

Lv 1788, Hjärnarp – Munka Ljungby, ny GC-väg, Ängelholms kommun, Skåne län

Vägplan

Samrådsunderlag 2025-02-04



Trafikverket

Postadress: Björkhemsvägen 17, 291 54 Kristianstad

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 2 Intern

Dokumenttitel: Samrådsunderlag

Författare: WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2025-02-04

Ärendenummer: TÄHS-2024-000370

Uppdragsnummer: 173534

Version: 1

Kontaktperson: Hannah Berg, Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning	5
2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och mål	6
2.1 Bakgrund	6
2.2 Ändamål och mål	6
2.3 Projekt mål	7
2.4 Tidigare utredningar och beslut	7
2.5 Projektets planläggning	7
2.5.1 Planprocess enligt Väglagen	7
2.5.2 Detaljplaneprocess	8
3 Förutsättningar	9
3.1 Vägen funktion och standard	9
3.2 Trafik och användargrupper	11
3.2.1 Biltrafik	11
3.2.2 Kollektivtrafik	12
3.2.3 Gång- och cykeltrafik	13
3.3 Miljö och människors hälsa	16
3.3.1 Skyddade områden	16
3.3.2 Riksintresse	21
3.3.3 Grundvatten med miljökvalitetsnormer	23
3.3.4 Naturvärden	24
3.3.5 Invasiva arter	29
3.3.6 Fornlämningar	31
4 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	34
4.1 Val av lokalisering	34
4.1.1 Längs västra sidan av Lv 1788	34
4.1.2 Längs östra sidan av Lv 1788	34
4.2 Val av utformning	34
5 Underlagsmaterial och källor	39

Bilagor:

Bilaga 1: Utformningsplaner, 101T0101 – 101T0102, Skala 1:1000.

Bilaga 2: Utformnings- och samordningsplaner, typsektioner, 101T0401 – 101T0408, Skala 1:200 respektive 1:50.

Bilaga 3: Förslag till samordnat busshållplatsläge, 101T0501, Skala 1:200.

1 Sammanfattning

Befintlig Lv 1788, delen mellan Toarp/Tåstarp och Hillarp, är ca 1,3 km och utgörs av en landsväg som är ca 6,5 m bred (målad vägbredd ca 6 m). Längs sträckan saknas en separat gång- och cykelväg, vilket gör att gående och cyklister är hänvisade till att köra i blandtrafik.

Skyltad hastigheten är 70 km/h längs hela sträckan och trafikeras söder om korsningen med Lv 1789 av ca 1920 fordon/dygn (ca 12 % tung trafik) och norr om korsningen av ca 1700 fordon/dygn (ca 9 % tung trafik)

År 2045 beräknas trafiken söder om korsningen med Lv 1789 uppgå till ca 2570 fordon/dygn (13 % tung trafik och norr om korsningen till ca 2280 fordon/dygn (10 %) tung trafik.

Den nya gång- och cykelvägen planeras att byggas 2,5 m bred, i huvudsak friliggande från Lv 1788.

Objektet innebär även att fyra nya busshållplatser (två i vardera riktningen) kommer att anläggas, vilka ersätter fyra befintliga busshållplatser, vilka endast består av busshållplatsskyltar (körbanehållplatser).

Inom projektet finns två busshållplatser, Tåstarp Kyrkan och Tåstarp Backvägen. Dagens utformning består endast av busshållplatsskyltar utan plattform. Planen är att dessa förses med plattformar respektive en enklare väntyta (Tåstarp Kyrkan, östra sidan). För läget Tåstarp Kyrkan utreds också möjligheten att samordna denna med Tåstarp Hjärnarpsvägen i ett nytt läge strax norr om Tåstarps bibliotek

Den planerade gång- och cykelvägen kommer att bidra till att öka trafiksäkerheten för gående och cyklister längs aktuell sträcka. Den kommer även att vara gen med små höjdskillnader, vilket ökar sannolikheten för att den kommer att nyttjas av gående och cyklister.

Ombyggnaden av busshållplatserna främjar trafiksäkerheten då resenärer inte längre behöver gå på Lv 1788 fram till/från busshållplatsen eller stå på vägen och vänta på bussen.

Projektet kommer bland annat att innebära att ny mark i direkt närhet till Lv 1788 behöver tas i anspråk, vilken till största del består av åkermark.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och mål

2.1 Bakgrund

Den övergripande bristen på aktuell vägsträcka längs Lv 1788 (Gånarpsvägen) är att det saknas trafiksäkra sätt för gående och cyklister att ta sig fram längs vägen på grund av hög hastighet och stora trafikflöden.

Gående och cyklister tvingas i dag att gå eller cykla i blandtrafik.



Figur 1. I nuläget trafikeras aktuell vägsträcka av blandtrafik.

Det finns behov av att kunna cykla till arbetet samt i rekreations- och turismsyfte mellan Hjärnarp och Munka Ljungby.

Genom att lösa bristen längs aktuell vägsträcka tillskapas möjligheten att på ett trafiksäkert sätt gå eller cykla mellan orterna Toarp/Tåstarp och Munka Ljungby på enskilda vägar samt kommunala och statliga cykelvägar.

Aktuellt projekt är med i Region Skånes transportinfrastrukturplan för Skåne 2022 - 2033.

2.2 Ändamål och mål

Projektet syfte/ändamål är att:

- Knyta samman befintliga cykelvägar med varandra.
- Bidra till att det upplevs trafiksäkert att cykla längs cykelvägen mellan Munka Ljungby och Hjärnarp.
- Möjliggöra cykelpendling samt cykling i rekreations- och turismsyfte.
- Öka tillgängligheten till busshållplatserna på sträckan.

2.3 Projekt mål

Projekt målet är att:

- Gång- och cykelvägen ska utformas så att fler använder cykel som färdmedel genom att den görs tillgänglig, trygg och inbjudande.
- Minimera projektets klimatpåverkan genom att utforma gång- och cykelvägen så att den följer terrängen samt genom att, så långt som möjligt, bygga direkt på den ytliga humushaltiga jorden.
- Verka för biologisk mångfald genom att gynna naturligt förekommande arter och upplevelsevärden längs den nya gång- och cykelvägen. Detta görs bland annat genom att bibehålla befintliga väglänter och att nya slänter förses med tillvaratagna avbaningsmassor där det är möjligt.

2.4 Tidigare utredningar och beslut

Bland tidigare utredningar som berör aktuellt vägavsnitt finns bland annat följande:

Åtgärdsvalsstudie för cykelvägsplan för Skåne 2018 - 2029, Region Skåne.

Cykelvägsplan för Skåne 2018 - 2029, Region Skåne.

Åtgärdsvalsstudie - Cykel, Ängelholms kommun

- Strövelstorp – Hasslarp
- Pomona – Östra Kvarn
- Munka Ljungby - Hjärnarp
- Margretetorp – Båstads kommungräns,
2015-11-11, TRV 2015/98478

Förstudie, gång- och cykelväg vid Tåstarp, väg 1788, Ängelholms kommun, Skåne län, Samrådshandling, 2011-03-31, Trafikverket

2.5 Projektets planläggning

2.5.1 Planprocess enligt Väglagen

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.



Figur 2. Trafikverkets planläggningsprocess.

2.5.2 Detaljplaneprocess

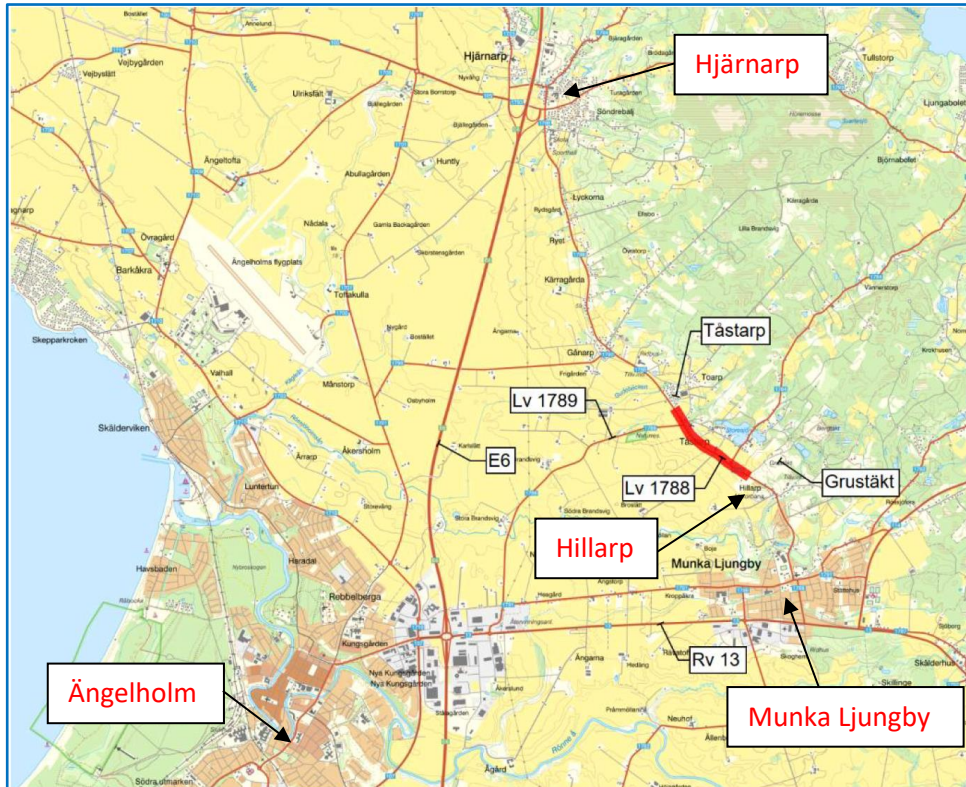
En vägplan kan inte fastställas om den strider mot gällande detaljplan/byggnadsplan.

Aktuell vägplan påverkar inte någon nu gällande detaljplan/byggnadsplan.

3 Förutsättningar

3.1 Vägen funktion och standard

Lv 1788 sträcker sig i söder från Munka Ljungby via Tåstarp till Hjärnarp i norr. Högsta tillåtna hastighet på vägen är 70 km/h.



Figur 2. Översiktspild över aktuellt område.

Vägen är belagd med asfalt och har en bredd av ca 6,5 m (målad vägbredd är ca 6,0 m).



Figur 3. Lv 1788 i anslutning till korsningen med Lv 1789.

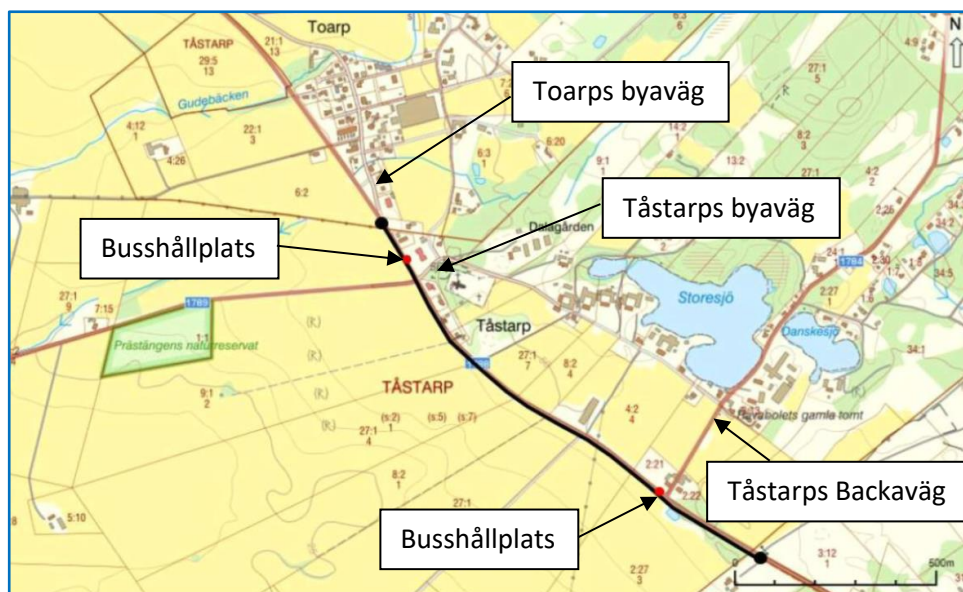
I Tåstarp ansluter Lv 1789 till Lv 1788 via en trevägskorsning.



Figur 4. Lv 1789 i anslutning till korsningen med Lv 1788.

I övrigt längs aktuell sträcka av Lv 1788 utgörs anslutningarna till vägen på dess västra sida av en enskild väg, en gårdsanslutning och av fyra åkeranslutningar.

Längs Lv 1788 östra sida finns längst i söder en anslutningsväg till en grus- och bergtäkt. Längs sträckningen norr ut finns två väganslutningar (Tåstarps Backaväg och Tåstarps byaväg) som bland annat leder till bostadsområdena som ligger ca 250 m öster om vägen och till Tåstarps kyrka samt två mindre grusvägar.



Figur 5. Aktuell berörd delsträcka längs med Lv 1788 (Gånarpsvägen).

3.2 Trafik och användargrupper

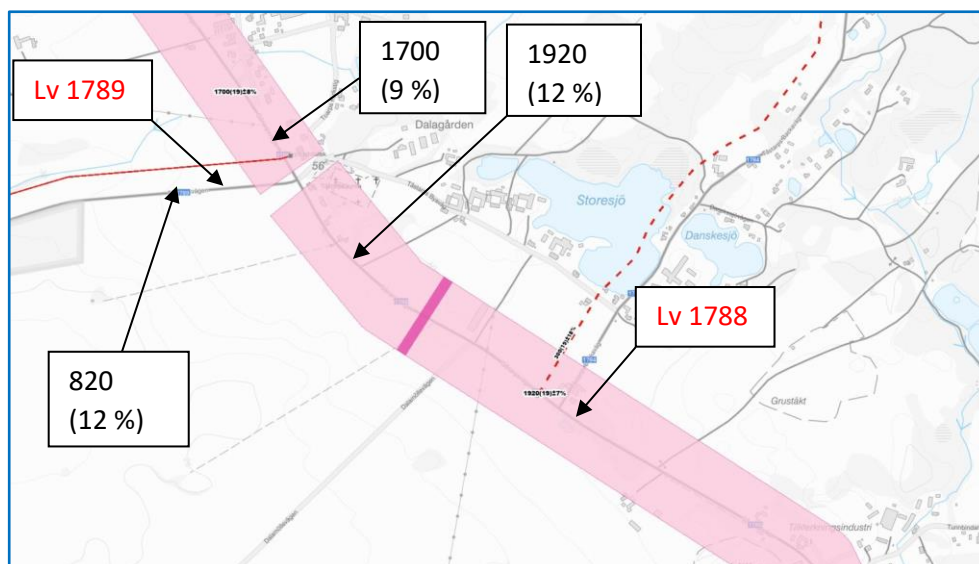
3.2.1 Biltrafik

Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) på Lv 1788 söder om korsningen med Lv 1789 uppgick år 2019 till ca 1920 fordon/dygn (varav ca 12 % tung trafik) och norr om korsningen till ca 1700 fordon/dygn (varav ca 9 % tung trafik).

För Lv 1789 uppgick årsmedeldygnstrafiken år 2020 till ca 820 fordon/dygn (varav ca 12 % tung trafik).

För prognosåret 2045 har dessa trafiksiffror räknats upp med hjälp av Trafikverkets generella uppräkningsstal. För Lv 1788 beräknas trafiken söder om korsningen med Lv 1789 då uppgå till ca 2570 fordon/dygn varav ca 13 % tung trafik och norr om korsningen till ca 2280 fordon/dygn varav ca 10 % tung trafik.

För Lv 1789 beräknas trafiken år 2045 uppgå till ca 1100 fordon/dygn varav ca 13 % tunga fordon.



Figur 6. Årsmedeldygnstrafiken på Lv 1788 (år 2019) respektive Lv 1789 (år 2020), inom parentes anges andelen tung trafik.

Under perioden 2010-01-01 till 2024-05-24 har det på aktuell vägsträcka inträffat tio polisrapporterade trafikolyckor. Olyckorna har inträffat i anslutning till korsningen Lv 1788/Lv 1789.

Sex olyckor är av typen lindrig olycka, två av typen måttlig olycka, en olycka av typen allvarlig olycka och en olycka som inte är någon personskadeolycka (viltolycka).

Fem av ovanstående olyckor är av typen korsande motorfordon, en av typen singel-motorfordon, en av typen cykel-motorfordon, en moped-motorfordon och en av typen traktor/snöskoter/terränghjuling/ motorredskap.

3.2.2 Kollektivtrafik

Aktuell vägsträcka trafikeras av Skånetrafiken med busslinje 507 (Svenstorp <-> Munka Ljungby <-> Ängelholms station).

Under måndag-fredag trafikeras sträckningen med ca 15 turer i respektive riktning och under lördagar med ca 6 turer i respektive riktning. Under söndagar och helgdagar förekommer ingen busstrafik.

Inom berörd del av Lv 1788 finns två busshållplatser (Tåstarp Backvägen respektive Tåstarp Kyrkan) i respektive riktning.

Busshållplatserna utgörs endast av en busshållplatsskylt (körbanehållplats) och bussen tvingas därmed att stanna på vägen när den ska ta upp/släppa av resenärer. Se även figur 7 och 8 nedan.



Figur 7. Befintliga busshållplatser Tåstarp Kyrkan som är belägna i anslutning till korsningen Lv 1788/Lv 1789 och utgörs endast av busshållplatsskyltar.



Figur 8. Befintlig busshållplats Tåstarps Backvägen (trafik mot Munka Ljungby) som är belägen i anslutning till korsningen Lv 1788/Tåstarps Backaväg utgörs av en busshållplatsskylt.

Enligt Skånetrafiken är antalet resande för busshållplatserna Tåstarp Kyrkan i medeltal 3 respektive 1 resenär under vardagar och för Tåstarp Backvägen 2 resenärer i respektive riktning.

3.2.3 Gång- och cykeltrafik

För gående och cyklister finns söder om aktuell vägsträcka en GC-väg i anslutning till korsningen till en grus- och bergtäkt (strax norr om Hillarp) som går vidare söderut och norrut finns Toarps byaväg som ansluter till Lv 1788 norr om Toarp.

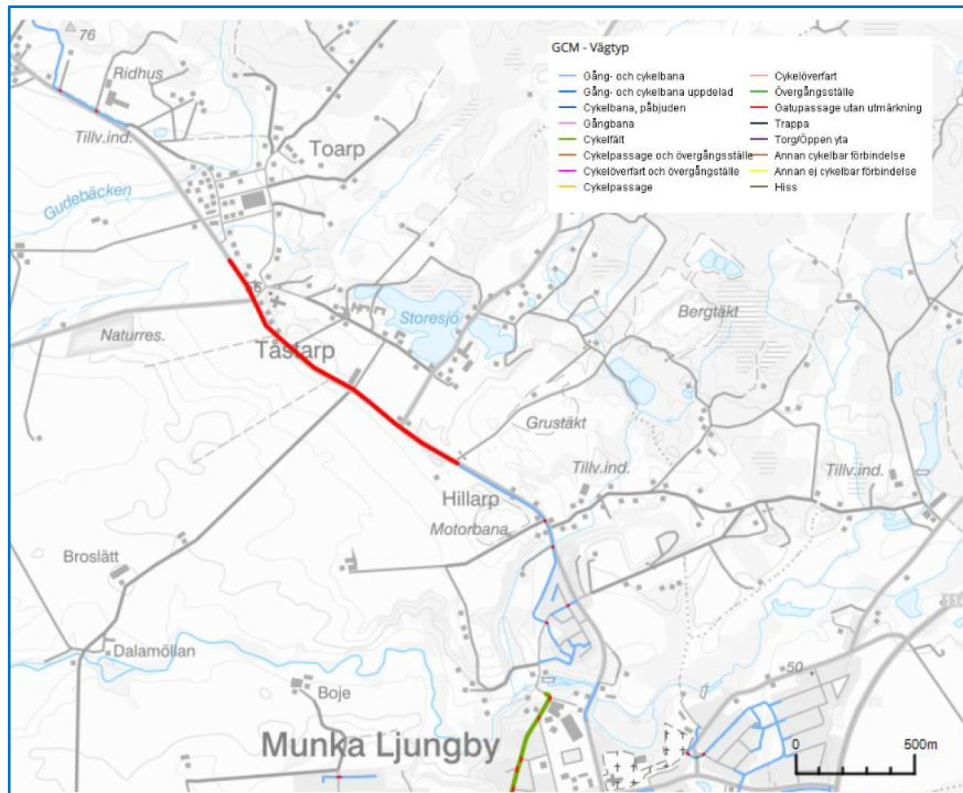


Figur 9. I söder föreslås den nya gång- och cykelvägen anslutas till befintlig gång- och cykelväg som är belägen i anslutning till Hillarp.



Figur 10. I norr föreslås den nya gång-och cykelväg anslutas till Toarps byaväg.

Aktuell sträcka utgör den ”felande länken” för att erhålla ett sammanhängande vägnät för gående och cyklister mellan Munka Ljungby och Hjärnarp. Detta medför att de längs aktuell sträcka av Lv 1788 tvingas att gå och cykla bland den övriga trafiken på vägen.

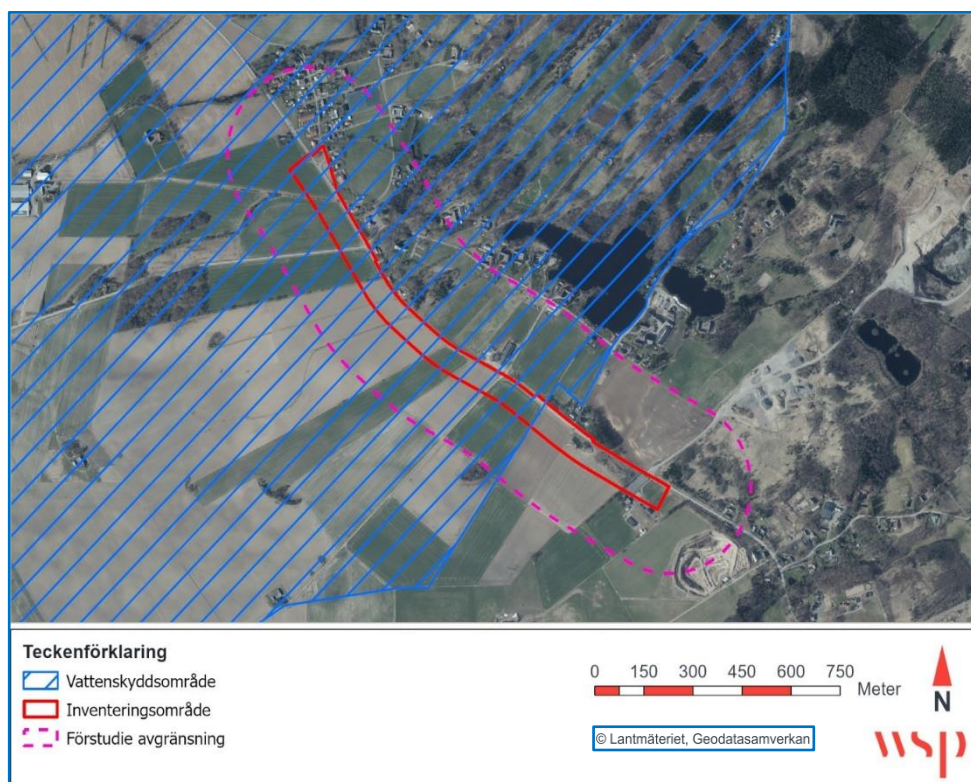


Figur 11. Befintliga GC-vägar i anslutning till aktuell delsträcka av Lv 1788. Sträckning markerad med röd linje avser aktuell delsträcka som saknar separat gång- och cykelväg. Observera att enskilda vägar ej syns i bilden.

3.3 Miljö och människors hälsa

3.3.1 Skyddade områden

Större delen av sträckan ligger inom ett vattenskyddsområde, se blåmarkerat område i figur 12 nedan (VISS, Vattenskyddsområde: Brandsvig, NVRID: 2014766).



Figur 12. Skyddade områden som berör inventeringsområdet och förstudiens avgränsning för naturvärdesinventering.

Följande två avsnitt visar de skyddade områden som omfattas av generellt biotopskydd samt strandskydd. Inga andra områdesskydd såsom naturreservat eller skogliga naturvårdsområden förekommer inom området.

3.3.1.1 Generellt biotopskydd

Totalt har åtta objekt observerats som omfattas av generellt biotopskydd. Objekten utgörs av en damm (småvatten), ett dike (småvatten), en allé, två mindre runda odlingsrösen, samt tre stenmurar (i NVI:n beskrivna som långa stenrösen).

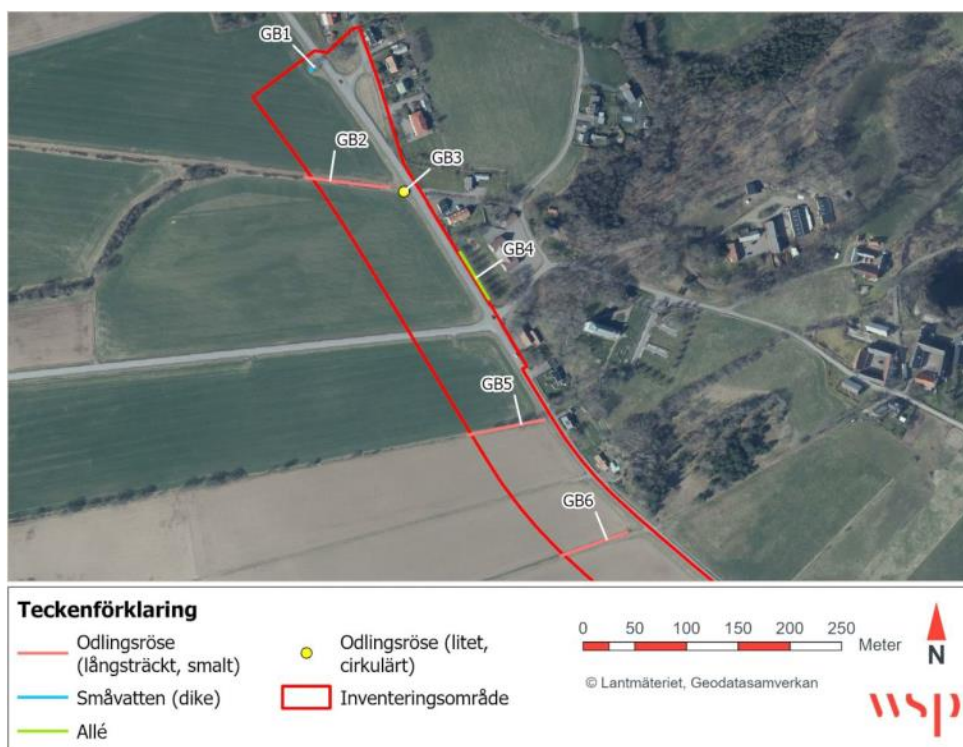
Samtliga objekt med biotopskydd bedöms hysa låga till obetydliga naturvärden. Merparten av objekten av sten är små och övervuxna av skuggande vegetation. Dammen (GB7) är utformad med vattentät duk och saknar vattenvegetation, samt har relativt grumligt vatten.

Huruvida dammen (GB7) omfattas av biotopskydd var i samband med att naturvärdesinventeringen genomfördes något osäkert. Anlagda dammar för släckning av bränder, dvs. branddammar, omfattas av biotopskydd (då arters livsmiljöer kan komma att frodas då vattnet oftast töms väldigt sällan), men bevattningsdammar omfattas inte av biotopskydd (Naturvårdsverket, 2014a).

Vid kontakt med markägare angående dammens syfte framkom det att dammen är en bevattningsdamm, vilket nu antas.

Det är även möjligt att det sydligaste odlingsröset (GB8) legat på platsen kortare tid än tre år, vilket i så fall innebär att biotopskyddet ännu inte trätt i kraft (Naturvårdsverket 2014b). Stenarna förefaller ha lagts upp på platsen relativt nyligen, men en närmare åldersbestämning av röset har inte varit möjlig.

Lindallén (GB4) består av åtta träd och befinner sig intill nordöstra busshållplatsen. Trädens naturvärde bedöms som jämförelsevis lågt då träden är relativt unga utan tydliga mikrostrukturer som skapar naturvärde.



Figur 13. Påträffade objekt i norra delen av inventeringsområdet som omfattas av generellt biotopskydd i jordbruksmark.



Figur 14. Påträffade objekt i södra delen av inventeringsområdet som omfattas av generellt biotopskydd i jordbruksmark. För båda objekten i kartan är biotopskyddet osäkert (se kommentar i text).

Tabell 1. Objekt som omfattas, eller troligen omfattas (GB6 och GB7), av generellt biotopskydd i jordbruksmark. Natur- och biotopvärdet för objekten har bedömts kvalitativt enligt en fyrgradig skala: obetydligt, lågt, måttligt, högt natur-/biotopvärde.

Kod	Typ	Beskrivning	Natur-/biotopvärde
GB1	Småvatten (dike)	Kort öppen del av dike som i övrigt är kulverterat. Skuggigt under unga lövträd	Obetydligt
GB2	Stenmur	Hög av mindre och medelstora stenar, till största del skuggad av buskar	Lågt
GB3	Odlingsröse (litet, runt)	Lågt, övervuxet röse av sten i åkerren. Lövbuskar, brännässla med mera	Obetydligt
GB4	Allé	Enkelsidig trädrad om åtta lindar strax utanför inventeringsområdets kant. Träden är relativt unga med diameter mellan ca 40–50 cm. Inga strukturer av värde noterades såsom döda grenar, stamskador eller håligheter.	Lågt

Kod	Typ	Beskrivning	Natur-/biotopvärde
GB5	Odlingsröse (långsmalt)	Något staplad sten, men mer röselik än en stenmur. Låg, knappt 0,5 m hög och knappt 0,5 m bred. Trivial flora av knylhavre. Ett par grova ekar	Lågt
GB6	Stenmur	Långsmalt röse av sten bland knylhavre och annat gräs. Övervuxet, knappt synligt. Mindre och medelstora stenar	Obetydligt
GB7	Småvatten (damm)	Anlagt småvatten, bevattningsdamm eller branddamm, med vattentät duk. Grumligt vatten, troligen av alger. Ingen vatten-vegetation. Fåtaliga träd och buskar längs kanterna	Lågt
GB8	Odlingsröse (litet, runt)	Liten ansamling av mindre stenar i hög på störd markyta nära åker	Obetydligt



Figur 15. Stenmur, GB2.



Figur 16. Odlingsröse, GB3.



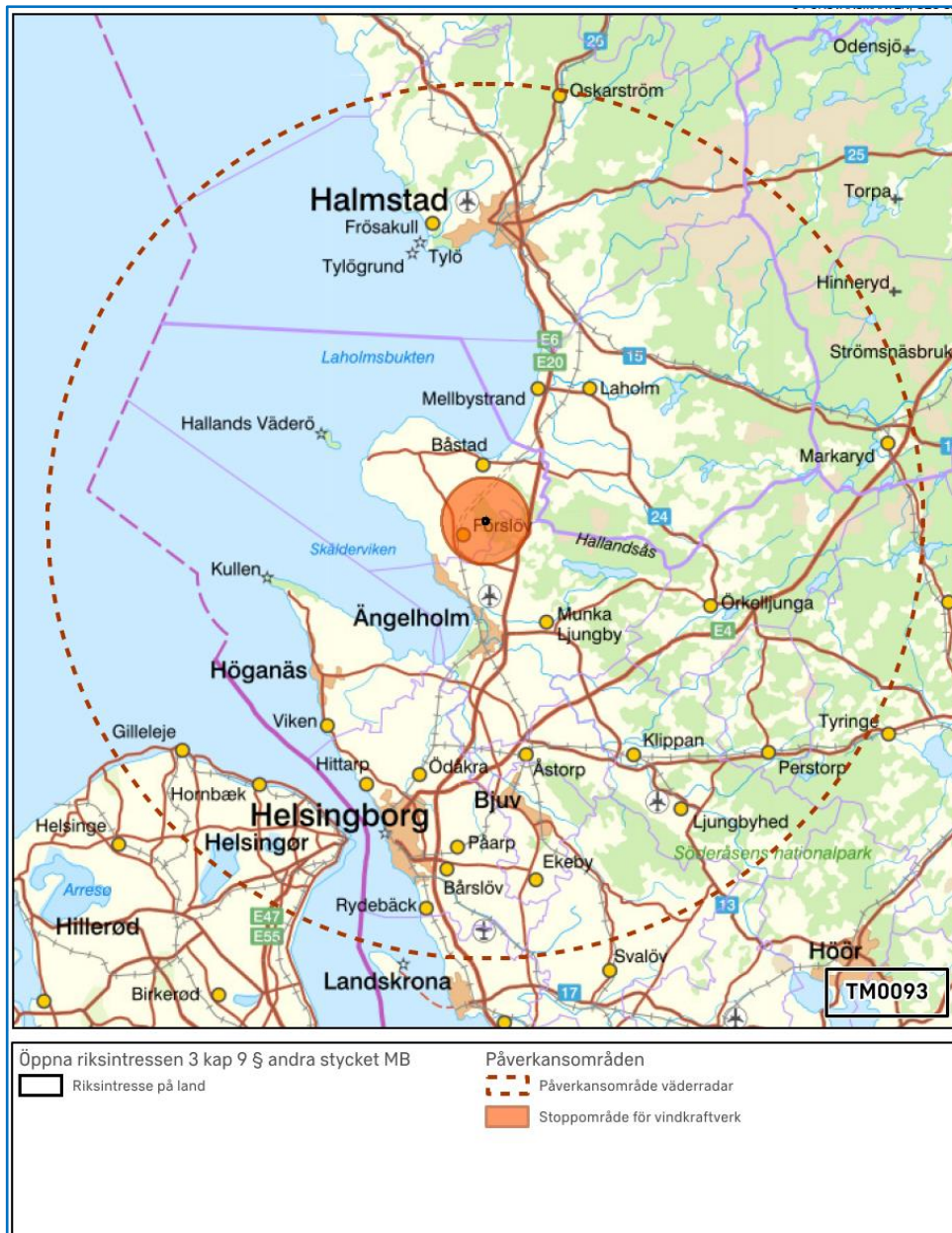
Figur 17. Bevattningsdamm GB7.



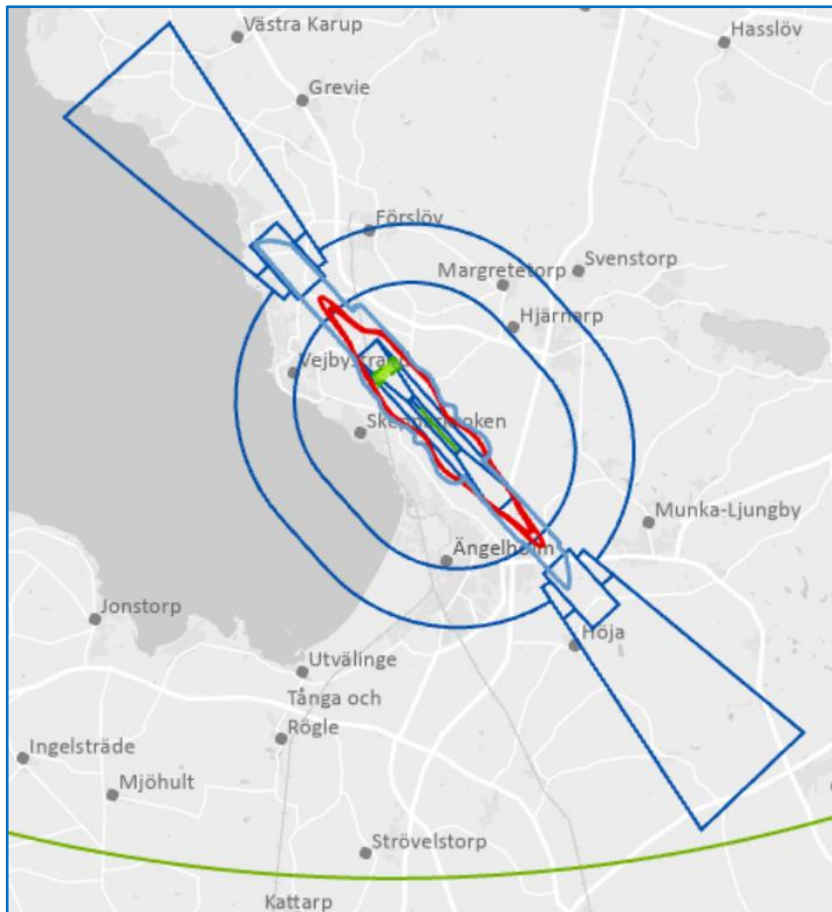
Figur 18. Lindallé, GB4.

3.3.2 Riksintresse

Hela området omfattas av ett riksintresse för totalförsvaret: *Påverkansområde för väderradar: Bjäre*, och delvis av ett riksintresse gällande influensområde med hänsyn till flyghinder, *Ängelholm*.



Figur 19. Karta över riksintresse: påverkansområde för väderradar, som området omfattas av.



Figur 20. Riksintresse gällande influensområde med hänsyn till flyghinder, Ångelholm. Sträckan mellan Hjärnarp och Munka-Ljungby är delvis inkluderad i yttre området (blå linje).

3.3.3 Grundvatten med miljö kvalitetsnormer

Aktuell sträcka befinner sig inom ett grundvattenmagasin (SE624463-131830). Miljö kvalitetsnormens kvalitetskrav kemiskt är att grundvattenförekomsten ska uppnå *god kemisk grundvattenstatus*, med tidsfristen år 2027. Det finns ett undantag för PFAS 11. Miljö kvalitetsnormens kvalitetskrav kvantitativt är att grundvattenförekomsten ska uppnå *god kvantitativ status*, också med tidsfristen 2027.

Den kvantitativa statusen för grundvattenförekomsten är god. I beskrivningen benämns den till och med som att ha utmärkta eller ovanligt goda förutsättningar.

Den kemiska statusen för grundvattenförekomsten är däremot otillfredsstillande. Detta baseras på mätningar av PFAS (11). Bedömningen baseras på 21 analyser i 3 stationer åren 2013 - 2018. Täkten i Bjällerud är förorenad av brandövningsplatser inom Ångelholms flygplatsområde och har stängts på grund av föroreningen och begränsar även framtida dricksvattenuttag.

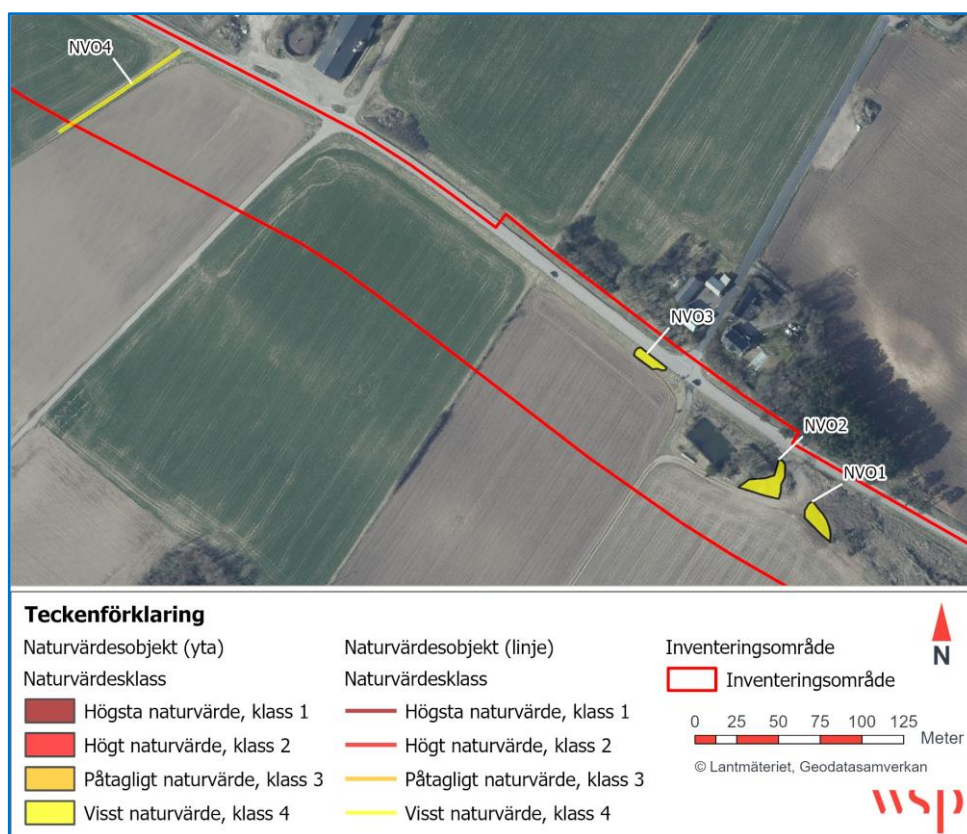
Inga ytvatten i aktuellt område berörs av miljö kvalitetsnormer.

3.3.4 Naturvärden

En naturvärdesinventering utfördes 2024-06-20 inom området markerat med rött i figur 27.

Totalt har fyra naturvärdesobjekt identifierats under naturvärdesinventeringen (NVI). Samtliga har bedömts till klass 4 – visst naturvärde, vilket är den lägsta naturvärdesklassen. Objekten utgörs av sandmiljöer och vägkanter. Naturvärdesobjekten beskrivs i detalj nedan.

Den tidigare utpekade artrika vägmiljön i norra delen av området, som klassats som ett påtagligt naturvärde (klass 3) under 2017, var nyligen slått vid fältbesöket för naturvärdesinventering. Oaktat slåttern, uppfattades väggkanten som mer gräsdominerad jämfört med bilder och beskrivning av objektet i Trafikverkets Miljöwebb (åtminstone de väggkantssträckor som ligger inom inventeringsområdet).



Figur 21. Samtliga avgränsade naturvärdesobjekt från fältinventeringen.

Objekt NVO1 är kategoriserad som sandmiljö, med en storlek på 0,018 ha. Området består av en tidigare störd, glest bevuxen mark med frilagd sand och grus. Det finns flera örter som är värdefulla för insekter, men flora-resurserna är totalt sett sparsamma. Ett mindre röse av företrädesvis mindre stenar finns upplagt i kanten av objektet och erbjuder ett visst skydd för marklevande ryggradslösa djur. Förekomsten av blottad sand och grus bedöms som lämplig för bogrävande

torrmarksinsekter. Artvärdet bedöms som obetydligt då den övergripande artrikedomen är låg, samtidigt som objektet är litet, med ringa förutsättningar för mer ekologiskt krävande naturvårdsarter.



Figur 22. Naturvärdesobjekt NVO1.

Objekt NVO2 är kategoriserad som sandmiljö, med en storlek på 0,028 ha. Området är en sandig och grusig markblotta – tidigare störd markyta, och en igenvuxen markväg. Biotopen är belägen i en lätt sluttning mot söder vilket ger ett torrt, varmt och soligt mikroklimat. Förekomsten av markblotta av sand och grus bedöms som lämplig för bogrävande torrmarksinsekter. Kring ytan och upp längs den tidigare markvägen förekommer blommande örter. Artvärdet bedöms som obetydligt då den övergripande artrikedomen är låg, samtidigt som objektet är litet, med ringa förutsättningar för mer ekologiskt krävande naturvårdsarter.



Figur 23. Naturvärdesobjekt NVO2.

Objekt NVO3 är kategoriserad som infrastruktur och bebyggd mark, 0,011 ha. Området består av en ca tre meter hög sluttning i en vägbank vänd mot sydväst. Biotopvärdet bedöms som visst med anledning av den jämförelsevis större förekomsten av tjärblomster som utnyttjas som pollen- och nektarkälla av många insekter, tillsammans med sparsam förekomst av andra blommande örter med värde för blombesökande insekter. Artvärdet bedöms som obetydligt då den övergripande artrikedomen är låg, samtidigt som objektet har begränsade förutsättningar för mer ekologiskt krävande naturvårdsarter.



Figur 24. Naturvärdesobjekt NVO3.

Objekt NVO4 är kategoriserad som infrastruktur och bebyggd mark, med en storlek på 0,004 ha. Området är en markväg mellan åkrar med en mittsträng av örtrik vegetation där särskilt vädtklint är rikligt förekommande. Biotopen bedöms utgöra en livsmiljö av visst värde för främst blombesökande insekter, speciellt i det i övrigt blomfattiga landskapet som domineras av odlad åkermark. Artvärdet bedöms som obetydligt då den övergripande artrikedomen är låg, samtidigt som objektet är litet, med ringa förutsättningar för mer ekologiskt krävande naturvårdsarter samtidigt som objektet är litet, med ringa förutsättningar för mer ekologiskt krävande naturvårdsarter.

Naturvårdsarter: Liten blåklocka (signalart ängs- och betesmarksinventeringen), gulmåra (signalart ÄB).

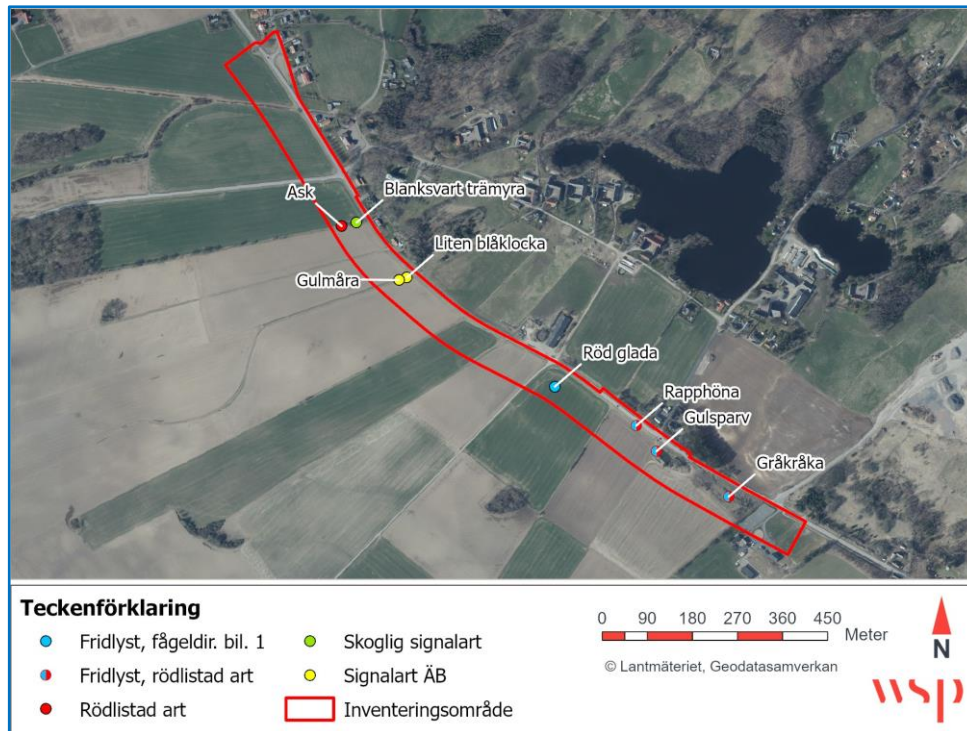


Figur 25. Naturvärdesobjekt NVO4.

Totalt har åtta naturvårdsarter observerats under naturvärdesinventeringen: ask (EN), blanksvart trämyra (skoglig signalart), gulmåra (signalart i ängs- och betesmarksinventeringen), liten blåklocka (signalart ÄoB), röd glada (fridlyst 4 §, fågeldirektivet bilaga 1), raphöna (fridlyst 4 § NT), gulsparv (fridlyst 4 §, NT), gråkråka (fridlyst 4 §, NT),

Enstaka observationer av sly och unga träd (diameter <10 cm) av ask (EN) och skogsalm (CR) har inte inkluderats i kartan. Observationerna av fåglar rörde sig främst om födosökande individer, ingen tydlig eller sannolik häckning inom inventeringsområdet noterades.

Av de tidigare påträffade naturvårdsarter eftersöktes backsippa (fridlyst, VU) i södra delen av inventeringsområdet där arten tidigare påträffats så sent som 2016. Arten påträffades dock inte.



Figur 26. Observationer av naturvårdsarter i samband med fältinventeringen. Signalart ÅOB utgör arter som används som positiva signalarter i ängs- och betesmarksinventeringen.

3.3.5 Invasiva arter

Totalt under NVI:n har fyra arter observerats under 11 observationer.

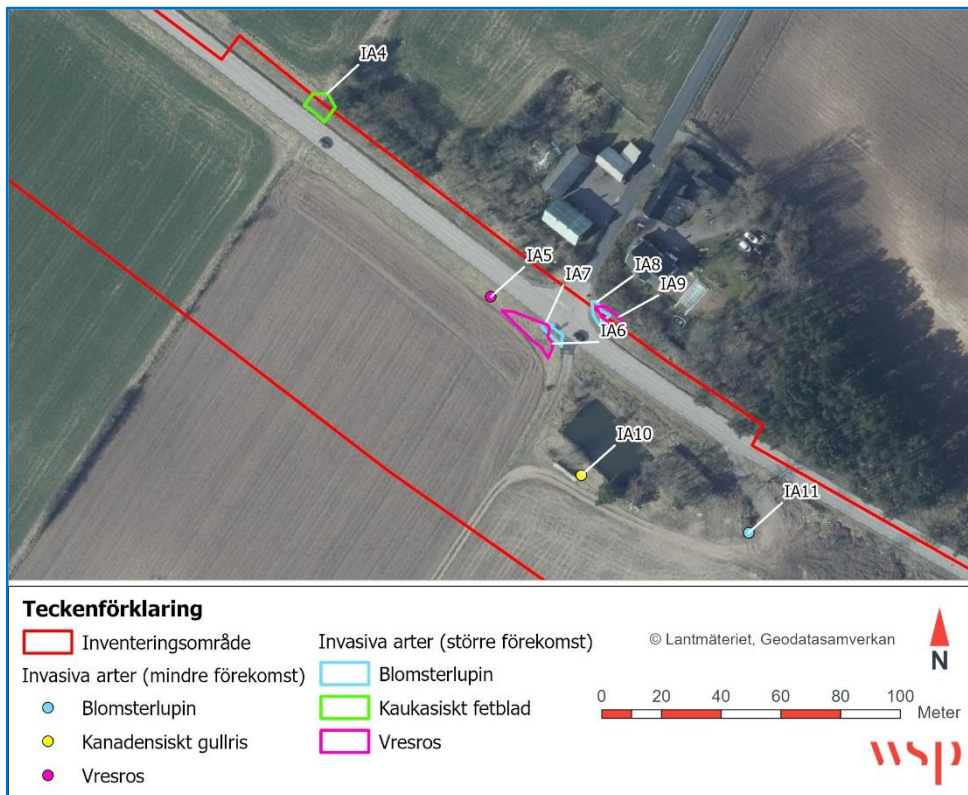
Arterna är vresros, blomsterlupin, kanadensiskt gullris samt kaukasiskt fetblad. Förekomsterna är spridda, men relativt begränsade ytmässigt per förekomst. Vresros och blomsterlupin finns dock inom framtida arbetsområde för vägen.

Ingen av de påträffade arterna omfattas av EU:s lagstiftning kring bekämpning av invasiva arter, men samtliga arter finns upptagna i Naturvårdsverkets förslag över invasiva arter i Sverige som bör omfattas av samma lagstiftning som arterna inom EU-direktivet.

Parkslide, som noterats inom inventeringsområdet enligt tidigare rapport på artportalen, eftersöktes, men påträffades ej kring den tidigare uppgivna fyndplatsen, eller på någon annan plats inom inventeringsområdet. Arten finns dock kvar på en kulle längs inventeringsområdets norra kant.



Figur 27. Observationer av främmande, invasiva arter under fältinventeringen i norra delen av inventeringsområdet.



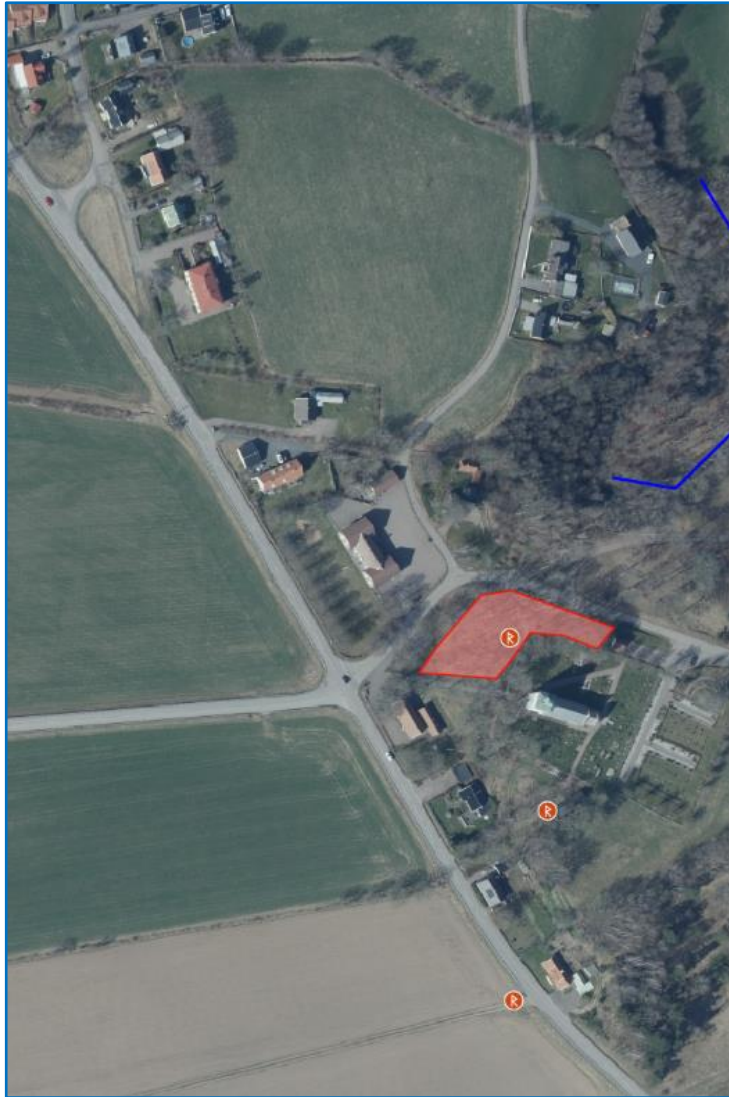
Figur 28. Observationer av främmande, invasiva arter under fältinventeringen i södra delen av inventeringsområdet.



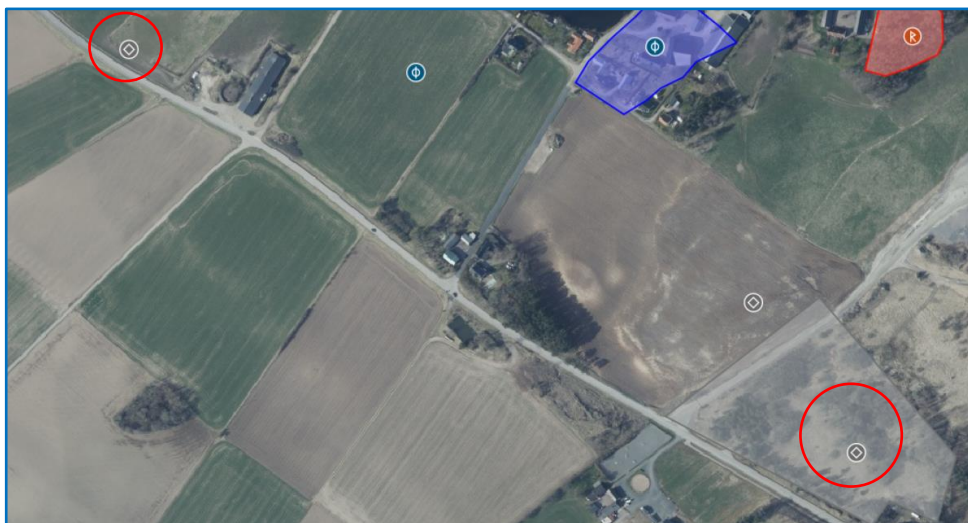
Figur 29. Överblommade blomsterlupiner, IA11.

3.3.6 Fornlämningar

Det finns totalt fem olika fornlämningar som finns inom eller i närheten av vägområdet. Se Figur för FL1–3 och Figur för FL4–5. Information om fornlämningarna är listade i Tabell 2 nedan.



Figur 30. Fornlämningar FL1-3 (från norr till syd).



Figur 31. Fornlämningar FL 4-5 (från väst till öst) inringade i rött. Övriga fornlämningar bedöms ligga utanför aktuellt område.

Tabell 2. Fornlämningar som finns i närområdet av framtida GC-väg.

Kod	Typ	Beskrivning	Intrång
FL1	Område med fossil åkermark	Fossil åkermark, vinkelformad, ca 15-40x100 m, bestående av 4 terrasserade åkerytor. Alla åkerytor är överlagrade av kyrkogården i S och ÖSÖ.	Nej
FL2	Hög	Hög. I ytan enstaka stenar. I mitten är en rund grop. I den södra kanten av högen har en kompost av trä anlagts.	Nej
FL3	Milstolpe	Milstolpe, tuktad sandsten, 0,85 m h, 0,51 m br vid basen (NNV-SSÖ) och 0,15 m tj. Profilerad överdel. I den ÖNÖ sidan är inskriften: 12. Stenen och inskriften är vittrad. På milstolpens välvda överdel är ett borrhål. Milstolpen står direkt i marken.	Nej
FL4	Grav- och bostadsplatsområde	Grav- och bostadsområde. Boplats, undersökt och borttagen år 1974. Vid avbaning för en grustäkt upptäcktes 9 härdar samt 1 brandgrav med förbrända extremitetsdelar och fragment av tandrötter.	Nej
FL5	Boplats	Inom markerat område iakttogs tre härdar. Idag är hela området utschaktat.	Nej

4 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

4.1 Val av lokalisering

4.1.1 Längs västra sidan av Lv 1788

En ny gång- och cykelväg planeras att byggas längs med Lv 1788, från sträckan strax norr om Hillarp till Tåstarp/Toarp, en sträcka om ca 1,3 km. Gång- och cykelvägen kommer att vinterväghållas. Se även **bilaga 1 – bilaga 2**.

Motivet till vald lokalisering är att befintlig GC-väg norr om Hillarp är belägen längs den västra sidan av Lv 1788, vilket gör att det känns naturligt att förlägga den nya sträckningen på samma sida.

Längs den västra sidan av Lv 1788 finns inga bostäder som berörs av den planerade GC-vägen. Däremot förekommer det vatten-, avlopps-, och optoledningar. Ledningarna bedöms i nuläget kunna bibehålls i befintligt läge.

4.1.2 Längs östra sidan av Lv 1788

Om GC-vägen skulle förläggas på östra sidan av Lv 1788 skulle det medföra betydande intrång på fastigheterna som är belägna i nära anslutning till vägen. Det skulle t.ex. medföra behov av att riva murar, häckar och även behov av att ta ned ett flertal träd.

På den östra sidan förekommer det längs delar av sträckningen även tele-, el-, belysnings-, och lågspänningsledningar, vilka skulle kunna behöva åtgärdas/flyttas vid en förläggning av GC-vägen längs den östra sidan av Lv 1788.

Om gång- och cykelvägen skulle förläggas på den östra körbanan av Lv 1788 skulle detta medföra behov av att bredda vägen väster ut. Detta skulle innebära markintrång, som i huvudsak utgörs av jordbruksmark, längs den västra sidan av Lv 1788. Skulle även medföra stort behov av fyllnadsmassor, ökat behov av räcke samt ombyggnad av det södergående körfältet för Lv 1788.

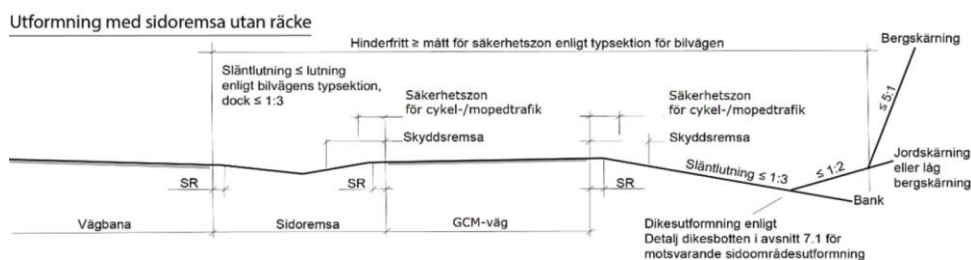
4.2 Val av utformning

Befintlig GC-väg som är belägen söder om Hillarp har en belagd vägbredd av ca 2,5 m.

Högsta tillåtna hastighet på väg Lv 1788 är i nuläget 70 km/h.

Enligt Trafikverkets dokument Krav VGU, Vägar och gators utformning 2022) ska GCM-vägar ha en bredd $\geq 2,5$ m och sidoremsans bredd mellan väg och GCM-väg utan räcke ska vid dimensionerande hastighet 80 km/h vara minst 3,0 m.

För vägar med dimensionerande hastighet som är <80 km/h, där GCM-trafik separeras med sidoremsa utan vägräcke, ska sidoremsa vara $\geq 2,0$ m Se även figur 32 och tabell 3 nedan.



Figur 32. Utdrag ur VGU 2022 (typsektion för GCM-bana/GCM-väg).

Tabell 3. Sidoremsans bredd mellan väg och GCM-väg. Minsta bredd (m) vid utformning utan räcke (utdrag ur VGU 2022).

ÅDT-DIM	VR (km/h)			
	80	100	110	120
<1000	3	4	5	13
1000 – 2000	3	5	8	13
2000 – 4000	3	5	8	13
4000 – 8000	4	8	10	13
>8000	5	8	13	13

För prognosåret 2045 beräknas trafiken för Lv 1788 söder om korsningen med Lv 1789 uppgå till ca 2570 fordon/dygn och norr om korsningen till ca 2280 fordon/dygn.

Aktuellt objekt ska i söder ansluta till befintlig GC-väg som är förlagd på ett avstånd av ca 3,0 m från Lv 1788. Med beaktande av detta och ovanstående trafikflöden föreslås att även aktuell GC-väg förläggas där så är möjligt på ett avstånd av minst 3,0 m från Lv 1788.

Gång- och cykelvägen ingår i ett huvudcykelnät och dimensioneras för minst 30 km/h.

Enligt VGU ska en GCM-väg ha en säkerhetszon för cykeltrafik på vardera sida med bredd 0,6 m där det inte får förekomma fasta objekt så som belysningsstolpar eller

murar. I de fall räckelse behövs kan denna säkerhetszon ersättas med en skyddsremsa om minst 0,3 m.

Linjeföringen för gång- och cykelvägar med en dimensionerande hastighet av 30 km/h bör eftersträva en minsta horisontalradie av 30 m, minsta konvexa vertikalradie på 600 m och minsta konkava vertikalradie på 140 m enligt VGU 9.2.1.

Det är eftersträvansvärt att hålla längslutningen under 4,0 % då nivåskillnaden kommer vara på sin höjd 4 m. Se även tabell 4 nedan.

Tabell 4. Största längslutning på cykelbana/GCM-väg (utdrag ur VGU 2022).

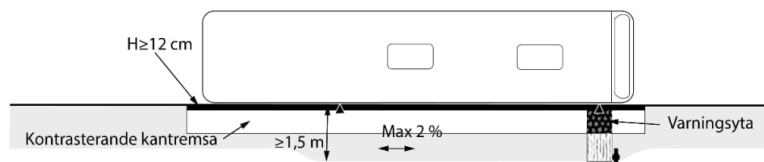
Nivåskillnad	Största lutning	Största godtagbara lutning *)
<1 m	5%	8 %
1-2 m	5 %	8 %
2-4 m	4 %	8 %
4-6 m	3 %	8 %
6-8 m	2,5 %	7 %
>8 m	2 %	7 %

Gång- och cykelväg ska ha ett tvärfall på 1–2 % med en resulterande lutning på minst 0,5 % och ej överstiga 5 %.

Aktuellt objekt omfattar inte ombyggnad av några lokalvägar.

Vägdagvattnet från GC-vägen kommer att avledas till diken/bankfot, dvs på samma sätt som befintlig väg avvattas i nuläget.

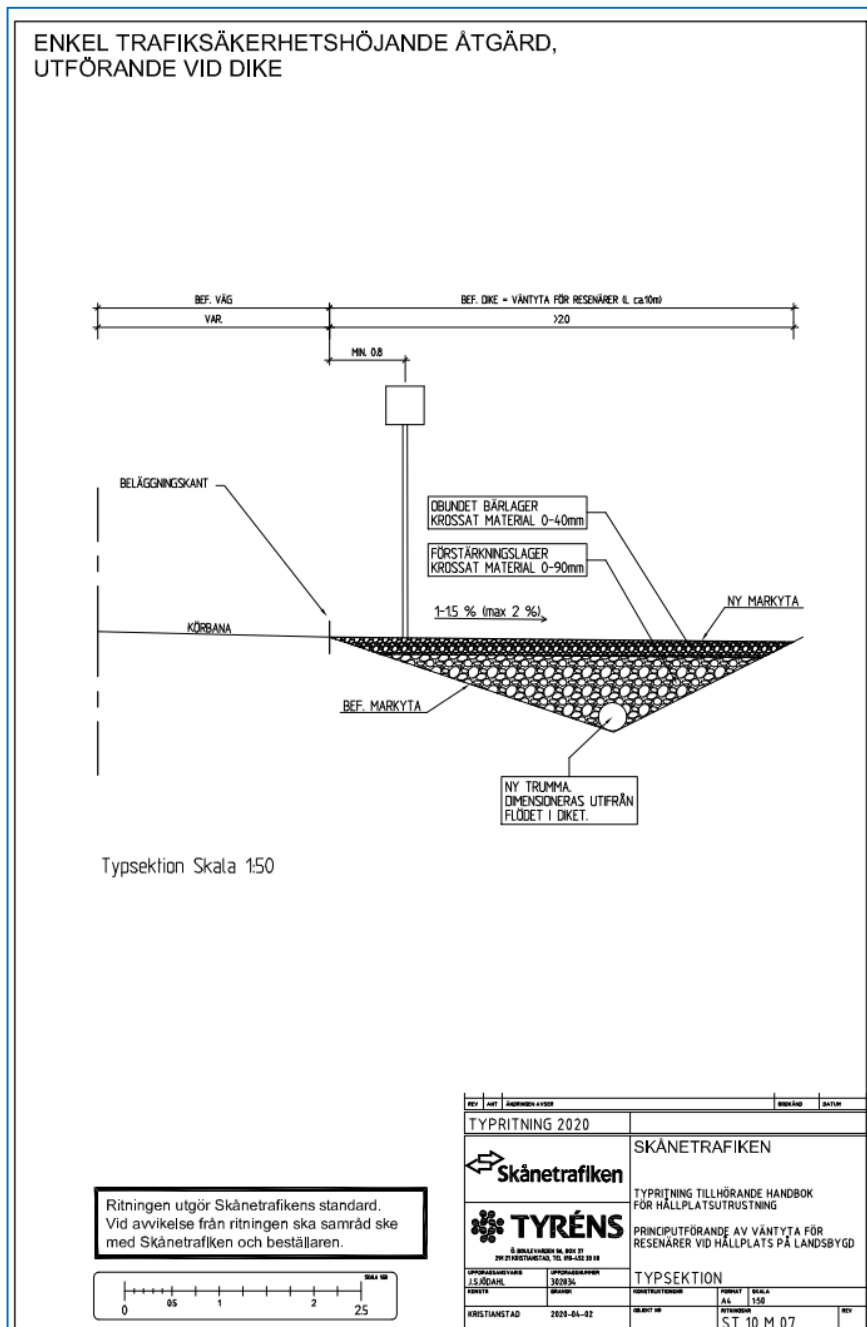
Ombyggnaden av busshållplatserna föreslås längs västra sidan av Lv 788 (busstrafik mot Munka Ljungby) utformas med en plattform, i huvudsak enligt figur 33 nedan.



Figur 33. Utdrag ur VGU 2022 (Plattform för busshållplats, typ 4).

På östra sidan av Lv 1788 föreslås med hänsyn till tillgänglig mark, att befintligt dike vid Tåstarps kyrka fylls igen och förses med en grusyta från korsningen Lv 1788/Tåstarps byväg. Detta möjliggör för resenärer att gå till/från busshållplatsen avskilt från vägen och även stå och vänta på bussen utanför körbanan.

Motivet till vald utformning är t.ex. att risk föreligger att rötterna för lindallén vid busshållplats Tåstarp Kyrkan skulle kunna ta skada om ytan hårdgörs. Se även figur 34 nedan.



Figur 34. Skånetrafikens typsektion för enkel trafiksäkerhetshöjande åtgärd, utförande vid dike.

Busshållplatsen Tåstarps Backvägen föreslås förses med en plattform och att en asfalterad yta som avskils med en kantsten anläggs längs med Lv 1788 från korsningen Lv 1788/Tåstarps Backaväg fram till busshållplatsen. Utformningen innebär ett visst markintrång på angränsande fastighet. Valet av denna utformning uppfyller också Skånetrafikens krav. Antalet resenärer är nämligen få, vilket

innebär att Skånetrafiken inte kravställer busshållplatsernas utformning (görs när antalet resenärer är ≥ 10 påstigande/dag). Däremot ska det vara tryggt och säkert att ta sig till/från busshållplatsen.

I norr har även ett alternativt samordnat busshållplatsläge studerats på den östra sidan av Lv 1788. Alternativet ersätter de befintliga busshållplatserna Tåstarp Kyrkan och Tåstarp Hjärnarpsvägen (belägen strax norr om aktuellt objekt) och som föreslås placeras strax norr om Tåstarps bibliotek.

Den gemensamma busshållplatsen på östra sidan av Lv 1788 föreslås utformas som en fickhållplats och plats för cykelparkering. Se även **bilaga 3**.

Ett förslag håller på att utredas gällande att även utforma busshållplatsen på den västra sidan av Lv 1788 med en fickhållplats med tillhörande väderskydd.

5 Underlagsmaterial och källor

Ängelholms kommuns hemsida.

Översiktsplan 2035, Ängelholms kommun, fastställd 2023-10-30.

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022 - 2033

Trafikverket, Trafikmätningar, www.trafikverket.se

Åtgärdsvalsstudie för cykelvägsplan för Skåne 2018 - 2029, Region Skåne.

Cykelvägsplan för Skåne 2018 - 2029, Region Skåne.

Åtgärdsvalsstudie - Cykel, Ängelholms kommun

- Strövelstorp – Hasslarp
- Pomona – Östra Kvarn
- Munka Ljungby - Hjärnarp
- Margretetorp – Båstads kommungräns

2015-11-11, TRV 2015/98478

Förstudie, gång- och cykelväg vid Tåstarp, väg 1788, Ängelholms kommun, Skåne län, Samrådshandling, 2011-03-31, Trafikverket

SGUs kartvisare, Sveriges geologiska undersökning,
<https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jordarter-25-100.html>

Fornsök, Riksantikvarieämbetet, <https://app.raa.se/open/fornsok/>

Vatteninformationssystem Sverige (VISS). Vattenkartan. <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=1589fd5a099a4e309035beb900d12399>

Trafikverkets databas PMSv4

TDOK 2014:0005 Vägytemätning Objekt

Naturvårdsverket. 2014a. Småvatten och våtmark i jordbruksmark. Beskrivning och vägledning för biotopen småvatten och våtmark i jordbruksmark i bilaga 1 till förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m. Naturvårdsverket, Stockholm.

Naturvårdsverket. 2014b. Odlingsröse i jordbruksmark. Beskrivning och vägledning för biotopen odlingsröse i jordbruksmark i bilaga 1 till förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m. Naturvårdsverket, Stockholm.

Naturvårdsverket. u.å.. Strandskydd - en vägledning för planering och prövning.
Anlagda dammar och sjöar. Hämtad 2024-10-16 från:
<https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/skyddad-natur/strandskydd/strandskydd-vid-konstgjorda-eller-sma-vatten/#E-1811589726>

Strandskydd och Landskapsbildsskydd Skåne. Hämtad 2024-08-13 från:
<https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=d57b47acaf0447e5b46f6192420e6fff>