

GRANSKNINGSHANDLING

Väg 2013, Önnestad-Färlöv, ny gång- och cykelväg

Kristianstads kommun, Skåne län

Vägplansbeskrivning, 2025-01-31



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Box 543, 291 25 Kristianstad

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Väg 2013, Önnestad-Färlöv, ny gång- och cykelväg, Vägplansbeskrivning

Författare: Tyréns Sverige AB

Dokumentdatum: 2025-01-31

Ärendenummer: TÄHS-2023-000896

Åtgärdsnummer: 22078

Uppdragsnummer: 182789

Version: 1.0

Kontaktperson: Henrietta Wagland, Trafikverket

Innehåll

1. Sammanfattning	6
2. Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	7
2.1. Bakgrund	7
2.2. Åtgärdsvalsstudie	8
2.3. Planlägningsprocessen	9
2.4. Ändamål och projektmål	9
2.4.1. Ändamål.....	9
2.4.2. Projektmål	10
2.5. Tidigare utredningar och beslut	10
2.6. Geografiska och tidsmässiga avgränsningar.....	10
2.7. Angränsande projekt	10
3. Miljöbeskrivning	11
3.1. Metod och underlag	11
3.2. Osäkerheter.....	12
3.3. Avgränsning av miljöaspekter	12
4. Förutsättningar	13
4.1. Vägens funktion och standard.....	13
4.2. Trafik och användargrupper	13
4.2.1. Kollektivtrafik.....	14
4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling.....	14
4.3.1. Översiktsplan	14
4.3.2. Detaljplan	16
4.3.3. Regional planering.....	16
4.3.4. Markavvattningsföretag	16
4.4. Byggnadstekniska förutsättningar	16
4.4.1. Topografi	16
4.4.2. Geotekniska förutsättningar	16
4.4.3. Förorenad mark.....	16
4.4.4. Hydrogeologiska förutsättningar.....	17
4.4.5. Ytvatten	17
4.4.6. Avvattning	18
4.4.7. Befintlig brokonstruktion	18
4.5. Riksintressen.....	19
4.6. Miljökvalitetsnormer	21

4.7.	Områdesskydd.....	24
4.8.	Landskapet och staden.....	26
4.9.	Kulturmiljö.....	28
4.9.1.	Forn- och kulturhistoriska lämningar	28
4.10.	Naturmiljö.....	30
4.10.1.	Naturvårdsarter.....	30
4.10.2.	Invasiva arter.....	31
4.10.3.	Värdearter	32
4.11.	Jordbruksmark.....	32
4.12.	Klimat.....	32
	Klimatpåverkan.....	32
	Klimatanpassning	32
5.	Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	33
5.1.	Val av lokalisering.....	33
5.2.	Val av utformning.....	34
5.2.1.	Gång- och cykelväg.....	34
5.2.2.	Avvattning	35
5.2.3.	Ny bro för gång- och cykelväg över Vinne å.....	35
5.2.4.	Korsning över riksväg 19.....	36
5.2.5.	Bortvalda alternativ med motiv	36
5.3.	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	36
6.	Effekter och konsekvenser av projektet.....	36
6.1.	Trafik och användargrupper	36
6.1.1.	Oskyddade trafikanter	37
6.2.	Lokalsamhälle och regional utveckling.....	37
6.3.	Miljö och hälsa.....	38
6.3.1.	Befolkning och människors hälsa	38
6.3.2.	Miljöaspekter.....	38
	Landskapsbild	38
	Kulturmiljö.....	38
	Naturmiljö.....	39
	Jordbruksmark.....	39
	Klimatpåverkan.....	39
	Klimatanpassning	40
6.4.	Påverkan under byggtiden	40
6.4.1.	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtiden.....	41

6.5.	Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning).....	42
6.6.	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	42
7.	Samlad bedömning.....	43
7.1.	Ändamål och projektmål	43
7.2.	Transportpolitiska mål.....	43
7.3.	Nationella miljö kvalitetsmål.....	43
7.4.	Trafikverkets målbild för 2030	44
8.	Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden	44
8.1.	Allmänna hänsynsregler	44
8.2.	Miljö kvalitetsnormer	46
	Ytvatten	46
	Grundvatten	47
8.3.	Hushållningsbestämmelser	47
9.	Markanspråk och pågående markanvändning.....	48
10.	Fortsatt arbete.....	48
10.1.	Viktiga frågeställningar och behov av anmälningar, dispenser och tillstånd	49
10.1.1.	Kulturmiljö lagen	49
10.1.2.	Kompensationsåtgärder för förlust av stenmurar.....	49
10.1.3.	Vattenverksamhet enligt 11 kapitlet miljö balken	49
10.1.4.	Redovisning invasiva arter.....	50
11.	Genomförande och finansiering.....	50
11.1.	Formell hantering	50
11.1.1.	Detaljplan	51
11.2.	Genomförande	55
11.3.	Finansiering	55
12.	Källor.....	56

1. Sammanfattning

Trafikverket planerar för en ny gång- och cykelväg längs väg 2013, Färlövsvägen/Önnestadsvägen, på sträckan mellan Önnestad och Färlöv. Inriktningen är att den så långt som det är möjligt ska vara 2,5 meter bred och vara avskild från befintlig väg 2013 med en minst 2 meter bred skiljeremsa. På vissa trängre sektioner blir det aktuellt med en separering i form av GCM-sten och/eller räcke. Ungefär mitt på sträckan passerar planförslaget väg 2013 på bro över Vinne å. En ny gång- och cykelbro planeras här anläggas parallellt med den befintliga bron. Inga brostöd ska placeras i vattenfåran. I Färlöv korsar gång- och cykelvägen väg 19 och återansluter till befintlig cykelbana vid Hamiltons vägs norra sida.

Markanvändningen inom utredningsområdet utgörs främst av tätortsbebyggelse i Önnestad och Färlöv, enstaka hus och gårdar på sträckan mellan tätorterna samt jordbruk. Strax väster om utredningsområdet går järnvägen mellan Hässleholm och Kristianstad, medan riksväg 19 går strax utanför utredningsområdets östra sida.

Ett riksintresse för kulturmiljövård respektive utpekad värdefull kulturmiljö, Araslövs farmer, ligger inom utredningsområdet från Vinne å och österut. Området är ett odlingslandskap präglad av dikningsföretag i samband med enskiftet 1780 och de då bildade så kallade farmerna med ståndsmässiga byggnader, som gav området ett högt såväl landskaps- som byggnadshistoriskt värde. En fornlämning och en möjlig fornlämning ligger inom utredningsområdets östra del. Järnvägen och riksväg 19 omfattas av riksintresse för kommunikation. Två grundvattenförekomster och en ytvattenförekomst berörs av utredningsområdet. Området runt Vinne å är ett översvänningsområde för Helge å, vilket innebär att det är blött i området och att vattnet breddar över normalvattenfåran vid höga vattennivåer.

Generella biotopskydd har noterats längs sträckans utredningsområde i form av alléer, stenmurar och dike/vattendrag. På var sin sida om utredningsområdet finns två vattenskyddsområden.

Utredningsområdet består till stora delar av jordbruksmark/åker, vars homogena markanvändning inte brukar förknippas med höga naturmiljövärden. Runtom i landskapet hittas även mindre skogsdungar, ofta bestående av lövträd. Vinne å samt våtmarkerna runt omkring ån erbjuder livsmiljöer för fåglar, insekter och vattenlevande organismer.

På en övergripande nivå bedöms den planerade utbyggnaden kunna medverka till uppfyllelsen av de nationella miljö kvalitetsmålen, ligga i linje med de allmänna hänsynsreglerna och hushållningsbestämmelserna i miljöbalken samt inte innebära negativ påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten.

Länsstyrelsen har den 28 maj 2024 beslutat att projektet inte antas medföra betydande miljöpåverkan.

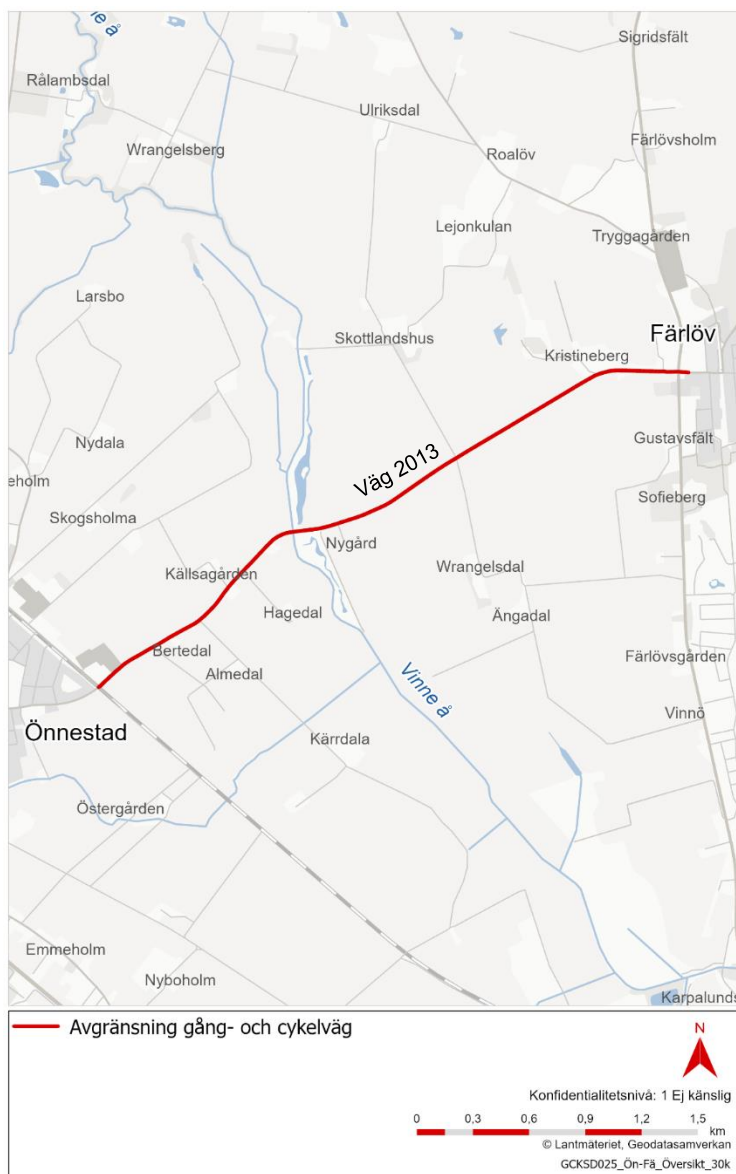
2. Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1. Bakgrund

Det finns ett behov av att kunna cykla till arbete, skola och kollektivtrafik på sträckan Önnestad-Färlöv. Önnestads järnvägsstation öppnades upp för persontågstrafik i december 2013 vilket har medfört ett ökat behov av cykelinfrastruktur mellan de båda orterna. I dagsläget finns stora brister för cyklisternas trafiksäkerhet då hastigheterna är höga och vägen är smal.

Sträckan Önnestad-Färlöv är av Region Skåne (2022[a]) en prioriterad sträcka då den spelar en viktig roll för regionens olika cykelstråk. Det är därför angeläget att göra en översyn av denna sträcka för att möjliggöra en säker cykeltrafik - detta genom att bygga en gång- och cykelväg parallellt med befintlig bilväg.

Det kommer även anläggas belysning längs sträckan för gång- och cykelvägen.



Figur 1. Översikt över området där ny gång- och cykelväg planeras.

2.2. Åtgärdsvalsstudie

Trafikverkets och Region Skånes åtgärdsvalsstudie daterad 2015-11-11 har legat till grund för val av lokalisering. Studien bedömde flertalet åtgärder såsom friliggande dubbelriktad gång- och cykelbana längs väg 2013 (delen Färlövsvägen/Önnestadsvägen) vilket bedömdes som en god lösning för såväl cyklister som för fotgängare. Ett flertal paket med åtgärder togs fram där förslaget Paket B innehållandes friliggande cykelbana, GCM-stöd och cykling i blandtrafik på olika sektioner av väg 2013 samt cykling i blandtrafik i Focks väg och sänkning av tätortshastighet till 40 km/h i Önnestad togs vidare till Trafikverket för vidare planering. Paket B hamnar under steg 3 enligt fyrstegsprincipen.

I valet av lokalisering har fyrstegsprincipen legat till grund. Fyrstegsprincipen innebär att åtgärder för att lösa en brist eller ett behov provas och analyseras i fyra olika steg:

1. Tänk om – Åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt. Här kan generella kampanjer användas för att främja cyklandet. I fall det bedöms att trafiksäkerheten är bristande kan man först försöka påverka användandet efter en förbättring av trafiksäkerheten. Åtgärder för att öka användandet av det befintliga cykelnätet är mycket viktiga och behandlas i Region Skånes cykelutvecklingsprogram.
2. Optimera – Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och fordon. Förbättring av befintliga cykelförbindelser är en viktig åtgärd i denna kategori. Här inkluderas även till exempel cykelparkeringar, lånecykelsystem, cykelvägvisning mm, men även anläggande av cykelfält på befintlig väg eller en så kallad 2-1 lösning (1 körfält för bilar, 2 breda fält på vardera sidan avsedda för cyklister).
3. Bygg om – Begränsade ombyggnadsåtgärder. Dessa åtgärder är fysiska åtgärder som omfattar till exempel cykelbanor längs med befintliga vägar, asfaltering av grusvägar eller anläggande av hastighetssäkrande eller -sänkande åtgärder. Det omfattar även förbättringar i befintlig infrastruktur som krävs mindre ombyggnad.
4. Bygg nytt – Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder; omfattar nybyggnad av friliggande cykelvägar som inte ligger direkt längs med vägen och vilka betyder ett större ingrepp i landskapet.

Åtgärdsvalsstudien nämner att det generellt är trevligare att cykla i blandtrafik på en lågtrafikerad väg än på en cykelbana längs med en högtrafikerad väg. Ett lämpligt parallellt vägnät som uppfyller trafiksäkerhetskriterier men inte ger en för stor omväg är oftast att föredra då detta ofta ger bättre framkomlighet. Vid separerade cykelbanor ökar attraktiviteten om det finns en mellanremsa i gräs.

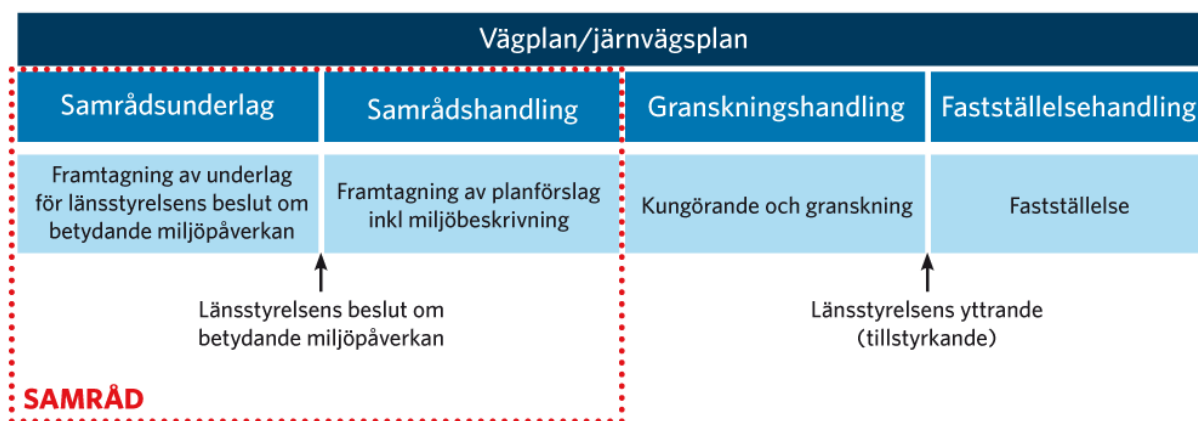
2.3. Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan. Detta gäller även för gång- och cykelvägar.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas. Hur mycket tid som krävs 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. Vägplaneprocessen vid icke betydande miljöpåverkan.

2.4. Ändamål och projektmål

2.4.1. Ändamål

Projektets ändamål är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade gång- och cykeltrafikanter på sträckan Önnestad-Färlöv.

2.4.2. Projektmål

- Projektet ska bygga en separerad och inbjudande gång- och cykelväg som är driftbar och som inte påverkar befintlig väg negativt.
- Projektet ska genomföras med hänsyn till befintliga landskaps-, natur- och kulturvärden och ta så lite värdefull odlingsmark i anspråk som möjligt.
- Projektet ska sträva efter att ta så lite tomtmark i anspråk som möjligt och ta hänsyn till befintlig bebyggelse.
- Projektet ska bedrivas med fokus på effektiv resursanvändning med avseende på klimat och ekonomi.

2.5. Tidigare utredningar och beslut

- En åtgärdsvalsstudie (TRV 2015/98466), daterad 2015-11-11, är genomförd på sträckan och syftade till att beskriva problemställningar och förutsättningar för projektet för att därefter presentera ett åtgärds paket att utgå ifrån.
- Under våren 2024 togs ett samrådsunderlag fram. Samrådsunderlagets syfte är att studera områdets förutsättningar samt projektets potentiella effekter på de skydd och värden som projektet omfattar, vilket ligger till grund för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Det genomfördes även samrådsmöten med allmänheten, ledningsägare, Kristianstads kommun, Skånetrafiken och Länsstyrelsen. Samråden och inkomna yttranden finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.
- Länsstyrelsen har den 28 maj 2024 beslutat att projektet inte antas medföra betydande miljöpåverkan, varför en miljöbeskrivning ska upprättas i denna planbeskrivning.

2.6. Geografiska och tidsmässiga avgränsningar

Planförslaget har begränsats till korsningen Färlösvägen (väg 2013) /Levins väg i Önnestad och strax efter korsningen Färlösvägen/Hamiltons väg i Färlöv, se figur 1.

Influensområdet omfattar det område som berörs direkt och indirekt. Influensområdet är inte geografiskt avgränsat, utan varierar beroende på miljöaspekt. De områden och värden som bedöms kunna påverkas beskrivs i avsnitt 6.

Byggstart är planerad till 2026–2027. Byggtiden beräknas till cirka 6-12 månader. Prognosår för trafik och miljöeffekter är 2040.

2.7. Angränsande projekt

Norr om Färlöv ska väg 19 byggas om till mötesfri väg mellan Bjärlöv och Broby. Kontrakt är skrivet med entreprenör och byggstart påbörjades sommaren 2024. Trafikverket arbetar även med att ta fram en lokaliseringsstudie för ombyggnation av väg 19 söder om planförslaget, mellan Härlöv och Karpalund.

3. Miljöbeskrivning

Samråd enligt 12:6 miljöbalken bedöms inte vara nödvändigt då åtgärden inte medför betydande miljöpåverkan och därmed uppfyller undantagskriterierna enligt gällande lagstiftning.

Då projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt länsstyrelsens beslut 28 maj 2024 hanteras förutsedd miljöpåverkan genom en miljöbeskrivning. Syftet med miljöbeskrivningen är att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som den planerade verksamheten kan medföra samt bedöma dess konsekvenser för miljö och hälsa.

Miljöbeskrivningen har integrerats i den här planbeskrivningen. Det innebär att förutsättningar för de miljöaspekter som behandlas i miljöbeskrivningen redovisas i avsnitt 4 och effekter och konsekvenser behandlas i avsnitt 6. Överensstämmelse och bidrag till de transportpolitiska målen, miljö kvalitetsmålen, miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden redovisas i avsnitt 7 och 8.

3.1. Metod och underlag

För miljöbeskrivningen som görs i detta dokument används begreppen påverkan, effekt och konsekvens.

Påverkan avser förändring av miljön genom exempelvis fysiskt intrång eller störningar i form av buller.

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

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

Som underlag för att bedöma olika effekters betydelse används där det är tillämpligt exempelvis lagkrav, riktvärden, miljö kvalitetsnormer (MKN), skyddade områden, värdebeskrivningar och miljö kvalitetsmål. Inventeringar/undersökningar som har genomförts är geotekniska undersökningar, arkeologisk utredning steg 1 och naturvärdesinventering.

Intressets värde / känslighet	Högt	Stora negativa konsekvenser					Stora positiva konsekvenser	
	Måttligt		Måttliga negativa konsekvenser			Måttliga positiva konsekvenser		
	Lågt			Små negativa konsekvenser		Små positiva konsekvenser		
		Stor negativ	Måttlig negativ	Liten negativ	Ingen störning	Liten positiv	Måttlig positiv	Stor positiv

Figur 3. Konsekvenser av projektet definieras som en sammanvägning av miljö aspektens värde och omfattning.

3.2. Osäkerheter

Bedömningar i en miljöbeskrivning är alltid förknippade med ett visst mått av osäkerhet, dels till följd av att de är kopplade till en framtida utveckling som inte alltid helt går att förutse utan ofta är baserade på prognoser och antaganden. Exempelvis kan sådana osäkerheter i detta projekt handla om antaganden och prognoser som görs beträffande framtida trafikmängder, utsläppsmängder, nederbördsmängder samt yt- och grundvattenflöden. Vidare finns även osäkerheter beträffande åtgärder och vilken effekt sådana åtgärder kommer att ha vid ett framtida prognosår. Prognoser och antaganden ligger till grund för beräkningar som görs för yt- och grundvatten. Generellt görs konservativa beräkningar, vilket innebär att resultatet i vissa fall kan vara något överdrivet mot vad som kan förväntas i det verkliga utfallet.

Påverkan på biologisk mångfald är beroende av många olika faktorer och samspelet dem emellan, vilket kan bli avgörande för vilken effekt en påverkan kan få på exempelvis en viss art eller miljö. Andra delar, som exempelvis landskapsbilden eller kulturlandskapet kan analyseras och beskrivas förhållandevis objektivt, medan själva upplevelsen och värderingen av landskapet alltid innehåller ett visst mått av subjektivitet.

3.3. Avgränsning av miljöaspekter

En miljöbeskrivning ska innehålla uppgifter om miljöförutsättningarna i det område som kan komma att påverkas av den planerade vägen, de förändringar i miljö kvalitet som projektet kan medföra och vad dessa förändringar bedöms innebära för människors hälsa och miljön. Miljöbeskrivningen bör stå i proportion till projektets eller åtgärdens miljöpåverkan och ha en omfattning och detaljeringsgrad som är rimlig med hänsyn till rådande kunskaps- och bedömningsmetoder samt innehålla de uppgifter som behövs för att en bedömning ska kunna göras av de väsentliga miljöeffekterna. Detta innebär att vissa aspekter som har liten eller marginell betydelse behandlas översiktligt, avgränsas bort eller utelämnas.

Utifrån genomförda samråd och det inledande arbetet med vägplanen har följande aspekter bedömts som relevanta att beskriva i denna miljöbeskrivning:

- Landskapsbild
- Kulturmiljö
- Naturmiljö
- Jordbruksmark
- Klimatanpassning och klimatpåverkan
- Påverkan under byggskedet.

Yt- och grundvatten beskrivs under byggnadstekniska förutsättningar i avsnitt 4.4 och under miljö kvalitetsnormer i avsnitt 4.6. Där det är relevant beskrivs vattenaspekter även under de ovan nämnda miljöaspekterna.

Aspekter som inte bedöms innebära väsentliga miljöeffekter och därmed avgränsas bort och ej bedöms som relevanta att konsekvensbeskriva i detta projekt är:

- Barriärer samt rekreation och friluftsliv
Väg 2013 utgör redan idag en barriär. Det är dock ingen definitiv barriär, vilket innebär att det går att passera över vägen. Detta påverkas inte av den planerade gång- och cykelvägen. Ur

naturmiljösynpunkt bedöms den inte heller innebära någon väsentlig förändring för djurlivets möjligheter att passera över vägarna eller längs vattendraget Vinne å. Det finns inga utpekade friluftsvärden inom planförslaget som påverkas negativt av projektet.

- **Buller och vibrationer**
Eftersom anläggning av gång- och cykelväg inte innebär nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av väg för fordonstrafik och därmed inte förändrar trafikflöden eller bullerbilden, behandlas inte aspekterna buller och vibrationer i driftskedet i det här dokumentet. Buller och vibrationer under byggtiden behandlas övergripande i avsnitt 6.6.
- **Luftmiljö**
Projektet innebär inga förändrade trafikflöden och därmed bedöms det inte heller innebära någon negativ effekt på luftkvaliteten i driftskedet. Utsläpp från arbetsmaskiner under byggtiden behandlas övergripande i avsnitt 6.6.
- **Förorenad mark**
Ingen av de kända potentiella föroreningarna bedöms riskera att direkt påverkas av den nya gång- och cykelvägen.

4. Förutsättningar

4.1. Vägens funktion och standard

Väg 2013, Färlövsvägen/Önnestadsvägen, är en statligt ägd väg med en bredd på 6 meter. Vägen passerar Vinne å på bro ungefär i mitten av planförslaget, läs mer under avsnitt 5.2.2.

13 vägar ansluter till väg 2013 inom planförslaget, varav två av de anslutande vägarna är statliga vägar, en är kommunal väg och tio är enskilda vägar. De statligt ägda anslutande vägarna är Hamiltons väg, samt Levins väg. Skyltad hastighet på dessa vägar är 40 km/h. Anslutningen till väg 2013 regleras med väjningsplikt. Börje Trolles väg är kommunalägd väg med en skyltad hastighet på 30 km/h. Enskilt ägda anslutande vägar är Lantmannavägen, Ängdalavägen, Skottlandshusallén, Wrangeldalsvägen samt sex icke namngivna vägar. Lantmannavägen och vägen närmast Färlöv har en hastighetsgräns på 40 km/h, medan högsta tillåtna hastighet på övriga vägar är 70 km/h.

I Färlöv korsar väg 2013 riksväg 19, även kallad Wrangels allé. Korsningen regleras med väjningsplikt från väg 2013. Vid korsningen har riksväg 19 en skyltad hastighet på 40 km/h.

4.2. Trafik och användargrupper

Det finns inga tillgängliga mätningar för cykeltrafik på sträckan. Ingen buss trafikerar på väg 2013 inom planförslaget (Skånetrafiken, 2024).

Trafikflöden har samlats in via Trafikverket (2024) och resultaten av senast utförda trafikräkningar redovisas i tabell 1 nedan.

Tabell 1. Trafikmängder enligt senast utförda mätningar på vägar med statlig väghållning.

Väg	Delsträcka	Mätår	ÅDT (årsmedel- dygnstrafik, fordon/dygn)	Andel tung trafik
2013	Mellan Skottlandshusallén/Wrangels- dalsvägen och väg 19	2021* 2012	1050 930	7 % 12 %
19	Norr om väg 2013	2022	4310	7 %
Levins väg	Väster om väg 2013	2011	190	12 %

*ÅDT-siffrorna kan vara påverkade av Covid-19-pandemin, därav redovisas även ÅDT för tidigare år.

Mätningar utförda under covid-19-pandemin bör tolkas med viss försiktighet då pandemin påverkade trafikarbetet under denna period. För gator med sådana mätningar används normalt en tidigare mätning i det fortsatta arbetet, t.ex. för uppräknings till prognosår, då dessa bedöms bättre spegla en normal trafiksituation.

4.2.1. Kollektivtrafik

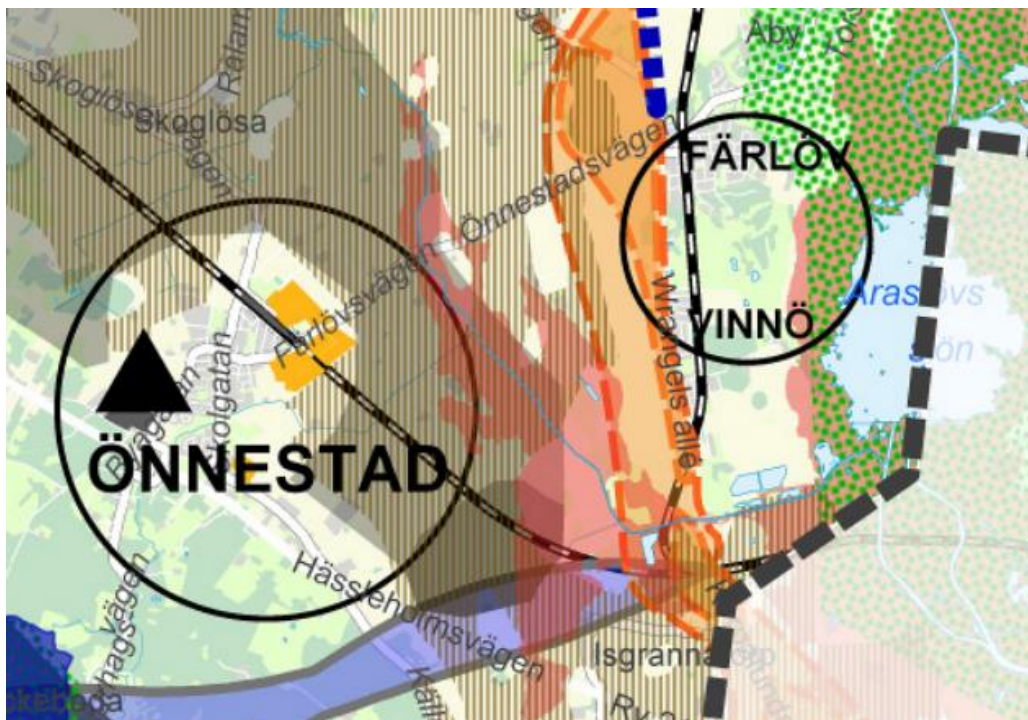
Väg 19 trafikeras av regionbusslinje 549, vilken passerar planförslaget via Hamiltons väg (Skånetrafiken 2024). Linje 554 trafikeras mellan Färlöv och Kristianstad. Planförslaget berör inte några busshållplatser.

Strax utanför planförslaget i Önnestad hittas Skånebanan. Banan sträcker sig mellan Kristianstad och Helsingborg och trafikeras av både persontåg och godståg (Trafikverket, 2022). På Önnestad station stannar Pågatågen, vilka trafikeras sträckan mellan Kristianstad och Hässleholm.

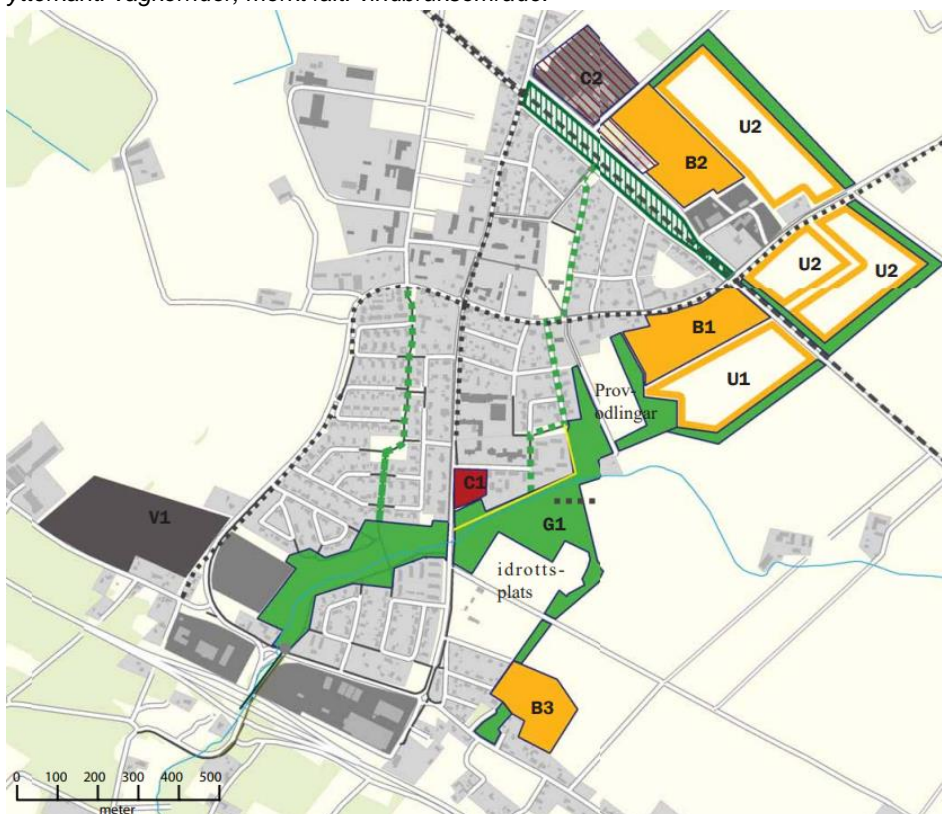
4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

4.3.1. Översiktsplan

Kristianstads kommuns *Översiktsplan 2013* antogs av kommunfullmäktige 2013-03-12 och aktualitetsprövades december 2021. En ny översiktsplan ska vara antagen 2026. I den gällande översiktsplanen har Kristianstads kommun föreslagit utbyggnad av cykelväg mellan Önnestad och Färlöv längs Byagatan/Färlövsvägen/Önnestadsvägen, se figur 4 och 5. Gång- och cykelvägen är listad som föreslagen cykelväg för utvecklad turism och rekreation. Planförslaget berörs enligt översiktsplanen även av bostadsbebyggelse, högklassig jordbruksmark, översvämningsyta för Helge å samt ett område som bedömts som lämpligt för mindre etableringar av vindkraftverk.



Figur 4. Utdrag ur översiktsplanens markanvändningskarta. Grönprickigt fält: grönstruktur av regionalt och kommunalt intresse, bruna vertikala linjer: högklassig jordbruksmark, orangea ytor: bostadsbebyggelse, rött fält: översvämningsytor kring Helge å (vid högsta flöde utan vallsystem i Kristianstad), orange yta med streckad ytterkant: vägkorridor, mörkt fält: vindbruksområde.



Figur 5. Karta i översiktsplanen som visar markanvändningsförslag för Önnestad. Svartprickig linje: föreslagen utbyggd cykelväg, fylld orange yta: ny bostadsbebyggelse med inslag av service, orangea linjer: utredningsområde för tätortsutveckling, gröna fält: grönstråk.

4.3.2. Detaljplan

Planförslaget berör totalt tre detaljplaner.

- 11-ÖNS-11 Förslag till stadsplan för Önnestads municipalsamhälle i Kristianstads län.
- 1180-P85/0623 Förslag till ändring samt upphävande av del av stadsplan.
- 11-FÄS-7/72 Förslag till stadsplan för Färlöv norra delen och södra delen i Kristianstad.

Området mellan orterna saknar detaljplaner.

4.3.3. Regional planering

Väg 2013 mellan Önnestad och Färlöv är listad som prioriterad sträcka i Region Skånes (2022[a]) gällande transportinfrastrukturplan.

4.3.4. Markavvattningsföretag

Flera dikningsföretag finns i närheten av planförslaget.

- Utloppsdikey från Villan å nr 4 Önnestad,
- Önnestad-Källsagårdens dikningsföretag,
- Önnestad-Hagedal,
- Vinnö-å mellan Karpalund och Vrangelsberg, samt
- Ängadal-Skottlandshus dikningsföretag.

4.4. Byggnadstekniska förutsättningar

4.4.1. Topografi

Marken utgörs huvudsakligen av åkermark med nivåer inom intervallet ca +3,0 till +10,2.

4.4.2. Geotekniska förutsättningar

Jordlagren längs planförslaget utgörs huvudsakligen av ett ca 0,2-0,9 meter ytlager av humushaltig sand respektive humushaltig lera. Under ytlagret hittas sand, siltig lera eller morän. Jordtyp och djup varierar längs sträckan. Djupast undersökningspunkt är 12 meter. På östra sidan av Vinne å påträffas ställvis torv under ytjorden. Friktionsjorden inom område utgörs huvudsakligen av sand och finsand.

4.4.3. Förorenad mark

Enligt länsstyrelsernas verktyg för hantering av förorenad mark (EBH-karta) finns tre ej riskklassade föroreningar inom eller precis utanför planförslaget, se figur 9. Två objekt finns i utfarten av Önnestad och ett finns precis utanför planförslaget på andra sidan av väg 19 i Färlöv. Alla tre objekt kan kopplas till drivmedelshantering.

En översiktlig miljöteknisk markundersökning har genomförts längs sträckan. Generellt är uppmätta halter lägre än de generella riktvärdena för känslig markanvändning. I en provpunkt som ligger inom sträckan 1/250-1/450 överskrids dock det generella riktvärdet för mindre känslig markanvändning avseende arsenik i ett torvlager på djupet 0,9-1,6 m under markytan. I ytterligare jordlager i samma punkt ligger halterna under känslig markanvändning. Inom denna sträcka är det inte planerat någon schakt med undantag för avbaning av ytlig vegetation.

Utifrån resultatet från genomförd undersökning bedöms massor från området generellt kunna återanvändas inom vägområdet. Överskottsmassor kan generellt klassas som känslig markanvändningsmassor.

4.4.4. Hydrogeologiska förutsättningar

Grundvattenytan förutsätts ligga som lägst 4 meter och som högst 0,3 meter under markytan inom planförslaget. I anslutning till Vinne å förekommer artesiskt vatten på respektive sida, vilket innebär att det finns grundvatten i djupare jordlager som står under högt tryck och som tränger fram när det överliggande täta jordlagret punkteras vid exempelvis schakt eller borrhning.

Yt- och grundvattenströmningen bedöms följa topografin i stora drag. Grundvattenströmningen i jordlagren bedöms därför vara riktad mot dalgången där Vinne å rinner.

Närliggande bostadsfastigheter har enskild vattenförsörjning. Närmsta bostadshus ligger ca 150 meter sydväst respektive 250 meter sydost om aktuellt broläge. Förekommande brunnar har inventerats på den närmst liggande bostadsfastigheten. Bostadsfastigheten i sydost ligger på ett så stort avstånd från broläget att denna inte bedömts relevant för brunnsinventering. På den närmst liggande bostadsfastigheten finns en borrhad brunn som används till hushållet. Enligt SGU:s brunnsarkiv är den borrhade brunnen på denna fastighet 35 meter djup och borrhad ned i kalksten. På nämnda fastighet finns också en 3,8 meter djup grävd brunn som används i begränsad omfattning till trädgårdsbevattning.

4.4.5. Ytvatten

Planförslaget ingår i Helge ås huvudavrinningsområde, vilket är cirka 4 725 km² stort och därmed ett av de största avrinningsområdena i södra Sverige. Planförslaget ligger i den södra delen av avrinningsområdet, relativt nära mynningen i Hanöbukten, söder om Åhus.

Planförslaget korsas av vattendraget Vinne å, som är ett biflöde till Helge å och som mynnar i Helge å strax innan Araslövssjön. Vinne å rinner genom områden med intensivt jordbruk, och är starkt påverkad av mänskliga aktiviteter. Huvudfåran är till stor del uträtad och kanaliserad. Delar av ån har branta, grävda kanter och saknar såväl skuggande träd som naturliga bottenstrukturer (Kristianstads Vattenrike, utan år [a]). Ån är huvudavloppet i dikningsföretaget Vinnö-å mellan Karpalund och Vrangelsberg.

I början av 2000-talet beräknades Vinne å stå för cirka tio procent av den kväve och fosfor som nådde Hanöbukten via Helge å. Av den anledningen genomfördes under åren 2011–2014 ett projekt för att minska uttransporten av näringsämnen till Östersjön samt skapa goda förutsättningar för den biologiska mångfalden. Projektet genomfördes i samarbete mellan Hässleholms och Kristianstads kommuner samt Vattenmyndigheten och finansierades genom ett så kallat LOVA-bidrag (lokala vattenvårdsprojekt) från länsstyrelsen. Inom projektet genomfördes bland annat anläggande av våtmarker, provtagning av vattenkvalitet i biflöden till Vinne å, framtagande av belastningsbeskrivning, avloppsinventering och reglerbar dränering. En av de anlagda våtmarkerna inom projektet ligger i anslutning till väg 2013:s bro över Vinne å. Våtmarken anlades i syfte att fånga upp näringsämnen, partikulärt material, gynna biologisk mångfald och verka flödesutjämnande, men den används även för bevattningsändamål inom jordbruket.

Flödet och vattenståndet i Vinne å varierar mellan olika årstider och mellan olika år. Nedan ges några karakteristiska flöden vid aktuellt broläge (SMHI, 2024):

- Medellågvattenföring (MLQ) – 0,06 m³/s
- Medelvattenföring (MQ) - 1,5 m³/s

- Medelhögvattnenföring (MHQ) - 12 m³/s
- Högvattnenföring med 100 års återkomsttid (HQ100) - 26 m³/s

Den flacka topografin gör att åns utbredning varierar påtagligt mellan olika tider på året. Under större delen av året är ån begränsad till den väl avgränsade åfåran. Vid högflödesperioder kan dock vattnet nå upp till svämplanet. I området där väg 2013 passerar över ån finns goda möjligheter för ån att svämma över utan att det orsakar olägenheter för den omgivande markanvändningen.

Vinne å ingår i SMHI:s översvämningsskartering för Helge å. Skarteringen visar att området runt Färlösvägens passage över Vinne å svämmas över med ett flöde motsvarande 100 års återkomsttid, så kallat 100-årsflöde, se figur 6. Begreppet återkomsttid anger sannolikheten för ett enda år och inte den sammanlagda sannolikheten för en period av flera år. Ett flöde med återkomsttiden 100 år har till exempel 10 % sannolikhet att inträffa under en 10-årsperiod och 40 % sannolikhet att inträffa under en 50-årsperiod (SMHI, 2013).



Figur 6. Utsnitt ur översvämningsskartering för Helge å. Källa: MSB (2013).

4.4.6. Avvattning

Färlösvägen/Önnestadsvägen avvattnas över asfaltkant till gräsklädda vägrenar och slänter. Det finns ett antal trummor på sträckan.

I dagsläget sker avrinningen huvudsakligen mot befintlig omkringliggande mark och kringliggande marker antas vara dränerade. Vägdragvatten rinner mot korsande vattendrag Vinne å. Korsande vattendrag leds under Färlösvägen via bro.

4.4.7. Befintlig brokonstruktion

Den befintliga vägbron över Vinne å är på grundlagd med träpålar. Rör med diametern en meter går bakom vardera ramben, se figur 7. Syftet med dessa rör är troligen att minska bronns dämningseffekt.



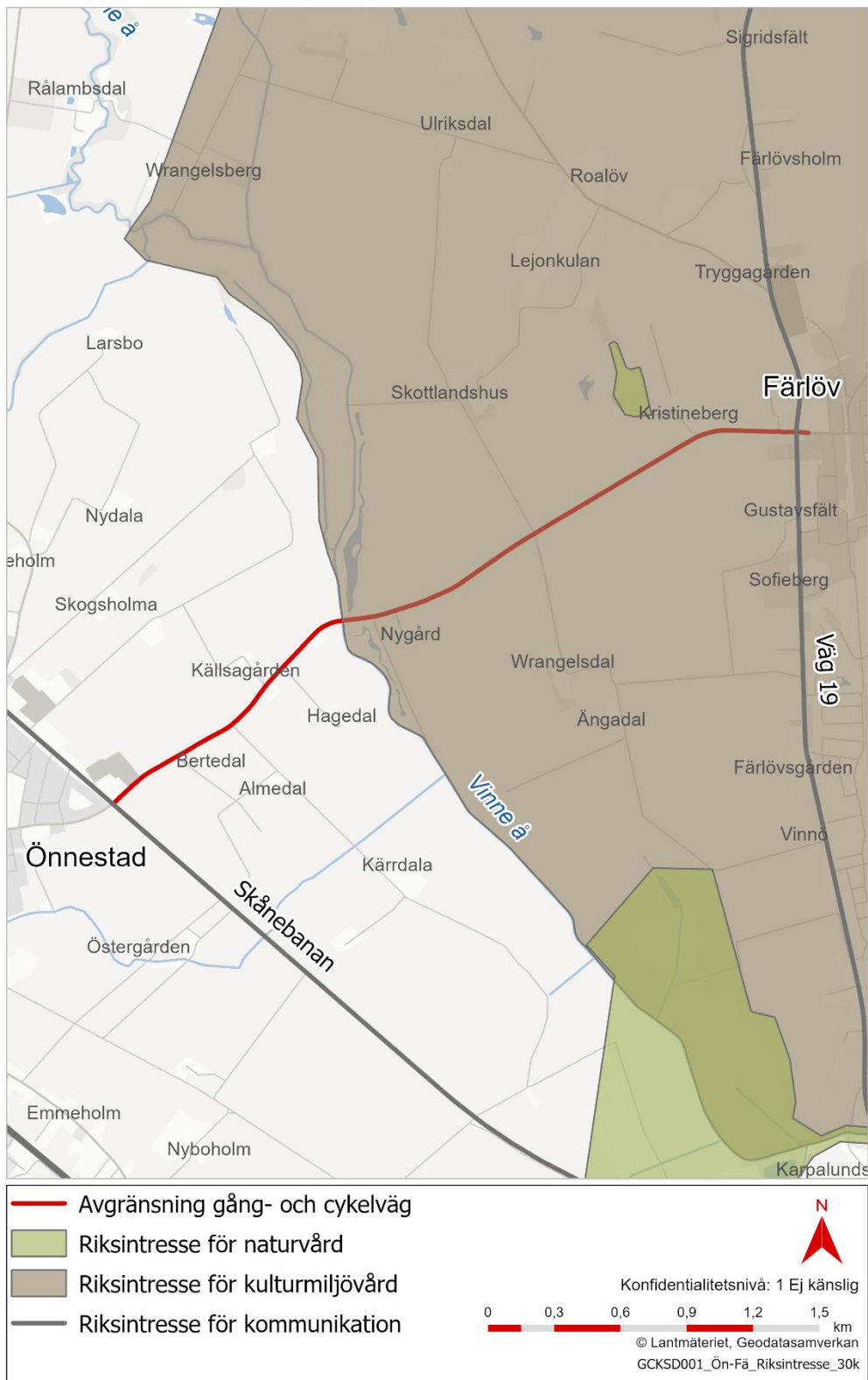
Figur 7. Foto av befintlig vägbro över Vinne å. I det nedre högra hörnet syns ingången till ett av betongrören. Betongröret går hela vägen till andra sidan bron bakom rambenet och det finns ett likadant betongrör vid det andra landfästet.

4.5. Riksintressen

Områden som har så speciella värden eller förutsättningar att de bedömts vara av nationellt intresse kan klassas som riksintresse enligt 3 eller 4 kapitlet miljöbalken. Områden som är av riksintresse ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada de värden som legat till grund för utpekandet. Följande riksintresseområden finns inom eller i anslutning till planförslaget:

- Riksintresse för kulturmiljövård: Araslövs farmer ligger inom planförslaget från Vinne å och österut. Området är ett odlingslandskap präglad av dikningsföretag i samband med enskiftet 1780 och de då bildade så kallade farmerna med ståndsmässiga byggnader, som gav området ett högt såväl landskaps- som byggnadshistoriskt värde. Riksintressets uttryck är farmernas huvudbyggnader i klassicerande arkitektur och gårdsmönster med mangårdsbyggnad och trädgård skild från ekonomibygnaderna. Alléerna är ett viktigt inslag i landskapsbilden.
- Riksintresse för naturvård: Hallabacken ligger strax utanför planförslaget. Omfattar en urbergsknalle på kritaslätten och är särskilt intressant i och med dess förekomst av flertal jättegritor.
- Riksintresse för kommunikation: järnvägen Skånebanan mellan Kristianstad och Hässleholm samt väg 19.

Områden av riksintresse redovisas på karta i figur 8. De områden som syns på kartan men som inte finns beskrivna i punktlistan ovan bedöms inte beröras av projektet.



Figur 8. Karta över riksintressen kring utredningsområdet.

4.6. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt styrmedel som anger lägsta godtagbara miljökvalitet utifrån kunskap om vad människan och naturen anses tåla. Miljökvalitetsnormerna omfattar buller, utomhusluft och vattenkvalitet.

Inom projektet är det relevant att bedöma påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten. Det finns en ytvattenförekomst och två grundvattenförekomster med miljökvalitetsnormer kopplade till sig inom planförslaget, se tabell 2 och 3 samt figur 9.

Tabell 2 Ekologisk och kemisk status samt miljökvalitetsnormer (MKN) för ytvattenförekomsten inom planförslaget. Normerna beslutades av vattenmyndigheten för Södra Östersjön 2023-05-02.

Ytvattenförekomst (ID-nummer)	Ekologisk		Kemisk		Skyddade områden
	Status	MKN	Status	MKN	MKN
Vinne å: Araslövssjön - Åraslövsån (SE621804-139059)	Måttlig	God ekologisk status 2033	Uppnår ej god	God kemisk ytvattenstatus med undantag: mindre stränga krav för kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter.	Natura 2000: Araslövssjön och Araslövssjöområdet Avloppskänsliga områden Känsliga jordbruksområden

Tabell 3 Kvantitativ och kemisk status samt miljökvalitetsnormer (MKN) för grundvattenförekomsterna inom planförslaget. Normerna beslutades av vattenmyndigheten för Södra Östersjön 2023-05-04

Grundvattenförekomst (ID-nummer)	Kvantitativ		Kemisk		Skyddade områden
	Status	MKN	Status	MKN	MKN
Norra Kristianstadsslätten (SE621214-454046)	God	God kvantitativ status	God	God kemisk status	Känsliga jordbruksområden Norra Kristianstadsslätten
Färlöv-Vinnö (SE621795-139285)	God	God kvantitativ status	God	God kemisk status	Färlöv-Vinnö Känsliga jordbruksområden

Ytvattenförekomsten Vinne å: Araslövssjön-Åraslövsån (härifrån benämnd som "vattenförekomsten" eller "Vinne å") har måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Miljökvalitetsnormen för vattendraget är att den ekologiska statusen ska vara god senast år 2033.

Anledningen till att vattenförekomsten inte uppnår god ekologisk status är främst påverkan från jordbruk, urban markanvändning och enskilda avlopp, vilket bland annat lett till problem med övergödning. Påverkan från jordbruket har dock även lett till förändringar i vattendragets morfologiska tillstånd och hydrologiska regim, det vill säga den fysiska formen på vattendraget samt dess flöde och/eller vattenstånd.

Vid bedömning av en ytvattenförekomsts ekologiska status används biologiska kvalitetsfaktorer, som är styrande, samt fysikalisk-kemiska och hydromorfologiska kvalitetsfaktorer, som är stödjande. Problemen med övergödning syns i påväxt av kiselalger, som är en parameter i de biologiska kvalitetsfaktorerna samt i belastningen av näringsämnen, främst fosfor, som är en parameter i de fysikalisk-kemiska kvalitetsfaktorerna. Förutom påväxt av kiselalger bedöms även bottenfauna och fisk inom ramen för de biologiska kvalitetsfaktorerna. I den nu aktuella delen av Vinne å är parametern bottenfauna inte bedömd. När det gäller parametern fisk är statusen klassad som måttlig, eftersom

vattenförekomsten är fragmenterad av vandringshinder samt omgrävd och kraftigt rensad, vilket begränsar förutsättningarna för fisksamhället.

Inom ramen för de hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna bedöms vattendragets konnektivitet, hydrologiska regim och morfologiska tillstånd. I den nu aktuella vattenförekomsten bedöms status för konnektivitet som god, vilket beror på att trots att det finns ett antal vandringshinder bedöms de ändå som passerbara. När det gäller hydrologisk regim är statusen dålig. Detta beror på att den specifika flödesenergin i vattendraget bedöms ha dålig status. 98% av ytvattenförekomsten bedöms vara påverkad av grävning, rensning eller markavvattning, vilket antas ha påverkat flödet, det vill säga vattnets hastighet.

Mänsklig påverkan genom grävning, rensning och markavvattning är även anledningen till att det morfologiska tillståndet bedöms som otillfredsställande. Både formen på vattenfåran (bredd och djup) och vattenfårans kanter är kraftigt påverkade. När det gäller närområdet runt vattenfåran och svämplan runt vattendraget består cirka 42 % respektive 50 % av anlagda ytor eller aktivt brukad mark, vilket också medför en påverkan på vattendraget.

Ytvattenförekomsten uppnår ej god kemisk status på grund av att gränsvärden för kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter överskrids. Dessa ämnen överskrids i alla ytvatten i Sverige på grund av atmosfärisk deposition.

Miljö kvalitetsnormerna omfattas även av områdesskydd för två Natura 2000-områden, avloppskänsliga områden och känsliga jordbruksområden. De kvalitetskrav som gäller för de skyddade områdena gäller parallellt med, och i förekommande fall utöver kraven för ekologisk och kemisk status. De båda Natura 2000-områdena ligger cirka fyra kilometer nedströms den planerade gång- och cykelvägen.

De två grundvattenförekomsterna har båda god kvantitativ och kemisk status. Miljö kvalitetsnormerna omfattar områdesskydd för dricksvattenförsörjning och känsliga jordbruksområden.



Figur 9. Vattenförekomster och potentiellt förorenade områden.

4.7. Områdesskydd

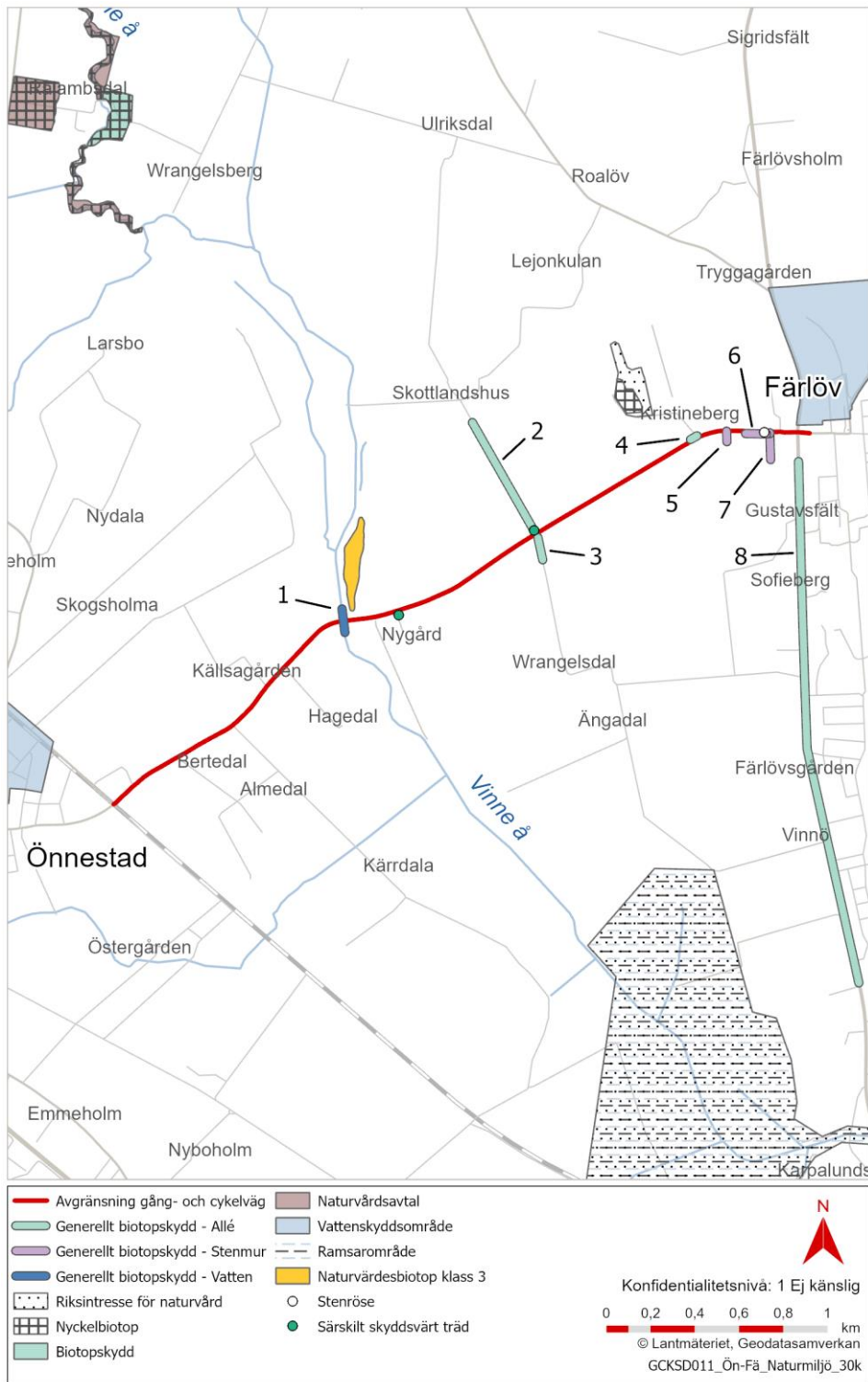
Följande områdesskydd enligt 7 kapitlet miljöbalken finns inom eller i nära anslutning till planförslaget:

- Vinne å omfattas av strandskydd om 100 meter från strandkanten.
- Flera generella biotopskydd identifierades under naturvärdesinventeringen våren 2024, se tabell 4.
- Färlövs allé är ett utpekad landskapsbildsskyddsområde utmed väg 19 söder om Färlöv. Allén är inte ett inventerat biotopskydd. Ett landskapsbildsskydd är ett beslut enligt den numera upphävida naturvårdslagen, men är fortfarande gällande enligt 9 § i lag om införande av miljöbalken. Landskapsbildsskyddet för Färlövs allé gäller från korsningen mellan Önnestadsvägen/Hamiltons väg respektive väg 19 och vidare söderut mot Vinnö.
- Vattenskyddsområdena Önnestad 5:4 och Färlöv (grundvattentäkter) ligger strax utanför planförslagets västra del i Önnestad respektive längst i öster i planförslaget, i Färlöv.
- Strax utanför planförslaget och väster om Färlöv hittas nyckelbiotopen Hallabacken, en hållmarksskog på 1,1 hektar med geovetenskapliga värden, jätteträd och spärrgreniga grova träd. Området ligger inom riksintresseområdet Hallabacken.

Områdesskydden redovisas i tabell 4 samt på karta i figur 10.

Tabell 4. Objekt som omfattas av generellt biotopskydd.

ID-nr. (se figur 10)	Biotoptyp	Namn/plats	Kommentar	Påverkan
1	Småvatten	Vinne å	Se beskrivning i avsnitt 4.4.5.	Påverkas ej
2	Allé	Skottlandshusallén	Dubbelradig allé av ek och ask norr om väg 2013. Trädet närmast väg 2013 bedöms som särskilt skyddsvärt (en ask).	Påverkas ej
3	Allé	Wrangelsdalsallén	Enkelradig allé av ek och ask söder om väg 2013.	Påverkas ej
4	Allé	Kristineberg	Poppelallé.	Påverkas ej
5	Stenmur	Väster om Färlöv ca 3/300.	Stenmur söder om väg 2013.	Påverkas
6	Stenmur	Infart till Färlöv ca 3/440	Längsgående stenmur söder om väg 2013 inom befintligt vägområde.	Påverkas ej
7	Stenmur	Infart till Färlöv ca 3/500	Stenmur uppdelad i två delar söder om väg 2013.	Påverkas
8	Allé	Färlövs allé	Allé längs väg 19 söder om väg 2013.	Påverkas ej



Figur 10 Områdesskydd enligt 7 kapitlet miljöbalken samt naturmiljövården.

4.8. Landskapet och staden

Landskapet kring Önnestad och Färlöv är ett vidsträckt öppet jordbrukslandskap med långa siktlinjer. Det är småskaliga strukturer i de öppna stora landskapsrummen som bidrar till att skalan på landskapet upplevs mindre trots stora öppna ytor. De rumsliga avgränsningarna består av Vinne å, trädalléer, stenmurar, vägnät samt grönstråk längs ån och de fritt liggande gårdarna. De fritt liggande gårdarna kallas farmer efter sin indelning under senare 1700-talet och bidrar med värdebärande karaktärsdrag i landskapet. Tillhörande alléer, vägnät samt gårdsmiljöer bidrar med identitetsskapande element till platsen. En faktor som i hög grad påverkar upplevelsen av det flacka landskapet är att landskapselementen är få i sin variation både i inslag och höjd.

De största upplevda barriärerna i landskapet är väg 2013 och Vinne å. Varken ån eller vägen upplevs som särskilt påtagliga på grund av att de inte frångår landskapets topografi. Åkermarken innebär en barriär i sin otillgänglighet för passage/rörelse genom landskapet. I det större landskapet utgör Skånebanan och väg 19 stora barriärer som fragmenterar landskapet.



Figur 11. Landskapsbildsanalys.

4.9. Kulturmiljö

Följande kulturmiljövärden har identifierats inom eller i direkt närhet till planförslaget:

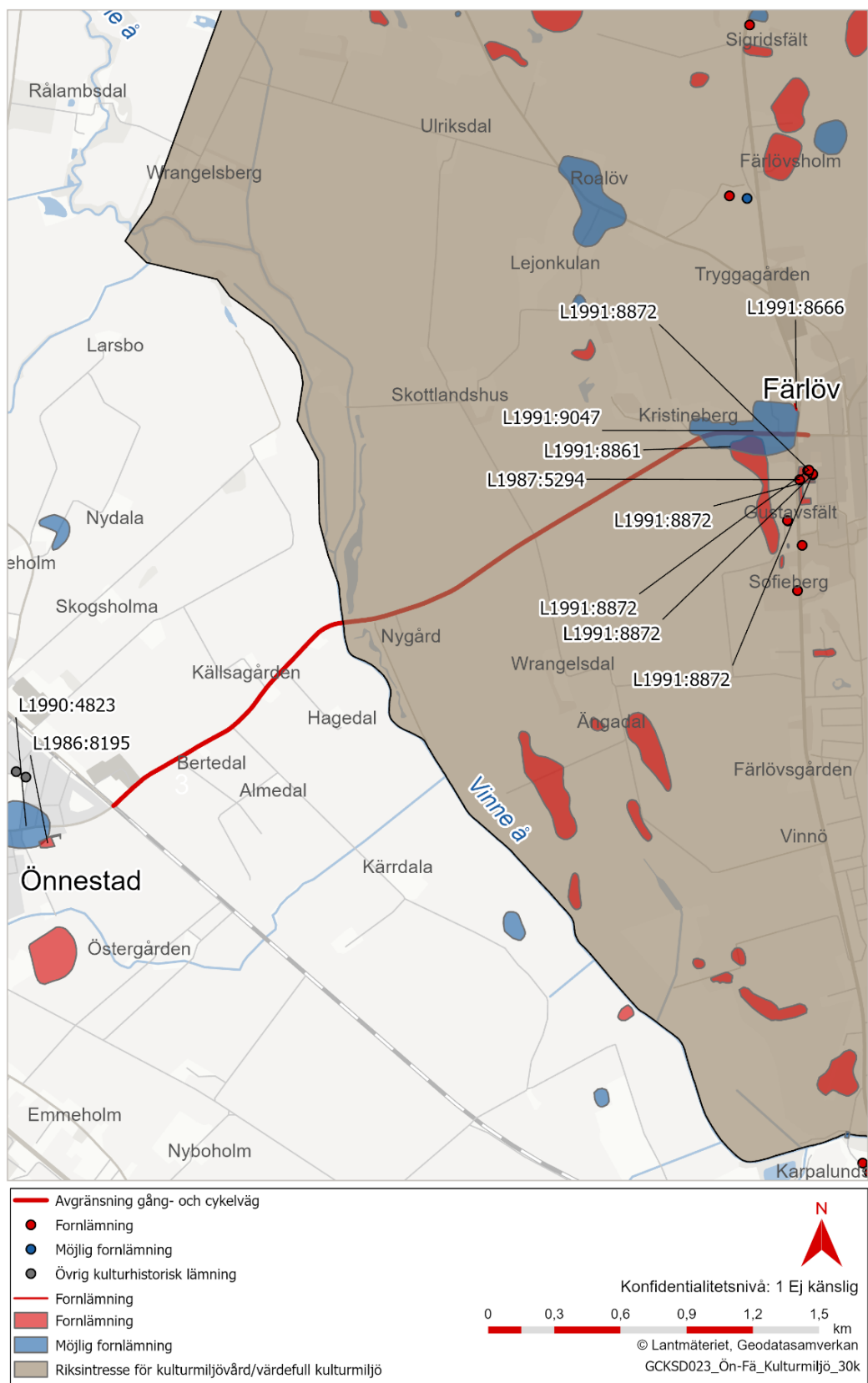
- Riksintresse kulturmiljövård: Araslövs farmer [L17], se beskrivning under avsnitt 4.5.
- Särskilt värdefull kulturmiljö i länsstyrelsens regionala kulturmiljöprogram: Lillö-Araslöv-Färlöv. Både utbredning och flera av områdets kärnvärden är återkommande i riksintresset för kulturmiljövård Araslövs farmer. Som motiv för bevarande för Lillö-Araslöv-Färlöv står följande: ”Områdets långa bebyggelsekontinuitet speglas av de många objekten: fornlämningarna, kyrkan och ödekyrkan, borglämningarna samt Araslöv med tillhörande farmer och andra byggnader. Samtliga objekt utgör dessutom viktiga element i kulturlandskapet liksom de vidsträckta åkerfälten, betes- och sankmarkerna samt alléerna. Av särskild betydelse för förståelsen av Lillöhus är de omgivande, öppna våtmarkerna. Ett speciellt agrarhistoriskt intresse är knutet till Araslövs farmer.”
- Värdefull kulturmiljö i Kristianstads kommuns kulturmiljöprogram: Araslövs farmer och Färlöv. Ett komplext område med många kvalitéer dominerat av Araslöv och farmerna med unik jordbruksstruktur. Området sammanfaller med riksintresse för kulturmiljövård Araslövs farmer.

4.9.1. Forn- och kulturhistoriska lämningar

Det finns ett flertal lämningar inom eller i direkt närhet till planförslaget, se tabell 5 och figur 12. En arkeologisk utredning steg 1 har genomförts och under våren 2025 genomförs en utredning steg 2.

Tabell 5 Lämningar inom eller i direkt närhet till planförslaget.

KMR-nummer	Lämningstyp	Antikvarisk Bedömning	Kommentar
L1991:8666	Hällristningar	Fornlämning	Ingen påverkan.
L1991:8872	Grav- och boplatsområde	Fornlämning	Ingen påverkan.
L1987:5294	Runristning	Fornlämning	Ingen påverkan.
L1991:8861	Boplatz	Fornlämning	Påverkas.
L1986:8195	Boplatsområde	Fornlämning	Ingen påverkan.
L1991:8872	Grav- och boplatsområde	Fornlämning	Ingen påverkan.
L1991:9047	Bytomt/gårdstomt	Möjlig fornlämning	Påverkas.
L1990:4823	Bytomt/gårdstomt	Möjlig fornlämning	Ingen påverkan.
L1986:6282	Övrigt	Ingen antikvarisk bedömning	Ingen påverkan.
L1986:8247	Boplatz	Ingen antikvarisk bedömning	Ingen påverkan.
L1990:4822	Boplatz	Ingen antikvarisk bedömning	Ingen påverkan.



Figur 12 Lämningar och riksintresseområde/värdefull kulturmiljö inom utredningsområdet.

4.10. Naturmiljö

Planförslaget består till stora delar av jordbruksmark/åker, vars homogena markanvändning inte brukar förknippas med höga naturmiljövärden. Runtom i landskapet hittas även mindre skogsdungar, ofta bestående av lövträd. Vinne å samt våtmarkerna runtomkring ån erbjuder livsmiljöer för fåglar, insekter och vattenlevande organismer. En naturvärdesinventering genomfördes våren 2024 med en omkrets på 30 meter från Vinne å samt 15 meter från väg 2013, förutom på dess södra sida där avståndet var 80 meter mellan Wrangeldalsvägen och den mest östra stenvallen.

Följande naturmiljövärden har identifierats inom eller i direkt närhet till planförslaget:

- Regionalt utpekade värdeetrakter för grön infrastruktur: öppna landskap med ädellövträd och öppna landskap med ek (Länsstyrelsen i Skåne län, utan år) samt öppen våtmark de sista 400 meterna i planförslagets östra del.
- Två naturvärdesobjekt i klass 3, där det ena motsvarar riksintresset för naturvård (Hallabacken) och där det andra identifierades under naturvärdesinventeringen och omfattar ett våtmarksområde längs Vinne å. Naturvärdet bedöms utifrån biotopvärde och artvärde, och får en klassning mellan 1 och 4 där klass 1 är högsta naturvärde, klass 2 är högt naturvärde, klass 3 är påtagligt naturvärde och klass 4 är visst naturvärde.
- Värdeelement i form av två skyddsvärda träd (parklind nära Vinne å respektive ask vid Skottlandshusallén, se figur 10).
- Hela planförslaget ingår i biosfärområdet Kristianstads Vattenrike. Biosfärområden är modellområden som utses av UNESCO och utgör därför inget juridiskt skydd för naturmiljön, men de omfattar ändå höga kulturhistoriska och ekologiska värden. Ett av målen med biosfärområden är att bidra till ett hållbart samhälle, bland annat genom kunskapsspridning (Kristianstads Vattenrike, utan år[b]).

Naturmiljövärden redovisas på karta i figur 10.

4.10.1. Naturvårdsarter

Begreppet naturvårdsarter är ett samlingsnamn för arter som anses vara extra skyddsvärda. Begreppet omfattar skyddade arter, rödlistade arter, signalarter, nyckelarter, typiska arter och ansvarsarter. Naturvårdsarter har ofta särskilda krav på att naturmiljön har låg påverkan från mänsklig verksamhet och kan därför indikera att ett område har höga naturvärden med goda förutsättningar för biologisk mångfald. Naturvårdsarter kan även i sig själva vara av särskild betydelse för biologisk mångfald genom att skapa förutsättningar och livsmiljöer för andra arter. Med skyddade arter menas arter som är skyddade enligt artskyddsförordningen (fridlysta arter) och arter som finns upptagna i någon av art- och habitatdirektivets samt fågeldirektivets bilagor ("Natura 2000-arter").

Inom eller i direkt anslutning till planförslaget finns ett stort antal naturvårdsarter, varav majoriteten är fåglar. Utöver fåglar har även backsippa, hedblomster och gullviva samt vanlig snok rapporterats in i området i tidigare inventeringar. Under naturvärdesinventeringen identifierades även brun kärrhök och ask.

4.10.2. Invasiva arter

Ett antal bestånd av jätteloka finns inrapporterade inom planförslaget, de flesta längs Vinne å. Där registrerades ytterligare fynd av jätteloka under naturvärdesinventeringen. Inga fynd av jättebalsamin.



Figur 13 Värdearter och invasiva arter observerade vid naturvärdesinventeringen i fält.

4.10.3. Värdearter

- Söder om Färlövsvägen, strax öster om Vinne å, observerades en brun kärrhök. Se figur 13. Kärrhöken observerades lågt flygande samt på marknivå. Arten är upptagen som sårbar på den svenska rödlistan.
- Skottlandshusalléns sydligaste träd, norr om Färlövsvägen, observerades till ett särskilt skyddsvärt träd av ask. Arten är upptagen på svenska rödlistan för år 2020 som starkt hotad (EN).

4.11. Jordbruksmark

Stora delar av planförslaget utgörs av produktiv jordbruksmark i klass 6–8, där klass 1 är låg bördighet och klass 10 är hög bördighet (Länsstyrelsen i Skåne län, utan år).

Jordbruksmarken är en av våra viktigaste resurser för att producera livsmedel, foder och andra råvaror. Jordbruksmark kan ses som en ändlig naturresurs då det i praktiken är mycket svårt att återskapa jordbruksmark som exploaterats.

Enligt miljöbalkens grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden är jord- och skogsbruk av nationell betydelse (3 kapitlet 4 §). Detta innebär att brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

4.12. Klimat

Med klimat menas här dels den påverkan som projektet kan ha på utsläpp av växthusgaser ("klimatpåverkan"), dels de åtgärder som görs för att anpassa den befintliga och planerade anläggningen till ett förändrat klimat i framtiden ("klimatanpassning").

Klimatpåverkan

Klimatpåverkan handlar om att växthusgaser (även kallade klimatgaser, innefattande till exempel koldioxid, metan och kväveoxid) släpps ut i atmosfären och bidrar till att förstärka växthuseffekten och därmed den globala uppvärmningen.

FN:s klimatpanel (IPCC) använder fyra olika scenarier för att beräkna framtida klimatförändringar. I det värsta scenariot kan Skåne län bli cirka 4 grader varmare vid 2100 jämfört med referensperioden 1961–1990 där störst temperaturskillnad beräknas ske under vinter och sommar (SMHI, 2015). Ett varmare klimat kan medföra regnigare och blötare vintrar respektive varmare och torrare somrar vilket bland annat kan leda till ökad risk för översvämningar och värmeböljor. Dessa klimatförändringar kan påverka trafikanläggningars status och hållbarhet. Det innebär att hänsyn måste tas till förändrade förhållanden när en ny anläggning projekteras.

Klimatanpassning

Den globala uppvärmningen bidrar till ett förändrat klimatsystem och därmed nya förutsättningar, vilket skapar påfrestningar för samhället. Det innebär att hänsyn måste tas till förändrade förhållanden när en ny anläggning projekteras för att mildra effekterna från bland annat stigande

temperaturer, kraftigare skyfall och översvämningar. Inom planförslaget utgör Vinne å en översvämningrisk vid ett 100-årsflöde.

Ökad risk för översvämningar ställer exempelvis högre krav på avvattningsystemet, såsom trummor, diken och brunnar. Översvämningar och erosion eller liknande kan också öka risken för spridning av föroreningar.

5. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1. Val av lokalisering

Beslut är taget att i planförslaget anlägga gång- och cykelvägen på den norra sidan mellan Önnestad och Kristineberg då majoriteten av målpunkterna i stort sett uteslutande finns på norra sidan. Mellan Kristineberg och Färlöv anläggs gång- och cykelvägen på södra sidan, detta bland annat för att ge så liten påverkan som möjligt på befintliga fastigheter. Slutligen förläggs gång- och cykelvägen på norra sidan för att möta an mot befintlig gång- och cykelväg vid Hamiltons väg. Nedan följer ytterligare beskrivning av argumenten.

Ett övergripande val är vilken sida av huvudvägen 2013 som gång- och cykelvägen ska placeras. Antingen den norra sidan eller den södra.

Separeringen som utförs med skiljeremsa förordas av VGU (Trafikverkets Vägar och gators utformning) samt ur landskapsbilden, men även ur en driftsynpunkt. Denna lösning tar dock något mer mark i anspråk än lösningen med vägräcke.

Ett annat val är val av sektionens utformning. Gång- och cykelvägen ska utformas separerad från huvudvägen. Detta ska i första hand utföras med en skiljeremsa minst 2 m bred enligt VGU. Ett annat val kan vara att separera med ett vägräcke, och vid låga hastigheter med ett GCM-kantstöd.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det önskvärt att gång- och cykelvägen får så få korsningspunkter som möjligt. Om korsningspunkter krävs eftersträvas det att dessa placeras på så trafiksäkra lokaliseringar som möjligt.

Norr om Färlösvägen ligger Önnestad station. Det bedöms att en stor del av gång- och cykeltrafiken sker på cykelfältet norr om Bygatan samt till och från stationen på Focks- och Levins väg. Det blir därför naturligt att ur trafiksäkerhetssynpunkt anlägga den nya gång- och cykelvägen på den norra sidan av Färlösvägen.

Vid infarten till Färlöv finns en smal passage med byggnader på båda sidor om huvudvägen. Här finns ingen möjlighet att passera med en gång- och cykelväg, varför det rekommenderas att gång- och cykelvägen korsar Önnestadsvägen i samband med att hastigheten sänks till 40 km/h. Därefter läggs gång- och cykelvägen på den södra sidan och går sedan lokalt ifrån huvudvägen och runt fastigheten och därefter tillbaka. För att inte behöva korsa Färlösvägen så rekommenderas att gång- och cykelvägen anläggs på den norra sidan av Färlösvägen i Önnestad.

Gång- och cykelvägen rekommenderas att passera väg 19/ Wrangels allé söder om Önnestadsvägen. Passagen bedöms här beröras av färre trafikrörelser.

Vid varje befintlig anslutningsväg/åkerväg som gång- och cykelvägen korsar finns det möjlighet att nå huvudvägen. Ett antal separata anslutningar kommer utföras där det inte finns en befintlig kontakt med huvudvägen, men där det finns ett behov att kunna korsa huvudvägen för att kunna nå en fastighetsanslutning.

Att anlägga gång- och cykelvägen på norra sidan om väg 2013 på majoriteten av sträckan för att därefter skifta till södra sidan är förenligt med ändamålet att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade gång- och cykeltrafikanter på sträckan Önnestad-Färlöv. Genom detta blir gång- och cykelvägen tillgänglig för oskyddade trafikanter och samhällena Önnestad och Färlöv kopplas samman ytterligare.

5.2. Val av utformning

5.2.1. Gång- och cykelväg

Den planerade gång- och cykelvägen blir cirka 3,7 km, se figur 1. Inriktningen är att den så långt som det är möjligt ska vara 2,5 meter bred och vara avskild från befintlig väg 2013 med en minst 2 meter bred skiljeremsa. Remsans syfte är att skapa ett säkerhetsavstånd gentemot biltrafiken samt att avvattna vägen. På vissa trängre sektioner blir det aktuellt med separering med GCM-sten och/eller räcke.

Gång- och cykelvägen startar i Önnestad med anslutning till Levins väg precis efter den befintliga vägens passage över Skånebanan. Gång- och cykelvägen planeras till största delen att anläggas längs den norra sidan av väg 2013. En överfart anläggs ungefär vid ca 3/080 enligt längdmätningen på sträckan och gång- och cykelvägen fortsätter därefter på södra sidan om väg 2013. I Färlöv korsar den väg 19 och återansluter till befintlig cykelbana vid Hamiltons vägs norra sida. Där gång- och cykelvägen passerar över Vinne å förläggs den på bro.

Vid utformning av gång- och cykelväg ska slänter ej avrundas, detta till förmån för en smalare sektion som utgör mindre påverkan såväl horisontellt som vertikalt i landskapet.

För att uppnå en tillgänglig och inbjudande gång- och cykelväg ska linjeföringen innebära små höjdskillnader, så få omvägar som möjligt och en följsam tur. För att den ska upplevas som trygg ska gång- och cykelvägen utformas med skiljeremsa på så stor del av sträckan som möjligt.

För att minimera intrånget i jordbruks- och tomtmark ska gång- och cykelvägen följa befintlig väg i största möjliga mån.

Bakomliggande motiv vid val av sträckning är att gång- och cykelvägen ska ha så få passager och sidbyten som möjligt. En annan aspekt vid val av sida är närhet till omkringliggande målpunkter.

Utformningen av gång- och cykelväg ska anpassas till att följa landskapet i största möjliga mån. Utformningen har även tagit hänsyn till att göra så liten påverkan som möjligt på omkringliggande intressen.

5.2.2. Avvattning

Längs med den nya gång- och cykelvägen finns det en brunn tillhörande dikningsföretaget Ängadal-Skottlandshus. Samtliga brunnar längs sträckan som hamnar där gång- och cykelvägen anläggs behöver flyttas utanför vägområdet. Om brunnar som flyttas har ledningar anslutna ska dessa flyttas med om de löper parallellt med vägen, alternativ förkortas om de löper tvärs vägen.

Avvattning i starten i Önnestad sker mot brunnar längs GCM-sten. Avvattningen i övrigt längs sträckan sker till största del mot omkringliggande mark genom ett öppet dike mellan GC-väg och huvudväg. Med hänsyn till markförhållanden bedöms dräneringsförhållanden vara gynnsamma.

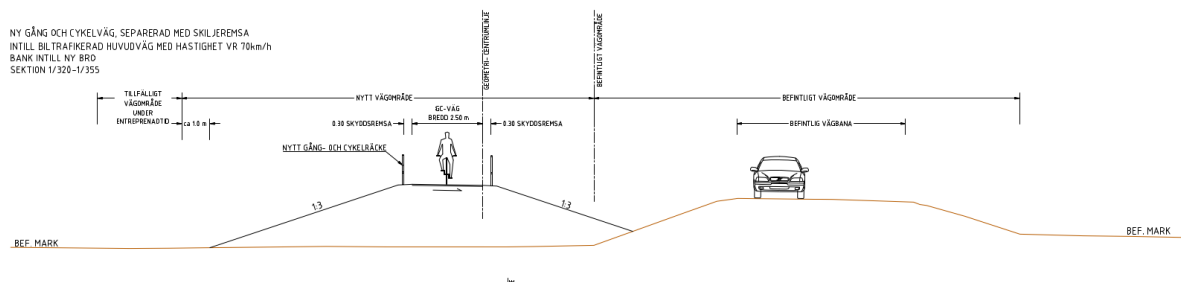
Diket dimensioneras och utformas för att hantera dagvatten såväl som dränvatten från den befintliga huvudvägen och den nya GC-vägen.

5.2.3. Ny bro för gång- och cykelväg över Vinne å

Styrande principer för utformningen av bron är följande:

- Den befintliga bron och dess grundläggning ska inte påverkas av den nya gång- och cykelbron.
- Inga åtgärder genomförs som förändrar bredd eller djup i Vinne å. Inga brostöd placeras i normalvattenfåran.
- Grundläggningen kan antingen utformas med pålar som slås ned eller genom tillfälliga schakt och gjutning av grundplatta. Grundläggningsdjupet bedöms inte bli djupare än grundläggningen för befintlig bro. Detta innebär att schaktningen uppskattningsvis inte kommer ske till större djup än 2-3 m under markytan.
- Oavsett grundläggning planeras brostöden gjutas i betong på plats. Broöverbyggnaden blir en fackverksbro i stål.
- Bron anläggs vid den tid på året då vattenföringen i ån är låg. Alla schaktning- och grundläggningsarbeten ska genomföras utanför normalvattenfåran. Brons överbyggnad kommer därefter att lyftas på plats.
- För att inte begränsa funktionen av betongrören vid befintlig bro placeras de nya brostöden bakom betongrören (d.v.s. längre från åfåran). Det innebär att den nya bron blir längre än befintlig bro. Den nya bron bedöms därmed inte medföra någon tillkommande dämmande effekt.
- På grund av nya krav på klimatanpassning bedöms den nya bron även bli högre än befintlig bro.

Gång- och cykelvägen går upp på bank innan den ansluter till den nya bron, se figur 14 som visar en sektion där gång- och cykelväg går på bank inför gång- och cykelbron.



Figur 14 Typsektion som visar gång- och cykelväg på bank inför anslutning till bro.

5.2.4. Korsning över riksväg 19

När gång- och cykelvägen når korsningen inne i Färlöv anpassas linjeföringen till tätorten och blir något smalare. I korsningen över väg 19 föreslås en cykelpassage försedd med mittrefug. Efter passagen följer gång- och cykelvägen primärvägens kantsten fram till passagen över Hamiltons väg såväl som efter detta. Anpassningen tar hänsyn till det urbana sammanhanget.

5.2.5. Bortvalda alternativ med motiv

Anläggande av gång- och cykelvägen om vardera sida om väg 2013 har utretts. Södra sidan mellan Önnestad och Kristineberg har förkastats med motiveringen att detta medför två extra passager vilket kan bli problematiskt ur säkerhetssynpunkt för oskyddade trafikanter.

Projektet har även utrett möjligheterna att, vid vägplanens start, förskjuta befintlig huvudväg ca 5 m söderut för att möjliggöra mer utrymme norrut att anlägga GC-vägen på. Detta alternativ har valts bort med motivet att nyttan blir förhållandevis liten med avseende på den stora kostnadsökning det hade inneburit samt på grund av det ökade anspråket på jordbruksmark.

Grundförutsättningen är att gång- och cykelvägen ska separeras med en skiljeremsa på minst 2 m vilket inte är möjligt på alla platser. Skiljeremsa har därmed förkastats på de sektioner som är trängre och ersatts i dessa fall med separering med GCM-sten.

För att ta så lite mark i anspråk som möjligt har beslut tagits att inte tillämpa släntavrundning.

5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Skyddsåtgärder som ska fastställas är inte aktuellt.

6. Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper

Separeringen av motortrafik och gång- och cykeltrafik bedöms som positivt ur säkerhetssynpunkt för samtliga trafikslag. Den nya gång- och cykelvägen bedöms som helhet främja ett ökat cykelanvändande.

För framtida bedömda trafikprognosituationer har biltrafiken räknats upp till prognosår 2040 med hjälp av Trafikverkets gällande uppräkningsstal, det vill säga för Skåne län gällande från 2023-04-01, vilka redovisas i Tabell 6 nedan.

Tabell 6. Gällande uppräkningsstal för Skåne län, gäller fr.o.m. 2023-04-01.

	Kvot 2017-2040	Kvot 2017-2065
Personbil	1.37	1.65
Lastbil	1.48	2.04

I tabell 7 anges trafikökning per år, nedbrutet utifrån den angivna kvoten ovan.

Tabell 7. Trafikökning per år enligt gällande uppräkningsstal för Skåne län.

	Årlig trafikökning under perioden 2017-2040	Årlig trafikökning under perioden 2041-2065
Personbil	1,38 %	0,75 %
Lastbil	1,72 %	1,29 %

Trafikmängder enligt senast utförda mätningar har räknats upp enligt gällande uppräkningsstal till prognosåret 2040. Beräknade trafikflöden anges i tabell 8 nedan.

Tabell 8. Bedömda trafikmängder för prognosåret 2040.

Väg	Delsträcka	ÅDT (årsmedeldygnstrafik, fordon/dygn)	Andel tung trafik
2013	Mellan Skottlandshusallén/ Wrangelsdalsvägen och väg 19	1400	13 %
19	Norr om väg 2013	5500	7 %
Levins väg	Väster om väg 2013	300	12 %

6.1.1. Oskyddade trafikanter

Risken för olyckor bland oskyddade trafikanter minimeras när den nya separerade gång- och cykelvägen anläggs. På sträckan anläggs tre plankorsningar varav två är sidbyten. Det kommer finnas ett fåtal öppningar längs sträckan som möjliggör att oskyddade trafikanter kan ansluta till gång- och cykelvägen från närliggande fastigheter, vilket kan påverka säkerheten. Som helhet bedöms siktlinjerna för oskyddade trafikanter längs sträckan som goda.

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Planförslaget stöds av den regionala transportinfrastrukturplan samt gällande översiktsplan, där den föreslås som cykelväg för utvecklad turism och rekreation. Mindre avvikelser förekommer i tre detaljplaner i området. I dagsläget bedöms inte planförslaget innebära ändring eller upphävning av någon detaljplan.

Planförslaget bedöms förbättra framkomligheten för invånarna i Önnestad och Färlöv med omnejd. Det underlättar även för kollektivtrafiken då resenärerna enklare kan ta sig till och från busshållplatser samt till Önnestad station. Planförslaget kan på så sätt främja en lokal samhällsutveckling.

6.3. Miljö och hälsa

6.3.1. Befolkning och människors hälsa

Under driftskedet bedöms ingen betydande negativ påverkan uppstå på människors hälsa. Det bedöms som positivt både ur ett trafiksäkerhetsperspektiv och ett folkhälsoperspektiv att möjligheterna till promenader och cykling förbättras.

Under byggskedet kan viss negativ påverkan ske i form av buller och vibrationer från byggarbeten. Påverkan är tillfällig under byggtiden.

Eftersom sträckningen av gång- och cykelvägen anpassas efter bostäder och andra typer av byggnader medför inte projektet någon fysisk påverkan på sådana intressen. Visst intrång görs i strandskyddat område runt Vinne å. Intrånget bedöms inte innebära några betydande effekter för strandskyddets syfte att tillgängliggöra strandnära passager för allmänheten eftersom det inte finns några etablerade promenadstråk inom området.

6.3.2. Miljöaspekter

Landskapsbild

Det öppna och karaktäristiska jordbrukslandskapet bedöms som känsligt mot förändringar och påverkan på eller utradning av kulturhistoriska värden såsom trädalléer, vägstrukturer, stenmurar och den för området unika strukturella uppbyggnaden av farmer och det rationaliserade jordbruket. Eftersom den planerade gång- och cykelvägen planeras löpa utmed befintlig väg blir dock markanspråket relativt litet. Sidoremsor ska sås med ängsfröblandning som återspeglar den lokala artsammansättningen. I samband med projektet bedöms det även finnas potential att till stora delar upprätthålla topografin som en viktig del av landskapets karaktär. Förutsatt att gång- och cykelbron hamnar i liknande nivå, eller rimligt mycket högre, än befintlig vägbro samt att nya gång- och cykelbron över Vinne å gestaltas med material och utformningar som skapar en genomsiktighet för att lättare smälta in i landskapet bedöms konsekvenserna på landskapsbilden som små.

Kulturmiljö

Planförslaget medför ett nytt element i värdefulla och känsliga kulturmiljöer. Påverkan bedöms minimeras genom att gång- och cykelvägen förläggs parallellt med väg 2013 samt anpassas till befintlig miljö. Åtgärderna bedöms också som små i förhållande till kulturvärdenas helhet.

För att minska negativa effekter vid påverkan på stenmurar kan de stenar som tas bort användas till att förlänga befintliga murar alternativt till att tillskapa nya. Om förlängning eller addering av murar inte är möjligt kan stenarna läggas tillbaka på kvarvarande delar av befintlig stenmur. Detta behöver dock samrådats med markägare för den påverkan som sker utanför vägplanens område innan en sådan åtgärd genomförs. Påverkan på stenmurarna sammanställs nedan.

Strax efter att gång- och cykelvägen byter från den norra till den södra sidan av väg 2013 avviker den från vägen där den passerar en fastighet. Vid denna plats passerar gång- och cykelvägen genom en befintlig stenmur, vilket innebär att den befintliga stenmuren delas i två (id-nummer 5 i figur 10). Bedömd påverkan är ca 6-7m och den huvudsakliga strukturen på ej berörd del av muren bevaras. Genom att dra gång- och cykelvägen genom stengärdet skapas en port som synliggör den historiska strukturen och stärker upplevelsen av stengärdet.

Innan gång- och cykelvägen når korsningen med väg 19 inne i Färlöv passerar den ytterligare en stenmur (id-nummer 7 i figur 10). Stenmuren är i dagsläget uppstyckad, med en mindre del närmast väg 2013, ett mellanrum och sedan en längre del av muren ut i jordbrukslandskapet. Den mindre delen av stenmuren tas bort till följd av projektet och de stenar som tas bort läggs i första hand tillbaka på stenmuren intill på samma sätt som vid stenmur med id-nummer 5. Bedömd påverkan är ca 6-7m och

även här behövs ett samråd med berörd markägare. Motivet till att inte gå i det befintliga mellanrummet mellan murdelarna är att minska markanspråket.

Konsekvenserna på kulturmiljö av planförslaget bedöms sammantaget som små.

Naturmiljö

Strandskyddets funktion för att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet både på land och i vatten bedöms inte påverkas negativt. Inga åtgärder genomförs i vatten och den nya bron bedöms inte utgöra ett vandringshinder för djur som färdas längs strandkanterna eller vistas i området längs vattnet.

De objekt som omfattas av generellt biotopskydd som påverkas av projektet är stenmurarna med id-nummer 5 och 7 i figur 10 och som beskrivs i avsnittet ovan om kulturmiljö.

Vid passage förbi Skottlandshusallén kommer gång- och cykelvägen inom rotzonen för det yttersta befintliga uppvuxna alléträdet. För att bevara och skydda trädet ska all påverkad mark inom rotzonen vakuumschaktas med sug. Rötter skyddas genom att avgränsa ett område runt trädet som är minst 2 meter utanför kronans ytterkant, helst 15 gånger stammens diameter. Inom detta skyddsområde får upplag, grävning, körning med tunga fordon, uppställning av bodar eller arbetsmaskiner samt hantering av kemikalier inte förekomma.

Försiktig schakt ska utföras och rötter som kapas ska beskäras med beskärningssåg eller sekator. Schaktens sidor bör vattnas och täckas under arbetets gång och schakt fyllas igen fortast möjligt. Byggtrafik ska begränsas till så få stråk som möjligt runt omkring trädet. För att undvika kompaktering kan plattor eller annan avlastande markbeläggning placeras ut.

Vid återfyllning inom rotzonen ska en växtbäddsreovering utföras, vilket innebär att den befintliga jorden byts ut mot en ny jordblandning som bland annat innehåller pimpsten och biokol. Behov av skelettjord under befintlig markväg utreds närmare i nästa skede.

Vid passagen över Vinne å finns den invasiva arten jätteloka. Spridningsrisk ska minimeras och hantering av växtdelar från invasiva arter ska följa gällande direktiv.

Då anropsstyrd belysning ska anläggas ska den rikta ljuset nedåt för att minska ljusföroreningar.

Konsekvenserna på naturmiljö bedöms sammantaget som små.

Jordbruksmark

Projektet strävar efter att ta så lite jordbruksmark i anspråk som möjligt. Visst intrång kommer dock ske. Påverkan minimeras genom gång- och cykelvägens placering utmed väg 2013. Gång- och cykelvägen ska byggas utan att innebära en negativ påverkan på kringliggande mark och medför inte någon fragmentering av jordbruksmark. Konsekvenserna på jordbruksmark bedöms som små.

Berörd påverkan på jordbruksmark bedöms till ca 23 000 m².

Klimatpåverkan

Klimatpåverkan från projektet bedöms bland annat bero på storleken på markanspråket och hur mycket massor som behöver köras iväg från området, materialval och resurshantering samt utsläpp av växthusgaser från arbetsmaskiner under byggtiden. Gång- och cykelvägarna ska byggas på matjord, i den mån det är möjligt, vilket minskar andelen massor som körs bort. Projektet i sig innebär ett massunderskott vilket innebär att Trafikverket behöver köpa in massor till projektet. Vissa massor som grävs ur kan behöva transporteras bort då de pga. dess innehåll eller tekniska kvalitet inte kan återanvändas inom projektet.

Att gång- och cykelvägen följer väg 2013 innebär dock att utsläppet av växthusgaser begränsas eftersom intrånget i skogsmiljöer blir litet. Den nya gång- och cykelvägen följer dessutom befintlig terräng, vilket minskar mängden massor från schakt. Byggandet av ny gång- och cykelväg kan också leda till positiva effekter då det möjliggör för minskat bilbehov. Den största negativa faktorn bedöms

vara cykelbron över Vinne å då detta innebär användande av material som bidrar till utsläpp vid tillverkning, som betong och stål.

Klimatanpassning

Gällande klimatanpassning behöver hänsyn tas till att området ligger inom översvämningssområde för Helge å. Ytan ianspråktagen mark bedöms som liten relativt den översvämningssytan som kommer kvarstå även efter att gång- och cykelvägen har anlagts. Se resonemang kring miljö kvalitetsnormer i avsnitt 8.2.

6.4. Påverkan under byggtiden

Anläggningsarbeten under byggtiden består av markarbeten för den nya gång- och cykelvägen respektive sidoområden, uppbyggnad av väggkropp samt asfaltering. Anläggande av bron över Vinne å kan kräva tillfällig avstängning av väg 2013 under en kortare tid. Övrig påverkan bedöms som liten med tanke på avståndet mellan den nya bron och väg 2013.

Under byggtiden kommer ytor att tas i anspråk tillfälligt för olika typer av byggverksamhet. Arbetet avslutas med driftsättning och ibruktagande av anläggningen, samt återställning av tillfälligt ianspråktaga ytor.

Väg 2013 kommer under hela byggtiden att beröras av vägtrafik såväl motorfordonstrafik som gång- och cykeltrafik. Under byggtiden på väg 2013 kommer en etappvis avspärrning av ett körfält utföras med signal eller skyltar. Minsta körfältsbredd ska vara 3,5 meter eller befintlig bredd och minst 4,5 meter mellan fasta hinder.

Under byggskedet kan viss negativ påverkan ske gällande miljö och hälsa i form av buller och vibrationer från byggarbeten. Påverkan är tillfällig under byggtiden och bedöms som låg.

I samband med schaktning för grundläggning av brostöd kommer tillfällig grundvattenbortledning att krävas för att kunna utföra arbetena i torrhet. Schaktdjupet beräknas bli begränsat, maximalt 2-3 meter under markytan. Eftersom jordlagren domineras av låggenomsläppligt material i form av siltig lera förväntas grundvattentillrinningen till schakt bli mycket liten, mindre än 10 l/min. Det slutna grundvattenmagasinet under lera, där det råder artesiska förhållanden, bedöms inte beröras av schaktningsarbetena. Om pålning blir aktuellt kommer pålar att slås ned till det underliggande friktionsmaterialet, vilket kan innebära att det uppstår kontakt mellan det undre slutna grundvattenmagasinet i morän och ytliga jordlager. Den pålningsmetod som kan bli aktuell är slagna betongpålar. Med denna metod skapas normalt inga betydande läckvägar mellan övre och undre magasin. Ett tillfälligt begränsat läckage kan inte uteslutas men bedöms inte påverka det undre grundvattenmagasinet i någon betydande omfattning. De artesiska förhållandena i det undre grundvattenmagasinet kommer att beaktas vid val och utformning av brogrundläggningen. Eventuell grundvattenbortledning bedöms bli kortvarig, i storleksordningen någon vecka. Påverkansområdet, här definierat som det område där grundvattensänkningen är större än 0,3 meter, bedöms få mycket begränsad utbredning i de låggenomsläppliga jordlagren. Påverkansområdet bedöms bli mindre än 30 meter.

6.4.1. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtiden

Följande skyddsåtgärder och försiktighetsmått kan bli aktuella under byggtiden:

- Upplagsytor och etableringsytor bör vara instängslade. Då Trafikverket äger marken längs med Levins väg i Önnestad kan denna yta användas som upplag/etablering under byggtiden.
- Skyltning på omkringliggande vägar genomförs för säker passage.
- Information till närboende görs successivt under arbetet.
- Åtgärder för att förhindra dammspridning genomförs vid behov exempelvis genom lätt bevattning.
- Riktvärden för buller enligt Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser, NFS 2004:15 ska tillämpas.
- Under byggskedet får ej packning av jordbruksmark förekomma. Arbetsytor som ej ska nyplanteras ska återställas till ursprungligt skick.
- Om avbaningsmassor används ska massorna återföras inom samma vegetationstyp som de tagits ifrån för att sidoområdena ska få samma karaktär som anslutande mark. Massor från olika vegetationstyper får inte beblandas. Det översta lagret jordmån/matjord, innehållande platsens fröbank, ska hanteras separat från underliggande terrassmassor vid upplag. När massorna lagras är det viktigt att jorden inte packas vilket bidrar till avsevärt sämre förhållanden för de frön och växtrester som vilar i jorden.
- Ytor för tillfälligt utnyttjande ska återställas till befintligt skick efter avslutat arbete.
- Jordmån ska lagras enligt Trafikverkets informationsblad om "Återetablering av vegetation med tillvaratagna avbaningsmassor".
- Överskottsmassor som transporteras bort från området ska hanteras utifrån föroreningsgrad, och transporteras till godkänd mottagare.
- Allt växtmaterial från invasiva arter som avlägsnas ska hanteras som brännbart avfall, där alla växtdelar läggs i förslutna soppåsar eller liknande så att inga växtfragment sprids under frakt och riskerar att bilda nya bestånd. Jord som innehåller frön eller rottdelar från invasiva arter ska hanteras så spridning inte sker.
- Intrång ska minimeras och skyddsavstånd ska beaktas gällande kultur- och forn lämningar. Om fynd, kulturlager eller anläggningar påträffas i samband med byggnationen av gång- och cykelvägen ska arbetet omedelbart avbrytas och kontakt tas med länsstyrelsen.
- Alla vilda fågelarter samt grod- och kräldjur är fridlysta och skyddade enligt artskyddsförordningen, vilket bland annat innebär att det är förbjudet att avsiktligt fånga, skada eller döda djuren, skada eller förstöra bon, ägg, fortplantningsområden och viloplatsen samt avsiktligt störa djuren, särskilt under parnings-, uppfödning-, övervintrings- och flyttperioder. Med anledning av detta kommer tidsrestriktioner att krävas för entreprenaden som innebär att avverkning och röjning av vegetation inte får utföras under fåglars häckningstid samt att bortschaktning av stenar och block inte får utföras under grod- och kräldjurens övervintringsperiod då det kan finnas kräldjur där som ligger i dvala under den angivna tidsperioden.
- Hänsyn behöver tas i samband med arbeten som påverkar biotopskyddade stenmurar. Då stenmurar kan nyttjas som övervintringsplatser för grod- och kräldjur bör arbetena utföras under april-september, för att inte riskera att störa eller döda individer.

- Där gång- och cykelvägen anläggs nära alléträd i Skottlandshusallén ska följande skyddsåtgärder vidtas:
 - Rötter skyddas genom att avgränsa ett område runt trädet som är minst 2 meter utanför kronans ytterkant, helst 15 gånger stammens diameter. Inom detta skyddsområde får upplag, grävning, körning med tunga fordon, uppställning av bodar eller arbetsmaskiner samt hantering av kemikalier inte förekomma.
 - Vakuumschakt med sug ska utföras och rötter som kapas ska beskäras med beskärningssåg eller sekator. Schaktens sidor bör vattnas och täckas under arbetets gång och schakt fyllas igen fortast möjligt.
 - Byggtrafik ska begränsas till så få stråk som möjligt runt omkring trädet. För att undvika kompaktering kan plattor eller annan avlastande markbeläggning placeras ut.
 - Vid återfyllning inom rotzonen ska en växtbäddsrenovering utföras, vilket innebär att den befintliga jorden byts ut mot en ny jordblandning som bland annat innehåller pimpsten och biokol. Behov av skelettjord under befintlig markväg utreds närmare i nästa skede.
- Vid arbete inom grundvattenförekomst ställs krav på att arbetsfordon ska ställas upp på hårdjord yta i enlighet med TDOK 2012:93. Alla arbetsfordon ska även ha möjlighet att ta hand om oförutsett läckage.
- Med hänsyn till verksamhetsutövarens bevisbörliga avser Trafikverket mäta och kontrollera grundvattennivåerna i de enskilda brunnarna på den, vid broläget, närmst belägna fastigheten före, under och efter byggskedet, för att verifiera att det inte uppstår någon påverkan på grundvattennivåerna.

6.5. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och hållbar transportförsörjning

Nytto-kostnadsbedömningen från åtgärdsvalsstudien visade att åtgärden medför ett ökat resande med cykel och att det ökar cykelns attraktivitet i förhållande till biltrafiken. Åtgärden bidrar positivt till de transportpolitiska målen genom ökade hälsoeffekter samt ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet.

6.6. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Indirekta effekter innebär exempelvis ombyggnader och omläggningar som är en följd av projektet men som inte omfattas av vägplanen. Med samverkande effekter menas pågående verksamheter som tillsammans med projektets effekter kan ge större konsekvenser. Inga större indirekta eller samverkande effekter har identifierats.

7. Samlad bedömning

7.1. Ändamål och projektmål

Projektets ändamål och projektmål redovisas i avsnitt 2.4. Att gång- och cykelvägen till stora delar separeras från väg 2013 samt att plankorsningar etableras bedöms vara en viktig åtgärd för att uppfylla ändamålet. Planförslaget har anpassats i enlighet med projektmålen för att så långt som möjligt minimera intrång och påverkan på kringliggande miljövärden, tomtmark och infrastruktur.

7.2. Transportpolitiska mål

Trafikverket har i uppdrag att verka för att de nationella transportpolitiska målen nås. Målen är uppdelade på ett övergripande mål, ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Funktionsmålet och hänsynsmålet är jämbördiga. Enligt regeringens bedömning behöver funktionsmålet utvecklas inom ramen för hänsynsmålet för att det övergripande målet ska nås.

Projektet bedöms bidra till det övergripande transportpolitiska målet samt funktionsmålet genom att möjliggöra för fossilfria transporter och fysisk rörelse samt ökar tillgängligheten mellan stad och land. Hänsynsmålets formuleringar har funnits med vid utformningen av den nya anläggningen. Måluppfyllelse av miljö kvalitetsmålen redovisas i avsnitt 7.3.

7.3. Nationella miljö kvalitetsmål

Beträffande miljö kvalitetsmålen bedöms projektet medverka till uppfyllnad av mål för begränsad klimatpåverkan, frisk luft, bara naturlig försurning och ingen övergödning, genom att möjliggöra att fler cyklar istället för att köra bil på korta sträckor. Projektet bedöms även medverka till målet för god bebyggd miljö genom att underlätta för människor att välja cykel istället för bil.

Miljö kvalitetsmålen för giftfri miljö, skyddande ozonskikt, säker strålmiljö, hav i balans samt levande kust och skärgård, myllrande våtmarker, ett rikt växt- och djurliv, levande skogar och storslagen fjällmiljö bedöms varken med- eller motverkas av projektet. Målen för grundvatten av god kvalitet samt levande sjöar och vattendrag bedöms inte heller påverkas av projektet.

Miljö kvalitetsmålet för ett rikt odlingslandskap bedöms motverkas något av projektet till följd av markintrång i jordbruksmark intill väg 2013.

7.4. Trafikverkets målbild för 2030

I rapporten *Tillgänglighet i ett hållbart samhälle – Målbild 2030* (Trafikverket, 2019) har Trafikverket tagit fram en målbild som beskriver transportsystemets roll i ett hållbart samhälle samt konkretiserar de transportpolitiska målen. Målbild 2030 omfattar 10 prioriterade aspekter med 14 tillhörande mål, se figur 16.

Planförslaget bedöms främst bidra till hållbarhetsaspekterna Tillgänglighet i hela landet, Tillgänglighet för alla, Trygghet, Trafiksäkerhet och Aktiv mobilitet. Detta görs bland annat genom att projektet tillför ett säkert cyklande på landsbygden. Planförslaget bedöms även kunna bidra till målen om Klimatpåverkan, Luftkvalitet och Buller genom att främja ett mobilitetsskifte från bil till cykel samt genom att arbeta med materialanvändning och masshantering. Flera aspekter i det här dokumentet är viktiga för att inte motverka målen för biologisk mångfald.



Figur 15 Trafikverkets 10 prioriterade hållbarhetsaspekter i Målbild 2030 (Trafikverket, 2019).

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

8.1. Allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens andra kapitel beskriver hänsynsreglerna de förpliktiggande åtaganden hos den som avser att bedriva en verksamhet vilken påverkar eller riskerar att påverka människors hälsa eller miljön. Dessa regler listas nedan tillsammans med hur Trafikverket som verksamhetsutövare tillämpar dem.

Bevisbörderegeln

Den som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd är skyldig att visa att förpliktelserna i miljöbalken 2 kapitel iakttas.

Trafikverket ansvarar för att vägplanen uppfyller miljöbalkens bestämmelser. Detta sker genom miljöbedömningen och egenkontrollen vid bygg- och driftskede.

Kunskapskravet

Verksamhetsutövaren skall anskaffa tillräcklig kunskap för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet.

Planläggningsprocessen möjliggör ett gott kunskapsunderlag. Vägplanen bygger på ett antal undersökningar, utredningar och samråd. Detta kunskapsmaterial har sedan legat till grund för de beslut som tagits och genomsyrar på så sätt hela vägplanen. Under byggskedet samt vid den framtida driften är egenkontrollen en del i inhämtandet av kunskap.

Försiktighetsprincipen

Verksamhetsutövaren skall utföra de skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått som behövs för att förebygga, hindra eller motverka negativ påverkan på människors hälsa eller miljön. Samtidigt ska bästa möjliga teknik användas.

Skyddsåtgärder arbetas successivt in i vägplanen. Vägplanens miljöbeskrivning belyser också vilka risker och konsekvenser som planen kan medföra. För byggskedet kommer kontrollprogram upprättas med krav på miljöåtgärder och byggmetoder som förebygger/minimerar miljöpåverkan.

Produktvalsprincipen

De kemiska produkter eller biotekniska organismer som är minst farliga för människors hälsa och miljö skall eftersträvas av verksamhetsutövaren.

Hantering av kemiska produkter och varor/material regleras genom Trafikverkets generella miljökrav vid upphandling av entreprenader. Kemiska produkter som används i Trafikverkets verksamhet finns registrerade och klassade i kemikaliehanteringssystemet Chemsoft. Det ställs även skärpta krav på entreprenören gällande samtliga fordon och arbetsmaskiner.

Hushållnings- och kretsloppsprinciperna

Råvaror och energi skall användas så effektivt som möjligt. Möjligheterna för återvinning ska utnyttjas och förnybara energikällor ska i första hand användas.

Trafikverket arbetar kontinuerligt med att minska klimatpåverkan genom val av material, optimering av masshantering och val för utformning av anläggning. Detta ställer även krav på entreprenörer.

Återanvändning kommer således ske där det är möjligt. Andra optimeringar, som minimering av transportsträckor likaså. Detta ställer även krav på entreprenörer.

För att skapa en behaglig och trygg känsla, men framförallt för att hushålla med massor, föreslås den nya gång- och cykelvägen att följa den landskapet i så stor utsträckning som möjligt. Detta minskar massbehovet och ökar möjligheten till återanvändning av matjordsmassor.

Vid utformning av gång- och cykelväg ska slänter ej avrundas, detta till förmån för en smalare sektion som utgör mindre påverkan såväl horisontellt som vertikalt i landskapet.

Lokaliseringsprincipen

Alla som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd som innebär ett anspråk av ett mark- eller vattenområde skall välja en plats som lämpar sig för att ändamålet uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

Den nya gång- och cykelvägens utformning har valts efter att alternativ vägts mot varandra.

För att minimera intrånget i jordbruks- och tomtmark ska gång- och cykelvägen följa befintlig väg i största möjliga mån.

Skälighetsprincipen

Hänsynsreglerna skall tillämpas efter en avvägning mellan nytta och kostnader. Särskild hänsyn ska tas till nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder.

De föreslagna skyddsåtgärderna i vägplanen har tagits fram utifrån ett skälighetsperspektiv.

Skadeansvaret

Den som orsakat en skada eller olägenhet för miljön ansvarar för att skadan blir avhjälpt.

Skulle skada uppstå genom projektet är Trafikverket ansvarsskyldigt.

8.2. Miljökvalitetsnormer

Ytvatten

När det gäller ekologisk status i den aktuella ytvattenförekomsten bedöms anläggande av en ny gång- och cykelbro inte påverka de biologiska kvalitetsfaktorerna eller de fysikalisk-kemiska kvalitetsfaktorerna. Inga arbeten utförs i vatten, vilket innebär att ingen grumling uppstår.

Växtligheten runt vattendraget skuggar vissa områden av vattendragets botten. Anläggandet av den nya gång- och cykelbron innebär att en del växtlighet behöver tas ner, vilket skulle kunna påverka vattendragets kvalitet som biotop negativt. Den nya bron bedöms dock tillföra skuggningseffekt som kan kompensera för den borttagna växtligheten. Växtligheten karaktäriseras dessutom av uppväxt sly som inte har rensats undan på grund av eftersatt underhåll. Om underhållet hade genomförts regelbundet hade det alltså inte funnits någon växtlighet i området. I figur 17 redovisas samma vy av området runt den befintliga vägbron år 2011, 2018 och 2022. Där syns tydligt hur växtligheten har vuxit fram.



Figur 16 Överst till vänster: bild tagen i juni 2011. Överst till höger: bild tagen i augusti 2018. Underst till vänster: bild tagen i augusti 2022. Alla bilder är hämtade från Google maps.

När det gäller de hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna bedöms ingen påverkan på konnektiviteten uppstå till följd av projektet eftersom den nya gång- och cykelbron placeras utanför normalvattenfåran. Inga åtgärder genomförs för att förändra bredd och djup på normalvattenfåran. Projektet ger dock en påverkan på vattendragets närområde och svämplan eftersom en ny anläggning byggs i vattendragets närområde, på ett ställe där Vinne å med ojämna mellanrum bräddas ut över ett större område än normalvattenfåran. Baserat på att området som vattnet kan bräddas ut över är stort och att det är relativt lite mark som tas i anspråk för den nya gång- och cykelbron bedöms områdets funktion som svämplan bestå och fylla samma funktion som i nuläget.

Det är troligt att den nya bron får en större broöppning än den befintliga bron för att klara högre vattenstånd än den befintliga. Den nya bronns brostöd placeras utanför rören på den befintliga bron. Av dessa anledningar bedöms den planerade bron inte medföra en större påverkan på flödet än vad den befintliga bron redan gör. Vid höga vattenstånd bedöms vattnet kunna nå brostöden för den nya bron. Detta bedöms kunna inträffa någon gång per år under korta vattenståndstoppar. Detta bedöms inte

leda till någon betydande påverkan på ytvattenförekomsten och möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna.

Grundvatten

Ingen påverkan bedöms uppstå på någon av grundvattenförekomsterna.

De schakt som bedöms kunna krävas är framför allt vid grundläggning av brostöd för gång- och cykelvägen över Vinne å. Grundvattennivån antas ligga i nivå med eller strax över vattennivån i Vinne å. Ett visst inläckage av grundvatten kan uppstå under byggtiden. Efter byggtiden återfylls schakterna och ingen påverkan bedöms kvarstå under driftskedet. Enligt jordartskartan ligger närliggande fastigheter på lera. Det bedöms som sannolikt att det även är lera under de övre sedimenten. Eftersom lera inte är särskilt genomsläppligt bedöms påverkansområdet för grundvatten under byggskedet bli mycket begränsat. Grävda brunnar kan finnas vid närliggande fastigheter, men påverkan bedöms som osannolik. Det föreligger ingen sättningsrisk för befintlig bro eftersom den är pågrundlagd.

8.3. Hushållningsbestämmelser

Miljöbalkens hushållningsbestämmelser anger att mark- och vattenområden ska användas till det som de är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet samt läge och föreliggande behov. Användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning ska ges företräde. Områden som har så speciella värden eller förutsättningar att de bedömts vara av nationellt intresse kan klassas som riksintresse enligt tredje eller fjärde kapitlet i miljöbalken. Områden som är av riksintresse ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada de värden som legat till grund för utpekandet.

Enligt miljöbalkens 3 kapitel är jord- och skogsbruk av nationell betydelse. Påverkan på jordbruksmarken beskrivs i denna miljöbeskrivning. Skogsmark berörs inte av den aktuella järnvägsplanen.

Projektet berör riksintresseområdet för kulturmiljövård Araslövs farmer genom att gång- och cykelvägen går delvis inom riksintresseområdet. Viss påverkan uppstår eftersom projektet tar mark i anspråk, men påverkan bedöms inte som betydande. Riksintressets uttryck med farmer och alléer bedöms inte påverkas och läsbarheten i kulturmiljön bedöms finnas kvar.

Riksintresset för naturvård Hallabacken bedöms inte påverkas av projektet. Området ligger drygt 200 meter från väg 2013. Inga fysiska intrång kommer att ske och ingen indirekt negativ påverkan bedöms uppstå.

Riksintressena för kommunikation bedöms inte påverkas av projektet.

9. Markanspråk och pågående markanvändning

På plankartorna 201T0201-201T0206 framgår nytt vägområde, tillfällig nyttjanderätt och vägrätt som återgår till markägaren.

Tabell 9. Mark som tas i anspråk eller återgår med förslagen i vägplanen.

Anspråk per markslag	Permanent markanspråk (ca m ²)	Inskränkt vägrätt (ca m ²)	Tillfällig nyttjanderätt (ca m ²)
Tomtmark	67	80	-
Åkermark	21014	-	17668
Skogsmark	-	-	-
Betesmark	-	-	-
Övrig öppen mark	2149	-	202
Vattenområde	113	-	35
Totalsumma:	23343	80	17905

Tillkommande vägområde med vägrätt enligt denna vägplan omfattar ca 23 300 m². Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en upprättad och fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består.

I vägplanen föreslås att ca 80 m² mark tas i anspråk med inskränkt vägrätt. Inskränkt vägrätt innebär att väghållaren har en begränsad rätt att använda marken för vägändamål. Detta kan innebära att vissa typer av byggnationer eller användningar av marken inte är tillåtna.

I vägplanen föreslås att ca 18 000 m² mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Områdena kommer att användas till etablering, upplag av material och uppställning av maskiner under byggtiden samt för en säker arbetsmiljö under byggtiden. Nyttjanderätten ska gälla under tiden byggnation pågår. Marken kommer att återställas innan den återlämnas.

10. Fortsatt arbete

Efter att granskning av vägplanen genomförts samlas inkomna synpunkter och yttranden i ett granskningsutlåtande. De slutliga planhandlingarna och granskningsutlåtandet skickas sedan till länsstyrelsen för tillstyrkande. När länsstyrelsen tillstyrkt vägplanen skickas den för fastställelse, vilket prövas av myndighetsfunktionen Planprövning inom Trafikverket. När planen är fastställd följer en överklagansperiod på tre veckor innan planen kan vinna laga kraft.

Under tiden som vägplanen hanteras av Planprövning tas förfrågningsunderlag för utförandeentreprenad fram. När planen vunnit laga kraft skickas förfrågningsunderlag ut och upphandlingsarbetet av byggprojektering och byggnation påbörjas. Projektet kommer att handlas upp som en utförandeentreprenad, vilket innebär att upphandlad konsult tar fram bygghandlingar som entreprenören sedan bygger efter. Entreprenaden kan starta när vägplanen har fastställts och vunnit laga kraft.

10.1. Viktiga frågeställningar och behov av anmälningar, dispenser och tillstånd

10.1.1. Kulturmiljölagen

Om fynd, kulturlager eller anläggningar påträffas i samband med byggnationen av gång- och cykelvägen ska arbetet omedelbart avbrytas och länsstyrelsens kontaktas.

10.1.2. Kompensationsåtgärder för förlust av stenmurar

Vid påverkan på stenmurar kommer kompensationsåtgärd genomföras genom att i första hand förlänga med motsvarande längd som tas bort. Om förlängning inte är möjligt är en annan lösning att tillskapa nya murar. Går ingen av nämnda åtgärder att utföra är ett sista alternativ att fylla på befintliga murar där behov för detta finns. Samråd ska genomföras med berörda markägare för att säkerställa att föreslagna åtgärder vid de påverkade objekten som omfattas av generellt biotopskydd kan genomföras. Påverkan sammanställs i tabell 4.

10.1.3. Vattenverksamhet enligt 11 kapitlet miljöbalken

För vattenverksamhet krävs det enligt huvudregeln tillstånd enligt 11 kap 9 § miljöbalken. Exempelvis är grävning och pålning inom vattenområde att betrakta som vattenverksamhet. Vidare är all grundvattenbortledning att betrakta som vattenverksamhet. Vissa vattenverksamheter kräver inte tillstånd utan kan istället anmälas till länsstyrelsen. Detta gäller exempelvis att bygga i ett vattendrag med en medelvattenföring (MQ) som är högst 1 m³/s. Eftersom medelvattenföringen vid broläget över Vinne å är något högre (1,5 m³/s) är ett anmälningsförfarande inte aktuellt i projektet.

Det finns dock ett undantag från den generella tillståndsplikten för vattenverksamheter som uppenbart inte skadar allmänna eller enskilda intressen, enligt 11 kap 12 § miljöbalken. Bevisbördan för om det är möjligt att åberopa undantagsregeln åligger verksamhetsutövaren. Det är verksamhetsutövaren själv som gör den slutliga bedömningen om tillstånd ska sökas för vattenverksamhet eller inte. Anläggande av gång- och cykelbron över Vinne å innebär grävning och eventuellt pålning inom det område som vanligtvis betraktas som vattenområdet, det vill säga det område som översvämmas vid ett 100-årsflöde i ån. Vidare kan det bli aktuellt med tillfällig grundvattenbortledning/länshållning i begränsad omfattning.

Eftersom brostöden placeras väl utanför åns normala åfåra och arbetena utförs då det råder låg eller normal vattenföring kommer grundläggningen och anläggandet av bron inte medföra någon direkt påverkan på ån under den begränsade byggtiden.

I nuläget finns ett uppvuxet pilträd i mitten av åfåran. Det berörda dikningsföretaget, Vinnö-å mellan Karpalund och Vrangelsberg, avser att utföra rensning av åfåran innan byggskedet startar.

Bron bedöms heller inte medföra någon tillkommande påverkan i driftskedet. Den begränsade mängden länshållningsvatten från schakt för brostöd avleds och hanteras på ett sådant sätt att någon negativ påverkan på ån inte uppstår. Anläggandet av aktuell bro över Vinne å bedöms endast medföra kortvarig och obetydlig påverkan på grundvattennivåerna. I den mån någon påverkan uppstår förväntas grundvattennivåerna återhämta sig till normala nivåer efter avslutat byggskede. Den tillfälliga länshållningen i schakt bedöms därmed inte påverka eller riskera att skada några allmänna eller enskilda intressen. Trafikverket avser därför inte söka tillstånd för vattenverksamhet för de åtgärder som genomförs inom projektet.

10.1.4. Redovisning invasiva arter

Inventeringen av invasiva arter ska kompletteras under 2025.

11. Genomförande och finansiering

11.1. Formell hantering

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

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

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

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

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

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

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

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

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

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

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

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

11.1.1. Detaljplan

En väg får inte anläggas i strid mot en gällande detaljplan. Avvikelse förekommer i Kristianstads kommuns detaljplan "Förslag till stadsplan för Önnestads municipalsamhälle i Kristianstads län 11-ÖNS-11", "Förslag till ändring samt upphävande av del av stadsplan 1180-P86/0623". Intrånget är optimerat och i dagsläget bedöms inte planförslaget innebära ändring eller upphävning av någon detaljplan. Se tabell 6.

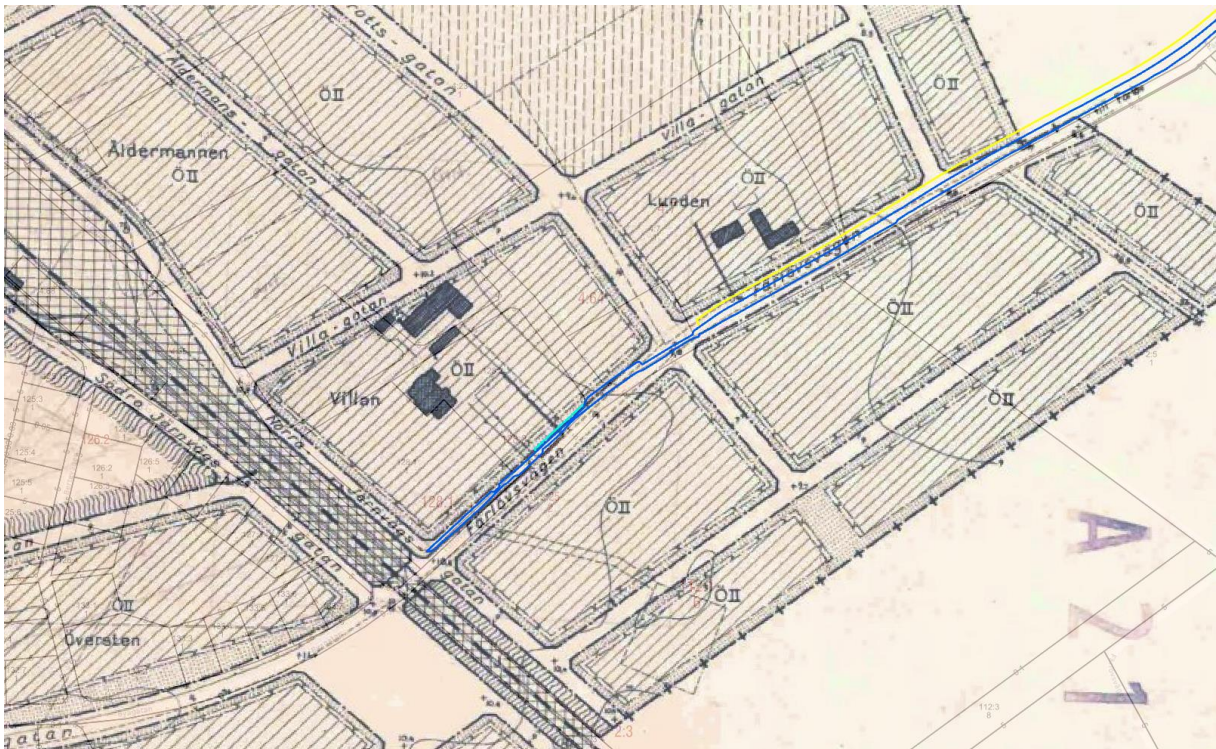
Tabell 6 Planförslagets påverkan på detaljplaner

Beteckning	Typ av anspråk	Markanvändning	Areal (ca m ²)	Kommentar
11-ÖNS-11:	Permanent vägrätt	Kvartersmark för öppet byggnadssätt. Mark som inte får bebyggas, så kallad prickmark	49 m ²	Mark tas för att möjliggöra gång- och cykelvägen. Detaljplanen vann laga kraft år 1936 och syftet med detaljplanen var att skapa möjlighet till exploatering framförallt för bostadsbebyggelse. Utbyggnation har skett. Detaljplanen är föråldrad och stor osäkerhet råder kring detaljplanens gränser. Området som tas i anspråk är litet och utgörs av en längsgående remsa på ca 0,5 meter tomtmark i direkt anslutning med allmän väg. Trafikverket bedömer att aktuellt område är en mindre avvikelse som inte motverkar planens syfte.
11-ÖNS-11:	Inskränkt vägrätt	Kvartersmark för öppet byggnadssätt. Mark som inte får bebyggas, så kallad prickmark	80	Detaljplanen vann laga kraft år 1936 och syftet med detaljplanen var att skapa möjlighet till exploatering framförallt för bostadsbebyggelse. Utbyggnation har skett. Detaljplanen är föråldrad och stor osäkerhet råder kring detaljplanens gränser. Området som tas i anspråk är litet och innebär att väghållaren har en begränsad rätt att använda marken för vägändamål. Ytan som berörs

				blir en grässlänt bakom markägarens staket som Trafikverket kan behöva ha åtkomst till för att drifta vägen. Trafikverket bedömer att aktuellt område är en mindre avvikelse som inte motverkar planens syfte.
	Permanent vägrätt	Allmän platsmark, gata	487	Detaljplanen vann laga kraft år 1936 och syftet med detaljplanen var att skapa möjlighet till exploatering framförallt för bostadsbebyggelse. Utbyggnation har skett. Detaljplanen är föråldrad och stor osäkerhet råder kring detaljplanens gränser. Gång- och cykelväg inom område för allmän platsmark, gata är förenligt med aktuell detaljplan. Trafikverket bedömer att aktuellt område är en mindre avvikelse som inte motverkar planens syfte.
1180-P86/0623	Permanent vägrätt	Kvartersmark för centrumbebyggelse. Mark som inte får bebyggas, så kallad prickmark.	14 m ²	Detaljplanen vann laga kraft år 1986 och syftet med detaljplanen var att anpassa plangränser utefter befintliga förhållanden samt skapa möjlighet till exploatering. Området som tas i anspråk är litet och utgörs av 12 kvm i direkt anslutning till allmän väg. Verksamhet kan nyttjas på samma sätt som tidigare. Trafikverket bedömer att aktuellt område är en mindre avvikelse som inte motverkar planens syfte.
	Tillfällig nyttjanderätt	Allmän platsmark, park	12 m ²	Påverkan på asfaltsyta/plantering vid ICA Nära Färlövs entré. Anspråk nyttjas med så liten påverkan som möjligt och lämnas tillbaka efter byggnation. Arbetsområdet kommer inte orsaka någon olägenhet för

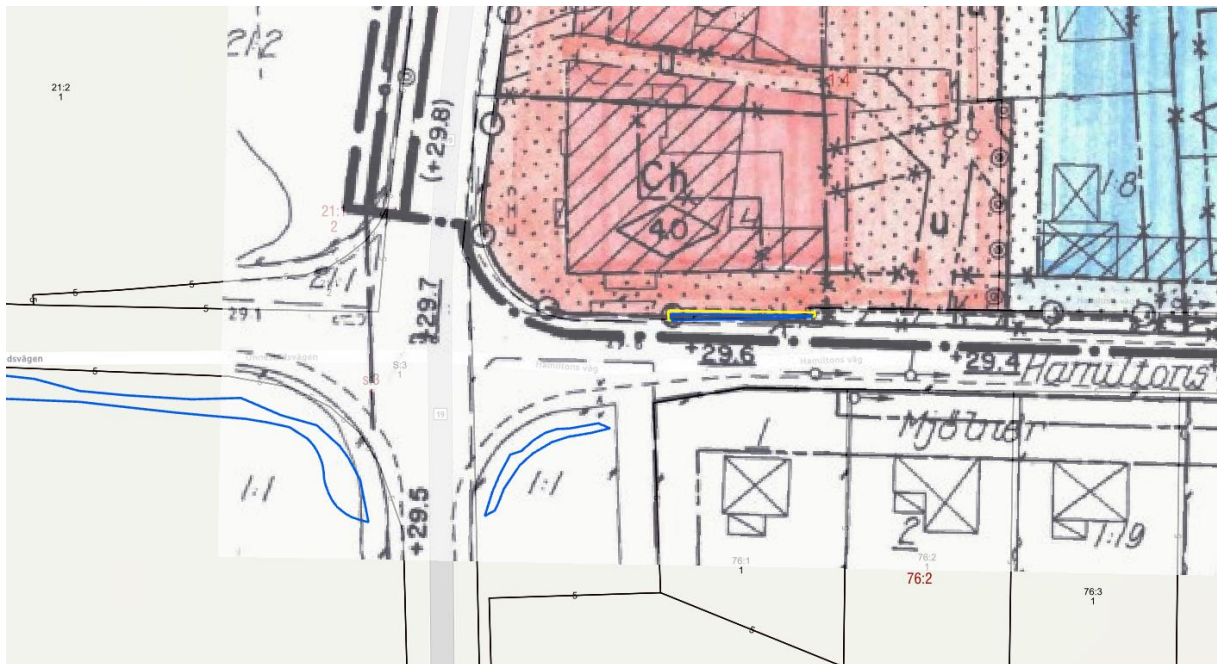
				markägaren då det handlar om ett ytterst litet intrång i parkmark.
11-FÄS-7/72	Permanent vägrätt	Allmän platsmark, gata samt park	38	Gång- och cykelväg inom område för gata är förenligt med aktuell detaljplan. Gång- och cykelväg anses vara ett vanligt komplement till parkmark och därmed förenligt med det mindre intrånget i park i gällande detaljplan.

11-ÖNS-11



Figur 17 Påverkan på detaljplan 11-ÖNS-11. Mörkblå markering visar permanent vägrätt och ljusblå markering visar inskränkt vägrätt. Gul markering visar tillfällig nyttjanderätt utanför detaljplanens gränser.

1180-P86/0623



Figur 18 Påverkan på detaljplan 1180-P86/0623 norr om Hamiltons väg. Gul markering visar tillfällig nyttjanderätt och blå markering visar permanent vägrätt.

11-FÄS-7/72



Figur 19 Påverkan på detaljplan 11-FÄS-7/72 öster om väg 19/söder om Hamiltons väg. Blå markering visar permanent vägrätt.

11.2. Genomförande

Under hösten 2024 tas granskningshandlingen fram vilken ställs ut till allmänheten under tidig vår 2025. Enligt projektets tidplan ska en fastställelsehandling finnas framtagen till mars-april 2025. Under tiden vägplanen är inskickad till Planprövning pågår arbetet med att ta fram förfrågningsunderlag för utförandeentreprenad.

11.3. Finansiering

Projektets totala kostnad uppskattas till omkring 45 miljoner kr (inkl. marklösen, byggherrekostnader, produktionsstöd, projektering och produktion) och finansieras genom 50/50 medfinansiering mellan stat och kommun.

12. Källor

Biosfärkontoret Kristianstads Vattenrike. (utan år[a]). Information om Vinne å. Vinne å – om vattendraget – Biosfärområde Kristianstads Vattenrike nedladdat 2024-02-12.

Biosfärkontoret Kristianstads Vattenrike. (utan år[b]). *Information om biosfärområdet*. <https://vattenriket.kristianstad.se/> nedladdat 2024-02-12.

Kristianstads kommun. (2013). *Översiktsplan för Kristianstads kommun*. Antagen 2013-03-12.

Kristianstads kommun. (utan år). *Naturvårdsprogram*. https://old.kristianstad.se/contentassets/74837d9cd73742b18ce61926a5a79cf6/naturvardsprogram_del3_objekt_odlingslandskapet.pdf

Länsstyrelsen i Skåne län. (utan år). *Kartor och karttjänster (GIS) för Skåne*. <https://www.lansstyrelsen.se/skane/om-oss/vara-tjanster/karttjanster-och-geodata.html>

Länsstyrelsen i Skåne län. (utan år). *Kulturmiljöprogram för Skåne län*. <https://www.lansstyrelsen.se/skane/besoksmal/kulturmiljoprogram.html>

MSB. (2013). *Översvämningskartering utmed Helge å*. Rapport nr 7, reviderad 2013-12-16 Diarienummer 2013-2993.

Naturvårdsverket. (utan år). Kartverktyget Skyddad natur. <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>

Region Skåne. (2015). *Åtgärdsvalstudie – Cykel, Kristianstads kommun*. 2015-11-11.

Region Skåne. (2022[a]). *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022-2033*. <https://utveckling.skane.se/siteassets/verksamhetsomraden/regional-fysisk-planering/dokument/regional-transportinfrastrukturplan-for-skane-2022-2033.pdf>

Region Skåne. (2022[b]). *Regionplan för Skåne 2022-2040*.

Riksantikvarieämbetet. (2023). *Områden av riksintresse för kulturmiljövården i Skåne län (M) enligt 3 kap 6 § miljöbalken*. Uppdaterat 2023-10-26.

Skånetrafiken. (2024). *Skånetrafikens busslinjekarta*. <https://skanekarta.skanetraffiken.se/> 2024-05-22

SLU Artdatabanken. (utan år). *Artportalen*. <https://www.artportalen.se/>

SMHI. (utan år). Vattenweb, delavrinningsområde 284, nedlagd mätstation Vinne å uppströms Bockebäck. [Modelldata per område | SMHI - Vattenwebb](#) nedladdat 2024-02-13.

SMHI. (2015). *Framtidsklimat i Skåne län - enligt RCP-scenarier*.

Trafikverket. (2019). *Tillgänglighet i ett hållbart samhälle – Målbild 2030*.

Trafikverket. (2022). *Skånebanan*. <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/sveriges-jarnvagsnat/skanebanan/>

Trafikverket. (2024). *Trafikmängder enligt mätningar på statliga vägar*. <https://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation> 2024-02-14

VISS: VattenInformationsSystem Sverige. (2024). *Status och miljö kvalitetsnormer för yt- och grundvattenförekomster*. Hämtat från <https://viss-lansstyrelsen.se/> 2024-02-05.

Trafikverket (2024). *Trafikmängder enligt mätningar på statliga vägar* <https://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation> 2024-02-14

