

SAMRÅDSHANDLING

Riksväg 13 förbi Assmåsa

Sjöbo kommun, Skåne län

Miljökonsekvensbeskrivning, tillhörande Vägplan, 2016-04-08

Projektnummer: 107830



Samrådshandling
Preliminära bedömningar

2016-04-08

Trafikverket

Postadress: Nordenskiöldsgatan 4, 211 19 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Rapportens titel inklusive undertitel

Författare: Tyréns AB, Cristiano Piga

Dokumentdatum: 2016-04-08

Ärendenummer: TRV 2014/94997

Version: 0.1

Fastställt av: [Fastställt av] (I förekommande fall, annars tas raden bort)

Kontaktperson: (I förekommande fall, annars tas raden bort)

Publikationsnummer: (I förekommande fall, annars tas raden bort)

ISBN (I förekommande fall, annars tas raden bort)

Tryck: (I förekommande fall, annars tas raden bort)

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	6
2. INLEDNING	6
2.1. Bakgrund	6
2.2. Projekt mål	6
2.3. Planeringsprocessen	7
2.4. Tidigare utredningar, alternativ och beslut	7
2.4.1. Beslut om betydande miljöpåverkan	8
2.5. Kommunala planer som berörs	9
3. MKB-ARBETET	10
3.1. Syfte	10
3.2. Samråd	10
3.3. Avgränsningar	10
3.3.1. Geografisk avgränsning	10
3.3.2. Avgränsning av aspekter	10
3.3.3. Avgränsning i tid	11
3.4. Metod för konsekvensbedömning	11
4. PROJEKT BESKRIVNING	12
4.1. Studerade och förkastade alternativ i planskedet	12
4.2. Utbyggnadsförslaget	12
4.3. Nollalternativet	15
5. FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER	16
5.1. Riksentressen och områdesskydd	16
5.2. Landskapsbild	16
5.2.1. Förutsättningar	16
5.2.2. Konsekvenser nollalternativet	21
5.2.3. Konsekvenser utbyggnadsalternativet	21
5.3. Naturmiljö	22

5.3.1.	Förutsättningar.....	22
5.3.2.	Konsekvenser nollalternativet.....	26
5.3.3.	Konsekvenser utbyggnadsalternativet.....	26
5.4.	Kulturmiljö.....	28
5.4.1.	Förutsättningar.....	28
5.4.2.	Konsekvenser nollalternativet.....	30
5.4.3.	Konsekvenser utbyggnadsalternativet.....	30
5.5.	Friluftsliv.....	31
5.5.1.	Förutsättningar.....	31
5.5.2.	Konsekvenser nollalternativet.....	32
5.5.3.	Konsekvenser utbyggnadsalternativet.....	32
5.6.	Buller.....	32
5.6.1.	Förutsättningar.....	32
5.6.2.	Konsekvenser nollalternativet.....	33
5.6.3.	Konsekvenser utbyggnadsalternativet.....	33
5.7.	Jord- och skogsbruk	34
5.7.1.	Förutsättningar.....	34
5.7.2.	Konsekvenser nollalternativet.....	35
5.7.3.	Konsekvenser utbyggnadsalternativet.....	35
5.8.	Vatten (yt- och grundvatten).....	35
5.8.1.	Förutsättningar.....	35
5.8.2.	Konsekvenser nollalternativet.....	36
5.8.3.	Konsekvenser utbyggnadsalternativet.....	36
5.9.	Påverkan under byggtiden	38
6.	ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER.....	38
6.1.	Bevisbörderegeln	38
6.2.	Kunskapskravet.....	39
6.3.	Försiktighetsprincipen.....	39
6.4.	Produktvalsprincipen.....	39
6.5.	Hushållnings- och kretsloppsprinciperna	39
6.6.	Lokaliseringsprincipen	39
6.7.	Skälighetsprincipen.....	40
6.8.	Skadeansvaret	40
7.	MILJÖKVALITETSMÅL.....	40
7.1.	Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, ingen övergödning	41

7.2.	Levande sjöar och vattendrag	41
7.3.	Grundvatten av god kvalitet.....	41
7.4.	Myllrande våtmarker	41
7.5.	Levande skogar	41
7.6.	Ett rikt odlingslandskap	42
7.7.	God bebyggd miljö.....	42
7.8.	Ett rikt växt- och djurliv	42
8.	SAMLAD BEDÖMNING	43
9.	FORTSATT ARBETE OCH UPPFÖLJNING	43
9.1.	Anmälan/tillstånd för vattenverksamhet	43
9.2.	Tillstånd för intrång i fornlämning	43
9.3.	Landskapsbildsskydd	43
10.	REFERENSER	44

Bilaga 1: Naturvärdesinventering

1. Sammanfattning

<Kort beskrivning av det planerade projektet samt motiv och effekter/konsekvenser>

Sammanfattningen skrivs efter samråden

2. Inledning

2.1. Bakgrund

Väg 13 förbi Assmåsa gård har redan 2007 identifierats som ett objekt i riskklass 3 (på skalan 1-3, där 3 betyder hög risknivå). Objektet har bristande trafiksäkerhet, framkomlighet och bärighet och är i stort behov av åtgärder. Sträckans linjeföring är problematisk med smal sektion och dålig sikt. Närheten till Snogeholmssjön och intilliggande torvområde gör att översvämningsrisken och risk för skred är stor vid höga vattenstånd. Diken och trummor blir vattenfyllda och vägens bärighet påverkas.

Trafiksäkerhetsmässigt innebär den dåliga sikten och smala sektionen stora risker. Vägen trafikeras av ett stort antal jordbruksfordon och är en rekommenderad led för farligt gods med lastbil. Sidoområdena är bristfälligt utformade och sidoräckena på vägsträckan norr om Assmåsa gård håller dålig kvalitet, vilket ytterligare försämrar trafiksäkerheten och förvärrar konsekvenserna vid en eventuell olycka.

I den mellersta delen av utredningsområdet utgör även en skarp kurva, med begränsad fri sikt vid Assmåsa gård, ett stort problem. Hastigheten är begränsad till 70 km/h på denna del.

2.2. Projekt mål

Syftet med projektet är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på aktuell sträcka av riksväg 13. I förstudien identifierades följande projektmål:

- Att minimera risken för, och konsekvenserna av, olyckor med farligt gods.
- Att öka trafiksäkerheten (för såväl fordonstrafik som oskyddade trafikanter).
- Att säkra god framkomlighet.
- Välja lokalisering av framtida väg så att den inte påverkas negativt av markens beskaffenhet eller av Snogeholmssjöns vattennivåer.
- Att minimera vägens negativa påverkan och/eller förbättra påverkan på skyddsvärd natur- och vattenmiljö under bygg- och driftskede.
- Att bibehålla goda möjligheter till rationellt brukande av jordbruksmark.

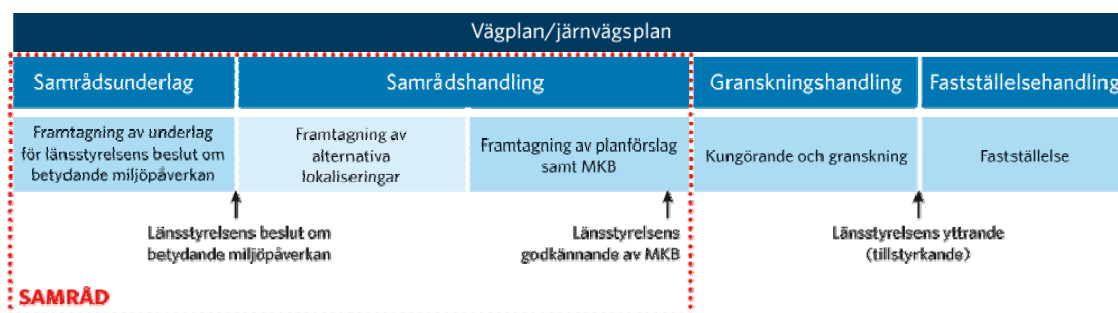
Under arbetet med vägplanen har även två övergripande projektmål tillkommit:

- Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på väganläggningarna för att uppnå en effektiv drift och ett underhållsvänligt, kostnadseffektivt vägsystem. Alla förändringar, ny- och reinvesteringar i anläggningen utförs ur ett LCC perspektiv med målsättning att minimera livscykelkostnaderna.
- Målsättningen för den färdiga anläggningen är att underhåll och felavhjälpning kan utföras på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Målsättningen vid investering ska vara att den sker på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljö-mässigt riktigt sätt. Enkla och standardiserade lösningar kan väljas när de uppfyller efterfrågad funktion.

2.3. Planeringsprocessen

I väglagen slås fast att vägplan ska upprättas för åtgärder som innebär byggande av väg i lagens mening. Där regleras också den planläggningsprocess som leder fram till en fastställd vägplan. En grundläggande utgångspunkt är att när en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så, att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.

Aktuellt projekt tillhör planläggningstyp 4, dvs. projekt som av länsstyrelsen har bedömts kunna innebära en betydande miljöpåverkan och olika lokaliserings- och utformningsalternativ föreligger. Därmed ska en Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och vägplan upprättas. Denna MKB utgör således den handling, vars kvalitet och omfattning ska godkännas av länsstyrelsen enligt figur 2.1.1 nedan.



Figur 2.1:1 Process för vägplan enligt planläggningstyp 4

2.4. Tidigare utredningar, alternativ och beslut

Förstudie för väg 13 förbi Assmåsa gård (beslutshandling daterad 2013-08-21)

Resultatet från förstudien visar att den aktuella vägsträckan bör anpassas efter en trafikteknisk standard för 80 km/h. Standardhöjningen kan göras i befintlig sträckning eller i helt eller delvis ny sträckning. En högre standard bedöms inte rimlig då varken trafikmängder eller omkringsliggande vägnät motiverar detta.

En trafikteknisk standard på 80 km/h innebär en vägbredd på 8 meter med en körbar yta på 6,5 meter och en vägren på 0,75 meter på vardera sidan om vägen. Vägrenen anses tillräcklig för att säkerställa god tillgänglighet och framkomlighet för det fåtal gång- och

cykeltrafikanter som trafikerar sträckan. Den underlättar även omkörning av långsamtgående fordon. Vägen kan även komplettereras med räfflade mitt- och sidolinjer för ökad trafiksäkerhet.

Vägplan, val av lokaliseringsalternativ (samrådshandling 2015-09-24).

I denna handling presenteras tre alternativ för ombyggnation av vägen, *Blå, grön* respektive *röd korridor*. *Blå korridor* innebär ombyggnad utmed befintlig sträckning. *Grön korridor* innebär en ny sträckning öster om befintlig och korsar genom ett torvområde i norr. Även *röd korridor* innebär en ny sträckning, dock ytterligare längre österut jämfört med grön korridor vilket gör att den undviker torvområdet. Samtliga alternativ utformas för 80 km/h och med en vägbredd på 8 meter.



Figur 2.4:1 Korridorsalternativ och utredningsområde

Slutsatser i alternativvalsstudien var bland annat att samtliga korridorer uppfyller projektmålen gällande ökad framkomlighet och trafiksäkerhet i lika hög grad. Däremot vad gäller projektmålen att minimera vägens negativa påverkan på skyddsvärd natur och att bibehålla goda möjligheter till rationellt brukande av jordbruksmark, är blå korridor den som ger den absolut högsta graden av måluppfyllnad. Detta eftersom en ombyggnad i befintlig sträckning inte förändrar brukandet av åkermarken och därmed inte riskerar att skapa åkerarealer som blir för små för att kunna brukas rationellt. Vidare innebär en ombyggnad i befintlig sträckning minsta möjliga intrång i skyddsvärda naturområden och minimerar risken för att utsätta de känsliga viltbestånden inom utredningsområdet för nya störningar från trafiken. Dessa motiv låg till grund för Trafikverkets val att gå vidare med blå korridor.

2.4.1. Beslut om betydande miljöpåverkan

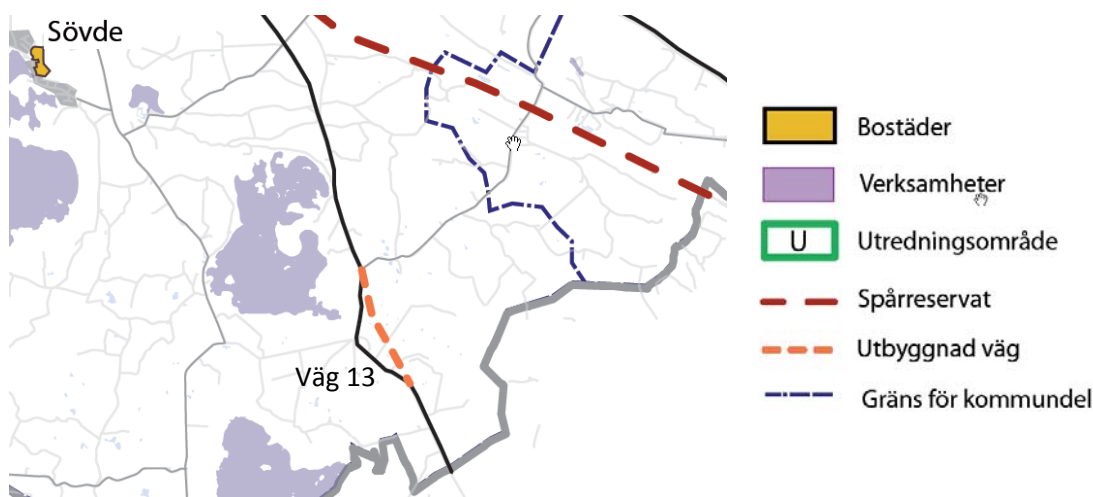
Länsstyrelsen har 2012-01-21 i enlighet med 6 kap 5 § miljöbalken beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen upplyste även om att det finns skäl att misstänka att området kring vägen hyser idag okända fornlämningar samt att det inom utredningsområdet finns höga naturvärden, troligtvis sällsynta arter (exempelvis fladdermusarter) samt värdefulla grodarter. Länsstyrelsen informerade också om att vägens påverkan på grundvattenströmningarna samt behovet av att anlägga en utterpassage och grodtunnel i samband med byggande av ny bro över vattendraget bör belysas.

2.5. Kommunala planer som berörs

I Sjöbo kommuns översiktsplan från 2009 anges inga särskilda utbyggnadsplaner inom aktuellt utredningsområde, varken avseende bostäder eller verksamheter. Kommunen verkar för utbyggnad av väg 13 på delen förbi Assmåsa, och förordar en genare sträckning öster om befintlig väg (se figur 2.5.1 nedan).

I TÖP Vindkraft (2010) är området väster om väg 13 utpekat som olämpligt för etablering av ny vindkraft. Området öster om vägen är inte utpekat som olämpligt men ej heller som rekommenderat förslagsområde för utbyggnad.



Figur 2.5:1 Utdrag ur Översiktsplan för Sjöbo kommun 2009, karta över förändrad markanvändning.

Det finns idag inga cykelleder på denna del av väg 13 och det finns inte heller några planerade.

Aktuell vägsträcka berör inte några detaljplaner.

3. MKB-arbetet

3.1. Syfte

Syftet med miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n) är att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som en planerad verksamhet kan medföra samt bedöma dess konsekvenser dels för människor, djur, växter, mark, vatten, luft, landskap och kulturmiljö, dels på hushållningen med material, råvaror och energi. Vidare är syftet att utgöra underlag för en samlad bedömning av dessa effekter på människors hälsa och miljön.

3.2. Samråd

Text kommer efter att alla samråd genomförts.

3.3. Avgränsningar

3.3.1. Geografisk avgränsning

MKB:n omfattar samma geografiska område som vägplanen. För vissa aspekter måste miljökonsekvensbeskrivningen dock ha ett vidare perspektiv. Detta gäller exempelvis för vatten och buller som kan medföra påverkan även utanför vägplanens område.

3.3.2. Avgränsning av aspekter

Omfattningen av en MKB ska enligt miljöbalken stå i proportion till projektets eller åtgärdens miljöpåverkan. Miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla de uppgifter som behövs för att beskriva direkta och indirekta effekter på hälsan och miljön. Detta innebär att vissa effekter som har liten betydelse kan behandlas översiktligt eller utelämnas.

Utifrån förstudien, val av lokaliseringsalternativ och det inledande arbetet med vägplanen har följande aspekter bedömts som relevanta att beskriva i denna MKB:

- Landskapsbild
- Naturmiljö
- Kulturmiljö
- Buller
- Jordbruksmark
- Rekreation och friluftsliv
- Vatten (yt- och grundvatten)

Aspekter som inte bedömts kunna antas innebära en betydande miljöpåverkan och därför ej bedöms som relevanta att konsekvensbeskriva är:

- **Boendemiljö – barriärer**
Då den föreslagna ombyggnaden ligger i samma stråk som den befintliga vägen och såväl vägens som sidovägarnas funktion bibehålls på samma sätt som idag bedöms barriäreffekten inte förändras nämnvärt till följd av ombyggnaden.
- **Natura 2000**
I anslutning till Snogeholmssjön finns två Natura 2000-områden (Sövdeborg och Snogeholm) på ett avstånd av ca 1-2 km från utredningsområdet. Områdena har hydrologiska kopplingar till sjön. Båda områdenas bevarandesyfte är att upprätthålla ekoxen i gynnsam bevarandestatus inom den biogeografiska regionen. Detta innebär bland annat att ekoxens livsmiljö i form av grova träd, högstubbar och lågor (liggande träd) av framförallt ek och bok ska bevaras. Ombyggnaden av vägen förväntas inte innebära någon betydande påverkan på Natura 2000-områdena och deras bevarandesyfte.
- **Luftmiljö**
Då vägen ligger i ett fritt och öppet läge med relativt begränsad trafikering blir påverkan ytterst marginell utanför vägområdet. I sådana lägen föreligger normalt ingen risk för överskridande av miljökvalitetsnormerna för luft och därmed bedöms luftmiljön inte vara en fråga som behöver behandlas i denna MKB.

3.3.3. Avgränsning i tid

Förhållandena som beskrivs i denna MKB är avsedda att spegla de som kan förväntas råda ett antal år efter vägarnas färdigställande. För konsekvensbedömningarna har prognosåret 2040 använts.

3.4. Metod för konsekvensbedömning

För de miljöbedömningar som görs i MKB:n används begreppen ”påverkan”, ”effekt” och ”konsekvens”.

Påverkan avser förändring av miljön genom exempelvis fysiskt intrång eller störningar genom i form av buller.

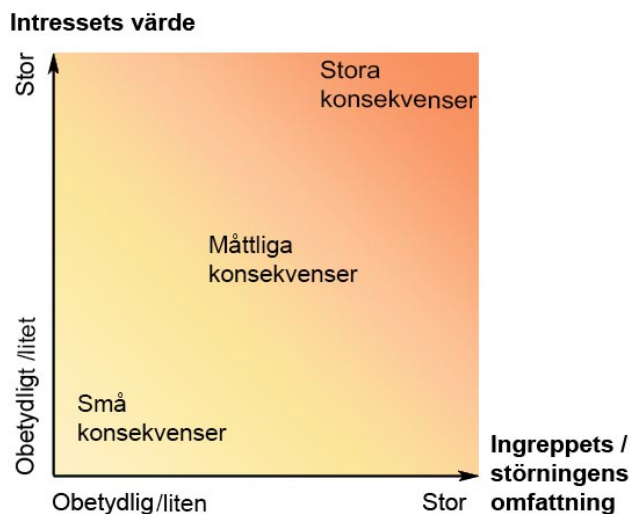
Effekt är en förändring i miljön som påverkan medför, som till exempel förlust av värdefulla naturmiljöer eller förändringar i miljökvalitet som kan mätas, beräknas eller på annat sätt beskrivas.

Konsekvens är en bedömning av den verkan de uppkomna effekterna har på en viss företeelse, till exempel biologisk mångfald.

Som underlag för att bedöma olika effekters betydelse används där det är tillämpligt underlag i form av t.ex. lagkrav, riktvärden, miljökvalitetsnormer (MKN), skyddade områden, värdebeskrivningar, inventeringar, miljökvalitetsmål, projektmål och bevarandeplaner.

Vid bedömningen av konsekvensernas storlek beskrivs de enligt figur 3.4:1. Storleken på konsekvenserna, som definieras som en sammanvägning av miljöaspektens värde och omfattningen av den förväntade effekten (ingreppets/störningens omfattning), anges i en skala från ingen/obetydlig konsekvens, små konsekvenser, måttliga konsekvenser till stora

konsekvenser. Konsekvenserna kan vara såväl positiva som negativa, men där inget annat anges avses negativa konsekvenser.



Figur 3.4:1 Konsekvenser bedöms utifrån en sammanvägning av intressets värde och förväntad effekt (effekten anges som ingreppets/störningens omfattning i figuren).

En liten-medelstor effekt som berör ett stort värde eller många människor kan alltså bedömas som en stor konsekvens. På motsvarande sätt kan en stor effekt på ett litet/obetydligt värde bedömas som en liten konsekvens. Positiva konsekvenser uppstår då befintliga värden förstärks och/eller nya värden tillförs.

4. Projektbeskrivning

4.1. Studerade och förkastade alternativ i planskedet

I planskedet har en väglinje inom den valda korridoren (Blå korridor) projekterats fram och anpassats efter gällande krav beträffande kurvradier, geometrier och siktlinjer samt anpassats för att minimera intrång i natur- och kulturmiljövärden.

För de delar där befintlig väg bana ska breddas (främst delarna söder om Assmåsa gård) har breddning på såväl östra som västra sidan övervägts. Breddningen föreslås ske i första hand på den västra sidan. Breddning på den östra sidan har valts bort med tanke på att det hade krävts omfattande utfyllnad med större intrång som följd vid det branta skogklädda partiet mellan Assmåsa gård och den södra änden av projektet. På den östra sidan finns dessutom befintliga dränerings och avvattningsledningar som inte behöver läggas om ifall breddningen sker på den västra sidan.

4.2. Utbyggnadsförslaget

För detta projekt har en tvåfältig vägtyp med vägbredden 8 meter tillsammans med en dimensionerande hastighet på 80 km/h föreslagits. Föreslagen sektion innebär en körfältsbredd på 3,25 meter samt en vägrensbredd på 0,75 meter. Valet av vägtyp och dimensionerande hastighet har gjorts mot bakgrund av vägens funktion samt förväntat

trafikflöde på vägen. En förutsättning har också varit att samtliga anslutande vägar ska ha samma anslutningsmöjligheter som idag. Vägen har två anslutningar som kommer att byggas om i ungefär samma läge som de har idag.

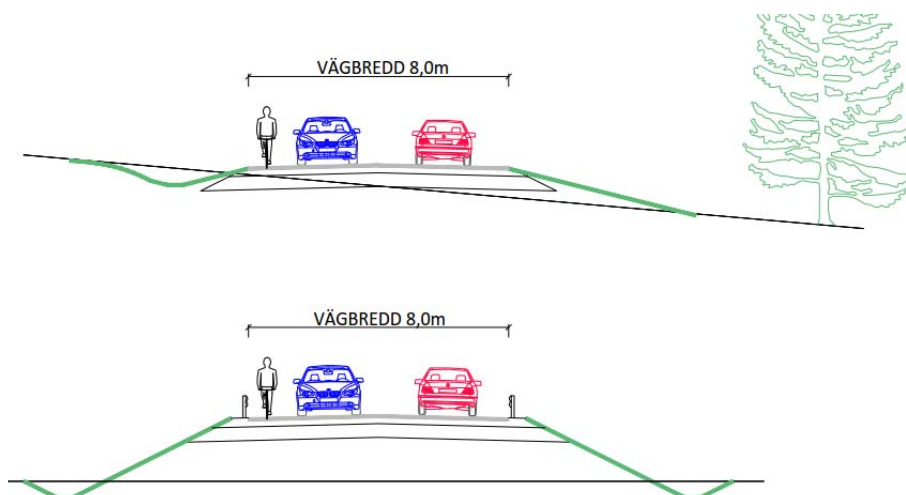


Figur 4.2:1 Planerad vägombyggnad med breddning och delvis nybyggnad av väg intill befintlig väg. Breddad och ny väg är markerad med röd färg.

Utbyggnaden innebär både anläggande av väg i ny sträckning intill den befintliga samt ombyggnad av befintlig väg. På aktuell sträcka varierar bredden på befintlig väg mellan 6 - 7,5 meter. Vid ombyggnad i befintlig sträckning innebär detta en breddning av vägen på mellan 0,5 – 2 meter. Väg 13 breddas i befintlig sträckning från startpunkten i söder och fram till Assmåsa gård där den förhållandevis skarpa kurvan måste rätas för att uppfylla den önskade vägstandarden. Kurvrätningen innebär att den nya vägen, efter Assmåsa gård, kommer att förläggas på den västra sidan om den befintliga vägen, för att i höjd med Vasahuset (se figur 2.4:1) korsa över till den östra sidan om befintlig väg. Genom torvområdet förläggs ny väg således öster om befintlig väg. Korridoren ansluter till befintlig väg vid Kristinelund, norr om anslutningen av väg 985 mot bl a Björkebo.

Vägens sidoområde föreslås utformas med flacka slänter, släntlutning 1:4 och normala diken, vilket minskar risken för att ett avkörande fordon ska välta. Inom vägens säkerhetszoner ska det inte finnas några oeftergivliga föremål som t.ex. träd eller större stenblock. På avsnitt där det är svårt att få utrymme för flacka slänter och tillräckligt bred säkerhetszon kan sidoräcken sättas upp.

Vägområdet som omfattar vägbanan samt tillhörande diken och slänter, kommer på sträckan att variera i bredd mellan 20 till ca 30 m beroende på bankhöjder och omgivande mark. Bankhöjden kommer exempelvis bli upp till 2 m genom det låglänta torvområdet i den norra delen. Detta är ca 1,5 m högre än befintlig vägbank.



Figur 4.2:2 Vägsektion i sluttning/plan mark samt i bank för väg 13

Passagen av torvmarken kräver förstärkningsåtgärder i form av urgrävning av grund torv samt pålningsarbeten eller överlast och lättfyllning i djupare torv, eller kombinationer av dessa. Vid läget för bron över vattendraget är grundläggningsförhållandet mycket dåligt. Undergrunden består av ett 8 meter djupt torvlager, så oavsett brotyp behöver grundläggningen förstärkning eller någon form av åtgärd. Utgrävning av torven bedöms inte vara ett alternativ på grund av dess djupa mäktighet. Bron kommer att förses med en småviltspassage under bron utmed vattendraget (se exempelbilder 4.2:3 och 4.2:4 nedan). Den befintliga bron rivs i så stor utsträckning att befintlig dikessektion (enligt dikningsföretaget) kan upprätthållas.

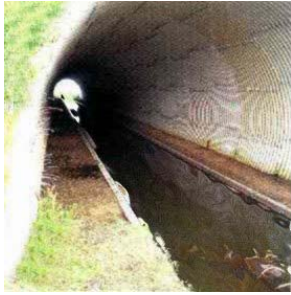


Bild 4.2:3 Exempel småviltspassage i rörbro



Bild 4.2:4 Exempel spång för småvilt

Under ett framtida byggskede kommer framkomligheten på väg 13 förbi aktuellt avsnitt att påverkas. Vid vissa arbetsmoment kan det bli nödvändigt att under korta perioder (t ex under en natt) stänga vägen helt och leda om trafiken på andra vägar. Andra arbetsmoment, som t.ex. breddning av befintlig väg, kan innebära att en del av vägbanan måste nyttjas som arbetsområde vilket leder till att vägbredden förbi arbetsplatsen minskar.

På de sträckor där en ny väg byggs intill den befintliga (på delarna norr om Assmåsa gård) kommer den gamla vägen att rivas upp och återställas till naturmark/torvområde. I torvområdet kommer den gamla befintliga vägkroppen att behöva schaktas bort minst en meter ned under omgivande mark för att kunna få till en bra återställning av marken. Därefter återfylls schakten med tillvaratagen torv från den nya väglinjen och på toppen läggs tillvaratagen yttorv. Här är det viktigt att yttorven inte blandas med övrig torv så att den återställda ytan erhåller samma växtsamhällen (utifrån den naturliga fröbanken i jorden) som det övriga torvområdet intill. På samma sätt gör man inom övriga naturområden där man får hantera ytjorden för sig och inte blanda den med övriga schaktmassor. På så sätt erhåller man en flora på de återställda vägavsnitten som överensstämmer med den övriga naturmarken i området.

4.3. Nollalternativet

Utbyggnadsalternativet ska enligt miljöbalken jämföras med ett så kallat nollalternativ. Nollalternativet innebär en framtida situation där utbyggnadsprojektet inte genomförts och befintliga vägar bibehålls med samma funktion som de har idag. I konsekvensbeskrivningen fungerar nollalternativet således som ett jämförelsealternativ till de föreslagna förändringarna. För att jämförelsen ska bli riktig antas för nollalternativet samma samhällsutveckling och trafikökning som i utbyggnadsförslaget, där prognosåret 2040 använts.

I detta fall kan nollalternativet inte fullt ut utgöras av dagens väg utan några förändringar, eftersom bron över vattendraget och vägsträckan genom torvområdet är i så pass dåligt skick att de måste åtgärdas inom en snar framtid, oavsett om aktuellt projekt genomförs eller inte. Både bron och vägen har satt sig ca 1 meter sedan bron byggdes på 1930-talet, och sättningarna förväntas fortgå även framöver vilket kommer resultera i att vägbanan så småningom kommer att översvämmas av vattendraget.

För att bibehålla vägens funktion måste således en ny bro byggas och likaså vägdelen genom torvområdet behöver bytas ut (eller stabiliseras och höjas). Den mest effektiva åtgärden är att, liksom i utbyggnadsalternativet, bygga en ny bro vid sidan om den gamla och att bygga ny väg genom torvområdet parallellt med den befintliga. Trafikverket har bedömt att en omledning av trafiken till alternativa vägar under en så pass lång byggtid som ett brobygge

och förstärkning av befintlig väg innebär inte skulle vara rimlig, vilket innebär att trafiken måste kunna passera arbetsområdet på befintlig väg under byggtiden. Maximalt 700 meter väg behöver byggas om eller byggas ny i nollalternativet. Anläggningstekniskt innebär nollalternativet troligen att vägen byggs på påldäck och att ny bro pålas för att klara de sättningar som den 7-8 m tjocka torven medför och som legat bakom de problem vägen har idag. Efter ny/ombyggnad av vägen rivs den gamla vägen och bron bort och marken återställs till den markanvändning som råder idag på intilliggande mark. Återställningen görs på motsvarande sätt som beskrivs för utbyggnadsalternativet ovan. Det totala markanspråket blir därmed bara något större än idag till följd av att den nya vägen bankas upp något mer än den befintliga för att ansluta till den nya bron.

5. Förutsättningar och konsekvenser

5.1. Riksintressen och områdesskydd

Vägplanen berör eller innebär intrång i följande riksintressen och områdesskydd:

- Riksintresse för naturvård
- Riksintresse för friluftsliv och rörligt friluftsliv
- Riksintresse för kommunikationer (Riksväg 13)
- Riksintresse för försvaret
- Landskapsbildsskydd
- Strandskydd
- Biotopskydd (generellt biotopskydd)
- Fornlämningar

Vägen kommer således att beröra ett flertal olika riksintressen och områdesskydd. De intressen/skydd som berörs och bedömts relevanta att bedöma i denna miljökonsekvensbeskrivning följer nedan under respektive aspekt-kapitel.

5.2. Landskapsbild

5.2.1. Förutsättningar

Väg 13 går nord-sydligt på den aktuella sträckan. Den nordligaste delen är skogsklädd med en variation av barr- och lövskog. I övrigt öppnar sig landskapet närmast vägen i åker- och betesmarker. Topografin är tämligen varierad och öster om Assmåsa gård höjer sig landskapet markant. Mellan Snogeholmssjön i väster och en bit in på östra sidan av vägen finns ett mycket låglänt och sankt parti som regelbundet översvämmas. Den huvudsakliga odlingsmarken är belägen öster om väg 13 och har ett relativt stort inslag av mägergravar med buskvegetation. I södra delen av utredningsområdet löper vägen uppför en skogsklädd rasbrant till ytterligare ett platt odlingsområde.

Landskapsanalys

Det studerade området ligger i ett landskap som formats av geologisk utveckling och sin långa kontinuitet som brukat landskap med spår från många tidsepoker. Det syns i topografi, jordlager, bebyggelse, vägdragningar och andra kulturella lämningar. Området ingår i det Sydsvenska backlandskapet och domineras av de större sjöarna Snogeholmssjön, Sövdesjön och Ellestadssjön. Den dominerande markanvändningen är åkerbruk med inslag av betesmarker. Backlandskapetets ondulerande topografi bidrar till att landskapet trots sin höga uppodlingsgrad är varierat med ett stort inslag av karaktärsbildande landskapselement. Landskapet är tydligt präglad av herrgårdslandskapets stordrift med storskaliga odlingsmarker och ett rätlinjigt vägnät, kantat av alléer eller trädrader.



Figur 5.2.1:1 Skogklädd rasbrant (Fogdahällan)



Figur 5.2.1:5 Befintlig väg genom Assmåsa



Figur 5.2.1:2 Vägen nerför rasbranten norrut



Figur 5.2.1:6 Bostadshus nära befintlig väg



Figur 5.2.1:3 Flack väg mot Assmåsa gård



Figur 5.2.1:7 Korsningen med väg 985



Figur 5.2.1:4 Assmåsa gård, viktig nod



Figur 5.2.1:8 Dike/vattendrag under vägen



Figur 5.2.1:9 Torvområdet



Figur 5.2.1:12 Böljande landskap



Figur 5.2.1:10 Betesmark inom torvområdet



Figur 5.2.1:13 Ekridå i norr



Figur 5.2.1:11 Moränkullar öster om väg 13



Figur 5.2.1:14 Sluten skog i norr

Landskapskaraktär

Inom området kan skönjas tre öppna landskapsrum av varierande karaktär.

Söderut inom utredningsområdet är i huvudsak odlingsmark och har ett relativt stort inslag av mägergravar med buskvegetation. Mellan Odlingslandskapet som består av lermorän i söder och det mellersta, platta som består av glacial lera ligger en markant gräns i landskapet, en skogsklädd moränrasbrant.

Norrut syns Assmåsa gård med sina alléer, trädrader, byggnader som ett tydligt landmärke i kanten av bältet med moränkullar. Siktstråken utmed vägen samt över de platta åkrarna är mycket karaktäristiskt för platsen. Detta storskaliga landskapsrum avgränsas i norr av moränkullarna och skogsriddåer åt öster samt rasbranten i söder.

Norr om Assmåsa gård öppnar sig ett mindre landskapsrum som här är betesmark, lågt beläget och utdikad.

Norrut öppnar sig mossen, omgiven av skogsriddåer, genomkorsat av det trädkantade diket och perforerat av moränkullar med bland annat ekdungar på.

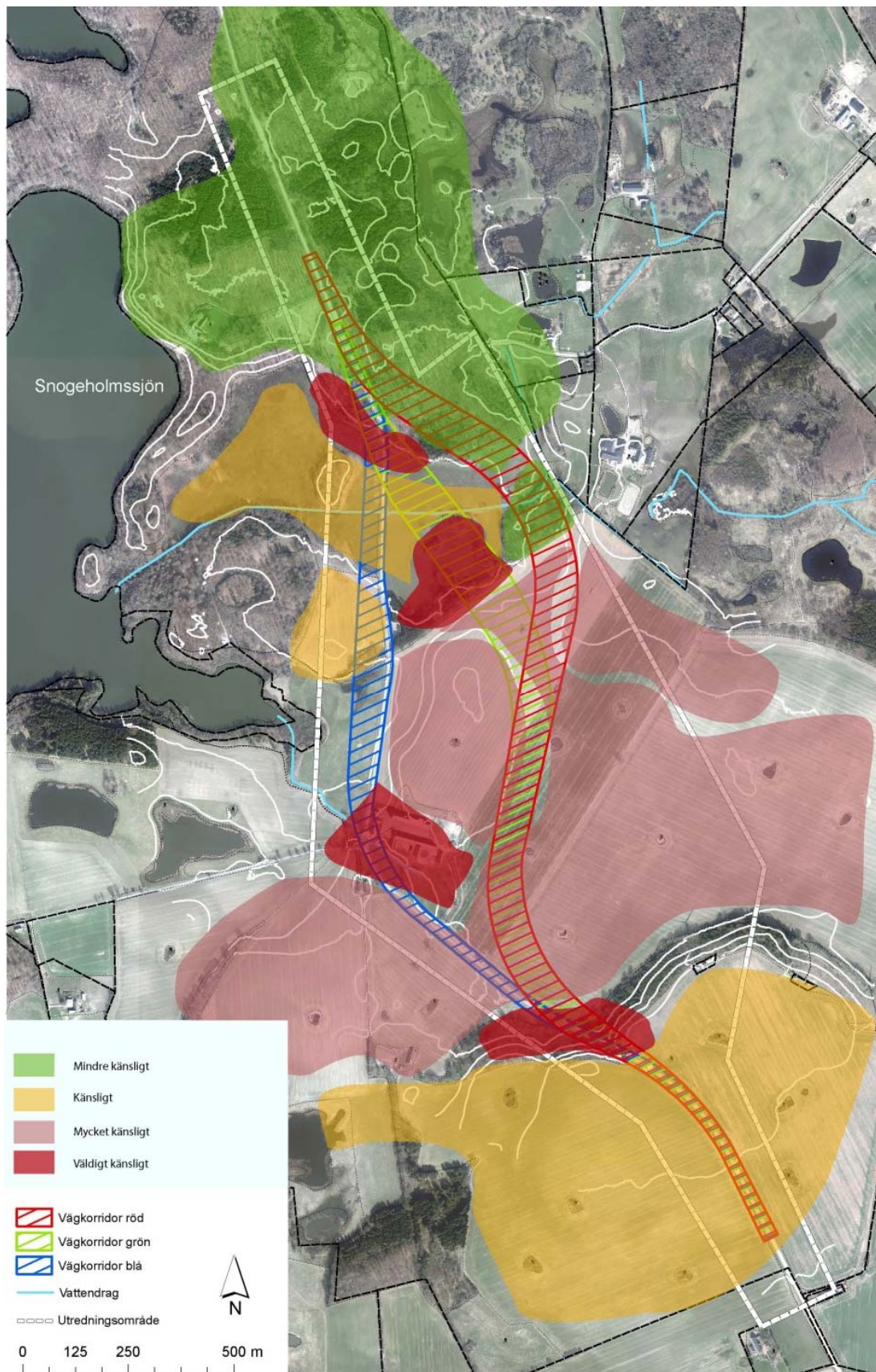
Norra delen av området är ett skogsklätt slutet landskap, lite högre beläget på moränen.



Figur 5.2.1:15 Böljande landskap med mägergravar

Landskapets känslighet

Nedan visas en karta som anger områdets känslighet. Området är känsligt för förändring på grund av sin långa kontinuitet vad gäller odling, godslandskapets historia och visuellt de stora öppna odlingsmarkerna som med böljande kullar. Generellt kan sägas att områdets öppna delar är känsligare för intrång än de slutna och skogsklädda. Assmåsa gård och dess omgivning är också mycket känslig, liksom de delar som förändras snabbt topografiskt, tex rasbranten i söder och kanten mot skogen i norr.



Figur 5.2.1.16 Känslighetsanalys

Landskapsbildsskydd

Området väster om befintlig väg 13 ingår i ett av länsstyrelsen utpekat landskapsbildsskydd, *Sjölandskapet Sövdesjön-Snogeholmssjön-Ellestadssjön*, där väg 13 utgör gräns för området. Skyddet har stöd av 19 § Naturvårdslagen så som den löd före 1 januari 1975 och där ny/ombyggnad av vägen medför utfyllnad i området krävs tillstånd från länsstyrelsen för detta.

5.2.2. Konsekvenser nollalternativet

Landskapets naturliga topografi kommer att genomkorsas av en tydligare barriär i då vägen byggs om i de norra översvänningsområdena. Vägen som visuell barriär kommer där att öka till följd av en högre profil i förhållande till nuläget. Vägbanken kommer att bli upp till ca 1,5 m högre än i nuläget. Effekten bedöms måttlig till följd av att flacka slänter som mildrar intrycket planeras i vägplanen. Landskapsvärdet har bedömts vara relativt lågt och konsekvensen bedöms bli liten.

5.2.3. Konsekvenser utbyggnadsalternativet

Några av de miljöer som ur ett landskapsperspektiv bedömts som särskilt känsliga kommer att beröras av vägombyggnaden. Vägen kommer att breddas i den skogklädda rasbranten (Fogdahällan) och öppningen kommer att breddas något, vilket kommer att få till följd att såret i landskapet ökar något.

På avsnittet genom Assmåsa bytomt (vid Assmåsa gård) kommer landskapet, som där bedömts vara särskilt känsligt, att fragmenteras och påverkas ytterligare ur ett historiskt och upplevelsemässigt perspektiv.

Landskapets naturliga topografi kommer att genomkorsas av en tydligare barriär i då vägen, breddas, byggs om och profilen på vissa delar höjs i förhållande till nuläget och nollalternativet. I de norra översvänningsområdena kommer vägen som barriär att öka till följd av en högre profil, vilket dock blir fallet även i nollalternativet som också kräver en ny bro och ny väg genom torvområdet.

Sammantaget bedöms en liten negativ effekt och konsekvens uppkomma till följd av vägens delvis nya linjeföring och profilhöjning. Om bullerskyddsplank måste sättas upp vid bostäderna intill Assmåsa gård bedöms detta medföra måttliga till stora negativa effekter på ett lokalt högt värde, varför konsekvensen bedömts som måttlig.

Landskapsbildsskydd

Landskapet väster om befintlig väg har dessutom ett landskapsbildsskydd, vilket innebär att tillstånd från länsstyrelsen krävs för den utfyllnad som vägen innebär inom detta område.

Vägen innebär ett visst intrång i det landskapsbildsskyddade området utmed en del av sträckan. Intrånget sker dock i ytterkanten på ett stort område och bedöms inte innebära någon betydande påverkan eller konsekvens för landskapsbilden i området i stort. På lokal nivå bedöms en liten negativ effekt och konsekvens uppkomma till följd av vägens delvis nya linjeföring och profilhöjning.

5.3. Naturmiljö

5.3.1. Förutsättningar

Det finns stora naturvärden inom utredningsområdet. Dessa är främst kopplade till, våtmarker och till skogs- betes- och hagmarker med en mycket stor biologisk mångfald. Områdets äldre trädmiljöer kring Assmåsa gård och i skogspartier utmed vägen är mycket värdefulla.

Det finns rikligt med vilt i utredningsområdet; bland annat kronhjort, dovhjort, rådjur och vildsvin längs hela sträckan, särskilt i skogspartierna och övergångszoner till öppen mark.

Riksintresse

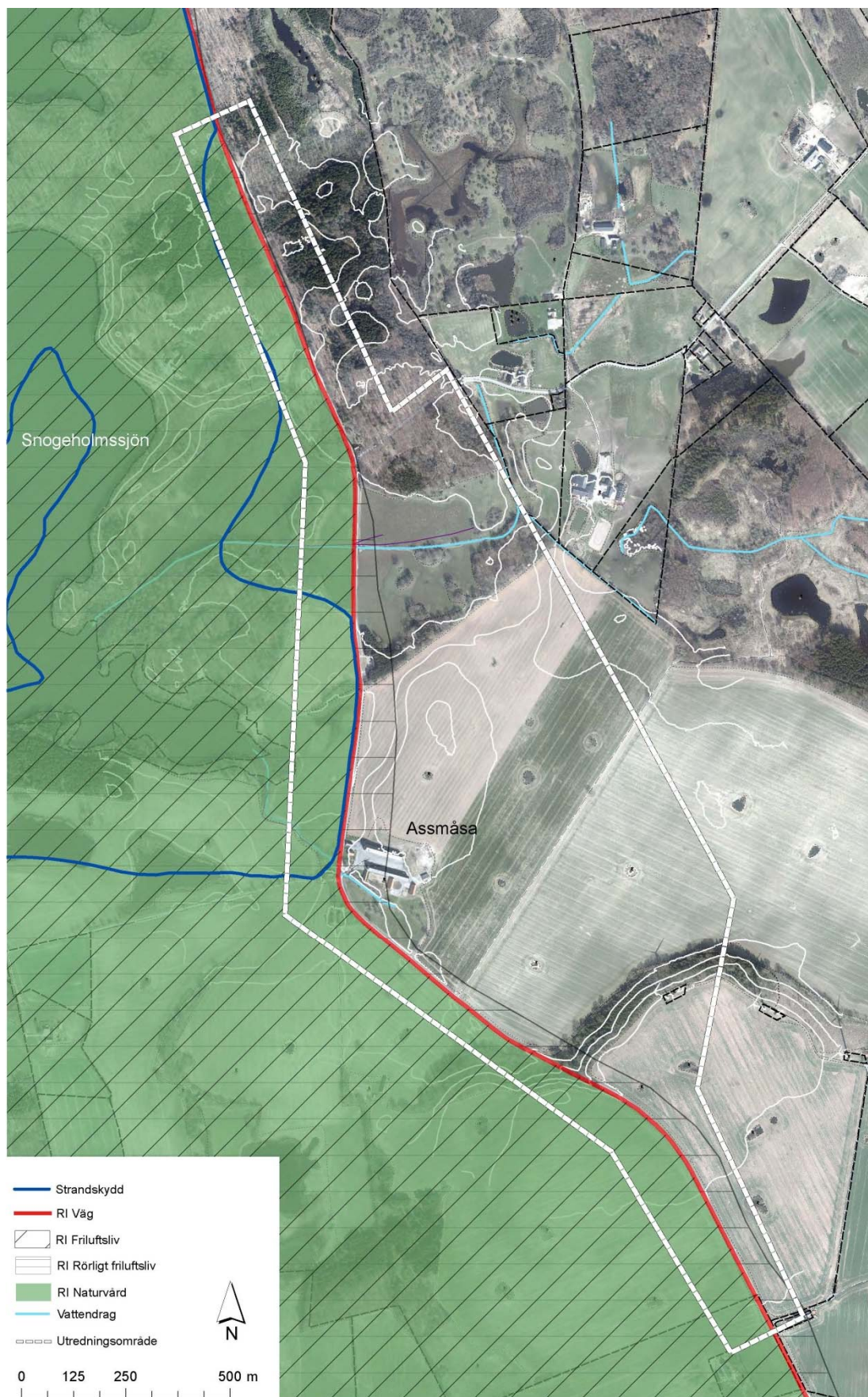
Västra delen av området, väster om väg 13, ligger inom Snogeholm-Skårby (N80) vilket pekats ut som riksintresse för naturvärden av Länsstyrelsen enligt 3 kap MB (se figur 5.3.1:1). Väg 13 utgör gräns för riksintresset. En säregen geologisk morfologi samt värdefulla biotoper utgör kärnvärdena i området.

Strandskydd

Snogeholmsjön har ett utökat strandskydd (enligt 7 kap MB) med ett 300 meter brett strandskyddsområde på landsidan (se figur 5.3.1:1). Skyddet syftar till att säkerställa allemansrättslig tillgång till strandområden samt att bevara de biologiska värden som finns i områdena. Inom strandskyddsområdet är det bland annat förbjudet att utan tillstånd uppföra byggnader eller anordning som påverkar växt- och djurliv eller tillgänglighet.

Naturvårdsprogram för Skåne – terrängformer

Väster om väg 13 (gränsande till aktuell del av väg 13) finns området Romeleåsens NO-sluttningar och Ellestad-Snogeholmsområdet (nr 55 i Skåne läns naturvårdsprogram). Området avgränsas av flera förkastningslinjer vilka bidrar till den mycket utpräglade och mäktiga topografien. I den aktuella delen av området finns ryggformationer och kullar som bildats genom att sediment avsatts i sprickor och håligheter. De biologiska förhållandena kring Snogeholmsjön är utomordentligt rika. I de många småvattnen förekommer lövgroda och många andra arter av amfibier. Förutsättningarna för kronhjort är goda. Fågellivet är rikt. Runt Snogeholmsjön finns många gamla ekar där bl.a. ekoxe förekommer.



Figur 5.3.1:1. Riksentressen och strandskydd

Naturvärden (NVI)

För den aktuella vägkorridoren har en naturvärdesinventering (NVI) genomförts hösten 2015 enligt Svensk Standard, fältnivå med detaljeringsgrad – detalj, (Calluna 2016). Naturvärdena bedöms där i fyra naturvärdesklasser, klass 1 – högsta naturvärde, klass 2 – högt naturvärde, klass 3 – påtagligt naturvärde och klass 4 – visst naturvärde. Sammanlagt 30 naturvärden har identifierats inom utredningskorridoren (se figur 5.3.1:2). Av dessa bestod 21 objekt av gamla lövträd. Sex objekt bestod av oftast små skogsområden. Resterande objekt var två diken och ett småvatten. Naturvärdesobjekten beskrivs närmare i bilaga 1.

De värdefullaste områdena utmed vägen, alla med naturvärdesklass 2, var ett mindre ädellövskogsområde (objekt 8), ett småvatten med klockgroda, lövgroda och ätlig groda (objekt 9), ett par träd med håligheter som kan ha värde för bland annat fladdermöss (objekt 10 och 16) samt en askskog med flera skogliga signalarter (objekt 25).

Groddjur och fladdermöss inventerades särskilt i området och beskrivs lite närmare nedan under ”Skyddade arter”.

Biotopskydd

Vissa typer av biotoper i jordbrukslandskapet är så värdefulla att de omfattas av ett generellt skydd, det vill säga att de är skyddade per automatik och inte får skadas såvida inte särskilda skäl föreligger. Det generella biotopskyddet regleras i 7 kap MB.

Sju biotopskyddade objekt identifierades i området vid naturvärdesinventeringen. Det handlar om två diken och ett småvatten, två träd som ingår i alléer samt odlingsrösen. Dessa biotoper finns beskrivna i bilaga 1 (naturvärdesobjekt 5, 8, 9, 14, 15, 21 och 26).

Fridlysta /skyddade arter

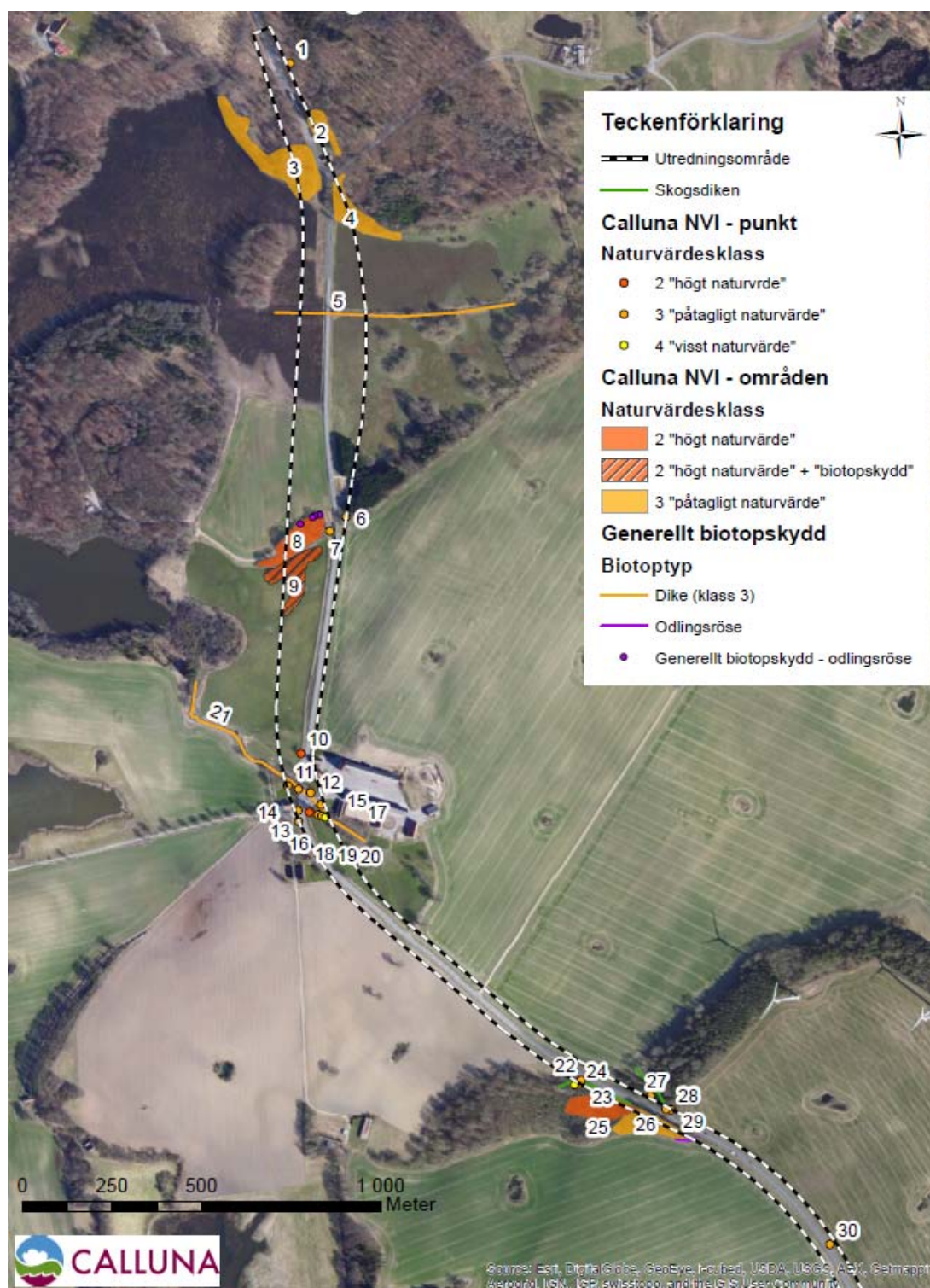
Fridlysning och/eller skydd av en art enligt artskyddsförordningen innebär att en art som riskerar att utrotas fredas. Vanligen betyder detta att den inte får plockas, dödas eller fångas. Länsstyrelsen kan besluta om dispens från artskyddsförordningen.

Tre groddjursarter som påträffats i inventeringsområdet omfattas av artskyddsförordningen. Det är klockgroda, lövgroda och ätlig groda som påträffats i objekt 9, ett småvatten (se beskrivning av objektet i bilaga 1). Objekt 8, ett närliggande mindre skogsområde, spelar förmodligen en viktig roll för lövgroda, som gärna vistas i brynmiljöer vid lekvattnet, samt för övervintring av alla tre arterna.

Enligt uppgift ska det även skalbaggsarten ekoxe ha påträffats i området i närheten av objekt nr 4.

En särskild inventering gjordes även av fladdermöss i området. Samtliga arter är fridlysta och omfattas därför av artskyddsförordningen. Många av arterna är också upptagna i habitatdirektivets bilaga 4 vilket innebär att starkare skydd.

Vid fladdermusinventeringen noterades totalt tio arter, varav tre också är rödlistade. Det mest intressanta området utmed den befintliga vägen var i anslutning till Assmåsa gård, med naturvärdesobjekten 10-20. Här noterades bl.a. den hotade arten sydpipistrell. Generellt sett var också aktiviteten av fladdermöss mycket stor här vilket antyder att området både är viktigt för födosökande



Figur 5.3.1:2. Naturvärdesinventering för vägkorridoren.

fladdermöss, men möjligen också då det gäller föryngring. För fladdermössen blir hålträden i området särskilt viktiga, men här bedöms även ladugårdsbyggnaderna utgöra viktiga miljöer. De värdefullaste träden i detta hänseende var objekt nummer 10 och 16 som båda klassats som högt naturvärde (naturvärdesklass 2) eftersom de hade håligheter som bedömdes kunna vara värdefulla för fladdermöss. Tre andra träd, objekt nummer 12, 13 och 14, har mindre håligheter som bedömdes som att de möjligen kan vara av intresse för fladdermöss. Dessa träd klassades som Påtagligt naturvärde (Naturvärdesklass 3).

Rödlistade arter

Rödlistan är en redovisning av arters relativa risk att dö ut från Sverige. Även vanliga arter kan bli rödlistade om deras populationer befinner sig i kraftig minskning. Rödlistan är indelad i sex klasser som anger hotkategori eller om arten är nationellt utdöd. Den svenska rödlistan tas fram av Artdatabanken enligt internationella kriterier. Rödlistning av en art innebär dock inte att den med automatik har något skydd.

De rödlistade arterna som påträffades vid inventeringarna är kronhjort, tre fladdermusarter (fransfladdermus, sydpipistrell och sydfladdermus), en svampart (oxtungsvamp), och en trädart (Ask). De rödlistade arterna finns beskrivna i bilaga 1.

Vilt

En övergripande viltutredning har genomförts för området där förekomst av klövvilt, dess rörelsemönster samt viltolycksdata och behovet av viltstängsel analyserats. I området förekommer kronhjort, dovhjort, rådjur och vildsvin. Av dessa har kronhjorten givits ett särskilt fokus i utredningen, då den antas vara den mest krävande av förekommande klövviltsarter med avseende på livsmiljöer, rörelser i landskapet och ostördhet. Därtill kommer att Sydsånes kronhjortar tillhör den rödlistade nominatrasen, vilket innebär att den har ett starkt bevarandeintresse.

Området kring aktuell del av väg 13 erbjuder god tillgång på både föda och skydd för kronhjort (med undantag för de delarna av åkermarken som ligger i nära anslutning till vägen, där närheten till vägen innebär en störning). Därtill kommer att markägaren förvaltar markerna särskilt för att gynna populationerna av kronhjort och andra klövviltsarter, vilket borgar för områdets långsiktiga betydelse för klövvilt.

5.3.2. Konsekvenser nollalternativet

Där vägen passerar genom det låglänta torvområdet måste vägen byggas om och anpassas till en ny bro över vattendraget (naturvärdesobjekt nr 5). Detta kan ge temporär påverkan till följd av grumling under byggskedet, se vidare kapitel 5.9) I driftskedet bedöms den nya bron inte innebära någon försämring för vattenkvaliteten eller för vattenlevande flora och fauna. Den tillkommande småviltspassagen under bron bedöms innebära en positiv effekt och konsekvensen bedöms totalt sett bli lite positiv.

5.3.3. Konsekvenser utbyggnadsalternativet

Riksintresse

Vägutbyggnaden innebär ett visst intrång utmed en stor del av sträckan. Intrånget sker dock i ytterkanten på ett stort riksintresseområde i nära anslutning till befintlig väg och bedöms inte innebära några effekter som motverkar områdets bevarandeintentioner. Konsekvensen bedöms därmed totalt sett bli liten till obetydlig.

Strandskydd

Vägutbyggnaden medför intrång i strandskyddet för Snogeholmssjön. Intrånget sker dock i kanten på området och bedöms inte innebära någon begränsning av tillgång till strandområden eller några betydande negativa konsekvenser för de biologiska värden som finns inom området.

Då utbyggnadsprojektet utgör en exploatering för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området får särskilda skäl anses föreligga för de ovan beskrivna intrången i strandskyddet.

Naturvårdsprogram för Skåne – terrängformer

Vägutbyggnaden innebär ett visst intrång utmed en stor del av sträckan. Intrånget sker dock i ytterkanten på ett stort intresseområde i nära anslutning till befintlig väg och bedöms inte innebära några effekter som motverkar områdets bevarandeintentioner. Konsekvensen bedöms därmed totalt sett bli liten till obetydlig.

Naturvärden (NVI)

Vägutbyggnaden bedöms preliminärt beröra naturvärdesobjekten 4, 5, 7, 12, 16, 19, 24, 25 och 26. Områdena 4, 25 och 26 utgörs av mindre lövskogspartier där vägen kommer att innebära smärre intrång i kanterna på områdena. Både yngre slyvegetation och enstaka äldre träd kommer att beröras i naturvärdesklasserna 2 och 3. Såväl effekterna som konsekvenserna bedöms bli måttliga.

Påverkan på naturvärdesobjekt 5 (Dike) bedöms inte skilja sig från nollalternativet.

Återstående naturvärdesobjekt utgörs av enskilda träd, av vilket objekt nr 16 vid Assmåsa gård har det högsta värdet (klass 2), bland annat med avseende på håligheter som kan vara av värde för fladdermöss. Detta träd (ask) har dock en klart nedsatt vitalitet till följd av askskottsjuka och dess framtida överlevnad skulle därmed vara högst osäker även i nollalternativet. Effekten av att dessa lite större träd kommer behöva tas bort bedöms som måttlig då det trots allt finns en hel del andra äldre lövträd i nära anslutning till de träd som berörs. Konsekvensen bedöms likaså bli måttlig.

Biotopskydd

Biotopskyddade objekt som berörs av utbyggnaden bedöms preliminärt vara vattendraget/diket genom torvområdet (objekt nr 5) och ett odlingsröse i kanten på objekt 26. Påverkan på objekt nr 5 beskrivs ovan (nollalternativet) och för odlingsröset handlar det om ett mycket begränsat intrång till följd av vägbreddningen (ca 1,5 meter). Såväl effekter som konsekvenser bedöms bli små för båda intrången.

Då utbyggnadsprojektet utgör en exploatering av stort allmänt intresse får särskilda skäl anses föreligga för de ovan beskrivna intrången i biotopskyddade objekt.

Fridlysta /skyddade arter

Vägprojektet kan medföra att skyddsvärda djurarter som även omfattas av artskyddsförordningen berörs i viss utsträckning. Vid Assmåsa gård berörs ett träd (objekt 16, naturvärdesklass 2) som bedömdes kunna vara värdefulla för fladdermöss eftersom det har håligheter. Ett annat träd, objekt nummer 12 (Naturvärdesklass 3) med mindre håligheter som bedömdes eventuellt kunna vara av intresse för fladdermöss, berörs också.

I det fortsatta arbetet får utredas hur stor betydelse just dessa träd kan anses ha för fladdermöss och vilka försiktighetsåtgärder som kan vidtas.

Vad gäller eventuella ekoxar i närheten av naturvårdsobjekt 4 bedöms den del av området som berörs av vägombyggnaden, kanten ut mot den befintliga vägen, vara för igenväxt för att ekoxen skulle trivas just i denna del.

Rödlistade arter

Vägprojektet kan medföra att skyddsvärda rödlistade och hotade djur- och växtarter berörs. Utöver kronhjort (som beskrivs nedan) och fladdermöss (som beskrivs ovan) handlar det främst om askträd. Asken är rödlistad på grund av epidemiska globalt spridda svampsjukdomar men räknas i enlighet med svensk standard SS 199000:2014 inte som regelrätta naturvårdsarter eftersom den ännu förekommer vanligt spridd i södra Sverige.

Vilt

Då ombyggnaden av vägen kommer att utföras som breddning av befintlig väg och nybyggnad av väg i nära anslutning till befintlig väg bedöms effekten bli väldigt liten för viltet i området jämfört med nuläge och nollalternativ. Konsekvensen bedöms därmed bli liten eller obetydlig.

Sträckan kan generellt betecknas som mycket viltolycksdrabbad. Rörelsefrihet i landskapet är av stor betydelse för kronhjort och andra viltarter. Om vägsträckan ska stängslas bör en viltpassage planeras in inom den nu aktuella ombyggnadssträckan. Frågan om viltstängsel måste dock ses i ett större perspektiv och frågan bör i så fall ses över för ett längre sammanhängande stråk.

5.4. Kulturmiljö

5.4.1. Förutsättningar

Utredningsområdet ligger i ett utpräglat gods- och slottslandskap som huvudsakligen karaktäriseras av ett rationellt drivet jordbruk med herrgårdsattribut. Assmåsa, som i äldre tid var kyrkogods, omtalas första gången i skrift år 1587 i samband med försäljning av Sövdeborgs gods. Assmåsa by bestod då av 5 gårdar.

Under en period från förra hälften av 1500-talet till senare hälften av 1600-talet genomgick många av de senmedeltida, ganska små driftsenheter som låg i detta landskap en utveckling mot stordrifter. I samband med detta utökades det adelsägda godsbeståndet och flera nya huvudgårdar anlades. Framväxten ledde inte sällan till ingrepp och regleringar i den äldre bebyggelsen. Med framväxten av godscomplexet Sövdesborg lades Assmåsa by med 7 gårdar ner. Ägora delades i brukningsenheter, så kallade ladugårdar. Assmåsa blev den första ladugården i Sövdesborg 1776.

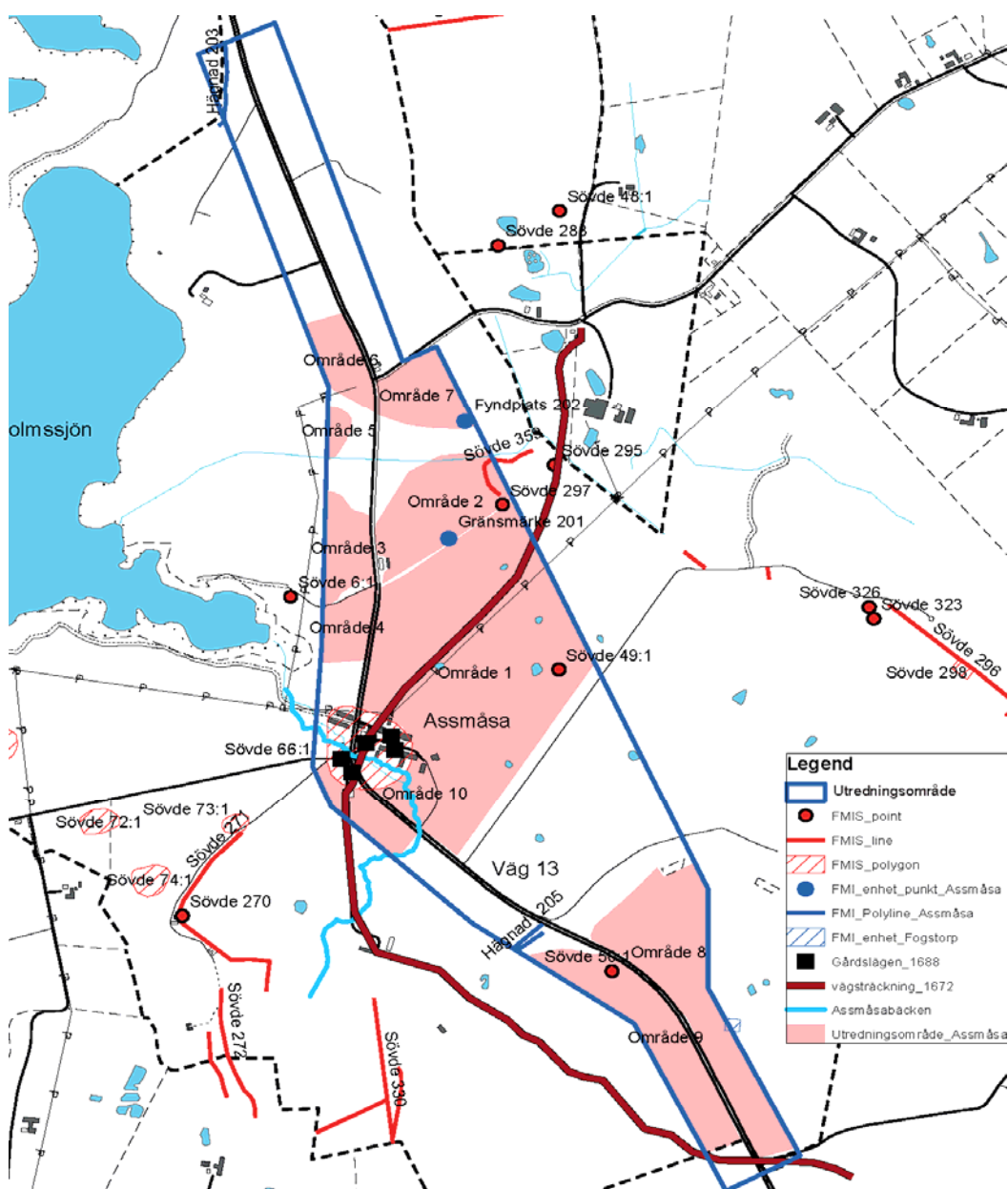
Av de karaktärskapande värdena som berättar om områdets historiska utveckling är det framförallt platsens historia som ladugård till Sövdeborg som tydligt framträder i landskapet idag. Från tiden därefter finns få strukturer kvar och de är ofta svårupptäckta i dagens landskap. En förändring som har skett i landskapet under 1900-talet är att väg 13 mellan Ystad och Sjöbo har moderniserats och rätats ut och i dess tidigare sträckning vid Assmåsa gård finns rester efter den tidigare dragningen i form av alléträd.

Även väg 13 i sig är alltså av kulturhistoriskt intresse då den har lång platskontinuitet. Den finns med på den skånska rekognoseringskartan från 1812 (men är äldre än så) och går där i stort sett i samma stråk som dagens väg 13. På kartan från 1812 är omställningen av Assmåsa by till ladugård genomförd och i Assmåsa by finns nu flera storskaliga ekonomibyggnader, men endast ett bostadshus.

Platsen för Assmåsa by, som sammanfaller med Assmåsa gårds placering, är utpekad av riksantikvarieämbetet som bevakningsobjekt (Sövde 66:1, se vidare nedan under forn- och kulturlämningar).

Forn- och kulturlämningar

För området har en arkeologisk utredning genomförts. Utredningen är en sk "etapp 1-utredning" som redovisar kända forn- och kulturlämningar, men omfattar också en bedömning av sannolikheten att påträffa hittills okända fornlämningar inom området (se markerade områden i figur 5.4.1:1). Denna utredning kommer kompletteras med en sk "etapp 2-utredning", där sökschaktning ska visa om det finns fornlämningar som berörs av utbyggnadsalternativet.



Figur 5.4.1:1 Översiktsskarta över kända fornlämningar samt den arkeologiska utredningens samlade resultat. (Källa. Arkeologisk utredning steg 1.)

Inom området finns forn- och kulturlämningar av varierande art och med stort tidsdjup. Dessa redovisas i den arkeologiska utredningen och det är sammantaget tre sedan tidigare kända lämningar som ligger i eller nära området som berörs av vägutbyggnaden (se figur 5.4.1:1). Från norr till söder är det följande:

Sövde 66:1: Bytomt/gårdstomt: Assmåsa gamla bytomt. Cirka 220 meter i diameter enligt den äldsta lantmäterikartan. Äldsta namnbelägg är från år 1501 (LÄU 16:17) (källa: FMIS).

FMI-205: Hägnad, bestående av en låg 2,5 meter bred tvåskiktad stenmur, som inom vägutredningsområdet följas på en sträcka av cirka 98 meter.

Sövde 50:1: Fyndplats för lösfynd av en skafthålsyxa av bergart (källa: FMIS).

5.4.2. Konsekvenser nollalternativet

Där vägen passerar genom det låglänta torvområdet måste vägen byggas om och läggas på vägbank (ca 2 m hög) för att anpassas till den nya bron. Detta innebär en viss negativ påverkan på kulturlandskapet då vägen kommer ge ett mer storskaligt intryck. Effekterna och konsekvenserna bedöms som små.

Forn- och kulturlämningar

Fornlämningar skyddas genom Lagen om kulturminnen mm. Länsstyrelsen har genom beslut 2015-01-09 meddelat att för tillstånd till en vägutbyggnad, inom de i steg 1-utredningen utpekade områdena med potential för arkeologiskt intressanta lämningar, krävs fortsatta arkeologiska insatser. Inledningsvis en arkeologisk utredning steg 2 med provschaktsgrävningar. Nollalternativet bör kunna genomföras med minimala intrång i potentiella fornlämningsområden. Konsekvensen bedöms därmed som liten eller obetydlig. Tillstånd enligt kulturminneslagen erfordras för de ingrepp som vägutbyggnaden medför i fornlämningsområden.

5.4.3. Konsekvenser utbyggnadsalternativet

Generellt inom utredningsområdet gäller att ta hänsyn till de faktorer som bygger upp de kulturhistoriska särdragen för att de skall vara fortsatt läsbara även efter en förändring av vägens dragning och/eller karaktär. Vägen löper genom ett landskap med stort tidsdjup, och de kulturhistoriska avtrycken har skapats av människors användning och rörelser från stenåldern fram till idag. Det befintliga vägnätet är en viktig komponent i kulturmiljön och visar på människors rörelser och transportbehov över tid.

Vid en ombyggnad av befintlig väg och där ny väg byggs riskerar vägen att påverka kulturmiljön negativt om inte stor hänsyn tas till kulturhistoriska element samt hur miljön formats genom lång brukskontinuitet i kombination med områdets naturliga topografiska förutsättningar. För att minimera denna negativ påverkan på miljön ska landskapsmodellering undvikas och där det blir nödvändigt anpassas efter omgivande landskap och begränsas till det absolut nödvändiga för vägens framtida funktion.

Där vägen passerar genom det låglänta torvområdet måste vägen läggas på vägbank (ca 2 m hög), vilket innebär en viss negativ påverkan på kulturlandskapet då vägen kommer ge ett mer storskaligt intryck. Detta skiljer sig dock inte nämnvärt från nollalternativet där det också blir nödvändigt att bygga en ny bro, vilket i sin tur innebär att vägen också måste byggas om och höjas för att anpassas till bron.

Vägombyggnaden innebär även en viss påverkan på karaktärskapande element i landskapet, såsom enskilda äldre träd, vegetation utmed vattendrag, äldre vägsträckningar och gamla betesmarker.

Där vägen passerar genom Assmåsa bytomt (vid Assmåsa gård) riskerar den att innebära en negativ påverkan på den kulturhistoriska miljön. Bytomten består av hela det bebyggda området kring gården. Det innebär både bostadshus och ekonomibyggnader. I Assmåsa är bebyggelsen utspridd på båda sidor om befintlig väg. Från den befintliga vägen löper en småskalig allékantad väg till ett bostadshus väster om väg 13. Öster om väg 13 finns en rest ifrån en tidigare sträckning av vägen i form av kvarvarande alléträd. Här är det viktigt att kontakten mellan de båda vägsidorna och alléerna förblir intakta även efter en kurvvrättning och breddning av vägen. Assmåsa bytomt har historisk kontinuitet från åtminstone medeltiden. Det är viktigt bebyggelseområdet kan upplevas som en sammanhållen miljö även efter en breddning av vägen. Här kan även eventuella bullerskyddsplank komma att innebära försvårande av denna helhetsupplevelse.

Om de negativa aspekterna som nämns ovan kan hanteras på ett sätt som inte ger stora negativa effekter bedöms vägombyggnaden totalt sett innebära små till måttligt negativa konsekvenser ur kulturmiljösynpunkt. Om bullerskyddsplank måste sättas upp vid bostäderna intill Assmåsa gård/bytomt bedöms detta medföra måttliga till stora negativa effekter på ett lokalt högt värde, varför konsekvensen bedömts som måttlig.

Forn- och kulturlämningar

Fornlämningar skyddas genom Lagen om kulturminnen mm. Länsstyrelsen har genom beslut 2015-01-09 meddelat att för tillstånd till en vägutbyggnad, inom de i steg 1-utredningen utpekade områdena med potential för arkeologiskt intressanta lämningar, krävs fortsatta arkeologiska insatser. Inledningsvis en arkeologisk utredning steg 2 med provschaktsgrävningar.

Av de sedan tidigare kända fornlämningarna bedöms vägutbyggnaden beröra lämningarna Sövde 66:1 och eventuellt Sövde 50:1.

Delar av de kända och potentiella fornlämningarna kommer att behöva tas bort vid en utbyggnad De bedöms i nuläget ha ett måttligt värde och konsekvensen bedöms preliminärt som liten. Tillstånd enligt kulturminneslagen erfordras för de ingrepp som vägutbyggnaden medför i fornlämningsområden.

5.5. Friluftsliv

5.5.1. Förutsättningar

Området kring vägen utgörs av både skogs- och jordbruksmark. Här finns möjlighet till viss rekreation och friluftsliv, men det är inte ett område som är särskilt ordnat för ändamålet. Odlingssmark, sankområden, vilthägn och avsaknad av vägren försvårar ett eventuellt nyttjande.

Riksintresse

Området väster om väg 13 är utpekad som Riksintresseområde för friluftsliv och (3 kap MB, Sövde-Krageholmsområdet) och rörligt friluftsliv (4kap MB, Sjö- och åslandskapet vid Romeleåsen i Skåne). Riksintresseområdet för rörligt friluftsliv omfattar även vägen och en smal remsa öster om vägen (se figur 5.3.1:1). Landskapet inom riksintresseområdena är

kuperat och växlar mellan skog, åker och betesmark. Sjöarna präglar landskapet. Anordningar för friluftslivet finns främst inom ett strövområde vid Snogeholm, ett gott stycke väster om utredningskorridoren. Där finns strövstigar, vandringsleder, fiskekortsvatten och badplatser. Området är tillgängligt med bil från flera håll, bland annat från väg 13 vid Assmåsa gård. Norr om utredningskorridoren korsar Skåneleden väg 13.

Tätortsnära natur

Området väster om väg 13, Snogeholmsområdet, är även (utöver att det utgör riksintresse för friluftslivet) utpekad i länsstyrelsens program för skydd av tätortsnära områden för friluftsliv och naturvård. Området, som är totalt 2806 ha stort, anges i sin helhet vara av regional betydelse för friluftslivet.

5.5.2. Konsekvenser nollalternativet

Nollalternativet innebär intrång i riksintresset för det rörliga friluftslivet på den del genom torvområdet som måste byggas om. Intrånget bedöms dock som marginellt och ligger i kanten på mycket stora intresseområden. Vägutbyggnaden bedöms inte påverka möjligheterna för friluftslivet negativt inom området eller påverka riksintressets bevarandeintentioner. Utbyggnaden innebär även att den gamla vägbanan som inte längre används kommer att rivas och marken återställas (se beskrivning av återställning i kapitel 4.3). Sammantaget bedöms konsekvenserna som obetydliga för friluftslivet.

5.5.3. Konsekvenser utbyggnadsalternativet

Riksintresse och Tätortsnära natur

Vägutbyggnaden innebär intrång i riksintressena och tillika området för skydd av tätortsnära natur, om än i olika hög grad. Utbyggnaden innebär intrång utmed hela sträckan i riksintresse för det rörliga friluftslivet och på delar av sträckan även intrång i riksintresset för friluftslivet samt "tätortsnära natur". Intrånget bedöms dock som marginella och ligger i kanten på mycket stora intresseområden. Vägutbyggnaden bedöms inte påverka möjligheterna för friluftslivet negativt inom riksintressena eller området "tätortsnära natur" eller påverka deras bevarandeintentioner. Utbyggnaden innebär även att den gamla vägbanan som inte längre används kommer att rivas och marken återställas (se beskrivning av återställning i kapitel 4.2). Den nya breddade vägen kommer även att vara försedd med en vägren som ökar möjligheten för gående och cyklister att använda vägen. Sammantaget bedöms konsekvenserna som obetydliga för friluftslivet.

5.6. Buller

5.6.1. Förutsättningar

Trafikbuller mäts i dBA enligt en logaritmisk skala. I Sverige används den ekvivalenta samt den maximala bullernivån som mått på ljudnivån från trafiken, där ekvivalentnivån är den genomsnittliga bullernivån under dygnet, medan maximalnivån motsvara passagen av ett enskilt fordon, som regel en lastbil.

En fördubbling/halvering av trafikmängden eller en fördubbling/halvering av avståndet till bullerkällan ger 3 dBA högre/lägre ekvivalent bullernivå.

Riksdagen har angett riktvärden för trafikbuller. Följande riktvärden för trafikbuller bör normalt inte överskridas vid nybyggnad av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dB(A) maximalnivå vid en uteplats i anslutning till en bostad.

Man bör dock ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt när man tillämpar riktvärdena vid åtgärder på vägar och järnvägar. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Bullerberäkningarna för vägtrafiken genomförs enligt Naturvårdsverkets ”Beräkningsmodell för vägtrafikbuller” (rapport 4653) och är genomförda i programmet SoundPLAN version 7.3 som är en tillämpning av den nordiska beräkningsmodellen. Beräkningsmodellen är baserad på en stor mängd mätningar genomförda vid olika terrängförhållanden och under olika meteorologiska situationer. Modellen avser avstånd upp till 300 meter vinkelrätt från vägen vid neutrala eller måttliga medvindsförhållanden, 0-3 m/s. . Resultatet av beräkningarna redovisas i utbredningskartor för ekvivalentnivån och maximalnivån i bilaga 2.

I nuläget beräknas fyra bostadshus, samtliga obebodda, utmed befintlig väg 13 vara utsatta för såväl ekvivalenta bullernivåer överstigande 55 dBA som maximala bullernivåer överstigande 70 dBA vid fasad. Ett av husen, vid väg 985 (Eriksdalsvägen), beräknas även vara utsatt för ekvivalenta bullernivåer överstigande 65 dBA, det allmänt vedertagna riktvärdet för befintlig miljö.

5.6.2. Konsekvenser nollalternativet

I nollalternativet är det, på motsvarande sätt som i nuläget, fyra bostadshus (samtliga obebodda), utmed väg 13 som blir utsatta för såväl ekvivalenta bullernivåer överstigande 55 dBA som maximala bullernivåer överstigande 70 dBA vid fasad.

5.6.3. Konsekvenser utbyggnadsalternativet

Nedan redovisas en sammanställning av antalet byggnader (bostad eller övrig byggnad) som beräknas vara utsatta för ekvivalenta och/eller maximala bullernivåer från väg 13 överstigande 55 respektive 70 dBA, gällande riktvärden för nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur, vid prognosåret 2040.

> 55 dBA	Bostäder	Övriga byggnader	> 70 dBA	Bostäder	Övriga byggnader
Nollalternativ	4	7	Nollalternativ	4	7
Blå korridor	4	7	Blå korridor	4	6

Det är bebyggelsen kring Assmåsa gård samt bostadshuset vid väg 985 i norr som utsätts för bullernivåer överstigande riktvärdet.

Tänkbara åtgärder

Några av de bostadshus som ligger utmed väg 13 har år 1999 och 2009 fått tilläggsrutor monterade ut mot vägen för att klara 30 dBA ekvivalentnivå respektive 45 dBA maximalnivå inomhus.

Åtgärder bör eventuellt vidtas för de fyra bostadshus som beräknas utsättas för bullernivåer överstigande gällande riktvärden. Tre av dem har tidigare fått fönsteråtgärder för att klara inomhusnivån 30 dBA vid en utomhusnivå på 65 dBA ekvivalentnivå.

Tänkbara åtgärder kan vara ytterligare kompletterande fönsteråtgärder samt lokal skärmning av uteplats i den mån dessa är utsatta för bullernivåer överstigande riktvärdena. Annan tänkbar åtgärd är bullerskyddsskärmar i form av plank, helst placerade så nära vägen som möjligt. Beroende på vilken höjd som kan krävas och hur nära fasaden skärmen hamnar kan denna dock ha en negativ inverkan på boendemiljön i övrigt. Bullerskyddsåtgärder kommer dock innebära en stor till måttlig positiv effekt ur bullersynpunkt och konsekvenserna bedöms därför bli måttligt positiva.

5.7. Jord- och skogsbruk

5.7.1. Förutsättningar

Jordbruk är den dominerande markanvändningen och en stor del av marken intill vägen består av jordbruksmark, vilken är klassad som klass 4-7 (se figur 5.7.1:1), enligt skala från 1-10 där 10 är bästa möjliga jordbruksmark. Brukningsenheterna är stora och all mark inom området tillhör en enskild markägare. Inom området förekommer även i viss utsträckning skogsbruk, främst i de norra delarna där även nyplantering av skog prövas i de låglänta sanktorvmarkerna.



Figur 5.7.1:1 Jordbruksmarkens klassning inom utredningsområdet



Figur 5.7.1:2 Nationell bevarandeplan för odlingslandskapet

Nationell bevarandeplan

Delar av vägsträckan gränsar till mark öster om väg 13 som ingår i naturvårdsverkets nationella bevarandeplan för odlingslandskapet (se figur 5.7.1:2). Målet för den nationella planen är att för vår tid och framtiden säkerställa ett representativt urval av Sveriges odlingslandskap, som allsidigt belyser kolonisationsförloppet och skildrar olika faser av detta.

5.7.2. Konsekvenser nollalternativet

Nollalternativet medför inte förändringar som bedöms innebära några betydande effekter eller konsekvenser för vare sig jord- eller skogsbruk i området.

5.7.3. Konsekvenser utbyggnadsalternativet

Vägutbyggnaden kommer att ta jordbruksmark och skogsmark i anspråk. Intrånget har preliminärt beräknats till ca 2,2 ha jordbruksmark och 0,8 ha skogsmark. Att ta jordbruksmark i anspråk för vägutbyggnad får anses negativt ur ett hushållningsperspektiv. Ur arronderingssynpunkt bedöms utbyggnaden, till följd av att den görs i anslutning till befintlig väg, inte fragmentera befintliga brukningsenheter. Dessutom återställs de delar av den gamla vägbanan som rivs till den markanvändning som finns intill, exempelvis jordbruksmark. Sammantaget bedöms effekterna och konsekvenserna bli små.

Nationell bevarandeplan

Breddningen av vägen i den södra delen av sträckan innebär marginella intrång i bevarandeområdet. Effekten och konsekvensen bedöms som obetydlig.

5.8. Vatten (yt- och grundvatten)

5.8.1. Förutsättningar

Ytvatten

Vägens huvudsakliga recipient för vägdagvatten är Snogeholmssjön. I anslutning till vägen har Snogeholmssjön översvämningsområden dels i form av torvmark i norra delen samt delar av den betesmark som ligger nordväst om Assmåsa gård.

Vägen passerar på aktuell sträcka över en mindre bäck (dike) vid Assmåsa gård samt genom våtmarker och över ett större dike (dikningsföretag) i den norra delen av utredningsområdet (se figur 5.7.1:1). Båda vattendragen mynnar i Snogeholmssjön strax väster om befintlig väg. Via Snogeholmssjön rinner vattnet sedan vidare till Sövdesjön och därifrån via Klingavälsån ut till Kävlingeån. Flödet inom delar av dessa vattendrag är delvis reglerat.

Vägdagvattnet från vägen, som kan innehålla föroreningar som alstras främst från fordonens slitage av bromsar, däck och körbana, avleds idag ut till kringliggande mark samt till de två ytvattendragen som beskrivits ovan. Dagens väg har trafiksäkerhetsbrister, exempelvis dåliga vägräcken, vilket innebär en ökad risk för påverkan av utsläpp i samband med en eventuell trafikolycka.

Grundvatten

Inom de låglänta och blöta torvområdena, på ömse sidor om diket i den norra delen av sträckan, ligger grundvattenytan relativt ytligt och sammanfaller i princip med ytvattenståndet i diket, som i sin tur påverkas av vattenståndet i Snogeholmssjön. Vattenytan ligger här vid högvatten ofta bara några decimeter under vägbanan. Vid sådana

tillfällen är stora delar av området på båda sidor av bron över vattendraget översvämmade. Det finns dock inga uppgifter om att vägbanan varit översvämmad.

Övriga, lite högre belägna delar av området består av lera och lermorän. Ingen grundvattenundersökning har gjorts men grundvattennivån antas ligga cirka 1-3 meter under markytan.

Miljökvalitetsnormer

Vattenmyndigheten för Södra Östersjöns vattendistrikt har fastslagit föreskrifter om kvalitetskrav för vattenförekomster i distriktet. Enligt VISS (Vatteninformationssystem för Sverige) lever Snogeholmssjön inte upp till miljökvalitetsnormerna gällande god ekologisk status (2009) utan är klassad till otillfredsställande ekologisk status. Om alla möjliga och rimliga åtgärder vidtas kan god ekologisk status förväntas till år 2027. Sjön har god kemisk ytvattenstatus (2009) men senaste klassificeringen som ej är fastställd klassificerar sjön till ”uppnår ej god kemisk ytvattenstatus” (2013). Anledningen till att sjön inte uppnår god kemisk ytvattenstatus är påverkan från jordbruket.

Vägen ligger inom grundvattenförekomsten Vombsänkans utbredning. Vombsänkans kvantitativa status har klassificerats till god (2009). Den har även god kemisk grundvattenstatus (2009).

5.8.2. Konsekvenser nollalternativet

Ytvatten

Nollalternativet med ny väg genom torvområdet samt ny bro över vattendraget (dikningsföretaget Snogeholmssjöns reglering) bedöms innebära en marginell temporär negativ effekt i form av grumling i samband med anläggningsarbetena. Utöver detta bedöms bron dock inte innebära någon betydande påverkan på ytvattnet i området. Byggnad av ny bro kommer kräva tillstånd till vattenverksamhet. Den nya bron tar höjd för dagens vattennivå i Snogeholmssjön och dikningsföretaget, som ligger ca 30 cm över regleringsnivån.

Grundvatten

Det är även viktigt att ny väg genom torvområdet samt ny bro över vattendraget inte påverkar grundvattenströmmarna mer än vad den befintliga vägkroppen och bron gör idag. De nya vägbankarna bedöms kunna byggas med metoder, som exempelvis påldäck, urgrävning och lättfyllning, som inte påverkar den underliggande grundvattenströmningen i området. Konsekvenserna bedöms då bli obetydliga. Byggnad av ny bro kommer kräva tillstånd för vattenverksamhet.

5.8.3. Konsekvenser utbyggnadsalternativet

Ytvatten

Vägutbyggnaden innebär en något ökad hårdgjord yta och därmed även en något ökad ytvattenavrinning jämfört med nollalternativet. Ökningen är dock marginell i sammanhanget. Vägdayvattnet blir förr eller senare del av ytvattnet och/eller grundvattnet. För att inte öka belastningen eller miljöpåverkan på ytvattendragen och Snogeholmssjön planerar Trafikverket att vidta fördröjande och renande åtgärder. Vägdayvattnet föreslås fördröjas i vägdiken samt genom översilning över väglänterna som görs dränerande. Dessa åtgärder bedöms innebära positiva konsekvenser för vattenkvaliteten jämfört med nollalternativet. Även om nollalternativet också medför en något förbättrad fördröjning av

vägdagvattnet på den sträcka som måste byggas om genom torvområdet. Vägutbyggnaden ska utformas så att möjligheter ges att förhindra skador på känsliga recipienter med utsläpp av farliga ämnen vid en eventuell olycka. Vagräcken sätts upp på de sträckor som gränsar mot översvämningssområdena för Snogeholmssjön för att förhindra avåkning.

Vägen korsar vattendraget i torvområdet i den norra delen av sträckan (dikningsföretaget Snogeholmssjöns reglering) och ny bro krävs, liksom i nollalternativet. Någon miljöpåverkan som skiljer sig från nollalternativet bedöms således inte uppstå. Byggnad av ny bro kommer kräva tillstånd för vattenverksamhet.

Det lilla diket vid Assmåsa gård ligger i trumma under vägen. Breddningen av vägen och kurvratningen bedöms innebära risk för att den befintliga vägtrumman kommer att behöva förlängas något. Detta bedöms kunna innebära en marginell negativ effekt i form av grumling i samband med anläggningsarbetena. För trumförlängningen kommer en anmälan om vattenverksamhet krävas.

Trafikverket kommer att hantera de arbeten i vatten/vattenområden som krävs vid utbyggnad av ny väg som vattenverksamhet i enlighet med 11 kap. miljöbalken.

Grundvatten

Det är även viktigt att ny väg genom torvområdet samt ny bro över vattendraget inte påverkar grundvattenströmmarna mer än vad den befintliga vägkroppen och bron gör idag. De nya vägbankarna bedöms kunna byggas med metoder, som exempelvis påldäck, urgrävning och lättfyllning, som inte påverkar den underliggande grundvattenströmningen i området. Någon miljöpåverkan som skiljer sig från nollalternativet bedöms således inte uppstå i denna del. Byggnad av ny bro kommer kräva tillstånd för vattenverksamhet.

Söder om torvområdet passerar vägen den låglänta betesmarken nordväst om Assmåsa gård. Grundvattnet här bedöms ligga högt. Fyllnad för ny väg bör utföras med material som inte påverkar den underliggande grundvattenströmningen. Effekterna och konsekvenserna bedöms då bli obetydliga.

Miljökvalitetsnormer

I byggskedet kommer viss grumling och utsläpp av grumligt byggvatten att ske. För att minimera utsläpp av byggvatten, som även kan innehålla olje- och dieselrester samt partiklar, ska översilning ske i största möjliga mån. Uppställningsplatser för byggfordon ska finnas utanför de områden som översvämmas av Snogeholmssjön. Enligt generella krav bör det även vara ekologiskt nedbrytbara oljor i anläggningsmaskinerna.

Där vägen byggs om bör flacka slänter anläggas för översilning av vägdagvatten. Detta ger en viss förbättring jämfört med dagens utformning med branta slänter. För att minimera avkörningsrisken för tunga transporter med farligt gods bör vagräcken med högre kapacitet övervägas genom de områden som översvämmas av Snogeholmssjön. Dessa åtgärder bedöms bidra till en förbättring av vattenkvaliteten jämfört med dagens situation. Förbättringen är dock marginell då påverkan på vattenkvalitet framförallt kommer från jordbruket.

Sammantaget bedöms inga effekter eller konsekvenser uppstå som motverkar möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna för yt- och grundvatten.

5.9. Påverkan under byggtiden

Vägutbyggnaden kommer att påverka trafiken och framkomligheten för trafikanter och de boende utmed aktuell sträcka av väg 13 under byggskedet.

Geotekniskt innebär arbetena vissa risker under byggskedet och särskild hänsyn till omgivningspåverkan och stabilitet för befintlig väg 13 behöver tas då den behöver vara i drift och trafikeras under byggskedet. Den nya bron placeras därför ca 35 meter från den gamla bron för att kunna bygga denna på ett säkert sätt. Byggnationerna genom torvmarken innebär problem med höga vattenstånd, i markytan och tidvis över densamma, och dålig bärighet.

Ur miljösynpunkt bedöms de omfattande arbeten i torvmark nära vattendrag kunna innebära risker med exempelvis föroreningar av vatten i samband med arbetena. Genom en bra beredskap och genom generella krav på ekologiskt nedbrytbara oljor i anläggningsmaskinerna bör dock risken för betydande påverkan vara mycket liten.

Byggande av ny bro över vattendraget innebär intrång i naturvärdesobjektet nr 5 (Dike). Detta intrång kan ge temporära negativa effekter till följd av grumling i vattnet. Då vattnets strömningshastighet är låg bedöms grumlingen inte spridas så långt och inte alls bli av samma omfattning som vid exempelvis normalt återkommande dikesrensningar. Grumlingen bedöms kunna innebära en liten negativ effekt på den vattenlevande faunan. Konsekvensen för diket/vattendraget, vars värde är påtagligt (klass 3), bedöms utifrån den möjliga effekten som liten. Dessa arbeten kommer troligen att kräva tillstånd till vattenverksamhet.

6. Allmänna hänsynsregler

Enligt hänsynsreglerna i miljöbalkens andra kapitel är alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet (som kräver tillåtlighet, tillstånd, godkännande eller dispens enligt miljöbalken) skyldiga att vidta de skyddsåtgärder och den försiktighet som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. De är också skyldiga att visa att hänsynsreglerna följs.

De allmänna hänsynsreglerna innehåller åtta grundläggande bestämmelser. Nedan beskrivs hänsynsreglerna kortfattat samt hur de beaktats i projektet.

6.1. Bevisbörderegeln

Det är den som driver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidtar en åtgärd som ska visa att hänsynsreglerna följs.

Trafikverket är verksamhetsutövare och ansvarig för att vägplanen uppfyller miljöbalkens bestämmelser. Detta har bl.a. gjorts i genomförda utredningar inom ramen för vägplanens process.

6.2. Kunskapskravet

Det är den som driver en verksamhet eller vidtar en åtgärd som ska ha tillräcklig kunskap om hur människors hälsa och miljön påverkas och kan skyddas.

Under planprocessen med tillhörande utredning för val av lokaliseringsalternativ inhämtas underlag från olika myndigheter, organisationer och berörda. Tidigare utredningar beaktas, och för att öka kunskapen har även flera nya utredningar och undersökningar gjorts.

6.3. Försiktighetsprincipen

Redan risken för negativ påverkan på människors hälsa och miljön, gör att verksamhetsutövaren är skyldig att vidta åtgärder för att förhindra en störning. Vidare ska bästa möjliga teknik användas för att förebygga skador och olägenheter.

Skyddsåtgärder arbetas succesivt in i vägplanen. För byggskedet kommer kontrollprogram upprättas med krav på miljöåtgärder och byggmetoder som förebygger/minimerar miljöpåverkan. Arbetet med riskfrågor bedrivs kontinuerligt i projektet i syfte att förutse och förebygga olika risker för såväl byggskedet som driftskedet. Föreslagna korridorer bedöms i stort sett ha likvärdiga förutsättning i detta avseende.

6.4. Produktvalsprincipen

Alla ska undvika att sälja eller använda kemiska produkter eller biotekniska organismer som kan vara skadliga för människor eller miljön, om produkterna kan ersättas med andra mindre farliga produkter.

Hantering av kemiska produkter regleras genom Trafikverkets generella miljökrav vid upphandling av entreprenader. Miljökrav på byggmaterial och kemiska produkter kommer därmed att ställas i samband med kommande upphandlingar.

6.5. Hushållnings- och kretsloppsprinciperna

Råvaror och energi ska användas så effektivt som möjligt. Det som utvinns ur naturen ska återanvändas, återvinnas eller bortskaffas på ett miljöriktigt sätt. I första hand ska förnyelsebara energikällor användas.

Återanvändning av massor kommer att ske där så är möjligt. Eventuella överskottsmassor ska transporteras så korta sträckor som möjligt och om möjligt i första hand användas som en resurs i andra närliggande projekt. Material från utrustning och anläggningar som rivs återanvänds där så är möjligt. Miljökrav kommer att ställas på fordon och maskiner under byggskedet. Föreslagna korridorer bedöms i stort sett ha likvärdiga förutsättning i detta avseende.

6.6. Lokaliseringsprincipen

En sådan plats ska väljas att verksamheten kan bedrivas med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljö.

Lokaliseringsalternativ inom det givna utredningsområdet redovisas i denna handling med motivering till bortvalda områden samt bedömningar för de tre korridorer som

utkristalliserat sig. Vid en samlad bedömning ur ett miljöperspektiv har blå korridor bedömts medföra minsta intrång och olägenhet.

6.7. Skälighetsprincipen

Hänsynsreglerna ska tillämpas efter en avvägning mellan nytta och kostnader. Kraven som ställs ska vara miljömässigt motiverade utan att vara ekonomiskt orimliga att genomföra.

Miljökonsekvensbeskrivningen kan utgöra ett underlag för att bedöma nyttan av skadeförebyggande åtgärder. Övervägande avseende ekonomisk rimlighet kommer dock att göras i vägplanebeskrivningen, bl.a. med avseende på bullerskyddsåtgärder.

6.8. Skadeansvaret

Det är den som orsakat en skada eller olägenhet för människors hälsa som är ansvarig för att skadan blir avhjälpt.

Trafikverket har ansvaret för att vidta skadeförebyggande åtgärder och för att sanera eventuell förorening i samband med byggskedet.

7. Miljökvalitetsmål

Det övergripande målet för arbetet mot en hållbar utveckling är att skydda människors hälsa, bevara den biologiska mångfalden, hushålla med uttaget av naturresurser så att de kan nyttjas långsiktigt samt att skydda natur och kul-turlandskap. Riksdagen har antagit 16 nationella miljökvalitetsmål. Målen beskriver de egenskaper som vår natur- och kulturmiljö måste ha för att sam-hållsutvecklingen ska vara ekologiskt hållbar.

Miljökvalitetsmålen framgår enligt nedan och de mål som bedöms relevanta för detta projekt är markerade med fet stil.

- | | |
|--|---|
| • Begränsad klimatpåverkan | • Grundvatten av god kvalitet |
| • Frisk luft | • Hav i balans samt levande kust och skärgård |
| • Bara naturlig försurning | • Myllrande våtmarker |
| • Giftfri miljö | • Levande skogar |
| • Skyddande ozonskikt | • Ett rikt odlingslandskap |
| • Säker strålmiljö | • Storslagen fjällmiljö |
| • Ingen övergödning | • God bebyggd miljö |
| • Levande sjöar och vatten-drag | • Ett rikt växt- och djurliv |

Nedan följer en samlad bedömning av hur projektet i stort respektive alternativa vägkorridorer överensstämmer med relevanta miljökvalitetsmål.

7.1. Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, ingen övergödning

Dessa miljömål är kopplade främst till utsläpp till luft. En av de största källorna till luftföroreningar och klimatgaser som påverkar miljö och hälsa är användningen av fossila bränslen och fordonstrafik. Utsläppen från transportsektorn bidrar till att koldioxidhalterna i atmosfären ökar, vilket påverkar klimatsystemet. Hälsofarliga ämnen som kväveoxider, partiklar och bensen påverkar luftkvaliteten och bidrar till övergödning. Andra föroreningar, exempelvis svaveldioxid, bidrar till försurning av sjöar, vattendrag och skogsmark.

Projektet innebär inte någon ökning av trafiken, men däremot en bättre vägstandard med enhetlig hastighet på hela sträckan. Detta bedöms kunna bidra till något minskande utsläpp genom att en jämnare hastighet kan hållas på sträckan.

7.2. Levande sjöar och vattendrag

Miljömålet omfattar påverkan på ytvatten och att de ska vara ekologiskt hållbara med bevarade livsmiljöer.

Vägdagvattnet ska på motsvarande sätt som idag renas genom att fördröjas i öppna diken innan det släpps vidare till recipienterna. Den nya/ombyggda vägen bedöms även bli säkrare och innebära minskade risker för utsläpp till vatten i samband med olyckor. Vägprojektet bedöms inte motverka att miljömål relaterade till vatten kan uppfyllas.

7.3. Grundvatten av god kvalitet

Miljömålet syftar till att skapa en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt bidra till en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag.

Vägprojektet bedöms inte innebära någon påverkan på grundvattenförekomsten, vare sig kvantitativt eller kvalitativt. Ombyggnaden bedöms således inte motverka miljömålet.

7.4. Myllrande våtmarker

Våtmarkernas ekologiska och vattenhushållande funktion i landskapet ska bibehållas och värdefulla våtmarker bevaras för framtiden.

Vägombyggnaden utformas så att den inte innebär någon utdikning och bedöms inte heller innebära någon annan hydrologisk påverkan av betydelse för de våtmarker och torvområden som finns i området. Miljömålet bedöms inte motverkas.

7.5. Levande skogar

Skogen och skogsmarkernas värde för biologisk produktion ska skyddas, den biologiska mångfalden bevaras och kulturmiljövärden samt sociala värden värnas.

Påverkan på skogsmark kommer bli marginell och miljömålet bedöms inte motverkas av projektet.

7.6. Ett rikt odlingslandskap

Odlingslandskapets och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena bevaras och stärks.

Vägombyggnaden tar marginellt med ny mark i anspråk och bedöms inte fragmentera jordbruksmark då den utförs i ett befintligt vägstråk med lång kontinuitet. Projektet bedöms således inte motverka målet.

7.7. God bebyggd miljö

Bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö och en god hushållning av mark, vatten, energi och andra naturresurser ska främjas.

Vägens främsta påverkan på boendemiljön utgörs av buller. Utmed befintlig sträckning finns ett fåtal hus som påverkas. Med bullerskyddsåtgärder bedöms dessa att få en likvärdig eller förbättrad situation efter ombyggnaden.

7.8. Ett rikt växt- och djurliv

Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt. Arters livsmiljöer och ekosystem ska värnas.

Vägprojektet innebär risk för att växt- och djurliv kommer att påverkas negativt genom intrång i naturvärden, men de görs i anslutning till ett befintligt vägstråk. Miljömålet i stort bedöms inte motverkas av projektet.

8. Samlad bedömning

Nedan följer en samlad bedömning för varje aspekt som tas upp i denna miljökonsekvensbeskrivning.

Utgångspunkten har varit att göra en sammantagen bedömning för varje miljöaspekt inom hela vägplanens område. Denna sammanställning redovisas i nedanstående tabellsammanställning där även nollalternativet redovisas på motsvarande sätt.

Tabell 8.1. Sammanställning av bedömda konsekvenser

	Nollalternativet	Utbyggnadsalternativet
Landskapsbild		
Naturmiljö		
Kulturmiljö		
Friluftsliv		
Buller		
Jord- och skogsbruk		
Vatten (yt- och grundvatten)		

Stora negativa konsekvenser	Måttliga negativa konsekvenser	Små negativa konsekvenser	Inga eller obetydliga konsekvenser	Små positiva konsekvenser	Måttliga positiva konsekvenser	Stora positiva konsekvenser
-----------------------------	--------------------------------	---------------------------	------------------------------------	---------------------------	--------------------------------	-----------------------------

9. Fortsatt arbete och uppföljning

9.1. Anmälan/tillstånd för vattenverksamhet

Flera av de åtgärder som planeras i vattenområdet är att beteckna som vattenverksamhet enligt miljöbalkens 11 kap. Det gäller bro över dikningsföretaget (vattendraget i torvområdet), utfyllnad för vägbank inom dikningsföretagets vattenområde (upp till nivå för högsta högvatten) och en eventuell förlängning av vägtrumma för dike/bäck vid Assmåsa gård. Anmälningsärenden hanteras av Länsstyrelsen medan tillståndsärenden (för dikningsföretaget) hanteras av mark- och miljödomstolen.

9.2. Tillstånd för intrång i fornlämning

Tillstånd enligt kulturminneslagen erfordras för de ingrepp som vägutbyggnaden medför i fornlämningsområden. Inga markintrång får genomföras innan beslut fattats av Länsstyrelsen.

9.3. Landskapsbildsskydd

Området väster om aktuell del av väg 13 har ett landskapsbildsskydd. Den utfyllnad för ombyggnationen av vägen som sker inom det skyddade området kräver ett tillstånd från landskapsbildsskyddet.

10. Referenser

- Trafikverket, 2015, Väg 13 förbi Assmåsa - Vägplan, val av lokaliseringalternativ 2015-09-24.
- Trafikverket, 2013, Förstudie Riksväg 13 förbi Assmåsa, Sjöbo kommun, Beslutshandling 2013-08-21
- Övergripande krav Vägars och gators utformning, Publikation 2012:181
- Krav för Vägars och gators utformning, Publikation 2012:179
- Översiktsplan för Sjöbo kommun, ÖP 2009, Antagandehandling 2009-03-30
- Vindkraft i Sjöbo kommun, Tematiskt tillägg till översiktsplanen, TÖP, 2010-10-07
- Ritningar över markavvattningsföretag i området (Länsstyrelsen)
- Information om avrinningsområden med flödesstatistik (Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, SMHI)
- Jordarts- och grundvattenkartor (Sveriges geologiska undersökning, SGU)
- Information från brunnarsarkivet (Sveriges geologiska undersökning, SGU)
- Ledningsunderlag från ledningsägare för El (högspänning och lågspänning) och Tele
- Calluna AB, 2015, Naturvärdesinventering fältnivå, detaljeringsgrad översikt.
- Arkeologiska uppdragsverksamheten, 2015, Arkeologisk utredning steg 1.
- Trafikverket, 2015, Kulturarvsanalys.

Hemsidor:

www.sjobo.se

www.smhi.se

www.lansstyrelsen.se/skane

www.viss.lansstyrelsen.se

www.naturvardsverket.se

www.miljomal.nu

www.geodata.se



Trafikverket, Box 366 Malmö. Besöksadress: Nordenskiöldsgatan 4, 211 19 Malmö.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90

www.trafikverket.se