

**GRANSKNINGSHANDLING**  
**Väg 1707, Övragård – V Ljungby,**  
**busshållplats Magnarps skola**  
Ängelholms kommun, Skåne län

Plan- och miljöbeskrivning, 2020-11-20





**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, Box 543, 291 25 Kristianstad

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

Telefon: 0771-921 921

TMALL 0092 Planbeskrivning 6.0

Dokumenttitel: Plan- och miljöbeskrivning

Författare: Sweco AB

Dokumentdatum: 2020-11-20

Ärendenummer: TRV 2019/107029

Objektsnummer: 17675

Uppdragsnummer: 166605

Version: 1.0

Kontaktperson: Anna Olsson, Trafikverket

# Innehåll

1. SAMMANFATTNING	5
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL	5
2.1. Bakgrund, ändamål och projektmål	5
2.2. Planläggningsprocessen	6
3. MILJÖBESKRIVNING	6
3.1. Avgränsningar	7
3.2. Bedömningsgrunder	8
3.3. Läsanvisning	8
4. FÖRUTSÄTTNINGAR	8
4.1. Vägens funktion och standard	8
4.2. Trafik och användargrupper	9
4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling	10
4.4. Landskapet och staden	10
4.5. Miljö och hälsa	11
4.6. Byggnadstekniska förutsättningar	15
5. DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV	16
5.1. Val av lokalisering	16
5.2. Val av utformning	17
5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	18
6. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET	19
6.1. Trafik och användargrupper	19
6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling	19
6.3. Miljö och hälsa	19
6.4. Samhällsekonomisk bedömning	20
6.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	21
6.6. Påverkan under byggnadstiden	21
7. SAMLAD BEDÖMNING	22
7.1. Konsekvenser för miljö och hälsa	22
7.2. Transportpolitiska mål	22
7.3. Miljökvalitetsmålen	23
8. ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN	24
9. MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING	25

9.1.	Nytt vägområde med vägrätt (V)	26
9.2.	Tillfällig nyttjanderätt (T)	27
10.	FORTSATT ARBETE	27
11.	GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING	27
11.1.	Formell hantering	27
11.2.	Genomförande	29
11.3.	Finansiering	29
12.	UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR	30

# 1. Sammanfattning

Två busshållplatslägen vid Magnarps byaväg (väg 1707) i Magnarp är i behov av tillgänglighetsanpassning. Ett läge A är beläget intill en skola. Läge B är beläget på andra sidan vägen (mitt emot skolan) och saknar anslutande gångvägar.

Åtgärden innebär en tillgänglighetsanpassning av både hållplatsläge A och B. Läge A behålls i befintligt läge medan läge B förskjuts norrut. Utöver det anläggs en ny gång- och cykelväg som knyter samman hållplats, skola och bostadsområde. Ett nytt upphöjt övergångsställe anläggs vid hållplatsläge B. Den nya gång- och cykelvägen sträcker sig från läge A, längs med Magnarps byaväg, till korsningen med Kohagevägen, vilket motsvarar en sträcka på cirka 160 meter.

Åtgärden medför små konsekvenser för omgivningen. Påverkan kan främst härröras till ianspråktagande av vägnära betesmark och fastighetsmark som enligt gällande detaljplan inte får bebyggas. Inga intressen av större vikt bedöms påverkas negativt då storleken på åtgärden är ringa och sker på mark inom eller intill befintlig anläggning (väg 1707).

Åtgärden medför ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för de närboende.

Projektets totala kostnad uppskattas till omkring 4 200 000 kr (inklusive marklösen, produktionsstöd och projektering) och finansieras genom regionala anslag.

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

### 2.1. Bakgrund, ändamål och projektmål

Busshållplats "Magnarps skola" ligger i Magnarp, Ängelholms kommun och är belägen utmed väg 1707 (Magnarps byaväg). Befintlig hållplats är inte tillgänglighetsanpassad i enlighet med Skånetrafikens riktlinjer. Det västra hållplatsläget (läge A) har endast anslutande gångväg från intilliggande skolområde medan det östra hållplatsläget (läge B) saknar anslutande gångvägar helt och hållet. Det saknas även en trafiksäker passage över vägen mellan de två hållplatslägena.

Projektets ändamål är att förbättra tillgängligheten och trafiksäkerheten vid busshållplatsen. I detta ingår även att det ska vara möjligt att ta sig till och från de båda hållplatslägena på ett tillgängligt och trafiksäkert sätt. Målet med projektet är:

- Projektet ska genomföras i nära dialog med Skånetrafiken, kommuner och interna intressenter.
- Hållplatser ska tillgänglighetsanpassas enligt Skånetrafikens riktlinjer
- Projektet ska styra mot Målbild 2030 och agenda 2030 genom att uppfylla minst ett mål i Målbild 2030 (Tillgänglighet för alla, Trafiksäkerhet och Trygghet)
- Stärka, tydliggöra och minimera påverkan på kulturmiljö

## 2.2. Planläggningsprocessen

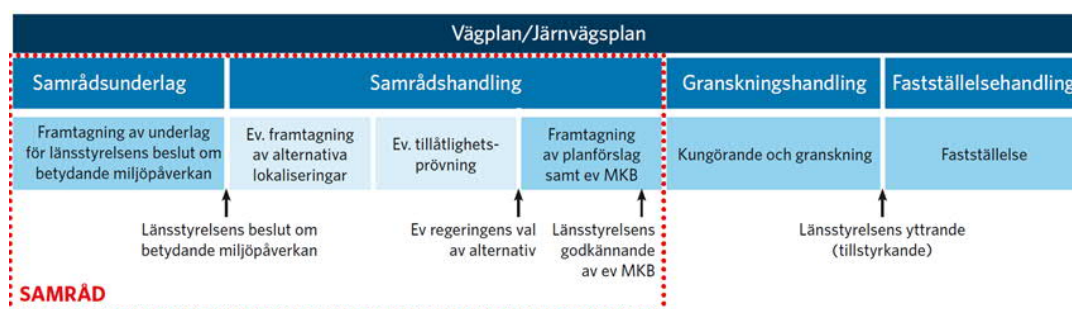
Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan.

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

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till väg- eller järnvägsplanen, 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.

Under de olika skedena i planläggningsprocessen analyseras och beskrivs väganläggningens lokalisering och utformning allt mer detaljerat desto längre fram i planläggningsprocessen. I det slutliga skedet, Status fastställelsehandling, är lokaliseringen och utformningen fastlagd. Följande statusbegrepp är identifierade av Trafikverket för vilken handlingarna ska ha under de olika skedena under planläggningsprocessen. För varje steg i processen blir planen mer detaljerad.



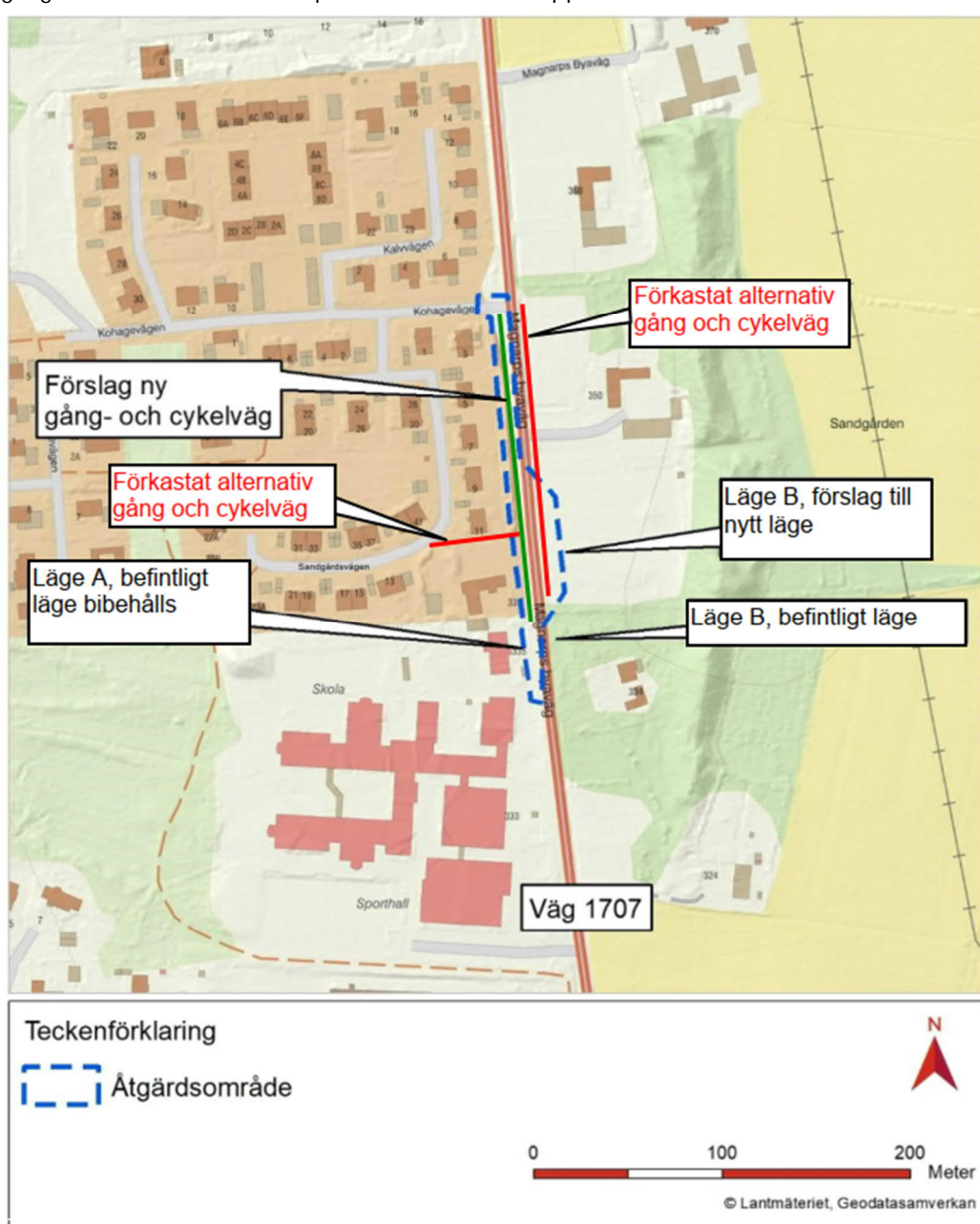
## 3. Miljöbeskrivning

Länsstyrelsen Skåne har i beslut daterat 2020-03-10 meddelat att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta innebär att någon separat miljökonsekvensbeskrivning inte upprättas utan vägplanens bedömda konsekvenser med avseende människors hälsa och miljö redovisas i miljöbeskrivningen. Miljöbeskrivningen innehåller uppgifter om miljöförutsättningarna i det område som kan komma att påverkas av den planerade ombyggnationen, de förändringar i miljö kvalitet som vägprojektet kan medföra och vad dessa förändringar bedöms innebära för människors hälsa och för miljön.

### 3.1. Avgränsningar

#### Geografiska avgränsningar

Åtgärdsområdet omfattar det område där byggnation förväntas ske. Figur 1 visar detta område. I kapitel 5 redovisas åtgärden mer ingående. Projektets influensområde är inom det geografiska område som en påverkan förväntas uppstå.



Figur 1. Åtgärdsområdet. Ny gång- och cykelväg längs väg 1707 (Magnarps byaväg). Busshållplatsen vid läge A är befintligt medan läge B är nytt, det vill säga har flyttats (läge B utgör en stolpe i nuläget).

#### Innehållsmässiga avgränsningar

I denna plan- och miljöbeskrivning redovisas den information som krävs för en bedömning av vägplanens påverkan på människors hälsa, miljön samt hushållning med mark, vatten och andra resurser. De miljöaspekter som bedöms vara relevanta och således redovisas i föreliggande dokument är vattenmiljö, kulturmiljö, naturmiljö, markmiljö och naturresurser. Boendemiljön redogörs enbart för i avsnittet som behandlar effekter och konsekvenser av projektet.

### 3.2. Bedömningsgrunder

Bedömningsgrunderna baseras på en sammanvägning av miljöaspektens värde och påverkans storlek. Bedömningen inkluderar skadeförebyggande- och försiktighetsåtgärder. Riksintressen och skydd bedöms efter den lagstiftning som gäller.

Omgivningspåverkan har bedömts utifrån befintligt material och underlag. Förorenad mark har bedömts utifrån Naturvårdsverkets gällande riktlinjer.

### 3.3. Läsanvisning

Förutsättningarna, det vill säga rådande intressen, redovisas i avsnitt 4.4 (landskap och staden) och 4.5 (miljö och hälsa). Riksintressen redovisas i ett eget avsnitt under förutsättningar, även om dessa sedan integreras under den relevanta aspekten.

De effekter och konsekvenser som förväntas uppstå på miljö och hälsa till följd av projektet redovisas i avsnitt 6.3. Den samlade bedömningen sammanfattas sedan i kapitel 7.

I kapitel 8 redogörs för hur projektet överensstämmer med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, aktuella miljö kvalitetsnormer (MKN) och bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden. Slutligen beskrivs det fortsatta arbetet i kapitel 10.

## 4. Förutsättningar

### 4.1. Vägens funktion och standard

Mellan Barkåkra och Ljungby sträcker sig väg 1707 genom Magnarp med en hastighetsgräns på 30 km/tim. En busshållplats med två hållplatslägen är placerad längs väg 1707 benämnd "Magnarps skola". Läge A är placerad väster om väg 1707 och läge B på östra sidan. På sträckan ansluter flertalet kommunala vägar (kvartersanslutningar).

Väg 1707 genom Magnarp fick sin första beläggningsåtgärd i slutet av 60-talet i form av en ytbehandling och 2002 förbättrades vägen med ett nytt slitlager. Den senaste åtgärden utfördes 2018 med en heltäckande maskinjustering. Vägbredden är cirka 6 meter (vissa partier 5,5 meter).

Kommunen har belysning på östra sidan längs väg 1707. Belysningen utgörs av stålstoipar med armatur. Det finns även ett fåtal belysningsstoipar, så kallade parkstoipar, inom skolans område i anslutning till den västra busshållplatsen.

#### *Tillgänglighet*

Förutom gångvägen mellan läge A och skolan saknar båda hållplatslägena anslutande gångvägar till närområdet. Lutningarna i området är emellertid små och förutsättningarna för en tillgänglig miljö är goda.





Figur 2. Magnarps skola hållplatsläge A (vänster i bild) och befintligt hållplatsläge B (höger i bild).

#### *Trafiksäkerhet*

Till STRADA (Swedish TRaffic Accident Data Acquisition) har fyra olyckor i anslutning till hållplatsen rapporterats från år 2009 till slutet av 2018. En olycka var måttlig och de övriga var lindriga olyckor. Samtliga olyckor var singelolyckor, tre var singelolyckor med cykel och en var olycka för fotgängare. Samtliga olyckor uppstod på grund av halt underlag. Ingen speciellt utsatt plats i området kan identifieras.

## 4.2. Trafik och användargrupper

#### *Kollektivtrafik*

På sträckan mellan Vejbystrand och Ängelholm station trafikerar busslinje 2. Linjen trafikerar med halvtimmestrafik i högtrafik, måndag till fredag. Linjen trafikerar även lördag och söndag med något glesare avgångar. På hållplats, Magnarps skola, skedde det under år 2009 i genomsnitt 53 påstigningar/vardag vid A-läget samt 5 påstigningar/vardag vid B-läget. Siffror för antalet påstigande per busshållplatsläge har inhämtats via Skånetrafiken samt kommunernas uppgifter om skolskjuts.

#### *Motorfordonstrafik*

Aktuell ÅDT (årsmedeldygnstrafik, det vill säga ett genomsnittligt trafikflöde per dygn under ett år) på väg 1707 för år 2019 uppgår till cirka 1500 fordon per årsmedeldygn. Den tunga trafiken uppgår till cirka 5 % av all trafik.

### 4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

I Region Skånes Trafikförsörjningsprogram 2016 är ett mål att samtliga hållplatslägen med fler än 15 dagliga påstigande ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2021. Detta uppdrag ingår i programmet Kollektivtrafiksåtgärder i Skåne där syftet är att samordna hållplatsåtgärder och andra mindre kollektivtrafiksåtgärder.

Ängelholms kommun har även pekat ut Magnarp, i sin översiktsplan för 2035, som en del av utvecklingen för kollektivtrafiklinjer i syfte att uppnå en hållbar tätortsutveckling (Ängelholms kommun, 2017).

Åtgärdsområdet ligger delvis inom område för detaljplan 1182-P93/1019 (Magnarp skola) samt byggnadsplan 1182-P87/1103.

### 4.4. Landskapet och staden

Landskapet runt Magnarp domineras österut av jordbruksmark med tillhörande gårdsbebyggelse och västerut av bostadsbebyggelse. Landskapet är platt, och skalan i området upplevs liten. Vägen upplevs grön och lummig på grund av att många uppvuxna träd växer nära vägkanten.

Busshållplatsen är belägen i utkanten av Magnarp. Vid hållplatsläge A förekommer bostäder, en skola, en förskola och en sporthall. Vid hållplatsläge B är bebyggelsen betydligt glesare. Dess näromgivning utgörs av en betesmark, enstaka träd och trädpartier.

#### 4.4.1. Generella gestaltungsavsikter

Gestaltungsavsikterna för denna hållplats är framtagna i ett tidigt skede i projektet, och är av en generell karaktär. De ska ses som en del av en analys av platsen och dess karaktär, och sammanfattar de viktigaste aspekterna ur ett gestaltungs-perspektiv.

Så stort avstånd som möjligt bör hållas till trädstammar för att säkerställa att träden inte far illa av markarbetet runtom.

Vid hållplatsläge A bör den befintliga vegetationen behållas. Den hårdgjorda ytan bör inte göras större än nödvändigt.

Vid hållplatsläge B bör de två uppvuxna solitära träden intill vägen prioriteras och skyddas. De upprätthåller den lummiga och småskaliga karaktären i vägrummet.

## 4.5. Miljö och hälsa

### 4.5.1. Riksintressen

I Tabell 1 redovisas de riksintressen som åtgärdsområdet omfattas av.

Tabell 1. Kortfattad sammanställning av riksintressen.

Riksintresse	Lagrum	Namn	Kort beskrivning	Övrigt
Riksintresse för det rörliga friluftslivet	4 kap. 1–2 §§ miljöbalken (1998:808)	Kullaberg och Hallandsåsen med angränsande kustområden	Turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen ska särskilt beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön.	Hela åtgärdsområdet ligger inom riksintresset.
Riksintresse för högexploaterad kust	4 kap. 4 § miljöbalken	Kustzonen	Området är i sin helhet av riksintresse på grund av sina samlade natur- och kulturvärden.	Hela åtgärdsområdet ligger inom riksintresset.

### 4.5.2. Vattenmiljö

Det finns en 543 km<sup>2</sup> stor registrerad grundvattenförekomst i sedimentärt berg vid namn Ängelholm-Ljungbyhed (SE622920-131761). Grundvattenförekomsten, som täcker flera kommuner i nordvästra Skåne, omfattas av miljökvalitetsnormer för grundvatten. Förekomsten bedöms ha både god kemisk och kvantitativ status (låg tillförlitlighet). Bedömd uttagsmöjlighet är 20 000 - 60 000 l/h (VISS, 2020a).

Det finns även en 58 km<sup>2</sup> stor sand- och grusförekomst (SE624463-131830). Även denna omfattas av miljökvalitetsnormer för grundvatten. Den kvantitativa statusen bedöms som god (medel tillförlitlighet) medan den kemiska statusen bedöms som otillfredsställande (medel tillförlitlighet). Den dåliga kemiska statusen hänvisas till överskridande av högfluorerade ämnen (PFAS) samt halter från bekämpningsmedel som idag är förbjudna. Tillika har även förhöjda ammonium-, klorid-, nitrit-, nitrat- och sulfathalter identifierats (VISS, 2020b).

Ett mark- eller vattenområde får förklaras som vattenskyddsområde till skydd för en grund- eller ytvattentillgång som utnyttjas eller kan antas komma att utnyttjas för vattentäkt. Läge A omfattas av ett 34 ha stort vattenskyddsområde vid namn Magnarps vattenverk från 1957 (Figur 3). Syftet med vattenskyddsområdet är att utgöra ett skydd för den kommunala reservgrundvattentäkten i Magnarp. Vattenskyddsområdet är indelat i en enda skyddszon<sup>1</sup>. Inom skyddsområdet gäller förbud mot upplag av oljor och andra för grundvattnet skadliga ämnen.

<sup>1</sup> Mejlkontakt med Länsstyrelsen 2019-11-01 avseende zonindelning för Magnarps vattenverk.





Figur 3. Utdrag från Naturvårdsverkets karttjänst Skyddad natur. Figuren visar vattenskyddsområde (blå raster). Åtgärdsområdet är ungefärligt markerat i rosa.

Närmsta vattendrag rinner söder om skolan och mynnar i Öresund. Inga registrerade ytvattenförekomster finns inom, eller i åtgärdsområdets omedelbara närhet.

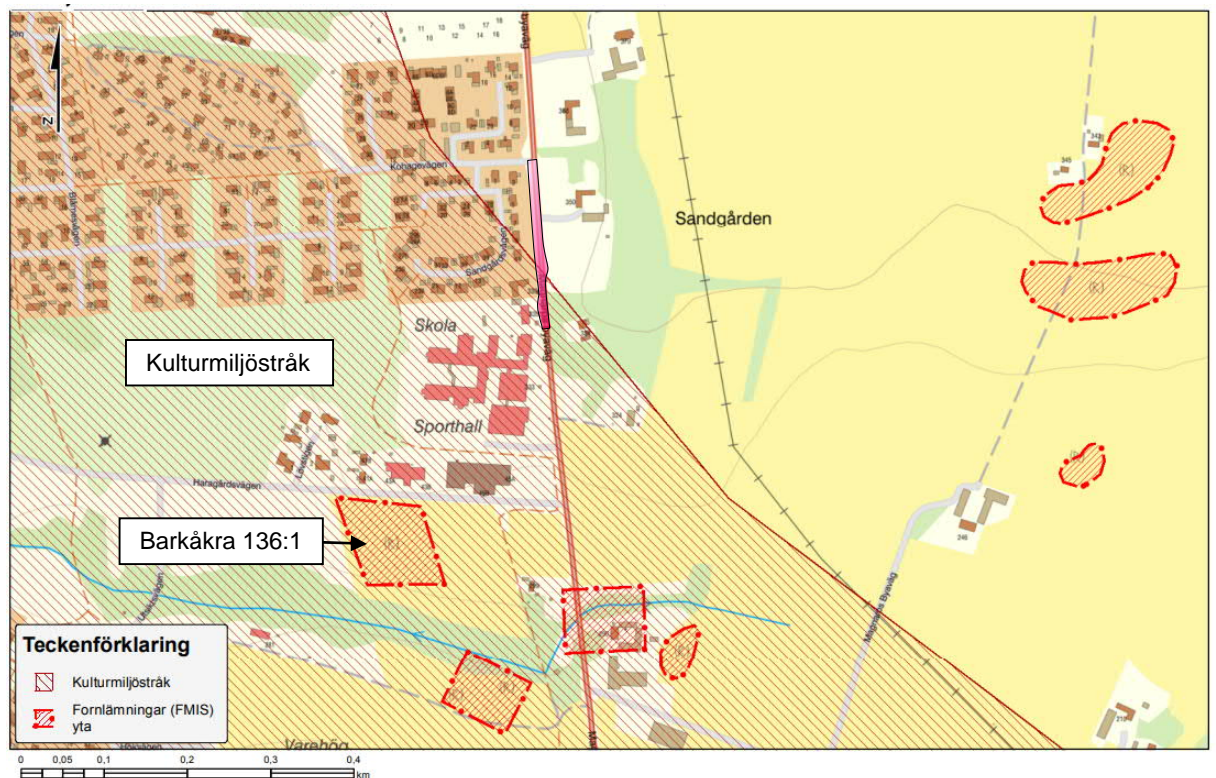
Inga båtomsråden eller ledningar tillhörande markavvattningsföretag korsar åtgärdsområdet.

#### 4.5.3. Kulturmiljö

Åtgärdsområdet omfattas delvis av ett kulturmiljöstråk vid namn Skånelinjen Per Albin-linjen, se Figur 4. Stråket, vars syfte var att fungera som en "skånsk försvarslinje", omfattar hela Skånes kust. Över 1000 betongvärn byggdes under tidspress åren 1939–1940 till följd av andra världskrigets begynnelse. Trots en del ombyggnationer och avvecklingar står de flesta värnen kvar idag. Motivet för bevarande är dess unika företeelse som påtagligt markerar Skåne som gränsprovins (Länsstyrelsen Skåne u.å). Inget värn är beläget inom åtgärdsområdet.

Inga rapporterade kulturhistoriska lämningar har identifierats inom eller intill åtgärdsområdets omedelbara närhet. Närmsta lämning, vilken är en boplats (Barkåkra 136:1), har rapporterats strax söder om Haragårdsvägen (Figur 4). Vid denna plats hittades två fragment av slipade flintyxor, en kärna, ett avfall med retusch och tretton avslag.





Figur 4. Utdrag från Länsstyrelsen i Skåne läns karttjänst Kulturmiljöprogram i Skåne. Figuren visar kulturmiljöstråk och fornlämningar (från RAÅ). Åtgärdsområdet är ungefärligt markerat i rosa.

#### 4.5.4. Naturmiljö

Mitt emot Magnarps skola, där befintligt hållplatsläge B finns, förekommer flertalet träd i en större samling (Figur 5a). Även norr om skolan finns några träd. Längs vägarna förekommer troligtvis mest triviala arter (Figur 5c), ingen naturvärdesinventering har utförts varför en viss osäkerhet förekommer. Det växer några enstaka grövre träd på jordbruksmark (Figur 5b).

Åtgärdsområdet omfattas inte av några naturvårdsskydd. Inga rapporterade artfynd har identifierats inom eller åtgärdsområdets omedelbara närhet (Artportalen, 2020).





Figur 5. Fotografier är tagna av Sweco i samband med platsbesök 2019-10-08. a) Befintligt läge B (en stolpe) framför Magnarps skola. b) Jordbruksmark med grövre träd (åt höger). c) Vägdike där gång- och cykelbana ska anläggas.

#### 4.5.5. Markmiljö

En markmiljöundersökning har genomförts, då två samlingsprover bestående av fem delprov togs vid vägdikena. Ett vägdikesprov togs vid planerad gång- och cykelbana och ett vägdikesprov vid nytt planerat hållplatsläge B. Provtagningen har begränsats till 0,4 meter djup.

Den planerade markanvändningen i objektet klassas som mindre känslig markanvändning (MKM). Detta till följd av att marken används/ska användas som vägområde. Riktvärdena för MKM används för att klassa överskottsmassor som uppstår vid byggnationen. För hantering av massor som inte ska användas inom byggnationen har även riktvärden för känslig markanvändning (KM) använts.

Väster om väg 1707 påvisades halter över riktvärdet för KM (känslig markanvändning) vad gäller PAH-H. Inga halter överskridande MKM har emellertid påvisats. Båda vägdikesproverna visade på överskridande av MRR (mindre än ringa risk) vad gäller bly.

#### 4.5.6. Naturresurser

Marken som ska tas i anspråk för anläggning av nya hållplatsläge B är jordbruksmark (betesmark). Betesmarken är av klass 7 (baserat på ekonomisk avkastning), vilket är en hög klass sett till Sverige men något lägre klass sett till västra samt södra Skåne (Jordbruksverket, 2013).

### 4.6. Byggnadstekniska förutsättningar

De ytliga jordarterna inom området består framförallt av sand (SGU, 2019a). Berggrunden i området utgörs av sandsten (SGU, 2019b). Enligt SGUs kartvisare (SGU, 2019c) har man i borrhål 140 meter nordöst om busshållplatsen inte kommit ner till berggrunden vid 22 meter under markytan. I det borrhålet var det sand ner till 4 meter under markytan, därefter en moränlera till 15 meters djup, de sista borrhålen var det varvat sand, grus och moränlera.

500 meter nordväst om busshållplatsen finns två borrhål på cirka 50 meters avstånd. I det ena av dessa var det sand ner till 10 meter under markytan, därefter varvat sand, lera och grus. I det andra hålet var det siltig sandig lera ner till 4 meters djup och sedan sand ner till 11,5 meters djup, därefter varvades sand, lera och grus. I de två hålen låg sandstenen på 16 och 18 meters djup.

Jorden på fastigheten Vejby 229:1 bestod av en fyllning av sand, grus, lera och silt med en mäktighet mellan 1,0-1,5 meter, även inslag av tegel, aska och mull påträffades. Under fyllningen påvisades lera följt av lermorän och silt (Tyréns, 2008).

Under uppdragets inledande har befintliga ledningar inventerats via webbtjänsten "Ledningskollen". Därefter har ytterligare uttag skett i Ledningskollen för att säkerställa att tillräckligt område vidtagits för samtliga åtgärder. Berörda ledningsägare är Bjäre Kraft, Skanova, Tele2, Trafikverket och Ängelholms kommun.



## 5. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

### 5.1. Val av lokalisering

För att busshållplatsen ska bli trafiksäker och tillgänglig studerades åtgärder som tillgänglighetsanpassar både hållplatsläge A och B. Vid val av lokalisering studerades i första hand förslaget där läge A ligger kvar vid Magnarps skola och där läge B förskjuts norrut, se Figur 1. Förskjutningen skapar möjlighet till en ordnad och trafiksäker passage över väg 1707 mellan hållplatslägena.

Vidare studerades anläggandet av en ny gång- och cykelväg på västra sidan av väg 1707, norr om läge A, som knyter samman hållplats, skola och bostadsområde och som möjliggör åtkomst till busshållplatsen på ett trafiksäkert sätt. Två alternativa sträckningar för gång- och cykelvägen på västra sidan har studerats, ett längs väg 1707 fram till Kohagevägens anslutning och ett som viker av västerut till Sandgårdsvägen (Figur 1). Även ett tredje förslag, att anlägga gång- och cykelvägen på östra sidan av väg 1707, har undersökts. Motivet bakom förslaget var att östra sidan av väg 1707 är inte detaljplanelagt område vilket är fallet med den västra sidan.

Av de tre studerade alternativen har två lokaliseringar av gång- och cykelvägen förkastats. Det ena bortvalda alternativet är det där gång- och cykelvägen skulle utgå från läge A, fortsätta längs med Magnarps Byavägen i cirka 60 meter, för att sedan vika av västerut på den befintliga grönytan (PARK-marken mellan Magnarps byaväg 339 och Sandgårdsvägen 11) och ansluta till bostadsområdet. Detta förslag innebär att några boende i området skulle få en genare väg till busshållplatsen. Förslaget innebär dock en omväg för boende längre norrut i området. Bedömningen har gjorts att detta förslag innebär en större risk för cykling i blandtrafik på grund av omväg för boende i närområdet. Utöver omvägen så måste oskyddade trafikanter passera fler in/utfarter till fastigheter för att nå gång- och cykelvägen, vilket innebär en risk utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv.

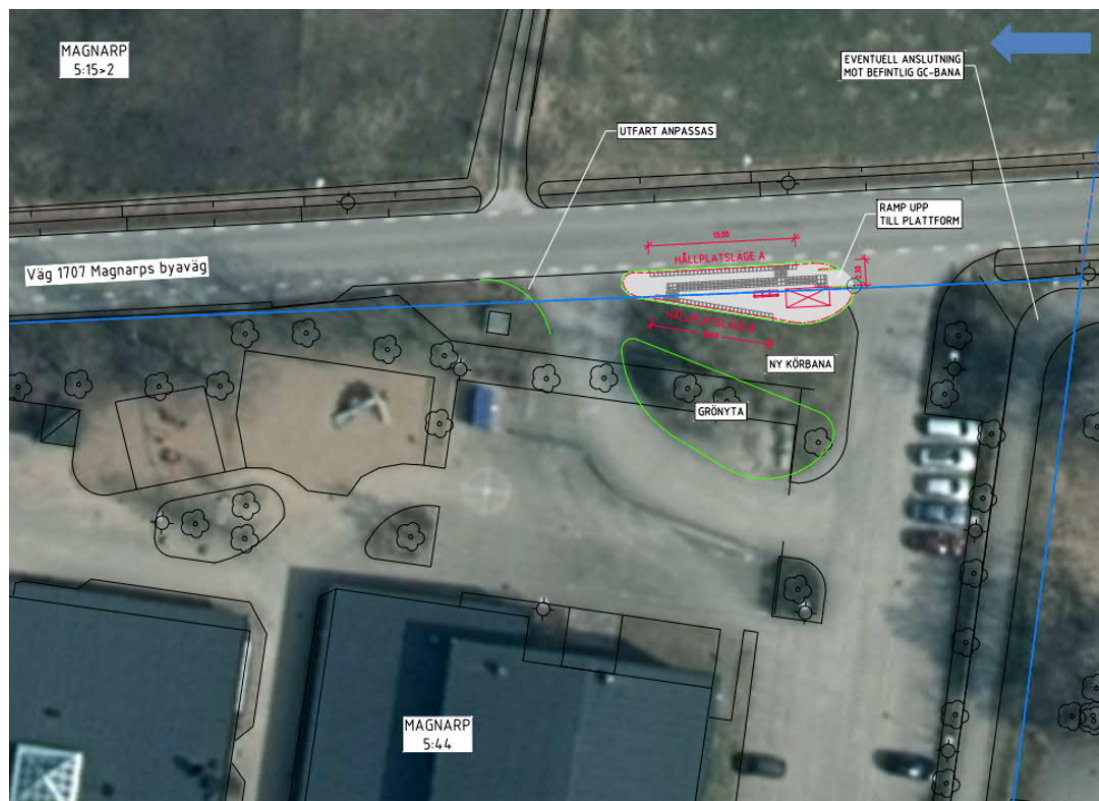
I det andra förkastade alternativet studerades en gång- och cykelväg på östra sidan av vägen, på en yta som inte är detaljplanelagd. Detta förslag för med sig en del negativa konsekvenser utifrån miljö- och kulturmiljö, samt att tillgänglighet och trafiksäkerhet blir sämre då fler resenärer behöver korsa vägen för att ta sig mellan busshållplats och bostadsområde.

Valt alternativ innebär en gång- och cykelväg väster om och parallellt med väg 1707. Detta alternativ, tillsammans med ett trafiksäkert och upphöjt övergångsställe över vägen, bedöms på bästa sätt uppfylla projektets ändamål vilket är att tillgodose tillgängligheten till busshållplatsen på ett trafiksäkert sätt. Valt alternativet uppfyller även projektmålet att minimera påverkan på kulturmiljön. Det kan även nämnas att det, ur ett drift- och underhållsperspektiv, är fördelaktigt att ha en separerad gång- och cykelväg förlagd längs med en befintlig väg.

Ytterligare en lokalisering som studerats var att placera busshållplatsen utanför idrottshallen, ca 150 meter söder om befintligt läge, se Figur 6, där både på- och avstigning sker på västra sidan av väg 1707 i form av en från vägen avskild hållplats. Motiveringen bakom förslaget var att ytan redan har en anslutande gång- och cykelväg och att placeringen av hållplatsen inte medför någon störning för boende. I utredningen kunde det konstateras



att siktförhållanden vid utfarterna till väg 1707 inte var optimala. För att säkerställa sikten för bussförarna, genom en utformning med vinkelräta utfarter, krävdes ett större intrång på fastighetsmark än vad som gick att motivera utifrån projektets syfte.



Figur 6. Förkastat alternativ vid idrottshallen, Magnarps skola.

Att anlägga busshållplatsen vid idrottshallen skulle även innebära att gång- och cykelvägen i norr, som beskrivits i tidigare alternativ, skulle utgå från projektet. En gång- och cykelväg på denna sträcka är något som föreslås i Ängelholm kommuns Översiktsplan. Trafikverket har därmed valt att gå vidare med lokaliseringen av hållplatsen framför skolan i norr inklusive en gång- och cykelväg som även uppfyller ändamål avseende tillgänglighet och trafiksäkerhet i detta projekt.

## 5.2. Val av utformning

Åtgärderna innebär en tillgänglighetsanpassning av busshållplatsläge A och B. Läge A behålls i befintligt läge medan läge B förskjuts norrut. Tillgänglighetsanpassning säkerställs enligt Skånetrafikens riktlinjer med en 2,30 meter bred upphöjd plattform samt taktilt och visuellt kontrasterande målning och ledstråk samt upphöjd kantsten, så kallat hållplatskantstöd. Utöver det anläggs en ny gång- och cykelväg som knyter samman hållplats, skola och bostadsområde. En utformning i enlighet Skånetrafikens riktlinjer innebär även att väderskyddet vid läge A behöver justeras och flyttas fram närmare vägen.

Busshållplatsen kommer att utföras för 15 meter Bb (boggibuss) som dimensionerande fordon. Minsta bredd mellan fasta hinder ska vara 3,5 meter för att möjliggöra passage för plogbil. Båda hållplatslägena anläggs som körbane hållplatser, se Tabell 2.

Tabell 2. Utformning och utrustning för nya hållplatsen Magnarps skola.

Magnarps skola		
Utformning	A-läge	B-läge
Hållplatstyp	Körbanehållplats	Körbanehållplats
Plattform	Tillgänglighetsanpassad	Tillgänglighetsanpassad
Kantstödshöjd	17 cm	17 cm
Taktil markbeläggning	Ja	Ja
Kontrasterande kantremsa	Ja	Ja
Utrustning		
Väderskydd	Ja	Nej
Fristående bänk med armstöd	Ja	Ja
Cykelparkering med ramlås	Ja	Nej
Dynamisk trafikinformation	Ja	Ja

Den nya gång- och cykelvägen ska sträcka sig från läge A längs med Magnarps Byavägen till korsningen med Kohagevägen, en sträcka på cirka 160 meter. Befintlig vall utmed sträckan ska behållas. Vägbredden bibehålls till cirka 6 meter och gång- och cykelvägen utformas med bredden 2,5 meter. Undantaget en trång sektion, i anslutning till södergående läge A, där gång- och cykelvägen anläggs med bredden 2,0 meter. Separering av gång- och cykelväg med målning motiveras då bristen på plats innebär att andra separeringsformer skapar problem för både avvattning och drift.

En upphöjd passage för fotgängare ska anläggas för att koppla samman gång- och cykelvägen och hållplatsläget på Magnarps Byavägs östra sida (B-läget). För att möjliggöra den upphöjda passagen behöver även gång- och cykelbanan höjas upp förbi passagen. Här separeras gång- och cykelbanan med kantstöd.

En alternativ utformning med en så kallad timglashållplats vid skolan har studerats och förkastats med motiveringen att framkomligheten på vägen då kommer påverkas alltför negativt samt att en befintlig stenmur, som omfattas av de generella biotopsskyddsbestämmelserna i miljöbalken, då kommer att påverkas.

### 5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Särskilda skyddsåtgärder som ska fastställas på plankartan har inte identifierats.

## 6. Effekter och konsekvenser av projektet

### 6.1. Trafik och användargrupper

Med föreslagna åtgärder förväntas bussen som transportslag, med bättre tillgänglighet och trafiksäkerhet, bli ett väsentligt mer attraktivt alternativ utmed busstråket.

En separerad gång- och cykelväg längs väg 1707 samt tillgänglighetsanpassade hållplatsplattformar som den nya gång- och cykelvägen ansluter till i kombination med en uppmärkt passage i plan ger en markant höjning av tillgängligheten och trafiksäkerhet i området.

### 6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Gång- och cykelstråken är planerade så att de upplevs som naturliga i förhållande till målpunkter i området, minimering av omvägar har präglat valet av utformning.

Ett mindre intrång i åkerlandskapet kommer att krävas i samband med den nya placeringen för B-läget. Även intrång i detaljplanelagt område kommer att behövas längs sträckan i samband med utbyggnaden för A-läget samt den separerade gång- och cykelvägen, se avsnitt 11.1.1 Kommunala planer.

### 6.3. Miljö och hälsa

#### 6.3.1. Landskapet och staden

Närboende vid nytt läge B kan exponeras för en viss bullerökning. Denna effekt bedöms emellertid som liten då trafikeringen av busshållplatsen är ringa. Vidare medför åtgärden en förbättring för de närboende då tillgängligheten till busshållplatsen förbättras och trafiksäkerheten ökar. Den förlängda gång- och cykelbanan möjliggör åtkomst till busshållplatsen på ett trafiksäkert sätt. Gång- och cykelvägen kommer anläggas parallellt med en vall på Magnarp byavägs västra sida, denna vall bibehålls. Åtgärden utgör en viktig del i ett större sammanhang vad gäller förankring mellan landsbygd och tätbefolkade områden. Sammantaget bedöms konsekvensen som positiv.

#### 6.3.2. Vattenmiljö

Den kvantitativa statusen vad gäller grundvattenförekomsten i sedimentärt berg kommer inte att förändras då inget grundvattenuttag i berg är aktuellt och schakterna små. Detta gäller tillika den kemiska statusen, under förutsättningen att generella försiktighets- och skyddsåtgärder vidtas. Föreskrifterna avseende den skyddade vattentakten Magnarps vattenverk måste följas (gäller främst hållplatsläge A samt gång- och cykelväg). Arbetet bör samrådas om med kommunen.

Under förutsättning att försiktighets- och skyddsåtgärder vidtas samt att skyddsföreskrifterna följs bedöms ingen påverkan på vattenmiljön uppstå.

#### 6.3.3. Kulturmiljö

Åtgärdsområdet besitter inga kärnvärden (betongvärn, se avsnitt 4.5.3) som kulturmiljöstråket ligger till grund för. Inga kända kulturhistoriska lämningar finns inom åtgärdsområdet. Åtgärden planeras mestadels att byggas på asfalt, i vägdiken och/eller på

jordbruksmark. Kulturmiljövärdet bedöms således som lågt. Åtgärden medför ingen betydande påverkan vad gäller visuella upplevelser av omgivningen, utan dessa är små och nästintill obetydliga. Till följd av att ingreppen i sig är mindre och sker intill vägområdets närhet bedöms konsekvensen som obetydlig.

#### **6.3.4. Naturmiljö**

Överlag förekommer det värdefulla naturmiljöer omkring åtgärdsområdet till följd av det finns många grova lövträdsarter såsom ek och ask. Den mark som planeras att tas i anspråk bedöms hysa låga naturvärden. Detta eftersom den mestadels utgörs av betesmark, vägdiken samt asfalt. De två grövre lövträden på betesmarken kommer inte påverkas då planerat hållplatsläge B kommer att placeras mellan träden. Det träd som står närmst det nya hållplatsläget ska skyddas. Ingen naturvärdesinventering har emellertid utförts i nuvarande skede, varför en viss osäkerhet förekommer. Till följd av att ingreppet i sig är mindre och sker intill vägområdets närhet bedöms konsekvensen som liten negativ.

#### **6.3.5. Markmiljö**

Föroreningshalten är generellt låg. Påträffade föroreningar är i stora drag vägtypiska. Vägdikesproverna visade på överskridande för KM och MRR vad gäller PAH-H respektive bly. Inga parametrar överskreds avseende MKM, massorna kan således hanteras fritt inom arbetsområdet. Ytterligare provtagning kan bli aktuellt om massor som ej provtagits avses att transporteras iväg från arbetsområdet. Eventuellt behöver detta anmälas till tillsynsmyndigheten.

Någon påtaglig olägenhet för människan och miljön bedöms inte uppstå. Konsekvensen bedöms som obetydlig/ingen.

#### **6.3.6. Naturresurser**

Det kommer att erfordras ny mark samt nya massor för att kunna genomföra åtgärderna då vägområdet blir något större. Markanspråket redovisas mer i ingående i kapitel 8 och 9.

Jordbruksmarken som tas i anspråk är av klass 7 (se avsnitt 4.5.6). Lanspråktagande av mark kan emellertid ej ske på en annan plats. Syftet med markspråket att tillgodose samhällets intresse, det vill säga öka tillgänglighet och trafiksäkerheten för trafikanter som färdas kollektivt.

Sammantaget bedöms åtgärderna inte medföra någon betydande påverkan vad gäller hushållning med naturresurser eftersom omfattningen är liten. Ingen fragmentering av jordbruksmark är aktuell av den orsaken att enbart vägnära mark tas i anspråk. Konsekvensen bedöms som liten negativ.

### **6.4. Samhällsekonomisk bedömning**

Ingen samhällsekonomisk bedömning har utförts för detta projekt. Dock kommer tillgänglighetsanpassningen medföra ökad trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet. I dagsläget är oskyddade trafikanter hänvisade att korsa väg 1707 utan passage. Förbättringen kommer förhoppningsvis även främja användandet av kollektivtrafik som i sin tur leder till minskad påverkan på miljön.



Projektets totala kostnad uppskattas till omkring 4 200 000 kr (inkl. marklösen, produktionsstöd samt projektering) och finansieras genom regionala anslag.

### **6.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser**

Inga indirekta och samverkande effekter av negativ, betydande karaktär bedöms uppstå. De effekter som förväntas uppstå är små eller obetydliga. Således är även konsekvenserna små eller obetydliga då åtgärdsområdet hyser ringa värden.

### **6.6. Påverkan under byggnadstiden**

Vid byggnation kan bullernivåerna komma till att öka. Vidare kan schaktningsarbeten medföra vibrationer och ökad dammbildning. Vid hantering och transport av massor från arbetsmaskiner och lastbilar kan en tillfällig ökning av utsläpp uppstå.

Riktlinjerna Generella miljökrav vid entreprenader (TDOK 2012:93) gäller för entreprenaden. För att begränsa negativa påverkan på närliggande bostadshus bör arbetsmoment planeras in dagtid.

Ett körfält kommer behöva stängas under byggtiden. Vid anläggning av hastighetssäkrad passage över vägen behöver omledning av motortrafik samt gång- och cykeltrafik utföras om möjligt.

## 7. Samlad bedömning

### 7.1. Konsekvenser för miljö och hälsa

I tabellen nedan skildras en sammanställning för den påverkan som redogjordes för i avsnitt 6.3.

Tabell 3. Samlad bedömning vad gäller konsekvenser för miljö och hälsa.

Aspekt	Bedömning	Kommentar
Boendemiljö	Positiv	Åtgärden medför ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för de närboende. Åtgärden bidrar också till förbättrade förbindelser mellan landsbygd och tätbefolkade områden.
Vattenmiljö	Obetydlig/ingen	Ingen påverkan bedöms uppstå med utgångspunkt att generell miljöhänsyn vidtas och att vattenskyddsföreskrifterna följs.
Kulturmiljö	Obetydlig/ingen	Inga kända värdefulla objekt ur kulturmiljösynpunkt kommer att påverkas av åtgärden. Påverkan vad gäller visuella upplevelser av omgivningen är små och nästintill obetydliga.
Naturmiljö	Liten negativ	Ingreppet är mindre och sker intill vägområdets närhet. De naturvärden som finns i vägdikena och på betesmarken anses vara små. Inga grova träd kommer att påverkas.
Markmiljö	Obetydlig/ingen	Någon permanent påtaglig olägenhet för människan och miljön bedöms inte uppstå. Det förutsätts att Trafikverkets generella miljökrav följs av entreprenaden.
Naturresurser	Liten negativ	Jordbruksmarken som tas i anspråk är av klass 7, ingreppet är dock av mindre storlek. Nya massor kommer att erfordras då vägområdet utvidgas.

### 7.2. Transportpolitiska mål

Trafikverkets verksamhet styrs av riksdagens transportpolitiska mål enligt propositionen 2008/09:93. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet stöds av ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Tabell 4 redogör för hur åtgärden ligger i linje med målen.

Tabell 4. Samlad bedömning enligt riksdagens transportpolitiska mål.

Mål	Beskrivning	Bedömning
Funktionsmål - Tillgänglighet	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 behov. Inom funktionsmålet finns också preciseringar om att möjligheterna att gå, cykla och välja kollektivtrafik ska förbättras, liksom att barns självständiga mobilitet ska stärkas.	Åtgärden är i linje med målet eftersom byggnationen medför ökad tillgänglighet. Byggnationen är en del av Trafikverkets och Skånetrafikens satsning, vilket innebär att den regionala tillväxten främjas och levnadsvillkoren på landsbygden förbättras. Möjligheterna till arbetspendling förbättras exempelvis. Således motverkas utarmningen av landsbygden.
Hänsynsmål – Säkerhet, miljö och hälsa	Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.	Åtgärden är i linje med målet eftersom byggnationen medför ökad trafiksäkerhet.

### 7.3. Miljökvalitetsmålen

Riksdagen har antagit 16 miljökvalitetsmål som är formulerade utifrån den miljöpåverkan naturen antas tåla och som definierar det tillstånd för miljön som miljöarbetet ska sikta mot. Miljökvalitetsmålen är en grundläggande utgångspunkt för miljöarbetet på nationell, regional och lokal nivå.

Två miljökvalitetsmål bedöms vara av vikt för detta projekt, vilka är En god bebyggd miljö och Ett rikt odlingslandskap.

#### En god bebyggd miljö

Målet är att städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Närboende i Magnarp kommer att erhålla bättre förutsättningar för nyttjande av kollektivtrafiken som alternativ till bilen. Trafiksäkerheten kommer att öka. Utarmningen av landsbygden motverkas. Åtgärden främjar miljökvalitetsmålet.

#### Ett rikt odlingslandskap

Målet innebär bland annat att jordbruksmarkens värde för livsmedelsproduktion och biologisk produktion ska skyddas. Åtgärden medför ett litet ianspråktagande av vägnära jordbruksmark. Ianspråktagandet är emellertid av ringa storlek, varför målet inte motverkas i någon högre grad.

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

Hänsynsregler enligt 2 kap. miljöbalken

Tabell 5 visar projektets överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler.

Tabell 5. Projektets uppfyllelse med miljöbalkens andra kapitel om allmänna hänsynsregler.

Hänsynsregel	Tillämpning
Bevisbördesregeln (1 §)	Regeln uppfylls eftersom föreliggande plan- och miljöbeskrivning samt miljösäkring har upprättats.
Kunskapskravet (2 §)	Kunskap inhämtas under hela projektets gång genom inläsning av befintligt underlagsmaterial samt det utrednings- och projekteringsarbete som ingår i vägplanen.
Försiktighetsprincipen (3 §)	Åtgärder för att minska eller förebygga negativa miljökonsekvenser anges i vägplanen. Arbetet med riskfrågor bedrivs kontinuerligt i projektet, för såväl det fortsatta projekteringsarbetet, byggskedet som driftskedet.
Produktvalsprincipen (4 §)	Hantering av kemiska produkter regleras genom Trafikverkets generella miljökrav vid upphandling av entreprenader.
Hushållnings- och kretsloppsprinciperna (5 §)	Inom projektet eftersträvas så långt som möjligt massbalans. Trafikverket ställer miljökrav på fordon och maskiner som används i entreprenader.
Lokaliseringsprincipen (6 §)	Den förbättrade busshållplatsen har placerats så att dess funktion och tillgänglighet blir hög. Markanspråket har begränsats så långt möjligt. Vid en utbyggnad enligt vald lokalisering har allmänna och enskilda intressen beaktats.
Skälighetsregeln (7 §)	Åtgärderna som föreslås ska vara miljömässigt motiverade utan att vara ekonomiskt orimliga att genomföra. Under projektets gång har olika intressen avvägts.
Skadeansvaret (8 §)	Om skador eller olägenheter uppstår till följd av projektet ansvarar Trafikverket för att avhjälpa eller ersätta dessa.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer för grundvatten är aktuella i föreliggande projekt. Åtgärdsområdet är beläget inom två grundvattenförekomster. Åtgärden medför inte någon ändrad påverkan mot idag.



Bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

Projektet kommer inte att påverka miljöbalkens bestämmelser om hushållning med mark och vatten. Syftena med de riksintressen som råder över, eller nära åtgärdsområdet, kommer inte påverkas till följd av åtgärdens ringa storlek samt att platsen där busshållplatsen är belägen ej utgör de bevarandevärden som riksintressena avser skydda.

## 9. Markanspråk och pågående markanvändning

När en vägplan fastställs och vinner laga kraft får Trafikverket rätt att genomföra det som har beslutats i planen. Vägen måste byggas på det sätt som visas i planen. En fastställd plan ger också Trafikverket rätt att förvärva mark som behövs för vägen.

Den mark som behövs permanent för väganläggningen tas i anspråk med vägrätt. Mark som behövs tillfälligt under byggtiden tas i anspråk med tidsbegränsad tillfällig nyttjanderätt. I samtliga fall har nyttan med det permanenta och tillfälliga markanspråket för byggandet vägts mot den olägenhet som intrånget innebär.

Fastighetsägaren har rätt till ersättning för mark som tas i anspråk och för de flesta skador som uppstår i samband med byggandet. Även den som har nyttjanderätt eller någon annan särskild rätt till en fastighet kan ha rätt till ersättning. Reglerna om ersättning finns i väglagen, vilken hänvisar till expropriationslagens ersättningsregler. Samma regler tillämpas vid frivilliga överenskommelser. Avtal tecknas mellan Trafikverket och berörda fastighetsägare för att reglera intrång och kompensation.

Markanspråk och ändamål för anspråken beskrivs nedan och framgår även av de plankartor som hör till vägplanen. I fastighetsförteckningen redovisas i förekommande fall vilken areal och typ av markanspråk som berör respektive fastighet.

Nedan sammanfattas behov i generella drag för respektive typ av markanspråk. En summering av det totala permanenta anspråket för respektive typ av markanvändning redovisas också. Bokstavsbeteckningarna inom parentes motsvarar de som finns på plankartorna.

Tabell 6 Mark som tas i anspråk av vägplanen, Magnarps skola.

Fastighet	Ny vägrätt (V) (m <sup>2</sup> )	Tillfällig vägrätt (T) (m <sup>2</sup> )
Ängelholm Magnarp 5:44	60	70
Ängelholm Vejby 135:6	281	40
Ängelholm Vejby 135:168	12	76
Ängelholm Vejby 135:211	21	25
Ängelholm Vejby 135:212	48	25
Ängelholm Vejby 135:213	58	40
Ängelholm Vejby 135:214	58	45
Ängelholm Vejby 135:215	61	36
Ängelholm Vejby 262:2	43	28

Tabell 7 Ledningsägare som påverkas av vägplanen, Magnarps skola

Ledningsägare	Inom bef. vägområde	Utanför bef. Vägområde men inom nytt vägområde	Korsande	Längsgående
Bjäre Kraft		X	X	
Skanova		X	X	
Tele2		X	X	
Trafikverket		X	X	
Ängelholms kommun		X	X	X

### 9.1. Nytt vägområde med vägrätt (V)

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar mark i anspråk 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. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in från allmänt underhåll.

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdebidraget för intrånget är den dag då marken togs i anspråk. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol.

Nytt vägområde för statlig allmän väg med vägrätt enligt denna vägplan, samt en översiktlig beskrivning av vilken typ av mark det rör sig om - till exempel skogsmark, jordbruksmark eller industrimark, kommer att redovisas på plankartorna.

## 9.2. Tillfällig nyttjanderätt (T)

I vägplanen föreslås mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Tillfällig nyttjanderätt tas i anspråk för etablering/massaupplag och för att kunna anlägga slänterna. Marken kommer att tas i anspråk när entreprenadarbetena inleds och lämnas åter när entreprenaden är slut.

# 10. Fortsatt arbete

Föreskrifterna avseende den skyddade vattentäkten Magnarps vattenverk ska följas (gäller främst hållplatsläge A samt gång- och cykelväg). Arbetet bör samrådats om med kommunen.

Trädet närmst nya läge B ska skyddas (se illustrationskarta).

Riktlinjerna Generella miljökrav vid entreprenader (TDOK 2012:93) gäller för entreprenaden. För att begränsa negativa påverkan på närliggande bostadshus bör arbetsmoment planeras in dagtid.

Ytterligare provtagning kan bli aktuellt om massor som ej provtagits avses att transporteras iväg från arbetsområdet. Eventuellt behöver detta anmälas till tillsynsmyndigheten. Om okända förorenade massor påträffas i byggskedet ska dessa hanteras efter tillsynsmyndighetens och Trafikverkets riktlinjer.

Om en fornlämning skulle påträffas i samband med grävning eller annat arbete, ska arbetet omedelbart avbrytas till den del fornlämningen berörs. Vidare ska den som leder arbetet omedelbart anmäla förhållandet till Länsstyrelsen (2 kap. 10 § kulturmiljölagen 1988:950).

Inga särskilda tillstånd eller dispenser bedöms i nuläget vara aktuella.

# 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:

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

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

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



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

#### **11.1.1. Kommunala planer**

Beaktande har tagits för detaljplan 1182-P93/1019 (Magnarp skola) samt byggnadsplan 1182-P87/1103. Jordbruksmarken omfattas ej av någon detaljplan.

Detaljplan 1182-P93/1019 – Berörd del är planlagd som kvartersmark Skola. Hela området är prickmarkerat samt till större delen försedd med egenskapsbestämmelsen trafik – angöring och parkering. Eftersom statlig väganläggning inom kvartersmark strider mot gällande detaljplan krävs därmed att del av detaljplan upphävs.

Byggnadsplan 1182-P87/1103 – Berörd del är till största delen planlagd som kvartersmark Bostäder. Väganläggning inom kvartersmarken strider mot gällande detaljplan och därmed behöver del av detaljplan upphävas.

Trafikverket skickade sommaren 2020 in en ansökan till Ängelholms kommun avseende upphävning av del detaljplan för de två detaljplaner som påverkas av projektet.

Åtgärden ligger även i linje med kommunens översiktsplan (se avsnitt 4.3).

#### **11.2. Genomförande**

Under hösten 2020 tas granskningshandlingen fram och ställs ut för granskning under vintern 2020, därefter ska en fastställelsehandling bli klar för fastställelsebegäran försommaren 2021. Entreprenadstart kan förväntas tidigast efter sommaren 2021. Byggtiden beräknas bli cirka fyra månader.

#### **11.3. Finansiering**

Projektets totala kostnad uppskattas till omkring 4 200 000 kr (inkl. marklösen, produktionsstöd samt projektering). Finansiering sker genom regionala anslag för kollektivtrafiksatsningar. Vädskydd bekostas av kommunen.

## 12. Underlagsmaterial och källor

Artportalen (2020). Sökning – rödlistade arter. En radie om minst 170 meter från busshållplatsen. <https://artportalen.se/ViewSighting/SearchSighting>

Jordbruksverket (2013). Gradering av åkermark: var finns klass 10 jordarna? <https://jordbruketisiffror.wordpress.com/2013/10/01/gradering-av-akermark-var-finns-klass-10-jordarna/>. Hämtad: 2019-11-11

Karta med detaljplaner, Ängelholms kommun <https://www.angelholm.se/bygga-bo-och-miljo/kommunens-planarbete/karta-med-detaljplaner.html>

Länsstyrelsen Skåne (u.å). Skånelinjen Per-Albin-linjen. <https://www.lansstyrelsen.se/skane/besoksmal/kulturmiljoprogram/omraden/kulturmiljos-trak/skanelinjen-per-albin-linjen.html>

Nationell vägdatabas (NVDB), Trafikverket <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>

Skånetrafiken. Hållplatshandboken <https://skanetrafi ken.varumarkesmanual.se/sv>

STRADA, Transportstyrelsens informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportsystemet <https://strada.transportstyrelsen.se/stradauttag/logon/logon?url=https://strada.transportstyrelsen.se/stradauttag/>

VISS (2020a). Ängelholm-Ljungbyhed. <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA11953057>

VISS (2020b). SE624463-131830. <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA70312376>

Vägtrafikflödeskartan, Trafikverket <http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation>

Ängelholms kommun (2017). Översiktskarta 2035, del 1. <https://www.angelholm.se/download/18.622edfe7162c73c362e57b/1524059972145/%C3%96P%202035%20Del%201%20antagen%20KF%20170828%20vers001.pdf>



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, Box 543, 291 25 Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsvägen 17, Kristianstad.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 99 97

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