

RAPPORT

# Samrådsunderlag Faunapassage Södra stambanan Sösdala- Tjörnarp

Hässleholm och Hörs kommuner, Skåne län  
2024-11-15



**Trafikverket**

Postadress: Neptunigatan 52, 211 18 Malmö

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

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

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG - Faunapassage Södra stambanan Sösdala-Tjörnarps

Författare: Rejlers Sverige AB

Dokumentdatum: 2024-11-15

Ärendenummer: TÄHS-2024-000117

Version: 1.0

Kontaktperson: Camilla Rasmusson, Projektledare

Bilder: Trafikverket, om inget annat anges

# Innehåll

<b>1 Sammanfattning .....</b>	<b>5</b>
<b>2 Inledning .....</b>	<b>6</b>
2.1 Bakgrund	6
2.2 Tidigare utredningar	7
2.3 Pågående utredningar	7
2.4 Ändamål och projektmål	8
<b>3 Avgränsningar .....</b>	<b>9</b>
3.1 Utrednings- och influensområde	9
3.2 Tid	10
<b>4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....</b>	<b>11</b>
4.1 Lagskyddade områden	11
4.2 Landskap	12
4.3 Naturmiljö	12
4.4 Kulturmiljö	14
4.5 Vattenmiljö	16
4.6 Miljökvalitetsnormer	17
4.7 Rekreation och friluftsliv	17
4.8 Befolkning och hälsa	18
4.9 Byggnadstekniska förutsättningar	19
4.10 Befintlig järnvägsanläggning	20
<b>5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper .....</b>	<b>21</b>
5.1 Lokalisering och utformning	21
5.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	25
<b>6 Åtgärder .....</b>	<b>30</b>
<b>7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan .....</b>	<b>31</b>
<b>8 Fortsatt arbete .....</b>	<b>32</b>
8.1 Planläggning	32

8.2 Dispenser och tillstånd	32
8.3 Viktiga frågeställningar	33
<b>9 Källor .....</b>	<b>34</b>
<b>Bilaga 1 Karta med miljöaspekter och utredningsområde ...</b>	<b>36</b>

# 1 Sammanfattning

Denna handling utgör samrådsunderlag för järnvägsplan för faunapassage Södra stambanan Sösdala-Tjörnarps i Hässleholm och Höörs kommun, Skåne län. Underlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Samrådsunderlaget är en del av planläggningsprocessen, som slutligen leder till en fastställd vägplan.

Syftet med järnvägsplanen är att minska barriäreffekten för viltet längs Södra stambanan mellan Sösdala och Tjörnarps. För att uppfylla detta planeras en nyetablering av en faunabro. I järnvägsplanen kommer även möjligheten för passager för medelstora däggdjur i form av ett antal torrtrummor ses över. Dessutom omfattar projektet att se över, komplettera och bygga nytt viltstängsel längs sträckan Sösdala och Tjörnarps.

I det fortsatta arbetet att lokalisera och utforma en väl fungerande faunapassage krävs att stor hänsyn tas till landskapets former och innehåll. En faunapassage kommer att utgöra ett nytt skorskapligt inslag i det småskaliga mosaiklandskapet. Tillkommande broanläggning, vallar och dylikt behöver formas och lokaliseras så att påverkan i landskapet inte blir onödigt stor.

De miljöaspekter som främst bedöms beröras av planerade åtgärder är jordbruksmark, generellt biotopskyddade objekt och landskap.

Inga naturminnen eller Natura 2000-områden finns i projektets närområde. Inga negativa konsekvenser till följd av projektet förväntas ske på riksintressen och planerade åtgärder bedöms inte heller motverka uppfyllande av beslutande miljö kvalitetsnormer.

Miljöpåverkan bedöms framför allt kunna uppstå i form av ianspråktagande av mark, däribland jordbruksmark, samt arbeten i anslutning till objekt som omfattas av det generella biotopskyddet.

Landskapsbilden kommer att förändras till följd av planerade åtgärder. Dock är inverkan lokal och ett gestaltungsprogram kommer att tas fram för att säkerställa en utformning med god landskapsanpassning.

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

## 2 Inledning

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

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Samrådsunderlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan (BMP). Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.



Figur 2. –1. Planlägningsprocessen. Projektet är nu i fas Samrådsunderlag.  
Bildkälla: Trafikverket.

### 2.1 Bakgrund

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att intensifiera arbetet med miljöåtgärder i transportsystemet. Ett sådant arbete pågår nationellt, men fördjupningar behövs även på regional nivå. En sådan regional fördjupning har under 2017 genomförts för Trafikverkets Region Syd. I den konstaterades att Södra stambanan utgjorde en barriär och att viltolycksfrekvensen var hög längs sträckan. Järnvägssträckan har i tidigare utredningar lyfts fram som en kraftig barriär för viltet i landskapet på grund av en hög trafikmängd, partiell stängsling och samverkan med annan infrastruktur. Det finns också flera identifierade viltstråk som idag påverkas negativt av stambanan. Detta innebär att infrastrukturen

försvårar eller hindrar djur från att röra sig och använda landskapet optimalt.

Projektets syfte är att minska barriäreffekten för vilt längs Södra stambanan mellan Sösdala och Tjörnarps, bandel 910, cirka kilometer 550+100 till kilometer 554+600. För att uppfylla detta planeras en faunabro anläggas. Projektet har även för avsikt att se över möjligheten för passager för medelstora däggdjur i form av ett antal torrtrummor på utpekade platser längs aktuell järnvägssträcka. Dessutom omfattar projektet att se över, komplettera och bygga nytt viltstängsel längs järnvägen mellan Sösdala och Tjörnarps. Samtliga åtgärder ingår i järnvägsplanen.

## 2.2 Tidigare utredningar

Den aktuella järnvägssträckan ingick i en åtgärdsvalsstudie genomförd år 2019-2020, *”Åtgärder för att minska barriäreffekter och viltolyckor, Södra stambanan mellan Osby och Höör”*. Järnvägssträckan mellan Höör och Osby har i tidigare utredningar lyfts fram som en kraftig barriär för viltet i landskapet på grund av en hög trafikmängd, partiell stängsling och samverkan med annan infrastruktur. Djur som passerar järnvägar riskerar också att skadas eller dödas vilket orsakar ett trafiksäkerhetsproblem med risk för lidande för djuren och störningar i tågtrafiken.

I åtgärdsvalsstudien föreslås en planskild passage för fauna mellan Sösdala och Tjörnarps. Platsen föreslås på grund av dess närhet till naturreservatet Tegeldammarna-Lergravarna. Naturreservatet innebär att sannolikheten för att marken på lång sikt kommer fortsätta vara naturmark är hög. Platsen är även utpekad på grund av dess närhet till den planerade passagen över väg 23 och det är av stor vikt att viltstråken knyts samman med passagemöjligheter.

## 2.3 Pågående utredningar

Trafikverket planerar att bygga om väg 23, som sträcker sig strax söder om Tjörnarps till söder om vägskälet mellan väg 23 och väg 2010 vid Sandåkra, med syfte att öka trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten på sträckan. Vägen ska byggas om till en mötesfri väg med mitträcke och omkörningsmöjlighet, en så kallad 2+1 väg och den högsta tillåtna hastigheten kommer höjas till 100 km/tim. Vägen kommer i samband med detta även förses med ett faunastängsel (viltstängsel) längs hela den aktuella sträckan. En faunapassage planeras vid Vätteryds gravfält.

Faunapassagen i föreliggande järnvägsplan ska samordnas och harmoniera med passagen som planeras i vägplanen för väg 23.

## 2.4 Ändamål och projektmål

Projektets ändamål med en nyetablering av en faunapassage är att minska järnvägens barriäreffekt för vilt och öka konnektiviteten i landskapet.

Projektmål:

- Samverka med väg 23 för att undersöka om optimering för hantering av resurser i form av bland annat masshantering, trafik under byggtid och störningar på närmiljön.
- Etablering av faunapassage med optimerad släntlutning utifrån större klövvilt, landskapsbild, masshantering, markanvändning, byggande, konstruktionen och påverkan på befintlig järnväg.
- Upprätta optimalt markanspråk för att kunna modellera slänter utifrån djurens behov, landskapsbild, skötsel, drift och underhåll samt för trafik under byggtid.
- Klimatåtgärder i linje med Agenda 2030.



# 3 Avgränsningar

## 3.1 Utrednings- och influensområde

Utredningsområdet för järnvägsplanen omfattar järnvägssträckan längs Södra stambanan mellan Sösdala och Tjörnarp, cirka km 550+ 100 till 554+ 600. Utredningsområdet utgörs i huvudsak av ett småskaligt odlingslandskap med små åkrar, betesmarker, åkerholmar och skogsdungar samt ett antal fastigheter. Se Figur 3.1-1.



Figur 3.1-1. Utredningsområdet längs Södra stambanan, mellan Sösdala och Tjörnarp.

### *Influensområde*

Beskrivningen av projektets effekter begränsas geografiskt till ett influensområde. Influensområdet är det område inom vilket miljöeffekter bedöms kunna uppstå om järnvägsplanen genomförs. Influensområdets storlek varierar beroende på vilken miljöaspekt som studeras. För vissa aspekter är det begränsat till järnvägens närområde, medan det för andra som exempelvis kulturmiljö och landskapsbild är större.

Kommande skede i planprocessen kommer utvisa hur stort markanspråk som krävs för att kunna genomföra åtgärderna. I byggskedet kommer tillfälliga markanspråk att bli aktuellt för exempelvis tillfälliga transportvägar och upplagshantering. Det är för tidigt att utreda var dessa

eventuella markanspåk hamnar. Lämplig mark kommer att identifieras i kommande skede i planprocessen.

### **3.2 Tid**

Fastställelseprövning av järnvägsplanen planeras att ske under våren 2027. Byggnationen är planerad att starta år 2029 och pågå i cirka 1,5 år under förutsättning att järnvägsplanen vinner laga kraft.

Horisontår för bedömningarna av den miljöpåverkan, positiv och negativ, som bedöms uppkomma vid ett anläggande av en faunapassage inom utredningsområdet har satts till 2040. Även om en eventuell passage kommer att ha en betydligt längre livslängd än så har ytterligare utblickar längre in i framtiden inte bedömts meningsfulla då de riskerar att bli alltför osäkra.

# 4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

## 4.1 Lagskyddade områden

### 4.1.1 Riksintressen

Nedan sammanfattas de riksintressen som berörs av projektet. Dessa framgår även av Bilaga 1.

#### *Naturvård*

Utredningsområdet ligger till viss del inom utpekade riksintressen för naturvård med områdesbeteckningen Odlingslandskap på Linderödsåsen (Naturvårdsverket, 2024). Riksintressets värden omfattar det omgivande odlingslandskapet, naturbetesmarker, områdets flora och flera mossar. Området täcker främst de västra delarna av utredningsområdet. Naturtyper som anses värdefulla i området är buskrik utmark, öppen hagmark, betad skog och lövhagar.

#### *Kommunikationer*

Södra stambanan är av riksintresse för kommunikationer.

### 4.1.2 Strandskydd

Strandskydd gäller vid hav, sjöar och vissa vattendrag och syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten (miljöbalken 7 kapitlet 13 - 18 §). Strandskyddet omfattar land- och vattenområdet intill 100 meter från strandlinjen vid normalt medelvattenstånd.

Tjörnarpsjön, som ligger strax sydväst om utredningsområdet, omfattas av strandskyddet. Sjön har flertalet anslutande vattendrag, varav ett finns inom utredningsområdet.

### 4.1.3 Generellt biotopskydd

Inom utredningsområdet finns diken och stenmurar som omfattas av det generella biotopskyddet. Biotopskyddet omfattar de delar av stenmurar och diken som avgränsar områden inom jordbrukslandskapet och mark intill jordbruksmarken. Delar av stenmurar och diken som löper vidare i ett annat naturtypsområde omfattas inte av biotopskydd.

Både stenvägar och diken finns utspridda på flera platser inom utredningsområdet. Stenvägar som omfattas av det generella biotopskyddet återfinns främst i de nordvästra delarna av utredningsområdet medan diken återfinns i de mellersta och södra delarna. Inga övriga biotoper såsom åkerholmar, alléer, pilevallar, källor med omgivande våtmark eller stenrosen i odlingslandskap som också omfattas av det generella biotopskyddet har identifierats inom utredningsområdet.

## 4.2 Landskap

Utredningsområdet karaktäriseras av ett mosaikartat landskap. Området väster om Södras stambanan domineras av öppen flack jordbruksmark med inslag av glest bevuxna partier. Öster om Södra stambanan är landskapet mer varierat med skogbeklädda höjdparter, odlad mark och lägre sankpartier.

Inom området finns flera gårdar och det bedrivs både vall- och spannmålsodling. Vissa gårdar hyser nötboskap. Jordbruksmarken beskrivs som bördig med magra partier som fått ge plats åt planterad gran. Skogspartier växer på kullar i området samtidigt som en del större ekar och andra ädellövträd får ta plats i åsformationer och intill odlingslandskapet.

## 4.3 Naturmiljö

Naturmiljön består till stor del av åkermark som främst brukas för spannmålsodling. Åkermarken bryts upp av ett fåtal betesmarker som nyttjas av betesdjur samt två större skogspartier. Skogspartiet som ligger i den norra delen av utredningsområdet består till stor del av yngre björkar, flertalet större tallar och en del yngre ekar. Beståndets ålder bedöms vara tämligen ungt med undantaget för tallarna som är betydligt grövre till storleken.

I skogsområdet som ligger i den södra delen av inventeringsområdet finns större bestånd av bok, tall, gran och al. Flera större ekar med utbredda trädkronor finns inne i skogspartiet vilket visar att området tidigare varit betydligt mindre tätvuxet. Inom utredningsområdet finns ställvis större områden med död ved, både lågor och torrakor. Den döda veden har på flera ställen kläckhål från insekter. Genom skogen finns även ett vattendrag med viss rörelse och varierande släntlutning. Vattendragets bottensediment består huvudsakligen av sand varvat med material av mindre partikelstorlek.

Två invasiva arter, kanadensiskt gullris och blomsterlupin, förekommer på flera platser inom utredningsområdet.

### 4.3.1 Naturreservat

Utredningsområdet ligger delvis inom Tegeldammarna-Lergravarnas naturreservat (Naturvårdsverket, 2024). Reservatet omfattar en gammal lertäkt tillhörande det tegelbruk som ligger i anslutning till reservatet. Eftersom marken tidigare nyttjats för utvinning av lera finns också ett visst kulturhistoriskt värde i form av gropar och kullar. Reservatet hyser flera olika naturtyper i form av bland annat frodiga gräsmarker med lövskogspartier och stilla dammar. Skogsknipprot, scharlakansvårkål och kungsfiskare är exempel på sällsynta arter som förekommer i reservatet. I reservatet finns också gott om död ved vilket gynnar mångfalden lokalt.

I anslutning till utredningsområdet ligger även Prästbonnaskogens naturreservat. Reservatet hyser lövskog med över 150 år gamla träd som växer på mark som en gång varit betad. Inom reservatet återfinns även högstubbar och döda eller döende träd samt tickor, svampar och lavar.

### 4.3.2 Naturvärdesobjekt

En naturvärdesinventering har genomförts under 2024 enligt svensk standard för naturvärdesinventering (SS199000:2023). Aktuell inventering är utförd på fältnivå med detaljeringsgrad detalj med tilläggen detaljerad redovisning av artförekomst, fördjupade inventeringar av generellt skyddade biotopskyddsområden och fördjupad artinventering (invasiva arter).

Under naturvärdesinventeringen identifierades åtta naturvärdesbiotoper, varav två bedömdes inneha klass 3 (påtagligt naturvärde), fyra med preliminär klass 3 och två med naturvärdesklass 4 (visst naturvärde). De naturvärdesbiotoper som är preliminärklassade har tilldelats denna klass på grund av att det inte var möjligt att beträda enskilda biotoper under fältinventeringen.

Naturvärdena i klass 3-områdena är knutna till blandskogar och betesmarker med inslag av backsippa och backtimjan samt bäck med inslag av groda och snok. Naturvärdena i klass 4-områdena hyser områden av anlagd äng och blandskog med inslag av bok, örnbräken och harsyra.

## 4.4 Kulturmiljö

Enligt kulturmiljölagen är det en nationell angelägenhet att skydda och vårda kulturmiljön. Ansvaret för kulturmiljön delas av alla och den som planerar ett arbete ska se till att skador på kulturmiljön undviks eller begränsas. Alla former av ingrepp inom eller i närheten av fornlämningar är tillståndspliktiga och tillstånd söks hos länsstyrelsen. Det är förbjudet att utan tillstånd rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller genom bebyggelse, plantering eller på annat sätt ändra eller skada en fornlämning (Kulturmiljölagen 1988:950).

Kulturmiljölandskapet längs med järnvägssträckan är berikat av både fornlämningar, gravfält och boplatzlämningar. Området i stort är välkänt för sin fornhistoria och det finns flera historiskt viktiga platser i trakterna runt Sösdala och Tjörnarps. De så kallade Sösdalafyndet, ett hundratal föremål från 300–400 talet, visar på att trakterna varit bebodda sedan lång tid tillbaka.

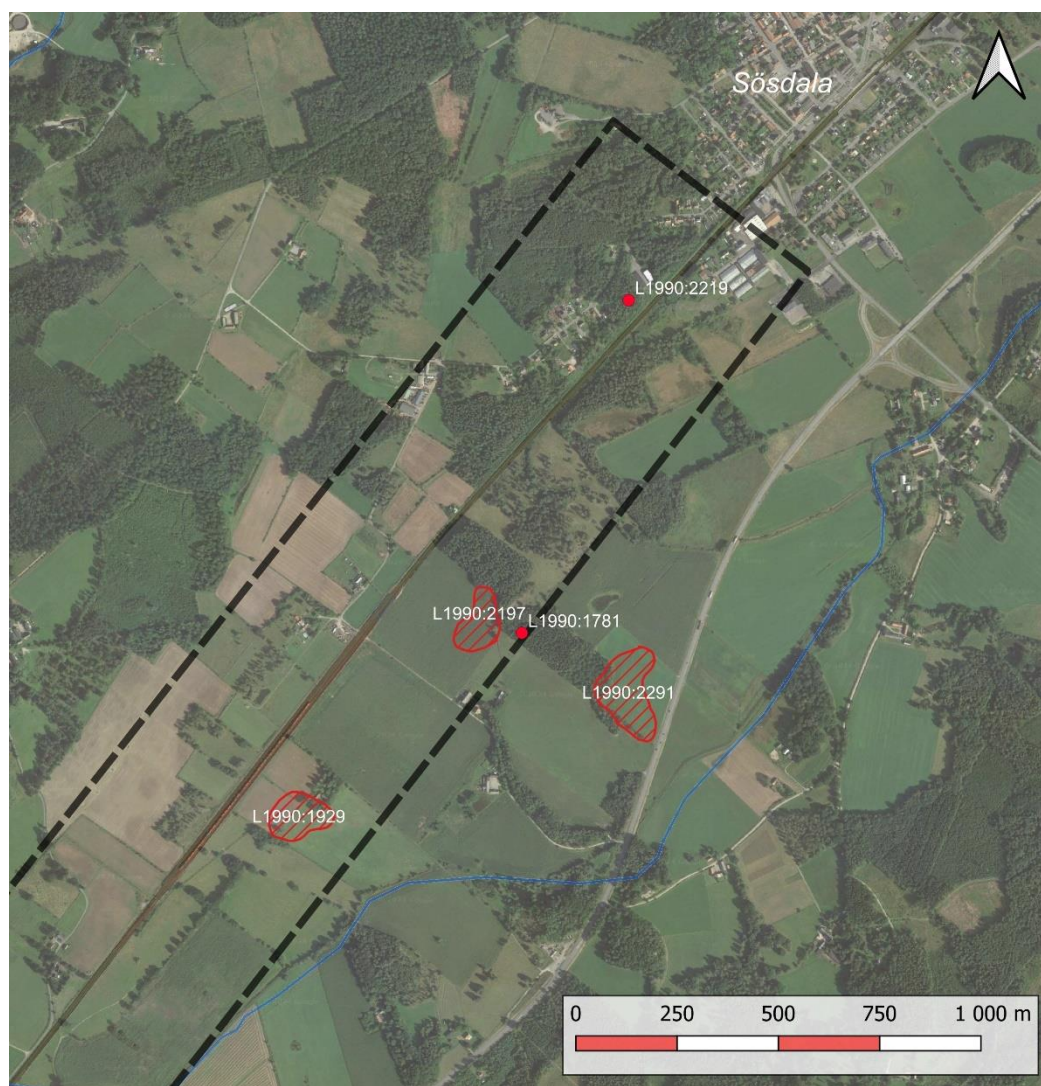
En av de mer välkända platserna är Vätteryds gravfält som ligger mellan väg 23 och järnvägsspåret i höjd med Vätteryd. Gravfältet, som är ett av Skandinaviens största, består av omkring 250 resta stenar och ytterligare omkring 100 delvis gömda stenar. Stenarna är resta under en tidsperiod från år 400 e.Kr till 900 e. Kr. Runt om gravplatsområdet finns gott om fornlämningar i form av boplatser med ett minsta avstånd till järnvägsspåret på 100 meter. Det avgränsade området som utgör möjlig plats för en faunabro gränsar till en boplatzlämning.

Inom och intill utredningsområdet finns flera kända fornlämningar, se Tabell 1 och Figur 4.4-1.

Tabell 1. Sammanställning av kända fornlämningar inom utredningsområdet, ordnade från nord till syd.

Benämning (lämningsnr.)	Typ av lämning och lagskydd	Beskrivning
Stensättning (L1990:2219)	Fornlämning, 2 kap. kulturmiljölagen.	Påträffad genom fynd av en övertorvad och delvis kraftigt övermossad fyllning av stenar, ca 10 meter i diameter och 0,3 meter hög.
Boplatz (L1990:2197 )	Fornlämning, 2 kap. kulturmiljölagen.	Boplatz utan synlig anläggning, ca 250 x 50–150 meter stor. Påträffad genom fynd av flintaavslag och ett spånfragment.
Boplatz (L1990:1929)	Fornlämning, 2 kap. kulturmiljölagen.	Boplatz utan synlig anläggning, ca 150 x 100-

Benämning (lämningsnr.)	Typ av lämning och lagskydd	Beskrivning
Boplats (L1990:2291)	Fornlämning, 2 kap. kulturmiljölagen.	150 meter stor. Påträffad genom flertalet flintavslag och spånfragment. Boplats utan synlig anläggning, ca 200x100-150 m. Påträffad genom fynd av ett par flintavslag.
Stensättning (L1990:2219)	Fornlämning, 2 kap. kulturmiljölagen.	Stensättning påträffad genom fynd av en övertorvad och delvis kraftigt övermossad fyllning av stenar, ca 10 meter i diameter och 0,3 meter hög.



Figur 4.4-1. Fornlämningar inom och i nära anslutning till utredningsområdet. © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

Under perioden från 1812 till 1860 genomfördes utskiftning av i praktiskt taget alla av områdets byar (Länsstyrelsen Skåne, u.å) (Höörs kommun, 2020). Gårdar flyttades ut ur byarna till nyskapade, mindre odlingsvärda platser inom mer sammanhängande odlingsmarker och nya markvägar anlades.

Samtidigt skedde under 1800-talet ytterligare en betydande omvandling av odlingslandskapet. Genom utdikning av våtmarkerna, sänkning av sjöar, röjning i skogarna, stenbrytning och upplöjning av gammal fäladsmark, skapades ny åkermark. Det stora antalet stengärdesgårdar är ett synligt resultat av 1800-talets effektivisering av jordbruket. Studier av historiska kartor visar att gårdarnas nya lägen och jordbruksmarkens arrondering fortfarande går att följa in i nutid.

## 4.5 Vattenmiljö

Inom utredningsområdet finns yt- och grundvattenförekomster: ett vattendrag och två grundvattenkomster. Vattenförekomsterna och dess status och beslutad miljö kvalitetsnorm redovisas i Tabell 2. Vattendraget benämns Almaån/Tormestorpsån och har en naturlig härkomst (VISS, 2024). Vattendragets ekologiska status är måttlig och kemisk status uppnår ej god.

Grundvattenförekomsterna har god kemisk status och god kvantitativ status. Delar av grundvattenförekomsterna skyddas av Tjörnarps vattenskyddsområde.

Tabell 2 Vattenförekomster i anslutning till utredningsområdet, inklusive statusklassning och miljö kvalitetsnormer. Källa: VISS, 2024.

Grundvattenförekomst	Senaste statusklassning	Miljö kvalitetsnorm
Tjörnarps (SE620759-414713)	God kemisk status God kvantitativ status	God kemisk status God kvantitativ status
Tjörnarps (SE621070-136506)	God kemisk status God kvantitativ status	God kemisk status God kvantitativ status
Ytvattenförekomst		
Almaån/Tormestorpsån (SE621534-136947)	Måttlig ekologisk status Uppnår ej god kemisk status	God ekologisk status God kemisk status



## 4.6 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer utfärdas med stöd av 5 kap. miljöbalken och avser kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt som behövs för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljön. En miljökvalitetsnorm fastställs utifrån vad människan kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse, och/eller vad miljön kan belastas med utan fara för påtagliga olägenheter. En norm kan exempelvis avse högsta eller lägsta tillåtna halt av ett visst ämne i luft, vatten, mark eller av en indikatororganism i vatten. Om miljökvalitetsnormerna riskerar att överskridas ska ett åtgärdsprogram tas fram för att klara normen.

Det finns idag miljökvalitetsnormer för utomhusluft, omgivningsbuller, utpekade fisk- och musselvatten och vattenförekomster.

Luftkvalitetsförordningen (2001:477) reglerar kvaliteten för utomhusluft för ett antal luftföroreningar. Det är kommunerna som ansvarar för att kontrollera att miljökvalitetsnormerna följs, samt att upprätta åtgärdsprogram då de överskrids. Problem med luftkvaliteten härrör främst till tätbebyggda delar av samhället.

Miljökvalitetsnormer för yt- och grundvatten, det så kallade Vattendirektivet (200/60/EG), fastslår ett antal kvalitetskrav vad gäller kemisk och ekologisk status för ytvatten samt kemisk och kvantitativ status för grundvatten. Kvalitetskraven anger att vattenförekomsternas status inte får försämrats. Berörd järnvägssträcka ligger inom två grundvattenförekomster och en ytvattenförekomst där samtliga omfattas av miljökvalitetsnormer, se *kapitel 4.5 Vattenmiljö*.

Enligt förordning (2004:675) om omgivningsbuller ska kommuner med en befolkning på över 100 000 invånare samt Trafikverket vart femte år genomföra en bullerkartläggning. För att en bullerkartläggning för järnväg ska behöva göras, krävs en trafikmängd på mer än 30 000 tåg per år.

## 4.7 Rekreation och friluftsliv

Båda naturreservaten, Prästabonnaskogen och Tegeldammarna-Lergravarna, är populära besöksmål. Flera olika vandringsleder finns utmarkerade inom båda reservaten och erbjuder naturnära upplevelser (Länsstyrelsen, 2024).

Prästabonnaskogen berörs inte direkt av utredningsområdet men ligger i nära anslutning till utredningsområdets gräns. Naturreservatet ligger i anslutning till Tjörnarpsjön som är ett populärt område för fiske och

andra friluftaktiviteter. Området hyser även en del sällsynta arter, så som utter, fiskjuse och tvåfläckad trollslända.

## 4.8 Befolkning och hälsa

### 4.8.1 Förorenade områden

I utredningsområdet finns totalt fem objekt som utgör potentiella förorenade områden utpekade i länsstyrelsens EBH-karta, karta över förorenade områden (Länsstyrelsen, u.å). Fyra av dessa verksamheter är ej riskklassade, och ett av objekten är klassat som riskklass 4, se Tabell 3. Se placering av de potentiellt förorenade områdena i Bilaga 1.

Järnvägsverksamheten i sig kan ha orsakat föroreningar i järnvägsspåret och i omgivande mark. En miljöteknisk markundersökning kommer att utföras inför planerade åtgärder på järnvägen.

Tabell 3 Potentiellt förorenade områden och dess klassning.

Verksamhet (objekts-ID)	Klassning
Tillverkning av tvätt och rengöringsmedel (121450)	Riskklass 4
Drivmedelshantering (121538)	Ej riskklassad verksamhet
Övrig verksamhet (121652)	Ej riskklassad verksamhet
Plantskola (121593)	Ej riskklassad verksamhet
Tillverkning av tegel och keramik (118237)	Ej riskklassad verksamhet

### 4.8.2 Klimat

Sverige förväntas få ett varmare och våtare klimat i framtiden, vilket kan leda till ökad nederbörd och fler extrema nederbördstillfällen (Boverket, u.å). Den årliga medelnederbörden förväntas öka med 15–25 %. Ökningen är störst under vintern, där den västra delen av länet kan se en ökning på upp till 50 %. Maximal dygnsnederbörd kan öka med 20 %.

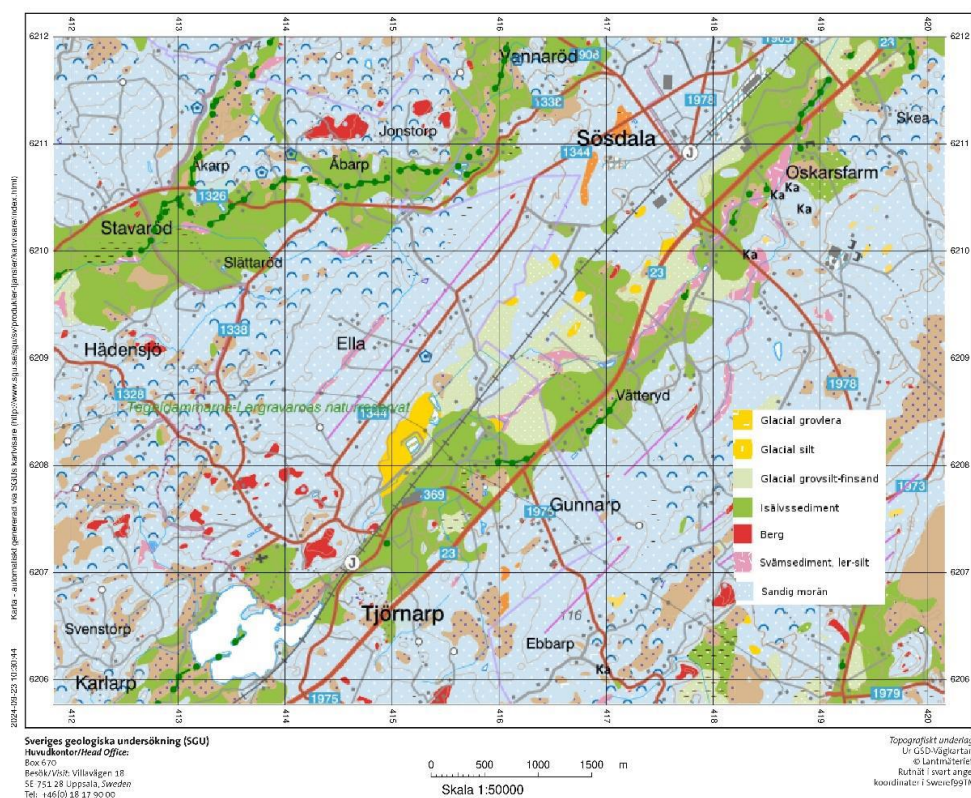
Tormestorpsån, som korsar utredningsområdet, förväntas få ökade flöden på grund av klimatförändringarna. Detta är särskilt relevant för vattendrag där torrtrummor för medelstora däggdjur ska installeras.

## 4.9 Byggnadstekniska förutsättningar

### 4.9.1 Geotekniska förhållanden

Marken inom utredningsområdet består av småkuperad sandig morän. Landskapet kännetecknas generellt av sammanhängande isälvsavlagringar som underlagras av morän eller berg (SGU, 2023). Se Figur 4.9.1-1 Berg i dagen förekommer öster om området.

Jorddjupet varierar i området, från 10 meter upp mot 30 meter.



Figur 4.9.1-1. Jordartskarta, hämtad från SGU (Sveriges geologiska undersökningar)

### 4.9.2 Avvattning

Utredningsområdet ingår i Helgeå avrinningsområde (AREAO0436) fördelat på två delavrinningsområden (VISS, 2024). Det södra delavrinningsområdet omfattar Tjörnarpsområdet och det norra delavrinningsområdet omfattar utkanten av Sösdala.

Vattendragen från dessa avrinningsområden flödar samman mellan bandel 910 och väg 23 med en koppling till recipienten Finjasjön som ligger norr om utredningsområdet.

Avvattning av järnvägen sker genom infiltration i dike och bank.

Om befintliga trummor för diken och vattendrag förlängs, byts ut eller ersätts med rörbroar, kommer arbeten i vattenområden att bli aktuella. Det pågår en utredning rörande huruvida trummor kan placeras bredvid befintliga utan att byta ut de nuvarande.

Risken för påverkan på grundvatten beror på schaktdjup samt grundvattennivå som kommer utredas vidare i nästa skede.

## **4.10 Befintlig järnvägsanläggning**

Befintlig järnvägsanläggning är elektrifierad med tillhörande kontaktlednings- och signalanläggning. Det ligger även växlar och förbigångsspår längs sträckan.

samt en plankorsning mellan Sösdala och Tjörnarps. Högsta tillåtna hastighet för sträckan är 200 kilometer/timme.

Idag finns stängsel längs delar av järnvägssträckan som är av olika typ och i olika skick.

Inom utredningsområdet finns det befintliga markförlagda ledningar i form av bland annat VA-, tele- och fiberledningar samt elkablar. En fullständig ledningskoll kommer att göras i kommande skede av planprocessen.

# 5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

## 5.1 Lokalisering och utformning

### 5.1.1 Val av lokalisering

En faunapassage är en förbindelse utformad för att utvalda djurarter ska kunna passera väg eller järnväg planskilt. Faunapassagen innefattar konstruktionen för planskildhet samt omgivande anordningar. En faunabro är den bro som går över järnvägen.

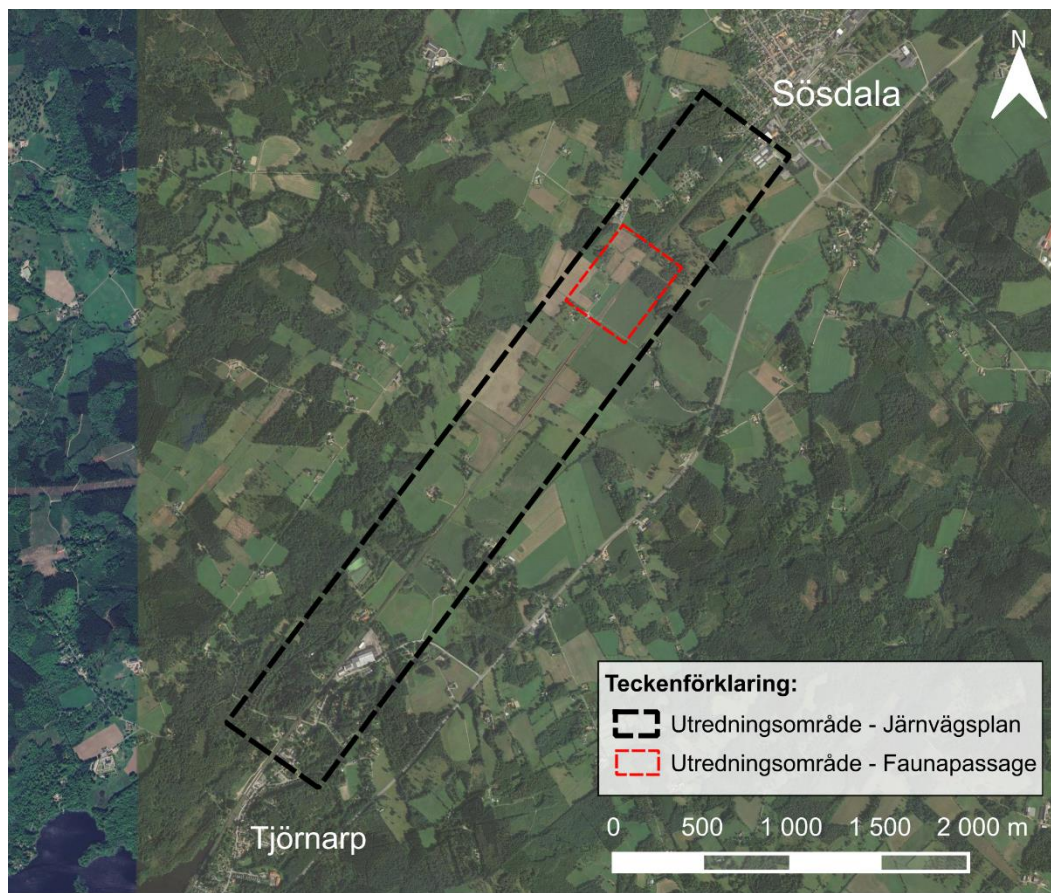
Flera brotyper och placeringar av faunapassagen har studerats i det initiala utredningsarbetet. Inom ramen för arbetet med tidigare åtgärdsvalsstudie, undersöktes åtgärder för att minska barriäreffekter och viltolyckor längs Södra stambanan mellan Osby och Höör. En planskild passage för fauna mellan Sösdala och Tjörnarp föreslogs som resultat av åtgärdsvalsstudien.

Faunapassagens lokalisering föreslås ske inom det röda utredningsområdet enligt Figur 5.1-1. Placeringen av bron har avgränsats till den norra delen av denna järnvägsplans utredningsområde av följande anledningar:

- Befintligt viltstråk i nordvästlig-sydostlig riktning i höjd med Vätteryd
- Befintliga passager och barriärer för fauna
- Det är av stor vikt att faunabron placeras i förhållande till den planerade faunabron vid Vätteryds gravfält över väg 23 vars vägplan är under fastställelse.

Lokaliseringen har också avgränsats till där det förekommer vattendrag och diken längs järnvägssträckan. Vattendrag fungerar ofta som ledlinjer i landskap, det är därför lämpligt att anlägga säkra passagemöjligheter i direkt anslutning till platser där vattendrag korsar järnvägen.

Exakt placering av faunapassagen kommer att utredas vidare i kommande skede.



Figur 5.1-1. Utredningsområde för lokalisering av planerad faunabro.

### 5.1.2 Val av utformning

Faunapassagen föreslås utformas som en större bro över järnvägen som integreras i den omgivande terrängen, för att underlätta för djuren att passera. Faunapassagen består av en minst 15 meter bred bro med tillhörande slänter och faunapassagen ska skyddas med skärmar eller vallar mot störningar från trafiken från järnvägen. Brons bredd samt utbredning av slänter kommer utredas vidare och anpassas så att faunapassagen minimerar påverkan på markanspråk men samtidigt tillgodoser dess behov för fauna. Två utredningsalternativ för utformning och placering kommer utredas vidare i kommande skede.

#### *Alternativ 1*

Alternativ 1, se figur 5.1.2-1 innebär att faunabron placeras i norra delen av utredningsområdet för faunabro, enligt figur 5.1-1. Öster om Södra stambanan finns terrängstöd i ett högre beläget skogsparti. Placeringen innebär att faunabron väster om järnvägen kräver längre släntlutning med öppna bredder för att öka faunapassagens funktion för vilt. Faunapassagen utnyttjar det naturliga höjdstödet öster om järnvägen, vilket möjliggör en kortare och mer effektiv faunapassage.



Figur 5.1.2-1 Placering med landskapsstöd på östra sidan om Södra stambanan

### Alternativ 2

Alternativ 2, se figur 5.1.2-2 innefattar att faunapassagen placeras i det platta och öppna landskapet i den södra delen av utredningsområdet, enligt figur 5.1-1. Om faunapassagen placeras i det öppna landskapet, innebär det att det på båda sidor om järnvägen kommer att krävas långa släntlutningar och att båda öppningarna behöver breddas. Detta för att öka faunapassagens funktion för vilt.



Figur 5.1.2-2 Utformning i det öppna och platta jordbrukslandskapet.

Bron kommer att studeras vidare utifrån gestaltning, utformning, bärformåga, dess byggbarhet, bygghöjd, möjlighet för optimering av slänter och nyttjande av naturlig terräng, samt påverkan på järnvägstrafik och miljö. Vid val av utformningsalternativ kan kostnader och klimatavtryck även vara avgörande faktorer till val av alternativ. Exakt utformning och val av brotyp kommer dock inte att hanteras inom ramen för järnvägsplanen, utan avgörs i den tekniska handlingen. I järnvägsplanen ställs dock funktionskrav på faunapassagen som ska följas i kommande förfrågningsunderlag och bygghandling.

### **5.1.3 Geoteknik**

På grund av markens sammansättning, bedöms faunapassagen kunna plattgrundläggas. Olika brotyper och grundläggning kommer utredas vidare i nästa skede.

### **5.1.4 Kontaktledning**

Vid faunabron kommer hjälpkraft och delar av kontaktledningsanläggningen att behöva markförläggas eftersom brons höjd inte tillåter hängande friledning på grund av säkerhetsavstånd. Bron kan eventuellt även påverka andra anläggningsdelar på järnvägen såsom signal, teleteknik och lågspänning. Påverkan kommer att utredas vidare i kommande skede.

### **5.1.5 Passage för medelstora däggdjur**

Strax nordost om Gunnarps tegelbruk, cirka 300 meter från tegelbruket i riktning mot Sösdala längs med järnvägsspåret, planeras en torrtrumma att anläggas. Torrtrumman förväntas ge ökad konnektivitet med avseende på medelstora däggdjur.

### **5.1.6 Stängsel**

Vilt- och faunastängsel föreslås anläggas längs järnvägssträckan där det saknas i nuläget för att minska och förhindra viltolyckor i anslutning till järnvägen. Faunastängsel är också en åtgärd för att göra planerade faunapassager effektiva då de också är tänkta att leda djuren till säkra passager.

En stängselinventering har genomförts. Vidare utredning kommer ske gällande vilka sektioner för stängsel som behöver kompletteras samt vilken typ av stängsel det finns behov av.



### **5.1.7 Bygg- och servicevägar**

Bygg- och servicevägar kommer att behöva anläggas för att underlätta transport och åtkomst till olika arbetsområden och järnvägsanläggningen. För att minimera påverkan på omgivande natur och infrastruktur är det fördelaktigt att kombinera bygg- och servicevägar där det är möjligt. Genom att samordna vägarna kan markanspråk och intrång i känsliga områden reduceras. Var bygg- och servicevägar placeras kommer att utredas vidare och presenteras i kommande skede i planprocessen.

## **5.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper**

### **5.2.1 Lagskyddade områden**

#### **5.2.1.1 Riksintressen**

Järnvägsplanen berör endast en mycket liten del av riksintresse för naturvård och riksintressets värde inte bedöms påverkas.

#### **5.2.1.2 Strandskydd**

Järnvägsplanen bedöms inte medföra negativa konsekvenser för strandskyddsområdets syfte. Förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområdet och livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten inom strandskyddat område bedöms inte påverkas av projektets genomförande.

#### **5.2.1.3 Generellt biotopskydd**

Biotopskyddets syfte ska så långt som möjligt tillgodoses inom ramen för planläggningsprocessen.

De objekt som omfattas av det generella biotopskyddet, två stenvägar och ett småvatten i jordbruksmark, kan komma att påverkas av järnvägsplanen. Förväntat negativ påverkan, eventuellt bortfall av värde och eventuella kompensationsåtgärder kommer att utredas vidare i det fortsatta arbetet.

### **5.2.2 Landskap**

En faunapassage innebär en relativt stor påverkan i ett småskaligt odlingslandskap med långvarig hävd och med ett innehåll av vegetation, odlingsrösen och stengärdesgårdar. Delar av det småskaliga odlings-

landskapet i närheten av de få bebyggelsegrupperna i landskapet kommer att beröras. Historiska vägdragningar, åkeravgränsningar som uppstått till följd av ett landskap med långvarig hävd kommer att beröras och ett nytt relativt storskaligt landskapselement kommer att tillföras.

Placeringen av faunapassagen kommer även att beröra ett skogbevuxet höjddparti öster om Södra stambanan som ger anläggningen terrängstöd och bidrar till att åstadkomma en välfungerade viltpassage. Det öppna landskapsrummet kommer att beröras som en direkt konsekvens och jordbruksmark kan bli mer svårödlad på grund av att arronderingen och riskerar att växa igen. Även stengärdesgårdar och solitära träd i det öppna landskapet kan komma att beröras.

### **5.2.3 Naturmiljö**

Planerade åtgärder innebär att mark kommer att tas i anspråk inom utredningsområdet. Hur mycket och vilken mark är ännu inte beslutat. Ingreppen kommer dock lokalt och temporärt att medföra en viss negativ påverkan.

Naturreseptatet Tegeldammarna-Lergravarna ligger på ett sådant avstånd från järnvägen att det inte bedöms påverkas av järnvägsplanen.

De naturvärdesobjekt och värdeelement som finns i nära anslutning till område för planerad placering av faunapassagen kan komma att påverkas och skadas om området påverkas av yttre omständigheter. Påverkan på dessa områden bör därför undvikas, annars om möjligt minimeras.

I det fortsatta arbetet kommer påverkan på naturmiljön och åtgärder för att undvika eller minimera negativ påverkan att utredas vidare.

### **5.2.4 Kulturmiljö**

I direkt anslutning till område för planerad placering av faunapassagen ligger en fornlämning i form av boplats utan synlig avgränsning. Det är möjligt att boplatsen sträcker sig inom järnvägsplanens område och därmed kan påverkas. Eventuell negativ konsekvens är i huvudsak koncentrerad till om intrång görs i fornlämningar. Om intrång kan undvikas helt blir konsekvenserna obefintliga.

Det är förbjudet enligt kulturmiljölagen att skada fornlämningar. Vid eventuella ingrepp, upplag eller transporter som berör fornlämningar eller deras närområde ska tillstånd sökas hos länsstyrelsen.

### **5.2.5 Vattenmiljö**

Vattendraget Tormestorpsån korsar järnvägen söder om planerat läget för eventuellt nytt läge för stängsel. Dock bedöms anläggande av stängsel inte påverka Tormestorpsån.

Ingrepp i vattenmiljö bedöms bli små och lokala då såväl faunapassagen som tillkommande bygg- och servicevägar anläggs på fastmark. Ingrepp i vattenmiljön som kan förutses är markarbete i närheten av vattendraget eller andra byggaktiviteter där föroreningar kan spridas till vattenmiljön.

Planerade åtgärder bedöms inte innebära negativ påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten.

Projektet förväntas inte medföra någon permanent grundvattensänkning. Temporär bortledning av grundvattnet vid anläggning av brofundament och grundläggning leder sannolikt till begränsade miljöeffekter i de fall där sänkningen sker i lera, som är vanligt i området. I de fall grundvattensänkningen sker i mer genomsläppliga jordarter kan påverkan på omgivande miljö samt allmänna och enskilda intressen inte uteslutas. I detta skede är frågan om grundvattensänkning ännu inte utredd och kan därför inte uteslutas. Eventuell påverkan på grundvatten kommer att utredas vidare i kommande skede av planprocessen.

### **5.2.6 Ledningar**

Om järnvägsplanen skulle innebära en konflikt med befintliga ledningar så kommer detta att samrådas med berörda ledningsägare. I det fall det blir aktuellt kommer förslag till eventuella åtgärder att diskuteras med berörda parter. Påverkan och åtgärder på befintliga ledningar kommer att utredas vidare i nästa skede i planprocessen.

### **5.2.7 Rekreation och friluftsliv**

Järnvägsplanen bedöms inte påverka eller medföra någon nämnvärd störning på rekreation och friluftsliv.

I byggskedet kan byggtrafik till och från området eventuellt orsaka viss störning för friluftslivet. Då störningen endast uppstår under en begränsad tid och körningen främst sker utanför tätbebyggt område bedöms dock effekten bli försumbar.

## 5.2.8 Befolkning och hälsa

### 5.2.8.1 Förorenade områden

Inom projektets utredningsområde och inventeringsområdet för förorenade områden finns områden som kan vara förorenade. Den planerade anläggningen av faunapassagen kommer att medföra att marknivån behöver höjas. Detta innebär att schaktning inom området sannolikt kommer bli begränsad. Vid förekomst av förorening finns risk för spridning av dessa i samband med schakt och hantering av massor. Risk för spridning av föroreningar eller åtgärder som påverkar grundvatten kommer att beaktas och hanteras i projektet. Verksamheter inom projektet som kan tänkas beröra grundvatten är eventuella djupare schakter för brofundament.

### 5.2.8.2 Klimat

Masstransporter medför användning av klimatpåverkande fordonsbränslen. Ett troligt scenario är att bron utförs med en betongkonstruktion vars tillverkning kräver relativt stora mängder energi. Även nya trummor ger klimatpåverkan vid framställningen av betong. Stängsel av stål kräver också energi vid dess tillverkning.

Planerade torrtrummor dimensioneras enligt Trafikverkets krav, med hänsyn till klimatfaktorer. Detta innebär att de är utformade för att klara framtida klimatförändringar.

## 5.2.9 Resurshushållning

Hushållning med resurser kan i viss mån komma att påverkas negativt eftersom uppbyggnaden av i huvudsak ramperna till en ekodukt kommer att kräva relativt stora volymer av jord- och stenmaterial som måste transporteras till platsen. Påverkan bedöms inte gå att undvika men bör i viss mån kunna begränsas genom att material så långt möjligt hämtas lokalt och återanvändas från angränsande projekt.

Markens ytskikt där ramperna anläggs bör kunna skalas av och lagras temporärt för att sedan återanvändas som jordmån uppe på de nya ramperna. Därigenom sparas material och dessutom kan rötter och fröbank i marken underlätta återetablering av en för trakten naturlig flora på ramperna.

Bygg- och servicevägar bör planeras så att de blir så korta och effektiva som möjligt. Detta minskar inte bara kostnader och materialåtgång, utan har även en positiv effekt på klimatet genom att minska koldioxidutsläpp

från transportfordon. Korta och välplanerade vägar minimerar dessutom behovet av ytterligare markarbeten, vilket bidrar till att minska projektets totala miljöpåverkan.

### **5.2.10 Allmänna hänsynsregler**

I miljöbalkens 2 kapitel redovisas de allmänna hänsynsregler som är grundläggande för prövningen om tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens: bevisbörderegeln, kunskapskravet, försiktighetsprincipen, produktvalsprincipen, hushållnings- och kretsloppsprincipen, lokaliseringsprincipen, skälighetsregeln och skadeansvaret. Projektet kommer att bedrivas så att miljöbalkens allmänna hänsynsregler uppfylls.

Hänsynsreglerna bedöms uppfyllas genom att en järnvägsplan inklusive miljöbeskrivning upprättas. Projekteringen och miljöarbetet utförs av erfarna projektörer och handläggare och följer gällande normer och krav.

Trafikverket ställer omfattande miljökrav på sina entreprenörer för byggtiden, bland annat vid hantering av miljöfarliga ämnen. Försiktighet iakttas vid hantering av drivmedel och kemikalier. I första hand ska miljövänliga produkter och arbetsmetoder nyttjas.

Vid behov kommer åtgärder att föreslås för att minimera de negativa konsekvenserna. De huvudsakliga konsekvenserna kommer att identifieras i järnvägsplanen och skadeförebyggande åtgärder kommer att vidtas där det är motiverat och skäligt för att minska projektets miljökonsekvenser. Skadeansvaret innebär att det är den som orsakat en skada eller olägenhet för människors hälsa som är ansvarig för att skadan blir avhjälpd. Detta kommer att beaktats vid kommande upphandling och arbeten.

## 6 Åtgärder

Nedan beskrivs de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa negativa miljöeffekter, i den utsträckning som sådana kan förutses i detta skede.

I det fortsatta arbetet att lokalisera och utforma en väl fungerande faunapassage krävs att stor hänsyn tas till landskapets former och innehåll. En faunapassage kommer att utgöra ett nytt storskaligt inslag i det småskaliga mosaiklandskapet. Tillkommande broanläggning, vallar och dylikt behöver utformas och lokaliseras så att påverkan i landskapet inte blir onödigt stor. Arrondering av åkermark, utformning av slänter och dess växtlighet kommer att behöva detaljstuderas. Den tekniska utformningen och dess gestaltning ska förena faunapassagen i landskapet.

I byggskedet kommer krav att ställas på entreprenören avseende skyddsåtgärder och försiktighetsmått för att minimera risker för påverkan på människors hälsa och på miljön. Till exempel ska entreprenören upprätta en miljöplan som redovisar den miljöanpassning som genomförs och de skydds- och kontrollåtgärder som vidtas.

Uppställningsytor för fordon och tillfälliga omlastningsytor för schaktmassor får inte etableras i anslutning till områden med natur- eller kulturvärden, i närheten av vattendrag eller inom vattenskyddsområde.

Skyddsåtgärder för kulturmiljöobjekt kan komma att bli aktuellt. Skyddsåtgärder utreds i kommande skede men för kända objekt kan detta exempelvis innefatta utmarkering och markavspärning under byggtid. Påträffas tidigare icke känd fornlämning, kulturlager eller fynd i samband med markarbeten ska arbetet omedelbart avbrytas och kontakt tas med länsstyrelsens kulturmiljöenhet.

En miljöteknisk markundersökning kommer att genomföras under kommande skede i planprocessen för att undersöka potentiella markföroreningar intill järnvägsområdet. En plan för hur massorna ska hanteras kommer att upprättas i det fortsatta arbetet.

Påverkan på områdets naturmiljövärden utreds kontinuerligt under det fortsatta planarbetet.

# 7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Enligt 10 § i miljöbedömningsförordningen (2017:966) ska, vid undersökning eller beslut om huruvida en verksamhet eller åtgärd kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, hänsyn tas till:

- Verksamhetens eller åtgärdernas utmärkande egenskaper
- Verksamhetens eller åtgärdens lokalisering
- De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

De miljöaspekter som främst bedöms beröras av planerade åtgärder är jordbruksmark, generellt biotopskyddade objekt och landskapet.

Inga Natura 2000-områden finns i projektets närområde. Miljöpåverkan bedöms framför allt kunna uppstå i form av ianspråktagande av mark, däribland jordbruksmark, samt arbeten i anslutning till objekt som omfattas av det generella biotopskyddet. Anläggandet av faunapassagen bedöms påverka landskapsbilden lokalt. Gestaltningssprogram kommer att tas fram för att säkerställa en utformning med god landskapsanpassning av faunapassagen.

Genom de åtgärder som angetts i *kapitel 6 Åtgärder* och som fortsatt kommer att utredas kommer den negativa miljöpåverkan att minimeras. Vidare är projektets ambition att anpassningar ska göras för att undvika påverkan på de objekt som omfattas av generellt biotopskydd. Utredning av påverkan på generellt biotopskyddade objekt kommer fortsatt att utredas i kommande skede.

Mot bakgrund av ovanstående resonemang anser Trafikverket att ett genomförande av vägplanen är av sådan omfattning, och förväntas innebära sådana effekter och konsekvenser för miljö och hälsa, att den ej kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

# 8 Fortsatt arbete

## 8.1 Planläggning

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.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

## 8.2 Dispenser och tillstånd

I arbetet med järnvägsplanen utreds löpande behov av anmälningar, dispenser och tillstånd. I nuvarande skede har två behov av dispenser och tillstånd identifierats.

I enlighet med miljöbalkens upplysningsplikt 10 kap. 11 § ska påträffad förorening anmälas till tillsynsmyndigheten. Enligt förordning 1998:899 28 § får inte grävning eller andra åtgärder i förorenade områden göras utan anmälan till tillsynsmyndigheten. Förorenade överskottsmassor ska omhändertas på erforderligt sätt, till exempel genom avlämnande på godkänd mottagningsanläggning. Hantering av schaktmassor och anmälan ingår dock inte i järnvägsplanen utan i nästkommande skede.

Behovet av eventuella ytterligare anmälningar, dispenser och tillstånd ska bevakas i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen och dess projektering.

### 8.2.1 Strandskydd, biotopskydd och 12:6 samråd

Åtgärder enligt en fastställd järnvägsplan är undantagna från vissa förbud och skyldigheter enligt miljöbalken. Enligt 7 kap 16 § samt 7 kap 11a § miljöbalken gäller inte förbuden för åtgärder inom strandskyddat område eller område med generellt biotopskydd om de behandlas i en järnvägsplan som fastställs. Prövning enligt dessa bestämmelser inkluderas i planens fastställelse. Inom denna järnvägsplan berörs Tjörnarpsjön av strandskyddsområde.



Inom järnvägsplanens utredningsområde förekommer diken och stenmurar som omfattas av generellt biotopskydd, se *kapitel 5.1.3 Generellt biotopskydd*.

För åtgärder som innebär en väsentlig ändring av naturmiljön krävs ingen separat anmälan för samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken om de behandlas i samråd i planläggningsprocessen och fastställs i en järnvägsplan. Undantaget gäller samtliga verksamheter och åtgärder som behövs för att bygga järnvägen och som fastställs och ingår i järnvägsmark eller område för tillfällig nyttjanderätt. Exempel på verksamheter och åtgärder är bland annat servicevägar samt upplag och etableringsytor.

### **8.3 Viktiga frågeställningar**

Nedan anges viktiga frågeställningar för projektet:

- Val av placering av Faunapassage för att minimera påverkan på naturmiljö samt stängselåtgärder för vilt
- Samverkan med projekt läng väg 23
- Utredning av markanspråk, tillfälligt och permanent, som krävs för Faunabrons utbredning och eventuella kompensationsåtgärder
- Byggbarhetsfrågor och trafik under byggtid
- Utredning av markföroreningar och geoteknisk undersökning
- Utredning om avvattningstekniska åtgärder samt geohydrologisk undersökning för nivå av grundvatten

## 9 Källor

Boverket (u.å.) *Ett ändrat klimat*.

[Ett ändrat klimat \(boverket.se\)](https://www.boverket.se)

Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG. (2000).

*Länsstyrelsen – Vatteninformationssystem Sverige*.

<https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA57658421>

Förordningen om omgivningsbuller (2004:675). *Sveriges riksdag*.

[https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2004675-om-omgivningsbuller\\_sfs-2004-675/](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2004675-om-omgivningsbuller_sfs-2004-675/)

Förordningen om miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten (2001:554). *Sveriges riksdag*.

[Förordning \(2001:554\) om miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten | Sveriges riksdag \(riksdagen.se\)](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2001554-om-miljo-kvalitetsnormer-for-fisk-och-musselvatten_sfs-2001-554/)

Höörs kommun (2020). *Höörs historia och utveckling*.

[Höörs historia och utveckling – Höörs kommun \(hoor.se\)](https://www.hoors.se)

Kulturmiljö lagen (1988:950). *Sveriges riksdag*.

[Kulturmiljö lag \(1988:950\) | Sveriges riksdag \(riksdagen.se\)](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-1988950-om-kulturmiljo_lag-1988-950/)

Luftkvalitetsförordningen (2010:477). *Sveriges riksdag*.

[Luftkvalitetsförordning \(2010:477\) | Sveriges riksdag \(riksdagen.se\)](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2010477-om-luftkvalitet_forskrif-2010-477/)

Länsstyrelsen Skåne. (u.å.) *Skånes historia och utveckling*.

[Kulturmiljö program: Skånes historia och utveckling | Länsstyrelsen Skåne \(lansstyrelsen.se\)](https://www.lansstyrelsen.se/skane)

Länsstyrelsen. (u.å.) *EBH-kartan*.

<https://extgeoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=ed0d3fde3cc9479f9688c2b2969fd38c>.

Länsstyrelsen. (2024). *Vandringstips i skånska naturreservat*.

[Vandringstips i skånska naturreservat | Länsstyrelsen Skåne \(lansstyrelsen.se\)](https://www.lansstyrelsen.se/skane)

Miljö balken (1998:808). *Sveriges riksdag*.

[Miljö balk \(1998:808\) | Sveriges riksdag \(riksdagen.se\)](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-1998808-om-miljo-balken_lag-1998-808/)

Naturvårdsverket (2024). *Kartverktyg Skyddad Natur*.  
[Webbapplikation].

[Skyddad natur \(naturvardsverket.se\)](https://naturvardsverket.se/skyddad-natur)

Riksantikvarieämbetet. (u.å). *Fornsök*. [Webbapplikation].

<https://app.raa.se/open/fornsok>.

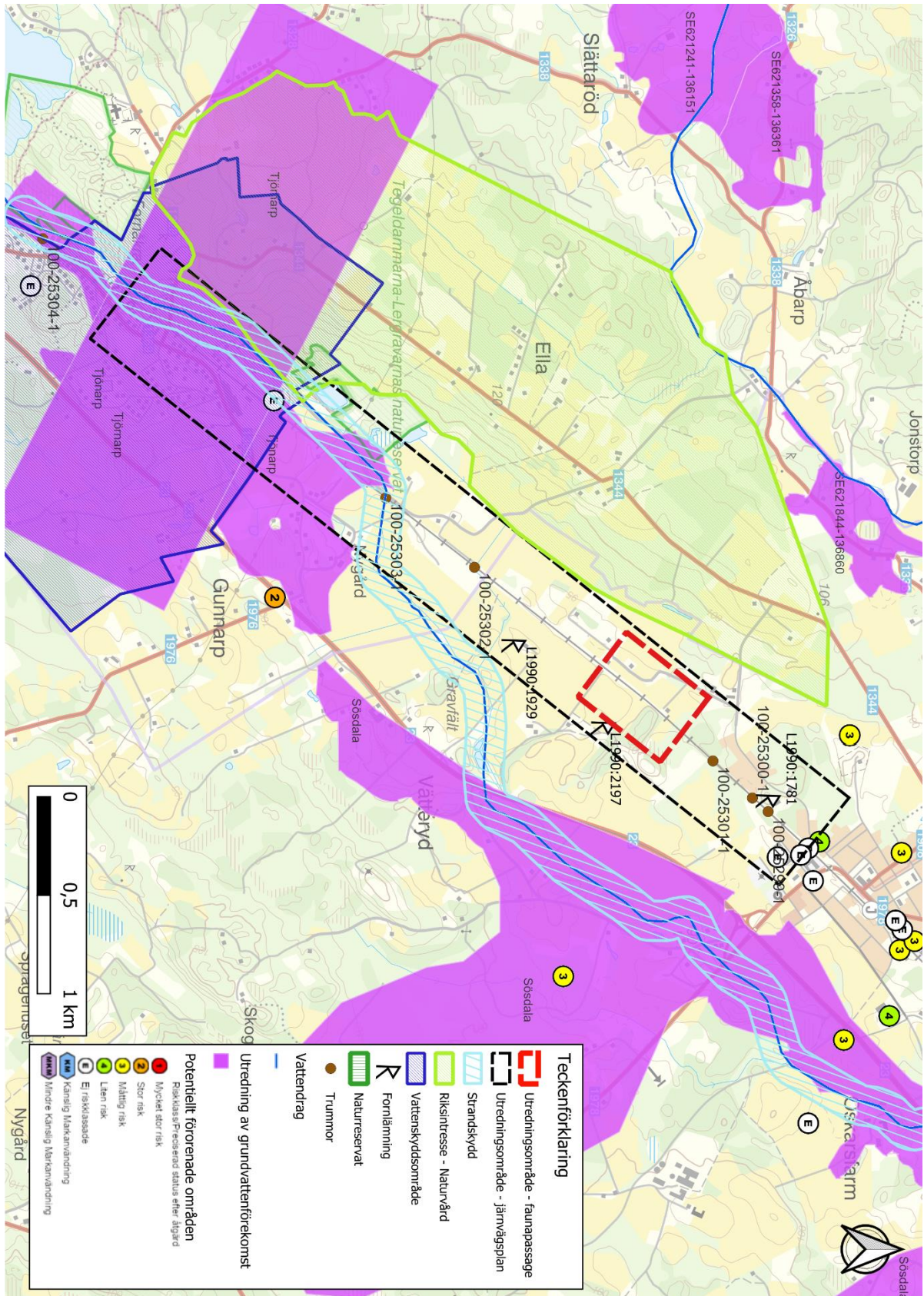
Sveriges Geologiska undersökning (SGU). (2023). *Kartvisaren jordarter 1:25 000-1:100 000*.

[Kartvisaren Jordarter 1:25 000-1:100 000 \(sgu.se\)](https://kartvisaren.sgu.se/jordarter)

VISS. (2024). *Vatteninformationssystem Sverige*. Hämtat från  
Länsstyrelsen:

<https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA57658421>

# Bilaga 1 Karta med miljöaspekter och utredningsområde





Trafikverket, 211 18 Malmö. Besöksadress: Neptunigatan 52, 211 18 Malmö

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

**[trafikverket.se](http://trafikverket.se)**