

GRANSKNINGSSHANDLING

Väg E6 delen Hjärnarp – Östra Karup, Ekodukt på Hallandsåsen Båstads och Ängelholms kommuner, Skåne Län

Vägplanbeskrivning med miljöbeskrivning

Väcplan, 2019-05-27



Trafikverket

Postadress: Box 543, 291 25 Kristianstad

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Vägplanbeskrivning med miljöbeskrivning

Författare: Tyréns AB

I arbetet med miljöbeskrivningen har främst följande kompetenser deltagit:

Teknikansvarig miljö – Cristiano Piga (Landskapsarkitekt) Tyréns AB

Vatten – Sofie Björnberg (VA utredare) Tyréns AB

Landskap - Anna Olsson (Landskapsarkitekt) Tyréns AB

Naturmiljö och Viltåtgärder – Åsa Röstell (Biolog) Tyréns AB

Föreordnade områden – Karin Kockum (Geolog) Tyréns AB

Dokumentdatum: 2019-05-27

Version: 2.0

Kontaktperson: Fatri Rexhepi, Trafikverket

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	6
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL	6
2.1. Vägplaneringsprocessen	6
2.2. Bakgrund, tidigare utredningar och projektmål	7
3. MILJÖBESKRIVNING	8
3.1. Redovisning	8
3.2. Avgränsning	8
3.2.1. Geografisk avgränsning	8
3.2.2. Avgränsning av aspekter	9
3.3. Metod	11
4. FÖRUTSÄTTNINGAR	12
4.1. Vägens funktion och standard	12
4.2. Lokalsamhälle och regional utveckling	12
4.3. Landskapet och staden	12
4.4. Miljö och hälsa	13
4.4.1. Naturmiljö	13
Skyddade arter	17
Biotopskydd	18
Strandskydd	18
4.4.2. Rekreation och friluftsliv	19
4.5. Byggnadstekniska förutsättningar.	20
5. DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV	20
5.1. Val av lokalisering	20
5.2. Val av utformning	21
5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	22

6. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET	22
6.1. Trafik och användargrupper	23
6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling	23
6.3. Landskapet och staden	23
6.4. Miljö och hälsa	24
6.4.1. Naturmiljö	24
Skyddade arter	26
Biotopskydd	26
Strandskydd	26
6.4.2. Rekreation och friluftsliv	27
6.5. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)	27
6.6. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	27
6.7. Påverkan under byggnadstiden	28
7. SAMLAD BEDÖMNING	29
7.1. Sammanställning av konsekvenser	29
7.2. Överensstämmelse med de transportpolitiska målen	29
7.3. Funktionsmålet	29
7.4. Hänsynsmålet	29
7.5. Överensstämmelse med miljökvalitetsmålen	29
7.6. Ett rikt odlingslandskap och levande skogar	30
7.7. Ett rikt växt och djurliv	30
8. ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN	31
8.1. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler	31
8.2. Miljökvalitetsnormer	31
9. MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING	32
9.1. Vägområde för allmän väg	32
9.2. Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt	32

9.3.	Område med tillfällig nyttjanderätt	32
9.4.	Förändringar av väghållningsområde	32
9.5.	Förändring av allmän väg	32
10.	FORTSATT ARBETE	33
10.1.	Dispenser, anmälan och tillstånd	33
10.2.	Viktiga frågor i det fortsatta arbetet	33
11.	GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING	33
11.1.	Formell hantering	33
11.2.	Finansiering	35
12.	UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR	35

1. Sammanfattning

E6, vid Hallandsås, utgör en barriär för fauna genom en hög trafikintensitet och att vägen till stor del är stängslad. Vägen skär igenom Hallandsåsen och förhindrar effektivt vilt rörelser. Ett paket med åtgärder har identifierats i tidigare utredningar för att minska denna barriäreffekt. Dessa består i huvudsak av en ny bro utformad som ekodukt, kompletterande stängsling och smärre kringåtgärder för att uppnå avsedd funktion. Vald brotyp utgörs av en så kallad valvbro, vilken bedöms som väl lämpad för inpassning i landskapet och en god byggbarhet.

De primära målen med föreslagna åtgärder är att öka konnektiviteten, att minska antalet viltolyckor och därmed förbättra förutsättningarna för arter att röra sig tvärs över väg E6.

För att säkerställa att inga naturvärden, biotopskydd eller skyddade arter förbises vid läget för ekodukten har det genomförts en naturvärdesinventering på platsen. Det närliggande landskapet består till stor del av produktionsskog, varav många delar är hyggen i olika stadier. Elva naturvärdesobjekt har identifierats och klassats. Objekten bedöms vara Klass 3 – påtagligt naturvärde och Klass 4 – visst naturvärde. I samband med naturvärdesinventeringen genomfördes även en inventering av värdefulla träd inom ett bedömt arbetsområde för ekodukten.

Länsstyrelsen har beslutat att planerade åtgärder inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Projektet är finansierat av Trafikverket genom riktade anslag för smärre miljöåtgärder i nationell plan och projektets totala kostnad bedöms uppgå till omkring 70 Mkr (2018 års prisnivå) inklusive stängslingsåtgärder, anpassningar i befintliga portar, marklösen, produktionsstöd och projektering.

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

2.1. Vägplaneringsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan.

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

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig.

När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

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

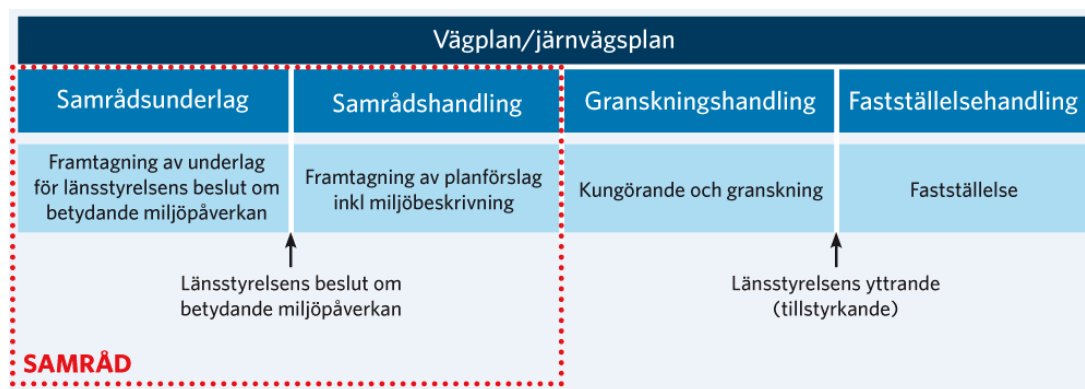


Illustration av planlägningsprocessen.

2.2. Bakgrund, tidigare utredningar och projektmål

Trafikverket har tidigare utrett behov, lokalisering och genomförbarhet för en faunapassage på Hallandsåsen i en fördjupad åtgärdsvalsstudie, kompletterat med en genomförbarhetsstudie (oktober 2017). Dessa utredningar resulterade i huvudsak följande förslag för det fortsatta arbetet.

- En ekodukt anläggs på sträckan strax norr om port 11-623-1. I detta område rör sig många djur och terrängen möjliggör också goda förutsättningar för byggnation av en bro över väg E6.
- Vägporten 11-657-1 vid Östra Karup och vägporten 11-541-1 vid Hjärnarp kompletteras med faunapassage för små- och medelstora däggdjur.
- Nytt faunastängsel uppförs på sträckan mellan Östra Karup och Trafikplats Hallandsåsen samt vid Hjärnarp från befintligt viltstängsel ner till vägport 11-545-1 (cirka 700 m söder om Trafikplats Hjärnarp). Denna åtgärd aktualiserar också viss rivning av befintliga stängsel i anknytning till rastplats Rasta. Stängselåtgärderna kompletteras även med viltuthopp.
- Avskärmning eller så kallad räckesfyllnad på befintliga broräcken för att minska störningar från vägtrafiken.

Följande mål har formulerats för projektet.

- Öka konnektiviteten i landskapet
- Öka förutsättningarna för arter att röra sig tvärs över väg E6 och därmed minska vägens barriäreffekt.
- Främja trafiksäkerheten och minska antalet djur som blir påkörda på väg E6 mellan Östra Karup och Hjärnarp.

3. Miljöbeskrivning

3.1. Redovisning

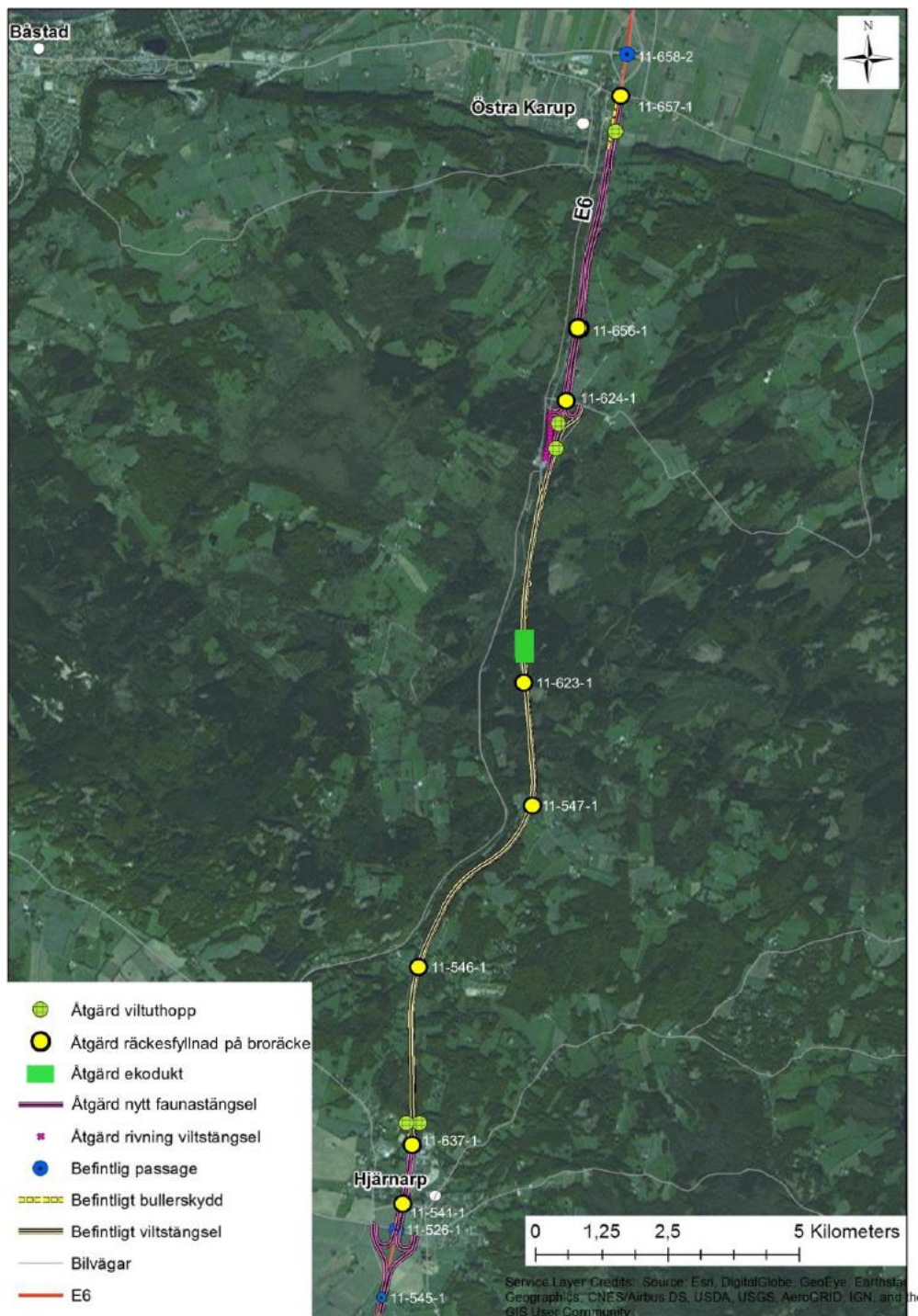
Redovisning av projektets förutsättningar och konsekvenser för människors hälsa och miljön framgår av följande delar av planbeskrivningen:

- Förutsättningar, kapitel 4.3-4.5
- Effekter och konsekvenser, kapitel 6.3-6.4, och 6.6 -6.7 samt kapitel 7 - 8.

3.2. Avgränsning

3.2.1. Geografisk avgränsning

Konsekvensbeskrivningen för projektet avgränsas till den påverkan som kan förutses uppkomma inom vägplanens avgränsning som omfattar åtgärder på sträckan mellan Hjärnarp och Östra karup enligt figur 1.



Figur 1. Åtgärdsförslag utmed aktuell del av väg E6. Nummer anger vägportarnas konstruktionsnummer.

3.2.2. Avgränsning av aspekter

Länsstyrelsen i Skåne län har den 22 november 2018 fattat beslut att det aktuella projektet inte kan antas innebära betydande miljöpåverkan. Beskrivningen av projektets miljöpåverkan kan därmed koncentreras till de upplysningar som behövs för en bedömning av de väsentliga miljöeffekter som verksamheten eller åtgärden kan förväntas ge. Beskrivningen ska således stå i proportion till projektets eller åtgärdens omfattning och förväntade miljöpåverkan. Därmed kan sådana aspekter som förväntas ha liten betydelse behandlas översiktligt, avgränsas bort eller utelämnas.

Utifrån det aktuella projektets omfattning och karaktär har en avgränsning av relevanta miljöaspekter gjorts enligt tabell 1.

Tabell 1. Avgränsning av miljöaspekter

	Befintlig situation	Avgränsad miljöaspekt	Behandlad miljöaspekt	Motivering
Miljö och hälsa				
Boende-miljö	Inga bostäder ligger i direkt anslutning till ekodukten.	X		De planerade faunaåtgärderna kommer inte att påverka den befintliga trafikbullersituationen. Befintlig miljö blir rådande.
Förorenade områden	Generellt bedöms risken för föroreningar som låg utifrån arkivinventering.	X		Genomförd markprovtagning påvisar inga föroreningshalter överstigande Naturvårdsverkets riktvärde för mindre känslig markanvändning.
Luftföroreningar	Luftkvaliteten är att betrakta som god inom området.	X		Projektet påverkar inte utsläppen till luft annat än temporärt under byggtiden. Inga miljö kvalitetsnormer bedöms överskridas utanför vägområdet.
Barriäreffekter	Väg E6 utgör idag en betydande barriär för djurlivet men ingen större barriär för boende i området.		X	Primärt syfte med föreslagna åtgärder är att minska barriäreffekten för djurlivet. Effekten hanteras som en naturmiljöaspekt.
Risk för olycka med farligt gods	Väg E6 utgör en utpekad led för farligt gods.	X		Åtgärderna bedöms i viss mån minska risken för viltolyckor och därmed även i viss utsträckning olyckor med farligt gods.
Miljöintressen				
Naturmiljö	Inom området har naturvärden identifierats som ska beaktas.		X	Åtgärderna kommer att innebära smärre intrång i naturvärden men även bidra positivt till djurlivets möjligheter att passera den barriär som vägen utgör samt öka spridningsmöjlighet för flora och fauna i området.
Kulturmiljö	Få kända kulturmiljövärden som bedöms kunna komma att påverkas av de föreslagna åtgärderna.	X		Arkeologisk utredning har utförts för området vid ekodukten och länsstyrelsen har beslutat att inga fortsatta antikvariska insatser är nödvändiga. Eventuell påverkan på fornlämningar utmed stängslingsträckan hanteras enligt lagstiftning som gäller för fornlämningar.
Rekreation och Friluftsliv	Skåneleden passerar intill och under väg E6 i anslutning till den planerade ekodukten.		X	Under byggskedet kan en begränsning av tillgängligheten till Skåneleden innebära effekter för friluftslivet i området.
Landskapsbild	I läget för ekodukten dominerar det omgivande landskapet upplevelsen längs vägrummet, då vägen befinner sig i djup skärning.		X	Ekodukten kommer att påverka landskapsbilden, främst för dem som färdas på väg E6.
Hushållning med mark och vatten				
Markanvändning	Skogs- och jordbruksmark finns i anslutning till vägen.	X		Endast marginella intrång kommer att ske i skog- och jordbruksmark.
Riksintresse	Projektet berör riksintresse för kommunikationer (väg E6), riksintresse för naturmiljö och riksintresse för friluftsliv/rörligt friluftsliv.	X		De planerade åtgärderna i projektet bedöms inte innebära påverkan eller skada för något av riksintressena.
Vattenförhållanden	Det finns inga vattendrag, våtmarker eller sjöar inom aktuellt området för ekodukten.	X		Varken yt- eller grundvatten bedöms påverkas av projektet. Strandskydd och diken/ biotopskydd som berörs beskrivs under naturmiljökapitlet.

3.3. Metod

För de miljöbedömningar som görs används begreppen ”påverkan”, ”effekt” och ”konsekvens”.

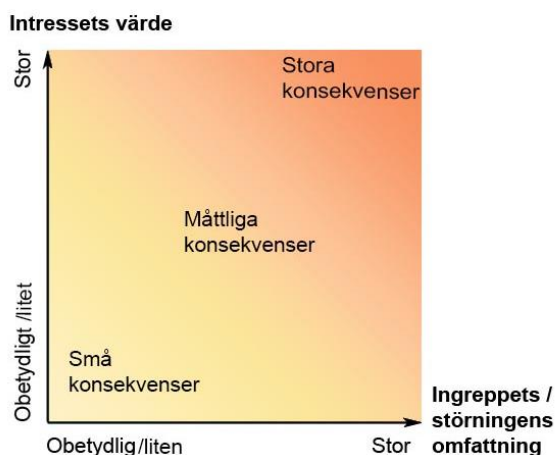
Påverkan avser förändring av miljön genom exempelvis fysiskt intrång.

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

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

Som underlag för att bedöma olika effekters betydelse används där det är tillämpligt underlag i form av exempelvis lagkrav, riktvärden, miljö kvalitetsnormer (MKN), skyddade områden, värdebeskrivningar, inventeringar, miljö kvalitetsmål, projektmål och bevarandeplaner.

Vid bedömningen av konsekvensernas storlek beskrivs de enligt figur 2. Storleken på konsekvenserna, som definieras som en sammanvägning av miljö aspektens värde och omfattningen av den förväntade effekten (ingreppets/störningens omfattning), anges i en skala från ingen/obetydlig konsekvens, små konsekvenser, måttliga konsekvenser till stora konsekvenser. Konsekvenserna kan vara såväl positiva som negativa, men där inget annat anges avses negativa konsekvenser.



Figur 2 Konsekvenser bedöms utifrån en sammanvägning av intressets värde och förväntad effekt (effekten anges som ingreppets/störningens omfattning i figuren).

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

Vissa osäkerheter föreligger då det är en lång sträcka som berörs av stängsling och det av förklarliga skäl inte är rimligt att i detalj inventera hela sträckningen beträffande geoteknik,

naturvärden etc. Det har inte heller ansetts motiverat utifrån den ringa påverkan som normalt uppkommer vid montage av ett stängsel.

Bedömningarna har utförts av Tyréns AB utifrån befintligt underlag och i projektet framtagna underlagsrapporter samt PM. Medverkande kompetenser är bland annat landskapsarkitekter, ingenjörer, VA-utredare, biolog och geologer.

4. Förutsättningar

4.1. Vägens funktion och standard

E6 genom Skåne är en av landets mest trafikerade motorvägar och en viktig pulsåder nationellt och internationellt. Den är viktig för pendlarna, men också för näringslivet med tung trafik från Öresundsbron och omfattande godstrafik från Trelleborgs hamn. Vägen ingår även i det transporteuropiska transportvägnätet (TEN-T). Väg E6 över Hallandsåsen växlar mellan 2 och 3 körfält i respektive färdriktning och med en högsta tillåten hastighet om 110 km/tim. Motorvägen görs tillgänglig genom befintliga trafikplatser i Hjärnarp, vid trafikplats Hallandsås och Östra Karup. Trafikmängden år 2015 uppgick totalt till 22 180 fordon per årsmedeldygn och med en andel tung trafik om ca 19%. Ordnad gång- och cykelväg saknas inom vägplaneområdet. I vägplanens närområde befinner sig Skåneleden som huvudsakligen används av det rörliga friluftslivet.

4.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

I vägområdets närhet, utmed väg E6, befinner det sig två lite större samhällen, i söder Hjärnarp i Ängelholms kommun och i norr Östra Karup i Båstads kommun. Längs med sträckan finns också viss utspridd bebyggelse. På Hallandsåsen och i anknötning till trafikplats 38 (tpl Hallandsås) har en drivmedelsanläggning med restaurangverksamhet etablerat sig. I anknötning till väg E6 och i omgivningarna kring vägplaneobjektet bedrivs jord- och skogsbruk.

Längs med väg E6 befinner sig till stora delar den gamla sträckningen av väg E6, vilken används för lokal trafik och vidare åtkomst till övrigt vägnät. Åtkomst till och från väg E6 sker genom trafikplatserna.

Markanvändningen i området kring ekodukten anges i Båstads kommuns översiktsplan som "Natur oförändrad". Vid Hjärnarp gränsar väg E6 till detaljplanelagt område. Marken närmast vägen är planlagd som "Park eller plantering".

4.3. Landskapet och staden

Landskapsbilden vid Hallandsåsen, som är en horst, präglas av ett storskaligt landskap med en bruten topografi med bäckfåror och svackor. Detta skapar de platsspecifika förutsättningarna med skogar och kärrpartier på platån. Nordslutningen utmärker sig med en vidsträckt bokskog. Skogspartierna på åsen är i olika åldrar och typ och variationen utgör ett dominerande inslag. Till största delen upplevs landskapet på åsen som ett slutet landskapsrum med få utblickar, men när de infaller är de oftast storslagna. Landskapet varierar mycket från söder med direkt avläsbart kulturlandskap i sluttningarna och få urbana inslag uppe på åsen till ett flackare och urbanare landskapsrum i norr efter

sluttningarna. I det planerade läget för ekodukten dominerar det omgivande landskapet upplevelsen längs vägrummet, då vägen befinner sig i djup skärning.

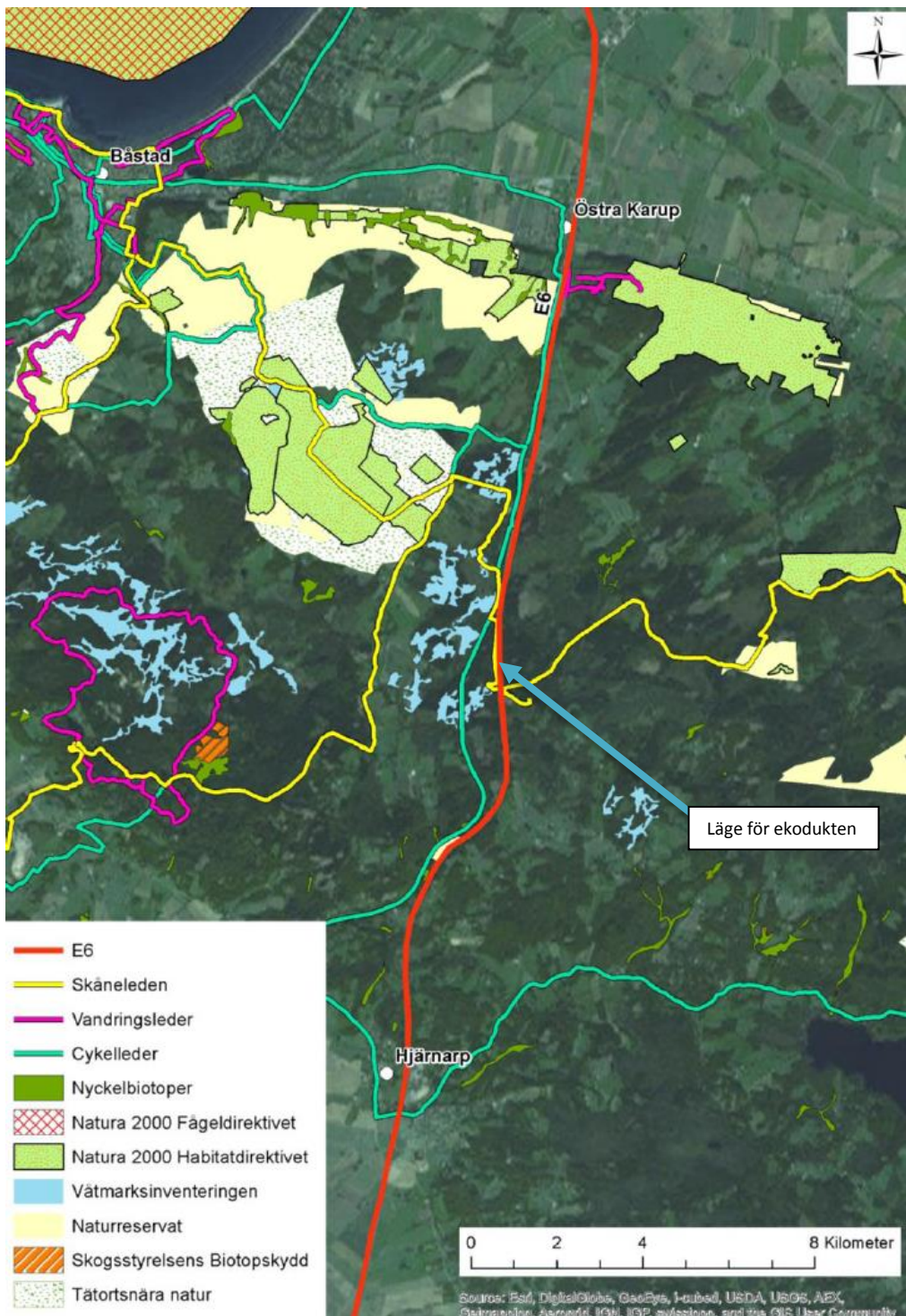
4.4. Miljö och hälsa

4.4.1. Naturmiljö

På Hallandsåsen i nära anslutning till väg E6 utgörs omgivningarna främst av skog med inslag av ädellövskog och myrar samt jordbruksmark med åker och betesmarker. I södra delen nära Hjärnarp präglas omgivningarna av bebyggelse och jordbruksmark. Naturlig jord på Hallandsåsen består av sandig morän. Ytligt berg och berg i dagen förekommer samt organisk jord. Lokalt förekommer svämsediment i anslutning till vattendrag.

Hallandsåsen erbjuder livsmiljöer åt en mångfald av arter och i området förekommer klövvilt och mindre däggdjur i en relativt hög täthet på båda sidor om vägen. Aktuell del av väg E6 med sitt höga trafikflöde samt vissa sträckor med befintligt viltstängsel skapar en barriär i landskapet vilket försvårar för djur att förflytta sig mellan de västra och östra skogarna på åsen. Den starka barriärpåverkan från vägen försvårar kolonisation och spridning av arter i båda riktningarna över vägen och vidare över Hallandsåsen. Barriärerna kan medföra att individerna i lokala populationer (grupper av djur) får minskat utbyte med sina grannar i övriga populationer och variationerna i populationsstorlek på var sida vägen kan bli stora. Små populationer med få individer blir känsligare för slumpvisa händelser och riskerar att dö ut lokalt.

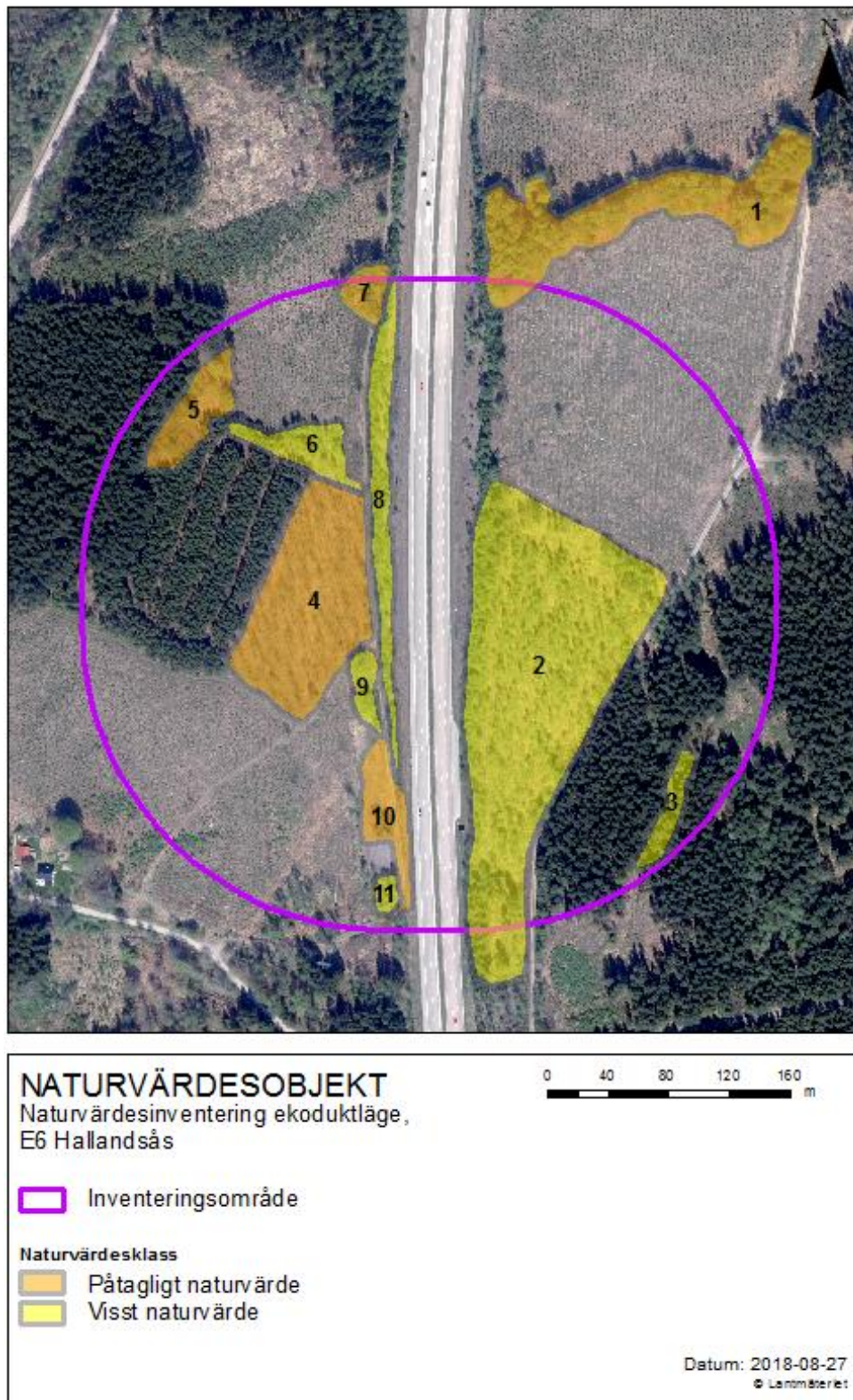
Hallandsåsens höga naturvärden har lett till att flera skyddade områden bildats här. Föreslagen lokalisering för ekodukten samt övriga studerade åtgärder i projektet berör dock ej något områdesskydd (se figur 3).



Figur 3. Skyddad och skyddsvärd natur samt vandrings- och cykelleder vid aktuell sträcka av väg E6.

För att säkerställa att inga naturvärden, biotopskydd eller skyddade arter förbises vid läget för ekodukten har det sommaren 2018 genomförts en naturvärdesinventering enligt Svensk Standard. Inventeringsområdet har av Trafikverket avgränsats till ekoduktläget inklusive en radie av 200 m på vardera sida om väg E6. Naturvärdena bedöms enligt standarden i fyra naturvärdesklasser, klass 1 – högsta naturvärde, klass 2 – högt naturvärde, klass 3 – påtagligt naturvärde och klass 4 – visst naturvärde.

Inventeringsområdet utgörs till största delen av produktionsskog; hyggen och granskog i olika stadier. Små fragment av tidigare naturlig bok- eller lövskog förekommer också liksom en liten öppen ruderatmarksyta. Elva naturvärdesobjekt har avgränsats inom området. Objekten bedöms vara Klass 3 – påtagligt naturvärde och Klass 4 – visst naturvärde. Objekten redovisas nedan i figur 4 och tabell 2.

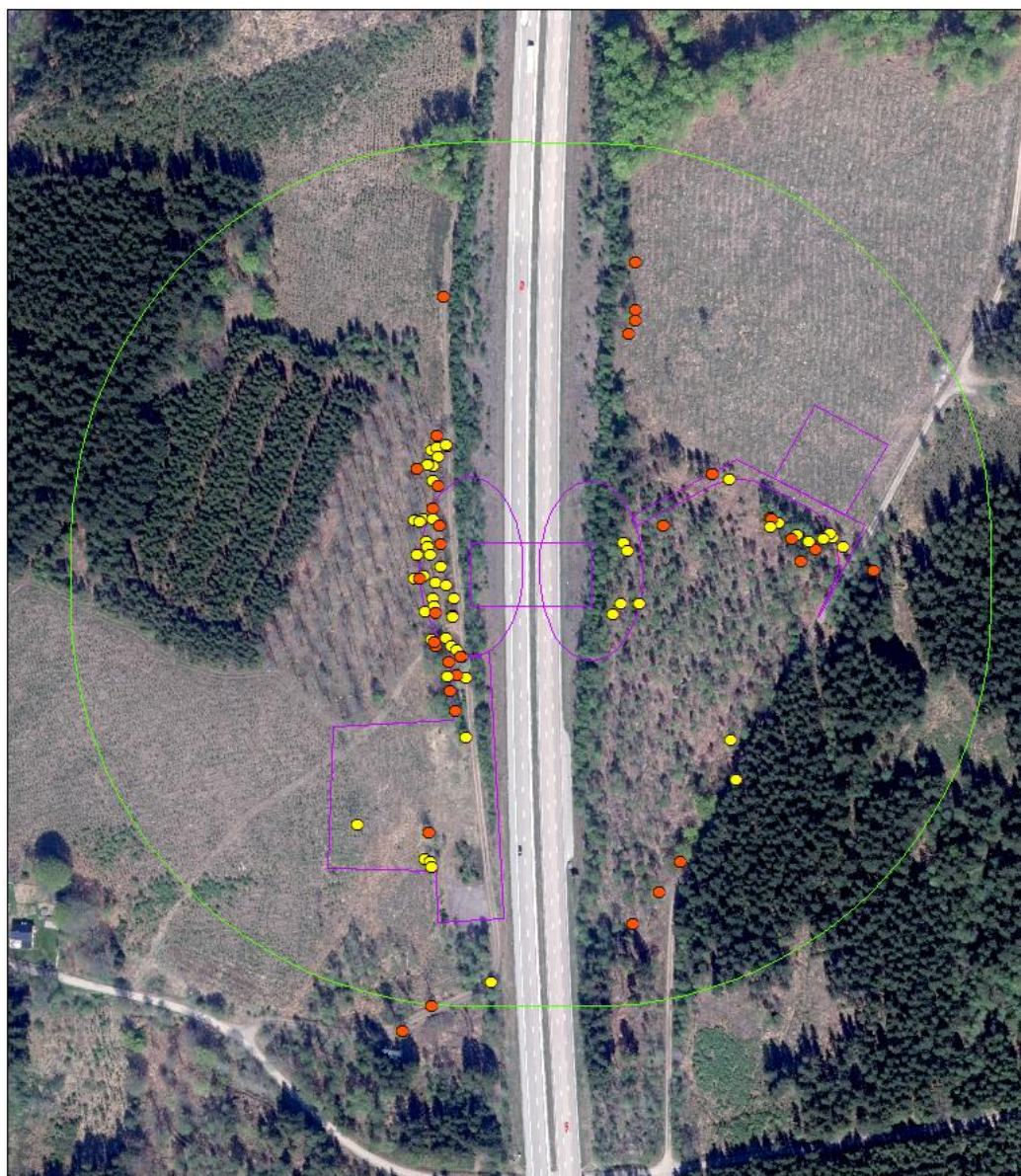


Figur 4. Naturvärdesobjekt enligt inventering 2018.

Tabell 2. Naturvärdesobjekt enligt inventering 2018

Naturvärdesobjekt	Naturtyp	Biotop/er
1. Bokskogsrest	Skog och träd	Bokskog av ris-kruståtel-typ
2. Gles lövskog	Skog och träd	Björkskog av ris-gräs-typ
3. Fuktstråk	Skog och träd	Granskog av ormbunkstyp, sumpvariant
4. Ekdunge, gles ekskog	Skog och träd	Ekskog av örtfattig typ
5. Gamla träd, rest från tidigare lövskog	Skog och träd	Bokskog av ris-kruståtel-typ
6. Lövbård	Skog och träd	Björkskog av ris-gräs-typ
7. Bokdunge	Skog och träd	Bokskog av ris-kruståtel-typ
8. Löv/trädbård	Skog och träd	Skog i igenväxningssuccession
9. Lövdunge	Skog och träd	Bokskog av ris-kruståtel-typ
10. Torrängsmiljö	Infrastruktur och bebyggd mark	Vägkanter, ruderatmark
11. Lövdunge	Skog och träd	Skog i igenväxningssuccession

I samband med naturvärdesinventeringen utfördes även en trädinventering där biologiskt värdefulla träd mättes in inom ett då preliminärt bedömt arbetsområde för byggande av ekodukten. De mest värdefulla träden har skiljts ut som klass 1. Trädinventeringen redovisas på nedanstående karta, figur 5.



Trädinventering

© Lantmäteriet



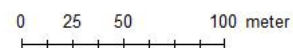
Inventeringsområde

Arbetsområde

Trädklass:

● Klass 1 Träd > 40 cm diameter och/eller höga naturvärden

● Klass 2 Träd < 40 cm i diameter med vissa naturvärden



Figur 5. Värdefulla träd som inventerats inom och i anslutning till ett i ett tidigt skede bedömt arbetsområde för byggande av ekodukten. Inventering 2018.

Skyddade arter

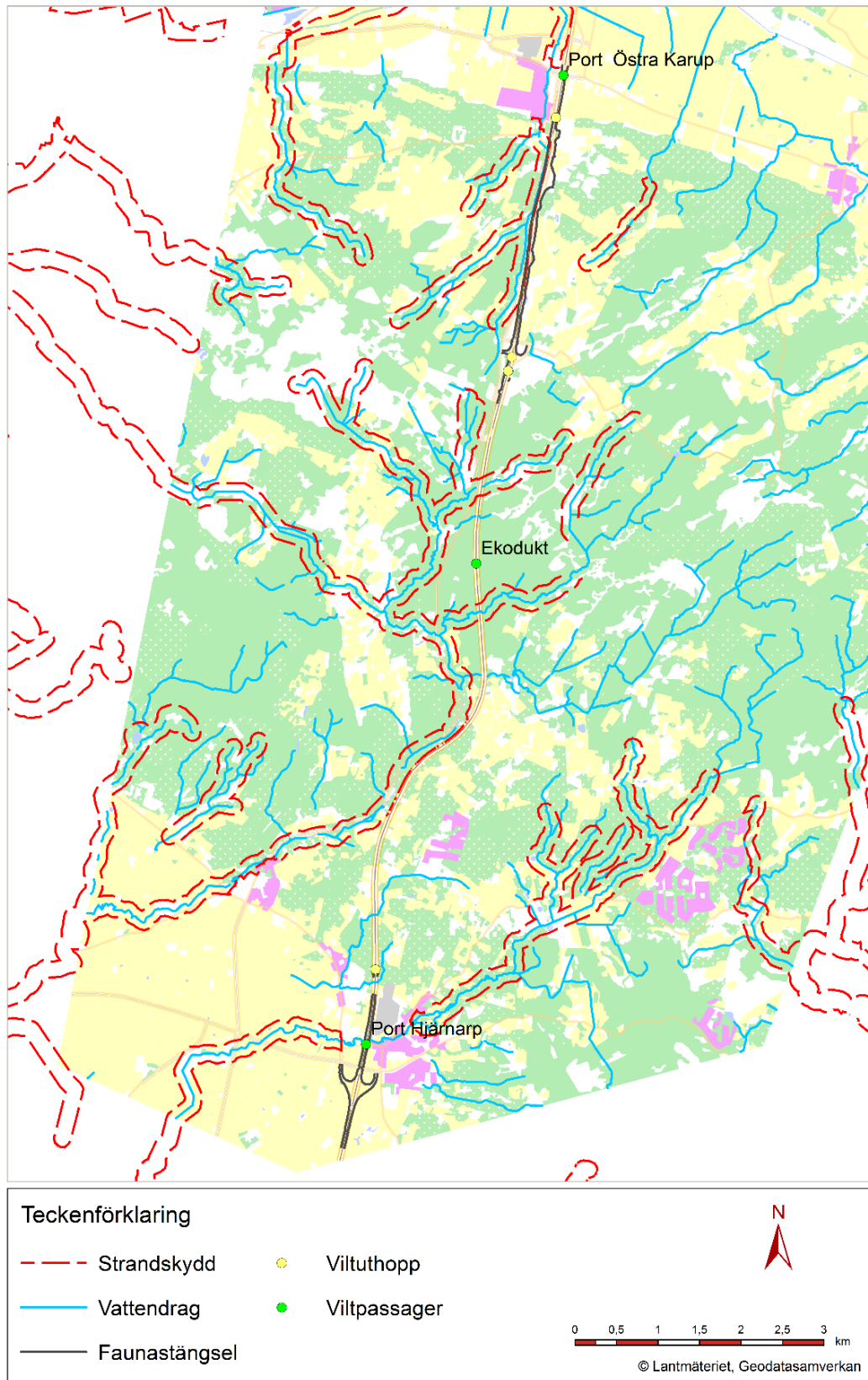
Tre arter som omfattas av fridlysning enligt Artskyddsförordningen har noterats vid naturvärdesinventeringen. Det handlar om de två fågelarterna Buskskvätta och Röd glada samt åkergroda/vanlig groda.

Biotopskydd

På den aktuella sträckan finns, på de delar som berörs av faunastängsel, sammanlagt fem punkter där biotopskyddade objekt i form av åkerholmar, diken, samt småvatten skulle kunna komma att beröras. Stängslingsförslaget har dock justerats och anpassats så att i princip enbart två dikesavsnitt som korsas av stängslet berörs- se vidare samt illustrationer under konsekvensavsnittet.

Strandskydd

Strandskydd finns utpekad för flera av vattendragen kring projektområdet, se figur 6. Planerat faunastängsel i den norra delen, mellan KM 10/730 - 12/730, kommer placeras inom strandskydd.



Figur 6. Strandskydd utmed aktuell sträcka.

4.4.2. Rekreation och friluftsliv

Hallandsåsens skogsparti utgör ett viktigt område för rekreation och friluftsliv, vilket bl a framgår av Båstads kommuns översiktsplan. I anslutning till den planerade ekodukten

passerar Skåneleden tätt inpå via en mindre enskild väg och korsar väg E6 i en vägport under motorvägen strax söder om den planerade ekodukten, se figur 3.

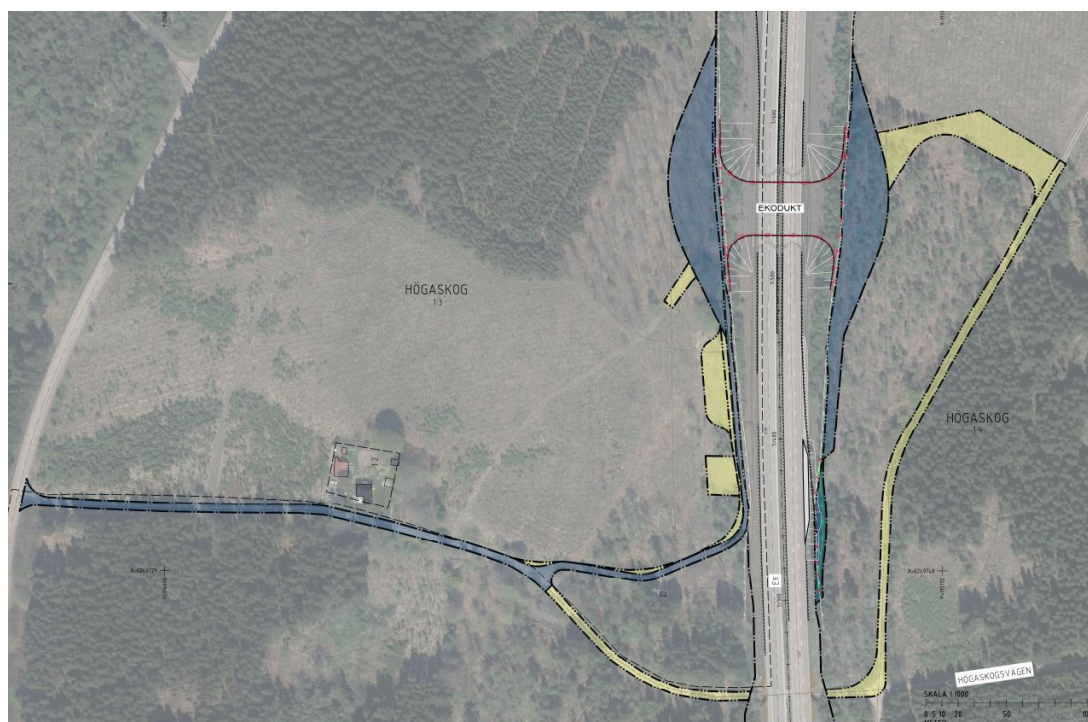
4.5. Byggnadstekniska förutsättningar.

Den valda lokaliseringen bidrar positivt till möjligheten att passa in ett broläge och nyttja de naturliga terrängförhållandena, med de höjdkurvor som befinner sig på såväl den norra som den södra sidan. Grundläggningsmässigt bedöms platsen för ekodukten också som gynnsam. Befintliga ledningar och behov av nödvändiga åtgärder på dessa bedöms som begränsade. Väg E6 är förhållandevis trafikerad och realistiska omledningsalternativ under längre tidsperioder är inte möjligt, vilket medför att trafikering kommer att ske inom vägarbetsområdet. Det är därför angeläget att entreprenadarbetena planeras och utförs på ett sådant sätt att störningar hålls begränsade och en god trafiksäkerhet och arbetsmiljö säkerställs.

5. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1. Val av lokalisering

Ekodukten har fått en lokalisering där befintliga terrängförhållanden medger goda förutsättningar att passa in bron i landskapet och samtidigt nyttjar rådande grönstruktur i området. Därigenom ges också goda förutsättningar för viltet i området. Platsen har också valts för att underlätta byggbarheten, exempelvis för materialtransporter och åtkomst från båda sidor.



Figur 7. Illustration på val av lokalisering.

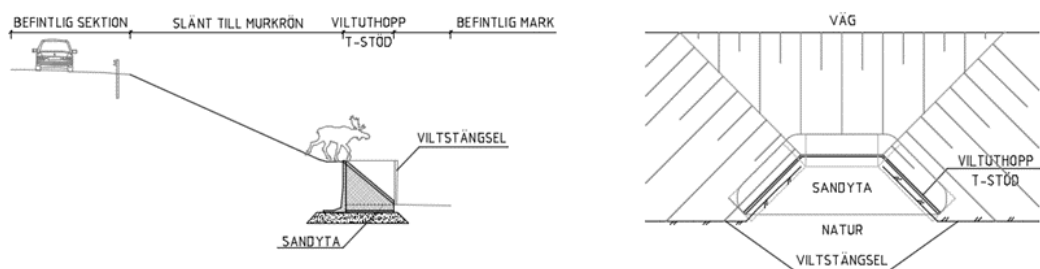
5.2. Val av utformning

För ekodukten har tre brotyper studerats -en valvbro, en plattbro och en balkbro. Efter en samlad värdering av dessa har beslut fattats om att valvbron ska vara utgångspunkt för det fortsatta arbetet. Motiven till detta baseras i huvudsak på gestaltningsmässiga skäl, anläggningskostnader, byggbarhet och framtida skötsel.

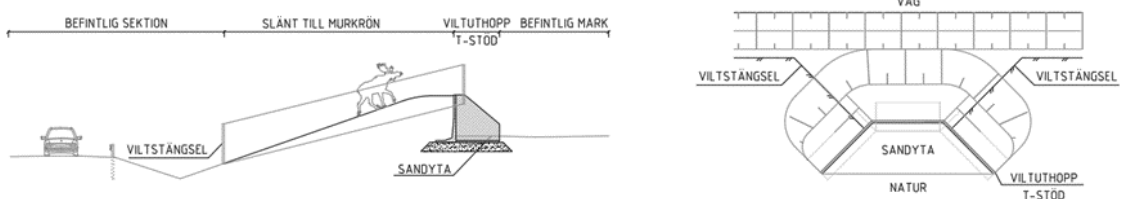


Figur 8. Illustration på valvbro i valt läge

Utöver brolösningen, som utgör själva ekodukten, omfattas projektet också av kompletterande faunastängsel utmed sträckan mellan Östra Karup och Trafikplats Hallandsåsen samt vid trafikplats Hjärnarp, vars främsta syfte är att förhindra viltet att ta sig in på väg E6 och styra djuren mot den planerade ekodukten. Även viltuthopp kommer att anläggas med jämna mellanrum utmed samma sträcka, för att göra det möjligt för djur att ta sig av vägen om en sådan situation ändå uppstår. Några alternativa utformningar har inte studerats, utan har sin utgångspunkt i funktion och tillgängliga produkter på marknaden. I figur 9 och 10 nedan illustreras principen.

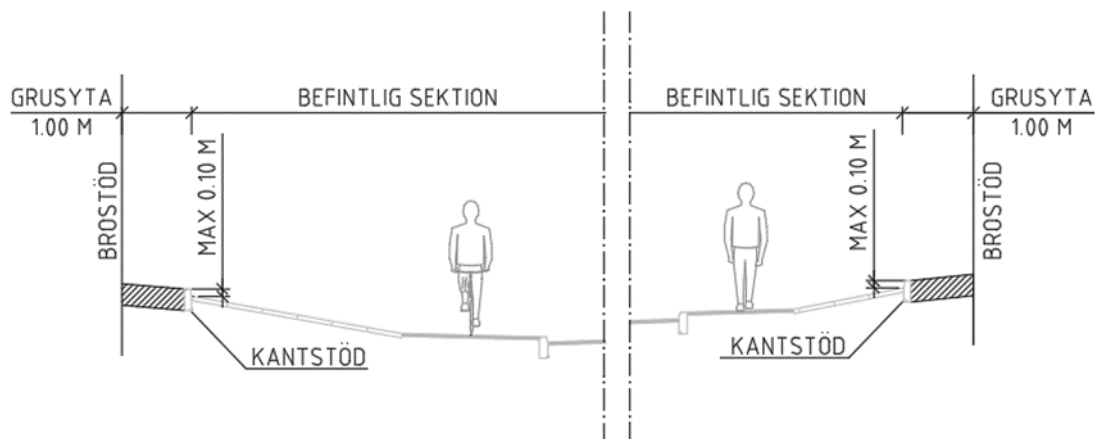


Figur 9. Viltuthopp vid väg i bank.



Figur 10. Viltuthopp vid väg i skärning.

Även enklare anpassningsåtgärder planeras i form av faunapassager för små och medelstora däggdjur, genom att anlägga grusbäddar i två befintliga vägportar, med syfte att locka djuren till användning av dessa passager under väg E6. Detta då bland annat klövvilt helst undviker att gå på asfalterade ytor.



Figur 11. Passage för små- och medelstora däggdjur i befintlig port.

För att ytterligare minska störningar i anslutning till befintliga broar på sträckan, kommer befintliga broräcken att kompletteras med skärmar eller s.k. räckesutfyllnad. Alternativ utformning har inte studerats utan har sin utgångspunkt i funktion och tillgängliga produkter på marknaden.

Vägplanen beaktar också framtida behov av tillgänglighet för rationell skötsel, samt drift och underhåll av den färdiga väganläggningen. Exempel på detta är möjliggörandet av en serviceväg på den västra sidan av ekoduktläget för inspektioner och skötsel. Ett annat exempel är ytor för åtkomst vid slätter i vägområdet.

5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Vägplanen omfattar skyddsåtgärder för att säkerställa ekoduktens funktion och övriga åtgärder som hör till den utökade stängslingsträckan. Dessa består av skärm för viltet vid och över ekodukten, faunastängsel, färister, viltuthopp, anpassningar i befintliga broläggningar, räckesutfyllnad. Utöver detta så säkerställs också en befintlig murkonstruktion, avseende höjd, så att viltet inte kan ta sig igenom.

Utmed de sträckor som idag saknar stängsling kommer det att uppföras ett 2,2 meter högt faunastängsel med bökskydd, som tillsammans med färister och grindar bidrar till att uppnå avsedd funktion på ekodukten och samtidigt minska risken för viltolyckor. För att begränsa risken för bländning och delvis också buller för viltet, uppförs även en skärm på och i anknäring till ekodukten. Vägplanen redovisar även bländ- och stänkskydd i form av kompletterande skärmar i befintliga broräcken, så kallad räckesutfyllnad.

6. Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper

Planerade åtgärder förväntas, tillsammans med stängslingsåtgärder, efter färdigställandet att bidra till en betydande minskning av viltolyckor utmed aktuell del av väg E6.

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Som en följd av de stärkta naturvärdena förväntas området få en högre attraktionskraft än idag, också för friluftslivet. Ekodukter är förhållandevis ovanliga i Sverige och trots att den inte är avsedd för mänskligt beträdande, så kan åtgärderna komma att bidra positivt till intresset för området.

De föreslagna åtgärderna bedöms inte strida mot vare sig Båstads eller Ängelholms kommuns översiktsplaner.

6.3. Landskapet och staden

Landskapsbilden samt väg- och landskapsrummet kommer att förändras och påverkas som följd av den planerade ekodukten som byggs över väg E6. Förändringarna kommer att påverka upplevelsen av vägsträckan, både för trafikanter och för människor som vistas i vägens närhet. De topografiska förutsättningarna gör det dock möjligt att passa in ett byggnadsverk väl i landskapet och samtidigt skapa ett landmärke i gränsen mellan de båda kommunerna och länen.

Efter en sammanvägd bedömning har valet fallit på en rörbröslösning. Utifrån målet om att låta landskapet och naturen dominera landskapsbilden utgör en rörbro (valv) ett optimalt alternativ. Intrycket av att man färdas genom en kort tunnel när man som trafikant passerar under bron gör att landskapet runt omkring blir överordnat vägrummet. Bron ska ansluta till befintlig mark. Så liten påverkan som möjligt på befintlig vegetation och markskikt ska eftersträvas.



Figur 12 Visualisering ur trafikantperspektiv i norrgående riktning

På ekodukten och längs vägen i anslutning till ekodukten ska även täta skärmar som bländskydd för vilt sättas upp, så kallade faunaskärmar. Skärmningen, som även ska ha en bullerreducerande effekt, ska göras på båda sidor av vägen och ansluta till vilt- och

faunastängsel. Skärmningen ska ha en utformning, höjd och sträckning på och i anslutning till ekodukten så att ingen visuell kontakt finns mellan djuren som passerar på ekodukten och trafiken på Väg E6. Skärmens höjd ska vara 2,2 m hög. Skärmens ovkant ska vara jämn, det får inte finnas några trappningar, och skärmen ska följa terrängen. Träd ska undvikas på bron, men högre buskar får gärna skapa en synlig grön zon ovanför skärmen för att dels förhöja trafikantupplevelsen, dels för att annonsera bronns funktion på ett tydligare sätt och stärka upplevelsen av att landskapet dominerar landskapsbilden på platsen.

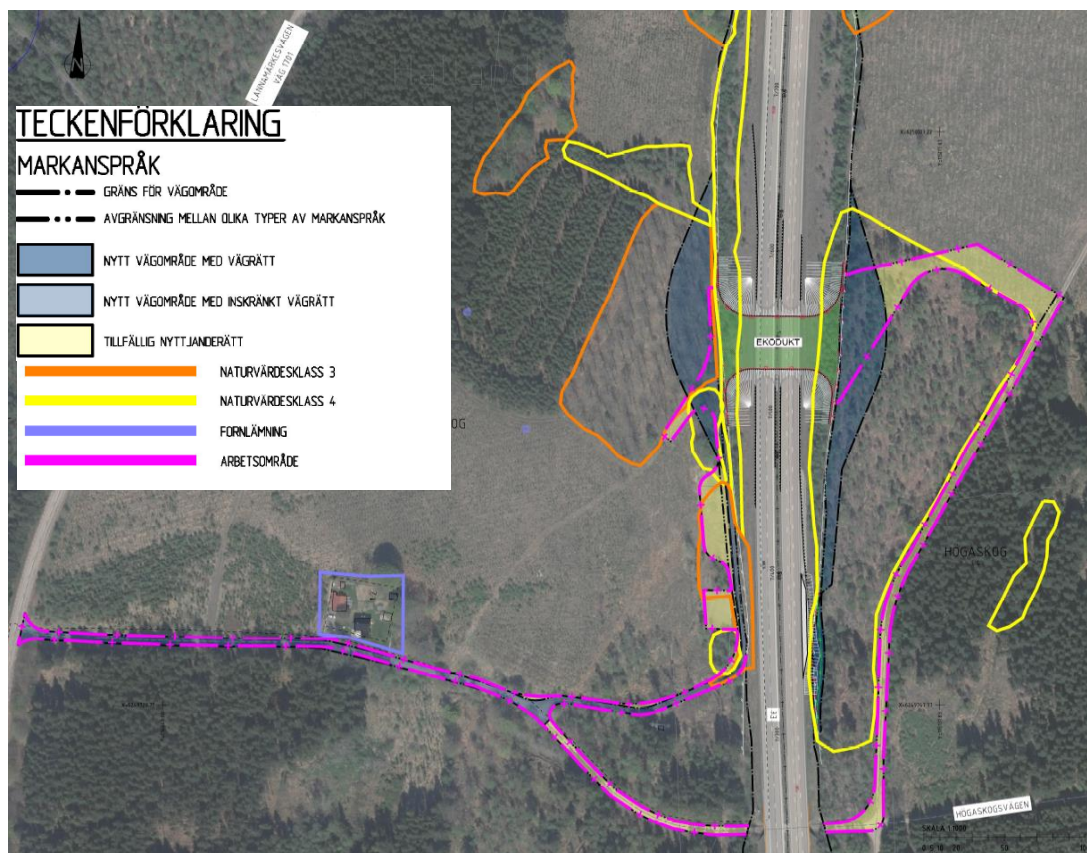
Sammantaget bedöms vägplanen med ny ekodukt samt övriga faunaåtgärder på sträckan inte innebära några negativa konsekvenser ur landskapsbildssynpunkt.

6.4. Miljö och hälsa

6.4.1. Naturmiljö

Byggandet av ekodukten kommer att innebära intrång i naturvärdesobjekt som identifierats i naturvärdesinventeringen vid broläget. De objekt som berörs av intrång är nummer 2, 8, 9 och 11 som alla utgörs av lövskogsobjekt med naturvärdesklass 4 (lägsta naturvärdesklass). Därutöver berörs även mindre delar i kanten på naturvärdesobjekt 4 och stora delar av objekt 10, som utgörs av ek- och bokskog samt torrängsmiljö, båda med naturvärdesklass 3 (näst lägst naturvärdesklass på den fyrgradiga skalan).

Intrången har kunnat minimeras genom den valda brolösningen (som inte tar så mycket yta i anspråk) samt genom att avgränsa arbetsområdet relativt snävt, framför allt på den västra sidan där det största naturvärdet finns (objekt 4).

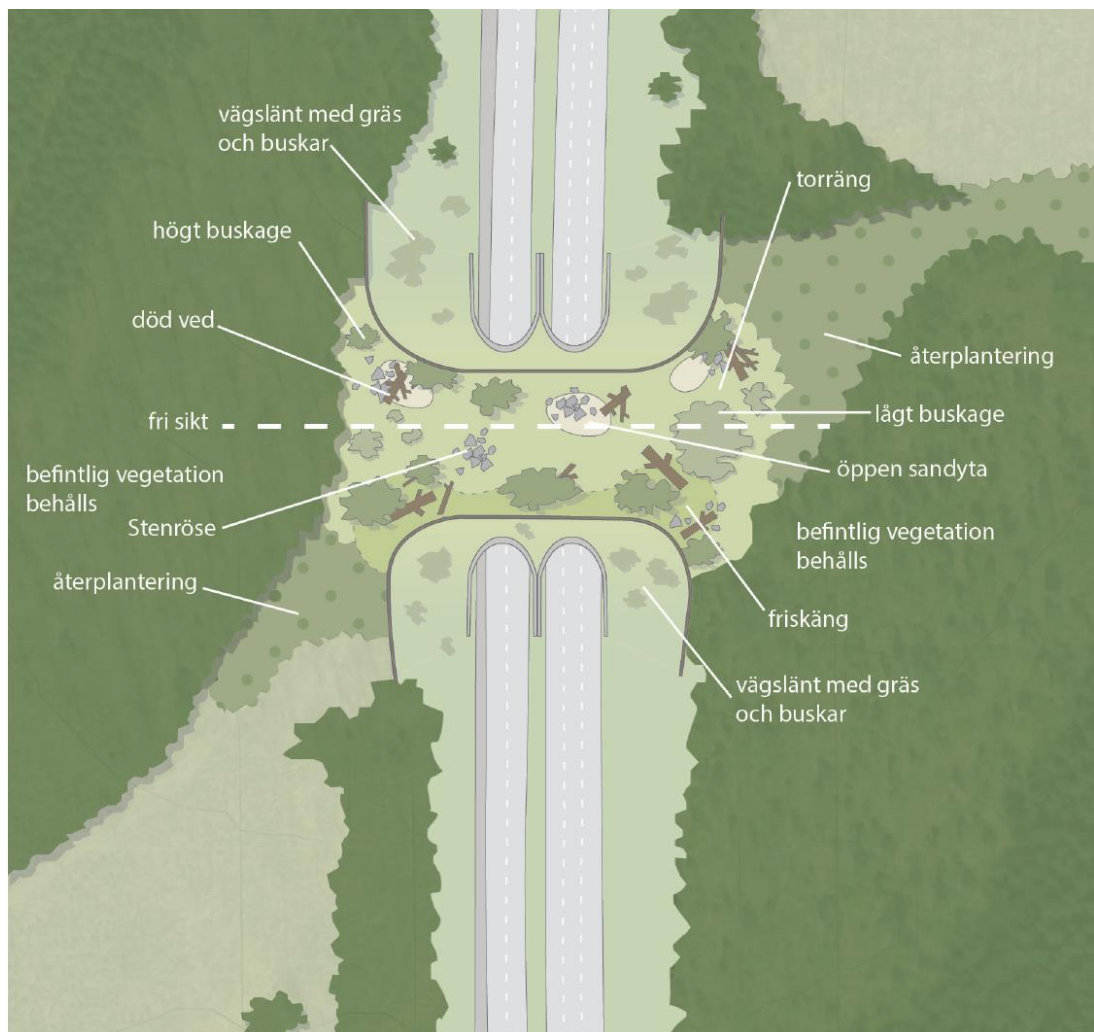


Figur 13 Arbetsområdets avgränsning, som även illustrerar intrången i naturvärdesobjekten.

Vegetationen vid läget för den planerade ekoduktens närområde ska bevaras så långt som möjligt i nuvarande skick. Befintliga träd och buskar och andra floravärden som kan bevaras ska skyddas mot påverkan i byggskedet.

När ekodukten är färdigställd och stängsling samt övriga viltåtgärder är genomförda bedöms de enbart ha positiva effekter ur naturmiljösynpunkt, framförallt genom att minska barriäreffekten för djurlivet i landskapet. Detta förenklar för djur att förflytta sig mellan de västra och östra skogarna på åsen och underlätta kolonisation och spridning av arter i båda riktningarna över vägen och vidare över Hallandsåsen. Härigenom kan individerna i lokala populationer (grupper av djur) få ökat utbyte med sina grannar i övriga populationer och små populationer med få individer blir mindre känsliga för slumpvisa händelser och risken att de dör ut lokalt minskar.

Utformningen av ekodukten kommer också innebära planteringar av buskage och fältskikt som på sikt delvis kan ersätta naturvärden som förstörs under bygget. På och i direkt anslutning till ekodukten kommer även småbiotoper skapas (t.ex. stenrösen och död ved) som bidrar till den biologiska mångfalden. Ekodukten kommer i sig även att gynna befintlig markvegetation och övrigt djurliv i området (se figur 14 nedan).



Figur 14. Utformningsprincip i plan för dispositionen av ekodukten och dess vegetation.

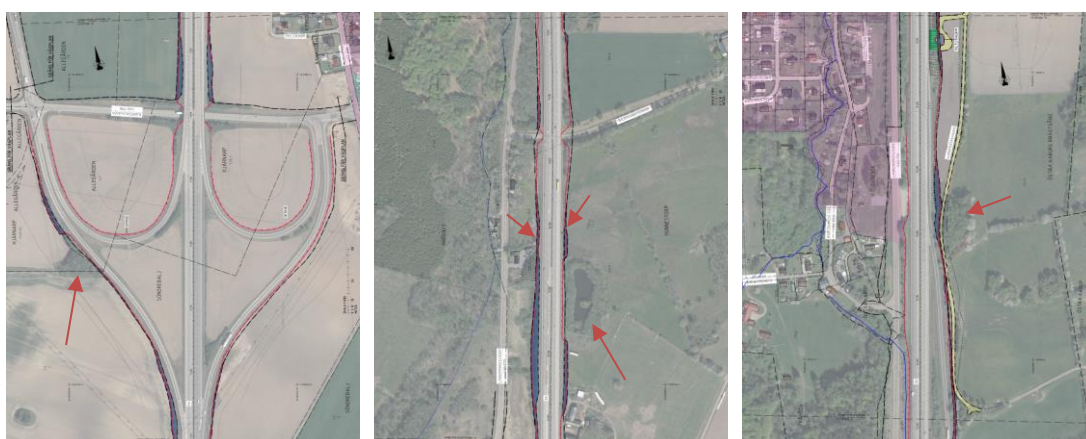
Skyddade arter

Bevarandestatusen för de observerade fridlysta arternas (Buskskvätta, Röd glada och åker-/vanlig groda) lokala och regionala populationer bedöms inte påverkas av projektet, även om enstaka individer kan komma att påverkas. Några fördjupade artinventeringar eller artskyddsdispens bedöms därmed inte behövas och konsekvensen bedöms bli obetydlig.

Biotopskydd

Där faunastängslet korsar ett dike i jordbruksmark (vid KM 10/885, på ömse sidor vägen, se figur nedan) föreslås att diket trumförläggs under faunastängslet. Dikena har i huvudsak gräsklädda kanter och naturvärdena bedöms inte vara högre än vad de är normalt utmed denna typ av diken. Schakten för trumförläggningen bedöms beröra upp till ca 5 meter av diket (ca 10 m²) på ömse sidor om vägen. Trumförläggning av dike i jordbruksmark innebär vattenverksamhet och bedöms i det aktuella fallet vara anmälningspliktig vattenverksamhet. Trumförläggningen bedöms ge mycket små effekter för diket och konsekvenserna bedöms som små eller obetydliga.

Vid övriga generellt biotopskyddade objekt som skulle kunna komma att beröras i projektet har stängslingsförslaget anpassats till dessa så att stängslingen ska kunna utföras utan någon nämnvärd påverkan på biotopskydden. Se figur nedan.



Stängsling vid 0/800. Åkerholme vid trafikplats Hjärnarp.

Stängsling vid 10/800 och 10/885. Damm och dike.

Stängsling vid 12/800. Åkerholme vid Östra Karup.

Figur 15 Stängslet illustreras med röd linje och blåtonade ytor illustrerar var nytt vägområde behöver tas i anspråk med vägrätt.

Strandskydd

Planerat faunastängsel mellan KM 10/730 - 12/730 kommer placeras inom strandskydd för ett mindre vattendrag, se figur 6. Vattendraget går på sträckan i impedimentmark mellan väg E6 och allmän väg 1701. Marken är delvis trädbevuxen. Merparten av marken inom strandskyddet som berörs av stängslingsåtgärden är redan befintligt vägområde. Ny mark som behöver tas i anspråk inom strandskyddet utgörs av några mindre ytor mellan KM 10/730 - 11/640 med en sammanlagd areal på 1720 m². Arbetet kommer ske med som minst någon meters marginal till vattendragets slänkrön och omfattar schaktning eller bilning av fundament och vingfundament för faunastängslet. Bökskydds delen i stängslet föreslås på denna sträcka läggas ut på markytan och nedschaktning inte tillåtas. Vattendraget har ett mindre avrinningsområde (<3 km²) och fluktuationer i vattenflöde bedöms därav små. Hänsyn till vattendraget tas så långt det är möjligt och stängslet har

båda sidor av väg E6, mellan Hjärnarp och Östra Karup, där sådana åtgärder saknas idag. Detta medför ytterligare behov av markintrång för att säkerställa avsedd funktion och framtida drift och underhåll.

Den möjliga omläggningen av Skåneledens sträckning är en följd av projektet och omfattas inte av vägplanen. Se vidare under 6.4.2 ”Rekreation och friluftsliv” ovan.

6.7. Påverkan under byggnadstiden

De störningar som kan uppstå under byggtiden är främst buller, vibrationer, damning, luftutsläpp och begränsad framkomlighet för vägtrafiken. Luftutsläpp sker från arbetsmaskiner och lastbilar kommer att ske vid hantering och transport av massor. Schaktning i berg kan även ge upphov till vibrationer. Transporter, masshantering och användningen av maskiner orsakar buller samt damning uppstår tillfälligt på grund av entreprenadarbetena.

Arbetsmoment som förväntas medföra betydande bullerstörningar planeras in dagtid för att begränsa negativ påverkan på närliggande bostadshus samt fauna i området.

Uppställningsplatser och materialupplag bör om möjligt hänvisas till platser som begränsar negativ påverkan.

Under byggtiden görs även begränsade tillfälliga och permanenta intrång i naturmiljöer och naturvärden enligt naturvärdesinventering samt värdefulla träd enligt trädinventering. I möjligaste mån sparas de träd som bedömts vara värdefulla.

Under byggtiden kan tillgängligheten för friluftslivet (tillgängligheten till skåneledens passage i vägporten under väg E6) tidvis komma att begränsas under pågående byggnation till följd av byggtransporter.

Massor kommer att återanvändas inom området i möjligaste mån, men trots detta så kommer övervägande del av behovet att tillföras utifrån genom transporter.

Byggtrafik förväntas ske längs gemensam sträckning med Skåneleden och utanför bostaden på fastigheten Högaskog 1:2. För att mildra detta bör trafikering i huvudsak ske dagtid och del av Skåneleden nuvarande sträckning få en annan dragning.

Trafikanter utmed väg E6 kommer att påverkas under byggtiden. Hastigheten förväntas vara begränsad till 70 km/tim och antalet körfält minskas till 1 körfält för södergående färdriktning, vilket medför en begränsad framkomlighet. För norrgående färdriktning planeras det för 2 körfält.

7. Samlad bedömning

7.1. Sammanställning av konsekvenser

I korthet bedöms vägplanen sammantaget ge följande konsekvenser:

- Planförslaget bedöms ge positiva konsekvenser ur naturmiljösynpunkt främst till följd av de förbättrade och trafiksäkrare passagemöjligheterna för viltet och övrig fauna som tillskapas på sträckan. Positiva konsekvenser bedöms också uppkomma för floran i området kring ekodukten.
- Tillfälliga störningar i form av buller och transporter samt begränsningar i tillgänglighet för friluftslivet bedöms kunna ge små negativa konsekvenser under byggtiden.

7.2. Överensstämmelse med de transportpolitiska målen

Den övergripande styrningen för hur det svenska transportsystemet ska utvecklas är de transportpolitiska målen. De visar de politiskt prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken. Målen är utgångspunkten för Trafikverkets uppdrag och är vägledande för Trafikverkets verksamhetsinriktning. Målen ska även vara ett stöd för och kunna inspirera regional och kommunal planering.

7.3. Funktionsmålet

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. 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. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Aktuellt projekt förväntas emellertid inte bidra till dessa funktionsmål i nämnvärd omfattning.

7.4. Hänsynsmålet

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Aktuellt projekt förväntas bidra positivt till minskade risker för viltolyckor på stråket, bryta upp befintlig barriär för flora och fauna i området.

7.5. Överensstämmelse med miljökvalitetsmålen

Riksdagen har antagit 16 nationella miljömål som beskriver de egenskaper som vår natur- och kulturmiljö måste ha för att samhällsutvecklingen ska vara ekologiskt hållbar. Följande miljömål bedöms som relevanta i detta projekt:

- Ett rikt odlingslandskap
- Levande skogar

- Ett rikt växt- och djurliv

Följande miljömål behandlas inte eftersom projektet inte påverkar måluppfyllelsen:

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

7.6. Ett rikt odlingslandskap och levande skogar

Det färdigställda projektet tar ytterligare omkring 1,4 ha av mark i anspråk, främst skogsmark men också åkermark. Ytterligare omkring 1 ha mark kommer att få inskränkningar. Bedömningen är att landskapsbilden inte kommer påverkas i någon större omfattning. Anläggandet av ekodukten kommer att bidra positivt till den lokala grönstrukturen.

7.7. Ett rikt växt och djurliv

Målet med ekodukten är att minska väg E6:s barriäreffekt för fauna. En ekodukt bidrar även till minskat antal viltolyckor på väg E6 samt ger en bättre grönstruktur och mindre störning på djurlivet från vägen. Åtgärden i form av en ekodukt bedöms medföra positiva konsekvenser för viltpopulationen i området.

8. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

8.1. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens andra kapitel finns ett antal allmänna hänsynsregler som ger uttryck för olika principer som är hörnstenar i strävan mot en ekologiskt hållbar samhällsutveckling. Det är enligt 1 § (bevisbörderegeln) verksamhetsutövarens ansvar att visa att de allmänna hänsynsreglerna följs.

I detta projekt har hänsynsreglerna beaktats genom att Trafikverkets planeringsprocess följts och olika alternativ har bedömts ur miljösynpunkt. I sin upphandling av entreprenörer ställer Trafikverket krav på kvalitets- och miljöstyrning och har möjlighet att ställa objektspecifika miljökrav för entreprenaden. Detta berör hänsynsreglerna i 2 § (kunskapskravet), 3 § (försiktighetsprincipen och principen om bästa möjliga teknik), 5 § (hushållnings- och kretsloppsprinciperna) och 4 § (produktvalsprincipen). Trafikverket tillgodoser också kunskapskravet genom att ha välutbildad och kompetent personal i den egna organisationen och genom att ställa relevanta kompetenskrav vid upphandling av konsulttjänster och entreprenader. Hänsynsreglerna i 3, 4 och 5 §§ tillgodoses också genom att Trafikverket styr projektets materialanvändning och utförande, och åtar sig att genomföra de miljöskyddsåtgärder som krävs för att undvika skada på viktiga miljöintressen. Trafikverkets krav på kemiska produkter innebär att miljömässigt sämre alternativ kontinuerligt fasas ut när bättre alternativ finns på marknaden, vilket är i linje med 4 § (produktvalsprincipen).

Hänsynsregel i 6§ (lokaliseringsprincipen) anger att platsen för en verksamhet ska väljas så att miljöpåverkan minimeras, vilket säkerställs genom Trafikverkets planeringsprocess. I detta fall åtgärdas en befintlig barriär för viltet, vilken lägesoptimerats för bästa funktion.

Trafikverket har som verksamhetsutövare att ta hänsyn till 7 § (rimlighetsavvägning) och 8 § (ansvar för skadad miljö) i sin verksamhet, exempelvis störningar i byggskedet .

8.2. Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer finns för närvarande för föroreningar i utomhusluft (SFS 2010:477), för vattenkvalitet i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554), för omgivningsbuller (SFS 2004:675) samt för olika parametrar i vattenförekomster (SFS 2004:660).

Miljö kvalitetsnormen för utomhusluft berörs, men bedöms inte överskridas. Enligt nomogram i Vägverkets publikation 2001:128 ger årsmedeldygnstrafiken på sträckan ej upphov till att luftföroreningar överskrider miljö kvalitetsnormerna och trafikmängden ligger långt under de värden där mer detaljerade beräkningar behöver övervägas.

Inga vatten där förordningen för fisk- och musselvatten ska tillämpas berörs.

Miljökvalitetsnormen för buller anses inte relevant att behandla i enskilda projekt. Det är en strategisk planeringsnorm som behandlas på översiktlig nivå. Däremot behandlas riktvärden för trafikbuller, som är mer detaljerade, i denna miljöbeskrivning.

Arbetena bedöms inte medföra att miljökvalitetsnormerna för vattenförekomster påverkas.

9. Markanspråk och pågående markanvändning

9.1. Vägområde för allmän väg

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

På plankartorna framgår vad som blir nytt vägområde av planerade åtgärder. Det är det tillkommande vägområdet som är angivet i fastighetsförteckningens arealberäkning, det vill säga det som ligger utanför det befintliga vägområdet för allmän väg. Det nya vägområdet med vägrätt för allmän väg enligt denna vägplan omfattar ca 2,45 ha och redovisas på plankartan, se ritningar 101Co201 – 101Co214. I aktuellt fall är det fråga om skogs- och åkermark, impedimentmark, mark som är detaljplanelagd samt betesmark.

9.2. Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

I vägplanen tas ett mindre område i anspråk med inskränkt vägrätt, vars syfte är att säkerställa ekoduktens funktion. Detta genom en bibehålla befintliga träd i närområdet och säkerställa en möjlig serviceväg till och från ekodukten. Områdena uppgår totalt till omkring 1,13 ha. I aktuellt fall är det fråga om skogs- och åkermark samt impedimentmark.

9.3. Område med tillfällig nyttjanderätt

För tillfälliga transportvägar, etableringsytor, upplagsmöjligheter och underlättande av åtkomst för utförandet, omfattas vägplanen av cirka 1,21 ha tillfällig nyttjanderätt. I aktuellt fall är det fråga om skogs- och åkermark samt impedimentmark.

9.4. Förändringar av väghållningsområde

Inga förändringar av väghållningsområde är aktuella.

9.5. Förändring av allmän väg

Inga förändringar, i form av indragning, av allmän väg är aktuellt.

10. Fortsatt arbete

Projektet är planerat att genomföras med Trafikverket som byggherre under perioden 2021-2022. Under entreprenadtiden förväntas trafik att vara tillåten utmed väg E6, om än med nedsatt hastighet och begränsad framkomlighet. Av den totala byggtiden, som bedöms uppgå till cirka 8 månader, antas trafikpåverkan utmed väg E6 pågå under 5 månader av dessa -om än i varierande omfattning.

10.1. Dispenser, anmälan och tillstånd

Vägprojekt som innebär att naturmiljön väsentligt kan förändras ska anmälas för samråd till tillsynsmyndigheten. Exempel på sådana åtgärder är behov av ytterligare tillfälliga transportvägar och uppläggning av massor som inte hanteras i vägplanen.

Schakt av förorenad jord är en anmälningspliktig åtgärd. Om misstänkt förorenad jord påträffas vid schaktarbeten ska tillsynsmyndigheten meddelas.

Där faunastängslet korsar ett dike i jordbruksmark (vid KM 10/885, på ömse sidor vägen) föreslås att diket trumförläggs under faunastängslet. Trumförläggningen av det aktuella diket bedöms vara anmälningspliktig vattenverksamhet.

Trafikverkets dokument ”Riktlinje – Generella miljökrav vid entreprenadupphandling, TDOK 2012:93” gäller för anläggningsarbeten.

10.2. Viktiga frågor i det fortsatta arbetet

Anpassningar till omgivande miljö så att avsedd funktion uppnås och vidmakthålls.

Beaktande av Skåneledens nuvarande sträckning i närheten av projektet, såväl under byggtid som i färdigställd anläggning. Detta för att göra platsen tillgänglig för det rörliga friluftslivet också under pågående byggnation, men också att mänskligt beträdande inte påverkar den avsedda funktionen i färdig anläggning.

11. Genomförande och finansiering

11.1. Formell hantering

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

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

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

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

Hur vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 17-18 §§ väglagen (1971:948).

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

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

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

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

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

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

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen.

Beträffande detaljplaner så berörs två detaljplaner i Ängelholms kommun av stängslingsåtgärder. Det är byggnadsplan, akt 11-HJÄ-817 samt byggnadsplan akt 11-HJÄ-689. Mark som berörs av stängselåtgärder inom dessa planer är planlagt såsom park och plantering. Trafikverket gör bedömningen att åtgärderna inte strider mot detaljplanernas

syfte och kan anses vara en mindre avvikelse mot plan. Bedömningen baseras på åtgärdens ringa ingrepp och betydelse för avsedd användning. Detta har även stämts av med Ängelholms kommun som delar Trafikverkets bedömning.

11.2. Finansiering

Projektet finansieras av Trafikverket genom riktade miljöanslag i nationell plan. Projektets totala kostnad bedöms uppgå till omkring 70 Mkr inklusive kostnader för administration, projektering och marklösen.

12. Underlagsmaterial och källor

Fördjupad åtgärdsvalsstudie Faunapassager Hallandsåsen. 2017-10-23

PM Genomförbarhet Fauna Hallandsåsen. 2017-10-23

Beslut om betydande miljöpåverkan, Länsstyrelsen 2018-11-22

Vilda djur och infrastruktur – en handbok för åtgärder, Vägverket publ 2005-72

Åtgärdsprogram för barriäreffekter av vägar och järnvägar, Banverket och Vägverket publ 2005-61

Vägar och järnvägar – barriärer i landskapet, CBM 2011

Effektiv utformning av ekodukter och faunabroar, Trafikverket rapport 2011-159

PM Naturvärdesinventering 2018-01-10

Översiktsplan 2035, Ängelholms kommun, 2017-08-28

Översiktsplan, Båstads kommun, 2008-09-24

Detaljplaner i Hjärnarp -B603, B609, B624

Jordarts- och grundvattenkartor (Sveriges geologiska undersökning, SGU)

Ledningsunderlag från ledningsägare för el, vatten och tele

Fördjupad åtgärdsvalsstudie Faunapassager Hallandsåsen. Trafikverket 2017-10-23

PM Genomförbarhet Fauna Hallandsåsen. Trafikverket 2017-10-23

PM Naturvärdesinventering Väg E6 delen Hjärnarp – Östra Karup, Ekodukt på Hallandsåsen. Trafikverket 2018

Hemsidor:

www.lansstyrelsen.se/skane

www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Kartor/Kartverktyget-Skyddad-natur/

www.skaneluft.se



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 543, 291 25 Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsvägen 17
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se