

# **SAMRÅDSUNDERLAG – Faunaåtgärder väg 21 Perstorp - Tyringe**

## **Hässleholms och Perstorps kommuner, Skåne Län**

Vägplan, 2025-09-22



**Trafikverket**

Postadress: Box 543, 291 25 Kristianstad

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG – Faunaåtgärder väg 21 Perstorp - Tyringe

Författare: Jonas Johansson och Hanna Lindahl, IVsörv2

Dokumentdatum: 2025-09-22

Ärendenummer: TÄHS-2025-000177

Åtgärdsnummer: 2192

Uppdragsnummer: 185801

Version: 1.0

Kontaktperson: Jonas Johansson, IVsörv2

# Innehåll

|                                                                                    |    |
|------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Inledning.....                                                                  | 5  |
| 1.1. Planlägningsprocessen .....                                                   | 5  |
| 1.2. Bakgrund .....                                                                | 5  |
| 1.3. Ändamål.....                                                                  | 5  |
| 1.4. Tidigare studier.....                                                         | 6  |
| 2. Åtgärdens omfattning .....                                                      | 6  |
| 2.1. Tid .....                                                                     | 7  |
| 3. Övergripande miljökrav .....                                                    | 7  |
| 3.1. Kommunala planer .....                                                        | 7  |
| Översiktsplaner.....                                                               | 7  |
| Detaljplaner .....                                                                 | 7  |
| Övriga kommunala planer .....                                                      | 7  |
| 3.2. Riksintressen.....                                                            | 8  |
| 3.3. Miljökvalitetsnormerna.....                                                   | 8  |
| 3.4. Kvalitetsmål .....                                                            | 8  |
| 3.5. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler .....                                     | 9  |
| 3.6. Klimat och risker .....                                                       | 9  |
| 4. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper ..... | 10 |
| 4.1. Avgränsning .....                                                             | 10 |
| 4.2. Lokalisering faunabroar .....                                                 | 11 |
| 4.2.1. Faunabro - Kommungränsen.....                                               | 11 |
| 4.2.2. Faunabro - väster om Tyringe .....                                          | 13 |
| 4.2.3. Förkastade lokaliseringar .....                                             | 14 |
| 4.3. Utformning .....                                                              | 15 |
| Faunastängsel sträckan Perstorp – Tyringe.....                                     | 15 |
| Viltuthopp.....                                                                    | 15 |
| Faunabroar .....                                                                   | 16 |
| 4.4. Landskap och markanvändning.....                                              | 16 |
| 4.5. Naturmiljö.....                                                               | 18 |
| Skyddade områden.....                                                              | 18 |
| Strandskydd .....                                                                  | 18 |
| Artskydd, rödlistade arter och värdefulla träd.....                                | 19 |
| Invasiva arter .....                                                               | 19 |
| 4.6. Hydrogeologi och vattenområden .....                                          | 19 |

|       |                                            |    |
|-------|--------------------------------------------|----|
| 4.7.  | Geoteknik .....                            | 20 |
|       | Berggrund .....                            | 20 |
|       | Jordart .....                              | 21 |
| 4.8.  | Hushållning med naturresurser .....        | 21 |
| 4.9.  | Förorenade områden .....                   | 22 |
| 4.10. | Kulturmiljö .....                          | 23 |
| 4.11. | Boende, hälsa och säkerhet .....           | 24 |
|       | Befolkning och bebyggelse .....            | 24 |
|       | Trafikolyckor .....                        | 24 |
|       | Farligt gods .....                         | 24 |
| 4.12. | Rekreation och friluftsliv .....           | 25 |
| 4.13. | Befintlig väganläggning och trafik .....   | 25 |
|       | Vägstandard .....                          | 25 |
|       | Biltrafik .....                            | 25 |
|       | Kollektivtrafik .....                      | 25 |
|       | Gång- och cykeltrafik .....                | 25 |
| 4.14. | Ledningar .....                            | 26 |
| 5.    | Dispenser, tillstånd etc. ....             | 26 |
| 6.    | Påverkan under byggtiden .....             | 26 |
|       | Trafik under byggtiden .....               | 26 |
|       | Miljö .....                                | 26 |
| 7.    | Försiktighetsåtgärder .....                | 27 |
| 8.    | Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan ..... | 27 |
| 9.    | Fortsatt arbete .....                      | 27 |
| 9.1.  | Planläggning .....                         | 27 |
| 9.2.  | Viktiga frågeställningar .....             | 27 |
| 10.   | Källor .....                               | 28 |

# 1. Inledning

## 1.1. Planläggningsprocessen

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

I 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.

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

Väg 21 är en viktig förbindelselänk mellan Helsingborg, Hässleholm och Kristianstad och sträcker sig från E4 i väst och E22 i öst. Sträckan mellan Perstorp och Tyringe är ca 10 km och utgörs av mötesfri väg. Väg 21 har en hög trafikvolym. Sträckan saknar faunastängsel och planskilda passager för fauna.

Utmed sträckan har det inträffat många viltolyckor med klövvilt, framförallt med älg. Olyckorna har resulterat i svåra personskador samt dödsfall, vilket indikerar att det finns ett behov för viltet att passera vägen på ett säkert sätt.

De flesta djur har ett grundläggande behov av att förflytta sig i landskapet, exempelvis för näringssök, nattvila och reproduktion. En väg som saknar passager för vilt kan utgöra en barriär om den exempelvis trafikeras av höga trafikflöden, har hög hastighet och har mitträcke, vilket är fallet på den aktuella sträckan. Vägar kan därmed försvåra eller hindra viltet från att röra sig fritt i landskapet. När de ändå försöker passera vägen kan det leda till viltolyckor.

Som en effekt av de tänka ovan åtgärderna ökar även trafiksäkerheten för bilisterna och risken för allvarligt skadade och omkomna i trafiken minskar.

## 1.3. Ändamål

På nationell nivå finns det övergripande målet för transportpolitiken, som är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Det övergripande målet stöds av två huvudmål, funktionsmålet, som berör resans eller transportens tillgänglighet samt hänsynsmålet, som handlar om säkerhet, miljö och hälsa.

Ändamålet med projektet är att förbättra viltets möjligheter att korsa väg 21 på ett säkert sätt och minska vägens barriärverkan för vilt och samtidigt förbättra trafiksäkerheten för fordonstrafiken.

Följande projektmål har utformats:

- Ökad möjlighet för viltet att säkert passera vägen.
- Minska antalet viltolyckor på sträckan.
- Minska andelen allvarligt skadade och omkomna i trafiken.
- Begränsa trafikstörning på befintliga anläggningar under projektets genomförande.
- Inga arbetsplatsolyckor under projektets genomförande.

#### 1.4. Tidigare studier

Trafikverket arbetar efter en fyrstegsprincip som är en planeringsprincip för hushållning av resurser och minskning av transportsystemets negativa effekter. De fyra stegen är (1) Tänk om, (2) Optimera, (3) Bygg om och (4) Bygg nytt. Förslag till lämpliga lösningar på identifierade problem prövas och diskuteras utifrån de fyra olika stegen. I många fall omfattar den slutliga lösningen åtgärder i flera av de olika stegen.

Trafikverket genomförde under år 2022 en åtgärdsvalstudie (ÅVS) avseende faunaåtgärder utmed Skånebanan och väg 21, delen Åstorp-Finja för att minska infrastrukturens barriäreffekt för stora och medelstora däggdjur. Syftet med åtgärdsvalstudien var att studera hur det går att öka viltets möjligheter att röra sig på ett säkert sätt i landskapet.

Det aktuella projektets åtgärder kommer att hamna inom steg 3 (Bygga om) och steg 4 (Bygga nytt), där steg 3 innefattar anläggande av nytt faunastängselsystem, som syftar till att effektivisera befintlig väganläggning med ökad trafiksäkerhet som följd, och steg 4 vilket innebär byggnation av faunabroar.

## 2. Åtgärdens omfattning

För att öka trafiksäkerheten och förbättra viltets möjligheter att korsa väg 21 planeras anläggande av faunastängsel på vardera sida utmed den aktuella sträckan av väg 21 mellan Perstorp och Tyringe (totalt ca 20 km faunastängsel), samt anlägga två faunabroar för stora och medelstora däggdjur. Viltuthopp, färister och grindar kommer att anläggas, samt invik av faunastängsel kommer att utföras.



Figur 1 Översiktsskild. Bildkälla: Lantmäteriets topowebbkarta.

## 2.1. Tid

Arbetet med vägplanen planeras till 2024–2027.

Byggstart för projektet planeras till år 2028 och beräknas vara färdigställt år 2030.

## 3. Övergripande miljökrav

### 3.1. Kommunala planer

#### *Översiktsplaner*

Perstorp kommuns översiktsplan "Översiktsplan 2030 Perstorps kommun" nämns att väg 21 pekas ut av Trafikverket som del av det funktionellt prioriterade vägnätet samt som riksintresse. Främst nämner översiktsplanen förändringar och förbättringar gällande trafiksäkerheten för väg 21 inom tätorten. I övrigt berör inte översiktsplanen någon del av utredningsområdet och det finns inga konflikter mellan det aktuella projektet och i översiktsplanen planerade utbyggnadsområden.

Hässleholm kommuns översiktsplan "Översiktsplan för Hässleholms kommun 2022–2040" nämns att väg 21 pekas ut av Trafikverket som del av det funktionellt prioriterade vägnätet samt som riksintresse. Främst nämner översiktsplanen förändringar och förbättringar gällande trafiksäkerheten för väg 21 genom tätorten. Utökade områden för industri och verksamheter planeras intill väg 21 vid infarterna till Tyringe. Översiktsplanen knyter an till detaljplanerna för Västra Torup (se nedan) som öppnar upp för utökad bebyggelse. I övrigt berör inte översiktsplanen någon del av utredningsområdet och det finns inga konflikter mellan det aktuella projektet och i översiktsplanen planerade utbyggnadsområden.

#### *Detaljplaner*

Inga detaljplaner i Perstorps kommun berörs av vägplanen.

I Hässleholms kommun berörs två detaljplaner för Västra Torup.

- 11-VTO-421: Förslag till ändring av byggnadsplan för Västra Torups samhälle Tyringe kommun, fr.o.m. 1974 Hässleholms kommun. Upprättad i februari 1973.
- 11-VTO-422: Förslag till ändring av byggnadsplan för Torup 1:194 mfl, Västra Torups samhälle Tyringe kommun, fr.o.m. 1974 Hässleholms kommun. Upprättad i september 1973.

#### *Övriga kommunala planer*

Perstorps kommun har inget separat kulturmiljöprogram, men översiktsplanen nämner viktiga kulturmiljöer. Inga av dessa ligger inom utredningsområdet.

Perstorps kommuns naturvårdsprogram, som antogs 2021-12-15, berör hela kommunen. Enligt den finns det områden med naturvärdesklass 3 i närheten av väg 21. Inga av dessa områden ligger inom utredningsområdet.

Hässleholms kommun har tagit fram "Kulturmiljöprogram för Hässleholms stad 2021" vilken inte berör utredningsområdet.

I naturvårdsplanen för Hässleholms kommun, daterad 2021-12-15, nämns ett skogsparti med höga naturvärden som gränsar till väg 21 i Tyringe. Detta område ligger utanför utredningsområdet och kommer inte beröras av denna vägplan.

### 3.2. Riksintressen

Väg 21 utgör riksintresse för kommunikationer enligt 3 kapitlet 8 § Miljöbalken.

Inga övriga riksintressen finns inom utredningsområdet.

Konsekvenser: Ingen påverkan på riksintresse för kommunikation.

### 3.3. Miljökvalitetsnormerna

Inom utredningsområdet finns vattendrag, sjöar samt tre grundvattentäkter som omfattas av miljökvalitetsnormer för vatten. De namngivna vattenförekomsterna i området är Ybbarpsån och Svenstorpsbäcken samt de tre vattenskyddsområdena Torup 1:6 (beslutat 1984), Västra Torup (beslutat 2003) och Vattentäkt i Tyringe (beslutat 2002).

Konsekvenser: Inga negativa effekter bedöms uppstå för miljökvalitetsnormerna eftersom schakten och fundamenten till faunabroarna inte går ner till grundvattnet samt att gängse försiktighetsåtgärder kommer att vidtas vid arbete intill och inom vattenskyddsområdena.

### 3.4. Kvalitetsmål

Miljömålet "Ett rikt växt- och djurliv", berör biologisk mångfald. Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd. Det är av stor vikt att genflöden mellan populationer består, vilket kräver att landskapet är sammanhållet. Människor ska ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd.

Målet "Levande skogar" trycker på att skogens biologiska mångfald ska vara bevarad och att arter har möjlighet att sprida sig inom sina naturliga utbredningsområden som en del i en grön infrastruktur. Vidare lyfter målet vikten av att värden för friluftslivet värnas och bibehålls. Projektet bedöms medverka till att miljömålet uppfylls genom att antalet dödade djur minskar och möjligheterna för djuren att röra sig i landskapet säkerställs genom anläggandet av ett antal faunapassager.

Miljömålet "Ett rikt odlingslandskap" syftar till att bevara värdena i dagens odlingslandskap.

Miljömålet "Grundvatten av god kvalitet" syftar till att ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt bidra till en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag.

Målet "Levande sjöar och vattendrag" strävar efter att sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljövärden samt landskapets ekologiska och vattenhushållande funktion ska bevaras, samtidigt som förutsättningar för friluftsliv värnas.

Konsekvenser: Inga negativa effekter bedöms uppstå för ovanstående kvalitetsmål eftersom det aktuella projektet bedöms medverka till målet "Ett rikt växt- och djurliv" genom att bidra till ett sänkt antal viltolyckor och bibehålla passagemöjligheter. Gällande målet "Levande skogar" kommer andelen skog som tas i anspråk för projektet bedöms som liten och begränsad, och motverkar inte miljömålet. Projektet varken motverkar eller medverkar till att miljömålet "Ett rikt odlingslandskap" uppfylls då andelen odlingsmark som tas i anspråk är mycket begränsad. Projektet kommer att arbeta för att säkerställa att miljömålen "Grundvatten av god kvalitet" samt "Levande sjöar och vattendrag" kan följas med hänsyn till de åtgärder som görs i projektet.

### 3.5. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

I 2 kapitlet Miljöbalken redovisas de allmänna hänsynsregler som är grundläggande för prövningen om tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens: bevisbörderegeln, kunskapskravet, försiktighetsprincipen, produktvalsprincipen, hushållnings- och kretsloppsprincipen, lokaliseringsprincipen, skälighetsregeln och skadeansvaret. Projektet kommer att bedrivas så att Miljöbalkens allmänna hänsynsregler uppfylls.

Hänsynsreglerna bedöms uppfyllas genom att en vägplan inklusive miljöbeskrivning eller miljökonsekvensbeskrivning, upprättas. Projekteringen och miljöarbetet utförs av erfarna projektörer och handläggare och följer gällande normer och krav. För att minimera påverkan kommer projektets eventuella miljöpåverkan bedömas kontinuerligt under planläggningsprocessens gång. Trafikverket ställer omfattande miljökrav på sina entreprenörer för byggtiden, bland annat vid hantering av miljöfarliga ämnen. Försiktighet iakttas vid hantering av drivmedel och kemikalier. I första hand ska miljövänliga produkter och arbetsmetoder användas. God masshantering eftersträvas.

Vid behov kommer åtgärder att föreslås för att minimera de negativa konsekvenserna projektet medför för vissa aspekter. De huvudsakliga konsekvenserna kommer att identifieras i vägplanen och skadeförebyggande åtgärder kommer att vidtas där det är motiverat och skäligt för att minska projektets miljökonsekvenser. Skadeansvaret innebär att det är den som orsakat en skada eller olägenhet för människors hälsa som är ansvarig för att skadan blir avhjälpt. Detta kommer att beaktats vid kommande upphandling och arbeten.

### 3.6. Klimat och risker

Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på väg- och järnvägsanläggningarna för att uppnå en effektiv drift, ett underhållsvänligt samt kostnadseffektivt väg- och järnvägssystem. Alla förändringar, ny- och reinvesteringar i anläggningen utförs med målsättning att minimera livscykelkostnaderna. Alla förändringar i anläggningen utförs även med målsättningen att minska energianvändning och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv.

Under projektering arbetas det aktivt och systematiskt för att ta fram effektiva lösningar som minimerar utsläppen av klimatgaser såväl från trafiken som byggande, drift och underhåll av anläggningen. Utifrån klimatberäkningar identifieras de viktigaste klimataspekterna och lösningar för att minska klimatpåverkan och energianvändning i projektet föreslås och implementeras. Arbetet med masshantering utgår ifrån hushållnings- och kretsloppsprincipen samt miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan.

Vid anläggandet av de nya planskilda faunapassagerna behöver hänsyn tas till eventuella framtida stigande vattennivåer. I övrigt bedöms inte projektet påverkas av klimatförändringar, eftersom de planerade åtgärderna inte påverkar den befintliga avvattningen.

## 4. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

### 4.1. Avgränsning

Utredningsområdet för vägplanen sträcker sig längs väg 21 mellan Perstorp och Tyringe. I väster börjar/slutar utredningsområdet öster om Perstorp där hastigheten ökar från till 70 km/h till 100 km/h till och i öst börjar/slutar utredningsområdet väster om Tyringe där det går en enskild väg norrut till Mammarp. Sträckan är ca 10 km lång. Utredningsområdet har generellt avgränsats till en ca 50 m bred korridor på vardera sidan om vägen. Vid platserna för de planerade faunabroarna för stora och medelstora däggdjur (kommungränsen Perstorp och Hässleholms kommun samt Stora Torsjö) är utredningsområdet utökat till ca 200 m på vardera sida av väg 21. Se figur 2 nedan.



Figur 2 Utredningsområdet på sträckan Perstorp – Tyringe. Bildkälla: Lantmäteriets topowebbkarta

Beskrivningen av projektets effekter begränsas geografiskt till ett influensområde, vilket är den yta inom vilken störningar kan väntas uppstå när projektet byggs och är i drift. Influensområdets storlek varierar beroende på vilken miljöaspekt som studeras. För de miljöintressen som är fysiskt knutna till vägens närmaste miljö så sammanfaller influensområdet med utredningsområdet. För andra miljöintressen är influensområdet större. Viltets rörelsemönster kan exempelvis påverkas över ett större område om det skapas en ny faunapassage.

Inom projektet planeras för tre huvudsakliga åtgärder; faunastängsel och två faunabroar för stora och medelstora däggdjur. Faunastängslet föreslås för att minska risken att djur tar sig upp på väg 21, vilket syftar till att minska antalet viltolyckor på sträckan. De planerade faunabroarna syftar till att möjliggöra för djuren att korsa väg 21 även efter att faunastängsel byggts längs sträckan. De tilltänkta platserna för faunabroarna är utpekade utifrån djurens rörelse samt möjlighet till byggnation utan stor påverkan på omgivningen, samt inte skapa ytterligare barriärer för viltet, se figur 3 och figur 4 nedan.

De föreslagna åtgärdernas utformning och exakta lokalisering kommer att studeras mer detaljerat i det fortsatta arbetet med vägplanen.



Figur 3 Projektets utredningsområde med föreslagna lokaliseringar av faunabroar. Bildkälla: Lantmäteriets topovebbskarta



Figur 4 Hotspots för olyckor med klövvilt. Lokaliseringsförslag faunabroar. Bildkälla: Stigfinnaren (Trafikverket)

## 4.2. Lokalisering faunabroar

### 4.2.1. Faunabro - Kommungränsen

Inom det utpekade området för den planerade faunabron vid kommungränsen, se figur 5 nedan, är den omgivande marken runt vägen tämligen plan, men på några platser går vägen i skärning omgiven av högre terräng på antingen den ena eller båda sidor av vägen. Inom det tilltänkta utredningsområdet för faunabron finns det markområden som redan är ianspråktaga och utgör sår i landskapet, se figur 6 nedan. Söder om väg 21 finns idag en ej aktiv täkt vilket tyder på att grundvattenförekomsten som finns i området inte är så högt placerad.

Enligt åtgärdsvalstudien finns här ett viltstråk, vilket visar sig i kartunderlag då det har skett många olyckor med klövvilt på den föreslagna platsen för faunbron. Se figur 4 ovan samt figur 9 nedan.



Figur 5 Förslag att placera faunabro inom markerat område. Bildkälla: Lantmäteriets Ortofoto



Figur 6 Här planeras en faunabro att anläggas. Foto: Hanna Lindahl

#### 4.2.2. Faunabro - väster om Tyringe

Inom det utpekade området är omgivande mark runt vägen tämligen plan, men på några platser går vägen i skärning, omgiven av högre terräng på antingen den ena eller båda sidor av vägen, se figur 7 och figur 8 nedan. Omgivningen består till största del av skogsmark vilket gör att bron bättre smälter in i landskapsbilden och blir mer attraktiv för viltet att använda.

Enligt åtgärdsvalstudien finns här ett viltstråk, vilket visar sig i kartunderlag då det har skett många olyckor med klövvilt på den föreslagna platsen för faunabron. Se figur 4 ovan samt figur 9 nedan.

Den planerade lokaliseringen av faunabron ligger dock nära vattenskyddsområde Tyringe. Stor hänsyn till vattenskyddsområdet ska tas vid slutgiltiga lokaliseringen av bron.



Figur 7 Förslag att placera faunabro inom markerat område. Bildkälla: Lantmäteriets Ortofoto



Figur 8 Här planeras en faunabro att anläggas. Foto: Hanna Lindahl

#### 4.2.3. Förkastade lokaliseringar

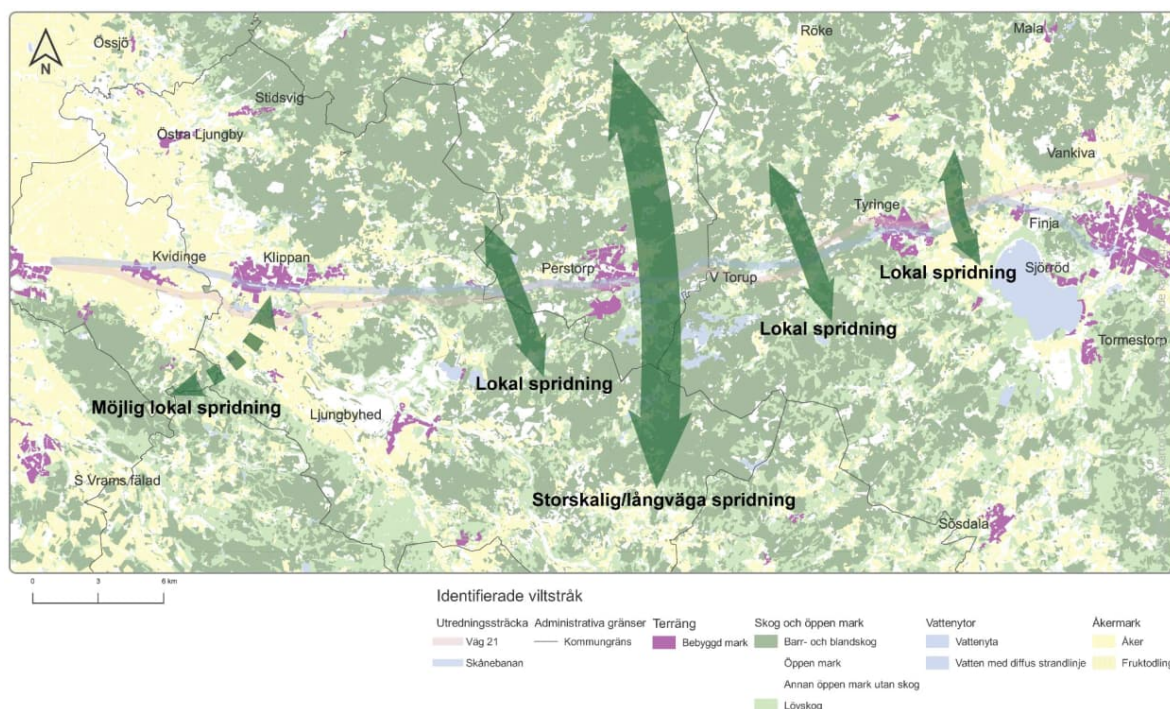
I åtgärdsvalstudien finns förslag på faunapassager i form av både bro över vägen och port under vägen. Lokaliseringen av faunapassagerna har i projektets tidiga skede utretts ytterligare, för att få ut störst nytta med passagerna.

Utifrån djurens rörelsemönster som har analyserats kan det konstateras att det finns två olika stråk inom det aktuella utredningsområdet, se figur 9 nedan. Det är vid dessa stråk de flesta olyckorna har inträffat.

Om den ena faunapassagen placeras där den föreslås i åtgärdsvalstudien, i höjd Lilla Torsjö, kan närheten till järnvägen innebära att viltet i större utsträckning leds ut mot järnvägen.

Att utforma faunapassager som portar under väg 21 som föreslås i åtgärdsvalstudien, skulle det byggtkniskt öka risken för att påverka yt- och grundvattenförekomsten som finns på sträckan.

Vidare har det konstaterats att om faunapassagerna placeras på andra ställen utmed sträckan skulle det innebära att projektets syfte inte uppnås, eftersom det inte finns några viltstråk där idag samt att den skulle hamna nära samhället Västra Torup.



Figur 9 Identifierade viltstråk. Bildkälla: ÅVS (Trafikverket)

### 4.3. Utformning

#### Faunastängsel sträckan Perstorp – Tyringe

Ett faunastängsel är minst 2,2 m högt men till skillnad från ett traditionellt viltstängsel hindrar det även medelstora däggdjur som vildsvin, hare och grävling att ta sig ut på vägen. För att hindra detta är faunastängslet väl förankrat i marken och har en tätare maskvidd nertill.

Faunastängsel kommer att sättas upp inom eller i direkt anslutning till befintligt vägområde.

Förankring av bökskydd samt yta för drift och underhåll kommer att utredas i det fortsatta arbetet med vägplanen. I dagsläget beräknas vägområdet att utökas med ca två meter på vardera sida om väg 21 utmed den aktuella sträckan för att kunna utföra underhåll av faunastängslet.

Längs den aktuella sträckan finns ett antal anslutande vägar. För att det även fortsättningsvis ska vara möjligt att använda dessa kommer faunastängslet att försees med öppningar, färister eller grindar vid anslutningarna. Omfattningen av antalet anslutande vägar som påverkas utreds vidare i vägplanen. Anslutningarnas planeras att utformas enligt nedan:

- Öppningar i stängsel – Allmänna vägar och enskilda vägar med statsbidrag.
- Färister – Anslutande vägar som utgör utfartsväg för minst ett bostads- eller fritidshus.
- Grindar – Anslutande enskilda vägar som inte utgör utfart för bostads- eller fritidshus.

#### Viltuthopp

I anslutning till befintliga öppningar i stängslet samt vid stängselslut, föreslås att viltuthopp anläggas för vilt som råkat hamna på fel sida om faunastängslet. Viltuthoppen utformas med en nivåskillnad i bankslänt. Optimal placering av viltuthoppen är 100 - 200 m från öppningen i viltstängslet.



Figur 90 Exempel på grind, öppning, färäst och viltuthopp vid anläggning av faunastängsel. Bildkälla: Trafikverket

#### Faunabroar

Faunabroarna byggs minst 15 m breda och med en växtbädd över hela brobredden. Vegetationen på bron utformas med naturligt underlag och buskar av samma karaktär som finns i omgivningarna, dock ska inga träd förekomma på bron. För att viltet inte ska störas av trafiken föreslås faunabroarna utrustas med faunaskärmar på sidorna, vilka skyddar mot ljus.

#### 4.4. Landskap och markanvändning

Omgivningarna utmed utredningsområdet utgörs främst av blandskog med inslag av bebyggelse samt små ytor med åker och betesmarker.

I övrigt finns viss spridd bebyggelse längs väg 21 inom utredningsområdet. Bostadsfastigheterna ansluts till väg 21 antingen via direktutfarter eller via enskilda vägar.



Figur 101 Befintligt landskap längst väg 21 vid Pålstorp, vy mot Perstorp. Foto: Hanna Lindahl



Figur 12 Bebyggelse i anslutning till utredningsområdet. Bildkälla: Lantmäteriets topowebbkarta

Konsekvenser: Den mest påtagliga påverkan av landskapsbilden bedöms bli där faunabroarna planeras. I samband med byggnation kommer en modellering av landskapet behöva utföras. Beroende hur mycket stöd som finns i den befintliga terrängen kan ingreppet komma att variera. Ju mindre stöd den faunabron har i anslutande landskap, desto större blir ingreppet på befintlig vegetation och topografi. Befintlig skogsmark hjälper även till att få faunabroarna att smälta in visuellt och detta underlättar även för viltet. Det är alltid att föredra att befintlig och uppvuxen vegetation sparas, då det ofta tar lång tid för nyplanterade träd och buskar att växa till sig.

I byggskedet kan en tillfällig väg behöva anläggas för att leda trafiken förbi byggarbetsplatsen för respektive faunabro. Den tillfälliga vägen kan innebära tillfällig påverkan på landskapsbilden. Hur stort ingreppet blir beror på hur dragningen läggs och om det finns befintliga vägar i närheten av väg 21 som kan användas.

Vad gäller faunastängslet, avses det sättas upp i anslutning till befintligt vägområde vilket gör att det i skogslandskapet får ett bra stöd i den befintliga vegetationen. På de sträckor där väg 21 går i öppet landskap har faunastängslet inte lika bra stöd i landskapet. Detta gör att faunastängslet kan komma att påverka utblickarna och landskapsbilden negativt. Dock är sträckorna med öppna fält utmed väg 21, på den aktuella sträckan, ytterst få.

Sammantaget bedöms de negativa effekterna på landskapsbilden bli små, delvis beroende på att väg 21 redan sedan tidigare är det dominerande elementet i landskapet och dels för att de planerade åtgärderna har ett relativt bra stöd i landskapet.

Byggnationen av faunastängsel med tillhörande färister och grindar vid ett flertal av väganslutningarna längs sträckan kommer att påverka de trafikanter som använder vägarna. Grindar föreslås dock endast på de anslutande enskilda vägar som har sällan återkommande trafik och saknar bostadsfastigheter.

Sammantaget gör detta att projektets effekter för de boende bedöms bli små.

Markintrånget för projektet beräknas bli mellan 8 – 10 ha. Detta innefattar tillfällig nyttjanderätt och ny vägrätt för både faunastängsel och faunabroarna.

## 4.5. Naturmiljö

### *Skyddade områden*

Inga naturreservat eller Natura 2000-områden finns längst den aktuella sträckan.

Längst den aktuella sträckan finns inga biotopskydd utpekade av Skogsstyrelsen.

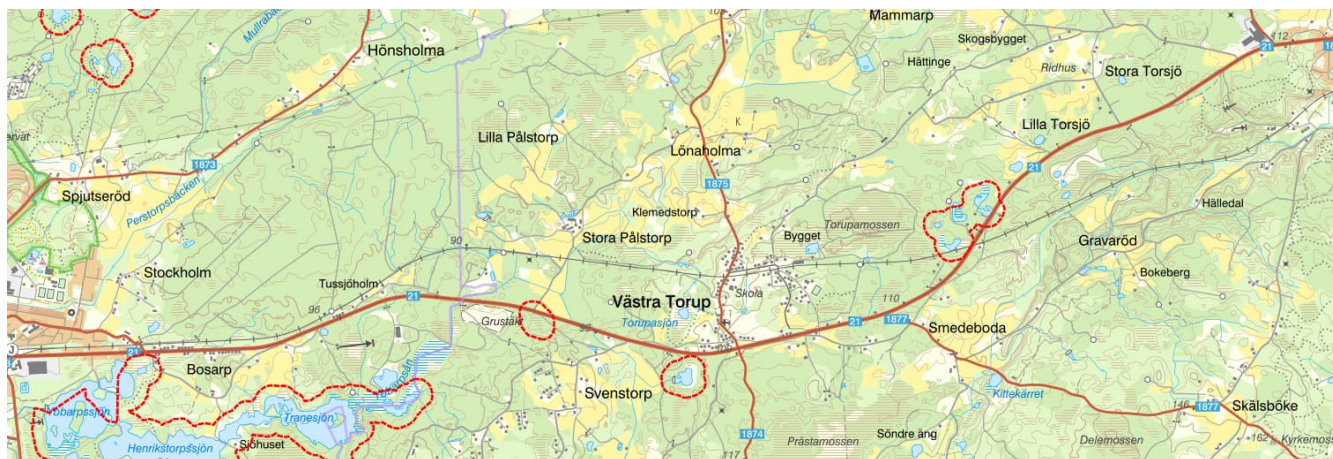
I utredningsområdet kan det finnas ett antal objekt som potentiellt skulle kunna omfattas av det generella biotopskyddet enligt förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt Miljöbalken m.m. Det generella biotopskyddet innebär att stenmurar, åkerholmar, åkerholmar, odlingsrösen, källor, våtmarker, diken och mindre vattendrag är skyddade om de ligger i jordbruksmark. Dessutom är pilevallar och alléer skyddade, även på annan mark.

### *Strandskydd*

Strandskydd gäller generellt 100 m från strandkant, både på land och ut i vattenområdet.

Utmed den aktuella sträckan ligger ett antal vattendrag vilket betyder att det finns strandskyddade områden. Se figur 13 nedan. Trafikverket kommer beakta strandskyddet i vägplanen.

Inom utredningsområdet finns inget utvidgat strandskydd som berör väg 21.



Figur 13 Strandskyddade områden. Bildkälla: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/>

#### *Artskydd, rödlistade arter och värdefulla träd*

Förekomsten av artskyddade och rödlistade arter samt värdefulla träd har inventerats i en naturvårdsinventering (NVI) som utfördes under september 2024 samt maj 2025. Ett antal artskyddade och rödlistade arter påträffades. Dessa arter förekommer i områden som inte kommer att påverkas av de tänkta åtgärderna.

#### *Invasiva arter*

Under naturvårdsinventeringen (NVI) påträffades åtta invasiva växtarter; Jätteloka, Blomsterlupin, Parkslide, Vresros, Kanadensiskt gullris, Snöbär, Armeniska björnbär samt Vintergröna.

I det fortsatta arbetet med vägplanen och bygghandlingen kommer åtgärder tas fram för att förhindra spridning av invasiva växtarter. Åtgärder gällande invasiva växtarter görs endast där projektet påverkas av invasiva växtarter. Exempel på åtgärd kan vara att massor som innehåller invasiva arter hanteras separat.

Konsekvenser: Eftersom förekomsten av känsliga naturmiljöer och arter påträffats utanför de områden där åtgärderna planeras, blir det inga negativa konsekvenser för naturmiljön.

## 4.6. Hydrogeologi och vattenområden

Hydrogeologin och vattenområden beskrivs i figur 14 nedan. Det lilafärgade området utgör en grundvattenförekomst bestående av sand- och grusavlagringar. De lilafärgade områdena med blå gränser utgör bedömda dricksvattenförekomster. Även de tre vattenskyddsområdena i nära anslutning till utredningsområdet visas i figur 15 nedan. Grundvattenytans läge har noterats till mellan ca 5 och 10 meter under markytan, enligt uppgifter från SGU.

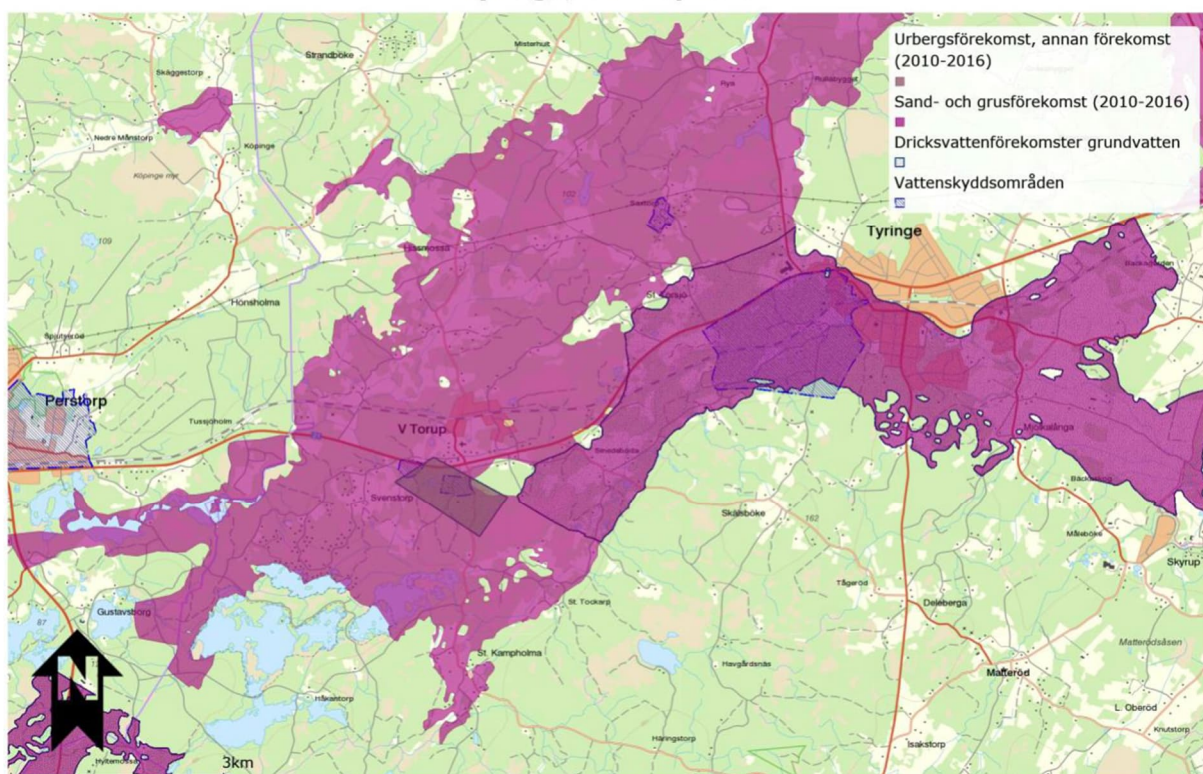
Det finns ett vattenskyddsområde i östra delarna av Perstorp, dock ligger detta utanför utredningsområdet.

Sydväst om Västra Torup, samt väster om Tyringe finns vattenskyddsområden som breder ut sig söder om väg 21. Dessa befinner sig inom utredningsområdet.

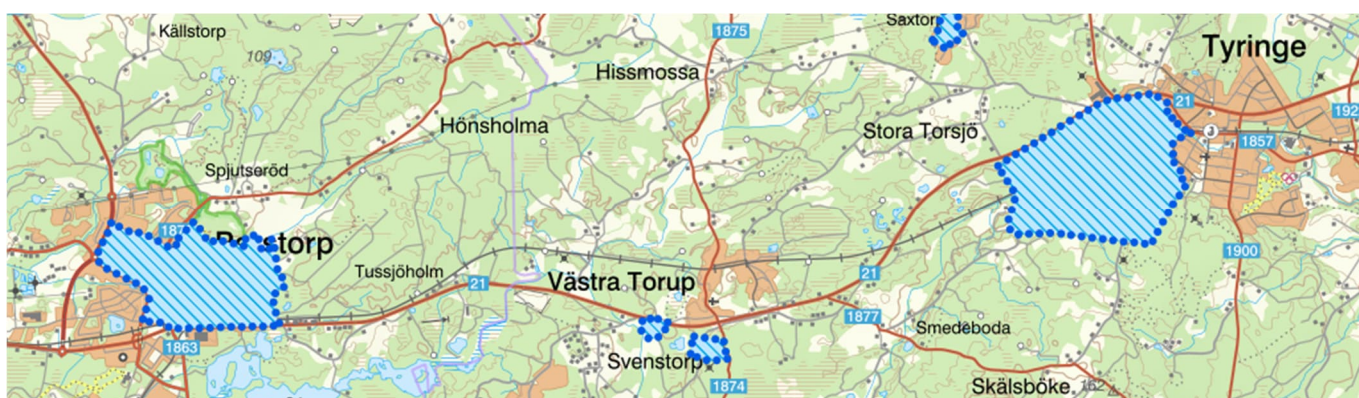
Stor hänsyn till vattenförekomsterna och vattenskyddsområdena i utredningsområdet har tagits i planeringen och utformningen av faunabroarna. Arbetet kommer att fortsätta i det vidare arbetet med vägplanen. Detta för att minimera påverkan på vattenförekomsterna, både ytvatten och grundvatten.

Konsekvenser: Åtgärderna som planeras ger en långsiktig positiv effekt eftersom risken för olyckor som kan påverka hydrogeologin och vattenområdena minskar.

## Tyringe, V Torup v.21



Figur 14 Vattenförekomst. Bildkälla: VISS, Vatteninformationssystem i Sverige, Vattenkartan

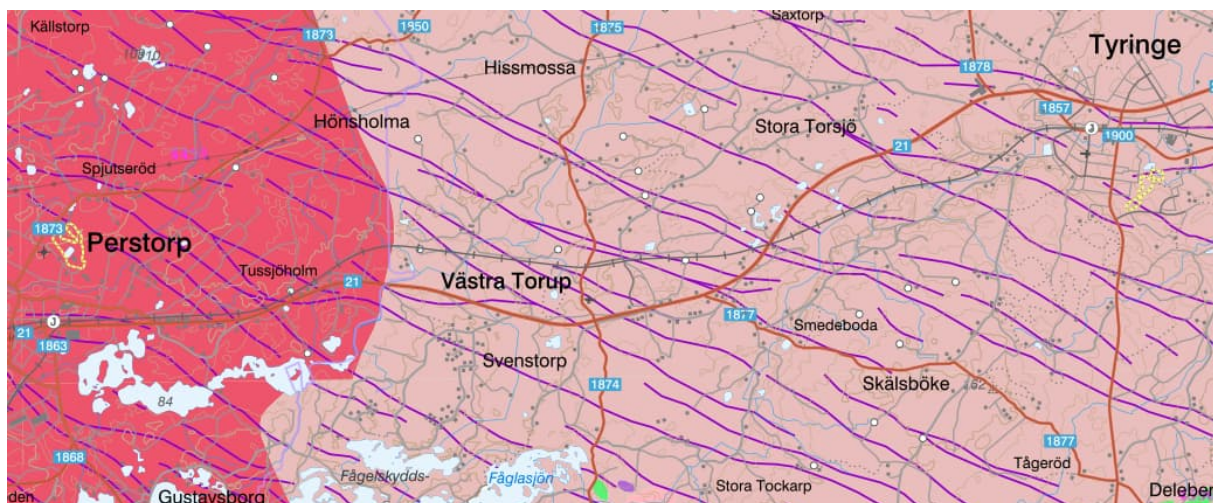


Figur 11 Vattenskyddsområden. Bildkälla: Vattenkartan, länstyrelsen.se

#### 4.7. Geoteknik

##### Berggrund

Berggrunden i området domineras av granitisk gnejs. Mellan Perstorp och Västra Torup övergår berggrunden till granit. Diabas-gångar, vilka sträcker sig i nordvästlig-sydöstlig riktning finns över hela området. Se figur 16 nedan för urklipp från SGU:s berggrundskarta.



Figur 16 Berggrunden i området. Bildkälla: SGU Berggrundskarta 1:500000 - 1:250000

#### Jordart

Området domineras av isälvsediment med inslag av sandig morän, kärrtorv och svämsediment av lera, silt och sand. Se urklipp från SGU:s jordartskarta i figur 17 nedan.



Figur 17 Jordartskartan. Bildkälla: SGU Jordartskarta 1:25000 - 1: 1000000

#### 4.8. Hushållning med naturresurser

Inom projektets utredningsområde finns skogsmark med blandskog, samt en mindre del odlings- och betesmark.

Ett antal dikningsföretag kan komma att påverkas av projektet, se figur 18 nedan. Detta kommer att hanteras i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Vattenförekomster kommer att utredas vidare i vägplanen för att undvika påverkan på grund- eller ytvatten. Permanent grundvattensänkning skall undvikas.



Figur 18 Dikningsföretag. Bildkälla: Vatten och klimat, länstyrelsen.se

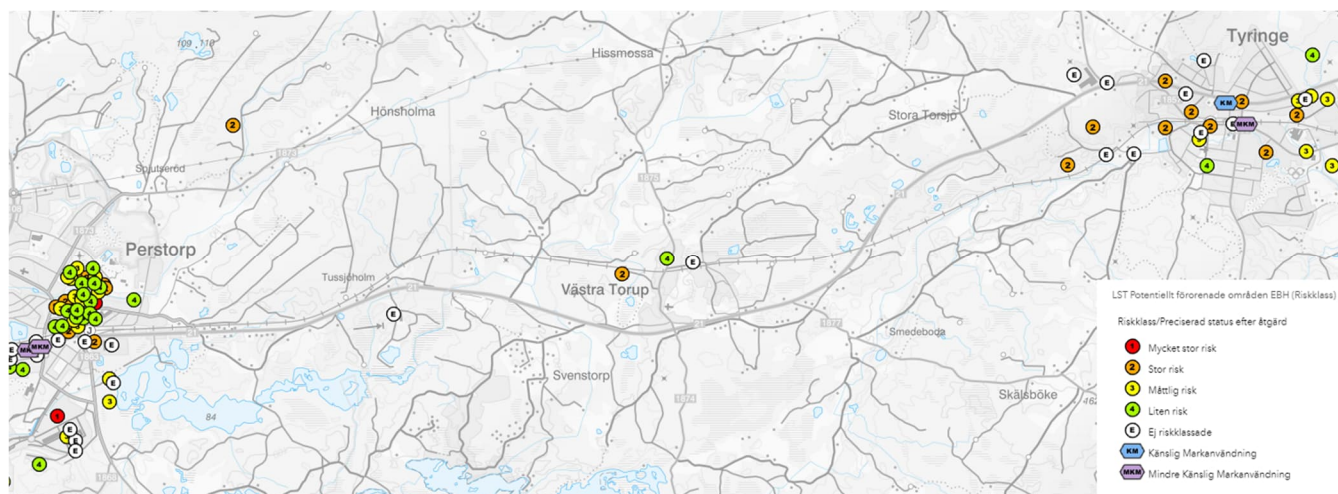
Konsekvenser: Mark, bestående i huvudsak av skog, kommer att behöva tas i anspråk för faunaåtgärderna. Ingen jordbruksmark kommer att försvinna. För faunastängslet bedöms det permanenta intrånget bli begränsat då stängslet så långt som möjligt kommer att sättas i direkt anslutning till befintligt vägområde. För faunabroarna kommer skogsområden att behöva tas i anspråk. Markområde krävs för att kunna uppföra faunabroarna och faunastängslet.

Uppkomna massor i projektet ska så långt som möjligt återanvändas inom projektet.

Då de negativa effekterna främst består av mindre arealbortfall i anslutning till befintligt vägområde bedöms effekterna som begränsade.

#### 4.9. Förorenade områden

Länstyrelsen har pekat ut potentiellt förorenade områden kring utredningsområdet. Ingen riskklassad punkt överlappar utredningsområdet. Se figur 19 nedan.



Figur 19 Områden av Länstyrelsen utpekade som förorenade områden. Bildkälla: <https://ext-geoportal.lanstyrelsen.se/>

Konsekvenser: Projektet bedöms inte påverka något område som är utpekad som potentiellt förorenad mark. Där faunabroarna ska anläggas genomförs markundersökningar.

#### 4.10. Kulturmiljö

I utredningsområdet finns både fornlämningar och övriga lämningar, se figur 20 och tabellen nedan. Två vägmärken finns utmed den aktuella sträckan; ett öster om Perstorp (ID 5 i listan nedan) och ett väster om Lilla Torsjö (ID 10 i listan nedan). Vägmärkena kommer inte att påverkas av projektet, liksom de andra lämningarna i utredningsområdet.



Figur 20 Fasta och övriga fornlämningar längst den aktuella sträckan. Bildkälla: Riksantikvarieämbetet Fornsök

| ID | Lämningsnummer | RAÄ-nummer        | Lämningstyp       | Antikvariskbedömning          |
|----|----------------|-------------------|-------------------|-------------------------------|
| 1  | L1991:3889     | Perstorp 36:4     | Bytomt/gårdstomt  | Fornlämning                   |
| 2  | L1991:3888     | Perstorp 36:3     | Bytomt/gårdstomt  | Övrig kulturhistorisk lämning |
| 3  | L1991:3887     | Perstorp 36:2     | Bytomt/gårdstomt  | Fornlämning                   |
| 4  | L1991:3814     | Perstorp 36:1     | Bytomt/gårdstomt  | Möjlig fornlämning            |
| 5  | L1991:4173     | Perstorp 12:1     | Vägmärke          | Fornlämning                   |
| 6  | L1990:7768     | Västra Torup 89:1 | Kvarn             | Övrig kulturhistorisk lämning |
| 7  | L1990:8353     | Västra Torup 89:2 | Träindustri       | Övrig kulturhistorisk lämning |
| 8  | L1990:7484     | Västra Torup 35:1 | Blästbrukslämning | Ingen antikvarisk bedömning   |
| 9  | L1990:7421     | Västra Torup 4:1  | Avrättningsplats  | Fornlämning                   |
| 10 | L1990:7422     | Västra Torup 5:1  | Vägmärke          | Fornlämning                   |

Om projektet i det fortsatta arbetet med vägplanen ser att någon fornlämning kommer att påverkas kommer en begäran om samråd/ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämning enligt 2 kap. Kulturmiljölagen (SFS 1988:950) skickas till Länsstyrelsen.

Under byggskedet är det viktigt att ha skyddsavstånd på 5–10 meter till fornlämningarna så att de inte skadas. Avverkning vid fornlämningar kräver inte tillstånd, däremot krävs tillstånd vid markberedning såsom plantering.

Påträffas fornlämningar i samband med framtida markarbeten ska dessa, i enlighet med 2 kap 10 § Kulturmiljölagen, omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas.

Konsekvenser: Inga negativa konsekvenser för kulturmiljön då de planerade åtgärderna inte kommer att påverka någon av fornlämningarna.

#### 4.11. Boende, hälsa och säkerhet

##### *Befolkning och bebyggelse*

I utredningsområdets västra del ligger Perstorp som är den enda tätorten i Perstorps kommun. Tätorten har ca 6 100 invånare. I tätortens östra del, vilken gränsar till utredningsområdet, finns främst bostadsbebyggelse.

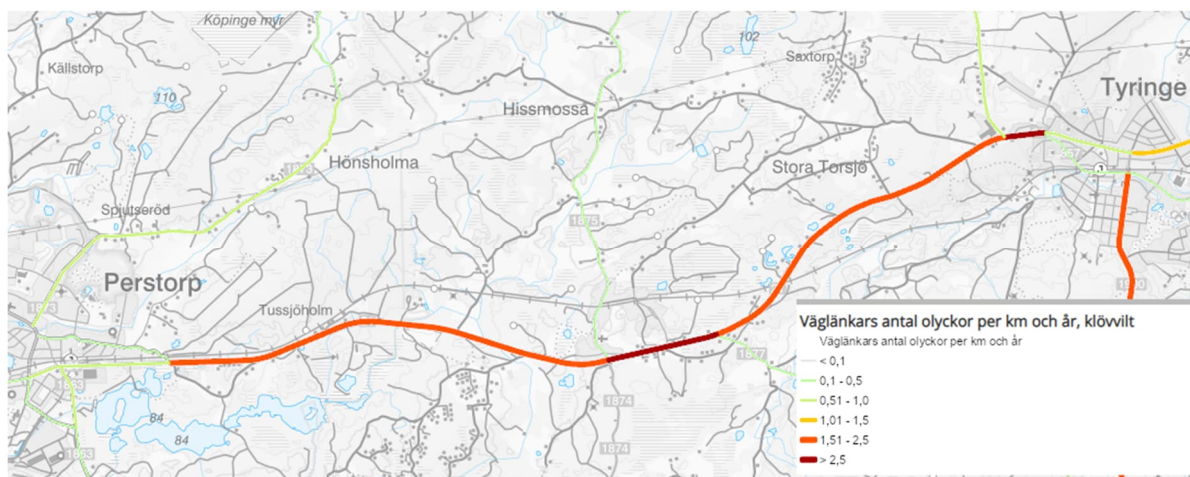
I utredningsområdets östra del ligger Tyringe, som är en tätort i Hässleholms kommun. Tätorten har ca 4 800 invånare. I tätortens västra del, vilken gränsar till utredningsområdet, finns främst verksamheter.

Mellan Perstorp och Tyringe ligger Västra Torup som är en kyrkby i Hässleholms kommun med ca 200 invånare.

##### *Trafikolyckor*

Enligt Transportstyrelsens olycksdatabas STRADA (som främst redovisar olyckor med personskador) har det rapporterats 38 olyckor med personskador på den aktuella sträckan av väg 21 under 10-årsperioden 2013–2023. Av dessa var 8 stycken viltolyckor, 6 olyckor med älg, en olycka med rådjur/hjort och en olycka med vildsvin. Två av viltolyckorna resulterade i att trafikanter blev dödade eller svårt skadade.

Utöver olyckorna som rapporterats i STRADA har det inträffat ett stort antal viltolyckor med rådjur, älg och vildsvin längs den aktuella sträckan av väg 21. Enligt Nationella viltolyckorådets statistik har viltolyckor under åren 2018–2023 skett utmed hela sträckan.



Figur 21 Statistik över viltolyckor. Bildkälla: NVDB

##### *Farligt gods*

Hela sträckan är utpekad som primärled för farligt gods.

Konsekvenser: På den aktuella sträckan av väg 21, har ett stort antal viltolyckor inträffat, vilket indikerar att viltet inte uppfattar vägen som en barriär. Genom de faunaåtgärder som föreslås inom aktuellt projekt bedöms antalet viltolyckor minska.

De planerade åtgärderna bedöms därför medföra positiva effekter på trafiksäkerheten längs med sträckan.

Vid bostäder kommer öppningar och färister att anläggas för att upprätthålla tillgängligheten till och från bostaden. Åtgärden kommer inte att medföra ökat varaktigt buller.

Detta gör att projektet inte leder till några negativa konsekvenser för boende.

#### 4.12. Rekreation och friluftsliv

Utmed den aktuella sträckan finns en gång- och cykelväg, som är skyltad som en cykelled. Den ingår dock inte i något nätverk för turismcykelled.

Inom det aktuella utredningsområdet finns det inget utpekade område för rekreation och friluftsliv, dock finns ett arrangemangsområde som har verksamhet en vecka om året.

Utredningsområdet ligger inte inom riksintresse för Friluftsliv enligt 3 kapitlet 6§ Miljöbalken eller Rörligt friluftsliv 4 kapitlet 2§ Miljöbalken.

Konsekvenser: Byggnationen av det nya faunastängslet kommer inte att leda till en ökad barriäreffekt i landskapet och försämrade möjligheter att röra sig fritt i anslutning till väg 21, eftersom vägen redan är en barriär idag då den är försedd med vajerräcke och är högst olämplig att passera.

Vid befintliga anslutande vägar kommer öppningar, färister, grindar att anläggas för att upprätthålla möjligheterna att röra sig fritt i området. Detta gör att projektet bedöms inte leda till några negativa konsekvenser för friluftslivet.

#### 4.13. Befintlig väganläggning och trafik

##### *Vägstandard*

Väg 21 sträcker sig från Åstorp till Kristianstad och hela sträckan är totalt ca 11 mil lång. Sträckan Perstorp – Tyringe utgör en viktig del i den regionala förbindelsen mellan Helsingborg och Hässleholm. Längst med aktuell sträcka mellan Perstorp – Tyringe finns även en gång- och cykelbana.

Väg 21 sträckan Perstorp – Tyringe utgörs av mötesfri 2+1 väg. Vägbredden varierar mellan ca 3,5 – 6,5 m per körbana. Hela sträckan saknar faunastängsel. Hastigheten på sträckan är 100 km/tim. Gång- och cykelbanans bredd är ca 2 m.

##### *Biltrafik*

Den senaste trafikmätningen på väg 21 genomfördes år 2019. Årsdygnstrafiken (ÅDT) på den aktuella sträckan av väg 21 beräknas i nuläget uppgå till ca 3000 fordon/dygn och riktning. Den tunga trafiken beräknas uppgå till 20 %.

På väg 1874/1875 som går genom Västra Torup, samt på väg 1877 mot Smedeboda är ÅDT < 250. Se figur 1 ovan för orientering.

##### *Kollektivtrafik*

Inga bussar i linjetrafik trafikerar sträckan Perstorp – Tyringe.

##### *Gång- och cykeltrafik*

Utmed sträckan finns det en skyltad cykelled. Inga gång- eller cykeltrafikeräkningar har utförts i området. Gång- och cykeltrafiken längs sträckan bedöms dock vara ringa.

Konsekvenser: Åtgärderna påverkar inte trafikflödena negativt på sträckan över tid.

#### 4.14. Ledningar

Utmed vissa delar av den aktuella sträckan finns luftburna teleledningar.

Längsgående med väg 21 finns bitvis markförlagda el-, opto-, fiber- och teleledningar. Vid anläggande av faunastängsel bör detta inte ske närmare än 2 m från markförlagd ledning.

Omfattningen av ledningarna utreds vidare i vägplanen.

Konsekvenser: Inga negativa effekter bedöms uppstå för befintliga ledningar.

### 5. Dispenser, tillstånd etc.

Under det vidare arbetet med vägplanen kommer det framgå om det krävs några dispenser och/eller tillstånd. Dessa kommer då sökas och hanteras.

### 6. Påverkan under byggtiden

#### *Trafik under byggtiden*

Byggnationen av faunastängslet kommer huvudsakligen att ske i vägområdets ytterkant, vilket gör att mycket av arbetet kan utföras med begränsad påverkan på den genomgående trafiken på väg 21.

Byggnationen av de planerade faunabroarna kommer innebära en betydande påverkan för trafiken. Hur omfattande påverkan blir beror på vilket byggnationssätt som väljs. Detta innebär att trafiken på väg 21 behöver ledas om via tillfälliga förbifarter.

#### *Miljö*

Utöver den miljöpåverkan som beskrivs ovan kan temporär påverkan uppstå under byggtiden.

Under byggtid kan buller och damning komma att störa djurlivet under korta tidsperioder, men konsekvenserna bedöms bli små eftersom närmiljön kring väg 21 redan i nuläget är störningsutsatt.

Även människor boende i närheten kan komma att störas av buller under byggskedet. Antalet personer som bor längs med den aktuella sträckan av väg 21 är dock få, vilket gör att antalet boende som blir störda under byggtiden bedöms vara mycket begränsad.

Delar av vägplaneområdet ligger inom Perstorp, Västra Torup och Tyringe vattenskyddsområde. För att säkerställa vattenskyddsområdena är det viktigt att endast särskilt för ändamålet iordningställda ytor används för uppställning av arbetsfordon. Rutiner och god beredskap ska finnas för att snabbt åtgärda eventuella läckage av bränsle eller smörjmedel från arbetsmaskiner. Miljövänliga oljor bör användas i maskiner. Om föreslagna åtgärder genomförs bedöms påverkan på vattenskyddsområdena under byggskedet som begränsad.

Under byggskedet kommer mark att behöva tas i anspråk med så kallad tillfällig nyttjanderätt. Dessa områden i anslutning till vägområdet kommer att behövas för olika ändamål under byggtiden, exempelvis för mellanlagring av massor. Omsorgsfull planering av var etableringsytor och uppställning av anläggningsmaskiner ska placeras, hur drivmedel ska hanteras etc. ska utföras.

Mellanlagring av eventuella förorenade vägdikesmassor som ska återanvändas inom projektet ska ske så att påverkan inte sker på yt- och grundvatten.

## 7. Försiktighetsåtgärder

Nedan listas hittills identifierade åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa negativa miljöeffekter:

Vid de planerade faunabroarna över vägen föreslås den befintliga markens översta skikt med markvegetation och jordmån att återanvändas i den mån det är möjligt, för att därigenom bevara befintliga arters livsförutsättningar. Faunabroarnas slänter och ramper planeras därtill utformas på ett sätt så att intrånget i den kringliggande miljön begränsas.

Vid slutgiltigt val av lokalisering av faunabroarna kommer stor hänsyn tas till omkringliggande naturmiljö och vattenförekomster.

Om det under byggskedet påträffas förorenade områden eller massor ska det anmälas och hanteras i enlighet med 9 kapitlet och 10 kapitlet i Miljöbalken.

Under byggtiden ska vattenskyddsområdet och grundvattenförekomsten beaktas och åtgärder bör vidtas för att undvika att eventuella oljespill och läckage påverkar vattenskyddsområdet och grundvattenförekomsten negativt.

## 8. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. De åtgärder som planeras kommer anläggas i anslutning till befintlig väg. Åtgärderna bedöms leda till ökad trafiksäkerhet då risken för viltolyckor minskar, samtidigt som dödligheten för vilt minskar. Med nya faunabroar kommer möjligheten för viltet att ta sig till motsatt sida av väg 21 att avsevärt förbättras. De negativa effekterna av projektet på övriga miljöintressen bedöms bli små.

## 9. Fortsatt arbete

### 9.1. Planläggning

Detta dokument utgör underlag för Länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte. Samrådsredogörelse kommer att sammanställas och Länsstyrelsen fattar beslut om betydande miljöpåverkan eller inte.

### 9.2. Viktiga frågeställningar

Trafikverket har identifierat nedanstående frågeställningar som kommer att beaktas och utredas i det vidare arbetet med vägplanen.

- Hur faunabroarna ska utformas för att många djur ska välja att använda dem.
- Val av utformning för faunabroarna behöver studeras vidare för att minimera påverkan på landskapet samt vattenförekomster.
- Hur trafiken under byggtiden ska hanteras behöver utredas.

## 10. Källor

Trafikverket, Åtgärdsvalstudie – Åtgärder för att minska barriäreffekter och viltolyckor, riksväg 21 och Skånebanan mellan Åstorp och Finja, 2023-03-10. TRV 2021/76121

Nationell vägdatas, [www.nvdb.se](http://www.nvdb.se)

Perstorp kommuns hemsida, [www.perstorp.se](http://www.perstorp.se)

Hässleholm kommuns hemsida, [www.hassleholm.se](http://www.hassleholm.se)

Sveriges Geologiska Undersökning, [www.sgu.se](http://www.sgu.se)

Länsstyrelsen Skåne, <https://www.lansstyrelsen.se/skane.html>

Nationella Viltolycksrådet, <https://www.viltolycka.se/start/>

STRADA, [www.transportstyrelsen.se/STRADA](http://www.transportstyrelsen.se/STRADA)

Lantmäteriet, [www.lantmateriet.se](http://www.lantmateriet.se)

Cykelleden Skåne, [www.cykelledenskane.se](http://www.cykelledenskane.se)

Naturvårdsverket, [www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se)

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

Riksdagen, [www.riksdagen.se](http://www.riksdagen.se)

Riksantikvarieämbetet, [www.raa.se](http://www.raa.se)

Vattenkartan, [www.lansstyrelsen.se](http://www.lansstyrelsen.se)

EBH-kartan, [www.lansstyrelsen.se](http://www.lansstyrelsen.se)

Skogsstyrelsen, [www.skogsstyrelsen.se](http://www.skogsstyrelsen.se)

Artportalen, [www.artportalen.se](http://www.artportalen.se)





**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 291 25 Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsvägen 17  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650  
[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)