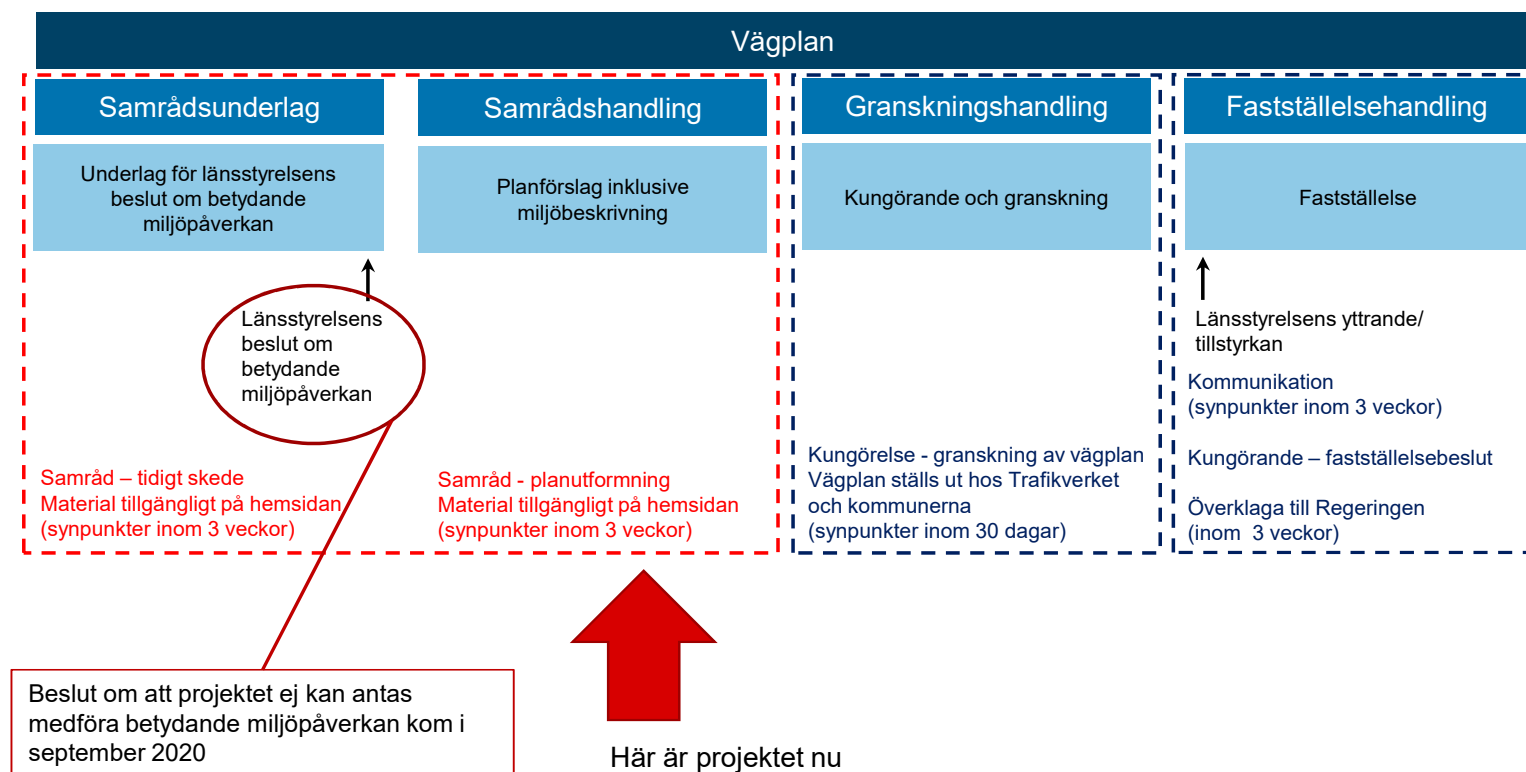


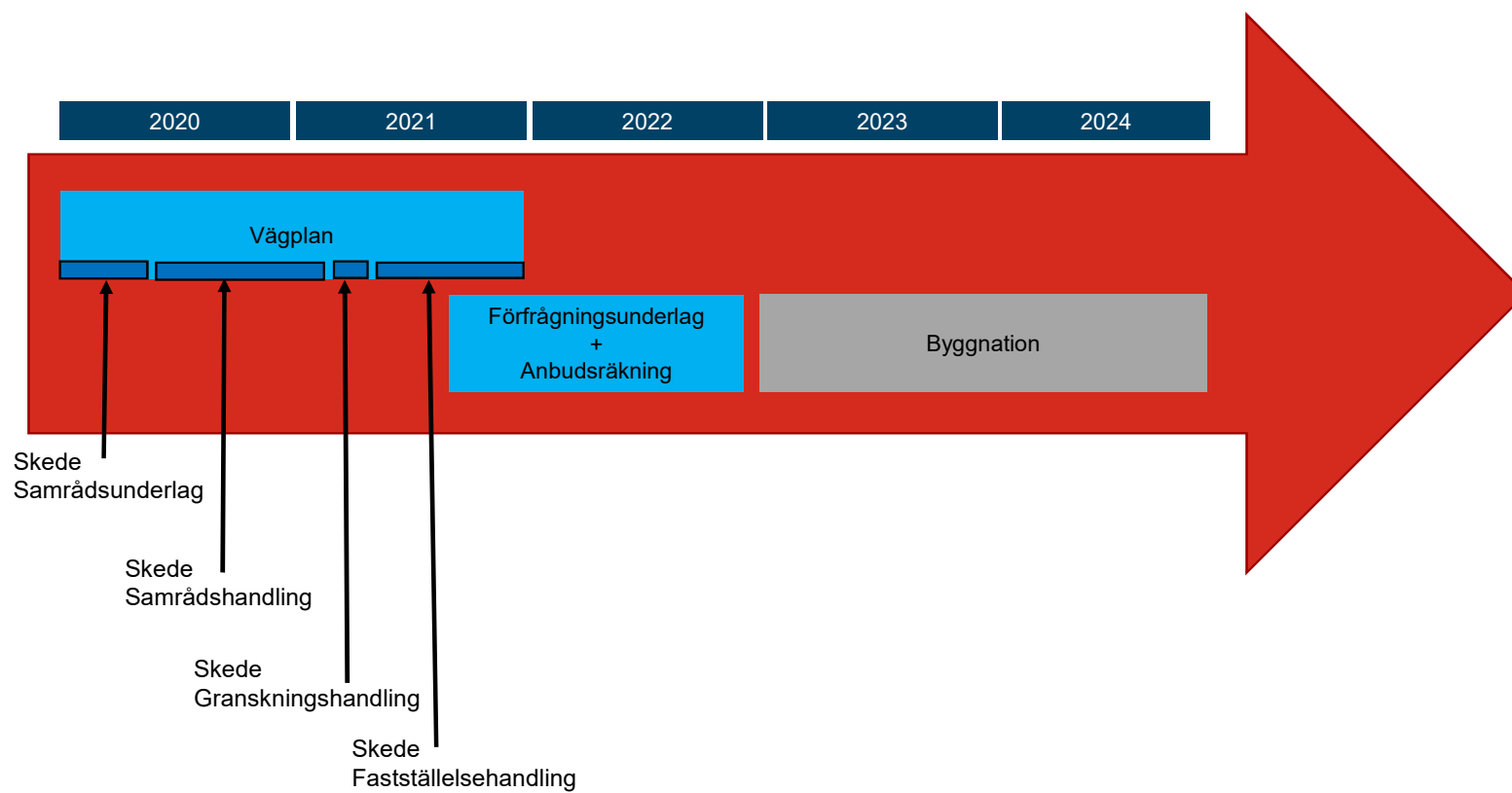
Projekt Väg 19 och väg 23, Rävninge-Östanå-Broby, faunaåtgärder

Samrådshandling
Samråd, planutformning
2020-11-27

Planläggningsprocess



Tidplan





Markförhandling och ersättning

Förberedelser och projektering

Trafikverket och dess konsulter har rätt att få tillträde till fastighet för:

- mätning och utstakning
- grundundersökningar (t.ex. arkeologi, geoteknik)
- förberedande åtgärder

Vid dessa arbeten ska:

- skador om möjligt undvikas
- träd i trädgård ej fällas eller skadas utan ägarens medgivande

Skador ska ersättas:

- (34 § Väglagen)



Markförhandling och ersättning

Vägrätt

- Vägrätt uppkommer när väghållaren tar i anspråk mark för väg, det vill säga när vägens sträckning över fastigheten blivit utmärkt och vägarbetet på-börjats. (31 § Väglagen)
- Vägrätten är en rätt för väghållaren att nyttja den mark som behövs för vägen. Rätt till grus, berg och andra jordmassor inom vägområdet. (30§ Väglagen)
- Ingen förändring av fastighetsgränser.
- Vägrätten upphör när vägen dras in. (32 § Väglagen)



Markförhandling och ersättning

Ersättning

Vem kan få ersättning?

- Fastighetsägare
- Servitutshavare
- Nyttjanderättshavare, t.ex. jordbruksarrendatorer

Vad ersätts?

- Markintrånget – Minskning av fastighetens marknadsvärde
- 25 %-påslag på markintrång
- Annan skada
- Uppräkning med index och ränta
- Intrånget regleras i allmänhet när vägen är färdigbyggd

(55 § + 55 a § + 55 b § Väglagen)

Markförhandlare Trafikverket
Linda Solfors
Epost: linda.solfors@trafikverket.se

Projektets ändamål och omfattning

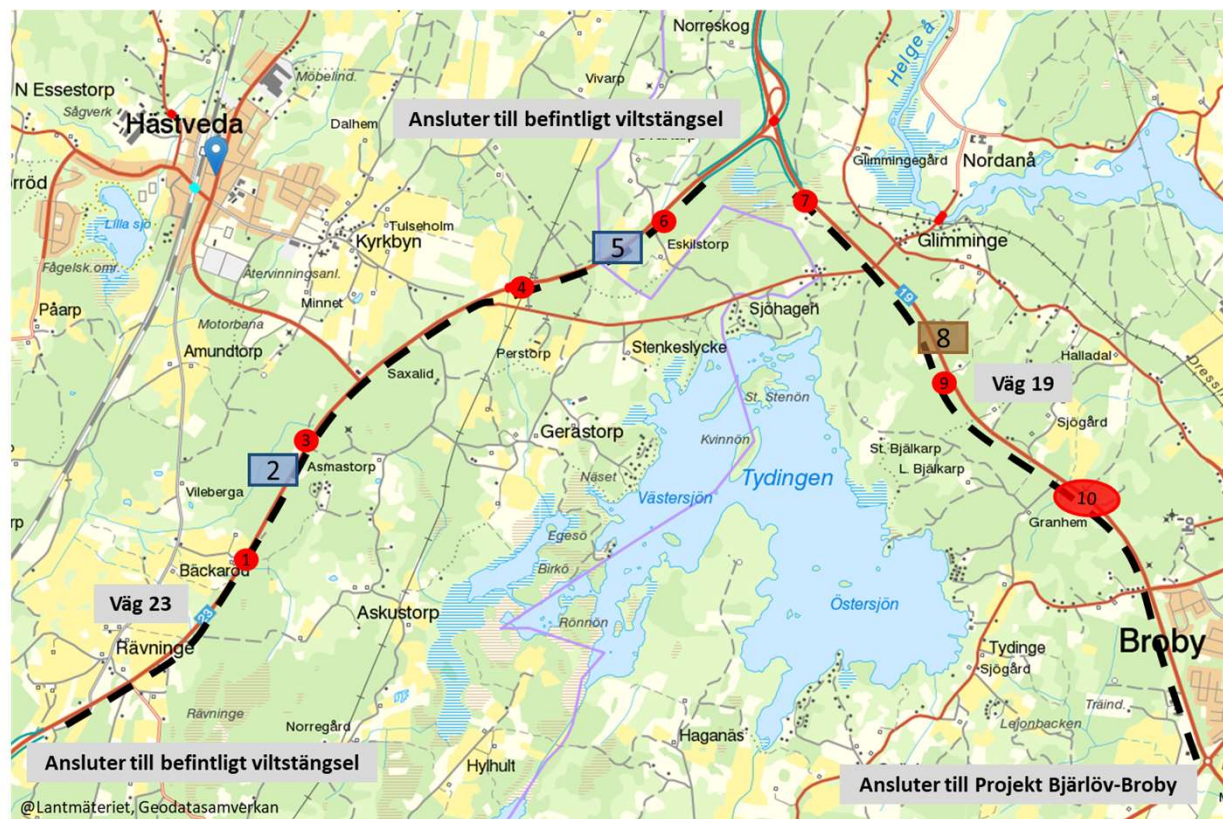
Ändamål

Mindre antal viltolyckor
och ökad trafiksäkerhet.



Foto: Trafikverket

-  Faunastängsel
-  Faunabro, (nr 2, 5)
-  Passage i plan, (nr 8)
-  Större torrtrumma (nr 10)
-  Torrtrumma (nr 1, 3, 4, 6, 7, 9)



Faunastängsel

- Ett faunastängsel ska ha en mindre maskvidd nertill
- Ett faunastängsel ska utformas så att djur inte kan gräva sig under genom att nedre delen förankras i marken ("bötskydd")
- Längs väg 23 och väg 19
- 2,2 m högt
- Placeras efter topografin, exempelvis uppe på slänkrön
- För att kunna underhålla krävs ca 2 m utrymme bakom stängslet
- För att kunna bygga krävs ca 3 m utrymme bakom stängslet



Foto: Maria Lund

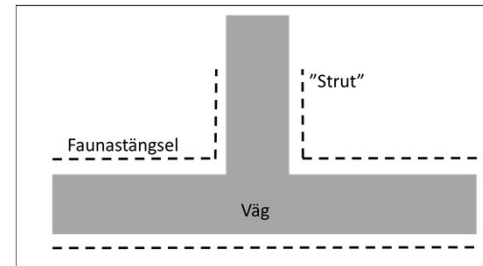


Foto: Maria Lund



Faunastängsel

- **Indragning av faunastängsel ("strutar")**
Vid vägar med hög trafikintensitet.
- **Färister**
Vid vägar med mindre trafikintensitet, exempelvis enskilda vägar med flera användare.
Persongrindar placeras i anslutning till färister där särskilt behov finns.
- **Grindar**
Vid infarter till skogs- eller åkermark.
För underhåll av broar, uthopp, ledningar etc.
För friluftsliv, gång- och cykelvägar etc.
- **Uthopp**
Djuret kan hoppa ut från vägområdet, men kan inte ta sig in i vägområdet.
I anslutning till platser där det finns öppningar i stängslet, exempelvis vid "strutar" och passagen i plan.



Skiss "strut"



Exempel färister

Foto: Maria Lund



Exempel grind

Foto: Maria Lund



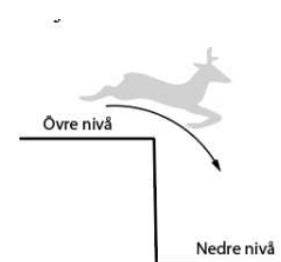
Exempel persongrind

Foto: Maria Lund



Exempel uthopp

Foto: Mattias Olsson





Faunabroar

- Omkring 20 m breda
- Vegetationen på broarna ska utgöras av för närområdet vanligt förekommande fältvegetation med inslag av exempelvis mindre buskar, snår, stenar och dödved.
- Broarna ska förses med faunaskärmar som ta bort buller och visuell kontakt mellan djuren och trafiken på vägen. 2,2 m höga.



Foto: Viveca Larsson



Foto: Maria Lund





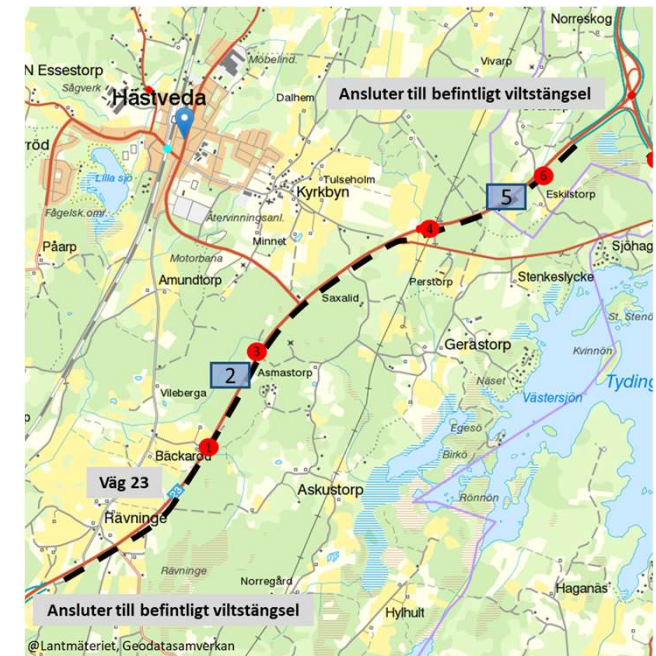
. Aktuell vägsträcka för läge 2. Bilden är tagen norrut.

Foto: Structor

Faunabroar

Läge 2 - lokalisering

- Viltets rörelse – fångar upp djur som kommer söderifrån där det finns stängsel idag – målpunkt sjön Tydingen, ger djuren möjlighet att röra sig mot sjön.
- Det småkuperade skogsbeklädda landskapet ger naturliga förutsättningar för konstruktionen att smälta in och upplevas naturlig.
- Vägen går i skärning – ger gynnsamma grundläggningsförhållanden – ger djuren god sikt.
- Skog och buskage på båda sidor – ger djuren ett naturligt skydd.
- Område med lågt – visst naturvärde.
- Bedöms inte påverka kulturmiljö.
- Utanför kommunens utbyggnadsområde i den fördjupade översiktsplanen
- Inga vattendrag eller vattenområde påverkas.





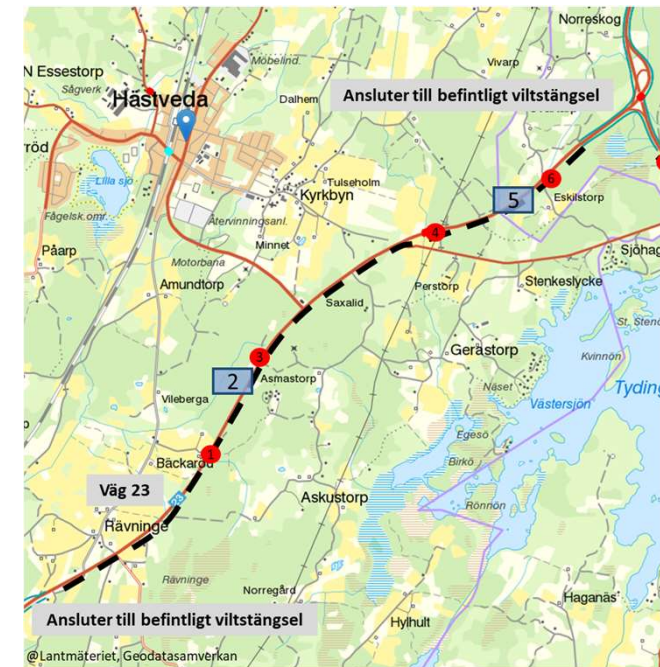
. Aktuell vägsträcka för läge 5. Bilden är tagen norrut.

Foto: Structor

Faunabroar

Läge 5 - lokalisering

- Viltets rörelse – fångar upp djur som kommer norrifrån där det finns stängsel idag – målpunkt sjön Tydingen, ger djuren möjlighet att röra sig mot sjön.
- Det småkuperade skogsbeklädda landskapet ger naturliga förutsättningar för konstruktionen att smälta in och upplevas som en förlängning av terrängen.
- Vägen går i skärning – ger gynnsamma grundläggningsförhållanden – ger djuren god sikt.
- Skog på båda sidor – ger djuren ett naturligt skydd.
- Område med lågt – visst naturvärde.
- Bedöms inte påverka kulturmiljö.
- Utanför kommunens utbyggnadsområde i den fördjupade översiktsplanen
- Inga vattendrag eller vattenområde påverkas.



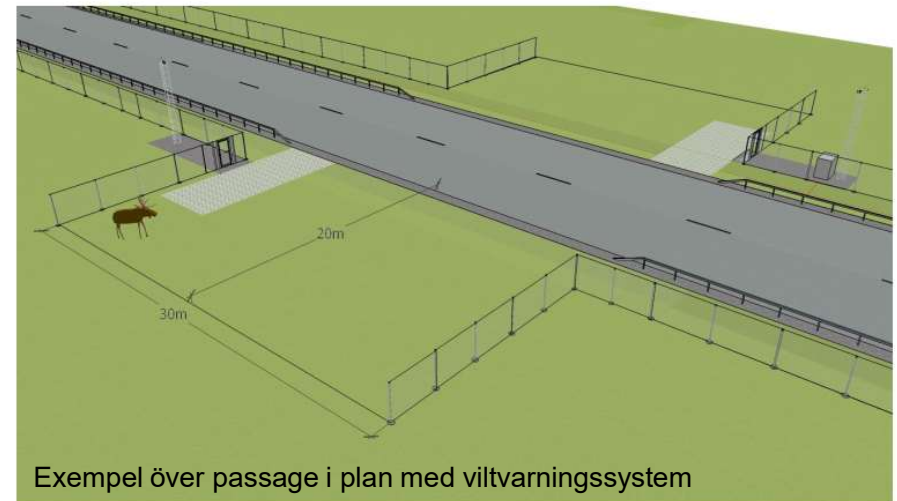


Passage i plan med viltvarningssystem



Foto: Trafikverket

- Djuren passerar över vägen
- Djuren detekteras inom en zon på ca 30 x 20 m. Trafikanter varnas via en variabel skylt med varning för vilt.



Skiss: EnviroPlanning AB

Passage i plan med viltvarningssystem

Läge 8 – lokalisering

- Viltets övergripande rörelse – fångar upp djur som kommer norrifrån där det finns stängsel idag – målpunkt sjön Tydingen, ger djuren möjlighet att röra sig mot sjön.
- Naturligt vandringsstråk norr om Tydingen i östvästligt riktning
- Närhet till naturreservat och vidsträckta lövskogsområde
- Relativt låga höjdskillnader mellan vägen om omgivande terräng



Torrtrummor

- Större torrtrumma
- Omkring 1,5-2 m i diameter
- Torrtrummor
- Omkring 0,6 m i diameter



Foto: Trafikverket



Torrtrumma vid vattendrag. Foto: Trafikverket.

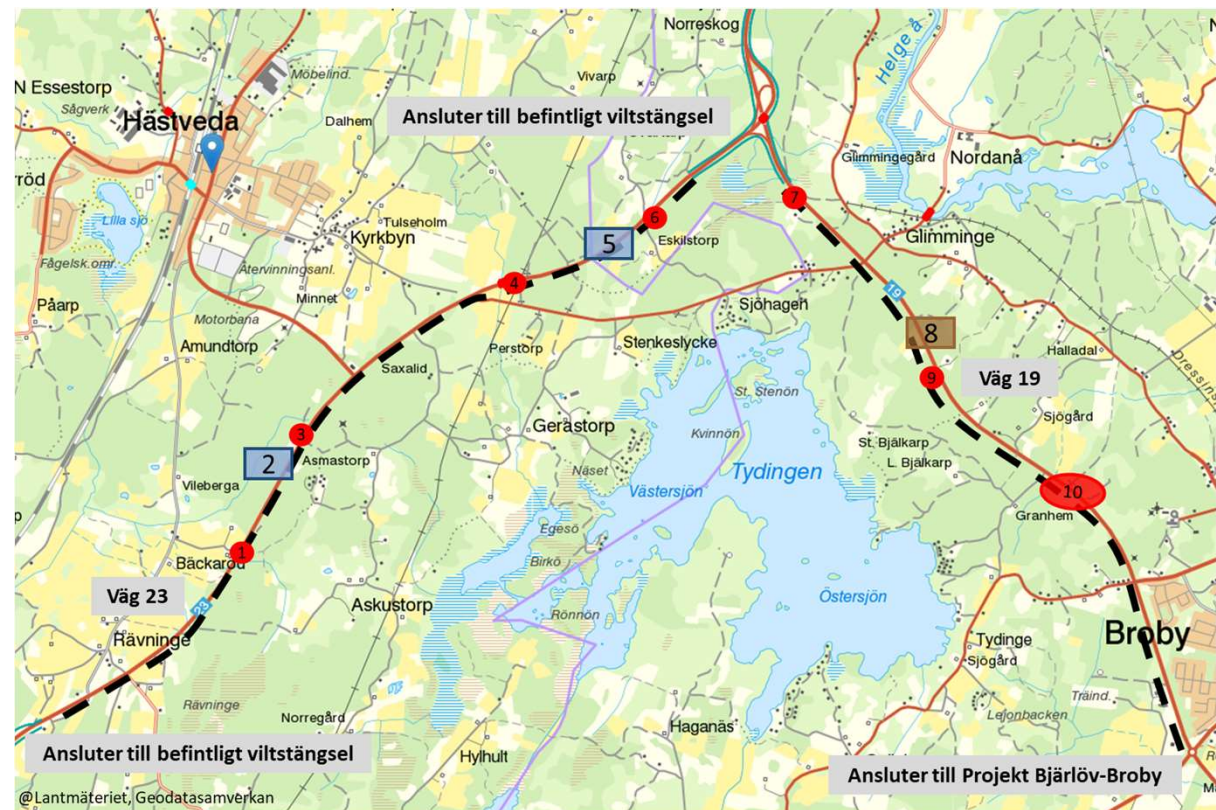
Torrtrummor

Läge 10 – lokalisering

- Viltets rörelse – Fånga upp medelstora däggdjur, exempelvis vildsvin, före Broby
- Vägen går på bank – gynnsamma topografiska förhållanden
- Hänsyn tagen till åkermark i närheten

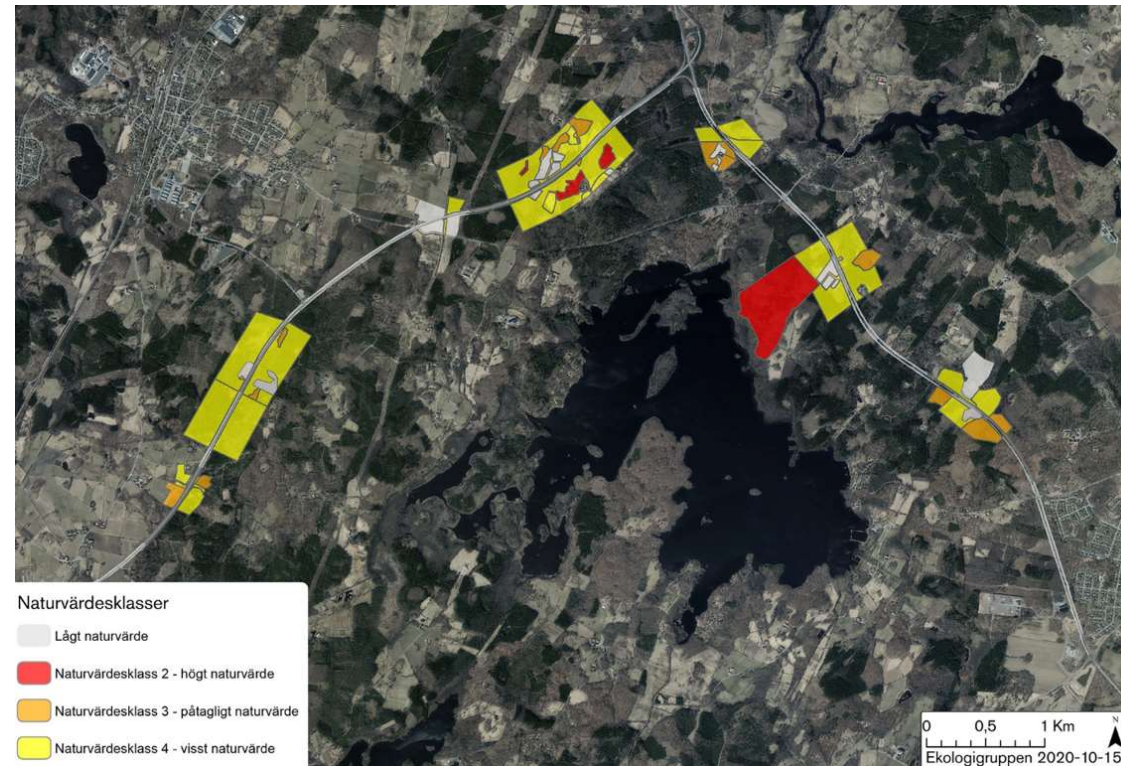
Läge 1, 3, 4, 6, 7, 9 – lokalisering

- Läge för torrtrummor bedömts mest lämpliga utifrån djurens rörelsemönster och platsernas förutsättningar för att uppnå avsedd effekt ofta i anslutning till befintliga vattendrag.



Effekter och konsekvenser

- Trafikanter och användargrupper: Faunapassager och faunastängsel kommer att ge en högre trafiksäkerhet för de båda sträckorna. Den ökade säkerheten gäller såväl djur som människor som transporteras på vägen
- Riksintressen: Väg 19 och 23 är av riksintresse för kommunikationer, vilket berörs och gynnas av projektet då trafiksäkerheten ökar.
- Naturmiljö: Inga Natura 2000-områden eller andra gällande riksintressen för kulturmiljö, natur och friluftsliv finns i närområdet.
- Den utförda naturvärdesinventeringen visar att den mest värdefulla naturmiljön (områden med höga naturvärden, naturvärdesklass 2) inom utredningsområdet utgörs av artrika skogsmiljöer med bok och ädellöv samt mindre områden med alsumpskog/fuktig blandskog.



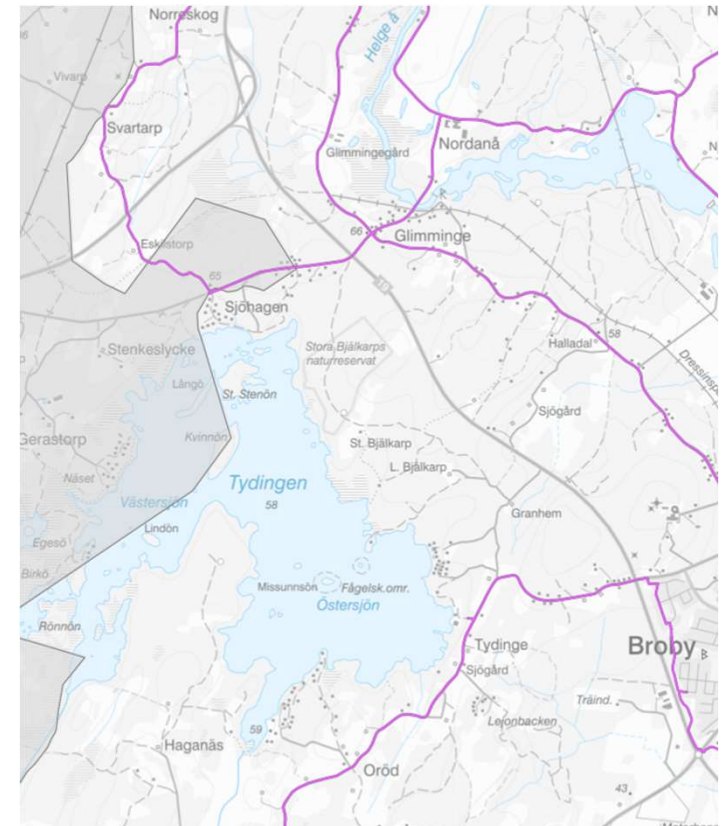


Effekter och konsekvenser

- Biotopskyddsobjekt och strandskydd: Längs jordbruksmarken i västra delen av väg 23 finns biotopskyddade stenmurar som går fram till ungefär 6 meter från vägbanans kant. Stängselsättningen kommer med andra ord att utföras i direkt anslutning till dessa.
- Vid faunapassage 1 och 4 korsar vägen två vattendrag. Då de rinner genom jordbrukslandskap råder biotopskydd. Bedömningen är dock att anläggningen av faunastängsel eller torrtrummor inte kommer att ha någon påverkan på varken miljön, djur- eller växtlivet i dessa.
- Inga områden med strandskydd kommer att beröras. De ovan nämnda vattendragen omfattas inte av strandskydd enligt Hässleholms kommun.
- Kulturmiljö: Områden för kulturmiljö och områden med fornlämningar påverkas av projektet. Hanteras vidare i samråd med länsstyrelsen.

Effekter och konsekvenser

- Rekreation och friluftsliv: Under förutsättning att passagemöjlighet finns bedöms konsekvenserna för nyttjare vara små. I övrigt påverkas inte förutsättningarna för rekreation och ett friluftsliv i närområdet av föreslagna viltsäkringsåtgärder.





Effekter och konsekvenser

- Påverkan under byggtiden: Störningarna kopplade till byggskedet är till största delen reversibla och upphör så snart anläggningsarbetena är klara.
- Byggtiden för passage 2 beräknas till cirka 4–5 månader. Trafiken leds om via en tillfällig förbifart.
- Byggtiden för passage 5 beräknas till cirka 2-5 månader. Trafiken leds om via väg 2111 och väg 19.