

GRANSKNINGSHANDLING

Väg 13 förbi Assmåsa

Sjöbo kommun, Skåne län

Vägplanbeskrivning, 2016-09-09

Projektnummer: 107830



Trafikverket

Postadress: Nordenskiöldsgatan 4, 211 19 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Granskningshandling - Väg 13 förbi Assmåsa

Författare: Tyréns AB

Dokumentdatum: 2016-09-09

Ärendenummer: TRV 2014/39136

Uppdragsnummer: 107830

Version: 0.1

Kontaktperson: Magnus Wallin

Innehåll

1. SAMMANFATTNING.....	5
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL	7
2.1. Bakgrund.....	7
2.2. Planlägningsprocessen	8
2.3. Förstudie.....	9
2.4. Beslut om betydande miljöpåverkan.....	10
2.5. Ändamål och projektmål.....	10
2.6. Beskrivning av projektet	11
3. FÖRUTSÄTTNINGAR.....	13
3.1. Vägens funktion och standard	13
3.2. Trafik och användargrupper	14
3.3. Lokalsamhälle och regional utveckling.....	15
3.4. Landskapet	17
3.5. Miljö och hälsa	19
3.6. Byggnadstekniska förutsättningar.	27
4. DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV.....	29
4.1. Val av lokalisering	29
4.2. Val av utformning	30
4.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	33
4.4. Övriga skyddsåtgärder	34
5. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET	35

5.1.	Trafik och användargrupper.....	35
5.2.	Lokalsamhälle och regional utveckling.....	36
5.3.	Landskapet	36
5.4.	Miljö och hälsa.....	36
5.5.	Byggnadstekniska konsekvenser.....	40
5.6.	Ekonomiska konsekvenser	40
5.7.	Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)	40
5.8.	Påverkan under byggnadstiden.....	40
6.	SAMLAD BEDÖMNING.....	41
6.1.	Transportpolitiska mål.....	41
6.2.	Miljö kvalitetsmål.....	43
7.	ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN	46
7.1.	Allmänna hänsynsregler.....	46
7.2.	Miljö kvalitetsnormer och hushållning med mark och vattenområden	48
8.	MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING	49
8.1.	Vägområde för allmän väg.....	49
8.2.	Område med tillfällig nyttjanderätt	50
9.	FORTSATT ARBETE.....	50
10.	GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING	51
10.1.	Formell hantering	51
10.2.	Genomförande.....	52
10.3.	Finansiering	53
11.	UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR	54

1. Sammanfattning

Syftet med vägplanen är att erhålla tillstånd till byggande av allmän väg, ge markåtkomst och reglera väghållningsansvaret.

Väg 13 som går mellan Ystad i söder via Sjöbo, Hörby, Höör, Klippan och slutligen till Ängelholm i norr, utgör en viktig led för transporter och pendling. Den förbinder hamnen i Ystad, som är utpekad som riksintresse, med de centrala delarna av Skåne och den ansluter till de nationellt viktiga europavägarna E22, E4 samt E6. Väg 13 är också en rekommenderad led för transport av farligt gods med lastbil. Årsmedeldygntrafiken (ÅDT) är cirka 3450 fordon, varav 14 % är tung trafik, mätningarna är gjorda 2011.

Avsnittet som ingår i denna handling avser sträckan förbi Assmåsa gård i Sjöbo kommun och är cirka 2,6 km långt. Detta vägvagnsnitt identifierades redan 2007 av dåvarande Vägverket som ett objekt i riskklass 3 (på skalan 1 – 3, där 3 betyder hög risknivå). Vägens bredd på sträckan varierar mellan 6 – 7,5 meter. Smalast är vägen där den passerar över ett befintligt dike vilket sett till dagens trafikmängder medför låg trafiksäkerhet, särskilt för gång- och cykeltrafikanter. Även tillgängligheten och framkomligheten är låg, framför allt under sommaren när trafiken ökar avsevärt. Vidare är vägen norr om Assmåsa gård i mycket dåligt skick med behov av akuta underhållsåtgärder.

För att kunna åtgärda detta och även klara framtidens trafikflöden krävs investeringar i form av nybyggnation eller ombyggnad av befintlig väg. Därför startade Trafikverket arbetet med att ta fram en förstudie under år 2012. Efter genomförd förstudie beslutade Länsstyrelsen den 21 januari 2013 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta beslut innebär att en separat miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska tas fram för projektet.

Under arbetet med vägplanen har alternativa vägkorridorer för den nya vägen studerats. Den 6 november 2015 tog Trafikverket beslut om att vägen skulle byggas om i och intill befintlig vägsträckning, vilket motsvarade "blå korridor" i Samrådshandling vägplan, val av lokaliseringalternativ, daterad 2015-09-24.

Ombyggnationen av väg 13 återfinns i "Regional transportinfrastrukturplan 2014-2025" med en planerad byggstart under 2020.

Denna vägplan omfattar följande delar:

- Väg 13 byggs om, från en punkt cirka 260 meter norr om Ellestadsvägen i söder, till en punkt cirka 150 meter norr om väg 985 (Eriksdalsvägen) i norr, totalt en sträcka på cirka 2,6 km. Ombyggnaden innebär att vägen breddas eller byggs i ny sträckning. Målstandard är en tvåfältsväg med total vägbredd på 8 meter och körfältsbredder på 3,25 meter samt vägrensbredder på 0,75 meter, anpassad för 80 km/h.
- På den södra delen, cirka 1,2 km, breddas befintlig väg på den västra sidan, en breddning på mellan 0,5 – 2 meter. Den norra delen, resterande 1,4 km, byggs mestadels i ny sträckning intill den befintliga, som längst cirka 40 meter från befintlig väg.

- Över torvområdet (Snogeholmssjöns översvämningssområde) kommer den nya vägen att grundläggas genom olika förstärkningsmetoder. Det kommer även att anläggas en ny bro över det befintliga vattendraget/diket.
- Utmed de sträckor där vägen byggs i ny sträckning kommer den befintliga vägen att rivas upp och återställas till natur- och jordbruksmark.
- De befintliga korsningarna med väg 985 (Eriksdalsvägen) och Kvegsänkesvägen kommer att byggas om och anpassas mot den nya utformningen av väg 13.
- Befintliga bostadsbyggnader vid Assmåsa gård kommer att utsättas för bullernivåer som överskrider riktvärdena för god boendemiljö. Bullerskyddsåtgärder i form av fönsteråtgärder och bullerskyddade uteplatser kommer att erbjudas fastighetsägaren.

De projektmål som identifierats berör trafiksäkerhet, framkomlighet, miljö samt markanvändning.

Vägombyggnaden kommer att medföra en förbättring av framkomligheten och trafiksäkerheten, både för fordonstrafiken och för gång- och cykeltrafiken. Detta beror dels på att den skarpa kurvan genom Assmåsa gård rätas ut och dels på att vägen breddas till 8 meter och förses med 0,75 meter breda vägrenar. Vägens sidoområde kommer att 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 kommer sidoräcken sättas upp.

Eftersom vägen kommer att byggas om i eller intill befintlig vägsträckning innebär den också mindre påverkan på befintlig naturmiljö och markanvändning jämfört med att bygga en ny väg i helt ny sträckning.

Vägprojektet är kostnadsbedömt till cirka 75 Mkr enligt prisnivå 2016-05.

Vägplanen kommer att ligga till grund för beslut om fastställelse. Fastställd vägplan kommer därefter utgöra underlag för det fortsatta arbetet med bygghandlingen. Fastställd vägplan är beräknad till våren 2017. Byggnation är planerad till 2020.

2. Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1. Bakgrund

Väg 13 förbi Assmåsa gård har redan 2007 av Trafikverket 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 underhållsåtgärder. Sträckans linjeföring är problematisk med en skarp kurva genom Assmåsa gård tillsammans med en smal sektion och dålig sikt. Närheten till Snogeholmssjön och intilliggande torvområde gör att översvämningsrisken och risk för stabilitetsproblem i vägkroppen är stor i samband med höga vattenstånd. Diken och trummor blir vattenfyllda och vägens bärighet påverkas.

Trafiksäkerhetsmässigt innebär den skarpa kurvan tillsammans med den dåliga sikten och smala sektionen på sträckan stora risker. Vägen trafikeras av ett stort antal jordbruksfordon och är en rekommenderad led för farligt gods med lastbil. Breda jordbruksmaskiner längs vägen gör i princip att möten omöjliggörs. 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.

För att kunna åtgärda ovanstående och även klara framtidens trafikflöden avser Trafikverket att bygga om väg 13 på aktuell sträcka. Ombyggnaden kommer dels ske genom breddning av befintlig väg samt anläggande av ny väg intill befintlig. Trafikverket startade arbetet med att ta fram förslag till om- och nybyggnad av väg 13 genom en så kallad förstudie under år 2012. I samband med uppstarten av arbetet med förstudien skedde inledande samråd med fastighetsägare, länsstyrelsen och allmänheten. Efter genomförd förstudie beslutade Länsstyrelsen den 21 januari 2013 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta beslut innebär att en separat miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska tas fram för projektet.

Under arbetet med vägplanen har alternativa vägkorridorer för den nya vägen studerats. Dessa vägkorridorer redovisas i Samrådshandling vägplan, val av lokaliseringsalternativ, daterad 2015-09-24. Samråd kring olika lokaliseringsalternativ hölls med fastighetsägare, myndigheter och övriga berörda under mars - maj 2015. Utifrån samråden och samrådshandlingen för lokaliseringsalternativen tog Trafikverket den 6 november 2015 beslut om att vägen skulle byggas om i och intill befintlig vägsträckning vilket motsvarade "blå korridor" i Samrådshandling vägplan, val av lokaliseringsalternativ. Korridoralternativet beskrivs närmare i kapitel 4.1 Val av lokalisering.

Ombyggnationen av väg 13 återfinns i "Regional transportinfrastrukturplan 2014-2025" med en planerad byggstart under 2020.

2.2. Planläggningsprocessen

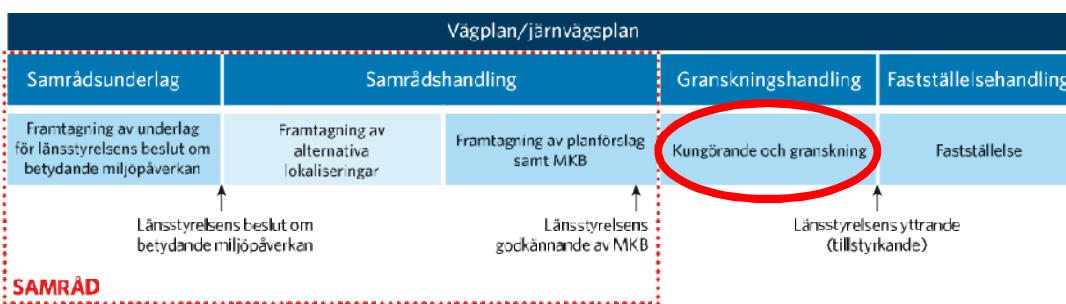
Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen eller järnvägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till väg- eller järnvägsplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att få in deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråden sammanställs i en samrådsredogörelse.

Aktuellt projekt bedöms tillhöra planläggningstyp 4, dvs. projekt som av länsstyrelsen har bedömts kunna innebära betydande miljöpåverkan och där olika lokaliserings- och utformningsalternativ föreligger. Därmed ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och vägplan upprättas. Den redan framtagna förstudien för väg 13 förbi Assmåsa jämföras med samrådsunderlag enligt den nya planeringsprocessen. Nytt samrådsunderlag behöver därmed inte tas fram. Projektets vägplaneprocess började därför med att ta fram en samrådshandling, se figur 2.1:1 nedan.



Figur 2.1:1 Process för vägplan enligt planläggningstyp 4 med den aktuella fasen inringad.

2.3. Förstudie

I förstudien för väg 13 förbi Assmåsa gård (beslutshandling daterad 2013-08-21) redogörs för tänkbara åtgärder enligt den så kallade fyrstegsprincipen, Trafikverkets modell för att hushålla med resurser och för att minska de negativa effekterna av vägtransportssystemet. De fyra stegen innebär att åtgärder ska analyseras i följande ordning:

Steg 1:	Åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
Steg 2:	Åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
Steg 3:	Begränsade ombyggnationer.
Steg 4:	Åtgärder i form av nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Tabell 2.3:1 De olika analysstegen i fyrstegsprincipen.

Åtgärder enligt steg 1-2 bedöms inte lösa identifierade problem med vägens bärighet, linjeföring och sektion. Få alternativa vägsträckningar finns och järnvägen är inte tillräckligt attraktiv som ett alternativ för godstrafiken. Åtgärder enligt steg 3 bedöms svåra att genomföra på grund av de geotekniska svårigheterna i området samt den nuvarande väggroppens uppbyggnad. Åtgärderna skulle bli så omfattande att de skulle hamna inom steg 4 enligt fyrstegsprincipen. Åtgärder enligt steg 4 bedöms kunna förbättra trafiksäkerheten, öka transportkvalitén och minska identifierade brister.

Resultatet från förstudien visar att den aktuella vägsträckan bör anpassas efter en trafikteknisk standard för 80 km/h. En högre standard bedöms inte rimlig då varken trafikmängder eller omkringliggande vägnät motiverar detta. Delen söder om aktuell utredningssträcka bedöms på sikt även denna anpassas till 80 km/h vilket gör att aktuell sträcka då naturligt anpassas till denna. En högre standard skulle innebära krav på mötesseparering och minst 9 meters sektion. Dessutom innebär en bredare vägsektion än 8 meter att den aktuella sträckan blir bredare än övriga väg 13, vilket bedöms kunna ge upphov till fler hastighetsöverträdelser.

En trafikteknisk standard på 80 km/h innebär en tvåfältsväg med en total vägbredd på 8 meter med 3,25 meter breda körfält och 0,75 meter breda vägrenar. Standardhöjningen kan göras i befintlig sträckning eller i helt eller delvis ny sträckning. 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 kompletteras med räfflade mitt- och sidolinjer för ökad trafiksäkerhet.

Vägen bör utrustas med sidoräcken i skarpa kurvor samt där vatten eller oefftergivliga föremål finns i sidoområdet.

För norra delen rekommenderas omfattande förstärkningsåtgärder genom torvområdet. I förstudien anses en vägombyggnad i befintlig sträckning samt väster respektive öster om befintlig sträckning vara möjligt.

För södra delen, söder om Assmåsa gård, rekommenderas att ny sträckning ansluter till befintlig sträckning och följer den vidare söderut vid passagen genom den skogbevuxna branten, den så kallade Fogdahällan.

2.4. 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.

Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska upprättas och fogas till vägplanen. Processen med miljökonsekvensbeskrivningen påbörjas redan vid utarbetning av lokaliseringalternativ.

Miljökonsekvensbeskrivningen ska sedan tillsammans med planförslaget och den uppdaterade samrådsredogörelsen godkännas av Länsstyrelsen.

2.5. Ändamål och projektmål

I denna vägplan föreslås en väglinje inom beslutad vägkorridor. Denna handling ligger till grund för samråd kring förslaget då möjlighet finns att lämna synpunkter. När eventuella synpunkter från samrådet inarbetats tas en granskningshandling fram som därefter hålls tillgänglig för granskning. Möjlighet att lämna ytterligare synpunkter kommer finnas under granskningstiden innan färdigställande. Efter färdigställande ska denna tillstyrkas av länsstyrelsen innan den skickas för fastställelse av vägplanen. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket påbörja byggnationen.

Syftet med projektet är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på aktuell sträcka av väg 13. Under arbetet med förstudien och vägplanen har följande projektmål arbetats fram:

- 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 Snogeholmsjöns 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.
- Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på väg- och järnvägsanläggningarna för att uppnå en effektiv drift och ett underhållsvänligt, kostnadseffektivt väg- och

järnvägssystem. Alla förändringar, ny- och reinvesteringar i anläggningen utförs ur ett LCC perspektiv med målsättning att minimera livscykelkostnaderna.

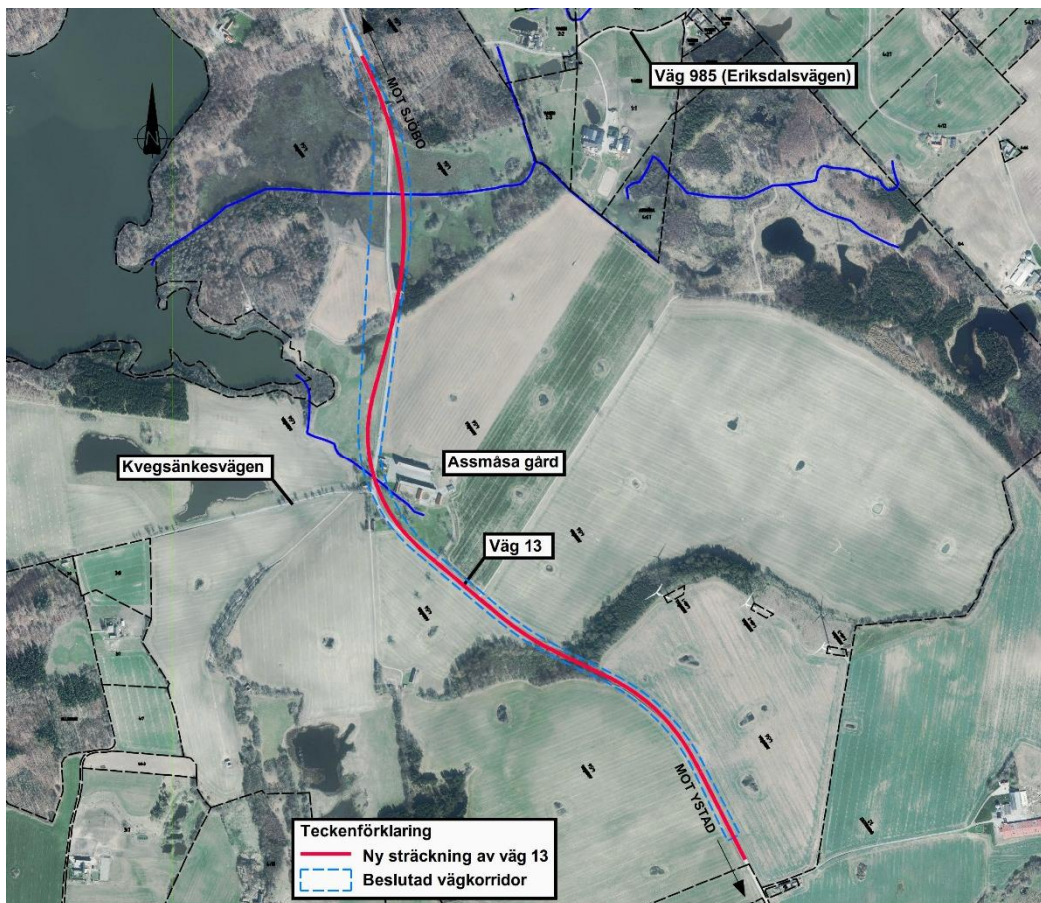
- Målsättningen för den färdiga anläggningen är att underhåll och felavhjälpning kan utföras på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Målsättningen vid investering ska vara att den sker på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljö-mässigt riktigt sätt. Enkla och standardiserade lösningar kan väljas när de uppfyller efterfrågad funktion.

I kapitel 6 Samlad bedömning redovisas måluppfyllelsen.

2.6. Beskrivning av projektet

Denna vägplanen omfattar följande delar:

- Väg 13 byggs om, från en punkt cirka 260 meter norr om Ellestadsvägen i söder, till en punkt cirka 150 meter norr om väg 985 (Eriksdalsvägen) i norr, totalt en sträcka på cirka 2,6 km. Ombyggnaden innebär att vägen breddas eller byggs i ny sträckning. Målstandard är en tvåfältsväg med total vägbredd på 8 meter och körfältsbredder på 3,25 meter samt vägrensbredder på 0,75 meter, anpassad för 80 km/h.
- På den södra delen, cirka 1,2 km, breddas befintlig väg på den västra sidan, en breddning på mellan 0,5 – 2 meter. Den norra delen, resterande 1,4 km, byggs mestadels i ny sträckning intill den befintliga, som längst cirka 40 meter från befintlig väg.
- Över torvområdet (Snogeholmssjöns översvämningssområde) kommer den nya vägen att grundläggas genom olika förstärkningsmetoder. Det kommer även att anläggas en ny bro över det befintliga vattendraget/diket.
- Utmed de sträckor där vägen byggs i ny sträckning kommer den befintliga vägen att rivas upp och återställas till natur- och jordbruksmark.
- De befintliga korsningarna med väg 985 (Eriksdalsvägen) och Kvegsänkesvägen kommer att byggas om och anpassas mot den nya utformningen av väg 13.
- Utförande av bullerskyddsåtgärder på befintliga bostadsbyggnader vid Assmåsa gård i form av fönsteråtgärder och bullerskyddade uteplatser.



Figur 2.6:1 Aktuellt projektområde. Den planerade vägbyggnaden med breddning och delvis nybyggnad av väg intill befintlig väg är markerad med röd färg.

Vägens sidoområde kommer att 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 kommer sidoräcken sättas upp.

Bredden på vägområdet för aktuellt projekt som omfattar vägbanan samt tillhörande diken och slänter varierar mellan 25 - 30 meter.

Under ett framtida byggskede kommer framkomligheten på väg 13 förbi aktuellt avsnitt att påverkas. Vid vissa arbetsmoment kan det bli nödvändigt att 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.

3. Förutsättningar

3.1. Vägens funktion och standard

Väg 13 som går mellan Ystad i söder via Sjöbo, Hörby, Höör, Klippan och slutligen till Ängelholm i norr, utgör en viktig led för transporter och pendling. Den förbinder hamnen i Ystad, som är utpekad som riksintresse, med de centrala delarna av Skåne och den ansluter till de nationellt viktiga europavägarna E22, E4 samt E6.

Avsnittet som utreds i denna handling avser sträckan förbi Assmåsa gård i Sjöbo kommun och är cirka 2,6 km långt. Detta vägavsnitt identifierades redan 2007 av dåvarande Vägverket som ett objekt i riskklass 3 (på skalan 1 – 3, där 3 betyder hög risknivå). Vägens bredd på sträckan varierar mellan 6 – 7,5 meter.

Hastigheten är idag skyltad till 90 km/h söder om Assmåsa gård, genom och norr om Assmåsa gård är hastigheten 70 km/h.



Figur 3.1:1 Anslutande vägar, trafikmängder, skyltad hastighet samt busshållplatser utmed aktuell sträcka

3.1.1. Nollalternativ

Nollalternativet betraktas som ett referensalternativ som beskriver den framtida situationen om inga åtgärder genomförs. I det här projektet går det inte att använda nollalternativet rakt av eftersom bron 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 cirka 1 meter sedan den byggdes på 1930-talet.

Därmed betraktar vi nollalternativet i detta projekt som ett mindre ombyggnadsalternativ. 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. Detta medför att även nollalternativet kommer att ta ny mark i anspråk. Maximalt 700 meter ny väg behöver byggas om eller byggas nytt i nollalternativet, mellan Vasahuset och Kristinelund enligt figur 3.1:1. Anläggningstekniskt förutsätts för nollalternativet att vägen byggs på påldäck och att ny bro pålas för att klara de sättningar som den 7-8 meter tjocka torven medför och som legat bakom de problem vägen har idag.

3.2. Trafik och användargrupper

3.2.1. Framkomlighet, restid och komfort

På grund av den smala vägbredden blir tillgängligheten och framkomligheten på sträckan låg, framförallt under sommaren när trafiken ökar avsevärt. Vidare är vägen norr om Assmåsa gård i mycket dåligt skick med stora ojämnheter i vägen som följd vilket ytterligare försämrar framkomligheten och komforten.

3.2.2. Trafikmängder

För att ange trafikmängder används ÅDT, som står för årsmedeldygntrafik och anger den genomsnittliga trafikmängden under ett dygn. Trafikmängden på aktuell sträcka av väg 13 är relativt måttlig, årsmedeldygntrafiken (ÅDT) är cirka 3 450 fordon, varav 14% är tung trafik, mätningarna är gjorda 2011. För 2040 anger prognosen 5 180 fordon (ÅDT) varav 15% tung trafik. Väg 13 är också en rekommenderad led för transport av farligt gods med lastbil.

Inom området för vägplanen ansluter en statlig väg till väg 13, väg 985 (Eriksdalsvägen) samt en enskild väg (Kvegsänkesvägen) vid Assmåsa gård. Utöver dessa anslutande vägar så har även Assmåsa gård in- och utfart till väg 13. På väg 985 går knappt 150 fordon/dygn enligt Trafikverkets räkningar från 2003. Andelen tung trafik är cirka 6%. Trafikflödet på väg 985 har räknats upp med samma uppräkningsstal som för väg 13 till drygt 200 fordon/dygn år 2040 med 8% tung trafik. För Kvegsänkesvägen har trafikflödet antagits till max 20 fordon/dygn med en andel tung trafik på 20% (jordbruksfordon).

3.2.3. Kollektivtrafik

Busslinjen 301 trafikerar väg 13 på sträckan Ystad – Sjöbo med timmestrafik och har en busshållplats utmed aktuell sträcka samt ytterligare en strax söder om aktuellt objekt. Busshållplatsen utmed aktuell sträcka ligger i norra delen där väg 985 ansluter mot väg 13. Tidigare har en busshållplats vid Assmåsa gård funnits men den är numera borttagen.

3.2.4. Gång- och cykeltrafik

Det finns idag en separat gång och cykelväg utmed väg 13:s västra sida från anslutningen av väg 985 i söder till befintlig busshållplats i norr. Utmed övriga sträckan är fotgängare och cyklister hänvisade till att färdas i blandtrafik.

3.2.5. Trafiksäkerhet

Inom utredningsområdet har det under de senaste 10 åren skett 7 olyckor, 2 allvarliga olyckor samt 5 lindriga som rapporterats till polis eller sjukvård.

Av de totalt 7 inträffade olyckorna var 4 singelolyckor, 1 var upphinnandeolycka och 2 registrerade som övriga olyckor. Av de med allvarlig utgång var 1 registrerad som upphinnandeolycka och 1 som övrig olycka.

Idag färdas oskyddade trafikanter i blandtrafik på en smal vägren, bredd 0,25 – 0,5 meter, där hastigheten är 70 respektive 90 km/h. Smalast är vägen där den passerar över ett befintligt dike vilket sett till dagens trafikmängder medför låg trafiksäkerhet, särskilt för gång- och cykeltrafikanter.

3.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

3.3.1. Jord- och skogsbruk

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 3.5.4:1, 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 provas i de låglänta, sankta torvmarkerna.



Figur 3.5.4:1 Jordbruksmarkens klassning inom projektområdet



Figur 3.5.4:2 Nationell bevarandeplan för odlingslandskapet

Delar av vägsträckan gränsar till mark öster om väg 13 som ingår i naturvårdsverkets nationella bevarandeplan för odlingslandskapet, se figur 3.5.4:2. 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.

3.3.2. Bostäder och verksamheter

Utredningsområdet innehåller ett fåtal bostadshus som idag används främst till fritidsboende och vissa av bostäderna står idag obebodda. Samtliga bostadshus utom ett är belägna i direkt anslutning till Assmåsa gård. I korsningen mellan väg 13 och väg 985 är ett mindre fritidshus beläget. Assmåsa gård har två stora ekonomibyggnader och ett flertal mindre som ligger samlad, två andra ekonomibyggnader finns i anslutning till torvområdet.

Assmåsa gård används idag endast som fritidsboende och jordbruksmarkerna kring Assmåsa gård arrenderas idag ut. Skogsmarkerna används mestadels till jakt.

3.3.3. Målpunkter

Utredningsområdet utgörs till största del av glesbebyggt jordbrukslandskap. Ett mindre antal bostadshus och ekonomibyggnader finns inom området, varav de flesta tillhör Assmåsa gård. Öster om projektområdet ligger ett fåtal bostadshus. Väg 13 är av regional betydelse och är en rekommenderad led för farligt gods med lastbil. Ett stort antal tunga fordon trafikerar sträckan, som är av betydelse för näringsliv inte minst till och från Ystad hamn. Sjöbo och Ystad är i sig stora målpunkter för trafiken på sträckan och övriga målpunkter utgörs av orter längs sträckan samt en mindre del lokal detaljhandel. Väg 13 förbinder Ystad med Sjöbo, Hörby, Höör, Klippan och slutligen Ängelholm i norr och även Europavägarna E4, E6 och E22.

För gång- och cykeltrafiken utgör busshållplatsen i norra delen av utredningsområdet, vid Kristinelund, och hållplatsen cirka 500 meter söder om utredningsområdet, vid Hogstorp, viktiga målpunkter.

3.3.4. Kommunala planer

I Sjöbo kommuns översiktsplan från 2009 anges inga särskilda utbyggnadsplaner inom området kring aktuell sträcka på väg 13, varken avseende bostäder eller verksamheter.

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

Planerade utbyggnader av Ystad hamn kan medföra ökad trafik på väg 13.

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

Vägplanen berör inte några detaljplaner.

3.4. Landskapet

Väg 13 går i nord-sydlig riktning genom området. Landskapet är i stora delar öppet och utgörs av odlingsmark, betesmarker och ett sankt torvområde med ett dike. Den nordligaste delen är skogbeklädd liksom rasbranten i söder. Topografin är tämligen varierad med rasbranten ned från en flack odlingsplatå i söder, till böljande odlingslandskap kring Assmåsa gård, flackare partier ned mot Snogeholmssjön och återigen en höjning av landskapet mot skogsområdena i norr. Berggrunden domineras av kalkhaltig lera, med inslag av moränryggar och isälvsavlagringar. Inom det låglänta mossområdet finns en stor maktighet av torv och grundvattenytan ligger här ytligt.

Landskapet är idag tydligt präglad av herrgårdslandskapets stordrift med storskaliga odlingsmarker och ett rätlinjigt vägnät, kantat av alléer eller trädrader. Samtidigt bidrar den varierade och böljande topografin samt inslagen av solitära träd och mägerlgravar med småskalighet och en variation av upplevelser.

Området väster om befintlig väg 13 ingår i ett av länsstyrelsen utpekade område med landskapsbildskydd, *Sjölandskapet Sövedsjön-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.



Bild 3.4:1 Vägen nerför rasbranten norrut



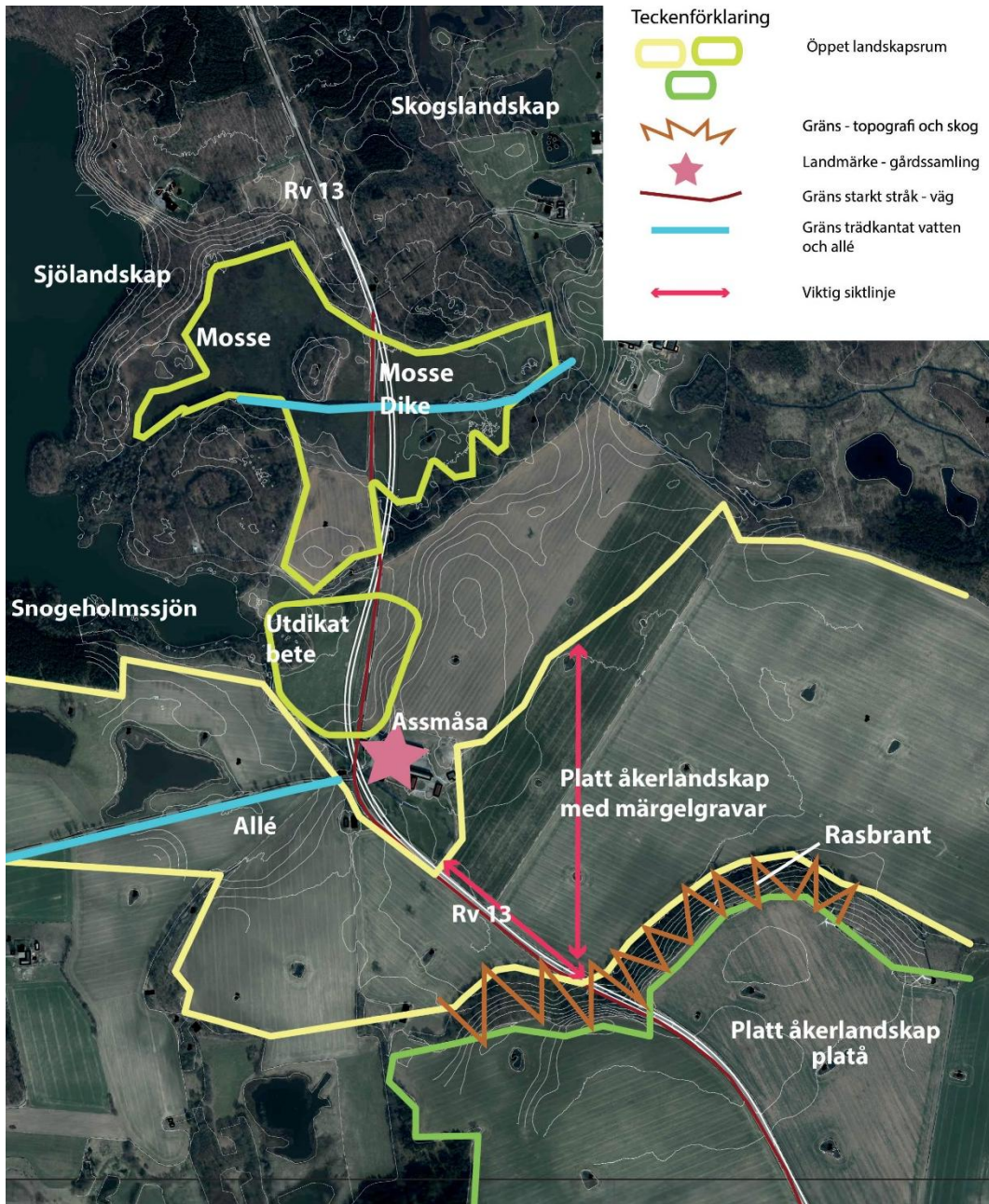
Bild 3.4:2 Assmåsa gård, viktig nod



Bild 3.4:3 Moränkullar öster om befintlig väg



Bild 3.4:4 Torvmossen



Figur 3.4:5 Landskapsbils- och karaktärsanalys

3.5. Miljö och hälsa

I miljökonsekvensbeskrivningen som tillhör vägplanen finns en fördjupad redovisning om miljöförhållanden och konsekvenser av förslaget.

3.5.1. Naturmiljö

Det finns stora naturvärden inom projektområdet. 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 området; bland annat kronhjort, dovhjort, rådjur och vildsvin längs hela sträckan, särskilt i skogspartierna och övergångszoner till öppen mark.

Riksintresse

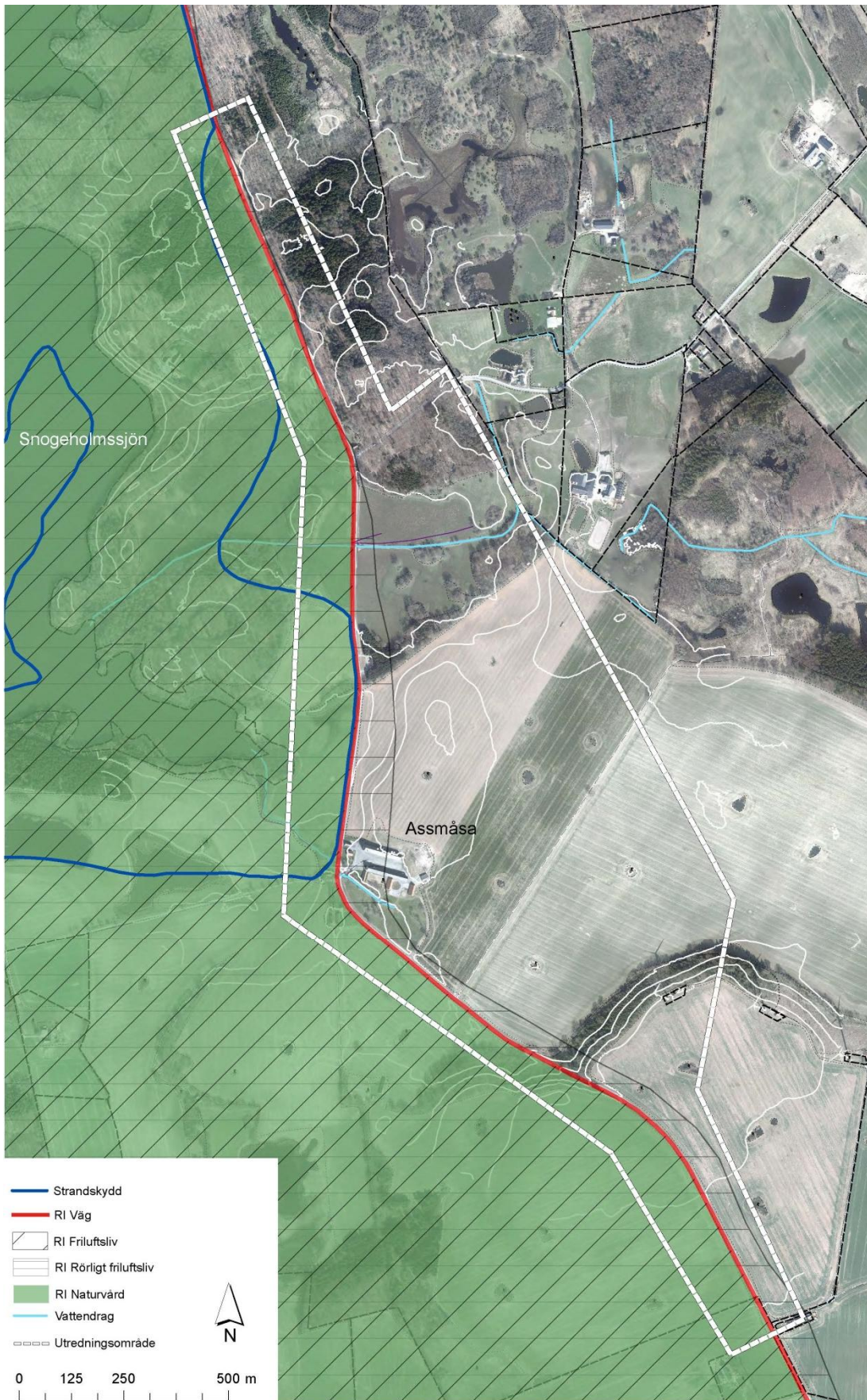
Västra delen av området, väster om väg 13, ligger inom Snogeholm-Skårby (N80) vilket pekats ut som riksintresse för naturvärden av Länsstyrelsen enligt 3 kap MB, se figur 3.5.1:1. Väg 13 utgör gräns för riksintresset. En säregen geologisk morfologi samt värdefulla biotoper utgör kärnvärdena i området.

Strandskydd

Snogeholmssjön har ett utökat strandskydd (enligt 7 kap MB) med ett 300 meter brett strandskyddsområde på landsidan, se figur 3.5.1:1. 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 topografin. I den aktuella delen av området finns ryggformationer och kullar som bildats genom att sediment avsatts i sprickor och håligheter. De biologiska förhållandena kring Snogeholmssjön är utomordentligt rika. I de många småvattnen förekommer lövgroda och många andra arter av amfibier. Förutsättningarna för kronhjort är goda och fågellivet är rikt. Runt Snogeholmssjön finns många gamla ekar där bl.a. ekoxe förekommer.



Figur 3.5.1:1 Riksintressen 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 vägkorridoren, se figur 3.5.1:2. 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 ädellövs-skogsområde (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 "Fridlysta/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.

Elva biotopskyddade objekt identifierades i området vid naturvärdesinventeringen. Det handlar om två diken och ett småvatten, träd som ingår i alléer samt odlingsrösen. Dessa biotoper finns beskrivna i bilaga 1 (naturvärdesobjekt 5, 8, 9, 13, 14, 16, 15-20, 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 (naturvärdesobjekt 9) omfattas av artskyddsförordningen och det är klockgroda, lövgroda och ätlig groda som påträffats i ett småvatten. Ett närliggande mindre skogsområde (naturvärdesobjekt 8) spelar förmodligen en viktig roll för lövgroda, som gärna vistas i brynmiljöer vid lekvattnet, samt för övervintring av alla tre arterna.

Enligt uppgift ska även skalbaggsarten ekoxe ha påträffats i närheten av naturvärdesobjekt 4.

En särskild inventering gjordes även av fladdermöss i området. Samtliga arter är fridlysta och omfattas därför av artskyddsförordningen. Vid fladdermusinventeringen noterades tio arter. Det mest intressanta området utmed den befintliga vägen var trädmiljön i anslutning till Assmåsa gård (naturvärdesobjekt 10-20). Här påträffades 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 fladdermöss, men möjligen också då det gäller föryngring.

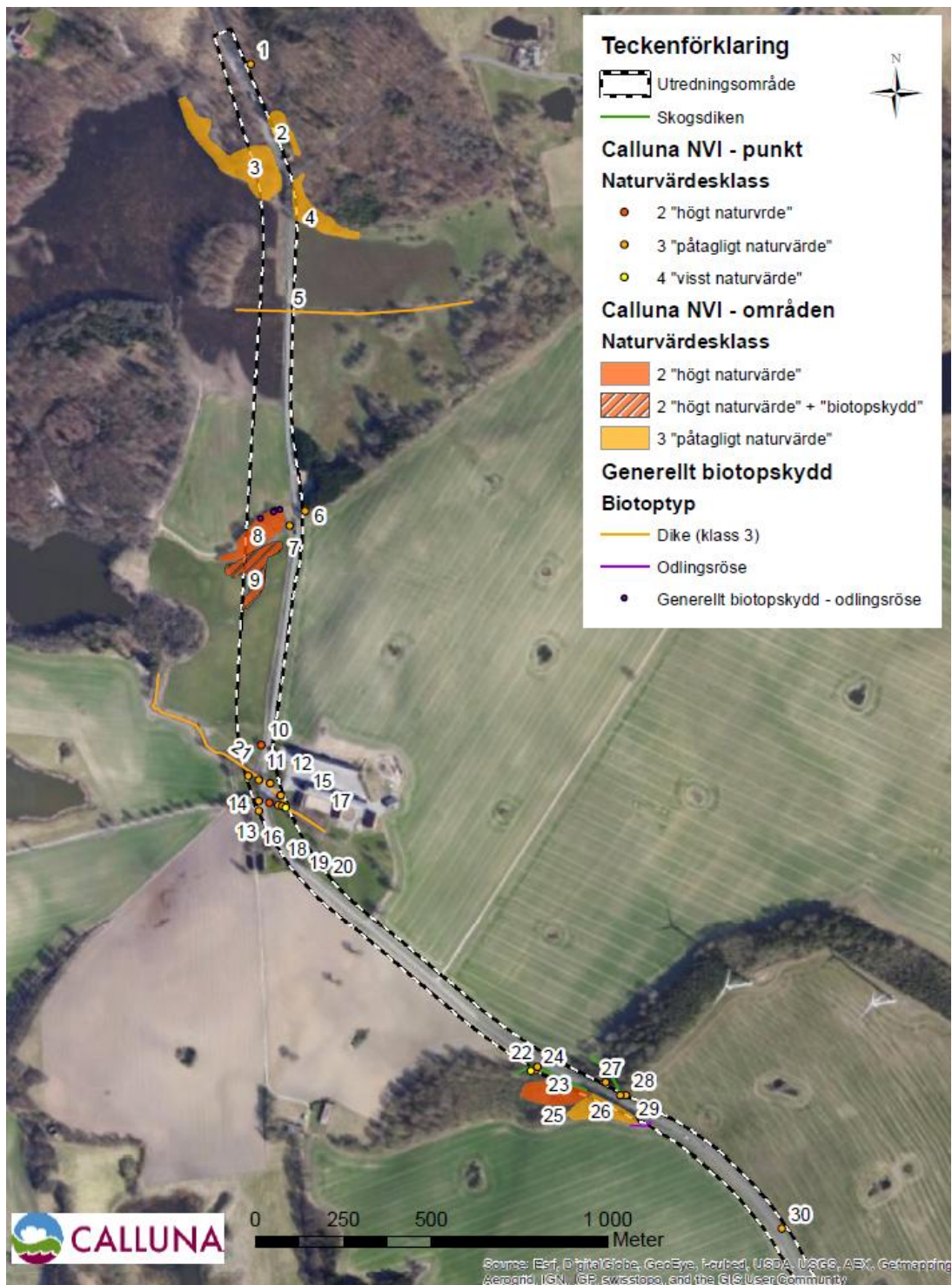
Rödlistade arter

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, 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 klövviltarter med avseende på livsmiljöer, rörelser i landskapet och ostördhet. Därtill kommer att Sydskaånes kronhjortar tillhör den rödlistade nominatrasen, vilket innebär att den har ett starkt bevarandeintresse.



Figur 3.5.1:2. Naturvärdesinventering för vägkorridoren.

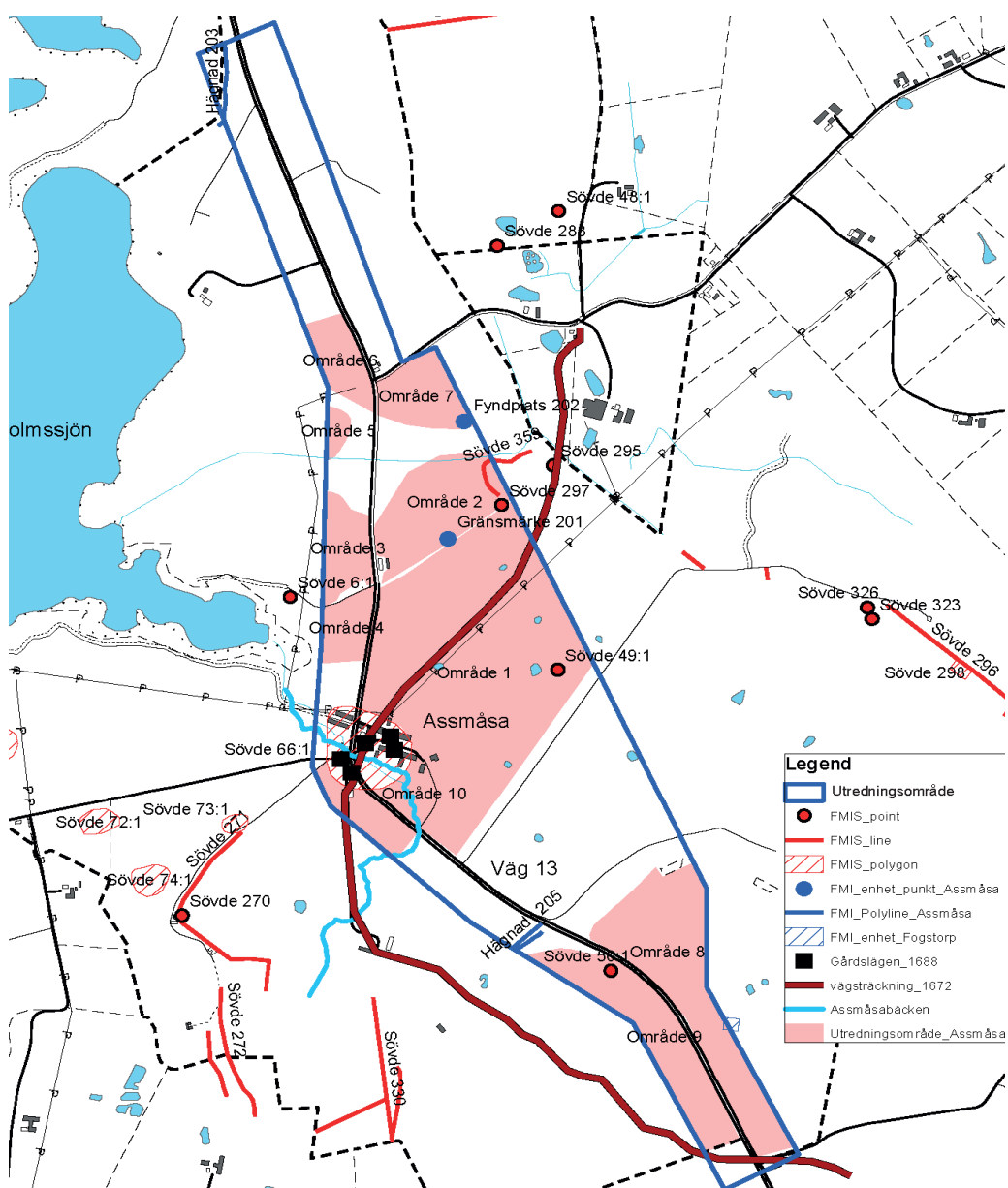
3.5.2. Kulturmiljö

Projektområdet ligger i ett utpräglat gods- och slottslandskap som huvudsakligen karakteriseras 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.

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.

För området har en arkeologisk utredning genomförts. Utredningen är en så kallad "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 3.5.2:1. Denna utredning kommer att kompletteras med en så kallad "etapp 2-utredning", där sökschaktning ska visa om det finns fornlämningar som berörs av vägombyggnaden.



Figur 3.5.2:1 Översiktskarta 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 vägombyggnaden. 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.

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

3.5.3. Rekreation och friluftsliv

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. Odlingsmark, sankta områden, vilthägn och avsaknad av vägren försvårar ett eventuellt nyttjande.

Riksintresse

Området väster om väg 13 är utpekad som riksintresseområde för friluftsliv (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 3.5.1:1. 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 vägkorridoren. 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 vägkorridoren 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.

3.5.4. Yt- och grundvatten

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 Klingavålsån 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.

3.5.5. Buller

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.

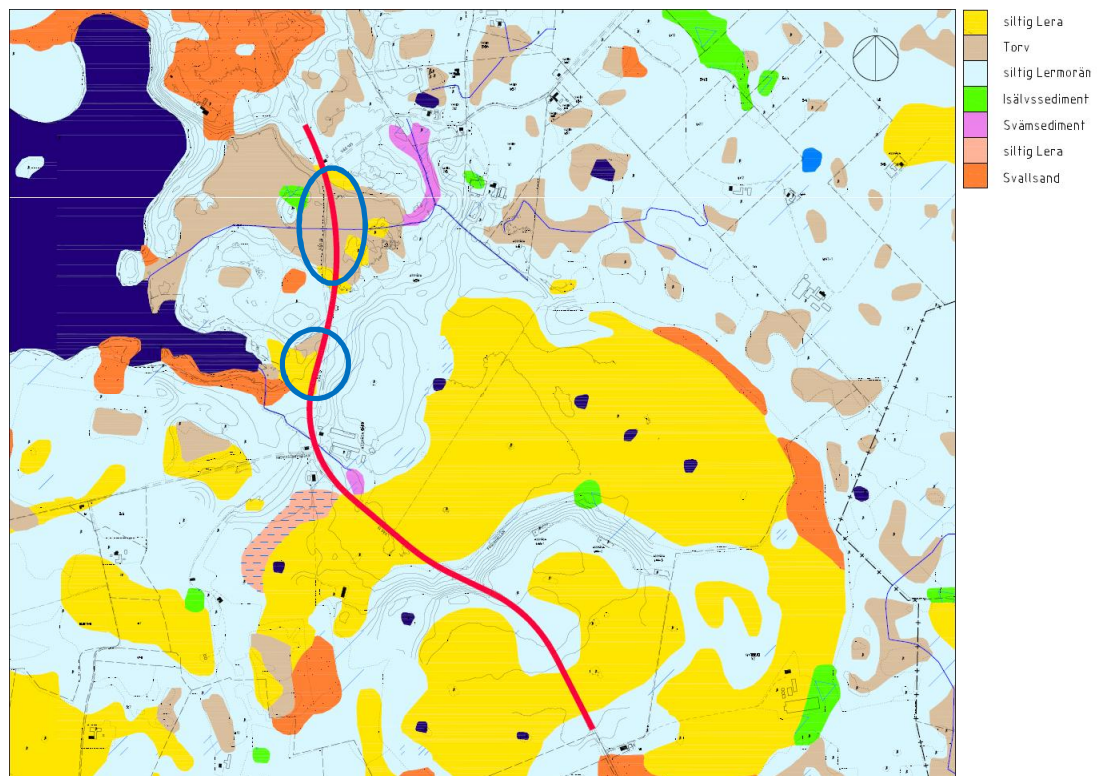
3.5.6. Förorenad mark

Provtagning har utförts av befintlig väg 13 som visar att vägen norr om Assmåsa gård innehåller äldre lager av indränkt makadam med tydliga spår av stenkolstjära.

3.6. Byggnadstekniska förutsättningar.

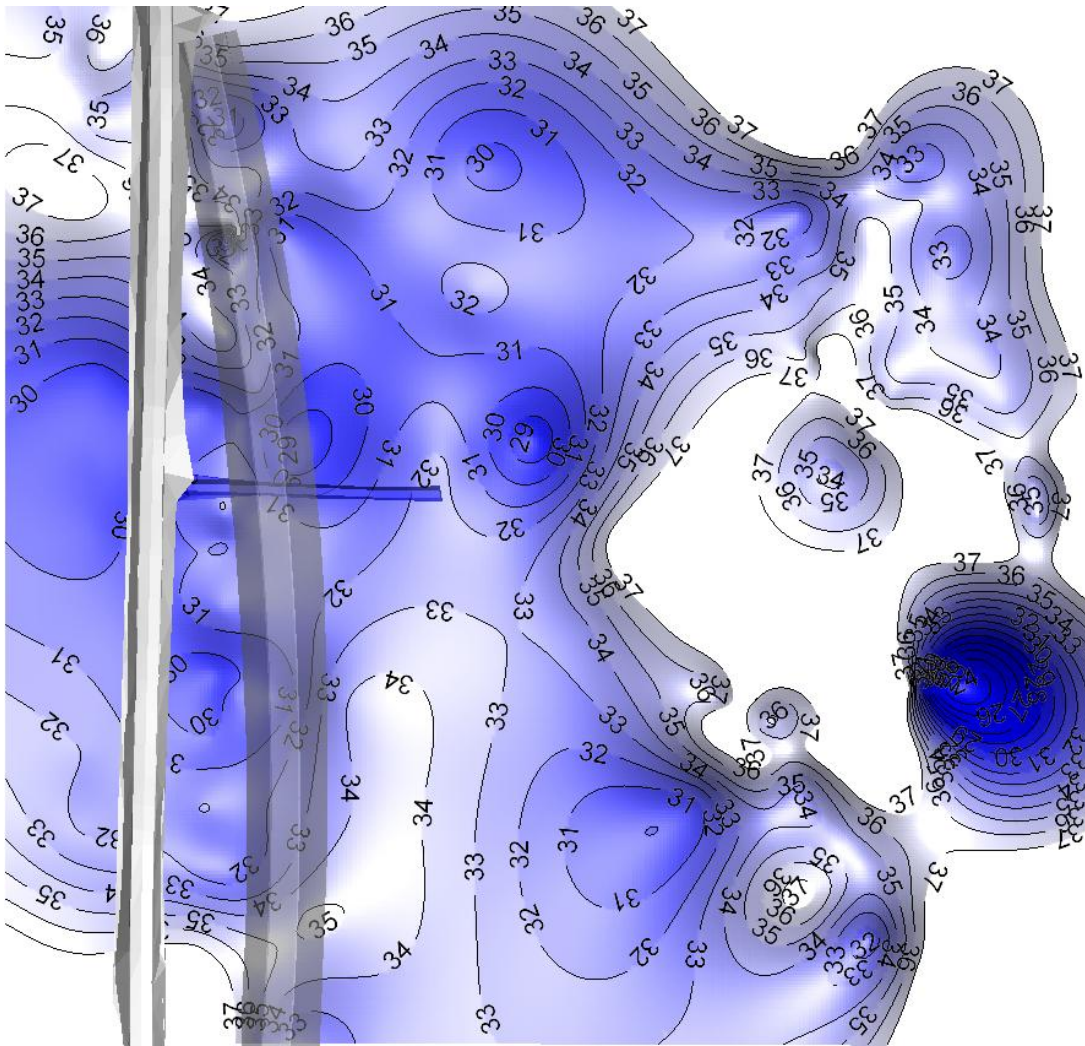
3.6.1. Geoteknik och geologi

Området kännetecknas av ett kuperat dödlandslandskap med lösmarkspartier bestående torv, lera och fastmarkspartier med glacial siltig lera och lermorän. För översiktlig fördelning se utdrag ur SGUs jordartskarta med ny vägsträckning i figur 3.6.1:1 nedan.



Figur 3.6.1:1 Utbredningen av respektive jordart samredovisas med ny vägsträckning för väg 13. Lösmarkspartierna har markerats med blått.

I torvmarken varierar djup till fastbotten från grundare partier med 0-3 meter till dominerande djupare partier med 3-8 meter med torv, gyttja och lös lera. I figur 3.6.1:2 nedan redovisas nivå för fast botten i torvmarken tillsammans med befintlig och ny väg 13. Bärigheten inom torvområdet är dålig.



Figur 3.6.1:2 Nivåer för fast botten i torvområdet som bathymetrisk karta redovisad tillsammans med befintlig och ny väg 13 samt befintligt dike.

I samband med passagen av grodvattnet förekommer två partier av lös lera med låg hållfasthet separerade av ett fastmarksparti. Djup till fast botten varierar mellan cirka 2 och 4 meter längs aktuell sträckning. Bärigheten och stabiliteten inom partierna med lös lera är låg.

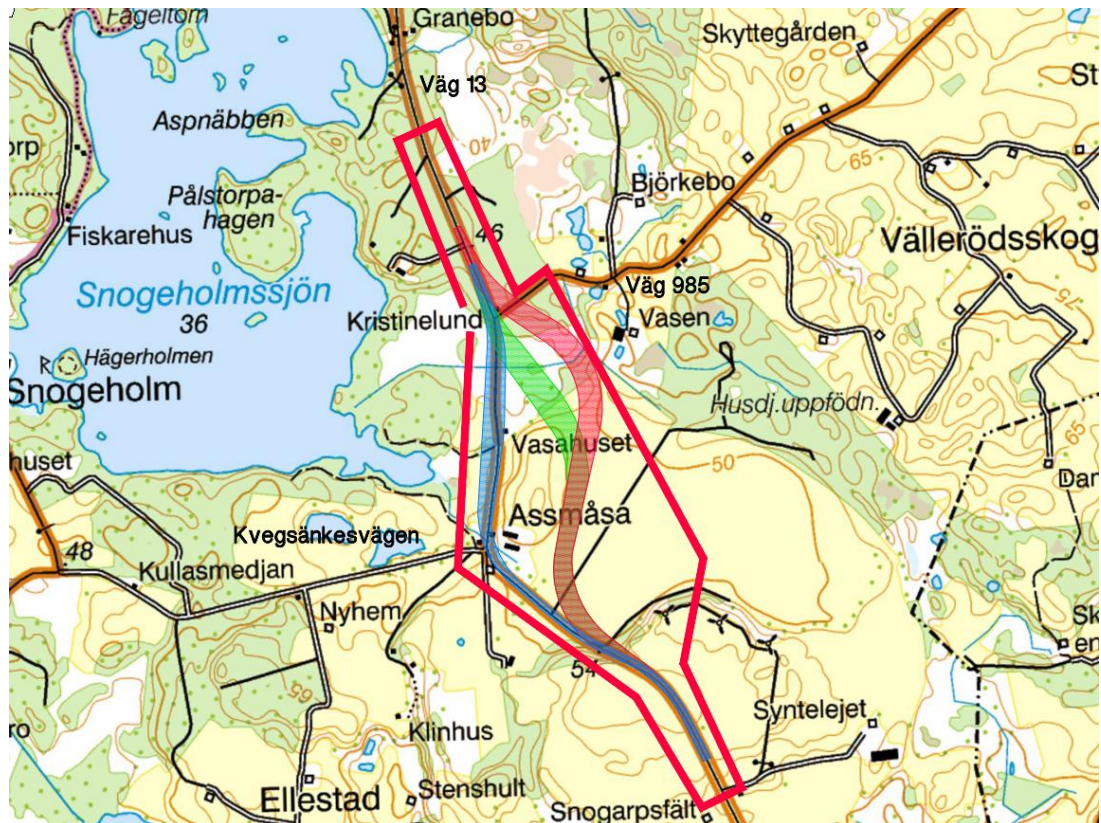
3.6.2. Ledningar

Inom projektområdet förekommer endast el- och teleledningar. Sjöbo elnät AB har elledningar som försörjer fastigheter i området, markförlagda samt luftledningar samt ledningar till de tre vindkraftverken i södra delen. Skanova AB har markförlagda teleledningar till befintliga fastigheter i området.

4. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

4.1. Val av lokalisering

Tre alternativa vägkorridorer har tidigare studerats i "Vägplan, samrådshandling – val av lokaliseringsalternativ" daterad 2015-09-24. De studerade korridorerna är blå, grön och röd korridor, se figur 4.1:1.



Figur 4.1:1 Studerade korridorer (från Vägplan, val av lokaliseringsalternativ, 2015-09-24).

Den valda korridoren, blå korridor, är placerad längst västerut i utredningsområdet. Korridoren föreslår att väg 13 breddas i befintlig sträckning mellan utredningsområdets start i söder och fram till Assmåsa gård. Därefter sträcker sig korridoren väster om befintlig väg för att möjliggöra kurvrätning. Genom torvområdet finns möjligheter att förlägga ny väg öster eller väster om befintlig väg. Korridoren ansluter till befintlig väg norr om anslutningen av väg 985. Endast små justeringar av anslutande vägar behövs.

Samtliga korridorer uppfyller projektmålen gällande ökad framkomlighet och trafiksäkerhet i lika hög grad. Däremot vad gäller projektmålen att minimera vägens negativa påverkan på skyddsvärda naturområden och att bibehålla goda möjligheter till rationellt brukande av jordbruksmarken, 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

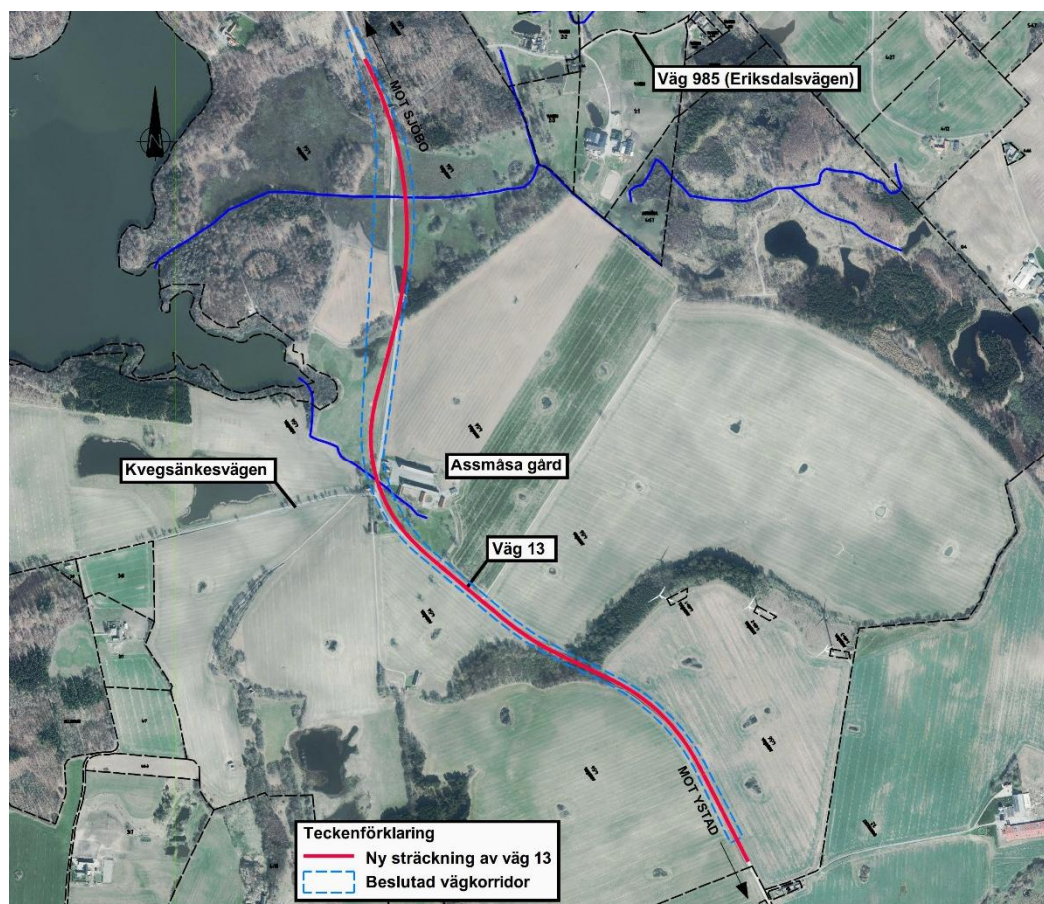
inom utredningsområdet för nya störningar från trafiken. Dessa motiv låg till grund för valet av blå korridor som Trafikverket gjorde den 6 november 2015.

4.2. Val av utformning

Vägens utformning och lokalisering följer Trafikverkets krav enligt VGU (Vägar och gators utformning), projektmålen och områdets miljöförutsättningar. Viktiga aspekter är bland annat trafiksäkerhet, framkomlighet, miljö samt markanvändning vilka beskrivs i kapitel 3.

4.2.1. Linjeföring

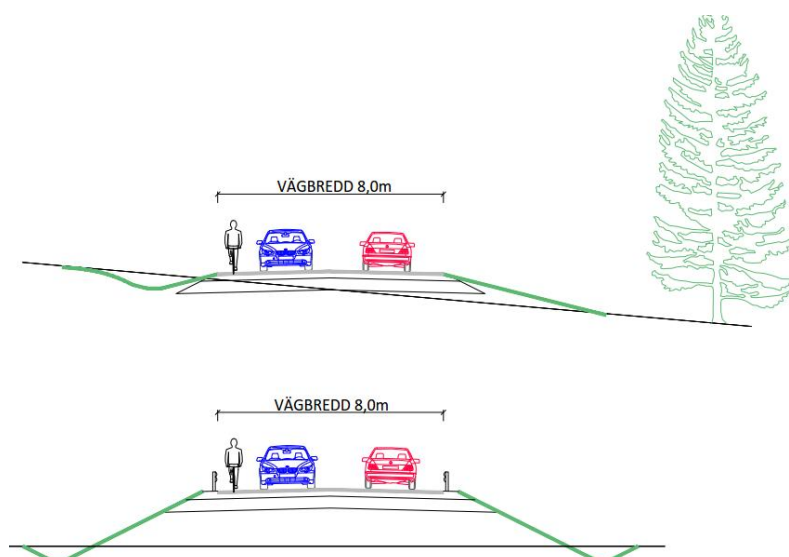
På grund av det småskaliga landskapet inom projektområdet med stora höjdskillnader och stor variation på jordbruksmarker, betesmarker och skog så finns det små möjligheter för stora radier om inte vägen ska få för stor påverkan på landskapsbilden. Men inom vald korridor är det möjligt att uppfylla lägsta kraven för nybyggnation för 80 km/h avseende geometri. Minsta horisontalradie är 400 meter på nybyggnadsdelen och minsta vertikalradie 5 000 meter. För ombyggnadsdelen är minsta horisontalradie 500 meter och minsta vertikalradie 4 000 meter.



Figur 4.2.1: Föreslagen väglinje inom beslutad vägkorridor

4.2.2. Typsektion

Vägen föreslås utformas som en tvåfältsväg med referenshastighet 80 km/h. Vägbredden föreslås vara 8 meter med 0,75 meter breda vägrenar. Vägens sidoområde kommer att 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 kommer sidoräcken sätts upp, se figur 4.2.2:1.



Figur 4.2.2:1 Principiell vägsektion i sluttning/plan mark samt i bank för väg 13

4.2.3. Korsningar och fastighetsanslutningar

Väg 985 och Kvegsänkesvägens anslutningar mot väg 13 kommer i princip att behålla samma läge som idag. Dock krävs viss ombyggnad av korsningarna för att anpassa anslutningarna mot den ombyggda väg 13. Båda korsningarna utförs som korsningstyp A enligt VGU, vilket innebär ett körfält i vardera riktningen i sekundärvägen utan mittrefug.

Anslutningen till Assmåsa gård utformas också som korsningstyp A. Övriga mindre åkeranslutningar dimensioneras för skördetröska.

4.2.4. Gång- och cykelvägar

En ny gång- och cykelväg kommer att anläggas på västra sidan av väg 13, mellan väg 985 och den befintliga busshållplatsen i norr, som en ersättning för den som finns där idag. Denna gång- och cykelväg kommer att separeras från väg 13 med ett balkräcke. Utmed övriga sträckan är fotgängare och cyklister hänvisade till att färdas i blandtrafik.

4.2.5. Byggnadsverk

I broläget där vägen passerar diket i torvområdet är grundläggningsförhållandet mycket dåligt. Undergrunden består av ett 8 meter djupt torvlager, så oavsett brotyp behöver grundläggningen förstärkas. Utgrävning av torven bedöms inte vara ett alternativ på grund av den stora mäktigheten.

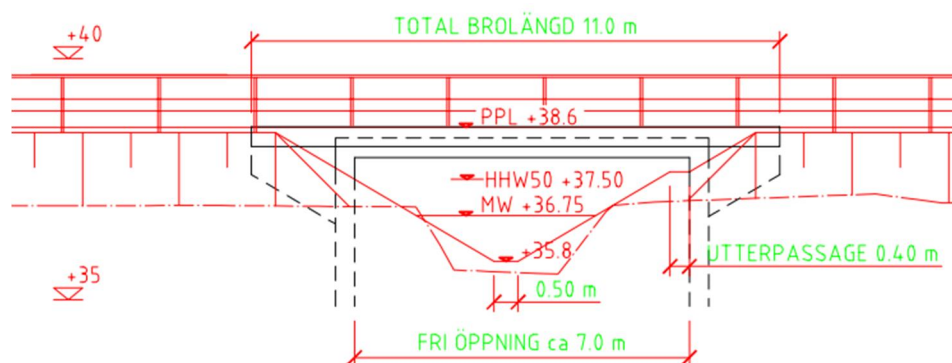


Figur 4.2.5:1 Nya broläget

I detta läge behövs en bro med spännvidd på cirka 7 meter för att klara det tidvis höga vattenståndet. I detta läge är avståndet mellan högsta högvatten (50 år) och den befintliga markytan som lägst, detta begränsar valet av brotyp. Under arbetet med vägplanen har tre alternativa brotyper utretts, plattrambro, plattbro samt lågbyggd valvbro. Utredningen visade att en plattrambro med hel bottenplatta, så kallad slutna plattrambro, är det mest fördelaktiga alternativet på grund av följande:

- Ger lägsta överbyggnadshöjd och därmed lägsta profil.
- Är den teknisk mest anpassade byggmetoden med hänsyn till att den slutna rambron såväl tillåter dikessektionen passera genom bron utan risk för sättning men även för att brotypen är den som bäst kan hantera de dåliga markförhållandena med svårigheter att uppnå sidostabilitet i pålar. Risk för sättningar kvarstår dock i anslutning till bron.
- Sammantaget med hänsyn till ekonomi även för att bygga anslutande vägbank på torvområde, bedöms den slutna plattrambro till den mest ekonomiska fördelaktiga lösningen.
- Brotypen är den mest robusta och med minsta risker i driftskede.

- Ger största flexibilitet kring utformning av utterpassage och stödets placering



Figur 4.2.5:2 Elevation av en plattrambro

För att reducera viltolyckor, bör spannet på bron vara tillräckligt stort för att medge passage för småvilt, alternativt kan man montera en spång för småvilt.



Bild 4.2.5:3 Exempel småviltspassage i rörbro



Bild 4.2.5:4 Exempel spång för småvilt

4.2.6. Bortvalda alternativ

På den södra delen där väg 13 ska byggas om och breddas i befintlig sträckning har breddning på såväl östra som västra sidan övervägts. Breddning på den östra sidan har valts bort med anledning av att det hade krävts omfattande utfyllnad vid den skogsklädda rasbranten "Fogdahällan" med större intrång som följd, än vad skärningslänten vid en breddning på västra sidan skulle medföra. På den östra sidan finns dessutom befintliga dränerings och avvattningsledningar som inte behöver läggas om ifall breddningen sker på den västra sidan.

4.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Den befintliga vägen som rivs kommer att återställas till åkermark/naturmark. Vid denna åtgärd är det viktigt att de ytliga jordlagren som schaktas bort för ny väg hanteras separat och sedan används som ytskikt på de återställda ytorna. På så sätt erhålls en flora eller matjord på de återställda ytorna som överensstämmer med den övriga marken i anslutning till vägen.

En landskapsanpassnings- eller förbättringsåtgärd som inarbetats i projektet är att anlägga två grodtunnlar med ledare under väg 13 i anslutning till naturvårdesobjekt 9. Området, med de intilliggande skogsdungarna på ömse sidor om vägen, har i groddjursinventeringen (Calluna 2016) och den spridningsanalys som gjordes i denna identifierats som det viktigaste området för spridning av klockgroda och lövgroda. Det skulle vara en fördel om

man kunde styra entreprenaden så att tunneln blev färdigställd under vinterhalvåret, innan mars månad då grodorna börjar vandra.

Under den nya bron, över vattendraget i torvområdet, kommer en småviltpassage att anläggas utmed vattendraget för att småvilt ska kunna passera utan att behöva korsa vägbanan.

Bullerskyddsåtgärder kommer att erbjudas fastighetsägaren för Assmåsa 4:56 för de bostadsbyggnader som kommer att utsättas för bullernivåer överstigande riktvärdet för god boendemiljö. Dessa åtgärder omfattar fönsteråtgärder och lokal skärmning av uteplatser i varierande omfattning. Samtliga åtgärder genomförs i samråd med fastighetsägaren.

4.4. Övriga skyddsåtgärder

Som en extra försiktighetsåtgärd ur naturmiljösynpunkt föreskrivs att träden med håligheter vid Assmåsa gård (naturvärdesobjekt 12 och 16) bör fällas under augusti månad, då fladdermöss vanligen inte uppehåller sig i träd.

Som försiktighetsåtgärd för grodvattnet (naturvärdesobjekt 9) föreslås att schaktning och fyllning för vägen i anslutning till detta görs under perioden november – mars när grodorna inte rör sig i området.

Som en landskapsanpassningsåtgärd föreslås även att några nya träd planteras (ekar) som ersättning för de träd som tas ner i befintlig allé vid Assmåsa gård. Vidare kan stammarna från flera av de grövre träd som tas ner på olika platser i projektet (gärna ekar) läggas upp (gärna varmt och solbelyst, t.ex. i skogsbrynet direkt norr om torvområdet på vägens östra sida) som faunadepåer som stimulerar den biologiska mångfalden i området.

5. Effekter och konsekvenser av projektet

5.1. Trafik och användargrupper

5.1.1. Framkomlighet, restid och komfort

Utbyggnadsförslaget innebär en ökad standard på väg 13. De båda snäva kurvorna, radie 150 meter i höjd med Assmåsa gård och kurvan vid väg 985, radie 250 meter byggs bort. Radierna anpassas till en vägstandard för 80 km/h vilket innebär en höjning från dagens 70 km/h. Den ökade vägbredden ger en förbättrad framkomlighet för samtliga resenärer. Utbyggnadsförslaget innebär även bättre omkörningsmöjligheter än idag.

5.1.2. Trafikmängder

Vägen ska dimensioneras för prognosticerade trafikmängder år 2040. Därför har trafikprognos för nollalternativet och utbyggnadsalternativet upprättats för 2040. Nollalternativet beskrivs i kapitel 3.1.1.

Ser man bakåt i tiden har trafikökningen på väg 13 varit begränsad. Trafikmängderna har dock räknats upp, med Trafikverkets uppräkningsstal gällande från 2015-04-01, från senaste mätningen år 2011 till prognosåret 2040. Uppräkningen ger ett framtida trafikflöde på väg 13 på 5180 fordon/dygn, varav 15 % är tung trafik. Trafikflödet på väg 985 har räknats upp med samma uppräkningsstal till drygt 200 fordon/dygn varav 8% är tung trafik år 2040. För Kvegsänkesvägen har trafikflödet antagits till max 20 fordon/dygn med en andel tung trafik på 20% (jordbruksfordon).

5.1.3. Kollektivtrafik

För kollektivtrafiken innebär utbyggnadsförslaget inte några större förändringar. Restiden blir i stort den samma och busshållplatserna kommer att ligga kvar på de platser de gör idag.

5.1.4. Gång- och cykeltrafik

För gående och cyklande längs sträckan erbjuder den 8 meter breda vägen en vägren på 0,75 meter att röra sig på. Idag är vägrenen mellan 0,25 - 0,50 meter bred på sträckan och vägen bara mellan 6,3 – 7,5 meter bred. Detta innebär att utbyggnadsförslaget ger en ökad säkerhet för oskyddade trafikanter.

En ny gång- och cykelväg kommer att anläggas på västra sidan av väg 13, mellan väg 985 och den befintliga busshållplatsen i norr, som en ersättning för den som finns där idag. Denna gång- och cykelväg kommer att separeras från väg 13 med ett balkräcke. Detta innebär att oskyddade trafikanter kan ta sig till och från busshållplatsen på ett tryggt sätt, avskilt från fordonstrafiken.

5.1.5. Trafiksäkerhet

Utbyggnadsförslaget innebär en ökad trafiksäkerhet genom att förbättra de brister som finns idag. Vägen görs bredare vilket möjliggör gång- och cykeltrafik på vägrenen. Sikten i anslutningar och korsningar förbättras, framförallt i anslutning till Assmåsa gård där den snäva kurvan byggs bort. Andelen väg med sikt-längd på över 500 meter blir cirka 25%. Säkerhetszonen breddas och ses över för att klara kraven för hastighet 80 km/h.

5.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Utbyggnadsförslaget kommer att ta viss jordbruks- och skogsmark i anspråk. Ur arronderingssynpunkt bedöms påverkan av utbyggnadsförslaget bli marginell eftersom det inte fragmenterar befintliga brukningsenheter. Dessutom återställs de delar av den gamla vägbanan som rivs till den markanvändning som finns intill, exempelvis jordbruksmark.

Utbyggnadsförslaget kommer även att göra området mer lättillgängligt och det blir enklare att transportera sig till önskade målpunkter.

5.3. Landskapet

Utbyggnadsförslaget innebär att väg 13 kommer att breddas i rasbranten (Fogdahällan) och öppningen i skogspartiet kommer att öka något, vilket kommer att få till följd att såret i landskapet ökar något.

Landskapets naturliga topografi kommer att genomkorsas av en tydligare barriär då vägen, breddas, byggs om och profilen på vissa delar höjs i förhållande till nuläget och nollalternativet. I de norra översvåmningsområdena kommer vägen som barriär att öka till följd av en högre profil, vilket dock även blir fallet i nollalternativet som också kräver en ny bro och ny väg genom torvområdet. För att vägen genom torvområdet, trots sitt högre läge än idag, ska harmoniera med landskapet skall slänterna utformas flacka (max 1:4). Genom att man på denna sträcka använder vägräcken och pålning som bär upp vägen och bron behöver slänterna inte utföras bäriga utan kan till stor del utföras med återanvända massor och torv, vilket både minskar kostnaderna och möjliggör för den befintliga vegetationen att etablera sig i delar av slänterna.

5.4. Miljö och hälsa

5.4.1. Naturmiljö

Utmed en stor del av sträckan innebär vägutbyggnaden ett visst intrång i riksintresset för naturvård, strandskyddet för Snogeholmssjön samt naturvårdsprogrammet för Skåne. Intrånget sker dock i ytterkanten av områdena och i nära anslutning till befintlig väg och bedöms inte innebära några effekter som motverkar områdenas bevarandeintentioner. Utbyggnadsförslaget bedöms inte heller medföra 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 det strandskyddade området får särskilda skäl anses föreligga för de ovan beskrivna intrånget. Dispenshanteringen för intrång i strandskyddet hanteras inom ramen för vägplanens process.

Utbyggnadsförslaget kommer även att påverka objekt som omfattas av generellt biotopskydd. Dessa är vattendraget/diket genom torvområdet (objekt nr 5 enligt figur 3.5.1:2 eller se utförligare objektsbeskrivningar i bilaga 1) tre träd (objekt 14, 16 och 18), ett odlingsröse i kanten på objekt 26 samt diket vid Assmåsa gård (objekt 21). Intrånget i dikena kan ge temporär påverkan med negativa effekter till följd av mindre arbeten i vatten med grumlande effekt. Detta bedöms kunna innebära en liten negativ effekt på den vattenlevande faunan under byggtiden. I driftskedet bedöms den nya bron och trumförlängningen inte innebära någon försämring för vattenkvaliteten eller för vattenlevande flora och fauna. För objekt 5 är det cirka 25 meter av dikesfåran som berörs till följd av byggande av ny bro samt cirka 15 meter som berörs vid rivning av den befintliga

bron. För objekt 21 handlar det om cirka 2-3 meter av diket väster om befintlig väg som berörs av trumförlängningen. Konsekvensen för dikena/vattendragen, vars värden är påtagliga (klass 3), bedöms utifrån den möjliga effekten som liten. Arbetena med bron kommer troligen att kräva tillstånd för vattenverksamhet, medan trumförlängningen kräver anmälan om vattenverksamhet. De aktuella träden enligt ovan behöver tas bort och för odlingsröset vid objekt 26 handlar det om ett begränsat intrång till följd av vägbreddningen, upp till cirka 8 meter av det långsträckt röset kan beröras och behöva tas bort. Den del av röset som berörs är relativt övervuxet av kraftig gräs- och örtvegetation och bedöms därför inte ha något högre ekologiskt värde. Såväl effekter som konsekvenser bedöms bli små för samtliga intrång. Då utbyggnadsprojektet utgör en exploatering av stort allmänt intresse får särskilda skäl anses föreligga för de ovan beskrivna inträngen i biotopskyddade objekt. Dispenshanteringen för biotopskydden hanteras inom ramen för vägplanens process.

Vad gäller eventuella ekoxar i närheten av objekt nr 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. Utbyggnadsförslagets påverkan på den stora kronhjortsstammen i området bedöms bli väldigt liten jämfört med nuläge och nollalternativ eftersom ombyggnaden kommer att utföras som breddning av befintlig väg och nybyggnad av väg i nära anslutning till befintlig.

Vägprojektet kan medföra att skyddsvärda djurarter som även omfattas av artskyddsförordningen berörs i viss utsträckning. Vid Assmäsa 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.

Vid en analys av antalet inspelningar av de olika fladdermusarterna vid Assmäsa gård (som gjordes vid fladdermusinventeringen) kan konstateras att för de sällsynta arterna sydpipistrell och sydfladdermus finns enbart en inspelning, jämfört med exempelvis totalt 354 respektive 446 för de vanligaste arterna nordfladdermus och trollpipistrell. Enbart en enstaka inspelning vid vårinventeringen och ingen inspelning vid sommarinventeringen för de sällsynta arterna utgör inte en indikation på att det finns en koloni/boplats för dessa i området. Det bedöms som troligt att det är individer som bara passerat. Normalt krävs minst cirka 10 inspelningar för att indikera en koloni. Att två träd, som skulle kunna vara av värde för fladdermössen i området, berörs av utbyggnaden bedöms inte påverka fladdermössens bevarandestatus i området nämnvärt negativt då det finns många andra äldre träd i nära anslutning till de berörda. Effekten och konsekvensen bedöms således bli liten. Speciellt med tanke på att båda trädens vitalitet är klart nedsatt till följd av askskottssjuka och att de på lite sikt troligen ändå skulle försvinna. Utifrån denna bedömning görs även bedömningen att "dispensgränsen" för en artskydds dispens inte uppnås.

5.4.2. Kulturmiljö

Där vägen passerar genom det låglänta torvområdet måste vägen läggas på vägbank (upp till cirka 1,5 meter högre än idag)), vilket innebär en viss negativ påverkan på kulturlandskapet då vägen kommer att ge ett mer storskaligt intryck. Detta skiljer sig dock inte nämnvärt från nollalternativet där det också blir nödvändigt att bygga en ny bro samt anslutande vägbankar.

Vägen riskerar också att ha en negativ påverkan på den kulturhistoriska miljön när den passerar genom Assmåsa bytomt (vid Assmåsa gård). Bytomten består av hela det bebyggda området kring gården, både bostadshus och ekonomibyggnader. Här är det viktigt att kontakten mellan de båda vägsidorna och alléerna förblir intakta även efter en kurvrätning och breddning av vägen. Assmåsa bytomt har historisk kontinuitet från åtminstone medeltiden så det är viktigt att bebyggelseområdet kan upplevas som en sammanhållen miljö även efter en breddning av vägen. Den planerade vägbreddningen och kurvrätningen vid Assmåsa bytomt bedöms innebära små negativa effekter på kulturmiljön. Ombyggnaden bedöms inte innebära att upplevelsen av området som en sammanhållen miljö påverkas i någon större utsträckning.

Av tidigare nämnda fornlämningar i kapitel 3.5.2 bedöms vägutbyggnaden beröra lämningarna Sövde 66:1 och eventuellt Sövde 50:1. Delar av fornlämningarna kommer att behöva tas bort vid en utbyggnad. Tillstånd enligt kulturminneslagen erfordras för de ingrepp som vägutbyggnaden medför i fornlämningsområden. Arkeologisk utredning (steg 2 med provschaktsgrävningar) pågår i området.

5.4.3. Rekreation och friluftsliv

Vägutbyggnaden innebär intrång i riksintressena för friluftsliv och rörligt friluftsliv samt tillika området för skydd av tätortsnära natur, om än i olika hög grad. Utbyggnaden innebär intrång utmed hela sträckan i riksintresset för det rörliga friluftslivet och på delar av sträckan även intrång i riksintresset för friluftslivet samt "tätortsnära natur". Intrången 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 rivs och marken återställas. Den nya vägen kommer även att vara försedd med en bredare vägren som ökar möjligheten för gående och cyklister att använda vägen och därmed ökar tillgängligheten till området.

5.4.4. Yt- och grundvatten

Ytvatten

Vägutbyggnaden innebär en något ökad hårdgjord yta och därmed även en något ökad ytvattenavrinning jämfört med nollalternativet. Ökningen är dock marginell i sammanhanget. För att inte öka belastningen eller miljöpåverkan på ytvattendragen och Snogeholmsjön planerar Trafikverket att vidta fördröjande och renande åtgärder. Vägdagvattnet föreslås fördröjas i vägdiken samt genom översilning över vägslänterna som görs dränerande. Dessa åtgärder bedöms innebära positiva konsekvenser för vattenkvaliteten jämfört med nollalternativet. Vägutbyggnaden ska även 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 Snogeholmsjön för att förhindra avåkning.

En ny bro kommer att krävas, både för nollalternativet och för utbyggnadsförslaget, där vägen korsar vattendraget/diket i torvområdet. Någon miljöpåverkan som skiljer sig från nollalternativet bedöms således inte uppstå här. Trafikverket kommer att hantera de arbeten i vatten- och översvämningssområdet som krävs vid utbyggnad av ny väg och bro 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.

5.4.5. Buller

Bebyggelsen kring Assmåsa gård ligger nära vägen och det är framför allt den som utsätts för bullernivåer överstigande riktvärdet. Bostadshuset vid väg 985 i norr kommer fortsatt att vara utsatt för bullernivåer överstigande riktvärdena, eftersom utbyggnadsförslaget innebär att väg 13 passerar väster om bostadshuset, i samma läge som idag.

Planförslaget innebär i princip ingen större förändring av bullersituationen utmed vägen jämfört med nollalternativet. Den ekvivalenta bullernivån beräknas öka med 1-2 dBA vid fasad och de bostadshus som ligger i vägens närområde beräknas utsättas för bullernivåer överstigande gällande riktvärden i såväl nollalternativet som i planförslaget. Ökningen är en följd av den högre körhastigheten i planförslaget, 80 km/tim jämfört med nollalternativets 70 km/tim, med även en följd av placeringen av vägen jämfört med den befintliga vägen.

För att undvika de uppenbart negativa effekter som höga bullerskyddsskärmar utmed vägen bedöms innebära för såväl landskapsbild, riksintresset för det rörliga friluftslivet, kulturmiljö, utblickar från bostäder samt ljusförhållanden vid bostäder föreslås istället att inriktningen ska vara att klara inomhusnivåerna med fasadåtgärder samt att komplettera med lokal skärmning av uteplats för att klara riktvärdet för dessa.

För bostäderna vid punkterna 2-4 (se karta och beräknade bullervärden i Miljökonsekvensbeskrivningen) föreslås nya fönsteråtgärder vidtas och för samtliga bostäder (1-4) föreslås lokal skärmning av uteplatser i varierande omfattning. Samtliga åtgärder genomförs i samråd med fastighetsägaren. Bullerskyddsåtgärderna bedöms kunna innebära en måttlig positiv effekt ur bullersynpunkt och konsekvenserna bedöms därför bli måttligt positiva.

5.4.6. Förorenad mark

Vid rivning av befintlig väg 13 måste de äldre lagren av indränkt makadam som innehåller stenkolstjära tas om hand av en mottagningsanläggning för förorenad jord.

5.5. Byggnadstekniska konsekvenser

5.5.1. Geoteknik

Det kommer att krävas förstärkningsåtgärder vid passagen över torvområdet. Mest troligt kommer det bli aktuellt med flera olika former av förstärkningsåtgärder som t.ex. urgrävning av torven, utförande med överlast och lättfyllning, påldäck eller pålar med pålplattor mm.

5.5.2. Ledningar

Endast ett fåtal ledningar kommer att beröras av utbyggnadsförslaget. Eftersom man beslutat att utföra breddningen på den västra sidan kommer inte de befintliga ledningarna som finns på den östra sidan att behöva flyttas. Påverkan på befintliga ledningar kommer att utredas vidare och fortsatt kontakt kommer att hållas med ledningsägarna under det fortsatta arbetet.

5.6. Ekonomiska konsekvenser

Vägprojektet är kostnadsbedömt till cirka 75 Mkr enligt prisnivå 2016-05. Kalkylen har upprättats efter Trafikverkets kalkylmall.

5.7. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

En väginvesteringens lönsamhet bedöms genom att den samhällsekonomiska nyttan under vägens livslängd jämförs med anläggningskostnaden inklusive skatteeffekter. Förhållande mellan nytta och kostnad beskrivs med nettonuvärdeskvot, NNK och visar om projektet är lönsamt eller inte. En NNK > 0 är ett samhällsekonomiskt lönsamt projekt.

En samhällsekonomisk kalkyl för projektet togs fram i samband med Samrådshandling vägplan, val av lokaliseringalternativ, daterad 2016-09-09. I den beräknas nettonuvärdeskvoten för utbyggnadsförslaget till cirka 0,7, då man även tagit hänsyn till att nollalternativet också innebär en investeringskostnad på cirka 36 Mkr. En NNK på 0,7 innebär att projektet är lönsamt.

5.8. Påverkan under byggnadstiden

Vägutbyggnaden kommer att påverka trafiken och framkomligheten för trafikanter och de boende utmed aktuell sträcka av väg 13 under byggskedet. Störst påverkan blir det på sträckan som ska breddas där trafiken endast kommer att kunna passera arbetsplatsen enfiligt.

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 cirka 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 arbetena i torvmarken nära vattendrag kunna innebära risker med exempelvis utsläpp av föroreningar i vattnet. Genom en bra beredskap och genom generella krav på ekologiskt nedbrytbara oljor i anläggningsmaskinerna bör dock risken för betydande påverkan vara mycket liten.

6. Samlad bedömning

De projektspecifika målens överensstämmelse och bidrag till transportpolitiska mål och miljö kvalitetsmål redovisas nedan.

6.1. Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

6.1.1. Funktionsmål

Funktionsmålet handlar om att skapa god tillgänglighet för människor och gods och syftar till att transportsystemet ska hålla hög kvalitet avseende utformning och funktion för samtliga trafikslag samt bidra till god regional utveckling. I funktionsmålet ingår även att transportsystemet ska vara jämställt, dvs. vara utformat så att män och kvinnors behov tillfredsställs likvärdigt.

Funktionsmålet tillgodoses genom utbyggnadsförslagets uppfyllande av följande projektspecifika mål:

Att säkra god framkomlighet

Utbyggnadsförslaget medför en förbättrad framkomlighet eftersom de snäva kurvorna på sträckan byggs bort och vägen breddas till 8 meter. Väg 13 är en viktig regional koppling där ökad tillgänglighet, höjd standard och trafiksäkerhet på sträckan bidrar till ökad regional utveckling. Högre standard på väg 13 bidrar även till Ystad hamns utveckling då väg 13 ingår i riksintresset för Ystad hamn. En förbättrad framkomlighet på sträckan bidrar även till en ökad jämställdhet eftersom det anses gynna både män och kvinnors transportbehov.

Att öka trafiksäkerheten (för såväl fordonstrafik som oskyddade trafikanter)

De breddade körfälten och vägrenarna kommer att medföra en förbättrad trafiksäkerhet för både fordonstrafik och oskyddade trafikanter. Även en förbättrad trafiksäkerhet på sträckan bidrar till en ökad jämställdhet eftersom det gynnar både män och kvinnors behov av trygghet i trafiken.

Att bibehålla goda möjligheter till rationellt brukande av jordbruksmark

Eftersom utbyggnadsförslaget följer den befintliga vägsträckningen påverkar den inte arronderingen och kommer därmed inte att försvåra brukandet av jordbruksmarken. Detta bidrar till att skapa en god regional utveckling.

6.1.2. Hänsynsmål

Hänsynsmålet ska säkerställa att transportsystemets utformning, funktion och användning anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken, samt bidrar till bra miljö och hälsa.

Hänsynsmålet tillgodoses genom utbyggnadsförslagets uppfyllande av följande projektspecifika mål:

Att minimera risken för, och konsekvenserna av, olyckor med farligt gods

Utbyggnadsförslaget avser att höja standarden på väg 13 vilket leder till förbättrad trafiksäkerhet både för fordonstrafik och oskyddade trafikanter. Väg 13 är utpekad som led för farligt gods. En höjd standard på väg 13 innebär således en minskad risk för avåkningar samt olyckor med farligt gods.

Att öka trafiksäkerheten (för såväl fordonstrafik som oskyddade trafikanter)

Utbyggnadsförslaget medför en förbättrad trafiksäkerhet för både fordonstrafik och oskyddade trafikanter, se kapitel 6.1.1.

Att välja lokalisering av framtida väg så att den inte påverkas negativt av markens beskaffenhet eller av Snogeholmsjöns vattennivåer

Vald sträckning är inte optimal i detta avseende eftersom den går igenom torvområdet och Snogeholmsjöns översvämningssområde. Däremot kommer utbyggnadsförslaget innebära att vägen höjs så att den inte riskerar att påverkas av Snogeholmsjöns vattennivåer.

Att minimera vägens negativa påverkan och/eller förbättra påverkan på skyddsvärd natur- och vattenmiljö under bygg- och driftskede

Eftersom utbyggnadsförslagets sträckning följer befintlig vägsträckning läggs den i en redan störd miljö och därmed minimeras risken för negativ påverkan på skyddsvärd natur. Vidare kommer anläggandet av t.ex. grodtunnlar vid grodvattnet och småviltpassager under den nya bron innebära förbättrade livsmiljöer för skyddsvärda djurarter i området.

Att minimera livscykelkostnaderna

Genom att utforma sidoområdena med flacka slänter och rensa vägens säkerhetszoner från eftergivliga föremål som t.ex. träd eller större stenblock kommer behovet av räcken utmed sträckan att minimeras. Detta bidrar till att minimera underhållskostnaderna och därmed också livscykelkostnaderna. Även valet av brotyp, slutna plattrambro, har föregåtts av en livscykelanalys (LCC).

Anläggande samt underhåll och felavhjälpning av objektet ska kunna utföras på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt

Eftersom utbyggnadsförslaget nyttjar befintlig väg på en del av sträckan och på övrig sträcka så ligger den nya vägen intill den befintliga, innebär detta en mindre påverkan på skyddsvärda naturområden samt miljön som helhet än om man valt att bygga om vägen i en helt ny sträckning. Detta är miljömässigt positivt.

Anläggandet av flacka slänter som minimerar behovet av sidoräcken bidrar till att minska vägens framtida underhållsbehov vilket i sin tur är positivt ur arbetsmiljöhänseende.

6.2. Miljökvalitetsmål

Utöver de i projektet speciellt utpekade miljökvalitetsmålen "*Att minimera vägens negativa påverkan och/eller förbättra påverkan på skyddsvärd natur- och vattenmiljö under bygg- och driftskede*" samt "Anläggande samt underhåll och felavhjälpning av objektet ska kunna utföras på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt" har ytterligare 11 av Sveriges 16 nationella miljökvalitetsmål bedömts vara av betydelse för projektet. De nationella miljökvalitetsmålen beskriver de egenskaper som vår natur- och kulturmiljö måste ha för att samhällsutvecklingen ska vara ekologiskt hållbar. Miljökvalitetsmålen framgår enligt nedan och de 11 mål som bedöms vara relevanta för detta projekt är markerade med fet stil.

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

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

6.2.1. Begränsad klimatpåverkan, frisk luft, bara naturlig försurning och 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. Hälsosfarliga 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.

6.2.2. 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 fördröjning i öppna diken innan det släpps vidare till recipienterna. Den nya/ombyggda vägen bedöms även bli säkrare än dagens väg vilket innebär minskade risker för utsläpp till vatten i samband med olyckor. Vägprojektet bedöms inte motverka att miljömål relaterade till vatten kan uppfyllas.

6.2.3. 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.

Utbyggnadsförslaget bedöms inte innebära någon påverkan på grundvattenförekomsten, vare sig kvantitativt eller kvalitativt och kommer således inte motverka miljömålet.

6.2.4. Myllrande våtmarker

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

Utbyggnadsförslaget innebär ingen utdikning och bedöms inte heller innebära någon annan hydrologisk påverkan av betydelse för de våtmarker/torvområden och sumpskogsobjekt som finns i området. Projektet bedöms därmed inte motverka miljömålet.

6.2.5. Levande skogar

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

Inom utbredningsområdet är andelen skogsmark väldigt begränsad och främst lokaliserad i de norra delarna och utbyggnadsförslaget innebär en ytterst marginell påverkan på skogsområdena. Miljömålet i stort bedöms inte motverkas av projektet.

6.2.6. Ett rikt odlingslandskap

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

Utbyggnadsförslaget tar marginellt med ny jordbruksmark i anspråk samt medför ingen ny fragmentering av jordbruksmarken och då det ligger i ett befintligt vägstråk med lång platskontinuitet bedöms projektet inte motverka målet.

6.2.7. 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.

Utbyggnadsförslagets främsta påverkan på boendemiljön utgörs av buller. Utmed befintlig sträckning finns idag ett fåtal hus som påverkas. I samband med projektets genomförande kommer dessa att få en likvärdig eller förbättrad situation efter ombyggnaden.

6.2.8. Ett rikt växt- och djurliv

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

Utbyggnadsförslaget innebär risk för att växt- och djurliv kommer att påverkas negativt eftersom det medför intrång i skyddsvärda naturvärden. Dessa intrång ses dock som begränsade eftersom utbyggnadsförslaget följer den befintliga vägens sträckning och miljömålet i stort bedöms inte motverkas av projektet.

7. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

7.1. 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.

7.1.1. 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.

7.1.2. 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 inhämtas underlag från olika myndigheter, organisationer och berörda. Tidigare utredningar beaktas och för att öka kunskapen har även flera nya utredningar och undersökningar gjorts.

7.1.3. 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.

7.1.4. 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.

7.1.5. 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 inom projektet 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.

7.1.6. Lokaliseringsprincipen

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

En utredning kring olika lokaliseringalternativ har utförts under arbetet med vägplanen. Vid en samlad bedömning ur ett miljöperspektiv har blå korridor bedömts medföra minsta intrång och olägenhet.

7.1.7. 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.

I enlighet med skälighetsprincipen har bullerskyddsåtgärder vid Assmåsa gård i form av bullerskyddsplank valts bort på grund av de orimliga kostnader det skulle medföra. Ett bullerskyddsplank skulle även medföra stora negativa konsekvenser på den kulturmiljöskyddade miljön kring Assmåsa gård.

7.1.8. Skadeansvaret

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

Trafikverket har ansvaret för att vidta skadeförebyggande åtgärder och för att sanera eventuella föroreningar i samband med byggskedet.

7.2. Miljö kvalitetsnormer och hushållning med mark och vattenområden

Vägprojektet berör miljö kvalitetsnormer för vattenförekomster, utomhusluft och buller samt riksintressen för naturvård, friluftsliv samt rörligt friluftsliv.

7.2.1. Miljö kvalitetsnormer för vattenförekomster

Snogeholmssjön samt grundvattenförekomsten "Vombsänkans utbredning", som vägen passerar igenom, omfattas av miljö kvalitetsnormer. Enligt VISS (Vatteninformationssystem för Sverige) lever Snogeholmssjön inte upp till miljö kvalitetsnormerna gällande god ekologisk status (2009) utan är klassad till otillfredsställande ekologisk status. 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. Vombsänkans kvantitativa status har klassificerats till god (2009). Den har även god kemisk grundvattenstatus (2009).

Följande åtgärder föreslås inom projektet för att förbättra möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för Snogeholmssjön och Vombsänkans utbredning

- Under byggskedet ska uppställningsplatser för byggfordon finnas utanför de områden som översvämmas av Snogeholmssjön.
- Enligt generella krav bör det vara ekologiskt nedbrytbara oljor i anläggningsmaskinerna.
- Utbyggnadsförslaget innebär att flacka slänter anläggs 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 sättning av vägräcken med högre kapacitet övervägas genom de områden som översvämmas av Snogeholmssjön.

Ovanstående åtgärder bedöms bidra till en förbättring av vattenkvaliteten jämfört med dagens situation. Förbättringen är dock marginell då påverkan på vattenkvalitet framförallt kommer från jordbruket.

7.2.2. Miljö kvalitetsnormer för utomhusluft

Landskapet som vägen passerar igenom är öppet och välventilerat, varför trafiken på kommande vägsträckning inte bedöms påverka möjligheten att även fortsättningsvis uppfylla miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft.

7.2.3. Miljö kvalitetsnormer för buller

Samtliga bostadsbyggnader som berörs av vägprojektet kommer att erbjudas bullerskyddsåtgärder vilket bidrar till en bättre boendemiljö. Då inga bullerskyddsåtgärder i form bullerskyddsplank eller liknande föreslås bedöms projektets påverkan på bullernivån på området i stort vara oförändrad.

7.2.4. Riksintressen

Utbyggnadsförslaget påverkar riksintressena för naturvård (Snogeholm-Skårby), friluftsliv (3 kap MB, Sövde-Krageholmsområdet) och rörligt friluftsliv (4kap MB, Sjö- och åslandskapet vid Romeleåsen i Skåne). Vägutbyggnaden bedöms inte påverka riksintressena och deras bevarandeintentioner negativt.

8. Markanspråk och pågående markanvändning

Det uppskattas att en yta på cirka 57 750 kvadratmeter kommer att tas i anspråk av den nya väganläggningen. Uppskattade arealer omfattar både permanenta samt tillfälliga markanspråk. Arean fördelar sig på typ av mark enligt Tabell 8:1.

Typ av mark	Markanspråk (m ²)
Jordbruksmark	cirka 33 300
Skogsmark	cirka 4 200
Vattenområde/torvmark (Snogeholmssjöns översvämningssområde)	cirka 20 500

Tabell 8:1 Bedömt markanspråk.

Dessutom kommer cirka 12 500 kvadratmeter befintligt vägområde återgå till markägaren i samband med att befintlig väg 13 rivs och återställs till jordbruksmark.

8.1. Vägområde för allmän väg

Vägområdet för allmän väg i vägplanen omfattar förutom själva vägen utrymme för de väganordningar som redovisas i kapitel 4. Dessutom ingår i vägområdet en kantremsa på båda sidor om 2 meter i skog 0,5 meter på jordbruksmark. Kantremsan behövs för drift och underhåll. På planritningarna framgår befintligt och nytt vägområde. Det är det tillkommande vägområdet som är angivet i fastighetsförteckningens arealberäkning, det vill säga det som ligger utanför det befintliga vägområdet för allmän väg.

Tillkommande vägområdet för allmän väg enligt denna vägplan omfattar totalt cirka 41 600 kvadratmeter.

8.1.1. Vägområde för allmän väg med vägrätt

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en upprättad, och när det behövs fastställd, vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in.

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdebidraget för intrånget är den dag då marken togs i anspråk. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol.

Det nya vägområdet med vägrätt för allmän väg enligt denna vägplan omfattar totalt cirka 38 800 kvadratmeter.

8.1.2. Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

I vägplanen redovisas områden med inskränkt vägrätt omfattande totalt ca 2 800 kvadratmeter. Dessa områden avser dels de ytor som täcker befintliga dagvattenledningar som behövs för vägens funktion samt de ytor som behövs för planerade förstärkningsåtgärder där vägen korsar områden med dåligbärighet, t.ex. genom torvområdet.

Syftet med den inskränkta vägrätten kring befintliga dagvattenledningar är att väghållaren bestämmer över markens användning för att säkerställa funktionen av ledningarna och därmed vägens avvattning. Detta innebär att väghållaren måste ha tillträde till området för att kunna komma in med en grävmaskin och utföra drifts- och underhållsåtgärder på ledningarna. Ingen plantering av skog eller placering av fasta hinder får ske inom området som omöjliggör för väghållaren att få åtkomst till ledningarna med drifts- och underhållsfordon. I övrigt äger fastighetsägaren fortfarande rätten att röra sig fritt inom området och nyttja det för transporter mm.

Den inskränkta vägrätten för de förstärkningsåtgärder som krävs syftar till att väghållaren bestämmer över markens användning för att säkerställa att dessa åtgärder inte påverkas, grävs bort eller på annat sätt skadas för att säkerställa vägens bärighet och funktion. I övrigt äger fastighetsägaren fortfarande rätten att röra sig fritt inom området och nyttja det för transporter mm.

8.2. Område med tillfällig nyttjanderätt

I vägplanen föreslås att cirka 16 200 kvadratmeter mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Områdena kommer att användas som tillfälliga förbifarter, uppställningsytor och upplag för t.ex. torvmassor. Nyttjanderätten ska gälla under byggnadstiden. Marken kommer att återställas innan den återlämnas.

9. Fortsatt arbete

Arbetet fortsätter bland annat med en ansökan om vattenverksamhet till miljödomstolen för de arbeten som kommer att bedrivas i torvområdet. Dessutom kommer ett förfrågningsunderlag att tas fram för upphandling av entreprenaden i form av en totalentreprenad. När vägplanen fastställts och vunnit laga kraft kommer detta förfrågningsunderlag att skickas ut på anbudsräkning och en entreprenör kommer att upphandlas. Fastställd vägplan är beräknad till våren 2017. Byggnation är planerad till 2020.

10. Genomförande och finansiering

10.1. Formell hantering

Denna vägplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur järnvägsplaner och vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 2 kap 12-15 §§ lag (1995:1649) om byggande av järnväg respektive 17-18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Inlösen kan ske genom att Trafikverket ansöker om lantmäteriförrättning hos lantmäterimyndigheten eller genom att Trafikverket träffar avtal med berörda fastighetsägare i förväg och sedan lämna över avtalet till lantmäterimyndigheten, där den förvärvade marken överförs till en av Trafikverkets fastigheter. Lantmäteriets beslut kan överklagas till mark- och miljödomstolen

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Väghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Väghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Vägplanen berör inga kommunala detaljplaner.

10.2. Genomförande

Berörd sträcka på väg 13 ska kunna hållas öppen under byggtiden med kapacitet för aktuella trafikmängder och med rimlig framkomlighet.

Utbyggnadsförslaget kommer att påverka strandskyddat område samt objekt som omfattas av generellt biotopskydd. Dessa bedöms preliminärt vara vattendraget/diket genom torvområdet, ett odlingsröse samt den gamla allén vid Assmåsa gård. Tidigare krävde detta en särskild dispens, men nu behandlas detta inom samrådet under vägplaneprocessen enligt 7 kap 11a § i miljöbalken.

10.2.1. Tillstånd och dispenser

För genomförandet av projektet kommer Trafikverket att söka nedanstående tillstånd och dispenser.

Anmälan/tillstånd för vattenverksamhet

Flera av de åtgärder som planeras i Snogeholmssjöns översvämningssområde (torvområdet) är att beteckna som vattenverksamhet enligt miljöbalkens 11 kap. Det gäller bron över dikningsföretaget och utfyllnad för ny vägbank i torvområdet. Även förlängning av vägtrumman för dike/bäck vid Assmåsa gård är att betrakta som vattenverksamhet. Anmälningsärenden hanteras av Länsstyrelsen medan tillståndsärenden hanteras av mark- och miljödomstolen. Trafikverket har för avsikt att söka tillstånd för dessa vattenverksamheter hos mark- och miljödomstolen.

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.

Landskapsbildskydd

Området väster om aktuell del av väg 13 har ett landskapsbildskydd. Ombyggnationer av vägen som påverkar detta kräver att en dispens från landskapsbildskyddet som söks hos länsstyrelsen.

10.3. Finansiering

Ombyggnationen av väg 13 återfinns i "Regional transportinfrastrukturplan 2014-2025" med en planerad byggstart under 2020.

11. Underlagsmaterial och källor

- Trafikverket 2015, Väg 13 förbi Assmåsa - Vägplan, val av lokaliseringalternativ 2015-09-24.
- 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 brunnsarkivet (Sveriges geologiska undersökning, SGU)
- Ledningsunderlag från ledningsägare för EI (högspänning och lågspänning) och Tele
- Calluna AB, 2015, Naturvärdesinventering fältnivå, detaljeringsgrad detalj.
- 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

Trafikverket, Box 366 Malmö. Besöksadress: Nordenskiöldsgatan 4, 211 19 Malmö.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se