TRAFIKVERKET

RAPPORT

Samrådsunderlag

Lv 118 Skånes Viby planskild korsning

Status: Granskningshandling
Kristianstads kommun, Skåne Län
2026-10-23



Trafikverket
Postadress: 291 54 Kristianstad

E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Dokumenttitel: Samrådsunderlag, Lv 118 Skånes Viby planskild korsning

Status: Granskningshandling

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2026-10-23

Ärendenummer: 2026/56729

Uppdragsnummer: 168540

Version: 1.0

Kontaktperson: Henrietta Wagland

Innehåll

1 Sammanfattning. 5

2 Inledning 6

2.1 Planläggningsprocessen 6

2.2 Bakgrund 7

2.3 Identifierade brister och behov 7

2.4 Ändamål och projektmål 8

3 Avgränsningar 10

3.1 Utrednings- och influensområde 10

3.2 Tid 10

4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet 11

4.1 Trafik och väg 11

4.2 Riksintressen och andra skyddade områden 11

4.3 Markanvändning 12

4.4 Naturmiljö och ytvatten 12

4.5 Kulturmiljö 14

4.6 Boendemiljö och friluftsliv 15

4.7 Byggnadstekniska förutsättningar 15

4.7.1 Geotekniska förhållanden 15

4.7.2 Hydrogeologiska förhållanden 16

4.7.3 Föroreningar 17

4.7.4 Avvattning 19

4.7.5 Ledningar 21

4.7.6 El/Belysning 22

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper 23

5.1 Beskrivning av projektet 23

5.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper (Trafikverket, GHJsedlk, 2009) 24

5.2.1 Markanvändning 25

5.2.2 Naturmiljö och ytvatten 25

5.2.3 Kulturmiljö 25

5.2.4 Boendemiljö och friluftsliv 26
5.2.5 Markmiljö 26
5.2.6 Klimat 27
5.2.7 Byggnadstekniska förutsättningar 28
5.2.8 Miljömål och miljökvalitetsnormer 28
5.2.9 Allmänna hänsynsregler 29
5.2.10 Riksintressen 29
5.2.11 Klimatanpassning och risker 31

6 Åtgärder 32

7 Bedömning av projektets miljöpåverkan 33

8 Fortsatt arbete 34

8.1 Planläggning 34
8.2 Viktiga frågeställningar 34

9 Källor 36

1 Sammanfattning.

Denna handling utgör samrådsunderlaget för vägplan för Lv 118 Skånes Viby, planskild korsning i Kristianstads kommun, Skåne län.

Väg 118 mellan Kristianstad och Åhus är en viktig regional länk för pendling, godstransporter och kollektivtrafik. Vid Hörnhem i Skånes Viby saknas i dag en säker passage för gående och cyklister mellan respektive sida av väg 118 och dess busshållplatser. Den höga hastigheten, den mötesseparerade vägen och det relativt höga trafikflödet skapar en tydlig barriär vilket medför brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Trafikverket planerar därför en planskild korsning vid Hörnhem i Skånes Viby för att förbättra trafiksäkerheten och stärka tillgängligheten för oskyddade trafikanter och kollektivresenärer. Projektet ska samtidigt utformas med hänsyn till omgivningen, bland annat den omkringliggande jordbruksmarken.

Trafikverket bedömer att åtgärden kan antas inte medföra en betydande miljöpåverkan. Bedömningen grundas på att åtgärden inte är av sådan art att den påverkar miljö eller människors hälsa på ett betydande sätt.

2 Inledning

I kapitel 2 redovisas planläggningsprocessen, bakgrunden för projektet, identifierade brister och behov samt projektet ändamål och projektmål.

2.1 Planläggningsprocessen

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

I början av planläggningen tas ett samrådsunderlag fram som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Samrådsunderlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan denna prövning sker, ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Efter samrådsunderlagsskedet tas en så kallad samrådshandling fram. Samrådshandlingen är benämningen på den status som planen har vid framtagande av planförslag, som ligger till grund för samråd. Därefter tar granskningshandlingsskedet vid, då vägplanen kungörs och ställs ut för granskning. Slutligen får vägplanen status fastställelsehandling. Denna status har vägplanen inför begäran om fastställelseprövning, under tiden för fastställelseprövning samt när planen har blivit fastställd. Inför fastställelseprövning ska länsstyrelsen tillstyrka planen. De olika skedena finns illustrerade i Figur 1.



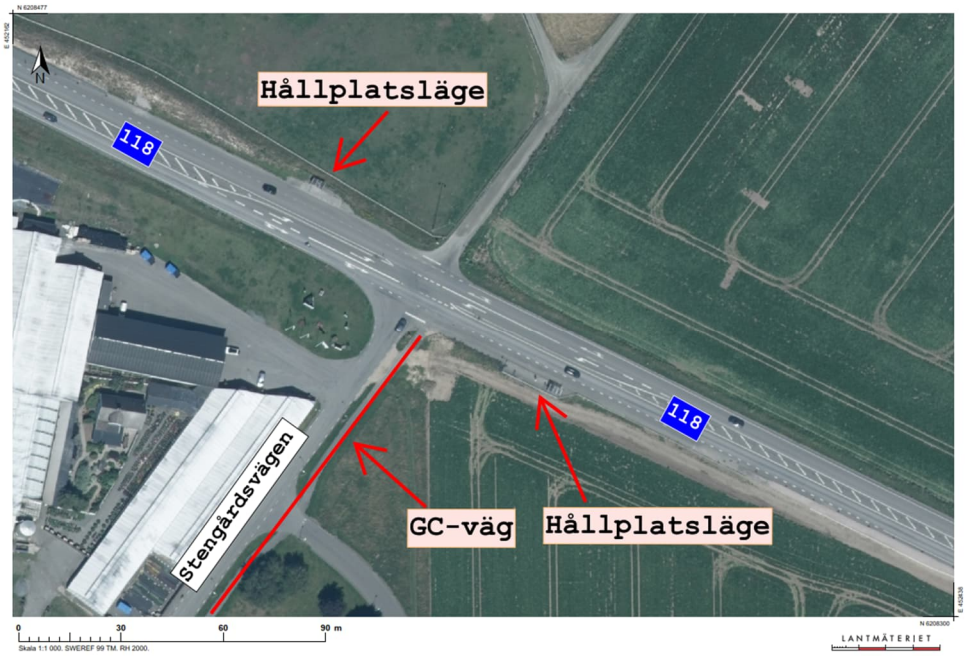
Figur 1 Illustration över Trafikverkets planläggningsprocess. Projektet befinner sig i skede Samrådsunderlag.

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.

2.2 Bakgrund

Väg 118 är en viktig regional transportlänk mellan Kristianstad och Åhus. Vägen används dagligen för arbets- och skolpendling, godstransporter och kollektivtrafik, och har stor betydelse för boende och näringsliv i området. Trafikflödena är som högst under morgon- och eftermiddagstopparna, då pendlingen till Kristianstad koncentreras till ett fåtal timmar. Sträckan genom Skånes Viby (benämns i fortsättningen Viby) har hastighetsbegränsning 90 km/tim, är mötesseparerad med vajerräcke och trafikeras av cirka 8 900 fordon per dygn, varav cirka fyra procent utgörs av tung trafik.

Vid Hörnhem, i anslutning till Viby, finns busshållplatser på båda sidor av väg 118 samt befintlig gång- och cykelväg. I dagsläget saknas dock en säker passage mellan hållplatserna, vilket innebär att oskyddade trafikanter måste korsa den hårt trafikerade vägen i plan. Kombinationen av hög hastighet, tung trafik och mittseparering skapar en tydlig barriär i landskapet och innebär brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer.



Figur 2 Karta över korsningen väg 118/Stengårdsvägen. Kartkälla: Lantmäteriet.

2.3 Identifierade brister och behov

Behovet av åtgärder längs väg 118 har tidigare identifierats i Trafikverkets Åtgärdsvalsstudie för väg 118 Kristianstad–Åhus (TRV 2017/62149)[1]. I

[1] (Trafikverket, i Trafikverkets Åtgärdsvalsstudie för väg 118 Kristianstad–Åhus (TRV 2017/62149), 2017)

studien konstateras att den aktuella sträckan har flera brister kopplade till trafiksäkerhet, särskilt vid anslutande vägar och busshållplatser. Vägen används av både pendlings- och godstrafik samt utgör ett viktigt kollektivtrafikstråk med flera hållplatser som i dag inte är trafiksäkert utformade.

Åtgärdsvalsstudien lyfter bland annat fram följande problem och behov som är relevanta för området vid Viby och Hörnhem:

- Brist på säkra passager för oskyddade trafikanter längs vägen, särskilt vid busshållplatser.
- Höga hastigheter i kombination med direktanslutningar och mittseparering skapar otrygga och riskfyllda korsningar.
- Kollektivtrafikens hållplatser har bristande tillgänglighet, vilket påverkar resenärernas trygghet och användbarhet.
- Barriäreffekt för boende och försämrad koppling mellan bostadsområden, service och kollektivtrafik.

I åtgärdsvalsstudien rekommenderas bland annat att säkra passager för gång- och cykeltrafik prioriteras i samband med framtida ombyggnationer, samt att utformningen av hållplatser och korsningar förbättras utifrån ett helhetsperspektiv för trafiksäkerhet och tillgänglighet.

2.4 Ändamål och projektmål

Ändamålet med projektet är att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer vid Hörnhem i Viby genom att skapa en planskild passage under väg 118. Passagen ska knyta samman befintliga gång- och cykelstråk och skapa säkra anslutningar till busshållplatserna på båda sidor om vägen.

Projektets mål är att:

- utforma den planskilda passagen så att den upplevs som naturlig, trygg och trafiksäker att använda,
- skapa god och tydlig tillgänglighet mellan gång- och cykelvägen och busshållplatserna,
- utforma åtgärden på ett sådant sätt att det blir möjligt att bygga vidare/ansluta till en eventuell cykelväg som ansluter till Nybodalsvägen,

- begränsa projektets permanenta och tillfälliga intrång i omkringliggande jordbruksmark.

3 Avgränsningar

3.1 Utrednings- och influensområde

Utredningsområdet täcker det område inom vilka tänkbara lokaliseringar och utformningar för verksamheten kan komma att ske. Influensområdet täcker det område inom vilket miljöeffekter, även kumulativa, kan uppstå. Inom utredning och influensområdet kartläggs och beskrivs befintliga miljöförhållanden.

Nedan i Figur3 (röd fyrkant) redovisas utredningsområdet.



Figur 3 Karta över utredningsområdet. Kartkälla: Lantmäteriet.

3.2 Tid

Arbetet med planläggningsarbetet för vägplanen påbörjades under 2025. När vägplanen är fastställd och har vunnit laga kraft kan byggnationen påbörjas. Utifrån planeringsprocessens omfattning bedöms en möjlig byggstart kunna ske under 2028.

För trafikprognoser och kapacitetsbedömningar tillämpas Trafikverkets nationella basprognos, med prognosår +20 från ibruktagande året. Detta används som horisontår för dimensionering och bedömning av framtida trafikflöden och säkerhetsstandard.

4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1 Trafik och väg

Väg 118 mellan Kristianstad och Åhus utgör en viktig regional länk för såväl arbets- och skolpendling som godstransporter. Sträckan mellan Kristianstad och Åhus är den mest belastade delen av vägen, där Kristianstad utgör en tydlig målpunkt för arbete, studier och service. Vägen används även frekvent av godstrafik, främst för transporter mellan Åhus hamn, industrierna i Åhus och anslutningen till E22. Under delar av året förekommer även tunga och långsamma transporter kopplade till jordbruket i området.

Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) uppgår till cirka 8 900 fordon, varav ungefär 4 procent utgörs av tung trafik. Trafikflödena är särskilt höga under morgon- och eftermiddagstopparna då pendlingen är som mest intensiv. Vägens funktion som pendlingsstråk förstärks av dess roll som kollektivtrafikkorridor. Längs den aktuella sträckan finns sju busshållplatser som trafikeras av Skånetrafiken, bland annat hållplats Hörnhem vid Skånes Viby.

Hållplats Hörnhem trafikeras av linje 551 och 552 samt en särskild skollinje 559. I mars 2024 noterades i genomsnitt 40 påstigande per vardag på linje 551 och 12 påstigande på linje 552 vid hållplatsen i Hörnhem. Busshållplatserna ligger på ömse sidor av väg 118, men utan planskild passage mellan dem.

Väg 118 utgörs av en cirka 13 meter bred tvåfältsväg med mittseparering med vajerräcke. Hastighetsbegränsningen är 90 km/tim. Denna utformning ger god framkomlighet för motortrafik men skapar en barriäreffekt för oskyddade trafikanter.

4.2 Riksintressen och andra skyddade områden

Inom utredningsområdet finns inga identifierade skyddade områden[2], i respektive avsnitt nedan redovisas de områdesskydd som finns inom verksamhetens influensområde.

[2] https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/

4.3 Markanvändning

Utredningsområdet angränsar till detaljplanelagt område i söder. Det omkringliggande landskapet utgörs av ett storskaligt jordbrukslandskap. I utredningsområdets syd-västra del ligger en plantskola.

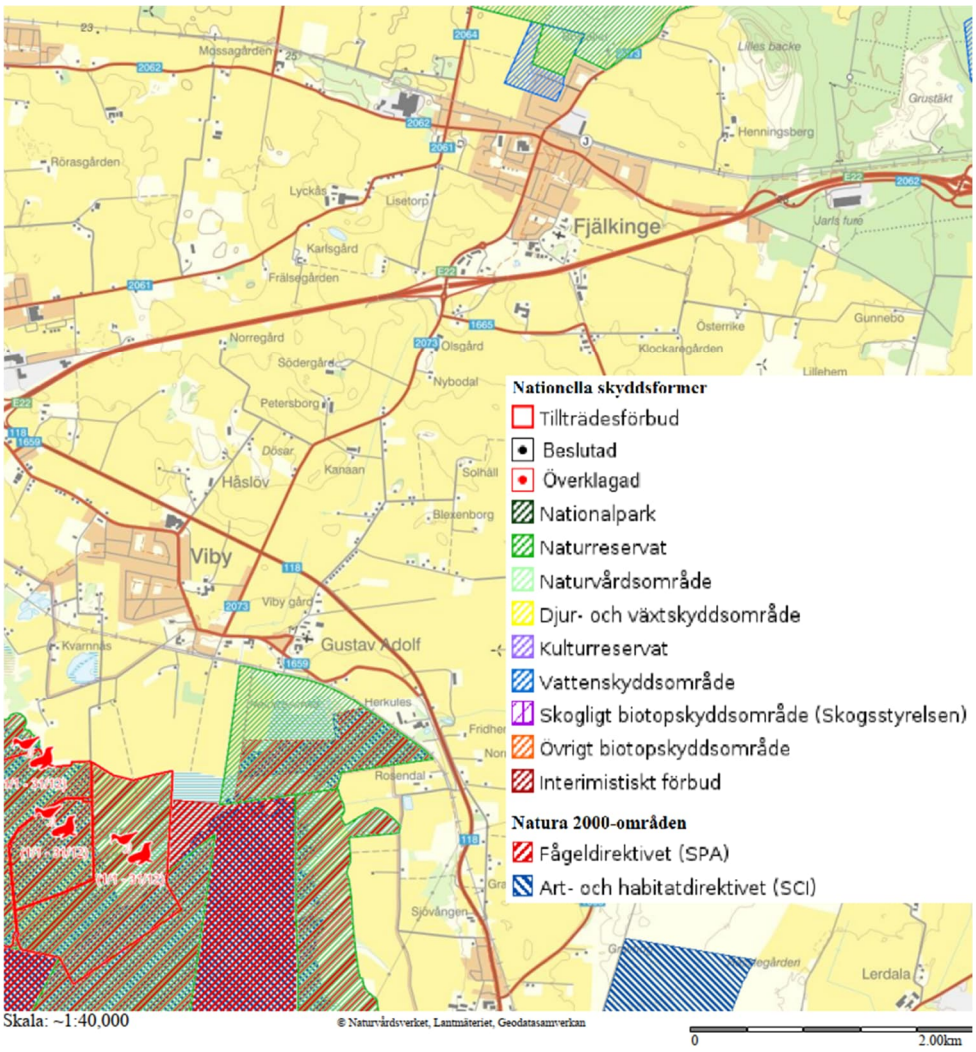
4.4 Naturmiljö och ytvatten

Söder om utredningsområdet ligger Hammarsjön. I sjön och dess omgivning finns ett flertal olika naturreservat, riksintressen för naturvård samt Natura 2000-områden som omfattas av både art - och habitatdirektivet samt fågeldirektivet (se Figur 4). Vidare utgör nordöstra slänten längs väg 118 en artrik vägkant (NVI klass 4 sk hänsynsobjekt)

Avståndet till Hercules naturreservat, som ligger närmast utbredningsområdet är cirka 800 m och avståndet till det närmaste Natura 2000-området cirka 1200 m. Natura 2000-området vid Hercules baseras på värden knutna till naturligt eutrofa sjöar och slåtterängar i låglandet. Det är habitat som inte återfinns i eller i anslutning till det högre belägna utredningsområdet.

Inom utredningsområdet finns intensivt odlad åkermark öster om Stengårdsvägen samt en mindre betesmark nordväst om Stengårdsvägen.

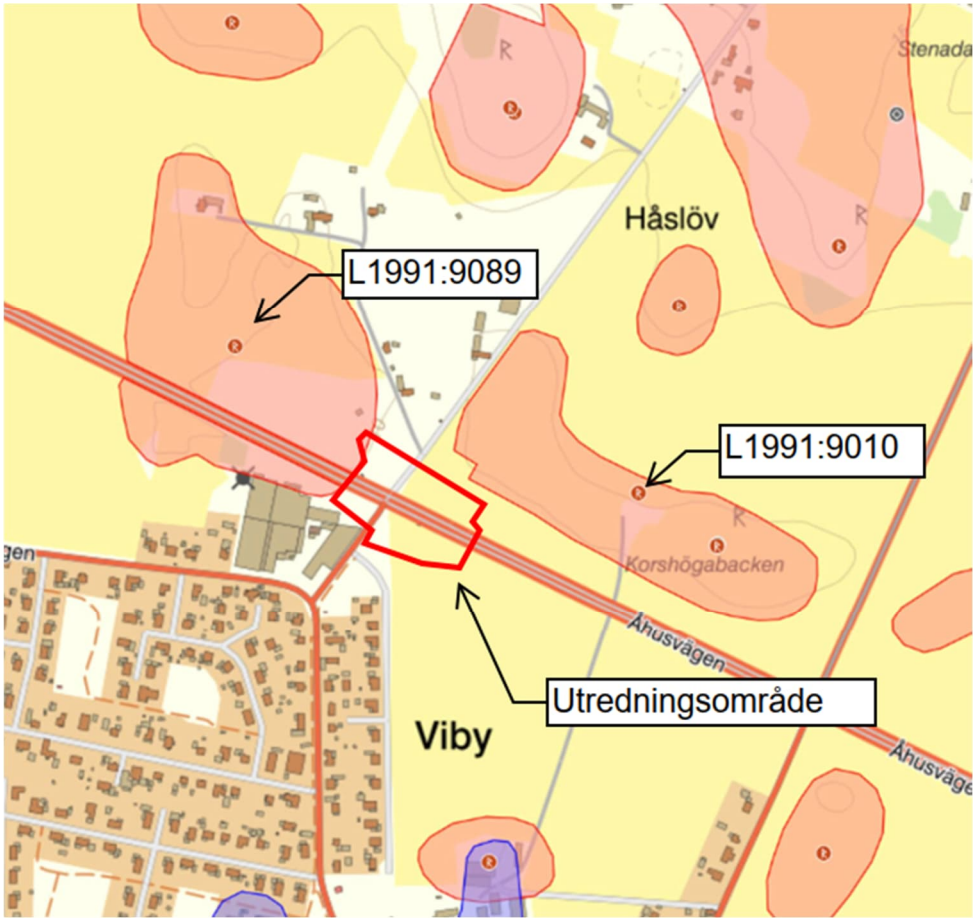
Utredningsområdet ligger inom det av Unesco utpekade biosfärområdet Kristianstads vattenrike. Inom utredningsområdet finns däremot inga skyddade områden. Kristianstads kommuns naturvårdsplan pekar ut värdefulla naturområden i odlingslandskapet, men där finns inga utpekade värdefulla områden inom eller anslutning till utredningsområdet för Viby.



Figur 4. Översiktlig karta från Naturvårdsverket över skyddade områden och andra utpekade naturvärden omkring utredningsområdet.

4.5 Kulturmiljö

Landskapet vid utredningsområdet är rikt på fornlämningar. Detta redovisas i kartan nedan (se Figur 5).



Figur 5 Karta över områden med fornlämningar. Inringade områden visar förekomsten av fornlämningar. Utredningsområdet illustreras av den röda polygonen.

Två fornlämningaområden riskerar att bli direkt påverkade av projektet.

- L1991:9010 Boplats. Fornlämning, RAÄ-nummer: Gustav Adolf 34:1. Inom det angivna området, i den delvis plöjda markytan, har rikligt med slagen flinta påträffats.
- L1991:9089 Boplats. Fornlämning, RAÄ-nummer: Gustav Adolf 47:1. Inom angivet område, i den ställvis plöjda markytan, har rikligt med slagen flinta påträffats. Rikligast var förekomsten i områdets västra samt södra del. I områdets sydöstra del finns en gammal grustäkt.

Ingrepp i fornlämning kräver tillstånd från länsstyrelsen enligt kulturmiljölagen.

L1991:9010 har varit föremål för avgränsande arkeologisk förundersökning, Sydsvensk Arkeologi rapport 2026:6. Vid den arkeologiska undersökningen påträffades totalt två härdar, två stolphål och en grop, samtliga söder om väg 118. Ingen ytterligare arkeologi eller tillstånd krävs för den yta som förundersöktes. Vidare skydd kvarstår av fornlämning utanför det aktuella förundersökningsområdet.

4.6 Boendemiljö och friluftsliv

Utredningsområdet ligger i anslutning till Viby. Norr om utredningsområdet ligger ett fåtal bostadshus.

Söder om utredningsområdet ligger två områden av riksintresse: Araslövssjön–Hammarsjön–Helge å, som är av riksintresse för friluftsliv, samt Helgeåns nedre lopp (med Araslövssjön och Hammarsjön), som är av riksintresse för naturvård.

Öster om utredningsområdet ligger området Kusten Åhus–Valje med Rinkaby skjutfält, som är av riksintresse för friluftsliv. Norr om utredningsområdet ligger området Fjälkinge backe–Lilles backe, som också är av riksintresse för friluftsliv[3].

Projektet bedöms inte ha någon negativ påverkan på friluftslivet.

4.7 Byggnadstekniska förutsättningar

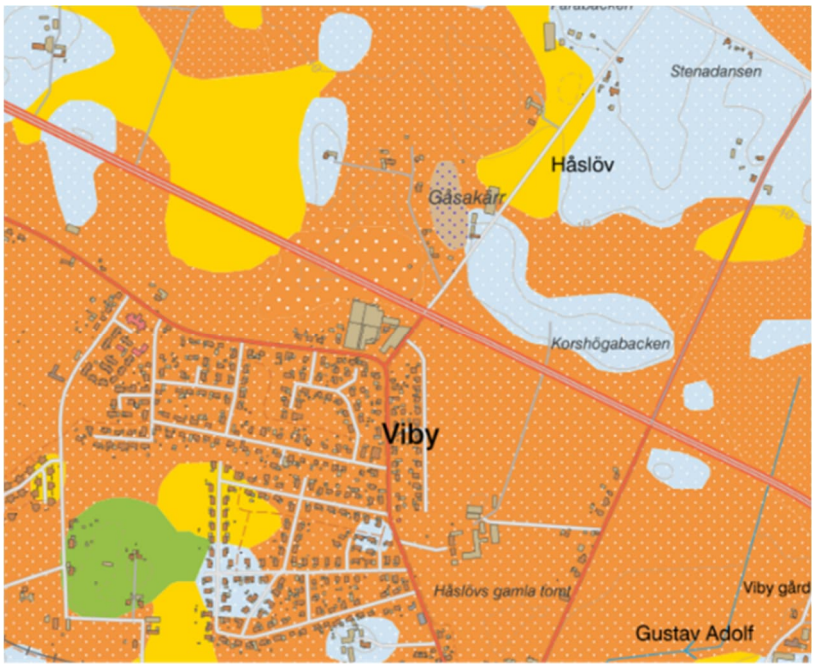
4.7.1 Geotekniska förhållanden

Enligt SGU:s (Sveriges geologiska undersökning) kartunderlag utgörs jorden inom utredningsområdet huvudsakligen av sand. Västerut förekommer grus, nordväst ett mindre torvområde och i norr av en mindre moränkulle (sandig morän). Bedömt jorddjup i områdets norra och västra del ligger huvudsakligen inom intervallet cirka 10 – 20 m och i områdets södra och östra del inom intervallet cirka 20 – 30 m.

Inom projektet utförda geotekniska fältundersökningar visar på förekomst av lösare lera mellan sand och underliggande morän. Jorden inom området utgörs huvudsakligen av cirka 1,0 – 3,5 m sand som via cirka 1,5 - 8,0 m lera vilar på fast naturligt lagrad friktionsjord, troligtvis morän. Lokalt, direkt norr om väg 118, har ingen lera påträffats och jorden utgörs huvudsakligen av cirka 2 m fyllning som vilar på morän.

[3] https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/

Enligt Lantmäteriets kartunderlag förekommer, norr om väg 118, lokala höjdområden i väster och norr med nivåer upp till högst cirka +14,0 m.ö.h. Marknivåerna i läge för planskild korsning bedöms huvudsakligen ligga inom intervallet cirka +8,0 till +9,0 m.ö.h. Söder om väg 118 förekommer ett mindre lokalt höjdområde västerut med högsta nivåer runt cirka +10,0 m.ö.h vartefter marknivån planar ut och ligger relativt plant runt nivån cirka +8,0 m.ö.h.



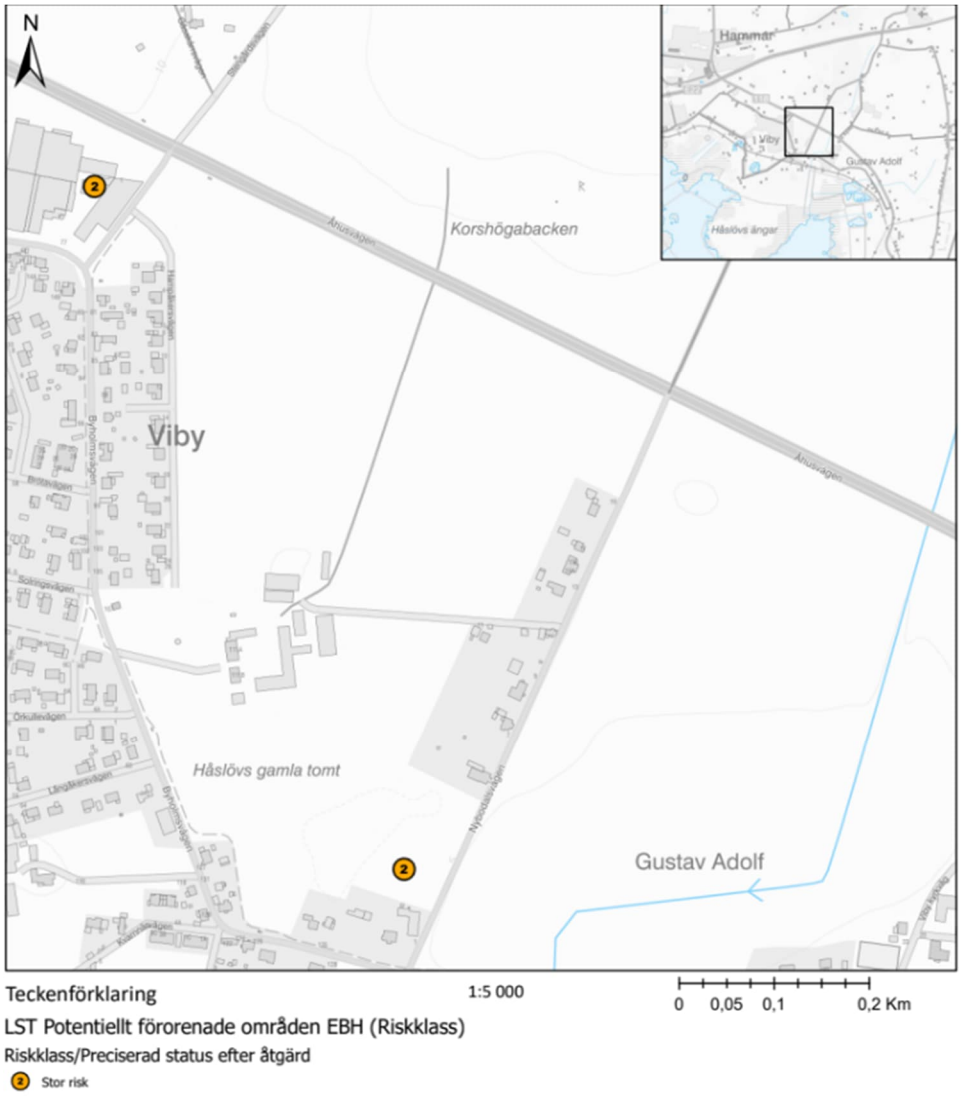
Figur 6 Jordartskarta från SGU över området. Orange visar postglacial sand.

4.7.2 **Hydrogeologiska förhållanden**

Enligt SGU:s jordartskarta förekommer postglacial sand inom utredningsområdet (se Figur 6). Enligt brunnsarkivet förekommer ett flertal enskilda brunnar i närliggande bostadsområde och plantskola. Både energi- och dricksvattenbrunnar förekommer. Enligt borrprotokoll från de närmst liggande brunnarna är grundvattennivån 3–4 m under markytan. Enligt VISS (Vatteninformations System Sverige, 2025-11-10) förekommer den sedimentära bergrundsförekomsten Norra Kristianstadslätten under området. Denna är en grundvattenförekomst och omfattas av miljökvalitetsnormer (se 5.2.8.2 Miljökvalitetsnormer). Grundvattenförekomsten är belägen i kalksandstenen på >20 meters djup och ovanlagras av kvartära avlagringar i form av isälvsmaterial, glacial sand eller morän.

4.7.3 **Föroreningar**

På historiska flygfoton från 1960 och 1975 ser undersökningsområdet mer eller mindre ut som idag. Vägen byggdes ut mellan dessa årtal och busshållplatser och GC-väg ser ut att ha tillkommit. Den närliggande plantskolan har även byggts ut sedan de historiska flygfotona togs. Det enda närliggande riskobjektet i EBH-stödet är plantskolan strax väster om undersökningsområdet i utredningsområdet.



Figur 7 Karta från Länsstyrelsens EBH-stöd som visar potentiellt förorenade områden. De gula markeringarna anger identifierade objekt, varav två ligger i anslutning till plantskolan och därmed indikerar möjlig risk för föroreningar.

En markmiljöteknisk undersökning har genomförts inom området för den planerade åtgärden. Undersökningen omfattar provtagning av vägdiken, jordprovtagning i områden där djupare schakt planeras samt ytlig jordprovtagning inom övriga berörda delar. Jordproverna har analyserats

med avseende på bland annat metaller, petroleumkolväten, BTEX, PAH och, för vissa prover, PCB.

Resultaten visar att huvuddelen av de analyserade jordproverna innehåller låga eller inga påvisade föroreningshalter. I enstaka prover förekommer halter över Naturvårdsverkets generella riktvärde för känslig markanvändning, KM. Resultaten tyder därmed inte på någon generellt utbredd föroreningssituation inom området, men lokalt förekommande förhöjda halter behöver beaktas vid framtida schakt- och masshantering.

Provtagning av överbyggnad visar att delar av väg 118 bland annat är uppbyggd med ett lager indränkt makadam (IM) där fältkontroll indikerar på förekomst av stenkolstjära. Ett asfaltsprov taget på västra delen av väg 118 visar tunnare asfalt utan IM. Beläggningstjockleken exkl. IM-lagret varierar mellan 7 – 14 cm för väg 118. Total överbyggnad för väg 118 varierar mellan 100 - 120 cm. Troligtvis har vägen breddats på den västra sidan därav ingen IM förekommer.

4.7.4 **Avvattning**

Befintlig avvattning

Inga synliga trummor finns inom utredningsområdet. I korsningen Lv118/Stengårdsvägen ligger en större dagvattenkulvert D500 som är kopplat till ett uppströms dikningsföretag Håslöf-Hammars dikningsföretag af år 1920, omprövat år 2019. Kulverten under vägkorsningen ägs av Kristianstad VA.

Avvattning av Lv118 sker i huvudsak mot lägre belägen åkermark där dagvatten genomgår naturlig infiltration och avledning.

Lv118 lutar inom utredningsområdet österut, förutom vid en lokal högpunkt i korsningen med Stengårdsvägen. Stengårdsvägen lutar inom utredningsområdet söderut, förutom vid en lokal högpunkt i korsningen med Lv118. Lutningar för avrinningen framgår i figur 7.

Analys med SCALGO Live påvisar en risk för stående vatten på åkermark vid ett skyfall norr och söder om Lv118 vid avsaknad av infiltration och avvattningsanläggning enligt figur 8. Analysen visar ingen risk för översvämning eller negativa konsekvenser för Lv118 vid en skyfallshändelse. Norr om Lv118 har ingen lera påträffas så här bör infiltration vara gynnsamt.

Läget för befintliga åkerdräneringar i området är okänt. Vidare arbete bör göras för att inventera åkerdräneringens läge genom att undersöka nivå och storlek på eventuella anslutningar på dagvattenbrunnarna söder och norr om vägkorsningen samt att efterfråga informationen av markägare.

Framtida dagvattenhantering

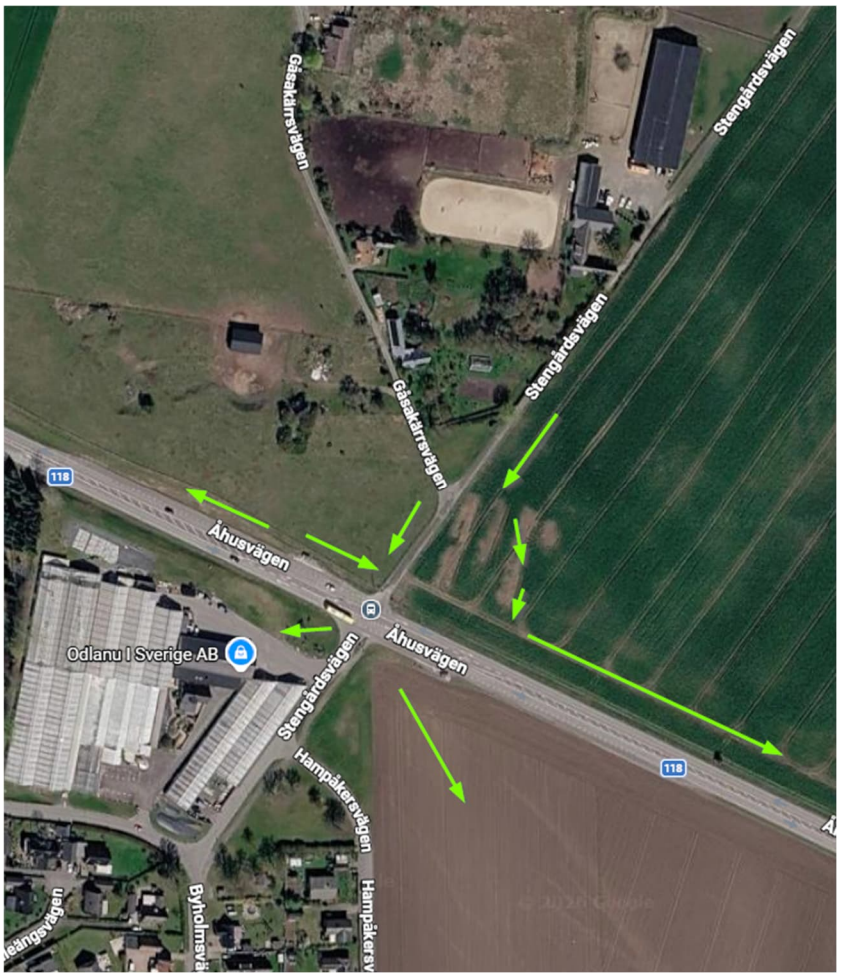
Vid anläggandet av ny GC-port under bro ska höjdsättningen utformas för att minimera tillskott av dagvatten från omgivande åkermark till passagen. Samtidigt får den befintliga åkerdräneringens funktion inte försämras i samband med arbetena.

Den nya GC-porten är planerat att avvattnas med en ny pumpstation. En eventuell självfallslösning skulle endast kunna utföras till den befintliga dagvattenkulverten med det kräver en anslutning på lägst nivån +6,35, vilket är högre än planerad mark för GC-porten vilket därav är uteslutet.

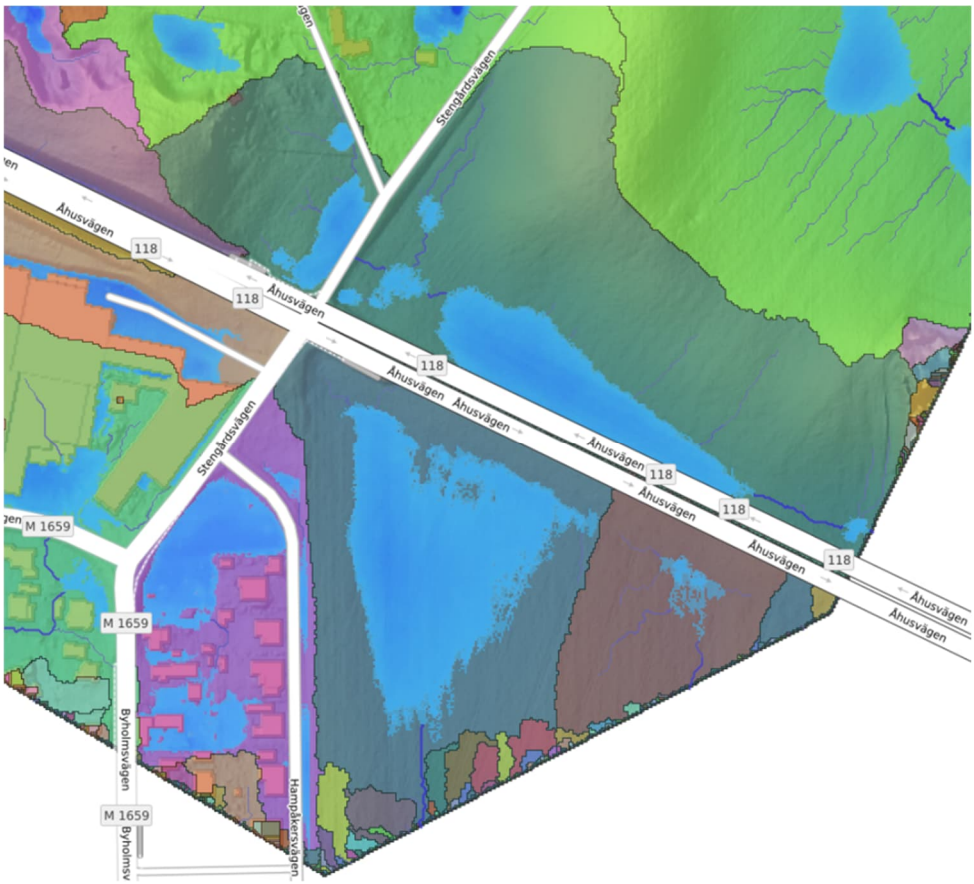
En utredning har utförts av Sweco som ska ge preliminära uppgifter på pumpstationens storlek. Utredningen utgår från ett avrinningsområde som inkluderar omgivande åkermark, förutom den del som ligger nordväst om korsning Lv118/Stengårdsvägen. Detta dagvatten är troligtvis tänkt att ansluta direkt till dagvattenkulverten i vägen men det behöver bekräftas. Utredningen rekommenderar en pump som kan hantera ett framtida 5-

eller 10-årsregn. Detta motsvarar pump eller pumpar med en kombinerad kapacitet på 47 resp. 73 l/s. Till detta kommer ett flöde från åkerdräneringen. Med tanke på att utredningen är baserad på ett intensivt regn kan vi i princip försumma åkerdräneringens tillskott i sammanhanget.

Storleken på pump/-ar beror på möjlighet till uppströms fördröjning och konsekvenser av en eventuell översvämning. I rapporten är det medräknat en uppströms fördröjning i dike på 40 m3, vilket är relativt omfattande sett till områdets storlek. Vidare utredning bör bestämma vilket flöde som pump/-ar är rimligt givet var vattnet kan avledas.



Figur 7: Flödesvägar vid korsning Lv118/Stengårdsvägen.



Figur 8: SCALGO Live analys av ett 100 mm regn med flödesvägar för ytor min 500 m2 och översvämningsytor vid avsaknad av infiltration och avvattningsanläggning

4.7.5 **Ledningar**

I området för den planerade korsningen finns ledningar från sju ledningsägare.

- Telia/Skanova
- C4 Energi
- Eon
- Kristianstad Gatubelysning
- Kristianstads Kommun VA
- Tele 2
- Trafikverket

Flertalet ledningar behöver hanteras för den framtida planskilda korsningen. I vägen som korsar väg 118 ligger en tryckvattenledning i PVC och längs dess östra sida

en stor dagvattentrumma i betong. I samma linje går ett belysningsstråk med gatubelysning. Längs med södra sidan av väg 118 ligger längsgående optoledningar som grenar sig i en kabelbrunn öster om vägkorsningen. Nordväst om befintlig korsning står en belysningsmast. Uppströms dagvattenkulverten förbi Lv118 finns ett dikningsföretag som, utifall att det påverkas, kommer behöva kontaktas i projektet.

4.7.6 **El/Belysning**

Väg 118 och befintliga busshållplatslägen längs väg 118 är idag obelysta. Stengårdsvägen är idag belyst med 6–8 meter höga belysningsstolpar som tillhör kommunen. På södra sidan av väg 118 är belysningen längs Stengårdsvägen placerad i grönytan mellan den befintliga GC-banan och körbanan. Korsningen mellan väg 118 och Stengårdsvägen är idag belyst av en belysningsmast som tillhör Trafikverket. Den befintliga belysningsmasten är placerad nordväst om den aktuella korsningen.

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1 Beskrivning av projektet

Den planerade åtgärden innebär en planskild korsning under väg 118 vid Hörnhem, i anslutning till Viby. Den planskilda korsningen ska utformas så att passagen upplevas som trygg, tydlig och ha god genomsikt. Detta uppnås genom att passagen inte ges en alltför stor längd eller trång utformning, samt att den utformas funktionellt och tillgängligt för både gående och cyklister. Utformningen ska bidra till att passagen används i stället för att gående och cyklister genar över vägen, vilket ställer krav på korta och välfungerande anslutningar till busshållplatserna och till befintlig GC-väg, söder om väg 118.

En planskild passage över väg 118 har övervägts översiktligt men bedöms inte vara lämplig för den aktuella platsen. En passage över vägen skulle kräva relativt långa ramper för att uppnå erforderlig fri höjd över väg 118 och samtidigt uppfylla krav på tillgänglighet. Detta skulle medföra ett större markanspråk, framför allt i den omkringliggande jordbruksmarken, och innebära längre anslutningar mellan befintlig gång- och cykelväg och busshållplatserna. En överliggande passage skulle även innebära en mer framträdande konstruktion i det öppna landskapet. En passage under väg 118 bedöms därför ge bättre förutsättningar för korta och tydliga anslutningar till busshållplatserna, ett mer begränsat markanspråk och en lösning som bättre kan anpassas till platsens förutsättningar.

Vi har studerat fyra alternativ för passage under väg 118. De tre alternativ som har valts bort är:

- Det första alternativet innebär en passage norr om korsningen. Det innebär ett besvärligt intrång i det näraliggande verksamheten (Odla), det berör en fornlämning (boplats) och innebär en omväg, vilket i sin tur medför stor risk för spring över vägen.
- Det andra alternativet innebär passage söder om det västra hållplatsläget. Detta alternativ innebär också ett relativt stort intrång och gör att resenärer får ta en stor omväg.
- Även det tredje alternativet innebär en passage söder om det västra hållplatsläget men det östra hållplatsläget flyttas söderut för att eliminera risken för spring över vägen. Alternativet innebär en

ökad kostnad för flytt av hållplatsläget inkl. breddning av väg (inbromsnings- och accelerationssträckor). Kostnadsökningen gör att alternativet har valts bort.

Det alternativ som valdes för utformning innebär en passage mellan korsningen och det västra hållplatsläget. Alternativet medför minst intrång och är genast.

Det är viktigt att passagen utformas så att den upplevs som naturlig att använda och att gång- och cykelstråk leder trafikanterna till rätt målpunkter utan onödiga omvägar eller otydliga passager. Utformningen kommer att även ta hänsyn till anläggningens tekniska och rumsliga förutsättningar. Områdets topografi, de tekniska begräsningarna och behovet av att i möjligaste mån minimera intrång och påverkan på angränsande jordbruksmark kan påverka hur passagen utformas, vilket innebär att fortsatt projektering behöver pröva lösningar som både uppfyller funktionella krav och ger en god helhetsverkan.

Den planskilda korsningen bör också ges en medveten helhetsgestaltning där komponenter, material och detaljer samspelar. Det är positivt om passagen kan kompletteras med detaljer såsom mönster och belysning, för att bidra till orienterbarhet, trivsel och upplevd trygghet.

Väg 118 är skyddsklassad och kommer under byggtiden att trafikeras av både motorfordon och oskyddade trafikanter. För att säkerställa framkomligheten under byggtiden bör minst ett körfält hållas öppet för trafik, med vid behov reglering av hastighet och framkomlighet.

Sammantaget ska den planskilda korsningen utformas så att den blir trafiksäker och tillgänglig samt möjliggör en trygg förflyttning mellan vägarnas båda sidor och förbättrar tillgängligheten till kollektivtrafiken.

5.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper (Trafikverket, GHJsedlk, 2009)

Då projektet är i en inledande fas och flera faktorer ännu inte är klarlagda är de bedömningar som presenteras preliminära. Mer noggranna bedömningar av vägplanens påverkan kommer att göras i kommande projektering. I detta kapitel beskrivs kortfattat de effekter som projektet kan medföra för de aspekter som presenterats i kapitel 4.

5.2.1 **Markanvändning**

Mark som tas i anspråk utgörs delvis av jordbruksmark. Ianspråktagandet behövs för att anlägga GC-väg mot busshållplatsen i södergående körfält samt GC-väg norr om väg- 118. Markanspråket kommer inte att bidra med ytterligare fragmentering av jordbruksmark. Anpassningar av lösningar för tillfälliga transportvägar och övriga tillfälliga ytor under byggskedet kommer att göras för att minimera ianspråktagandet av jordbruksmark.

5.2.2 **Naturmiljö och ytvatten**

Den planerade planskilda korsningen kommer innebära nya hårdgjorda ytor, vilket resulterar i en ökad avrinning av dagvatten och därav en risk för ökad föroreningstransport. Den ökade mängden hårdgjord yta i förhållande till den totala hårdgjorda ytan inom recipientens avrinningsområde är emellertid mycket liten. Planerad utformning med öppna diken med gräsklädda slänter och relativt genomsläpplig dikesbotten kommer att innebära både god fördröjning, rening och infiltration.

Under byggtiden behöver hantering av länshållningsvatten från schakt hanteras för att inte orsaka påverkan på ytvattnet Hammarsjön.

Då avståndet till Hammarsjön är stort (ca 2 km) samt att omgivande mark är genomsläpplig, vilket möjliggör god fördröjning, rening och infiltration, bör ingen effekt från projektet uppkomma på Hammarsjön och dess naturvärden och områdesskydd.

Eventuella naturvärden kopplade till betesmarken i nordost kommer inte att påverkas. Den geotekniska undersökningen av området har visat att det inte finns behov av att göra intrång i betesmarken.

5.2.3 **Kulturmiljö**

En avgränsande arkeologisk förundersökning av L1991:9010 har genomförts och lämningarna bedömdes inte som tillräckligt omfattande för fortsatta undersökningar. Om någon av de lämningar som finns inom utredningsområdet och som är dokumenterade i undersökningsrapport från arkeologisk avgränsande förundersökning påverkas av den fortsatta projekteringen kommer det att hanteras av Trafikverket inom ramen för den uppdragsarkeologiska processen i samråd med Länsstyrelsen. Om någon lämning påverkas ska ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämning enligt kulturmiljölagens 2 kap. 12 §, avseende arkeologisk förundersökning tas fram och lämnas in till Länsstyrelsen av Trafikverket.

5.2.4 **Boendemiljö och friluftsliv**

Bullersituationen för bebyggelsen kommer inte att förändras nämnvärt jämfört med dagsläget.

Under driftskedet bedöms ingen betydande negativ påverkan uppstå på människors hälsa. Det bedöms som positivt både ur ett trafiksäkerhetsperspektiv och ett folkhälsoperspektiv att möjligheterna till promenader och cykling förbättras.

Under byggskedet kan viss negativ påverkan ske i form av buller och vibrationer från byggarbeten. Påverkan är tillfällig under byggtiden. Projektet bedöms huvudsakligen inte ha några negativa effekter på befintliga närliggande konstruktioner. Eventuell pålgrundläggning bedöms utföras på erforderligt avstånd till befintliga byggnader, för att eventuella problem med massundanträngning, vibrationer etcetera, vara erforderligt för att risker för negativa konsekvenser bör vara minimal.

5.2.5 **Markmiljö**

Den planerade GC-porten och anslutande gång- och cykelvägar kommer att innebära schaktarbeten och uppkomst av jord- och vägmaterial som behöver hanteras inom eller utanför projektet.

Genomförd markmiljöteknisk undersökning visar att huvuddelen av de analyserade jordproverna innehåller låga eller inga påvisade föroreningshalter. Lokalt förekommer dock enstaka halter över Naturvårdsverkets generella riktvärde för känslig markanvändning, KM. Någon generellt utbredd föroreningssituation bedöms därför inte föreligga, men förekomsten av lokalt förhöjda halter behöver beaktas vid schaktning och masshantering.

Massornas lämplighet för återanvändning ska bedömas utifrån uppmätta föroreningshalter, massornas geotekniska egenskaper, den slutliga utformningen samt de krav som gäller för den aktuella användningen. Massor med förhöjda föroreningshalter kan behöva hållas åtskilda från övriga massor och hanteras separat.

Särskild hänsyn behöver även tas till material från befintlig vägöverbyggnad eftersom indränkt makadam med indikation på stenkolstjära har identifierats i delar av väg 118. Sådant material behöver vid schaktning hanteras separat och klassificeras utifrån erforderlig provtagning och gällande krav.

I den fortsatta projekteringen ska mängder, kvalitet och möjliga användningsområden för uppkomna massor preciseras. En

masshanteringsplan ska tas fram som underlag för återanvändning, hantering och omhändertagande av jord- och vägmaterial.

5.2.6 **Klimat**

Vid byggnation uppstår klimatpåverkan främst under byggskedet genom utsläpp från transporter, entreprenadmaskiner samt från produktion och hantering av byggmaterial och massor. För projekt av denna typ är de viktigaste klimatdrivande delarna anläggning av ny GC-väg, byggnation av undergång, räcken, slänter samt eventuella justeringar av dagvatten- och dräneringslösningar.

Byggmaterial i form av bland annat betong, asfalt och stål kommer att krävas för GC-vägen, undergången, räcken samt eventuella anpassningar av anslutande vägar och ledningar. Därutöver tillkommer schakt- och fyllnadsarbeten, vilket innebär transporter av massor samt behov av hantering av både överskottsmassor och tillförda material.

Anläggandet av den planskilda GC-passagen kommer att medföra relativt omfattande schaktarbeten. Projektet bedöms därför ge upphov till ett överskott av schaktmassor samtidigt som nytt material behöver tillföras för bland annat GC-vägens överbyggnad och konstruktionen för den planskilda passagen. Fullständig massbalans inom projektet bedöms därför inte vara möjlig.

För att begränsa klimatpåverkan ska möjligheten att återanvända uppkomna massor inom projektet utredas i den fortsatta projekteringen. Möjligheten till återanvändning är beroende av massornas geotekniska och miljötekniska egenskaper samt den slutliga utformningen. Massor som bedöms lämpliga kan exempelvis användas för återfyllnad eller andra anläggningsändamål inom projektet. För massor som inte kan återanvändas inom projektet bör möjligheten till annan lämplig återanvändning eftersträvas.

En effektiv masshantering och planering av transporter är viktig för att begränsa projektets klimatpåverkan. Även val av material och produktionsmetoder har betydelse. För asfalt, betong och räcken bör klimatförbättrade alternativ övervägas där det är möjligt, liksom lösningar som minskar transportbehov och energianvändning under byggskedet. Avvattningslösningar och ledningsomläggningar bör också samordnas tidigt för att undvika onödig materialåtgång och extra markarbeten

Enligt SGU:s kartunderlag förekommer ett mindre torvområde i områdets nordvästra del. Torvmarker kan medföra stor klimatpåverkan vid exploatering. Projektet kommer inte att påverka torvområdet.

Målet är att projektets energianvändning och koldioxidutsläpp ska minska i ett livscykelperspektiv. Minskad klimatpåverkan bör därför beaktas vid val av åtgärder, material, utformning och tekniska lösningar, där så är relevant.

5.2.7 **Byggnadstekniska förutsättningar**

De geotekniska förhållandena inom området bedöms vara relativt komplicerade till följd av förekomsten av lera under de ytligare sandlagren. Detta innebär att grundförstärkningsåtgärder sannolikt kommer att krävas för delar av den planerade anläggningen.

Delar av GC-porten med tillhörande vingar och stödmurar bedöms preliminärt behöva grundläggas med pålar till fastare jordlager. Även den anslutande GC-vägen på södra sidan av väg 118 kan erfordra grundförstärkning, exempelvis i form av bankpålar, beroende på slutlig höjdsättning, bankhöjder och geotekniska förhållanden.

Behovet och omfattningen av grundförstärkningsåtgärder samt val av grundläggningsmetod kommer att klarläggas i den fortsatta projekteringen. Utformningen behöver även samordnas med planerad schakt för GC-porten och de hydrogeologiska förutsättningarna, eftersom anläggningen kommer att ligga under befintlig marknivå.

Schaktarbetena för den planskilda passagen kommer att medföra uppkomst av schaktmassor. Möjligheten att återanvända lämpliga massor inom projektet beror på massornas geotekniska och miljötekniska egenskaper samt den slutliga utformningen och kommer att klarläggas i den fortsatta projekteringen.

Avvattningen av den nya GC-porten behöver samordnas med anläggningens geotekniska och hydrogeologiska förutsättningar. Behov av pumpstation är nödvändigt för avledning av dagvatten. Pumpstationens anläggning utformas för att undvika eller begränsa påverkan på områdets naturliga grundvattennivåer. Även befintliga ledningar inom området behöver beaktas och erforderliga omläggningar eller anpassningar kommer att utredas i samråd med berörda ledningsägare.

5.2.8 **Miljömål och miljökvalitetsnormer**

5.2.8.1 Miljökvalitetsmål

I detta skede görs ingen bedömning av projektets påverkan på de nationella miljökvalitetsmålen.

5.2.8.2 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer för grundvatten beskriver vilken kvantitativ och kemisk status en grundvattenförekomst ska uppnå. Projektet medför ingen direkt påverkan på vattenförekomster och bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för grundvattenförekomsten Södra Kristianstadsslätten. Påverkan på djupt borrade brunnar som tar vatten från grundvattenförekomsten bedöms vara minimal. För närliggande ytligt borrade eller grävda brunnar behöver eventuell påverkan utredas vidare.

Projektet bedöms i nuläget inte ha någon effekt på ytvattenförekomsten Hammarsjöns ekologiska eller kemiska status, och då inte försvåra möjligheten att uppnå fastställda miljökvalitetsnormer.

5.2.9 **Allmänna hänsynsregler**

I miljöbalkens andra kapitel finns bestämmelser om allmänna hänsynsregler som ska följas av den som avser bedriva en verksamhet som kan påverka människors hälsa och miljön. Krav finns bland annat på att verksamhetsutövaren ska skaffa tillräcklig kunskap för att skydda människors hälsa och miljön från skada eller olägenhet, utföra skyddsåtgärder för att hindra eller motverka negativ påverkan samt använda energi och råvaror så effektivt som möjligt. Verksamhetsutövaren ska också välja en plats som lämpar sig för att verksamhetens ändamål ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Trafikverkets planläggningsprocess följer miljöbalken och annan relevant lagstiftning. I planläggningsprocessen fördjupas kunskapen om utredningsområdet successivt så att påverkan på människors hälsa och miljön kan bedömas och skyddsåtgärder kan vidtas vid behov.

5.2.10 **Riksintressen**

Inga områden av riksintresse berörs direkt av den planerade åtgärden. Söder om utredningsområdet finns riksintressen för naturvård i anslutning till Hammarsjön samt riksintresset för friluftsliv Araslövssjön–Hammarsjön–Helge å.

Projektets markanspråk är lokalt och koncentrerat till väg 118, den planerade GC-porten samt anslutande gång- och cykelvägar. Ingen mark inom de aktuella riksintresseområdena tas i anspråk. Projektet bedöms inte heller medföra någon förändring av de förutsättningar eller värden som ligger till grund för riksintressena.

För riksintressena kopplade till naturmiljön bedöms ingen påverkan uppkomma på Hammarsjön eller dess naturvärden. Den ökade mängden hårdgjord yta är begränsad och projektets dagvattenhantering bedöms kunna utformas så att påverkan på nedströms liggande vattenmiljöer undviks.

Projektet bedöms inte heller försämra tillgängligheten till eller möjligheterna att nyttja området av riksintresse för friluftsliv. Åtgärden innebär istället en förbättrad möjlighet för gående och cyklister att på ett trafiksäkert sätt passera väg 118.

Sammantaget bedöms projektet inte medföra någon påtaglig skada på berörda riksintressen enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken.

5.2.11 **Klimatanpassning och risker**

Ett förändrat klimat förväntas medföra ökad nederbörd och mer intensiva regnhändelser, vilket innebär att risken för översvämning behöver beaktas vid utformningen av den planskilda GC-passagen.

Den planerade GC-porten kommer att ligga lägre än omgivande mark och utgör därmed en lokal lågpunkt dit dagvatten kan avrinna. Till skillnad från dagens situation innebär den planskilda passagen därför en ökad känslighet för kraftiga regn och störningar i avvattningssystemet. Höjdsättningen behöver utformas så att tillrinning från omkringliggande mark begränsas och så att vatten så långt möjligt hindras från att ledas mot passagen.

GC-porten planeras att avvattnas med pumpstation eftersom självfallsavledning inte bedöms vara möjlig med planerade nivåer. Pumpstationens kapacitet, behov av fördröjning samt konsekvenser vid regn som överstiger dimensionerande händelse behöver beaktas i den fortsatta projekteringen. Även konsekvenser vid driftstörning eller bortfall av pumpfunktionen behöver beaktas vid utformningen.

Genomförd skyfallsanalys visar risk för stående vatten på omkringliggande åkermark vid kraftiga regn, medan befintlig väg 118 inte bedöms vara utsatt för översvämningsrisk i dagens situation. Den planerade GC-porten förändrar dock områdets höjdförhållanden och avvattning, varför översvämningsrisken för den nya anläggningen behöver hanteras särskilt.

Sammantaget bedöms översvämning vara den viktigaste klimatrelaterade risken för den planerade anläggningen. Risken bedöms kunna hanteras genom anpassad höjdsättning, begränsning och fördröjning av tillrinnande vatten samt en robust dimensionering av pump- och avvattningssystemet.

6 Åtgärder

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått kommer att konkretiseras i den fortsatta projekteringen och inarbetas i vägplanen där så är relevant. Utifrån de förutsättningar och möjliga miljöeffekter som hittills identifierats bedöms framför allt följande åtgärder vara aktuella:

- Intrång i jordbruksmark ska begränsas genom anpassning av GC-vägens anslutningar samt lokalisering av arbetsområden, upplagsytor och tillfälliga transportvägar. Vid tillfälligt ianspråktagande ska hänsyn tas till jordbruksmarkens produktionsförmåga. Befintlig åkerdränering ska inventeras och beaktas så att dess funktion inte försämras till följd av anläggningen.

- Avvattningen av den planskilda GC-passagen ska utformas så att tillskottet av ytvatten från omkringliggande jordbruksmark begränsas. Utformning och dimensionering av pumpstation, möjlig fördröjning uppströms samt lämplig utsläppspunkt ska utredas vidare med hänsyn till befintlig dagvattenkulvert, dikningsföretag och risken för påverkan nedströms.

- Länshållningsvatten från schakt för GC-porten ska hanteras så att föroreningar och grumling inte medför negativ påverkan på yt- eller grundvatten. Behov av rening, kontroll och lämplig avledning av länshållningsvatten ska preciseras i den fortsatta projekteringen.

- Påverkan på de kända fornlämningarna L1991:9010 och L1991:9089 ska så långt möjligt begränsas genom anpassning av anläggningens utformning och arbetsområden. Om lämningarna berörs ska erforderliga arkeologiska insatser och tillstånd hanteras i samråd med Länsstyrelsen.

- Massor och befintliga vägmaterial ska hanteras utifrån deras egenskaper och föroreningsinnehåll. Särskild hänsyn ska tas till den indränkta makadam där förekomst av stenkolstjära har indikerats. Hantering och eventuell återanvändning eller borttransport ska baseras på erforderlig provtagning och klassificering.

- Påverkan på den artrika vägkanten nordost om väg 118 ska begränsas så långt möjligt. I den fortsatta projekteringen ska även förekomst av invasiva arter klarläggas och, om sådana förekommer inom berörda ytor, ska masshantering och markarbeten anpassas för att motverka spridning.

7 Bedömning av projektets miljöpåverkan

Trafikverket bedömer att den planerade åtgärden inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Bedömningen grundas på projektets begränsade geografiska omfattning samt på de miljöeffekter som identifierats och beskrivits i kapitel 5. Projektet medför visst markanspråk i jordbruksmark och innebär nya hårdgjorda ytor i anslutning till den planskilda passagen. Markanspråket bedöms dock vara begränsat och medför inte någon ytterligare fragmentering av jordbruksmarken. Den ökade dagvattenavrinningen är liten i förhållande till recipientens avrinningsområde och kan hanteras genom planerade avvattnings- och fördröjningslösningar.

Projektet bedöms inte medföra någon betydande påverkan på naturmiljö. Inte heller bedöms projektet ha någon påverkan på riksintressen eller omkringliggande skyddade områden, eller påverka möjligheten att uppnå gällande miljökvalitetsnormer för ytvattenförekomsten Hammarsjön eller grundvattenförekomsten Södra Kristianstadsslätten.

Två kända fornlämningsområden kan komma att beröras av projektet. Den fortsatta projekteringen behöver därför klarlägga omfattningen av eventuell påverkan och erforderlig hantering i samråd med Länsstyrelsen. Påverkan bedöms dock vara geografiskt begränsad och möjlig att hantera inom ramen för den fortsatta planläggningen.

Under byggskedet kan tillfälliga störningar uppstå genom bland annat buller, vibrationer, schaktarbeten och hantering av länshållningsvatten. Dessa effekter är begränsade till byggtiden och bedöms kunna hanteras genom projektspecifika skyddsåtgärder och försiktighetsmått.

Sammantaget bedöms de identifierade miljöeffekterna vara lokala, begränsade i omfattning och i huvudsak tillfälliga eller möjliga att hantera genom projektets utformning och skyddsåtgärder. Projektet bedöms därför inte kunna antas medföra en betydande miljöpåverkan.

8 Fortsatt arbete

8.1 Planläggning

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

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 samrådskrets 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.

8.2 Viktiga frågeställningar

Den mest centrala miljöfrågan i det fortsatta arbetet är projektets påverkan på grundvattenförhållandena. Den planerade planskilda GC-passagen innebär schakt under befintlig marknivå och kan medföra behov av grundvattenbortledning under byggskedet och eventuellt även påverka den långsiktiga grundvattenbalansen. I det fortsatta arbetet behöver det därför utredas om åtgärden innebär en grundvattenbortledning som kan medföra skada på allmänna eller enskilda intressen.

Utredningen behöver omfatta grundvattennivåer, grundvattnets strömningsförhållanden och möjlig påverkan på den underliggande grundvattenförekomsten Norra Kristianstadslätten. Även risken för påverkan på närliggande enskilda dricksvatten- och energibrunnar behöver bedömas. Vid behov ska ytterligare hydrogeologiska undersökningar, kontrollprogram och skyddsåtgärder tas fram.

Dagvattenhanteringen för den planskilda passagen behöver fortsatt utredas i samordning med grundvattenfrågan. Utformning av pumpstation, möjlig fördröjning uppströms och lämplig avledning behöver klarläggas så att risken för översvämning och oönskad påverkan på befintliga dagvatten- och dräneringssystem begränsas. Befintlig åkerdränering behöver inventeras och dess funktion säkerställas.

Vid fortsatt arbete kommer vi att genomföra en naturvärdesinventering för att kunna bedöma påverkan på naturvärden som behöver beaktas vid fortsatt projektering.

Påverkan på jordbruksmark behöver fortsatt beaktas i projekteringen. Både permanent markanspråk och tillfälliga arbetsområden ska begränsas så långt som möjligt, och åtgärder ska anpassas så att markens produktionsförmåga och befintliga dräneringsförhållanden inte försämras i onödan.

Kända fornlämningar inom eller i anslutning till berört område ska hanteras inom den fortsatta planläggningen och i samråd med Länsstyrelsen. Någon ytterligare lokaliseringsutredning är inte aktuell, men det behöver klarläggas om planerad utformning medför direkt påverkan på registrerade lämningar och vilka arkeologiska insatser som i så fall krävs.

Trafiken under byggtiden behöver hanteras i den fortsatta projekteringen så att framkomlighet och trafiksäkerhet kan upprätthållas för motortrafik, gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik.

I fortsatt projektering av den planskilda passagen är det viktigt att skapa en utformning som upplevs naturlig och trygg för resenärer att välja och att använda.

9 Källor

Länsstyrelsen. (u.å.). *Webbgis*. https://www.lansstyrelsen.se/

Länsstyrelserna. (u.å.). *VISS – Vatteninformationssystem Sverige*. https://viss.lansstyrelsen.se/

Naturvårdsverket. (u.å.). *Skyddad natur*. https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/

Naturvårdsverket. (u.å.). *Sveriges miljömål*. https://www.sverigesmiljomal.se/

Riksantikvarieämbetet. (u.å.). *Fornsök*. https://www.raa.se/in-english/digital-services/about-fornsok/

Sveriges geologiska undersökning. (u.å.). *SGU*. https://www.sgu.se/

Sveriges riksdag. (u.å.). *Miljöbalk (1998:808)*. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808/

Sveriges riksdag. (u.å.). *Miljöbalk (1998:808), 2 kap. Allmänna hänsynsregler*. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808/#K2

Trafikverket. (2017). *i Trafikverkets Åtgärdsvalsstudie för väg 118 Kristianstad–Åhus (TRV 2017/62149).*

Trafikverket, 291 54 Kristianstad.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se