

## GRANSKNINGSHANDLING

Väg 17 Trolleås-Eslöv, ny gång- och cykelväg  
Eslövs kommun, Skåne län

Vägplan, 2024-11-25



**Trafikverket**

Postadress: Neptunigatan 52, 211 18 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: GRANSKNINGSHANDLING Väg 17 - Trollenäs-Eslöv, ny gång- och cykelväg

Författare: Marja Eldenhall, Emelie Åberg, Daniel Jones, Erika Andersson, Eliza Nielsen - Rejlers Sverige AB. Adam Augustsson, AU Kulturmiljö AB. Tove Stjärna, Arkea Kulturmiljö AB.

Dokumentdatum: 2024-11-25

Ärendenummer: 2023/14915

Projektnummer: 177296

Version: 1.0

Kontaktperson: Martin Petersson, Projektledare Trafikverket

Bilder: Trafikverket, om inte annat anges

# Innehåll

1. Sammanfattning .....	5
2. Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål .....	7
2.1 Planläggningsprocessen .....	7
2.2 Bakgrund .....	7
2.3 Åtgärdsvalsstudie .....	8
2.4 Ändamål och projektmål .....	8
2.5 Transportpolitiska mål.....	8
2.6 Fyrstegsprincipen .....	9
3. Miljöbeskrivning .....	11
3.1 Beslut om betydande miljöpåverkan .....	11
3.2 Avgränsningar och metoder .....	11
3.3 Underlag till miljöbeskrivning.....	13
4. Förutsättningar .....	14
4.1 Befintlig vägs funktion och standard .....	14
4.2 Trafik och användargrupper .....	15
4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	16
4.4 Landskapet och staden.....	17
4.5 Miljö och hälsa.....	18
4.6 Miljömål och miljökvalitetsnormer .....	33
4.7 Byggnadstekniska förutsättningar.....	34
5. Den planerade vägens lokalisering och utformning.....	36
5.1 Val av utformning .....	36
5.2 Bortvalda alternativ .....	40
6. Effekter och konsekvenser av projektet.....	41
6.1 Konsekvenser för trafik och användargrupper.....	41
6.2 Konsekvenser för lokalsamhället och regional utveckling .....	41
6.3 Miljöeffekter och miljökonsekvenser.....	41
6.4 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser .....	50
6.5 Påverkan under byggtiden .....	50
7. Samlad bedömning.....	53
7.1 Måluppfyllelse .....	53
8. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, riksintressen och miljökvalitetsnormer .....	55
8.1 Miljöbalkens allmänna hänsynsregler .....	55

8.2	Miljö kvalitetsnormer .....	55
8.3	Hushållning med mark- och vattenområden .....	55
9.	Markanspråk och pågående markanvändning .....	57
9.1	Vägområde för allmän väg med vägrätt.....	57
9.2.	Vägområde för kommunal gång- och cykelväg med vägrätt .....	58
9.3.	Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt.....	58
9.4.	Område med tillfällig nyttjanderätt .....	58
9.5.	Pågående markanvändning .....	58
9.6.	Ersättning .....	59
10.	Fortsatt arbete.....	60
10.1	Dispenser, tillstånd och anmälningar .....	60
10.2	Uppföljning .....	60
11.	Genomförande och finansiering.....	62
11.1	Formell hantering .....	62
11.2	Överensstämmelse med kommunala planer .....	63
11.3	Genomförande .....	63
12.	Källor.....	64

# 1. Sammanfattning

Denna handling utgör granskningshandling för vägplan för väg 17 Trollenäs-Eslöv, ny gång- och cykelväg i Eslövs kommun, Skånes län. Granskningshandlingen är en del av planläggningsprocessen, som slutligen leder till en fastställd vägplan.

Länsstyrelsen i Skåne län har med samrådsunderlag (daterat 2023-05-29) samt samrådsredogörelse (daterat 2023-05-03) tagit beslut om att vägplanen inte anses 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.

På grund av höga hastigheter och stora trafikflöden, upplevs det idag inte som trafiksäkert att cykla längs väg 17. Med anledning av ett ökat behov av att kunna cykla från Eslöv till Trollenäs, via Östra Asmundtorp och Gullarp, planerar Trafikverket därför för ny gång- och cykelväg längs väg 17 mellan Trollenäs och Östra Asmundtorp samt längs del av Trollenäsvägen. Eslövs kommun är medsökande i vägplanen då gång- och cykelvägen anläggs längs Trollenäsvägen som är en allmän väg där kommunen är väghållare.

Vägplanen innebär att en ny gång- och cykelväg på cirka tre kilometer dras mellan Trollenäs-Eslöv, varav cirka 2,5 kilometer är längs väg 17 och 500 meter längs Trollenäsvägen. Längs Trollenäsvägen förläggs gång- och cykelvägen på den västra sidan av vägen, och längs väg 17 förläggs gång- och cykelvägen på den norra sidan av vägen. Gång- och cykelvägen kommer delvis att gå parallellt med en enskild väg på två ställen.

Förslaget innebär även att en signalerad bomanläggning i plankorsning anläggs över Marieholmsbanan samt två planfria korsningar i form av gång- och cykelportar under väg 17, för att ytterligare säkerställa en säker passage till förmån för gång- och cykeltrafiken. Bomanläggningen är en åtgärd inom järnvägsanläggningen och kommer att anläggas inom befintlig järnvägsfastighet. Den östra porten, vid Östra Asmundtorp, anläggs väster om Trollenäsvägen och den västra porten, vid Trollenäs, anläggs cirka 165 meter väster om infarten till Trollenäs kyrka. Gång- och cykelvägen kommer efter denna port ansluta mot väg 1271.

Två alléer och en pilevall som omfattas av generellt biotopskydd ligger intill väg 17. Den samlade bedömningen är att konsekvenserna för objekten som omfattas av generellt biotopskydd bedöms bli obetydliga till små negativa.

I och intill utredningsområdet finns yt- och grundvattenförekomster. Vägplanen bedöms inte påverka ytvattenförekomsten Saxån eller dess miljö kvalitetsnormer.

Anläggande av gång- och cykelporten vid Östra Asmundtorp under väg 17 kommer innebära både temporär och permanent grundvattenavsänkning vid portens läge. En hydrogeologisk utredning pågår för att undersöka omfattningen av grundvattensänknningen och eventuell påverkan på omgivande riskobjekt. Resultatet av vidare utredning kommer att ligga till grund för aktualitet om tillståndsprövning för vattenverksamhet, detaljprojektering samt upphandling av entreprenör genom kravställning och beskrivning av eventuella skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska vidtas under byggtiden.

Längs den aktuella vägsträckan finns ett antal fornlämningar, möjliga fornlämningar, övriga kulturhistoriska lämningar och kulturmiljöer. Två fornlämningar (Gullarps och Östra Asmundtorps bytomter) berörs i viss mån. För dessa fornlämningar kommer fortsatta arkeologiska åtgärder att behövas. Sammantaget bedöms små negativa konsekvenser uppstå för forn- och kulturlämningarna längs sträckan. Inga eller mycket små negativa konsekvenser bedöms uppstå för övriga kulturmiljövärden. Utredningsområdet omfattas även av två riksintressen för kulturmiljö. För

riksintresset Västra Strö - Trollenäs (M53) varierar konsekvenser från svagt positiva till inga eller obetydliga negativa. Det andra riksintresset, Eslöv (M182), bedöms inte alls påverkas av åtgärden.



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

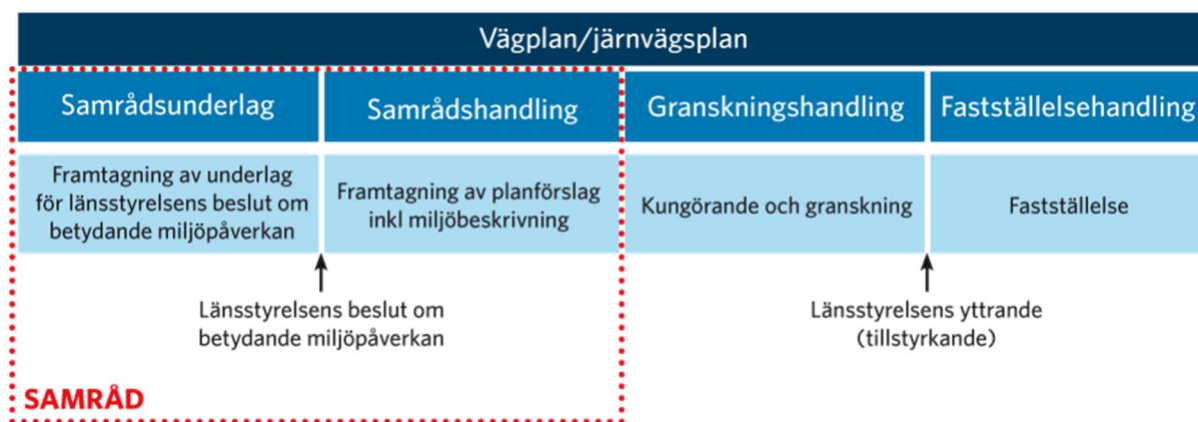
### 2.1 Planläggningsprocessen

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

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen eller järnvägen 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 väg- eller järnvägsplanen, 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 fas Granskningshandling.

### 2.2 Bakgrund

På grund av höga hastigheter och stora trafikflöden, upplevs det idag inte som trafiksäkert att cykla längs väg 17. Dessutom har indragen busslinje påverkat tillgängligheten för de trafikanter som inte är bilburna. Kommunen har även fått in flertal medborgarärenden rörande brister och problem längs stråket Trolleås – Eslöv med önskemål om bland annat en cykelväg för att öka möjligheten att ta sig till Eslövs tätort med cykel från närliggande orter samt för skolelever att ta sig till skolorna i tätorten.

Med anledning av behovet av att kunna cykla från Eslöv till Trolleås, via Östra Asmundtorp och Gullarp, planerar Trafikverket därför för ny gång- och cykelväg med två planfria korsningar under väg 17 samt en passage över Marieholmsbanan.

## 2.3 Åtgärdsvalsstudie

- *Åtgärdsvalsstudie Oskyddade trafikanter Trollenäs-Östra Asmundtorp, daterad 2020-05-05*  
I framtagen åtgärdsvalsstudie anges att trafikmiljön för cyklister och fotgängare upplevs bristfällig vad gäller trafiksäkerhet och trygghet på grund av höga hastigheter, stora biltrafikflöden och bristande utrymme. Cykelstråket bedöms även vara en länk för att möjliggöra ett regionalt stråk mellan Landskrona och Eslöv.

Syftet med anläggande av en gång- och cykelväg skulle möjliggöra en miljö som är säkrare och tryggare för fotgängare och cyklister. I åtgärdsvalsstudien förordar därför Trafikverket att mellan Eslöv och Östra Asmundtorp anlägga en från bilvägen separerad gång- och cykelväg längs Trollenäsvägen, med några få undantag beroende på var den kopplar till befintligt vägnät, inklusive korsning med järnvägen i plan. En gång- och cykelväg skulle möjliggöra för cykling i en trafiksäker miljö till och från fritidsaktiviteter för barn och ungdomar.

För delen längs väg 17 förordas gång- och cykelväg på den norra sidan om väg 17 för att kunna knyta ihop samhällena. Av trafiksäkerhetsskäl förordas planskilda passager av väg 17. Trafikverket betonar dock i åtgärdsvalsstudien att det är viktigt att uppnå en utformning som leder till att de planskilda passagerna används och ska upplevas som gena respektive trygga.

- *Åtgärdsvalsstudie för Cykelvägsplan för Skåne 2018 – 2029, Region Skåne, daterad 2018*  
I den åtgärdsvalsstudie framtagen av Region Skåne år 2018 är stråket Trollenäs – Östra Asmundtorp utpekad som en brist avseende tillgänglighet och trafiksäkerhet för cyklister och fotgängare. Vidare betonar Region Skåne att det finns ett behov av att kunna cykla till fritidsaktiviteter i närliggande samhällen. Regionen gör i åtgärdsvalsstudien bedömningen att en ny cykelväg bör byggas längs väg 17.

## 2.4 Ändamål och projektmål

Projektets ändamål är att möjliggöra för cykling i en trafiksäker miljö från Eslövs tätort till Trollenäs.

Projektmålen är att:

- Cyklister och fotgängares tillgänglighet till viktiga målpunkter (Eslöv, Östra Asmundtorp, Gullarp, Trollenäs och Marieholm) i stråket mellan Eslöv och Marieholm ska stärkas och möjligheten att förflytta sig trafiksäkert ska förbättras, speciellt för barn och ungdomar.
- Bidra till att nå färdmedelsmålen i den regionala planen, avseende att öka andelen cykelresor till 19% år 2030.
- Skapa en trafiksäker och bekväm gång- och cykelväg som ska inbjuda till en trygg användning.

## 2.5 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.

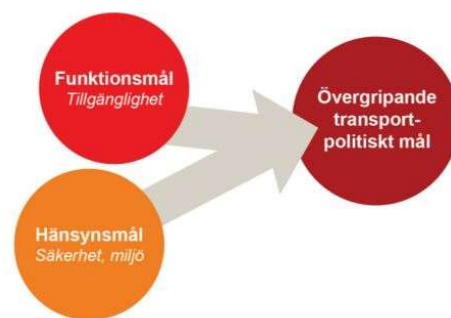


### Funktionsmålet

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.

### Hänsynsmålet

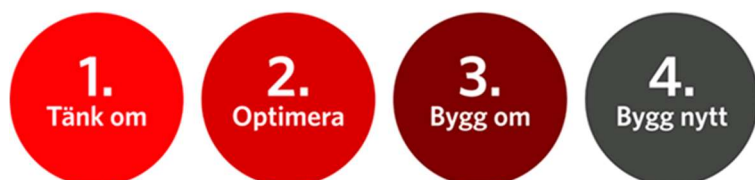
Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.



Figur 2.6–1. Transportpolitiska mål.

## 2.6 Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen, se Figur 2.7–1, innebär att i steg för steg analysera hur ett problem kan lösas och tidigt ta fram en rad olika åtgärdsalternativ inför fortsatt planering.



Figur 2.7–1 Fyrstegsprincipen.

Fyrstegsprincipen tillämpades inom arbetet med åtgärdsvalsstudien för att välja och prioritera mellan olika åtgärder för att säkerställa en god resurshållning och för att åtgärderna ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Åtgärderna uppfylls huvudsakligen i steg 4-åtgärder men även till viss del i steg 2 och 3-åtgärder.

Steg 1 - Tänk om. Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Föreslagna åtgärder i åtgärdsvalsstudien (ÅVS) gjord 2020 är bland annat att flytta verksamhet riktade mot barn och unga till andra planer, bland annat fotbollstränningar. Måluppfyllelsen bedöms som låg eftersom det endast förbättrar tillgängligheten till tränningar, men inte tillgängligheten till Trollenäs som är en av målpunkterna som ska stärkas. Andra föreslagna åtgärder är kopplade till buss- och taxitrafik. Även dessa åtgärder bedöms ha låg måluppfyllelse eller låg genomförbarhet eftersom det inte är möjligt att driva busstrafik längs sträckan, bland annat av ekonomiska skäl, och taxitrafik löser inte tillgänglighetsbristen för alla i stråket.

Steg 2 - Optimera. Det andra steget innebär att åtgärder genomförs som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Föreslagna åtgärder i ÅVS:en är bland annat att utöka vägrenen på väg 17 genom att flytta väglinjemålningen. Måluppfyllelsen anges som låg eftersom vägen är för smal för att rymma både bilkörfält och vägren. Andra föreslagna åtgärder är trafiksäkerhetskamera, sänka hastighetsgränserna samt anlägga bullerremсор på väg 17 inför korsningen vid Östra Asmundtorp i syfte att hastighetssäkra. Dessa åtgärder avvaktades det med eftersom en hastighetsöversyn pågick vid tillfället och de nya hastighetsbegränsningarna var inte fastställda ännu. Gällande bullerremсор ansågs det inte som lämpligt eftersom vägen är genomgående och korsningen belyst, samt att det ligger nära bebyggelse. Det finns dock en föreslagen åtgärd som

bedöms ha hög måluppfyllelse och ingår både i steg 2 och 3. Åtgärden innebär att oskyddade trafikanter kan nyttja Trollestigen och andra stigar samt befintliga blandtrafikvägar med lägre bilflöden.

Steg 3 – Bygg om. Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer. I steg 3 föreslås endast en åtgärd i ÅVS:en: Oskyddade trafikanter kan nyttja Trollestigen och andra stigar samt befintliga blandtrafikvägar med lägre bilflöden. Måluppfyllelsen och genomförbarheten bedöms som hög för åtgärden. Trollestigen valdes bort på grund av att fördelen med att anlägga gång- och cykelvägen längs väg 17 ansågs större då det blir ett genare och rakare stråk (ca 500 meter kortare). Det bedömdes dessutom att gång- och cykelväg inte hade hamnat i anslutning till statlig väg och att denna del då hade blivit kommunal. Kommunen hade då behövt markägarens tillåtelse vilket inneburit en risk för projektet.

Steg 4 - Bygg nytt. Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/ eller större ombyggnadsåtgärder. Föreslagna åtgärder som har bedömts ha hög måluppfyllelse och genomförbarhet är gång- och cykelväg längs Trolleäsvägen inklusive plankorsning med järnväg, planskildhet med väg 17 vid Östra Asmundtorp, gång- och cykelväg längs väg 17 mellan Gullarp och Östra Asmundtorp, nyttja Trollestigen mellan Gullarp och Trolleäsvägen och planskildhet i korsning med väg 17 vid väg 1274 och 1271. Trollestigen valdes bort på grund av att fördelen med att anlägga gång- och cykelvägen längs väg 17 ansågs större då det blir ett genare och rakare stråk (ca 500 meter kortare).

## 3. Miljöbeskrivning

### 3.1 Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Skåne län har med samrådsunderlag (daterat 2023-05-29) samt samrådsredogörelse (daterat 2023-05-03) som underlag beslutat att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Därför kommer ingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB) att utföras utan i stället tas en miljöbeskrivning fram. Miljöbeskrivningen utförs som en del av planbeskrivningen, vilket innebär att miljöfrågorna hanteras i detta dokument samt på plan- och illustrationskartor. I *kapitel 4 Förutsättningar* beskrivs de befintliga förhållandena och under *kapitel 6 Effekter och konsekvenser av projektet* beskrivs de miljökonsekvenser som förslaget bedöms innebära.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning att miljöpåverkan kommer att vara begränsad och att åtgärden inte bedöms innebära risk för betydande miljöpåverkan. De bedömer dock att det finns risk för en *större* påverkan på naturmiljön om lokaliseringsalternativet norr om vägen väljs, vilket är fallet.

I det fortsatta arbetet önskar länsstyrelsen en mer utvecklad och tydlig bedömning av påverkan på strandskyddet, där det också framgår hur bedömningen är gjord.

Länsstyrelsens bedömning utgår från att de två planskilda korsningarna sker under väg 17, det vill säga inte med broar. Länsstyrelsen förutsätter också att anpassningar av gång- och cykelvägens utformning kommer att göras med hänsyn till kulturmiljövärden och landskapsbild såväl som till grundvattenförekomst och naturvärden.

Avseende risk för påverkan på grundvattenförekomsten *Eslöv - Flyinge* önskar länsstyrelsen även information om påverkansområden från eventuell grundvattensänkning. Med rätt skyddsåtgärder och beredskap bedömer länsstyrelsen att påverkan på grundvatten kan förebyggas. Om grundvattensänkning blir aktuellt belyser länsstyrelsen risken för kumulativ påverkan mellan de två plankorsningarna. Detta scenario behöver således lyftas i det fortsatta arbetet. Länsstyrelsen vill även att det utreds om det finns biotopsskyddade småvatten i form av diken inom påverkansområdet.

### 3.2 Avgränsningar och metoder

#### 3.2.1 Utrednings- och influensområde

Området som är aktuellt för åtgärden (utredningsområdet) omfattar sträckan för aktuell vägplan, se Figur 3.2–1. Vägplanen inkluderar delar av Trollenäsvägen (väg 1265), väg 17 mellan Östra Asmundtorp och korsningen med väg 1274 i Trollenäs samt delar av väg 1274 söder om väg 17.

Båda sidor av vägarna som omfattas av vägplanen har utretts som alternativ för placering av gång- och cykelvägen, benämnda "Alternativ 1" och "Alternativ 2". Alternativ 1 innebar att gång- och cykelvägen skulle förläggas på norra sidan av väg 17 och alternativ 2 innebar att gång- och cykelvägen skulle förläggas på södra sidan om väg 17. Trafikverket har valt att gå vidare med Alternativ 1 som innebär placering på norra sidan av väg 17, se *kapitel 5.1 Val av lokalisering* för förordat alternativ samt *kapitel 5.3 Bortvalda alternativ* för beskrivning bortvalda alternativ.

Kända miljöförutsättningar inom ett område på cirka 150 meter från befintlig väg 17 har utretts och beskrivits, se *kapitel 4 Förutsättningar*.

De åtgärder som planeras och som medför behov av ny vägmark är ny gång- och cykelväg med tillhörande planskilda korsningar under väg 17. Signalreglerad bomanläggning i plankorsning över Marieholmsbanan är en åtgärd på järnvägsanläggningen och kommer att anläggas inom befintlig järnvägsfastighet.

Förutom vägområde kommer mark även att behöva nyttjas tillfälligt under byggtiden, så kallad tillfällig nyttjanderätt. Vägområde och tillfällig nyttjanderätt utgör tillsammans entreprenadens arbetsområde under byggtiden. Se *kapitel 9.2 Område med tillfällig nyttjanderätt*.

Influensområdet är det område inom vilket miljöeffekter bedöms kunna uppstå om vägplanen genomförs. Influensområdets storlek varierar beroende på vilken miljöaspekt som studeras. För vissa aspekter är det begränsat till vägens närområde, medan det för andra som exempelvis vattenmiljö, kulturmiljö och landskapsbild är större.



*Figur 3.2–1. Planerad sträckning av gång- och cykelväg. Översiktlig redovisning av placering av plankorsningar samt gång- och cykelportar. 1a & 1b. Placering av gång- och cykelportar. 2a, 2b & 2c. Allé. 3. Småvatten med omkringliggande vegetation. 4. Trädvegetation. 5. Järnvägs korsning.*

### 3.2.2 Miljöaspekter och tematisk avgränsning

Miljöbedömningen har fokuserats till och redovisar de miljöaspekter och -effekter som vägplanens genomförande kan antas medföra. För aktuell vägplan har följande aspekter bedömts vara relevanta att beskriva:

- Landskap
- Naturmiljö och skyddade områden
- Kulturmiljö
- Vattenmiljö
- Naturresurser
- Boende och hälsa

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

- Buller: Ingen betydande förändring av bullersituationen i området kommer ske till följd av vägplanen. Ljudbilden i området kan dock temporärt förändras i samband med byggnation av gång- och cykelvägen.
- Rekreation och friluftsliv: Inga riksintressen eller lokalt/regionalt utpekade områden för friluftsliv och rekreation bedöms påverkas av åtgärderna inom vägplanen. Gång- och cykelvägen som planeras kommer däremot att binda samman målpunkter längs väg 17 och bidra till positiva effekter genom ökad tillgänglighet och möjligheten att på ett trafiksäkert sätt förflytta sig mellan dessa.
- Klimat: Det finns inga uppgifter i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps översvämningskartering som tyder på att det föreligger risk för översvämning inom utredningsområdet för vägplanen, varken i dagsläget eller till följd av klimatförändringar. Längs väg 17 finns i Eslövs kommuns översiktsplan ett fåtal lågpunkter utpekade som kan riskera att översvämmas vid extrema skyfall. Områdena med lågpunkter som är utpekade ska ses som potentiella riskområden och är en vägledning i vidare fysisk planering. Inga andra klimatrelaterade risker för den byggda miljön såsom exempelvis ras, skred eller erosion bedöms vara aktuella för projektet.

### 3.2.3 Tid

Fastställelseprövning av vägplanen kommer att ske under början av år 2025. Byggnationen är planerad att starta år 2026 under förutsättning att vägplanen vinner laga kraft.

Byggtiden förväntas preliminärt bli cirka 18 månader lång.

## 3.3 Underlag till miljöbeskrivning

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

Tabell 3.3–1. Underlag till miljöbeskrivning.

PM/Rapport	Arbetsmetod
Landskapsanalys och PM Gestaltungsprogram	Kartstudier, insamling av tidigare dokumenterad information, karaktärisering av landskapet och tematiska analyser. Identifiering och beskrivning av gestaltungsåtgärder.
Markteknisk undersökningsrapport	I detta projekt tas en teknikgemensam rapport fram för miljöteknik, geoteknik och vägteknik. Rapporten innehåller resultat från fältarbete avseende markmiljö och geoteknik och analyser avseende vägteknik.
PM Avvattning	Insamling och tolkning av höjddata och data från VISS, SGU, SMHI och Ledningskollen, beräkningar av dagvattenflöden.
Naturvärdesinventering	Fältstudie, dokumentation och naturvärdesklassning.
Kulturarvsanalys	Kartstudier, insamling av tidigare dokumenterad information, identifiering och värdering av kulturvärden.
PM Hydrogeologi	Insamling och tolkning av data från SGU. Hydrogeologiska förhållanden och projektets påverkan på grundvatten utreds vidare under 2024 genom insamling av data samt analys. PM hydrogeologi tas fram som beskriver påverkan på grundvatten vid byggnation av östra porten under väg 17 mellan Eslöv och Östra Asmundtorp.
Samrådsunderlag	Sammanställning av fältstudier, inventering av tidigare dokumenterad information, inhämtande av information från kommun och myndigheter.

## 4. Förutsättningar

### 4.1 Befintlig vägs funktion och standard

#### 4.1.1 Väg 17

Väg 17 går mellan Landskrona och Fogdarp (anslutning E22) via Eslöv. Det är en regionalt viktig väg och är utpekad som funktionellt prioriterad utifrån alla fyra kategorier; godstransporter, långväga personresor med bil, dagliga personresor med bil och kollektivtrafik. Väg 17 har byggts om i omgångar, förbifarten förbi Eslöv är från år 1992 och förbi Marieholm från år 2007.

Väg 17 är 9 meter bred med två 3,75 meter breda körfält. Vägen har vägrenar med varierande vägrensmått längs sträckan, mellan 0,5 och 0,9 meter.

#### 4.1.2 Väg 1265 (Trollenäsvägen)

Trollenäsvägen (väg 1265) som både börjar och slutar i väg 17, är en kommunal allmän väg som passerar genom Eslöv. Vägen var tidigare huvudväg innan förbifarten runt Eslöv byggdes. På aktuell sträcka har vägen en bredd om cirka 6,6 meter och smala vägrenar.

#### 4.1.3 Olycksstatistik

Enligt utdrag ur Transportstyrelsens olycksdatabas Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) inträffade det under perioden 2009- 2018 17 olyckor på vägarna 1274, 17 och Trollenäsvägen (väg 1265) i utredningsområdet. Majoriteten av olyckorna var lindriga. Den vanligaste olyckstypen har varit singelolyckor med motorfordon, avsvängandeolyckor med motorfordon, korsningsolyckor med motorfordon, mötandeolyckor med motorfordon och en som är ospecificerad. Det finns inga registrerade olyckor där fotgängare, cyklister eller mopedister har varit inblandade. Det kan till stor del förklaras genom det låga gång- och cykelflödet längs sträckan, till följd av den låga trafiksäkerheten.



#### 4.1.4 Korsningspunkter

Längs sträckan finns tre korsningspunkter, två med väg 17 och en med Mariefholmsbanan/Rååbanan. Se figur 4.1.4–1.



Figur 4.1.4–1. Korsningspunkter inom utredningsområdet. 1: Vägkorsning vid Trolleås. 2: Vägkorsning vid Östra Asmundtorp. 3: Plankorsning över Mariefholmsbanan/Rååbanan.

## 4.2 Trafik och användargrupper

### 4.2.1 Vägtrafik

Trafikmängden på väg 17 är strax över 6000 fordon per dygn (ÅDT) och andelen tung trafik bedöms vara cirka 400 fordon per dygn enligt mätår 2022.

Trafikmängder för väg 17 och de anslutande vägarna inom vägplanens utredningsområde sammanfattas i tabell 4.2.1–1.

Tabell 4.2.1–1. Trafikmängd på vägar inom utredningsområdet. Källa: NVDB. \* Medeldygnstrafik, källa: Trafficweb.

Vägnummer (område/ vägnamn)	Årsdygnstrafik (ÅDT totaltrafik)	Mätår	Väghållare
Väg 17	6 270	2022	Statlig
1265 (Eslöv/Trolleåsvägen)	3 100*	2019	Kommunal
1278 (Östra Asmundtorp)	59	2012	Statlig
1277 (Trolleås kyrka)	Okänt	-	Statlig
1271 (Trolleås)	1 094 (norr om väg 17), 860 (söder om väg 17)	2016	Statlig



Vägnummer (område/ vägnamn)	Årsdygnstrafik (ÅDT totaltrafik)	Mätår	Väghållare
1274 (Marieholm)	860	2022	Statlig

#### 4.2.2 Järnvägstrafik

Rååbanan är en elektrifierad järnvägslinje mellan Eslöv och Helsingborg. Delen Eslöv-Teckomatorp benämns som Marieholmsbanan och är den delen som korsar utredningsområdet. Marieholmsbanan har en trafikering av 35 tåg per dag och timmestrafik åt båda hållen.

Banan korsar både väg 1274 och Trollenäsvägen inom utredningsområdet. Båda korsningarna är utrustade med halvbommar.

#### 4.2.3 Kollektivtrafik

Inom utredningsområdet finns inga hållplatser eller busstationer för linjetrafik. Dock återfinns hållplats för skolskjuts vid Gullarp.

Längs Marieholmsbanan går persontrafik som trafikeras av Pågatåg och de närmsta järnvägsstationerna i förhållande till vägplanen ligger i Eslöv och Marieholm.

#### 4.2.4 Gång- och cykeltrafik

Det finns ingen befintlig gång- och cykelväg i Trollenäs, cyklister och gångtrafikanter får använda vägrenen längs väg 17 och övriga vägar inom utredningsområdet.

### 4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling

#### 4.3.1 Befolkning och näringsliv

Eslövs kommun ligger i Skåne län och Eslöv är kommunens centralort. År 2022 uppgick befolkningmängden i kommunen till drygt 35 000 invånare, varav majoriteten är bosatta i Eslöv. Eslöv ligger längs Södra stambanan och staden har byggts upp kring järnvägsstationen som anlades i slutet av 1800-talet. Eslövs kommun är en del av *MalmöLundregionen* och *Greater Copenhagen*.

Östra Asmundtorp, Gullarp och Trollenäs är småorter som ligger strax nordväst om Eslöv längs berörd vägsträcka. Orterna hade år 2019 drygt 70, 50 respektive 30 invånare.

Sett till antal anställda så är de största näringsgrenarna inom kommunen vård och omsorg, tillverkningsindustri, utbildning samt handel- och byggindustri.

Eslöv är en viktig målpunkt för boende i stråket med service, handel, arbetsplatser och skolor. Trollenäs slott är ett utflyktsmål med slottspark, café och arrangemang såsom exempelvis fester och konferenser. I Trollenäs finns en idrottsplats och fotbollsanläggning där barn och ungdomar från Eslöv och samhällena omkring tränar.

#### 4.3.2 Kommunala och regionala planer

I avsnittet presenteras de kommunala och regionala planer som berör vägplanen.

##### 4.3.2.1 Översiktsplan

Översiktsplanen för Eslövs kommun antogs av kommunfullmäktige 28-05-2018. Översiktsplanen Eslöv 2035 beskriver planeringen och utvecklingen av kommunen fram till år 2035. I översiktsplanen framgår att kommunen vill skapa en mer sammanhållen kommun med god kollektivtrafik och bättre möjligheter för oskyddade trafikanter. Eslövs kommun arbetar för att gång- och cykeltrafik ska dominera de lokala resorna i staden och i byarna. Översiktsplanen anger att fler gång- och cykelstråk mellan kommunens orter och över kommungränsen tillgängliggör målpunkter och ökar möjligheten för människor att välja ett transportsätt som är hållbart och främjar god hälsa. Ett länkat cykelvägnät ger även förutsättningar för cykelturism i kommunen.

#### 4.3.2.2 Detaljplan

En väg får inte byggas i strid med en gällande detaljplan eller områdesbestämmelse. I praktiken innebär detta att en vägplan inte kan fastställas innan kommunen har ändrat sina planer så att de överensstämmer med det planerade projektet. Om syftet med detaljplanen eller områdesbestämmelserna inte motverkas får dock mindre avvikelser göras.

Befintlig vägsträcka och planerade åtgärder berör en detaljplan, se Tabell 4.3.2.2–1. Se *kapitel 11.2 Överensstämmelse med kommunala planer* för bedömning om överensstämmelse.

Tabell 4.3.2.2–1 Berörda detaljplaner längs vägsträckan.

Detaljplan	Planbeteckning	Syfte	Datum laga kraft
Detaljplan för bostadsbebyggelse i nordvästra Eslöv, del av Eslöv 51:11 Solkullen 4 och Elvkullen 2	Kommun: E280 Lantmäteriet: 1285-P06/244	Detaljplanens syfte är att möjliggöra en fortsatt utbyggnad av Eslövs tätort med blandad småhusbebyggelse.	2006-01-24

#### 4.3.2.3 Regional infrastrukturplan

I den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2022–2033 (Region Skåne, 2022) nämns det att väg 17 är av stor betydelse för tillgängligheten till rekreationsmål och fritidsaktiviteter och anses utgöra en viktig koppling mellan orterna Östra Asmundtorp, Gullarp och Trollenäs med stationerna i Eslöv och Marieholm. Väg 17 beskrivs dock idag som en väg utan trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Med dessa motiv pekades väg 17 ut som en prioriterad väg att bygga inom åren 2018–2029 i *Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029* (Region Skåne, 2022).

## 4.4 Landskapet och staden

De landskapstyper som har identifierats ger en översiktlig bild av landskapet inom utredningsområdet. Landskapstyperna är öppet jordbrukslandskap, med bebyggelseområden omgivna av trädplanteringar. Bebyggelseområdena innefattar Gullarp, Östra Asmundtorp, Trollenäs och Eslöv. Även alléer samt vegetation kring vattendrag och mindre, öppna vattensamlingar ger avbrott i det öppna landskapet.

De karaktärsområden som återfinns i utredningsområdet är Gullarp, Östra Asmundtorp, Trollenäs kyrka med tillhörande allé och ödekyrkogården vid Gullarp. Karaktärsområdena är plats specifika och bygger på platsens historia, användning, anknytning och unika förutsättningar. Gullarp och Östra Asmundtorp präglas av kulturlämningar, fornlämningar och möjliga fornlämningar. Dess historia vittnar om tidiga boplatser i form av sockenrum. Detsamma gäller för Trollenäs kyrka och ödekyrkogården.

Landskapet kring väg 17 präglas av dess historia. Trollenäs slottsmiljö/borganläggning med stordriftslandskap och underlydande kyrkomiljö blir tydligt i form av de jordbruk som omger platsen och tidigare nämnda allé vilken leder fram till kyrkan, som även den ses från väg 17.

Utblickar längs väg 17 är främst av åkermark i samtliga väderstreck. Bitvis kantas vägen av tät vegetation, främst i anslutning till bebyggelse. Söder om väg 17 är Rååbanan/Marieholmsbanan lokaliserad vilken anas i horisonten i form av kontaktledning och kontaktledningsstolpar för den som färdas längs vägsträckan.

Alléer återfinns längs väg 17 vilka skapar ett annat formspråk än de öppna odlingsmarkerna. Den allé som leder till Trollenäs kyrka är påtaglig från väg 17 till följd av sin storlek och ordnade uttryck.

## 4.5 Miljö och hälsa

### 4.5.1 Riksintressen

Nedan sammanfattas de riksintressen som berörs av projektet, se även Figur 4.5.1–1. Riksintressena beskrivs även under respektive berörd miljöaspekt.

#### 4.5.1.1 Kulturmiljövård

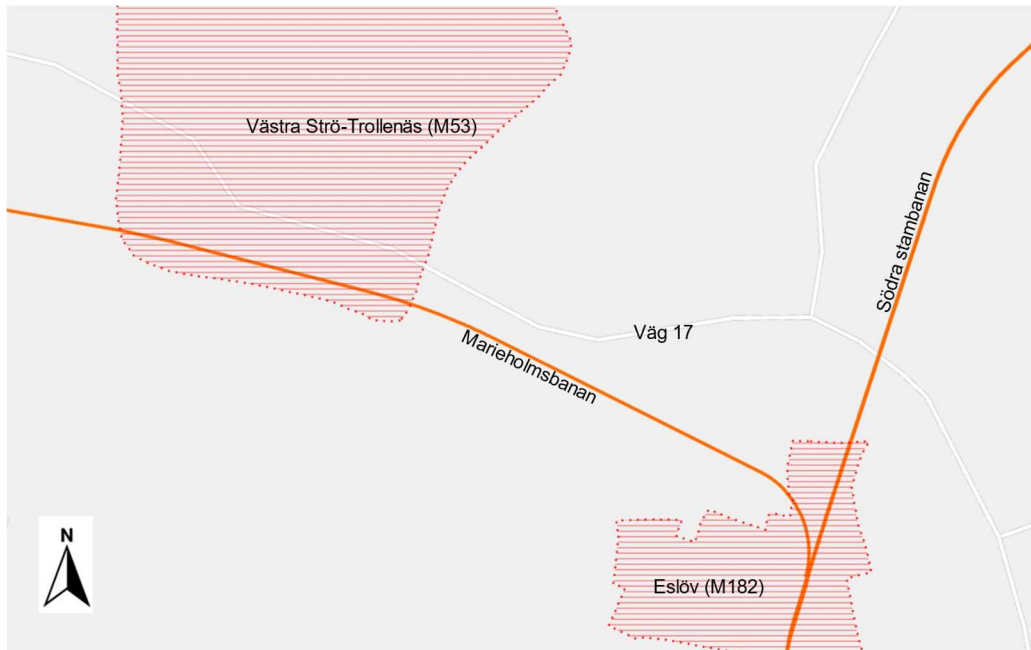
Utredningsområdet ligger inom utpekat riksintresse för kulturmiljövård Västra Strö - Trollenäs (M53). Riksintresset avser slottslandskapet med förhistorisk brukningskontinuitet kring Trollenäs slott där landskapet och den till slottet knutna kringliggande bebyggelsen och de underlydande by- och kyrkomiljöerna speglar den sociala och ekonomiska förvaltningen av godset från medeltid in på 1900-talet.

Av riksintressets alla uttryck i landskapet är det tre som i någon mån berörs av åtgärden; allén in till Trollenäs kyrka, det godspräglade landskapet samt närområdet till Gullarps by och ödekyrkogård.

I direkt anslutning till utredningsområdet ligger Eslöv som också är utpekat som riksintresse för kulturmiljövård (M182). Riksintresset omfattar de centrala delarna av Eslövs tätort och avser stadsmiljön som visar järnvägens och industrialismens betydelse för den moderna tätortsutvecklingen, hur en hållplats på den rena landsbygden successivt utvecklades till planmässigt uppbyggt stationssamhälle och så småningom stad. Föreslagen cykelbana anläggs utanför riksintressets gränser och berör inga grundläggande värden eller uttryck för detta. Därför behandlas det inte ytterligare.

#### 4.5.1.2 Kommunikationer

Järnvägen som går inom och intill utredningsområdet är av riksintresse för kommunikationer. I riksintresset ingår både Rååbanan som förbinder Helsingborg med Godsstråket genom Skåne och Marieholmsbanan som är en enkelspårig bana som förbinder Rååbanan med Eslöv och Södra stambanan.



Figur 4.5.1–1. Riksintressen inom och intill utredningsområdet längs väg 17. Röd streckad yta: Riksintresse kulturmiljövård. Orange linje: Riksintresse kommunikationer, Södra stambanan och Marieholmsbanan. Källa: Boverket, 2023.

#### 4.5.2 Strandskydd

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 §). Strandskyddet omfattar land- och vattenområdet intill 100 meter från strandlinjen vid normalt medelvattenstånd. Vägplanens utredningsområde ligger intill vattendraget Saxån och dess biflöde Långgropen som båda omfattas av strandskydd, se Figur 4.5.2–1.

Vattendraget Långgropen sträcker sig i väst-östlig riktning och ligger norr om utredningsområdet. Längs norra sidan av väg 17, mellan Östra Asmundtorp och Gullarp, gränsar den befintliga vägen och en enskild väg mot vattendragets strandskyddsområde längs en sträcka av cirka 600 meter.

Vattendraget Saxån ligger nordväst om utredningsområdet och går i nord-sydlig riktning. Åns strandskydd ligger inom den västra delen av vägplanens utredningsområde, på en sträcka om cirka 160 meter längs väg 1271.



Figur 4.5.2–1. Strandskyddsområde (röd markering) för Saxån (västra delen av utredningsområdet) och Långgropen (östra delen av utredningsområdet) ligger intill väg 1271 och väg 17. Källa: Länsstyrelsen Skåne, 2023a.

#### 4.5.3 Generellt skyddade biotoper

Norr om väg 17 finns två alléer intill vägen som omfattas av generellt biotopskydd, se Figur 4.5.3–1. Alléer utgör viktiga restbiotoper i ett i övrigt rationaliserat landskap och har stor betydelse som tillflyktsorter, spridningskorridorer och ledlinjer för olika växt- och djurarter.

Den ena allén är enkelsidig och består av lindar. Allén ligger längs väg 17 mellan Östra Asmundtorp och Gullarp, cirka 2–5 meter från befintlig väggkant, se Figur 3.2-1, punkt 2b. Den andra är en dubbelsidig allé av askar utmed en statlig väg vid Trolleån kyrka, cirka 10 meter från väg 17, se Figur 3.2-1, punkt 2a. Allén har ersatt en tidigare allmällé och leder fram till kyrkan från väg 17.



Figur 4.5.3–1. Alléer som omfattas av generellt biotopskydd. Bilden till vänster visar allén mellan Östra Asmundtorp och Gullarp. Bilden till höger visar allén längs infarten till Trolleån kyrka. Vänstra bilden tagen mot nordost, högra bilden tagen mot norr. Bilder från Google Maps.



Mellan Östra Asmundtorp och Gullarp, norr om väg 17, finns en pilevall som omfattas av generellt biotopskydd, se Figur 4.5.3-2. Likt alléer utgör pilevallar viktiga restbiotoper i ett i övrigt rationaliserat landskap och har stor betydelse som tillflyktsorter, spridningskorridorer och ledlinjer för olika växt- och djurarter i det öppna jordbrukslandskapet. Pilevallarna fyller också en viktig funktion som element i landskapsbilden.



*Figur 4.5.3-2. Pilevall norr om väg 17 som omfattas av generellt biotopskydd. Bild tagen mot nordost. Bild från Google Maps.*

Mitt emot pilevallen, cirka 5–10 meter söder om väg 17, ligger en enkelsidig allé, se Figur 4.5.3-3. På samma fastighet, öster om den enkelsidiga allén, ligger en dubbelsidig allé cirka 15 meter från väg 17 i nord-sydlig riktning mot vägen, se Figur 4.5.3-2. Dessa två alléer bedöms inte omfattas av generellt biotopskydd, då de inte uppfyller ålders- och storlekskravet för att omfattas av generellt biotopskydd.



Figur 4.5.3-3. Trädalléerna söder om väg 17 bedöms inte omfattas av generellt biotopskydd. Bilderna tagna mot sydväst. Bilder från Google Maps.

Ett småvatten med omkringliggande vegetation ligger i jordbruksmarken cirka 30 meter söder om väg 17 i området kring infarten till Trolleås kyrka, Figur 4.5.3-4 samt Figur 3.2-1, punkt 3. Ett småvatten är en yta, max en hektar stor, som ständigt eller under en stor del av året håller ytvatten eller en fuktig markyta. Småvattnet, omfattas av generellt biotopskydd och groddjur, fåglar, fladdermöss och insekter som förekommer inom odlingslandskapet gynnas av dess förekomst. Småvatten i odlingslandskapet har ofta höga naturvärden då dem fungerar som livsmiljöer och spridningskorridorer i landskapet samt ger tillgång till föda.

Inga övriga objekt som omfattas av det generella biotopskyddet har påträffats inom eller intill utredningsområdet.





Figur 4.5.3–4. Småvatten med omkringliggande vegetation, söder om väg 17. Bilden tagen mot sydväst. Bild från Google Maps.

#### 4.5.4 Naturmiljö

Det finns inga Natura 2000-områden, naturreservat, naturminnen eller riksintressen för naturvård i projektets närområde. Tre objekt som omfattas av generellt biotopskydd ligger intill väg 17. Se mer under *kapitel 4.5.3 Generellt skyddade biotoper*.

Stora delar av Långgropen har av Länsstyrelsen i Skåne bedömts vara ett område med naturvärdesklass 2 och längs vattendraget har flertalet arter av fladdermöss observerats, exempelvis sydfladdermus och större brunfladdermus (Länsstyrelsen Skåne, 2022).

Saxån och dess biflöden, däribland Långgropen, är utpekad som nationellt särskilt värdefullt vatten (Länsstyrelsen Skåne, 2023b). Dess natur, artrikedom och landskapsbild är betydelsefull för både miljön och kulturen i Eslöv.

En naturvärdesinventering har genomförts under 2023. Metoden för fältinventeringen följer svensk standard för naturvärdesinventering och är utförd på fältnivå med detaljeringsgrad *detalj*. I aktuellt projekt ingick tilläggen *detaljerad artförekomst*, *generellt biotopskydd* och *artförekomster*.

Under naturvärdesinventeringen identifierades totalt två naturvärdesbiotoper (NV) inom inventeringsområdet. Vattendraget Långgropen bedöms inneha naturvärdesklass 3 (påtagligt värde) med visst biotop- och artvärde. En blomrik väggkant mellan Gullarp och infarten till Trolleås kyrka bedöms inneha naturvärdesklass 4 med lågt biotop- och artvärde.

Vid inventeringen identifierades inga naturvårdsarter upptagna i Rödlisan inom inventeringsområdet. Cirka 300 meter utanför inventeringsområdet finns det enligt Artportalen tidigare observationer av flera olika naturvårdsarter, bland annat flera fridlysta fladdermössarter.

Under fältinventeringen genomsöktes inventeringsområdet med avseende på förekomst av lämpliga boområden för insekter och fåglar, men inga noterades.

Inga groddjur eller reptiler har noterats inom inventeringsområdet.

Under fältinventeringen registrerades inga invasiva arter eller värdeelement inom inventeringsområdet.

#### 4.5.5 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.

Längs den aktuella vägsträckan finns två värdefulla kulturmiljöer utpekade i det regionala kulturmiljöprogrammet för Skåne (Trollenäs – V Strö och Eslöv) samt två riksintresseområden för kulturmiljövården, Västra Strö - Trollenäs (M53) samt Eslöv (M182). De regionalt utpekade områdena omfattar riksintresseområdena men sträcker sig dessutom över större områden kring dessa. Längs sträckan finns även ett antal fornlämningar, möjliga fornlämningar, övriga kulturhistoriska lämningar inom och i anslutning till vägen, se Tabell 4.5.5-1 och Figur 4.5.5-1. Av dessa berörs två; Gullarps bytomt (L1988:8093) och Östra Asmundtorps bytomt (L1988:7480).

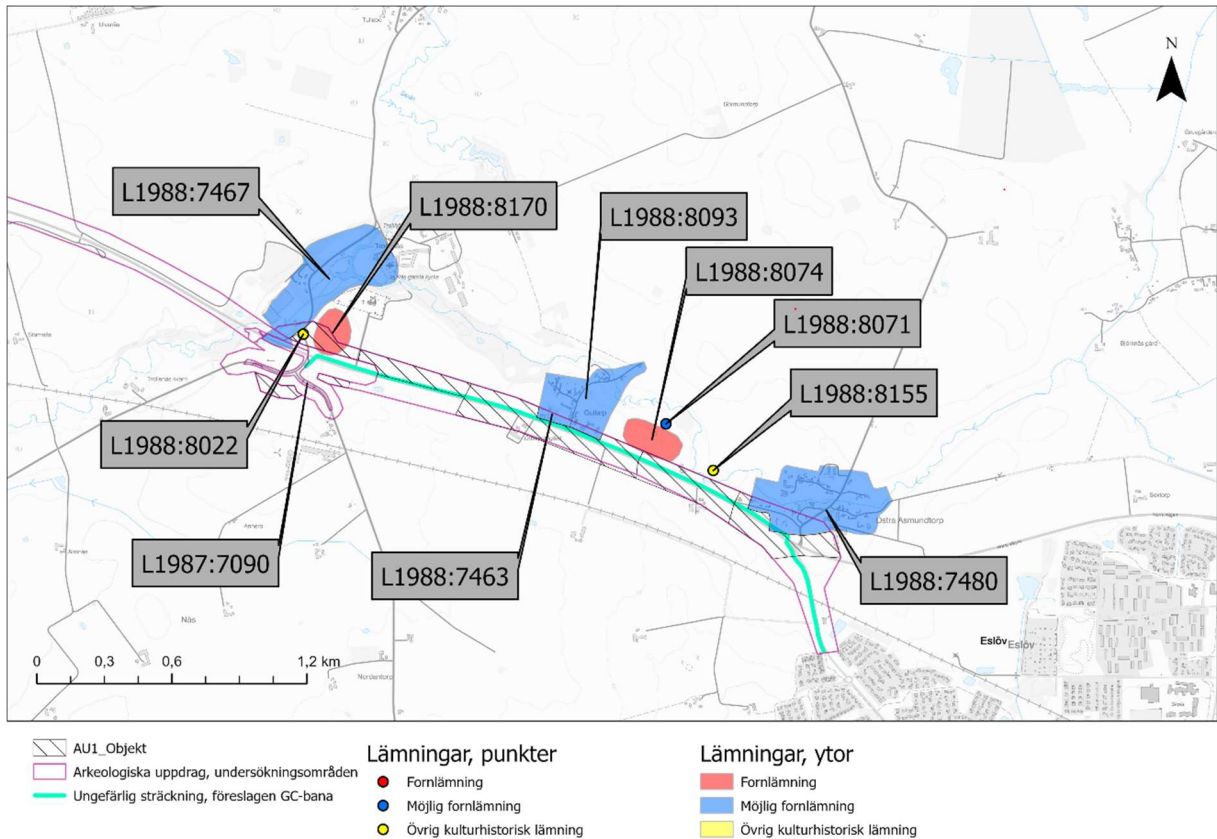
Enligt kulturmiljölagen är det en nationell angelägenhet att skydda och vårda kulturmiljön. Ansvaret för kulturmiljön delas av alla och den som planerar ett arbete ska se till att skador på kulturmiljön undviks eller begränsas. Alla former av ingrepp inom eller i närheten av fornlämningar är tillståndspliktiga 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.

De lämningar som inte uppfyller alla kriterier för att bedömas som fornlämningar kallas för övriga kulturhistoriska lämningar. Dessa omfattas inte av det direkta skyddet i 2 kapitlet i kulturmiljölagen men ingår i det som sägs inledningsvis i lagen. Där anges att hänsyn och aktsamhet mot kulturmiljön ska visas, samt att den som planerar eller utför ett arbete ska se till att skador på kulturmiljön undviks eller begränsas.

Tabell 4.5.5–1. Kända fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar som berörs av vägplanen, ordnade från väst till öst längs vägsträckan. Källa: Riksantikvarieämbetet, 2023.

Benämning (lämningsnr.)	Typ av lämning och skydd
Bytomt/gårdstomt (L1988:7467)	Möjlig fornlämning, 2 kap. kulturmiljölagen.
Vägmärke (L1988:8022)	Övrig kulturhistorisk lämning, omfattas inte av det direkta skyddet i 2 kap. kulturmiljölagen men ska visas hänsyn och försiktighet.
Boplats (L1988:8170)	Fornlämning, 2 kap. kulturmiljölagen.
Bytomt/gårdstomt (L1988:8093)	Möjlig fornlämning, 2 kap. kulturmiljölagen.
Begravningsplats (L1988:7463). Ödekyrkogård.	Fornlämning, 2 kap. kulturmiljölagen.
Stenåldersboplats (L1988:8074). Inom området finns även uppgifter om en hög (L1988:7464) utan antikvarisk bedömning.	Fornlämning, 2 kap. kulturmiljölagen.
Grav (L1988:8071). Plats för undersökta gravar. Fler kan förekomma.	Möjlig fornlämning, 2 kap. kulturmiljölagen.

Fyndplats (L1988:8155)	Övrig kulturhistorisk lämning, omfattas inte av det direkta skyddet i 2 kap kulturmiljölagen men ska visas hänsyn och försiktighet. Fyndplatsen kan dock indikera att det inom området finns en boplats vilken i så fall sannolikt utgör en fornlämning.
Bytomt/gårdstomt (L1988:7480)	Möjlig fornlämning, 2 kap. kulturmiljölagen.



Figur 4.5.5–1. Karta över fornlämningar, möjliga fornlämningar, övriga kulturhistoriska lämningar samt den arkeologiskt utredda korridoren längs den aktuella sträckan. Efter avslutad utredning visade sig två fornlämningar delvis beröras; Gullarps bytomt (L1988:8093) och Östra Asmundtorps bytomt (L1988:7480). Källa: Riksantikvarieämbetet, 2023.

## Lämningar i landskapet från förhistorisk och historisk tid

### Förhistorisk tid

Området är beläget längs Saxån i ett kuperat odlingslandskap. Tidigare har våtmarker och vattendrag haft en betydligt större utbredning och intill vattnen består jordarna av till stor del av sand, en jordart som ofta stenåldersboplatser återfinns på. I direkt anslutning till vägen finns idag kända lämningar ifrån stenålder i form av boplatser och fyndplatser. Boplatserna är inte avgränsade ytmässigt, vilket innebär att de sannolikt är större än vad som idag är inlagd i Fornsök. Inom boplatserna L1988:8074 finns det även uppgifter om att det troligen har funnits en hög innehållande en megalitgrav (L1988:7464). Strax norr om boplatserna har det även under 1940-talet undersökts gravar med en datering till romersk järnålder. Undersökningen gjordes på grund att gravarna skadats vid täktverksamhet och det uppges att det är möjligt att det kan förekomma ytterligare gravar i området syd och sydväst om de redan undersökta, det vill säga mot vägen.

### *Historisk tid*

Från historisk tid finns i anslutning till vägen tre bytomter som utgör möjliga fornlämningar. Dessa består av bytomten till Östra Asmundtorps by som i Fornsök lagts in efter 1776 års karta (L1988:7480). Bytomten har medeltida belägg. En arkeologisk förundersökning inför nedläggning av VA-ledning har utförts inom bytomten år 2022 av Sydsvensk arkeologi AB. Inga förhistoriska eller medeltida material påträffades dock.

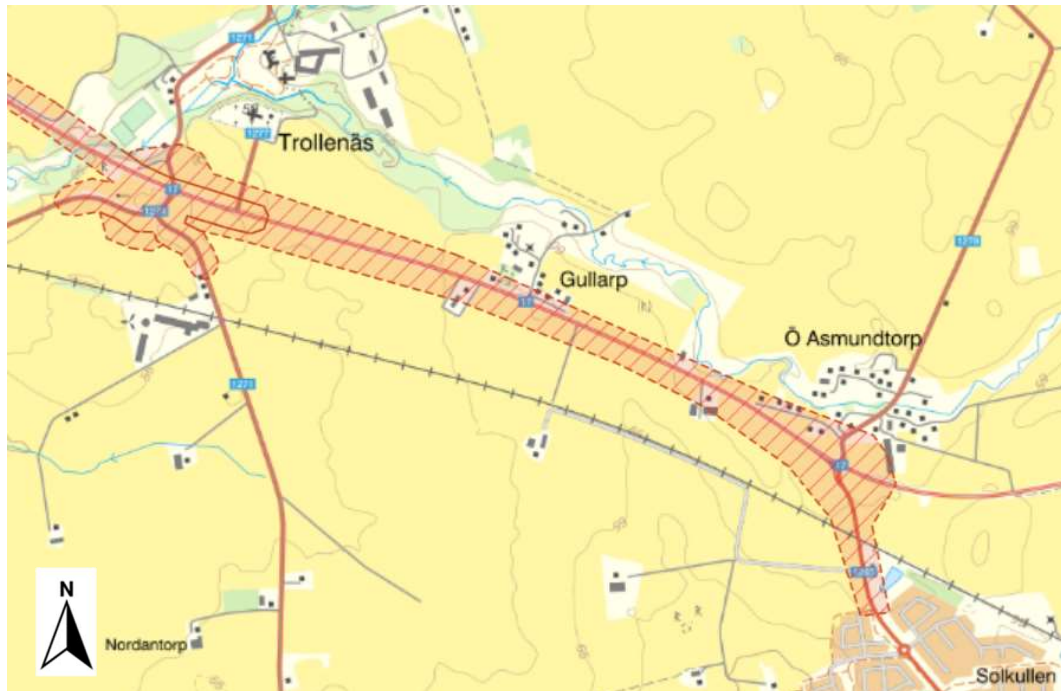
Några hundra meter nordväst om Östra Asmundtorp finns bytomten till Gullarps by, inlagd i Fornsök efter 1742 års karta (L1988:8093). Bytomten är delundersökt på 1970-talet då man påträffade medeltida husgrunder. Inom bytomten finns även en ödekyrkogård tillhörande den nu rivna Gullarps kyrka. Inga spår finns ovan jord efter kyrkan. Hembygdsföreningen har dock utfört en mindre undersökning då delar av kyrkans absid påträffades.

Vid slutet av utredningsområdet i väst finns bytomten till Näs, inlagd i Fornsök efter 1722 års karta (L1988:7467). Bytomten har invid vägen berörts av förundersökningar i och med nydragning av väg 17.

I korsningen mellan Trolleånsvägen och järnvägen finns en rest sten med inskriptionen "Eslövs stadsgräns". Denna sten finns inte upptagen i Fornsök och den står inte på stadsgränsen enligt Susanne Hultman på Eslövs kommun.

### *Den arkeologiska processen*

En arkeologisk utredning steg ett och två har utförts under 2023 för att klargöra och fastställa fornlämningsbilden inom vägområdet, se Figur 4.5.5–2. Efter avslutad arkeologisk utredning kunde konstateras att delar av två fornlämningar i någon mån berörs: Gullarps bytomt (L1988:8093) och Östra Asmundtorps bytomt (L1988:7480).



Figur 4.5.5–2. Röd skrafferad yta från direkt norr om Eslöv, till en bit väster om korsningen söder om Trolleån, visar området för den arkeologiska utredningen längs väg 17 och delar av intilliggande vägar. Källa: Riksantikvarieämbetet, 2023.

### *Riksintresse för kulturmiljö*

Enligt miljöbalkens 3 kap. 6§ ska riksintressen för kulturmiljövården skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada miljön samt de värden som kulturmiljön besitter. Det innebär att det är värdena som legat till grund för utpekandet som riksintresse som ska skyddas från att påtagligt skadas.

Utredningsområdet ligger inom utpekat riksintresse för kulturmiljövård Västra Strö - Trolleås (M53). Riksintresset avser slottslandskapet med förhistorisk kontinuitet kring Trolleås slott som är av medeltida ursprung. Godsförvaltningen har genom århundraden satt sin prägel på landskapets utformning genom ett öppet stordriftspräglat landskapsavsnitt präglat av bland annat alléer samt den till slottet kringliggande knutna bebyggelsen och underlydande by- och kyrkomiljöerna. Trolleås slott är ett utflyktsmål med dess slottspark och café.

Inom riksintresseområdet Västra Strö - Trolleås (M53) ingår även Trolleås station, utmed järnvägen Eslöv - Landskrona, som fick sitt nuvarande utseende 1929.

### *Uttryck för riksintresset som berörs av projektet*

I det aktuella landskapsavsnittet finns två bebyggelsesammanhang som satt särskilt tydlig prägel på detta. Nedan beskrivs de riksintressanta uttrycken knutna till dessa sammanhang, vilka även redovisas nedan i Figur 4.5.5-3.

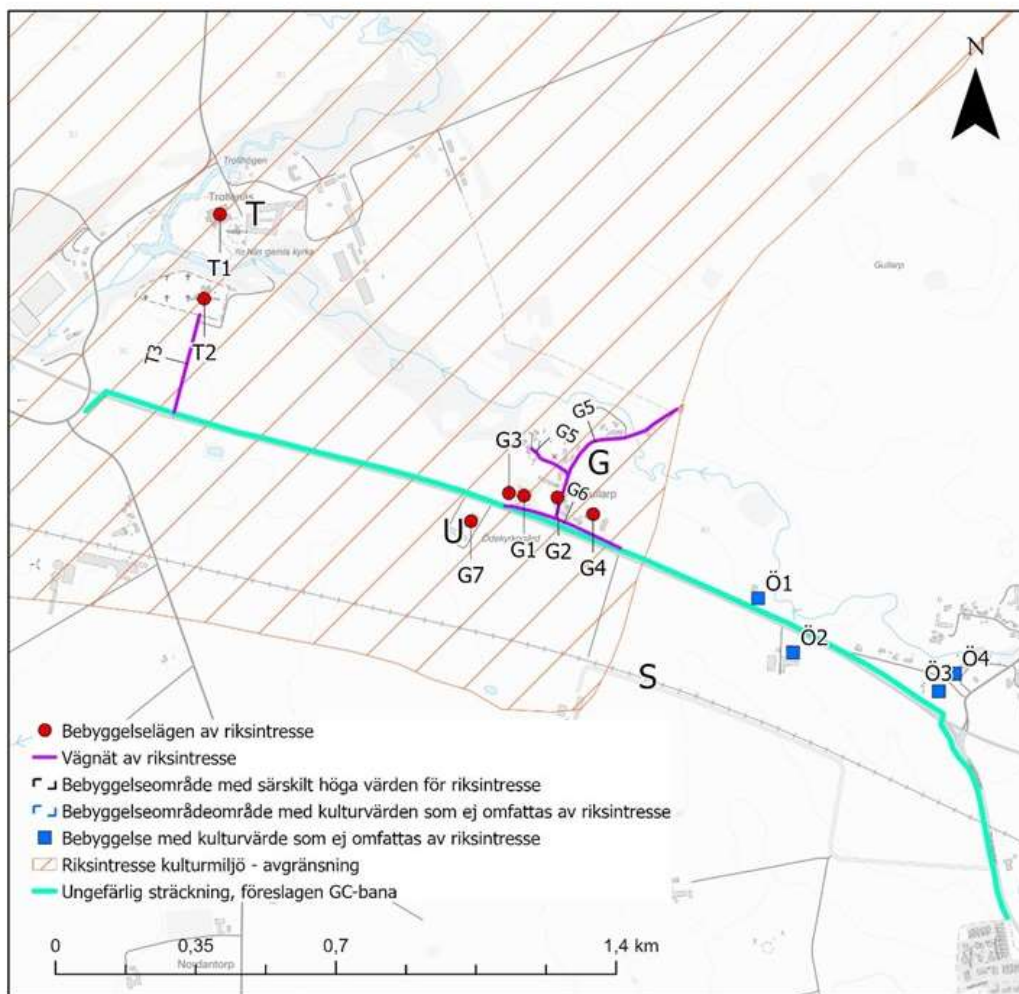
- Trolleås slottsmiljö/borganläggning med stordriftslandskap och underlydande kyrkomiljö (T)

I centrum för detta sammanhang är Trolleås slott och borganläggning (T1), se Figur 4.5.5-3. Detta projekt berör särskilt Trolleås kyrkomiljö och stordriftslandskapet. När kyrkan (T2) uppfördes på 1860-talet anlades en allékantad uppfartsväg fram till kyrkan från landsvägen. En allé finns fortfarande på platsen (T3) och avspeglar tillsammans med kyrkplatsen sammanslagningen av de två socknarna Näs och Gullarp. Byggherre var dåvarande ägare på Trolleås slott, friherre Nils Trolle. Ätten Trolle hade ägt godset sedan 1662 då det blev fideikommiss och fick namnet Trolleås. Stordriftslandskapet som omger kyrkomiljön kommer till uttryck i det åkerdominerade slättlandskapet.

- Gullarps by och f.d. sockencentrum (G)

Det tydligaste spåret av Gullarps f.d. sockencentrum är ruinen från en medeltida kyrka med kyrkogård (G1), se 4.5.5-3. I anslutning till kyrkan finns fortfarande en delvis samlad bymiljö med flera äldre gårdslägen (G2-G4) som knyts samman av ett äldre vägnät; byvägar i Gullarp (G5) samt landsvägen mellan Eslöv och Trolleås i öst-västlig riktning (G6). En gårdsmiljö längs landsvägen (G3) präglas av tiden kring sekelskiftet 1900 med gatuhus i tegel tätt placerat mot vägen samt en rödfärgad, brädfodrad ekonomibyggnad. Gårdsbebyggelsen längs byvägarna har delvis en äldre prägel med flera äldre skånelängor uppförda i trä (G2, G4). Utanför bymiljön är en utskiftad gård (G7) med karaktär av tiden kring sekelskiftet 1900 med en putsad skånelänga i tjugotalsklassicistisk stil och en T-formad, rödfärgad ladugård kring en gårdsplan. Gården avgränsas mot vägen av lövträd och en häck.





Figur 4.5.5–3. Bebyggelsestrukturer med kulturvärden inom området. Av legenden framgår vilka delar som bedöms omfattas av riksintresse för kulturmiljövård.

#### 4.5.6 Övriga kulturmiljövärden

Parallellt med och delvis i samma sträckning som väg 17, löper den äldre landsvägssträckningen. Längs denna ligger några äldre bebyggelselägen; ett skolhus (Ö1) och tre gårdsmiljöer (Ö2, Ö3, Ö4), se Figur 4.5.5–3.

Skolhuset är ett exempel på det skånska byggnadsskicket kring sekelskiftet 1900 och är uppförd i massiv brun tegelmur på naturstenssockel där fasaderna är försedda med olika mönstermurningar. Byggnadstypen är tydlig genom den representativa tegelfasaden och de stora salsfönstren (se Figur 4.5.6–1). Framför byggnaden är en miljöskapande allé av betydelse för värdet (se Figur 4.5.5–3).

Allén framför skolhuset berörs av projektet på så sätt att varsam beskärning av trädkronor kommer att ske.



Figur 4.5.6–1. Skolhuset som ligger norr om väg 17 mellan Gullarp och Östra Asmundtorp. Skolhuset omfattas av kulturmiljövården. Bilden tagen mot norr. Bild från Google Maps.

Gårdsmiljöerna består av en eller två äldre byggnader i vinkel, som en rest av tidigare helt kringbyggda gårdsgrupper (den s.k. sydsvenska gårdstypen).

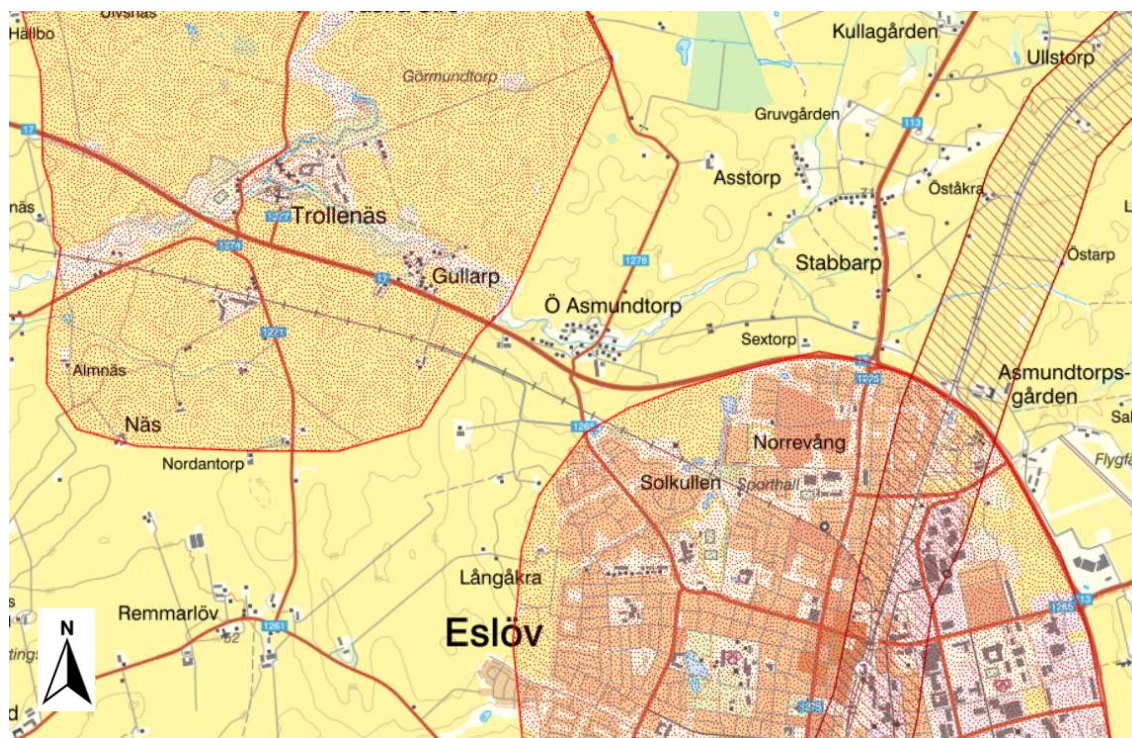


Figur 4.5.6–2. Den övre bilden visar gårdsmiljön mellan Gullarp och Östra Asmundtorp på södra sidan om väg 17. Den nedre bilden visar de två gårdsmiljöerna som återfinns i Östra Asmundtorp, där den närmast väg 17 syns i förgrunden och den andra syns i bakgrunden. Samtliga gårdsmiljöer omfattas av kulturmiljövården. Bilder från Google Maps.



Både Eslöv och Trollenäs-Västra Strö är utpekade som områden med särskilt värdefulla kulturmiljöer i Länsstyrelsen Skånes Kulturmiljöprogram (2006), se Figur 4.5.5–4.

Södra stambanan är i samma program utpekat som ett kulturmiljöstråk på grund av dess betydelse för förbindelserna inom Sverige och är ett viktigt exempel på järnvägsbyggande som fortfarande har stor betydelse i den svenska infrastrukturen.



Figur 4.5.5–4. Prickad yta: områden för särskilt värdefulla kulturmiljöer enligt Länsstyrelsen Skånes Kulturmiljöprogram (2006). Skrafferad yta: Södra stambanan. Källa: Länsstyrelsen Skåne, 2006.

#### 4.5.7 Vattenmiljö

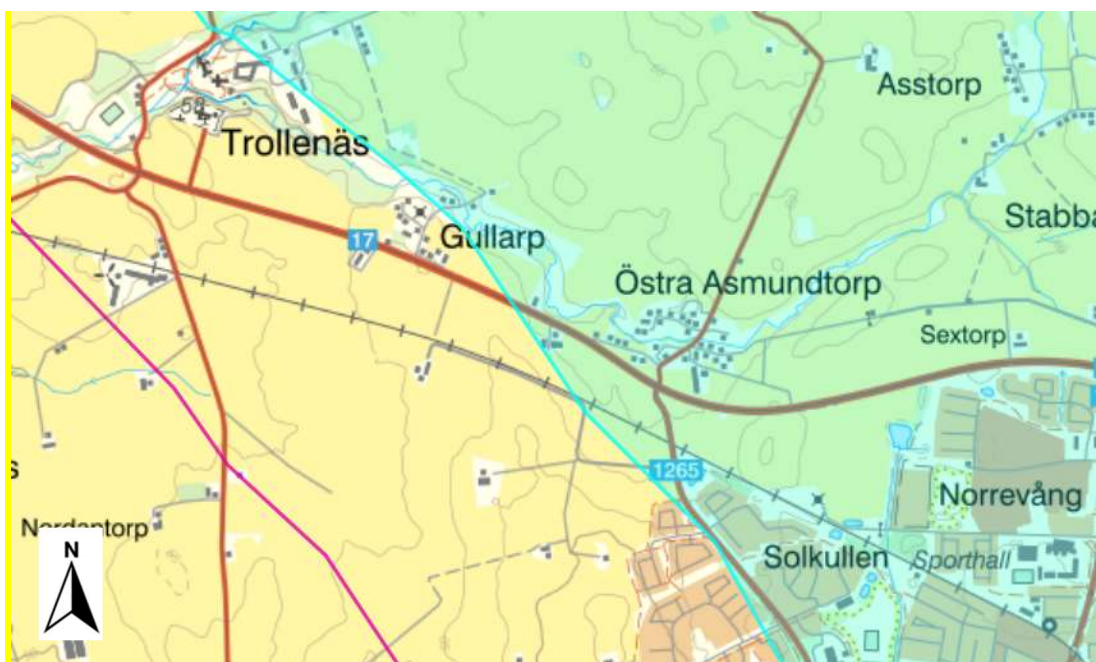
Inom och intill utredningsområdet finns yt- och grundvattenförekomster. I Tabell 4.5.6–1 redovisas vattenförekomster i anslutning till berörd vägsträcka.

Stora delar av utredningsområdet bedöms vara täckdiket. Detta utreds vidare i projektet så att påverkan på nuvarande avvattningsminimeras vid anläggandet av den nya gång- och cykelvägen.

Saxån omfattas av miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken. Åns ekologiska status är klassad som måttlig. Ån är framför allt påverkad av övergödning, men även morfologi och hydrologi är påverkad då den är rätad och rensad. Saxåns kemiska status uppnår ej god med avseende på Bromerade difenyletrar (PBDE) och kvicksilver. Saxån med biflöden är utpekat som nationellt särskilt värdefullt vatten både med avseende på naturvärden och fiskevärden inom miljö kvalitetsmålet levande sjöar och vattendrag (Länsstyrelsen Skåne, 2023b).

Långgropen är ett vattendrag som är ett biflöde till Saxån och ingår i åns huvudavrinningsområde. Långgropen definieras som övrigt vatten. Vatten som inte klassas som vattenförekomster kallas *övrigt vatten*. Vattendraget Långgropen omfattas av de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken men inte av miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken.

Eslöv - Flyinge är en typ av grundvattenmagasin som ingår i Saxåns och Kävlingeåns huvudavrinningsområde. Eslöv - Flyinge är skyddat i sin helhet enligt vattendirektivets artikel 7, se Figur 4.5.7–1.



Figur 4.5.7–1. Blått område visar de delar av grundvattenförekomsten Eslöv - Flyinge som ligger inom utredningsområdet. Grundvattenmagasinet är skyddat enligt vattendirektivets artikel 7. Källa: VISS, 2023.

Tabell 4.5.7–1. Vattenförekomster i anslutning till berörd vägsträcka, inklusive statusklassning och miljö kvalitetsnormer. Källa: VISS, 2023.

Grundvattenförekomst	Senaste statusklassning	Miljö kvalitetsnorm
Eslöv-Flyinge (SE618518-134721)	God kemisk status God kvantitativ status	God kemisk status God kvantitativ status
Ytvattenförekomst	Senaste statusklassning	Miljö kvalitetsnorm
Saxån: Välabäcken-källa (SE619484-133609)	Ej god kemisk status Måttlig ekologisk status	God kemisk status God ekologisk status
Övrigt vatten	Senaste statusklassning	Miljö kvalitetsnorm
Långgropen (NW619669-134332)	Ingen statusklassning	Omfattas inte av miljö kvalitetsnormer

#### 4.5.8 Naturreсурser

Eslövs kommun består till 70 procent av mark klassad som jordbruksmark. Stora delar av utredningsområdet består av åker och jordbruksmark. Den är klassad från 6 till 9 på en bördighetsskala där klass 1 är låg bördighet och klass 10 är hög bördighet.

Jordbruksmark är av nationell betydelse enligt 3 kap. 4§ miljöbalken. Brukningsvärd åkermark får endast tas i anspråk om det anses kunna tillgodose väsentliga samhällsintressen. Finns det annan tillgänglig mark ska den utnyttjas i första hand.

#### 4.5.9 Människors hälsa

##### 4.5.9.1 Förorenad mark

Inom ramen för aktuellt projekt har en miljöteknisk markundersökning med provtagning och analys av jord genomförts under sommaren 2023 i syfte att identifiera potentiella föroreningar. I markundersökningen har provtagning av jord genomförts i totalt 23 provtagningsspunkter. 13 provpunkter är tagna med skruvborr från borrhandsvagn med ett djup om 0,2–2 meter och 10 stycken är samlingsprover tagna med handhållet spadborr i översta jordlagret med ett djup om 0,5 meter. Varje samlingsprov består av jord från en cirka 100 meter lång sträcka. Jordproverna tagna med skruvborr analyserades med avseende på metaller, alifatiska- och aromatiska kolväten samt PAH:er. Samlingsproven analyserades med avseende på metaller, PAH:er, alifatiska- och aromatiska kolväten, BTEX och bekämpningsmedel. I en av samlingsprovpunkterna uppmättes halter av PAH-M och PAH-H överstigande Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM) men under gränserna för Mindre känslig markanvändning (MKM). I övriga prover understeg halterna KM.

Enligt länsstyrelsens MIFO-databas (objekt som är klassade enligt Naturvårdsverkets metodik för inventering av förorenade områden) finns inga potentiellt förorenade områden längs den planerade vägsträckan. Det finns en ej riskklassad verksamhet cirka 400 meter söder om korsningen till Trollenäs som har betning av säd, se Figur 4.5.8–1. Enligt Eslövs kommun finns inga kända föroreningar längs sträckan och inga miljöprovtagningar har gjorts sedan tidigare.



Figur 4.5.8–1. Det finns inga potentiellt förorenade områden inom utredningsområdet. Det finns en ej riskklassad (E) verksamhet cirka 400 meter söder om korsningen till Trollenäs. Källa: EBH-stödet Länsstyrelsen Skåne, 2023c.

Fastigheten Trollenäs 2:20 är upptagen i inventeringen över mjältbrandsgravar. Detta kan utgöra en potentiell smittorisk för djur och människor vid till exempel grävningsarbeten då sporer från mjältbrandsbakterier kan frigöras. Området ligger dock i utkanten av utredningsområdet och kommer inte att påverkas av schakt- eller markarbeten inom projektet. Därmed behöver inga skyddsåtgärder med avseende på detta vidtas vid byggnation av gång- och cykelvägen.



## 4.6 Miljömål och miljö kvalitetsnormer

### 4.6.1 Nationella miljömål

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål och 24 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 grönt i Tabell 4.6.1–1.

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.

Tabell 4.6.1–1. De 16 nationella miljö kvalitetsmålen. Grönmarkerade miljö kvalitetsmål bedöms beröras av projektet.

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

### 4.6.2 Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer utfärdas med stöd av 5 kap. miljöbalken och avser kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljö i övrigt som behövs för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljö eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljö. En miljö kvalitetsnorm fastställs utifrån vad människan kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse, och/eller vad miljö 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/mark eller av en indikatororganism i vatten.

Det finns idag miljö kvalitetsnormer för utomhusluft, omgivningsbuller och vattenförekomster. I denna vägplan berörs nedanstående miljö kvalitetsnormer.

#### 4.6.2.1 Miljö kvalitetsnormer för ytvatten

Miljö kvalitetsnormer för ytvatten beskriver vilken ekologisk och kemisk status som vattnet ska uppnå och när detta senast ska ske. En verksamhet kan endast tillåtas om den nuvarande ekologiska och kemiska statusen inte riskerar att försämrans och om uppfyllandet av miljö kvalitetsnormen inte äventyras.

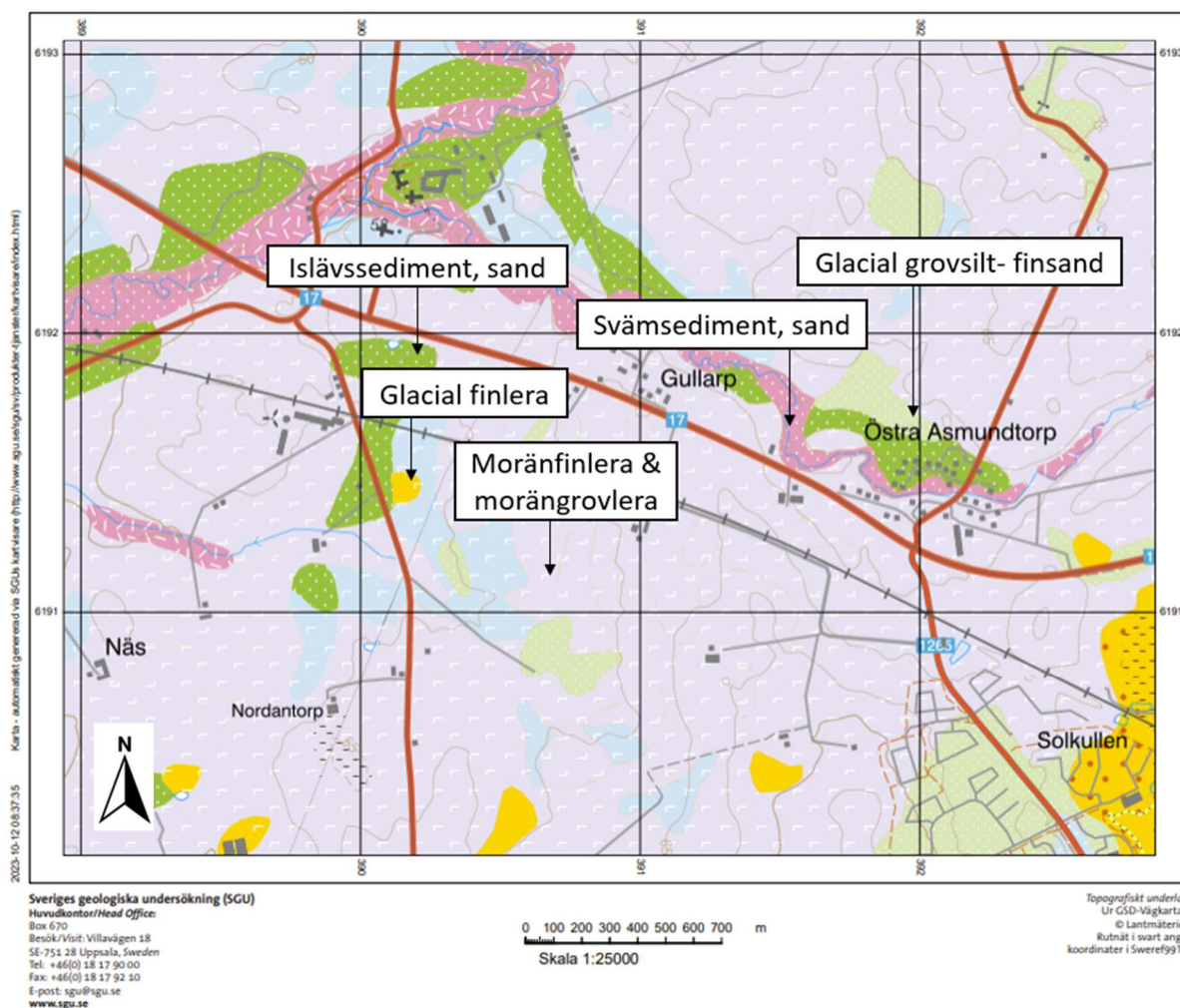
#### 4.6.2.2 Miljö kvalitetsnormer för grundvatten

Miljö kvalitetsnormer för grundvatten beskriver vilken kvantitativ och kemisk status ett vatten ska uppnå och när den statusen ska uppnås. Miljö kvalitetsnormer fastställs för att säkerställa att en god grundvattenstatus uppnås.

## 4.7 Byggnadstekniska förutsättningar

### 4.7.1 Geotekniska och hydrogeologiska förhållanden

Jordarterna inom utredningsområdet utgörs huvudsakligen av moränlera som varierar mellan grov och fin. Det finns även inslag av svämsediment mellan Gullarp och Östra Asmundtorp samt isälvsediment vid Trollenäs. Utförda undersökningar i höjd med Östra Asmundtorp visar på komplexa jordlager- och grundvattenförhållanden. Jordlagerondering och grundvattenmätningar visar på förekomst av flera grundvattenmagasin (sandiga sediment) i moränleran med begränsad hydraulisk kontakt sinsemellan.



Figur 4.7.1–1. Jordartskarta. Källa: SGU (Sveriges geologiska kartor), 2023.

Jorddjupet varierar i området mellan 10–50 meter, men huvuddelen av sträckan utgörs av ett jorddjup på 20–30 meter. Större delen av utredningsområdet ligger på fast mark, bortsett från mark bestående av svämsediment och glacial grovsilt (se Figur 4.7.1–1).

Vid läget för gång- och cykelporten vid Trollenäs ligger grundvattennivåerna på cirka 7,5–9 meter under markytan. Vid läget för gång- och cykelporten vid Östra Asmundtorp ligger grundvattennivåerna på cirka 1,5–2 meter under markytan enligt de mätningar Trafikverket har gjort.

I Tabell 4.7.1–1 redovisas förutsättningarna vid lägena för gång- och cykelportar.

Tabell 4.7.1–1. Redovisning av förutsättningarna vid portlägena. Källa: SGU (Sveriges geologiska kartor, 2023).

	Portläge Trollenäs	Portläge Östra Asmundtorp
<b>Jordart</b>	Morängrovlera	Moränfinlera, innehållande intermoräna sediment som är vattenförande
<b>Fastmark (ja/nej)</b>	Ja	Ja
<b>Jorddjup</b>	20–30 m	10–20 m
<b>Grundvattennivå</b>	7,5–9 meter under markytan	1,5–2,2 meter under markytan

#### 4.7.2 Avvattning

Väg 17 ligger i stora delar av utredningsområdet på bank och avvattnas genom slänter och diken. Trollenäsvägen (väg 1265) ligger allmänt på låg bank och avvattnas i stort sett genom slänter direkt i närliggande åkermark. Vid passagen med järnväg och i anslutningen till väg 17 ligger dock vägen lite högre och avvattnas genom slänter och mer utformade diken.

#### 4.7.3 Belysning och ledningar

Inom och i anslutning till projektområdet finns både längsgående och korsande ledningar. Det finns belysningsstolpar, markförlagda ledningar samt utrustning (kablar, teknikhus, brunnar etc.) för exempelvis eldistribution, tele och VA. Utöver detta finns också åkerdränering och anordningar för markavvattning i området.

#### 4.7.4 Byggnadsverk

I nuläget finns inga broar eller portar inom vägplanens utredningsområde.

## 5. Den planerade vägens lokalisering och utformning

### 5.1 Val av utformning

Planerade åtgärder omfattar en ny gång- och cykelväg på cirka tre kilometer mellan Trollenäs och Eslöv. Två planfria korsningar i form av portar under väg 17 samt en passage över Marieholmsbanan föreslås anläggas.

I kapitel 5.2 *Bortvalda alternativ* beskrivs de olika alternativ som studerats för gång- och cykelvägens korsningspunkt över väg 17 samt val av sida.

#### 5.1.1 Gång- och cykelvägens utformning

Gång- och cykelvägen förläggs på östra sidan av väg 1271 i Trollenäs, strax efter korsningen med väg 17. Gång- och cykelvägen kommer att gå genom en gång- och cykelport under väg 17 som anläggs cirka 165 meter väster om infarten till Trollenäs kyrka. Porten möjliggör en trafiksäker passage förbi väg 17 för fotgängare och cyklister som färdas till/från exempelvis Remmarlöv, Reslöv och Marieholm. Gång- och cykelvägen förläggs parallellt med väg 17 på norra sidan av vägen. I passagen förbi Gullarp går gång- och cykelvägen parallellt med enskild väg, som tillhör Eslöv Trollenäs GA:5, på en sträcka om cirka 130 meter med linjemålning som separering mot den enskilda vägen.

Efter Gullarp föreslås gång- och cykelvägen gå vidare österut parallellt med väg 17 in mot Östra Asmundtorp där den sedan svänger av och går parallellt med enskild väg som tillhör Eslöv Östra Asmundtorp GA:6, på en sträcka av ca 300 meter med linjemålning som separering mot den enskilda vägen. Därefter korsar den över åkermarken som ligger väster om väg 1278 för att sedan passera under väg 17 genom en gång- och cykelport. Gång- och cykelvägen ansluter sedan till västra sidan av Trollenäsvägen (väg 1265) i Eslöv. Längs Trollenäsvägen kommer gång- och cykelvägen att passera Marieholmsbanan innan den ansluter till befintlig gång- och cykelväg intill bostadsområdet vid Trollenäsvägen/Rapsgatan. Se Figur 3.2–1 för föreslagen sträckning.

Längs väg 17 föreslås den planerade gång- och cykelvägen ges en bredd på 2,5 meter plus en stödremsa som är 0,25 meter bred. Vid de trånga passagerna mellan km 0/900–1/170 samt mellan km 1/780–1/920 anläggs dock gång- och cykelvägen dikt an väg 17, alltså utan både sido- och stödremsa. Vid dessa trånga passager föreslås i stället ett räcke som separeringsmetod. Räcket kommer att vara cirka 1,1 meter högt.

Längs Trollenäsvägen föreslås en 2,5 meter bred gång- och cykelväg plus en stödremsa som är 0,25 meter bred.

Stödremсор kan anläggas både vid vägbanor och gång- och cykelbanor och verkar för att minska påverkan från vatten som rinner av vägen. De fungerar även som stöd för beläggningens kant så att den inte skadas när fordon kör på eller nära kanten på vägen/banan. Skiljeremсор avser avståndet mellan väggkant och gång- och cykelkant och används som en separeringsmetod för att ge ökad trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister. Bredden varierar beroende på ett flertal faktorer, främst hastighet.

Väg 17 har en hastighet som varierar mellan 70–90 km/tim. Trollenäsvägen har en hastighet som varierar mellan 50–70 km/tim. Med hänsyn till dessa hastigheter föreslås gång- och cykelvägen anläggas med en skiljeremsa på mellan två och fyra meter beroende på val av dimensionerande hastighet enligt Trafikverkets styrande dokument *Vägar och gators utformning (VGU)*.

Samtliga slänter anläggs med en lutning på 1:3 för att minimera markintranget.

Gång- och cykelvägens profil har utformats i enlighet med standard enligt VGU. Den föreslagna gång- och cykelvägen planeras vara i samma höjd som väg 17. För att minimera markintranget har dock



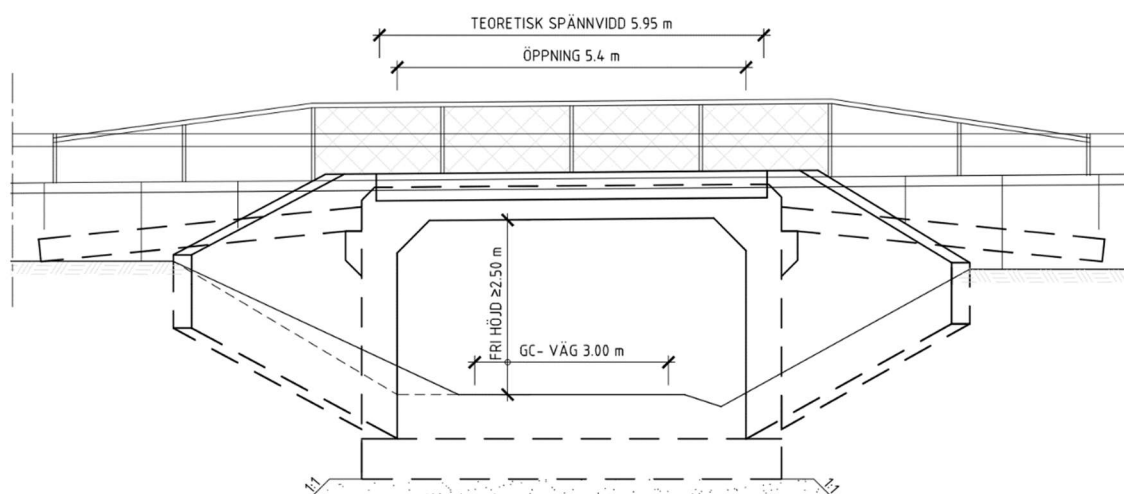
profilen vid vissa sektioner anpassats med en lägre höjd än väg 17. Höjdskillnaden har i dessa lägen dock begränsats till högst 0,5 meter för att undvika påverkan på cyklisternas bekvämlighet.

För att möjliggöra lättare lastning av betor från två av de berörda åkermarkerna kommer gång- och cykelvägen breddas till 3 meter i stället för 2,5 meter samt att gång- och cykelvägen förstärks längs dessa sträckor och att den södra stödremsan breddas till 0,75 meter i stället för 0,25 meter, vilket skapar en total körbar yta om 4 meter. Utöver att bredda gång- och cykelvägen kommer även nya in- och utfarter till/från gång- och cykelvägen till/från väg 17 att skapas för att underlätta in- och utkörning av lastningsfordon.

### 5.1.2 Byggnadsverk

Två planfria korsningar i form av gång- och cykelportar under väg 17 kommer att anläggas vinkelrätt mot väg 17. Gång- och cykelvägen hamnar ungefär 3 meter under omgivande mark, som är relativt flack på platsen. Broarnas bärförmåga dimensioneras för trafiken på väg 17.

Exakt utformning och val av brotyp kommer inte att bestämmas i vägplanen utan hanteras i senare skede. I vägplanen ställs dock funktionskrav på broarna som ska följas i bygghandling och förfrågningsunderlag för entreprenaden. Detta är bland annat kopplat till minimihöjder och bredder för att människor och fordon ska kunna passera. Se Figur 5.1.2–1 för förslagsskiss över broutformningen.



Figur 5.1.2–1 Förslagsskiss över broutformningen.

### 5.1.3 Plankorsning

Gång- och cykelvägen kommer att passera plankorsningen över Marieholmsbanan separat från bilvägen. En signalreglerad bomanläggning kommer att anläggas i plankorsningen inom befintlig järnvägsfastighet.

### 5.1.4 Avvattning

Avvattningen föreslås i huvudsak ske via längsgående gräsbeklädda vägdiken. Huvudsyftet med vägdikena är att avleda dagvatten från vägytan och dränera vägöverbyggnaden.

Befintliga diken norr om väg 17 behöver läggas om i samband med utbyggnad av gång- och cykelvägen med anslutning mot åkermarken.

Där diken ligger mellan gång- och cykelvägen och väg 17 föreslås dränerande makadamlager under terrassnivån som förses med dräneringsledning på grund av brist av utrymme för vägdiken.

Befintliga korsande trummor (ledning) med anslutande brunnar behöver anpassas efter den nya vägytan så att brunnarna antingen höjs eller sänks beroende på förändring i höjdsättningen. En långsgående trumma längs väg 17 behöver omläggas vid utbyggnad av gång- och cykelvägen. Det vägdagvatten som genereras på gång- och cykelvägen vid dimensionerande regn bedöms kunna infiltrera i långsgående dikessektioner, närliggande vägbank och över grönytor.

Vid gång- och cykelporten i Östra Asmundtorp behövs en pumpstation för att få till en fungerade avvattning av platsen. Dimensionerande flödet till pumpstationen har enligt topografin beräknats till 68 l/s, vilket ger en krävd pumpkapacitet på 80 l/s. Recipient Långgropen utgör ett av de berörda markavvattningsföretagen med flödesbegränsning på 6,3 l/s för samma avrinningsområde. Ett fördröjningsmagasin i form av ett underjordiskt rörmagasin som även har en reningsfunktion anläggs vid gång- och cykelporten som ska uppfylla fördröjningsbehovet på 44 m<sup>3</sup>.

En pumpstation bedöms inte vara nödvändig för gång- och cykelporten vid Trolleås då avvattningen kan lösas genom att anlägga en självfallsledning med avrinning mot Saxån cirka 200 meter norr om väg 17. Det totala dimensionerande flödet har beräknats till cirka 26 l/s, vilket resulterar i en ledning på minst 250 mm. Ett fördröjningsmagasin anläggs mellan väg 17 och gång- och cykelporten som även har en reningsfunktion innan dagvatten avleds mot Saxån.

Cirka 100 – 200 meter norr om väg 17 finns idag två aktiva markavvattningsföretag, Saxåns fördjupning år 1965 och Eslövs dagvattenavledningsföretag år 1970. Vid utredning och beslut om dimensionerande flöden och fördröjningskrav tas hänsyn till dessa företag. I samband med utbyggnad av ny gång- och cykelväg ökas flöde från nyasfalterade ytor vilket gör att markavvattningsföretagen påverkas. Därför regleras tillkommande flöde från ny gång- och cykelväg med maximala tillåtna flödet till 1 liter per sekund och hektar.

### 5.1.5 Geotekniska åtgärder

Gång- och cykelvägen kommer i huvudsak att förläggas på bank parallellt med befintligt vägnät. Jordarterna utgörs till största del av lermorän. Inga geotekniska åtgärder krävs för gång- och cykelvägen. Planerade underfarter under väg 17 kommer att grundläggas med platta på mark. För underfarten vid Östra Asmundtorp kommer grundvattensänkning att erfordras, dels tillfälligt under byggske, men även i permanentskedet.

### 5.1.6 Gestaltungsavsikter

Vägmiljön ska gestaltas så att anläggningen ges en naturlig anslutning till omgivande mark.

Vid placering av gång- och cykelvägen har det tagits hänsyn till de natur- och kulturmiljövärden som platsen besitter. Dessa värden präglar delvis karaktärsområdena. Gestaltungsåtgärderna inriktas väsentligen på följande:

- Allén upp mot Trolleås kyrka är ett landmärke på platsen som inte bör förändras. Anpassning av gång- och cykelvägens utformning har gjorts, och varsam schakt- och produktionsmetod samt skyddsåtgärder har planerats så att påverkan på allén blir den minst möjliga.
- Mellan Östra Asmundtorp och Gullarp på den norra sidan av väg 17 finns ett skolhus uppfört kring sekelskiftet 1900, med en miljöskapande enkelsidig allé mot vägen. Fysisk påverkan på allén kan inte undvikas då gång- och cykelvägens läge är mycket nära träden. Särskilda gestaltungsåtgärder för trädskada samt anpassningar i rotzonen behöver vidtas för att minimera gång- och cykelvägens påverkan. Den trånga passagen ska utformas med omsorg.

- Två träd i raden med pilträd mellan vattendraget Långgropen och väg 17, i läget mellan Östra Asmundtorp och Gullarp, kommer att behöva tas bort. Alternativa vägplaceringar, utformning och skyddsåtgärder har studerats. En kompensationsåtgärd i form av plantering av ett nytt pilträd i pilevallen kommer att erbjudas fastighetsägaren.
- Utformning av slänter utmed gång- och cykelvägen och vid gång- och cykelportar ges en naturlig övergång till befintlig mark, bevara utblickar, stärka biologisk mångfald och bidra med ett positivt upplevelsevärde för dem som färdas på vägen.

### 5.1.8 Hydrogeologiska åtgärder

Anläggande av gång- och cykelporten vid Östra Asmundtorp under väg 17 utförs under grundvattenytan och påverkar grundvattennivåerna lokalt genom bortledning av grundvatten. Anläggandet av porten kommer innebära både temporär och permanent grundvattensänkning vid vägportens läge och det innebär att påverkansområdet sträcker sig ut en bit från porten. En hydrogeologisk utredning pågår för att undersöka omfattningen av grundvattensänkningen och eventuell påverkan på omgivande riskobjekt. I detta skede i vägplanen har beräkningar med konservativa antaganden och ingångsvärden utförts som resulterat i ett avgränsat radiellt påverkansområde som sträcker sig ca 215 m ut från anläggningen. Grundvattenbortledning är per definition tillståndspliktig vattenverksamhet enligt miljöbalkens 11 kapitel. Tillstånd behövs däremot inte om det är uppenbart att vare sig allmänna eller enskilda intressen skadas till följd av vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena (miljöbalken kap 11 §12). Resultatet av utredningen kommer att ligga till grund för behovet om tillståndsprövning för vattenverksamhet, detaljprojektering samt upphandling av entreprenör genom kravställning. Se vidare i *kapitel 6.3.7 Vattenmiljö*.

Vid byggnation av gång- och cykelporten i Östra Asmundtorp behöver grundvattennivån temporärt sänkas för att möjliggöra anläggningsarbeten i torrhet. Detta utförs vanligtvis med länsppumpar i botten på schaktgropen. I driftskedet kommer det finnas ett behov av att omhänderta nederbörd och inläckande grundvatten genom pumpning. Avsänkingsbehovet är som mest ca 3,2 m i byggskedet och ca 2,5 m i driftskedet.

### 5.1.9 Belysning och ledningar

Den planerade gång- och cykelvägen kommer inte att vara belyst. Gång- och cykelporten vid Östra Asmundtorp kommer dock att få en belysning genom passagen under väg 17.

Gång- och cykelvägen bedöms påverka fyra ledningsägare. El- och vattenledningar som vägplanen korsar är samhällsviktiga ledningar som kräver att schaktarbeten sker med stor försiktighet. Befintliga belysningsstolpar vid infarten till Eslöv kommer att behöva flyttas och justeras för att möjliggöra att den nya gång- och cykelporten kan anläggas.

Varje ledningsägare kommer att samrådas med under planprocessen för att säkerställa att de har insyn i hur deras ledningar kommer att bli påverkade av den planerade anläggningen samt vilka kostnader som bedöms uppstå för dem.

## 5.2 Bortvalda alternativ

### 5.2.1 Bortvalda lokaliseringsalternativ

Trafikverket strävar alltid efter att utforma en anläggning som är tekniskt, miljömässigt och kostnadsmässigt lämpligast. I vägplanens samrådsunderlag presenterades två alternativa placeringar av gång- och cykelvägen, 1 och 2.

Alternativ 2 innebar att gång- och cykelvägen skulle förläggas på södra sidan av väg 17 och övriga vägar som omfattas av vägplanen. Detta alternativ har valts bort då målpunkterna, exempelvis Trolleås slott och Trolleås idrottsplats, främst återfinns på norra sidan av väg 17 samt att det finns bättre möjligheter till att koppla samman samhällena norr om väg 17. Det anses inte vara trafiksäkert att korsa väg 17, då detta skulle innebära att tre GC-portar skulle behöva anläggas för att koppla samman orterna på norra sidan om väg 17.

Vid Östra Asmundtorp har två dragningar av gång- och cykelvägen utretts. Ena alternativet innebar att gång- och cykelvägen föreslogs anläggas parallellt med väg 17. Det andra alternativet innebar att gång- och cykelvägen föreslogs anläggas parallellt med en enskild väg på en sträcka om cirka 300 meter och därefter korsa över åkermarken som ligger väster om väg 1278, fram till korsningen mellan väg 1278 och väg 17. Alternativet om att anlägga gång- och cykelvägen parallellt med väg 17 valdes bort då det är mer fördelaktigt att nyttja befintlig infrastruktur som redan finns på plats i stället för att anlägga nytt. Valt alternativ medför också en bättre anslutning norrut till Östra Asmundtorp för gående och cyklister. Det innebär även ett mindre markinrång samtidigt som det innebär ett större främjande för den hållbara utvecklingen, både ur ett miljömässigt och ekonomiskt perspektiv.

### 5.2.2 Bortvalda utformningsalternativ

Både broar och portar har studerats som alternativ till planskilda korsningar med väg 17. Alternativet med broar över väg 17 har valts bort i ett tidigt skede då det bedömdes ge för stor negativ påverkan på riksintresse för kulturmiljövård Västra Strö – Trolleås och landskapsbilden. De två planskilda passagera med gång- och cykelportar under väg 17 ger en mindre påverkan på landskapsbilden än en passage med bro.

Vid korsningen med väg 1271 och väg 17 i Trolleås har två portlägen under väg 17 studerats. Alternativ 1 innebar att en ny gång- och cykelport föreslogs anläggas på västra sidan om korsningen. Alternativ 2 innebar att porten föreslogs anläggas på den östra sidan om korsningen. Alternativ 1 valdes delvis bort på grund av att placeringen innebar ett större markanspråk. Det skulle även bli längre att cykla för de som ska ta sig österut om man kommer från söder och vice versa. Det bedömdes att det fanns risk att trafikanter skulle gena över väg 17 i stället för att använda gång- och cykelvägen då sträckan skulle bli något längre än alternativ 2. Totalt sett bedömdes valt alternativ för portläget, alternativ 2, som en mer trafiksäker och gen lösning.

### 5.2.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Aktuell vägplan innehåller inga skyddsåtgärder eller försiktighetsmått som kommer att fastställas.

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

## 6. Effekter och konsekvenser av projektet

### 6.1 Konsekvenser för trafik och användargrupper

Förändringen blir störst för oskyddade trafikanter. Cyklister och fotgängares tillgänglighet till viktiga målpunkter (Eslöv, Östra Asmundtorp, Gullarp, Trollenäs och Marieholm) i stråket mellan Eslöv och Marieholm påverkas positivt av åtgärden. Cyklister och fotgängares möjlighet att förflytta sig trafiksäkert förbättras, speciellt för barn och ungdomar.

Trafikmiljön för de oskyddade trafikanterna är idag bristfällig, och med den nya gång- och cykelvägen skapas förutsättningar för ökad cykling i stråket mellan Eslöv och Marieholm.

### 6.2 Konsekvenser för lokalsamhället och regional utveckling

Regionen Skånes karta för stråk- och vägvisningsplan för cykel ”Cykla i Skåne” (Region Skåne, 2023) visar att det finns ett glapp i cykelstråket på berörd sträcka (Region Skåne, 2023). Idag bedöms cykelstråket till största delen utgöra en lokal länk men skulle i framtiden kunna utgöra del i ett regionalt stråk mellan Landskrona-Eslöv.

Byggandet av gång- och cykelvägen bedöms kunna bidra positivt till lokalsamhället och på sikt den regionala utvecklingen.

### 6.3 Miljöeffekter och miljökonsekvenser

Nedan beskrivs de miljöeffekter som projektet kan antas medföra och som kan förutses i detta skede.

#### 6.3.1 Landskapsbild

Utredningsområdet bedöms vara av måttligt värde ur ett landskapsperspektiv. Landskapet besitter visuella kvaliteter med tydlig karaktär och struktur som är representativ för regionen, jordbruk och kyrkobyggnader. Upplevelsevärde har skapats av historisk markanvändning och samhällsutveckling. Historiska sammanhang kan delvis utläsas.

Upplevelsevärde av landskapet och utblickar över landskapet bedöms inte påverkas negativt till följd av att planerad gång- och cykelväg går genom landskapet utmed väg 17. Två planskilda passager med gång- och cykelportar under väg 17 planeras, vilket ger en mindre påverkan på landskapsbilden än en passage med bro, eftersom utblickar inte påverkas.

#### 6.3.2 Riksintressen

##### *Riksintresse kulturmiljövård*

##### Västra Strö – Trollenäs (M53)

Föreslagen gång- och cykelväg löper genom de sydöstra delarna av riksintresset. Berörda uttryck är knutna till landskapet och bebyggelsen. Påverkan och konsekvenser för riksintresset Västra Strö-Trollenäs beskrivs under *kapitel 6.3.6 Kulturmiljö*.

##### Riksintresse Eslöv (M182)

Vägplanens åtgärder i plankorsningen med Marieholmsbanan bedöms inte påverka möjligheten att uppfatta riksintresset Eslövs (M182) värden. Vägplanen bedöms inte heller påverka riksintressets



uttryck. Detta då dess genomförande inte kommer att påverka eller förändra bebyggelse, vägsträckningar eller stadsmiljöns tomtstruktur.

#### *Riksintresse kommunikationer*

Vägplanens åtgärder bedöms inte påverka Södra stambanan eller Marieholmsbanan som är av riksintresse för kommunikationer. Järnvägstrafiken kan dock potentiellt påverkas av vissa störningar under byggtiden.

### 6.3.3 Strandskydd

Gång- och cykelvägen kommer att gå igenom strandskyddsområde som omfattar vattendraget Långgropen och Saxån. Långgropen ligger som närmst cirka 35 meter från planerad gång- och cykelväg. Vid Saxåns strand föreslås en avvattningsledning att anläggas som avvattnar gång- och cykelporten vid Trollenäs. Ledningen avslutas vid slänten till Saxån och fysiska ingrepp i strandkanten eller vattenområdet kommer inte att göras.

Markanspråket inom strandskyddat område är totalt cirka 3 335 m<sup>2</sup>, varav cirka 1 390 m<sup>2</sup> är permanent och cirka 1 945 m<sup>2</sup> är tillfällig nyttjanderätt under byggtiden. Markanspråket inom strandskyddat område behövs för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför strandskyddsområdet.

Långgropens strandkanter och strandvegetation kommer inte att påverkas av åtgärderna. Den allemansrättsliga tillgängligheten till vattendraget kommer inte att begränsas under anläggnings- eller driftskedet. Allmänheten kan fortsatt passera mellan strandlinjen och den planerade gång- och cykelvägen. Planerade åtgärder påverkar inte Trollestigen mellan Gullarp och Trollenäs som ligger parallellt med Långgropen.

Saxåns strandkanter och strandvegetation kommer inte att påverkas av åtgärderna. Den allemansrättsliga tillgängligheten till vattendraget kommer begränsas på en sträcka om cirka 20 meter under anläggningsskedet. Begränsningen är dock tillfällig och kortvarig. Under driftskedet är den allemansrättsliga tillgängligheten likt nuläget.

Under anläggningsskedet finns det en risk att naturvärden påverkas negativt om ett oväntat utsläpp skulle ske som skulle nå vattenförekomsterna. Skyddsåtgärder vidtas under byggtiden för att minska risken för negativ påverkan. Byggplatsuppföljning ska säkerställa att rätt hänsyn tas.

Se *kapitel 6.3.5 Naturmiljö* för en bedömning av vägplanens påverkan på Långgropens naturvärden.

#### Samlad bedömning

Vägplanen bedöms inte medföra negativa konsekvenser för strandskyddsområdenas syften. Förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområdena och bevarande av goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten inom strandskyddat område bedöms inte påverkas av projektets genomförande.

### 6.3.4 Generellt skyddade biotoper

Påverkan på lindallén vid det gamla skolhuset mellan Östra Asmundtorp och Gullarp kan inte undvikas. Allén bedöms ha höga naturvärden och är en av få alléer i närområdet som består av ett annars öppet landskap. Gång- och cykelvägen anläggs mycket nära träden, med plushöjder i nivå med körbanan. Det ger en nivåskillnad som kan medföra behov av åtgärder i trädkronan för att skapa ett fritt utrymme för trafikanter längs gång- och cykelvägen. Anpassningar av gång- och cykelvägens bredd har gjorts för att minimera påverkan.

Nivåskillnaden mellan gång- och cykelvägen och allén medför också att vägläntan kommer att inkräkta på trädens rotzon. För att motverka belastningsskador föreslås att fyllning utgörs av lättviktsmaterial. I vidare utredning ska minskning av överbyggnadstjocklek övervägas för att på så sätt ytterligare minska viktbelastning. För att rötterna inte ska utsättas för syrebrist måste fyllningen luftas. Luftning av fyllningen under asfaltsbeläggning föreslås ske med hjälp av luftbrunnar.

Allén vid Trollenäs kyrka ingår i riksintresse för kulturmiljövård och är värdefull både ur ett natur- och kulturmiljöperspektiv och bör inte påverkas. Påverkan på allén vid Trollenäs kyrka bedöms kunna undvikas genom anpassning av gång- och cykelvägens utformning och placering. Varsam schakt- och produktionsmetod samt skyddsåtgärder kommer att vidtas så att allén inte påverkas negativt. Eventuell rotpåverkan ska minimeras med skyddsåtgärder och bevakas fortsatt i kommande skede.

Mellan östra Asmundtorp och Gullarp finns en pilevall (sektion ca 1/850) som omfattas av generellt biotopskydd. Bilder visar att vallen är från 2000-talets första årtionde och två pilträd kommer att behöva fällas i och med anläggandet av ny gång- och cykelväg. Skelettjord eller andra åtgärder för att skapa en bättre rotmiljö för påverkade träd har övervägts och utvärderats. Alternativ utformning av gång- och cykelvägen i denna passage har även utretts.

En lämplig plats för kompensationsåtgärd genom återplantering av ett träd finns i form av en lucka i pilevallen, men en förlängning av densamma i riktning mot ån bedöms inte vara lämplig då det skulle begränsa fastighetsägarens möjlighet att komma åt marken med större fordon. Föreslagen kompensationsåtgärd är därför att ett nytt träd planteras i befintlig lucka.

#### Samlad bedömning

Anpassningar i gång- och cykelvägens placering och utformning i passagerna förbi alléerna och pilevallen har gjorts för att minimera negativ påverkan. Exempelvis har gång- och cykelvägens bredd anpassats i passagen förbi alléerna för att undvika trädfällning. Vägens fyllningsmaterial och överbyggnad har anpassats och skyddsåtgärder kommer att vidtas under byggskede.

Inga träd i alléerna kommer att behöva fällas men lindträden mellan Gullarp och Östra Asmundtorp kommer att behöva åtgärder i trädkronorna för att skapa ett fritt utrymme för trafikanter längs gång- och cykelvägen. Effekterna och konsekvenserna av detta bedöms bli små negativa.

Då trädallén vid Trollenäs kyrka inte blir påverkad fysiskt bedöms effekten av vägplanen bli liten eller obetydlig. Konsekvenserna bedöms bli obetydliga.

Påverkan på den generellt biotopskyddade pilevallen mellan Östra Asmundtorp och Gullarp kan inte undvikas och två träd behöver fällas. Den planerade kompensationsåtgärden bedöms mildra den negativa effekten. Konsekvenserna bedöms sammantaget bli små negativa.

#### 6.3.5 Naturmiljö

Långgropens strandkanter och strandvegetation kommer inte att påverkas av planerade åtgärder. Vid byggandet av vägporten vid Östra Asmundtorp kommer en grundvattensänkning att göras. Enligt den hydrogeologiska utredningen bedöms påverkan på vattendraget Långgropens vattenstånd vara försumbart och inom de naturliga variationerna.

Under anläggningsskedet finns det en risk att naturvärden påverkas negativt om ett oväntat utsläpp skulle ske och detta når vattendraget. Skyddsåtgärder kommer att vidtas under byggtiden för att minska risken för negativ påverkan. Detta skulle kunna omfatta att entreprenören förbjuds att ställa upp arbetsmaskiner inom ett visst område när de inte används. Byggplatsuppföljning ska säkerställa att rätt hänsyn tas.

Naturvärdesbiotopen i form av en blomrik vägkant mellan Trollenäs och Gullarp kommer att påverkas av permanent markanspråk. Området är klassat som naturvärdesklass 4 och har lågt biotopvärde men

är viktigt för pollinerande insekter i ett annars homogent jordbrukslandskap. För att minska den negativa effekten föreslås en kompensationsåtgärd i form av att återanvända det översta jordlagret med fröbank och placera det inom den nya vägkantens sidoområde.

Mellan Gullarp och Östra Asmundtorp, norr om väg 17, finns ett antal träd som omfattas av generellt biotopskydd, se *kapitel 6.3.4 Generellt biotopskydd*.

Fridlysta fladdermöss har tidigare observerats intill vägplanens utredningsområde. Både vattendrag och trädalléer är betydelsefulla för fladdermöss, speciellt i kala landskap såsom ett öppet jordbrukslandskap. Negativ påverkan på fladdermöss kan undvikas då alléerna inom vägplanen kommer att finnas kvar. Beskränning av trädkronorna i den enkelsidiga allén vid Gullarp bedöms inte påverka fladdermössens användning av träden. Gång- och cykelvägen kommer inte att ha belysning vilket är positivt för nattaktiva djurarter som fladdermöss och nattaktiva insekter. Den enda belysningen som kommer anläggas är genom gång- och cykelporten i Östra Asmundtorp där det idag redan finns vägbelysning av vägkorsningen in till Eslöv. Det kommer dock bli tillfälliga störningar i form av buller och byggbelysning vid alléerna. Störningen är relativt sett kortvarig och lokal men försiktighetsmått och skyddsåtgärder kan behöva vidtas för att fladdermössen inte ska riskera att påverkas negativt. Exempel på skyddsåtgärder kan vara att reglera arbetsbelysningen så att den är släckt nattetid och att styra vid vilken tid på året beskärning av trädkronorna ska göras.

#### Samlad bedömning

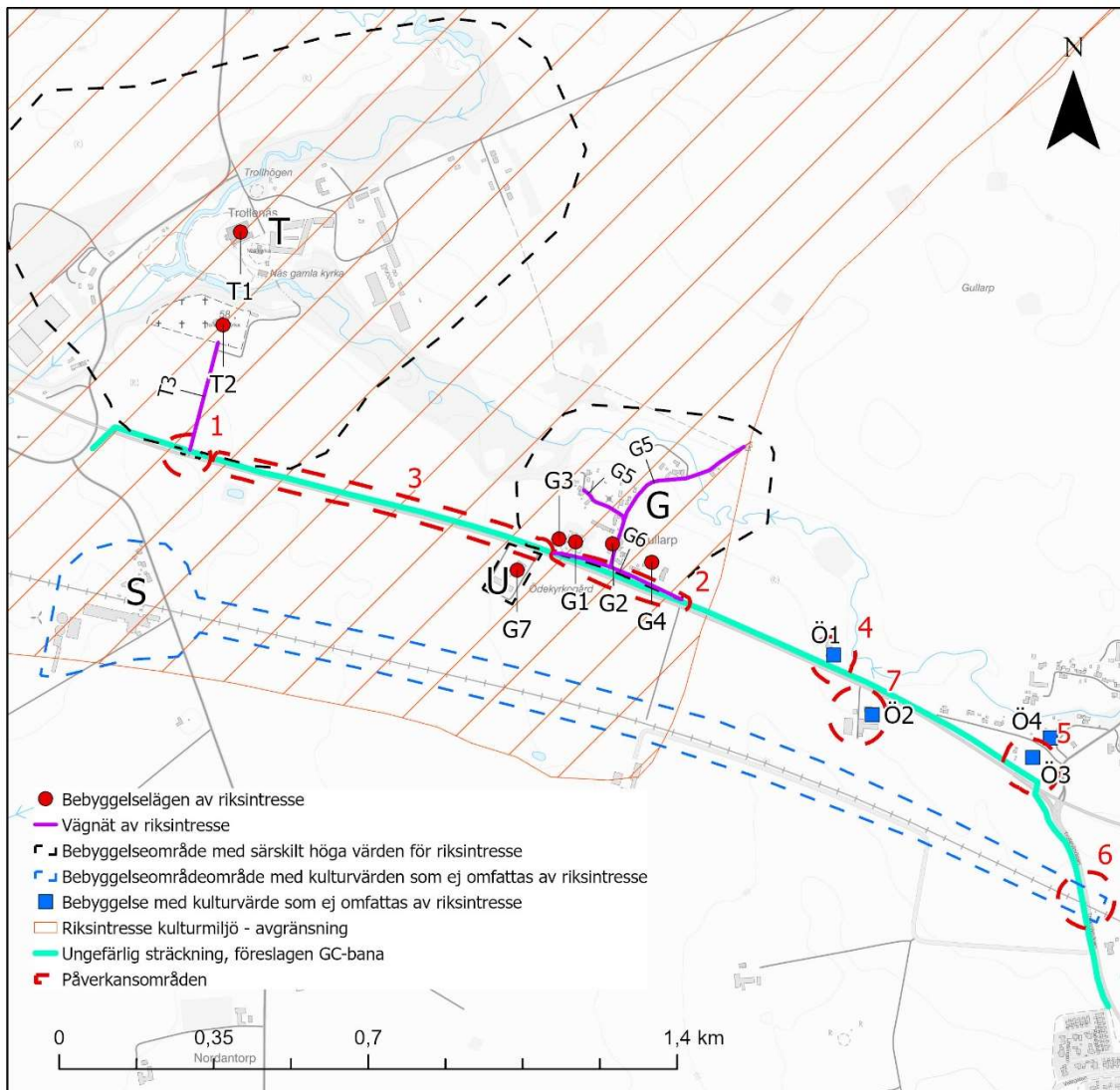
Den samlade bedömningen är att effekterna på naturmiljön blir liten och konsekvenserna av vägplanen små. Detta förutsätter dock genomförande av försiktighets- och skyddsåtgärder samt kompensationsåtgärder.

I ett landskap där naturvärdena överlag är låga, som inom projektområdet där stora delar utgörs av infrastruktur och jordbrukslandskap, bör påverkan på naturvärdesbiotoper med klass 3 och 4 undvikas. Anpassningar och kompensationsåtgärder minskar den negativa effekten av förlust av den blomrika vägkanten med naturvärdesklass 4. Trädalléerna som omfattas av generellt biotopskydd kommer inte att påverkas negativt. Två pilträd i pilevallen mellan Gullarp och östra Asmundtorp som omfattas av generellt biotopskydd kommer att behöva tas bort. Vägplanens effekter och konsekvenser för generellt biotopskyddade objekt redovisas i *kapitel 6.3.4 Generellt biotopskydd*.

Vattendraget Långgropen ligger inom påverkansområdet för grundvattensänkningen som kommer göras i samband med byggnation och i driftskedet av porten under väg 17 vid Östra Asmundtorp. Effekter och konsekvenser av grundvattensänkningen redovisas i *kapitel 6.3.7 Vattenmiljö*.

#### 6.3.6 Kulturmiljö

Vägplanens påverkan på kulturmiljön bedöms variera i olika områden av kulturlandskapet. Av denna anledning är bedömningen indelad i olika påverkansområden (1–7) där 1–3 berör uttryck som omfattas av riksintresset och 4–7 övriga kulturmiljövärden, se Figur 6.3.6–1.



Figur 6.3.6–1. Påverkansområden för kulturmiljö (1–7) i relation till tidigare identifierade kulturvärden (se figur 4.5.5–3). Påverkansområdena är inringade med streckade röda linjer. Påverkansområde 1–3 omfattar grundläggande värden av riksintresset, medan område 4–7 omfattar av övriga kulturmiljövärden.

### Påverkan på riksintresse kulturmiljövård

Bedömningen av riksintresset utgår från två bedömningsgrunder:

Direkt påverkan på grundläggande värde för riksintresset som gör att detta riskerar att förloras eller förvanskas innebär stor risk för påtaglig skada. Enligt Allmänt råd (NFS 2005:17) kan en åtgärd som mer än obetydligt skadar ett grundläggande värde för riksintresset innebära påtaglig skada. Bedömningen utgår ifrån såväl ingående fysiska objekt som från en helhetssyn på den sammanhängande kulturmiljön.

Påverkan som innebär en försvagning av ett grundläggande värde för riksintresset kan bidra till att påtaglig skada uppstår för detta. Även förändringar som sker utanför riksintresset kan beröra det grundläggande värdet, exempelvis visuellt, och kan därmed medföra en försvagning.

### *Riksintresset Västra Strö – Trolleås (M53)*

Föreslagen gång- och cykelväg löper genom de sydöstra delarna av riksintresset. Berörda uttryck är den allé och uppfartsväg som leder fram till Trolleås 1800-talskyrka. Därutöver berörs det stordriftspräglade landskapet som kommer till uttryck i ett åkerdominerat slättlandskap som präglar hela landskapsavsnittet.

Påverkan, effekter och konsekvenser för riksintresset bedöms dels på en övergripande nivå, dels utifrån tre påverkansområden, där påverkan kan antas uppstå. Se Figur 6.3–1.

#### *Övergripande*

Gång- och cykelvägen innebär en ökad tillgänglighet till Trolleås slottsmiljö inklusive kyrkans kulturmiljö där allén ingår, vilket innebär en positiv effekt för riksintresset. En port under väg 17 har även valts i stället för en bro, vilket medför ett mindre visuellt ingrepp i landskapet.

#### *Påverkansområde 1*

Allén (T3) fram till Trolleås kyrka berörs i dess södra del. Inga träd kommer att behöva fällas vid projektgenomförandet. Det grundläggande värdet för riksintresset som allén utgör påverkas därmed inte annat än i obetydlig omfattning. Miljöns karaktär kring allén påverkas genom de ytor av åkermark som den föreslagna gång- och cykelvägen kräver.

Bärande uttryck för riksintresse berörs inte då alla träd i allén kommer kunna sparas samt att gång- och cykelvägens angöring mot allén utförs på ett varsamt sätt.

Negativa konsekvenser bedöms mot bakgrund av ovan som inga eller obetydliga för riksintresse kulturmiljö inom påverkansområdet.

#### *Påverkansområde 2*

Vid Gullarp berörs inte värden av riksintresse på ett direkt sätt. Påverkan kan antas bli indirekt genom att cykelvägen medför att en trädridå som avgränsar bymiljön från väg 17 glesas ut. Bymiljöns synlighet i landskapet ökar något vilket kan ge en positiv effekt på upplevelse och läsbarhet.

Strax norr om gång- och cykelvägens dragning löper en rest av den gamla landsvägen. Den nya gång- och cykelvägen löper delvis i den äldre landsvägens sträckning; en återskapad kontinuitet som innebär en viss positiv effekt. Påverkan av nya strukturer bedöms inte ske på några grundläggande värden för riksintresset.

Effekterna bedöms sammantaget som inga eller svagt positiva. Konsekvenser bedöms som inga eller svagt positiva för riksintresse kulturmiljö inom påverkansområdet.

#### *Påverkansområde 3*

Andelen av det godspräglade odlingslandskapets totala åkeryta som tas i anspråk är liten. Grundläggande värden och uttryck för riksintresset i form av åkerdominerat stordriftslandskap, allé, kyrka och slottstorn förblir därmed fortsatt dominerande i landskapet.

Effekten bedöms bli att åkerrenens karaktär förändras genom att den naturliga övergången mellan vägen och åkern försvinner, vilket kan försämra upplevelsen av stordriftslandskapet. Grundläggande värden för riksintresset i form av åkerdominerat stordriftslandskap, allé, kyrka och slottstorn förblir dock fortsatt dominanta i landskapet. Negativa effekter bedöms därför bli obetydliga.

Negativa konsekvenser bedöms som inga eller obetydliga för riksintresse kulturmiljö inom påverkansområdet.



### *Påverkan på fornlämningar*

Två fornlämningar berörs av vägplanen; Gullarps bytomt (L1988:8093) och Östra Asmundtorps bytomt (L1988:7480). Bevarandeläget och den vetenskapliga potentialen är ännu okänd. Ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämningarna kommer att lämnas till Länsstyrelsen Skåne.

### *Påverkan övrig kulturmiljö*

Området framför gårdsmiljön vid Östra Asmundtorp har lägre värde för kulturmiljön (påverkansområde 5, Figur 6.3–1). Inga värden är knutna till vägkorsningen mellan väg 17 och järnvägen vid Eslöv (påverkansområde 6, Figur 6.3–1). Landskapet är redan tydligt påverkat av väg 17. Längs denna del av vägsträckan bedöms inga konsekvenser avseende kulturmiljö uppstå.

I påverkansområde 4 (se Figur 6.3–1) med allén som ligger längs väg 17 har träden betydelse för upplevelsen av skoltomten. Då allén bevaras uppstår inga eller obetydliga negativa effekter. Området saknar betydelse för riksintresset och skolhuset påverkas inte fysiskt. Negativa konsekvenser för kulturmiljön längs denna del av vägsträckan bedöms som inga eller obetydliga.

Sammantaget bedöms inga eller obetydliga negativa effekter uppstå för övriga kulturmiljövärden.

### *Samlad bedömning av påverkan på kulturmiljö*

Ny gång- och cykelväg på sträckan innebär en ökad tillgänglighet till riksintresset vilket medför en positiv effekt. För påverkansområdena är konsekvenserna svagt positiva samt inga eller obetydliga negativa.

Inga eller obetydliga negativa konsekvenser bedöms uppstå för övriga kulturmiljövärden.

De negativa konsekvenserna för fornlämningar och möjliga fornlämningar är beroende av att intrång görs i lämningar och till hur stor del av lämningen som berörs. Sammantaget bedöms små negativa konsekvenser uppstå för forn- och kulturlämningarna längs sträckan.

Inga eller obetydliga negativa konsekvenser bedöms uppstå för övriga kulturmiljövärden.

## 6.3.7 Vattenmiljö

### *Grundvatten*

Den nedsänkta gång- och cykelport som kommer byggas under befintlig väg 17 vid Östra Asmundtorp kommer att grundläggas under naturlig grundvattennivå, vilket innebär behov av dränering och bortledning av grundvatten i såväl bygg- som driftskedet. Avsänkingsbehovet är som mest ca 3,2 m i byggskedet och 2,5 m under driftskedet. Den vägbro som planeras att byggas vid befintlig väg 17 i höjd med Trollenäs kyrka kommer inte medföra någon grundvattenpåverkan då grundvattennivån uppmätts till djup under den planerade konstruktionens grundläggnings- och dräneringsnivå. Det finns därmed ingen risk för kumulativ grundvattenpåverkan från de båda planskildheterna.

Utförda geotekniska fältundersökningar visar på komplexa jordlager- och grundvattenförhållanden i området vid planerad vägport vid Östra Asmundtorp. Undersökningarna visar på förekomst av flera horisontala vattenförande jordlayerskikt med begränsad hydraulisk kontakt sinsemellan. Detta försvårar prognostisering av grundvattensänkningens storlek men innebär även att påverkan begränsas av de vattenförande lagrens spatiala utbredning.

Ett påverkansområde för prognostiserad grundvattensänkning har tagits fram genom beräkningar av avsänkingsbehov, schaktyta, jordlagrens vattenförande egenskaper, samt mängden nederbörd som bidrar till grundvattenbildning, (se Figur 6.3.7–1). I samband med beräkningarna har känslighetsanalyser utförts med tillämpning av olika ansatta värden på ingående beräkningsparametrar. Redovisat påverkansområde avser det mest konservativa scenariot utgående från ostörda naturliga grundvattennivåer vilket under byggskedet genererar en påverkansradie 215 m

ut från anläggningen. Avsänkningen storlek är som störst vid schakten och minskar med ökat avstånd från denna. En avsänkning som är mindre än 0,3 m bedöms vara inom den naturliga nivåvariationen och anses således inte utgöra någon risk för påverkan.

Påverkansområdet är radiellt utritat och har avgränsats enligt 0,3 m avsänkingslinjen med antagandet att det vattenförande sandlagret under lermoränen är homogent och oförändrat i samtliga riktningar. Jordlageronderingar- och grundvattennivåmätningar tyder dock på att sandens utbredning minskar i den sydvästra delen av området, varmed grundvattenpåverkan förmodligen även begränsas i denna riktning. Gränsen för påverkansområdet har därutöver anpassats manuellt enligt förekommande hydrauliska ränder av vilka Långgroppen bedöms utgöra en positiv rand. Mätningar visar att det råder god samvariation mellan ytvatten- och grundvattensystemet i denna del av området. I händelse av en grundvattensänkning bedöms Långgroppen bidra med vattentillrinning till omgivande jordlager vilket medför en motverkan till avsänkt grundvattenyta. Någon grundvattensänkning på den norra sidan av Långgroppen förväntas därmed inte uppkomma.



Figur 6.3.7–1. Påverkansområde för temporär grundvattensänkning enligt konservativ bedömning inom vilket avsänkningen är större än 0,3 m från ostörda grundvattennivåer. I den norra delen avgränsas området av Långgroppen som utgör en positiv rand. Utanför områdesgränsen förväntas ingen grundvattensänkning uppkomma till följd av planerad grundvattenbortledning.

### Bedömd påverkan

En inventering av grundvattenrelaterade risker har utförts inom ramen för den planerade grundvattensänkningen. Risker för skador har hanterats och bedömts både för anläggningens

byggskede och för driftskedet. Bedömningen av konsekvenser avser de objekt eller objekttyper som bedöms känsliga för grundvattenpåverkan i form av en grundvattensänkning eller förändrade flöden.

Grundvattenförekomsten Eslöv-Flyinge utgör en sedimentär bergakvifer och bedöms inte påverkas då ingreppen sker i de övre delarna av jordlagerprofilen. Förekomsten överlagras av åtminstone två tätande lermoränlager i området kring schaktet och jorddjupet bedöms vara cirka 10-20 meter mäktigt. Detta bedöms hindra kontakt mellan grundvatten i jord och berg. Grundvattenförekomsten ses därmed inte som ett riskobjekt.

Inga biotopskyddade småvatten i form av diken har identifierats inom påverkansområdet.

Risken för mobilisering av eventuella föroreningar bedöms som låg. Länsstyrelsens EBH-databas visar ingen förekomst av deponier, potentiellt förorenade områden eller miljöfarliga verksamheter inom påverkansområdet. Eventuella föroreningar som påträffas i samband med byggentreprenaden hanteras och åtgärdas enligt föreskrifter för masshantering.

Utförd sättningsutredning visar att lermoränen är starkt överkonsoliderad med avseende på rådande grundvatten(tryck)nivåer. En avsänkt grundvattenyta bedöms inte utveckla några tillkommande sättningar. Maximalt beräknade sättningar för jordlagren ovanpå moränen uppgår till 1,4 mm, vilket har beräknats med konservativt ansatta ingångsvärden. Inom påverkansområdet förekommer allmänt ett flertal byggnader (enskilda villor, uthus, gårdar) med bedömd känslig grundläggning. Risken för sättningsrelaterade skador till följd av planerad grundvattensänkning bedöms dock som låg till mycket låg. Någon påverkan på vägar, ledningar eller andra typer av markförlagda anläggningar bedöms inte uppkomma. Sättningar kan dock uppkomma närhet till arbetsområdet i samband med vibrationsalstrande arbeten. Risken bedöms och hanteras separat inom egenkontrollprogram för byggskedet.

En inventering av brunnar har utförts genom enkätutskick till samtliga fastighetsägare inom ett större inventeringsområde som inkluderar bedömt påverkansområde för grundvatten. I området förekommer fastigheter med kommunal vattenförsörjning men även ett antal fastigheter med jordförlagda brunnar som används för dricksvattenförsörjning och till bevattning. Informationen från enkätsvaren visar ingen förekomst av dricksvattenbrunnar inom det avgränsade påverkansområdet. En bevattningsbrunn finns i utkanten av området men risken för påverkan bedöms som låg med hänvisning till avståndet från schaktområdet. Detaljundersökningar kommer att utföras med avseende på de osäkerheter som kvarstår, bl.a. objektens exakta lägen i förhållande till påverkansområdesgränsen. Risken för påverkan bedöms dock alltjämt som låg eftersom samtliga fastigheter med brunn ligger vid utkanten av områdesgränsen, dvs där grundvattensänkningen är som minst.

Sumpskogar kan anses vara en naturtyp som är beroende av en yttlig grundvattennivå för sin existens. I den nordöstra delen av påverkansområdet förekommer en alsumpskog i anslutning till Långgropen. En grundvattensänkning på 0,3 m eller mer bedöms inte påverka sumpskogen i någon omfattning eftersom denna ligger i direkt anslutning till ån och är beroende av ytvattenståndet för bevarande av dess tillstånd.

En trädallé med lindar har identifierats längs väg 1278 med start ca 90 m nordost om schakten. Trädarten lind anses utifrån dess vegetationstyp inte vara beroende av grundvattenytan.

Utredningen av kulturmiljöobjekt visar att det finns fornlämningar i området. En detaljutredning pågår för att utreda fornlämningarnas djup i förhållande till grundvattenytan samt om lämningarna innehåller organiskt material eller metaller som kan syresättas vid en eventuell grundvattensänkning. I nuläget föreligger ingen uppenbar risk för skador till följd av planerad grundvattensänkning.

Den planerade grundvattensänkningen kring vägporten är permanent och kommer att beröra närliggande jordbruksmark i anslutning anläggningen. Avsänkningen avser i detta fall det övre

grundvattenmagasinet som inbegriper odlingsgrödors rotzon. Den beräknade avsänkingsradien når i detta fall endast ca 25 - 35 m ut från anläggningen. Den ekonomiska ersättningen för att reglera eventuella skördebortfall ses som försumbar i sammanhanget.

#### *Ytvatten*

Grundvattensänkningens påverkan på Långgropens och Saxåns (nedströms Långgropen) vattenstånd och flöde bedöms vara försumbar och inom de naturliga variationerna enligt den hydrogeologiska utredningen. En beräkning av eventuella flödesförluster för Långgropen visar på en obetydlig påverkan på vattenföringen. Flödesförlusten bedöms som mest bli ca 3,3 %.

### 6.3.8 Naturresurser

Vägplanen innebär att jordbruksmark kommer att tas i anspråk, vilket innebär en minskning av jordbruksmark. Effekten blir lokalt en permanent och långsiktig påverkan på naturresursen. Endast en mindre yta av jordbruksmark tas i anspråk som 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.

En delsträcka av den nya GC-vägen kommer att förstärkas för att möjliggöra de maskiner som används vid beteslastning ska kunna köra in på GC-vägen och lasta sina betor.

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

För att minimera markanspråket längs sträckan har gång- och cykelvägens bredd begränsats till 2,5 meter.

### 6.3.9 Människors hälsa

Cyklister och fotgängares tillgänglighet till viktiga målpunkter (Eslöv, Östra Asmundtorp, Gullarp, Trollenäs och Marieholm) i stråket mellan Eslöv och Marieholm påverkas positivt av åtgärden och cyklister och fotgängares möjlighet att förflytta sig trafiksäkert förbättras, speciellt barn- och ungdomars. Den förbättrade tillgängligheten är positiv för såväl rekreations- och fritidspendling som skol- och arbetspendling.

Vid masshantering inom projektet anses risken för negativ påverkan på människors hälsa liten eller försumbar förutsatt att lagring och hantering av massorna utförs enligt Förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet 28 §.

När det gäller klimatpåverkan bedöms att den främst sker vid tillverkning av anläggningsdelar som behövs till projektet samt under byggskedet. I driftskedet erhålls en klimatvinst när fler personer kan välja hållbarare färdssätt. Låg klimatpåverkan eftersträvas vid val av lösningar och krav på åtgärder för att minska växthusgasutsläpp för att minska klimatpåverkan som kommer ställas under byggskedet.

## 6.4 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

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

## 6.5 Påverkan under byggtiden

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 och naturen samtidigt som man ska skapa en säker och trygg arbetsplats för kommande entreprenör.

Erforderliga ytor för tillfälligt och permanent nyttjande redovisas på plankartorna som tillhör denna granskningshandling. Under byggtiden kommer projektet vara i behov av mer ytor än i driftskedet när gång- och cykelvägen är byggd. Dessa ytor redovisas på plankartorna som ytor med tillfälligt nyttjande. På plankartorna redovisas även tänkt användningsområde för respektive yta. Efter att bygget är klart så kommer de tillfälliga ytorna att återställas samt återfalla till sina ägare att kunna nyttjas igen.

För fordonstrafiken som nyttjar väg 17 samt den kommunala gatan Trollenäsvägen kommer störningarna under byggtid främst innebära sänkt hastighet förbi arbetsområdet. I samband med att de två nya gång- och cykelportarna ska anläggas så kommer väg 17 att tillfälligt stängas av under en helg för vardera av gång- och cykelportarnas lanseringar. Under dessa tider kommer den allmänna trafiken att ledas om på andra vägar. Exakt vilka vägar som ska fungera som omledningsvägar kommer att utredas mer i detalj i samband med att bygghandlingen tas fram.

Under byggtiden kommer enskilda fastighetsanslutningar att påverkas av förekomsten av byggtrafik som kan medföra ökad mängd buller och damning. Framkomligheten till fastigheter kommer aldrig stängas utan att likvärdig anslutning kan erbjudas.

Under byggtiden kan även buller, vibrationer och spridning av damm från entreprenadmaskiner komma att medföra viss störning för omgivning och närboende. Transporter av massor kan även medföra störningar utanför själva byggområdet.

#### 6.5.1 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtiden

##### *Omhändertagande av schaktvatten*

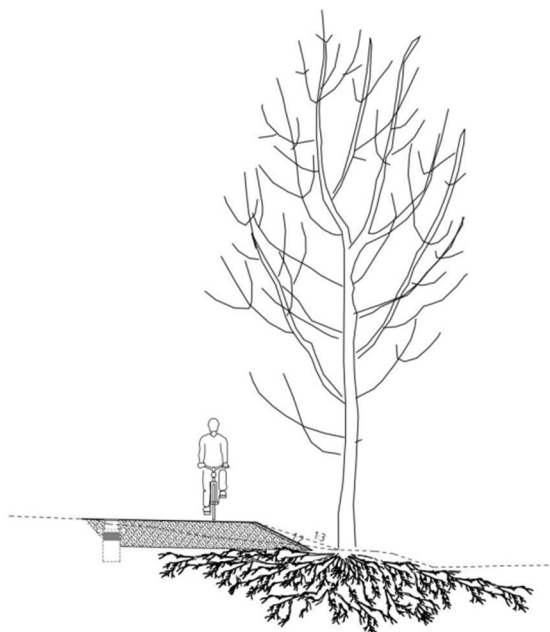
Vid byggandet av vägporten vid Östra Asmundtorp kommer schaktvatten att behöva hanteras. Länshållningsvatten som genereras under byggtiden bör hanteras i en provisorisk anläggning (oftast i form av container på plats) för sedimentering och/eller oljeavskiljning. Sedan kontrolleras vattenkvaliteten innan återinfiltrering inom arbetsområdet eller utsläpp till recipient.

##### *Alléer och trädvegetation*

Generellt gäller att där entreprenadarbeten riskerar att skada träd ska åtgärder vidtas. Aktuella åtgärder kan vara:

- Skyddsåtgärder som exempelvis avspärrning runt träden under byggtiden.
- Vägöverbyggnad projekteras med tanke på att undvika fyllning på rötter. Om fyllning påförs ska trädrötternas tillgång till syre i växtbädden säkerställas, till exempel, genom luftig fyllning och/eller luftbrunnar. Se principskiss på luftig fyllning i Figur 6.5.1–1.
- Avspärrning av rotzon.
- Inbrädning.
- Varsamma schaktmetoder, som hand- eller vacuumschakt.
- Rötter som måste kapas ska hanteras fackmannamässigt, dvs. rena snitt ska skäras.





*Figur 6.5.1–1. Principskiss på luftig fyllning vid rotzon, med luftbrunn. Två alternativa släntlutningar.*

## 7. Samlad bedömning

### 7.1 Måluppfyllelse

#### 7.1.1 Ändamål och projektmål

Vägplanen bedöms uppfylla både projektets ändamål och projektmål enligt *kapitel 2.4 Ändamål och projektmål*. Ändamålet uppfylls då en separerad gång- och cykelväg ger en förbättrad trafiksäkerhet jämfört med att gå eller cykla i blandtrafik med fordon som kör i höga hastigheter. Projektmålen om att ge ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet uppnås då gång- och cykelvägen medför ökad trafiksäkerhet och lokaliseringen av gång- och cykelvägen på norra sidan av väg 17 ger tillgänglighet till viktiga målpunkter, som främst är belägna på norra sidan av väg 17. Det finns stor potential att projekt målet om att öka antalet cyklister till 19% år 2030 uppfylls då det största hindret som barn och ungdomar har haft för att cykla har varit bristande trafiksäkerhet längs sträckan, vilket nu är åtgärdat.

#### 7.1.2 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. Genom att projektet tillgodoser alla trafikantgruppers behov, verkar det för ett jämställt transportsystem. Hänsynsmålet uppfylls genom att Trafikverkets planläggningsprocess följs där avvägningar avseende trafiksäkerhet, miljö och hälsa görs.

#### 7.1.3 Överensstämmelse med miljö kvalitetsmål

Åtta av de 16 nationella miljö kvalitetsmålen bedöms vara relevanta för denna vägplan. I Tabell 7.1.2–1 görs en samlad bedömning av projektet påverkan på uppfyllande av relevanta miljö kvalitetsmål.

Tabell 7.1.2–1. Bedömning av påverkan på uppfyllande av relevanta miljö kvalitetsmål.

Nationellt miljö kvalitetsmål	Bedömd påverkan på miljö kvalitetsmål
Begränsad klimatpåverkan	Medverkar marginellt positivt till uppfyllande av miljömålet.  Klimatpåverkan bedöms främst ske vid tillverkning av anläggningsdelar till gång- och cykelvägen samt vid produktion. I driftskedet erhålls en klimatvinst när fler personer kan välja hållbarare färd sätt. 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	Medverkar marginellt positivt till uppfyllande av miljömålet.  Projektet innebär att fler kan välja att gå eller cykla vilket kan bidra till lokalt minskade luftföroreningar. Trafikmängderna längs aktuella vägar beräknas inte öka på grund av föreslagna åtgärder.

Bara naturlig försurning	<p>Medverkar marginellt positivt till uppfyllande av miljömålet.</p> <p>Byggskedet innebär att arbetsmaskiner tillfälligt ökar andelen av kväveoxid i arbetsområdet vilket bidrar till försurning. I driftskedet kan utsläpp av kväveoxider minska på sikt när fler personer kan välja att cykla eller gå i stället för att ta bilen.</p>
Levande sjöar och vattendrag	<p>Neutral påverkan på uppfyllande av miljömålet.</p> <p>Projektet kommer inte att påverka någon sjö eller vattendrag fysiskt. Den allemansrättsliga tillgängligheten till Långgropen och Saxån kommer inte att begränsas under driftskedet. Långgropens och Saxåns strandkanter och strandvegetation kommer inte att påverkas av åtgärderna.</p>
Grundvatten av god kvalitet	<p>Neutral påverkan på uppfyllande av miljömålet.</p> <p>Längs vägsträckan kommer grundvattensänkning att ske vid östra porten då den går i skärning, under väg 17. Grundvattnet kommer sänkas temporärt och permanent. Projektet påverkar grundvattennivåerna lokalt. Skyddsåtgärder kommer att vidtas för att förhindra kvalitativ påverkan på grundvattnet under byggskedet.</p>
Ett rikt odlingslandskap	<p>Neutral påverkan på uppfyllande av miljömålet.</p> <p>Vägplanen innebär att jordbruksmark kommer att tas i anspråk vilket innebär en minskning av jordbruksmark. Gång- och cykelvägens utformning 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.</p>
God bebyggd miljö	<p>Medverkar till uppfyllande av miljömålet.</p> <p>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.</p>
Ett rikt växt- och djurliv	<p>Neutral påverkan på uppfyllande av miljömålet.</p> <p>Projektet bedöms innebära en mindre påverkan på befintliga naturvärden. Kompensationsåtgärder föreslås för att ersätta den blomrika väggkant som ianspråk tas. Förlust av träd kompenseras genom plantering av ett nytt träd för de två som förloras.</p>

## 8. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, riksintressen och miljö kvalitetsnormer

### 8.1 Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

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

I projektet beaktas hänsynsreglerna 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 kompetent personal 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 uppfyller således 8 § (ansvar för skadad miljö).

### 8.2 Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer utgör juridiska styrmedel vilka regleras i 5 kap. miljöbalken. Inom utredningsområdet finns två vattenförekomster med fastställda miljö kvalitetsnormer.

Projektet bedöms i dagsläget inte påverka vattenmiljön i grundvattenförekomsten Eslöv - Flyinges kemiska eller kvantitativa status. Projektet bedöms inte försämra vattenmiljön på ett otillåtet sätt eller försvåra möjligheten att uppnå fastställda miljö kvalitetsnormer.

Planerade åtgärder inom vägplanen bedöms i dagsläget inte påverka ytvattenförekomsten Saxån eller dess miljö kvalitetsnormer. Den marginellt ökade avrinningen från vägen bedöms inte påverka vattenmiljön på ett otillåtet sätt eller försvåra möjligheten att uppnå fastställda miljö kvalitetsnormerna. Långgropen som är ett biflöde som mynnar ut i Saxån men grundvattensänkningens påverkan på Långgropen är försumbar och inom de naturliga variationerna enligt den hydrogeologiska utredningen. Då påverkan på Långgropen är försumbar bedöms det inte föreligga någon risk att Saxån och dess miljö kvalitetsnormer påverkas av vägplanen. Skyddsåtgärder såsom återbördande av renat dräneringsvatten till Långgropen kommer vidtas för att undvika negativa effekter.

### 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 brukningsvärd 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.

#### *Markområden*

Projektet kommer att innebära att mindre del jordbruksmark tas i anspråk. Jordbruk kommer fortsatt kunna bedrivas på omkringliggande mark, med undantag för ytan nordöst och sydöst om portläget vid Östra Asmundtorp. Jordbruksmarken kan antas innehålla 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. I detta läge bedöms massbalansen i projektet bestå av ett massöverskott på cirka 1 900 m<sup>3</sup> jordmassor. Fortsatt arbete kommer att ske med detta för att effektivisera masshantering i projektet och minimera masstransporterna så långt det går.

#### *Riksintressen*

Vägplanen bedöms inte medföra påtaglig skada på något riksintresse.



## 9. 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 plankartor redovisar vilken mark som behövs permanent och vilken mark som behövs tillfälligt under byggtiden. Illustrationskartorna som tillhör vägplanen fungerar som ett komplement till plankartorna 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:

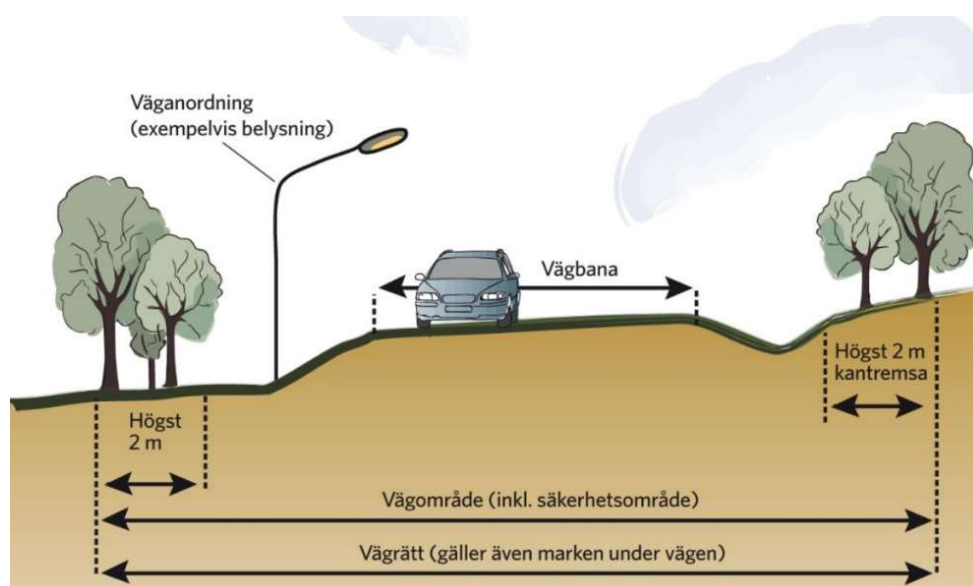
- Vägområde med vägrätt
- Vägområde med inskränkt vägrätt
- Tillfällig nyttjanderätt

### 9.1 Vägområde för allmän väg 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 18 000 med vägrätt.



Figur 9.1-1. Illustration över vägområde, vägrätt, väganordning och vägbana.

## 9.2. Vägområde för kommunal gång- och cykelväg med vägrätt

Gång- och cykelvägen passerar under väg 17 genom en gång- och cykelport och ansluter sedan till västra sidan av den kommunala Trollenäsvägen (väg 1265) i Eslöv. Längs Trollenäsvägen kommer gång- och cykelvägen att passera Marieholmsbanan innan den ansluter till befintlig gång- och cykelväg intill bostadsområdet vid Trollenäsvägen/Rapsgatan. Sträckan längs Trollenäsvägen kommer att vara en kommunal gång- och cykelväg och ingå i ett kommunalt väghållningsområde.

## 9.3. Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

Vägrätt ger väghållaren för allmän väg rätt att i fastighetsägarens ställe

1. Bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består, och
2. Tillgodogöra sig alster och andra tillgångar ur som kan utvinnas ur marken eller utrymmet

Inskränkt vägrätt är en rättighet för väghållaren (Trafikverket) att nyttja området för det ändamål som anges i vägplanen. Markägaren har fortfarande rätt att använda området för ändamål som inte hindrar eller stör väghållarens användning av marken. Vägrätten är inskränkt även på det sättet att väghållaren inte har rätt att använda material och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken.

Vägrätten, vid passage över järnvägsfastigheten, inskränks genom att fastighetsägaren, tillika infrastrukturförvaltaren, får bestämma över de ytor som upptas på marken och i utrymmet, som hör till spåranläggningen, såsom spår och övriga fasta anordningar som behövs för spårens bestånd, drift och brukande, signal och säkerhetsanläggningar i övrigt, trafikledningsanläggningar samt anordningar för elförsörjning av trafiken. Försämras inte funktionen för anordningar för allmän väg, får fastighetsägaren även tillgodogöra sig alster och andra tillgångar ur marken, till nödvändigt schaktdjup, för eventuell justering av spåranläggningen och därtill hörande fasta anordningar.

Totalt kommer cirka 600 m<sup>2</sup> att tas i anspråk med inskränkt vägrätt.

## 9.4. 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 6 månader efter godkänd slutbesiktning. Den mark som tas i anspråk kommer att återställas om inte annat avtalas med markägaren.

Totalt kommer cirka 21 200 m<sup>2</sup> att tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt.

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

- T1- Tillfällig nyttjanderätt för arbetsområde.
- T2- Tillfällig nyttjanderätt för etablering och tillfälliga upplag. Markanspråket behövs för uppställning av arbetsbodas, maskiner, utrustning med mera samt för utrymmen där jordmassor planeras.

## 9.5. Pågående markanvändning

En summering av markanvändningen för den mark som tas i anspråk i vägplanen redovisas i Tabell 9.4-1.

Tabell 9.4–1. Markanvändning för den mark som tas i anspråk av planförslaget.

Typ av markanspråk	Åkermark (m <sup>2</sup> )	Skog (m <sup>2</sup> )	Tomtmark (m <sup>2</sup> )
Vägrätt	17 914	0	46
Inskränkt vägrätt	473	0	145
Tillfälligt nyttjande	20 354	0	814

## 9.6. 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.

## 10. Fortsatt arbete

### 10.1 Dispenser, tillstånd och anmälningar

I arbetet med den pågående vägplanen har behov av anmälningar, dispenser och tillstånd utretts. I senare skeden i planprocessen kan andra behov komma att identifieras.

I nuläget finns två identifierade behov av tillstånd och anmälan:

- Tillståndsprövning för vattenverksamhet enligt 11 kap. 9 § miljöbalken kan bli aktuellt då grundvattenbortledning behöver göras i samband med anläggande och drift av port under väg 17 vid Östra Asmundtorp. En hydrogeologisk utredning pågår för att utreda vattenverksamhetens påverkan på omgivningen och huruvida det blir aktuellt med tillståndsprövning. Om utredningen visar på att varken allmänna eller enskilda intressen kommer att skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena, kan verksamheten även komma att behandlas enligt återopande av undantagsregeln i 11 kap. 12 § miljöbalken från tillståndsbehov för vattenverksamhet.
- Ansökan om tillstånd enligt 2 kap. kulturmiljölagen till ingrepp i fornlämningarna Gullarps bytomt (L1988:8093) och Östra Asmundtorps bytomt (L1988:7480) kommer att lämnas till Länsstyrelsen Skåne.

En anmälan enligt Förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet 28 § ska göras gällande överskottsmassor som inte går att återanvända efter miljöteknisk provtagning. Anmälan görs i samband med entreprenaden så att schaktmassorna som kan återanvändas, återanvänds och massorna som inte kan återanvändas tas omhand på rätt sätt. Efterbehandling av förorenad mark ska anmälas till Miljökontoret i Eslövs kommun. Detta ingår dock inte i vägplanen utan i bygghandlingsskede vilket är skedet efter vägplanen.

Behovet av eventuella ytterligare anmälningar, dispenser och tillstånd ska bevakas i det fortsatta arbetet med vägplanen och dess projektering.

#### 10.1.1 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 omfattas vattendraget Långgropen och Saxån av strandskydd. Inom vägplanen berörs två trädalléer och en pilevall som omfattas av generellt biotopskydd, se *kapitel 4.5.3 Generellt skyddade biotoper*.

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 planlägningsprocessen 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, trädsäkring/avverkning samt upplag och etableringsytor.

### 10.2 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.

Vid upphandling av entreprenör kommer miljökrav att ställas. Entreprenören ska upprätta en miljöplan för arbetets genomförande innan arbetena påbörjas. I miljöplanen ska bland annat skyddsåtgärder och försiktighetsmått beskrivas.

Fastställda skyddsåtgärder och beslutade miljökrav kommer att inarbetas i bygghandlingar. Även restriktioner med avseende på miljö inarbetas i förfrågningsunderlaget.

För etableringsplatser eller uppläggning av massor i naturmark på annan plats än angivet på plankartorna krävs samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken och 2 kap. 10 § kulturmiljölagen samt marklov.



# 11. Genomförande och finansiering

## 11.1 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 granskningsutlåtandet 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 detta kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Planen fastställs av Trafikverkets centrala funktion Juridik och planprövning. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 2 kap. 17–18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på vägplanens plankartor. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Planbeskrivningen med miljöbeskrivning utgör ett underlag till vägplanen tillsammans med till exempel Samrådsredogörelse, Markteknisk undersökningsrapport och Gestaltningprogram med flera.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställandet juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att väghållaren, 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 plankartorna.

I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

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

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartor framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

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

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

## 11.2 Överensstämmelse med kommunala planer

De föreslagna åtgärderna bedöms inte strida mot gällande översiktsplan. Vägplanen berör en detaljplan fastställd hos Eslövs kommun, benämnd del av Eslöv 51:11 Solkullen 4 och Elvkullen 2. Detaljplanens syfte är att möjliggöra bostadsbebyggelse. Gång- och cykelvägen ansluter till befintlig gång- och cykelväg inom detaljplanen.

Vägplanen ianspråktar totalt cirka 28 m<sup>2</sup> som är detaljplanelagt som allmän platsmark, naturområde. Cirka 16 m<sup>2</sup> ianspråktas genom nytt vägområde med vägrätt och cirka 12 m<sup>2</sup> ianspråktas med tillfällig nyttjanderätt för arbetsområde. Som komplement i allmän platsmark, natur räknas bland annat gång- och cykelväg och Trafikverket bedömer, i samsyn med ett skriftligt yttrande från Eslövs kommun, att vägplanens markanspråk inom detaljplanen överensstämmer med detaljplanens bestämmelser.

## 11.3 Genomförande

### 11.3.1 Organisation

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 prövas inom enheten för juridik och planprövning inom Trafikverket.

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

### 11.3.2 Produktion

När vägplanen vunnit laga kraft får vägen byggas och entreprenaderna kan starta. Innan arbetet startas informeras alltid de berörda.

När vägplanen fastställts kommer en bygghandling att upprättas. Bygghandlingen innehåller tekniska beskrivningar med krav som gäller vägens funktion. Bygghandlingen fungerar som underlag för byggarbetet och innehåller också krav på försiktighetsmått och skyddsåtgärder. Bygghandlingen ska stämma överens med vägplanen och endast oväsentliga avvikelser tillåts.

Ett vägprojekt innehåller många olika arbetsmoment, bland annat schaktning i jord, väguppbyggnad, transport av massor och material och omledning av trafik. Hur arbetet i detalj kommer att bedrivas beslutas i huvudsak av den i byggskedet utsedda entreprenören. Entreprenören måste dock hålla sig inom ramarna för de krav och villkor som projektet fått.

Under byggtiden kommer tillgänglighet för trafikanter och boende att säkerställas. Vägtrafiken kommer att kunna gå på befintliga vägar, men under begränsade perioder blir det aktuellt med omledningar och tillfälliga vägar.

Planerad byggstart är år 2026. Byggtiden beräknas preliminärt bli cirka 18 månader lång.

### 11.3.3 Finansiering

Åtgärden ingår i den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne län 2022–2033 och samfinansieras med Eslövs kommun. Bedömd kostnad för hela projektet är cirka 54 miljoner enligt 2023–06 prisnivå.

## 12. Källor

Boverket (2023). Kartor riksintressen. Tillgänglig på: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/riksintressen/kartor/>. Senast besökt: 2023-02-10.

Eslövs kommun (2018). Översiktsplan 2035. Tillgänglig på: Översiktsplan - Eslövs kommun (eslov.se). Senast besökt: 2023-02-07.

Länsstyrelsen Skåne (2006). Kulturmiljöprogram. Tillgänglig på: Kulturmiljöprogram: Skånes historia och utveckling | Länsstyrelsen Skåne (lansstyrelsen.se). Senast besökt: 2023-02-07.

Länsstyrelsen Skåne (2022). Naturvärdesöversikt, Eslövs kommun. Tillgänglig på: Eslövs kommun (lansstyrelsen.se). Senast besökt: 2023-02-13.

Länsstyrelsen Skåne (2023a). Strandskydd. Strandskydd och Landskapsbildsskydd Skåne (lansstyrelsen.se). Senast besökt: 2023-11-24.

Länsstyrelsen Skåne (2023b). Saxån, vattenbeskrivning. Värdefulla vatten | Länsstyrelsen Skåne (lansstyrelsen.se). Senast besökt: 2023-02-13.

Länsstyrelsen Skåne (2023c). EBH-kartan. Tillgänglig på: EBH-kartan (lansstyrelsen.se). Senast besökt: 2023-02-13.

Region Skåne. (2023). Cykla i Skåne- cykelplaneringskartan. [Webbapplikation]. Tillgänglig på: <https://skane.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=ccc2224d67ca4a8abf2aa21012d4218c> Senast besökt: 2023-10-10.

Region Skåne. (2022). Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033. Tillgänglig på: <https://utveckling.skane.se/siteassets/verksamhetsomraden/regional-fysisk-planering/dokument/regional-transportinfrastrukturplan-for-skane-2022-2033.pdf>. Senast besökt: 2023-10-03.

Region Skåne (2018). Åtgärdsvalsstudie för Cykelvägsplan för Skåne 2018 – 2029. Tillgänglig på: Åtgärdsvalsstudie.pdf (skane.se). Senast besökt: 2023-03-01.

Riksantikvarieämbetet (2023). Fornsök. [Webbapplikation]. Tillgänglig på: <https://app.raa.se/open/fornsok/>. Senast besökt: 2023-02-10.

SGU. (u.å.). Jordarter 1:25 000–1:100 000. [Webbapplikation]. Tillgänglig på: <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jordarter-25-100.html>. Senast besökt: 2023-10-12.

VISS (2023). Enkla vattenkartan. Tillgänglig på: Enkla vattenkartan (lansstyrelsen.se). Senast besökt: 2023-02-08.



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 211 18 Malmö. Besöksadress: Neptunigatan 52.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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