

Samrådsunderlag

Väg 23 delen Tjörnarp-Sandåkra, mötesfri väg

Höörs och Hässleholms kommuner, Skåne län

Vägplan, 2019-02-22



Trafikverket

Postadress: Box 366, 201 23 Malmö

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag, väg 23 delen Tjörnarp - Sandåkra

Författare: Tyréns AB

Dokumentdatum: 2019-02-22

Ärendenummer: TRV 2017/82394

Åtgärdsnummer: V8851115

Uppdragsnummer: 160882

Version: 1.0

Kontaktperson: Camilla Rasmusson

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	5
2. INLEDNING	6
2.1. Bakgrund och syfte	6
2.2. Projekt mål	8
2.3. Tidigare utredningar	9
2.4. Planerade åtgärder	9
2.5. Övriga studerade förslag	9
3. AVGRÄNSNINGAR	10
3.1. Utrednings- och influensområde	10
3.2. Tid	10
4. FÖRUTSÄTTNINGARNA I UTREDNINGS- OCH INFLUENSOMRÅDET .	10
4.1. Riksintressen	10
4.2. Markanvändning	12
4.3. Boendemiljö	12
4.4. Landskapsbild	13
4.5. Kulturmiljö	15
4.6. Naturmiljö	20
4.7. Rekreation och friluftsliv	25
4.8. Förorenade områden	27
4.9. Vatten	27
4.10. Geoteknik	30
4.11. Klimat	31
4.12. Risker	31
4.13. Byggnadsverk	31

4.14. Väg och trafik	33
----------------------------	----

5. PROJEKTETS LOKALISERING, UTFORMNING, OMFATTNING OCH UTMÄRKANDE EGENSKAPER 36

5.1. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	37
5.2. Riksintresse.....	37
5.3. Markanvändning.....	37
5.4. Boendemiljö	38
5.5. Landskapsbild	39
5.6. Kulturmiljö.....	39
5.7. Naturmiljö	39
5.8. Rekreation och friluftsliv.....	40
5.9. Förorenade områden	40
5.10. Vatten.....	41
5.11. Klimat	41
5.12. Risker.....	41
5.13. Trafik	41
5.14. Byggnadsverk.....	42

6. ÅTGÄRDER..... 42

7. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDENS MILJÖPÅVERKAN 42

8. FORTSATT ARBETE 43

8.1. Planläggning	43
8.2. Viktiga frågeställningar	43

1. Sammanfattning.

Väg 23 utgör en viktig förbindelse mellan Fogdarp (väster om Hörby) och Linköping, där aktuell del sträcker sig mellan Tjörnarp och Sandåkra i Höörs respektive Hässleholms kommun. Vägen nyttjas till såväl kortare arbetspendling som långväga resor och godstransporter. Vägen är särskilt viktig för regionala transporter och ingår i landtransportnätet för långväga godstransporter. På sträckan finns ett flertal korsningspunkter och sträckan är olycksdrabbad med låg trafiksäkerhet.

Syfte och mål med projektet är att öka trafiksäkerheten samt förbättra framkomligheten på sträckan. Trafikverket planerar därför att bygga om vägen med mitträcke och omkörningsmöjlighet, en så kallad 2+1 väg, vilket innebär att trafiksäkerheten på väg 23 mellan Tjörnarp och Sandåkra ökar och att den högsta tillåtna hastigheten kan höjas till 100 km/tim.

Trafikverket gör bedömningen att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Miljövärden finns inom utredningsområdet vilka kan påverkas negativt eller förstöras. Projektet medför intrång och påverkan på jordbruksmark, naturvärden och kulturmiljövärden. I nuläget kan inte heller påverkan på arter som skyddas i artskyddsförordningen uteslutas. Härutöver påverkas boendemiljön, exempelvis till följd av ökade bullernivåer då hastigheten utmed väg 23 blir högre, men även till följd av barriäreffekter då infartsvägar stängs och nya infarter anordnas. Det kan också förväntas en påverkan på landskapsbilden.

Projektet finansieras i länsplanen för regional transportinfrastruktur och projektets totala kostnad bedöms i detta tidiga skede uppgå till cirka 200 miljoner kronor inklusive marklösen, produktionsstöd och projektering.

2. Inledning

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

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

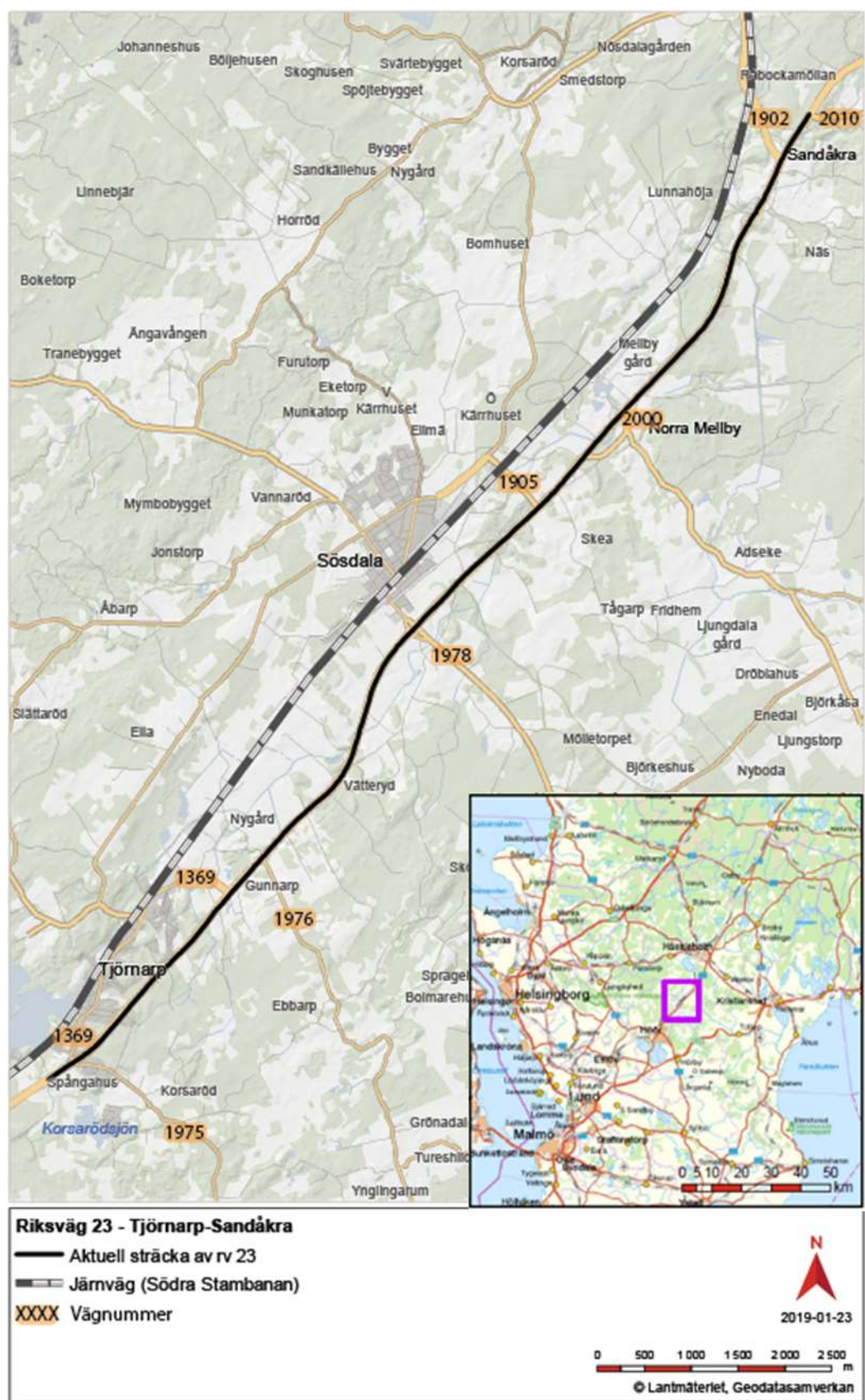
Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en *samrådsredogörelse*.

2.1. Bakgrund och syfte

Väg 23 är en riksväg som sträcker sig mellan Rolsberga (väster om Hörby) och Linköping. Den är en viktig regional väg som förbinder Skåne med Småland och Hässleholm med sydvästra Skåne. Vägen utnyttjas till såväl kortare arbetspendling som långväga resor och godstransporter. Vägen är också särskilt viktig för regionala transporter och ingår i landtransportnätet för långväga godstransporter. Väg 23 är rekommenderad väg för farligt gods och trafikprognoser visar även på förväntat ökande trafikmängder.

Den del av väg 23 som är aktuell för ombyggnad sträcker sig från en punkt strax söder om Tjörnarps till söder om vägskalet mellan väg 23 och väg 2010 vid Sandåkra, en sträcka på cirka 13 km. Se figur 1 nedan.

Väg 23 har en varierande vägbredd, mellan 9 och 13 meter, och i huvudsak breda vägrenar. Detta, tillsammans med förhållandevis långa siktlinjer, kan antas bidra till en dålig hastighetsefterlevnad och därmed en riskfylld miljö att vistas i. Mötesseparering saknas liksom åtgärder för de oskyddade trafikanterna att färdas längs med eller korsa vägen på ett betryggande sätt. Förekomsten av långsamtgående fordon som också trafikerar vägen, exempelvis jordbruksmaskiner, begränsar framkomligheten och trafiksäkerhet ytterligare. Även inträffade olyckor, också med allvarliga konsekvenser, talar för att trafiksäkerheten längs aktuell vägsträcka är bristfällig.



Figur 1. Aktuell del av väg 23

Utmed sträckan är bebyggelsen koncentrerad till i huvudsak tre orter. Tjörnarps i Höörs kommun samt Sösdala och Norra Mellby i Hässleholms kommun. Dessa befinner sig spritt utmed sträckan och har en samlad bebyggelse på en sida av väg 23, undantaget Tjörnarps som har bebyggelse utmed båda sidor av väg 23. Utöver dessa orter finns också ett antal fastigheter som ligger spridda utmed sträckan och har åtkomst till väg 23, främst genom enskilda och delvis samlade anslutningar. Flera av dessa fastigheter befinner sig också nära vägen, främst bostadshus, men även ett antal kommersiella fastigheter/verksamheter. Det finns omkring 130 anslutningar längs med den aktuella sträckan av väg 23, om än av varierande karaktär. Ett mindre antal utgörs av statliga och kommunala vägar medan flertalet utgörs av enskilda vägar och åker- och skogsvägar. Dessa strukturer med bebyggelse och lokalvägnät bidrar även till lokala transportbehov, såväl längs med vägen som i korsande rörelser, på ett flertal platser längs sträckan.

Kollektivtrafiken i området utgörs av tågtrafik på Södra stambanan, som löper parallellt med väg 23 och som idag trafikeras av både Öresundståg och Pågatåg. Det saknas bussar i linjetrafik utmed väg 23 och det finns heller inga kända planer på framtida trafikering.

Sett mot bakgrund av vägens nuvarande och förväntat framtida användning och funktion är framkomlighetsbehovet stort och därmed också ett högre hastighetsanspråk än vad som är tillåtet idag. Med de brister som råder utmed vägen idag, sett ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, är det nödvändigt att vidta sådana åtgärder som i möjligaste mån möter de behov som finns. Därför har beslut fattats om att bygga om vägen till en mötesfri väg.

2.2. Projekt mål

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – tillgänglighet och ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa.

Ändamålet med projektet är främst att öka trafiksäkerheten för samtliga trafikanter och att öka framkomligheten för samtliga trafikanter bland annat genom minskad restid längs med sträckan. Förutom att funktionsmål för god tillgänglighet ska uppfyllas, ska även hänsynsmål uppfyllas för god trafiksäkerhet och värnandet om befintliga kultur- och naturmiljövärden.

De projektspecifika målen har formulerats enligt följande:

- Att anlägga mötesseparerad väg med omkörningsmöjlighet på 30–35% av sträckan.
- Att möjliggöra en gång- och cykelförbindelse mellan Sösdala och Norra Mellby.
- Att anlägga en mer trafiksäker korsning vid Tjörnarps. Denna ska innefatta en planskild gång- och cykelpassage.
- Att uppnå en utformningsmässig hastighetsstandard om 100 km/h med max två lokala inskränkningar.

2.3. Tidigare utredningar

I anslutning till det aktuella utredningsområdet har följande utredningar genomförts.

- Förstudie: Gång- och cykelväg Sösdala-N Mellby, Vägverket 2008-09
- Beslut förstudie GC-väg Sösdala-N Mellby, Vägverket 2008-12-10
- Förstudie: Väg 23, delen Höör-Hässleholm, Vägverket 2008-12
- Trafikteknisk utredning: Mittseparering väg 23 delen Höör-Hässleholm, Vägverket 2008-12
- Förstudie Grundvattenskydd väg 23 Tjörnarps vattentäkt, Vägverket 2008-12
- Åtgärdsvalsstudie, Faunapassage väg 13 och väg 23 vid Höör, 2015-02-10
- Åtgärdsvalsstudie: Väg 23 Sandåkra-Ekeröd, Trafikverket 2017-04-28

2.4. Planerade åtgärder

Väg 23 föreslås bli mötteseparerad med omkörningsmöjlighet och en utformningsstandard som möjliggör 100 km/tim.

Anslutningsvägar ska i möjligaste mån samlokaliseras till sådana platser som lämpar sig av trafiksäkerhetsskäl och framkomlighetsskäl. För att möta de oskyddade trafikanternas behov planeras det särskilt för korsningslösningar vid två platser utmed vägen, varav en förläggs i Tjörnarps och utformas som en planskild korsning. Val av lösning för att knyta ihop orterna Sösdala och Norra Mellby för de oskyddade trafikanterna, vilket också innebär korsande av väg 23, är föremål för utredning inom projektet. Längs med väg 23 prövas också smärre åtgärder utmed de mest kritiska partierna, med syfte att skapa bättre förutsättningar för de oskyddade trafikanterna. Projektet ska också analysera behovet av och pröva möjliga åtgärder, i syfte att skydda de båda vattenskyddsområdena vid Tjörnarps och Sösdala från föroreningar och utsläpp. I det fortsatta arbetet utreds även viltfrågan utifrån de barriäreffekter som följer av väg 23, vilket kan komma att resultera i åtgärder såsom viltstängsel och faunapassager. Som en följd av bland annat högre hastigheter och ökade trafikmängder kan det också förväntas bulleråtgärder för utsatta boendemiljöer längs med vägen.

2.5. Övriga studerade förslag

I arbetet med att förbättra tillgängligheten på en nationell, regional och lokal nivå för persontrafik och gods, skapa ökad trafiksäkerhet samt ge förutsättningar för god bebyggd miljö längs väg 23 har olika alternativ studerats i tidigare utredningar. Exempel på detta är mötteseparering genom räffling i vägmitt, något som idag inte är möjligt med gällande framkomlighetsbehov.

Möjligheten att bygga om vägen till en 2+1 väg tillsammans med en separerad gång- och cykelbana längs vägsträckan har studerats. Alternativet förkastades då det skulle kräva avsevärd yta för väganläggningen att ta i anspråk. Möjligheten har även undersökts att

rusta upp parallella gång- och cykelvägar mellan Tjörnarps och Höörs, en fråga som dock inte ryms inom ramen för detta projekt.

Tidigare utredningar har studerat varianter på tekniska lösningar för oskyddade trafikanter som ämnar korsa väg 23 i Tjörnarps, respektive Sösdals – Norra Mellby.

3. Avgränsningar

3.1. Utrednings- och influensområde

Utredningsområdet omfattar den del av befintlig väg 23 (mellan Tjörnarps och Sandåkra) som är aktuell för ombyggnad samt berörda delar kring vägen. Aktuell sträcka framgår av karta i figur 1.

Influensområdet, vilket avser det område där miljöeffekter kan uppstå, varierar för olika miljöaspekter. Exempelvis kan eventuell påverkan på ytvatten, kulturhistoriska eller ekologiska samband ofta sträcka sig relativt långt från själva vägen medan påverkan på enskilda naturobjekt eller fornlämningar kan vara mycket lokala. Influensområdets storlek kan således inte avgränsas exakt på en karta.

3.2. Tid

Projektet kan tidigast förväntas ha en byggstart 2022. Byggtiden beräknas till drygt två år. Som prognosår har år 2045 valts, vilket baseras på planerat ibruktage + 20 år.

4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1. Riksintressen

Aktuell del av väg 23 berör ett område av riksintresse för friluftslivet (Hovdals- Finjasjön) i sin nordligaste del (se figur 2).

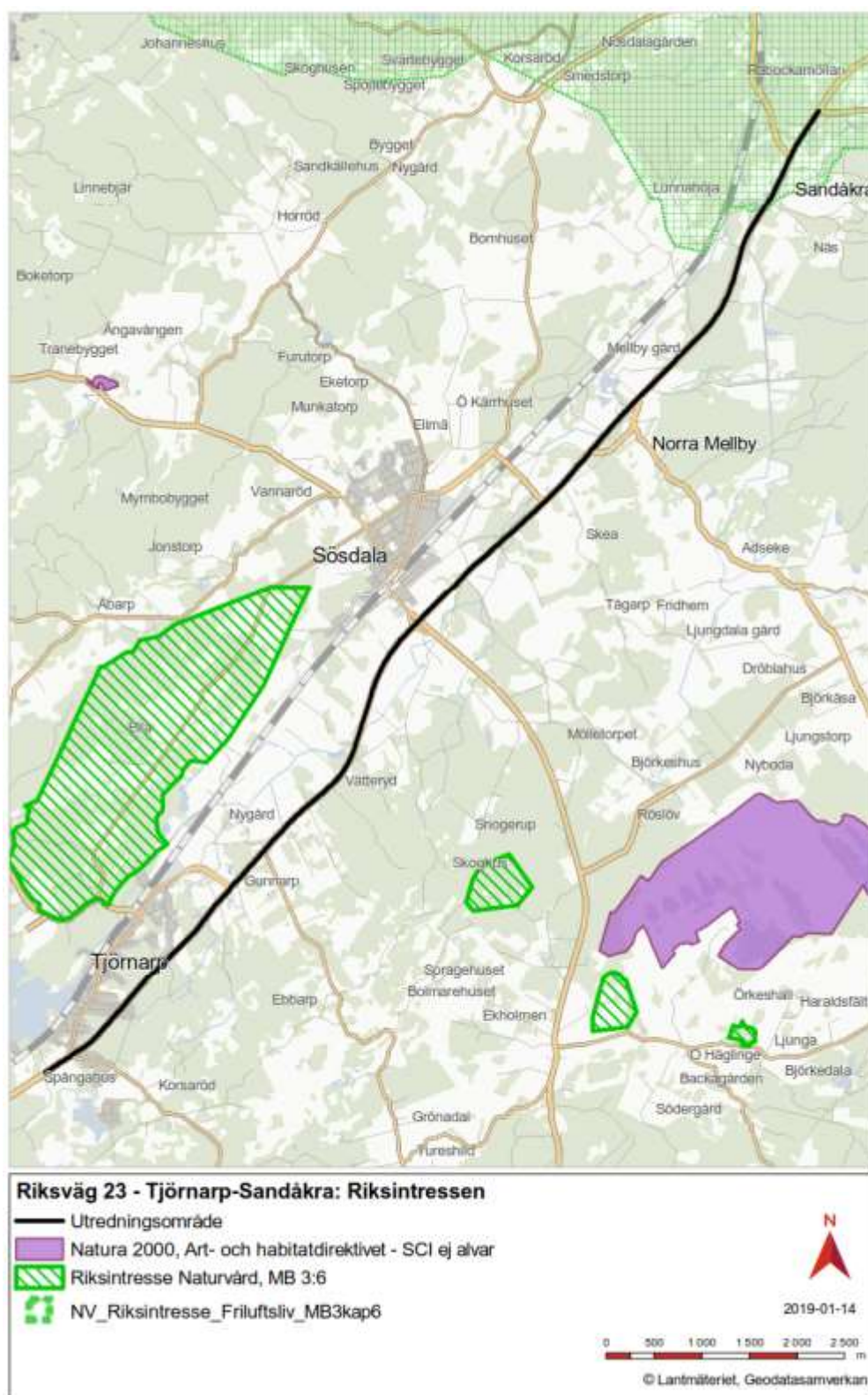
Såväl väg 23 som järnvägen (södra stambanan) utgör riksintresse för kommunikationer.

Den nordligaste delen av aktuell vägsträcka gränsar mot ett riksintresse för totalförsvaret (beläget öster om väg 23). Ytan är markerat som ett så kallat ”övrigt påverkansområde” i ”Riksintressen för totalförsvarets militära del i Skåne län - FM2018-22570:1 bilaga 13”.

Övriga riksintressen ligger på ett sådant avstånd från aktuellt utredningsområde att de inte bedöms beröras av den planerade ombyggnationen av vägen.

Enligt miljöbalkens (MB) grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden är jord- och skogsbruk av nationell betydelse (3 kap 4§ MB). Detta innebär att brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller

anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen (vilket exempelvis väg 23 får anses vara) och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.



Figur 2. Riksintressen i området

4.2. Markanvändning

Längs den aktuella vägsträckan finns skogsbruk, jordbruk med odling och nötboskap och annan boskap samt en mängd småindustrier/verksamheter, och riksintressen för väg, järnväg, friluftsliv och försvar. Vid Sandåkra finns även en grustäkt. I anslutning till området finns även riksintresse för järnväg, väg och försvaret.

4.2.1. Planer på förändrad markanvändning

Hässleholms kommun har i sin översiktsplan pekat ut Sösdala som en ort med stor utvecklingspotential för boende. Höörs kommun har i sin översiktsplan utbyggnadsplaner i Tjörnarp. Här finns ett reservat för stationsnära tätortsutveckling och planer på en gång- och cykeltunnel under väg 23 och en cykelväg mot Höör längs väg 23.

4.3. Boendemiljö

4.3.1. Buller

Väg 23 passerar såväl tätorter som spridd bebyggelse bestående av gårdar och villor. Flera bostadshus ligger i nära anslutning till befintlig väg och utsätts därmed för trafikbuller.

4.3.2. Luft

Då de aktuella vägavsnitten ligger i ett fritt och öppet läge med god luftväxling bedöms halterna av luftföroreningar på lokal nivå i nära anslutning till vägen (exempelvis vid närmsta bostad) inte överstiga miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft vare sig i nuläget eller vid framtida trafikering på vägen (prognosår 2045). Aspekten luftmiljö kan därmed avgränsas bort i det fortsatta arbetet.

4.3.3. Barriärer

Vid den inventeringen och kartläggningen som genomfördes i samband med Barnkonsekvensanalysen framkom det att väg 23 utgör en barriär för barn idag. Det är få barn som korsar vägen och ännu färre gör det utan sällskapet av en vuxen. Det finns dock inga fysiska hinder som omöjliggör att vägen korsas av oskyddade trafikanter.

Det framgår även att barnen i stor utsträckning tycker vägen är skrämmande och önskar att bilarna antingen ska köra långsammare eller att det ska finnas möjlighet att korsa vägen separerat från bilarna. Idag saknas cykelvägar längs väg 23, även om det är möjligt att röra sig som oskyddad trafikant längs vägrenen. Med dagens utformning utgör vägen inte bara en barriär i form av att den är svår att korsa, den är även svår att färdas längs med som oskyddad trafikant.

För motorfordonstrafiken utgör inte vägen en barriär idag. Det finns många anslutningar från omkringliggande vägnät vilket gör det enkelt att färdas längs med vägen oavsett varifrån ett fordon kommer eller var dess målpunkt finns. Det är idag möjligt att korsa vägen på alla ställen där anslutningsvägar finns

4.4. Landskapsbild

Landskapsbilden beskriver hur landskapet uppfattas som en tredimensionell, rumslig helhet som vi upplever med våra sinnen. Det handlar inte bara om de visuella intrycken utan kan också handla om exempelvis ljud i landskapet.

En övergripande landskapsbildsanalys visar att södra stambanan och väg 23 i idag utgör tydliga barriärer i landskapet liksom riktningsgivare. Typiskt för hela sträckan och området kring vägen är hur byggnaderna är placerade i landskapet. De utgör landmärkena i landskapet där de dyker upp vid ett krön, bryter upp en skogsrand i fonden eller är placerade mitt ute i öppet åkerlandskap. Det finns längs med sträckan ett antal tydliga landmärken; där allén vid Mellby gård och Mellby Gård är de mest uppenbara.



Figur 3. Allé vid Mellby Gård.

Överordnade riktningsgivare i landskapet är vägen och järnvägen. Det uppbrutna landskapet har tydliga riktningsgivare i mindre skala i landskapet i form av vegetation längs med stenmurar, vattendrag och alléer.

Landskapet präglas av en uppbruten struktur, som varierar i skala. Variationen mellan öppna och slutna rum skapar dynamik i landskapet och möjlighet till utblickar. Rumsligheten varierar också i skala och typiskt för landskapet är hur skogsranden utgör fonden som skapar väl avgränsade landskapsrum. Det böljande landskapet förstärker rumsligheten och skalan på rummen dikterar längd och riktning på siktlinjerna.



Figur 4. Öppna landskapsrum vid Sandåkra, backigt skogslandskap.

Utifrån landskapets naturgeografi, utveckling över tid och landskapsbild har aktuellt utredningsområde från söder till norr indelats i följande fyra karaktärsområden:

1. **Småbrutet skogslandskap, Tjörnarp.** Området präglas söder om Tjörnarp av ett småbrutet odlingslandskap med åkerholmar och vegetationsridåer genom landskapet. Längs med Tjörnarp sluter sig lövskogen och blir det dominerande inslaget. Tjörnarp ligger i en sluttning som reser sig från Tjörnarpssjön och upp mot väg 23, ibland med effektfulla inslag i ortsbilden av skogbeksäddade branter som fond bakom bebyggelsen. Den gamla landsvägen, som är föregångare till väg 23, går ännu att följa genom stationssamhället. Norr om Tjörnarp öppnar landskapet upp sig och skapar en riklig variation av öppna och slutna rum i landskapet.
2. **Småskaligt, backigt odlingslandskap, Gunnarp-Sösdala.** Området karakteriseras av ett backigt och emellanåt vidsträckt odlingslandskap. Dock präglas landskapet till största delen av ett småbrutet odlingslandskap med landskapselement typiska för ett äldre odlingslandskap. Tydliga vegetationsklädda ägo gränser, vattendrag och åkerholmar skapar det tydligt uppbrutna landskapet. Söder om Sösdala öppnar landskapet upp sig, vilket skapar vidsträckta siktlinjer över landskapet. Det skogbeksäddade åslandskapet präglar fonden i öster längs vägsträckningen.
3. **Småbrutet odlingslandskap, Sösdala-Norra Mellby.** Området utgörs av ett omväxlande småbrutet jordbrukslandskap med mindre skogsområden. Området kan betraktas som mosaikartat och variationen är stor mellan öppet och slutet, vilket skapar ständigt återkommande rumsliga upplevelser i olika skala. Landskapet sluter sig i höjd med Norra Mellby och skogen blir det dominerande inslaget med färre öppna landskapsrum. Mellby Gård utgör ett tydligt landmärke.

4. **Backigt skogslandskap, Norra Mellby-Sandåkra.** Landskapet norr om Norra Mellby reser sig i öst och sluter sig i mer skogliga landskapsrum. Lövskogen dominerar, men inslaget av gran ökar markant. Åslandskapet gör sig påmint och landskapet reser sig i öst med skogbeklädda branter. Rösen och stengärdesgårdar är ett återkommande inslag.



Figur 5. Väg 23 intill Vätteryds gravfält. Gravfältet ligger inom det småskaligt backiga odlingslandskapet utmed sträckan.

4.5. Kulturmiljö

Kulturmiljö avser miljöer, strukturer och enskilda objekt som tydligt speglar vår historia. Den ger oss kunskap om hur tidigare generationer har utnyttjat naturens förutsättningar, hur de har organiserat sig och hur maktförhållanden och olika tankesätt har präglat den fysiska miljön genom tiderna. Även det *immateriella kulturarvet* såsom ort- och platsnamn, berättelser och traditioner är av värde för kulturmiljön.

Kulturmiljölagens (1988:959) syfte är att tillförsäkra nuvarande och kommande generationer tillgång till en mångfald av kulturmiljöer. Kulturmiljölagen (KML) reglerar hanteringen av bland annat fornlämningar, byggnadsminnen och kyrkliga kulturminnen.

Fornlämningar och fornfynd regleras i 2 kap. KML. Alla fornlämningar är skyddade enligt KML och är registrerade i Riksantikvarieämbetets Fornsök (FMIS). Till varje fornlämning hör markområdet runt fornlämningen, vilket har samma lagskydd som själva fornlämningen. Området benämns fornlämningsområde och kan likställas med ett skyddsområde. Storleken på området skiftar beroende på fornlämningens art och betydelse. Länsstyrelsen fattar beslut om fornlämningarnas skyddsområde. Åtgärder som innebär att fornlämningar rubbas, tas bort, täcks över eller på annat sätt ändras eller skadas är förbjudet enligt KML och kräver tillstånd från Länsstyrelsen.

Inga områden av riksintresse för kulturmiljö finns på sträckan Tjörnarp-Sandåkra. Inte heller några kulturreservat finns på sträckan.

The map displays the Sösdala region, highlighting various municipalities and their cultural heritage. Key locations labeled include Sösdala, Tjörnarps, Norra Mellby, and many smaller settlements. The map also shows the Södra Stambanan railway line and the Sösdala river. A legend in the bottom right corner indicates the map's purpose: Kulturmiljö_A4_samrådsunderlag.

Sida 16 (46)

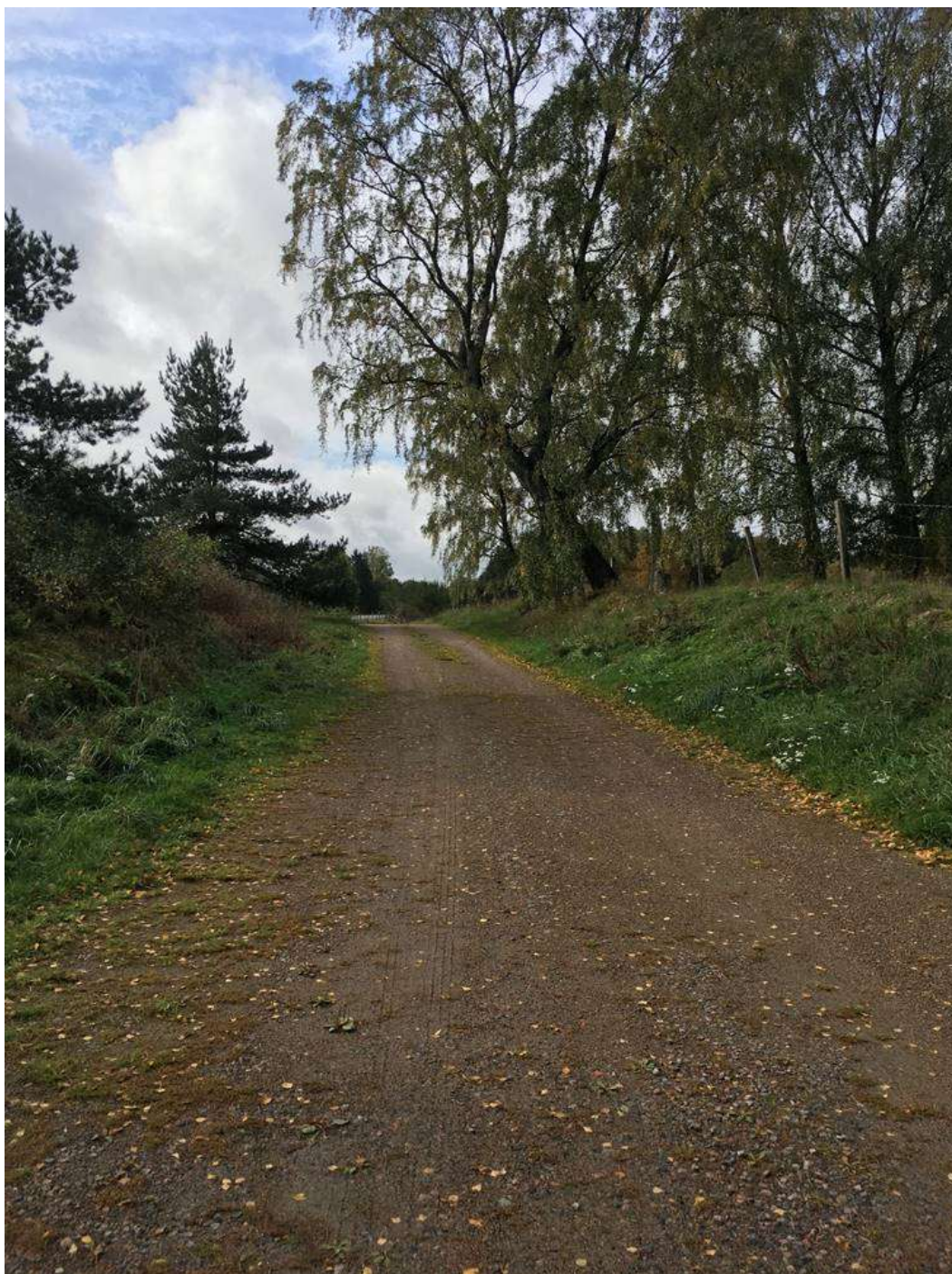
Utredningsområdet ligger inom socknarna Tjörnarps och Norra Mellby. Båda socknarna har medeltida ursprung och medeltidskyrkan Norra Mellby är fortfarande i bruk. Tjörnarps medeltida kyrka ersattes med en ny i mitten av 1800-talet. Båda kyrkorna utgör kyrkliga kulturminnen och är skyddade enligt 4 kap KML. Byn Norra Mellby har sedan medeltiden varit sockencentrum. Den medeltida kyrkan och kyrkbyn ligger omedelbart öster om väg 23. Invid kyrkan finns byggnader vilka är skyddade som byggnadsminne enligt 3 kap KML.

Aktuellt utredningsområde går genom en trakt som är mycket rik på fornlämningar och bland annat ligger Skånes största gravfält, Vätterydsgravfältet, omedelbart invid väg 23. Med anledning av den rika förekomsten fornlämningar inom området, har en arkeologisk utredning utförts under 2017 på uppdrag av Trafikverket (Arkeologerna 2018). Den arkeologiska utredningen omfattade 50 meter på ömse sidor om väg 23 och resulterade i att antalet lokaler med forn- och kulturmiljölämningar inom detta område ökade med 70%, vilket kompletterar den sedan tidigare kända fornlämningsbilden i området. Samtliga fornlämningar redovisas i karta (se figur 6). Den arkeologiska utredning som utfördes under 2017 visar även att det finns flera presumtiva boplatsslägen inom utredningsområdet (Arkeologerna 2018).



Figur 7. Vätteryds gravfält

Med stor sannolikhet följer väg 23 en mycket gammal vägsträckning som till stora delar följt en åsrygg genom landskapet. Under förhistorisk tid och medeltid var färdvägarna mer att betrakta som stigar och som regel smala och slingrande. Färdvägarna undvek odlingsmarker och band samman byarna. Parallellt med väg 23 finns många bevarade äldre vägavsnitt och vissa används fortfarande som vägar genom byar och till gårdar. En bevarad vägsträcka ligger i omedelbar anslutning till Vätteryds gravfältet vilket ger en indikation om att vägstråket är samtida med järnåldersgravfältet (se figur 8).



Figur 8. Äldre vägsträckning invid Vätteryds gravfält



Figur 9. Två förgyllda bronsbeslag från Sösdala depåfynd. Foto hämtat ur Burenhult 1983:153

Väg 23 sträcker sig genom ett landskap som i mitten av 1800-talet genomgick stora förändringar. Anläggandet av Södra stambanan innebar att Tjörnarps och Sösdala stationsstambälen etablerades och successivt växte fram. En annan stor genomgripande förändring vid mitten av 1800-talet var att laga skifte genomfördes. Många gårdar i byarna flyttades ut från sina gamla bytomter till nya lägen. Laga skiftet innebar även att nya marker togs upp för odling och jordbruksmarkernas areal ökade därmed i omfattning.

Kulturmiljön inom aktuellt utredningsområde innehåller ett tidsdjup som sträcker sig från stenålder till historisk tid. Människor har vistats inom aktuellt område från yngre stenålder, något som bl.a. bekräftades i samband med en arkeologisk undersökning för breddningen av nuvarande väg 23 vid Vätterydsgravfältet. Den yngre stenåldern representeras i övrigt genom ett flertal fynd i form av flintyxor som gjorts i område. Boplatser från denna tid saknar synliga monument men flertalet finns konstaterade i åkermark.

Vätteryds gravfält var en central plats under järnålder och strax sydost om gravfältet påträffades de spektakulära depåfynden i Sösdala. Sösdalafynden är Europas främsta fynd av ryttarutrustning i förgyllt silver och brons. Fynden påvisar kontakter med kontinenten och att skånska legosoldater stridit i södra Europa på 400-talet. Byarna Sösdala, Norra Mellby och Sandåkra antas vara anlagda under järnålder och fortlever in i medeltid och historisk tid. Väg 23 kantar idag skogsmark innehållande stora områden med fossil åkermark innehållande röjningsrösen. Dessa miljöers ålder är inte klarlagd men markområdena berättar om människors behov av odlingsbara områden och intensiva arbetsinsatser.

4.6. Naturmiljö

4.6.1. Riksintressen och regionala intressen

Riksintressen och regionala intressen för naturvården finns i närområdet, men de ligger på ett sådant avstånd från aktuell vägsträcka att de inte bedöms beröras av den planerade ombyggnationen av vägen (se riksintressen figur i kap 4.1 och regionala intressen i figur 10 och figur 11).

4.6.2. Naturreservat

Utmed den aktuella sträckan finns ett naturreservat som skulle kunna få en direkt påverkan av vägutbyggnaden. Det är naturreservatet Norra Mellby, som är ett reservat med ek- och hasselskog. Reservatet är beläget öster om väg 23 i höjd med Norra Mellby (se figur 10).

4.6.3. Övriga intressen

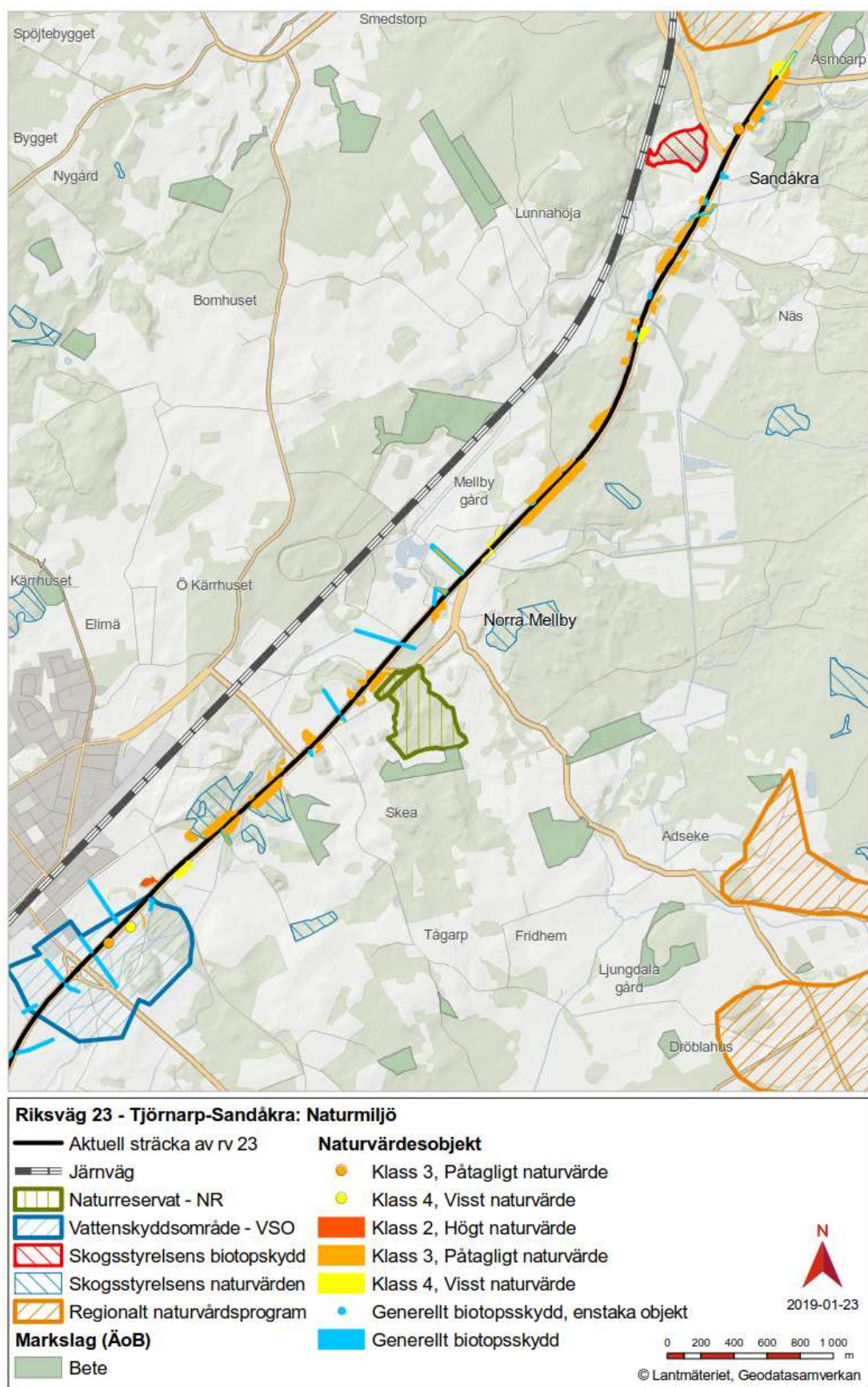
Av övriga utpekade naturvärden finns i anslutning till vägen en av Skogsstyrelsen utpekad nyckelbiotop, ett skogligt biotopskyddsområde, samt en handfull objekt som pekats ut i ängs- och betesmarksinventeringen (se figur 10 och figur 11).

4.6.4. Naturvärden

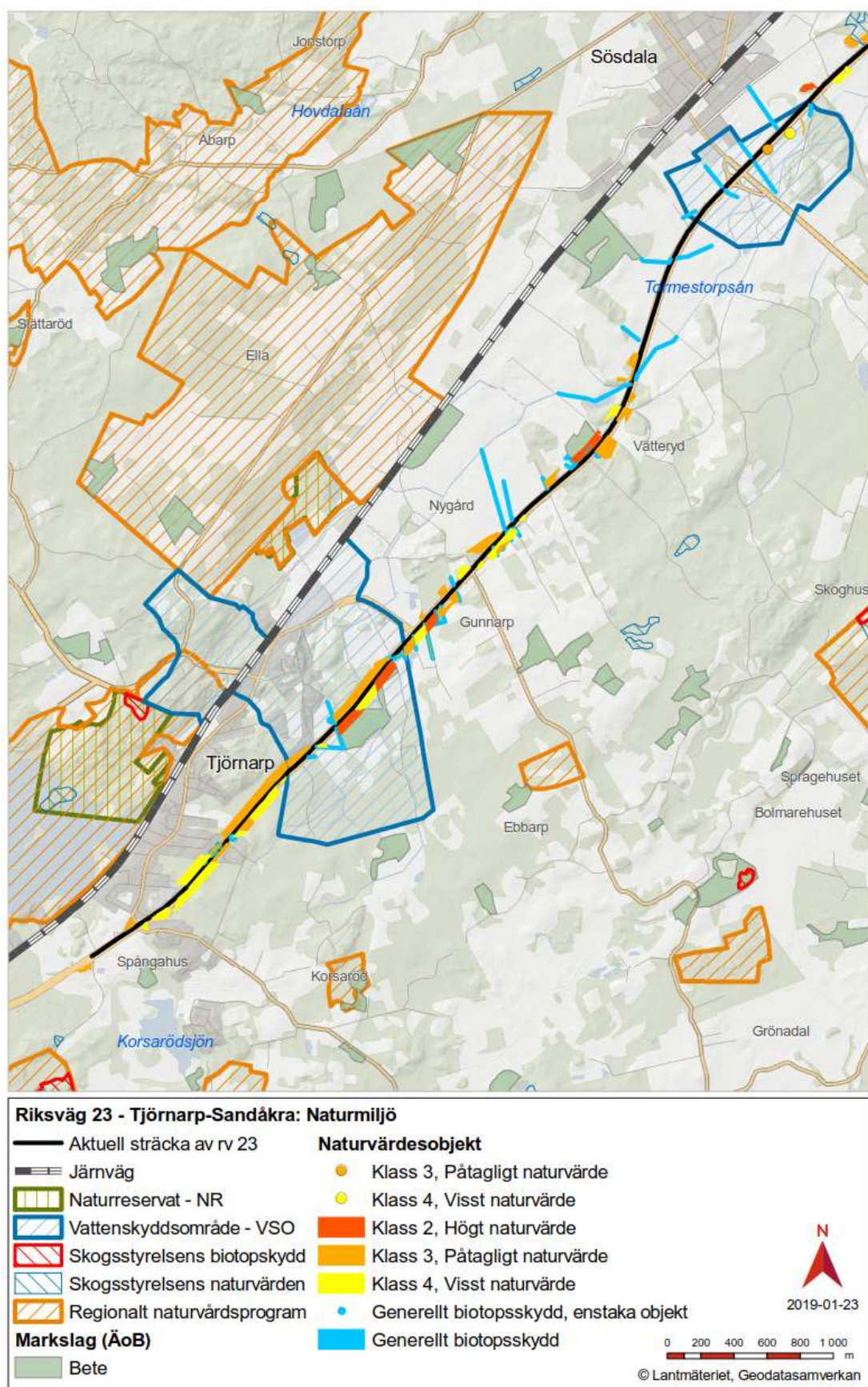
För att säkerställa att inga naturvärden, biotopskydd eller skyddade arter förbises har det under sensommaren 2018 genomförts en naturvärdesinventering enligt svensk standard utmed den aktuella vägsträckan (Enetjärn Natur 2018). Naturvärdena bedöms där i fyra naturvärdesklasser, klass 1 – högsta naturvärde, klass 2 – högt naturvärde, klass 3 – påtagligt naturvärde och klass 4 – visst naturvärde. I detta tidiga skede omfattade inventeringsområdet en 50 meter bred korridor på ömse sida om den aktuella sträckan av väg 23. Denna inventering kommer vid behov att kompletteras om intrång, exempelvis för nya sidovägar, blir aktuella i naturmiljöer utanför det inventerade området.

Av inventeringen framgår att längs väg 23 växer ädellövskog på kullar och åsformationer. Däremellan finns lägre liggande sumpskogsartade partier med klibbal. Vid Sandåkra finns det en mindre bäckravin väster om vägen. De skogbeklädda områdena har generellt sett påtagligt naturvärde. När det gäller jordbruksmarken så finns det partier med naturbetesmark och ej kvävepåverkad inägomark med högt naturvärde i ett stråk från Vätteryds gravfält i norr, söder ut mot Gunnarp och Tjörnarp. Övrig jordbruksmark är kvävepåverkad och har lågt naturvärde. Detta gäller även den inägomark som planterats igen med gran

I det inventerade området identifierades totalt 84 objekt med naturvärde. Av dessa har 5 objekt naturvärdesklass 2 (högt naturvärde), 61 objekt naturvärdesklass 3 (påtagligt naturvärde) och 18 objekt naturvärdesklass 4 (visst naturvärde). Dessa finns översiktligt redovisade i figur 10 och figur 11.



Figur 10. Karta norra delen



Figur 11. Karta södra delen

Av de fem objekten med högt naturvärde är det en åkerholme norr om Sösdala och fyra naturbetesmarker med hävdgynnad flora i vägvsnittet mellan Vätteryds gravfält i norr ner mot Gunnarp och Tjörnarp i söder. Detta är alltså ett stråk där de naturvärden som kan kopplas till inägomark och naturbetesmark är mer påtagliga i förhållande till vägsträckningens övriga jordbruksmark som är mer kvävepåverkad.

4.6.5. Biotopskydd

Biotopskyddade objekt utgör viktiga strukturer och livsmiljöer för många arter och bidrar därmed positivt till den biologiska mångfalden. Inom inventeringsområdet har bland de biotoptyper som omfattas av det generella biotopskyddet totalt ett 50-tal objekt identifierats. Det handlar om ett 30-tal stenmurar och/eller stensträngar, 9 öppna diken i jordbruksmark, 2 åkerholmar och 7 trädalléer. Biotopskyddens lokalisering framgår av figur 10 och figur 11.

4.6.6. Skyddade arter

I samband med naturvärdesinventeringen observerades ett antal arter som är skyddade enligt Artskyddsförordningen och därigenom har ett särskilt starkt skydd. De observerade arterna är hussvala, duvhök, åkergroda, vanlig groda, vanlig padda och skogsödlå.

Tidigare har de skyddade arterna mattlummer och utter påträffats i inventeringsområdet.

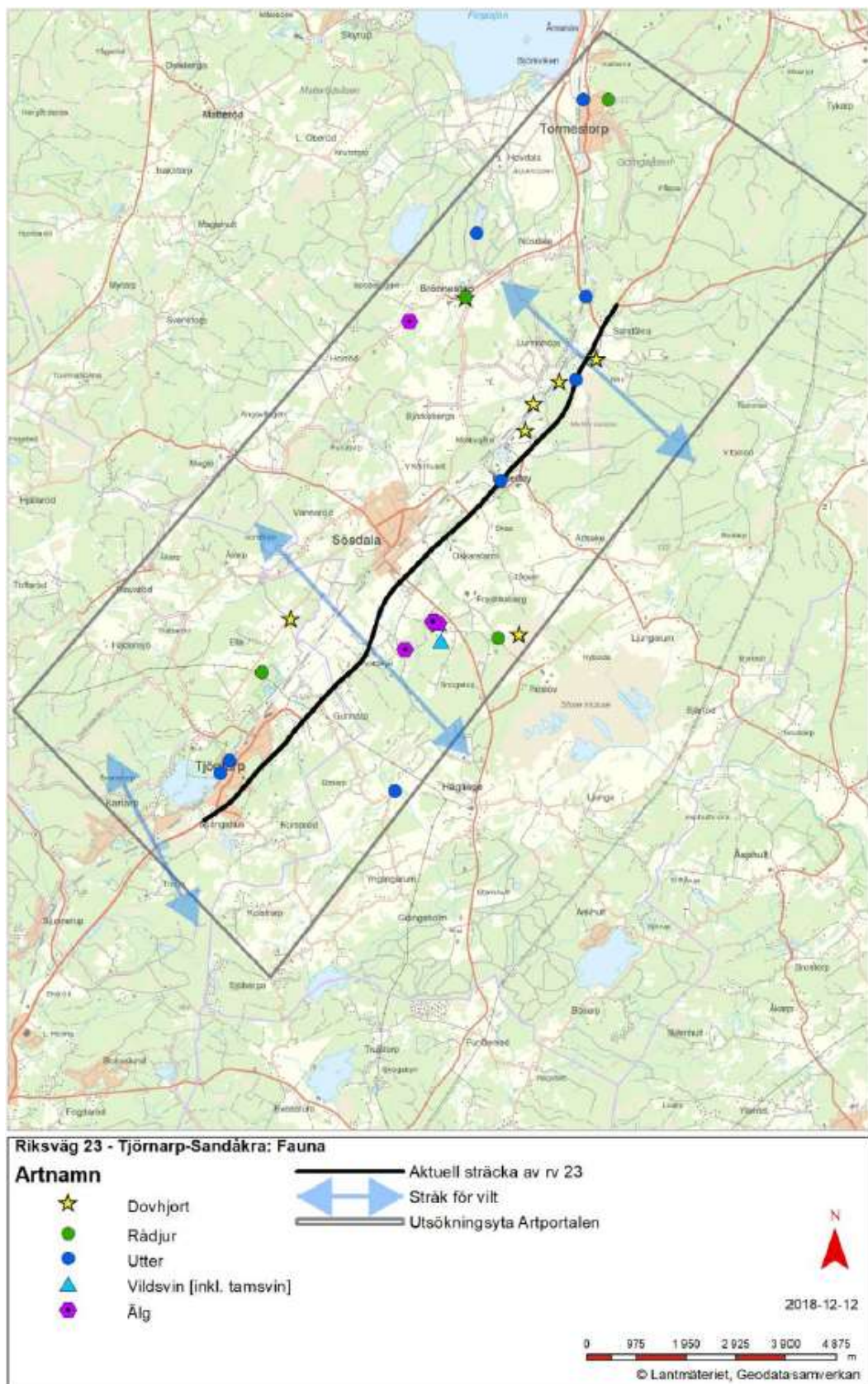
4.6.7. Strandskydd

Stråket utmed Tormestorpsån är strandskyddat för att bevara allmänhetens tillgång för friluftsliv samt för att skydda naturmiljön och den biologiska mångfalden (se figur 14).

4.6.8. Faunastråk

För att fastställa var det finns faunastråk i landskapet som korsar den aktuella delen av väg 23 har en landskapsekologisk analys tagits fram. Sträckan har idag inget viltstängsel och har ett fåtal planskilda passagemöjligheter. Strax söder om utredningsområdet finns en stängslad sträcka. Utifrån de riktlinjer som finns för bedömning av infrastrukturens barriäreffekt (Helldin et al 2010) är vägen idag en stark barriär för faunan.

Utifrån landskapets förutsättningar och kunskap om djurs rörelsemönster och ekologiska behov har tre vandringsstråk identifierats på sträckan (figur 12). Djur följer gärna ledlinjer i landskapet såsom bäckar, sjökanter och trädklädda stråk. På lite större skala finns två större skogsstråk som binder ihop skogsområden väster och öster om utredningsområdet. I den mindre skalan finns även ett stråk mitt på sträckan med mer varierat landskap, både öppna marker och skogsområden.



Figur 12. Faunan i området. Artfynd från Artportalen och faunastråk.

4.7. Rekreation och friluftsliv

Landskapet kring den aktuella vägsträckan omfattar flera värdefulla områden och stråk för rekreation och friluftsliv, däribland två större områden som utgör riksintressen för friluftsliv samt två av Skåneledens leder.

4.7.1. Riksintressen

Det område som utgör riksintresse för friluftsliv och berörs av den aktuella vägsträckan är området Hovdala-Finjasjön som visas i det nordöstra hörnet i figur 13. Hovdala-Finjasjön ligger söder om Hässleholm och korsas av väg 23 i höjd med Brönnestad och Tormestorp i norra delen av den aktuella vägsträckan. Området har ett varierande landskap med vida vyer, slutna skogar, höjder och dalgångar. Här finns vandringsleder, mountainbikebana, ridstigar, badplatser och fiske.

4.7.2. Regionalt viktiga stråk

Det finns flera regionalt viktiga områden och stråk för rekreation och naturvärden kring den aktuella vägsträckan. Väg 23 korsar ett av de stråk som pekas ut som viktigt att utveckla för rekreation och biologisk mångfald, i höjd med Tjörnarpsjön.

4.7.3. Naturreservat

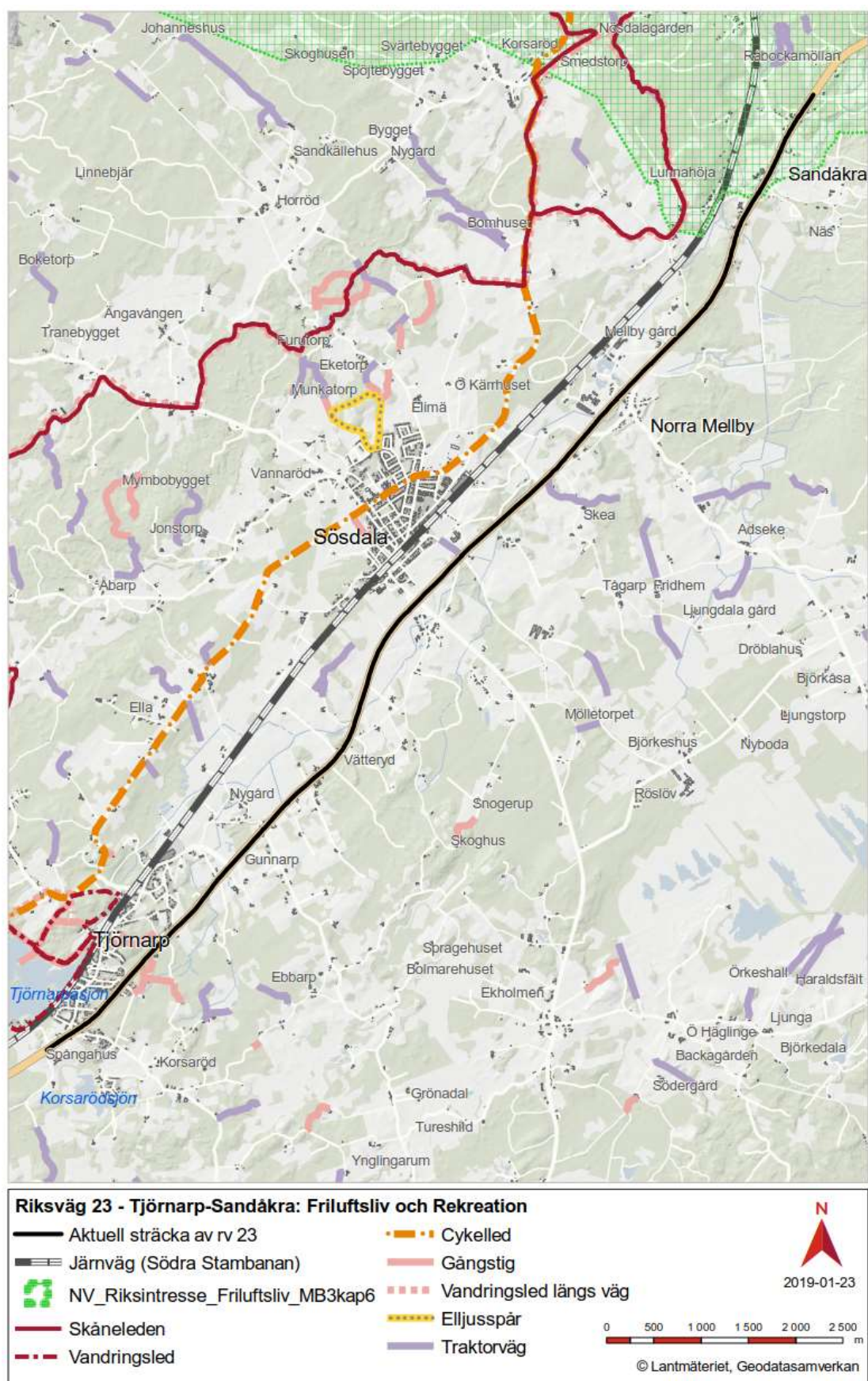
Inom ett par kilometer från den aktuella vägsträckan finns fyra naturreservat. Prästbonnaskogen väster om Tjörnarpsjön är ett friluftsområde vid Tjörnarpsjön med bokskog. Skåneleden passerar genom området och här finns flera stigar. En vandrings slinga går runt Tjörnarpsjön, en går norrut mot Gunnarps tegelbruk och en kortare runda går i bokskogen. Tjörnarpsjön har badplats och fiskemöjligheter. Lergravarna ligger norr om Tjörnarpsjön, väster om väg 23 och järnvägen. Det är en miljö med ädellövskog, sumpskog och öppna dammar. Norra Mellby är ett naturreservat med ek- och hasselskog öster om väg 23 i höjd med Norra Mellby. Göingeåsen, en bergsrygg med ädellövskog, ligger norr om den aktuella vägsträckan i höjd med Näsdala och Tormestorp. Skåneleden och vandringsstråken Hovdalaleden och Höjdarnas Höjarled passerar här (se naturreservat på karta för naturmiljö).

4.7.4. Skåneleden

Skåneleden Åsleden korsar väg 23 i höjd med Sjunnerup, precis söder om den aktuella vägsträckan, och passerar sedan genom strövområdet Frostavallen (syns ej på kartan). Leden går genom ett omväxlande skogslandskap med inslag av odlings- och betesmarker, äldre skogspartier och vattendrag. Skåneleden Nord-sydleden löper omkring fyra km väster om den aktuella vägsträckan. Ledens sträckning visas i figur 13.

4.7.5. Rekreationsområden

Ytterligare värdefulla områden för friluftsliv är Tolleruspsjön öster om väg 23 i höjd med Sjunnerup med fiskemöjligheter och Vätteryds gravfält söder om Sösdala – Skandinavien's största järnåldersfält och Skånes bäst bevarade gravfält från järnåldern. Dessa visas ej i kartan.



Figur 13. Karta över intressen utifrån rekreation och friluftsliv

4.8. Förorenade områden

En inventering av befintlig information avseende kända och tänkbara markföroreningar har utförts för att utgöra underlag för de kommande miljötekniska markundersökningarna som kommer att göras senare.

Inventeringen visar att det utmed den aktuella sträckan av väg 23 finns ett antal potentiellt förorenade områden i närheten av vägen. Det handlar bland annat om småindustri, drivmedelshantering och nedlagda drivmedelsstationer.

Risken för markföroreningar bedöms generellt som liten längs aktuell sträcka av väg 23. Det föreligger dock viss risk för markföroreningar vid de objekt som beskrivs ovan. Det kan inte heller uteslutas att tjärasfalt med höga halter av PAH kan finnas på befintlig vägbana. Om så är fallet föreligger risk för diffus föroreningsspridning av PAH till de översta jordlagren (<0,5 meter under markytan) under asfalten.

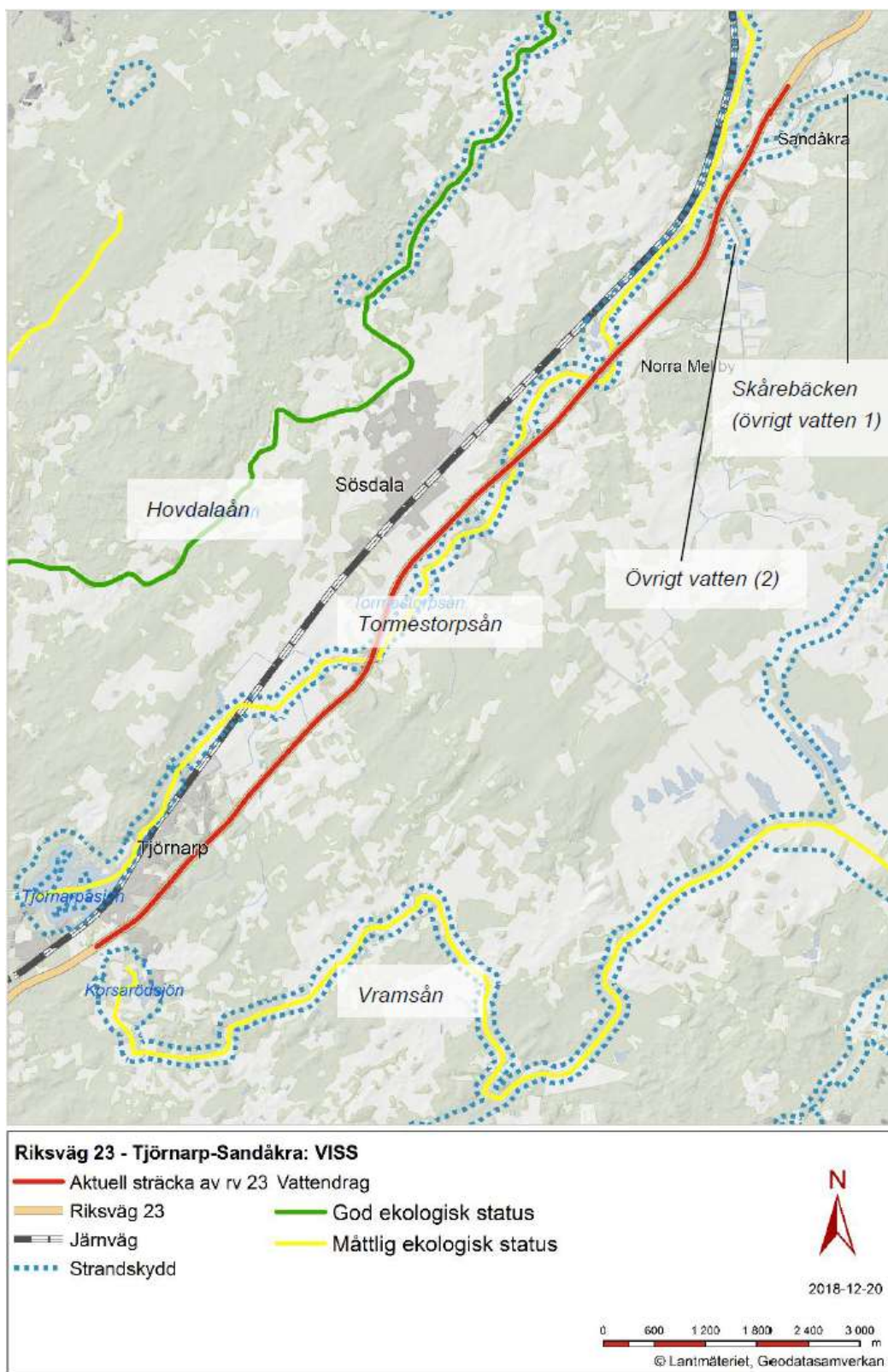
4.9. Vatten

Projektområdet och samtliga kringliggande vattendrag ingår i huvudavrinningsområdet för Helge å och delavrinningsområde ”Inloppet i Finjasjön”. Vattendraget Tormestorpsån rinner längsmed vägsträckningen och korsar vägen i flera punkter. Kringliggande partier av sumpskogsartade miljöer förekommer kring vattendraget.

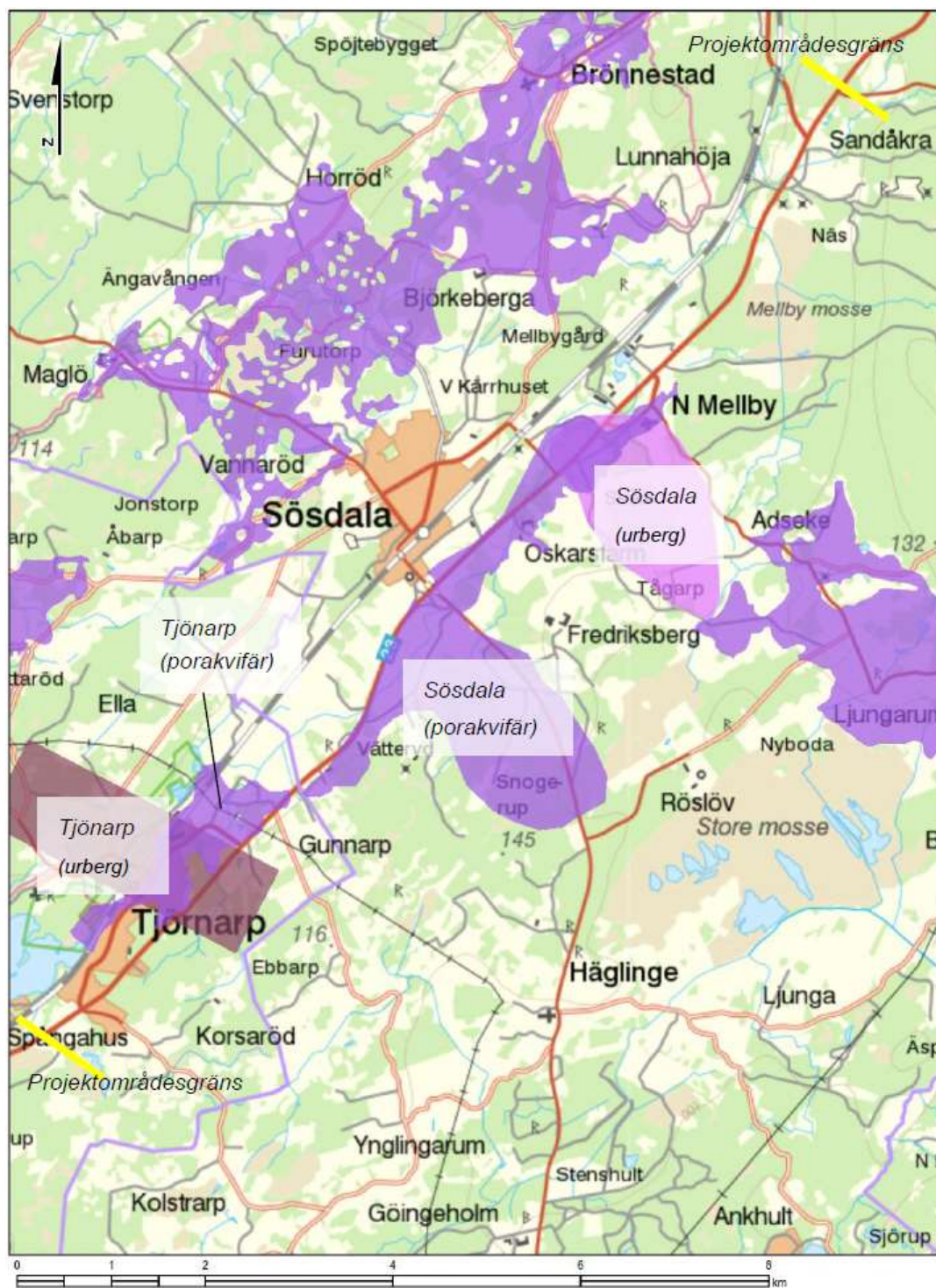
4.9.1. Miljökvalitetsnormer för vatten

Projektområdet berör ett antal vattenförekomster med miljökvalitetsnormer, både ytvattenförekomster och grundvattenförekomster. Aktuella ytvattenförekomster presenteras i figur 14.

Aktuella grundvattenförekomster presenteras i figur 15. Utmed sträckan finns även kommunala grundvattentäkter och vägen berör två skyddsområden för dessa – se vidare i kapitel 4.12 Risker.



Figur 14. Översikt av ytvattenförekomster med miljö kvalitetsnormer samt strandskydd kring projektområdet (källa: VISS).



Figur 15. Grundvattenförekomster kring projektområdet (källa VISS). Ungefärlig placering av projektområdesgränserna i söder och norr är markerat med tvärställda linjer (gul färg) i figuren. Samtliga aktuella grundvattenförekomster har en god kemisk status.

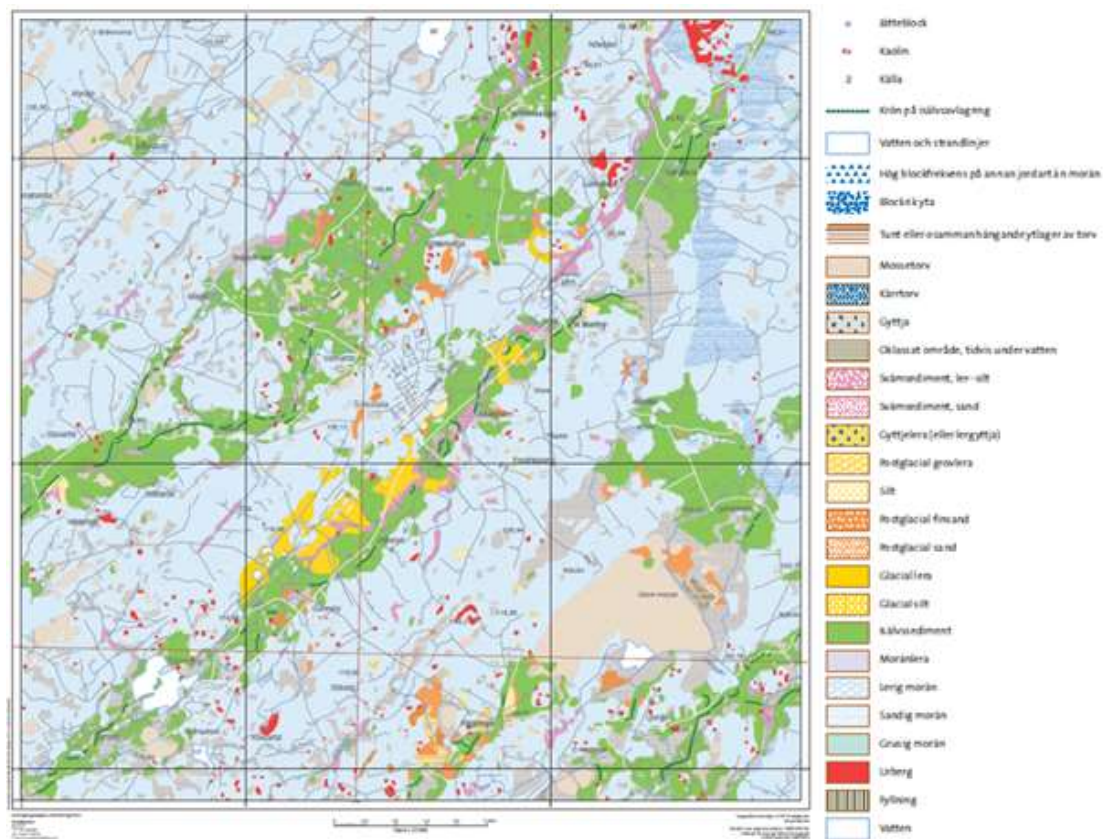
4.10. Geoteknik

Utifrån jordartskartan från Sveriges geologiska undersökning (SGU) utgörs aktuella jordarter utmed vägsträckan huvudsakligen av sandig morän och isälvsediment, se figur 16.

Lokalt förekommer även svämsediment av ler-silt och kärrtorv, samt glacial silt som främst påträffas i varierande utsträckning längs vägsträckan mellan Vätteryd och Norra Mellby.

I vägens sträckning eller i dess direkta närhet påvisar jordartskartan även enstaka områden med berg i dagen eller ytnära berg vid Tjörnarp och nära Vätteryd. Det av SGU uppskattade jorddjupet ökar generellt från Tjörnarp och norrut utmed vägsträckan – från ytnära berg och ställvisa jorddjup om 3-5 m nära Tjörnarp upp till 20-50 m vid Sösdala och Norra Mellby.

Det har ännu inte utförts några geotekniska undersökningar inom undersökningsområdet som kan verifiera informationen från SGU.



Figur 16. Jordartskarta från SGU över området

4.11. Klimat

Klimatförändringar i form av ökade vattenståndsvariationer och mer intensiva regn bedöms ha en liten inverkan på aktuell del av väg 23. Genomförda beräkningar för karakteristiska flöden och vattennivåer visar att risken för ytledes översvämning av vägbanan är liten. Detta då vägen ligger på kraftig bank i landskapet vid korsningspunkter med vattendrag. Marginalen till högsta beräknade vattennivåer är över 1,5 m varför höga flöden i kringliggande vattendrag inte bedöms påverka vägens dräneringsnivå.

4.12. Risker

Den aktuella sträckan av väg 23 är rekommenderad väg för farligt gods och löper genom två olika vattenskyddsområden, ett för kommunal dricksvattentäkt i Tjörnarp och ett för kommunal dricksvattentäkt i Sösdala (se figur 10 och figur 11). Båda dessa skyddsområden är föremål för översyn och uppdatering beträffande avgränsning och föreskrifter.

Eventuella föroreningsutsläpp i samband med trafikolyckor, särskilt i samband med transporter av farligt gods, och diffus föroreningsspridning av förorenat dagvatten från vägbanor bedöms utgöra risker för förorening av vattentäkterna.

4.13. Byggnadsverk

4.13.1. Broar

Inom utrednings-/influensområdet finns 12 brolägen. Dessa är markerade i figur 17 nedan. Majoriteten av broarna inom utredningsområdet är byggda under 1900-talet i armerad betong. Portar under väg 23 finns på tre ställen inom den aktuella sträckan, dessa är markerade som punkt 2, 3 och 4 i figur 17. Broarnas spännvidd varierar mellan 2,9 meter och 46,9 meter. Majoriteten av broarna är vägbroar men det finns även ett flertal järnvägsbroar inom utredningsområdet.



Figur 17. Brolägen

Tabell 1. Broar inom utredningsområdet

Nummer	Konstbyggnads-nummer	Byggnadsår	Material	Spännvidd	Bredd	Funktion
1	11-102-1	1936	Betong armerad	4,4	7	Vägbro
2	11-118-1	1959	Betong armerad	9,3	12	Vägbro
3	11-502-1	1959	Betong armerad	9,5	12	Vägbro
4	12-1307-1	2000	Betong armerad	2,8	12	Vägbro
5	40-3386-1	1953	Sten	4	6,1	Vägbro
6	3500-1263-1	1961	Betong armerad	15,1	9,7	Järnvägsbro
7	3500-1264-1	1860	Betong armerad	3,8	8,5	Järnvägsbro
8	3500-1266-1	1936	Betong armerad	8,6	9,1	Järnvägsbro
9	3500-3611-1	1990	Betong armerad	11,9	16,5	Järnvägsbro
10	3500-3633-1	1993	Betong armerad	2,9	10,5	Järnvägsbro
11	3500-3874-1	1994	Betong armerad	46,8	10,5	Järnvägsbro
12	3501-4735-1	1978	Betong armerad	14,6	7	Vägbro

4.14. Väg och trafik

4.14.1. Angränsande projekt

Beroenden med angränsande projekt saknas i nuläget.

4.14.2. Vägutformning

Beslut har, efter tidigare genomförd åtgärdsvalsstudie, fattats om att vägen ska byggas om till mötesfri landsväg, d.v.s. där motriktad trafik separeras med räcke, med omkörningsmöjlighet (omkörningssträckor) på 30–35% av sträckan i vardera riktningen, på hela sträckan strax söder om Tjörnarps till Sandåkra.

4.14.3. Trafikflöden

Trafikflödet längs med den aktuella sträckan varierar mellan som mest 7 600 f/d söder om Tjörnarps till 4 400 f/d precis norr om utredningsområdet. Andelen tung trafik är relativt hög och varierar mellan 16 % i söder och 23 % i norr.

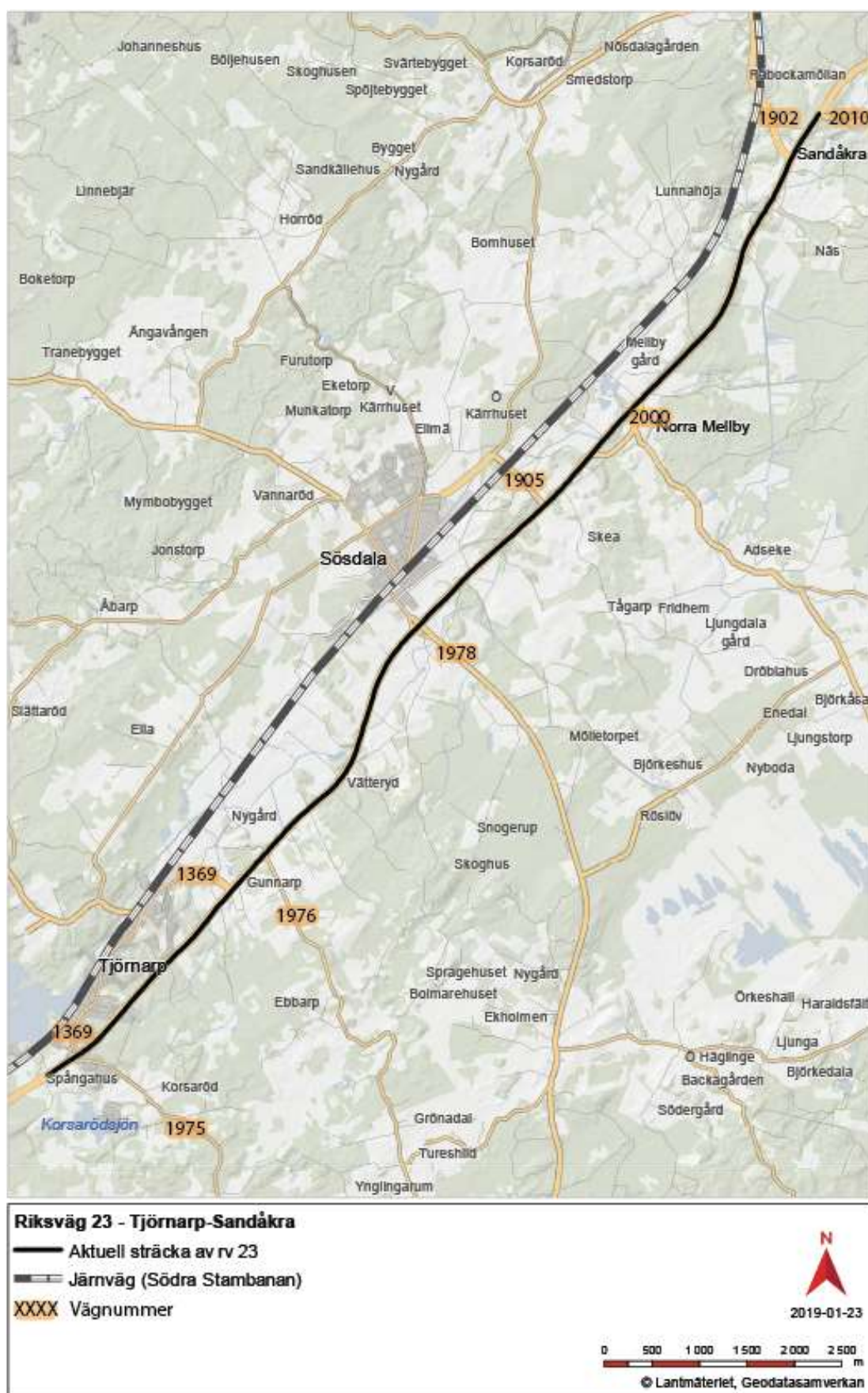
Längs med sträckan saknas separerade gång- och cykelstråk. Väg 23 har i huvudsak breda vägrenar som kan användas av oskyddade trafikanter, men det upplevs som en riskfylld miljö att vistas i. Inne i Tjörnarps respektive Sösdala finns separerade gång- och cykelbanor i viss utsträckning.

Det går ingen busstrafik i form av kollektivtrafik på den aktuella sträckan. Sträckan löper parallellt med Södra Stambanan vilken trafikeras av både gods- och persontrafik. Det finns tågstationer i både Tjörnarps och Sösdala, dessa angörs av pågatågstrafik som avgår 40 gånger om dagen. Totalt passerar 196 tåg på sträckan dagligen.

Längs med sträckan finns ett flertal mindre anslutningsvägar både statliga och enskilda. Flödena på dessa vägar redovisas på kommande sidor. Vägarnas lokalisering visas i figur 18. Antal fordon per årsmedeldygn anges som ÅDT.

Tabell 2. ÅDT på väg 23 och anslutande vägar

Vägavsnitt	ÅDT	Andel tung trafik	Räkneår
Söder om Tjörnarps	7600	16%	2015
Förbi Tjörnarps	6600	18%	2015
Tjörnarps-Sösdala	6800	17%	2015
Sösdala–väg 1905.1	6600	18%	2015
Väg 1905.1-Sandåkra	7400	17%	2015
Norr om väg 1902	4400	23%	2015



Figur 18. Karta över anslutande vägar

Tabell 3. ÅDT på anslutningsvägar till väg 23

Vägavsnitt, statliga vägar	ÅDT	Andel tung trafik	Räkneår
Väg 1975 sydöst om Tjörnarps*	500	10%	2012
Väg 1369, södra infarten till Tjörnarps	1000	8%	2014
Väg 1369, norra infarten till Tjörnarps	470	13%	2014
Väg 1976 sydöst om Gunnarps*	200	10%	2012
Väg 1978, sydöst om trafikplats Sösdala*	1000	10%	2012
Väg 1978, södra infarten till Sösdala	1900	8%	2016
Väg 1905, norra infarten till Sösdala**	1300	8%	2014
Väg 2000, norra anslutningen till Norra Mellby	350	7%	2012
Väg 1902, vid Sandåkra, Hovdalavägen	3400	9%	2016
Väg 2010, vid Sandåkra, mot Vinslöv	1000	12%	2014

Enskilda vägar redovisas nedan.

Tabell 4. ÅDT enskilda vägar

Typ av bebyggelse	ÅDT	Andel tung trafik
Enskilda bostadshus, antas vara åretruntboende	6	0-1%
Gårdar	10	50%

4.14.3.1. Framtidsprognos

Prognosåret har satts till år 2045. Nedan redovisas de uppräknade flödena på väg 23.

Tabell 5. ÅDT år 2045

Vägavsnitt	Totalt antal fordon	Andel tung trafik
Söder om Tjörnarps	10600	18%
Förbi Tjörnarps	9300	20%
Tjörnarps-Sösdala	9600	19%
Sösdala-väg 1905.1	9200	20%
Väg 1905.1-Sandåkra	10400	19%
Norr om väg 1902	6200	25%

Nedan redovisas trafikflödet på anslutande statliga vägar.

Tabell 6. ÅDT 2045 anslutande vägar

Vägavsnitt	Totalt antal fordon	Andel tung trafik
Väg 1975 sydöst om Tjörnarps	700	11%
Väg 1369, södra infarten till Tjörnarps	1400	9%
Väg 1369, norra infarten till Tjörnarps	700	15%
Väg 1976 sydöst om Gunnarps	290	11%
Väg 1978, sydöst om trafikplats Sösdala*	1400	12%
Väg 1978, södra infarten till Sösdala	2600	9%
Väg 1905, norra infarten till Sösdala	1800	9%
Väg 2000, norra anslutningen till Norra Mellby	500	8%
Väg 1902, vid Sandåkra, Hovdalavägen	4700	10%
Väg 2010, vid Sandåkra, mot Vinslöv	1300	13%

Trafiken på de enskilda vägarna bedöms inte öka då de är direkt kopplade till bostäder och verksamheter, vilka inte förväntas utökas till år 2045.

4.14.4. Trafiksäkerhet

Ett utdrag ut STRADA, Transportstyrelsens informationssystem för data om olyckor och skadade inom det svenska vägtransportsystemet, har gjorts för perioden 2008-09-30 – 2018-09-30. Syftet var att ta sammanställa uppdaterad olycksstatistik för aktuell vägsträcka som underlag för att beskriva problembilden och för att ligga till grund för arbetet med att föreslå lämpliga åtgärder i projektet.

Sammanfattningsvis sker det en betydande andel fler olyckor på sträckan än vad som kan förväntas av en sträcka med motsvarande egenskaper. Det sker även fler olyckor som ger upphov till personskada än förväntat, däremot sker färre olyckor med allvarliga personskador som konsekvens än förväntat.

Merparten av olyckorna, 22 stycken, är singelolyckor, där beskrivningarna ofta är att man kört av vägen utan förklarlig anledning. Ett tiotal kan härledas till korsningar. Sex av olyckorna är viltolyckor och tre är mötesolyckor. Även i några av de korsningsrelaterade olyckorna har fordon kommit över på fel körbana och blivit påkörda av mötande trafik.

Statistiken pekar på att sträckan förbi Norra Mellby är olycksutsatt, vilket bedöms vara en följd av antalet fordon som ansluter till/från vägen. Siktförhållandena är goda, men hastigheterna på väg 23 tycks vara höga, vilket kan medföra att det är svårt att bedöma om man hinner ut eller inte. I övrigt finns det inget i statistiken som pekar på att vägens utformning skulle vara orsak till de inträffade olyckorna.

5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

Projektet omfattar sträckan Tjörnarps-Sandåkra på väg 23. Området visas i figur 1. Längs sträckan kommer en mötesseparerad väg med omkörningsmöjlighet att anläggas. Detta innebär att vägbanan bitvis måste breddas med knappt 1 meter. I samband med detta kommer ett flertal anslutningar till väg 23 tas bort. Detta innebär att det uppstår ett behov av att bygga ut det parallella vägnätet med nya länkar och anslutningar. I samband med detta kommer vissa förändring av markanvändningen att ske då delar av det som idag framförallt är skogs-, jordbruks- och betesmark kommer behöva tas i anspråk för framdragande av nya lokalvägar.

Inom ramen för projektet ingår även en översyn av korsningen Korsaröd-Tjörnarps i syfte att förbättra trafiksäkerheten. I anslutning till denna korsning ska en planskild gång- och cykelpassage anläggas.

Någon form av gång- och cykelförbindelse mellan Sösdala och Norra Mellby utreds också inom ramen för projektet.

Projektet ska också analysera behovet av och pröva möjliga åtgärder, i syfte att skydda de båda vattenskyddsområdena vid Tjörnarps och Sösdala från föroreningar och utsläpp.

Utöver detta innefattar även projektet en översyn av faunaåtgärder som till exempel kan innebära projektering av viltstängsel och möjligheter för djur att korsa vägen i någon form.

Som en följd av bland annat högre hastigheter och ökade trafikmängder kan det också förväntas bulleråtgärder för utsatta boendemiljöer längs med vägen.

5.1. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

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

På en övergripande nivå bedöms den planerade utbyggnaden både kunna med- och motverka till uppfyllelsen av de nationella miljökvalitetsmålen, ligga i linje med de allmänna hänsynsreglerna och hushållningsbestämmelserna samt inte innebära överskridanden av eller negativ påverkan på miljökvalitetsnormer. Beträffande miljökvalitetsmålen kan exempelvis åtgärder för skydd av grundvattentäkter medverka till målet om grundvatten av god kvalitet, medan målet om ett rikt odlingslandskap kan komma att motverkas till följd av fragmentering av jordbruksmark.

5.2. Riksintresse

Den planerade utbyggnaden berör riksintresse för friluftslivet (Hovdala-Finjasjön) i sin nordligaste del men riksintresset bedöms inte påverkas negativt. Troligen kan nya sidovägar komma att öka tillgängligheten för friluftsliv och rekreation i området, vilket bedöms som positivt.

Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse enligt miljöbalken. Planerad vägombyggnad med viss vägbreddning men framförallt nya sidovägar kommer att ta jordbruksmark i anspråk och i viss utsträckning fragmentera markytor. Jordbruksmark kan komma att splittras upp i mindre delar vilket kan medföra försvårad brukning och ökade brukningskostnader. Till följd av stängda utfarter mot väg 23 kan det även komma att bli längre körsträckor för att ta sig till markerna. I det fortsatta arbetet utformas utbyggnadsförslaget så att tillgänglighet garanteras och brukbarhet i möjligaste mån kan upprätthållas på markytor längs aktuella vägar.

5.3. Markanvändning

Projektet och dess åtgärder kan ge upphov till viss förändrad markanvändning i direkt anslutning till väg 23 eller i dess närområden. Den främsta effekterna bedöms vara att skogs-, betes- och åkermark kan komma att tas i anspråk som vägområde. Dels kan detta komma att ske längs väg 23 där vägen behöver breddas något för att kunna bygga

2+1 vägen men den främsta påverkan kommer troligen ske i anslutning till det parallella vägnätet där helt nya sidovägar kan bli aktuella.

5.4. Boendemiljö

5.4.1. Buller

Flera bostadshus ligger i nära anslutning till befintlig väg och utsätts därmed för trafikbuller. Höjd hastighet på väg 23 (från 80 km/h till 100 km/h) kommer att innebära högre bullernivåer från vägtrafiken efter ombyggnaden. Nya sidovägar kan för enstaka fastigheter också komma att innebära en tillkommande bullerkälla.

En detaljerad bullerberäkning kommer att utföras för det föreslagna utbyggnadsalternativet. Beräkningen ska påvisa om överskridanden av riktvärden kommer att ske och ligga till grund för beslut om vilken typ av bullerskyddsåtgärd som kan bli aktuella för respektive fastighet. Riktvärden för planeringsfall "Väsentlig ombyggnad" antas bli aktuella att tillämpa.

5.4.2. Barriärer

Projektet och dess åtgärder bedöms innebära både en ökad och en minskad barriärverkan.

Under byggtiden är det troligt att barriärverken av väg 23 ökar då byggprocessen kommer innebära begränsningar i framkomlighet, uppställning av tunga maskiner med mera. Byggområdena i sig kan också upplevas som barriärer då dessa generellt sett inte får korsas.

Det är även möjligt att parallellvägar tillfälligt får en ökad barriärverkan under byggtiden om dessa användas för att leda om trafiken.

Mittsepareringen av väg 23 kommer ge en ökad barriäreffekt för alla trafikanter som har för avsikt att korsa vägen då detta inte längre kommer vara möjligt längs stora delar av sträckan. Å andra sidan planeras det åtgärder med syfte att underlätta korsandet av väg 23, såväl i Tjörnarps som mellan Sösdala och Norra Mellby, främst anpassat för gång och cykeltrafikanter. Detta bedöms minska barriärverkan avsevärt för denna grupp i dessa punkter om planskilda korsningar anläggs.

I samband med breddningen av körytan försvinner den vägren som idag kan användas av oskyddade trafikanter som har för avsikt att färdas längs med väg 23. Nya sidovägar och sammankopplingar av befintligt sidovägnät kan medföra nya och förbättrade möjligheter att som oskyddad trafikant röra sig längs med väg 23. Det finns dock risk för att det på vissa delar utmed den aktuella sträckan inte längre kommer vara möjligt för oskyddade trafikanter att röra sig utmed sträckan.

Sammantaget bedöms planerade åtgärder ge en viss minskad barriärverkan för oskyddade trafikanter medan den generellt bedöms öka för främst boende och lantbrukare som ska nå sina fastigheter.

5.5. Landskapsbild

Då det generellt endast krävs en liten breddning av väg 23 för ombyggnation till 2+1 väg bedöms den upplevda effekten av ett breddat vägrum i landskapet bli begränsad. Nya sidovägar och eventuella bullerskyddsåtgärder kommer dock att innebära effekter för landskapsbild. Stor omsorg kommer läggas på att anpassa nya sidovägar till landskapet och dess natur- och kulturmiljövärden.

Störst påverkan och negativ effekt på landskapsbild bedöms uppkomma om planskilda korsningar på broar över väg 23 blir aktuella.

5.6. Kulturmiljö

Alla fornlämningar är skyddade enligt Kulturmiljölagen (KML). Aktuell vägsträcka kantas av en mängd fornlämning och passerar genom utpekade värdefulla regionala kulturmiljöer. Markintrång bör ske med hänsyn till lagskyddade fornlämningar och värdefulla kulturmiljöer samt by- och agrara strukturer, siktlinjer för att minimera påverkan i kulturmiljön.

Anläggande av mitträckeseparerad väg, sträckan Tjörnarps-Sandåkra, innebär att vägområdet utvidgas och därmed markintrång i intilliggande markområden vilket riskerar innebära att intrång sker i lagskyddade lämningar. Projektet innebär även anläggande av sidovägar samt gång- och cykelvägar. För sidovägnätet avses att så långt som möjligt nyttja befintliga vägar vilket innebär att nya markingrepp minimeras samt att äldre vägstråk i landskapet bevaras.

Effekterna avseende fornlämningar är svåra att förutsäga innan exakt utformning av väg 23 samt lokalisering av sidovägar och gång- och cykelvägar har valts, men förutsättningar finns att så långt som möjligt undvika intrång i fornlämningar samt andra kulturmiljövärden.

Väg 23 passerar genom tre kulturmiljöer vilka är utpekade i det regionala kulturmiljöprogrammet. Passager genom dessa områden bör ske med stor omsorg och anpassning för att inte allvarligt skada miljöernas ingående värden. Särskilt känslig är passagen genom Vätteryds gravfält som ligger i omedelbar anslutning till väg 23.

Planerade åtgärder riskerar att påverka möjligheten att förstå och uppleva landskapets kulturmiljövärden. Därför är utformning och lokalisering av väg och byggnadsverk av särskild vikt, liksom lokalisering av bullerskyddsåtgärder respektive faunastängsel. Planerade åtgärder bör därför anpassas så långt som möjligt med hänsyn till kulturmiljön.

Sammantaget bedöms projektets effekter för kulturmiljön bli måttligt negativa genom den hänsyn som avses att tas i projekteringen till fornlämningar och övriga kulturmiljöer.

5.7. Naturmiljö

Vägutbyggnaden kommer att innebära intrång i naturvärden utmed sträckan, dels till följd av en viss breddning av väg 23, men troligen i större omfattning till följd av nya

sidovägar. Utmed sträckan finns också ett antal biotopskyddade objekt varav några kan komma att beröras. Även strandskyddade områden utmed Tomestorpsån och dess biflöden kommer att beröras.

Naturvärdesinventeringen har också påvisat att det i anslutning till vägen finns ett antal arter som är skyddade enligt artskyddsförordningen. Sidovägarnas lokalisering och utformning kommer att anpassas till de arter som omfattas av artskyddsförordningen då dessas livsmiljö inte får påverkas negativt. En eventuell konflikt med arters livsmiljö samt behov av skyddsåtgärder kommer utredas vidare.

5.7.1. Faunastråk

För att förhindra viltolyckor och för att passagerna för faunan ska bli effektiva bedöms hela eller större delar av vägsträckan behöva stängslas med faunastängsel. Nytt stängsel bör anslutas till befintligt stängsel söder om Tjörnarp. En risk som uppstår när man stängslar är att man flyttar olyckorna till den plats där stängslet tar slut, i det här fallet norr om Sandåkra. Finns goda passagemöjligheter på den stängslade sträckan minskar dock den risken.

Efter ombyggnationen bedöms vägen bli en stark till total barriär för fauna eftersom hastigheten höjs, trafikmängderna bedöms generellt öka på alla vägar och hela eller stora delar av sträckan antas stängslas. För att mildra barriäreffekten för faunan behöver en rad åtgärder vidtas. Enligt riktlinjer ska en faunapassage finnas i medel var fjärde kilometer. För väg 23 skulle det inom utredningsområdet exempelvis kunna betyda en passage vid Sandåkra, en vid Oskarsfarm, en vid Vätteryd och en vid Tjörnarp (ungefärliga platser). I det fortsatta arbetet i projektet kommer frågan hanteras vidare och åtgärder arbetas in i utbyggnadsförslaget.

5.8. Rekreation och friluftsliv

Projektet och dess åtgärder bedöms ge minimal inverkan på de rekreativa områdena som finns i omgivningarna runt utredningsområdet.

I direkt anslutning till vägen kan projektet ge en positiv inverkan på möjligheten till rekreation och friluftsliv i området i samband med att lokalvägnätet byggs ut och att fler gång- och cykelpassager över eller under vägen anläggs.

5.9. Förorenade områden

Om markföroreningar kommer att hittas utmed sträckan ska dessa hanteras utifrån de regler som gäller och de krav som tillsynsmyndigheterna kan komma att ställa. Det bedöms kunna innebära en positiv effekt om föroreningar avlägsnas och tas om hand.

Eventuella föroreningsutsläpp i samband med trafikolyckor och diffus föroreningsspridning av förorenat dagvatten från vägbanor bedöms också utgöra risker för markföroreningar längs hela vägsträckan.

5.10. Vatten

Utbyggnadsförslaget berör vattendrag samt grundvattenförekomster med miljö kvalitetsnormer för vatten. Väg dagvattnet föreslås huvudsakligen tas om hand via öppna dagvattenlösningar där vattnet kan renas vid passage av vägs slänter och vägdiken. I det fortsatta arbetet kommer utredas hur väg dagvattnet ska tas om hand på bästa sätt samt om det föreligger behov av specifika fördröjnings- eller reningsåtgärder. Beträffande åtgärder för att skydda de kommunala grundvattentäkterna – se kapitel 5.12 Risker.

5.11. Klimat

Klimatförändringar i form av ökade vattenståndsvariationer och mer intensiva regn bedöms ha liten påverkan på planerade väg ombyggnader. Viss dämning har påvisats och det bör i det fortsatta arbetet diskuteras vilken dimensioneringsförutsättning som ska användas för vägtrummor.

5.12. Risker

Eventuella föroreningsutsläpp i samband med olyckor med farligt gods, trafikolyckor och diffus förorenings spridning av förorenat dagvatten från vägbanor bedöms utgöra risker i området, inte minst för förorening av vattentäkterna. Vid ombyggnad av vägen kommer, om behov finns, att vidtas skyddsåtgärder inom vattentäckernas skyddsområden för att minska föroreningsrisken.

I det fortsatta arbetet kommer olycksrisker i bygg- och driftsskede och knutet till planerad anläggning att belysas. Detta med utgångspunkt i effekter för människor, miljö och egendom.

5.13. Trafik

Effekterna för motortrafiken längs väg 23 bedöms enbart vara av positiv karaktär efter projektets färdigställande. Trafiksäkerheten längs sträckan bedöms öka, framkomligheten förbättras och därmed även restiden kortas. Under byggtiden kommer det finnas vissa begränsningar i framkomlighet på sträckan.

Projektet och dess åtgärder kan möjligen ha en negativ inverkan på den trafik som idag nyttjar någon av de många anslutande vägarna längs sträckan för att nå sin målpunkt. Dessa fordon kommer i många fall behöva ändra sin körväg i samband med att anslutningar till väg 23 tas bort. Hur stor denna förändring kommer att vara kan komma att variera från fall till fall.

Det är även möjligt att vägar i lokalvägnätet (sidovägar) får en försämrad tillgänglighet och framkomlighet under byggtiden i de fall dessa vägar kan komma att användas som byggvägar.

Trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna som har för avsikt att korsa vägen bedöms förbättras avsevärt om planskilda passager anläggs. Möjligheten att använda det parallella lokalvägnätet som oskyddad trafikant kommer öka i samband med

ombyggnationen. Detta bedöms ge positiva effekter på trafiksäkerheten för denna grupp jämfört med att röra sig längs med väg 23.

5.14. Byggnadsverk

De befintliga byggnadsverken på sträckan (tre brolägen, se figur 17) kommer behålla sin nuvarande utformning med undantag för mindre justeringar, exempelvis nödvändiga breddningar.

På sträckan planeras det för en planskildhet i Tjörnarp och med det ytterligare ett byggnadsverk. Om denna kommer att gå under väg 23 (konstruktion med vägbro) eller över väg 23 (konstruktion med gång- och cykelbro) utreds vidare. Det kan även komma att aktualiseras ytterligare ett byggnadsverk längs sträckan, om det fortsatta arbetet visar att gång- och cykelvägsförbindelsen mellan Sösdala och Norra Mellby ska ske planskilt från väg 23.

6. Åtgärder

Vid framtida utformning av vägsträckan samt åtgärder inom dess influensområde kommer anpassning ske efter framförallt fornlämningar och naturmiljön i närområdet.

Behovet av bullerskyddsåtgärder längs med sträckan kommer utredas i samband med att bullerberäkningar utförs i projektet. Beräkningarna ska påvisa om överskridanden av riktvärden kommer att ske och ligga till grund för beslut om vilken typ av bullerskyddsåtgärd som kan bli aktuella för respektive fastighet. Åtgärder kan vara aktuella både längs längre sträckor och på enskilda fastigheter.

Inom ramen för vägplanen har en passageplan för fauna tagits fram. Behovet av faunaåtgärder kommer att utredas vidare under projektets gång.

Vid ombyggnad av vägen kommer, om behov föreligger, skyddsåtgärder att vidtas inom vattentäckernas skyddsområden. Åtgärderna görs för att minska föroreningsrisken vid eventuella föroreningsutsläpp i samband med trafikolyckor samt från diffus föroreningsspridning av dagvatten från vägbanor.

Jordmassor kommer att återanvändas inom området i möjligaste mån liksom avbaningsmassor från befintlig naturmark, som används för återställning och naturlig återetablering av vegetation efter byggskedet.

7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Miljövärden finns inom utredningsområdet vilka kan påverkas negativt eller förstöras. Projektet medför intrång och påverkan på jordbruksmark, naturvärden och kulturmiljövärden. I nuläget kan inte heller påverkan på arter som skyddas i artskyddsförordningen uteslutas. Härutöver påverkas boendemiljön, främst till följd av

ökade bullernivåer då hastigheten på väg 23 höjs, men även till följd av barriäreffekter då infartsvägar stängs och nya infarter anordnas samt en påverkan på landskapsbilden. Väg 23 passerar även genom två skyddsområden för kommunala vattentäkt, vilket kan komma att kräva skyddsåtgärder beträffande vägens utformning och hantering av vägdagvatten.

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 samrådskrets 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 kommer att beskrivas i projektets samrådsredogörelse.

8.2. Viktiga frågeställningar

8.2.1. Placering och utformning av anslutningar och lokalvägar

Nuvarande anslutningar ska i möjligaste mån reduceras i antal och samlokaliseras till ett fåtal punkter. Valda lösningar bör inte medföra oskäligt långa färdvägar för brukarna och heller inte bidra i allt för hög grad till ytterligare fragmentering av jordbruksmarken. Om möjligt ska negativ påverkan för kultur- och naturmiljövärden undvikas. Detta bedöms utgöra den enskilt största utmaningen i projektet. Ett exempel på detta är om och hur vägen kan byggas om vid Vätteryds gravfält och hur det görs tillgängligt för besök, samtidigt som de visuella inträngen i den miljön minimeras. Inte minst med tanke på att intrång i Vätteryd med tillhörande skyddsområde kräver tillstånd och att det inte är någon självklarhet att ett sådant tillstånd medges.

8.2.2. Påverkan på landskapsbild och kulturmiljö

I valet av lösningar bör frågan ges utrymme. Exempel på detta är möjlig inriktning för planskildhet i Tjörnarp, där bro över väg 23 utgör ett av möjliga alternativ. Ett annat är bullerreducerande åtgärder som skulle kunna bestå av bullerskyddsskärmar.

8.2.3. Trafikering under byggtid

Stor vikt ska läggas vid att minimera den påverkan som uppstår i produktionsskedet, såväl för trafikanter som för boendemiljön i området.

Källor

Arkeologerna, 2018. Väg 23 mellan Ekeröd-Sandåkra. Rapport 2018:35. Arkeologisk utredning steg 1, 2017.

Burenhult, G. 1983. Arkeologi i Sverige. Samhällsbyggare och handelsmän.

Enetjärn natur AB, 2018. Inventering och bedömning av naturvärde - Väg 23 - Utredning inför projektering av mötesfri väg mellan Höör och Hässleholm.

Digitala källor

Riksantikvarieämbete, Fornsök, FMIS. Hämtad 2018-10-09.

<http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html>

Länsstyrelsen Skåne. 2018. *Kulturmiljöprogram för Skåne*. Länsstyrelsen Skåne.

<https://www.lansstyrelsen.se/skane/besok-och-upptack/kulturmiljoprogram.html>
(Hämtad 2018-12-07).

www.viss.lansstyrelsen.se

www.lansstyrelsen.se/skane/

www.naturvardsverket.se

www.artportalen.se/

www.trafikverket.se/



Trafikverket, Box 366, 201 23 Malmö. Besöksadress: Gibraltargatan 7
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se