

RAPPORT

Samrådsunderlag

Väg 21

Klippan-Hyllstofta

Klippan och Perstorps kommun, Skåne län
2025-02-25



Trafikverket

Postadress: Box 366, 201 23 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1

Dokumenttitel: 2C143502

Författare: SYSTRA AB

Dokumentdatum: 2025-02-25

Ärendenummer: TRV 2024-000655

Åtgärdsnummer: 18400

Uppdragsnummer: 173126

Version: 1

Kontaktperson: Erik Prejer

Innehåll.....
Samrådsunderlag Väg 21 Klippan-Hyllstofta	1
1 Sammanfattning	5
2 Inledning	6
2.1 Planläggningsprocessen.....	6
2.2 Bakgrund.....	7
2.3 Nationella mål.....	8
2.4 Mål och syfte	9
2.5 Tidigare studier och utredningar	10
3 Avgränsningar	11
3.1 Utrednings- och influensområde	11
3.2 Tidplan för genomförande.....	12
4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	13
4.1 Markanvändning.....	13
4.2 Boendemiljö.....	14
4.3 Kulturmiljö.....	19
4.4 Naturmiljö	24
4.5 Vatten.....	41
4.6 Översiktlig markmiljöinventering	43
4.7 Geoteknik	45
4.8 Väg och trafik	48
4.9 Byggnadsverk.....	52
4.10 Landskap.....	53
5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	54
5.1 Planerad åtgärd.....	54
5.2 Byggskede.....	57
5.3 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.	57
6 Åtgärder	67
7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	68

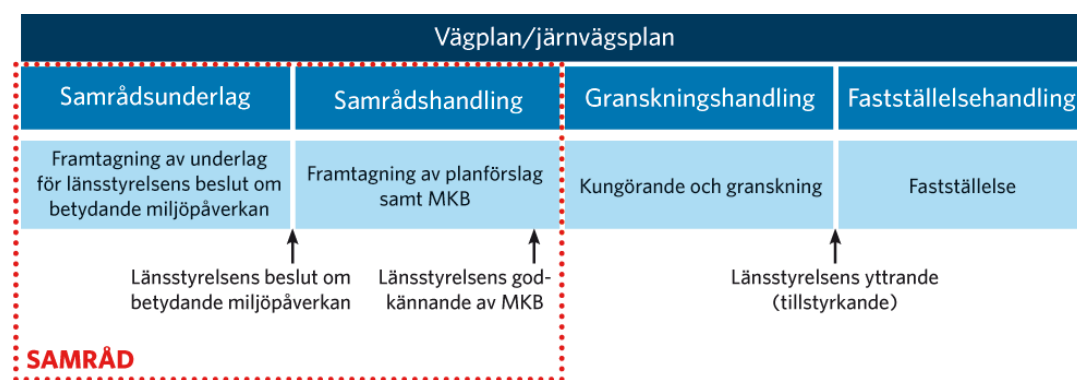
8 Fortsatt arbete	70
8.1 Planläggningsprocess	70
8.2 Viktiga frågeställningar	71
9 Källor	72

2 Inledning

2.1 Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan, se Figur 2. Processen med att ta fram en vägplan syftar till att utreda och definiera var vägen ska lokaliseras, hur den ska utformas samt vilka hänsynstaganden och anpassningar som ska göras. Processen syftar också till att säkra markåtkomst såväl permanent som tillfälligt för att kunna bygga vägen samt fastställa vilka skyddsåtgärder som ska utföras.

Information om vilket samråd som är aktuellt just nu finns på projektsidan på Trafikverkets hemsida.



Figur 2 Bild över planläggningsprocessens olika skeden. Detta projekt befinner sig just nu i fasen samrådsunderlag.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan komma att påverka miljön. Underlaget kallat samrådsunderlag, det vill säga detta dokument, är en inledande analys av de behov som infrastrukturen ska tillgodose, men även de förutsättningar och intressen som kan komma att beröras av projektet.

Samrådsunderlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Om länsstyrelsen beslutar att projektet antas medföra betydande miljöpåverkan ska miljöbedömning utföras och en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, tas fram i kommande arbete som en del av med arbetet med vägplanen. MKB:n är en del av vägplanen. Syftet med en miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska samråd hållas. Samråd är viktigt och sker under hela planläggningen fram till granskningen av vägplanen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra

myndigheter, organisationer, och enskilda som berörs. Alla synpunkter som kommer in under samrådsprocessen sammanställs och hanteras i en samrådsredogörelse.

I samrådshandlingens utformning av planförslag presenteras förslag till utformning av den nya vägen. I handlingen redogörs för vilka ytor (markanspråk) Trafikverket kommer att behöva ta i anspråk för att anlägga vägen – såväl permanent som tillfälligt under byggnationen. Här presenteras också vilka skyddsåtgärder som kan komma att bli aktuella.

I granskningshandlingen redovisar Trafikverket ett förslag till vägplan. Här redovisas permanenta och tillfälliga markanspråk samt skyddsåtgärder som ska fastställas. Myndigheter, organisationer, allmänheten och enskilda som berörs ges tillfälle att granska vägplanen.

Avslutningsvis tar Trafikverket fram en fastställelsehandling som slår fast markanspråket, skyddsåtgärder och tillfälliga nyttjanderätter. Innan vägplanen skickas till Trafikverkets centrala funktion Juridik och planprövning för fastställelse ska den tillstyrkas av länsstyrelsen. Vägplanen får överklagas till regeringen. Efter att vägplanen vunnit laga kraft kan arbetet med den nya vägen påbörjas.

2.2 Bakgrund

Projektet är beläget i nordvästra Skåne i Klippans och Perstorps kommuner och omfattar en del av väg 21. Aktuell sträcka är cirka 14 kilometer lång, från trafikplats Skåningstorp till Hyllstofta, och har en skyltad hastighet på i huvudsak 80 km/h. Större delen av sträckan är inom Klippans kommun, där knappt en kilometer av den östra delen ligger inom Perstorps kommun. Väg 21 binder samman Skånes nordvästra och nordöstra delar samt vidare mot Blekinge. Den är utpekad som riksintresse och är en funktionellt prioriterad väg för godstransporter, dagliga och långväga personresor med bil. Längs sträckan finns sex korsningspunkter med statliga respektive kommunala vägar. Även ett större antal enskilda vägar ansluter till väg 21 längs den aktuella sträckan. Inga busslinjer trafikerar idag sträckan och det finns inte heller några busshållplatser. Se Figur 1 för projektets geografiska placering samt den del av väg 21 som omfattas av projektet.

Aktuell sträcka mellan Klippan och Hyllstofta är den sista delen av stråket Åstorp – Kristianstad som saknar mittseparering och har begränsade omkörningsmöjligheter med köbildning och olyckor som följd. Sträckan är utpekad som en brist i Skånes regionala transportinfrastrukturplan.

Projektet innebär ombyggnation av väg 21 till mötteseparerad landsväg med goda omkörningsmöjligheter. Dubbelsidigt faunastängsel, planskild faunapassage och mittseparering ska bidra till att hastigheten kan ökas till 100 km/h som på resten av

väg 21. Mitträcke ansluter till befintligt mitträcke i väst och korsning mellan väg 21 och väg 1869 i öst.

2.3 Nationella mål

2.3.1 Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik från 1998 är ”att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Våren 2009 förtydligades det övergripande målet med två huvudmål: ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Funktionsmålet, som berör resans eller transportens tillgänglighet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet, som handlar om säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

2.3.2 Miljö kvalitetsmål

Riksdagen har antagit 16 nationella miljömål för en ekologiskt hållbar samhällsutveckling. I detta projekt berörs främst åtta av målen. Denna bedömning är preliminär och fler miljö kvalitetsmål kan tillkomma eller några tas bort under projektets gång. Detsamma gäller bedömningen av hur målen påverkas. De berörda målen samt riksdagens definition av dessa redovisas nedan.

- Begränsad klimatpåverkan. Halten av växthusgaser i atmosfären ska stabiliseras på en nivå där människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Detta är även ett globalt mål enligt FN:s ramkonvention för klimatförändringar.
- Frisk luft. Luften ska vara så ren att människors hälsa, djur, växter och kulturvärden inte skadas.
- Giftfri miljö. Förekomsten av ämnen i miljön som har skapats av samhället ska inte hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden.
- Levande sjöar och vattendrag. Sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras.

- Grundvatten av god kvalitet. Grundvattnet ska ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning och bidra till en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag.
- Ett rikt odlingslandskap. Odlingslandskapet och jordbruksmarkens värden för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena bevaras och stärks.
- God bebyggd miljö. Tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till god regional och global miljö.
- Ett rikt växt- och djurliv. Biologisk mångfald ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt för nuvarande och kommande generationer. Arters livsmiljöer och ekosystem samt deras processer och funktioner ska värnas.

2.4 Mål och syfte

2.4.1 Projektets ändamål

Projektet ska bidra till att öka trafiksäkerheten och förbättra transporteffektiviteten på väg 21 mellan Klippan och Hyllstofta i nordvästra Skåne. Genom att bygga om sträckan till en mötesseparerad landsväg med dubbelsidigt faunastängsel, planskild faunapassage och mittseparering, minskar risken för frontalkollisioner och olyckor med vilt. Denna förbättring möjliggör också en ökning av skyltad hastighet till 100 km/h vilket gynnar både godstransporter och persontrafik. Projektet syftar således till att skapa en säkrare och mer effektiv väg för alla trafikanter, samt att skydda mot viltolyckor.

2.4.2 Projektmål

- Minimera klimatpåverkan genom att lägga väglinjen för att komma så nära massbalans som möjligt.
- Minimera barriäreffekterna för djur och människor genom att anlägga faunapassage.
- Arbeta aktivt med byggharhet för breddningssträckor och byggnadsverk.
- Arbeta aktivt med materialval för konstruktion för att bidra till att uppnå klimatmål.
- Arbeta med byggharhet i vägplan och förfrågningsunderlag för att säkerställa arbetsmiljö under produktion och drift.
- Analysera och arbeta med samspel mellan parallellvägar och väg 21.
- Arbeta aktivt med dialog gällande markanspråk och enskilda vägar.

2.5 Tidigare studier och utredningar

Inför projektet har flera fördjupande studier och utredningar genomförts för att säkerställa en välgrundad planering. Resultaten från dem har inarbetats i samrådsunderlaget.

Följande studier ligger till grund som förberedelse:

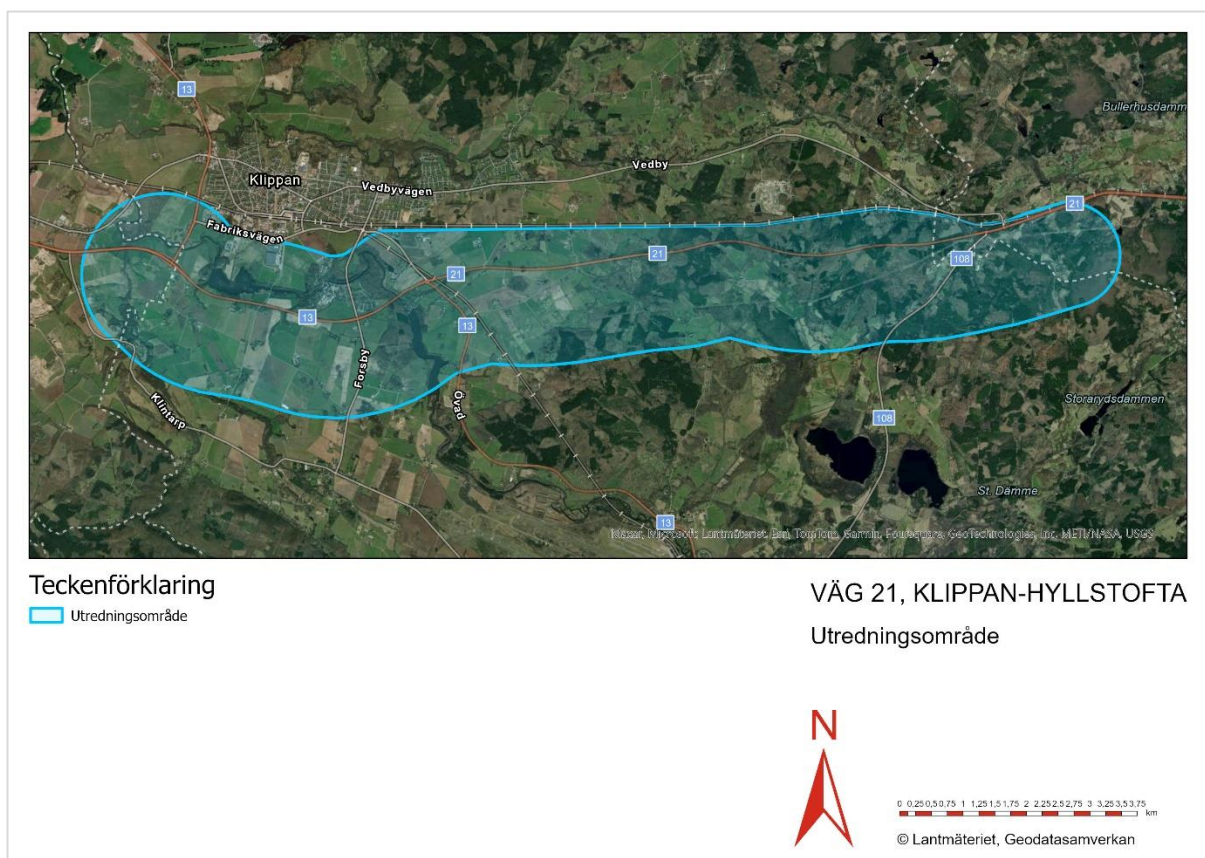
- Bedömning av förutsättningar för fladdermöss
- Inventering av groddjur
- Översiktlig riskanalys nivå 2 yt- och grundvatten
- EVA-kalkyl
- Vägutredning väg 21
- Åtgärdsvalsstudie (ÅVS), säker framkomlighet riksväg 21 Klippan-Hyllstofta
- Naturvärdesinventering
- Arkeologisk utredning

Vägutredningen utfördes år 2022 och studerade lämpliga åtgärder för att mittseparera sträckan mellan Klippan och Hyllstofta på väg 21. Syftet med utredningen var att undersöka anslutningar mot väg 21, både enskilda, kommunala och statliga och föreslå åtgärder för ombyggnad av korsningarna i samband med mittseparering av väg 21.

3 Avgränsningar

3.1 Utrednings- och influensområde

Utredningsområdet utgörs till stor del av åkermark och skogslandskap och är begränsat till den sträcka på väg 21 som inte är utbyggd till mötesseparerad väg. I Figur 3 är projektets utredningsområde markerat.



Figur 3 Projektets utredningsområde

I projektet redovisas även påverkansområde som är kopplat till den yta som breddning kommer att påverka omkringliggande mark.

Beskrivningen av projektets effekter begränsas geografiskt till ett influensområde. Influensområdet är det område inom vilket miljöeffekter bedöms kunna uppstå om vägplanen genomförs.

Influensområdets storlek varierar beroende på vilken miljöaspekt som studeras. Storleken på influensområdet kan således inte avgränsas exakt på en karta. För vissa aspekter är det begränsat till vägens närområde, medan det för andra som exempelvis buller och landskapsbild är större.

3.2 Tidplan för genomförande

Projektet förväntas ha en lagakraftvunnen vägplan under år 2027, varefter byggstart kan ske så snart en entreprenör anlitas. Byggtiden beräknas till drygt två år.

4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1 Markanvändning

Den berörda vägsträckan ligger i övergångszonen mellan västra Skånes jordbrukslandskap och norra Skånes skogs- och mellanbygder. Den västra delen av utredningsområdet präglas av Rönne å och vägen löper här genom ett odlingslandskap. Den största arealen av jordbruksmarken utgörs av åkermark där man odlar grödor eller permanent gräs, men det finns också betesmarker och andra gräsmarker med kontinuitetsvärden.

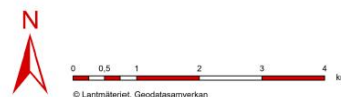
I den västra delen av utredningsområdet återfinns objekt som är stödberättigade som jordbruksmark enligt EU:s definitioner, se Figur 4. Den östra delen av utredningsområdet präglas av ett skogslandskap med omväxlande sumpskogar, våtmarker och småvatten. En övervägande del av skogarna utgörs av lövskog. Bok och ek dominerar bland ädellövträdslagen och på fuktigare delar växer björk och klibbal. Barrskogarna i området är produktionsartade med gran som det dominerande trädslaget.



Teckenförklaring

- Ängs- och betesmark
- Jordbruksblock
- Påverkansområde
- Inventeringsområde
- Utredningsområde

VÄG 21, KLIPPAN-HYLLSTOFTA



Figur 4 Ortofoto över området där mark som är stödberättigad som jordbruksmark enligt EU:s definitioner indikeras med beige polygoner.

4.2 Boendemiljö

4.2.1 Bebyggelse och målpunkter

Söder om Klippan och väg 21 ligger några mindre bostadsområden vars koppling till Klippan är viktig. Bebyggelsen längs vägen består av enskilda hus och enstaka verksamheter.

Från bostäder norr om väg 21 måste vägen korsas för att ta sig till friluftsliv på Söderåsen.

Flera fastigheter sträcker sig längs båda sidor av väg 21 och måste i de fallen korsa vägen för att kunna nå båda sidor av sin fastighet.

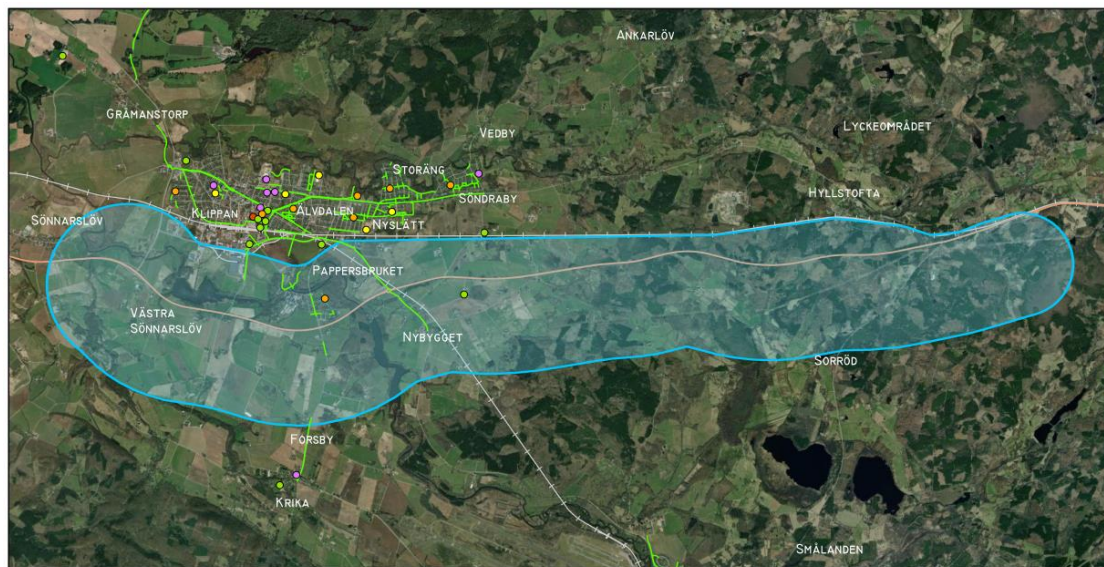
4.2.2 Barn

I propositionen *Strategi för att förverkliga FN:s konvention om barnets rättigheter i Sverige* (Prop. 1997/98:182) framhålls att utveckla barnperspektivet så att barnets bästa sätts i centrum. En förutsättning för att gradvis förbättra barns villkor är att ändra arbetsätt och förhållningssätt i olika verksamheter och på olika nivåer i samhället.

För att beakta och tydliggöra barnperspektivet för den fortsatta planeringsprocessen inom ramen för projekt Väg 21 Klippan-Hyllstofta har en förenklad barnkonsekvensanalys (BKA) tagits fram.

Ett flertal tänkbara målpunkter har identifierats i och i anslutning till utredningsområdet för att påvisa hur barns och ungas rörelsemönster ser ut, Figur 5. Målpunkterna innefattar skolor, förskolor, lekplatser, badhus och fritidsanläggningar såsom sport- och idrottsplatser, ridskolor, musikskolor och fritidsgårdar.

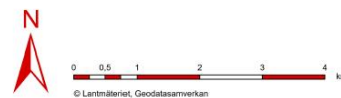
De barn och unga som rör sig över väg 21 är främst de som bor söder om vägen då majoriteten av identifierade målpunkter, även förskolor och skolor, är lokaliserade norr om väg 21 i Klippans tätort. Det finns gång- och cykelvägar till skolor och fritidsaktiviteter inom Klippans tätort.



Teckenförklaring

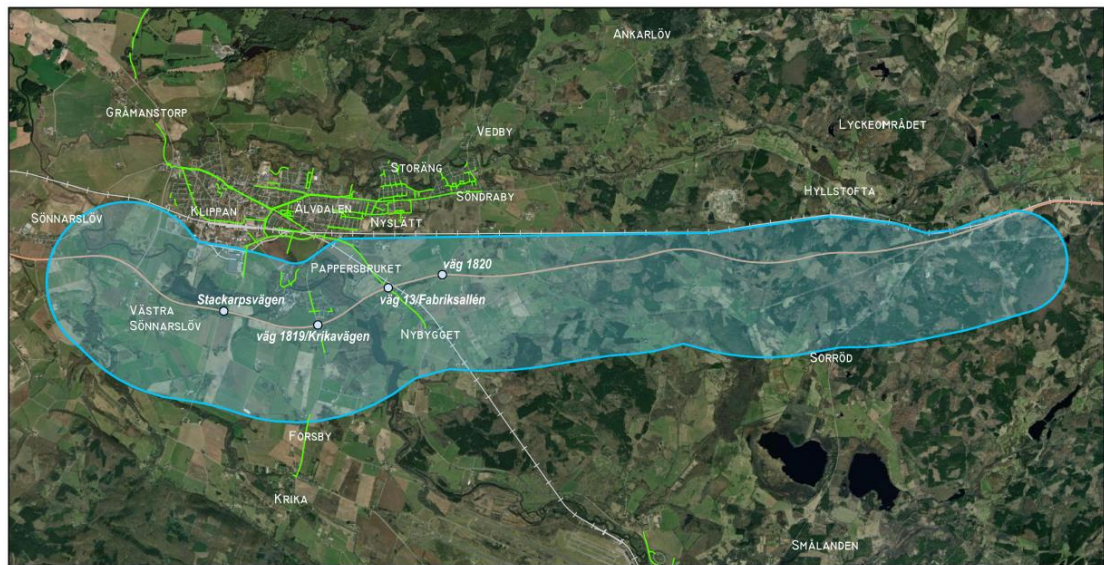
- Lekplatser
- Fritidsanläggning
- Badhus
- Förskola
- Skola
- Gång- och cykelvägar
- Utredningsområde

VÄG 21, KLIPPAN-HYLLSTOFTA



Figur 5 Målpunkter för barn och unga

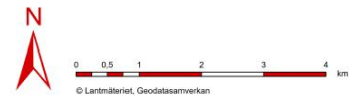
Ett antal korsningspunkter vid väg 21 som bedöms vara relevanta för barns och ungas rörelsemönster har identifierats och illustreras nedan i Figur 6. Gång- och cykelpassager över väg 21 är begränsade. Endast vid cirkulationsplatsen vid väg 13/Fabriksallén förekommer en gång- och cykelväg över väg 21. Korsningen med Stackarpsvägen är planskild och går under väg 21. Vid korsningen förekommer ingen gång- och cykelväg. Övriga korsningar med väg 21 är i plan där oskyddade trafikanter behöver röra sig i blandtrafik, detta innefattar fyrvägsskälet med väg 1819/Krikavägen och fyrvägsskälet med väg 1820.



Teckenförklaring

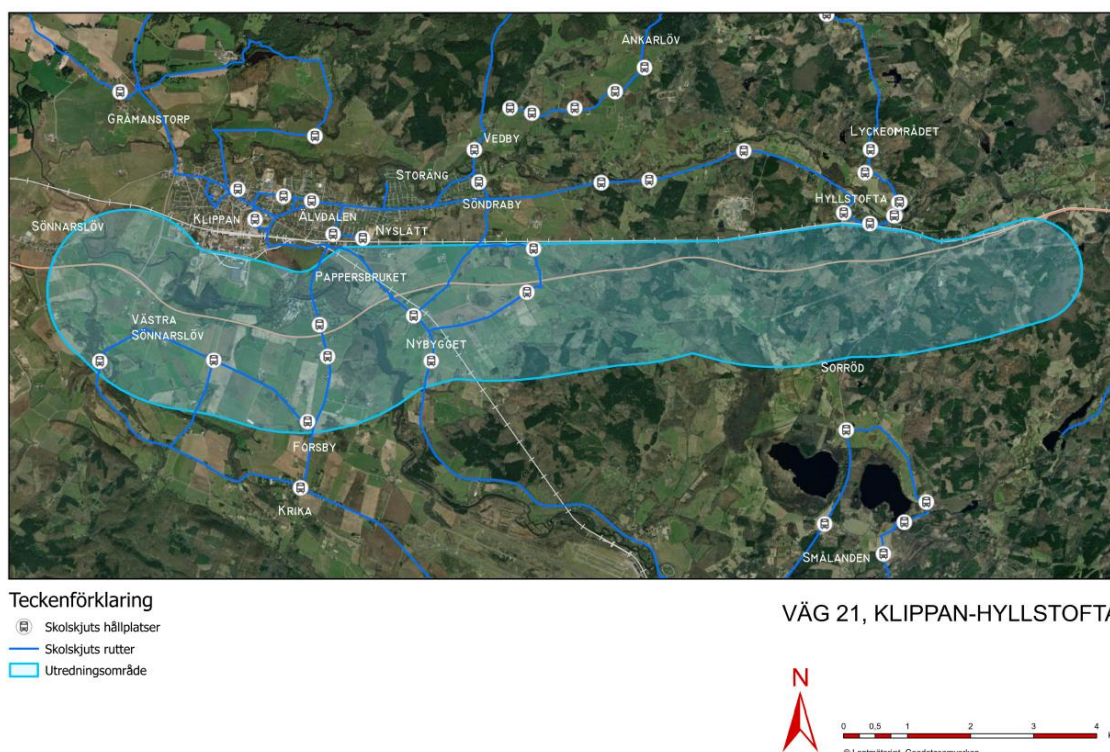
- Korsningspunkt
- Gång- och cykelvägar
- Utredningsområde

VÄG 21, KLIPPAN-HYLLSTOFTA



Figur 6 Befintliga gång- och cykelvägar och relevanta korsningspunkter vid väg 21

Rutter för skolskjuts samt av- och påstigningsplatser presenteras nedan i Figur 7. Av de korsningspunkter som är i plan förekommer rutter för skolskjuts. Vid den planskilda korsningen vid Stackarpsvägen passerar däremot inte skolskjutsen. Skolskjutsen omfattas av ett stort uppsamlingsområde med många av- och påstigningsplatser. Barn och unga som ska ta sig till eller från av- och påstigningsplatserna för skolskjutsen behöver dock till stor del röra sig i blandtrafik då gång- och cykelvägnätet inte förekommer i någon större utsträckning utanför Klippans tätort.



Figur 7 Rutter och hållplatser för skolskjuts

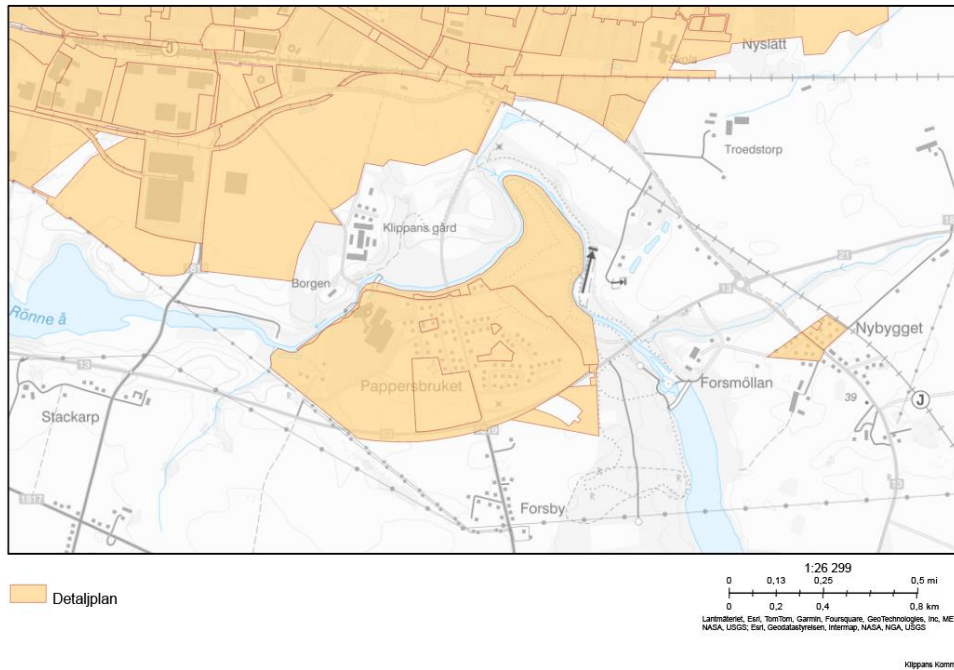
4.2.3 Kommunala planer

I Klippans kommuns gällande översiktsplan från 2022 pekas väg 21 ut som ett transportsamband som är av särskild vikt för kollektivtrafik, godstrafik och persontrafik i kommunens utvecklingsriktning. Översiktsplanen pekar även ut området söder om väg 21 i anslutning till gällande detaljplan, stadsplan och byggnadsplaner som intresseområde för verksamheter.

Utbyggnad av väg 21 längs sträckan mellan Klippan och Hyllstofta beskrivs även i regional transportinfrastrukturplan 2018–2019 samt i Familjen Helsingborgs strukturplan.

Det förekommer ett antal gällande detaljplaner inom vägplanens utredningsområde. Det är främst detaljplaner belägna söder om järnvägen vid Klippans industriområde samt i anslutning till Fabriksvägen och Fabriksallén. Därutöver är det detaljplaner i småorten Nybygget söder om väg 21, se Figur 8.

I projektområdets västra del, söder om Klippans tätort, finns fyra detaljplaner som sträcker sig över väg 21 och kan påverkas av vägplanen, detta omfattar byggnadsplaner A1946-12-18 och 1969-03-31, stadsplan 1976-06-30 samt detaljplan 1991-01-22.



Figur 8 Gällande detaljplaner i anslutning till väg 21. Karta hämtad från Klippans kommun.

Inom vägplanens utredningsområde finns även pågående planer. Detta inkluderar Planprogram för Bruksallén där det planeras för en ny stadsdel, söder om Klippans tätort, mellan järnvägen och pappersbruket. Kommunen avser även att möjliggöra för mer verksamhetsmark väster om väg 13 i Klippans tätort, både norr och söder om järnvägen. Det planerade området förekommer inom utredningsområdet.

4.2.4 Buller

Området påverkas idag av buller främst från vägtrafik på väg 21, men viss bullerpåverkan finns även från andra statliga vägar samt från järnväg framför allt i utredningsområdets östra del (sträckan Hässleholm-Åstorp). Den skyltade hastigheten på aktuell sträcka är 80 km/h och antalet fordon per dygn varierar från 5 320 fordon/dygn i östra delen av sträckan upp till 7 950 fordon/dygn i västra delen. Andelen tung trafik varierar mellan 10 och 12 % längs sträckan.

Bostadsbebyggelsen längs sträckan utgörs både av villaområden samt enskilda villor som ligger utspridda längs vägen. I dagsläget utsätts 25 bostadsfastigheter för ljudnivåer vid fasad som överskrider riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå, som gäller långsiktigt i enlighet med infrastrukturpropositionen 1996/97:53. Inga bostäder beräknas dock ha så höga bullernivåer att de faller inom ramen för Trafikverkets åtgärdsnivåer i enlighet med det nationella åtgärdsprogrammet mot buller för befintliga bostäder. Åtgärdsnivåer finns för ekvivalent ljudnivå på uteplats (65 dBA) samt ekvivalent och maximal ljudnivå inomhus i bostadsrum (40 respektive 55 dBA), Eftersom inga bostäder beräknas överskrida någon av de nivåerna, är inga bullerskyddsåtgärder utförda av Trafikverket längs sträckan.

Åtgärdsprogrammet syftar till att vidta bullerskyddsåtgärder i befintlig miljö för de värst bullerutsatta bostäderna, det vill säga bostäder med ljudnivåer som överskrider någon av de angivna åtgärdsnivåerna.

4.2.5 Luft

Då de aktuella vägvagnsnitten ligger i ett fritt och öppet läge med god luftväxling bedöms halterna av luftföroreningar på lokal nivå i nära anslutning till vägen (exempelvis vid närmsta bostad) inte överstiga miljökvalitetsnormerna för utomhusluft vare sig i nuläget eller vid framtida trafikering på vägen. Aspekten luftmiljö kan därmed avgränsas bort i det fortsatta arbetet.

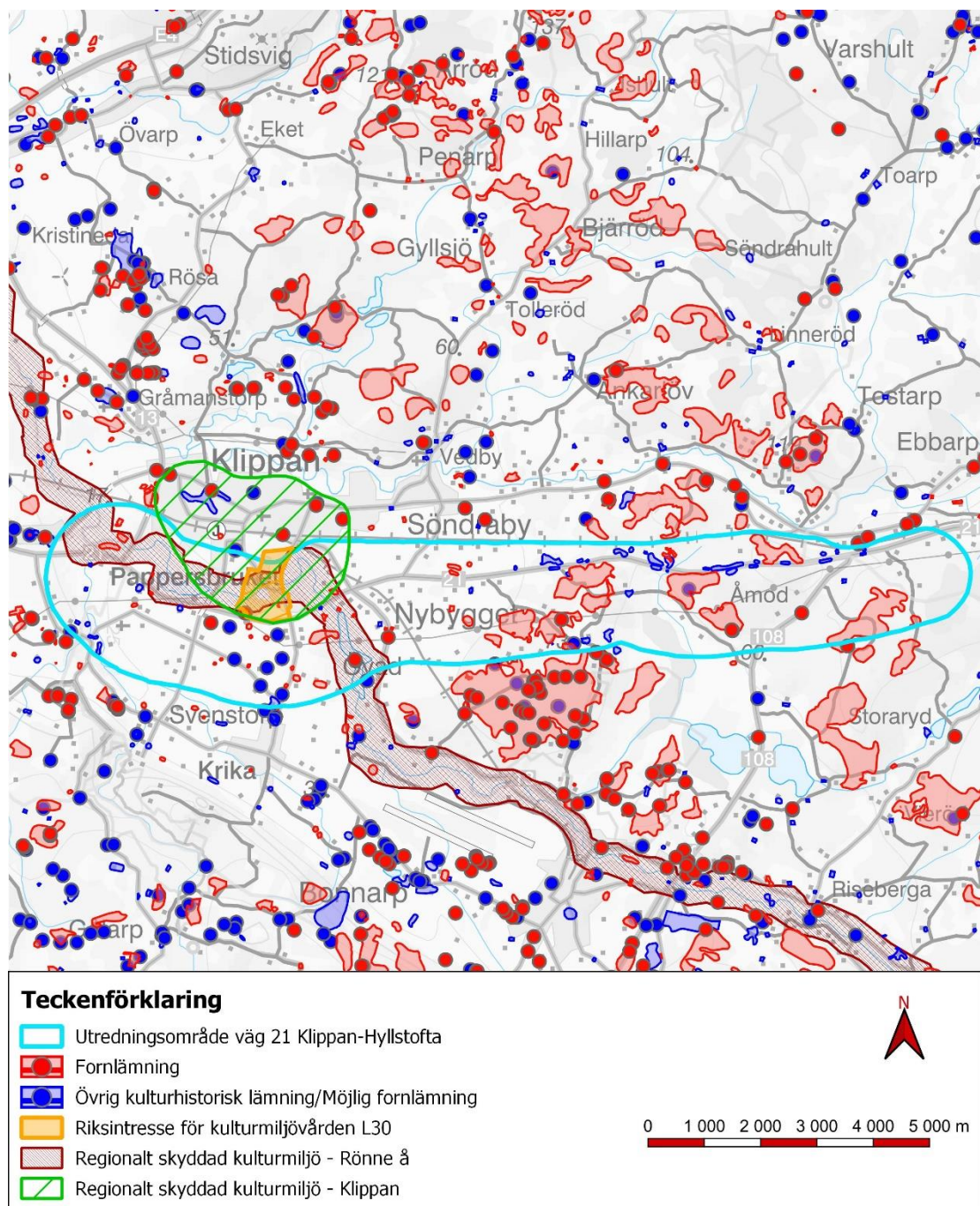
4.3 Kulturmiljö

Utredningsområdet har två distinkta delar som återspeglar sig såväl i landskapet som i lämningsbilden. Landskapet i den västra delen, från trafikplats Skåningstorp fram till Lilla Björket, tillhör den skånska landskapskaraktären Ängelholmsslätten. Denna utgörs av ett låglänt landskap av fullåkersbygd kopplad till Rönne å (Reiter 2007). Präglad av sina odlings- och betesmarker består denna del av utredningsområdet av storskaliga, öppna rum med långa siktlinjer. Lämningsbilden i utrednings- och influensområdet i den västra delen utgörs främst av förhistoriska lämningar som boplatser och gravar. Den östra delen av utredningsområdet tillhör landskapskaraktären Den centrala mellanbygden (Reiter 2007). Här skiftar landskapet mot ett mer kuperat, mosaik- och skogslandskap med mindre landskapsrum och kortare siktlinjer. Lämningsarna i den östra delen är betydligt fler än i den västra och härrör huvudsakligen från historisk tid.

I hela området finns relativt dominanta moderna inslag i form av väg 21, järnväg, industrier och kraftledning. Den del av väg 21 som ligger inom utredningsområdet anlades under tidigt 1980-tal (Trafikverket PMSv4 Extern) och har inga historiska föregångare. Den västra delen av utredningsområdet är starkt påverkad av intensivt modernt jordbruk.

Kända värden

Nedan redovisas utpekade och skyddade objekt och områden med kulturmiljövärden som ansluter till det aktuella vägområdet. Alla utpekade värden redovisas på karta, se Figur 9.



Figur 9. Karta över utredningsområdet och utpekade kulturmiljövården.

4.3.1.1 Riksintresse för kulturmiljövården

Del av utredningsområdet ligger inom ett riksintresse för kulturmiljövården, Klippans pappersbruk [L 30] (Gråmanstorp och Västra Sönnarlövs sn) se Figur 9. Som motivering för detta riksintresse har angivits att Klippan är en industrimiljö med det äldsta i drift varande pappersbruket i landet.

Det uttryck som riksintresset vill värna i området är tegelarkitekturen i form av industri och bostadsbyggnader med 1800-tals och 1900-talsprägel.

4.3.1.2 Fornlämningar, möjliga fornlämningar samt övriga kulturhistoriska lämningar

Inom utredningsområdet finns nittiofem registrerade lämningar varav femtiotvå är fornlämningar, tjugoåtta är möjliga fornlämningar och femton är övriga kulturhistoriska lämningar, se

Lämningarna i området består i första hand av fossil åkermark. Detta är rester efter äldre åkerbruk, med röjningsrösen, terrasskanter och andra ålderdomliga formelement. De lämningar som bedömts domineras av äldre formelement bedöms som fornlämning medan övriga bedöms som övrig kulturhistorisk lämning. I de fall den antikvariska statusen är oklar bedöms de som möjlig fornlämning. Äldre bebyggelselämningar som gård/bytomter samt lägenhetsbebyggelse finns även inom utredningsområdet. Strax utanför utredningsområdet söder om Klippans pappersbruk finns gravhögen L1988:8420. Inom området finns även flera förhistoriska boplatser.

Den arkeologiska utredning (Steg 1) som genomfördes inom ramarna för projektet 2022 har pekat ut ett antal objekt för vidare arkeologisk utredning (Steg 2). Dessa objekt är i första hand bedömda boplatsslägen som kan innehålla fornlämningar. Beroende på vald sträckning kommer länsstyrelsen att besluta om genomförande av denna undersökning i berörda områden. Denna kan då komma att uppdaga hittills okända lämningar.

Tabell 1. Kända kulturhistoriska lämningar i undersökningsområdet

Lämningsnr	Lämningstyp	Antikvarisk bedömning
L1988:8682	Blästbrukslämning	Fornlämning
L1987:5783	Blästplats	Fornlämning
L1987:1015	Boplats	Möjlig fornlämning
L1987:1234	Boplatsområde	Fornlämning
L1988:8513	Fyndsamling	ÖKL
L1987:1757	Husgrund, förhist/medeltid	Fornlämning
L1988:8420	Hög	Fornlämning
L2022:4880	Lägenhetsbebyggelse	Möjlig fornlämning
L2022:4860	Lägenhetsbebyggelse	ÖKL
L1987:2073	Minnesmärke	ÖKL
L1987:1834	Linbastu	ÖKL
L1987:1835	Salpeterugn	ÖKL
L1987:1684, L2023:1480, L1988:8645	Fossil åker	Fornlämning

Lämningsnr	Lämningsstyp	Antikvarisk bedömning
L2022:5045, L2022:5046, L1987:1894, L2022:5035, L2022:5038, L2022:5042, L2022:5037, L2022:5050, L2022:5034, L2022:5044, L2022:5040, L2022:5041, L2022:5043, L2022:5047, L2022:5048	Fossil åker	Möjlig fornlämning
L2022:5032, L2022:5036, L2022:5039, L2022:5033	Fossil åker	ÖKL
L1987:1431, L1987:1559, L1988:8633, L1988:8514, L1988:8791, L1988:8511	Fyndplats	ÖKL
L1987:1632, L1988:8824, L1987:2125, L2023:3586, L2023:3585, L1987:1831, L1987:18, L1988:8512, L1988:8419, L1988:8421, L1988:8815, L1988:8814, L1988:8703, L1988:8683, L1987:1777	Boplats	Fornlämning
L1987:1557, L1987:1558, L1987:2235, L1987:2171, L1987:2029, L1987:1182, L1988:8525, L1987:1504, L1987:1353, L1987:2102, L1988:8530	Bytomt/gårdstomt	Fornlämning
L1987:1624, L1987:1931, L1987:1830, L1988:8850, L1988:8772, L1987:1379, L1988:8681, L1987:2234, L1987:2115, L1987:1326, L1988:8433	Bytomt/gårdstomt	Möjlig fornlämning
L1987:1671, L1987:326, L1987:600, L1987:394, L1987:1110, L1987:1016, L1987:1091, L1987:1522, L1987:1469, L1987:1471, L1987:1852	Område med fossil åkermark	Fornlämning
L1987:166, L1987:167, L1987:1037, L1988:8584, L1988:8833	Stensättning	Fornlämning
L1987:830, L1987:2254	Vägmärke	Fornlämning

4.3.1.3 Kulturmiljöprogram Klippan

Undersökningsområdet skär igenom det regionala kulturmiljöprogrammet Klippans område. Klippans kulturmiljöprogram omfattar ett stort geografiskt

område som innehåller stora delar av samhället Klippan. Den del som är aktuell för detta projekt är Klippans pappersbruk. Kärnvärdena här är främst den långa kontinuiteten hos de industriella bebyggelseämningarna inom bruksområdet (se Figur 9).

4.3.1.4 Rönne å

Rönne å kulturmiljöprogram omfattar ett stort geografiskt område som innehåller stora delar av Rönne ås dalgång. Den del av området som berörs av projektet är dalgången från direkt väster om Klippans pappersbruk till direkt söder om Forsmöllan. Kärnvärdena här är Rönne ås sankta strandängar, som under mycket lång tids utnyttjats för bete. Ett ytterligare kärnvärde är kraftförsörjningen och de anläggningar som visar hur vattenkraften utnyttjats för olika processer och i de flesta fall varit direkt avgörande för verksamhetens lokalisering (se Figur 9).

4.3.2 Kulturhistorisk värdering

Den västra delen av det aktuella vägområdet är beläget i ett landskap som tydligt präglats av intensivt modernt jordbruk. Dessa moderna jordbruksmarker är dock inte utan kulturhistoriskt värde då de måste ses i ljuset av att vara en vidareutveckling av det historiska landskapsbruket, då detta är en plats som använts i samma syfte under mycket lång tid. Byggnationen av väg 21 under tidigt 1980-tal innebar att tidigare rumsliga relationer och enheter i viss mån bröts, men vägbanken är i stora delar relativt låg vilket innebär att de långa siktlinjer som präglar ett historiskt odlingslandskap fortfarande finns kvar. De medeltida gårdar som gett mindre orter längs vägen sina namn kan ofta fortfarande identifieras i landskapet. Detta ger kulturlandskapet ytterligare en historisk förankring som ökar upplevelsevärdet.

Rönne ås dalgång är ett viktigt inslag i kulturlandskapet. Ån har historiskt sett varit en helt avgörande faktor. Först vid skapandet av en attraktiv livsmiljö under stenåldern och fortsatt som den viktigaste beståndsdel i uppbyggandet av en bruksmiljö, det vill säga möjligheten till lokal kraftförsörjning.

Klippans bruk är ett dominant inslag i den lokala kulturmiljöbild. Bruket är starkt förknippat med den lokala identiteten och dessutom det äldsta fungerande bruket av sitt slag i Sverige.

I de östra delarnas skogsmarker finns de fossila åkermarkerna som vittnar om äldre tiders småskaliga utmarksjordbruk. Fossil åkermark i form av omfattande röjningsröseområden är mycket utbredd i och typisk för denna del av Skåne, och utgör en del av den lokala kulturlandskapskaraktären.



Figur 10. Hög L1988:8420 markerad med röd prick på kartan.

I området finns också förhistoriska lämningar i form av boplatser. Dessa är dock kraftigt påverkade av det moderna jordbruket och har då de finns under markytan inget upplevelsevärde för en besökare utan förkunskap. Gravhögen L1988:8420 är en av mycket få förhistoriska lämningar i området som fortfarande är synlig i dagens landskap och den har därför har ett relativt högt upplevelsevärde (Figur 10).

4.3.2.1 Värdebärande karaktärsdrag

Här redovisas värdebärande karaktärsdrag att förhålla sig till.

- Upplevelsen av den historiska kontinuiteten hos odlingslandskapet, med siktlinjer över de stora landskapsrummen och de kvarvarande historiska gårdarna.
- Den regionalt skyddade kulturmiljön Rönne å med sina inblickar mot den vattenväg som så länge varit områdets livsnerv.
- Den nationellt och regionalt skyddade kulturmiljön Klippan med sin unika bevarade historiska bruksmiljö.
- Gravhögen L1988:8420.
- De kända kulturhistoriska lämningarna i området bestående av boplatslämningar och fossil åkermark.

4.4 Naturmiljö

I västra delen av området består befintlig miljö av ett omväxlande mosaiklandskap kring Rönneås dalgång med gamla betesmarker och andra långsiktigt brukade markområden. Området längs med Rönne å söder om Klippan utgör riksintresse för

naturvård. Området ansluter direkt till samt korsar väg 21. I dalgången finns av Skogsstyrelsen utpekade nyckelbiotoper samt områden med höga naturvärden skyddade genom frivilliga avtal mellan markägare och stat. Österut övergår sedan landskapet succesivt till ett skogslandskap växlat med högmossar, sumpskog och småvatten. Området är till delar brukat med både planterad skog och extensiv jordbruksmark. Området ligger i den del av Skåne som är det artrikaste området för fladdermöss i landet, men även flera andra artgrupper kan anses ha skyddsvärda förekomster.

4.4.1 Riksintressen för naturmiljö

Områden som enligt miljöbalken kap. 3 och kap. 4 klassas som riksintresse är områden som bedöms vara betydelsefulla för riket i sin helhet. Inom utredningsområdet finns fyra riksintressen, två för naturvård, ett för friluftsliv och ett för kulturmiljövård, se Tabell 2. Samtliga ligger inom den västra delen av utredningsområdet, se Figur 11.

Tabell 2 Tabellen redovisar områden för riksintresse för naturvård, friluftsliv och kulturmiljövård

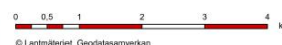
Riksintresse	Beteckning	Namn
Naturvård	N48	Söderåsen med vattendrag och Jällabjär
Naturvård	N40	Rönneåns dalgång – Ageröds mosse
Friluftsliv	FM04	Rönneå
Kulturmiljövård	L30	Klippans pappersbruk



Teckenförklaring

-  Riksintresse kulturmiljö
-  Riksintresse friluftsliv
-  Riksintresse naturvård
-  Påverkansområde
-  Inventeringsområde
-  Utredningsområde

VÄG 21, KLIPPAN-HYLLSTOFTA



© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Figur 11 Lokalisering av riksintressen inom utredningsområdet

4.4.2 Naturvärden

Naturvärdesinventeringen som genomfördes av Svensk Naturförvaltning AB 2023 gjordes med syftet att identifiera, dokumentera och klassificera naturvärden inom området. Undersökningen genomfördes i två delar, med en inledande förstudie som låg till grund för fältinventeringen. Området för förstudien utgörs av en kilometer i alla väderstreck från väg 21. Inventeringsområdet i fält är drygt 154 hektar stort och utgörs av ett område på 50 meter åt alla väderstreck från vägens kant på samma vägsträcka. Inom inventeringsområdet identifierades totalt 202 naturvärdesobjekt. Två objekt bedömdes ha högsta naturvärde (klass 1), sex objekt högt naturvärde (klass 2), 87 objekt påtagligt naturvärde (klass 3) och resterande 107 objekt visst naturvärde (klass 4). Påverkansområdet omfattar det området som projektet kan komma att göra den direkt påverkan på omgivningen. Detta område identifieras som den zon där projektets åtgärder kan leda till fysiska förändringar i miljön, såsom markarbeten, förändringar i vegetation eller påverkan på djurliv. Påverkansområdet är avgränsat för att tydliggöra var projektets aktiviteter kan få konsekvenser för naturvärden. Utanför påverkansområdet sträcker sig inventeringsområdet, som omfattar ett bredare område där naturvärden har kartlagts. Det är dock endast de naturvärden som ligger innanför påverkansområdet som riskerar att påverkas av projektet och som därför kommer att beaktas i planeringen.

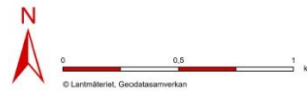
Området kring Rönne å har högst naturvärde inom inventeringsområdet och här återfinns båda naturvärdesobjekten med högsta naturvärde. Dessa naturvärdesobjekt illustreras nedan i Figur 12 i förhållande till påverkansområdet för projektet. Ytterligare ett objekt är lokaliserat i den östra delen av inventeringsområdet och presenteras i Figur 13.



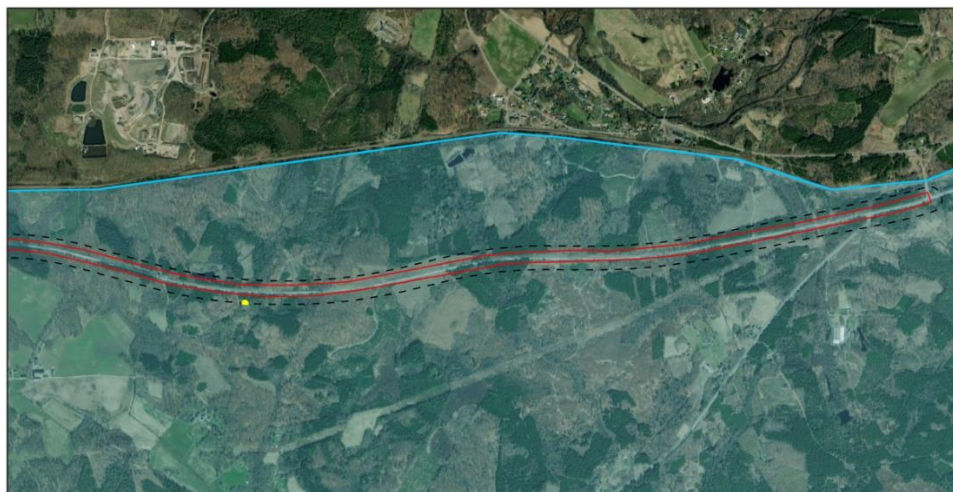
Teckenförklaring

- Naturvärdesobjekt klass 1
- Naturvärdesobjekt klass 2
- Påverkansområde
- Inventeringsområde
- Utredningsområde

VÄG 21, KLIPPAN-HYLLSTOFTA



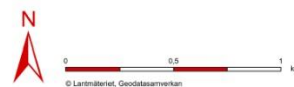
Figur 12 Naturvärdesobjekt med högsta naturvärde (klass 1) eller högt naturvärde (klass 2) i den västra delen av inventeringsområdet.



Teckenförklaring

- Naturvärdesobjekt klass 1
- Naturvärdesobjekt klass 2
- Påverkansområde
- Inventeringsområde
- Utredningsområde

VÄG 21, KLIPPAN-HYLLSTOFTA



Figur 13 Naturvärdesobjekt med högsta naturvärde (klass 1) eller högt naturvärde (klass 2) i den östra delen av inventeringsområdet.

4.4.2.1 Vägkanter

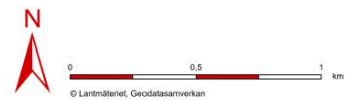
Av de totalt 202 naturvärdesobjekten utgjordes 32 av vägkanter där 20 bedömdes ha ett visst naturvärde och 12 hade påtagligt naturvärde. Naturvärdesobjektens geografiska lokalisering i förhållande till projektets påverkansområde illustreras nedan i Figur 14 till Figur 16.



Teckenförklaring

-  Naturvärdesobjekt artrik väggkant
-  Naturvärdesobjekt väggkant
-  Påverkansområde
-  Inventeringsområde
-  Utredningsområde

VÄG 21, KLIPPAN-HYLLSTOFTA



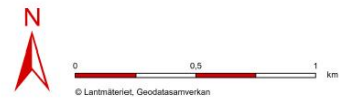
Figur 14 Naturvärdesobjekt vid väggkant eller artrik väggkant i den västra delen av inventeringsområdet.



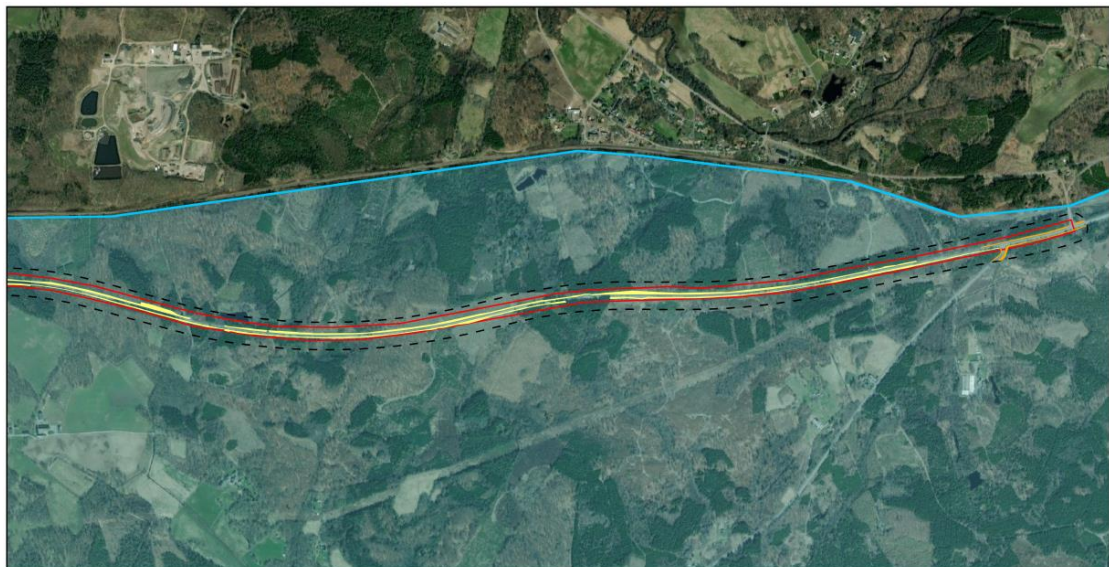
Teckenförklaring

- Naturvärdesobjekt artrik väggkant
- Naturvärdesobjekt väggkant
- Påverkansområde
- Inventeringsområde
- Utredningsområde

VÄG 21, KLIPPAN-HYLLSTOFTA



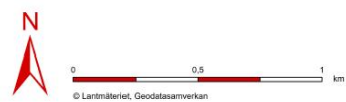
Figur 15 Naturvärdesobjekt vid väggkant eller artrik väggkant i den centrala delen av inventeringsområdet.



Teckenförklaring

- Naturvärdesobjekt artrik väggkant
- Naturvärdesobjekt väggkant
- Påverkansområde
- Inventeringsområde
- Utredningsområde

VÄG 21, KLIPPAN-HYLLSTOFTA



Figur 16 Naturvärdesobjekt vid väggkant eller artrik väggkant i den östra delen av inventeringsområdet.

Det som sammanfattade vägganter med påtagligt naturvärde var en artrik fältflora där växter som åkervädd, ängsvädd, blåmunkar, liten blåklocka, gulmåra och getväppling var rikligt förekommande. Förekomst av den fridlysta orkidén skogsknipprot var också en faktor som bidrog till ett påtagligt naturvärde. Vägganterna har värde för insektsfaunan i området och bitvis förekommer steklar, fjärilar och blomflugor, se Figur 17. Två rödlistade fjärilar, bredbrämad bastardsvärmare och sexfläckig bastardsvärmare noterades och ett stort antal sexfläckiga bastardsvärmare identifierades. De fridlysta lummerväxterna mattlumner och revlumner har också identifierats längs vägganten. Lummerväxterna växer längs den östra delen av sträckan, Figur 20 redovisar var lumner noterats i naturvärdesinventeringen.



Figur 17 Väggkant med artrik fältflora och påtagligt naturvärde

Inom jordbruksmarken fanns också flera naturvärdesobjekt och 36 av dem utgjordes av en biotop inom jordbruk med visst till högt naturvärde. 18 objekt bestående av öppna kultiverade betesmarker med visst till påtagligt naturvärde identifierades, se Figur 18.



Figur 18 Öppen kultiverad betesmark med påtagligt naturvärde.

4.4.3 Naturreservat

Inget naturreservat är i direkt anslutning till den aktuella sträckan. De områdesskydd, Natura 2000 områden och naturreservat Herrevadskloster som ligger i närområdet ligger uppströms i förhållande till Rönne å och bedöms därför inte komma att påverkas av åtgärden.

4.4.4 Naturvårdsarter

Naturvårdsarter är ett samlingsbegrepp för arter som behöver uppmärksammas inom naturvården. Det avser arter som är extra skyddsvärda. I begreppet ingår rödlistade arter, fridlysta arter och sådana som är listade i EU:s art- och habitatdirektiv, signalarter, ansvarsarter samt nyckelarter.

I naturvärdesinventeringen noterades 59 arter som omfattas av artskyddsförordningen, 48 fåglar, tre groddjur, fyra kräldjur och fyra kärlväxter.

4.4.4.1 Fåglar

Samtliga fågelarter som noterades under inventeringen omfattas av artskyddsförordningen där tolv av fågelarterna är rödlistade som sårbar till starkt hotad; entita, fiskmås, gråkråka, grönfink, gulspurv, spillkråka, stare, sävsparv, talltita, tofsvipa, tornseglare och ärtsångare. Åtta av arterna är prioriterade arter enligt skogsvårdslagen och två arter är upptagen på fågeldirektivets Bilaga 1.

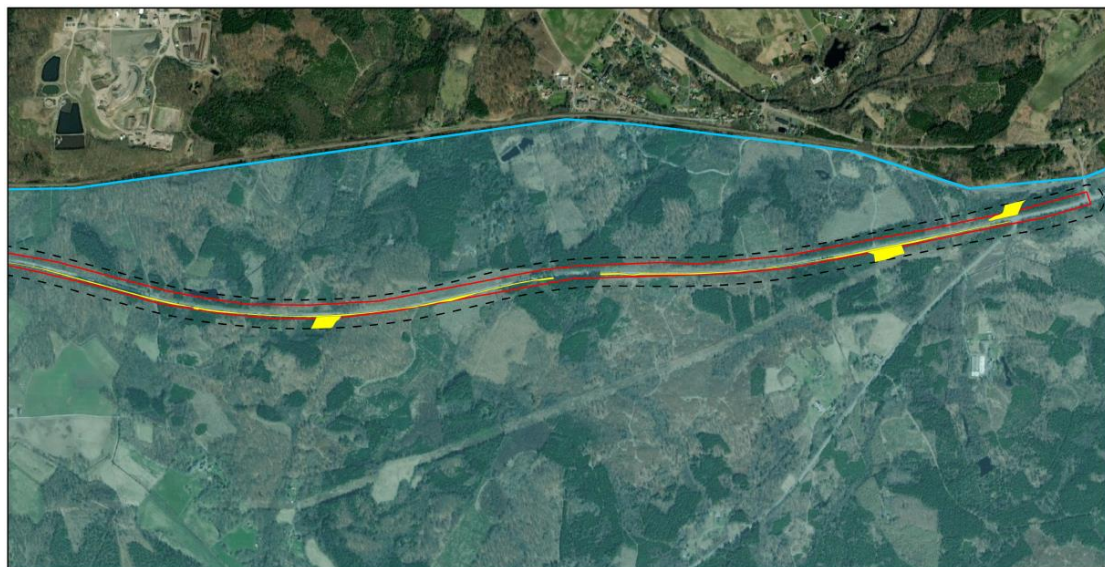
4.4.4.2 Kärlväxter

Två arter ur familjen lummerväxter *Lycopodiaceae* har identifierats i inventeringsområdet, mattlumner *Lycopodium clavatum* och revlumner *Lycopodium annotinum*. Samtliga arter är fridlysta enligt artskyddsförordningen.



Figur 19 Mattlumner

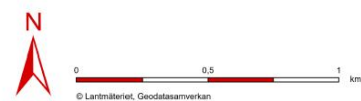
Nedan i Figur 20 redovisas lokaliseringen för lummerväxterna inom inventeringsområdet, detta omfattar endast den östra delen av området.



Teckenförklaring

-  Lummerväxter
-  Påverkansområde
-  Inventeringsområde
-  Utredningsområde

VÄG 21, KLIPPAN-HYLLSTOFTA



Figur 20 Lummerväxter inom inventeringsområdet.

I den västra och centrala delen av inventeringsområdet identifierades orkidén skogsknipprot *Epipactis helleborine* på ett stort antal platser, både i väggkanten samt inom intilliggande lövskogar. Artskyddsförordningen stadgar att orkidéer är fridlysta i hela landet. Enligt artportalen har även Sankt Pers nycklar *Orchis mascula*, registrerats inom inventeringsområdet. Arten återfanns inte under denna inventering men kan mycket väl växa i anslutning till Stackarpsdammen där även blåsippan förekommer som är en annan kalkgynnad art.

Blåsippa *Hepatica nobilis* noterades inom den askskog som återfinns söder om Stackarpsdammen och utgör ett naturvärdesobjekt. Förutom att den är klassad som en signalart är arten även fridlyst i Skåne län enligt artskyddsförordningen.

4.4.4.3 Grod- och kräldjur

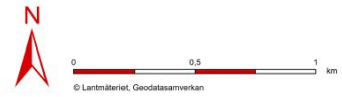
Calluna AB genomförde 2022 på uppdrag av Trafikverket en inventering av groddjur med syftet att undersöka om det finns en groddjurskonflikt längs sträckan och Trafikverkets förslag till detaljplan samt presentera åtgärdsförslag. Under inventeringen besöktes totalt 40 potentiella lekvatten. I 21 av de totalt 40 småvatten noterades groddjur. Under inventeringen noterades fem arter av groddjur; större och mindre vattensalamander, vanlig padda, vanlig groda och åkergroda. De vanligast förekommande groddjursarterna under inventeringen var vanlig padda och vanlig groda. Vanlig padda och vanlig groda förekom i de östra delarna av inventeringsområdet och åkergroda förekom främst kring de centrala delarna av inventeringsområdet. Arterna större- och mindre vattensalamander påträffades endast vid enstaka tillfällen. Nedan i Figur 21 till Figur 23 redovisas lokaliseringen för groddjur inom inventeringsområdet.



Teckenförklaring

- Groddjur
- ▭ Påverkansområde
- - - Inventeringsområde
- ▭ Utredningsområde

VÄG 21, KLIPPAN-HYLLSTOFTA



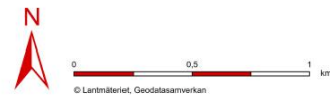
Figur 21 Groddjur inom inventeringsområdets västra del.



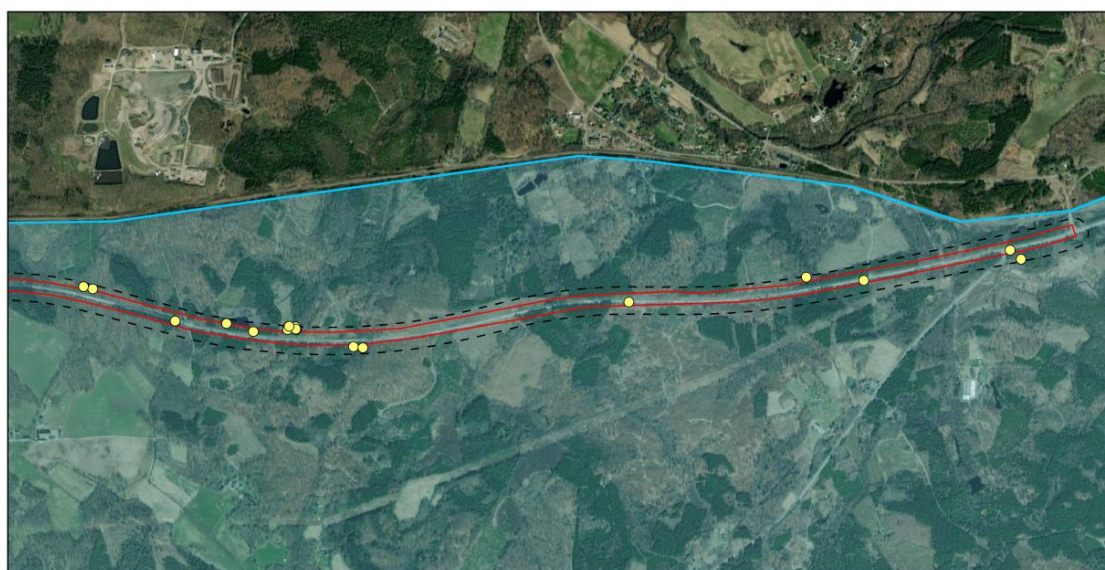
Teckenförklaring

- Groddjur
- ▭ Påverkansområde
- - - Inventeringsområde
- ▭ Utredningsområde

VÄG 21, KLIPPAN-HYLLSTOFTA



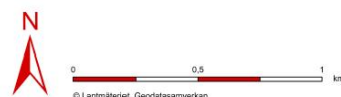
Figur 22 Groddjur inom inventeringsområdets centrala del.



Teckenförklaring

- Groddjur
- Påverkansområde
- Inventeringsområde
- Utredningsområde

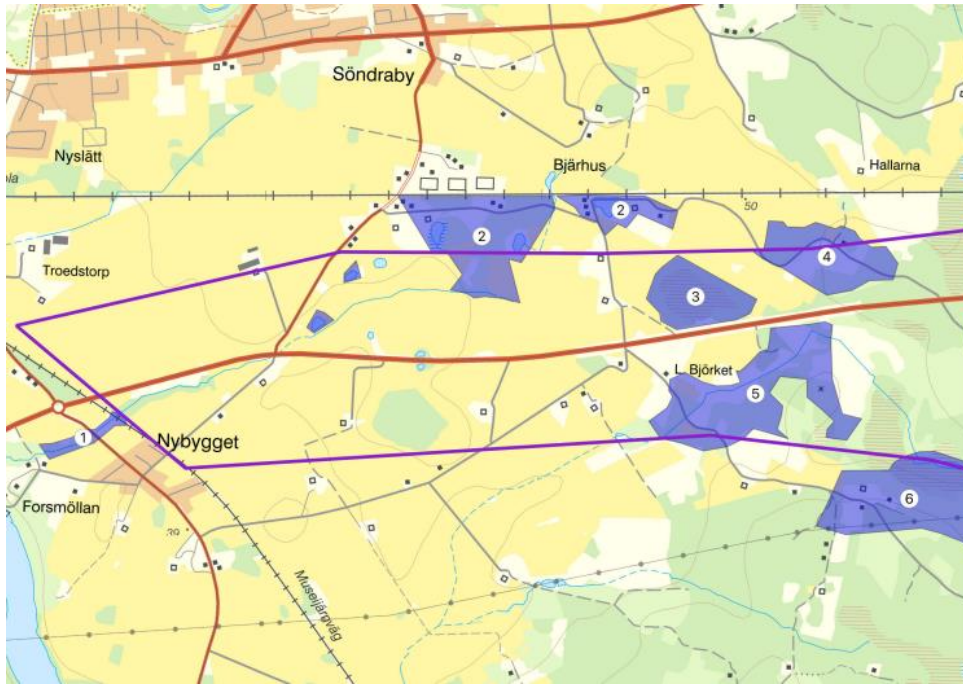
VÄG 21, KLIPPAN-HYLLSTOFTA



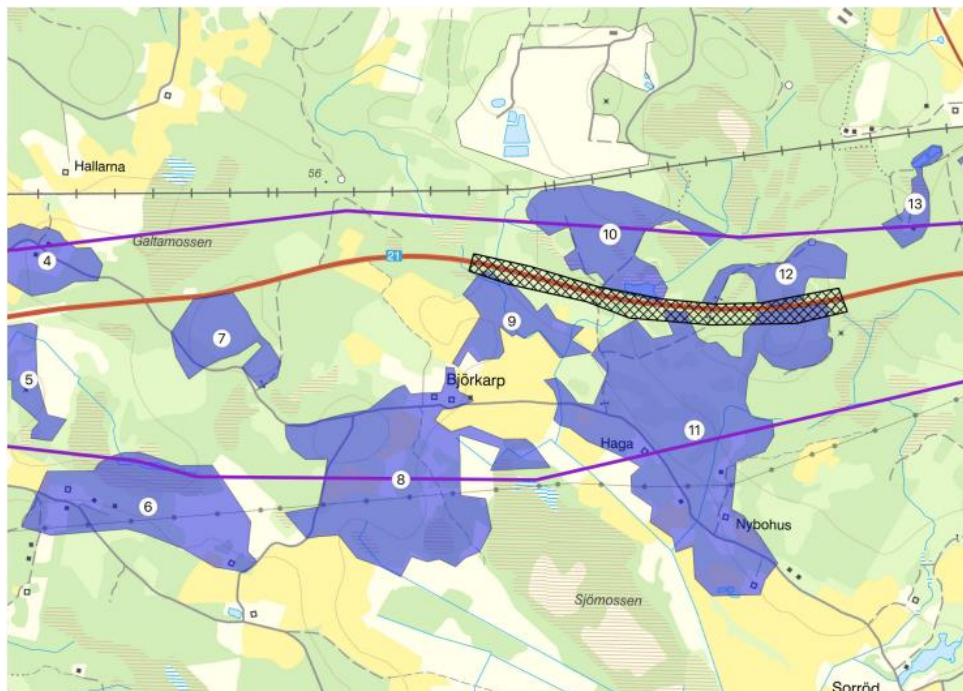
Figur 23 Groddjur inom inventeringsområdets östra del

4.4.4.4 Fladdermöss

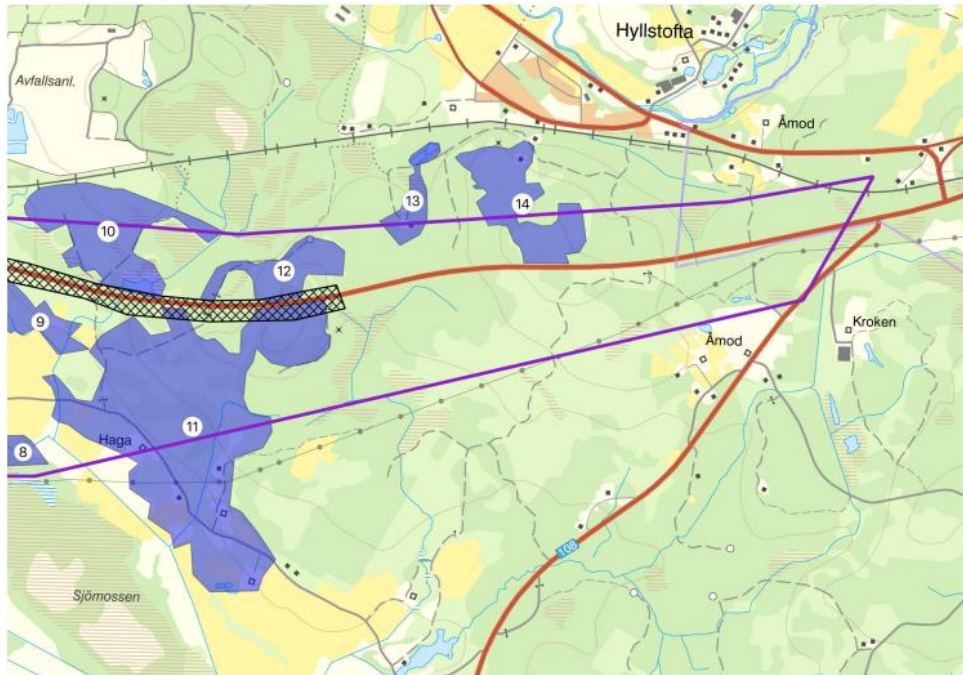
Naturcentrum AB genomförde 2022, på uppdrag av Trafikverket, en bedömning av fladdermusfaunan för delsträckan Klippan-Hyllstofta av väg 21. Det identifierades 14 delområden med höga värden för fladdermöss, Figur 24 till Figur 26. Högst värde på båda sidor om vägen finns längs mitten av vägsträckan. De här områdena står dessutom i förbindelse med naturreservatet Herrevadskloster och med Sorröd och de två Sorrödssjöarna vilka håller höga värden för fladdermöss.



Figur 24 Studerat område med lila avgränsningsområde. Delområden av värde för fladdermöss med blå skugga.



Figur 25 Studerat område med lila avgränsningsområde. Delområden av värde för fladdermöss med blå skugga. Område som bedöms lämpligt för fladdermuspassage med svartrutig rastering.



Figur 26 Studerat område med lila avgränsningsområde. Delområden av värde för fladdermöss med blå skugga. Område som bedöms lämpligt för fladdermuspassage med svartrutig rastering

4.4.5 Biotopskydd

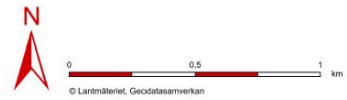
Inom inventeringsområdet identifierades och koordinatsattes 18 objekt, åtta diken, fyra stenmurar, en våtmark, ett vattendrag, tre områden för småvatten och ett odlingsröse som omfattas av det generella biotopskyddet. Nedan i Figur 27 och Figur 28 presenteras lokaliseringen för objekten i förhållande till projektets påverkansområde. Inga objekt förekommer i den östra delen av inventeringsområdet.



Teckenförklaring

- Dike
- Stenmur
- Våtmark
- Påverkansområde
- Inventeringsområde
- Utredningsområde

VÄG 21, KLIPPAN-HYLLSTOFTA



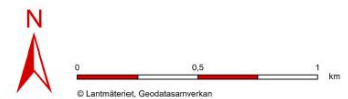
Figur 27 Objekt som omfattas av det generella biotopskyddet i den västra delen av inventeringsområdet.



Teckenförklaring

- Dike
- Stenmur
- Vattendrag
- Småvatten
- ▲ Odlingsröse
- Påverkansområde
- Inventeringsområde
- Utredningsområde

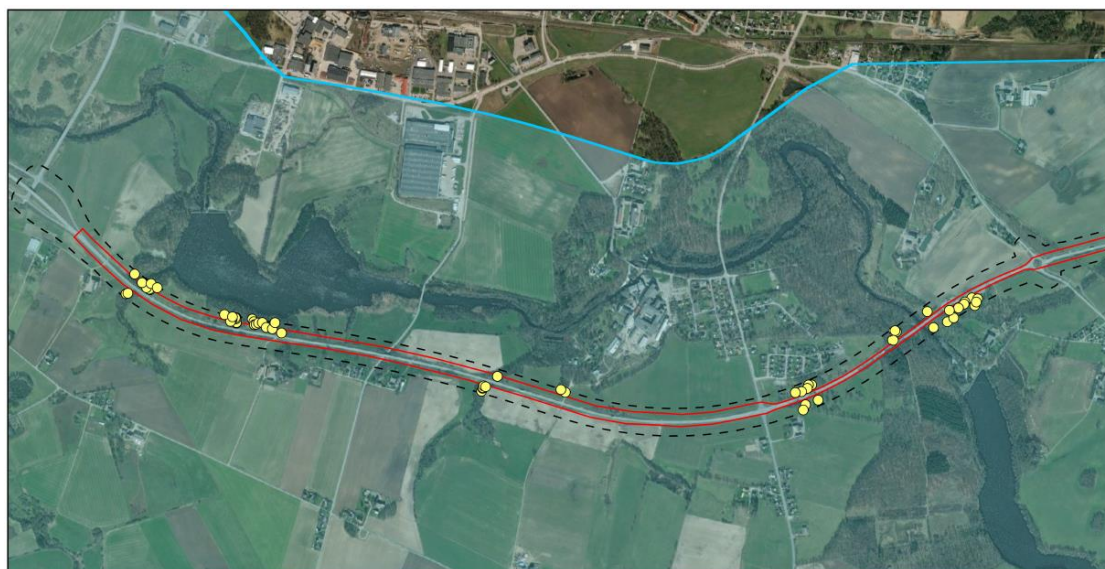
VÄG 21, KLIPPAN-HYLLSTOFTA



Figur 28 Objekt som omfattas av det generella biotopskyddet i den centrala delen av inventeringsområdet.

4.4.6 Särskilt skyddsvärda träd

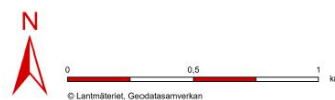
Jätteträd, mycket gamla träd och grova hålträd räknas som särskilt skyddsvärda träd. Dessa träd har stor betydelse för bevarandet av biologisk mångfald och bidrar därmed till att uppfylla flera av miljökvalitetsmålen. Inom inventeringsområdet identifierades 47 särskilt skyddsvärda träd varav 33 hålträd och 14 jätteträd. Nedan i Figur 29 till Figur 31 redovisas trädens lokalisering i förhållande till påverkansområdet för projektet från västlig till östlig riktning.



Teckenförklaring

- Skyddsvärda träd
- ▭ Påverkansområde
- - - Inventeringsområde
- ▭ Utredningsområde

VÄG 21, KLIPPAN-HYLLSTOFTA



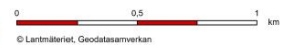
Figur 29 Skyddsvärda träd i den västra delen av inventeringsområdet.



Teckenförklaring

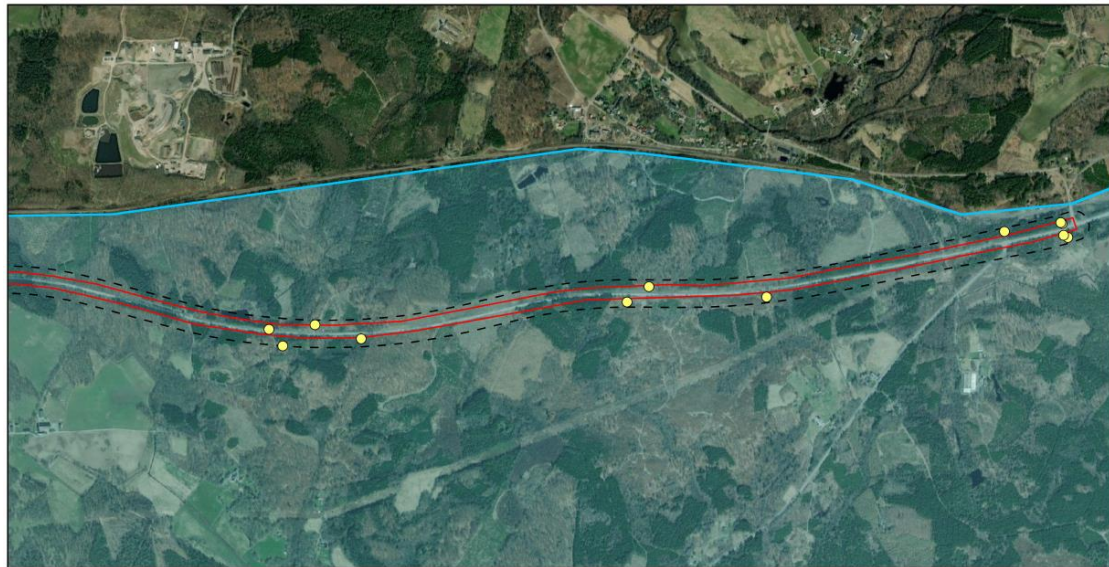
- Skyddsvärda träd
- ▭ Påverkansområde
- - - Inventeringsområde
- ▭ Utredningsområde

VÄG 21, KLIPPAN-HYLLSTOFTA



© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

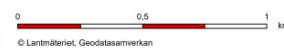
Figur 30 Skyddsvärda träd i den centrala delen av inventeringsområdet.



Teckenförklaring

- Skyddsvärda träd
- ▭ Påverkansområde
- - - Inventeringsområde
- ▭ Utredningsområde

VÄG 21, KLIPPAN-HYLLSTOFTA



© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Figur 31 Skyddsvärda träd i den östra delen av inventeringsområdet.

4.4.7 Övriga intressen

Inom förstudieområdet återfinns 29 nyckelbiotoper, fyra objekt som omfattas av naturvårdsavtal, två objekt med naturvärde och elva sumpskogar. De flesta objekten och den största arealen återfinns i den västra delen, omkring Rönne å. Inom området för fältinventering finns två nyckelbiotoper. Objektet med beteckningen N 1060-2016 och namnet *Ekskogen vid Forsmöllan* ligger på båda sidor om väg 21. Ingående biotoper är hagmark och källpåverkad mark. Nyckelbiotopen omfattas av två naturvårdsavtal både söder och norr om vägen. På den norra sidan av vägen finns också nyckelbiotopen N1345-2016, *Skytteskogen* med de ingående biotoperna lövskogslund och strandskog.

Sumpskogarna återfinns främst i den östra delen av förstudieområdet. Två av objekten, en fuktskog som domineras av klibbal och en kärrskog med blandade lövträd, sträcker sig delvis in i området som omfattas av fältinventeringen. Norr om Björkarp återfinns ett objekt med naturvärde. Biotopen utgörs av å eller bäckmiljö. Drygt 800 meter österut finns en mycket liten nyckelbiotop, N 872-2012 *Den gamla boken i skogen*. Biotopen utgörs av ädellövträd.

4.5 Vatten

4.5.1 Strandskydd

Strandskydd gäller utmed Rönne å, Stackarpsdammen samt den mindre bäck som rinner österut från Rönne å vid Forsmöllans rastplats. Rönne å är klassad som ett särskilt skyddsvärt vatten och anses vara Skånes bästa laxförande å. Här finns ett stort antal fiskarter och en mycket skyddsvärd bottenfauna. Rönne å korsar väg 21 vid Klippans pappersbruk, strax söder om Klippan. Området vid Klippans vattenbruk är klassat som ett värdefullt vatten.

4.5.2 Ytvatten

Klövabäcken är klassad som ett värdefullt vatten och rinner i den västra delen av förstudieområdet. Vattnet är rent och bäcken har en intressant flora och fauna. Här finns bland annat sandkrypore *Gobio gobio* som endast är känd från sex huvudavrinningsområden varav Rönne å är ett. Bäcken utgör även ett fint område för lek och uppväxt för havsvandrande lax och öring.

Det finns även ett större antal mindre vattendrag i form av bäckar och diken som rinner genom området för fältinventeringen. Även ett mindre antal småvatten i form av naturliga och anlagda dammar förekommer också.

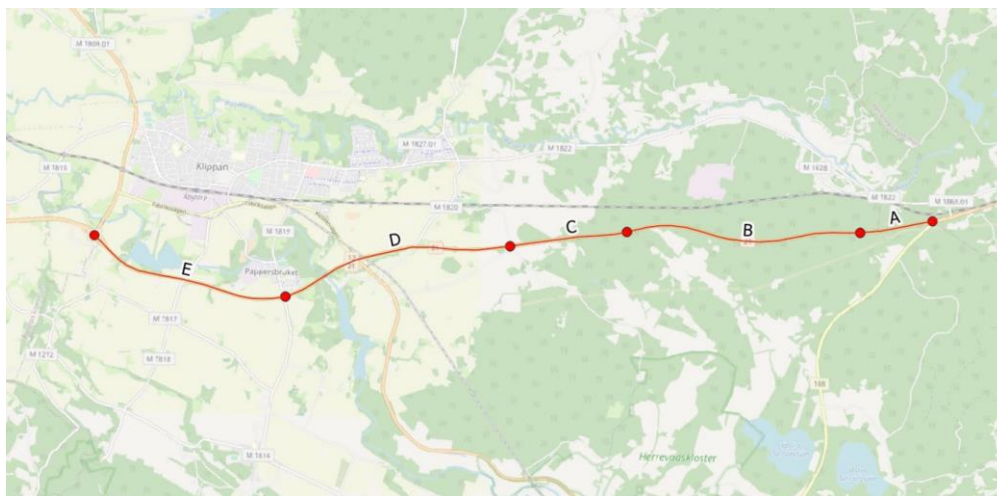
Befintlig avvattning sker i dag i stort sett genom infiltration i öppna vägdiken och vägslänter och dräneringsförhållandena kan betraktas i stort sett som gynnsamma.

4.5.3 Grundvatten

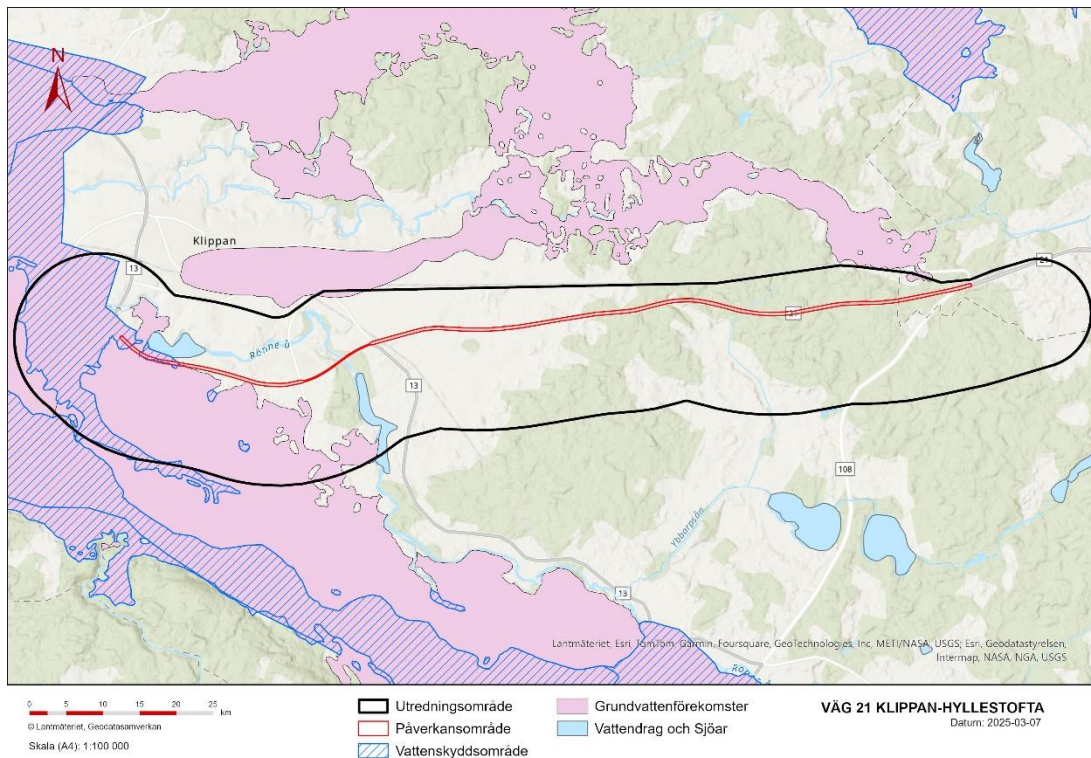
Sydväst om aktuell vägkorridor finns grundvattenförekomster i sedimentärt berg som antas tillhöra samma grundvattenförekomst som utgör allmän vattentäkt för bland annat Klippan och Åstorp (WA11953057), se Figur 33.

En riskanalys för väg 21 har genomförts inför planerat underhåll och ombyggnationer. Fokus låg på skyddsobjekt som Rönne å och grundvattenförekomst söder om Klippan. Underlag för riskklassningen är den samlade informationen från fältbesöket, öppen data från SGU, Länsstyrelsen och Trafikverket. Den aktuella sträckan har delats upp i fem delsträckor för att riskklassas separat, se Figur 32. De östra delarna av sträckan ges en låg riskklass (1-2) medan mest västra delen av sträckan, söder om Klippans samhälle visar på en måttlig risk (3).

Kombinationen av grundvattenresurserna i området med möjlighet till konstgjord infiltration från Rönneå innebär en potential för en mycket värdefull dricksvattenresurs med mycket stor uttagskapacitet. På större delen av sträckan bedöms överliggande skyddande lager av silt och lera utgöra skydd mot snabb förorening av underliggande värdefulla grundvattenresurser.



Figur 32 Indelning av utredningsområdet av väg 21 i fem delsträckor som underlag för riskklassning, A-E.



Figur 33 Yt- och grundvattenförekomster längs utredningsområdet av väg 21.

4.6 Översiktlig markmiljöinventering

4.6.1 Bakgrundshalter

SGU:s morängeokemiska karta har använts för att kontrollera regionala och lokala bakgrundshalter av naturligt förekommande metaller (SGU, 2024). Generellt tyder mätresultaten på låga bakgrundshalter av metaller inom regionen. Av totalt 12 mätpunkter längs berörd sträcka påträffas inga nivåer av metaller som överskrider Naturvårdsverkets generella riktvärden (Naturvårdsverket, 2022) för känslig markanvändning (KM) vid jämförelse med analysresultat från salpetersyralakning och ICP-MS. Inga riktvärden för mindre än ringa risk (MRR) enligt Naturvårdsverkets handbok för återvinning av avfall i anläggningsändamål (Naturvårdsverket, 2010) överskrids heller.

4.6.2 Trafikrelaterade diffusa föroreningar

Längs trafikerade vägar finns flera källor som kan bidra till spridning av föroreningar i mark, luft och vatten. Föroreningskällor grupperas i SGI:s rapport "Förorening av mark och vägdragvatten på grund av trafik"- Rapport 420 (1994) enligt följande:

- Föroreningar från motorfordon (PAH, BTEX, alifater, aromater, metaller)
- Halkbekämpningsmedel (NaCl)

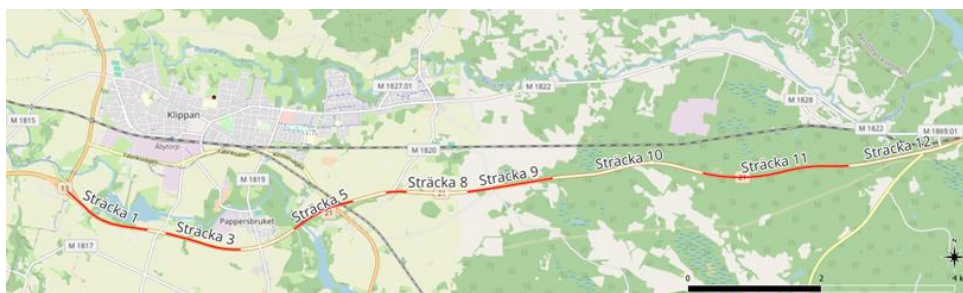
- Vägslitagepartiklar (PAH, aromater, metaller)
- Utlakning från vägbyggnadsmaterial (metaller)
- Olyckor med farligt gods (BTEX, alifater, aromater, mm)

4.6.3 Potentiellt förorenade områden

För att identifiera potentiella riskobjekt längs sträckan avseende föroreningar har följande källor använts:

- EBH-stödet
- Lantmäteriets ortofoton och terrängskuggningskarta
- Söderåsens miljöförbund

Längs den berörda sträckan av väg 21 har ett antal potentiellt förorenade områden lokaliserats. Vägsträckan är indelad i 12 delsträckor enligt Figur 34. I Tabell 3 redovisas en sammanfattning av samtliga hittills identifierade riskobjekt avseende potentiella föroreningar längs sträckan.



Figur 34 Indelning av sträckor längs väg 21. Bakgrundskarta hämtad från openstreetmap.org.

Tabell 3 Identifierade riskobjekt avseende potentiella föroreningar längs sträckan

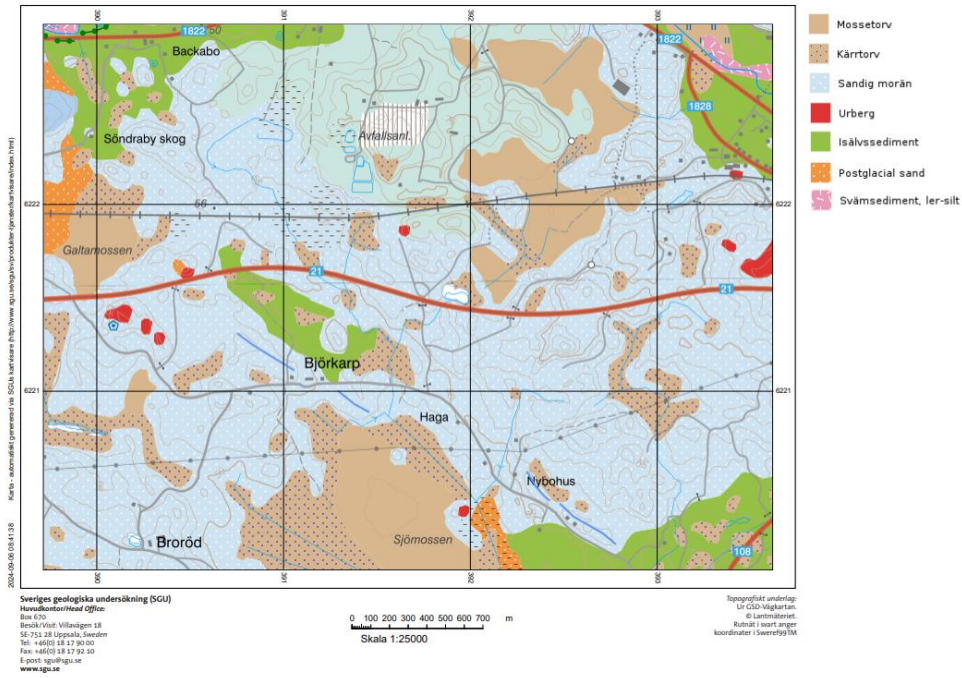
Sträcka	Riskobjekt	Relaterade föroreningar	Avstånd till väg 21	Bedömd potentiell risk	Koordinater (SWEREF 1330)
Sträcka 3	Klippan bruk	Klorerade alifater, PAH, metaller	100 m	Låg	6221713.7,1 27670.0
Sträcka 4	Rivna gårdar med ekonomibyggnader längs vägsträckan	Metaller, PAH, alifater, aromater, BTEX	0 m	Måttlig-hög	6221577.19, 128315.36 6221608.22, 128424.57

Sträcka	Riskobjekt	Relaterade föroreningar	Avstånd till väg 21	Bedömd potentiell risk	Koordinater (SWEREF 1330)
Sträcka 5 (1)	Skjutbanor	Metaller, PAH	>200 m	Låg	6222164.20, 128763.79 6222158.41, 128899.47
Sträcka 5 (2)	Flera fall av dieselutsläpp vid rastplatser	Alifater, aromater, BTEX	0 m	Hög	6222007.97, 129069.77 6222042.17, 129180.64
Sträcka 5 (3)	Järnvägs-korsning	Metaller, PAH, bekämpningsmedel	0 m	Hög	6222199.50, 129550.05
Sträcka 10	Dieselutsläpp 200–300 liter	Alifater, aromater, BTEX	0 m	Hög	Ska ha skett längs sträcka 10 eller 11. Oklart exakt läge
Sträcka 11 (1)	Misstänkt deponi	Metaller, PAH, alifater, aromater, BTEX, mm	20 m	Måttlig	6222759.49, 136452.02
Sträcka 11 (2)	Flera ärenden med nedskräpning/dumpning vid P-ficka	Metaller, PAH, alifater, aromater, BTEX	0 m	Måttlig	6222731.63, 136792.61
Sträcka 12	Trafikolycka dieselutsläpp med lastbil	Alifater, aromater, BTEX	0 m	Hög	Ska ha skett längs sträcka 12. Oklart exakt läge

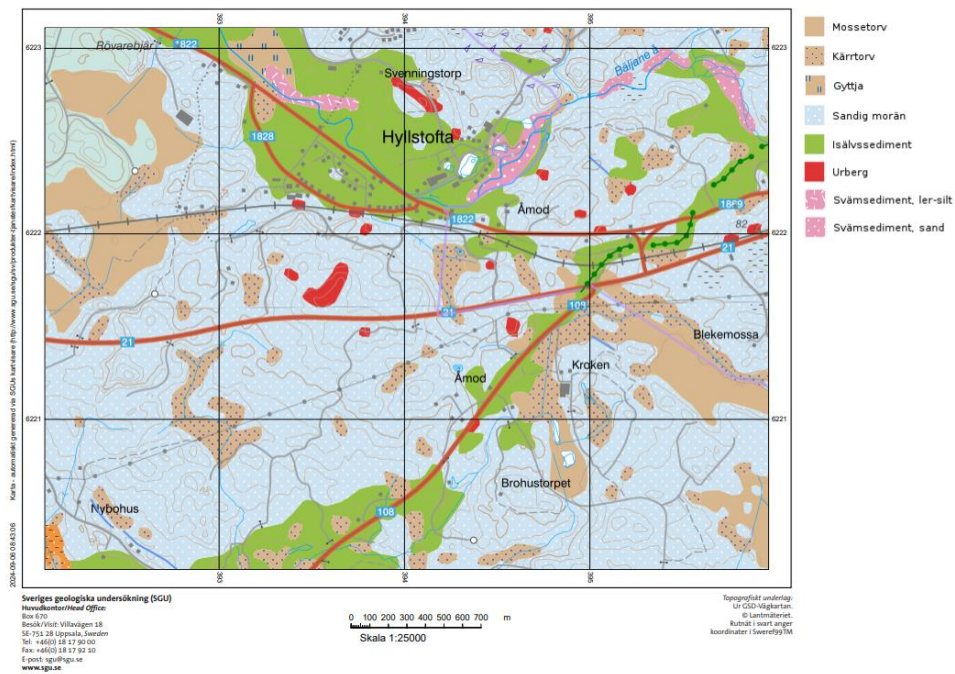
4.7 Geoteknik

Utifrån jordartskartan från Sveriges geologiska undersökning (SGU) utgörs aktuella jordarter utmed vägsträckan av främst postglacial sand, glacial finlera och sandig morän, se Figur 35 till Figur 38.

Den västra delen av vägsträckan domineras av glacial lera och postglacial sand medan den östra utmärker sig med sandig morän. Lokalt, främst i den östra delen



Figur 37 Jordartskarta från den östra delen av vägsträckan i höjd med Björkarp.



Figur 38 Jordartskarta från den östra delen av vägsträckan fram till Hyllstofta.

Jorddjupskartan visar på ett bergdjup på 0-10 m, ställvis 10-20 meter i de östra delarna medan det i de västra delarna är betydligt större djup, 20-50 meter förutom vid korsningen med Rönne å där bergdjupet är 3-10 meter. Bergartskartan visar på urberg av gnejs och granit med många diabasgångar i nordväst-/sydvästlig riktning.

4.7.1 Topografi

Det berörda området löper genom ett landskap som skiftar från öppna åkrar och låglänta ådalar i väst till kuperat skogs- och våtmarkslandskap i öst, med en övergångsfas i höjd med gårdslägena Stora och Lilla Björket ungefär halvvägs längs sträckan. Enligt Skånska landsbygdsprogrammet (Reiter 2007) ligger utredningsområdet inom två landskapskaraktärer. I väst är området en del av Ängelholmslätten, vilken betecknas som ett låglänt landskap av fullåkersbygd kopplad till Rönne ådalen. Jordarterna inom området består i huvudsak av postglacial sand och glacial finlera. Det öppna åkerlandskapet varierar med inslag av mindre skogspartier, framför allt i samband med Rönne ås dalgång, samt betes- och ängsmarker.

I de östra delarna övergår området till det nordvästra hörnet av den så kallade Centrala mellanbygden, vilken betecknas som ett småkuperat landskap. Utredningsområdet ligger inom en del av bygden som karakteriseras av skogsmark med en jordart av sandig morän, isälvsediment och torvjordar. Skogen består till stor del av blandad barrskog (huvudsakligen granplanteringar) med inslag av lövskog och enstaka ytor öppen mark av äng, ljunghed och sankmark. Utredningsområdet korsar i de västra delarna Rönne å, vilken är Skånes näst största å och klassad som nationellt särskilt värdefull, inte minst för sina naturvärden. Skånska rekognosceringskartan ger en överblick av landskapet innan de moderna utdikningarna, och den förstärker bilden av en öst–västlig förändring av områdets landskapskaraktärer. Ett relativt flackt västligt landskap uppbrutet av nord–sydliga bäck- och ådalar övergår till ett kuperat, skogtäckt område i öst.

4.8 Väg och trafik

Väg 21 binder samman Skånes nordvästra och nordöstra delar samt vidare mot Blekinge. Den är utpekad som en funktionellt prioriterad väg för godstransporter, dagliga och långväga personresor med bil. Aktuell sträcka är cirka 14 kilometer lång, från trafikplats Skåningstorp till Hyllstofta, och har en skyltad hastighet på i huvudsak 80 km/h. Vägbredden varierar mellan 9 – 17 meter (9 meters vägbredd dominerar på sträckan). Väghållarskapet är statligt. Den aktuella sträckan är den sista delen av stråket som saknar mittseparering och har begränsade omkörningsmöjligheter med köbildning och olyckor som följd.

4.8.1 Trafikflöden

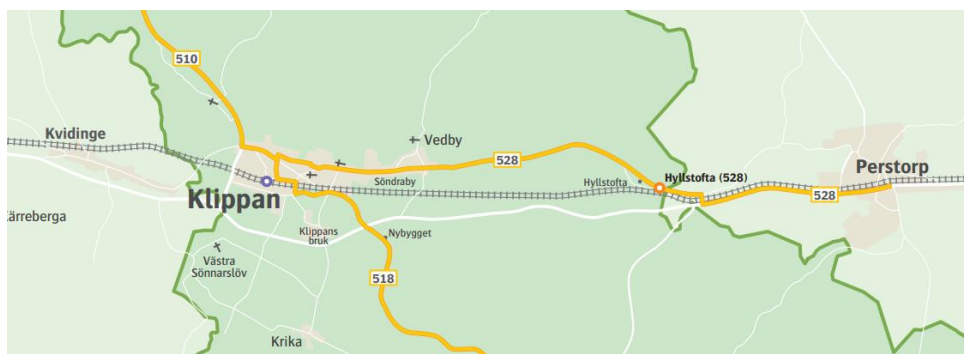
Trafikflödet längs med den aktuella sträckan varierar mellan ca 7 950 fordon/d i den västra delen (väg 21/13) till 5 320 fordon/d i den östra delen (väg 21/1869). Andelen tung trafik är relativt normal och varierar mellan ca 10 – 12 %.

Längs med sträckan finns ett flertal anslutningsvägar, både statliga och enskilda. Det finns idag ett väl utbyggt enskilt vägnät.



Figur 39 Redovisning av Väghållare (<https://nvdbpakarta.trafikverket.se>)

Inga busslinjer trafikerar idag aktuell sträcka. Regionbuss 518 och 528 trafikerar genom och anslutande till åtgärdsområdet, och kan komma att påverkas under ombyggnadstiden.



Figur 40 Kartbild regionbuss Klippan (<https://www.skanetrafiken.se>)

Inga kollektivtrafiksåtgärder är planerade i projektet.

Det saknas gång- och cykelväg mellan Klippan och Hyllstofta men utifrån hastighet och flöde på väg 21 anses gång- och cykelväg som lämpligare på väg 1822, vilken har mindre än 2000 ÅDT och skyltad hastighet mellan 50 och 70 km/h. Maxkraven för vägvisning av gång- och cykeltrafik är att vägen ska ha en skyltad hastighet om max 80 km/h samt en högsta ÅDT på 3500 fordon. Det gör möjligheten att cykelvägvisa på landsväg 1822 god och hade också gett en direktare förbindelse mellan orterna. Klippans kommun planerar även en gång- och cykelväg på den kommunala delen av väg 1822, västerut närmst Klippan.

4.8.1.1 Nuläge

I Tabell 4 nedan redovisas arkivdata från Trafikflödeskartan (uttag 2024-11-21) med senaste redovisade trafiksiffror.

Väg 21 har delats in i tre delar på grund av olika trafikflöden:

- 21.1 – från väg 13 västra korsningen vid trafikplats Skåningstorp till väg 1819
- 21.2 – från väg 1819 till väg 13 östra korsningen vid cirkulationsplats
- 21.3 – från väg 13 östra korsningen till väg 1869

Tabell 4 Redovisade trafiksiffror från Trafikflödeskartan

Avsnitt	År	ÅDT			Andel tung trafik %
		Fordon/dygn	Personbil, Pb	Lastbil, Lb	
21.1	2023	7 946	7 198	748	9,5 %
21.2	2023	6 641	5 995	646	10 %
21.3	2023	5 319	4 710	609	11,5 %
108	2021	1 641	1 471	170	10,5 %
1819	2020	2 381	2 115	266	11 %
1820	2017	494	456	38	8 %
1822	2016	1 194	1 105	89	7,5 %
1869	2021	684	660	24	3,5 %
Enskilda vägar*		50 - 250			

* antagen trafik enl. Handbok Projektering och byggande av enskilda vägar

4.8.1.2 Framtidsprognos

Prognosåret baseras på öppningsåret + 20 år. Då anläggningen förväntas öppnas år 2030 för planerade åtgärder blir prognosåret 2050.

Med de trafikuppräkningsstal som finns för Skåne län och statliga övriga vägar så har trafikflödena i Tabell 5 nedan räknats fram.

Trafikuppräkningsstalen i Skåne län är enligt Trafikverkets basprognoser 2024 (daterad 2024-04-19).

För de enskilda vägarna antas trafikuppräkningsstalen vara noll för personbilar och lastbilar det vill säga ingen trafikökning bedöms.

Tabell 5 Framtidsprognos av trafiksiffror enligt basprognoser 2024

Avsnitt	År	ÅDT	Antal		Andel tung trafik %
			Fordon/dygn	Personbil, Pb	
21.1	2050	10 643	9 606	1 038	9,8 %
21.2	2050	8 897	8 000	897	10 %
21.3	2050	7 130	6 285	845	11,9 %
108	2050	2 250	2 008	242	10,8 %
1819	2050	3 303	2 919	384	11,6 %
1820	2050	708	651	57	8,1 %
1822	2050	1 731	1 595	135	7,8 %
1869	2050	935	901	34	3,7 %
Enskilda vägar*	2050	50 - 250			

* antagen trafik enl. Handbok Projektering och byggande av enskilda vägar

4.8.2 Trafiksäkerhet

Enligt Transportstyrelsens olycksdatabas (STRADA) har det rapporterats 40 olyckor på den aktuella sträckan av väg 21 under perioden 2014-2024 (t o m nov). Av dessa var majoriteten lindriga olyckor (ISS 1-3), några få klassades som måttliga olyckor (ISS 4-8) och endast tre fall klassades som allvarliga olyckor (ISS 9-). År 2016 utmärkte sig med totalt nio olyckor varav en dödsolycka (singelolycka med motorfordon). Av de 40 olyckorna resulterade 37 olyckor i personskador exklusive dödsolyckan. Singelolyckor med motorfordon dominerade olycksbilden under perioden, följt av olyckor med vilt. Även år 2024 utmärkte sig med en markant ökning av antalet viltolyckor i förhållande till andra typer av trafikolyckor på sträckan mellan Skåningstorp och Hyllstofta. Detta tyder på en särskilt problematisk utveckling under det året, vilket understryker vikten av att uppmärksamma och hantera viltolyckorna i området.

Längs väg 21, på sträckan mellan trafikplats Skåningstorp och korsningen vid väg 108 nära Hyllstofta, finns tre områden som är särskilt utsatta för viltolyckor. Det första området ligger strax öster om trafikplats Skåningstorp, det andra mitt emellan korsningen med väg 13 och korsningen med väg 108, och det tredje i höjd med Hyllstofta, cirka tre kilometer väster om korsningen med väg 108. Dessa områden visar kluster av olyckor som kan indikera frekventa viltstråk, se Figur 41.



Figur 41 Viltolyckor längs den aktuella sträckan under de senaste 12 månaderna.
(<https://www.newsworthy.se>)

Statistiken för hela Klippans kommun, som täcker en tioårsperiod mellan 2015 och 2025, visar att olyckor med klövvilt dominerar. Under denna period inträffade 1181 olyckor med rådjur, vilket gör det till det vanligaste djuret i viltolyckor. Dovhjort stod för 280 olyckor, följt av vildsvin med 245 olyckor och älg med 62 olyckor. Dessa siffror, hämtade från Nationella Viltolycksrådet, speglar viltbeståndet i området och visar att olyckor med rådjur är särskilt vanliga.

Även om vildsvinsolyckor är färre än rådjursolyckor, är det värt att notera att vildsvinsstammarna har ökat de senaste åren, vilket ökar risken för olyckor med denna art. Utöver dessa djur förekommer även dovhjort och älg längs väg 21.

4.9 Byggnadsverk

4.9.1 Broar

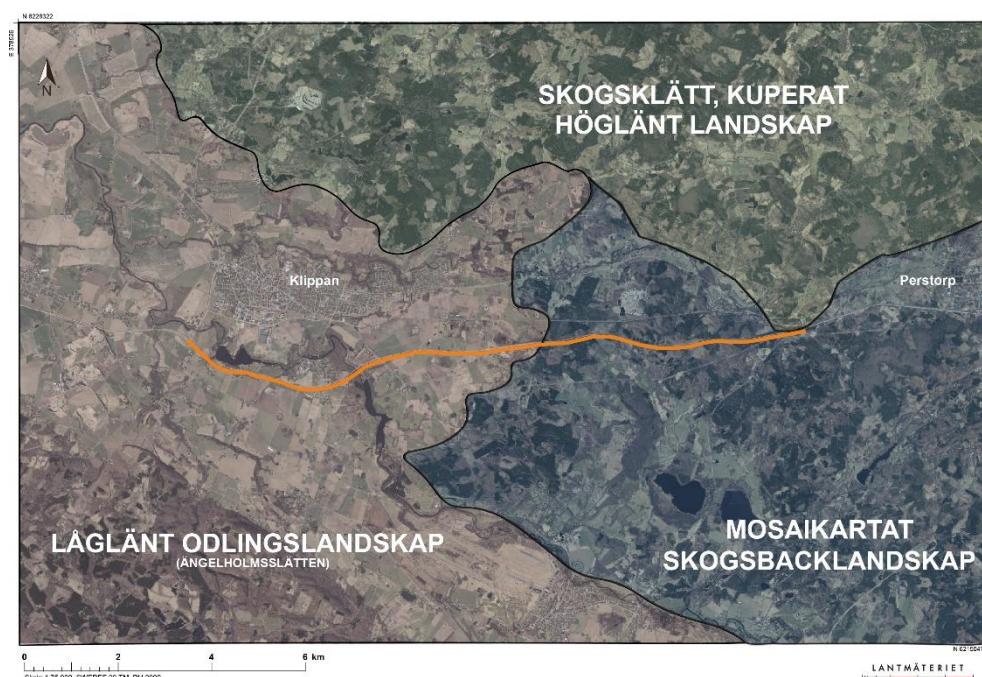
Inom utrednings-/influensområdet finns tre brolägen som redovisas i Tabell 6. Befintlig rörbro, 11-858-1, ska förutsättas bytas ut då den påverkas av utbyggnad av vägen. De andra broarna berörs inte av vägombyggnaden.

Tabell 6 Konstruktioner som är kända på sträckan

Konstruktion nr	Bro namn
11-689-1	Bro över väg, 1,3 kilometer S Klippan station I anslutning till bro finns även en rörtrumma för djurpassage
11-687-1	Bro över Rönne å, 2,5 kilometer SO Klippan station
11-858-1	Bro över stig, 2,1 kilometer S Söndraby

4.10 Landskap

Utredningsområdet ligger i övergångszonen mellan västra Skånes jordbrukslandskap och norra Skånes skogs- och mellanbygder. Tre olika landskapstyper förekommer längs sträckan, låglänt odlingslandskap, mosaikartat skogsbacklandskap och skogsklätt kuperat höglänt landskap, se Figur 42 för utbredning.



Figur 42 Landskapstyper längs sträckan.

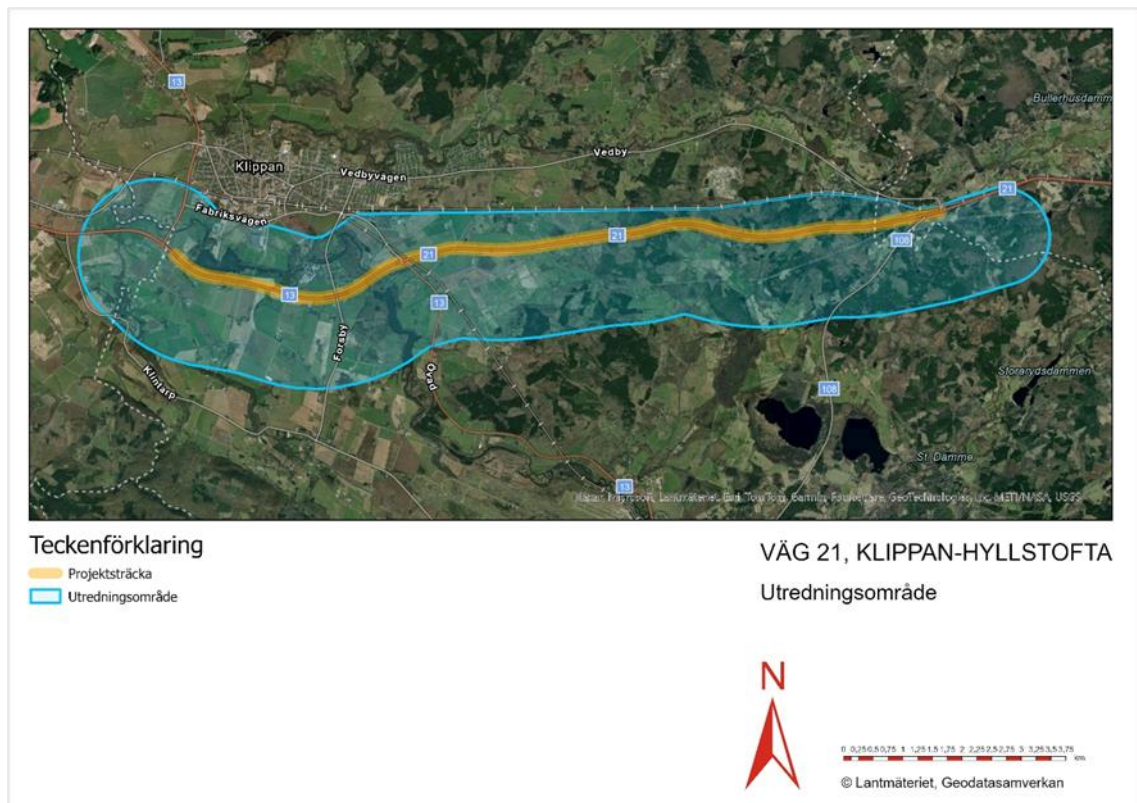
Det låglänta odlingslandskapet utgörs av storskalig jordbruksmark, betesmarker, annan äldre hävdad mark och mindre skogsområden. Skogsmarken är i huvudsak lövskog som kategoriseras i olika biotoper: lövskoglund, strandskog och hagmark.

Det mosaikartade skogsbacklandskapet kännetecknas av skogsmark som omringar både åkerytor och gräsmark. Rumsligheten utgörs av bebyggelse, åkerholmar och lundar. Även Rönne ås dalgång skapar variation i landskapet.

Längst i öster, strax innan Hyllstofta, tar det skogsklädda kuperade och höglänta landskapet vid. Landskapet domineras av skog, högmossar, sumpskog och småvatten. Skogen består till största delen av lövskog där bok och ek dominerar bland ädellövträden medan björk och klibbal återfinns på fuktigare marker. Barrskogen i området är av produktionstyp och utgörs i huvudsak av gran.

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

Projektet är beläget i nordvästra Skåne i Klippans och Perstorps kommuner och omfattar del av väg 21, från trafikplats Skåningstorp till Hyllstofta. Projektsträckan visas i Figur 43.



Figur 43 Projektsträcka är markerat med gult tillsammans med blå yta som motsvarar utredningsområdet.

5.1 Planerad åtgärd

Projektet innebär ombyggnation av väg 21 till mötesseparerad landsväg med goda omkörningsmöjligheter. Mittseparering ska bidra till att hastigheten kan ökas till 100 km/h, i linje med övriga delar av väg 21. Mitträcke föreslås ansluta till befintligt mitträcke i väst och korsning väg 21/ 1869 i öst.

5.1.1 Trafik

Ny anläggning ska utformas som mötesfri landsväg (MLV). Detta betyder att vägen förses med mitträcke och att sträckor med 1+1 körfält varvas med sträckor med 2+1 eller 2+2 körfält. Dimensionerande hastighet ska vara 100 km/h.

Ombyggnaden innebär att vägen kommer att behöva breddas på vissa sträckor. Exakt var denna breddning kommer ske bestäms senare i samrådshandlingsskedet. Då vägbredden idag är minst 9,0 meter förutsätts att breddning enbart behöver göras vid omkörningssträckor, korsningar och anslutningar samt eventuell justering av sidoområde för att uppfylla säkerhetskrav. Breddning kan bli aktuell på båda sidor om vägen med tillkommande 2–8 meter.

I samband med vägprojektet kommer anpassningar att göras för att säkerställa smidig och säker trafikering av anslutande vägar. Detta inkluderar ändrade trafiklösningar för enskilda vägar samt byggnation av nya anslutningar där det är nödvändigt.

5.1.2 Separeringsform

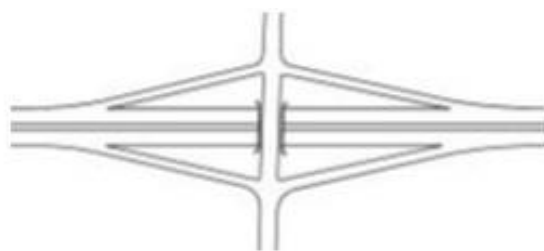
Fordonstrafiken separeras med mitträcke.

Gång och cykeltrafikanter mellan Klippan och Hyllstofta hänvisas till väg 1822 norr om väg 21. Projektet innehåller därför inga gång- och cykelvägsåtgärder utmed väg 21.

Vilt ska separeras från fordonstrafiken på väg 21 genom nytt faunastängsel samt anläggande av en planskild faunapassage. Åtgärderna gör att djuren ges möjligheter att korsa väg 21 planskilt.

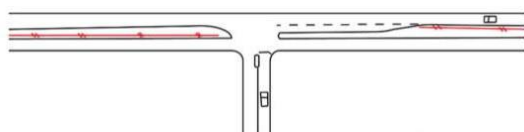
5.1.3 Korsningstyper

Inom ramen för projektet ingår det att utreda planskild korsning med gång- och cykelbana vid fyrvägsskälet med väg 1819/Krikavägen. Korsningen kommer att utföras som en korsningstyp F med ramper, se Figur 44.



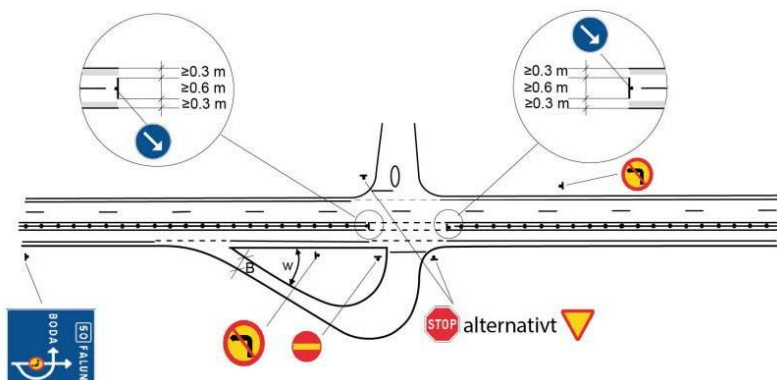
Figur 44 Korsningstyp F med ramper.

Korsning väg 21/ väg 1820 föreslås att byggas om till vänstersvängsfält typ C, se Figur 45.



Figur 45 Vänstersvängkörfält Korsningstyp C.

Väg 21 har korsningar med väg 1819 samt 1820. Ombyggnad av väg 21/1820 kommer att utföras enligt Vägars och Gators utformning (VGU) som korsning typ C, vilket innebär en korsning med separat vänstersvängkörväg. Övriga mindre anslutningar kommer att ses över. Där det anses nödvändigt att kunna utföra vänstersvängar ska dessa utformas som s.k. ”öglor”, se Figur 46.



Figur 46 Korsningstyp "ögla".

Övriga anslutningar utformas företrädesvis så att endast högersväng in och ut möjliggörs. Även möjligheten att slopa/slå ihop vissa mindre anslutningar ska ses över. Bakomvarande parallella vägnät kommer ses över för att fånga upp möjligheten att nå de fastigheter som kommer att beröras. Avgränsningen av utredningsområdet är gjord utifrån möjligheten att kunna få till sådana lösningar.

5.1.4 Sidoanläggningar

I samband med ombyggnaden kommer 35 befintliga anslutningar stängas och för att lösa trafik kommer det befintliga enskilda vägnätet nyttjas. Bedömningen är att det endast behövs en begränsad ombyggnad av det enskilda vägnätet. Ytterligare åtgärder för befintliga anslutningar är att fyra anslutningar anpassas med öglor eller liknande och åtta anslutningar blir kvar men med enbart möjlighet till höger in – höger ut, ingen korsande vänstersväng.

5.1.5 Viltåtgärder

I projektet kommer en planskild passage anläggas för större däggdjur och de målarter som identifieras i viltutredning samt en passage för grod- och kräldjur.

Faunastängsel kommer att sättas upp utmed hela vägsträckan. Åtgärder kommer att hanteras genom en sammanhållen stängsellsättning som innefattar anslutningar med strutar, färister, grindar och viltuthopp.

5.1.6 Byggnadsverk

En planskild passage kommer anläggas i korsningen av väg 21 / 1819 (Krikakorset).

En faunassage kommer att placeras utmed sträckan, denna kommer att utredas som både under och överpassage. Placeringen kommer att baseras på den viltutredning som utförs i skede samrådshandling.

Befintligt koport (Byggnadsverk 11-858-1) kommer att rivas och ersättas av ny rörbro.

5.2 Byggskede

Utifrån det tidiga skede projektet befinner sig kan vissa antaganden göras om lämpliga åtgärder vid en breddning av väg 21, såsom att ledningsomläggningar, avstängningar och hastighetsdämpande åtgärder kan komma att bli nödvändiga. En mer detaljerad beskrivning av byggskedet samt de åtgärder som krävs kommer utredas vidare i skede samrådshandling.

5.3 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

I detta avsnitt bedöms de planerade åtgärdernas effekter översiktligt utifrån det tidiga skede projektet befinner sig i just nu. Miljöeffekterna kommer senare att analyseras djupare i samband med att en miljökonsekvensbeskrivning eller miljöbeskrivning tas fram inom ramen för vägplanen. Bedömningarna av effekter är att betrakta som preliminära i detta skede då vägombyggnaderna ännu inte projekterats.

5.3.1 Riksintressen

Vid de åtgärder som utförs i anslutning till riksintresse Rönne å, vilket består av uppsättning av faunastängsel, behöver särskild hänsyn tas. Faunastängsel anpassas till befintlig omgivning för att minimera påverkan. Området längs med Rönne å söder om Klippan utgör Riksintresse för naturvård. Området ansluter direkt till samt korsar väg 21.

Det finns ett antal utpekade riksintressen i den västra delen av utredningsområdet. Bedömningen är att dessa inte påverkas i någon större utsträckning då de planerade åtgärderna görs i befintlig vägsträckning.

5.3.2 Markanvändning

5.3.2.1 Kommunala planer

I västra delen av projektområdet, söder om Klippans tätort, finns fyra detaljplaner som kan påverkas i vägplanen, se Figur 8 **Fel! Hittar inte referenskälla.** under avsnitt 4.2.3.

Detaljplanen från 1991 har ett område som tillåter byggande av trafikplats. Det är osäkert om ytan reserverad för trafikplats är tillräckligt stor beroende på vilken lösning det blir i korsningen väg 21/Krikavägen.

5.3.2.2 Ledningar

Samråd med ledningsägare kommer ske i skede samrådshandling. De ledningsägare som finns i området är följande:

- Klippan kommun
- Trafikverket
- GlobalConnect
- Bjäre Kraft EK. förening
- Nordion Energi AB
- Krafringen Nät AB
- E.ON Energidistribution
- Skanova
- Tele2 Sverige AB

Det kan också förekomma privata bevattningsledningar utmed sträckan, vilket kommer att utredas vidare i nästa skede.

5.3.2.3 Markanspråk

En breddning av delar av vägsträckan innebär ett ökat markintrång. I det fall anslutningar stängs och behöver nås från annat håll innebär det förändrade resmönster och behov av att nyttja annan befintlig vägstruktur eller genom att nya vägdragningar i landskapet krävs.

Faunapassagen kommer att innebära ett markanspråk på båda sidor om det läge som väljs. Oavsett valet av en faunabro (över) eller en faunaport (under) väg 21 kommer mark behöva tas i anspråk för att uppnå lämplig anslutning till passagen.

Skogs- och jordbruksmark kommer att behöva tas i anspråk men den begränsade breddningen om två till åtta meter tillsammans med placering av faunastängsel innebär mindre markintrång.

5.3.3 Boendemiljö

5.3.3.1 Buller

En föreslagen ökad hastighet utefter väg 21 behöver belysas utifrån en möjlig ökad trafikbullersituation för intilliggande bostadsbebyggelse utefter väg 21 liksom barriäreffekten för boende utefter vägen.

Projektets bullerpåverkan bedöms utifrån de riktvärden som anges i infrastrukturpropositionen 1996/97:53. Trafikverket har vidare i TDOK 2014:1021 gjort en konkretisering av infrastrukturpropositionen om vad Trafikverket anser vara en god eller i vissa fall godtagbar miljö. Riktvärdena i TDOK 2014:1021 version 4.0 och tillhörande handledning TDOK 2016:0246 version 3.0 utgör stöd vid Trafikverkets bedömning om behov av utredningar och genomförande av skyddsåtgärder mot höga bullernivåer. Riktvärdena avser ljudnivå vid fasad, inomhus och på uteplats.

Bullerpåverkan i området beräknas öka till följd av byggnationen. Detta beror framför allt på att skyltad hastighet på aktuell sträcka föreslås öka till 100 km/h samt att antalet fordon beräknas bli några tusen fler än i dagsläget. Initialt bedöms cirka 70 bostäder riskera att överskrida något av de riktvärden som gäller. Därutöver kan det finnas andra byggnads- eller områdestyper specificerade i TDOK 2014:1021, såsom exempelvis skolor, vårdlokaler eller betydelsefulla fågelområden, som riskerar att överskrida något riktvärde.

Om något riktvärde överskrids klassas byggnaden eller området som bullerberörd och bullerskyddsåtgärder kommer att utredas. Åtgärder som är tekniskt möjliga och/eller samhällsekonomiskt rimliga ska normalt sett föreslås. För att en bullerskyddsåtgärd ska vara effektiv bör den placeras så nära källan eller mottagaren som möjligt. Åtgärder bör i första hand vara källnära (bullerskyddsskärm eller bullerskyddsvall), det vill säga i anslutning till vägen, för att skydda ett så stort område som möjligt. I vissa fall, om det endast är enstaka bostäder som ska skyddas, är det emellertid inte alltid samhällsekonomiskt rimligt med källnära bullerskyddsåtgärder. Det kan också finnas situationer där det inte är tekniskt möjligt med källnära bullerskyddsåtgärd. Då kan i stället fastighetsnära åtgärder i form av fasadåtgärder för att dämpa ljudmiljön inomhus eller lokala uteplatsåtgärder för att dämpa bullret på uteplats föreslås. Ibland behövs också en kombination av källnära och fastighetsnära åtgärder.

5.3.3.2 Luft

Luftkvaliteten bedöms i det utbyggda alternativet inte ge något överskridande av miljökvalitetsnorm (MKN) då vägen går i ett öppet läge.

5.3.4 Barnkonsekvensanalys

Den planerade åtgärden innefattar att anlägga en planskild passage vid korsningen av väg 21 och väg 1819/Krikavägen. Längs väg 1819 kommer även cirka 250 meter gång- och cykelväg anläggas i sydlig riktning. En planskild korsning och ett utökat gång- och cykelvägnät kommer att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för barn att transportera sig över väg 21 jämfört med dagens plankorsning. Framför allt kommer tillgängligheten att öka för barn boende i Forsby och Krika och angränsande områden till väg 1819.

Idag är förutsättningarna begränsade för barn att röra sig över väg 21 då det endast förekommer en passage med gång- och cykelväg samt en planskild korsning vid Stackarpsvägen där oskyddade trafikanter däremot behöver röra sig i blandtrafik. Befintliga korsningar i plan kan därmed kännas osäkra för föräldrar och därmed utgöra en barriär för barn som inte får korsa vägen själva. Ytterligare en planskild korsning kan därmed medföra minskade barriäreffekter samt att barn kan röra sig mer fritt och trafiksäkert till exempelvis skola och fritidsaktiviteter. Planskildheten kan dock utgöra en väderexponerad plats för oskyddade trafikanter vid regn, snö, vind och sol. Ur ett trygghetsperspektiv är det även av vikt att undvika att planskildheten upplevs som mörk eller avsides.

Vid ombyggnation av väg 21 kan avstängningar komma att bli nödvändiga. I de fall anslutningar till vägen stängs av innebär det förändrande resmönster för skolskjuts likväl för de barn som rör sig själva över vägen. Utöver byggnationen av en planskild korsning vid väg 1819/Krikavägen ska även korsningen med väg 1820 byggas om, vilken ingår i rutten för skolskjuts.

Byggnationen av väg 21 kan därmed ha inverkan på framför allt de barn som bor söder om väg 21 under byggskedet i form av avstängningar som begränsar rörelsemöjligheterna i området. Detta innefattar både rutten där barn själva rör sig över vägen samt rutten som ingår i skolskjuts.

5.3.5 Kulturmiljö

De existerande inslagen av modern infrastruktur i området har redan i ett tidigare skede inneburit en skada i landskapsbilden, framför allt genom att de bryter av odlingslandskapet och de visuella sambanden i den lokala kulturmiljön. Det dubbelsidiga viltstängslet förstärker de negativa effekterna något, framför allt om ogräs och sly tillåts växa upp längs staketet och minska genomsynligheten.

Utredningsområdet skär genom en del av det regionala kulturmiljövårdsprogrammet Rönne å utbredning. I vägens utredningsområde finns strandängar som historiskt använts för bete. Vissa används fortfarande idag. Dessa ängar utgör ett av kärnvärdena för programmet. Den befintliga vägen påverkar redan i viss mån det utpekade kärnvärdet och en breddning med faunastängsel på den norra sidan av befintlig väg kan medföra ytterligare negativ påverkan. På denna plats har utredningsområdet skyddsvärda kulturmiljöer på vägens båda sidor vilket ökar områdets känslighet. De värden som lyfts i motiveringarna för riksintresset för kulturmiljövård Klippan [M 30] och motsvarande regionalt utpekade kulturmiljö är upplevelsen av den intressanta bebyggelsekontinuiteten från historisk till modern industri. Mellan väg 21 och det bevarandevärda området finns idag en trädridå som skyddar kärnvärdena från de visuella störningar som en breddning och en eventuell planskild korsning kan föranleda. Så länge trädridån finns kvar bedöms projektets påverkansgrad på denna kulturmiljös värden vara mycket låg.

Hög L1988:8420 ligger i en skogsdunge ungefär 50 meter ifrån den befintliga väg 21. Den omges idag av uppodlad mark vilket gör det möjligt att se den på det sätt det sannolikt ursprungligen var tänkt, dvs över relativt stora avstånd. Högens visuella samband med sin omkringliggande miljö kvarstår alltså till viss del. Detta gör lämningens läsbarhet god. Den planerade möttesepareringen med dubbelsidiga faunastängsel kommer att utgöra ett avbrott i de visuella sambanden och påverka läsbarheten. Länsstyrelsen har i sitt utlåtande 2023-04-17 i ärendet med diarienummer 9976-2021 lyft gravhögen L1988:8420 och konstaterar att ett fornlämningsområde kan komma att definieras, så att graven kan skyddas och bevaras. Beslut om fornlämningsområde innebär att högen blir aktuell för samråd med Länsstyrelsen enligt 2 kap. 10 § Kulturmiljölagen.

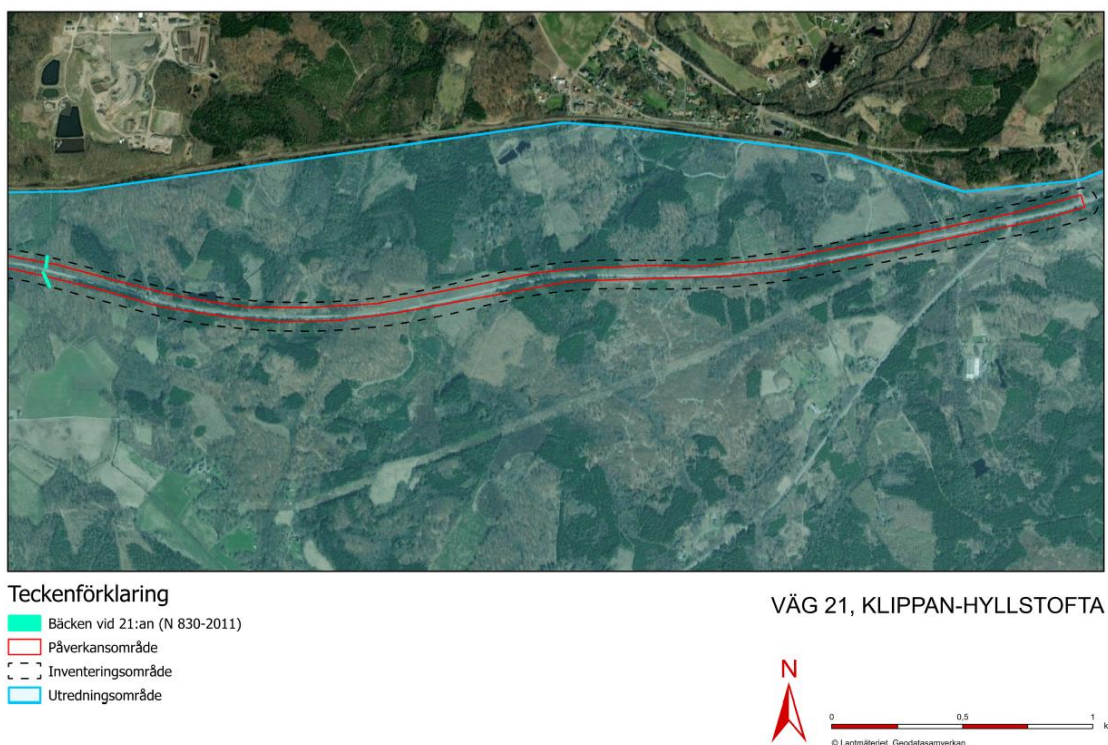
Vissa av de registrerade fornlämningarna, möjliga fornlämningarna och övriga kulturhistoriska lämningarna kommer att behöva tas bort vid anläggandet av möttesepareringen. Det gäller framför allt de fossila åkermarkerna i den östra delen, men kan även komma att omfatta boplatser i den västra delen. Boplatserna har lågt upplevelsevärde och är redan skadade av det intensiva jordbruket. De fossila åkermarkernas röjningsrösen kan ses i landskapet, men upplevelsevärdet är jämförelsevis lågt då de är svåra att läsa i sin historiska kontext för någon som saknar förkunskaper. Denna lämningstyp är mycket frekvent förekommande i närområdet och lämningarna inom utredningsområdet uppvisar inga indikationer på särskiljande eller unika drag. Sammantaget är bedömningen därför att känsligheten hos de registrerade lämningarna inom utredningsområdet, trots att vissa har fornlämningsstatus, får anses vara relativt låg. Borttaganden kommer dock att innebära behov av fortsatt samråd med Länsstyrelsen enligt 2 kap. 10 § Kulturmiljölagen samt att Ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämning enligt 2 kap. 12 § kulturmiljölagen krävs. Då flera av lämningarnas antikvariska status inte är fastslagen kommer vidare arkeologiska undersökningar sannolikt att begäras.

Utöver de registrerade lämningarna har den arkeologiska utredningen (Steg 1) föreslagit fem nya troliga boplatsområden / utvidgningar av kända boplatsområden. Berör vägsträckningen dessa kan Länsstyrelsen komma att kräva vidare arkeologisk utredning (Steg 2) även här.

5.3.6 Naturmiljö

Området kring Rönne å har högst naturvärde inom inventeringsområdet och här återfinns båda naturvärdesobjekten med högsta naturvärde. Dessa naturvärdesobjekt illustrerades i Figur 12 (avsnitt 4.4.2) i förhållande till påverkansområdet för projektet. Eftersom ingen breddning av väg 21 planeras i anslutning till Rönne å, ligger objekten utanför påverkansområdet och kommer därmed inte påverkas av projektet. I den västra delen av inventeringsområdet finns även naturvärdesobjekt norr om väg 21 som till viss del ligger inom påverkansområdet. Naturvärdesobjekten kommer dock inte att påverkas eftersom breddning av vägen i detta avsnitt planeras att ske söder om väg 21, just för att undvika påverkan på dessa värdefulla naturmiljöer.

Om åtgärder kommer att beröra bäcken vid 21:an (N 830-2011) kommer särskild hänsyn att tas. Bäckens lokalisering redovisas nedan i Figur 47.



Figur 47 Bäcken vid 21:an (N 830-2011) vid den östra delen av inventeringsområdet.

De 18 objekt som omfattas av det generella biotopskyddet är skyddade enligt lag. Åtgärder som kan skada naturvärdena är inte tillåtna och för att få utföra en sådan åtgärd krävs dispens, som i det berörda fallet söks hos Länsstyrelsen i Skåne län.

Även de särskilt skyddsvärda träden är skyddade. För att få utföra en åtgärd som väsentligt kan påverka ett särskilt skyddsvärt träd ska en anmälan om samråd göras enligt 12 kap. 6 § miljöbalken. Anmälan görs i det berörda fallet hos Länsstyrelsen i Skåne län. Hålträd kan också vara skyddade enligt artskyddsförordningen. Inom projektet utreds möjligheten att bredda på södra sidan för att säkerställa att ingen negativ påverkan sker på skyddsvärda träd.

Under naturvärdesinventeringen observerades 59 arter som omfattas av artskyddsförordningen (48 fåglar, tre groddjur, fyra kräldjur och fyra kärlväxter). Artskyddsförordningen är en del av miljöbalken och innebär i korthet att man inte får döda, skada, fånga eller störa de arter som omfattas. För vissa arter, till exempel fåglar, fladdermöss och vissa groddjur, är även fortplantningsområden och viloplats skyddade. Vid en eventuell exploatering måste hänsyn tas till de skyddade arterna och för att vissa områden ska få tas i anspråk kan skyddsåtgärder behöva genomföras. För att inte riskera att påverka de fridlysta kärlväxterna i planerad breddning utreds det huruvida det går att anpassa breddningen till motsatt sida där lummerväxterna finns. I annat fall ska dispens sökas hos Länsstyrelsen.

För att undvika otillåten störning bör avverkning av skog, markarbeten eller annan verksamhet som kan påverka fåglar och fladdermöss negativt ske utanför förekommande arters häcknings- och yngeltid, vilken infaller från slutet av mars till oktober. Hålträd är avgjort viktiga för fladdermöss, fåglar, insekter och mindre däggdjur. Hålträd och grova träd med uppsprucken bark som hotas av exploatering bör alltid inventeras efter yngelkolonier av fladdermöss då enstaka träd kan ha stor betydelse för populationen i stort. Träd som nyttjas av fladdermöss är skyddade även under den tiden på året då fladdermössen till exempel övervintrar och befinner sig på annan plats. Då projektet sker i befintlig vägsträckning är det under entreprenaden och produktionstiden som fåglarna kan komma att störas. För att undvika påverkan på fåglar som är skyddade enligt artskyddsförordningen undviks åtgärder under störningskänslig tid.

Ny grod- och kräldjurspassage samt åtgärder som påverkar vattenmiljöer där grod- och kräldjur rör sig ska inte utföras under groddjurens vattenfas som för förekommande arter inträffar från mitten/slutet av mars till och med juli.

5.3.7 Rekreation och friluftsliv

Möjligheten till rekreation och friluftsliv i området bedöms huvudsakligen inte påverkas av vägplanen. Ett visst negativt bidrag kan ske genom att mötesseparering försvårar korsande av vägen och gör den mindre lämplig för cykeltrafik på vägen, men samtidigt finns alternativa vägar i området.

5.3.8 Vattenmiljö

Vägutbyggnaden kommer att resultera i ökade flöden i vägdiken till följd av ökad avrinningskoefficient för sträckan. De östra delarna visar på "Medelhög genomsläpplighet" i SGU:s kartvisare medan från korsningen vid Lilla Björket fram till Forsmöllan visar på "Hög genomsläpplighet" innan det övergår till "Låg genomsläpplighet" väster om Forsmöllan.

Det är viktigt att avvattning utformas så att fördröjning sker så att vägplanen inte medför ett negativt bidrag till vattenmiljöerna. Med den åtgärden bedöms vägplanen inte påverka miljökvalitetsnormerna för vatten.

En temporär mindre grundvattensänkning bedöms nödvändig för grundläggning av främst brokonstruktioner. Ytterligare utredning av geohydrologiska förhållanden och påverkan planeras för att svara på omfattningen och utreda dess eventuella miljökonsekvenser.

Permanent sänkning av grundvatten bedöms kunna undvikas genom val av utformning om grundvattensänkningen bedöms medföra en negativ områdespåverkan.

Befintliga ledningar och trummor bör ses över för att säkerställa att dimensionering och funktion kan upprätthållas i minst 40 år med normalt underhåll samt 80 år med normalt underhåll för ledningar och trummor i en vägkonstruktion med fyllningshöjd över 5 meter samt trummor som leder vattendrag under mötesseparerad väg.

Inom hela utredningsområdet i likhet med stora delar av södra Sverige råder förbud mot markavvattning. Utförande av vägen bedöms i nuläget inte föranleda något behov av markavvattning.

5.3.9 Klimatpåverkan

Anläggandet av ny infrastruktur innebär alltid en negativ klimatpåverkan genom utsläpp av växthusgaser genom anläggandet och produktion av material. Genom val avseende utformning och material kan påverkan bli större eller mindre och ett uppsatt projektmål är att hålla nere projektets klimatpåverkan.

5.3.10 Landskapspåverkan

Utblickar och siktlinjer i både storskaligt odlingslandskap och småskaligt mosaiklandskap kan förstärka upplevelsen av kulturmiljöer och identitetsskapande platser för lokal platskännet, exempelvis Pappers bruket. Genom att bevara trädridåer kan man skärma av och skapa rumslighet eller poängtera vidsträckta vyer. Det finns också potential att skapa nya biotoper och spridningskorridorer som binder samman ekologiska samband som finns i landskapet.

Trädridån av barrskog närmast järnvägen bidrar till avskärmning och minskar upplevelsen av att järnvägen går nära vägen. Längs vägrenen finns potential att tillföra ekologiska värden.

Sträckan är redan bebyggd vilket innebär att förändringen i landskapet blir mindre påtaglig. Det finns också viss potential i ett förhållandevis slutet landskap, delvis öppnas upp och kan skapa en förhöjd biologisk mångfald genom ett lapptäcke av landskapstyper. Planerad faunapassage har potential att skapa nytt landmärke och bidra till förbättrad orienterbarhet och lokal platsidentitet.

Risken för fragmentering av jordbruksmark kan minskas genom att anpassa till vilken sida breddningen utförs. Höga ekologiska värden är knutna till gamla träd i utredningsområdet vilka kan vara känsliga för breddning. Genom att viktiga biotoper kartläggs och att möjligheten för breddning på vägens södra sida utreds kan biotoper sparas. Träd och buskage som tas ned i samband med breddning eller montering av faunastängsel kan påverka landskapsbilden, både ur trafikantperspektiv och åskådarperspektiv. Småvatten med höga naturvärden som skapar goda levnadsmiljöer är känsliga för exploatering, och utredning kring möjlig breddning på södra sidan skapar förutsättningar för att bevara värdefulla landskapselement.

5.3.11 Risker och säkerhet

Projektet innebär ingen förändring avseende transporter av farligt gods däremot innebär projektet en förbättring avseende trafiksäkerhet vilket kan leda till lägre risk för olyckor.

Väganläggningens avvattning bedöms i nuläget kunna hantera förväntade skyfall utan att översvämningar uppstår som hindrar trafiken. Sammantaget bedöms vägplanen ej bidra till ökad risk för yttre händelser eller känslighet för sådan.

I viss mån finns ett mindre positivt bidrag med en mer robust och modern trafikanläggning med högre kapacitet och trafiksäkerhet.

5.3.12 Rivningsarbeten och hantering massor

Uppgrävda massor som av tekniska skäl bedöms kunna återanvändas inom vägområdet och som har föroreningshalter upp till Mindre känslig markanvändning (MKM) (Naturvårdsverket, 2022), kan återanvändas inom projektets arbetsområde, efter samråd med tillsynsmyndigheten.

Massor som av tekniska skäl inte kan återanvändas inom området eller massor med föroreningshalter över MKM kommer att hanteras externt på erforderligt sätt utifrån föroreningshalter. Mängd bergschakt i projektet är begränsad varför allt krossmaterial som behövs för anläggningens uppförande kommer att köpas in och transporteras till anläggningen från brytning på annan plats.

Transport och framtagande av massor medför en negativ klimatpåverkan med utsläpp av växthusgaser. Storheten av denna påverkan kommer bedömas i samrådshandling och tillhörande miljöbedömning.

Projektering av ny väg genomförs för att minimera rivning av befintlig asfalt. Rivning i viss utsträckning kommer dock vara nödvändig. Innan projekteringen av vägens utformning nått längre är det svårt att bedöma omfattningen. Riven asfalt går till asfaltverk för återvinning förutsatt att den inte innehåller föroreningsnivåer som kräver annan hantering

6 Åtgärder

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

- Att i möjligaste mån nyttja befintlig vägbana och sidoområde eller ytor som redan tagits i anspråk vid val av sida för breddning samt för nödvändiga etableringsytor under byggtiden. Vilken sida av vägen som är mest lämplig för breddning kommer att analyseras utifrån en samlad bedömning av tekniska förutsättningar, befintlig infrastruktur, miljöpåverkan och topografiska förhållanden.
- Skydds- och kompensationsåtgärder för att minimera negativa miljöeffekter som till exempel påverkan på identifierade naturvärdesobjekt och objekt som innefattas av det generella biotopskyddet.
- Att återanvända material och massor inom byggarbetsplatsområdet och/eller samordna mellan andra projekt.
- Beredskap för hantering av förorenade massor ska finnas under byggtiden.
- Att vid val av placering av faunapassage ta hänsyn i möjligaste mån till terrängförhållanden för att minimera påverkan på miljön och landskapet. Samt hantering av viltets vandring kopplat till barriäreffekten av stängsling.
- I det område där utredningsområdet skär det utpekade bevarandeområdet för det regionala kulturmiljöprogrammet Rönne å bör breddning söderut utredas för att minimera ytterligare påverkan på kulturmiljön. Här finns dock flera skyddsvärda lämningar inom utredningsområdet på vägens båda sidor vilket gör området känsligt. Lämpliga åtgärder för att skydda kulturmiljön går inte att avgöra i ett tidigt skede i processen, området behöver lyftas och diskuteras kontinuerligt under projektets gång.
- Med hänsyn till riksintresse för kulturmiljö och naturmiljö blir det särskilt viktigt att se till gestaltungsaspekter och minska anläggningens negativa påverkan. Särskilt bör slänter modelleras och befintlig flora återetableras.

7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Motivet för bedömningen görs med avseende på projektets omfattning, markanspråk, samt de effekter och konsekvenser som planerade åtgärder förväntas innebära under bygg- och driftskedet. De negativa effekterna av projektet på miljön blir små samtidigt som projektet bedöms medföra positiva effekter för trafiksäkerheten och faunan längs sträckan.

Projektet utformas för att minimera påverkan på höga naturvärden och säkerställa att eventuella effekter begränsas till objekt med medelhögt naturvärde. Vid platser där vägbreddning är nödvändig kommer särskild hänsyn att tas till höga naturvärdesobjekt då det är möjligt. Artrika vägkanter med medelhögt naturvärde har identifierats i den västra delen av sträckan och kan komma att påverkas. De planerade åtgärderna görs med naturvärdena i åtanke för att minimera eventuell påverkan. Genom anpassad utformning och arbetsmetoder kan den totala miljöpåverkan minimeras.

De planerade åtgärderna har en begränsad omfattning, breddning av vägen sker för en sträcka om cirka 60 - 65 % av den totala längden i båda färdriktningarna. Markintranget utgörs av långsmala områden i direkt anslutning till befintlig vägbana samt markanspråk kring planerad planskild faunapassage. Den mark som tas i anspråk omfattas av begränsade värden för landskapet och begränsade kända natur- och kulturmiljövärden.

Eventuell grundvattensänkning kopplat till byggskede och/eller driftskede för planskild korsning av väg 21 / 1819 (Krikakorset) kommer att utredas för att avgöra vilka allmänna eller enskilda intressen som eventuellt kan omfattas och vilken påverkan det kan få.

En följd av faunapassagen och den lokalt minskade barriäreffekten torde skapa förbättrade förutsättningar för vilt utmed sträckan. Även om barriäreffekten inte minskar längs hela sträckan, bidrar faunapassagen till att viltet får en säker och anpassad passage över vägen. Faunastängslet innebär att viltet inte kan korsa vägen var som helst, men detta medför samtidigt en minskad risk för viltolyckor och därmed ökar trafiksäkerheten. Genom att styra viltet till faunapassagen skapas en balans mellan vägens framkomlighet och viltets behov av att röra sig i landskapet.

Rönne å, och tillhörande område som är riksintresse för naturvård, bedöms inte påverkas negativt då inga åtgärder ska utföras i anslutning till vattnet och naturvårdsområden.

I det fall planerade åtgärder befaras påverka kvaliteten på närliggande vatten kommer speciell hänsyn tas till aktuella områden. Generellt kommer behov av eventuella skyddsåtgärder utredas vidare i det fall det blir aktuellt. Inga kända områden bedöms utgöra riskområde för förorening i mark eller grundvatten.

Sammanfattningsvis bedöms de möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper vara av den storlek och utbredning att planerade åtgärder ej bedöms ha betydande miljöpåverkan.

8 Fortsatt arbete

8.1 Planläggningsprocess

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådsrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Om länsstyrelsen bedömer att vägplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan så skall en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram i vägplanen. I annat fall tas en miljöbeskrivning fram som enligt väglagen (1971:948) skall redovisa verksamhetens förutsebara påverkan på människors hälsa och på miljön. Miljöbeskrivningen har samma syfte och funktion som en miljökonsekvensbeskrivning men är mindre i sin omfattning. Miljöbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning är centrala delar för en integrering av miljöaspekter i planläggningsprocessen och utformningen av vägar.

Processen främjar ett långsiktigt hållbart transportsystem i enlighet med Trafikverkets mål och vision. Målet är att dels minimera negativ påverkan och dels skapa förutsättningar för att medföra positiva bidrag till miljövärdena. Miljöbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning skall utreda och redogöra för hur kraven i miljölagstiftningen upplevs genom miljöanpassningar, skyddsåtgärder, försiktighetsmått samt vid behov kompensationsåtgärder.

I planläggningen tar Trafikverket fram en så kallad miljösäkring. Det är ett systematiskt arbetssätt för att bidra till miljöanpassning och minimera de negativa miljökonsekvenserna. Dokumentet miljösäkring uppdateras kontinuerligt med krav, beslut och ställningstaganden kopplade till projektet. Den syftar till att överföra kunskap mellan de olika skedena och säkerställa att tillräckliga försiktighetsmått, skyddsåtgärder och kompensationsåtgärder vidtas i byggskedet.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande kommer att finnas beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

8.2 Viktiga frågeställningar

I det fortsatta arbetet kommer följande frågor uppmärksammas särskilt:

- Påverkan på omgivande mark behöver belysas utifrån tänkt utformning av vägen.
- Fördjupade utredningar samt samråd med berörda kring anslutningar av enskilda vägar och ändrad trafikföring.
- Utredning av behov för grundvattensänkning för planskilda passager och eventuell påverkan på allmänna eller enskilda intressen.
- Utredda placering och utformning av planskild faunapassage för att minimera påverkan på landskapet, minimera markintrång vid byggnation samt drift.
- Behovet av tillstånd och dispenser.
- Hur vägens trafikantupplevelse kan höjas.
- Hur trafiken under byggtiden ska hanteras, liksom vilken påverkan i form av buller och vibrationer som kan förekomma.
- För att undvika skada på kulturmiljöns läsbarhet kring hög L1988:8420 utreds i kommande skede om stora skyltar och belysningsstolpar kan hållas till ett minimum på vägsträckan 200 meter åt vardera håll från högens position. Ungefär 250 meter väster och 200 meter öster om högen skärs väg 21 av kraftledningar. Skyltar skulle med fördel kunna placeras där då siktlinjerna på dessa platser redan är påverkade.
- För att utesluta eventuella markföroreningar rekommenderas vidare utredning för de identifierade riskobjekten.

9 Källor

Afry (2022). *Vägutredning väg 21 mellan Klippan och Hyllstofta*.

Calluna AB (2022). *Inventering av groddjur*.

Krogh Hansen, A. (2022). *Väg 21 mellan Klippan–Hyllstofta – boplatslägen och utmarksodling. Arkeologisk utredning 2022. Skåne län, Skåne, Klippans kommun, Klippan, Perstorp, Västra Sönnarslöv, Riseberga och Vedby socknar, väg 21, fornlämning L1987:1830, L1987:2125, L1988:8420, L1988:8421, L1987:1632, L1987:1777, L1987:1894, L1987:326, L1987:1471 och L1987:1684. Arkeologerna. Rapport 2022:70*

M4Traffic AB (2022). *EVA-kalkyl RV 21 Klippan-Hyllstofta*.

Naturcentrum AB (2022). *Bedömning av förutsättningar för fladdermöss*.

Progressu AB (2022). *Översiktlig riskanalys nivå 2 yt- och grundvatten*.

Svensk Naturförvaltning AB (2023). *Naturvärdesinventering väg 21 Klippan-Hyllstofta*.

Trafikverket (2019). *Åtgärdsvalsstudie. Säker framkomlighet riksväg 21 Klippan-Hyllstofta*. TRV 2019/44918.

Klippans kommun (2024a). *Detaljplan*.

<https://gisportal.perstorp.se/portal/apps/webappviewer/index.html?id=d79c63e6263746118ef4637d0346c6e1> Hämtat 2024-12-02

Klippans kommun (2024b). *Gällande detaljplaner*. <https://www.klippan.se/bygga-bo--miljo/oversiktsplan-och-detaljplaner/detaljplaner> Hämtat: 2024-12-02

Klippans kommun (2022). *Gällande översiktsplan*.

<https://www.klippan.se/bygga-bo--miljo/oversiktsplan-och-detaljplaner/oversiktsplan/gallande-oversiktsplan> Hämtat: 2024-12-02

Länsstyrelsen Skåne län. (2006) *Kulturmiljöprogram Klippan*. Tillgänglig:

<https://www.lansstyrelsen.se/skane/besoksmal/kulturmiljoprogram/kulturmiljoprogram-omraden/kulturmiljoprogram-klippan.html>

Länsstyrelsen Skåne län. (u.å.) *Kulturmiljöprogram Rönne å*. Tillgänglig:

<https://www.lansstyrelsen.se/skane/besoksmal/kulturmiljoprogram/kulturmiljoprogram-omraden/kulturmiljostrak/kulturmiljoprogram-ronne-a.html>

Newsworthy. (n.d.). *Ovanligt många viltolyckor i Klippan – här inträffar de flesta*. Tillgänglig: <https://www.newsworthy.se/artikel/278082/ovanligt-m%C3%A5nga-viltolyckor-i-klippan---h%C3%A4r-intr%C3%A4ffar-de-flesta> Hämtat: 2025-01-23

Riksantikvarieämbetet (2024a). *Riksantikvarieämbetet, Fornsök*. Tillgänglig: <https://www.raa.se/hitta-information/fornsok/>

Riksantikvarieämbetet (2024b). *Riksintressen för kulturmiljövården – Skåne län (M)*. Tillgänglig: <https://www.raa.se/samhallsutveckling/riksintresse-for-kulturmiljovarden/riksintressebeskrivningar/>

Reiter, O. (2007). *Det skånska landsbygdsprogrammet. Ett utvecklings-program med landskapsperspektiv*. Länsstyrelsen i Skåne, Skåne i utveckling, Rapport 2007:10.

Trafikverket PMSv4 Extern. Hämtat: 2024-11-27
<https://pmsv4.trafikverket.se/analysera?lankod=12&vagnnummer=21&vagundernummer=0&riktning=1&korfalt=K1&lopandelangdstart=11670&lopandelangdslut=14321&lopandelangdpos=11670>

Trafikverket, 2024. Trafikverkets åtgärdsprogram enligt förordningen om omgivningsbuller, 2024-2028. Publikation 2024:142. Datum: 2024-09-13.

Prop. 1997/98:182. *Strategi för att förverkliga FN:s konvention om barnets rättigheter i Sverige*. <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/1998/06/prop.-199798182/>

SCB (2024). *Folkmängd i riket, län och kommuner 31 december 2023 och befolkningsförändringar 2023*. <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/folkmangd-och-befolkningsforandringar---helarsstatistik/folkmangd-i-rikt-lan-och-kommuner-31-december-2023-och-befolkningsforandringar-2023/> Hämtat 2024-11-29

Viltolycka.se. (n.d.). *Här händer viltolyckorna där du bor*. Tillgänglig: <https://www.viltolycka.se/statistik/har-hander-viltolyckorna-dar-du-bor/> Hämtat 2025-01-23



Postadress: Trafikverket, Ärendemottagningen, TRV 2024-000655, Box 810, 781 28 Borlänge
E-post: trafikverket@trafikverket.se Telefon: 0771-921 921

www.trafikverket.se