

SAMRÅDSUNDERLAG

Väg 19 och väg 23, Rävninge – Östanå – Broby, faunaåtgärder

Hässleholms och Östra Göinge kommuner, Skåne län

Vägplan, 2020-05-12



Trafikverket

Postadress: Box 543, 291 25 Kristianstad

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Väg 19 och väg 23, Rävninge – Östanå – Broby, faunaåtgärder

Författare: Structor Mark Malmö

Dokumentdatum: 2020-05-12

Ärendenummer: TRV 2019/137538

Uppdragsnummer: 164437

Version: 1.0

Kontaktperson: Maria Lund, Trafikverket

Omslagsfoto: Ekologigruppen

Innehåll

Sammanfattning.....	5
1. Beskrivning av projektet.....	6
1.1. Planlägningsprocess	6
1.2. Bakgrund	7
1.3. Tidigare utredningar.....	8
1.4. Ändamål och projektmål	9
1.5. Planerade åtgärder.....	10
1.6. Beskrivning av befintligt vägnät	10
1.6.1. Nuläge - trafikflöde.....	10
1.6.2. Prognos.....	10
1.6.3. Viltolyckor och barriäreffekt	11
2. Avgränsningar.....	12
2.1. Utrednings- och influensområde.....	12
2.2. Tid	12
3. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	13
3.1. Geologi/Hydrologi	13
3.1.1. Vattenskyddsområde	14
3.2. Markanvändning.....	14
3.2.1. Angränsande planering	14
3.3. Landskapsbild	18
3.4. Riksintressen.....	18
3.5. Naturmiljö.....	19
3.6. Kulturmiljö	21
3.7. Rekreation och friluftsliv	23
3.8. Hälsa och säkerhet	23
3.9. Väganläggning	24
3.9.1. Vägutformning.....	24
3.9.2. Avvattning	25
3.10. Befintliga korsande och längsgående ledningar.....	25
3.11. Byggnadsverk.....	25
4. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	26
4.1. Beskrivning av projektet.....	26
4.2. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.	30
4.2.1. Markanvändning.....	30

4.2.2.	Landskapsbild	30
4.2.3.	Riksintressen.....	30
4.2.4.	Naturmiljö.....	30
4.2.5.	Kulturmiljö	30
4.2.6.	Rekreation och friluftsliv	31
4.3.	Effekt på trafik.....	31
4.3.1.	Säkerhet.....	31
4.3.2.	Framkomlighet	31
5.	Åtgärder.....	32
6.	Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....	33
7.	Fortsatt arbete.....	34
7.1.	Planläggning	34
7.2.	Viktiga frågeställningar.....	34
8.	Källor.....	35

Sammanfattning

Delar av väg 19 och väg 23 utgör idag en barriär för områdets ekosystem. Viltolyckstalet anses här vara högt, 2,3 viltolyckor per kilometer i jämförelse med 0,5 som är "normalvärdet". De berörda vägavsnitten utgör en trafiksäkerhetsrisk för de som färdas på vägen samtidigt som det är en svår barriär för allt från små däggdjur till större klövvilt. Fragmentering av naturmiljön med isolering och försvagning av populationer är en konsekvens av detta. Barriärverkan för växtligheten är också påtaglig då många större djur fungerar som spridningsvektorer för växterna.

Naturen längs de berörda sträckorna för väg 19 och väg 23 utgörs huvudsakligen av skogsmark, skogsplanteringar och jordbruksmark. Väster om väg 19 respektive öster om väg 23 finns sjön Tydingen. Området anses ha ett rikt djurliv med bakgrund av traktens markägare, jägare och polis. Djuren rör sig över vägarna i området då inga åtgärder såsom faunastängsel och andra faunaåtgärder finns installerade.

För att minska viltolyckorna såväl som vägens barriäreffekter utarbetar Trafikverket nu en vägplan gällande viltsäkringsåtgärder utmed väg 19 och väg 23.

Syftet med viltsäkringsåtgärderna är att minska antalet viltolyckor och därmed djurdödligheten, samt gynna den biologiska mångfalden. Projektets åtgärder ska minska vägens barriäreffekt för faunan. Att minska antalet viltolyckor bidrar till en ökad trafiksäkerhet för de som färdas på vägen.

Föregående utredningar ger förslag på viltsäkringsåtgärder utmed de aktuella vägavsnitten. Åtgärderna inbegriper stängsling, faunapassager i plan eller planskilt, viltuthopp, anslutningar till befintliga viltsäkringsåtgärder, anslutningar från befintliga vägar och servicevägar till faunapassager.

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Anledningen till detta är att inga betydande miljöeffekter bedöms uppkomma på utpekade landskaps- kulturvårdsmiljö- eller naturmiljövärden.

Antalet viltolyckor bedöms minska och trafiksäkerheten bedöms öka.

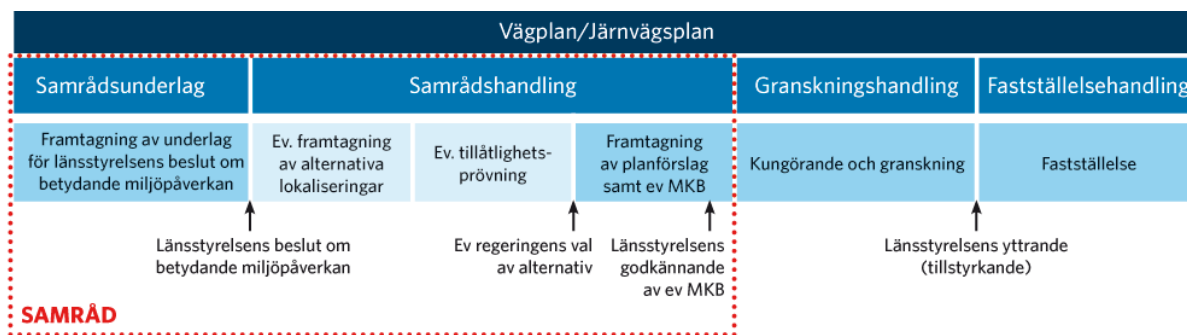
1. Beskrivning av projektet

1.1. Planläggningsprocess

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

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

Samrådsunderlaget är det första formella steget i vägplaneringsprocessen och syftar i första hand till att samla in information om förutsättningarna på platsen, beskriva problem och brister samt fastslå målen med projektet, se figur nedan.



Figur 1. Planläggningsprocess för väg- eller järnvägsplan.

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

1.2. Bakgrund

I nordöstra Skåne utanför Broby i Östra Göinge kommun och utanför Hästveda i Hässleholms kommun, löper väg 19 och väg 23. De båda vägarna sammanstrålar i norr i trafikplats Östanå.

De för projektet aktuella vägvagnsnitten är för väg 19 Broby – trafikplats Östanå, och för väg 23 vägsträckan Rävninge – trafikplats Östanå. Projektet avser att utreda val och placering av viltsäkringsåtgärder utmed de båda vägvagnsnitten.



Figur 2. Översiktskarta för projektets aktuella vägvagnsnitt av väg 19 och väg 23.

Området som vägarna omges av består till största delen av skogsmark, men även partier av åker- och betesmark är ett återkommande inslag i landskapet. Mellan vägarna ligger sjön Tydingen och öster om väg 19 ligger vattendraget Helge å. Det varierande landskapet ger ett viltrikt område. Enligt tidigare studier där samråd har hållits med berörda samt statistik från Viltdata förekommer klövviltet älg, rådjur och vildsvin i stora grupper. Även dov- och kronhjort förekommer i området. Det finns goda förutsättningar för en rik biologisk mångfald och för ett långsiktigt upprätthållande av denna.

Vägarna utgör dock idag barriärer för ekosystemet. De är relativt trafikerade, tidvis över 5000 årsmedeldygnstrafik (ÅDT) med en hastighet på 100 km/h. Hastigheten, vägbanans bredd, mitträcken samt på vissa platser sidoräcken, gör att vägen är svår att passera på ett säkert sätt för större klövvilt men även för medelstora och små däggdjur. Det finns befintliga torrtrummor (passager) för de mindre däggdjuren men dessa har endast en viss funktion då de är vattenförande, placerade onaturligt för att djuren ska passera och storleken är gränsfall.

Detta har resulterat i vägarna anses vara hårt viltolycksdrabbade och utgör en trafiksäkerhetsrisk. Den starka barriären orsakar även fragmentering av växtligheten med isolering och försvagning av populationer som följd då dessa inte kan spridas med viltet.

Fokus i detta projekt är på djurlivet med ett utfall av reducerat antal viltolyckor och därmed en ökad trafiksäkerhet.

Det finns en bristande infrastruktur i form av säkra passager och avsaknad av faunastängsel utmed de angivna sträckorna. De båda vägarna har ett högt olyckstal vilket betyder en stor säkerhetsrisk för både djur och människor på vägen. Vägvagnsnitten har 4-5 gånger fler viltolyckor än vad som förväntas på en 15 km lång vägsträcka, vanligt är 8 viltolyckor/år, enligt Trafikverkets tidigare utredningar.

Konsekvenser av viltolyckor är kostsamma i form av de samhällsekonomiska kostnaderna där utgifter för sjukvård, restid och minskad biologisk mångfald inkluderas. De stora samhällsekonomiska förlusterna är ungefär 4-5 miljarder kronor per år i Sverige. Klövvilt, såsom älg, rådjur, hjort och vildsvin, har störst effekt på kostnaderna. De medelstora och mindre däggdjuren har också stora svårigheter att korsa vägarna.

Om inga åtgärder införs förväntas antalet olyckor ökas till det dubbla inom 15 år (basår 2014).

För att minska viltolyckorna såväl som vägens barriäreffekter utarbetar Trafikverket nu en vägplan gällande viltsäkringsåtgärder utmed de för projektet aktuella vägavsnitten.

1.3. Tidigare utredningar

Trafikverket har tidigare tagit fram en Åtgärdsvalsstudie Viltproblematik (2017) och beställt en fördjupning av åtgärdsvalsstudien genom en teknisk utredning av viltproblematik och faunapassager (2019). Trafikverket har även upprättat ett underlag i form av en metodrapport Analys av infrastrukturens permeabilitet för klövdjur (2015).

Åtgärdsvalsstudien (ÅVS) Viltproblematik har haft för ändamål att minska antalet viltolyckor utmed de berörda vägavsnitten väg 23 och väg 19. För att uppnå det nationella miljömålet Ett rikt växt- och djurliv har analyser av viltolyckorna gjorts utmed dessa vägsträckor. Djurens rörelsemönster och landskapets förutsättningar har studerats. Kontakt med intresseorganisationer och andra berörda har också genomförts för att få lokal kännedom. Studien har resulterat i lösningsförslag där Ett antal möjliga placeringar har identifierats som lämpliga för passager i plan och/eller planskilt, samt faunastängsel utmed vägavsnitten. Placeringen gäller från befintligt viltstängsel i Rävninge/Broby tätort norrut till befintligt vid trafikplats Östanå.

Enligt föregående studie ska viltstängsel av typen faunastängsel sättas upp längs sträckorna för att minska antalet viltolyckor. Stängslet förhindrar djuren från att komma upp på vägen samtidigt som det skapar en barriäreffekt. Passager krävs för att tillfredsställa djurens rörelsebehov för att bland annat hitta föda och partner. I den efterföljande utredningen, Teknisk utredning av viltproblematik och faunapassager, har inriktningen av denna anledning varit till vilka platser djuren kan ledas, där passagera är byggbara, rimliga anläggningskostnader och samtidigt tillgodose djurens behov.

Vid analyser har landskapets förutsättningar samt natur- och kulturmiljö, vilket inte fanns med i ÅVS:en, beaktats. Statliga och kommunala planer för de aktuella områdena har också beaktats i utredningen. Fältbesök har gjorts. Dialogmöte har skett med polisen, representanter från Nationella Viltolycksrådet (NVR), jaktorganisationer och markägare för att få mer precisa åtgärdsförslag vid val och placering av passager. Rapporten har resulterat i en översikt av principlösningar i form av planskilda passager samt passager i plan med viltvarningssystem. Åtgärdsförslagen är rekommenderade och två av dem har en alternativ lösning. Bland åtgärderna finns även torrtrummor, där hänsyn har tagits till de befintliga.

Analys av infrastrukturens permeabilitet för klövdjur är en metodrapport som har tagits fram tidigare via Trafikverket. Syftet med rapporten är att kunna analysera vägnätets permeabilitet för klövdjur, identifiera befintliga brister och bedöma behovet av åtgärder vilken minskar barriäreffekten och trafikdödligheten hos djur. Metoden kan även tillämpas för andra arter om riktvärdena och bedömningskriterierna anpassas.

De ovan nämnda utredningarna har mynnat ut i underlag där kunskap, förutsättningar och förslag på placering av olika typer av faunapassager samt viltstängsel för projektet framgår.

1.4. Ändamål och projektmål

Ändamålet med vägplanen är mindre antal viltolyckor och ökad trafiksäkerhet. Projektets åtgärder ska minska vägens barriäreffekt för faunan. Att minska antalet viltolyckor bidrar till en ökad trafiksäkerhet för de som färdas på vägen.

Ändamål är de mål som beskriver vilken förväntad effekt som ska uppstå efter planerad åtgärd. Målen måste vara mätbara. Projektets ändamål sammanfattas nedan:

Ändamål:

- Mindre antal viltolyckor
- Ökad trafiksäkerhet

Projektmålen är de resultat som projektet ska uppvisa och som i sin tur ligger till grund för möjligheterna att nå ändamålen. De mål som presenterades i ÅVS:en har bearbetats vidare vid vägplanens målbildsseminarium 2020-03-16 till följande:

Projektmål:

- Hållbara lösningar - *Hög utnyttjandegrad av passagera. Minimal påverkan på grundvattnet.*
- Anpassning i landskapet - *Använd naturliga element*
- God kommunikation - *Samråd och dialog*
- Bra arbetsmiljö - *Vid fältarbete, under byggnation och i driftsskede*
- Få trafikstörningar - *Väl genomtänkt planering. Rätt information.*

1.5. Planerade åtgärder

För att uppnå projektets ändamål kommer val och placering av viltsäkringsåtgärder att införas på de för projektet berörda vägsträckorna.

Åtgärderna inbegriper stängsling, faunapassager i plan eller planskilt, viltuthopp, anslutningar till befintliga viltsäkringsåtgärder (torrtrummor), anslutningar från befintliga vägar och servicevägar till faunapassager.

Fördjupande beskrivning finns i kapitel 4.

1.6. Beskrivning av befintligt vägnät

De båda vägarna 19 och 23 är viktiga regionala vägar. Väg 19 skapar en nord-sydlig förbindelse mellan nordöstra Skåne (Kristianstad) och östra Skåne. I Kristianstad ansluter sig väg 19 både från norr och söder till motorväg E22. Vid projektets nordliga ändpunkt ansluts väg 19 till väg 23, i trafikplats Östanå, som leder norrut mot Växjö.

Väg 23 förbinder sydvästra Småland (Växjö) med nordöstra Skåne (Hässleholm). Söderut löper vägen vidare till mellersta Skåne (Höör) och strax därefter ansluts väg 23 till motorväg E22.

Hastighetsbegränsningen på de båda vägavsnitten är 100 km/h, bortsett från ett kortare parti i samband med en väganslutning till Broby där hastighetsgränsen reduceras till 80 km/h. Båda vägarna är mittseparerade med vajerräcke. Väg 19 har utmed större delen av vägsträckan sidoräcken medan väg 23 har bitvis sidoräcken.

1.6.1. Nuläge - trafikflöde

För att redogöra nuläget av trafikflöden på de för projektet aktuella vägavsnitten har de senaste trafikflödena hämtats ur Trafikverkets databas Trafikverket NVDB (NationellaVägDataBasen), se tabell 1.

Då flödena varierar över respektive vägsträcka redogörs tabellen nedan därefter, det vill säga i ett intervall, se tabell 1 nedan.

ÅDT	Väg 19	Väg 23
Personbilstrafik	3300-3700	3100-4500
Tung trafik	500-600	800-900
Totaltrafik	3700-4200	3900-5400

Tabell 1. Årsmedeldygnstrafik (ÅDT) för personbils-, tung och totaltrafik för de aktuella vägavsnitten av väg 19 och 23. Informationen har genererats ur databasen Trafikverket NVDB. ÅDT personbilstrafik är beräknat utifrån ÅDT-data för totaltrafik och tung trafik.

1.6.2. Prognos

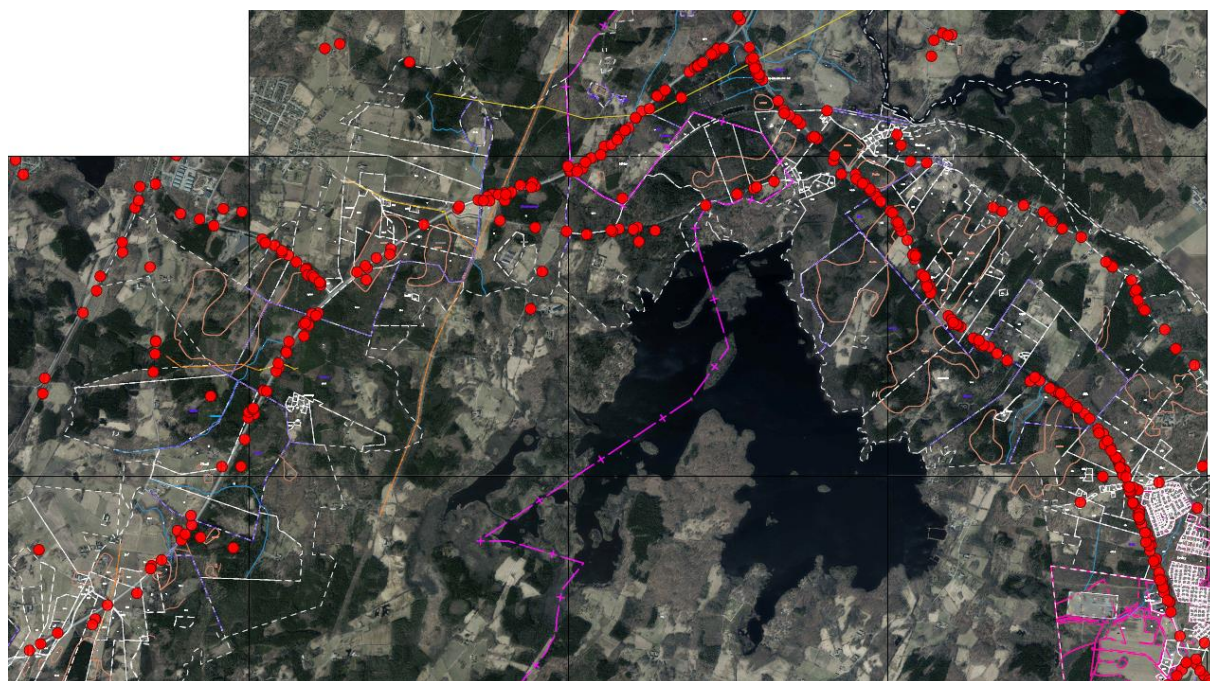
För att ge en indikation på hur trafikflödet kommer att förändras framöver för de båda vägavsnitten av väg 19 och väg 23 har en trafikprognos upprättats för år 2040.

Den högsta förväntade totaltrafiken under år 2040 på någon del av väg 19 och väg 23 är 5800 respektive 7400 ÅDT, årsmedeldygnstrafik.

1.6.3. Viltolyckor och barriäreffekt

Tidigare har det nämnts att utredningsområdet är hårt viltolycksdrabbat. Enligt rapporten "Vägar och järnvägar – barriärer i landskapet" (Helldin, m.fl. 2010) har ostängslade medelstora vägar, trafikintensitet 2000-6000 ÅDT, flest påkörningar per kilometer väg gällande hjorddjur, såsom älg. Därefter minskar dödligheten, kurvan avtar, då troligtvis barriärverkan från vägen är för stor. Barriäreffekten för de båda vägavsnitten är idag stark eller nästan stark enligt rapportens tabell om rekommenderade riktvärden för barriärpåverkan på hjorddjur. Barriäreffekten förväntas att ökat till stark år 2040. Vid stark barriäreffekt rekommenderas försök till att uppnå balans mellan åtgärdsreducerande åtgärder och passager.

Eftersom barriäreffekten inte är total korsar ett stort antal djur vägen. Enligt officiell viltolycksstatistik har det längs berörda vägsträckor skett drygt 300 viltolyckor under perioden 2010–2019. Vid minst fem av dessa olyckor har personskador registrerats varav en har inneburit sjukhusvård. Utdrag från viltolycksrådet visar att olyckor med rådjur, vildsvin, dovhjort och älg dominerar olycksstatistiken inom utredningsområdet.



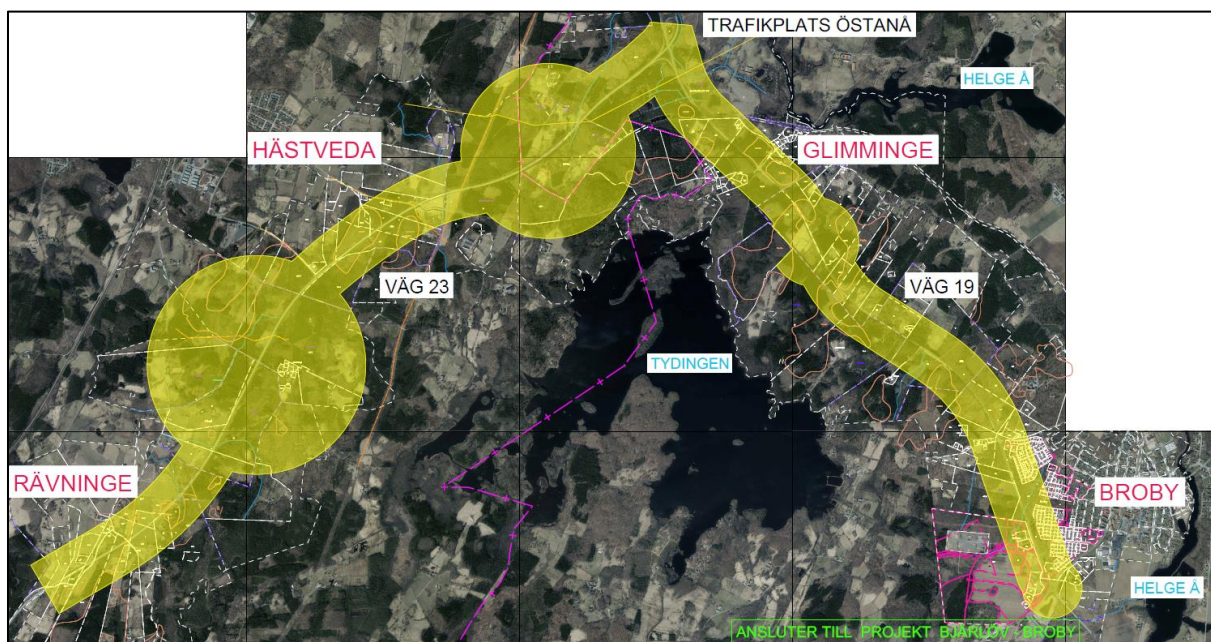
Figur 3. Viltolyckor, röda markeringar, i de båda kommunerna Hässleholm och Östra Göinge, kommungränsen är lila streckad med kryss. Statistiken är hämtad från Nationella Viltolycksrådet 2020.

Förutom hög trafikdödlighet för djuren leder denna typ av barriär, som isolerar grupper av individer från varandra, ofta till en försvagning av arternas populationer på sikt.

Indirekt drabbar barriärer för större däggdjur även många andra artgrupper. Många större djur fungerar till exempel som spridningsvektorer för växter, på grund av de stora mängder frön och sporer de bär med sig i pälsen och i sin spillning.

2. Avgränsningar

2.1. Utrednings- och influensområde



Figur 4. Utredningsområdet är markerat gult på kartan ovan. Kommungränsen redogörs i norr-södergående riktning, linjetypen är lila streckad med kryss.

Ett utredningsområde definieras som ett område som ska täcka in tänkbara lokaliseringar och utformningar.

Aktuellt utredningsområde berör kommunerna Hässleholm och Östra Göinge. Området sträcker längs väg 23 mellan Rävninge och trafikplats Östanå och vidare längs väg 19 ner till en cirkulationsplats väster om Broby.

Avsnittet för väg 19 utgör cirka 6 km och för väg 23 cirka 7,5 km, vilket totalt innebär ungefär 13,5 km för de båda avsnitten. Utredningsområdet följer vägen samt breddas vid faunapassager för de större däggdjuren. Omfattningen framgår av figuren ovan.

Utöver utredningsområdet finns ett influensområde med en något vidare geografisk avgränsning.

Ett influensområde omfattar det område som bedöms kunna komma att påverkas av vägplanens genomförande. Då influensområdets gränser varierar beroende på vilken miljöaspekt som avses, definieras inget exakt geografiskt influensområde.

2.2. Tid

Projektets vägplan förväntas vara fastställd under vintern 2021. Den för projektet planerade byggstarten är år 2023.

I projektet används prognosår +20 år för att ta fram en trafikprognos. Inga övriga prognoser upprättas i detta tidiga skede.

3. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

Nedan följer en beskrivning av de för projektet aktuella områden, såväl utbredning som förutsättningar och intressen, vilka kan ha betydelse för bedömningen av miljöeffekter. Olika aspekter samt samverkan mellan olika förutsättningar tas också upp.

Intressen och aspekter som inte anses medföra några förändringar under projektets tid är bland annat naturresurser, klimat- och riskområden, förorenade områden. Även elektromagnetiska fält, vibrationer, farligt gods nära boendemiljöer, tas inte heller upp med hänsyn till föregående mening. Dessa ämnesområden utreds därför inte ytterligare i detta projekt.

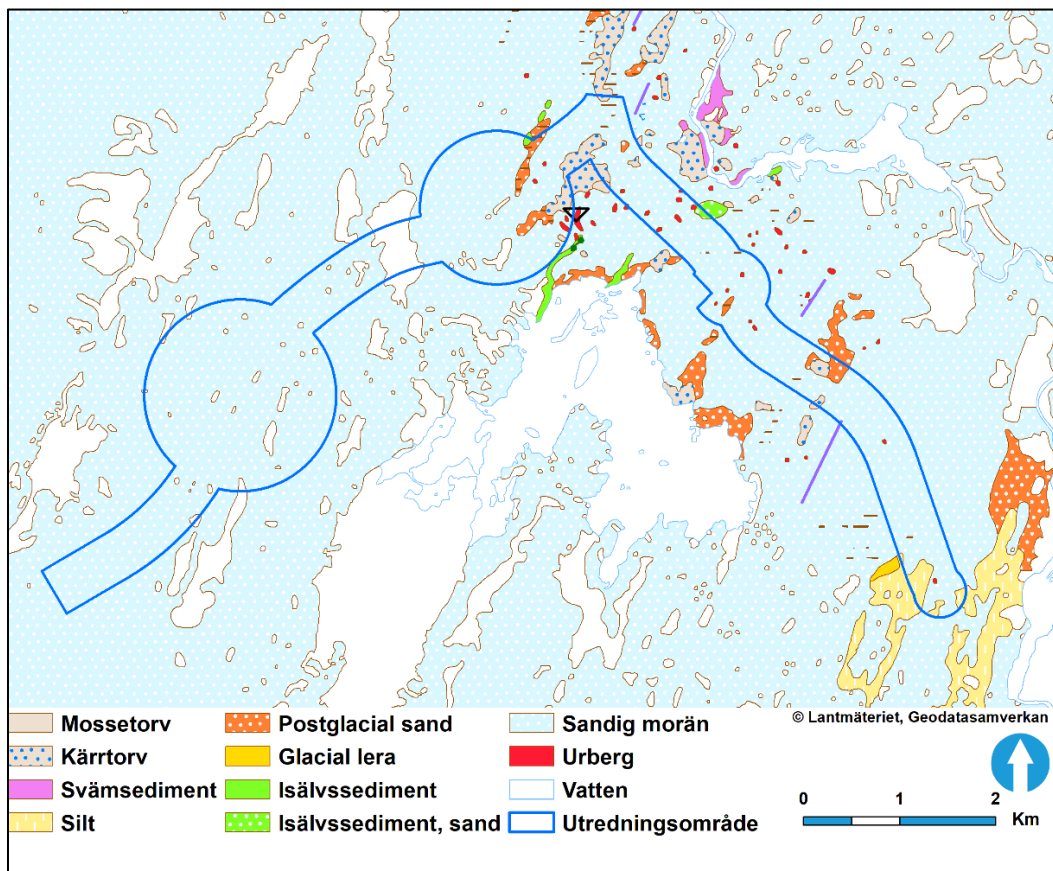
3.1. Geologi/Hydrologi

Enligt SGU:s jordartskarta utgörs aktuella jordarter utmed vägsträckan huvudsakligen av sandig morän, figur 5. Lokalt förekommer partier med postglacial sand, kärrtorv och berg i dagen. Ett tunt och osammanhängande lager av torv förekommer inom större delen av området.

Jorddjupen varierar mellan 0 och 20 m. De större djupen har påträffats vid Rävninge, Broby samt trafikplats Östanå.

Berggrunden inom område utgörs av den svekonorvegiska berggrunden med bergarter som gnejs, granit, gabbro och diabas.

Det har i detta skede inte utförts några geotekniska undersökningar inom utredningsområdet som kan verifiera informationen från SGU. Inventering av befintligt material har utförts.



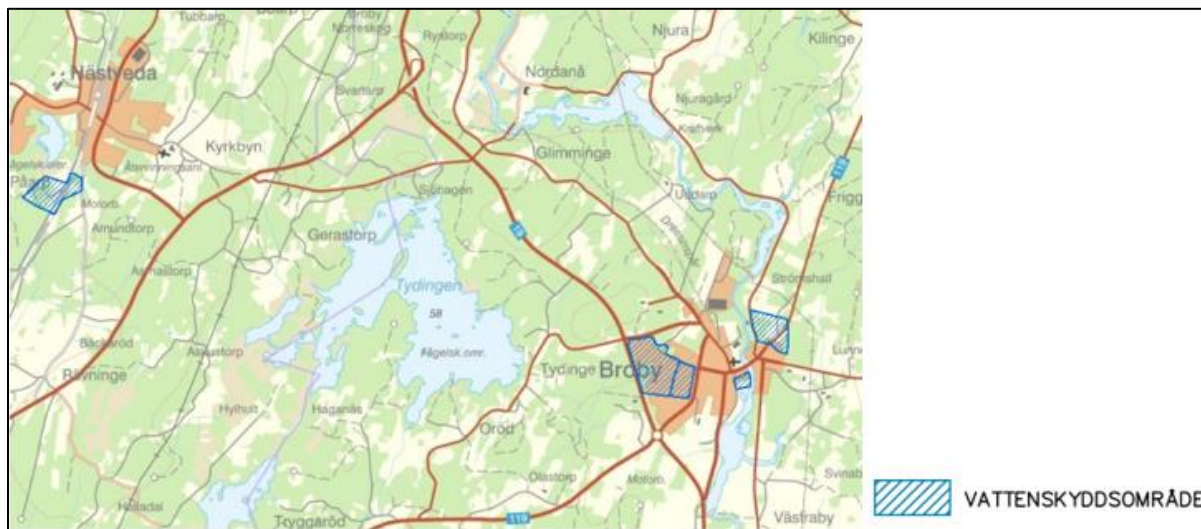
Figur 5. Geotekniska förutsättningar (SGU, Sveriges geologiska undersökningar)

I området mellan väg 19 och väg 23 förekommer lokala grundvattenmagasin.

Inom utredningsområdet finns enstaka brunnar såsom energibrunnar, fritidsbrunnar och enskilda vattentäkter i anslutning till de aktuella vägsträckorna.

3.1.1. Vattenskyddsområde

I Broby finns ett vattenskyddsområde som sträcker sig norrut på östra sidan av väg 19, se figur 6.



Figur 6. Karta med vattenskyddsområde (Naturvårdsverket).

3.2. Markanvändning

Marken som gränsar till vägsträckan består till största del av skogsbruksmark med inslag av halvöppen jordbruks- och betesmark huvudsakligen i den södra delen av utredningsområdet vid väg 23.

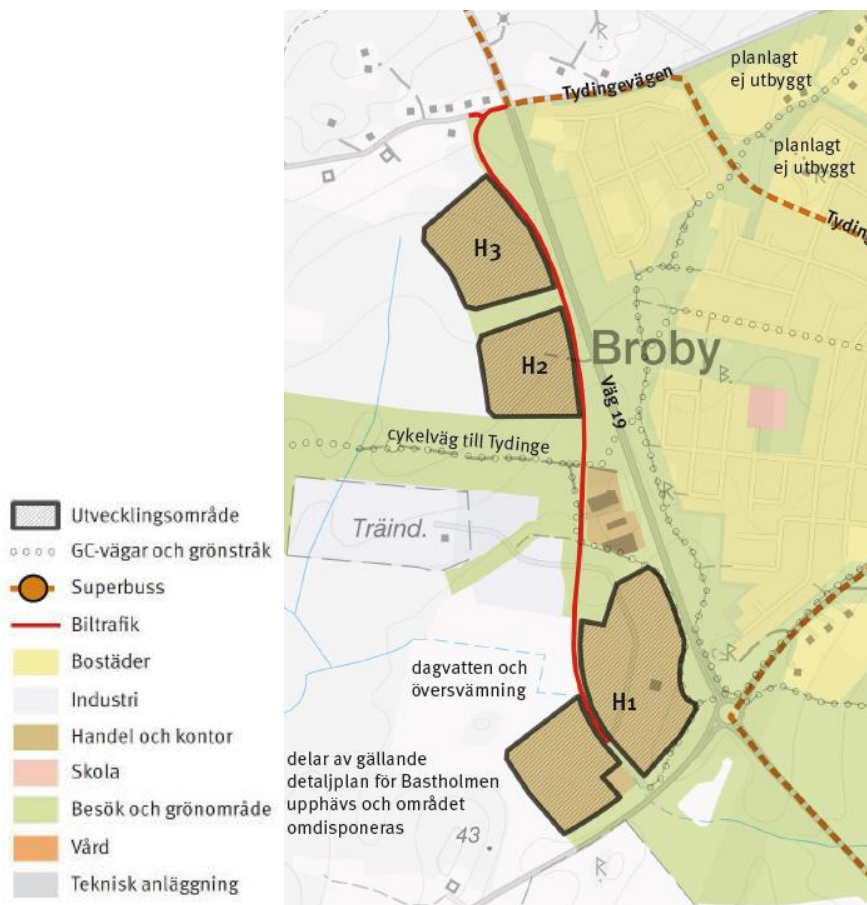
Utifrån en fastighetsförteckning är det ca 50 fastigheter som berörs av projektet.

3.2.1. Angränsande planering

De båda vägavsnitten är belägna inom kommunerna Hässleholm och Östra Göinge.

Östra Göinge kommun

Ur Översiktsplanen för Östra Göinge kommun (2019) framgår det att det finns planlagda områden utmed väg 19, väster om Broby tätort. Öster om vägen finns det idag bostadsområden. Väster om vägen, på det så kallade Bastholmen, är det planlagt för industrier och verksamheter. Detaljplaner finns och några verksamheter är redan etablerade, se figur 7 för ÖP och figur 8 för detaljplanlagda områden. Det framgår av figur 8 att utredningsområdet går innanför detaljplanegränserna och därmed berör projektet.

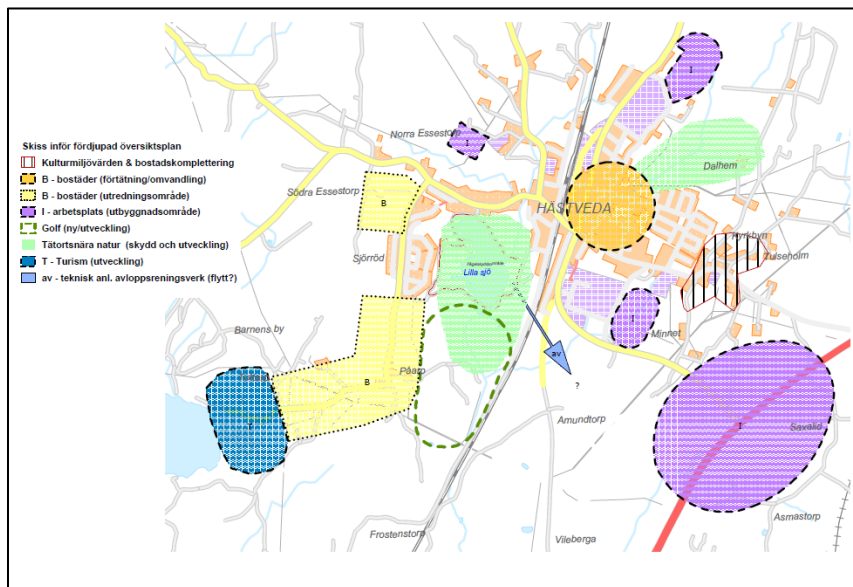


Hässleholms kommun

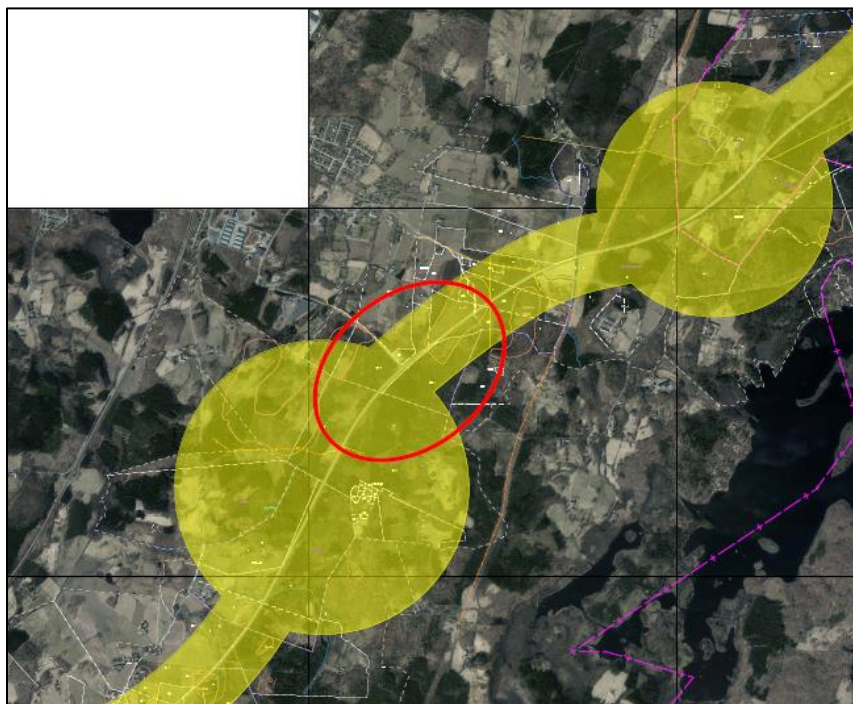
Utmed väg 23 vid infarten till Hästveda, Östra Storgatan, är det planerat för ett större verksamhetsområde, enligt Hässleholms kommuns översiktsplan från 2007, se figur 9 nedan. Planeringen av verksamhetsområdet vid "Hästvedakrysset" kommer att påverka projektets utredningsområde, se figur 10, och val av placering av faunapassager.

Kommunen är under skedet att ta fram en ny översiktsplan.

Inga detaljplaner berörs av projektet.



Figur 9. Ur Översiktsplan för Hässleholms kommun år 2007.

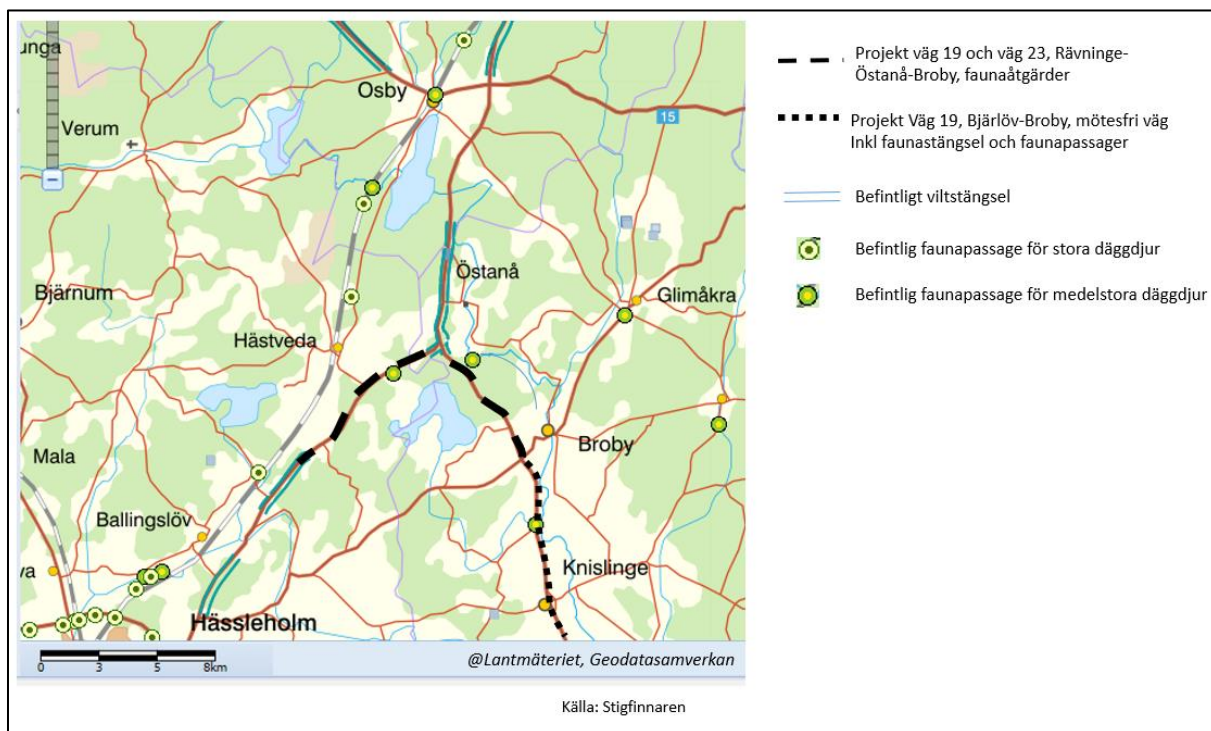


Figur 10. Röd markering avser framtida utbyggnadsplaner för Hästveda enligt Hässleholms ÖP 2007. Gult område redovisar projektets utredningsområde.

Infrastrukturprojekt och befintliga faunapassager

Söder om Broby på väg 19 planeras det för en ombyggnation av befintlig väg till en mötesfri väg (2+1-väg), TRV projekt Bjärlöv – Broby. Idag är den 16 km långa vägen hårt trafikerad och trafiksäkerheten är låg. Viltfrågan kopplat mot säkerhet och barriäreffekter är en ledande fråga inom projektet. För att på bästa möjliga vis hantera viltproblematiken på sträckan Bjärlöv- trafikplats Östanå har ett samarbete upprättats mellan de båda projekten. Projektets vägplan är i skrivande stund överklagad.

I kartan nedan redogörs var det idag redan finns faunaåtgärder i form av passager och stängsel.



Figur 11. Befintliga faunaåtgärder i närheten av projektet (Stigfinnaren).

3.3. Landskapsbild

Naturgeografiskt tillhör området *Nordöstkånes skogslandskap* och landformen är ett storkuperat område med urbergskullar från krita.

Landskapstypen är mosaikartat skogsbacklandskap (16 Göinge mellanbygd); en benämning ur länsstyrelsens rapport *Det skånska landsbygdsprogrammet*.

Karaktären i utredningsområdet är ett småbrutet landskap med skog. I skogen finns luckor i form av ängs- och hagmarker med inslag av stengärdesgårdar. Vyerna är begränsade. Upplevelsen är att man till stor del färdas genom en korridor omgiven av skog.



Figur 12. Bild från väg 23 inom utredningsområdet (Google).

Merparten av vägsträckan är glesbefolkad och saknar bebyggelse längs, eller i omedelbar närhet av, väg 19 respektive väg 23. Där väg 19 ansluter till och passerar samhället Broby är vägen omgärdad av skog och är ej synlig från orten.

Inget landskapsbildsskydd enligt den tidigare naturvårdslagen (NVL 19 §) finns i anslutning till utredningsområdet.

3.4. Riksintressen

Riksintressen är geografiska områden som är av nationell betydelse för en rad olika samhällsintressen. Olika statliga myndigheter har pekat ut områden med riksintresse och om en ändring av nuvarande markanvändning sker, som kan påverka ett riksintresse, behöver denna påverkan klargöras och prövas.

Utredningsområdet berör inga riksintressen eller andra nationella intressen utöver vägarna 19 och 23 (Riksintresse kommunikation).

3.5. Naturmiljö

Naturen längs de berörda sträckorna på väg 19 och väg 23 utgörs huvudsakligen av olika typer av skogsmark, skogsplanteringar och jordbruksmark. Skogsmarken består bland annat av sumplövskog, bokskog och ädellövskog med inslag av ek och ask. I områden som i hög utsträckning präglas av skogsbruk är gran starkt dominerande.

Vägranterna består av gräsmark där vissa solbelysta och torra partier är tämligen blomrika. En sökning på Artportalen avslöjar också att det här och var förekommer invasiva arter som exempelvis lupiner.

I utredningsområdet finns två biotopskyddsområden längs väg 23. Biotopskyddsområdet (SK 411–2001, N 268–2001) är på 2,2 ha och utgörs av en före detta betad ädellövskog med stort inslag av gamla spärrgreniga träd (Skogsstyrelsen 2020). Biotopskyddsområdet (SK 410–2001, N 3576–1994) är på 0,4 ha och utgörs av en naturskogsartad, näringsfattig bokskog. Båda dessa områden ligger på ca 70 meters avstånd från väg 23 vid Eskilstorp där det utreds en faunapassage för stora däggdjur. Biotopskyddsområdena förvaltas av Skogsstyrelsen och består av skog med höga naturvärden som har avsatts permanent för att bevara livsmiljöer för små skyddsvärda naturtyper i skogs- eller jordbrukslandskapet. Åtgärder som kan skada naturvärdena i biotopskyddsområdena är inte tillåtna.

Ungefär 2 km söderut från trafikplats Östanå och drygt 200 meter väster om väg 19 ligger Stora Bjälkarp Naturreservat. Reservatet är ett artrikt skogsområde på ca 30 hektar med en blandning av bokskog och gran/sumpskog (Länsstyrelsen Skåne 2019). Liksom för biotopskydd är naturreservat en permanent skyddsform som oftast inrättas för att skydda områden med höga naturvärden. Stora Bjälkarp naturreservat ligger utanför utredningsområdet men har tagits med i beaktande då viltets rörelser har analyserats.

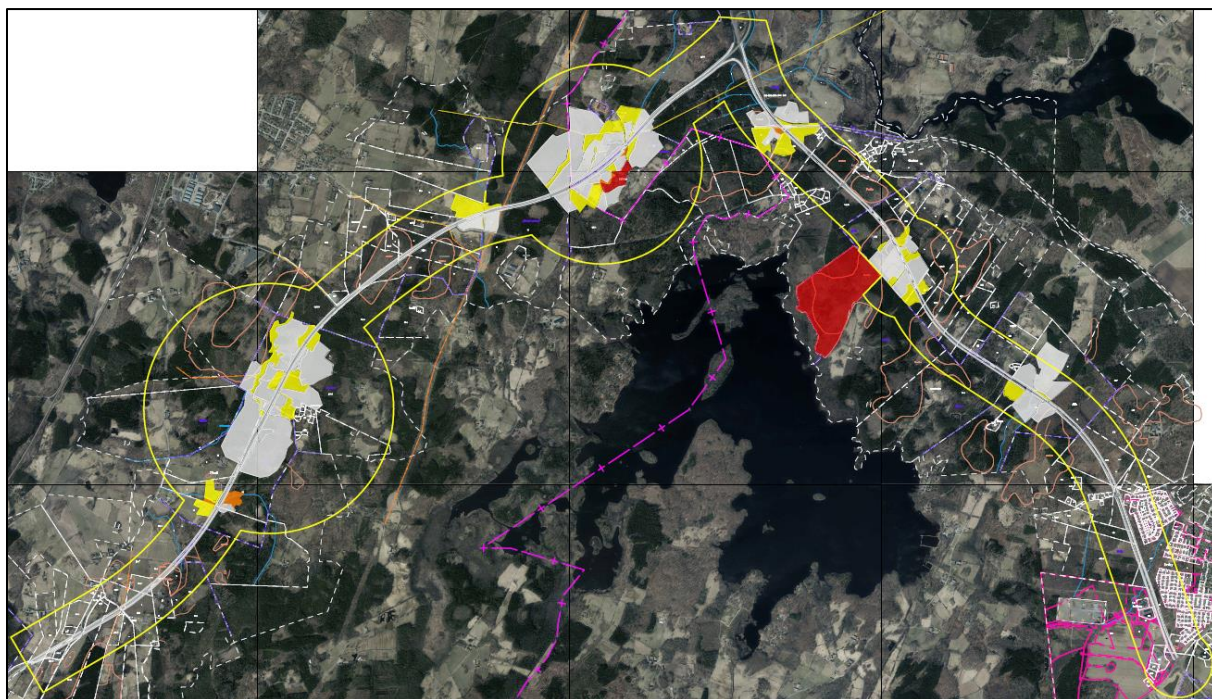
En naturvärdesinventering på förstudienivå har genomförts för vägranterna samt vid och kring lokalerna som kan komma att påverkas av arbetet med faunapassager. Naturvärdesinventeringen tar hänsyn till om det finns några naturvårdsarter i området (exempelvis rödlistade arter) och förekomster av strukturer som gynnar biologisk mångfald, såsom gamla träd, döende träd, liggande död ved och stenblock. Förekomster av naturvårdsarter resulterar i ett specifikt artvärde, förekomster av miljöfaktorer/strukturer ett biotopvärde. Artvärden och biotopvärden slås sedan ihop för att bilda en naturvärdesklass (mycket förenklat). Naturvärdesinventeringen sker i två steg där man i första skedet gör en förstudie som går ut på att man avgränsar ytor/objekt i inventeringsområdet med hjälp av flygbildstolkning och redan tillgänglig information (Länsstyrelsen, Artportalen, Lantmäteriet, Skogsstyrelsen). I steg två inventeras de avgränsade objekten i fält, det görs under sommarhalvåret (i Skåne 1 april – 30 november) eftersom många organismgrupper inte är möjliga att inventera på vintern.

Naturvärdesinventeringens förstudie har resulterat i att 93 objekt har urskilts och avgränsats geografiskt. Tre av dessa har preliminärt tilldelats naturvärdesklass 2, högt naturvärde (figur 13, rött). Fem objekt har preliminärt tilldelats naturvärdesklass 3, påtagligt naturvärde, med motiveringen lågt artvärde och påtagligt biotopvärde (figur 13, orange). 34 objekt har preliminärt tilldelats naturvärdesklass 4, visst naturvärde, med motiveringen lågt artvärde och visst biotopvärde (figur 13, gult). Slutligen har 55 objekt preliminärt tilldelats ett lågt naturvärde med motiveringen lågt artvärde och lågt biotopvärde (figur 13, grått).

Objekt som i förstudien har tilldelats högt naturvärde består av områden med naturskydd i form av biotopskydd (SK 411–2001, SK 410–2001) och naturreservatet Stora Bjälkarp.

Objekt med påtagligt naturvärde utgörs av områden med ädellövskog, sumpskog samt trädbärande betesmark.

Utredningsområdet sammanfaller inte med områden eller naturtyper som pekats ut i Hässleholms eller Östra Göinges naturvårdsprogram.



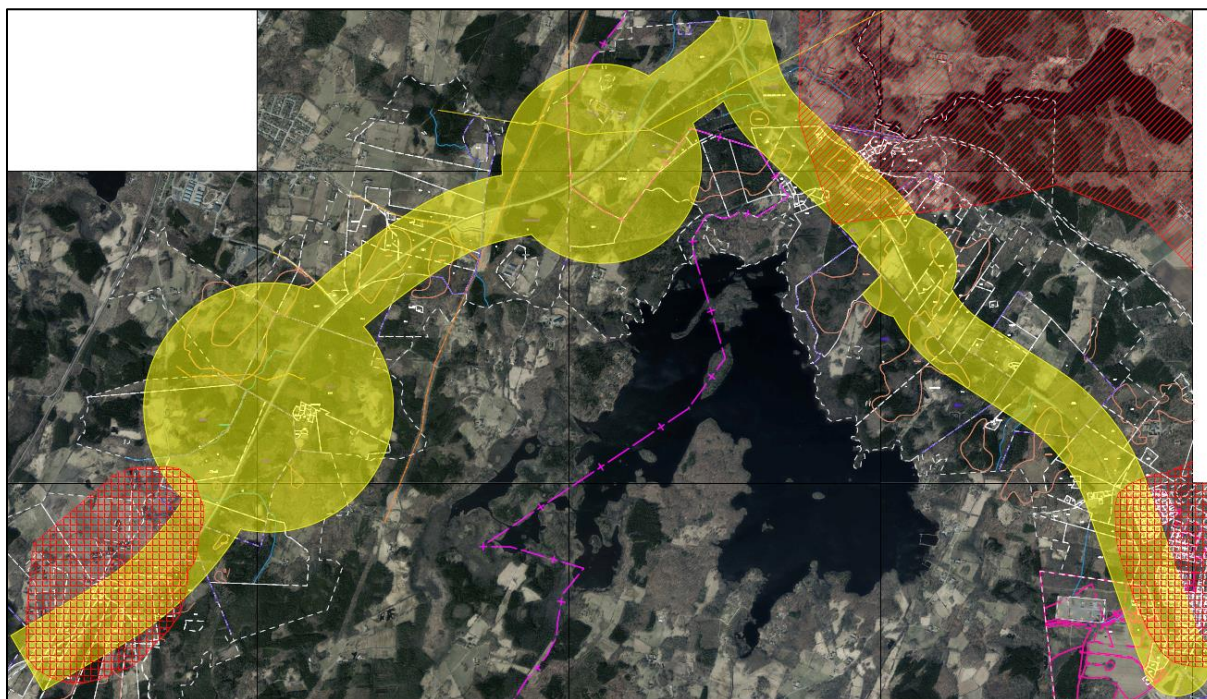
Figur 13. Naturvärdesklasser enligt SIS standard. Naturvärdesklass 2 (rött) – högt naturvärde. 3 (orange) – påtagligt naturvärde. Naturvärdesklass 4 (gult) – visst naturvärde. Naturvärdesklass Lågt naturvärde (grått). (Ekologigruppen.)

3.6. Kulturmiljö

Området längs väg 19 och väg 23 är beläget i Skånes ris- och skogsbygd och har en lång bebyggelsekontinuitet. De lämningar som är belägna i anslutning till vägområdet längs väg 19 och väg 23 antyder att bygden varit nyttjat alltsedan stenålder. Förhistoriska gravar, såväl ensamliggande som belägna inom områden med fossil åker, visar att odlingslandskapet sannolikt varit nyttjat och bebott varaktigt, åtminstone sedan järnålder.

Området karakteriseras i stort av ett omfattande odlingslandskap, med små stenröjda ytor omgivna av stengärdesgårdar som omger gårdar och byar, som fick sitt utseende, framför allt under 1800-talet. Byarna och gårdarna, tillsammans med ensamliggande odlingsområden sammanbinds av ett finmaskigt nät av äldre färdvägar. Kulturmiljön kring Rävninge är ett bra exempel på hur stora delar av kulturlandskapet längs vägområdet har sett ut.

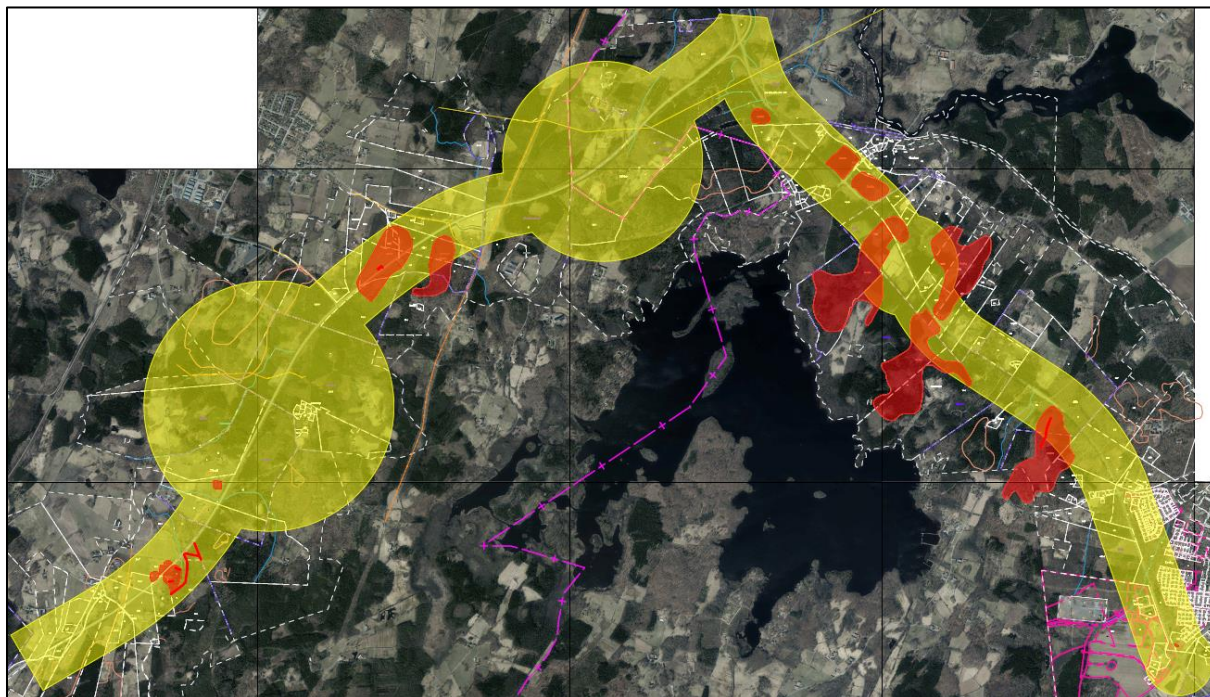
Utredningsområdet innehåller inga byggnadsminnen, kulturresevat eller kommunala intressen för kulturmiljövård. Däremot berörs tre områden med kulturmiljöer redovisade i Länsstyrelsen Skånes kulturmiljöprogram. Dessa är Rävninge i Hässleholms kommun samt Helge å och Broby i Östra Göinge kommun, se figur 14.



Figur 14. Karta över kulturmiljöer i anslutning till väg 19 och väg 23 längs de sträckor där faunapassager och stängselåtgärder planeras. Rutig skraffering - Särskilt värdefull kulturmiljö. Randig skraffering - Kulturmiljöstråk. Kulturmiljöstråk sträcker sig ofta över flera kommuner.

Riksantikvarieämbetets fornminnesregister Fornreg redovisas kända fornminnen. Ytterligare fornminnen är digitalt sökbara och kan finnas via "Skogens pärlor" på Skogsstyrelsens hemsida. Nyupptäckta fornlämningar och andra kulturlämningar förs in i Fornreg efter hand. Kristianstad län fornminnesinventerades för den ekonomiska kartan första gången mellan åren 1967 och 1973 och i en andra omgång 1986–1987 samt 1992–1996 (Jensen 1997).

I anslutning till utredningsområdet är 24 kända fornminnen belägna enligt Fornreg, se figur 15. Inga ytterligare lämningar är redovisade i "Skogens Pärlor".



Figur 15. Karta över kända fornminnen i anslutning till väg 19 och väg 23 längs de sträckor där faunapassager och stängselåtgärder planeras.

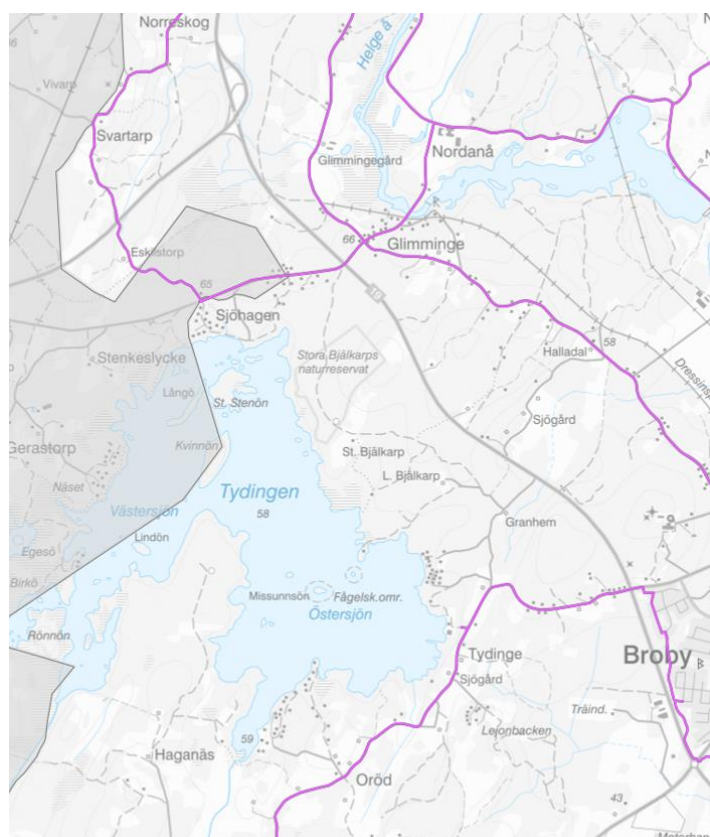
Dominerande lämningstyp är områden med fossil åkermark och därtill hörande lämningar, såsom exempelvis hägnader och färdvägar. Fornlämningarna är komplexa och innehåller ofta flera olika lämningstyper. Även gravar och en stenåldersboplats är sedan tidigare registrerade.

Inom två av fornlämningarna i Hästveda socken har arkeologiska insatser tidigare genomförts. Dessa är L1991:9936 (dnr 321-649-2001) som omfattats av en utredning och undersökning samt L1991:9788 - dnr saknas, men uppgift om datum för undersökningen är 1992-08-18 - där en arkeologisk utredning genomförts i samband med vägbygge.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

Det gäller framför allt ett område runt sjön Tydingen som är viktigt för kommuninvånare i både Hässleholms och Östra Göinge kommuner. Det finns allmänna badplatser vid sjön och flera platser används som utflyktsmål för bad och annan rekreation. Fiske är en populär aktivitet och sjön ingår i Tydinge Kallsjöns fiskevårdsområde.

Det finns ett antal utpekade vandringsleder inom utredningsområdet, se figur nedan.



Figur 16. Vandringsleder i Östra Göinge kommun.
Kartunderlag från Östra Göinge kommun 2020.

Då projektet inte rör nybyggnation av väg bedöms buller och luftföroreningar inte påverka boendemiljö och hälsa, varför detta inte utreds närmare.

3.9. Văganläggning

3.9.1. Văgutformning

Văg 19

Aktuellt avsnitt av văg 19 är en môtessfri 2+1-văg med separerande mittrăcke och sidorăcken av vajer. Văgbredden är 13 m utmed hela străckan förutom vid anslutningen till cirkulationsplats väster om Broby där bredden är 16 m. Detta enligt skiktet văgbredd från NVDB.

Korsningar med vänstersvängsfält återkommer längs med văg 19, likaså med anslutande skogsvăgar, samt utfarter och anslutande văgar. Det förekommer en vänstersväng med så kallad "bandyklubba". Vid trafikplats Östanå finns det på- och avfartsramper. Det finns två skogsvăgar parallellt med văgen. Parkeringsplatser är också återkommande utmed văgen, vid den ena utanför Broby tätort finns en anslutande stig. Vid cirkulationsplatsen väster om Broby tätort finns det GC-văgar parallellt med văgen vilka sedan korsar cirkulationsplatsen.

Hastighetsgränsen är 100 km/h för hela văgstrăckan förutom vid en anslutande văg till Broby där hastighetsgränsen sänks tillfälligt till 80 km/h.

Det finns inga faunastängsel utmed det aktuella văgavsnittet. Däremot finns det befintligt viltstängsel som projektet ansluter till i norr vid trafikplats Östanå. I söder ansluts projektet till en cirkulationsplats utanför Broby och Trafikverkets projekt Bjărlöv-Broby.

Văg 23

Aktuellt avsnitt av văg 23 är en môtessfri 2+1-văg med separerande mittrăcke av vajer och bitvis sidorăcken. Văgbredden är 12,8 m utmed hela străckan förutom i höjd med Răvninge där bredden är 13 m. Detta enligt skiktet văgbredd från NationellaVăgDataBasen (NVDB).

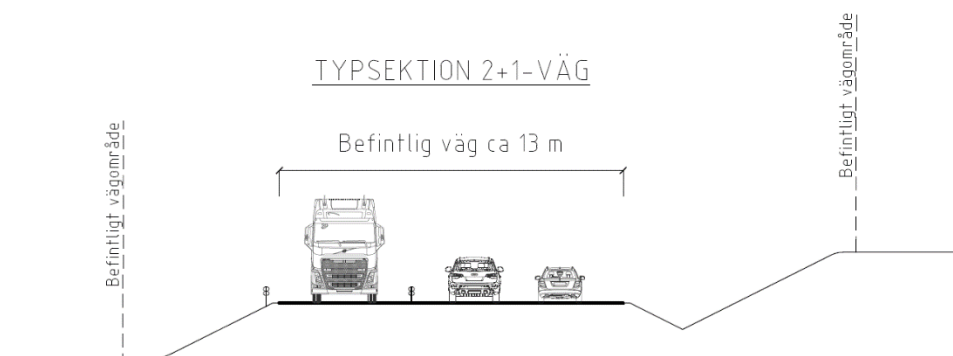
Korsningar med vänstersvängsfält återkommer längs med văg 23, likaså med anslutande skogs- och åkervăgar, samt utfarter och anslutande văgar. Vid trafikplats Östanå finns det på- och avfartsramper. Parkeringsplatser är också återkommande utmed văgen. Det finns busshållplatser strax norr om Răvninge, busshållplats Răvninge by. I höjd med Răvninge respektive "Hăstvedakrysset" finns det GC-văgar parallellt med văgen.

Hastighetsgränsen på văgen är 100 km/h.

Det finns inga faunastängsel utmed det aktuella văgavsnittet. Däremot finns det befintligt viltstängsel vid projektets båda anslutningar för văg 23. Dels vid Răvninge i söder, och dels vid trafikplats Östanå i norr.

Typsektion

Både văg 19 och văg 23 är môtessfria văgar enligt beskrivningen ovan. Figuren till höger visar en typsektion för en 2+1-văg för att bland annat redogöra văgbredden och văgområde.



Figur 17. Typsektion för som gäller för de båda văgarna 19 och 23.

3.9.2. Avvattning

Avvattning av väg 19 och väg 23 inom aktuellt utredningsområde sker idag till största del via öppna diken och trummor.

Vid placering av faunapassage av större torrtrummor krävs det ingrepp i diken för att inte hindra befintlig avrinning. Detta kan även behövas vid placering av mindre torrtrummor beroende på befintliga dikens utformningar och djup.

Vid planskild passage krävs större ingrepp i befintliga diken samt ett nytt avvattningssystem som ska anslutas till befintligt.

Passage i plan och uthopp kommer att påverka befintliga diken. Dessa kan kulverteras genom trummor som mynnar ut i befintliga diken.

3.10. Befintliga korsande och längsgående ledningar

Befintliga ledningar som påverkas av faunastängsel och föreslagna placeringar av faunapassagerna består av el-, tele- och va-ledningar. Det förekommer att ledningarna både följer och korsar väg 19 och 23. Inom utredningsområdet finns högspänningsledningar tillhörande Brittedals Elnät Ek. förening samt EON.

Det planerade faunastängslet korsar även vattendrag och bäckar som avleds i trummor under vägarna. Samråd och samordning krävs med samtliga ledningsägare för eventuella åtgärder.

3.11. Byggnadsverk

På sträckan för projektet passerar ett befintligt byggnadsverk längs väg 23, Bro över Gredabäcken oso Hästveda, 11-764-1.

4. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

4.1. Beskrivning av projektet

Utredningsområdet för vägplanen består utav två delsträckor och som tillsammans uppgår till ca 13,5 km. I ett tidigt skede av arbetet med vägplanen utreds placeringar och utformningar av olika faunaåtgärder. Från tidigare studier har det tagits fram på förslag av placeringar och typer av faunapassager, se figur 18 och tabell 2 och 3 nedan.

Faunaåtgärder ska utföras på följande delsträckor:

- Väg 19 Broby – trafikplats Östanå.
- Väg 23 Rävninge – trafikplats Östanå.

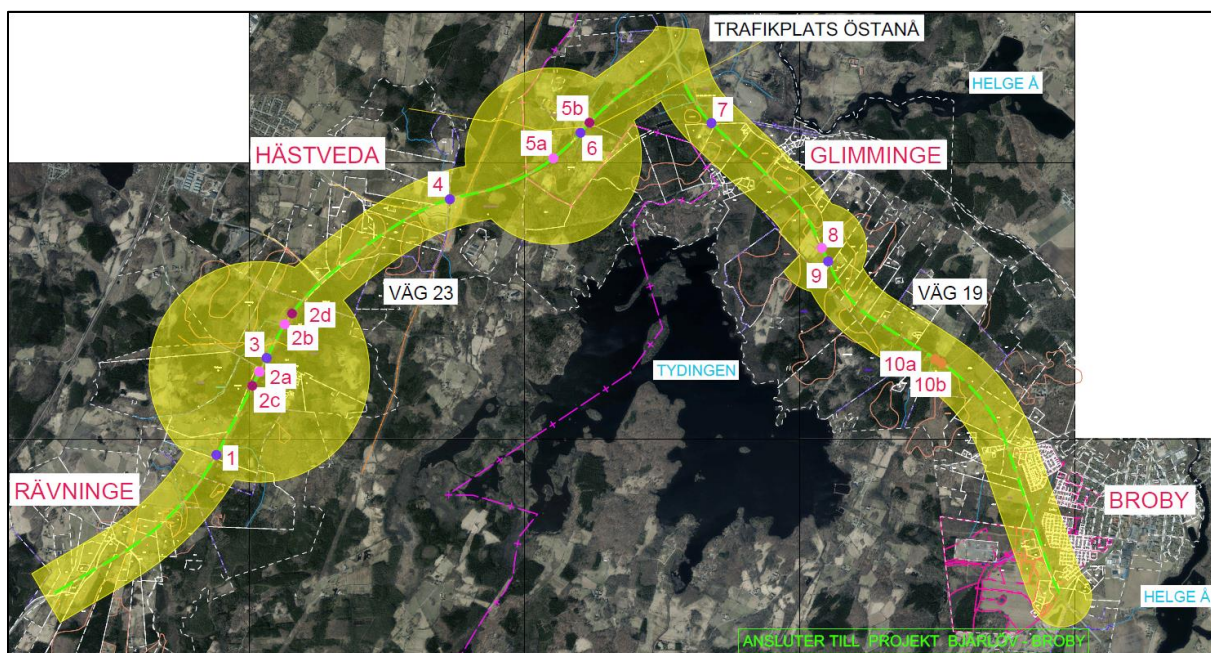
Faunastängsel kommer att sättas upp på hela sträckan och ansluta till befintligt stängsel. I trafikplats Östanå sätts dock inget faunastängsel.

Faunapassager utförs i olika storlekar anpassade efter mindre, medelstora och större däggdjur. Faunapassagen kan utformas planskild som en bro över vägen eller som en tunnel under vägen.

Det finns även en variant av passage som är i plan, det vill säga att den är förlagd på vägbanan. Passagen utformas med en öppning i stängslet på vardera sida om vägen. Ett ledstängsel används för att guida djuren över mot vägens motsatta stängselöppning. Ett viltvarningssystem med detektorer och varningslampor används för att uppmärksamma trafikanten på att vilt är på väg att korsa vägen.

Viltuthopp är en åtgärd som ger djuret möjlighet att hoppa ut från vägbanan om den av någon anledning hamnat innanför faunastängslet. Uthoppet är utformat så att det inte går att hoppa in på vägen utifrån, se figur 21.

Nedan följer en karta med preliminära placeringar för de olika faunaåtgärderna. Numreringen härrör till tabellerna nedan.



Figur 18. Karta med numreringen på de preliminärt placerade åtgärderna, vilka är kopplad mot de två efterföljande tabellerna, tabell 2 och tabell 3.

Väg 19 – Åtgärder	Avser	Typ av passage
<i>Faunastängsel.</i> (Grön streckad linje redogör vägmitt.)	Anslutning till befintligt viltstängsel i norr och avslutas i anslutning till en cirkulationsplats sydöst om Broby. Samordning ska ske med angränsande TRV Projekt väg 19, Bjärlöv – Broby. Avser cirka 6 km vägsträcka, 12 km stängsel.	Viltuthopp, se figur 21. Anslutningar till befintligt sidovägar genom åtgärder såsom färister, grindar och stängselöppningar ("strutar"), se figur 22.
<i>Faunapassage (8)</i>	Stora däggdjur	I plan med viltvarningssystem
<i>Faunapassage (10a-10b)</i>	Medelstora däggdjur	Större torrtrumma (ø <2m). Planskild (under väg).
<i>Faunapassage (7, 9)</i>	Mindre däggdjur	Torrtrummor (2 st). Planskild (under väg)

Tabell 2. Faunaåtgärder för aktuellt vägavsnitt för väg 19.

Väg 23 – Åtgärder	Avser	Typ av passage
<i>Faunastängsel.</i> (Grön streckad linje redogör vägmitt.)	Anslutning till befintligt viltstängsel i norr och söder. Avser cirka 7,5 km vägsträcka, 15 km stängsel.	Viltuthopp, se figur 21. Anslutningar till befintligt sidovägar genom åtgärder såsom färister, grindar och stängselöppningar ("strutar"), se figur 22.
<i>Faunapassage (2a-2d)</i>	Stora däggdjur	Alternativ 1: planskild (över eller under väg). Alternativ 2: i plan med viltvarningssystem.
<i>Faunapassage (5a-5b)</i>	Stora däggdjur	Alternativ 1: planskild (över väg). Alternativ 2: i plan med viltvarningssystem.
<i>Faunapassage (1, 3, 4, 6)</i>	Mindre däggdjur	Torrtrummor (4 st). Planskild (under väg).

Tabell 3. Faunaåtgärder för aktuellt vägavsnitt för väg 23.

Utöver åtgärderna beskrivna ovan ingår följande i projektet:

- Servicevägar till faunapassager.
- Anslutningar till befintliga sidovägar, såväl privata som allmänna vägar.
- Utredda möjligheten till samförläggningar/avstängningar av enskilda vägar.
- Anslutning till befintliga torrtrummor.



Figur 19. Planskild faunapassage i Holland.



Figur 20. Torrtrumma placerad i linje med vattenförande trumma.
Ur Trafikverkets rapport Faunapassager för utter och medelstora däggdjur.



Figur 21. Viltuthopp (Trafikverket, 2018).



Figur 22. Viltstängsel anslutet till färast vid enskild väg (Trafikverket, 2019).

4.2. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

4.2.1. Markanvändning

Utifrån en fastighetsförteckning är det ca 50 fastigheter som berörs av projektet.

Nytt vägområde behöver tas i anspråk för att anlägga faunapassager och faunastängsel.

4.2.2. Landskapsbild

Bedömningen är att landskapets tålighet för planskildheter i form av faunapassager är relativt stor.

Påverkan på landskapsbilden bedöms som liten då det brutna småkuperade skogbeksäddade landskapet ger naturliga förutsättningar för planskildheter. Där vägen ligger i svacka och samtidigt omges av skog blir en planskild passage med en bro över vägen ett logiskt alternativ. En sådan bro blir mindre synlig än om passagen exempelvis skulle ligga i ett öppet jordbrukslandskap.

Faunapassagerna blir inte synliga på långt håll. Trafikanter som färdas på väg 19 och väg 23 kan se och uppmärksamma passerande viltstråk, vilket kan anses ha ett pedagogiskt värde.

Ett faunastängsel ger trots sin genomskinlighet en barriärskapande känsla och understryker vägens korridor genom landskapet. I skogspartier minskar den känslan betydligt.

Landskapsanpassning bör göras för att minimera det ingrepp som byggnationen innebär. Slanter och restytor i skogsmark bör utformas så att återplantering av skog kan ske. Målbilden är att faunapassagerna ska smälta in i landskapet och se "naturliga" ut.

4.2.3. Riksintressen

Inga Natura 2000-områden eller andra riksintressen för kulturmiljö, natur och friluftsliv finns i närområdet och därför förväntas ingen påverkan.

Riksintresset för kommunikation berörs och gynnas av projektet då trafiksäkerheten ökar.

4.2.4. Naturmiljö

Bedömningen är att projektet inte kommer att medföra någon negativ effekt på områden med skyddad natur då dessa ligger på stort avstånd från vägen. Biotopskyddsområdet (SK 411–2001) ligger 70 meter från väg 23. Stora Bjälkarp naturreservat ligger 200 meter från väg 19.

Bedömningen är att projektet inte kommer att medföra någon negativ effekt på områden med höga naturvärden (dessa överlappar områden med skyddad natur). Dessa områden berörs inte av arbetet med faunastängsel eller faunapassager, men har tagits med i bedömningen när viltets rörelser och konnektivitet har diskuterats. Inga objekt med höga naturvärden har vid förstudien identifierats utanför områden med skyddad natur.

4.2.5. Kulturmiljö

Faunapassager och stängselåtgärder längs väg 19 och väg 23 bedöms ha mycket liten påverkan på kulturmiljövärden i anslutning till väg 19 och väg 23, då såväl passager som stängsel bedöms kunna utformas utan att negativa konsekvenser för kulturmiljövärden uppstår.

4.2.6. Rekreation och friluftsliv

Bedömningen är att rekreation och friluftsliv inte kommer att påverkas negativt av projektet. Inga etablerade vandringsleder eller målpunkter för friluftslivet finns i utredningsområdet.

Vid utformningen av faunastängslet kommer tillfartsvägar att beaktas. Grindar kan komma att sättas upp för att möjliggöra fortsatt passage över vägen. Faunapassagerna är inte tänkta för människor, varför ingen skyltning eller hänvisning kommer att göras till dessa.

4.3. Effekt på trafik

Vägtekniskt blir det inga effekter med hänvisningar till att de ingrepp som görs i befintlig väg kommer att få ny överbyggnad som är anpassad till den befintliga.

4.3.1. Säkerhet

Vägavsnitten har idag ett högt viltolyckstal och med åtgärderna faunapassager och faunastängsel fås en högre trafiksäkerhet för de båda sträckorna. Den ökade säkerheten gäller såväl djur och människor som transporteras på vägen. De större faunapassagerna, för de större djuren, ger en god effekt för de flesta andra djur också och är därmed viktiga i projektet. Viltstängslet håller viltet på rätt sida av vägen, det vill säga borta från vägområdet samtidigt som det leder viltet till säkrare passagemöjligheter.

Faunastängsel ger också trafikanten en känsla av trygghet då inget vilt förväntas uppehålla sig inom vägområdet. Av den anledningen är det viktigt att minimera risken för att djuren kan ta sig in på vägområdet. På platser där det finns behov för en öppning i viltstängslet är det därav viktigt att sätta upp varningsskyltar för att informera trafikanten om en eventuell fara.

Bedömningen är att antalet viltolyckor kommer att minska och trafiksäkerheten att öka.

4.3.2. Framkomlighet

Bedömningen är att ingen negativ effekt förväntas på väganläggningen vid planskildhet.

Vid passage i plan, med viltvarningssystem och Realtids-skyltar, kan det uppkomma tillfälligt reducerade hastigheter, vilket påverkar framkomligheten på väganläggningen. Bedömningen är att en viss negativ effekt kan antas uppstå vid passage i plan.

5. Åtgärder

Vid kommande val och optimering av faunapassagerna och etableringsytornas placering ska projektmålen vara styrande. Utformningen av faunapassagerna ska utgå ifrån funktionen. Befintliga natur- och kulturmiljövärden ska bibehållas.

Vid kommande val av faunastängselåtgärder längs den aktuella sträckan ska åtkomst till jord- och skogsbruksmarker beaktas.

Åtgärder ska arbetas fram utifrån att säkerställa en trygg och säker miljö för alla trafikanter som vistas invid och på vägen, samt att placeringen av faunapassagerna ska ligga bra i landskapet.

Åtgärder ska även arbetas fram för att nå lägsta möjliga anläggningskostnad samt lägsta möjliga drift- och underhållskostnad.

6. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Anledningen till detta är att inga betydande miljöeffekter bedöms uppkomma på utpekade landskaps- kulturvårdsmiljö- eller naturmiljövärden. Inga negativa miljöeffekter uppstår för vattenresurser.

Projektet bedöms inte bidra till några bullerstörningar efter faunaåtgärdernas färdigställande. Projektet bedöms inte ge upphov till luftföroreningar eller andra föroreningar som kan tänkas spridas till andra mer avlägsna områden.

Positiva miljöeffekter uppstår på grund av reducerad barriäreffekt som väg 19 och väg 23 utgör för vilda djur.

7. Fortsatt arbete

7.1. Planläggning

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

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

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

7.2. Viktiga frågeställningar

Frågor som tas med till nästa planskede samrådshandling.

- Val av utformning och placering av faunapassager ska studeras vidare.
- En naturvärdesinventering kommer att göras under planprocessen för att utreda befintliga naturvärden och eventuell påverkan på dessa.
- Samråd med Länsstyrelsen angående behovet av arkeologisk utredning kommer att genomföras.
- Samråd med Hässleholms kommun om planerad utbyggnad av verksamhetsområde vid Hästvedakrysset.
- Detaljutformning och placering av faunapassager, faunastängsel, grindar, färister och viltuthopp ska studeras vidare.
- Hur trafiken ska hanteras under byggtiden behöver utredas.
- Behovet av tillstånd och dispenser är viktiga att utreda närmare i kommande skede.

8. Källor

- Artportalen, 2020. <https://www.artportalen.se> [2020-03-13]
- Fornreg. Riksantikvarieämbetet. <https://app.raa.se/open/fornsok/lamning-query>
- Helldin, J-O., Seiler, A. & Olsson, M., 2010. Vägar och järnvägar – barriärer i landskapet. En skrift från CBM om transportinfrastruktur och biologisk mångfald. SLU och Triekol.
- Hässleholms kommun, 2005. Naturvårdsprogram för Hässleholms kommun.
- Hässleholms kommun, 2007. Hässleholms kommuns översiktsplan 2007.
- Jensen, R., 1997. Fornminnesinventeringen – nuläge och kompletteringsbehov. En riksöversikt. Riksantikvarieämbetet.
- Lindqvist, M., 2014. Åtgärdsvalstudie. Barriäreffekter för friluftsliv, flora och fauna vid Söderleden. Mölndals stad, Västra Götaland. Trafikverket.
- Länsstyrelsen Skåne, 2007. Det skånska landsbygdsprogrammet.
- Länsstyrelsen. <https://www.lansstyrelsen.se/skane/besoksmal/kulturmiljoprogram.html>
- Nationella Viltolycksrådet 2020. Skriftlig kommunikation.
- Naturvårdsverket, 2020. <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/> [2020-03-26]
- Ramböll. Rapport Arkivinventering, dokumentnr. OG14RA01
- Seiler, A., Olsson, M. & Lindqvist, M., 2015. Analys av infrastrukturens permeabilitet för klövdjur – en metodrapport. Triekol.
- Skogsstyrelsen. <https://kartor.skogsstyrelsen.se/kartor/>
- Sveriges Geologiska Undersökning, SGU, Jordartskarta hämtad från apps.sgu.se/kartvisare
- Trafikverket, 2012. Råd för Vägars och gators utformning, TRV publikation 2012:180
- Trafikverket, 2017a. Natur, Faunapassager för utter och medelstora däggdjur.
- Trafikverket, 2017b. Åtgärdsvalstudie. Viltproblematik del av RV 19 och Rv 23, Nordöstra Skåne. Ärendenummer 2017/86801. Ver 1.0. Kristianstad: Trafikverket.
- Trafikverket, 2019. Ekodukt och faunaåtgärder bryter barriäreffekten vid E6 Sandsjöbackaområdet. Mölndals stad och Kungsbacka kommun. PowerPoint.
- Trafikverket NationellaVägDataBasen (NVDB), 2020. <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket> [2020-03-03]
- Trafikverket. Stigfinnaren.
- Trafikverket & Sveriges kommuner och landsting, 2012. Råd för Vägars och gators utformning. TRV publikation 2012:180.
- Viltdata. <https://rapport.viltdata.se/statistik/> [2020-04-27]
- Wahlman, H. & Malmqvist, K. 2019. Teknisk utredning av viltproblematik och faunapassager. Väg 19 och väg 23, i östra Göinge och Hässleholms kommun. Göteborg: Enviroplanning.
- Östra Göinge kommun, 2019. Översiktsplan för Östra Göinge, platsen för Skånes gröna hjärta.
- Östra Göinge kommun, 2020. <http://kartor.hassleholm.se/mapserver2017/fusion/templates/mapguide/gsviwer/index.html?ApplicationDefinition=Library%3a%2f%2fOstraGoinge%2fWeblayout%2ffriluftskarta.ApplicationDefinition> [2020-03-27]



TRAFIKVERKET

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

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-1235000

www.trafikverket.se