

Samrådsunderlag

Tillstånd vattenverksamhet Vegeå

Dubbelspår Ängelholm-Helsingborg

Ängelholm och Helsingborgs kommuner, Skåne län

Miljöprövning vattenverksamhet, 2018-06-15



**Trafikverket**

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: [investeringsprojekt@trafikverket.se](mailto:investeringsprojekt@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: 114113-04-007-Tillstånd vattenverksamhet Vege å-001

Författare: Katarina Lönnebo Stagnell, Jonas Hallerth, Sweco Environment AB

Granskare: Mats Åkesson, Sweco Environment AB

Dokumentdatum: 2018-06-15

Ärendenummer: TRV 2018/61510

Åtgärdsnummer: BN03007.

Uppdragsnummer: 144113

Version: 1.0

Kontaktperson: Åsa Rosberg

# Innehåll

<b>1. SAMMANFATTNING .....</b>	<b>4</b>
<b>2. INLEDNING.....</b>	<b>5</b>
<b>3. AVGRÄNSNINGAR .....</b>	<b>5</b>
3.1. Utredningsområde.....	5
3.2. Tid.....	6
<b>4. FÖRUTSÄTTNINGARNA I UTREDNINGSSOMRÅDET .....</b>	<b>7</b>
4.1. Vegeåns avrinningsområde och flöden .....	8
4.2. Tidigare utförda inventeringar och utredningar .....	9
4.3. Områdesskydd .....	10
<b>5. PLANERAD VATTENVERKSAMHET .....</b>	<b>13</b>
5.1. Miljöeffekter.....	14
5.1.1. Bygghfas .....	14
5.1.2. Driftsfas .....	16
<b>6. SKADEFÖREBYGGANDE ÅTGÄRDER .....</b>	<b>17</b>
<b>7. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDENS MILJÖPÅVERKAN .....</b>	<b>18</b>
<b>8. FORTSATT ARBETE .....</b>	<b>18</b>
<b>9. KÄLLOR .....</b>	<b>19</b>

# 1. Sammanfattning

Mellan Ängelholm och Helsingborg planeras järnvägen Väst kustbanan byggas ut från enkelspår till dubbelspår. Projektet är en del i arbetet att förbättra den regionala pendlingstrafiken mellan Göteborg och Malmö. Vattendraget Vegeå rinner i öst-västlig riktning söder om Ängelholm och Väst kustbanan passerar idag ån på bro. I samband med utbyggnaden av Väst kustbanan behöver en ny bro uppföras över ån. Uppförandet av den nya bron innebär inte några direkta åtgärder i Vegeå, då de nya brofundamenten kommer att vara placerade på land. Däremot kommer åtgärder genomföras i direkt anslutning till ån och dessa åtgärder klassas som vattenverksamhet och omfattas därmed av 11 kapitlet miljöbalken och är tillståndspliktiga.

Den nya bron anläggs över högsta högvattennivån och bedöms därför inte påverka åns vattennivåer eller vattenhastigheter i driftskedet. Byggskedet bedöms också kunna genomföras utan att nämnvärt påverka vattendjup eller vattenhastigheter i ån. Uppströms påverkan i form av dämning eller ökad översvämningrisk kan därmed avskrivras. Uppförandet av den nya bron bedöms inte medföra någon betydande risk för grumling eller sedimenttransport och bedöms vara möjlig att genomföra utan skadlig påverkan på flora eller fauna.

Ungefär en kilometer nedströms bron, vid Vegeåns mynning i Skälderviken, finns två Natura 2000-områden, ett Ramsarområde, två riksintressen för naturvård och ett naturreservat. Den planerade vattenverksamheten bedöms kunna genomföras utan att orsaka grumling och vattenverksamheten bedöms inte ge upphov till några hydrauliska förändringar i Vegeå. Påverkan till följd av den planerade vattenverksamheten utgörs därför främst av risk att förorenande utsläpp når områdena om exempelvis en olycka uppstår under uppförandet av den nya bron. Under förutsättning att skadeförebyggande åtgärder vidtas bedöms risken att den planerade vattenverksamheten medför någon påverkan på naturvärdena inom dessa områden kunna minimeras.

Förordad brolösning har inga konstruktionsdelar inom vattendragets högsta högvattennivå och bedöms därför inte påverka förhållanden i vattendraget under driftsfas. Byggsfasen bedöms också vara möjlig att genomföra utan betydande påverkan på vattendraget. Genomförandet planeras så att arbete i vatten enbart krävs i mycket begränsad omfattning. Trafikverket bedömer mot bakgrund av detta att den planerade vattenverksamheten *inte* kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

## 2. Inledning

Västkustbanan mellan Göteborg och Lund/Malmö utgör en viktig förbindelse både för regional pendlingstrafik och för längre resor mellan Öresundsregionen och Göteborg/Norge. Mellan Ängelholm och Helsingborg går Västkustbanan idag på enkelspår, men sträckan planeras byggas ut till dubbelspår. I det arbetet ingår även ombyggnation av stationer längs sträckan, ombyggnation av vägar och gator där det behövs, samt stängning och ersättning av befintliga plankorsningar. Utbyggnaden till dubbelspår kommer att medföra ökad kapacitet, kortare restider samt ökad säkerhet och minskad barriäreffekt då nya korsningspunkter ska vara planskilda.

Strax söder om Ängelholm passerar Västkustbanan över Vegeå på bro. I samband med utbyggnaden till dubbelspår mellan Ängelholm och Helsingborg planeras åtgärder i anslutning till Vegeå då en ny bro ska uppföras över ån. Det kommer inte anläggas några brofundament i Vegeå och anläggningsskedet innebär inte några åtgärder direkt i Vegeå. Däremot kommer åtgärder genomföras i direkt anslutning till ån, anläggningsarbeten kopplade till uppförandet av bron kommer att vara nödvändiga inom vattenområdet. Dessa åtgärder klassas som vattenverksamhet och omfattas därmed av 11 kapitlet miljöbalken och är tillståndspliktiga.

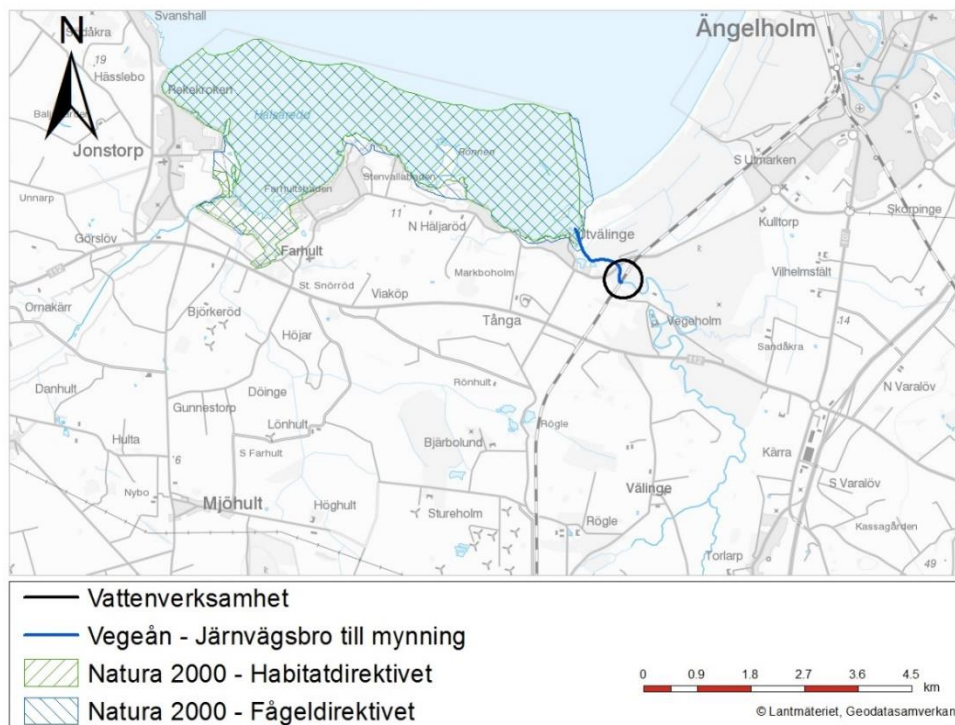
I ett inledande steg i tillståndsprocessen genomförs ett undersökningssamråd, som syftar till att informera och inhämta synpunkter från länsstyrelsen, berörda myndigheter, intresseorganisationer samt enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Föreliggande samrådsunderlag utgör underlag för undersökningssamrådet.

En järnvägsplan för utbyggnad av dubbelspår längs sträckan Ängelholm-Helsingborg kommer att lämnas till planprövning under juni 2018. Tillhörande miljökonsekvensbeskrivning blev godkänd i juni 2017 (Trafikverket, 2018a). Järnvägsplanen med tillhörande utredningar kommer att användas som underlag i arbetet med ansökan om vattenverksamhet.

## 3. Avgränsningar

### 3.1. Utredningsområde

Påverkan till följd av den planerade vattenverksamheten kommer att undersökas inom det geografiskt avgränsade utredningsområdet, vilket består av Vegeåns sträckning från den planerad järnvägsbron till mynningen i Skälderviken (Figur 1). Utredningsområdet inkluderar även Natura 2000-områdena *Skälderviken* (SPA Fågeldirektivet och SCI Habitatdirektivet) och *Jonstorp-Vegeåns mynning* (SCI Habitatdirektivet). Uppströms påverkan till följd av den nya bron undersöks inte eftersom den nya bron anläggs över högsta högvattennivån, varför påverkan i form av dämning eller ökad översvämningsrisk kan avskrivas. Beskrivning av brons utformning och uppförande redovisas i avsnitt 5.



Figur 1. Vegeåns sträckning från järnvägsbro till mynning (mörkblå linje), föreliggande vattenverksamhet (svart markering), Västkustbanan (svart-vit streckad linje), Natura 2000-områden (grönt/blått streckat område).

### 3.2. Tid

Påverkan som uppstår till följd av vattenverksamheten kommer att följas upp under bygg- och driftskedet av utbyggnaden av Västkustbanan. Byggskedet kommer att starta tidigast 2019 och järnvägen är planerad att vara i drift 2023 (Trafikverket, 2017). Västkustbanan kommer efter utbyggnaden att vara i bruk under överskådlig framtid. Undersökning av miljöeffekter och konsekvenser som kan uppstå till följd av vattenverksamheterna avgränsas därför i tid till år 2040. Samrådsunderlagets avgränsning i tid är densamma som den tidsmässiga avgränsningen i miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen för utbyggnad av dubbelspår längs sträckan Ängelholm-Helsingborg.



## 4. Förutsättningarna i utredningsområdet

Naturmiljön inom utredningsområdet utgörs av blandskog och strandängsmarker. Strax väster om korsningspunkten ligger samhället Utvälinge med villa- och bostadsbebyggelse. I höjd med Utvälinge, strax innan Vegeåns mynning i Skälderviken finns båtplatser för fritidsbåtar.

Västkustbanans sträckning över Vegeå ingår i ett område som finns utpekad i länsstyrelsens program för särskilt värdefulla kulturmiljöer. Området omfattar Vegeå uppströms järnvägsbron. Strax nedströms järnvägsbron över Vegeå finns en bevarandevärd vägbro från 1908 som ingår i en vandringsled (Trafikverket, 2017b). Det finns i övrigt inte några kulturhistoriska objekt eller fornlämningar inom utredningsområdet.

Västkustbanan passerar i dag Vegeå på en befintlig bro (Figur 2 och Figur 3). Bron uppfördes 1990 och står på två brostöd i ån. När den befintliga bron uppfördes etablerades två extra fundament för eventuella framtida brostöd nedströms bron (Figur 2).



Figur 2. Befintlig Järnvägsbro över Vegeå. Foto taget i sydlig riktning från åns norra strand. Två extra brostöd (från byggnation av befintlig bro) syns till höger i bild.



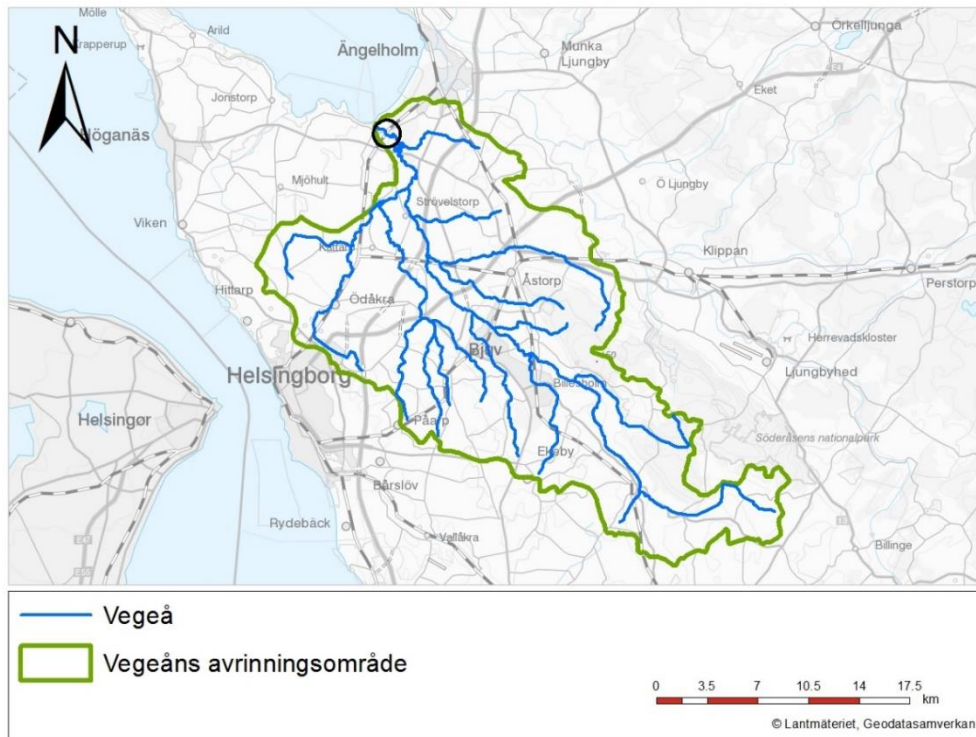
*Figur 3. Befintlig järnvägsbro över Vegeå. Foto taget 15 Mars 2018 nedströms befintlig bro på åns södra strand. Vyn är i östlig riktning.*

I anslutning till den befintliga bron är åns tvärsektion påverkad av de fyra befintliga brostöden. Åns botten och stränder kring broläget är till största delen täckt av erosionsbeständigt material (bergkross), medan botten strax nedströms bron domineras av natursten. Inslaget av lerbottnar blir större längre nedströms bron. Bergkrossmaterialet härrör troligen från tidigare brobyggnationer (Trafikverket, 2017a).

#### 4.1. Vegeåns avrinningsområde och flöden

Vegeåns avrinningsområde (95. Vegeå) är ungefär 488 km<sup>2</sup> (Figur 4). Flöden vid åns mynning finns i Tabell 1 och har hämtats från SMHI:s S-HYPE-modell. Modellens flöden är stationskorrigerade mot SMHI:s mätstation i Åbromölla cirka 22 km uppströms.





Figur 4. Vegeå (blå linje), Vegeåns avrinningsområde (grön linje) samt lokalisering för planerad vattenverksamhet (svart markering).

Tabell 1. Flöden vid Vegeåns mynning (SMHI, 2018).

	Total stationskorrigerad vattenföring (m <sup>3</sup> /s)
50-årshögflöde (HQ <sub>50</sub> )	81,2
10-årshögflöde (HQ <sub>10</sub> )	60,8
2-årshögflöde (HQ <sub>2</sub> )	37,6
Medelhögflöde (MHQ)	40,2
Medelflöde (MQ)	4,65
Medellågflöde (MLQ)	0,24

Markanvändning inom Vegeåns avrinningsområde består främst av jordbruksmark (61%), följt av skogsmark (22%) och därefter hedmark och övrig mark (10%). Inslaget av skog är större i avrinningsområdets övre delar och inslaget av jordbruksmark större i avrinningsområdets nedre delar (SMHI, 2018).

#### 4.2. Tidigare utförda inventeringar och utredningar

Vid korsningen mellan Väst kustbanan och Vegeå samt nedströms korsningen finns tre områden som har inventerats och naturvärdesklassats av länsstyrelsen. Två av dessa har bedömts som naturvärdesklass 2, Mycket höga naturvärden och ett som

naturvärdesklass 3, Höga naturvärden (Länsstyrelserna , u.å.). Den befintliga bron ligger i ett område med nyckelbiotoper som utgörs av strandskog som till största del består av bok, ek och klibbal (Skogsstyrelsen, u.å.).

En musselinventering utfördes år 2016 i Vegeå i anslutning till den befintliga järnvägsbron. Varken levande musslor eller musselskal påträffades under inventeringen. Troliga orsaker bedömdes vara att åns nedre delar är kraftigt påverkade av dikning och omgrävning, höga halter näringsämnen samt omfattande sedimenttransport. I inventeringen bedömdes det också möjligt att saltvatteninträngning från Skälderviken kunde vara en bidragande orsak till frånvaron av musslor, eftersom sötvattenmusslor är känsliga för förhöjd salthalt (Trafikverket, 2017a).

Elfiske utfördes 2015 av Vegeåns vattenvårdsförbund. Närmast inventerade lokal ligger cirka 10 km uppströms, vid Strövelstorp. Öring, spigg, gädda och ål påträffades under elfisket (Svensson, 2016).

En inventering av bottenfauna utförs var tredje år av Vegeåns vattenvårdsförbund. Vid 2015 års undersökning inventerades en lokal cirka 3 km uppströms den befintliga järnvägsbron, ovanför Vegeholms slott. Inga arter som är rödlistade, fridlysta eller upptagna i artskyddsförordningen påträffades men naturvärdena avseende bottenfauna bedömdes vara höga (Medins Havs- och Vattenkonsulter AB, 2015). Ingen naturvärdesinventering har utförts med avseende på flora och bottenfauna kring befintlig järnvägsbro men inventering är planerad och kommer att genomföras inom ramen för kommande miljökonsekvensbeskrivning. Ån är vid broläget påverkad av tidigare brobyggnationer, både genom de brostöd som placerats i ån och genom påverkan på bottensubstratet som i huvudsak består av bergkross.

Halten suspenderad substans i Vegeån har undersökts av Vegeåns vattendragsförbund genom provtagning mellan 1988–2011. Provtagningen utfördes i tre lokaler (totalt fem provpunkter) uppströms i avrinningsområdet. I samtliga provpunkter konstaterades att årsmedelvärdet för suspenderad substans var hög eller mycket hög enligt Naturvårdsverkets allmänna råd 90:4 (ALcontrol AB, 2012). En majoritet av avrinningsområde består av jordbruksmark (SMHI, 2018) och mer än 50% av ån omfattas dessutom av markavvattningsföretag och är därmed föremål för diknings- eller rensningsaktiviteter (VISS, 2018).

### 4.3. Områdesskydd

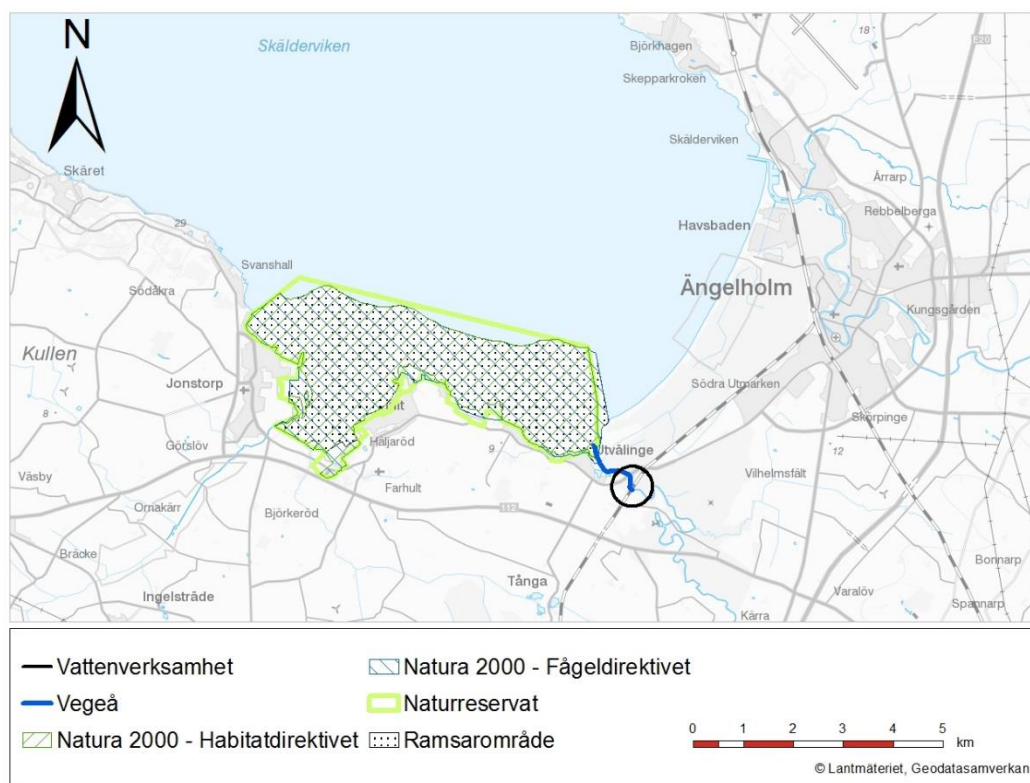
#### *Natura 2000 och riksintressen*

Vid Vegeås mynning i havet, ungefär 1 km nedströms dess korsning med Väst kustbanan, återfinns två Natura 2000-områden, ett Ramsarområde, två riksintressen för naturvård och ett naturreservat. De två Natura 2000-områdena är överlappande. De utgörs av *Jonstorp-Vegeåns mynning* (SE0430147) som omfattas av Habitatdirektivet och *Skälderviken* (SE04430125) som omfattas av både Fågel- och Habitatdirektivet. Området karaktäriseras av grunda bottnar och mycket flacka stränder. I anslutning till Vegeåns mynning i havet återfinns även utbredda vassområden. I området häckar och rastar flertalet fågelarter. De grunda bottarna utgör en viktig lek- och uppväxtplats för flera fiskarter och fungerar då även som födoplats för fåglar i området (Länsstyrelserna ,

u.å.). Natura 2000-områdena utgör även ett Ramsarområde och ingår därmed i konventionen om våtmarker av internationell betydelse.

Naturreseptatet *Jonstorp-Vegeåns mynning* överlappar delvis Natura 2000-områdena. Naturreseptatet syftar till att bevara biologisk mångfald bland fåglar och kärlväxter, bevara naturmiljöer och främja friluftslivet (Trafikverket, 2017b).

De två Natura 2000-områdena, naturreseptatet och Ramsarområdet överlappar varandra i stor uträkning och syns i Figur 5.

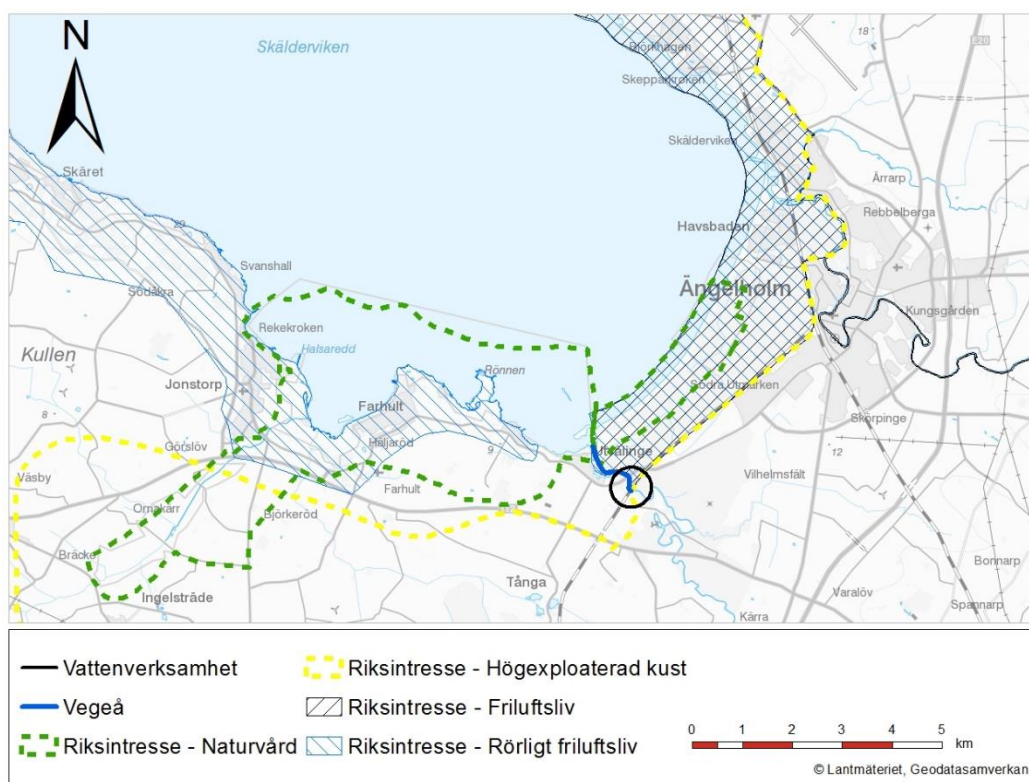


Figur 5. Vegeå (mörkblå linje), lokalisering för planerad vattenverksamhet (svart markering), Natura 2000-områden (grönt/blått streckat område), Naturreseptat (ljusgrön linje) samt Ramsarområde (svartprickig markering).

Vid Vegeåns mynning finns även två riksintressen för naturvård: *Ängelholms strandskog* och *Farhult – Görslövsån – Vegeåns mynning*. Riksintressenas naturvärden utgörs av flertalet värden kopplade till flora, fauna, landskapsbild och landskapshistoria (Trafikverket, 2017b). Utöver riksintressena för naturvård vid Vegeåns mynning utgör Väst kustbanans sträckning mellan Ängelholm och Helsingborg och dess tillhörande stationer ett utpekade riksintresse för järnväg. Sträckningen ingår även i Trans European Network (TEN-T nätet), ett järnvägsnät där EU har pekade ut järnvägssträckningar av internationell betydelse. Sträckan är mycket viktig för person- och godstågstrafiken och ingår även i det utpekade strategiska godsnätet (Trafikverket, 2017b).

Utredningsområdet ligger även inom riksintresse för högexploaterad kust som syftar till att skydda kustområdets natur- och kulturvärden mot ingrepp som påtagligt kan skada dessa värden (Trafikverket, 2017b). Aktuell sträcka av Vegeå och åns norra strand ligger inom riksintresset *Bjärekusten-Skälderviken* som utgör riksintresse för friluftsliv. Utredningsområdet överlappar också området *Kullaberg och Hallandsåsen med angränsande kustområden* vilket utgör riksintresse för rörligt friluftsliv.

Samtliga riksintressen finns presenterade i Figur 6.



Figur 6. Vegeå (mörkblå linje), lokalisering för planerad vattenverksamhet (svart markering), riksintresse för naturvård (grön markering), riksintresse för högexploaterad kust (gul markering), riksintresse för friluftsliv (svart streckad markering), riksintresse för rörligt friluftsliv (blå streckad markering).

### Strandskydd

Vegeå är ett strandskyddat vattendrag (100 meter). Strandskyddet syftar till att trygga allmänhetens tillgång till strandområden och till att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten.

### Ytvattenförekomst

Vegeås sträckning genom utredningsområdet är en statusklassad vattenförekomst som benämns *Vegeå sträckan Havet-Hasslarpsån (SE 623451-131417)*. Vattenförekomstens ekologiska status har bedömts som *Dålig*. Vattenförekomsten omfattas av ett generellt undantag från att uppnå god ekologisk status till år 2021 med anledning av övergödningssproblem och att morfologiska förändringar (till följd av mänskliga aktiviteter) konstaterats i vattendraget. Beslutat kvalitetskrav är god ekologisk status 2027. Den kemiska ytvattenstatusen utan överallt överskridande ämnen har bedömts som *God*, vilket också fastställts som miljö kvalitetsnorm (VISS, 2018). I den bedömningen ingår inte kvicksilver eller polybromerade difenyletrar (PBDE), ämnen som överskrider i alla ytvattenförekomster på grund av atmosfärisk deposition. För att de



överallt överskridande ämnena inte ska överskugga problem med andra prioriterade ämnen presenteras därför kemisk status utan överallt överskridande ämnen (VISS, Kemisk status, 2018b).

## 5. Planerad vattenverksamhet

En ny bro planeras att uppföras nedströms den befintliga bron, på dess västra sida (Figur 7). Den nya bron löper parallellt med befintlig bro och kommer att utföras i betong och utformas som en spännarmerad balkbro i ett spann. Bron utformas utan stöd i vattendraget och brons underkant konstrueras över högsta högvattennivån (Trafikverket, 2018b).



Figur 7. Planerat broläggning markerat i gult. Befintlig och framtida spårdragning markerad i turkos.

Under byggskedet kommer arbete i vatten att i största möjliga mån undvikas. Först utförs förberedande arbeten såsom markbearbetning för arbetsytor, anläggning av arbetsvägar samt avverkning av träd vid tillkommande spår och på etableringsytor. Uppförande av den nya bron planeras att utföras så att arbete i vatten ska undvikas i största möjliga mån. Befintliga extra brostöd (Figur 2) höjs först upp över högsta högvattennivå. Vid höjningen av de befintliga stöden kan arbete i vatten krävas i begränsad omfattning för att få formställning på plats ovanpå de befintliga stöden. En plattform etableras därefter på de upphöjda brostöden och från plattformen etableras stöd för formställning av den nya bron. Längs vattendragets stränder, utanför befintliga brostöd, etableras stöd för formställning mot marken. Det enda momentet som kan behöva utföras i vatten är upphöjning av de befintliga brostöden, övriga moment



bedöms vara möjliga att utföra från den upphöjda plattformen eller från vattendragets stränder.

Arbetet med att etablera arbetsytor, arbetsvägar och övriga anläggningsarbeten kring broläget beräknas pågå i cirka 4 månader. Etablering av ny järnvägsbro bedöms pågå under cirka 3,5–4 månader. Totalt bedöms alltså byggfasen pågå under cirka 7,5–8 månader.

## 5.1. Miljöeffekter

### 5.1.1. Byggfas

#### *Hydraulik*

Arbete över Vegeå sker från plattform över högsta högvattennivå. Överkanten på de befintliga extra brostöden ligger över medelvattennivån med marginal. Det medför att ingen påverkan avseende vattennivå eller vattenhastigheter i ån uppstår vid normalflöde. Om vattennivån stiger över de befintliga extra brostödens nivå i byggskedet medför det en viss påverkan på sektionens hydrauliska kapacitet, eftersom de förlängda brostöden och de stöd för formställningen som etableras längs vattendragets södra och norra strand minskar den tillgängliga flödesarean något. Påverkan på den tillgängliga flödearean är dock mycket begränsad och det bedöms osannolikt att etableringen skulle innebära någon märkbar påverkan på hydrauliken kring broläget under byggfasen. Under byggfasen bedöms därför påverkan på vattendjup och vattenhastigheter i vattendraget vara nästintill obefintlig. Det innebär även att risk för översvämning uppströms bron eller dämning i byggfasen inte bedöms uppstå.

#### *Grumling och sedimenttransport*

Under byggskedet kommer endast arbete i vatten att utföras vid höjning av de befintliga brostöden. Därmed bedöms bron vara möjlig att uppföra utan större arbete i vatten. Stöd för formställning kommer att behöva etableras längs Vegeåns strandbankar. Kring broläget består åns botten och strandbankar av erosionsbeständigt material, vilket gör att arbetet bedöms vara möjligt att utföra utan att fint material rörs upp i ån. Därutöver är Vegeå redan i dagsläget periodvis utsatt för höga halter suspenderat material, vilket innebär att flora och fauna i ån är anpassade för förhållanden där vattnet tidvis är grumligt. Sammantaget bedöms därför ingen betydande risk för grumling eller sedimenttransport med en skadlig påverkan på flora och fauna föreligga till följd av uppförande av ny bro.

#### *Ekologisk påverkan vid bron*

Under byggfasen kan arbete i vatten i begränsad omfattning behöva utföras för att höja befintliga brostöd. Efter etablering av stöd och plattform bedöms byggnationen vara möjlig att utföra utan arbete i vatten. Arbetet är möjligt att utföra utan att påverka möjligheten för fiskar att passera broläget, eftersom sektionen mellan befintliga extra brostöd kan hållas öppen under hela processen. Det finns inga indikationer på att vattendragets övriga flora eller fauna skulle vara känsligt vid broläget. Flora och fauna vid bron kommer att inventeras för att säkerställa att slutsatsen är korrekt, informationen inkluderas i kommande miljökonsekvensbeskrivning. Sammantaget bedöms byggnationen vara möjlig att utföra utan att skada känslig flora eller fauna i

vattendraget om lämpliga skadeförebyggande åtgärder vidtas. Därmed kan negativ påverkan på vattendragets naturvärden undvikas.

Under byggskedet kommer avverkning av träd och intrång i naturmiljön att ske på platser där anläggningsytor krävs och där den nya bron ska placeras. Dessa arbeten kommer att utföras inom områden som har inventerats och naturvärdesklassats av länsstyrelsen (Länsstyrelserna, u.å.). Åtgärderna kommer även att utföras i ett område med nyckelbiotoper (Skogsstyrelsen, u.å.). Ingreppen i naturmiljön bedöms som små i förhållande till storleken på de inventerade områdena. Genom inventering, nödvändiga säkerhetsåtgärder och nödvändiga krav på entreprenören minimeras eventuell negativ påverkan på höga naturvärden och nyckelbiotoper.

#### *Utsläpp*

Vid byggnation kring vattendrag föreligger alltid en viss risk för förorenande utsläpp av till exempel drivmedel, hydrauloljor eller andra kemikalier, vilket även gäller under byggfasen för den planerade vattenverksamheten. Genom riskanalys och skadeförebyggande åtgärder under byggfasen kan risken för utsläpp minimeras. Beredskap kommer då att finnas på plats för att hantera olyckor.

#### *Natura 2000 och riksintressen*

Påverkan till följd av den planerade vattenverksamheten på Natura 2000-områdena utgörs främst av risk att förorenande utsläpp når områdena om exempelvis en olycka uppstår under uppförandet av den nya bron. Natura 2000-områdena *Skälderviken* och *Jonstorp Vegeåns mynning* har höga naturvärden och de många fisk- och fågelarter som vistas i området, gör områdena känsliga för utsläpp av föroreningar. Det är därför av vikt att skadeförebyggande åtgärder under byggskedet vidtas och att krav ställs på entreprenören att efterleva dessa. Det gäller även för att skydda värdena inom riksintressena för naturvård *Ängelholms strandskog* och *Farhult – Görslövsån – Vegeåns mynning* och naturreservatet *Jonstorp-Vegeåns mynning* samt Ramsarområdet. Under förutsättning att skadeförebyggande åtgärder vidtas bedöms den planerade vattenverksamheten inte medföra någon påverkan på naturvärdena inom dessa områden.

Då den planerade vattenverksamheten inte bedöms orsaka grumling eller några hydrauliska förändringar i Vegeå, kommer de skyddade områdena i Skälderviken inte riskera att bli påverkade.

Utbyggnaden av Väst kustbanan, som utgör riksintresse för järnväg, innebär att transportsystemets behov av ökad kapacitet kan uppnås samt att trafikosäkra plankorsningar försvinner. Utbyggnaden kommer därför att innebära att den interregionala persontågtrafiken förbättras och att riksintresset för järnväg påverkas positivt. Då den planerade vattenverksamheten är en del av utbyggnaden av Väst kustbanan bedöms även den bidra positivt till riksintresset för järnväg.

Utredningsområdet ligger inom riksintresse för högexploaterad kust och riksintresse för friluftsliv. Inom utredningsområdet kommer intrång i riksintressena under byggskedet

endast att ske kring den plats där den nya bron uppförs. Intrången kommer att utföras på platser som i dagsläget är exploaterade i nära anslutning till befintlig järnväg och de områden som tas i anspråk kommer att vara mycket små i förhållande till riksintressenas totala storlek. Den planerade vattenverksamheten bedöms därför inte medföra någon påverkan på riksintresset för högexploaterad kust eller riksintresse för friluftsliv.

#### *Strandskydd*

Intrång i strandskyddat område kommer att ske under byggskedet då den nya bron ska uppföras. Det kommer inte vara möjligt för allmänheten att nyttja området i direkt anslutning till bron under byggskedet. Intrånget pågår dock under en begränsad tidsperiod, cirka 8 månader, och efter avslutad byggfas kommer det återigen vara möjligt att vistas i området. Den planerade vattenverksamheten bedöms inte medföra väsentligt förändrade livsvillkor för djur- och växtarter i området (se tidigare stycke *Ekologisk påverkan vid bron* i avsnittet). Syftet med strandskyddet bedöms därför inte motverkas.

#### *Ytvattenförekomst*

Föreslagen brolösning har inga konstruktionsdelar under högsta högvattennivå och bedöms därför inte medföra någon påverkan på vattendragets hydrauliska förutsättningar. Ingrepp i närområdet under byggfasen är temporära och små i förhållande till vattendragets storlek. Arbete i vatten under byggfasen är mycket begränsat och risken för grumling bedöms vara liten. Bron bedöms därmed inte försämra livsmiljön för vandrande fisk. Med avseende på kiselalger och bottenfauna bedöms vattenförekomsten som helhet inte påverkas av bron även om lokal påverkan på botten inte helt kan uteslutas. Bron bedöms inte påverka några hydromorfologiska kvalitetsfaktorer. Färdig bro bedöms inte heller bidra till förhöjda halter av några prioriterade ämnen, EU:s-gemensamma gränsvärden eller försämra några enskilda fysikaliskkemiska kvalitetsfaktorer. Under byggfasen finns en risk för utsläpp till vattendraget men det bedöms kunna hanteras genom utförande av riskanalys och skadeförebyggande åtgärder.

Sammantaget är bedömningen att vattenverksamheten inte försämrar någon enskild kvalitetsfaktor eller bidrar till att försvåra måluppfyllnaden. Vidare utredning av miljökonsekvensnormerna görs i efterföljande miljökonsekvensbeskrivning.

#### *Kulturmiljö*

Det kommer inte förekomma några arbetsmoment under byggskedet uppströms broläget. Området uppströms broläget som ingår i länsstyrelsens program för särskilt värdefulla kulturmiljöer bedöms därför inte påverkas av den planerade vattenverksamheten. Byggskedet av den nya bron bedöms inte medföra någon risk för översvämning nedströms broläget, varför påverkan på den utpekade bevarandevärda vägbron nedströms broläget inte bedöms uppstå. Arbetsytor som kommer att tas i anspråk under byggskedet ligger även på ett avstånd om minst 40 meter från bron som därför inte heller bör påverkas av dessa.

#### 5.1.2. Driftsfas

Färdigställd bro har inga konstruktionsdelar inom högsta högvattennivå. Bron bedöms därför inte påverka den hydrauliska sektionen, bottenförhållandena eller strändernas

beskaffenhet jämfört med nuläget. Då den hydrauliska sektionen inte påverkas jämfört med nuläget påverkas inte vattennivå eller hastigheter i vattendraget. Bedömningen görs därför att uppförd bro under driftskede inte kommer att påverka vattendraget beträffande översvämningensrisk genom dämning, sedimenttransport eller vattendragets naturvärden. Avverkning av skog kring bron bedöms inte utgöra någon betydande påverkan då det sker inom mycket begränsade ytor.

## 6. Skadeförebyggande åtgärder

Med undantag för fisk har inga rödlistade eller fridlysta arter påträffats vid broläget. Det finns inga indikationer på att vattendragets övriga flora eller fauna skulle vara känslig vid broläget. En naturvärdesinventering planeras och kommer att genomföras i samband med kommande miljökonsekvensbeskrivning för att säkerställa att ingen känslig flora eller fauna påverkas. Om någon känslig flora eller fauna påträffas kan den förflyttas.

För att minimera risken för utsläpp kan en riskutredning genomföras innan byggnation. Beroende på om risker föreligger kan exempelvis följande riskminimerande åtgärder vidtas (Trafikverket, 2017b):

- Riskberedskap vid oförutsedda utsläpp till mark eller vatten exempelvis med absorptionsmedel, uppsamlingsplats och oljelänsar.
- Massor och snö skall hanteras på ett sådant sätt att spridning av eventuell förorening förebyggs.
- Lagring, uppläggning och hantering skall ske på sådant sätt att spill och läckage fångas upp. Detta gäller alla kemiska produkter och allt material som hanteras i uppdraget, såväl insatsvaror som avfall.
- Tvättning, rengöring, tankning, reparationer och service av fordon och arbetsmaskiner utförs på härför iordningställd eller avsedd plats.
- Uppställning av fordon och arbetsmaskiner på hjul skall vara anordnad så att eventuellt läckage kan samlas upp och förhindras nå omgivande mark, vattendrag, sjö och grundvatten innan åtgärder med anledning av läckaget hinner vidtas.
- Damningsförebyggande åtgärder ska vidtas vid risk för damning i samband med byggtrafik, schakt eller grävarbeten.

För att minimera påverkan på värdefulla träd i närområdet kan en inventering utföras innan byggfasen. Om värdefulla träd identifieras vidtas lämpliga skadeförebyggande åtgärder och nödvändiga krav ställs på entreprenören.

## 7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Förordad brolösning har inga konstruktionsdelar inom vattendragets högsta högvattennivå och bedöms därför inte påverka förhållanden i vattendraget under driftsfas. Byggfasen bedöms också vara möjlig att genomföra utan betydande påverkan på vattendraget och närområdet. Genomförandet planeras så att arbete i vatten enbart krävs i mycket begränsad omfattning.

Trafikverket bedömer mot bakgrund av ovanstående att den planerade vattenverksamheten *inte* kan antas medföra betydande miljöpåverkan och att en liten miljökonsekvensbeskrivning därför ska tas fram i nästa skede.

## 8. Fortsatt arbete

När undersökningssamrådet är genomfört upprättas en samrådsredogörelse med bemötande av synpunkter som inkommit under samrådstiden. Samrådsunderlaget och samrådsredogörelsen utgör därefter underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning kommer att upprättas efter genomfört undersökningssamråd, när beslut om betydande miljöpåverkan har fattats.



## 9. Källor

ALcontrol AB. (2012). *Vegeån 2011 - Vegeåns Vattendragsförbund*. Vegeåns vattendragsförbund.

Länsstyrelserna . (u.å.). *WebbGIS. Materialförsörjning Skåne*. Hämtat från <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=b7241a817ba040b69ea8f2a66a57d15a>

Medins Havs- och Vattenkonsulter AB. (2015). *Bottenfauna i Vegeån 2015. En undersökning av fem lokaler i huvudfåran och fem lokaler i biflöden*. Vegeåns vattendragsförbund.

Naturvårdsverket. (u.å.). *Skyddad natur*. Hämtat från <http://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>

SMHI. (2018). *Vattenwebb - Modelldata per område*. Hämtat från <http://vattenwebb.smhi.se/modelarea/>

Sweco. (2008). *Översiktlig översvämningskartering Vegeåns mynning, Hasslarpsån, Skavebäcken samt Oderbäcken*. Malmö: Sweco Environment AB.

Svensson, M. (2016). *Elfiskundersökningar i Vege å 2015*. MS naturfakta.

Trafikverket. (2017a). *Fastställelsehandling. Dubbelspår Ängelholm-Helsingborg, Romares väg. Naturvärdesinventeringar*. Malmö: Trafikverket.

Trafikverket. (2017b). *Fastställelsehandling. Järnvägsplan Dubbelspår Ängelholm-Helsingborg, Romares väg. Miljökonsekvensbeskrivning*.

Trafikverket. (2018a). *Fastställelsehandling. Dubbelspår Ängelholm-Helsingborg, Romares väg. Järnvägsplansbeskrivning*. Malmö.

Trafikverket. (2018b). *Systemhandling. Dubbelspår Ängelholm-Helsingborg, Romares väg. PM Byggnadsverk: 421-21-025-006\_Jvg-bro över Vegeå*. Trafikverket.

VISS. (2018). *Vege å: Havet-Hasslarpsån*. Hämtat från <http://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA85123011>



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 211 18 Malmö. Besöksadress: Gibraltargatan 7.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

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