

SAMRÅDSUNDERLAG

Väg 1444 och 1448, Nyhamnsläge-Arild, ny gång- och cykelväg

Höganäs kommun, Skåne län

Vägplan, 2019-11-19



Trafikverket

Postadress: Gibraltargatan 7, 211 18 Malmö

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG - Väg 1444 och 1448, Nyhamnsläge-Arild, ny gång- och cykelväg. Höganäs kommun, Skåne län

Författare: Norconsult AB, huvudförfattare: Dagmar Clough

Dokumentdatum: 2019-11-19

Ärendenummer: TRV 2018/132513

Uppdragsnummer: 165029

Version: 0.1

Kontaktperson: Jacob Larsson, Trafikverket

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	5
2. INLEDNING.....	6
2.1. Bakgrund och syfte	6
2.2. Tidigare utredningar	7
2.3. Ändamål och projektmål.....	8
2.4. Planerade åtgärder	8
3. AVGRÄNSNINGAR	9
3.1. Utrednings- och influensområde.....	9
3.2. Aspekter som inte behandlas.....	10
3.3. Tidplan.....	10
3.4. Osäkerheter i underlag och bedömningar	10
4. FÖRUTSÄTTNINGAR I UTREDNINGS- OCH INFLUENSOMRÅDET	11
4.1. Områdets allmänna karaktär	11
4.2. Markanvändning och planförhållanden	12
4.3. Miljövärden	12
4.4.....	20
4.5. Trafikförutsättningar	21
4.6. Miljöbelastning.....	22
4.7. Byggnadstekniska förutsättningar	23
5. PROJEKTETS LOKALISERING, UTFORMNING, OMFATTNING OCH UTMÄRKANDE EGENSKAPER	25
5.1. Lokalisering och utformning.....	25
5.2. Utredda alternativ	25
5.3. Gestaltning	27
5.4. Möjliga miljöeffekter	28
6. MILJÖÅTGÄRDER.....	32
6.1. Planläggning	32

6.2. Byggskede.....	32
7. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDENS MILJÖPÅVERKAN	33
7.1. Samlad bedömning	33
7.2. Motivering	33
8. FORTSATT ARBETE	34
8.1. Planläggning	34
8.2. Viktiga frågeställningar	34
9. KÄLLOR.....	35

1. Sammanfattning

Trafikverket har tillsammans med Region Skåne och kommuner ingått i ett samarbete som har tagit fram en regional cykelvägsplan för perioden 2014-2025. Cykelvägsplanen utgår från de övergripande satsningsområden som Region Skåne har fastställt och som syftar mot visionen att göra Skåne till en cykelregion.

Idag finns ingen cykelkoppling mellan Nyhamnsläge och Arild i Höganäs kommun, Skåne län, och cykling sker i blandtrafik i vägbanan på vägarna 1444, 1451 (Norra kustvägen) och Stora vägen (väg 1448) eller Lilla vägen (enskild väg). En 4,5 km lång dubbelriktad gång- och cykelväg planeras för att öka säkerheten för cyklister mellan Nyhamnsläge och Arild. Dessutom kommer en hastighetssäkrad passage anläggas över Brännesyckevägen.

Föreliggande handling utgör samrådsunderlag för vägplan avseende byggnation av gång- och cykelvägen mellan Nyhamnsläge och Arild. I samrådsunderlaget beskrivs i ett tidigt utredningsskede hur projektet bedöms påverka miljön, i syfte att inhämta synpunkter från Länsstyrelsen och särskilt berörda inför den fortsatta planläggningsprocessen, då ett mer detaljerat förslag arbetas fram. Underlaget ligger sedan till grund för länsstyrelsens beslut om huruvida projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Den dominerande karaktären av landskapet är ett öppet slättlandskap, med jordbruksmark av hög kvalitet. Åkrarna kantas av åkerrenar och vägrenar med mestadels låga naturvärden. Utöver större målpunkter såsom tätorterna Nyhamnsläge och Arild och andra orter utanför den aktuella sträckan, finns ett antal lokala målpunkter utefter vägen. Längs sträckan är exempelvis Brunnby med kyrkan och kyrkogården, skolan och vingårdar viktiga målpunkter. Preliminära resultat från fältinventering av naturmiljön visar att landskapets främsta naturvärden bedöms ligga i de värden som är förknippade med gamla, grova träd och död ved, som finns främst i Brunnby, samt tre naturvärdesobjekt med påtagligt naturvärde och ett flertal kulturmiljövärden längs sträckan.

I en tidigare genomförd åtgärdsvalsstudie föreslogs placering av gång- och cykelvägen längs Stora vägen (alternativ A), men även alternativförslag B utreddes i detta skede, där gång- och cykelvägen placeras längs Lilla vägen.

De huvudsakliga miljöeffekter som förväntas vid ett genomförande av planerade vägåtgärder är visst intrång i jordbruksmark, vilket är oberoende av val av alternativ, samt en negativ påverkan på naturvärden som finns väster om Norra kustvägen och som är förknippade med grova träd och tillhörande ekosystemtjänster. Lokalisering längs Stora vägen kan även ha vissa negativa effekter på boendemiljö med tanke på fastighetsintrång längs denna sträcka, eftersom vägutrymmet är väldigt begränsat på både vägen östra och västra sida.

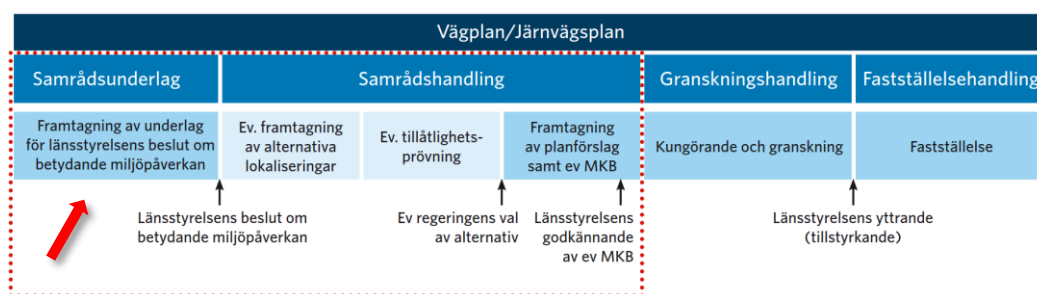
Trafikverket bedömer dock, med stöd av vägåtgärdernas egenskaper och deras miljöeffekter, att planerade åtgärder inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I bedömningen ingår föreslagna miljöåtgärder.

2. Inledning

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

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger sedan till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan Länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig (figur 1).

Detta dokument utgör samrådsunderlag för att i ett tidigt skede beskriva hur projektet påverkar miljön, i syfte att inhämta synpunkter från berörda inför den fortsatta planläggningsprocessen, då ett mer detaljerat förslag arbetas fram. Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och den allmänhet som berörs. De synpunkter som kommer in under samråden sammanställs i en samrådsredogörelse. Samrådsunderlaget utgör också ett underlag för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas innebära betydande miljöpåverkan eller ej.



Figur 1: Trafikverkets planläggningsprocess, röd pil visar befintligt skede

2.1. Bakgrund och syfte

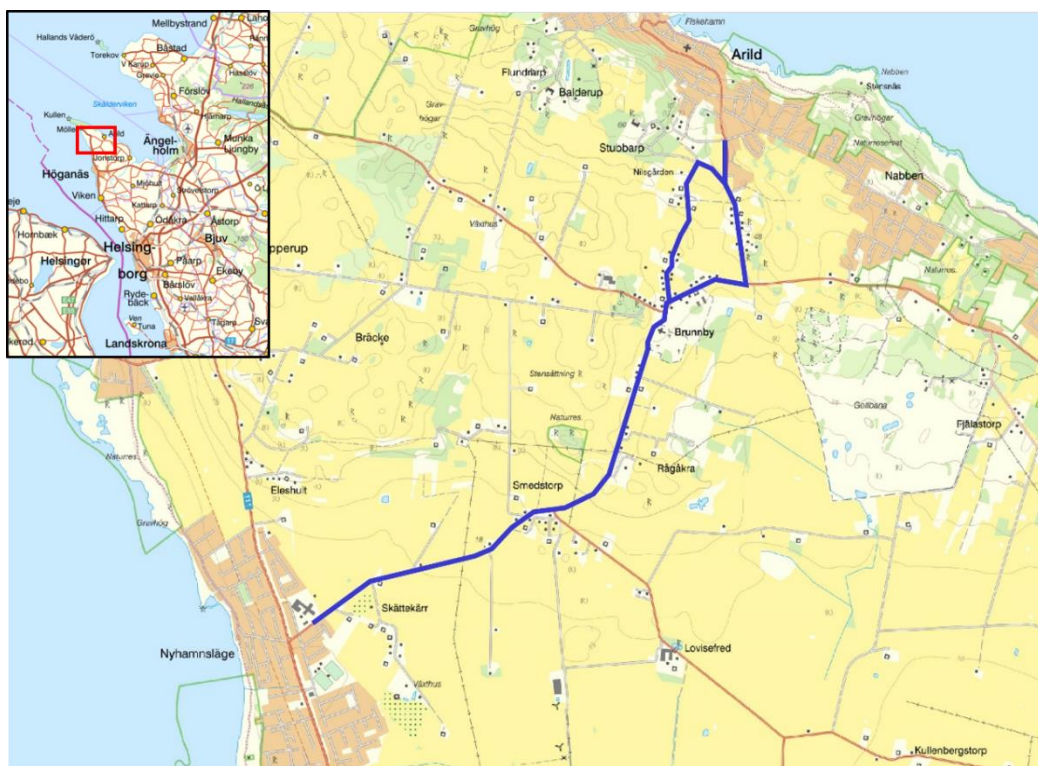
Trafikverket har tillsammans med Region Skåne och kommuner ingått i ett samarbete som har tagit fram en regional cykelvägsplan för perioden 2014-2025. Cykelvägsplanen utgår från de övergripande satsningsområden som Region Skåne har fastställt och som syftar mot visionen att göra Skåne till en cykelregion.

Idag finns ingen cykelkoppling mellan Nyhamnsläge och Arild i Höganäs kommun (Skåne län) och cykling sker i blandtrafik i vägbanan på vägarna 1444, 1451 (Norra kustvägen) och Stora vägen (väg 1448) eller Lilla vägen (enskild väg). En 4,5 km lång dubbelriktad gång- och cykelväg kommer anläggas för att öka säkerheten för cyklister mellan Nyhamnsläge och Arild. Utbyggnaden ska även förbättra tillgängligheten till cykelled för rekreation och turism.

Det har ännu inte beslutats på vilken sida av vägen den nya gång – och cykelvägen kommer att byggas och sträckningen kommer att grundas på en avvägning mellan olika intressen, där särskild hänsyn kommer att tas till områdets natur- och kulturmiljövärden.

Från Brunnby till Arild finns två parallella vägar till Arild, Lilla respektive Stora vägen. Stora vägen är statlig medan Lilla vägen har enskild väghållare. Även här ska det bästa alternativet utredas. Eventuella passager kommer att placeras så att god trafiksäkerhet uppnås.

Gång- och cykelvägen ska ta sin början vid skolområdet i Nyhamnsläge i sydväst och avslutas i Arild i korsningen Stora vägen – Blossavägen/Hallstensvägen. Figur 2 visar aktuell sträcka (blå) från Nyhamnsläge till Arild med de två alternativa sträckningar längs Stora vägen respektive Lilla vägen.



Figur 2: Översiktskarta som visar aktuell sträcka (blå) från Nyhamnsläge till Arild längs Stora vägen respektive Lilla vägen

2.2. Tidigare utredningar

En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) har tidigare genomförts för gång- och cykelväg längs aktuell vägsträcka enligt fyrstegsprincipen (WSP 2016, Åtgärdsvalsstudie – Cykel, Nyhamnsläge – Brunnby – Arild, Höganäs kommun). Fyrstegsprincipen innebär att i första hand överväga åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt, i andra hand åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur, i tredje hand ombyggnadsåtgärder och i fjärde hand nybyggnad.

Åtgärdsvalsstudien resulterade i ett lokaliseringsalternativ (A) vilket innebar cykelbana längs Brunnbyvägens norra / västra sida, Norra Kustvägen, och Stora vägen med hastig-

hetssäkrad passage över Bränneslyckevägen. Även åtgärdsvalsstudiens alternativ B, vilket innebär att cykelvägen skulle anläggas längs med Lilla vägen och sedan ansluta till Stora vägen, utreds i detta skede av vägplanen.

2.3. Ändamål och projektmål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och hållbar transportförsörjning. En viktig del av detta utgörs av funktionsmålet som handlar om tillgänglighet. Funktionsmålet säger vidare ”att barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet ökar och att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras”. Transportsystemets funktion och användning ska anpassas så att ingen ska förolyckas eller skadas allvarligt.

Region Skåne har sex insatsområden för tillgänglighet med cykel. Målbilden för åtgärden kan kopplas till två av dessa:

- Ökad säkerhet på landsbygd och i tätort
- Förbättrade cykelleder för rekreation och turism

De övergripande målen för åtgärden är att fler ska välja cykel som färdmedel samt att antal cykelolyckor med svårt skadade eller förolyckade ska minska.

Projektets mål är:

- att anlägga en ny gång- och cykelväg längs med väg 1444 för att få till en sammanhängande och trafiksäker cykelförbindelse för oskyddade trafikanter mellan Nyhamnsläge och Arild
- att underhåll och felavhjälpning av den färdiga anläggningen ska kunna utföras på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt.

2.4. Planerade åtgärder

Åtgärden innefattar en cirka 4,5 km lång separerad dubbelriktad gång- och cykelväg mellan Nyhamnsskolan i Nyhamnsläge och Arild, se figur 3. I åtgärden ingår även att anpassa de befintliga busshållplatserna till den nya cykelvägen och en passage som är hastighetssäkrad till 30 km/h med farthinder över Bränneslyckevägen vid Brunnby.

I skede samrådsunderlag har den exakta placeringen av gång- och cykelvägen ännu inte bestämts och dragningen kan ske på västra eller östra sidan utmed väg 1444, men så långt som möjligt inom vägområdet. Från Brunnby mot Arild finns alternativet att dra sträckningen längs Lilla Vägen för att sen längre norrut ansluta till Stora Vägen. Ett annat alternativ är att fortsätta med gång- och cykelvägen längs Norra Kustvägen fram tills den viker av norrut på Stora Vägen. De två alternativen möts därefter längre norrut längs Stora Vägen i höjd med Stubbarps byväg. Båda alternativen utreds i föreliggande dokument och de alternativa utformningarna beskrivs närmare i avsnitt 5.1 Lokalisering och utformning.



Figur 3: Sträcka mellan Nyhamnsläge och Arild längs vilken gång- och cykelväg planeras med huvudmålspunkter Nyhamnsläge, Brunnby och Arild (karta © Lantmäteriet, Geodatasamverkan)

3. Avgränsningar

3.1. Utrednings- och influensområde

Utrednings- och influensområdet är det område som kan beröras av projektet. Ungefärligt utredningsområde för vägplanen framgår av figur 4 nedan.

Influensområdet avser det område där miljöeffekter kan uppstå. Om projektet kan medföra kumulativa effekter ska influensområdets utbredning även ta hänsyn till dessa. Influensområdets utbredning kan också variera beroende på vilken miljöaspekt som studeras. För vissa aspekter är influensområdet begränsat till väggårdarnas omedelbara närområde, medan det för andra aspekter, såsom landskapsbild, ytvatten och grundvatten, är mycket vidare.



Figur 4: Kartbilden visar utredningsområdet i grönt

Beskrivningen av området och dess förutsättningar är inriktad på de aspekter som bedöms kunna påverkas av projektet och som har betydelse för den fortsatta planläggningen.

3.2. Aspekter som inte behandlas

Beskrivningarna av utrednings- och influensområdets förutsättningar och värden, i avsnitt 4, är avgränsad till de aspekter som bedöms kunna påverkas av planerade åtgärder eller som har betydelse för den fortsatta planläggningen och projekteringen.

Eftersom anläggning av gång- och cykelväg inte innebär nybyggnation eller väsentlig ombyggnation av väg för fordonstrafik och därmed inte förändrar trafikflöden eller bullerbilden, behandlas inte aspekten buller för boende eller miljö kvalitetsnormer för trafikbuller. Av samma anledning bedöms inte aspekter såsom transporter av farligt gods och miljö kvalitetsnormer för utomhusluft.

3.3. Tidplan

Trafikverket kommer att hålla samrådsmöte med berörda och allmänheten på plats i början av 2020. En slutversion av vägplanen, för fastställelse, planeras vara klar hösten 2020. Fastställsetiden beräknas uppgå till cirka sex månader. Byggstart för projektet är preliminärt planerad till 2022-2023.

3.4. Osäkerheter i underlag och bedömningar

Bedömningar av miljöeffekter och omgivningspåverkan i föreliggande samrådsunderlag baseras på hittills inhämtad kunskap och data. Följande underlag, vilka tas fram i den fortsatta planläggningen, kan komma att påverka placering och utformning av gång- och cykelvägen och har alltså inte legat till grund för bedömningar i samrådsunderlaget:

- Geotekniska undersökningar,
- markmiljöundersökningar (föroreningar i mark och vägdiken),
- arkeologisk utredning steg 1 (AU1) har genomförts; i den fortsatta vägplaneprocessen kommer arkeologisk utredning steg 2 (AU2) att genomföras,
- brunnsinventering,
- inmätning för detaljerad projektering.

4. Förutsättningar i utrednings- och influensområdet

4.1. Områdets allmänna karaktär

Den dominerande karaktären är ett öppet slättlandskap, med jordbruksmark av hög kvalitet, och byar och gårdar utspridda längs med sträckan. Åkrarna kantas av åkerrennar och vägrenar med mestadels låga naturvärden. Det flacka landskapet innebär långsträckta vyer (figur 5).



Figur 5: Området domineras av öppet jordbrukslandskap. Vänster i bilden syns Naturreservatet Lunnabjärs skogklädda kulle

Efter Brunnby i norrgående riktning bryts de långsträckta vyerna av byns småskaliga bebyggelse med bondgårdar och bostadshus, vegetationspartier och mindre åkrar och hagar. Här finns även modernare inslag i form av vinodlingar.

Den 4,5 km långa gång- och cykelvägen tar sin början strax utanför Nyhamnsläge och omges framförallt av åkrar med enskilda gårdar och bostadsfastigheter. Sträckan går förbi och genom mindre byar. Strax nordväst om Rågåkra ligger Lunnabjärs naturreservat. På den mellersta delen av sträckan ligger Brunnby, Brunnby kyrka och kyrkogård samt en mindre samlad bebyggelse söder om Brunnby kyrka. På delsträckan finns flera fastigheter med tomtgräns och med byggnader nära vägen (figur 6). Kyrkogårdar och äldre trädgårdar med inslag av större grova träd, är viktiga visuella aspekter i området (figur 7).



Figur 6: Bebyggelse med mur nära vägen söder om Brunnby kyrka.



Figur 7: Brunby kyrka med gamla träd och vit kyrkogårdsmur

4.2. Markanvändning och planförhållanden

Området har historiskt använts som jordbruksmark med mindre samhällen för boende och lantbruksverksamhet och även i nuläget är huvudsaklig markanvändning inom området lantbruk. Området präglas av en koppling till jordbruket med mindre byar och gårdar utmed sträckan.

Det finns en planerad detaljplan för Stubbarp 6:32 inom utredningsområdet som kan komma att beröras av planerad vägåtgärd.

4.3. Miljövärden

4.3.1. Kulturmiljö

Kullahalvön består av det branta och högt belägna Kullaberg, en småkuperad övergångsbygd mot söder och sydöst och därefter en slättbygd. Terrängformerna har sitt ursprung i de förhållanden som rådde under isavsmältningsskedet för 14 000-16 000 år sedan. För 16000 år sedan var de högre delarna av Kullaberg en isolerad ö med närmaste land vid foten av Hallandsås och vid dagens Bjuv i sydöst. Detta berodde på att inlandsisens tyngd pressat ner marken och att återfjädringen var långsammare än havsnivåhöjningen som isavsmältningen framkallade. Under avsmältningsfasen avsattes sand, grus och lerror på havsbotten i sydöst vilket bildade det slättområde vi har här idag.

Med all säkerhet har den tidens Kullaberg varit bebott tidigt men säkra spår har vi inte förrän för ungefär 10 000 år sedan. För ungefär 14 000 år sedan hade resten av Kullahalvön blivit land och från stenåldern finns rikligt med spår av boplatser i området, framförallt närmast dåvarande kusten och i de högre belägna delarna. Slättlandskapet i sydöst var troligen länge präglat av våtmarker med glesa bosättningar. Det finns en del boplatser från bronsåldern med många gravhögar, vilket bevisar att området var bebott

under den tiden. Järnålderns boplatser är inte så lätta att identifiera utan arkeologiska undersökningar, men vi har all anledning att anta att landskapet fortsatte att utnyttjas och att bebyggelsen expanderade. Från medeltiden finns tydligare spår av byar, hamnplatser och fiskelägen. Arild är åtminstone från 1100-talet, ortnamnet Brunby är känt sedan 1310 medan kyrkan tillkommit omkring 1200, Smedstorp nämns omkring 1300 medan Nyhamnsläge är en mera sentida ort. Flera av byarna har troligen sitt ursprung från sen vikingatid och tidig medeltid. Stora delar av Kullahalvön var gemensamt utnyttjad betesmark från äldre historisk tid fram till skiftesprocesserna under 1800-talets första hälft, det så kallade Kulla fälad.

Jordbruk, fiske och handelssjöfart har varit huvudnäringarna under historisk tid och under de senaste drygt 100 åren har även turismen varit en inkomstkälla. Dagens landskap präglas i stort av naturmiljön som skapats under istidens avsmältningsskede. På Kullaberg dominerar skogen, i den kuperade övergångsbygden är åkrarna små och oregelbundna och landskapet fortfarande i hög grad präglad av det laga skiftet, medan slättbygden i sydöst är ett fullåkerslandskap med stora fält och raka vägar som böjer i skarpa vinklar – ett enskifteslandskap.

Utpekade kulturvärden i samhällsplaneringen

Den planerade gång- och cykelvägen ligger till största delen inom riksintresset *Kullaberg-Krapperrup* (figur 8) vilket beskrivs på följande sätt: *Kustmiljö och odlingslandskap* framvuxet ur det forna Kulla fälad med bosättningskontinuitet sedan förhistorisk tid med talrika bevarade *fornlämningsmiljöer* i ett variationsrikt landskap med *sockencentrum, bymiljöer, fiskelägen, badorter* och en av landets äldsta, mycket strategiskt belägen fyrplats. Ur främst fiskelägena har successivt samhällsbildningar vuxit fram från tiden sent 1800-tal till tidigt 1900-tal. Krapperrups slott av medeltida ursprung och omgivande parker samt den av godsförvaltningen präglade bebyggelsen och odlingslandskapet. (*Kommunikationsmiljö, Slottsmiljö*).



Figur 8: Riksintresse kulturmiljö Kullaberg-Krapperrup

Vägen berörs av kulturmiljöstråket Skånelinjen Per Albin-linjen som löper runt hela Skånes kust. Stråket skyddar de försvarsverk som byggdes under andra världskrigets början. Hela vägen ligger inom området Kullaberg –Krapperup vilket i länsstyrelsens kulturmiljöprogram beskrivs på följande sätt: Kullabergsområdet uppvisar ett strikt och variationsrikt kulturlandskap med bebyggelsekontinuitet sedan förhistorisk tid. Av speciell betydelse för området är fornlämningarna, Arilds kapell, Krapperup slott med tillhörande landskap och byggnadsbestånd och fiskelägena med tillhörande strandängar. Lerhamn och Skäret bevarar karaktären av 1800-talets fiskelägen medan Nyhamnsläge visar ett samhälle främst präglad av skeppsbyggeri och sjöfart. Den tidiga badortsbebyggelsen med hotell och sommarvillor som karaktäriserar bland annat Mölle och delar av Arild är representativ för området. Höganäs-Mölle järnväg med stationerna längs linjen har ett särskilt värde och är, liksom den gamla bensinmacken i Möllehässle, starkt kopplat till områdets turism. Fjälastorps småskola är en välbevarad skolbyggnad från 1879 och har därigenom ett kulturhistoriskt värde. Det stora antalet utmarksrester som visar områdets långa historia som utmärk "kulla fälad".



Figur 9: Kulturmiljövärden i utredningsområdet

Kommunen har, tillsammans med några grannkommuner, en kulturmiljöwebb där framförallt byggnadsmiljöer beskrivs och skyddsvärda byggnader är markerade. Avsikten är att skapa ett hjälpmedel i plan- och bygglovsprocesser. Kartan redovisar inventerade områden i Nyhamnsläge, Smedstorp, Brunnby och Arild, men utan att peka ut några speciella värden.

Registrerade fornlämningar i den planerade gång- och cykelvägens närhet är redovisade på kartan där texterna anger vad som är viktigt att ta hänsyn till (figur 9). Första steget i en arkeologisk utredning av fornlämningsläget inom exploateringsområdet har utförts. Vid arbetet bedömdes 11 delsträckor vara möjliga platser för fornlämningar. Steg 2 av utredningen bör utföras när läget för gång- och cykelvägen fastställts och därefter bör lämningarna i första hand bevaras genom en lätt anläggningsmetod.

4.3.2. Naturmiljö

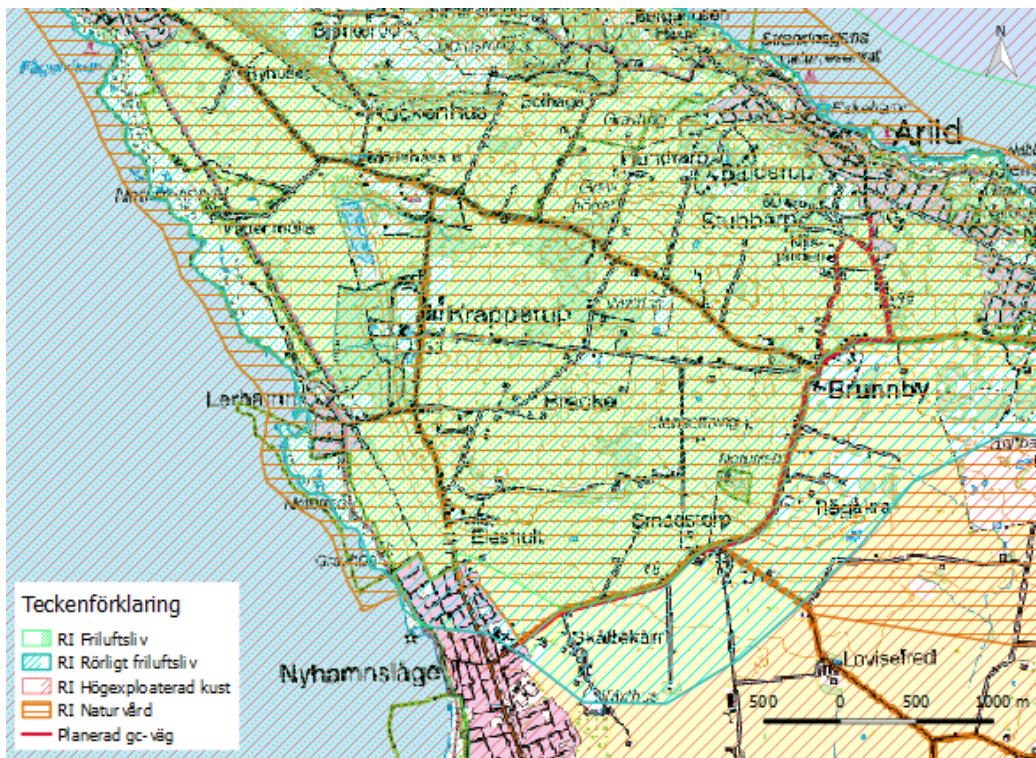
Underlag och inventering

Underlag till rådande naturmiljöförhållanden baseras på naturvärdesinventeringen på förstudienivå, vilken har inarbetats i detta underlag. En naturvärdesinventering på fältnivå genomfördes under sommaren 2019 längs de två alternativa sträckningarna (figur 12). Inventeringen har genomförts enligt svensk standard för naturvärdesinventering (SS199000:2014) med detaljeringsgraden *detalj* och med tillägget *detaljerad redovisning av artförekomst med fokus på skyddade arter och invasiva arter* och rapporten förväntas färdigställas under våren 2020. Resultaten av naturvärdesinventeringen kommer att vara en avgörande faktor i beslutprocessen om huruvida placeringen av gång- och cykelväg ska ligga på västra eller östra sidan om vägen.

Riksintressen och andra skyddade områden

Den nordvästra delen av Kullaberg, det vill säga halvön där planerad gång- och cykelväg ingår, omfattas av följande riksintressen enligt 3 kap 6§ MB och 4kap 3 MB (se figur 8 och 10):

- Riksintresse för naturvård Kullaberg: södra gränsen går utmed väg 1444 från Nyhamnsläge till Smedstorp och viker sedan av söderut,
- Riksintresse för friluftsliv Kullaberg med kusten Höganäs-Helsingborg och Pål-sjö skog: södra gränsen går utmed väg 1444 och följer sedan Norra kustvägen mot nordöstra kusten Kullen,
- Riksintressen för rörligt friluftsliv Kullaberg och Hallandsåsen med angränsande kustområden: hela utredningsområde ingår i riksintressets område,
- Riksintresse för högexploaterad kust Kustzonen: hela Kullabergshalvön ingår i riksintressets område,
- Riksintresse för kulturmiljövård Kullaberg – Krapperup (se avsnitt 4.3.1 och figur 8): hela Kullabergshalvön ingår i riksintressets område.



Figur 10: Riksintressen naturvård, fritidsliv och högexploaterad kust (kartmaterial Länsstyrelsen Skåne län)

Ett naturreservat, *Lunnabjärs naturreservat*, ligger på norra sidan om vägen (figur 11 och karta i figur 12). Naturreservat bildades 1960 för att värna om landskapsbilden och för att skydda området från att exploateras som grustäkt. Idag utgör reservatet en värdefull, ekdominerad lövskogsklädd kulle i det öppna jordbrukslandskapet. Typiska småfåglar som söker sig till reservatet är bland annat gulsparrv, törnsångare och svart-hätta.

Inom äng- och betesmarkinventering har ett flertal objekt registrerats i utredningsområdet varav ett objekt som ligger söder om vägen; objektets status är dock oklart i nuläget och bör utredas vidare vid behov. Dessutom är två nyckelbiotoper utpekade längs sträckan (figur 12).



Figur 11: Lunnabjärs lövskogsklädda kulle längs med vägen



Figur 12: Översikt över naturreservat och nyckelbiotop längs sträckan. Ångs- och betesmarkinventering med ett område (röd cirkel) som ligger intill vägen

Tidigare dokumenterade värden

I rapportdatabasen Artportalen finns flera artfynd från inventeringsområdet och dess omgivningar (ArtDatabanken, 2019). Många av fynden rör förbiflygande fåglar utanför häckningstid (inom inventeringsområdet finns huvudrapportlokalerna för både Brunnby och Smedstorp, vilket genererar många träffar). Till de rödlistade fåglar som rapporteras från området och som kan antas vara bofasta i landskapet hör raphöna, sånglärka, hussvala, stare, gulspurv och svart rödstjärt.

Bland kärlväxter finns åkerkulla (VU) rapporterad från en plats sydost om kyrkogården. Vitnoppa (EN) förekommer på flera platser i Brunnby by, framförallt på tomtmark. Vittåtel (VU) förekommer enligt fynduppgifter på en plats intill Lilla vägen, längs en av de två alternativa sträckorna förbi Brunnby by. Backsippa (VU) finns rapporterad från en privat tomt i utkanten av Arild.

Fynd av rödlistade insekter knutna till äldre träd och död ved finns rapporterade från området Trullshög/Brunnby ekdunge, väster om Brunnby och Prästaskogen öster om Brunnby, däribland rödhjon (NT), fyrfläckad vedsvampbagge (NT) och *Anitys rubens* (NT).

Naturvärdesinventering

Preliminära resultat från fältinventeringen visar att landskapets främsta naturvärden bedöms ligga i de värden som är förknippade med gamla, grova träd och död ved, vilket också återspeglas i de fynd av arter som finns registrerade i Artportalen.

Områden med naturvärden har, i enlighet med standarden, klassificerats i en tregradig skala: Naturvärdesklass 1 – högsta naturvärde, Naturvärdesklass 2 – högt naturvärde samt Naturvärdesklass 3 – påtagligt naturvärde. Tre naturvärdesobjekt har identifierats vid fältinventeringen. Samtliga påträffade NVI-objekt har klassificerats som naturvärdesklass 3 med påtagligt värde, och ligger på östra sidan Lilla, respektive Stora vägen (se figur 13), nordost om Brunby.

De naturvärden som främst berörs av de alternativa placeringarna av gång- och cykelvägen som är under utredning (se avsnitt 5.2) finns inom NVI-objekt 1 (klass 3; våtmark längs Lilla vägen) och NVI-objekt 3 (klass 3; artrik vägren längs Stora vägen). Grova träd (framförallt lind, ek och lönn) finns framförallt i Brunby och redovisas i figur 13.



Figur 13: Naturvärdesobjekt enligt fältinventering och grova träd längs sträckan. Skala 1:5000

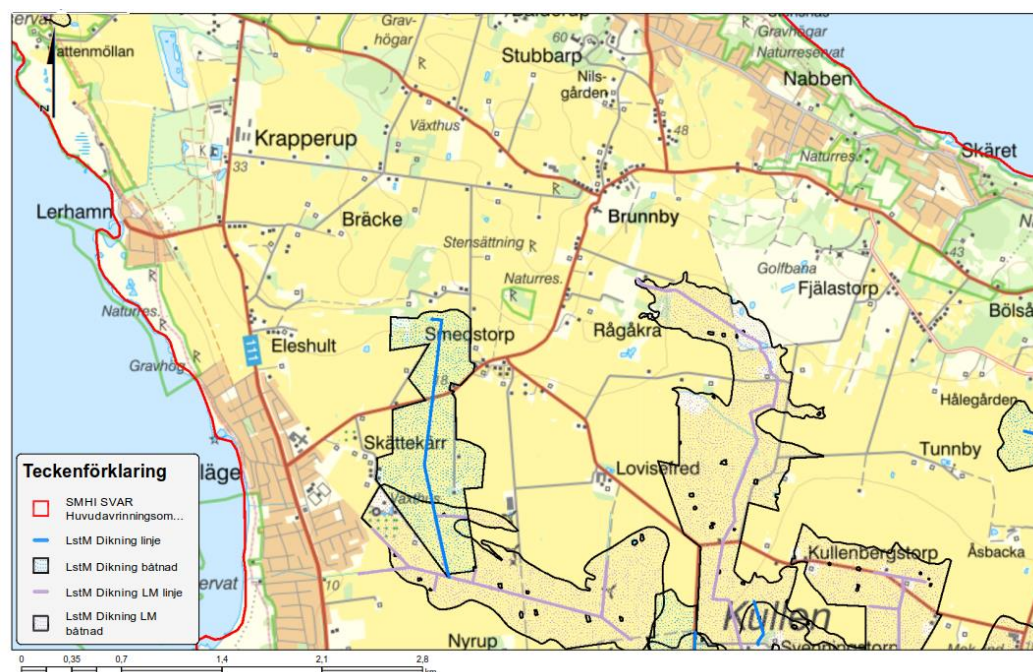
4.3.3. Vattenförhållanden

Berört markområde längs väg 1444, Norra kustvägen och Lilla respektive Stora vägen ingår i det 235 km² stora huvudavrinningsområde 94/95 Mellan Råån och Vege å (SMHI, 2019).

Ca 900 m nordost om Nyhamnsläge finns ett dikningsföretag, ”Smedstorp-Skättekärr” 12-LN-2064 med tillhörande båtnadsområde, som korsar väg 1444 (figur 14). Dikningsföretaget är kulverterat och har sannolikt brunnar nära vägområdet på båda sidor av

vägen. Vid den punkt där dikningsföretaget korsar vägen är den förlagt med en 24” trumma enligt dikningsföretagets ritningar från 1956.

Under framtagande av samrådsunderlaget har det inte gått att få reda på recipients förmåga att ta emot dagvatten. Jordbruksverkets rekommendation är att när dikningsföretagen en gång i tiden dimensionerades så gjordes det med en naturlig avrinning på ca 1,5 l/s ha vilket får antas gälla även för detta dikningsföretag.

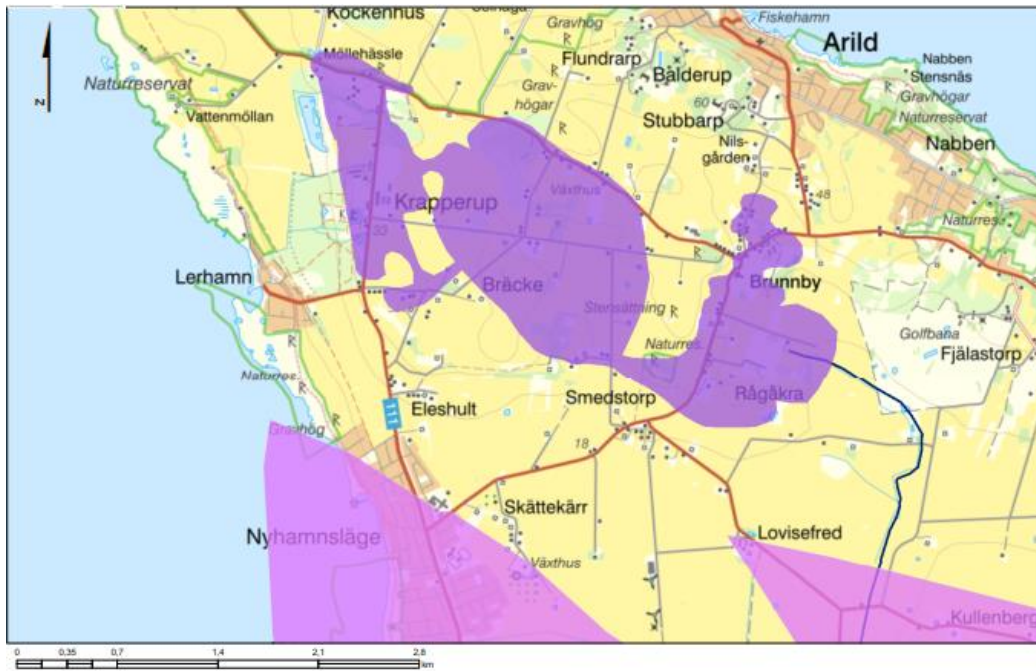


Figur 14: Huvudavrinningsområde och dikningsföretag som berörs

Delar av sträckan ligger ovanför grundvattenförekomst Nyhamnsläge-Jonstorp (SE623751-130307; sedimentär bergförekomst; bedömd uttagsmöjlighet 6 000 - 20 000 l/h) och sand- och grusförekomst SE624165-129857 (mycket god eller utmärkt uttagsmöjlighet på 5-25 l/s) vilka båda omfattas av miljö kvalitetsnormer enligt miljöbalken, beslutat den 2017-02-23 (figur 15; se även avsnitt 4.5.4 Miljö kvalitetsnormer).

Både grundvattenförekomsten Nyhamnsläge-Jonstorp och grusförekomsten har enligt Vatteninformationssystem Sverige god kvantitativ och god kemisk grundvattenstatus. Inga betydande påverkanskällor har identifierats.

I SGU's brunnarsarkiv för brunnar framgår det att det finns ett antal vattenbrunnar utmed aktuellt vägavsnitt. Brunnarna anses inte påverkas men skulle stora grundvattensänkningar vara nödvändiga för uppdraget ska inverkan på de enskilda brunnarna beaktas.



Figur 15: Grundvattenförekomst Nyhamnsläge – Jonstorp (rosa; sedimentär bergförekomst) och grundvattenförekomst SE624165-129857 (lila, sand- och grusvattenförekomst)

4.3.4. Rekreation och friluftsliv

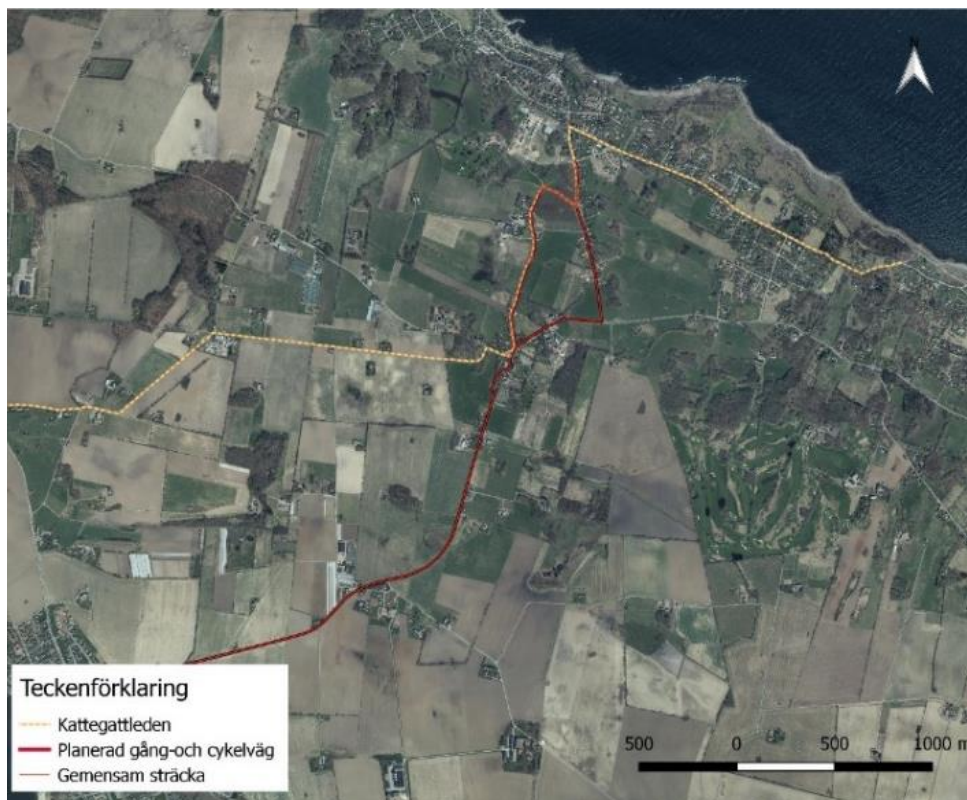
Brunnby kyrkan med sin långa historia och sina enastående kalkmålningar i valven är öppen som vägkyrka under sommarhalvåret och utgör även en viktig målpunkt för cyklister längs Kattegattleden. Kyrkan omges av en kyrkogård som i många delar är skyddad av kulturminneslagen och kyrkogårdens skönhet och karaktär lockar många besökare (figur 16).

Sveriges första nationella cykelled och årets cykelled i Europa 2018, Kattegattleden, går längs Kullahalvön. Två av Kattegattledens åtta delsträckor går genom Höganäs kommun varav delsträckan Höganäs – Ängelholm berör vägplanområdet på sträckan från Brunnby, längs Lilla vägen och i anslutning till Stora vägen och in i Arild (figur 17, gemensam sträcka). Kattegattledens sträckning längs Lilla vägen är bland annat populär på grund av vingårdarna som ligger direkt intill vägen och erbjuder boende, mat och vingårdsvandringar.



Figur 16: Brunnby kyrkogård med väg 1444 synlig på höger sidan bakom muren

4.4.



Figur 17: Kattegattledens sträckning på Kullahalvön

4.5. Trafikförutsättningar

Väg 1444 (Brunnbyvägen) är en länsväg som går mellan Nyhamnsläge och Brunnby kyrka avslutas i Brunnby vid korsningen med väg 1451. Vägen är en tvåfältsväg med en vägbredd på mellan 3,6-9,5 m. Högsta tillåtna hastighet är på den aktuella sträckan varierar mellan 40-50-70 km/h. Inom det tätbebyggda området kring Brunnby är högsta tillåtna hastigheten 40 km/h. Två trafikmätningar har utförts på väg 1444, en strax söder om Brunnby och en strax öster om Nyhamnsläge. Mätningen vid Brunnby utförde 2016 och hade en årsdygnstrafiken (ÅDT) på 1270 fordon/dygn och mätpunkten vid Nyhamnsläge utfördes 2013 hade en ÅDT på 1350 fordon/dygn.

Väg 1451 (Norra kustvägen) är en länsväg som går från Jonstorp till Krapperup via Brunnby. Vägen är på aktuell sträcka inne i Brunnby en tvåfältsväg med en gångbana på vägens södra sida. Högsta tillåtna hastigheten en inom tätbebyggt område är 40 km/h med undantag för utanför Brunnby skolan där 30 km/h gäller under skoltid. Det saknas trafikmätningar på aktuell sträcka.

Väg 1448 (Stora vägen) är en länsväg mellan Brunnby och Arild. Vägen är en tvåfältsväg med en vägbredd på ca 5,5-6,0 m. Vägen är hastighetsbegränsad till 50 km/h på aktuell sträcka mellan väg 1451 och Blossavägen. En trafikmätning har utförts på väg 1448 under 2016. Mätningen visade att ÅDT var 1120 fordon/dygn.

Lilla Vägen är en enskild väg som är smal med begränsade möjligheter för möten mellan fordon. Vägen är hastighetsbegränsad till 70 km/h men vägens utformning möjliggör inte för så höga hastigheter. Det saknas trafikmätningar för väg.

Trafikflödena på hela Kullaberg är kraftigt säsongsberoende och en stor ökning av trafiken sker under sommaren. Mätningarna från väg 1444 visar att ökningen under semesterperioder är ca 60%.

4.6. Miljöbelastning

4.6.1. Boende och människors hälsa

Trafiksäkerheten är låg för oskyddade trafikanter som behöver färdas i blandtrafik längs vägarna 1444, Stora vägen och Norra kustvägen. Även boende med hus intill vägen kan påverkas negativt av nuvarande trafik eftersom det inte finns en gång- eller cykelbana längs vägen i nuläget.

4.6.2. Föreordnad mark

Från Länsstyrelsens MIFO-databas framgår att det förekommer två potentiellt förorenade områden i relativt nära anslutning till vägen, ett vid Brunnby samhälle (tidigare drivsmedelhantering) och ett vid väg 1448 (plantskola), se figur 18. I övrigt framgår det att det inte föreligger några kända föroreningar inom området. Enligt Miljöförvaltningen i Höganäs kommun har inga markundersökningar eller grundvattenanalyser kopplade till föroreningsrisk i området genomförts. De föroreningar som kan förekomma är trafikrelaterade eller knutna till den lantbruksverksamhet som har bedrivits på gårdar, t.ex. bekämpningsmedel (Höganäs kommun, 2019).



Figur 18: Potentiellt förorenade områden enligt Länsstyrelsens MIFO-databas

Beroende på hur massorna ska användas eller tas omhand kan det bli aktuellt med provtagning. Ifall att användningen av dikemassor blir klassificerad som *osäker* föreslås en miljöteknisk markundersökning och analys av föroreningar i diken längs den aktuella vägsträckan. Detta för att klargöra föroreningsituationen och dess eventuella risker avseende markmiljö.

4.6.3. Barriäreffekt

Väg 1444 och Norra kustvägen bedöms i dagsläget skapa en betydlig barriär för de som vill röra sig till fots eller på cykel längs vägen. Förutom behovet av att korsas vägen kan färden längs med vägen upplevas osäker med trånga passager, smala vägrenar och hög hastighet. Visuellt utgör vägen en mindre barriär eftersom den följer landskapet och topografin.

4.6.4. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är bestämmelser som anger krav på kvaliteten i luft, buller, vatten eller miljön i övrigt som ska eftersträvas och uppfyllas. Miljökvalitetsnormer är juridiskt bindande och regleras i miljöbalkens femte kapitel.

Förordningar om miljökvalitetsnormer finns i dagsläget framtagna för föroreningar i utomhusluft (SFS 2010:477), omgivningsbuller (SFS 2004:675), vattenkvalitet i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554), havsmiljö (SFS 2010:1341) samt för ekologisk och kemisk status i vattenförekomster (SFS 2004:660). De miljökvalitetsnormer som bedöms beröras av planerade vägåtgärder och som bör beaktas i den fortsatta planläggningen samt under byggskede är MKN för vattenförekomster (yt- och grundvatten).

Eftersom anläggning av gång- och cykelväg inte innebär nybyggnation eller väsentlig ombyggnation av väg för fordonstrafik och som därmed inte förändrar trafikflöden eller bullerbilden, behandlas inte miljökvalitetsnormer för trafikbuller. Av samma anledning bedöms inte miljökvalitetsnormer för utomhusluft.

För miljökvalitetsnormer och status för berörda yt- och grundvattenförekomster och påverkan från planerade åtgärder, se avsnitt 5.4 *Miljöeffekter*.

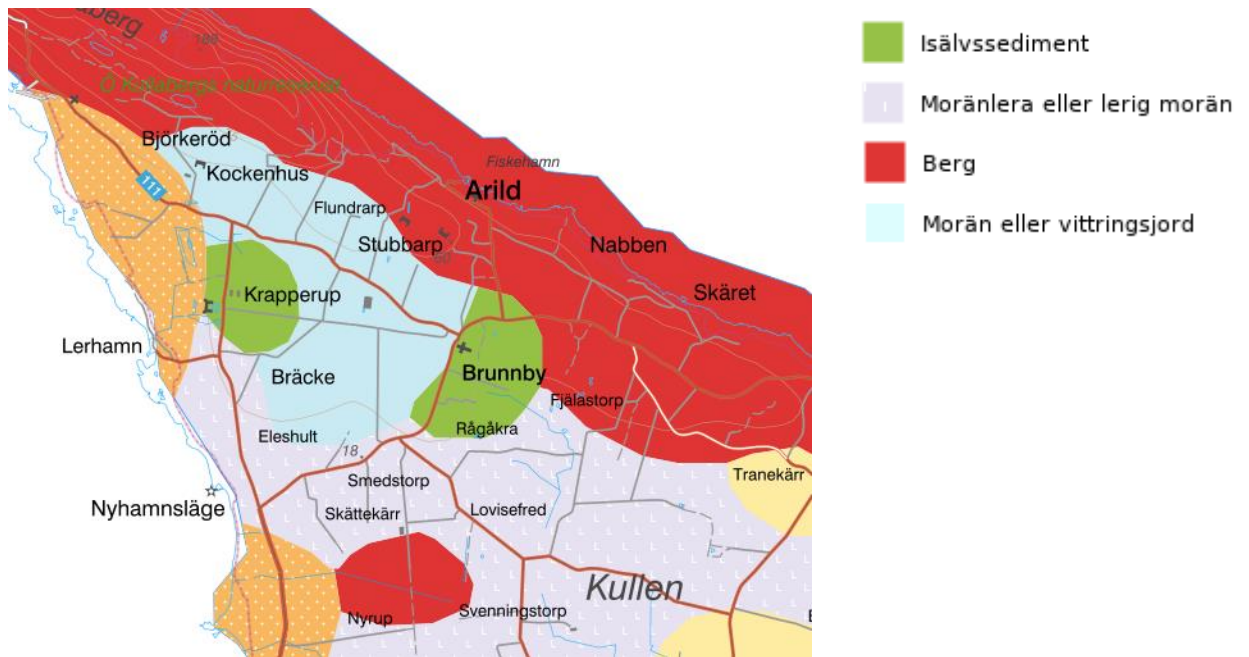
4.6.5. Klimatpåverkan och översvämningrisk

Nederbördsmängden förväntas att öka i takt med pågående klimatförändring. Förändringar i nederbörd liksom ökad avdunstning kan leda till ökad sommartorka i södra Sverige. Samtidigt väntas antalet skyfall bli fler och öka i intensitet även i södra Sverige.

4.7. Byggnadstekniska förutsättningar

4.7.1. Geotekniska förutsättningar

De geotekniska förhållandena för aktuell sträcka består enligt SGU:s jordartskarta främst av morän/lermorän (figur 19). Längs med aktuell sträcka förekommer även ställvis isälvsediment i form av grus och sand som närmast Arild övergår det till urberg. Jorddjup bedöms varieras mellan ca 0–30 m, där det är grundare närmast Arild och Djupast vid Nyhamnsläge och Rågåkra.

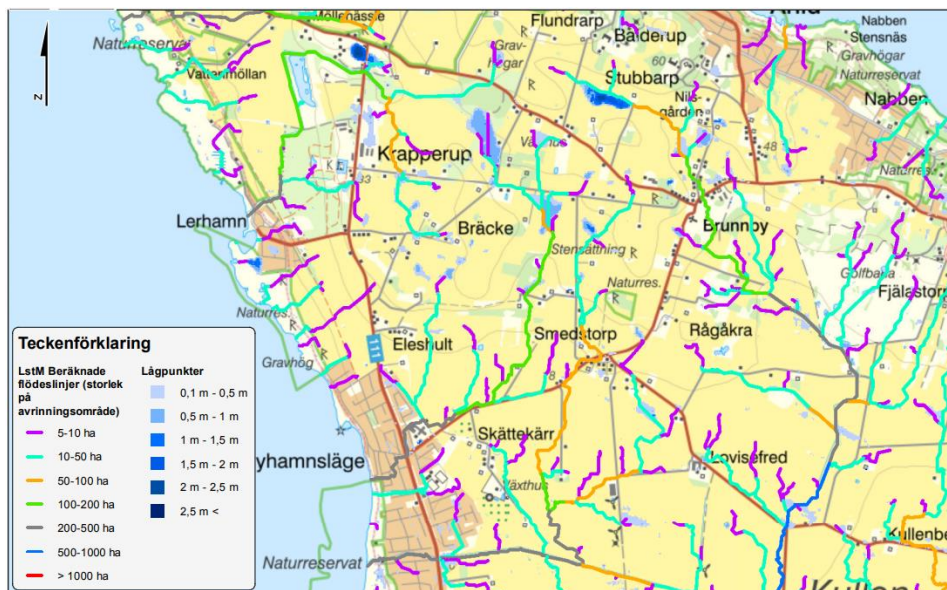


Figur 19: Jordartskarta av området (källa: SGU).

4.7.2. Avvattnings tekniska förutsättningar

Väg 1444 avvattnas idag till diken alternativt dikesslänter ut mot åker och betesmarker. Utmed sträckan finns dagvattenbrunnar som samlar upp dagvatten och leder det vidare till recipienter. Det finns ingen uppgift om dräneringsledningar utmed sträckan, vilket i och för sig kan förekomma.

Topografiska förutsättningar visar att vägen fungerar som en flödesbarriär längst i söder vid Nyhamnsläge och upp till Smedstorp. Inmätning visar att inga större lågpunkter finns längs sträckan, utan avrinningen ser ut att fungera bra i området idag.



Figur 20: Beräknade flödeslinjer och lågpunkter enligt Länsstyrelsen Skåne, Vatten och Klimat

5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1. Lokalisering och utformning

Gång- och cykelvägen kommer vara 2,5 m bred förutom igenom en trång sektion på väg 1444 söder om Brunnby. I denna sektion kan gång- och cykelvägen komma vara smalare eftersom det saknas utrymme kring vägen. Den dimensionerande hastigheten för cykeltrafiken är 30 km/h för att upprätthålla en god framkomlighet och tillgänglighet för cyklister.

Gång- och cykeltrafiken separeras från biltrafiken på hela sträckan bortsett från alternativet där oskyddade trafikanter färdas i blandtrafik på Lilla vägen. Lilla vägen är en enskild väg där det inte finns någon särskild gång- och cykelväg. Separeringen består i huvudsak av en skiljeremsa med öppet dike vilket ökar trafiksäkerheten och tryggheten. I trånga sektioner består separationen antingen av vägräcke, GCM-stöd eller målad linje beroende utrymme och hastighet på vägen.

Fotgängare och cyklister separeras inte sinsemellan. Anläggandet av gång- och cykelbanan kommer inte att påverka framkomligheten för biltrafiken.

5.2. Utredda alternativ

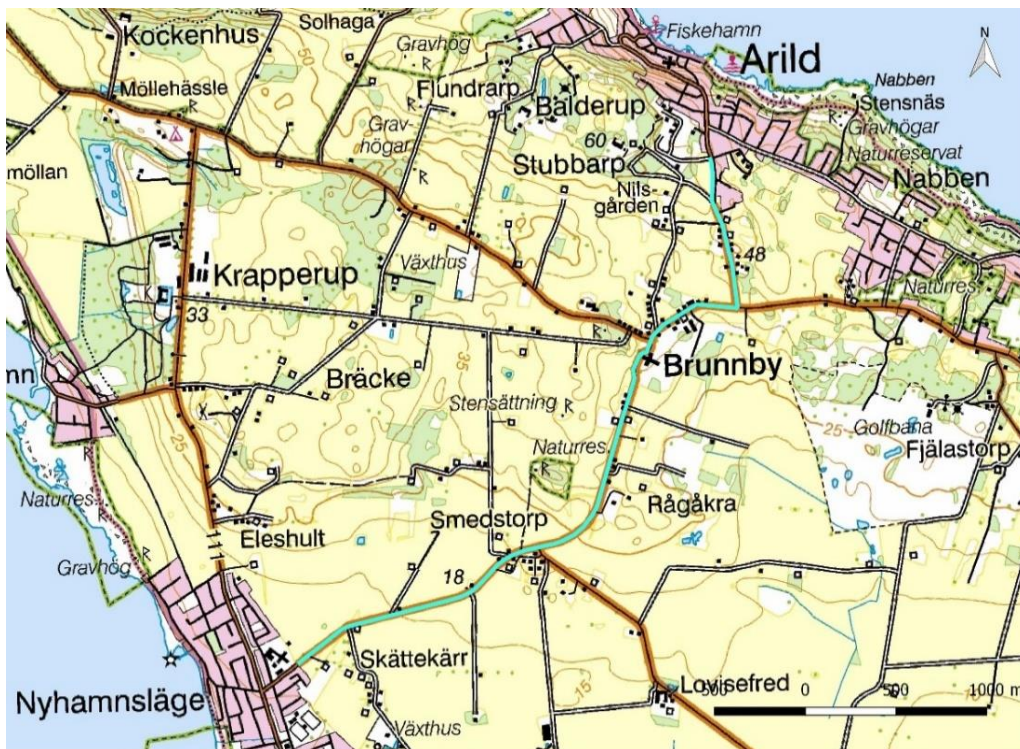
Den nya gång- och cykelvägen förläggs längs med väg 1444 i sin sträckning mellan Nyhamnsläge och Brunnby på västra sidan vägen. Förslagsvis läggs gång- och cykelvägen upp på västra sidan kyrkomuren för att undvika intrång i Brunnby kyrkogård (figur 21). Från Brunnby har två möjliga alternativa lokaliseringar studerats för att nå slutpunkten vid Blossavägen i Arild vilka beskrivs i följande avsnitt (se även figur 22 och 23).



Figur 21: Förslagen förläggning av gång- och cykelbana bakom västra muren vid Brunnby kyrkan

5.2.1. Alternativ A – Stora vägen

Gång- och cykelbanan fortsätter separerat igenom Brunnby längs Norra Kustvägen till Stora vägen och passerar på vägen de upprustade busshållplatserna vid Brunnby skola. Vid Stora vägen går gång- och cykelbanan längs med vägen norrut till Blossavägen.



Figur 22: Lokaliseringsalternativ A där gång- och cykelvägen förläggs längs Stora vägen

5.2.2. Alternativ B – Lilla vägen

Gång- och cykelbanan går separerat igenom Brunnby till Lilla vägen och övergår sen till blandtrafik på Lilla vägen som är en enskild väg; längs Lilla vägen hänvisas gående och cyklisterna till vägbanan tillsammans med biltrafiken. Gång- och cykeltrafiken fortsätter sedan österut på Stubbarp byavägen till Stora vägen och löper separerat på Stora vägens västra sida. Denna sträcka ingår redan i Kattegattleden (se även avsnitt 4.3.4 *rekreation och friluftsliv*). Även från korsningen Lilla vägen / Norra Kustvägen i Brunnby fram till Brunnby skolan (vid Norra Kustvägen) ska gång- och cykelvägen anläggas för att ansluta till skolan. Vid den sträcka är det bara möjligt att förlägga gång- och cykelvägen på norra sidan om vägen, eftersom vägutrymmet är väldigt begränsat på vägens södra sida.



Figur 23: Lokaliseringsalternativ B där gång- och cykelvägen förläggs längs Lilla vägen och ansluts till Brunnby skola

5.3. Gestaltning

Gång- och cykelvägens gestaltning ska generellt göras på ett sätt som innebär ett så litet intrång i landskapet som möjligt.

För att minimera inverkan på landskapet behöver övergången mellan det kringliggande landskapet och de slänter som skapas i samband med anläggandet av gång- och cykelbanan, vävas samman. För att det ska kunna ske är det viktigt att de arter som växer på platsen idag har möjlighet att återetablera sig. Återetableringen kräver att växterna ges samma förutsättningar som finns på platsen idag, vilket innebär att markmaterialet har stor betydelse.

Områdets tillgång till högre vegetation är begränsad och den högre vegetation som finns är därför desto mer betydelsefull. Vid behov av fällning av träd eller rivning av buskage, bör återplantering övervägas i den mån det är möjligt.

Att gång- och cykelvägen förläggs med närhet till omgivande element, som vegetation, murar och bebyggelse, kan vara positivt då gång- och cykelvägen uppfattas som händelserik. Det är dock viktigt att kollision mellan gång- och cykelvägen och omgivande element undviks i största möjliga mån, så att dessa inte påverkas negativt eller försvinner.

5.4. Möjliga miljöeffekter

5.4.1. Landskapsbild

Projektets påverkan på landskapsbilden bedöms bli begränsad. Gång- och cykelvägen kan kollidera med omgivande element, främst högre vegetation, men även mark och konstruktioner i marken. Den högre vegetationen utmed vägen har betydelse för områdets karaktär, men riskerar att delvis försvinna i samband med anläggandet av cykelvägen. Då andelen högre vegetation är relativt liten inom området kan fällning av endast mindre antal träd och buskar ha betydelse för upplevelsen av vägsträckan.

Vid Brunnby kyrka kan det av trafiksäkerhetsskäl bli aktuellt med att leda om gång- och cykelvägen (se figur 22). Om så skulle ske är det viktigt att det sker på ett sätt som är lämpligt såväl funktionsmässigt som estetiskt. En sådan omledning behöver studeras noggrant för att anordnas på ett sätt som är anpassad till landskapet i så hög grad som möjligt utan att för den delen ta bort tillgängligheten till målpunkter i Brunnby.

De möjliga effekterna av planerad vägåtgärd på landskapsbilden bedöms som små förutsatt intrång på befintliga fastigheter och det antal träd och mängd vegetation som tas ner minimeras.

5.4.2. Kulturmiljö

En gång- och cykelväg mellan Nyhamnsläge och Arild innebär en breddning av den befintliga trafikleden i ett jordbrukslandskap med delvis småskalig struktur. Den första delen från Nyhamnsläge är terrängen relativt plan och med stora odlingsenheter och en gång- och cykelväg innebär inte så stora påfrestningar för kulturlandskapet; ett litet varningstecken för Skättekärr där en samling fornyfynd på gården har påträffats på de omgivande markerna. När terrängen börjar stiga norr om Smedstorp kommer sträckningen in i den småkuperade övergångsbygden närmare Kullaberg som har varit tidigare bebyggd än slätten i söder och sydöst och därmed ökar möjligheterna att den planerade vägen kommer beröra under mark dolda fornlämningar och påverka miljön i det gamla sockencentrat Brunnby, en by med ursprung i tidig medeltid.

Fram till Brunnby finns det ur kulturmiljösynpunkt inte sidoval för vägen annat än det som innebär minsta intrång i privat tomtmark. I Brunnby skall intrång i kyrkogården undvikas och gång- och cykelvägen bör därmed placeras på västsidan om Brunnbyvägen. Det är också en fördel om gång- och cykelstråket kan följa det befintliga cykelstråket Kattegattleden upp längs Lilla vägen mot Stubbarp enligt lokaliseringalternativ B; detta för att undvika fornlämningskoncentrationen Bökeshögar vid Stora vägen till Arild (lokaliseringalternativ A). Om gång- och cykelvägen skall följa Stora vägen bör den placeras på västra sidan av vägen.

Med en noggrann planering av gång- och cykelvägen kan ingreppen i kulturmiljön med riksintresse och regionala intressen bli små. En fortsatt arkeologisk utredning bör genomföras men det finns goda möjligheter för att ytterligare undersökningar inte skall erfordras utan att vägen, som är en lätt konstruktion, kan anläggas på ett sätt som skonar fornlämningarna.

5.4.3. Naturmiljö

Värdena som ingår i skyddade områden längs sträckan är framförallt känsliga för direkta intrång och förlust av miljöer. Den planerade gång- och cykelvägen kommer att beröra alla fem riksintressens områden, men påverkan på dessa bedöms inte vara betydligt. Däremot kommer det bli intrång på jordbruksmark framförallt på sträckan längs väg 1444.

Även om andelen högre vegetation är relativt liten inom området kan dock fällning av även mindre antal träd och buskar ha större betydelse för ekosystemfunktioner knutit till dessa. Träd har visats sig utgöra en väsentlig miljö för flera typer av ekosystemtjänster som rening av luft och vatten, bullerskydd, klimatreglering, och biologisk mångfald. Buskar utgör viktiga livsmiljöer för många olika djurarter och bidrar som grönt landskapselement till grön infrastruktur. Träd och vegetation skulle därför bevaras i så stor mån som möjligt. Vid Brunnby kyrkan skulle påverkan på vegetation väster om vägen kunna minskas genom att leda gång- och cykelvägen bakom buskage längs muren.

Vid genomförande av alternativ A såväl alternativ B skulle anläggningen av gång- och cykelvägen på norra sidan Norra kustvägen fram till Brunnby skolan innebära en stor negativ påverkan på trädmiljö längs denna sträcka. Några av de äldre, grova lindträd som står i ytterkanten på västra sidan vägen, kommer att behöva avverkas för att gång- och cykelvägen ska rymmas norr om Norra kustvägen. För att undvika denna negativa påverkan föreslås att placera gång- och cykelvägen på baksidan av trädråden intill angränsande tomt.

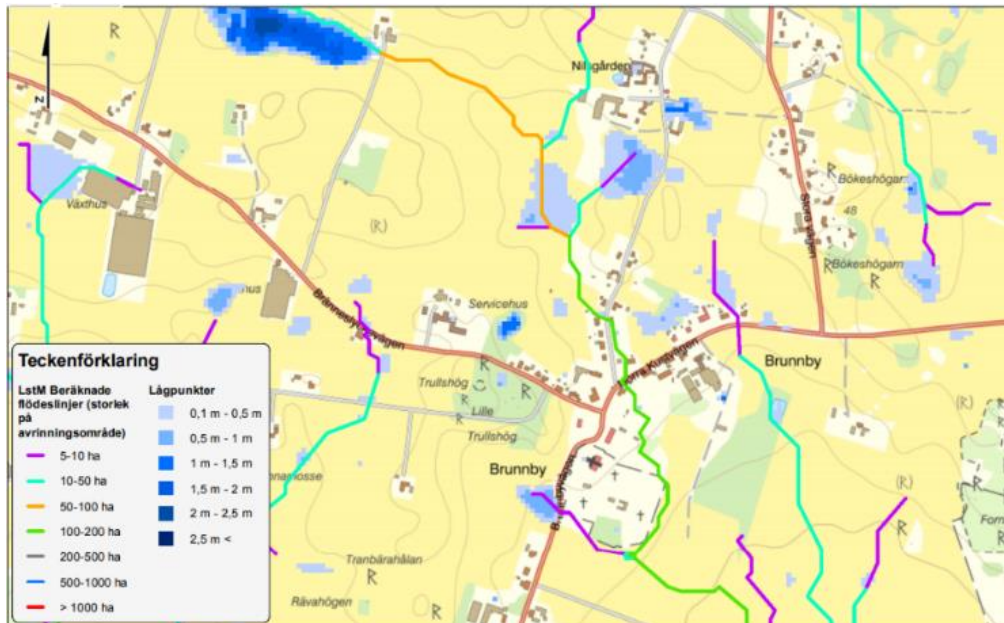
5.4.4. Vattenförhållande och miljö kvalitetsnormer för vatten

Anläggning av gång- och cykelväg över diket vid Nyhamnsläge (se även avsnitt 4.4.3) innebär marginellt i anspråkstagande av dikningsföretagets båtnadsområde.

De enskilda vattenbrunnarna som finns i närheten av vägarna 1444, 1448 och 1451 bedöms inte påverkas av planerade vägåtgärder eftersom stora grundvattensänkningar bedöms inte vara nödvändiga för uppdraget.

Om gång- och cykelväg förläggs upp ovanför kyrkomur vid Brunnby, väster om Brunnby vägen, passeras ett område som kan bli sankt vid större regn (figur 24). När man tittar på området så ser man att där finns vattenkrävande växlighet.

Lilla vägen har även den ett område väster om som kan svämmas över. Just vid denna del finns en lågpunkt på vägen (figur 25).



Figur 24: Beräknande flödeslinjer och lågpunkter. Skala 1:7500 (källa: Länsstyrelsen Skåne)



Figur 25: Lågpunkt vid Lilla vägen, bilden tagen söderut

5.4.5. Rekreation och friluftsliv

En gång- och cykelväg mellan Nyhamnsläge och Arild kommer att medföra en ökad tillgänglighet till landskapet, vilket innebär förbättrade möjligheter för rekreation och ett rörligt friluftsliv, bland annat vid Brunnsby kyrkan och andra målpunkter längs sträckan som vingården.

5.4.6. Befolkning och hälsa

Planerad gång- och cykelväg uppmuntra till resor utan bil genom tillgängligheten och trafiksäkerheten ökar för oskyddade trafikanter. Möjligheten att nå kollektivtrafiken trafiksäkert skulle också öka.

Alternativ A innebär stora intrång i fastigheter längs Stora vägen, eftersom vägutrymmet är väldigt begränsat på både vägens östra och västra sida. Däremot skulle det anses som bättre hälsoalternativ för boende eftersom totala längden av byggt gång- och cykelväg blir större vid detta alternativ. Alternativ B skulle inte innebära större intrång i fastigheter eftersom det inte kommer anläggas en gång- och cykelvägen på den sträckan längs Lilla vägen utan gång- och cykeltrafik ska hänvisas till blandtrafik. En annan fördel för befolkning och hälsa med alternativ B är att cykelvägen skulle ansluta till Kattegattleden vilket används som populärt cykelstråk.

5.4.7. Hushållning med mark och vatten

Enligt MB 3 kap, om grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden, innebär god hushållning med mark- och vattenområden enligt 1 §:

”Mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning”.

Till största delen kommer jordbruksmark att tas i anspråk för anläggning av ny gång- och cykelväg. Jordbruksmarken som tas i anspråk utgörs av en remsa (3-6 m bred) längs den befintlig väg 1444 och Stora vägen (vid val av alternativ A), varför brukningsmöjligheten (arronderingen) inte bedöms försämrats nämnvärt. Vidare får jordbruksmark tas i anspråk enligt lagstiftningen om åtgärden tillgodoser väsentliga samhällsintressen.

De enskilda brunnarna som har identifierats inom utredningsområdet bedöms i nuläget inte påverkas av planerade åtgärder. I det fall stora grundvattensänkningar skulle bli aktuella, kommer brunnarna att beaktas och påverkan på dem utredas.

Inga vattenområden kommer att användas eller påverkas till följd av planerade åtgärder.

Mot bakgrund av ovan bedöms att ett genomförande av planerade vägåtgärder inte strider mot de allmänna bestämmelserna i miljöbalken kring hushållning med mark och vatten.

5.4.8. Rivningsarbeten och hantering av avfall och restprodukter

I nuläget bedöms planerade vägåtgärder inte generera några betydande rivningsarbeten eller större mängde av restprodukter och avfall annat än mindre mängder av beläggning, bärlager i nuvarande vägs ytterkant samt eventuellt överskotts jord- och dikesmassor där gång- och cykelväg anläggs.

Uppgrävda massor som av tekniska skäl bedöms kunna återanvändas inom vägområdet och som har föroreningshalter upp till Mindre känslig markanvändning (MKM) (Naturvårdsverkets generella riktvärden, 2009), kan återanvändas inom projektets arbetsområde, efter samråd med tillsynsmyndigheten. Massor som av tekniska skäl inte kan återanvändas inom området eller massor med föroreningshalter över MKM kommer att hanteras externt på erforderligt sätt utifrån föroreningshalter.

Mot bakgrund av ovan och med hänsyn till planerad hantering av beläggning och förorenad mark under byggskede, bedöms inga negativa miljöeffekter avseende restprodukter och avfall uppkomma till följd av planerade miljöåtgärder.

6. Miljöåtgärder

Trafikverket strävar generellt vid alla vägprojekt att så långt det är tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och praktiskt genomförbart med hänsyn till markåtkomst och andra omständigheter att motverka, minimera och kompensera för negativa miljöeffekter. Nedan redovisas generell miljöhänsyn och preliminära skyddsåtgärder som preliminärt kommer att vidtas, fortsatt i planläggningsprocessen och under byggskede.

6.1. Planläggning

De miljöaspekter som i det aktuella fallet löper risk att påverkas negativt av planerade åtgärder bedöms vara värdena vid Brunnby kyrkogården och grova träd, framförallt vid Brunnby. Hänsyn kommer att tas till dessa värden vid val av alternativ och i det fortsatta planläggnings- och projekteringsarbetet.

Negativa effekter på kulturmiljön undviks i ett första planeringsskede genom lämplig placering av gång- och cykelvägen i förhållande till kända lämningar och värden. För dolda fornlämningar under mark, finns möjlighet att lägga vägen ovanpå lämningarna förutsatt att de skyddas och överlagras av bevarat matjordstäck, geoduk och överbyggnad, efter ett beslut från länsstyrelsen.

Vid anläggning av en gång- och cykelväg kommer nya slänter att anläggas med jordmaterial i första hand från eller motsvarande den som finns på plats. Detta för att möjliggöra återetablering av vegetation och flora som finns idag naturligt i vägslänterna.

6.2. Byggskede

Under upphandlings- och byggskede ställs miljökrav på entreprenören gällande exempelvis hantering av massor och från byggarbetsplatsen avrinnande vatten, placering och lagring av material med mera, för att negativ miljöpåverkan ska minimeras. Utöver detta styr lagstiftningen entreprenörens egenkontroll och Trafikverkets miljökontroll i egenkap av verksamhetsutövare.

Påverkan på grund- och ytvatten kommer att minimeras genom att dagvattensystemet utformas med erforderlig fördröjning och rening med hänsyn till närliggande yt- och grundvatten.

Krav kommer att ställas på entreprenör under byggtiden så att erforderlig hantering, rening samt miljökontroll av utgående vatten från byggplatsen sker innan det släpps till recipient. Vidare ställs även krav på entreprenör kring hantering och provtagning av förorenade massor, hantering av beläggning med mera, så att ingen risk föreligger för spridning av föroreningar till grund- och ytvatten. Anmälan om vattenverksamhet och eventuellt samråd med eller omprövning av dikningsföretag kommer att genomföras vid behov.

Byggbuller och utsläpp till luft från arbetsmaskiner kan temporärt uppkomma under vissa faser av anläggningsarbetena. Det förutsätts dock att Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser följs, och inga mer betydande olägenheter till följd av byggbuller bedöms bli följden av vägplanen. Ingen risk bedöms heller finnas för att luftföroreningar från byggplatsen ska leda till att miljö kvalitetsnormer överskrids.

Preliminärt bedöms ingen temporär sänkning av grundvatten krävas i samband med anläggningsarbetena.

7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Enligt 10 § i miljöbedömningsförordningen (2017:966) ska, vid undersökning eller beslut om huruvida en verksamhet eller en åtgärd kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, hänsyn tas till verksamhetens eller åtgärdens utmärkande egenskaper, verksamhetens eller åtgärdens lokalisering, och de möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

7.1. Samlad bedömning

Trafikverket bedömer, med stöd av vägåtgärdernas egenskaper och deras miljöeffekter, att planerade åtgärder inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I bedömningen ingår föreslagna miljöåtgärder (kap 6), främst åtgärder för att minimera intrång på Brunnby kyrkogård och påverkan på naturvärden längs väg 1444 och Norra kustvägen.

7.2. Motivering

7.2.1. Vägåtgärdernas egenskaper

Planerade vägåtgärder, anläggning av gång- och cykelväg och tillhörande separationsformer (dike, räcke m m), är lokaliserade utmed befintlig väg och dess närområde. Samtliga utredda alternativ bedöms innebära en begränsad nybyggnation med kompletteringar av befintlig väg, utan några betydande ingrepp i befintlig väggropp. Mark för planerad gång- och cykelväg som ligger utanför befintligt vägområde kommer att tas i anspråk med vägrätt.

7.2.2. Miljöeffekten

De huvudsakliga miljöeffekterna som förväntas vid ett genomförande av planerade vägåtgärder är visst intrång i jordbruksmark, oberoende på val av alternativ, och påverkan på naturvärden, framförallt grova träd, som finns väster om Norra kustvägen, vid ett genomförande av alternativ A. Alternativ A, Stora vägen, kan även ha vissa negativa effekter på boendemiljö längs Stora vägen eftersom vägutrymmet är väldigt begränsat på både vägen östra och västra sida.

Med hänsyn till pågående alternativstudier samt planerade miljöåtgärder (kap 6), bedöms dock sammantaget att planerade vägåtgärder inte har en betydande miljöpåverkan.

8. Fortsatt arbete

8.1. Planläggning

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

Om Länsstyrelsen beslutar att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning till vägplanen upprättas, som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådskrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

8.2. Viktiga frågeställningar

I det fortsatta arbetet kommer fokus vara att projektet hittar en kostnadsmässigt och tekniskt genomförbar, trafiksäker lösning (se studerade alternativ i avsnitt 5.2), som medför ett så litet intrång som möjligt i kringliggande landskap, framförallt i natur- och kulturmiljön vid Brunby kyrkan och by. Övriga viktiga frågeställningar och fortsatta utredningar är:

- Arkeologisk utredning steg 2 genomförs när placering av gång- och cykelvägen är fastställd
- Utredning av markintrång, samråd med berörda fastighetsägare
- Samråd med övriga berörda parter
- Identifiering av ytterligare anmälningar och tillstånd

9. Källor

ArtDatabanken. (2019). Analysportalen. <https://www.artdatabanken.se/sok-art-och-miljodata/analysportalen/>

Klimatet i framtiden; <https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Klimat-och-luft/Klimat/Klimatet-i-framtiden/Effekter-i-Sverige/>

Länsstyrelsen i Skåne län (2019). Karttjänster och geodata. <https://www.lansstyrelsen.se/skane/tjanster/karttjanster-och-geodata.html>

Naturskyddsföreningen (2019) <https://skane.naturskyddsforeningen.se/hittaut/mellersta-skane/bosarps-jar>

Norconsult 2019. Väg 1144 och 1448 Nyhamnsläge - Arild, ny gång- och cykelväg- Naturvärdesinventering (arbetsmaterial).

Norconsult 2019. Trafikprognos.

Norconsult 2019. Sammanställning över de förutsättningar och standardval som utgör grund för projektet.

Norconsult 2019. Inledande landskapsanalys. Nyhamnsläge - Arild, Skåne län.

Norconsult 2019. Gestaltungsavsikter. Nyhamnsläge - Arild, Skåne län.

Norconsult 2019. Avvattningstekniska förutsättningar.

NVDB - Nationell vägdatabas. (2019). Trafikverket. Hämtad från <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>

SGU's Brunnsarkiv (för vattenbrunnar): <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-brunnar.html>

SGU:s Geokarta, <https://apps.sgu.se/geokartan>

Trafikverket 2016. Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar, En handledning. Version 1016.01. Publikationsnummer 2016:033.

Trafikverket 2014. Handbok för gestaltungsarbete och gestaltungsprogram i infrastrukturprojekt. Diarienummer: TRV 2014/78881. 2014-10-17

Trafikverket, 2018. Trafikuppräkningsstal för EVA och manuella beräkningar 2014-2040-2060 gäller fr.o.m. 2018-04-01

Trafikverket 2016. Effektsamband för transportsystemet, bygg om eller bygg nytt kapitel 3 trafikanalyser.

Trafikverket 2015. TRVK Vägars och gators utformning 2015:086.

Trafikverket 2015. TRVK Vägars och gators utformning 2015:087.

Vattenkartan VISS vatteninformationssystem Sverige; <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/>

Vatten och Klimat, Länsstyrelsen Skåne; <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/>

WSP 2016, Åtgärdsvalsstudie – Cykel, Nyhamnsläge – Brunnby – Arild, Höganäs kommun



Trafikverket, 211 18 Malmö. Besöksadress: Beringsgata 4.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se