

RAPPORT

# Samrådsunderlag – Väg 610, Gång- och cykelväg Stensjö-Uggglarp

Falkenbergs kommun, Hallands län  
2025-10-31



**Trafikverket**

Postadress: Linjegatan 7, 302 50 Halmstad

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

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG – Väg 610 Stensjö-Ugglarp

Författare, uppdragsansvarig: Ylva Brunnander (SYSTRA)

Dokumentdatum: 2025-10-31

Ärendenummer: TÄHS-2024-000749

Uppdragsnummer: 181823

Version: 1.1

Kontaktperson: Vedad Hadzic, Trafikverket

Foto: SYSTRA, 2025.

# Innehållsförteckning

<b>1 Sammanfattning .....</b>	<b>5</b>
<b>2 Inledning .....</b>	<b>6</b>
2.1 Väg 610, Stensjö-Ugglarp.....	6
<b>3 Avgränsningar .....</b>	<b>8</b>
3.1 Utrednings- och influensområde .....	8
3.2 Tid .....	9
<b>4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....</b>	<b>10</b>
4.1 Delområden.....	10
4.1.1 Delområde 1 – Anslutningspunkt i söder (Stensjö).....	12
4.1.2 Delområde 2 – Vägbro över Kvarnabäcken .....	14
4.1.3 Delområde 3 – Lassagård.....	16
4.1.4 Delområde 4 – Anslutningspunkt i norr (Ugglarp).....	21
4.2 Väg och trafik .....	23
4.2.1 Gång- och cykeltrafik .....	23
4.2.2 Kollektivtrafik .....	24
4.2.3 Avvattning och befintliga ledningar .....	25
4.2.4 Vägbro.....	25
4.3 Planer och myndighetsbeslut.....	26
4.4 Befintlig miljö .....	27
4.4.1 Befolkning och hälsa.....	27
4.4.2 Landskap och bebyggelse .....	29
4.4.3 Naturmiljö .....	29
4.4.4 Kulturmiljö.....	31
4.4.5 Geotekniska förhållanden och ytbeskaffenhet.....	33
4.4.6 Bergtekniska förhållanden .....	33
<b>5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper .....</b>	<b>35</b>
5.1 Val av övergripande utformningsstandard .....	35
5.1.1 Normalsektion.....	35
5.1.2 Trång sektion.....	38
5.2 Övergripande planförslag .....	41

5.3 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper .....	42
5.3.1 Befolkning och hälsa.....	42
5.3.2 Landskap och bebyggelse .....	43
5.3.3 Naturmiljö .....	43
5.3.4 Kulturmiljö.....	44
5.3.5 Byggskedet.....	47
5.4 Val av sida.....	48
<b>6 Åtgärder .....</b>	<b>51</b>
<b>7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan .....</b>	<b>52</b>
<b>8 Fortsatt arbete .....</b>	<b>53</b>
8.1 Planläggning.....	53
8.2 Viktiga frågeställningar .....	54
<b>9 Referenser .....</b>	<b>55</b>

# 1 Sammanfattning

Längs väg 610 från Stensjö till Ugglarp saknas idag en gång- och cykelväg, och oskyddade trafikanter hänvisas till blandtrafik (70 km/h). Sträckan utgör en del av det nationella cykelturiststråket Kattegattleden som sträcker sig mellan Helsingborg och Göteborg.

En ny gång- och cykelväg, med en bredd på 2,5 meter, föreslås anläggas längs befintlig väg 610 (på en sträcka om knappt tre kilometer). På större delen av sträckan planeras gång- och cykelvägen att separeras från väg 610 med ett dike och slänt, likt befintlig gång- och cykelväg söder om Stensjö, till vilken den nya vägen ska ansluta.

Enligt en första bedömning i detta skede bedöms den östra sidan av vägen generellt bäst lämpad för anläggandet av en ny gång- och cykelväg. Detta för att kunna skapa en så lång, sammanhängande gång- och cykelväg som möjligt, av bästa möjliga standard och med minst påverkan. På den västra sidan av vägen finns fler hinder i form av hus, stenmurar och berg vilket också gör att avsteg från standard på gång- och cykelvägen skulle behövas i större utsträckning. Passagen förbi Lassagård är en trång sektion där åtgärder kommer att utredas på båda sidor av vägen, även om gång- och cykelvägen förläggs på den östra sidan. Längs sträckan kommer det också att bli en passage över vägen, där gång- och cykelvägen byter sida.

Trafikverket bedömer att åtgärden ej medför betydande miljöpåverkan. Få miljöaspekter bedöms bli berörda, samtidigt som intrången i de natur- och kulturvärden som finns i närområdet bedöms kunna begränsas genom anpassningar och tekniska lösningar.

## 2 Inledning

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

I början av planläggningen tas det 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 Väg 610, Stensjö-Ugglarp

Längs med väg 610 från Stensjö till Ugglarp saknas idag en gång- och cykelväg vilket gör att oskyddade trafikanter inte kan ta sig mellan orterna på ett trafiksäkert sätt. Sträckan utgör en del av det nationella cykelturiststråket Kattegattleden som sträcker sig mellan Helsingborg och Göteborg. Området är populärt bland turister och under sommarmånaderna ökar invånarantalet markant då orterna ligger vid havet och är ett sommarstugeområde.

En naturvärdesinventering (NVI) har tidigare tagits fram för sträckan Stensjö-Ugglarp (EnviroPlanning, 2022), och utgör grund för uppdraget. En fördjupad artinventering av invasiva arter genomfördes också inom inventeringen.

Åtgärden omfattar nybyggnation av en gång- och cykelväg längs med väg 610 mellan Stensjö och Ugglarp i Falkenbergs kommun, se Figur 1 nedan. Den aktuella sträckan är ca 2,8 km lång och knyter an till befintlig gång- och cykelväg vid Vitabergsvägen i söder och slutar vid Byvägen i norr.

Målet är att gång- och cykelvägen ska vara asfaltsbelagd och 2,5 m bred samt möjliggöra vinterväghållning. Åtgärden omfattar även anläggande av en ny gång- och cykelbro över Kvarnabäcken, vid sidan av befintlig vägbro. Gång- och cykelvägen ska inte belysas. Längs sträckan planeras även en

standardhöjning av busshållplatser inklusive en sammanslagning av två befintliga busshållplatser och en ny vändplats för buss vid en hållplats.

Projektets ändamål är att komplettera Kattegattleden genom att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten mellan Stensjö och Ugglarp med ny gång- och cykelväg.

Projekt mål:

- Ökad cykelturism och trafiksäkerhet utmed Kattegattleden.
- Locka boende i området till promenader och cykelturer i naturnära miljö.
- Förbättrad möjlighet till arbetspendling med cykel.



Figur 1. Översiktsbild av planerad sträcka markerad med blå linje (Trafikverket, 2025).

## 3 Avgränsningar

Avseende projektets påverkan på omgivningen kommer huvudsakligt fokus att ligga på landskap, natur- och kulturmiljö. Övriga miljöaspekter bedöms endast påverkas i begränsad omfattning. Projektet bedöms inte heller medföra någon påverkan på biltrafikflödena längs med väg 610, och betraktas som byggande i ”befintlig miljö” avseende buller.

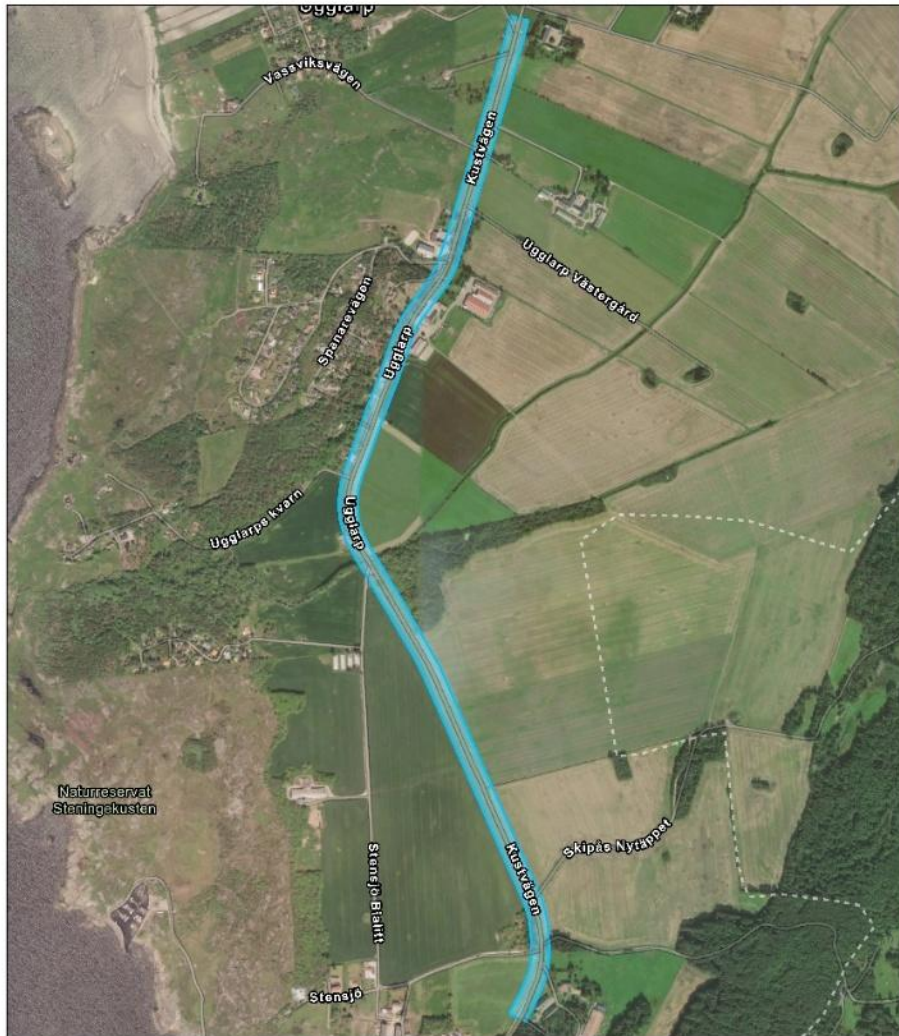
### 3.1 Utrednings- och influensområde

Ny gång- och cykelväg ska planeras på ena sidan längs med befintlig väg 610. Tidigare studier utgår ifrån ett inventeringsområde med en buffert på 20 meter från belagd vägkant på vardera sida av väg 610. Detta utgör utgångspunkt för uppdraget. Det är i nuläget inte beslutat exakt dragning av ny gång- och cykelväg, och båda sidor av väg 610 har utretts.

Förutom ny gång- och cykelväg på 2,5 meter omfattar markanspråket även dike och slänt, inklusive hantering av höjdskillnader mellan befintlig väg och mark.

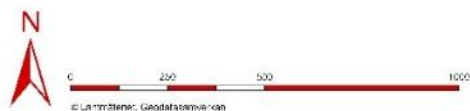
Utredningsområdet redovisas i Figur 2 och omfattar möjliga utformningar och åtgärder för den planerade gång- och cykelvägen. Utredningsområdet inkluderar även det huvudsakliga området för de övriga ytor som kommer att krävas för planerad anläggning. Inom detta område genomförs inventering och analys av relevanta detaljerade förutsättningar.

Influensområdet är det område där projektets miljöeffekter kan komma att uppstå och är generellt större än utredningsområdet. Här ingår exempelvis byggnader längs vägen, områden med natur- och kulturvärden som kan påverkas, samt recipienter. Det fortsatta utredningsarbetet i vägplaneprocessen möjliggör en mer detaljerad bedömning av den förväntade påverkan på omgivningen.



Teckenförklaring  
 Utredningsområde

VÄG 610, STENSJÖ-UGGLARP



Figur 2. Definierat utredningsområde för vägplan Stensjö-Ugglarp.

### 3.2 Tid

En vägplan för väg 610 Stensjö-Ugglarp har initierats av Trafikverket och i maj 2025 hölls ett startmöte mellan det upphandlade konsultbolaget SYSTRA, Trafikverket och Falkenbergs kommun för uppdraget att upprätta en vägplan (enligt planläggningsprocessen reglerad i lag).

Byggstart planeras i nuläget till år 2028, och projektet planeras vara färdigställt våren 2029.

## 4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet redovisas i följande kapitel, och utgår ifrån vägplanens uppdragsbeskrivning (Trafikverket, 2025) samt kompletteringar efter genomfört fältbesök och projektseminarium i juni 2025 mellan Trafikverket och konsult för diskussion av förhållandena i området och fortsatt arbete vid start av denna vägplan.

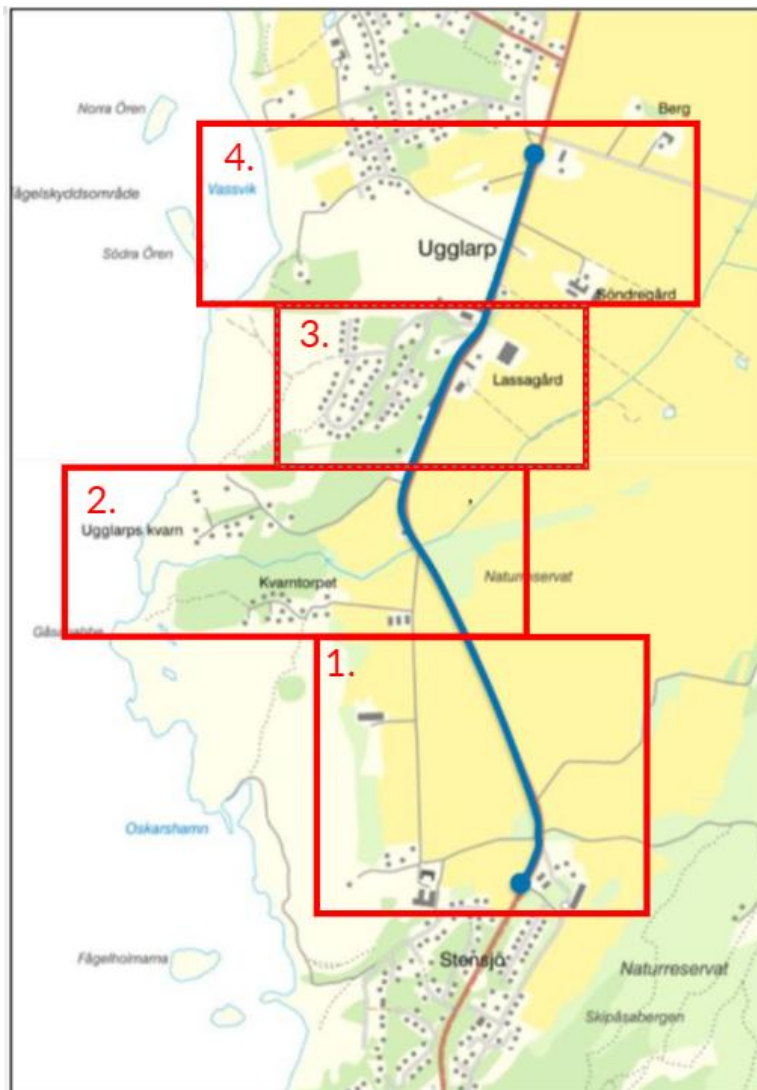
Väg 610 är en del av cykelturiststråket Kattegattleden mellan Helsingborg och Göteborg, men på sträckan Stensjö-Ugglarp saknas cykelväg och cyklisterna hänvisas till cykling i blandtrafik på allmän väg.

Hela vägsträckan ligger inom kustområdet ”Skrea strand-Tylösand” som är av riksintresse för friluftslivet. Väg 610 är också en del av Kustvägen, som är en anvisad turistväg (så kallad Krysanthemum- eller Prästkrageväg) genom Halland, som utlovar vackra landskapsvyer och ett flertal utpekade besöksmål.

### 4.1 Delområden

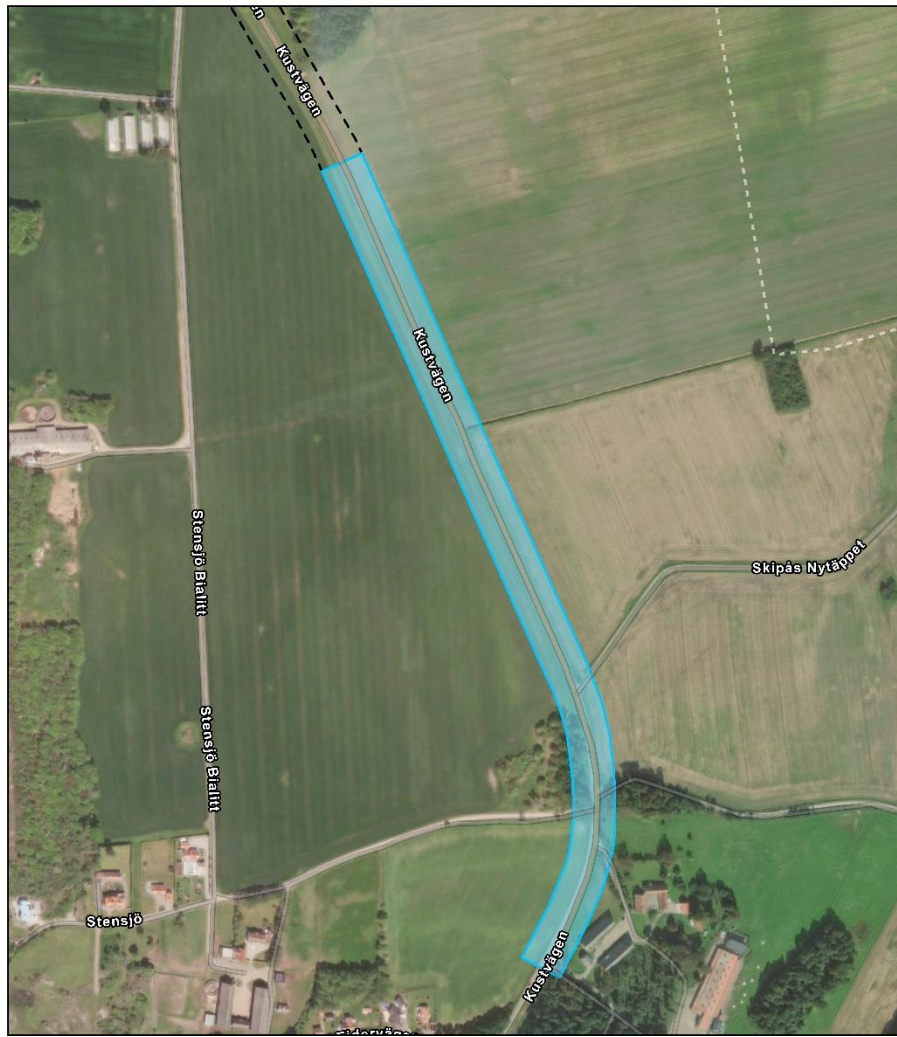
Åtgärdens lokalisering och omfattning har delats in i fyra delområden, från söder till norr:

1. **Anslutningspunkt i söder (Stensjö)** – Ny gång- och cykelväg ska ansluta till befintlig gång- och cykelväg på östra sidan av väg 610.
2. **Vägbro över Kvarnabäcken** – Ny gång- och cykelbro ska anläggas intill befintlig vägbro över bäck med naturreservat i nära anslutning till väg.
3. **Lassagård** – Befintlig väg går i trång passage mellan berg och fastighet.
4. **Anslutningspunkt i norr (Ugglarp)** – Ny gång- och cykelväg ska ansluta till Byvägen (mindre vägnät) på västra sidan av väg 610.



Figur 3. Översikt av utredningsområdet och fyra delområden.

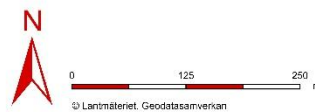
#### 4.1.1 Delområde 1 – Anslutningspunkt i söder (Stensjö)



##### Teckenförklaring

 Delområde 1 - Anslutningspunkt i söder (Stensjö)

##### VÄG 610, STENSJÖ-UGGLARP



Figur 4. Projektets utredningsområde, delområde 1.

Planerad gång- och cykelväg ska knyta an till befintlig gång- och cykelväg vid Vitbergsvägen (östra sidan av väg 610), i Stensjö.

Befintlig gång- och cykelväg går längs väg 610 med ett dike och mindre slänt mellan väg 610 söder om Stensjö. Gång- och cykelvägen avslutas idag vid Vitbergsvägens anslutning till väg 610.



Figur 5. Befintlig gång- och cykelväg i Stensjö (vy söderut). Foto: SYSTRA, 2025.

I närområdet, strax norr om anslutningspunkten förekommer busshållplatsen Stensjögård (två lägen), i form körbanehållplatser med stolpe i vägren.



Figur 6. Befintlig busshållplats Stensjögård med två lägen, på östra sidan (till vänster) och västra sidan (till höger) av väg 610. Foto: SYSTRA, 2025.


Delområdet omfattar totalt två anslutningsvägar på vägens östra sida, mot Stensjö Ägg och naturreservatet Skipås (som i sig ligger utanför utredningsområdet), samt en anslutningsväg på västra sidan av väg 610 vid busshållplats mot bostadsområde.

Området från anslutningspunkten i söder till vägbron över Kvarnabäcken består till största del av åkrar på båda sidor av vägen. Vid platsbesök har vissa höjdskillnader noterats direkt söder om Näktergalslundens naturreservat på en sträcka om ca 400 meter. Detta kommer följas upp i samband med planerad inmätning.

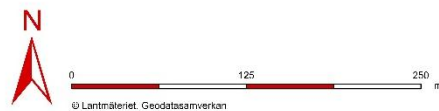
#### 4.1.2 Delområde 2 – Vägbro över Kvarnabäcken



##### Teckenförklaring

 Delområde 2 - Vägbro över Kvarnabäcken

##### VÄG 610, STENSJÖ-UGGLARP



Figur 7. Projektets utredningsområde, delområde 2.

Vid Kvarnabäcken finns en befintlig vägbro över bäcken, där ny gång- och cykelbro ska anläggas vid sidan om befintlig vägbro.

Direkt norr om bron ligger en fastighet med hus intill vägen på västra sidan (inom utredningsområdet).

På östra sidan av väg 610 ligger Näktergalslundens naturreservat.



Figur 8. Befintlig vägbro, med fastighet direkt norr om bro på västra sidan.

På västra sidan av väg 610 ligger två anslutningsvägar, en söder om bron till ett bostadsområde och en norr om bron mot Ugglarps kvarn. På östra sidan av vägen saknas anslutningsvägar, däremot finns det ett antal åkerinfarter.





Figur 10. Lassagård, där väg 610 går i trång passage mellan berg och fastighet. Foto: SYSTRA, 2025.

Strax söder om Lassagård finns busshållplatsen Lassagårdsberg (två hållplatslägen), med en busskur på östra sidan och en stolpe på västra sidan.



Figur 11. Befintlig busshållplats Lassagårdsberg med två lägen, på östra sidan (till vänster) och västra sidan (till höger) av väg 610. Foto: SYSTRA, 2025.

Direkt norr om Lassagård (inom gårdens fastighet) finns en motfyllnadsmur i sten som tillhör Trafikverket. Under år 2025 utförde Trafikverket underhållsarbeten för förstärkning av murens bärrighet.



Figur 12. Befintlig stenmur direkt norr om Lassagård, på östra sidan av väg 610 (vy söderut). Foto: SYSTRA, 2025.

På västra sidan av väg 610 ligger flera fastigheter med hus intill vägen inom utredningsområdet, både söder och norr om Lassagård. Direkt norr om Lassagård, på västra sidan av vägen, är slänten brant och det förekommer anslutningsvägar till ett större bostadsområde (Lassagårdsvägen, Spanarevägen, Hedmarksvägen och Alexanders väg). På västra sidan av väg 610 finns även en stenmur intill fastigheterna vid vägen.

Vid platsbesök har vissa höjdskillnader noterats både norr och söder om Lassagård. Detta kommer följas upp i samband med planerad inmätning.

Ett företag inom byggnation/entreprenad har en lokal på västra sidan om väg 610 med tre lastportar och två garage med utfarter direkt mot väg 610.



Figur 13. Företag med utfarter och lastportar direkt mot väg 610, på dess västra sida.



Figur 14. Fastighet på västra sidan av väg 610, norr om Lassagård. Foto: SYSTRA, 2025.



Figur 15. Stenmur och fastigheter på västra sidan av väg 610 (vy söderut). Foto: SYSTRA, 2025.

#### 4.1.4 Delområde 4 – Anslutningspunkt i norr (Ugglarp)



Teckenförklaring

 Delområde 4 - Anslutningspunkt i norr (Ugglarp)

VÄG 610, STENSJÖ-UGGLARP



Figur 16. Projektets utredningsområde, delområde 4.

Vid anslutningspunkten i norr planeras den nya gång- och cykelvägen att avslutas och gång- och cykeltrafiken hänvisas vidare via Byvägen på östra sidan av väg 610 i Ugglarp.



Figur 17. Anslutningspunkt i norr (Ugglarp), där ny gång- och cykelväg ska hänvisas via Byvägen (till vänster i bild), på vägens västra sida. Foto: SYSTRA, 2025.

Söder om anslutningspunkten finns busshållplatsen Vassviksvägen (två hållplatslägen) i form av stolpar vid vägen.



Figur 18. Befintlig busshållplats Vassviksvägen med två lägen, på östra sidan (till vänster) och västra sidan (till höger) av väg 610. Foto: SYSTRA, 2025.

Två anslutningsvägar förekommer på östra sidan vägen, och tre på den västra. I övrigt dominerar delområdet av åkrar och hagar längs väg 610.

## 4.2 Väg och trafik

Väg 610 och sträckan Stensjö-Ugglarp, är en länsväg av funktionell vägklass 4 med två körfält och en hastighetsgräns på 70 km/h. Vägen går i en relativ flack linjegeometri. Enligt Trafikverket är vägbredden på aktuell sträcka 6-6,3 meter med bärighet BK1. Längs sträckan finns en bullerskyddsvall, ett bullerskyddsplank och staket anlagda.

Väg 610 har en årsdygnstrafik (ÅDT) på ca 1353 fordon varav ca 31 fordon tung trafik (mätår 2023). Väg 610 har haft 4 trafikolyckor inrapporterade i Strada mellan år 2005–2024.

Vägmärken av olika karaktär finns på sträckan samt broräcken av typ w-profil.

### 4.2.1 Gång- och cykeltrafik

Sträckan Stensjö-Ugglarp på väg 610 är en del av Kattegattleden som är Sveriges första nationella cykelled mellan Helsingborg och Göteborg, genom hela Halland. Kattegattleden är ett samarbete mellan Trafikverket, kommunerna och regionerna längs leden och leden ska vara öppen årligen mellan 15 april och 15 oktober (Kattegattleden, 2025).

Kattegattleden invigdes år 2015 och består av totalt 390 km havsnära cykelstråk uppdelad i åtta etapper, varav Halmstad-Falkenberg (57 km) utgör en av etapperna där leden går längs med väg 610 från Gullbrandstorp (omkring 8 km från Halmstad tätort) till Ugglarp.

Cykelväg finns på hela sträckan från Ugglarp till Halmstad, med undantag för Stensjö-Ugglarp (blandtrafik på väg 610) samt ett kortare parti i Haverdal där Kattegattleden leds via mindre vägnät längs med väg 610.

Kattegattleden är klassad som en nationell turismcykelled vilket innebär att leden ska vara av hög kvalitet, trafiksäker samt att det finns ett brett utbud av upplevelser och service längs leden. Trafikverkets rapport om cykelleder för rekreation och turism (Trafikverket, 2021) ligger till grund för cykelledernas utformning där utgångspunkten är att en säker trafikmiljö för cyklister främst skapas genom fysisk separering från fordon. För att en led ska godkännas för utmärkning bör den till övervägande del uppfylla kraven för grön standard enligt angiven kvalitetsstandard, se Figur 19 nedan. Blandtrafik kan vara godtagbart om trafikflödet är lågt och understiger 250 ÅDT. Väg 610 har en ÅDT på 1 353, hastighetsbegränsning på 70km/h och saknar bred vägren.

Enligt klassificeringen är det tydligt att sträckan Stensjö-Ugglarp omfattar en trafikmiljö som är låg, bristfällig och bör undvikas. Samtidigt marknadsförs Kattegattleden nationellt som turismcykelled.

Kvaliteten på olika sträckor bedöms i kategorierna grön, gul och röd standard.	
<b>Grön standard:</b>	Cyklister upplever att det är en mycket trygg trafikmiljö och att det går bra att cykla med barn under 12 år. Hit räknas separata cykelbanor, sommarcykelvägar och vägar med lite trafik.
<b>Gul standard:</b>	Cyklister upplever att det är en ganska trygg trafikmiljö och att det går bra att som vuxen cykla längs med sträckan. Hit räknas cykling i blandtrafik med lite trafik och bred vägren, eller på cykelfält.
<b>Röd standard:</b>	Trafikmiljön upplevs som osäker och otrygg. Hit räknas cykling på vägar i blandtrafik med större trafikmängder och högre hastigheter.

Figur 19. Kvalitetsstandard, grön, gul och röd, för kvalitetsbedömning av cykelled (Trafikverket, 2021).

Eftersom Kattegattleden är ett nationellt cykelturiststråk trafikeras sträckan Stensjö–Ugglarp idag av både regionala och långväga cyklister. Dessa cyklister bedöms främst passera sträckan Stensjö-Ugglarp till regionala målpunkter, exempelvis Halmstad, Falkenberg och Varberg (eller ännu mer långväga målpunkter).

På sträckan Halmstad-Falkenberg uppskattas antalet cyklister till totalt 24 019 per år 2023 enligt genomförd mätning med cykelräknare på Kattegattleden juni-augusti 2019-2023 (Visit Halland, 2024). Antalet cyklister per månad (i snitt ca 8 000) är generellt som flest i juli. I genomsnitt handlar det om 242 cyklister per dygn på sommaren, med flest cyklister på lördagar.

#### 4.2.2 Kollektivtrafik

Hallandstrafiken trafikerar väg 610 med busslinje 350 mellan Halmstad och Falkenberg. Det finns tre hållplatser (Stensjögård, Lassagårdsberg och Vassviksvägen) med två hållplatslägen vardera vilka kommer att påverkas av planerade åtgärder. De flesta hållplatser är av typen körbanehållplatser utan plattformar och/eller väderskydd, med undantag för en busskur vid Lassagårdsberg.

I samband med detta projekt planeras en sammanslagning av de befintliga busshållplatserna Lassagårdsberg och Vassviksvägen, i syfte att skapa en ny hållplats av högre standard mellan de två befintliga. Vid Stensjögård planeras även en förbättrad hållplats med vändplats för buss på ena sidan av väg 610. Samtliga hållplatser kommer även att tillgänglighetsanpassas.

### 4.2.3 Avvattning och befintliga ledningar

Befintlig väg avvattnas via gräsbevuxna diken och slänter. Vägen korsas av tre trummor längs med sträckan. På sträckan korsas även två dikningsföretag.

Kända ledningsägare i området är Skanova och E.ON och underlag från Ledningskollen (PTS) har inhämtats i augusti 2025. Skanova har ledningar inom utredningsområdet, framför allt fiberpaket längs västra sidan av vägen. På östra sidan finns ett antal äldre kopparkablar som ej är i drift och kan tas bort utan påverkan.

Längs med vägen har även E.ON markförlagda låg- och mellanspänningskablar, samt en transformatorstation på västra sidan intill vägen vid Lassagård (nyanlagd år 2025). Kablarna är både längsgående och korsande.

Ledningar från Halmstad stadsnät finns i anslutning till utredningsområdet men bedöms inte påverkas av ny gång- och cykelväg. Det finns i övrigt inga vatten- och avloppsledningar i väg 610.

### 4.2.4 Vägbro

I nära anslutning till Näktergalslundens naturreservat finns en befintlig vägbro (bro 13-266-1) över Kvarnabäcken. Bron är en sluten plattram med spännvidd på 4,7 meter och en fri brobredd på 6 meter.



## 4.4 Befintlig miljö

### 4.4.1 Befolkning och hälsa

Stensjö, Särddal och Stora Skipås utgör tillsammans småorten Steninge med totalt cirka 1200 invånare. Ugglarp är en del av tätorten Långasand och Ugglarp, där befolkningsantalet uppgår till drygt 400 invånare, och bebyggelsen utgörs huvudsakligen av fritidshus.

Sträckan Stensjö-Ugglarp är populär bland turister och under sommarmånaderna ökar invånarantalet även markant då orterna ligger vid havet och omfattar ett sommarstugeområde. Enligt kommunens uppgift har antalet året-runt-boende uppskattats till ca 20 procent utmed väg 610, men andelen uppfattas ha stigit ytterligare något efter pandemin.

På västra sidan av vägen finns ett antal bostadsområden, framför allt via anslutningen Lassagårdsvägen som omfattar ca 73 fastigheter med totalt 25 folkbokförda (vilket tyder på att ca 14 procent av fastigheterna omfattar året-runt-boende<sup>1</sup>). På östra sidan av väg 610 förekommer ett antal anslutningar till enskilda (eller ett fåtal) hus. I Tabell 1 nedan redovisas en sammanställning av de främsta väganslutningarna från väg 610, tillsammans med en uppskattning av antalet resor som de kan generera enligt Trafikverkets trafikstringsverktyg. Respektive anslutning omfattar boende längs flera olika vägar som nås via anslutning mot väg 610.

Tabell 1. Sammanställning av antal resor per dag enligt Trafikverkets trafikstringsverktyg (baserat på samtliga fastigheter).

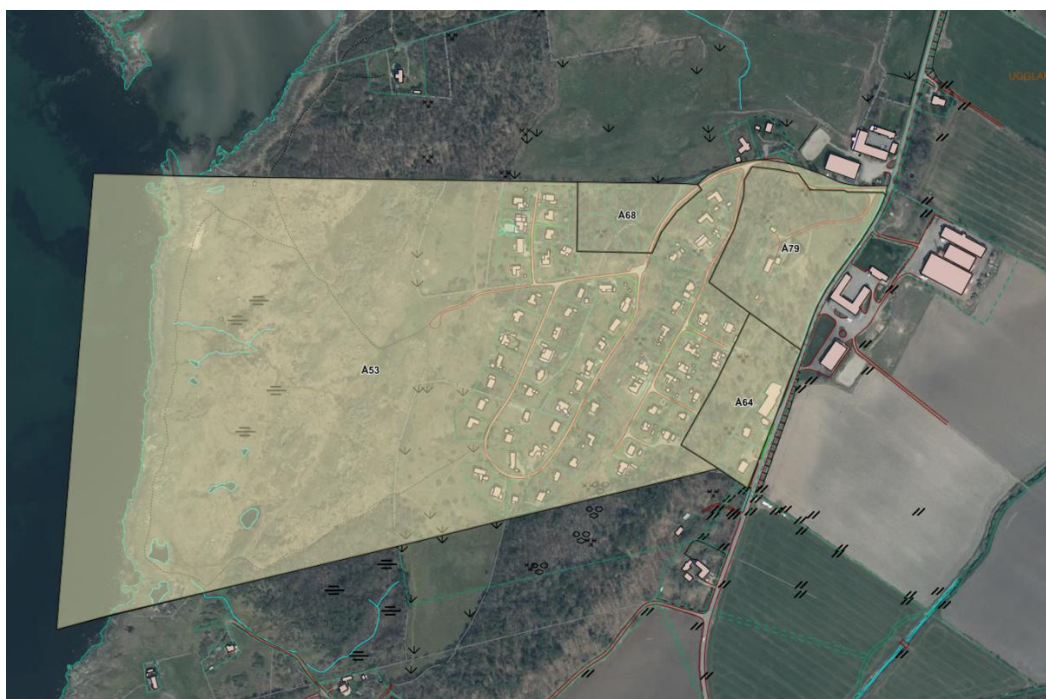
Anslutning	Fastigheter Antal fastigheter till anslutning	Färdval			
		Bil	Antal oskyddade till/från anslutning (Gång, cykel och kollektivtrafik)	Annat	Totalt
Bialitt	7	37	5	1	43
Ugglarps kvarn	12	64	8	2	74
Kvarntorpsvägen	22	117	15	4	135
Lassagårdsvägen*	73	387	49	13	449
Vassviksvägen	34	180	23	6	209
<b>Totalt per färdval</b>		<b>785</b>	<b>100</b>	<b>26</b>	
<b>20%**</b>		<b>157</b>	<b>20</b>	<b>5</b>	

\*Räknat antalet möjliga boende utifrån antalet fastigheter inom detaljplan (alla ej bebyggda)

\*\*Generellt uppskattad andel året-runt-boende

<sup>1</sup> Enligt Trafikverkets trafikstringsverktyg som beräknar i genomsnitt 2,5 personer per fastighet.

Vid det största bostadsområdet, via anslutning Lassagårdsvägen, har befintliga fastigheter potential att generera upp till maximalt 387 bilar och 49 oskyddade trafikanter per dygd (när alla fastigheter är bebodda). Anslutningen via Lassagårdsvägen omfattar boende längs flera vägar; Lassagårdsvägen, Vindarnas väg, Spanarvägen, Hedmarksvägen och Alexanders väg. Dock bedöms en majoritet av fastigheterna omfattas av fritidshus, vilket innebär stora säsongsvariationer i trafik och en lägre andel vardagsresor. Inom detaljplanerna i detta område är cirka tio fastigheter i dagsläget obebyggda.



Figur 21. Detaljplaner och fastigheter vid Lassagårdsvägen, där detaljplan Å79, Å53 och Å68 nås via anslutningen Lassagårdsvägen.

För boende inom projektets utredningsområde bedöms de främsta lokala målpunkterna generellt vara lokala grönområden och stränder. De närmsta skolorna ligger i Slöinge, ca sju kilometer norr om Ugglarp.

Sträckan Stensjö-Ugglarp saknar idag gång- och cykelväg. För boende i området är trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter generellt bristande då gång- och cykling sker i blandtrafik på väg 610. Befintliga busshållplatser är också av bristande standard, de flesta av typen körbanehållplatser utan plattformar eller väderskydd.

#### 4.4.2 Landskap och bebyggelse

I denna del av Halland präglas området av karaktärsfulla berg- och hedmiljöer som möter havet i en varierad och relativt låglänt terräng. Området vid havet, i anknäytning till Ugglarps kvarn, har bevarat mycket av sin äldre karaktär och är tillgängligt från väg 610. Öster om detta område breder Vastadalens jordbrukslandskap ut sig, och utmärker sig av storskaliga odlingsmarker och spridd bebyggelse.



Figur 22. Vy norrut mot Lassagård i kanten av Vastadalens jordbrukslandskap.

Innan laga skifte på 1800-talet fanns sex gårdar vid Lassagård, vilka låg belägna och skyddade av en brant och hög bergsrygg. Två av dessa, Lassagård och Västergård, ligger än idag kvar på sina ursprungliga platser. Vastadalens lerjordar har även nyttjats för tegeltillverkning, vilket har resulterat i kulturellt intressanta och värdefulla spår i landskapet. I Vastadalens lågpunkt rinner Kvarnabäcken, som väg 610 korsar via en bro. Därefter mynnar ån ut i havet vid Ugglarps kvarn.

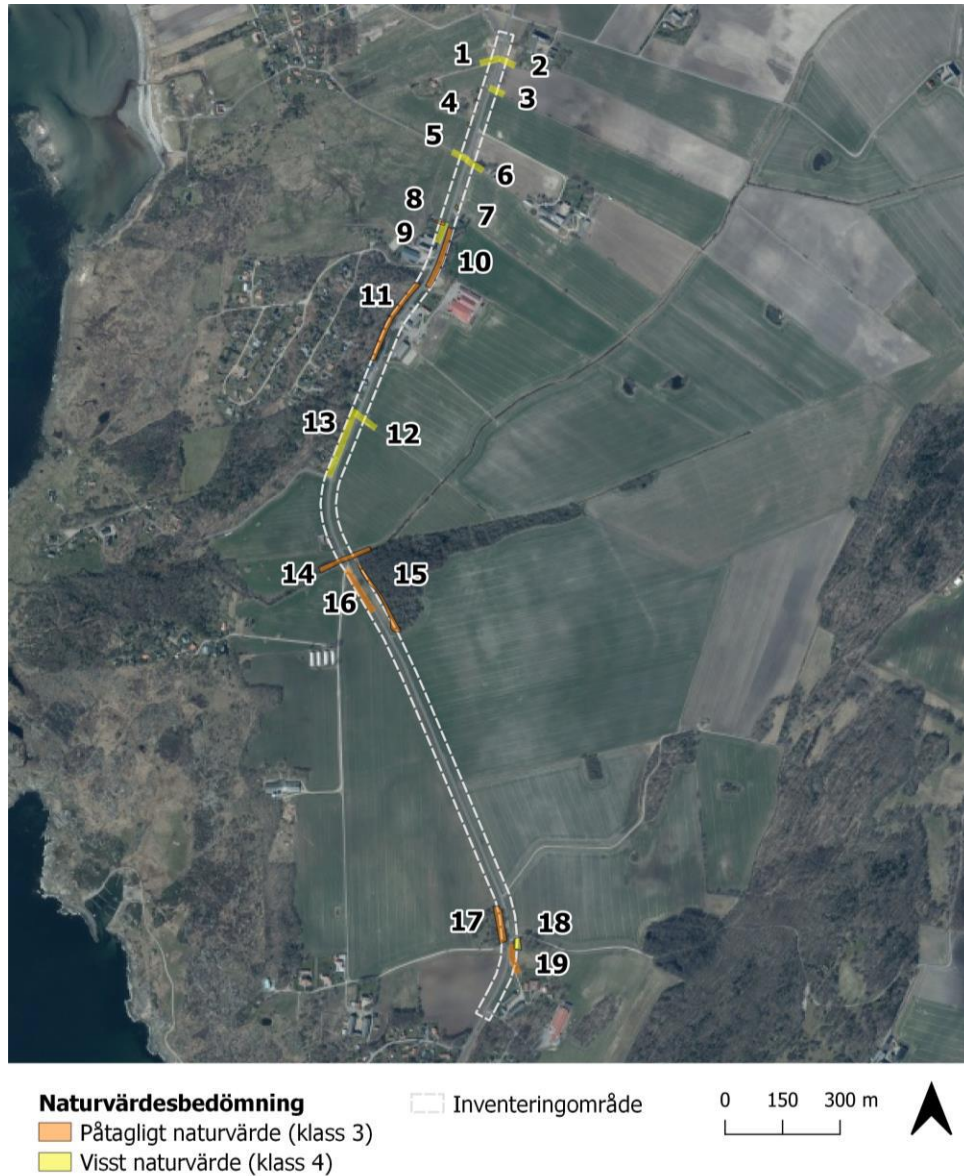
På höjderna väster om Lassagård finns även en grupp småhus som uppfördes under 1960- och 70-talen.

#### 4.4.3 Naturmiljö

En naturvärdesinventering (NVI), och fördjupad artinventering av invasiva arter, har tagits fram för utredningsområdet.

Naturresevatet "Näktergalslunden" ligger i direkt anslutning till väg 610 strax söder om Ugglarp. Naturvärdesinventeringen har även noterat ca 20 naturvärdesobjekt, varav åtta (inkluderat vattendraget) uppnår ett "påtagligt naturvärde", se Figur 23 nedan.

Ett flertal biotopskyddade områden finns längs med sträckan, samtidigt som det finns ett antal skyddsvärda och ”mycket gamla träd” på vissa platser i direkt anslutning till väg 610. Förekomsten av invasiva arter var begränsad vid inventering.



Figur 23. Naturvärdesklassning av samtliga naturvärdesobjekt inom utredningsområdet (EnviroPlanning, 2022).

Några potentiellt förorenade områden enligt EBH-databasen finns inte i närområdet. Dikesmassor kan dock förväntas vara lätt förorenade längs med hela sträckan. Någon information om eventuellt släckningsarbete efter olyckor har inte inhämtats.

## Vattenmiljö

Ett vattendrag rinner under väg 610 strax söder om Ugglarp. Vattendraget är att betrakta som en vattenförekomst varför det omfattas av miljökvalitetsnormer. Idag är den ekologiska statusen ”måttlig” och den kemiska statusen uppnås inte. I tidigare framtagna naturvärdesinventering omfattar inventeringsområdet 50 meter nedströms vid korsande vattendrag (utöver 20 meter från väggkant längs väg 610). I genomförd naturvärdesinventering har vattendraget bedömts ha ett påtagligt naturvärde. Vid vattenverksamhet krävs anmälan hos Länsstyrelsen.

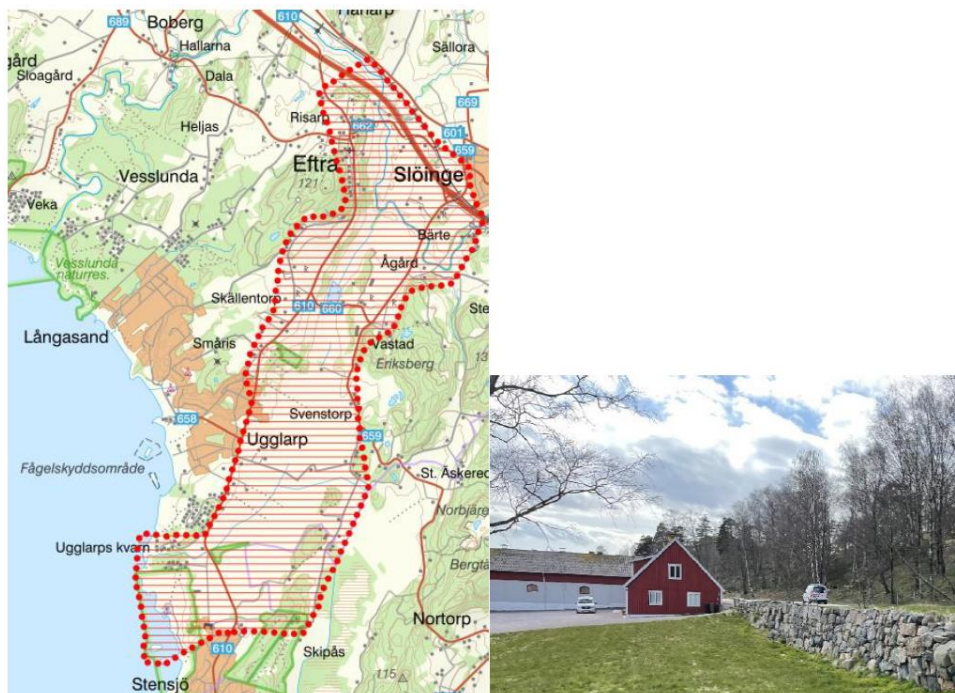
Någon grundvattenförekomst finns inte i närområdet. Ett fåtal enskilda brunnar finns registrerade i brunnsarkivet norr om samhället Ugglarp. Brunnarna är djupborrade.



Figur 24. Mindre vattendrag, Kvarnabäcken (EnviroPlanning, 2022).

### 4.4.4 Kulturmiljö

Berörd väg ligger i Vastadalen som är av riksintresse för kulturmiljövården. Området består av ett ”odlingslandskap med kontinuitet från förhistorisk tid, med huvudsaklig karaktär av slättbygd från tiden efter laga skiftet som genomfördes vid 1800-talets mitt.” Inget kommunalt bevarandeområde berörs.



Figur 25. Vastadalens – riksintresse för kulturmiljövården (till vänster) och stödmurar av natursten längs väg 610 vid Lassagård (till höger).

Vägen från Stensjö fram till Kvarnabäcken, och från Lassagård och norrut, sammanfaller med den sträckning som finns på Häradskartan från tidigt 1900-tal och har förmodligen gamla anor. Även bebyggelselägena på gårdarna i anslutning till väg är i stort sett samma som de som redovisas på Häradskartan. Längst i söder ansluter vägen till en registrerad lämning i form av ett före detta tegelbruk, vilken i skriftliga källor finns omtalad redan 1804. Då lämningen är varaktigt övergiven och tillkommen före 1850 kommer den sannolikt att betraktas som fornlämning. I åkermarken på ömse sidor väg har fynd gjorts av föremål och flintredskap, vilket indikerar att området varit nyttjat redan under stenålder och framåt.

Norr om Kvarnabäcken, och väster om Söndregård, finns en väghållningssten och på berghällar norr om denna finns hållristningar i form av skålgropar, belägna på västra sidan vägen. Sammantaget antyder topografi och fornlämningsbild att dolda lämningar kan finnas i vägens närhet och för att klargöra förekomst av idag okända fornlämningar krävs att en arkeologisk utredning genomförs.

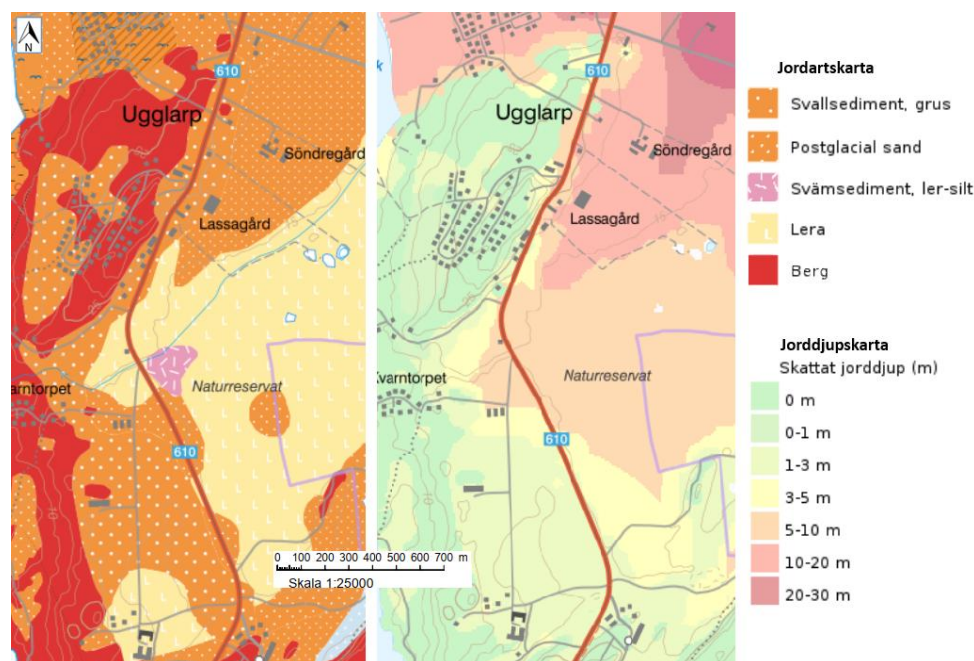
#### 4.4.5 Geotekniska förhållanden och ytbeskaffenhet

Enligt SGU:s kartmaterial består jorden längs den aktuella sträckan huvudsakligen av postglacial sand, svallsediment av grus samt lera, där variationerna följer områdets naturliga förutsättningar. Lera förekommer framför allt i närheten av Kvarnabäcken (med svämsediment av silt), och lera kan även förekomma i södra delen av sträckan.

Jorddjupet varierar från cirka 0-1 meter i söder till 5-10 meter omkring bäcken och i norra delen av sträckan.

Sammanfattningsvis visar SGU:s jordarts- och jorddjupskartor att markförhållandena varierar längs sträckan, från grundare jordlager i söder till djupare ler- och gruslager mot norr, samt partier med ytnära berg. Denna variation illustreras i Figur 26 nedan.

Inga uppgifter om grundvattenförhållanden har funnits längs sträckan.



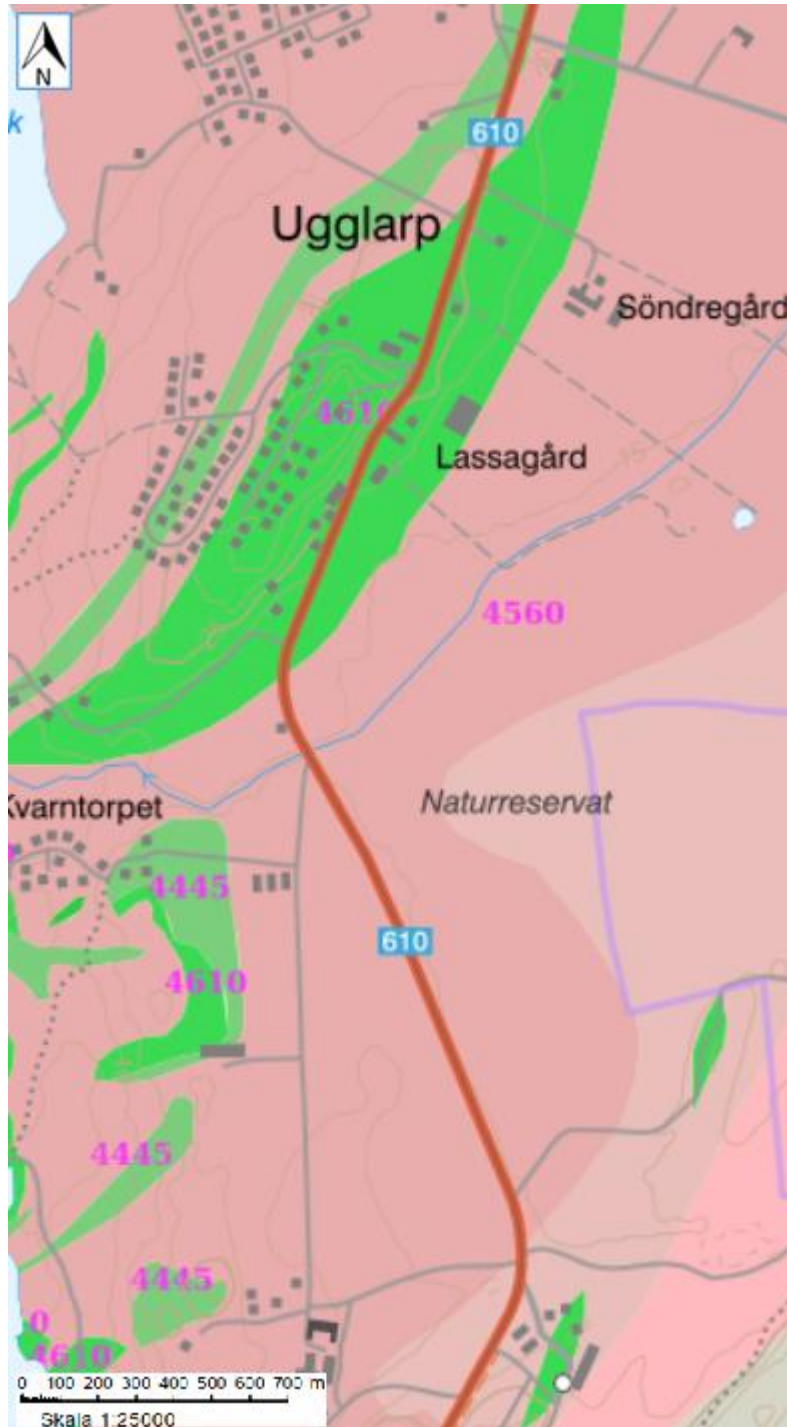
Figur 26. SGU:s jordartskarta (skala 1:25 000–1:100 000) till vänster och jorddjupskarta till höger.

#### 4.4.6 Bergtekniska förhållanden

Enligt SGU:s berggrundskarta domineras berggrunden på aktuell sträcka av fin-medelkorniga kvarts-fältspatrika gnejser med sur sammansättning. I höjd med Lassagård förekommer en bergsslänt som ligger i ett område som utgörs av fin-grovkornig granatamfibolit med basisk-ultrabasisk sammansättning, se Figur 27 nedan.

Längs aktuell sträcka finns en bergsslänt som är dokumenterad i förvaltningssystemet för bergsslänter, BaTMan.

Bergslänten anges i BaTMan vara sprängd och ligger intill vägens västra sida i höjd med Lassagård. Bergsläntens längd är ca 116 meter med en ungefärlig yta på 146 m<sup>2</sup>. Bergslänten grovklassificerades 2021-08-27 som klass C, vilket innebär att huvudinspektion utförs tidigast år 2031.



Figur 27. SGU:s berggrundskarta (skala 1:50 000–1:250 000). Mörk- och ljusgrå rosa färg: fin-medelkorniga kvarts-fältspatrika gnejser med sur sammansättning. Grön färg: fin-grovkornig granatamfibolit med basisk-ultrabasisk sammansättning.

# 5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

Beskrivningen av projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper redovisas i följande kapitel, och ligger till grund för bedömning av eventuella miljöeffekter som kan uppstå och för att ta ställning till om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt miljöbedömningsförordningen.

Åtgärden omfattar nybyggnation av en gång- och cykelväg längs med väg 610 mellan Stensjö och Ugglarp i Falkenbergs kommun. Den aktuella sträckan är ca 2,8 km lång och knyter an till befintlig gång- och cykelväg vid Vitabergsvägen i söder (Stensjö) och slutar vid Byvägen i norr (Ugglarp).

## 5.1 Val av övergripande utformningsstandard

Gång- och cykelvägen anläggs längs befintlig väg 610. I detta tidiga skede är det inte möjligt att beskriva exakt utformning, men föreslagen övergripande utformningsstandard redovisas i detta stycke. En mer utförlig projektering kommer att redovisas i kommande skede.

### 5.1.1 Normalsektion

Bredden på planerad gång- och cykelväg planeras till 2,5 meter, och på större delen av sträckan planeras gång- och cykelvägen separeras från väg 610 med ett dike och slänt, likt befintlig gång- och cykelväg söder om Stensjö. På största delen av sträckan bedöms detta omfatta ett totalt markanspråk på drygt 10 meter från befintlig väggkant. Markanspråket för nybyggnationen omfattar ny gång- och cykelväg, dike och slänt samt hantering av höjdskillnader mellan befintlig väg och mark.

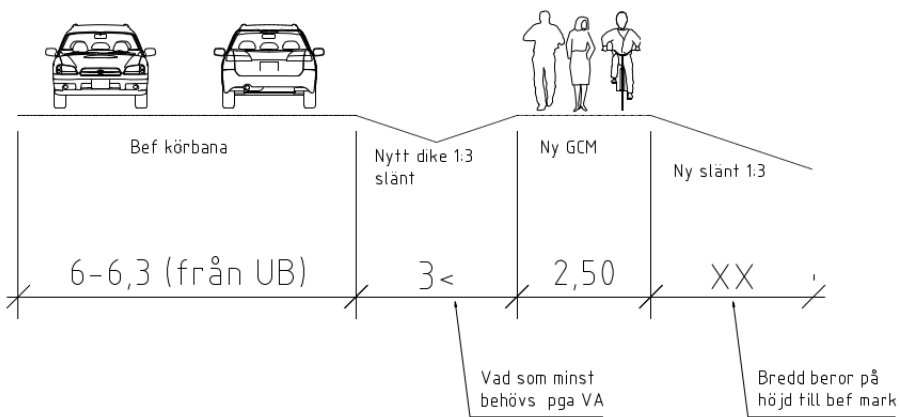
En utgångspunkt är att gång- och cykelvägen planeras i höjdnivå med vägbanan (som utgångspunkt för maximalt markanspråk i detta skede). Där höjdskillnaderna är som störst bedöms detta kunna ge en slänt på 1:3, och ett maximalt markanspråk på ca 20 meter. Mätteknisk inmätning kommer att göras inom projektet och ligga till grund för vägplanen.

En övergripande beräkning av dikesbehov för avvattning i projektet har genomförts för en lutning på 1:3 och 1:2, och en längsgående lutning på minst 5 promille. På sträckor där det inte finns dike får vatten ledas med kantsten till det kan släppas ut (eventuellt till brunn som leder ut i dike).

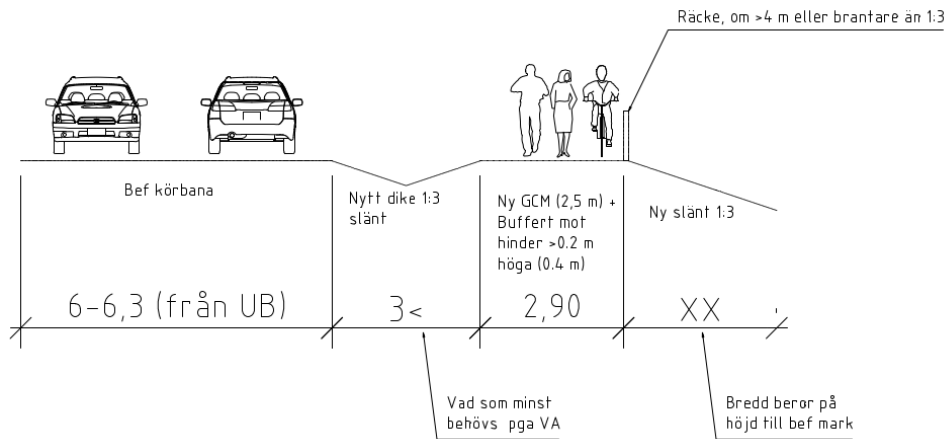


Figur 28. Övergripande beräkning av diken (1:3 lutning till vänster och 1:2 lutning till höger).

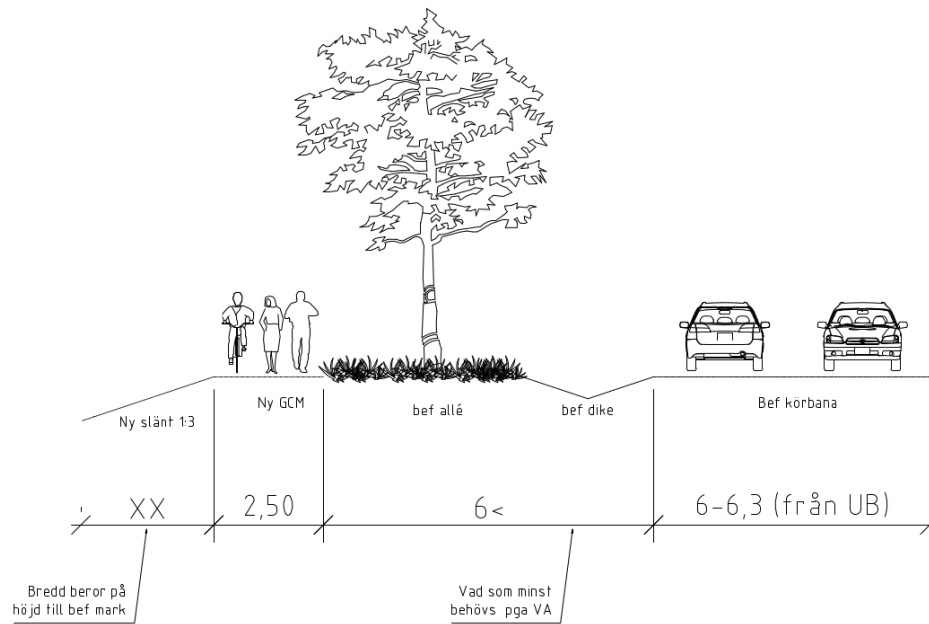
Principskisser tar tagits fram med utgångspunkt från God standard för en hastighet på 70km/h (klass A) enligt dimensionerande trafiksituation.



Figur 29. Normalsektion landsbygd.



Figur 30. Normalsektion landsbygd med högt hinder.



Figur 31. Normalsektion landsbygd med trädallé.

### 5.1.2 Trång sektion

Vid trång sektion kan gång- och cykelvägen behövs anläggas direkt intill väg 610. Vid vissa sträckor kan eventuellt stödmur bli aktuellt i stället för slänt, för att minimera intrång på tomtmark.

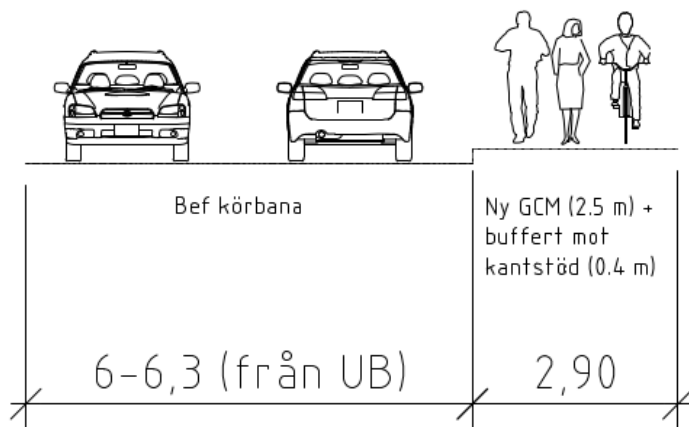
Utgångspunkten är att det krävs en breddning av väg 610 (på båda sidor av vägen) förbi Lassagård för att inrymma en gång- och cykelväg. Det kan också behöva göras avsteg från kravet på 2,5 meter belagd bredd för ny gång- och cykelväg. Totalt markanspråk för nybyggnationen bedöms därav också bli mindre på sträckan förbi Lassagård. Ingen ytterligare vattenhantering planeras (hantering likt idag).

I närområdet (söder om utredningsområdet) finns exempel på fler sektioner med en alternativ utformning som minimerar markanspråk och påverkan, se Figur 32 nedan.

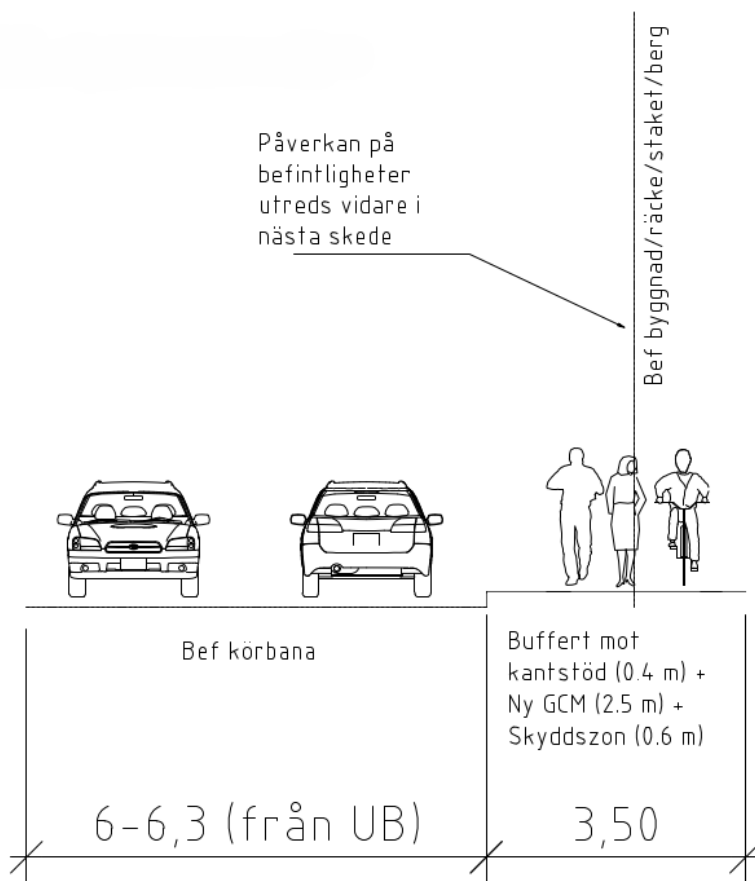


Figur 32. Exempel på alternativ lösning med en smalare gång- och cykelväg (ca 2 meter), direkt intill vägen, på Steninge kustväg/Kustvägen längs Kattegattleden.

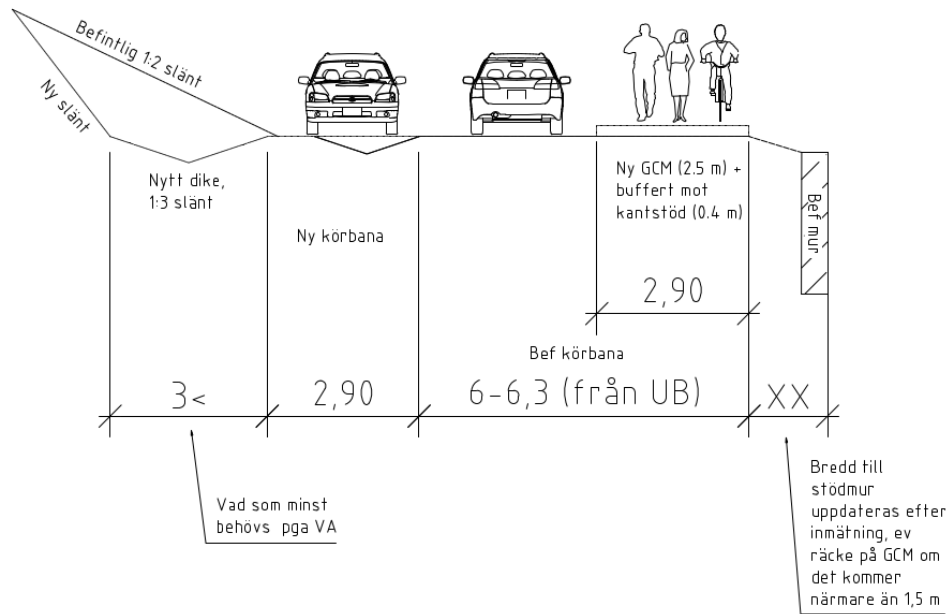
Ett antal principskisser har därav tagits fram för trånga sektioner där gång- och cykelvägen kan behöva förläggas direkt intill befintlig körbana, se Figur 33-Figur 36 nedan.



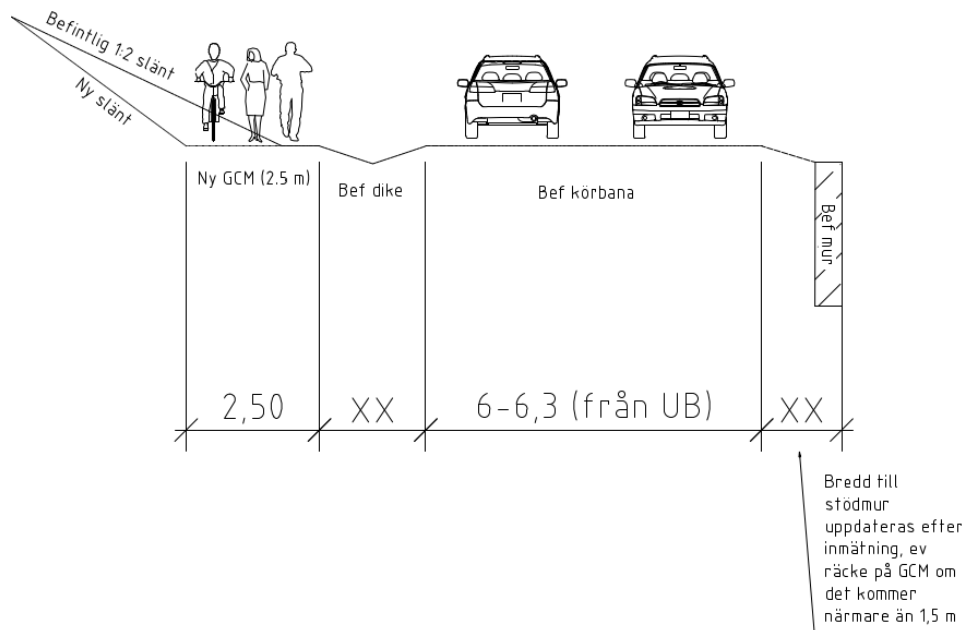
Figur 33. Trång sektion.



Figur 34. Trång sektion med högt hinder nära väg där avsteg troligtvis krävs.



Figur 35. Trång sektion med stöd mur, alternativ 1 – breddning av körbana.



Figur 36. Trång sektion med stöd mur, alternativ 2 – anläggning av gång- och cykelväg i befintlig slänt.

## 5.2 Övergripande planförslag

Möjlig typ av principsektion per delsträcka har utretts på båda sidor om väg 610, som utgångspunkt för bedömning av påverkan.

Utgångspunkten är föreslagen normalsektion där ny gång- och cykelväg på 2,5 meter separeras från väg 610 med ett dike och slänt, vilket är möjligt på största delen av sträckan.

På följande delsträckor förekommer hinder som innebär avsteg och behov av en trängre sektion för gång- och cykelvägen samt större påverkan:

1. **Bro över Kvarnabäcken:** På västra sidan av vägen ligger en fastighet med hus intill vägen, direkt norr om bäcken. Om gång- och cykelvägen placeras på västra sidan innebär detta att en gång- och cykelväg får förläggas direkt intill befintlig vägbana och befintlig byggnad/räcke med minimal buffert mot kantstöd och hinder. Detta gäller framför allt på en sträcka om ca 50 meter.
2. **Lassagård:** På västra sidan av vägen ligger ca fem fastigheter med hus samt berg och stenmur direkt intill vägen, vilket gör att en trängre sektion för gång- och cykelvägen blir aktuell på en längre sträcka om drygt 700 meter (om gång- och cykelvägen förläggs på den västra sidan). På östra sidan av vägen innebär gården Lassagård och dess stenmur att gång- och cykelvägen förläggs i trängre sektion på en lite kortare sträcka förbi Lassagård (ca 400 meter), samt att breddning av väg ändå kan bli aktuell på båda sidor av vägen för att optimera ytan och minimera påverkan (om gång- och cykelvägen förläggs på den östra sidan), då befintlig väg 610 går i en trång passage mellan slänt/berg på den västra sidan och fastighet/gård på den östra.

## 5.3 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

De möjliga miljöeffekter som kan uppkomma av projektet redovisas i följande kapitel. Projektets omfattning och utmärkande egenskaper samt förutsättningar och intressen (befolkning, landskap och miljö) är utgångspunkt för effektbedömningen. Fokus ligger på vilka miljöeffekter som kan antas bli betydande samt eventuella osäkerheter i underlag och bedömningar.

Miljöeffekterna kommer att analyseras djupare senare i processen, i samband med att plan och miljöbeskrivningen tas fram inom vägplanen.

### 5.3.1 Befolkning och hälsa

Projektets effekter för befolkning och hälsa bedöms som mycket positiva, i linje med projektets ändamål att komplettera cykelleden Kattegattleden genom att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten mellan Stensjö och Ugglarp.

Den planerade gång- och cykelvägen medför att turister och boende i området erbjuds bättre möjligheter att cykla längs sträckan, vilket kan leda till ökad cykelturism och förbättrade möjligheter till arbetspendling med cykel. Gång- och cykelvägen bedöms också öka tillgängligheten på sträckan för oskyddade trafikanter, samt skapa ett alternativ till både bil och buss för resor mellan Stensjö och Ugglarp samt locka boende i området till promenader och cykelturer i naturnära miljö.

Trafiksäkerheten bedöms öka markant med en ny gång- och cykelväg då cyklister längs cykelstråket Kattegattleden idag hänvisas till att cykla i blandtrafik på sträckan Stensjö-Ugglarp med en hastighetsbegränsning på 70 km/h.

Att cykla eller gå är hälsosamt och utgör bra vardagsmotion, som på sikt medför minskad risk att drabbas av livshotande hjärt-, kärl- och luftvägssjukdomar.

Vidare bedöms standardhöjning och tillgänglighetsanpassningen av busshållplatser på sträckan skapa bättre möjligheter för fler att resa med kollektivtrafik.

Oskyddade trafikanter som bor i området kan behöva korsa väg 610 för att ansluta till ny gång- och cykelväg från sin bostad, vilket är en trafiksäkerhetsaspekt att beakta. Detta särskilt för boende på västra sidan av väg 610, om gång- och cykelvägen förläggs på den östra sidan.

### 5.3.2 Landskap och bebyggelse

Området utmärks av ett karaktärsfullt berg- och hedlandskap som möter havet med en varierad terräng. Den föreslagna gång- och cykelvägen planeras att dras i anslutning till den befintliga vägen, vilket innebär att påverkan på landskapets karaktär bedöms bli begränsad. Gång- och cykelvägen skapar dessutom förutsättningar för oskyddade trafikanter att på ett trafiksäkert sätt ta sig fram utmed väg 610, som erbjuder vackra och vidsträckta landskapsvyer samt flera besöksmål.

I samband med att gång- och cykelvägen anläggs i direkt anslutning till väg 610 hålls infrastrukturen samman, vilket bidrar till att fragmenteringen av landskapet minskar.

Vid Lassagård finns idag gårdar bevarade sedan 1800-talet på sina ursprungliga platser i anslutning till en brant och hög bergsrygg. Här är utrymmet för den nya gång- och cykelvägen begränsat, och viss påverkan på berget samt kulturmiljöerna vid Lassagård kan inte uteslutas.

I övrigt består sträckan till stor del av områden med fritidshusbebyggelse och mindre fastigheter, huvudsakligen på den västra sidan av vägen, vilka kan komma att påverkas av utbyggnaden av den nya gång- och cykelvägen.

### 5.3.3 Naturmiljö

Möjliga miljöeffekter bedöms kunna bli som störst vid naturreservatet Näktergalslunden samt Kvarnabäcken.

Naturreservatet "Näktergalslunden" ligger i direkt anslutning till väg 610 strax söder om Ugglarp, och utkanten av naturreservatet kommer att påverkas om gång- och cykelvägen förläggs på östra sidan. Påverkan är dock begränsad.

Ett antal naturvärdesobjekt och biotopskyddade områden kan också påverkas. Av de objekt som påverkas återfinns fem på den västra sidan av vägen, sju på den östra sidan av vägen och tre objekt bedöms korsa vägen.

### Vattenmiljö

Kvarnabäcken är att betrakta som en vattenförekomst varför det omfattas av miljö kvalitetsnormer. Idag är den ekologiska statusen "måttlig" och den kemiska statusen uppnås inte.

Vattendraget kan påverkas då en ny bro ska byggas över bäcken, intill befintlig vägbro. Ambitionen är att bron ska anpassas för att minimera påverkan på Kvarnabäcken samt möjliggöra för små och medelstora djur, såsom utter, att passera under bron på en landremsa.

Brons placering kommer att utredas i senare skede inom vägplanen, och minst två brotyper planeras att utredas (varav en träbro). Fri brobredd planeras vara minst 3,5 meter.

### 5.3.4 Kulturmiljö

Väg 610 ligger i Vastadalen som är av riksintresse för kulturmiljövården, vilket påverkas av ytterligare utbyggnad. Då sträckan redan är utbyggd, i samband med att väg 610 anlades, bedöms påverkan på orörd mark ändå begränsad.

Av de kända fornlämningarna förekommer totalt fyra inom vägsträckningens utredningsområde, varav flest är lokaliserade på den västra sidan av vägen, se Figur 37 och Figur 38 nedan. Detta omfattar fornlämning L2024:3109 och övrig kulturhistorisk lämning L1998:8337 inom Delområde 4 – Anslutningspunkt i norr (Ugglarp), samt de övriga kulturhistoriska lämningarna L1997:1765 och L1997:1764 som är lokaliserade inom Delområde 1 - Anslutningspunkt i söder (Stensjö).

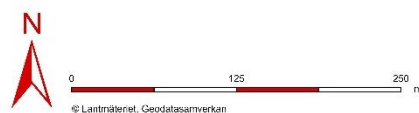
Då två lämningar är lokaliserade utanför tänkt sektion för den planerade gång- och cykelvägen är det sannolikt endast två av dessa lämningar som kan komma att påverkas: L1998:8337 Vägmärke i Delområde 4 och L1997:1765 Tegelindustri i Delområde 1.



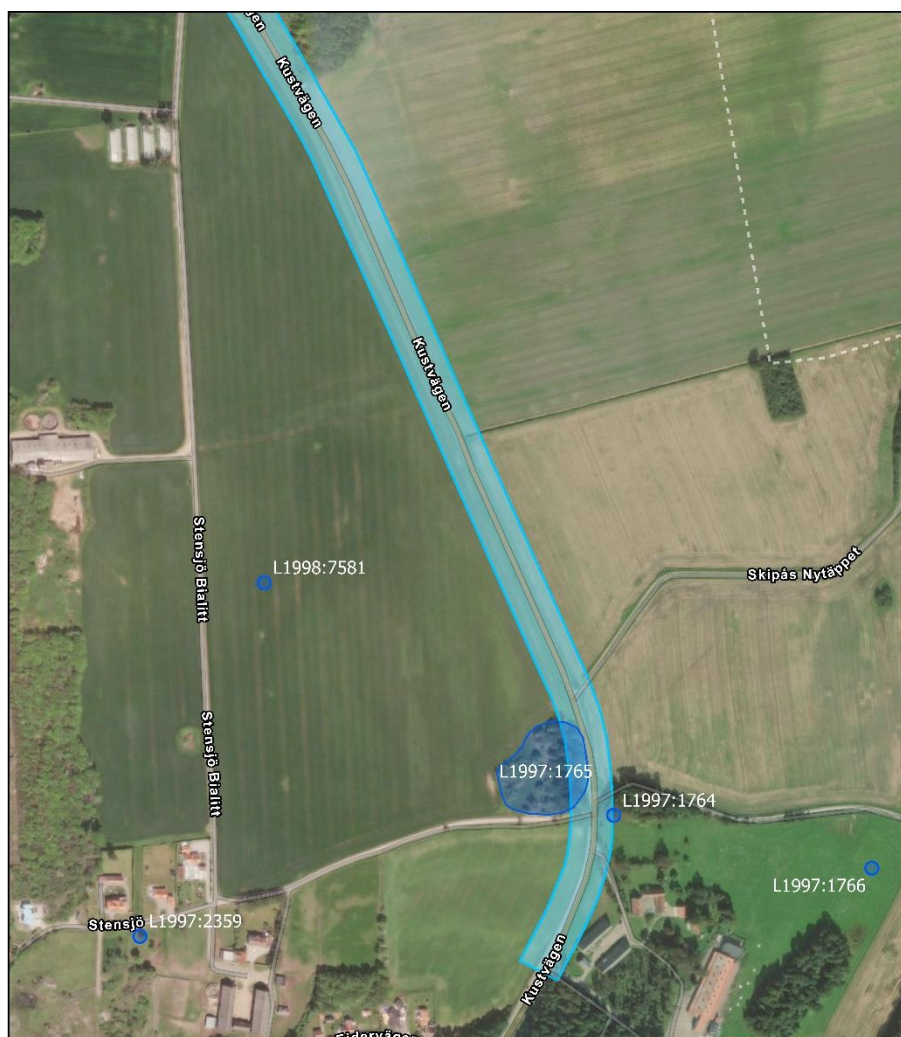
### Teckenförklaring

- Utredningsområde
- Fornlämning
- Övrig kulturhistorisk lämning

### VÄG 610, STENSJÖ-UGGLARP



Figur 37. Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar i anslutning till norra delen av utredningsområdet.



#### Teckenförklaring

- Utredningsområde
- Fornlämning
- Övrig kulturhistorisk lämning

#### VÄG 610, STENSJÖ-UGGLARP



Figur 38. Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar i anslutning till södra delen av utredningsområdet.

Dolda fornlämningar kan finnas i vägens närhet och en begäran om arkeologisk utredning (steg 1 och 2) har lämnats till Länsstyrelsen i juli 2025, och utredningen kommer ligga till grund för vägplanen.

### 5.3.5 Byggskedet

Byggstart planeras i nuläget till år 2028, och projektet planeras vara färdigställt våren 2029.

Under byggtiden kan mark utöver vägområdet behöva nyttjas tillfälligt. Framkomligheten för transportfordon, persontrafik och lantbrukare utgör en viktig förutsättning för projektet men framkomligheten längs vägen kommer att påverkas negativt.

Under byggnation kan vissa sträckor av väg 610 endast ha ett körfält öppet etappvis. Dialog om anslutningar under byggtid kommer föras med mark- och fastighetsägare.

Störningar som buller, intrång, luftföroreningar, vibrationer och damm kan uppstå under anläggningstiden. Detta kan drabba de boende i området, trafikanter och friluftslivet. Det är dock under en begränsad tidsperiod och det bedöms inte medföra bestående konsekvenser för miljön.

Åtgärder ska vidtas för att minimera störningar under byggtiden. Att området har en ökad befolkning och trafikmängd sommartid bör även beaktas i byggskedet.

## 5.4 Val av sida

Gång- och cykelvägen planeras att dras längs med väg 610, på ena sidan av vägen. Både västra och östra sidans lämplighet har därför bedömts och utvärderats utifrån tillgänglig information.

Enligt en första bedömning i detta skede bedöms den östra sidan av vägen bäst lämpad för anläggandet av en ny gång- och cykelväg.

Ny gång- och cykelväg ska i söder anslutas till befintlig gång- och cykelväg vid Vitabergsvägen i Stensjö, på vägens östra sidan. I norr, Ugglarp, ska gång- och cykelvägen anslutas till Byvägen, på vägens västra sida (där cyklisterna hänvisas till det mindre vägnätet). Detta innebär att gång- och cykelvägen kommer omfatta ett byte av sida av väg 610, en förhöjd gång- och cykelpassage. Då sträckan är kort, ca 2,8 km, är utgångspunkten att enbart anlägga en passage över vägen där gång- och cykelvägen byter sida.

### Östra sidan

Befintlig gång- och cykelväg söder om Stensjö är förlagd på vägens östra sida. I strävan efter en så lång, sammanhängande gång- och cykelväg som möjligt är det önskvärt att låta gång- och cykelvägen fortsätta längs östra sidan av väg 610.

Vägen östra sida domineras av åkermark med undantag för tre fastigheter med hus i närheten av vägen, vid Stensjö Ägg, Lassagård och ett enskilt hus mellan Lassagård och den norra anslutningspunkten i Ugglarp. Omkring fem anslutningsvägar finns på vägens östra sida, varav de flesta bedöms leda till nämnda eller närliggande enstaka gårdar, med begränsad trafik som skulle behöva korsa en ny gång- och cykelväg. Ett antal ytterligare åker-/skogsinfarter förekommer också.

En gång- och cykelväg på den östra sidan av väg 610 kan anläggas med god standard längs största delen av sträckan, i jämförelse med den västra sidan som omfattar fler trånga sektioner vilket bedöms leda till fler avsteg i standard. Vid Lassagård bedöms avsteg krävas oavsett val av sida.

Näktergalslundens naturreservat är beläget på vägens östra sida, men intrånget bör kunna minimeras.

### Västra sidan

På västra sidan av väg 610 förekommer fler anslutningsvägar samt bostadsområden. Fler fastigheter är också belägna direkt intill väg 610 med hus inom utredningsområdet. På västra sidan av vägen finns också fler befintliga ledningar, och en transformatorstation, som skulle påverkas.

På vägens västra sida finns de flesta bostadsområdena i området, och ett tiotal fastigheter med hus direkt intill väg 610 förekommer, samt lika många anslutande vägar och fastighetsinfarter. En ägoväg/lantbruksväg finns också anlagd inom utredningsområdet på västra sidan av väg 610.

Vid Lassagård förekommer en bergsslänt på ca 116 meter på vägens västra sida (totalt ca 146 kvadratmeter).

På västra sidan finns totalt fler hinder som innebär att en ny gång- och cykelväg på denna sida skulle få en varierad standard med ett antal trängre sektioner förbi hus. Dels vid en längre sträcka förbi Lassagård (både norr och söder om gården), dels vid en passage norr om befintlig bro. Flera utfarter (inklusive ett företag med lastportar) ligger idag så nära väg 610 att det bedöms svårt inrymma en trafiksäker gång- och cykelväg utan potentiella konflikter med utfarter.

Fem detaljplaner bedöms beröras intill väg 610, varav fyra på den västra sidan av vägen och en i söder som omfattar både västra och östra sidan av vägen.

### **Samlad bedömning inför val av sida**

För att skapa en så lång, sammanhängande gång- och cykelväg som möjligt, av bästa möjliga standard, är det önskvärt att låta gång- och cykelvägen fortsätta längs östra sidan av väg 610.

Östra sidan av väg 610 omfattar betydligt färre fastigheter/bostadshus, anslutningsvägar och detaljplaner intill väg 610. Vid norra anslutningspunkten finns också goda förutsättningar för en gång- och cykelpassage över väg 610 i raksträcka.

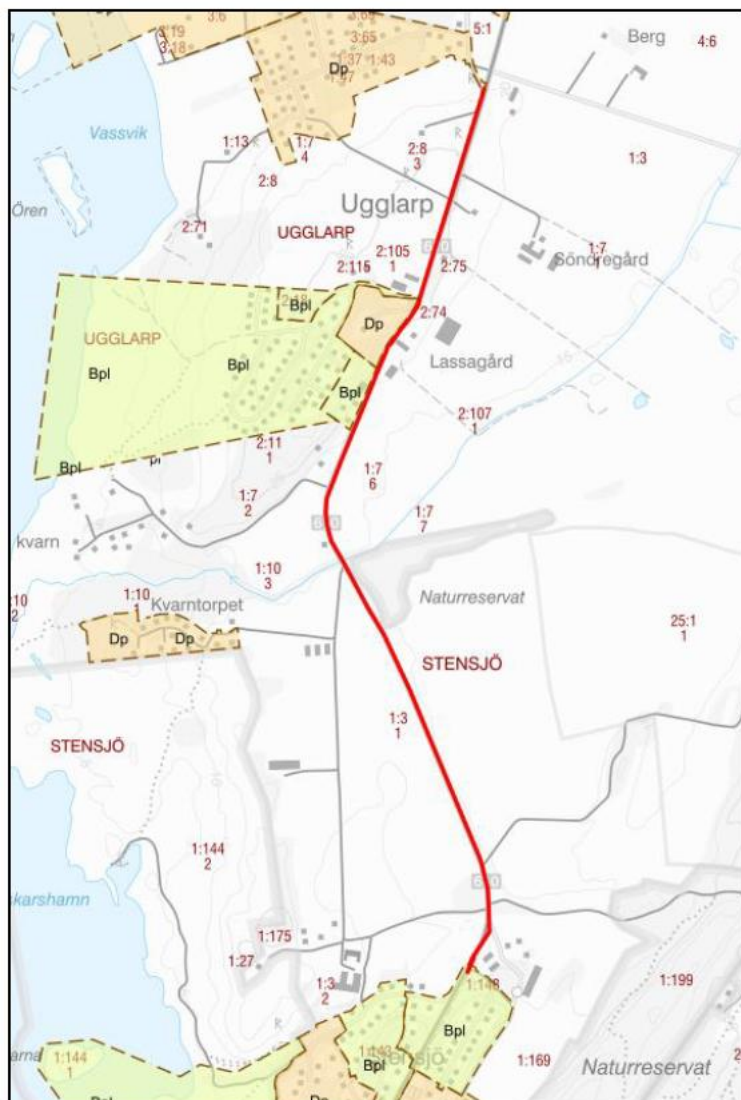
Passagen förbi Lassagård är en trång sektion där åtgärder kommer att behöva utredas på båda sidor av vägen, även om gång- och cykelvägen förläggs på östra sidan av vägen.

Fler bostadsområden är förlagda på västra sidan av vägen, och oskyddade trafikanter kan därför behöva korsa väg 610 för att ansluta till en gång- och cykelväg på den östra sidan, vilket är en trafiksäkerhetsaspekt att beakta i det fortsatta arbetet.

Dock minimeras antalet fordonsrörelser som behöver korsa gång- och cykelvägen (från utfarter och anslutningsvägar) på östra sidan, vilket bedöms vara betydligt fler om gång- och cykelvägen skulle förläggas på västra sidan. Gång- och cykelvägen byggs också som en del av den nationella cykelleden Kattegattleden, och en stor del av cykeltrafiken på

sträckan bedöms vara av regional karaktär till långväga målpunkter förbi Stensjö-Ugglarp.

Båda sidor av vägen bedöms medföra påverkan på befintlig miljö, men avseende landskap, naturmiljö och kulturmiljö bedöms de samlade effekterna inte väga över den samlade bedömningen för val av sida.



Figur 39. Översiktsbild med detaljplaner och bostäder i området. Planerad sträcka markerad med röd linje.

## 6 Åtgärder

Nedan anges åtgärder som kan komma att bli aktuella i projektet för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa negativa miljöeffekter:

- Kompensationsåtgärder ska åtgärdas vid påverkan på biotopskydd.
- Samråd med kollektivtrafikoperatör och ledningsägare planeras i tidigt skede av vägplan för att upptäcka beröringspunkter och områden där samordning kan vara aktuellt. Ett samråd med allmänheten på orten planeras också.
- Fält- och laboratorieundersökningar planeras för vägteknik, geoteknik, avvattning, bergteknik samt markmiljö.
- En begäran om arkeologisk utredning (steg 1 och 2) har skickats in till Länsstyrelsen i juli 2025. Länsstyrelsen svar och vidare utredning kommer avgöra omfattningen av ytterligare arkeologiska insatser samt behovet av skyddsåtgärder i kommande plan- och projekteringsarbete.
- Åtgärder ska vidtas för att minimera störningar under byggtiden.

Behov och omfattning av skyddsåtgärder kommer utredas vidare i kommande skeden.

## 7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte antas medföra en betydande miljöpåverkan. Få miljöaspekter bedöms bli berörda, samtidigt som intrången i de natur- och kulturvärden som finns i närområdet bedöms kunna begränsas genom anpassningar och tekniska lösningar.

Projektets effekter för befolkning och hälsa bedöms som mycket positiva, i linje med projektets ändamål att komplettera den nationella cykelleden Kattegattleden med en ny gång- och cykelväg mellan Stensjö och Ugglarp för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Påverkan på naturreservatet Näktergalslunden, skyddade arter och naturvärden bedöms kunna begränsas genom tekniska lösningar och skyddsåtgärder. Närområdet är till stor del redan exploaterat/urbaniserat (framför allt i norr) och i de södra delarna angränsar vägen framför allt till jordbruksmark. Några högre naturvärden har inte noterats i närområdet.

En bro planeras över Kvarnabäcken (intill befintlig vägbro). Ambitionen är att anpassa bron så att den inte inkräktar på bäcken, samtidigt som små och medelstora däggdjur ges möjlighet att passera under bron på en landrensa.

Åtgärden bedöms inte samverka med andra projekt som genererar kumulativa effekter.

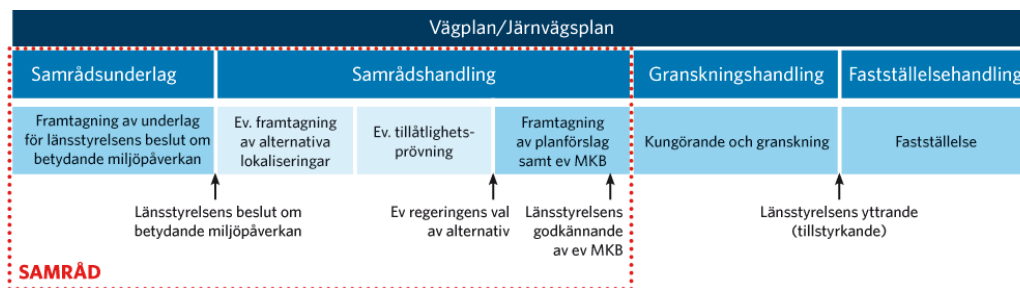
En gång- och cykelväg förlagd på i huvudsak östra sidan av väg 610 bedöms medföra störst positiva effekter, och minst negativ påverkan, i en samlad bedömning i jämförelse med en gång- och cykelväg på den västra sidan av väg 610.

# 8 Fortsatt arbete

## 8.1 Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av Länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådsrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.



Figur 40. Planläggningsprocessen för upprättande av vägplan.

## 8.2 Viktiga frågeställningar

Utifrån redovisade förutsättningar och bedömningar kommer ett förslag på lokalisering och utformning av en gång- och cykelväg att tas fram med utgångspunkt i att den östra sidan generellt bedöms bäst lämpad. Gång- och cykelvägens dragning samt placering av dess passage över väg 610 vid sidbyte bedöms vara centrala utredningsfrågor för det fortsatta arbetet.

Följande kritiska punkter har identifierats för vidare arbete i detalj för att nå bästa möjliga lösning och minimera påverkan:

- **Näktergalslundens naturreservat** – Intrång och påverkan på naturreservatet ska minimeras.
- **Ny bro över Kvarnabäcken** – En brolösning ska tas fram och anpassas med ambitionen om att inte inkräkta på bäcken, och möjliggöra för små och medelstora djur att passera under bron.
- **Lassagård** – Befintligt utrymme är mycket begränsat mellan berg och befintlig fastighet varför breddning av väg 610 kan behövas på båda sidor. Eventuellt avsteg i bredd på ny gång- och cykelväg kan vara nödvändigt att utreda för att minimera markanspråk och påverkan.

## 9 Referenser

- EnviroPlanning. (2022). *NVI - Gång- och cykelvägar i Väst, Naturvärdesinventering Stensjö, Trafikverket.*
- Kattegattleden. (2025). *Cykelleden Kattegattleden – 10 år av kustnära cykling i Sverige. Tillgänglig på: <https://www.kattegattleden.se> (Åtkomstdatum: 1 augusti 2025).*
- Trafikverket. (2021). *Cykelleder för rekreation och turism - Klassificering, kvalitetskriteriet och utmärkning.*
- Trafikverket. (2025). *Uppdragsbeskrivning, UB, Konsultuppdrag - För upprättande av vägplan för gång- och cykelväg Stensjö-Ugglarp, Falkenbergs kommun.*
- Visit Halland. (2024). *Kattegattleden - Sammanställning av statistik, Cykelräknare på Kattegattleden 2023.*

Trafikverket, 302 50 Halmstad. Besöksadress: Linjegatan 7,  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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