

SAMRÅDSUNDERLAG

Väg 2050, Knislinge-Hjärsås, ny gång- och cykelväg
Östra Göinge kommun, Skåne län

Underlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, 2023-04-28

Ärendenummer TRV 2023/34145



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG

Författare: Maria Blidfors, Sofia Haase, Jon Halling, Sweco

Dokumentdatum: 2023-04-28

Ärendenummer: TRV 2023/34145

Uppdragsnummer: 173125

Version: 1.0

Foto framsida: Trafikverket

Kontaktperson: Martin Petersson, Projektledare Trafikverket

Innehåll

1. Sammanfattning	4
2. Inledning	5
2.1. Planläggningsprocessen	5
2.2. Bakgrund	5
2.2.1. Tidigare utredningar	6
Möjliga åtgärder enligt fyrstegsprincipen	6
2.3. Ändamål med projektet	7
3. Åtgärdens omfattning	8
4. Rivningsarbeten	8
5. Utrednings- och influensområde	9
6. Miljöförutsättningar	10
6.1. Landskapsbild	10
6.2. Skyddade områden	10
6.3. Yt- och grundvatten	12
6.4. Naturresurser	14
6.5. Naturmiljö	15
6.6. Arkeologi	17
6.7. Markmiljö	18
7. Projektets miljöeffekter	19
7.1. Yt- och grundvatten	19
7.2. Naturresurser	19
7.3. Naturmiljö	19
7.4. Arkeologi	20
7.5. Markmiljö	20
8. Skadeförebyggande åtgärder	21
8.1. Yt- och grundvatten	21
8.2. Naturresurser	21
8.3. Naturmiljö	21
8.4. Arkeologi	21
9. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	22
10. Fortsatt arbete	23
11. Källor	24

1. Sammanfattning

Väg 2050, även kallad Hjärsåsvägen, sträcker sig mellan Norra Sandby i Hässleholms kommun och Värestorp i Östra Göinge. Mellan Knislinge, den största tätorten i Östra Göinge kommun, och tätorten Hjärsås utgörs vägen av en drygt fyra kilometer lång och sju meter bred landsväg. På grund av höga hastigheter, stora trafikflöden och otillräcklig vägren upplevs sträckan inte säker att gå eller cykla.

Det finns ett behov av att kunna gå och cykla mellan Knislinge och Hjärsås. Ändamålet med projektet är att skapa en trafiksäker koppling för gående och cyklister mellan Knislinge och Hjärsås. Målgrupperna som främst bedöms gynnas är barn och ungdomar, arbetspendlande och turister.

Åtgärden omfattar en ny gång- och cykelväg som dras från korsningen Lejongatan/Hjärsåsvägen i Knislinge till korsningen vid kyrkan i Hjärsås. Gång- och cykelvägen planeras bli cirka 3,5 km lång och 2–3 meter bred med dubbelriktad trafik. Gång- och cykelvägens placering, norr eller söder om väg 2050, utreds i kommande arbete med vägplanen. Båda alternativen samt en kombination där gång- och cykelvägen placeras på en sida för att sedan fortsätta på den andra sidan, är möjliga utformningar som kommer studeras.

Vägplanen omfattar ett utredningsområde som sträcker sig längs väg 2050 mellan bron över Helge å i Knislinge i väst och korsningen vid kyrkan i Hjärsås i öst. Utredningsområdet har avgränsats till 50 meter från vägmitt på både norra och södra sidan om väg 2050. Avgränsningen bygger på att både den nya anläggningen och ytor för byggnation ska rymmas. Dock kommer inte ny anläggning och byggytor placeras inom alla delar av utredningsområdet, bland annat behöver bebyggelse och andra befintligheter undvikas.

Värden inom utredningsområdet utgörs främst av naturmiljövärden i form av värdefulla träd, biotopskyddade miljöer, naturresurser i form av jordbruksmark samt fornlämningar. Det finns också förekomst av skyddade arter. I Hjärsås finns ett vattenskyddsområde som hör till en grundvattenförekomst (urbergsförekomst).

Direkt påverkan på fornlämningar bedöms kunna undvikas och antalet påverkade träd bedöms kunna begränsas genom anpassning av vägområdet genom det bebyggda området mellan Knislinge och Hjärsås. Störst påverkan på naturmiljövärden, framför allt träd, bedöms uppstå vid en lokalisering på den södra sidan av väg 2050. En lokalisering på södra sidan innebär att påverkan på gullviva, som är fridlyst, kan undvikas. Påverkan på jordbruksmark och fornlämningar bedöms bli ungefär lika stor på båda sidor om väg 2050. Påverkan på ytvatten begränsas av att det mesta av vägdagvattnet kommer infiltrera. Påverkan på grundvatten bedöms bli försumbar förutsatt att åtgärder för vattenskyddsområdet genomförs.

Bedömningen är att markanspråket kan begränsas så att påverkan på fornlämningar undviks och att påverkan på träd kan begränsas i en sådan omfattning att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Osäkerheter råder vad gäller fornlämningarnas exakta lokalisering och dess fornlämningsområde, om förekomst av skyddade arter och invasiva arter och om vilka gränser och föreskrifter som gäller för vattenskyddsområdet.

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.

I början av planläggningen tar vi fram ett samrådsunderlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Samråd bedrivs kontinuerligt i processen, för att utbyta information och inhämta synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

2.2. Bakgrund

Väg 2050, även kallad Hjärsåsvägen, sträcker sig mellan Norra Sandby i Hässleholms kommun och Värestorp i Östra Göinge. Mellan Knislinge, den största tätorten i Östra Göinge kommun, och tätorten Hjärsås utgörs vägen av en drygt fyra kilometer lång och sju meter bred landsväg. På grund av höga hastigheter, stora trafikflöden och otillräcklig vägren upplevs sträckan inte säker att gå eller cykla.

Se Figur 1 för geografisk lokalisering av aktuellt vägprojekt.



Figur 1. Översiktskarta som visar geografisk lokalisering av aktuell sträcka för väg 2050 mellan Knislinge och Hjärsås.

Sträckan mellan Knislinge och Hjårsås har en årsmedelsdygnstrafik som uppgår till strax över 2 500 fordon varav cirka 200 är tung trafik (NVDB, 2011). Vägen ingår inte i det funktionellt prioriterade vägnätet men är däremot utpekad som strategiskt viktigt för tyngre transporter. De högsta tillåtna hastigheterna är 40 km/tim respektive 80 km/tim, där den lägre hastigheten gäller inom tätbebyggt område.

2.2.1. Tidigare utredningar

Sträckan Knislinge-Hjårsås är ett av de objekt som pekats ut i cykelvägsplanen för Skåne 2018–2029 där brister och behov av åtgärder beskrivs (Region Skåne, 2018a). Cykelvägsplanen för Skåne 2018–2029, med tillhörande åtgärdsvalsstudie, är en fördjupning av den Regionala transportinfrastrukturplanen¹ för att särskilt beskriva planens pott för cykelåtgärder (Region Skåne, 2022).

Möjliga åtgärder enligt fyrstegsprincipen

För planering och utveckling av transportsystemet har Trafikverket utarbetat en metod, fyrstegsprincipen, där möjliga förbättringar av transportsystemet prövas stegvis, se Figur 2.

Fyrstegsprincipen

1. **Tänk om**
Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
2. **Optimera**
Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
3. **Bygg om**
Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.
4. **Bygg nytt**
Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Figur 2. Fyrstegsprincipen (Trafikverket, 2014a)

Fyrstegsprincipen tillämpades för aktuellt projekt inom arbetet med ”Åtgärdsvalsstudie för cykelvägsplan för Skåne 2018-2029” (Region Skåne, 2018b) för att välja och prioritera mellan olika åtgärder för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärderna ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Fyrstegsprincipen innebär att möjliga förbättringar och åtgärder i transportsystemet ska prövas stegvis. I första hand ska befintlig infrastruktur vårdas och användas mer effektivt. Det kan ske genom åtgärder som syftar till ett förändra beteende och val av transportsätt. Inga lösningar hittades inom detta steg för att nå ändamålet med aktuellt projekt.

I andra hand ska befintlig infrastruktur optimeras genom att användningen av den effektiviseras och optimeras på olika sätt. Vad som på ett teoretiskt plan är säker blandtrafik är definierat enligt Trafikverkets Vägledning för regional cykelvägvisning (Trafikverket, 2014b). Vägar med höga

¹ Den Regionala transportinfrastrukturplan som omfattar det regionala statliga vägnätet, bestående av riksvägar, länsvägar och tillhörande cykelvägar tas fram var fjärde år av de regionala länsplaneupprättarna. Planen för Skåne tas fram och beslutas av Region Skåne i samråd med Trafikverket, Skånes kommuner och representanter från näringslivet.

hastigheter och trafikflöden (ÅDT) innebär olämpliga förutsättningar för cyklister. Med de hastigheter och trafikflöden som gäller för väg 2050 på aktuell sträcka så bedöms det inte lämpligt med cykling i blandtrafik på befintlig väg. Det bedöms inte heller finnas andra parallella vägar som är lämpliga att nyttja för gående och cyklister för att ta sig mellan Knislinge och Hjärsås.

Det tredje steget innebär mindre ombyggnationer som syftar till ett optimerat nyttjande och en förbättrad tillgänglighet. Även med mindre ombyggnationer blir analysen samma som i steg 2 ovan.

I fjärde och sista hand övervägs åtgärder som innebär nybyggnation av infrastruktur. De åtgärder som föreslås inom detta projekt faller inom steg fyra, nybyggnation.

2.3. Ändamål med projektet

Ovan nämnda åtgärdsvalsstudiehar identifierat att det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet mellan Knislinge och Hjärsås. Det upplevs dock inte trafiksäkert att cykla längs väg 2050 på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden. Trafikverket bedömer även att det, i tillägg till behovet som nämns i åtgärdsvalsstudien, finns behov för förbättrade möjligheter att gå mellan Knislinge och Hjärsås och att typen av resor även omfattar studie- och fritidsresor.

Projektets ändamål är att skapa en trafiksäker koppling för gående och cyklister mellan Knislinge och Hjärsås. Målgrupperna som främst bedöms gynnas är barn- och ungdomar, arbetspendlande och turister. När sträckan är byggd planeras den även att ingå i Cykelleden Skåne och delled 101, Kristianstad – Ängelholm (Cykelleden Skåne, u.å).

3. Åtgärdens omfattning

Åtgärden omfattar en ny gång- och cykelväg som dras från korsningen Lejongatan/Hjärsåsvägen i Knislinge till korsningen vid kyrkan i Hjärsås. Gång- och cykelvägen planeras bli cirka 3,5 km lång och 2–3 meter bred med dubbelriktad trafik. Behov av belysning kommer utredas inom ramen för framtagande av vägplan.

Gång- och cykelvägens placering, norr eller söder om väg 2050, utreds i kommande arbete med vägplanen. Båda alternativen samt en kombination där gång- och cykelvägen placeras på en sida för att sedan fortsätta på den andra sidan, är möjliga utformningar som kommer studeras.

Den nya gång- och cykelvägen kommer anpassas till nuvarande omgivning. Inne i tätorterna och längs sträckor med befintligheter såsom tomtmark, skyddsvärda objekt och miljöer kommer gång- och cykelvägen läggas nära väg 2050 och separeras genom exempelvis kantsten eller vägräcke. Där vägen går genom öppet landskap kan gång- och cykelvägen läggas något längre från vägen och separeras med dike.

Det kommer finnas behov av att sidojustera väg 2050 på vissa platser inne i tätorterna för att få plats med gång- och cykelvägen.

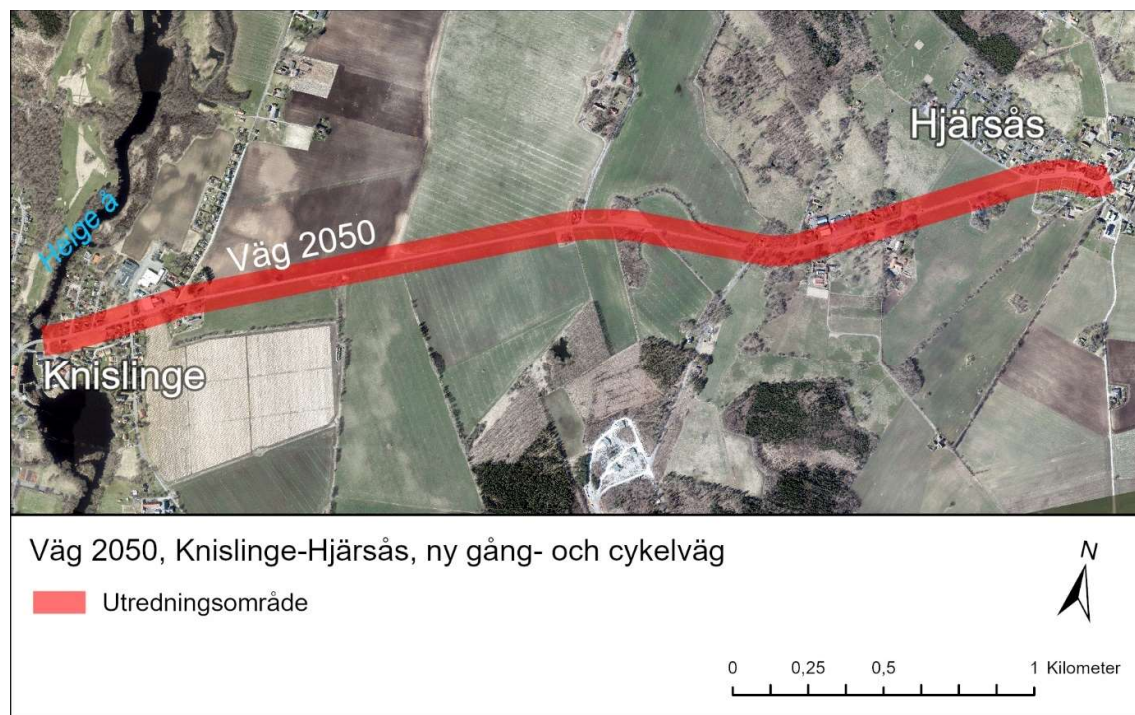
Byggstart för gång- och cykelvägen mellan Knislinge och Hjärsås planeras ske år 2026 och byggnationen förväntas ta cirka ett år.

4. Rivningsarbeten

Det bedöms inte bli aktuellt med rivningar av byggnader. Det kommer bli aktuellt med delvis rivning av befintlig väg på vissa platser inne i tätorterna i samband med sidojustering av väg 2050.

5. Utrednings- och influensområde

Vägplanen omfattar ett utredningsområde längs väg 2050 enligt Figur 3. Utredningsområdet sträcker sig längs väg 2050 mellan bron över Helge å i Knislinge i väst och korsningen vid kyrkan i Hjärsås i öst.



Figur 3. Utredningsområdet börjar vid bron över Helge å i Knislinge och slutar vid korsningen intill kyrkan i Hjärsås.

Utredningsområdet har avgränsats till 50 meter från vägmitt på både norra och södra sidan om väg 2050. Avgränsningen utgår ifrån att både den nya anläggningen och ytor för byggnation ska rymmas. Den maximala bredden för den nya anläggningen är cirka 10 meter (skiljeremsa 0,25 meter, dike 6 meter, gång- och cykelbana 2-3 meter) och är framför allt aktuell utanför tätbebyggt område. Vid passage genom tätort blir den nya anläggningen smalare än 10 meter. Storlek och placering av de ytor som behövs i byggskedet är inte framtagna ännu och för att säkerställa att de ryms inom utredningsområdet har det avgränsats till 50 meter från vägmitt på både norra och södra sidan. Den nya anläggningen och ytor för byggnation kommer inte placeras inom alla delar av utredningsområdet, bland annat behöver bebyggelse och andra befintligheter undvikas.

Ett influensområde är ett område som påverkas direkt eller indirekt av åtgärden. Influensområdet kan vara olika stort för olika aspekter. Den påverkan som anläggandet av ny gång- och cykelväg medför bedöms ske i och i direkt anslutning till vägområdet eftersom påverkan som bedöms kunna uppstå är framförallt på jordbruksmark, naturmiljövården (träd) och fornlämningar. I Hjärsås finns en grundvattenförekomst med tillhörande vattenskyddsområde som behöver beaktas och i väster och öster om utredningsområdet finns ytvattenförekomster (Helge å och Bivarödsån) som omfattas av miljö kvalitetsnormer.

Längs med södra sidan väg 2050, mellan Knislinge och Hjärsås, det vill säga samma sträcka som föreliggande projekt, pågår ett projekt med att anlägga en överföringsledning för dricksvatten. Detta kan medföra påverkan på naturmiljövården, kulturmiljövården och jordbruksmark vilket kan leda till kumulativa effekter tillsammans med påverkan på grund av anläggandet av gång- och cykelvägen. Kumulativa effekter utreds i samrådshandlingen.

6. Miljöförutsättningar

Nedan följer en beskrivning av förutsättningarna för de miljöaspekter som bedömts vara relevanta att utreda i det här projektet. Miljöaspekter som omfattar människors hälsa, inkluderat rekreation och friluftsliv, bedöms påverkas i en positiv bemärkelse på grund av förbättrade förutsättningar att gå och cykla mellan orterna men i övrigt bedöms inte projektet medföra störningar i form av exempelvis buller och utsläpp till luft mer än under byggskedet. Klimatpåverkan och klimatanpassning har inte bedömts vara relevant att utreda vidare i miljöbedömningen. Förbättrade möjligheter till gång- och cykel innebär förutsättningar för minskad biltrafik vilket är positivt vad gäller klimatpåverkan. Anpassning till översvämning sker i samband med projekteringen.

6.1. Landskapsbild

Större delen av sträckan utgörs huvudsakligen av en relativt rak, smal väg med diken som smälter in i omgivande landskap. Vägen kantas av ett flackt åkerlandskap på båda sidor med inslag av brynbuskage och alléer, stenpartier, hästhagar och uppvuxna lövskogsområden och enstaka gårdar. Sträckan kantas i båda ändar av de mindre samhällena Knislinge och Hjärsås av äldre, småskalig karaktär med mestadels villor och trädgårdar samt enstaka gårdar och företag. I sin helhet upplevs sträckan kulturhistoriskt intressant, eftersom den präglas av en blandning mellan ståtlig uppvuxen natur, åkerlandskap och äldre bebyggelse.

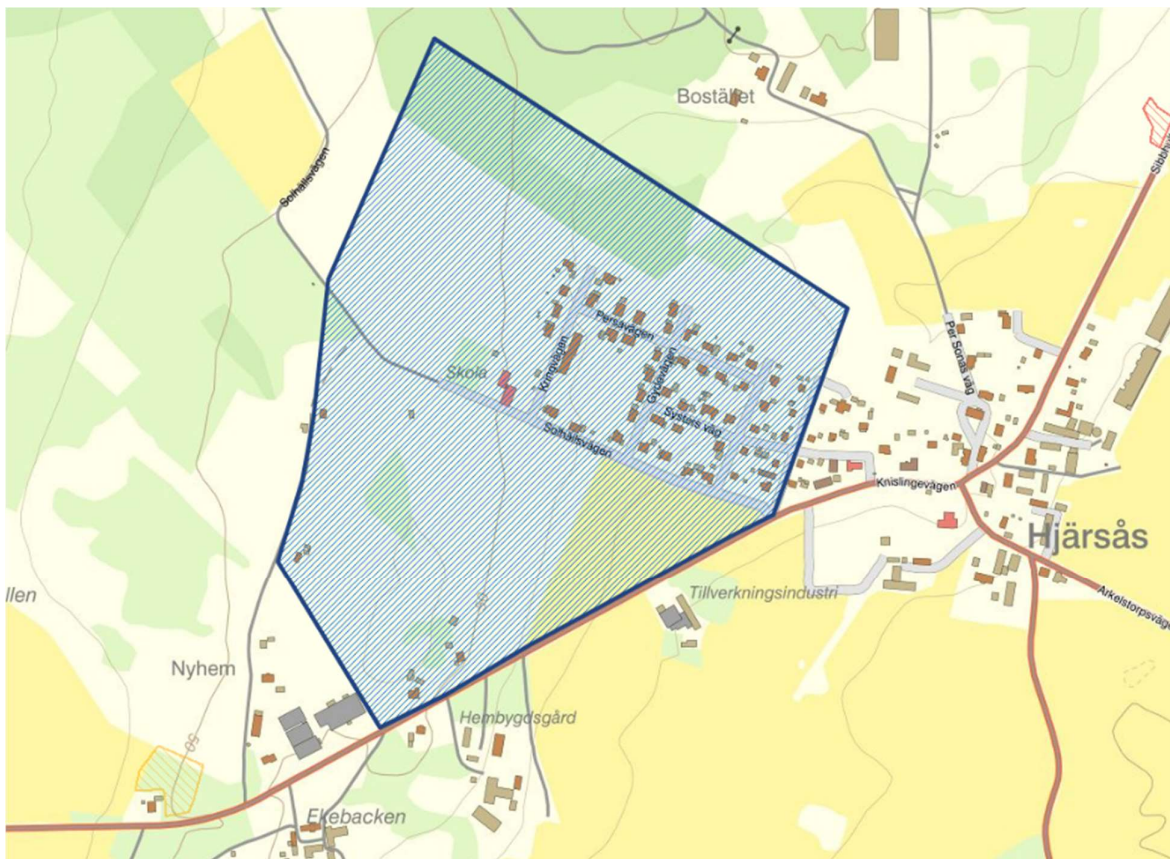
6.2. Skyddade områden

I och i närheten av utredningsområdet finns det enligt *Skyddad natur* (Naturvårdsverket 2023) inga riksintressen för naturvård, friluftsliv eller kulturmiljövård. Det finns inte heller några Natura 2000-områden, naturreservat, biotopskyddsområden, naturminnen eller kulturreservat i eller i närheten av utredningsområdet.

Vid Hjärsås finns det ett vattenskyddsområde, *Hjärsås samhälle* (Naturvårdsverket 2023), som är kopplat till urbergsförekomsten *Hjärsås*. Det pågår en översyn av vattenskyddsområdets gränser och föreskrifter. Vattenskyddsområdet omfattar ett område direkt norr om väg 2050, medan grundvattenförekomsten omfattar en yta både norr och söder om väg 2050, se Figur 4 och Figur 5.



Figur 4. Urbergförekomst Hjärsås, källa: Länsstyrelsen 2023.



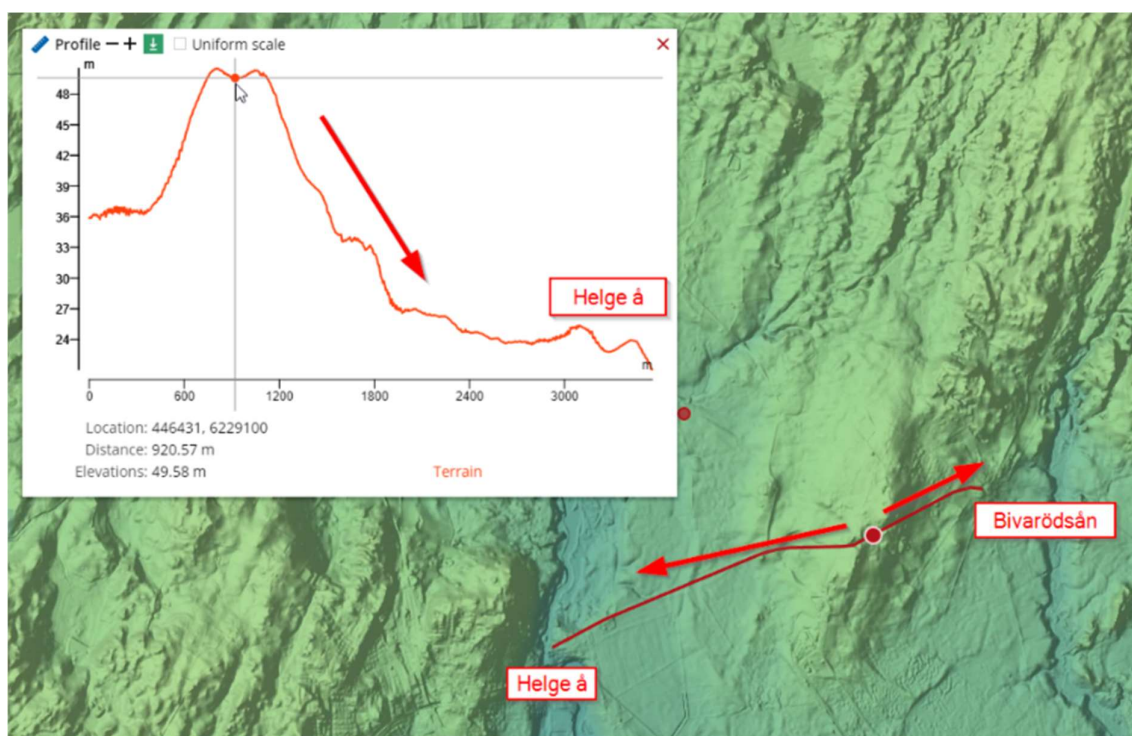
Figur 5. Vattenskyddsområde Hjärsås samhälle, källa: Naturvårdsverket 2023.

6.3. Yt- och grundvatten

Dagvattnet längs med sträckan rinner i huvudsak mot väster, se Figur 6. Eftersom jordlagren längs med sträckan utgörs av genomsläppliga jordarter, framför allt sand och silt men också sandig morän, bedöms det mesta av dagvattnet infiltrera. Det dagvatten som inte infiltrerar kommer ansamlas i ett antal lågpunkter längs med sträckan, se diagrammet i Figur 6. Det är bara dagvattnet från en kortare sträcka inne i Knislinge som avrinner mot Helgeå, som utgör en ytvattenförekomst (Länsstyrelsen 2023a). Mot öster samlas det dagvatten som inte infiltrerar i en lågpunkt och det är bara en kortare sträcka som avrinner mot Bivarödsån som utgör en ytvattenförekomst (Länsstyrelsen 2023a). Bivarödsån mynnar nedströms ut i Helgeå.

Grundvattentillgången i jordlagren är liten till obefintlig längs med större delen av sträckan (SGU 2023a). Närmast Knislinge är grundvattentillgången måttlig. Enligt SGUs brunnregister (SGU 2023b) så är grundvattennivån utmed sträckan mellan fyra och sex meter under markytan.

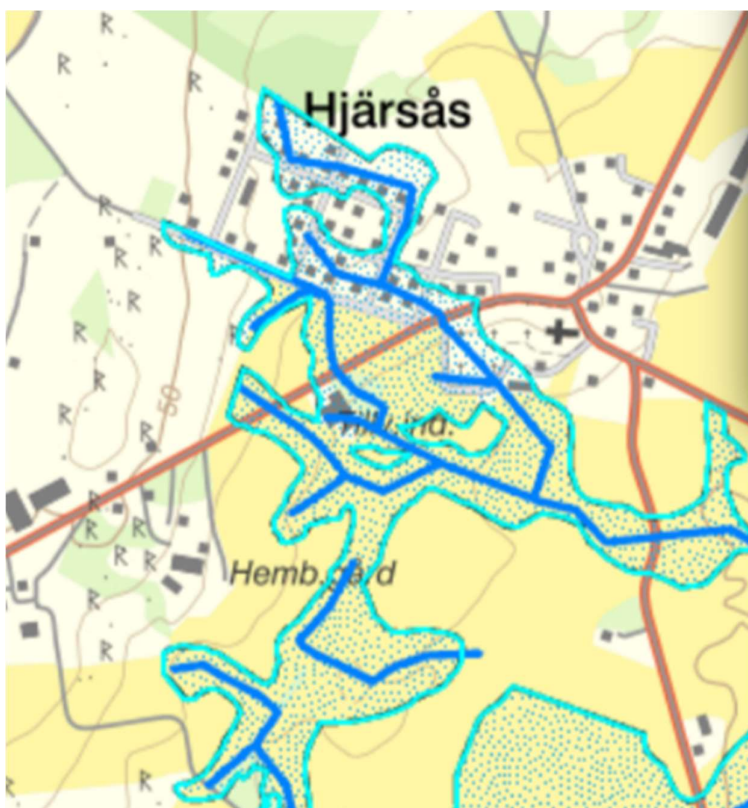
Det finns tre stycken dikningsföretag längs med sträckan, *Främlinge-Hjärsåsilla*, *Hjärsås I-V* och *Hardeberga I-III*, se Figur 7-Figur 9 (Länsstyrelsen 2023b).



Figur 6. Flödesriktningar, röd prick visar högsta punkten och diagrammet visar höjdskillnaderna inom utredningsområdet, framtaget med programmet Scalgo.



Figur 7. Dikningsföretag Främlinge-Hjärsåsllilla.



Figur 8. Dikningsföretag Hjärsås I-V.



Figur 9. Dikningsföretag Hardeberga I-III.

6.4. Naturresurser

Miljön längs med väg 2050 domineras av jordbruksmark, klass 4 på den 10-gradiga skalan enligt graderingen från 1971 (Jordbruksverket 2013). Vilket innebär att jordbruksmarken inte tillhör de mer produktiva i landet.

6.5. Naturmiljö

En naturvärdesinventering på förstudienivå har genomförts vilken är baserad på utdrag ur Artdatabanken och studier av befintligt kartmaterial. De områden som kunde pekats ut som möjligt intressanta och med eventuella högre naturvärden är inringade i Figur 10. En inventering i fält kommer genomföras senare i vår-sommar.



Figur 10. Utpekade områden som kan innehålla högre naturvärden.

1. Lövträdsdunge/holme. Omgärdar tomt, kan vara privat mark. Ser till största delen ut att vara yngre träd, buskar. Fältskiktet är inte synligt, vilket får bedömas i och med fältinventeringen.
2. Dunge, äldre stenmurar i kanten. Blandat bestånd av lövträd. Äldre hagmark som nu är under igenväxning.
3. Större område med bostäder, hustomter och hagmarker. Ser ut att innehålla äldre ekar som skulle kunna vara intressanta som livsmiljöer för naturvårdsarter. Två kortare alléer (den ena björk) finns inom det utmärkta området. Det är svårt att bedöma antalet träd, och även andra naturvärden för de dessa alléer, vilket får göras vid fältinventeringen. Blandat busk- och trädbestånd, (björk, ek och hassel). Se Figur 11 och Figur 12.
4. Träd- och buskridå som skulle kunna vara utmed ett dike, vilket får avgöras i och med fältinventeringen.
5. Träd- och buskridå som skulle kunna vara ett dike, vilket får avgöras i och med fältinventeringen. Träd- och buskskiktet ser ut att vara lind, björk, asp, hassel.
6. Ser ut att innehålla ett flertal ekar, samt även ett utvecklat buskskikt.
7. Odlingröse. Kan vara lämplig miljö för grod- och kräldjur. Saknar högre träd, har buskskikt.
8. Ensam ek, växer utmed vägkanten.
9. Ensam ek, växer utmed vägkanten.

Ekar, och då framför allt äldre träd, är alltid intressanta som habitat för insekter, växter och lavar. Växtlighet i och i anslutning till odlingslandskapet är generellt sett värdefullt då det medför livsmiljöer och spridningsvägar för djur och växter i ett landskap som på grund av åkrarnas storlek utgör en barriär för flera arter. På den södra sidan om vägen har det identifierats två alléer och ett odlingsröse (inom område 3 och 7 i Figur 10) som omfattas av det generella biotopskyddet.

Enligt utdrag från Artdatabankens verktyg Artportalen finns ett mindre antal observationer av skyddade växter inom gång- och cykelvägens utredningsområde. Utmed norra sidan av väg 2050 finns en inrapporterad observation av gullviva (fridlyst i Skåne) och inne i Hjärsås finns två inrapporterade observationer av småjungfrukam (NT, nära hotad), en på vardera sida av vägen. Det förekommer även skogsalm i området med bostäder mellan Knislinge och Hjärsås (område 3 i Figur 10). Det är svårt att avgöra vad det är för trädart i den ena allén, vilket får göras i samband med fältinventeringen. Inga invasiva arter är inrapporterade i området.



Figur 11. Hagmark med ekar och hassel i västra delen av område 3 i figur 10, foto: Sweco



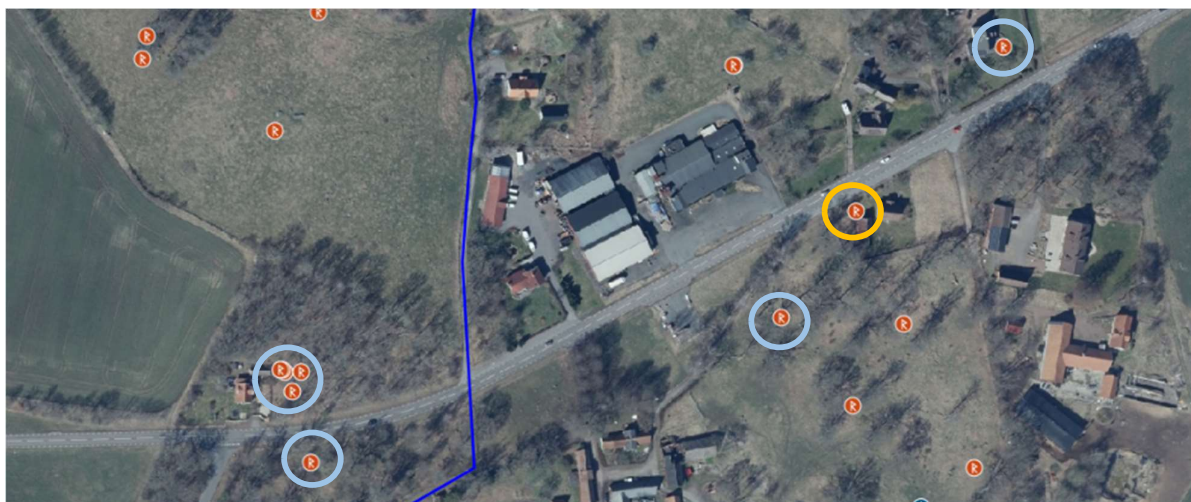
Figur 12. Björkallé i område 3 i figur 10, foto: Sweco.

6.6. Arkeologi

I den västra delen mot Knislinge finns det inga registrerade fornlämningar i närheten av väg 2050, se Figur 13 (Riksantikvarieämbetet 2023). I den östra delen, mot Hjärsås, finns det registrerade fornlämningar, framför allt i ett område väster om Hjärsås, se Figur 13. Figur 14 visar en mer detaljerad bild över det fornlämningstäta området väster om Hjärsås. Fornlämningen inringad med orange cirkel i Figur 14, utgör en byasten och ligger i anslutning till väg 2050, som på denna sträcka har en bred vägren på södra sidan. Utöver byastenen finns det sex fornlämningar, samtliga hällristningar, som ligger inom utredningsområdet, se blåa ringar i Figur 14. Vad som utgör fornlämningsområde behöver samrådas med länsstyrelsen. Övriga fornlämningar bedöms ligga utanför utredningsområdet. En arkeologisk utredning steg 1 och 2 kommer genomföras längs sträckan. I Hjärsås finns en möjlig fornlämning som utgörs av en bytomt som omfattar väg 2050 och stora delar av samhället söder om denna.



Figur 13. Registrerade fornlämningar längs med väg 2050, källa: Riksantikvarieämbetet 2023.



Figur 14. Registrerade fornlämningar i området väster om Hjärsås, källa: Riksantikvarieämbetet 2023.

6.7. Markmiljö

I och i anslutning till utredningsområdet finns det pågående och tidigare verksamheter som kan gett upphov till potentiellt förorenade områden. I Figur 15 redovisas de områden där föroreningar är konstaterade eller där verksamheter bedrivs eller har bedrivits som kan ha gett upphov till föroreningar:

1. Inom området har det bedrivits en skofabrik som producerade läderskor fram till 1980-talet. Tidigare markundersökningar har utförts och halter överstigande MKM har påträffats. Fastigheten ligger cirka 45 meter söder om väg 2050.
2. En textilindustri i form av en strumpfabrik har legat inom fastigheterna Triangeln 15 samt Vallmon 12. Tidigare markundersökningar har utförts och halter överstigande MKM har påträffats. Det gamla byggnaderna revs år 2011. Det kommer i fortsatt arbete undersökas om marken är sanerad eller ej.
3. Malörten 4, industriområde strax norr om väg 2050. Pågående verkstadsindustri som har bedrivits på fastigheten från cirka 1960-talet.
4. På fastigheten Hjärsås 4:8, söder om väg 2050, har en kommunal deponi bedrivits mellan 1950 och 1974. Avfall som deponerats anges bland annat vara hushållsavfall, industriavfall, läderavfall och reningsverksslam. Ingen markundersökning har skett av området.
5. En äldre tillverkningsindustri av teakmöbler för utomhusbruk finns på fastigheten Hjärsås 6:5. Fastigheten ligger söder om väg 2050. Verksamheten är fortfarande aktiv.

De områden som troligtvis kan beröras av utbyggnaden av gång- och cykelvägen är område 2 och 3. Information om eventuella händelser eller incidenter längs med vägsträckan kommer inhämtas i det fortsatta arbetet. I det fortsatta arbetet kommer även en markmiljöprovtagning längs väg 2050 genomföras.



Figur 15. Områden markerade i rött är områden med tidigare verksamheter eller nuvarande verksamheter som kan vara förorenade.

7. Projektets miljöeffekter

7.1. Yt- och grundvatten

Dagvattnet från gång- och cykelbanan antas vara relativt rent på grund av att den motordrivna trafiken är begränsad och utgörs av mopeder och scootrar. Det mesta av dagvattnet från gång- och cykelvägen bedöms infiltreras på grund av att jordarterna är genomsläppliga. Någon betydande påverkan bedöms inte ske på ytvattenförekomsterna Helge å eller Bivarödsån.

Planerad avvattning sker i befintligt dike, som eventuellt behöver göras något djupare för att klara dräneringskraven. Eftersom grundvattnet ligger mellan fyra och sex meter under markytan bedöms det inte föreligga någon risk för påverkan på grundvattnet längs med sträckan.

I Hjärsås bedöms jorddjupet ner till berg vara mellan 20–50 meter enligt SGU (SGU 2023c) och i kombination med att projektet inte antas medföra djupa skärningar eller schakter bedöms projektet inte medföra en direkt påverkan på grundvattenförekomsten. I Hjärsås kommer åtgärder genomföras enligt gällande föreskrifter för vattenskyddsområdet för att undvika påverkan på grundvattenresursen. För hantering av påverkan på vattenskyddsområdet behövs uppgifter om uppdaterade gränser och skyddsföreskrifter, vilka inte fanns tillgängliga vid framtagande av detta samrådsunderlag.

I byggskedet kommer även krav att ställas på entreprenören om begränsningar av upplag och bränsletyp för maskiner inom vattenskyddsområdet.

Påverkan på förekommande dikningsföretag utreds i kommande skede med vägplan.

7.2. Naturresurser

Utbyggnaden av gång- och cykelvägen innebär att brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk. Omfattningen av påverkan beror på hur brett vägområdet blir, vilket detaljprojekteringen kommer klargöra. Ianspråktagandet blir permanent och innebär att marken inte längre kan nyttjas för att producera exempelvis livsmedel och foder.

Jordbruksmark kan även tillfälligt behöva tas i anspråk under byggskedet för etableringsytor och upplag, vilket kan medföra kompaktering av jorden. Det kommer då krävas skyddsåtgärder och åtgärder för återställning av marken.

7.3. Naturmiljö

Det ligger två alléer strax söder om vägen. Det närmsta trädet i båda alléerna bedöms ligga drygt 10 meter från vägmitt vilket innebär att de kan komma att påverkas av utbyggnaden även om anpassning sker. Intrång i odlingsröset bedöms kunna undvikas. Intrång i biotopskyddade objekt kräver dispens vilken fås i samband med att vägplanen blir antagen. Går påverkan inte undvikas ska förlorade värden kompenseras.

Naturmiljövärdena längs med vägen bedöms framför allt vara kopplade till äldre träd. Utbyggnaden av gång- och cykelvägen bedöms innebära risk för att intrång sker i följande områden; område 1, område 2, område 5, område 6, och område 11, se Figur 10. En anpassning av vägområdets bredd bedöms vara möjlig i det bebyggda området mellan Knislinge och Hjärsås där de flesta träd finns, men påverkan på träd bedöms inte helt kunna undvikas. Utbyggnaden innebär påverkan på flera träd samt områden med sammanhängande växtlighet. Störst påverkan sker om gång- och cykelvägen placeras på den södra sidan av väg 2050. Träd som avverkas innebär en i praktiken permanent påverkan då det tar mycket lång tid för ett nytt träd att uppnå samma värde för biologisk mångfald.

Baserat på information från artportalen skulle en utbyggnad av gång- och cykelvägen på den norra sidan av väg 2050 innebära en risk för påverkan på gullviva, som är fridlyst i Skåne. Det innebär att det är förbjudet att plocka, gräva upp eller på annat sätt ta bort eller skada exemplar av växten. Länsstyrelsen kan ge dispens från förbudet om ingen annan lösning finns och det inte försvårar upprätthållandet av en gynnsam bevarandestatus. Observationerna av Småjungfrukam i Hjärsås bedöms inte påverkas av utbyggnaden av gång- och cykelvägen då utbyggnaden bedöms kunna ske inom befintligt vägområde. En naturvärdesinventering på fältnivå, med detaljeringsgrad detalj och med tillägg för fördjupad artinventering med avseende på invasiva växtarter med tillägg vresros, ska genomföras under vår-sommar 2023 vilket kan medföra ytterligare observationer av skyddade arter, vilka då ska hanteras inom ramen för vägplanen.

Inga invasiva arter är inrapporterade i närheten av väg 2050. En fältinventering av invasiva arter kommer ske under våren-sommaren 2023.

7.4. Arkeologi

Avståndet från vägmitt till de närmsta hällristningarna (blåa ringar i Figur 14) uppskattas till mellan 20–25 meter vilket innebär att hällristningarna troligtvis inte kommer påverkas direkt av utbyggnaden. Det är i nuläget oklart vilket skyddsavstånd som gäller för fornlämningarnas vilket kommer samrådats med länsstyrelsen. Påverkan på byastenen, orange ring i Figur 14, bedöms kunna undvikas eftersom utbyggnad bedöms kunna ske inom befintligt asfalterat område. I det fortsatta arbetet med projekteringen kommer fornlämningarna beaktas så långt möjligt och intrång försöka undvikas. Åtgärder som innebär att fornlämningar rubbas, tas bort, täcks över eller på annat sätt ändras eller skadas är förbjudet enligt lag och kräver tillstånd från länsstyrelsen

7.5. Markmiljö

Markmiljöprovtagning kommer ske längs väg 2050 utifrån vad som framkommer av den information som inhämtas enligt avsnitt 6.7 Markmiljö. Om markföroreningar påträffas utmed sträckan ska dessa hanteras utifrån de regler som gäller och de krav som tillsynsmyndigheterna kan komma att ställa. Det bedöms kunna innebära en positiv effekt om föroreningar avlägsnas och tas om hand.

8. Skadeförebyggande åtgärder

8.1. Yt- och grundvatten

Vid ombyggnad av vägen kommer, om behov föreligger, skyddsåtgärder att vidtas inom vattenskyddsområdet i syfte att minska föroreningsrisken för vattentäkten vid eventuella föroreningsutsläpp i samband med trafikolyckor på gång- och cykelvägen samt från diffus föroreningsutsläppning av dagvatten från vägbanor. Eftersom bilvägen och gång- och cykelvägen troligtvis kommer avvattnas i samma dike kommer även föroreningar från vägen att hanteras.

Under byggtiden kan åtgärder krävas för att undvika påverkan på grundvattenförekomsten på grund av spill och olyckor från arbetsmaskiner.

8.2. Naturresurser

Jordbruksmark är en viktig naturresurs och i det fortsatta arbetet med detaljprojektering är målet att minimera intrånget.

Om jordbruksmark behöver tas i anspråk under byggtiden för etablering och upplag kommer skyddsåtgärder vidtas för att undvika kompaktering samt återställande av ytan efter avslutad byggnation.

8.3. Naturmiljö

Innebär utbyggnaden påverkan på skyddade arter kommer detta hanteras i enlighet med lagstiftningen. Påträffas invasiva arter kommer de att avlägsnas och tas om hand för att undvika spridning i landskapet.

I det fortsatta arbetet med detaljprojektering kommer vägområdet anpassas för att begränsa påverkan på värdefull natur, troligtvis i synnerhet värdefulla träd. Vid passage av värdefulla träd kan anpassningar göras av avvattningslösningen, grundare dike och dränledning, göras för att begränsa påverkan på rotsystemet. Träd som behöver avverkas kan placeras som död ved i området för att skapa habitat för insekter, svampar, mossor och lavar.

Påverkan som inte går att undvika på biotopskyddade objekt ska kompenseras.

8.4. Arkeologi

Osäkerhet kvarstår om fornlämningsområdets utbredning och fornlämningarnas exakta position eftersom osäkerheten i *Fornsök* (Riksantikvarieämbetet 2023) är cirka 10 meter, varför en bedömning av fornlämningsområde och en exakt inmätning behöver ske.

I det fortsatta arbetet med detaljprojektering kommer vägområdet anpassas för att undvika påverkan på fornlämningar.

9. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Utbyggnaden medför intrång och påverkan på framför allt jordbruksmark, värdefulla träd och fornlämningar. Utbyggnaden berör även ett vattenskyddsområde, vilket kan medföra krav på skyddsåtgärder beträffande hantering av vägdayvatten. Vid en lokalisering norr om väg 2050 riskerar ett bestånd av gullviva som är fridlyst att påverkas.

Förutsatt att markanspråket kan begränsas i enlighet med vad som beskrivs i avsnitt 7 *Projektets miljöeffekter* samt att de åtgärder och anpassningar som beskrivs i avsnitt 8 *Skadeförebyggande åtgärder* gör Trafikverket bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

10. Fortsatt arbete

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.

Samråd kommer att hållas med berörda i den utsträckning som är nödvändig för projektet. Samrådsgruppen består av berörd kommun, länsstyrelse och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Om länsstyrelsen beslutar att projektet kan antas ge en betydande miljöpåverkan, utökas samrådsgruppen med övriga berörda statliga myndigheter och organisationer, samt den allmänhet som berörs.

Samtliga vägplaner genomgår fastställelseprövning enligt väglagen. Fastställelsebeslutet kan överklagas till regeringen.

11. Källor

- Cykelleden Skåne (u.å). *Ettapp 1 Kristianstad-Knislinge*. <https://www.cykelledenskane.se/ettapp/1-kristianstad-knislinge> (Hämtad 2023-04-20).
- Jordbruksverket (2013). *Gradering av åkermark: var finns klass 10 jordarna?* [Gradering av åkermark: Var finns klass 10 jordarna? | Jordbruket i siffror \(wordpress.com\)](https://www.jordbruksverket.se/gradering-av-akermark-var-finns-klass-10-jordarna) (Hämtad 2023-03-17)
- Länsstyrelsen (2023a). *VISS Vatteninformationssystem Sverige*. [Enkla vattenkartan \(lansstyrelsen.se\)](https://www.lansstyrelsen.se/viss) (Hämtad 2023-03-17)
- Länsstyrelsen (2023b). *Länsstyrelsens geoportal*. [Vatten och Klimat \(lansstyrelsen.se\)](https://www.lansstyrelsen.se/vatten-och-klimat) (Hämtad 2023-03-30)
- Naturvårdsverket (2023). *Kartverket Skyddad natur*. [Skyddad natur \(naturvardsverket.se\)](https://www.naturvardsverket.se/skyddad-natur) (Hämtad 2023-03-17)
- NVDB (2011). *Se Sveriges vägar på karta*. <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket> (Hämtad 2023-03-24)
- Region Skåne (2018a). *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. <https://www.skane.se/Public/Protokoll/Regionfullm%C3%A4ktige/2018-12-10/Regional%20transportinfrastrukturplan%202018-2029/Cykelv%C3%A4gsplan%20f%C3%B6r%20Sk%C3%A5ne%202018-2029.pdf>. (Hämtad 2023-04-20)
- Region Skåne (2018b). *Åtgärdsvalsstudie för cykelvägsplan för Skåne 2018-2029*. <https://www.skane.se/Public/Protokoll/Regionala%20utvecklingsn%C3%A4mnden/2018-01-29/Regional%20transportinfrastrukturplan%202018-2029/%C3%85tg%C3%A4rdsvalsstudie.pdf>. (Hämtad 2023-04-20)
- Region Skåne (2022). *Regionala transportinfrastrukturplan för Skåne 2022-2033*. <https://utveckling.skane.se/siteassets/verksamhetsomraden/regional-fysisk-planering/dokument/regional-transportinfrastrukturplan-for-skane-2022-2033.pdf>. (Hämtad 2023-04-20)
- Riksantikvarieämbetet (2023). *Kartverket Forsök*. [Forsök \(raa.se\)](https://www.raa.se/forsok) (Hämtad 2023-03-17)
- SGU (2023a). *SGUs kartvisare grundvatten 1:1 miljon*. [SGUs Kartvisare](https://www.sgu.se/kartvisare) (Hämtad 2023-03-27)
- SGU (2023b). *SGUs kartvisare brunnar*. [SGUs Kartvisare](https://www.sgu.se/kartvisare) (Hämtad 2023-03-27)
- SGU (2023c). *SGUs kartvisare jorddjup*. [SGUs Kartvisare](https://www.sgu.se/kartvisare) (Hämtad 2023-03-27)
- Trafikverket (2014a). *Planläggning av vägar och järnvägar*. https://bransch.trafikverket.se/contentassets/d5a1b375ad3a44c688242b8b315c8252/planlaggning_vagar_jarnvagor_1_o_141014.pdf. (Hämtad 2023-04-20)
- Trafikverket (2014b). *Trafikverkets Vägledning för regional cykelvägvisning*. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1363567/FULLTEXT01.pdf>. (Hämtad 2023-04-20)



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se