miljömål som bedöms aktuella för projektet markeras i fet stil i Tabell 2.5.2-1.

Tabell 2.5.2-1. De 16 nationella miljö kvalitetsmålen.

1. Begränsad klimatpåverkan	9. Grundvatten av god kvalitet
2. Frisk luft	10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
3. Bara naturlig försurning	11. Myllrande våtmarker
4. Giftfri miljö	12. Levande skogar
5. Skyddade ozonskikt	13. Ett rikt odlingslandskap
6. Säker strålmiljö	14. Storslagen fjällmiljö
7. Ingen övergödning	15. God bebyggd miljö
8. Levande sjöar och vattendrag	16. Ett rikt växt- och djurliv

Det övergripande generationsmålet innebär att lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta till nästa generation och det utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Detta mål är ett inriktningsmål för hela miljöpolitiken och är vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället. Miljömålen har hittills följts upp mot 2020. De globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030 tar sikte på året 2030. Därför utgör detta årtal nästa hållpunkt för miljömålen.

3 Miljöbeskrivning

3.1 Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Skåne län har med samrådshandling (daterad 2025-08-29) samt samrådsredogörelse (daterat 2025-10-14) som underlag beslutat att projektet inte bedöms medföra en betydande miljöpåverkan. Därför kommer ingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB) att utföras utan i stället tas en miljöbeskrivning fram. Denna utförs som en del av planbeskrivningen.

Länsstyrelsen anser i sitt yttrande att planbeskrivningen behöver kompletteras avseende bedömning av påverkan på berörda riksintressen. Länsstyrelsen anser även att hantering av länshållningsvatten i samband med anläggande av rörbron behöver förtydligas.

3.2 Avgränsning

Utredningsområdet för vägplanen täcker in planerad lokalisering och utformning av de planerade hållplatserna inklusive planskild passage, se Figur 3.1-1. Utredningsområdet utgörs i huvudsak av jordbruksmark samt vägren.



Figur 3.1-1 Vägplanens utredningsområde.

Vägområdet utgörs av den mark som tas i anspråk för väganordningen, det vill säga de anordningar som behövs för vägens bestånd, drift eller brukande. Förutom själva vägbanan räknas bland annat även dike, slänt, vägmärke och trumma som väganordning. Förutom vägområde kommer mark även att behöva nyttjas tillfälligt under byggtiden, så kallad tillfällig nyttjanderätt. Vägområde och tillfällig nyttjanderätt utgör tillsammans under byggtiden entreprenadens arbetsområde.

Beskrivning av projektets effekter begränsas geografiskt till arbetsområdet. Influensområdet täcker in det område där miljöeffekter kan uppstå. Dess storlek varierar beroende på vilken miljöaspekt som studeras. För de aspekter som är fysiskt knutna till vägens närmaste miljö sammanfaller influensområdet med arbetsområdet. För andra aspekter är influensområdet större, till exempel kan buller från byggskedet färdas längre ut i landskapet.

Miljöbeskrivningen har avgränsats till att beskriva följande miljöaspekter:

- Riksintressen och skyddade områden
- Vattenmiljö
- Naturmiljö
- Kulturmiljö
- Rekreation och friluftsliv
- Boendemiljö och hälsa
- Invasiva arter

Miljöaspekter som inte bedöms bli påverkade eller endast påverkade i mycket begränsad omfattning utreds inte vidare i miljöbeskrivningen. För aktuell vägplan gäller det nedan aspekter:

- Riksintresse för naturvård
- Riksintresse för rörligt friluftsliv
- Riksintresse för kulturmiljövård

3.3 Tid

Fastställelseprövning av vägplanen planeras att ske under hösten 2026. Byggnationen är planerad att starta våren 2027 under förutsättning att vägplanen vinner laga kraft.

Byggtiden förväntas preliminärt bli cirka åtta månader beroende på val av byggmetod samt schaktmängder.

3.4 Underlag till miljöbeskrivning

I Tabell 3.3-1 listas de PM och rapporter som utöver det underlag som inhämtats från Svedala kommun, länsstyrelsen och andra myndigheter utgjort underlag till miljöbeskrivningen.

Arbetet med dessa PM och rapporter samt miljöbeskrivningar av utförts av miljövetare, biolog, geotekniker, VA-ingenjör, hydrogeolog, vägingenjör samt sakkunniga inom risk.

Tabell 3.3-1 Förteckning över de PM och rapporter om utgjort underlag till miljöbeskrivningen.

PM/rapport	Arbetsmetod
PM Markmiljöundersökning	Utvärdering av resultat från marktekniskt fältarbete och sammanställning av tidigare dokumenterad information avseende kända MIFO-objekt och historisk markanvändning.
Naturvärdesinventering (NVI) – vid Holmeja, Svedala kommun, inför vägplan, 2024	Fältstudie, dokumentation och naturvärdesklassning.
Markteknisk undersökningsrapport (MUR) - Geoteknik, hydrogeologi och miljö	Utvärdering av resultat från geotekniskt fältarbete samt installationer och mätning av grundvattenrör. Beskrivning av hydrogeologiska förutsättningar. Redovisning av planerad anläggning samt schakt för bedömning av behov för grundvattenborledning/sänkning. Fältstudier, insamling och tolkning av höjddata och data från VISS, SGU, SMHI och Ledningskollen, beräkningar av dagvatten- och naturflöden.

4 Förutsättningar

4.1 Vägarnas funktion och standard

4.1.1 Väg 108

Väg 108 (Lundavägen) är en statlig väg som ingår i strategiskt vägnät för tyngre transporter samt i funktionellt prioriterat vägnät för dagliga personresor, godstransport och långväga personresor. Vägen går mellan Trelleborg och Örkelljunga, passerar bland annat Svedala, Staffanstorp, Lund, Kävlinge och Perstorp.

Inom projektområdet är väg 108 7,5 meter bred, med smala vägrenar och har två körfält utan mittseparering. Hastighetsgränsen förbi hållplatsläget är 80 km/timme.

Sträckan är försedd med viltstängsel som slutar cirka 100 meter norr om korsningen 108/Yddingevägen/Yddingenäsvägen.

4.1.2 Yddingevägen

Yddingevägen är en enskild väg som för närvarande underhålls av Svedala kommun. Vägen är utformad med en vägbredd på 6–7 meter, smala vägrenar och två körfält utan mittlinje eller mittseparering. Hastighetsgränsen längs vägen är 40 km/timme.

4.1.3 Yddingenäsvägen

Yddingenäsvägen är en enskild väg, beläggningen är av grus. Vägens bredd varierar mellan cirka 3,5 meter till 6,5 meter. Hastighetsgränsen är 70 km/timme.

4.1.4 Gångväg

Ytan fram till hållplatsläge A belägen på västra sidan av väg 108 består av en enskild grusväg (Yddingenäsvägen) som ingår i en gemensamhetsanläggning. Grusvägen löper längs jordbruksmark och saknar belysning.

Hållplatsläge B, belägen på östra sidan väg 108, är förbundet med bostadsområdet längs Yddingevägen via en smal, belyst gångstig som delvis är belagd med grus och som går i kanten av jordbruksmark, se Figur 4.1.4-1. Gångstigen är en del av en samfällighet och belysningen ägs av Svedala kommun.



Figur 4.1.4-1. Gångstig till hållplatsläge B som går i kanten av jordbruksmark.

4.2 Trafik och användargrupper

4.2.1 Biltrafik

Inom utredningsområdet återfinns en statlig väg och två enskilda vägar. Trafikmängd för vägarna sammanställs i Tabell 4.2.1.-1.

Tabell 4.2.1–1. Trafikmängd på vägar inom utredningsområdet.

Vägnummer/vägnamn	Årsdygnstrafik (ÅDT totaltrafik)	Mätår
Väg 108	5850 (400 tunga fordon)	2021
Yddingevägen	Data saknas	Data saknas
Yddingenäsvägen	Data saknas	Data saknas

4.2.2 Kollektivtrafik

Längs väg 108 i Holmeja återfinns två hållplatslägen: läge A som är i riktning söderut och läge B som är i riktning norrut, se Figur 4.2.2-1. Hållplatserna är utformade som fickhållplatser utan upphöjda plattformar. Hållplatsläget i riktning norrut, mot Staffanstorp och Lund, är försett med väderskydd.

Busshållplatserna i Holmeja trafikeras av Skånetrafiken med busslinje nummer 165. Linjen trafikeras med kvartstrafik i högtrafik från måndag till fredag och timmestrafik i högtrafik från lördag till söndag.

År 2023 var antalet påstigande vid busshållsläge A i riktning söderut mot Svedala 1694 per år och vid busshållsläge B i riktning norrut mot Lund 2434 per år. Enligt en mätning från helår 2023 var antalet påstigande vid busshållsläge A i snitt 6 per dag respektive 9 per dag vid busshållsläge B.



Figur 4.2.2-1. Till vänster: Hållplatsläge A i riktning söderut mot Svedala. Till höger: Hållplatsläge B i riktning norrut mot Lund.

4.2.3 Gång- och cykeltrafik

Inom utredningsområdet återfinns en grusväg och en gångstig som går från bostadsområdet vid Yddingevägen till hållplatslägena.

Trafikmängd på berört gång- och cykelnät är okänt.

4.2.4 Trafiksäkerhet

Enligt Transportstyrelsen olycksdatabas STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) har det rapporterats en olycka i anslutning till hållplatsen under tioårsperioden 2009-2018. Olyckan orsakades av avsvängande motorfordon, då personbil 1 körde in i framförvarande

fordon när personbil 2 skulle svänga till höger in på Yddingevägen. Olyckan innebar en lindrig skadeföljd.

4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling

4.3.1 Befolkning och näringsliv

År 2023 uppgick befolkningsmängden i Svedala kommun till drygt 23 500 invånare. Inom kommunen finns verksamheter inom tillverknings- och verkstadsindustri, transport och logistik, handel samt kontor och lager. Svedala kommun är en del av Malmö-Lund regionen.

Strax öster om vägplanens utredningsområde ligger tätorten Holmeja som är Svedala kommuns fjärde största tätort. Holmeja ligger drygt 7 kilometer norr om centralorten Svedala och drygt 25 kilometer från Malmö. I Holmeja finns en förskola och bebyggelsen består främst av villor.

4.3.2 Kommunala och regionala planer

4.3.2.1 Översiktsplan

Svedala kommuns översiktsplan antogs av kommunfullmäktige den 28 november 2018. Väg 108 pekas ut som ett viktigt transportsamband och bebyggelseutveckling föreslås i tätorten Holmeja. Det finns framtida utbyggnadsplaner av cykelstråk inom kommunen som skulle förbinda Holmeja med bland annat Svedala och Klågerup.

För Yddingestrand, strax söder om vägplanens utredningsområde, finns ett planprogram som föreslår bostäder och café.

Kommunen arbetar med en ny översiktsplan som väntas vara antagen under 2028.

4.3.2.2 Detaljplan

Vägplanen berör inte några detaljplaner.

4.3.2.3 Regional infrastrukturplan

I den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2022–2033 (Region Skåne, 2022) anges att väg 108, sträckan Staffanstorp-Trelleborg, är olycksdrabbad och ger såväl buller och barriäreffekter som trafiksäkerhetsproblem. I planen anges även att cykelinfrastrukturen längs

sträckan behöver förbättras samt att infrastrukturbrister för kollektivtrafik behöver studeras.

4.4 Landskapet och staden

Utredningsområdet vid busshållplatserna är en del av en storskalig vägstruktur och går längs väg 108. Landskapet runt om på båda sidor av vägen är ruralt, öppet, svagt kuperat och vidsträckt. Från väg 108 söderut skymtar Yddingesjön.

Gång- och cykelanslutningen vid bostäderna vid Yddingevägens tvärgata består av en grusad stig. Gaturummet här upplevs smalt och har en bakgatekaraktär, på grund av att intilliggande fastigheter har plank och tät vegetation som vetter in mot denna yta, se Figur 4.4-1. Landskapet längs Yddingevägen kantas av vegetation och bebyggelse vid sträckan närmast tvärgatan. Längre österut längs Yddingevägen, mot Holmeja, är landskapet öppet och svagt kuperat innan det övergår i tätortsbebyggelse.



Figur 4.4-1. Gång- och cykelanslutning vid Yddingevägens tvärgata.

4.5 Miljö och hälsa

4.5.1 Riksintressen och skyddade områden

4.5.1.1 Riksintressen

Utredningsområdet för vägplanen omfattas av fem riksintressen, se Tabell 4.5.1-1. Inga Natura 2000 områden återfinns utredningsområdet för åtgärden.

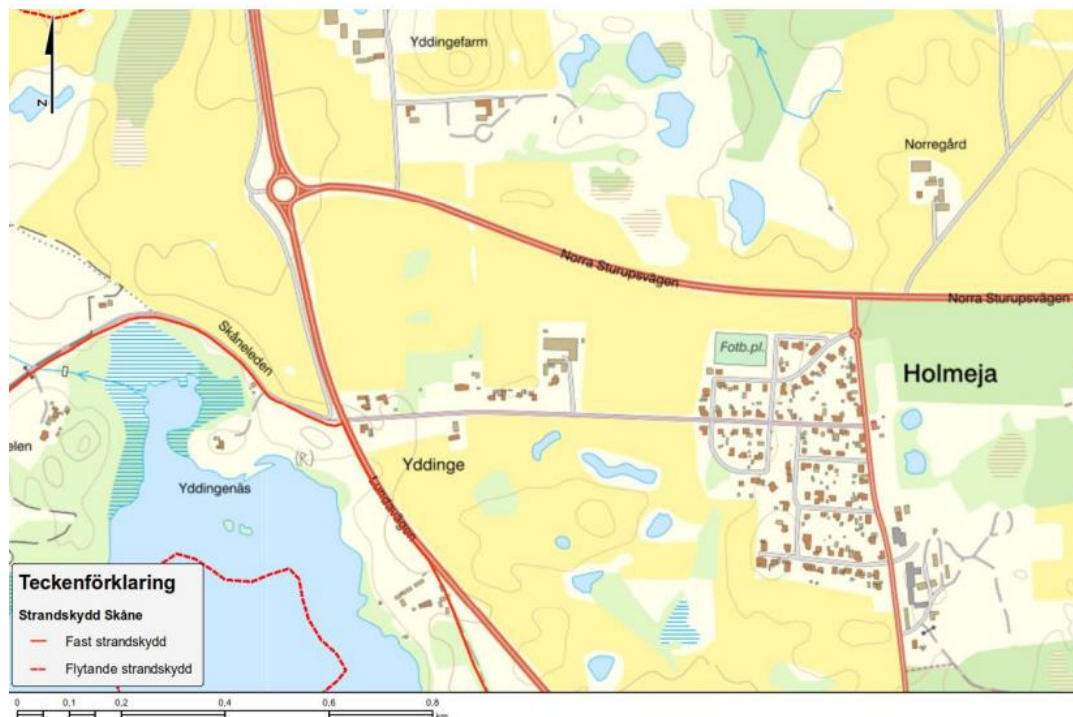
Tabell 4.5.1-1. Riksintressen inom vägplanens utredningsområde.

Riksintresse	Lagrum	Namn	Beskrivning
Friluftsliv	3 kap. 6 § miljöbalken	Torup	Område med särskilt goda förutsättningar för berikande upplevelser i natur- och/eller kulturmiljö. Område med särskilt goda förutsättningar för friluftaktiviteter och därmed berikande upplevelser.
Totalförsvar	3 kap. 9 § miljöbalken	Svedala	Påverkansområde övrigt: Svedala.
Kulturmiljö-vård	3 kap. 6 § miljöbalken	Görslöv-Torup mm	Kuperat odlingslandskap med förhistorisk bruknings- och bosättningskontinuitet i övergångsbygden mellan slätten och Romeleåsen kring Sege å, som väl speglar framväxten av det skånska jordbrukslandskapet som präglats av storgodsens förvaltning.
Rörligt friluftsliv	4 kap. 1-2 §§ miljöbalken	Sjö- och ås-landskapet vid Romeleåsen i Skåne	
Naturvård	3 kap. 6 § miljöbalken	Backlandskapet söder om Romeleåsen	Moränbacklandskapet sydväst om Romeleåsen är ett av de mest välutvecklade landskapen med död-istopografi i landet. I området finns rika typer av lövskog, torr- och fuktängar, rik- och fattigkärr. Mycket rik fauna. Ett viltrikt område med bl a kronhjort och dovhjort. Rik häckfågelfauna.

4.5.1.2 Strandskydd

Yddingesjön som ligger cirka 200 meter sydväst om utredningsområdet omfattas av strandskydd, se Figur 4.5.1.2-1. Strandskyddet omfattar land- och vattenområdet inom 100 meter från strandlinjen vid normalt

medelvattenstånd. Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten (miljöbalken 7 kapitlet 13 §).



Figur 4.5.1.2-1. Yddingesjöns strandskyddsområde.

4.5.2 Vattenmiljö

4.5.2.1 Grundvatten

Inom utredningsområdet finns två grundvattenförekomster, *SV Skånes kalkstenar* samt *Alnarpsströmmen*. Båda grundvattenförekomsterna omfattas av miljökvalitetsnormer, se Tabell 4.5.2.1-1. Det finns inget vattenskyddsområde i utredningsområdet.

Tabell 4.5.2.1-1 Grundvattenförekomster inom utredningsområdet, inklusive statusklassning och miljökvalitetsnormer.

Grundvattenförekomst	Senaste statusklassning	Miljökvalitetsnorm
SV Skånes kalkstenar (SE615989-133409)	God kemisk status God kvantitativ status	God kemisk status God kvantitativ status
Alnarpsströmmen (SE616671-133801)	Otillfredsställande kemisk status God kvantitativ status	God kemisk status God kvantitativ status

4.5.2.2 Ytvatten

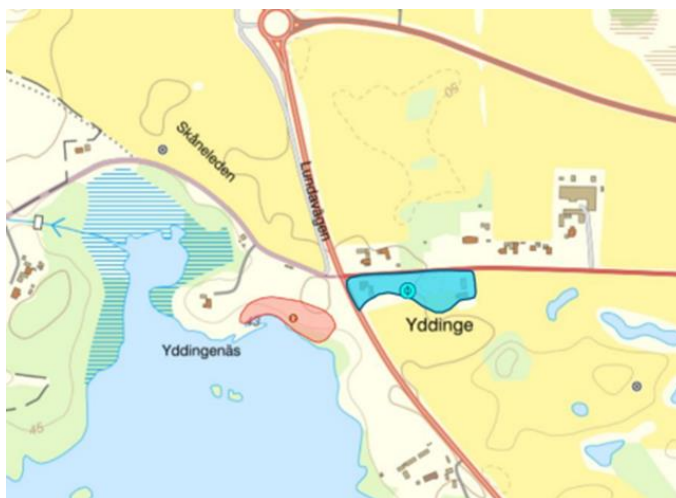
Cirka 200 meter sydväst om utredningsområdet ligger ytvattenförekomsten Yddingesjön (SE616141-133891). Sjön omfattas av miljö kvalitetsnormer och bedöms ha dålig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status (VISS, 2024).

Inga båtadsområden eller ledningar tillhörande markavvattningsföretag finns inom utredningsområdet.

4.5.3 Kulturmiljö

Med kulturmiljö menas av människan påverkade spår i landskapet som berättar om de historiska skeenden och processer som lett fram till dagens landskap. Människors livsmönster under olika tider kan följas i landskapets fysiska strukturer, samband och rörelsemönster. Det kan gälla allt från enskilda objekt till stora landskapsavsnitt och tidsmässigt spänna över allt från förhistoriska lämningar till dagens bebyggelsemiljöer. Enligt kulturmiljölagen är det en nationell angelägenhet att skydda och vårda kulturmiljön. Ansvaret för kulturmiljön delas av alla och den som planerar ett arbete ska se till att skador på kulturmiljön undviks eller begränsas. Alla former av ingrepp inom eller i närheten av fornlämningar är tillståndspliktiga och tillstånd söks hos länsstyrelsen. Det är förbjudet att utan tillstånd rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller genom bebyggelse, plantering eller på annat sätt ändra eller skada en fornlämning. Det finns en känd fornlämning intill utredningsområdet för vägplanen.

Inom och intill utredningsområdet för vägplanen finns två kända kulturhistoriska lämningar, se Figur 4.5.3-1 och Tabell 4.5.3-1.

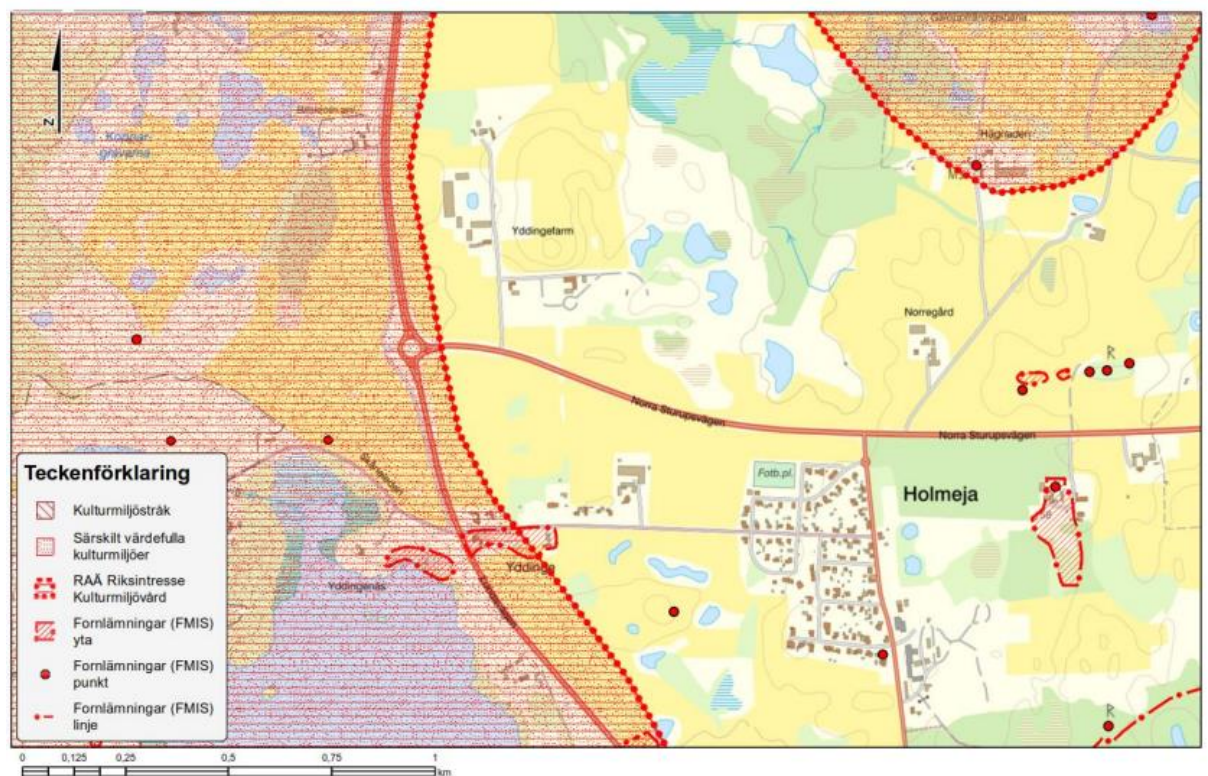


Figur 4.5.3-1. Fornlämningar inom och i direkt anslutning till utredningsområdet.

Tabell 4.5.3-1. Kända kulturhistoriska lämningar inom eller intill vägplanens utredningsområde.

Benämning (lämningsnr.)	Lokalisering	Typ av lämning och lagskydd
Bytomt/gårdstomt (L1989:2625)	Söder om Yddingevägen	Möjlig fornlämning, 2 kap. kulturmiljölagen.
Boplats (L1989:2518)	Ca 55 m söder om Yddingenäsvägen	Fornlämning, 2 kap. kulturmiljölagen.

Utredningsområdet är en del av området *Skabersjö-Bara-Mölleberga* som är utpekad av länsstyrelsen i Skåne som en särskilt värdefull kulturmiljö (2024), se Figur 4.5.3-2. Motiv till bevarandet är att området kring Skabersjö-Bara-Mölleberga är karakteristiskt för det skånska slottslandskapet. De kulturhistoriska lämningarna samt gårds- och bybebyggelsen i området visar kulturlandskapets utvecklingsfaser.



Figur 4.5.3-2. Kända kulturmiljövärden inom och intill vägplanens utredningsområde.

4.5.4 Naturmiljö

Naturmiljön i utredningsområdet består av ett öppet jordbrukslandskap samt mark i direkt anslutning till väg 108. En naturvärdesinventering i fält har genomförts i maj 2024 (Calluna, 2024). Utöver detta har även ett område som omfattar en zon på 300 meter runt hela inventeringsområdet använts vid utsök av tidigare känd miljöinformation från Artdatabanken. Den norra delen av vägplaneområdet, vid cirkulationsplatsen, har inte inventerats i fält men kommer inte att påverkas av åtgärder.

Majoriteten av inventeringsområdet består av åkermark eller andra biotoper som inte utgör naturvärdesobjekt. Vid inventeringen avgränsades två landskapsområden samt en naturvärdesbiotop, med visst naturvärde (naturvärdesklass 4), se Figur 4.5.4-1.



Figur 4.5.4-1. Röd markering visar inventeringsområdet för naturvärdesinventeringen. Gul polygon visar naturvärdesbiotop klass 4 (Calluna, 2024).

Vid inventeringen noterades också värdearter som indikerar att ett område har särskild betydelse för biologisk mångfald.

Naturvärdesbiotopen utgörs av betesmarken i utredningsområdets sydvästra del. Biotopen har en mestadels trivial gräsdominerad flora av femfingerört, hundäxing, svartkämpar, rödklöver, gråfibbla och rotfibbla. Viss förändring i topografi invid Yddingesjön med en del klibbal och betad strandäng. Hela naturvärdesobjektet är ett TUVA-objekt, det vill säga ängs- och betesmarksinventerat, och omfattas av naturvårdsavtal.

Enligt Artdatabanken visar tidigare artobservationer i området på förekomst av en fridlyst art enligt artskyddsförordningen (2007:845), fågelarten stare.

Det förekommer bestånd av invasiva främmande arter inom utredningsområdet. I utredningsområdets norra del observerades ett bestånd av blomsterlupin under naturvärdesinventeringen. Utanför utredningsområdet, söder om Yddingevägen, finns två fynd av parkslide från 2021 enligt Artdatabanken. I övrigt saknas kunskap om eventuella bestånd av invasiva främmande arter utanför det aktuella utredningsområdet.

4.5.5 Friluftsliv och rekreation

Väg 108 korsas av Skåneleden som är en del av den 9 kilometer långa etapp 17, som sträcker sig från Torup (nordöst om Yddingesjön) till Eksholmssjön (öster om Holmeja), se Figur 4.5.5-1. Etappen beskrivs som en promenadvänlig sträcka med slätt-, sjö- och skogsupplevelser.

Utredningsområdet omfattas av riksintresse för rörligt friluftsliv samt delvis av riksintresse för friluftsliv, se kapitel 4.5.1 *Riksintressen och skyddade områden*.



Figur 4.5.5-1. Orange sträckning visar etapp 17. Kartutdrag från Skåneleden.se (u.å.).

4.5.6 Boendemiljö och hälsa

4.5.6.1 Markföroreningar

Föroreningar från vägtrafik kan spridas till mark och vatten. Ämnena sprids med dagvattnet och ansamlas framför allt i kringliggande vägdiken, vägdikesmassor och vägkanter, men kan även spridas över större områden, eller vidare till yt- och grundvattenförekomster. Föroreningar kan orsakas av bränsle- och oljespill från fordon, slitage mot vägbanan, slitage av bromsar och däck, avgaser och vägsalt. Vanligt förekommande föroreningar som sprids från vägar är kolväten från bensen och diesel, bromsolja, smörjoljor, fett och rostskyddsmedel, Polycykliska aromatiska kolväten (PAH), som är en grupp cancerogena ämnen, kan spridas från vägbeläggning och däck (framför allt om beläggningen består av tjärasfalt), samt tungmetaller som zink, kadmium och bly. Vintertid kan även vägsalt och spolarvätska orsaka föroreningar. En källa till punktföroreningar är olyckor med farligt gods.

En miljöteknisk markundersökning utfördes i juni 2024 med hjälp av borrhandsvagn utrustad med en skruvborr i totalt fem provpunkter i jord. Utöver dessa togs även ett samlingsprov av två vägdikesprover. Totalt analyserades 8 jordprover med avseende på metaller (inklusive kvicksilver), alifatiska och aromatiska kolväten, BTEX samt polycykliska aromatiska kolväten (PAH). Analysresultaten visade låga halter under Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig (KM). Endast kadmium och bly överskrider nivåer för mindre än ringa risk (MRR) i samlingsprover av vägdikesproverna. Övriga analyser påvisade inga halter över Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig (KM) respektive mindre känslig markanvändning (MKM).

PFAS

Enligt länsstyrelsernas databas EBH-stödet, finns två objekt indelade i riskklass 2 (stor risk för hälsa och miljön) och båda kan vara potentiellt PFAS förorenade; dels en avfallsdeponi 1,5 kilometer sydöst om utredningsområdet (objekt id 191 742), dels 500 meter norr om området en skrothandel (objekt id 117 811). Deponin är endast inventerad och inte undersökt och PFAS förekomst är inte bekräftad, samt förstudie vid skrothandeln. Vid eventuell förekomst av PFAS-förorening vid skrothandeln norr om aktuellt område bedöms sannolikheten för spridning av PFAS-förorening till utredningsområdet via grundvattnet som liten. Grundvattnets strömningsriktning i området är sydvästlig varför risken för spridning av föroreningar från avfallsdeponin inte föreligger.

Sturup flygplats är belägen cirka 8 km öster om området. I släckskum som historiskt använts vid brandsläckningsövningar har PFOS varit dominerande och som inte är flyktigt. Föroreningsspridning av PFAS från Sturups flygplats är därför mycket osannolik.

Förekomst av PFAS-förorening (högfluorerade ämnen) i mark inom utredningsområdet misstänks inte då miljöfarlig verksamhet inte har förekommit. PFAS-ämnen sprids lätt till grundvattnet. Om länsvatten uppstår under byggskedet och som behöver avledas rekommenderas provtagning och analys av länsvattnet. Initialt i analysen bör PFAS ingå. Vid förhöjda halter i förhållande till riktvärden kan rening bli aktuellt innan avledning till recipient.

4.5.7 Befintlig avvattning

En trum- och dikesinventering har utförts sommaren 2024. Vägdiken finns på båda sidor om väg 108. Det finns längsgående trummor på båda sidor om väg 108 och längs Yddingenäsvägen finns korsande trummor.

Det återfinns inga markavvattningsföretag i närheten av området.

4.5.8 Geotekniska och hydrogeologiska förutsättningar

Utförda geotekniska undersökningar i juni 2024 och tidigare utförda undersökningar, visar att marken i planområdet består av varierande jordlager. Väster om väg 108 utgörs de översta jordlagren huvudsakligen av mullhaltig sand, underlagrad av sand som är lerig och/eller siltig. Områdesvis kan sandig lerig silt förekomma strax under den mullhaltiga sanden. Öster om väg 108 har mullhaltig sand påträffats överst. Den underlagras av siltig sandig lera. I samband med den geotekniska undersökningen har även tre grundvattenrör installerats i området. Grundvattennivåmätningar har genomförts där den egentliga grundvattenytan i förekommande vattenförande jordlager bedöms ligga djupare än vad borrhningar utförts till. Dock har lokala mindre inneslutningar av vatten påträffats i de övre skiktade jordlagren på cirka 1,5-4 meters djup.

Grundvattenriktningen går mot sydväst mot Yddingesjön.

4.5.9 Ledningar och tekniska anläggningar

Inom och i anslutning till projektområdet finns både längsgående och korsande ledningar. Det finns belysningsstolpar, markförlagda ledningar samt utrustning (kablar, teknikskåp etc.) för eldistribution, tele och VA.

Belysning i och anslutning till cirkulationsplatsen norr om hållplatsen ägs av Trafikverket. Belysning längs med stigen till befintligt busshållplatsläge B söder om cirkulationsplatsen ägs av Svedala kommun.

4.5.10 Byggnadsverk

I nuläget finns inga broar eller portar inom vägplanens utredningsområde.

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1 Val av lokalisering

Hållplatserna kommer att flyttas från dagens läge och förläggas längre söderut längs väg 108, närmare korsningen mellan Yddingevägen och väg 108. Detta för att möjliggöra ett kortare avstånd mellan hållplatserna och den planskilda passagen. Hållplatserna läggs mittemot varandra och den planskilda passagen kommer att förläggas söder om hållplatslägena för att ansluta till befintligt gång- och cykelväg längs Yddingevägens tvärgata som även ansluter till bostadsområdet. Lokaliseringen av hållplatserna samt passagens läge har gjorts utifrån bedömningsgrunder för tillgänglighet inklusive dess koppling till Skåneleden, påverkan på befintlig mark samt ur ett byggbarhetsperspektiv.

I kapitel 5.2 *Val av utformning* beskrivs det valda och föreslagna alternativet för placering och utformning av hållplatser och planskild passage. I kapitel 5.3 *Bortvalda alternativ* beskrivs de två alternativ som studerats för busshållplatsernas samt passagens placering och utformning som valts bort.

5.2 Val av utformning

Vägplanen innebär att planskild passage förläggs i förlängningen av gångbanan på den östra sidan av väg 108. Från denna planskildhet kommer det gå gång- och cykelväg upp till hållplatser på respektive sidor om vägen. Hållplatserna förläggs parallellt för att skapa en genhet för resenärerna och ska utformas som tillgänglighetsanpassade fickhållplatser. De ska även förses med väderskydd och på respektive hållplats ska det finnas en bänk utanför väderskyddet, en papperskorg och en batteridrivna topptavla med realtidsinformation. På den östra hållplatsen ska det finnas ett cykelställ. Detta placeras lämpligen i anslutning till passagen under väg 108, så resenärer från västra sidan inte ska behöva gå tillbaka till östra hållplatsen för att hämta/lämna cykel.

Ett mitträcke som är 1,1 meter högt placeras på väg 108 mellan hållplatserna för att minska risken att bussresenärer ska välja att korsa vägen istället för att använda den planskilda passagen. För att kunna göra den åtgärden behöver väg 108 breddas något.

Vägplanen utgår från en hastighetssänkning från 80 km/tim till 60 km/tim på väg 108 från cirkulationsplatsen norr om hållplatserna och genom hållplatsläget.

En pumpstation kommer placeras på den västra sidan av väg 108 för att vattnet från passagen under väg 108 ska kunna pumpas upp i befintligt vågdike. Till denna byggs en vändplats så att drift- och underhållsfordon kommer åt. Även befintliga Yddingenäsvägen kommer att fungera som åtkomst till pumpstationen.

Det viltstängsel som idag finns en bit norr om Yddingevägen anpassas efter den nya bron och hållplatserna. Anläggandet av gång- och cykelväg för att ansluta till nytt busshållplatsläge på väg 108 östra sida innebär att Yddingenäsvägen behöver förskjutas västerut och för att fortsatt kunna nyttjas.

Gång- och cykelporten under väg 108 kommer fungera som en del av Skåneleden. För snabb fortsättning längs leden kommer en trappa göras på den västra sidan så åtkomst till Yddingenäsvägen möjliggörs. För de personer som behöver tillgänglighetsanpassning kommer det även finnas en angöring mellan gång- och cykelbanan och Yddingenäsvägen i höjd med plattformen på den västra sidan.

Illustrationskartan som tillhör vägplanen visar på ett överskådligt sätt vilka åtgärder som planeras.

5.2.1 Planskild passage

Planerad passage kommer att utgöras av en sluten rörbro som passerar under väg 108. Passagens längd och bredd kommer att möjliggöra att gång- och cykeltrafiken kan passera på ett säkert och bekvämt sätt. Räcket på vägbron föreslås utföras som ett rörräcke för ökad genomsiktighet.

5.2.2 Geotekniska åtgärder

Området bedöms ha god totalstabilitet och markförhållandena ger gynnsamma förutsättningar för grundläggning. Marken är inte känslig för sättningar, och den planerade rörbron kan grundläggas på packad fyllning. Grundvattennivån antas ligga på cirka 1,5 - 4 meters djup, vilket innebär att länshållning bedöms vara nödvändigt i samband med schaktarbeten.

5.2.3 Hydrogeologiska åtgärder

Den planskilda passagen utformas som en så kallad dränerande konstruktion vilket innebär att grundvatten behöver ledas bort under dess bygg- och driftskede.

Schakten kommer att utformas utan tätande åtgärder. Under byggskedet bedöms schakt för brokonstruktionen ske till cirka 0,4 meter under den noterade grundvattenytan som avser det lokala inneslutna vattnet i de övre jordlagren. Schakt för pumpstationen bedrivs ned till en nivå om cirka 3,2 meter under projekterad marknivå. Avsänkning under byggskedet bedöms kunna ske genom länshållning i pumpgropar/pumpbrunnar eller liknande. Under driftskedet sker bortledning av inträngande vatten via avvattningssystemet för anläggningen med en dräneringsnivå på cirka +45. Den dränerande nivån ligger cirka 1 meter ovanför den bedömda primära grundvattenytan i underliggande vattenförande jordlager.

5.2.4 Avvattningstekniska åtgärder

Gång- och cykelporten kommer att skapa en lågpunkt på västra sidan om väg 108 varför bortledning av dagvatten från lågpunkten är nödvändig.

I syfte att avleda dagvattnet som avrinner till lågpunkten från gång- och cykelporten kommer en pumpstation att anläggas. Dagvattnet som samlas vid lågpunkten pumpas därmed upp till befintligt vägdike väster om väg 108.

5.2.5 Ledningar och tekniska anläggningar

Vägplanen bedöms påverka fyra ledningsägare. Den befintliga belysningen vid hållplatslägena kommer att rivas och ersättas med ny belysning vid de nya hållplatslägena. Gång- och cykelporten kommer att få belysning genom passagen under väg 108.

El- och vattenledningar som ligger inom vägplanens utredningsområde är samhällsviktiga ledningar som kräver att schaktarbeten sker med stor försiktighet.

Fortsatt samråd med berörda ledningsägare kommer ske i samband med att förfrågningsunderlaget för entreprenadarbetet tas fram. Projektet samordnar allt arbete i förhållande till berörda ledningar och tillser att de skyddas under entreprenad gällande krav och föreskrifter.

5.3 Bortvalda alternativ

Tre alternativ för val av lokalisering för bro och hållplatser har studerats, varav två av dessa har valts bort.

5.3.1 Alternativ 1

Det första alternativet som studerades var att placera den planskilda passagen mitt emellan hållplatserna, den östra hållplatsen norr om gång- och cykelpassage och den västra söder om gång- och cykelpassage. Detta alternativ valdes bort tidigt i planprocessen då det ansågs finnas en överhängande risk för att resenärer till den västra hållplatsen fortsatt skulle passera rakt över väg 108 i stället för att gå via den nya gång- och cykelpassagen. Detta skulle innebära att en stor del av syftet med projektet och dess projektmål om ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet inte skulle uppfyllas. För de som färdas längs med Skåneleden skulle det även innebära en längre sträcka att gå via gång- och cykelpassagen enligt detta förslag.

5.3.2 Alternativ 2

Det andra alternativet som studerades var att placera bron i förlängningen av den befintliga gångväg som finns på den östra sidan om väg 108 och att hållplatserna placerades parallellt med varandra norr om broläget. Brons placering skulle innebära att det inte skulle bli lika lång sträcka att gå via den nya planskildheten. Sträckan för de som färdas längs Skåneleden skulle även den bli kortare.

Brotypen i detta förslag var av typen plattrambro. Brotypen skulle innebära att det inte behövde anläggas en pumpstation utan dagvattnet skulle kunna ledas bort med självfallsledning. Vidare utredning visade dock att en självfallsledning inte var möjlig då Trafikverket inte har rådighet över befintlig ledning. Andra avvattningsalternativ studerades, till exempel att leda vattnet till Yddingesjön eller att det skulle släppas i befintliga diken. För båda avvattningsalternativen visade det sig att det krävdes en pumpstation. För att slippa göra ingrepp i strandskyddsområdet så beslutades att dagvattnet skulle släppas i befintliga diken.

Eftersom utredningar visade att avvattningen skulle behöva lösas genom en pumpstation var fördelarna med en plattrambro färre jämfört med valt alternativ, det vill säga en rörbro. Brotypen valdes därför bort. En plattrambro skulle även vara dyrare, kräva mer tillfälligt markanspråk för förberedelser under byggtiden samt ta längre tid att anlägga jämfört med valt alternativ.

5.4 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Inga skyddsåtgärder som redovisas på plankarta är aktuellt för vägplanen.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått relaterade till byggtiden fastställs inte. Skyddsåtgärder under byggtiden redovisas i kapitel 6.5.1

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtiden.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1 Trafik och användargrupper

Den förbättrade tillgängligheten till kollektivtrafik är positiv för såväl rekreations- och fritidspendling som skol- och arbetspendling. Cyklisterna och fotgängarens tillgänglighet att förflytta sig trafiksäkert förbättras i och med anläggandet av gång- och cykelporten.

Vägplanen innebär en positiv möjlighet för barn, funktionshindrade och äldre att på egen hand ta sig fram till sina mål. Åtgärden förbättrar för alla grupper som reser med kollektivtrafik. Detta antas framför allt vara personer mellan 16 och 65 år. Genom anläggandet av nya tillgänglighetsanpassade hållplatser kan användbarheten för funktionsnedsatta öka.

Befintlig busshållplatsficka på östra sidan av väg 108 kommer att bibehållas för att underlätta för biltrafik.

6.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Vägplanen bedöms bidra positivt till lokalsamhället och på lång sikt den regionala utvecklingen. Cyklisterna och fotgängarens möjlighet att förflytta sig trafiksäkert förbättras jämfört dagsläget.

Åtgärden skapar förutsättningar för ökad regional pendling, såväl skol- och arbetspendling som rekreations- och fritidspendling.

6.3 Miljö och hälsa

6.3.1 Riksintressen och skyddade områden

Utredningsområdet ligger inom eller intill fem områden/objekt av riksintresse. Inga riksintressen bedöms påverkas negativt av åtgärderna då markanspråken är relativt små och berör mark i direkt anslutning till nuvarande väg.

Vägplanen är väl avgränsad omkring väg 108 och beläget i ett jordbrukslandskap. Vägplanen berör sjö- och åslandskapet vid Romeleåsen för det rörliga friluftslivet och naturvård. Omgivande jordbruksmark är inte tillgänglig för till exempel vandring varför vägplanen inte bedöms ha negativ inverkan på det rörliga friluftslivet.

lokalt i området. Viss positiv konsekvens bedöms uppstå för riksintresse för friluftsliv och rörligt friluftsliv då vägplanen bidrar till att öka tryggheten och trafiksäkerheten för cyklister, boende i närområdet och besökare som rör sig över vägen i samband med rekreation. Cirka 3 km i väster om vägplanen finns Torups bokskogar. Friluftsliv med till exempel vandring, strövande och naturupplevelser bedöms inte påverkas av vägplanen. Det omgivande odlingslandskapet bedöms påverkas marginellt då vägplanen tar en relativt liten yta av omgivande jordbruksmark i anspråk.

Det värde som ingår i riksintresset för naturvård och som berörs av vägplanen är odlingslandskap. Ingen av de platser som bedöms utgöra värdekärnor (representativa odlingslandskap i backlandskap) för riksintresset avseende odlingslandskap, Hyby backar, Häckeberga och Börringesjön, påverkas av vägplanen. En förutsättning för bevarande av riksintresset är bland annat fortsatt jordbruk med åkerbruk. Vägplanen ianspråktar endast en mindre yta av jordbruksmark i direkt anslutning till väg 108, i övrigt kan marken i anslutning vägplaneområdet fortsatt brukas. Det omgivande odlingslandskapet bedöms därför påverkas marginellt.

Vägplanen berör riksintresse för kulturmiljövård. Av riksintressets uttryck i landskapet är det Yddingesjön som ligger nära vägplanens åtgärdsområde: strandängarna vid Yddingesjön och de strandnära lägena för stenåldersboplatserna i flack terräng som visar förutsättningarna för bosättning under denna tidsperiod. Riksintressets uttryck rör även landskapet kring Yddingesjön som är präglad av betesdriften. Vägplanen berör inte Yddingesjön och påverkar inte strandnära lägen. Det omgivande odlingslandskapet bedöms påverkas marginellt då vägplanen tar en relativt liten yta av jordbruksmark i anspråk i direkt anslutning till väg 108. Utblickar över landskapet bedöms påverkas i ringa omfattning då gång- och cykelpassagen kommer gå under väg 108.

Försvarsmakten har ett riksintresse "påverkansområde övrigt" för totalförsvaret öster om väg 108 och norr om Yddingevägen. Vägplanen bedöms inte påverka totalförsvarets riksintresse.

Vägplanens planerade åtgärder omfattar inte markområden söder om Yddingevägen och därmed heller inte Yddingesjöns strandskyddsområde.

6.3.2 Vattenmiljö

Den sammantagna bedömningen är att ingen skadlig grundvattensänkning kommer att uppstå under bygg- och driftskedet. Dock kan inte mindre grundvattensänkning uteslutas vid naturligt förekommande höga grundvattennivåer i undre vattenförande jordlager. Avsaknad av riskobjekt i kombination med förekommande täta ytligare jordarter innebär att den sammantagna grundvattensänkningen kan anses bli försumbar. Grundvattenförekomsterna *SV Skånes kalkstenar* samt *Alnarpsströmmen* skyddas samtidigt mot föroreningar och annan påverkan av den täta ovanpåliggande lermoränen och bedöms därmed inte påverkas negativt av åtgärden.

Ytvattenförekomsten Yddingesjön (SE616141-133891) påverkas inte.

6.3.3 Naturmiljö

Jordbruksmark är av nationell betydelse enligt 3 kap. 4§ miljöbalken. Brukningsvärd åkermark får endast tas i anspråk om det anses kunna tillgodose väsentliga samhällsintressen. Effekten av vägplanen blir lokalt en permanent och långsiktig påverkan på naturresursen. Endast en mindre yta av jordbruksmark tas i anspråk till följd av vägplanen. Planens genomförande bedöms inte innebära svårigheter att fortsatt bruka den kvarvarande marken i samma utsträckning som idag. De negativa konsekvenserna bedöms sammantaget bli försumbara.

Delar av marken på östra sidan av väg 108 som idag används kommer att kunna återgå till jordbruksmark efter vägplanens genomförande.

Ett identifierat naturvärdesobjekt i klass 4 (visst värde för biologisk mångfald) påverkas inte. Området är beläget sydväst om korsningen väg 108 och Yddingevägen och utanför utredningsområdet. Detta påverkas inte av vägplanen.

6.3.4 Kulturmiljö

Inga schakt- eller grävarbeten kommer ske intill fornlämningen L1989:2518. Markarbeten kommer inte att utföras i närheten av området för identifierade fornlämningar. Arbetsområdet omfattas heller inte av det "kuperade odlingslandskapet med förhistorisk bruknings- och bosättningskontinuitet i övergångsbygden mellan slätten och Romeleåsen kring Sege å" vilket ska skyddas av riksintresset. Endast en mindre yta av omkringsliggande jordbruksmark påverkas av projektet. Se även kapitel 6.3.1 *Riksintressen och skyddade områden*.

Om en fornlämning påträffas under grävning eller annat arbete, ska arbetet omedelbart avbrytas till den del fornlämningen berörs. Vidare ska den som leder arbetet omedelbart anmäla förhållandet till Länsstyrelsen (2 kap. 10 § kulturmiljölagen).

6.3.5 Rekreation och friluftsliv

Omgivningen kring utredningsområdet har höga upplevelse-, natur- och kulturmiljövärden och utredningsområdet ligger inom riksintresse för det rörliga friluftslivet. Själva utredningsområdet har obefintliga värden vad gäller rekreation och friluftsliv till följd av att det främst består av vägdiken, asfalterad yta och vägnära jordbruksmark. Vägplanen ökar tryggheten, trafiksäkerheten och framkomlighet för cyklister, boende i närområdet och för besökare som rör sig över vägen i samband med rekreation, till exempel vandrare längs Skåneleden. Vägplanen bedöms innebära små positiva konsekvenser på friluftsliv och rekreation.

6.3.6 Boendemiljö och hälsa

Den förbättrade tillgängligheten är positiv för såväl rekreations- och fritidspendling som skol- och arbetspendling.

Vid masshantering som sker inom projektet anses risken för negativ påverkan på människors hälsa försumbar då inga markföroreningar påträffades vid den miljötekniska markundersökningen. När det gäller bullerpåverkan så kommer närboende att beröras under byggtiden.

När det gäller klimatpåverkan bedöms att den främst sker vid tillverkning av anläggningsdelar som behövs till projektet samt under själva byggskedet. I driftskedet erhålls en klimatvinst när fler personer kan välja hållbarare färd sätt.

6.4 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

I nuläget har inga indirekta eller samverkande effekter och konsekvenser konstaterats.

6.5 Påverkan under byggnadstiden

Som vid alla infrastrukturprojekt kommer det att bli en viss störning under byggtiden. Trafikverkets ambitioner är tydliga med att påverkan under byggtiden från projektet ska bli så liten som möjligt mot tredje man samtidigt som man ska skapa en säker och trygg arbetsplats för kommande entreprenör.

Byggtiden kommer att innebära en temporär förekomst av arbetsmaskiner för att utföra arbetena med de nya hållplatserna, byggnation av gång- och cykelporten samt rivning av befintliga hållplatser.

Under byggtiden kommer störningar såsom buller, vibrationer och damm komma från arbetsfordon och arbetsplatsen.

För fordonstrafiken som nyttjar väg 108 kommer störningarna under byggtid främst innebära periodvis sänkt hastighet förbi arbetsområdet. Väg 108 kommer att beröras av fordonstrafik under hela byggtiden. Under byggtiden ska ett körfält vara öppet för trafik i vardera riktningen med en körfältsbredd på minst 3,5 meter. För att bygga bron kommer väg 108 stängas av i maximalt sju till tio dagar för brons konstruktion och anläggning. Under den tiden kommer följande moment att äga rum: schaktning av brons slutgiltiga läge, förberedelse av brons grundläggning, montering av stålroret, återfyllnad samt packning av massorna och slutligen asfaltering/beläggningen av väg 108. Under tiden som väg 108 är avstängd kommer motorfordonstrafiken att ledas om, via väg 818 och väg 816. Yddingevägen kommer också vara åtkomlig för de som bor eller har ärenden utmed denna sträcka.

Yddingenäsvägen kommer att vara öppen under hela byggtiden. Den ordinarie trafiken kommer behöva samsas med byggtrafik, som kommer köra in via cirkulationsplatsen norr om hållplatslägena och köra fram till arbetsplatsen. Vägen kommer att behöva förskjutas västerut under byggtiden och sedan fortsatt ligga kvar så för att ge plats för planerade åtgärder.

Allmän trafik inklusive oskyddade trafikanter längs befintlig gång- och cykelväg kommer delvis att vistas i samma miljö som byggtrafiken under byggtiden.

Hållplatsläge B (östra sidan väg 108, i riktning norrut mot Lund) kommer att vara kvar i befintligt läge under byggtiden. För hållplatsläge A (västra sidan väg 108, i riktning mot Svedala) kommer en tillfällig hållplats placeras mitt emot den befintliga östra hållplatsen.

När gång- och cykelvägen byggs mellan husen kommer resenärerna behöva gå på den västra sidan om väg 108, detta innebär passage över väg 108 vid två tillfällen. När gångbanan på östra sidan är öppen behöver resenärer passera väg 108 för att nå den tillfälliga hållplatsen på västra sidan. För att göra dessa passager mer trafiksäkra föreslås att sänka hastigheten på väg 108 under byggtiden.

Framkomligheten till fastigheter får aldrig stängas utan att likvärdig anslutning kan erbjudas.

6.5.1 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtiden

- Om en sedan tidigare okänd kulturlämning påträffas inom vägområdet avbryts arbetet omedelbart och länsstyrelsen kontaktas.
- Under byggtid ska entreprenören ha beredskap och utrustning för att hantera oavsiktliga utsläpp av kemiska produkter som kan riskera sprida föroreningar till mark och grundvatten. Absorptionsmedel ska finnas tillgängligt och invallning av oljor/kemikalier.
- Kontrollprogram för miljöpåverkan och skyddsåtgärder under byggskedet tas fram. Ytor för tillfälligt nyttjande ska återställas så långt som möjligt efter arbetets färdigställande.
- Avbaningsmassor från områden där invasiva arter påträffas får inte blandas med avbaningsmassor från andra platser. Schaktmassor med invasiva arter ska omhändertas och avlägsnas från arbetsområdet.
- Länshållningsvatten ska omhändertas och behandlas innan återinfiltration inom arbetsområdet eller utsläpp till recipient. Rening ska ske genom sedimentation i slamficka, sedimentationscontainer eller likvärdig anordning. Vid behov ska kompletterande rening, exempelvis filtrering, utföras. Utsläpp av behandlat länshållningsvatten ska ske kontrollerat till lämplig mottagare och får inte medföra erosion, grumling eller försämrad vattenkvalitet i recipient. Åtgärder ska vidtas för att begränsa mängden länshållningsvatten, såsom invallning av arbetsområdet, tätning av schakter samt anpassning av arbeten vid nederbörd och höga vattennivåer.

7 Samlad bedömning

7.1 Ändamål och projektmål

Vägplanen bedöms uppfylla både projektets ändamål och projektmål enligt kapitel 2.4 *Mål och Syfte*. Ändamålet uppfylls då tillgängligheten ökar och trafiksäkerheten förbättras för resande med kollektivtrafik.

Projektmålen om att undvika påverkan på fornlämning samt anordning av planskilds passage tvärs länsväg 108 uppfylls.

7.2 Transportpolitiska mål

Vägplanen bedöms medverka till att de transportpolitiska målen uppfylls. Vägplanen bidrar till funktionsmålet då transportsystemets kvalitet och användbarhet ökar. Dessutom skapar den föreslagna lösningen tillgänglighet för medborgare. Hänsynsmålet uppfylls genom att Trafikverkets planläggningsprocess följs där avvägningar avseende trafiksäkerhet, miljö och hälsa görs.

7.3 Överensstämmelse med miljökvalitetsmål

Fyra av de 16 nationella miljökvalitetsmålen bedöms vara relevanta för denna vägplan, se Tabell 7.3-1.

Tabell 7.3-1 Bedömning av påverkan på uppfyllande av relevanta miljökvalitetsmål.

Nationella miljökvalitetsmål	Bedömd påverkan
Begränsad klimatpåverkan	Medverkar marginellt positivt till uppfyllande av miljömålet. Klimatpåverkan bedöms främst ske vid tillverkning av anläggningsdelar till gång- och cykelvägen och rörbron samt vid produktion. Låg klimatpåverkan eftersträvas vid val av lösningar och krav på åtgärder för att minska växthusgasutsläpp för att minska klimatpåverkan att kommer ställas under byggskedet. Trafikmängderna längs aktuella vägar beräknas inte öka på grund av föreslagna åtgärder.
Frisk luft	Vägplanen bedöms bidra till en hållbar utveckling genom minskade utsläpp av partiklar och växthusgaser då fler kan välja att åka kollektivt och på ett mer hållbart färd sätt.
Giftfri miljö	Vägplanen bedöms genom minskade utsläpp och deposition av partiklar och PAH:er från fordonstrafiken marginellt bidra till uppfyllande av miljökvalitetsmålet.

Begränsad klimatpåverkan	Medverkar marginellt positivt till uppfyllande av miljömålet. Klimatpåverkan bedöms främst ske vid tillverkning av anläggningsdelar till gång- och cykelvägen och rörbron samt vid produktion. Låg klimatpåverkan eftersträvas vid val av lösningar och krav på åtgärder för att minska växthusgasutsläpp för att minska klimatpåverkan att kommer ställas under byggskedet. Trafikmängderna längs aktuella vägar beräknas inte öka på grund av föreslagna åtgärder.
Grundvatten av god kvalitet	Neutral påverkan på uppfyllande av miljömålet. Tillfällig avledning vid naturligt höga flöden/grundvattennivåer bedöms inte ha inverkan på det egentliga grundvattnet i friktionsjorden under täta jordarter och under planerad lägsta schaktbottennivå, och innebär sammantaget att grundvattenrelaterad omgivningspåverkan anses bli försumbar.
Ett rikt odlingslandskap	Neutral påverkan på uppfyllande av miljömålet. Vägplanen innebär att en liten del jordbruksmark kommer att tas i anspråk, viss mark lämnas även tillbaka. Gång- och cykelvägens utformning samt passagen har anpassats för att minimera intrång. De negativa konsekvenserna av detta bedöms sammantaget bli försumbara. Endast en begränsad andel jordbruksmark tas i anspråk som följd av vägplanen.
God bebyggd miljö	Medverkar till uppfyllande av miljömålet. Projektet bidrar till en hållbar utveckling då fler personer kan välja hållbarare färdssätt. Gång- och cykelvägens lokalisering och utformning är anpassad till lokalsamhällets behov, samtidigt som hänsyn är tagen till natur- och kulturmiljö, estetik, hälsa och säkerhet.

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

8.1 Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

Enligt Miljöbalkens allmänna hänsynsregler ska alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd, skyldiga att visa att de allmänna hänsynsreglerna och övriga förpliktelser enligt 2 kap. miljöbalken beaktas. Enligt 1 § (bevisbörderegeln) måste verksamhetsutövaren visa att de allmänna hänsynsreglerna följs.

I projektet beaktas hänsynsreglerna enligt 2, 3, 6 och 7 §§ (kunskapskravet, försiktighetsprincipen, principen om bästa möjliga teknik, lokaliseringsprincipen, och rimlighetsavvägningen) genom Trafikverkets samrådsförfarande samt genom Trafikverkets planeringsprocess där fyrstegsprincipen används och åtgärderna bedöms ur miljösynpunkt.

Trafikverket bedöms även tillgodose kunskapskravet genom att ha personal med rätt kompetens inom den egna organisationen samt genom att ställa krav vid upphandling av konsulttjänster och entreprenader.

Trafikverket styr projektets utförande och miljöskyddsåtgärder samt ställer krav på materialanvändning och val av produkter i upphandlingen, vilket tillgodoser 3, 4 och 5 §§.

Trafikverket har som verksamhetsutövare ansvar för de åtgärder som genomförs, och genom samrådsförfarande och planeringsprocessen säkerställt att åtgärden inte medför olägenhet för miljön eller människors hälsa och uppfyller således 8 och 9 §§ (ansvar för skadad miljö samt slutavvägning).

8.2 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer utfärdas med stöd av 5 kap. miljöbalken och avser kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt som behövs för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljön. En miljö-kvalitetsnorm fastställs utifrån vad människan kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse eller vad miljön kan belastas med utan fara för påtagliga olägenheter. En norm kan exempelvis avse högsta eller lägsta tillåtna halt av ett visst ämne i luft, vatten och mark eller av en indikatororganism i vatten. Det finns idag miljökvalitetsnormer för utomhusluft, omgivningsbuller och vattenförekomster.

Inom planområdet finns inga ytvattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer.

Miljökvalitetsnormer för grundvatten beskriver vilken kvantitativ och kemisk status ett vatten ska uppnå. Inom planområdet finns två grundvattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer. Vägplanen bedöms inte försämra vattenmiljön på ett otillåtet sätt eller försvåra möjligheten att uppnå fastställda miljökvalitetsnormer.

Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft gäller i hela landet. Områden där miljökvalitetsnormer för luft riskerar att överskridas utgörs främst av högtrafikerade vägar i större tätorter med slutna gaturum och begränsad luftomsättning. Åtgärderna inom vägplanen bedöms inte innebära någon påverkan på luftkvaliteten i området. Långsiktigt kan en förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafik samt en trafiksäkrare cykelväg kunna vara positivt för luftkvaliteten i ett större perspektiv. Ingen påverkan på miljökvalitetsnorm för luft bedöms ske.

8.3 Hushållning med mark- och vattenområden

I 3 och 4 kap. miljöbalken finns bestämmelser för hushållning med mark och vatten. Bestämmelserna syftar till att främja en sådan användning av mark, vatten och fysisk miljö i övrigt att en långsiktig god hushållning tryggas. Miljöbalkens hushållningsbestämmelser anger att mark- och vattenområden ska användas till det som de är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet samt läge och föreliggande behov. Användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning ska ges företräde. Av 3 kap. 4 § framgår vidare att bruksvärd jordbruksmark endast får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och det saknas rimliga alternativ.

Med bestämmelserna ges mark- och vattenområden som rymmer särskilda resurser eller värden som är särskilt betydelsefulla ur ett nationellt perspektiv ett skydd mot vissa åtgärder. Områden som är opåverkade ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan påverka deras karaktär. För områden av riksintressen gäller att de ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada deras angivna värden.

Projektet kommer att innebära att mindre del jordbruksmark tas i anspråk. Jordbruk kommer fortsatt kunna bedrivas på omkringliggande mark. Jordbruksmarken kan antas inneha ett högt värde, påverkan bedöms dock som liten och sammantaget uppstår en liten negativ konsekvens.

Massbalans ska, så långt det är möjligt, eftersträvas i projektet för att minimera behovet av transporter och för god hushållning med naturresurser.

Vägplanen bedöms inte medföra påtaglig skada på något riksintresse.

9 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Enligt 10 § i miljöbedömningsförordningen (2017:966) ska, vid undersökning eller beslut om huruvida en verksamhet eller åtgärd kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, hänsyn tas till:

- Verksamhetens eller åtgärdernas utmärkande egenskaper
- Verksamhetens eller åtgärdens lokalisering
- De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

De förväntade miljöeffekterna vid ett genomförande av planerad åtgärd bedöms vara relativt begränsade. Inga fornlämningar, biotopskyddade områden, Natura 2000-områden eller riksintressen kommer påverkas. Vägplanen kommer endast ta en mindre del jordbruksmark i anspråk för åtgärden. Påverkan på Yddingesjön och intrång i dess strandskyddsområde kommer undvikas med föreslagen utformning samt avvattningslösning (pumpstation istället för självfallsledning).

Mot bakgrund av ovanstående resonemang anser Trafikverket att vägplanen är av sådan omfattning, och har sådana effekter och konsekvenser för miljö och hälsa, att den inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

10 Markanspråk och pågående markanvändning

Projektet kommer att innebära att mark tas i anspråk. Vid lokalisering och utformning av väganläggningen har utgångspunkten varit att markanspråken ska bli så små som möjligt utan att påverka vägens funktion, medföra alltför stor påverkan på miljön eller orsaka oskäligen kostnader. Avvägningar har gjorts när olika aspekter stått mot varandra.

Vägplanens plankarta redovisar vilken mark som behövs permanent och vilken mark som behövs tillfälligt under byggtiden. Illustrationskartan som tillhör vägplanen fungerar som ett komplement till plankartan och visar på ett överskådligt sätt vad som ingår i planen och vilka åtgärder som planeras.

Den mark som tas i anspråk ska användas permanent för vägområde för allmän väg eller tillfälligt under byggnadstiden. Markanspråken redovisas som:

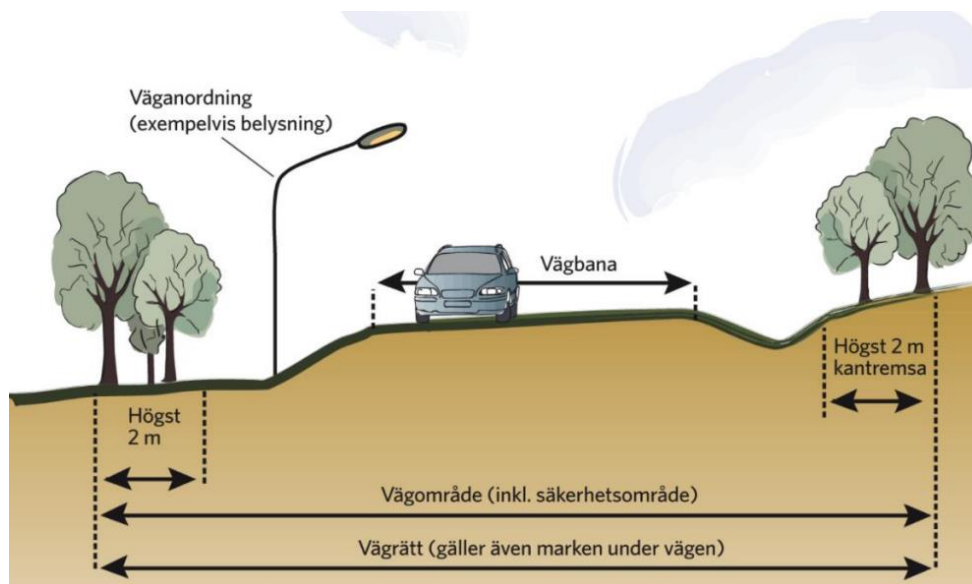
- Vägområde med vägrätt
- Vägområde med inskränkt vägrätt
- Tillfällig nyttjanderätt

10.1 Vägområde med vägrätt

Mark som behövs för ombyggnad eller nybyggnad av allmän väg tas i anspråk med vägrätt. Vägrätten uppkommer när väghållaren tar mark eller annat utrymme i anspråk och 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.

Lagstiftningen är densamma för allmänna statliga och kommunala vägar, det är väglagen som reglerar rättigheter och skyldigheter för den som bygger eller sköter drift på vägen.

Totalt ianspråk tas cirka 7 806 m² med vägrätt. Markeras med beteckningen V på plankarta.



Figur 10.1-1. Illustration över vägområde, vägrätt, väganordning och vägbana.

10.2 Vägområde med inskränkt vägrätt

Inskränkt vägrätt är en rättighet för väghållaren (Trafikverket) att nyttja området för det ändamål som anges i vägplanen.

Syftet med vägområdet med inskränkt vägrätt i denna vägplan är att drift- och underhållsfordon ska kunna komma åt gång- och cykelvägen samt pumpstationen vid gång- och cykelporten.

Den inskränkta vägrätten innebär att väghållaren inte får bestämma över vägens användning på annat sätt än vad som behövs för att anlägga, bibehålla och underhålla väg samt pumpstation. Fastighetsägaren har rätt att använda vägen i alla avseenden som inte påverkar väghållarens möjlighet att nyttja vägen för att utföra drift och underhåll av väg samt pumpstation. Vägrätten är inskränkt även på det sättet att väghållaren inte har rätt att använda material och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken.

Totalt kommer cirka 1 858 m² att tas i anspråk med inskränkt vägrätt. Markeras med beteckningen Vi på plankarta.

10.3 Område med tillfällig nyttjanderätt

Under byggtiden behövs mark tillfälligt för bland annat åtkomst till vägområdet. Marken behövs för att arbetena ska kunna bedrivas så effektivt som möjligt. Nyttjanderättstiden kommer att gälla under byggtid, från byggstart till 3 månader efter godkänd slutbesiktning. Den mark som

tas i anspråk kommer att återställas om inte annat avtalas med markägaren.

Totalt kommer cirka 8 195 m² att tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt.

Nedan beskrivs de tillfälliga markanspråken respektive vilken beteckning som redovisas på plankartorna:

- T1- Tillfällig nyttjanderätt för byggvägar.
- T2- Tillfällig nyttjanderätt för materialupplag.
Markanspråket behövs för uppställning av arbetsbodar, maskiner, utrustning med mera samt för utrymmen där jordmassor planeras.
- T3- Tillfällig nyttjanderätt för etableringsyta.
- T4- Tillfällig nyttjanderätt för byggvägar och materialupplag.
- T5- Tillfällig nyttjanderätt för byggvägar, även öppen för annan trafik. Får ej blockeras.

10.4 Pågående markanvändning

En summering av markanvändningen för den mark som tas i anspråk i vägplanen redovisas i Tabell 10.1.4–1.

Tabell 10.1.4-1 Markanvändning för den mark som tas i anspråk av planförslaget.

Typ av markanspråk	Åkermark (m ²)	Annan öppen mark (m ²)	Skog (m ²)
Vägrätt	6 000	1 806	0
Inskränkt vägrätt	562	1296	0
Tillfällig nyttjanderätt	4 964	3 231	0

10.5 Ersättning

Fastighetsägaren har rätt till ersättning för mark som Trafikverket tar i anspråk vid ett vägbygge och för eventuella skador som uppstår i samband med byggandet. Även den som har nyttjanderätt eller någon annan särskild rätt till en fastighet kan ha rätt till ersättning. Ersättningen bestäms utifrån reglerna i expropriationslagen. En grundförutsättning för att ha rätt till ersättning är att ekonomisk skada uppkommit. Affektionsvärden ersätts inte.

Vid inlösen av en fastighet ska ersättningen motsvara fastighetens marknadsvärde plus 25 %. Om det gäller en del av en fastighet ges ersättning för minskningen av marknadsvärdet plus 25 %. Det kan också

finnas möjligheter att få ersättning för vissa andra ekonomiska skador, till exempel flyttkostnader eller vissa ökade kostnader i verksamheten.

Hur stor ersättningen blir bestäms utifrån förhållandena den dag när Trafikverket tar marken i anspråk, den så kallade värdetidpunkten. Om det skulle bli en tvist om ersättningen för vägrätt är det mark- och miljödomstolen som avgör denna. Både Trafikverket och fastighetsägaren kan ansöka om att få ersättningsfrågan prövad.

11 Fortsatt arbete

11.1 Dispenser, tillstånd och anmälningar

I arbetet med vägplanen har behov av anmälningar, dispenser och tillstånd utretts. Inga behov av dispenser har identifierats.

Avsänkingsbehovet av ytligt, inneslutet grundvatten och förekommande täta jordarter i området innebär sammantaget att grundvattenrelaterad omgivningspåverkan anses bli försumbar. Det egentliga grundvattnet i friktionsjorden djupare i jordprofilen ligger under planerad lägsta schaktbottennivå. Den sammantagna bedömningen utifrån givna förutsättningar är att verksamheten inte föranleder någon risk för omgivningspåverkan eller skada vare sig under bygg- eller driftskedet. Sammanfattningsvis är bedömningen att projektet kan åberopa undantagsregeln om vattenverksamhet i 11 kap. 12 § miljöbalken.

Om förutsättningar för de planerade anläggningarna ändras i byggskedet, det vill säga om schakt- och dräneringsdjup anläggs djupare än vad som antagits under arbetet med vägplanen, behöver ny ställning tas avseende avsänkningens omgivningspåverkan.

11.1.1 Strandskydd, biotopskydd och 12:6 samråd

Åtgärder enligt en fastställd vägplan är undantagna från vissa förbud och skyldigheter enligt miljöbalken. Enligt 7 kap. 16 § samt 7 kap. 11a § miljöbalken gäller inte förbuden för åtgärder inom strandskyddat område eller område med generellt biotopskydd om de behandlas i en fastställd vägplan. Prövning enligt dessa bestämmelser inkluderas i planens fastställelse.

Inom denna vägplan berörs varken områden som omfattas av strandskydd eller objekt som omfattas av generellt biotopskydd.

För åtgärder som innebär en väsentlig ändring av naturmiljön krävs ingen separat anmälan för samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken om de behandlas i samråd i planläggningsprocessen och fastställs i en vägplan. Undantaget gäller samtliga verksamheter och åtgärder som behövs för att bygga vägen och som fastställs och ingår i vägmark eller område för tillfällig nyttjanderätt. Exempel på verksamheter och åtgärder är bland annat servicevägar, upplag och etableringsytor.

11.2 Kontroll och uppföljning

Trafikverket kommer att följa upp miljöåtgärder och arbetar systematiskt med miljösäkring i projektet. Trafikverket använder mallen "Miljösäkring plan och bygg" för att systematisera alla miljökrav som ställs på projektet. Mallen fungerar som ett hjälpmedel för att kvalitetssäkra att miljökrav, som till exempel skyddsåtgärder och försiktighetsmått, utreds mer i detalj när det behövs och inarbetas i bygghandlingar och förfrågningsunderlag för entreprenaden. Under entreprenaden används denna mall för att kvalitetssäkra att åtgärder och kontroller genomförs.

12 Genomförande och finansiering

12.1 Formell hantering

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

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

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

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

Hur vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 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:

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

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.

12.2 Genomförande

Trafikverket har ansvar för såväl planeringen som genomförandet och handläggandet av marklösenfrågor, detaljprojektering och byggande, inklusive upphandling av olika konsulter och entreprenörer.

Trafikverket ansvarar för upprättande och granskning av vägplanen. Genom vägplanens samrådsprocess får länsstyrelsen, kommunen, särskilt berörda samt allmänheten möjlighet att påverka arbetet med planen.

Fastställelse av vägplanen provas inom enheten för juridik och planprovning inom Trafikverket.

Trafikverket handlägger även marklösenfrågor, ansvarar för upphandling av konsulter och entreprenörer. Trafikverket utför byggledning och utövar kontroll av arbetet under byggtiden.

När vägplanen har fastställts och vunnit laga kraft kommer Trafikverket att ta fram en bygghandling och handla upp en entreprenör för ombyggnaden. Innan arbetet påbörjas kommer direkt berörda, närboende och trafikanter att informeras. Preliminärt kommer ombyggnaden att påbörjas 2027.

12.3 Överensstämmelse med kommunala planer

De föreslagna åtgärderna bedöms inte strida mot gällande översiktsplan. Vägplanen berör inga detaljplaner.

12.4 Finansiering

Anläggningskostnad för projektet beräknas till cirka 15 miljoner kronor enligt 2025–05 års prisnivå. Bedömd kostnad för hela projektet är cirka 21 miljoner enligt 2025–05 prisnivå.

Åtgärden ingår i regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033. Hållplatsernas utrustning finansieras av Svedala kommun enligt överenskommelse mellan kommunen och Skånetrafiken.

13 Underlagsmaterial och källor

Calluna. (2024). Naturvärdesinventering (NVI) - vid Holmeja, Svedala kommun, inför vägplan, 2024.

Länsstyrelsen Skåne. (2024). *Kulturmiljöprogram: Skabersjö-Bara-Mölleberga*. Tillgänglig på:

<https://www.lansstyrelsen.se/skane/besoksmal/kulturmiljoprogram/kulturmiljoprogram-omraden/kulturmiljoprogram-skabersjo-bara-molleberga.html?sv.target=12.382c024b1800285d5863a89a&sv.12.382c024b1800285d5863a89a.route=/&searchString=&counties=&municipalities=&reserveTypes=&natureTypes=&accessibility=&facilities=&sort=none>. Senast besökt: 2024-08-14.

Region Skåne. (2022). *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033*. [Online]. Tillgänglig på:

<https://utveckling.skane.se/siteassets/verksamhetsomraden/regional-fysisk-planering/dokument/regional-transportinfrastrukturplan-for-skane-2022-2033.pdf>. Senast besökt: 2024-04-25.

Riksantikvarieämbetet. (2024). Fornsök. [Webbapplikation]. Tillgänglig på: <https://app.raa.se/open/fornsok/>. Senast besökt: 2024-08-14.

Skåneleden. (u.å). Karta. [Webbapplikation]. Tillgänglig på:

[https://skaneleden.se/kartplaneringsverktyg/skaneleden#googtrans\(sv|sv\)](https://skaneleden.se/kartplaneringsverktyg/skaneleden#googtrans(sv|sv))

VISS (Vatteninformationssystem Sverige). (2023). Enkla vattenkartan.

Tillgänglig på: <https://viss.lansstyrelsen.se/>. Senast besökt: 2024-08-14.

Trafikverket, 211 18 Malmö. Besöksadress: Neptunigatan 52

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

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