TRAFIKVERKET

SAMRÅDSUNDERLAG – Väg 1248, Mörarp - Bjuv, ny gång- och cykelväg

Helsingborgs och Bjuvs kommun, Skåne Län

Vägplan, 2021-11-01

Trafikverket
Postadress: Trafikverket, Box 366, 201 23 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG – Väg 1248, Mörarp - Bjuv, ny gång- och cykelväg

Författare: Norconsult AB

Dokumentdatum: 2021-11-01
Ärendenummer: TRV 2021/61195

Uppdragsnummer: 169185

Kontaktperson: Denis Music

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

Innehåll

1. Sammanfattning ... 5
2. Inledning ... 6
2.1. Bakgrund, brist och syfte ... 6
2.2. Tidigare utredningar ... 7
2.3. Ändamål och projektmål ... 7
2.4. Planerade åtgärder ... 7
3. Avgränsningar ... 9
3.1. Utrednings- och influensområde ... 9
3.2. Aspekter som inte behandlas ... 10
3.3. Tid ... 10
3.4. Osäkerheter i underlag och bedömningar ... 10
4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet ... 11
4.1. Områdets allmänna karaktär ... 11
4.2. Målpunkter ... 12
4.3. Markanvändning och planförhållanden ... 12
4.4. Befintlig väg ... 16
4.5. Miljöförutsättningar ... 17
4.6. Byggnadstekniska förutsättningar ... 33
5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper ... 40
5.1. Lokalisering och omfattning ... 40
5.2. Vägutformning ... 40
5.3. Gestaltning ... 44
5.4. Avvattning ... 44
5.5. Utredda alternativ ... 44
6. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper ... 46
6.1. Landskapsbild ... 46
6.2. Naturmiljö ... 46
6.3. Kulturmiljö ... 47
6.4. Geoteknik och hydrogeologi ... 47
6.5. Vattenförhållanden och miljökvalitetsnormer för vatten ... 47
6.6. Rekreation och friluftsliv ... 48
6.7. Barriäreffekter ... 48
6.8. Klimatpåverkan och översvämningsrisk ... 48

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

6.9. Boende och människors hälsa ... 48
6.10. Hushållning med mark och vatten ... 48
6.11. Rivningsarbeten och hantering av avfall och restprodukter ... 49
7. Miljöåtgärder ... 49
7.1. Planläggningsprocess ... 49
7.2. Byggskede ... 50
8. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan ... 52
8.1. Samlad bedömning ... 52
9. Fortsatt arbete ... 53
9.1. Planläggning ... 53
9.2. Viktiga frågeställningar ... 53
10. Referenslista ... 54

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

1. Sammanfattning

Denna handling utgör samrådsunderlag för vägplan avseende byggnation av en gång- och cykelväg utmed Bjuvsleden, väg 1248, mellan Mörarp och Bjuv.

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 projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

I nuläget saknas gång- och cykelväg längs större delen av väg 1248 som förbinder orterna Mörarp och Bjuv. Trafiksäkerheten är låg för cykling i blandtrafik längs landsvägen på grund av höga hastigheter och relativt stora trafikflöden. Därför planerar Trafikverket att anlägga en gång- och cykelväg mellan orterna, med syftet att öka trafiksäkerheten och komforten för oskyddade trafikanter.

Vägåtgärden omfattar anläggandet av en ca 3,5 km lång, huvudsakligen separerad och dubbelriktad, gång- och cykelväg mellan Mörarp och Bjuv. I åtgärden ingår även att ordna en planskild passage över eller under väg 110 i norr.

Landskapskaraktären i området är låglänt odlingslandskap med inslag av urban infrastruktur i Bjuv och Mörarp. Högresta kraftledningarna och tågets spårområde påverkar det annars öppna landskapet med vida vyer.

De förväntade miljöeffekterna vid ett genomförande av planerade vägåtgärder innebär att enstaka träd kan behöva fällas och grundvattensänkning kan behövas vid anläggning av planskild passage vid cirkulationsplatsen. Dessutom kan en viss påverkan på öppna diken och dammen söder om cirkulationsplatsen främst i form av grumling under byggskedet förekomma vilket undviks i möjligaste mån genom skyddsåtgärder. Ingen större påverkan på kulturmiljön bedöms orsakas av åtgärderna. En arkeologisk utredning bör genomföras för att utreda eventuell förekomst av arkeologiska spår under mark och en avgränsande förundersökning kommer genomföras för att undersöka utbredningen och statusen av Mörarps bytomt (L1988:5081).

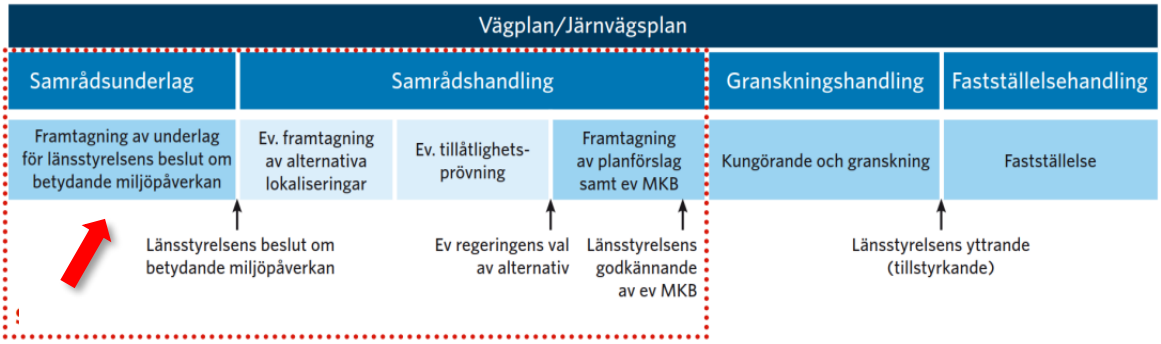
Vidare innebär planerade åtgärder ett visst markintrång och ianspråktagande av jordbruksmark.

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.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

2. Inledning

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en *vägplan*, se Figur 1.



Figur 1. Trafikverkets planläggningsprocess. Röd pil visar pågående skede.

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

Förutsatt att Länsstyrelsen beslutar att vägplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, vilket Trafikverket preliminärt bedömer som sannolikt (se kapitel 8), behöver ingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas för denna. Enligt väglagen, 16 a §, ska likväl planens förutsebara påverkan på miljön redovisas i en miljöbeskrivning.

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*.

2.1. Bakgrund, brist och syfte

Trafikverket har tillsammans med Region Skåne och ett flertal skånska kommuner ingått i ett samarbete som har tagit fram en regional cykelvägsplan för perioden 2018–2029 vilken syftar till att göra Skåne till en cykelregion.

I Mörarp finns befintlig cykelinfrastruktur på delar av Bjuvsleden, väg 1248. Västra delen av Mörarps samhälle korsas även av en cykelväg som ansluter till väg 1248 strax norr om samhället, vid korsningen mellan Norra Bokhagsvägen/väg 1248. Cykelvägen följer därefter väg 1248 fram till Benarpsvägen. Cykelinfrastrukturen är inte sammanhängande och förbindelse mellan orterna Mörarp och Bjuv saknas. Befintliga gång- och cykelvägar inom Mörarp har låg standard avseende trafiksäkerhet och trygghet. Trafiksäkerheten är låg med cykling i blandtrafik längs Bjuvsleden, som mest är hastighetsbegränsningen 70 km/h utanför bebyggelse. Hastighetsbegränsningen och trafikflödet på Bjuvsleden gör att vägen inte lever upp till Trafikverkets krav på vägar där det är lämpligt att cykla i blandtrafik. Komforten är dålig med hänsyn till cyklisternas utrymme på större delar av vägen och bitvis är även sikten dålig i det delvis kuperade backlandskapet.

Slutligen saknas korsningsmöjligheter för oskyddade trafikanter vid cirkulationsplats mellan väg 101/väg 1248 i Bjuv.

Med syftet att öka trafiksäkerheten och komforten för oskyddade trafikanter planerar därav Trafikverket att anlägga en ca 3,5 km lång gång- och cykelväg mellan orterna Mörarp och Bjuv.

Eventuella passager kommer placeras så att god trafiksäkerhet uppnås.

2.2. Tidigare utredningar

Trafikverkets beslut att upprätta en vägplan, för anläggning av en gång- och cykelväg längs Bjuvsleden, har föregåtts av tidigare utredningar. Lösningar som har utretts, rekommenderats eller beslutats i detta material är inte slutliga och därför öppna för omvärdering. De viktigaste utredningarna listas nedan:

- Åtgärdsvalsstudie ÅVS för gång- och cykelväg, Mörarp-Bjuv, Helsingborgs kommun och Bjuvs kommun (Trafikverket, 2016)
- Åtgärdsvalsstudie för cykelvägsplan för Skåne 2018–2029 (Region Skåne, 2018a)
- Cykelvägsplanen för Skåne 2018–2029 (Region Skåne, 2018b)

I de aktuella åtgärdsvalsstudierna (ÅVS) för Helsingborgs och Bjuvs kommun (Trafikverket, 2016) har sträckan mellan Mörarp-Bjuv pekats ut som viktigt stråk för arbets- och skolpendling samt rekreation. I nuläget anses det otryggt att cykla utmed sträckan.

2.3. Ändamål och projektmål

Ändamålet av projektet är att förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister på sträckan mellan Mörarp och Bjuv. Kopplingar till målpunkter längs med sträckan ska göras.

Projektets mål är att

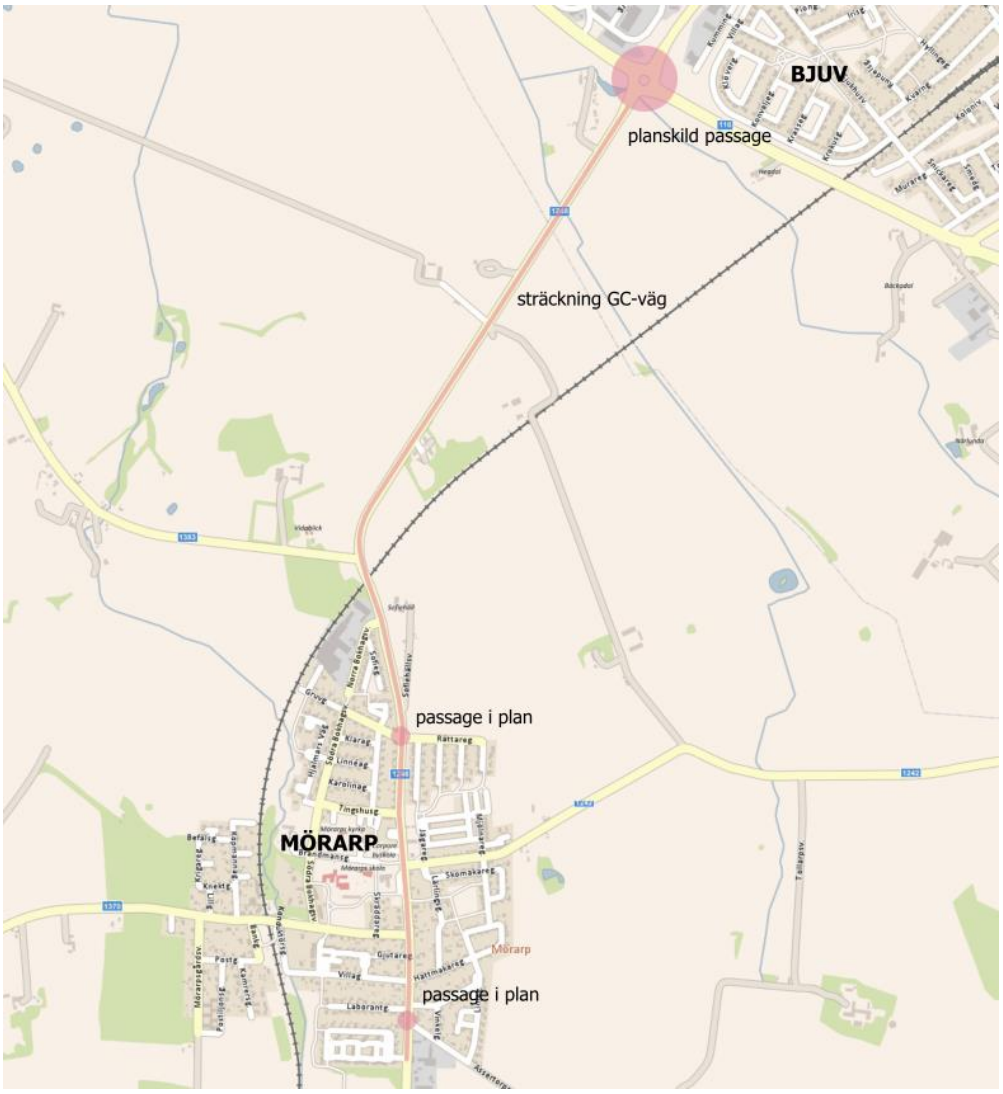
- möjliggöra för gång- och cykeltrafikanter att på ett trafiksäkert sätt ta sig mellan Mörarp och Bjuv
- befintlig gång- och cykelväg i Mörarps tätort kompletteras
- cyklandet ska främjas till och från idrottsaktiviteter för barnen i Mörarp genom att bygga en gång- och cykelväg längs Benarpsvägen, till fotbollsplanerna i norra Mörarp
- öka tillgängligheten till gång- och cykelvägen genom att bygga passager för gång och cykel över Bjuvsleden i Mörarp.

2.4. Planerade åtgärder

Projektet innebär att en ny gång- och cykelväg ska anläggas mellan Mörarp och Bjuv längs med Bjuvsleden. Gång- och cykelvägen ska anläggas med start i Mörarp vid Godsägaregatan och med mål vid cirkulationsplatsen mellan väg 110/väg 1248 i Bjuv.

Projektet innebär även anläggandet av en planskild passage under väg 110, anpassning och anläggning av gång- och cykelväg till fotbollsplanen på Benarpsvägen i Mörarp samt anläggning av två passager i plan för gående och cyklister över Bjuvsleden. Passagerna i plan planeras att anläggas vid korsningarna Bjuvsleden/Gruvgatan/Rättaregatan och Bjuvsleden/Assertorpsvägen. Start- och slutpunkt av den planerade gång- och cykelvägen framgår av Figur 2.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0



Figur 2. Planerad vägåtgärd; anläggning av en ca 3,5 km lång gång- och cykelväg (orange linje) samt planskild passage och passager i plan (orangea punkter).

3. Avgränsningar

3.1. Utrednings- och influensområde

En inledande analys pågår av förutsättningar och miljöns känslighet inom området som berörs av den planerad gång- och cykelväg. Arbetet syftar till att identifiera förhållanden och värden till vilka hänsyn bör tas i det fortsatta vägplanearbetet och som kan komma att påverka gång- och cykelvägens placering, utformning och genomförande.

Utrednings- och influensområdet är det område som kan beröras av projektet. Ungefärligt utredningsområde för vägplanen framgår av Figur 3 nedan. Sträckan utgör från start till slutpunkt cirka 3,5 km.

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, såsom kulturmiljöaspekter, är influensområdet begränsat till vägens omedelbara närområde, medan influensområdet för andra aspekter, såsom landskapsbild, naturmiljö och buller kan sträcka sig utanför utredningsområdet.

Eventuell påverkan på avvattningsområdet inom utredningsområdet ger indirekt påverkan och sträcker sig öster/väster om utredningsområdet. Beskrivning av området och dess förutsättningar är inriktad på de aspekter som bedöms kunna påverkas av projektet och som har betydelse för den fortsatta planläggningen, se kapitel 4 ”Förutsättning i utrednings- och influensområdet”.

Figur 3. Ungefärlig avgränsning av utredningsområdet visas i rött.

3.2. Aspekter som inte behandlas

Beskrivningar i kapitel 4 av förutsättningar och värden i utrednings- och influensområde 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 som därmed inte förändrar trafikflöden eller bullerbilden, behandlas inte aspekten buller för boende eller miljökvalitetsnormer för trafikbuller och utomhusluft.

3.3. Tid

Trafikverket kommer att hålla samrådsmöte med berörda och allmänheten på plats under våren 2022. En slutversion av vägplanen, för fastställelse, planeras vara klar under 2023. Fastställelsetiden beräknas uppgå till cirka sex månader. Byggstart för projektet är preliminärt planerad till år 2024.

3.4. Osäkerheter i underlag och bedömningar

Bedömningar av miljöeffekter och omgivningspåverkan i föreliggande samrådsunderlag baseras på hittills inhämtad kunskap och data.

Ett flertal utredningar kommer att tas fram i den fortsatta planläggningen och kan komma att påverka placering och utformning av gång- och cykelvägen. Planerade och pågående utredningar listas nedan:

- Geotekniska och hydrogeologiska undersökningar.
- Markmiljöundersökningar (föroreningar i mark och vägdiken).
- Vägtekniska undersökningar
- Dikes- och brunnsinventering.
- Arkeologisk utredning samt avgränsande förundersökning av bytomten i Mörarp (se avsnitt 4.5.2).

Generellt bedöms att befintligt underlag och inventeringarna som genomfördes i detta skede av vägplanarbete erhållit tillräcklig information för att möjliggöra välgrundade och tillförlitliga värdebedömningar av en eventuell betydande miljöpåverkan.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1. Områdets allmänna karaktär

Området ligger i det låglänta odlingslandskapet i gränsen mellan Bjuv-/Helsingborgslättens och Ängelholmslätten. Mörarps och Bjuvs urbana infrastruktur samt de högresta kraftledningarna och tåget påverkar det annars öppna landskapet med vida vyer, se Figur 4.

Figur 4. Vy i riktning Bjuv med utsikt över det öppna odlingslandskapet. Foto: Norconsult.

Från söder passerar gång- och cykelvägssträckan Mörarp med urban, spridd karaktär av bostäder och varierade verksamheter, se Figur 5. Nordöst om korsningen Gruvgatan/Rättaregatan/Bjuvsleden tar det öppna odlingslandskapet vid. Vägens sträckning höjer sig över järnvägen och mot idrottsplatsen vilket medför långa utblickar över odlingslandskapet. Kraftledningarna blir tydliga utropstecken i landskapet. Vägen och det omgivande landskapet sänker sig mot Bjuv och den resterande sträckan är flack. Utblickarna över landskapet begränsas till viss del av partier med vegetation. Sträckan passerar under och utmed kraftledningar med en kraftledningsstation på östra sidan som till stor del påverkar upplevelsen av den resterande sträckan mot cirkulationsplatsen vid Bjuv.

Figur 5. Gång- och cykelvägens sträckning genom Mörarp med varierande bebyggelse av bostäder och verksamheter. Foto: Norconsult.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

4.2. Målpunkter

Målpunkter som kommer att nås via den nya gång- och cykelvägen är bland annat enskilda fastigheter utefter sträckan i Mörarp både på östra och västra sidan av vägen. Dessa nås både via direkta infarter och via anslutande mindre vägar.

Mörhögsvägen är viktig för cykelturism då den leder till Söderåsens nationalpark. Andra målpunkter i Mörarp är tågstation, skola, livsmedelsbutik och idrottsplats. I Bjuv finns en mängd olika målpunkter så som vård, skola, arbetsplatser, idrottsanläggningar och handel, se Figur 6.

Figur 6. Målpunkter utmed väg 1248 i Mörarp och inne i Bjuv markerade i lila. Kartfigur: Norconsult.

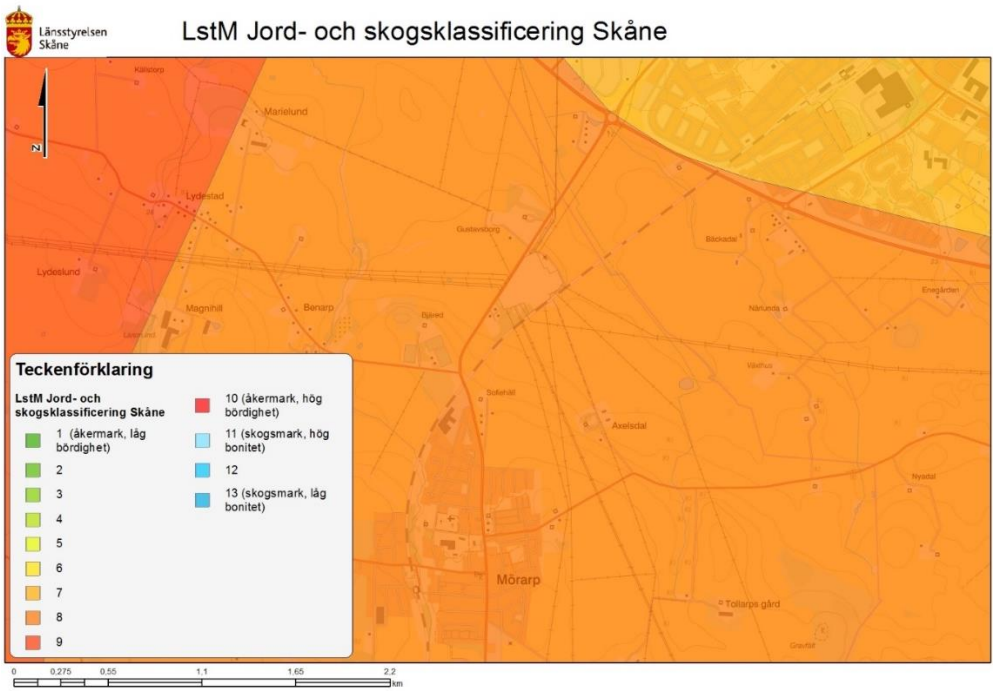
4.3. Markanvändning och planförhållanden

Enligt miljöbalkens 3 kap, om grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden, innebär god hushållning 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”.

Vidare är jord- och skogsbruk av nationell betydelse, men får tas i anspråk enligt om åtgärden tillgodoser väsentliga samhällsintressen, enligt 4 §:
”Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk”.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

Huvudsaklig markanvändning inom utredningsområdet är öppen jordbruksmark. Utredningsområdet innefattar även ett fåtal enskilda bostadsfastigheter. Enligt länsstyrelsens Jord- och skogsklassificering Skåne är nästan hela jordbruksmarken inom inventeringsområdet klassificerat som klass 8 (Figur 7).

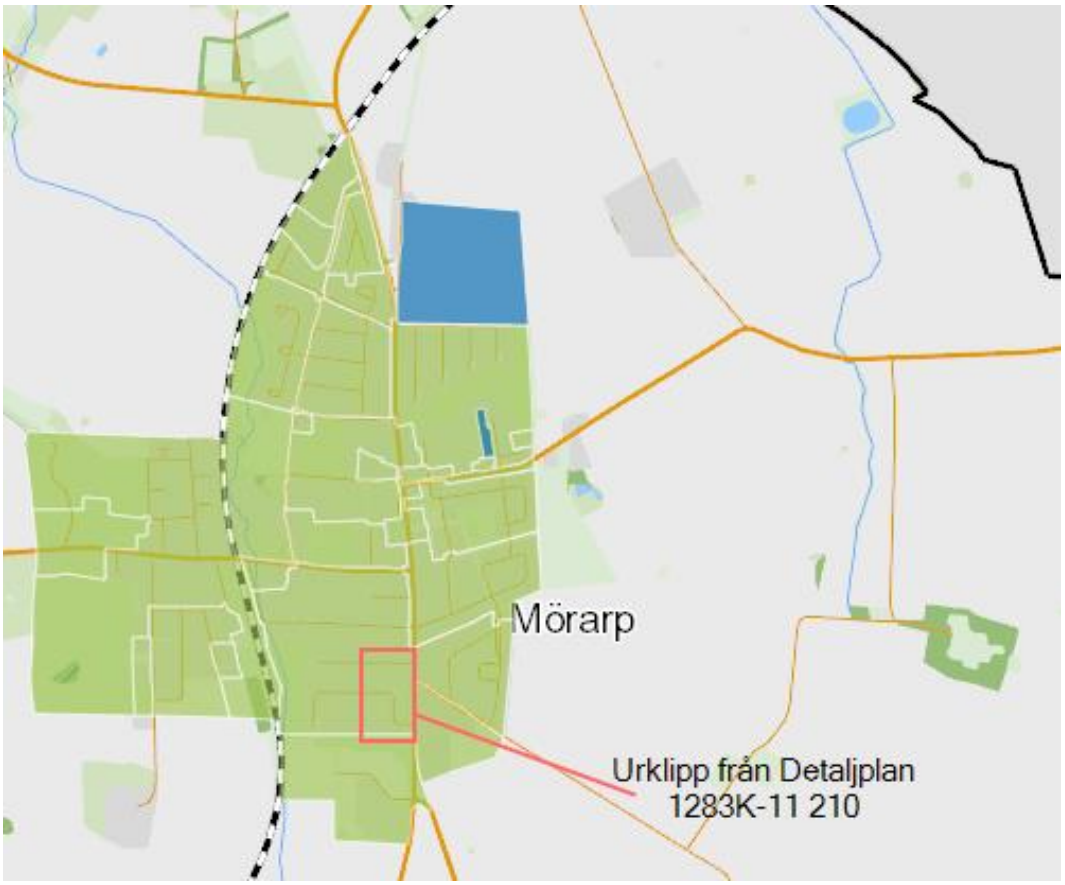


Figur 7. Kartan visar jord- och skogsklassificeringen enligt Länsstyrelsen Skåne. Nästan hela sträckan ligger på åkermark som tillhör klass 8. Källa: Länsstyrelsen i Skåne Län, Karttjänster och geodata.

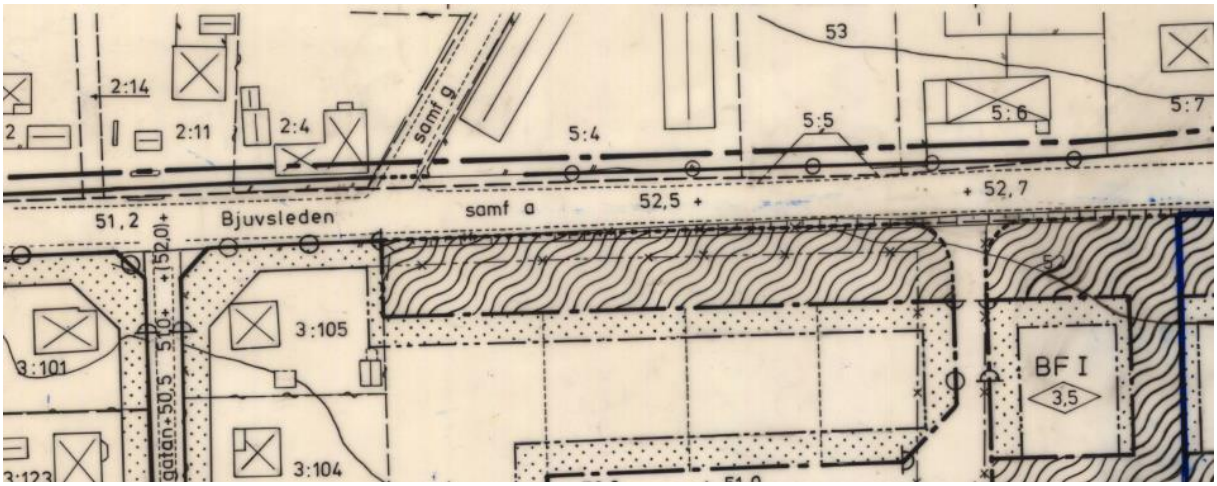
Helsingborgs kommun har i Översiktsplan 2021 tagit upp aktuell sträcka, befintlig och ny infrastruktur, mellan Mörarp och Bjuv som regionalt viktigt cykelstråk. Stråket är markerat som brun heldragen (befintlig infra) och brun streckad (ny infra) linje i Figur 8.

Figur 8. Urklipp från Helsingsborgs kommuns Översiktiplan, (Helsingborgs stad, 2021)

Inom Mörarp ingår befintligt vägområde i ett flertal detaljplaner. Längs större delen av sträckan utökas inte vägområdet och berör således inte detaljplanerna i någon större utsträckning än vad dagens vägområde gör. Längst i söder där gång- och cykelvägen planeras ansluta mot Godsägaregatan finns detaljplan 1283K-11 210, Del av Mörarps samhälle, antagen 1978 och ändrad 1980. Aktuell mark är planerad för park eller plantering enligt detaljplanen. Se Figur 9 och Figur 10.

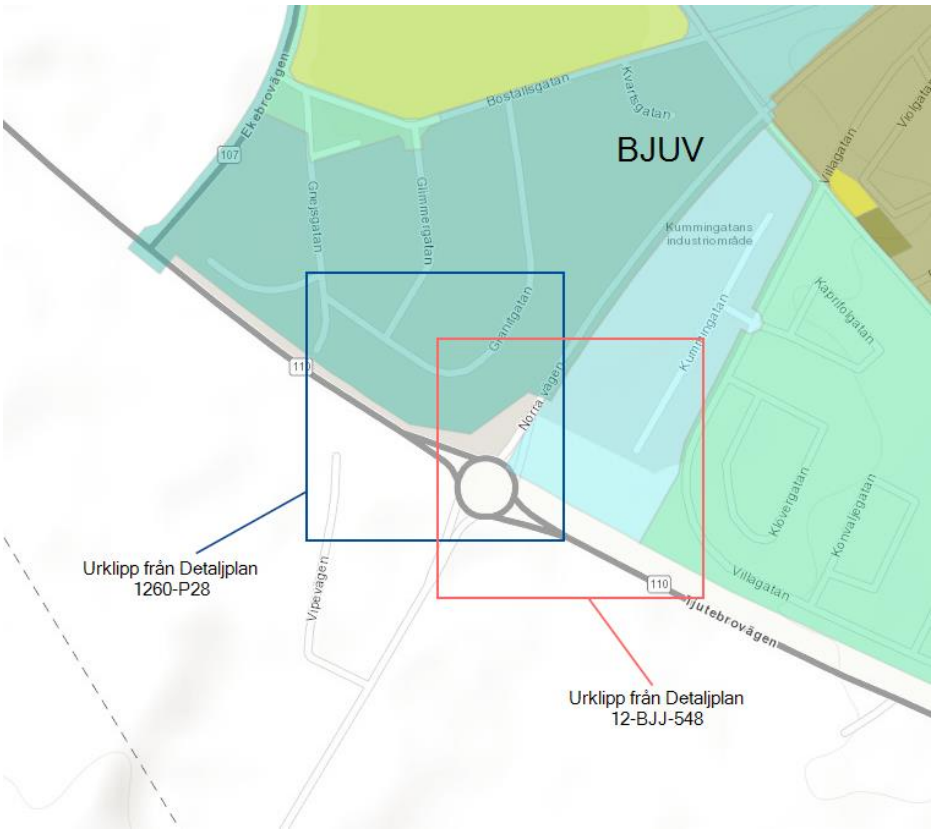


Figur 9. Översikt över detaljplaner i Mörarp, Helsingborgs kommun och det urklipp som visas nedan.



Figur 10. Urklipp från Detaljplan 1283K-11 210.

Inom Bjuv finns två gällande detaljplaner längst i norr där gång- och cykelväg planeras ansluta mot befintlig mark. På västra sidan cirkulationen finns detaljplan 1260-P28 (se Figur 12), där aktuell mark är planerad som park, handel, kontor och småindustri (mark som ej får bebyggas). På östra sidan cirkulationen finns detaljplan 12-BJJ-548, Bjuvstorp 5:24 med flera (se Figur 13), antagen år 1978. Mark som kan beröras är planerad för park eller plantering, samt område för småindustri (mark som ej får bebyggas). Figur 11 visar en översikt över urklippen på detaljplanerna belägna i Bjuvs kommun.



Figur 11. Översikt över några detaljplaner i Bjuv, Bjuvs Kommun och de urklipp som visas nedan.

Figur 12. DP 1260-P28, mark som kan beröras är planlagd som park samt handel, kontor och småindustri.

Figur 13. DP 12-BJJ-548, mark som kan beröras är planlagd som park eller plantering samt område för småindustri.

4.4. Befintlig väg

Väg 1248 är en länsväg som går från Landskrona i söder till Bjuv i norr. På studerad sträcka är vägen en tvåfältsväg som sträcker sig från Mörarp tätort och vidare norrut, omväxlande på bank och i skärning, genom åkerlandskap. Vägen är inte utpekad som en del av det funktionellt prioriterade vägnätet för vare sig person- eller godstransporter.

I Mörarp är väg 1248 hastighetsbegränsad till 40 km/h. Norr om samhället fram till bron över järnvägen är vägen hastighetsbegränsad till 60 km/h. Från järnvägen och vidare norrut fram till anslutning mot väg 110 är hastighetsbegränsningen 70 km/h.

Senaste trafikmätningen på väg 1248 utfördes 2016 och två mätpunkter placerades ut. Första mätpunkten, placerad i Mörarp strax söder om korsningen Mörshögsvägen, visade en årsdygnstrafik på 4020 fordon/dygn och andel tung trafik på 7,7 %. Den andra mätpunkten, placerad söder om cirkulationsplatsen mellan väg 110/väg 1248, hade en årsdygnstrafik på 3600 fordon/dygn och andel tung trafik på 8,3%.

Väg 110 är en länsväg som går från Saxtorp i söder till Hyllinge i norr. Inom det studerade utredningsområdet korsar väg 110 väg 1248 i en enfältig cirkulationsplats.

Väg 110 är till största del hastighetsbegränsad till 90 km/h, genom cirkulationsplatsen mellan väg 1248 är vägen däremot hastighetsbegränsad till 70 km/h.

Mellan Mörarp och Bjuv trafikeras väg 1248 av busslinje 251. Denna linje går mellan Helsingborg och Billesholm och går endast nattetid. Ingen busslinje trafikerar väg 110 i närheten av utredningsområdet.

Både Mörarp och Bjuv trafikeras av pågatåg som går mellan Helsingborg och Kristianstad via Hässleholm.

Genom Mörarp, mellan Laborantgatan till Mörshögsvägen finns kombinerad gång- och cykelbana på vägens västra sida. Bitvis finns även cykelfält på vägens östra sida. Från Norra Bokhagsvägen, via bron

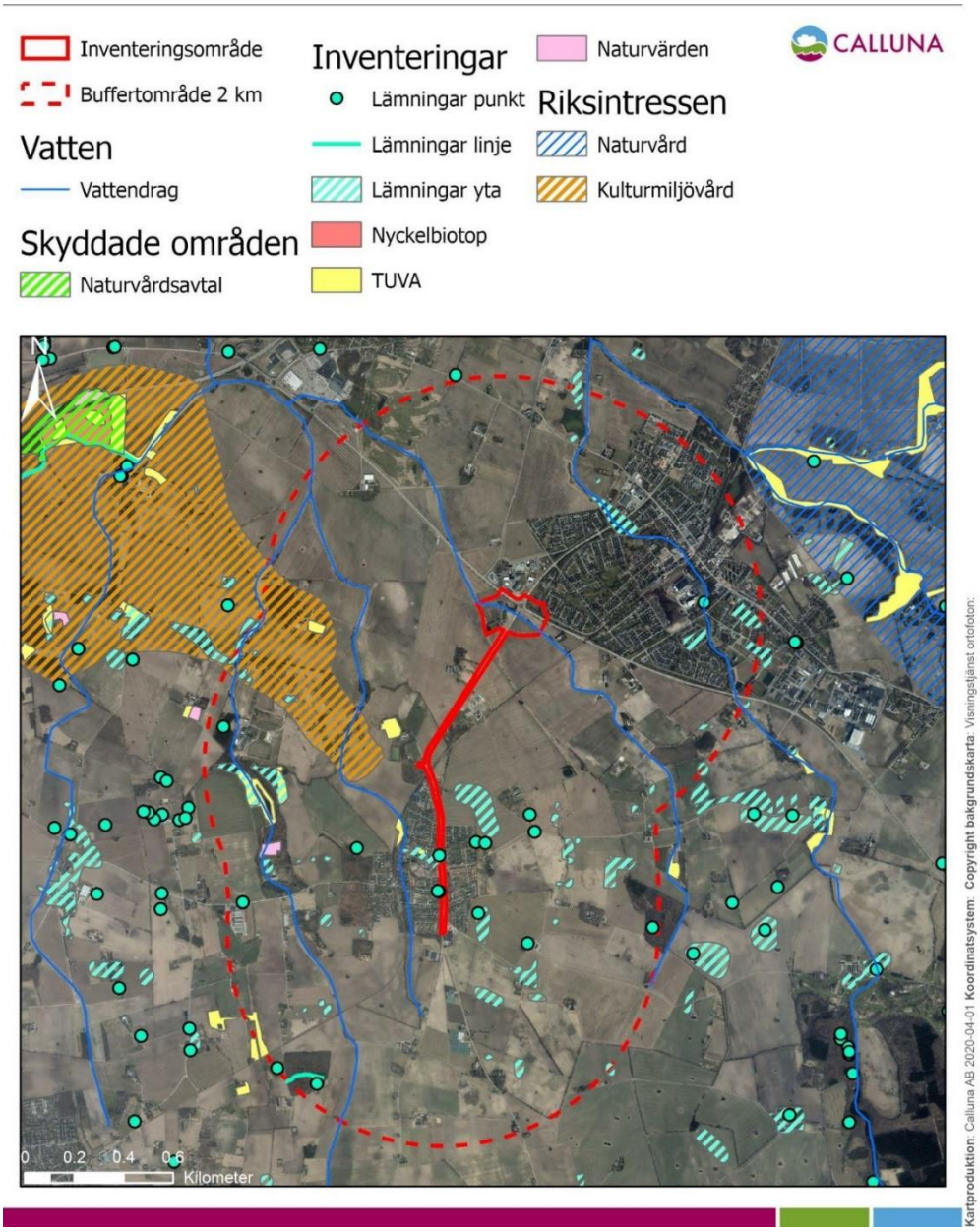
TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

över järnvägen och vidare norrut fram till Benarpsvägen finns en gång- och cykelväg på vägens västra sida. Från Benarpsvägen och vidare norrut upp till cirkulationsplatsen är fotgängare och cyklister hänvisade till blandtrafik.

4.5. Miljöförutsättningar

4.5.1. Naturmiljö

En översiktlig bild över natur- och kulturvärden kring det aktuella området visas i Figur 14. Figuren har tagits fram av Calluna AB (Mattsson et al., 2020) och ingår i naturvärdesinventeringen som har tagits fram för det aktuella vägprojektet (se kap. 4.5.1.3).



Figur 14. Natur- samt kulturvärden inom ett 2 km buffertområde kring den aktuella sträckan. Källa: Naturvärdesinventering, Mattson et al., 2020).

Den aktuella sträckan av vägen omges av tätortsbebyggelse och åkerdominerad jordbruksmark.

I Mörarp karakteriseras vägsträckan huvudsakligen av småhusbebyggelse med trädgårdar. Några mindre alléer förekommer och parkmiljöer som ansluter till vägen, se Figur 15. En del av träden påvisar håligheter och är därför viktiga för hålhäckande fåglar och vedlevande insekter.

Figur 15. Bilden visar exempel på trädmiljöer i anslutning till väg 1248, på östra sidan vägen, i centrala Mörarp. Bilden är tagen strax norr om korsningen mellan väg 1248 och Mörhögsvägen. Bild: Norconsult AB.

Vägsträckan norr om Mörarp tätort, fram till cirkulationsplatsen i Bjuv, omges huvudsakligen av jordbruksmark (Figur 16) och utgörs av konventionellt brukade åkrar med stora enheter och få småbiotoper. Längs denna sträcka förekommer två allér och ett buskbevuxen stengärde på västra sidan vägen. Merparten av vägens vägrenar är artfattiga förutom en klippt gräsyta i anslutning till bron över järnvägen och en örtrik slänt.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

Figur 16. Drönarbild tagen från norra delen av Mörarps samhälle, mot norr. Merparten av den aktuella sträckan och omgivningen visas. I övre, högra delen av bilden syns cirkulationsplatsen. Bild: Kula AB.

I norra delen av området, strax söder om väg 110 finns ett dike som korsars av Bjuvsleden, strax sydväst om cirkulationsplatsen finns en grävd damm.

De största naturvärdena kring den aktuella sträckan utgörs av trädmiljöer och småvatten i anslutning till jordbruksmark. Naturvärdena beskrivs i detalj under kap. 4.5.1.3.

4.5.1.1. Riksintressen och områdesskydd

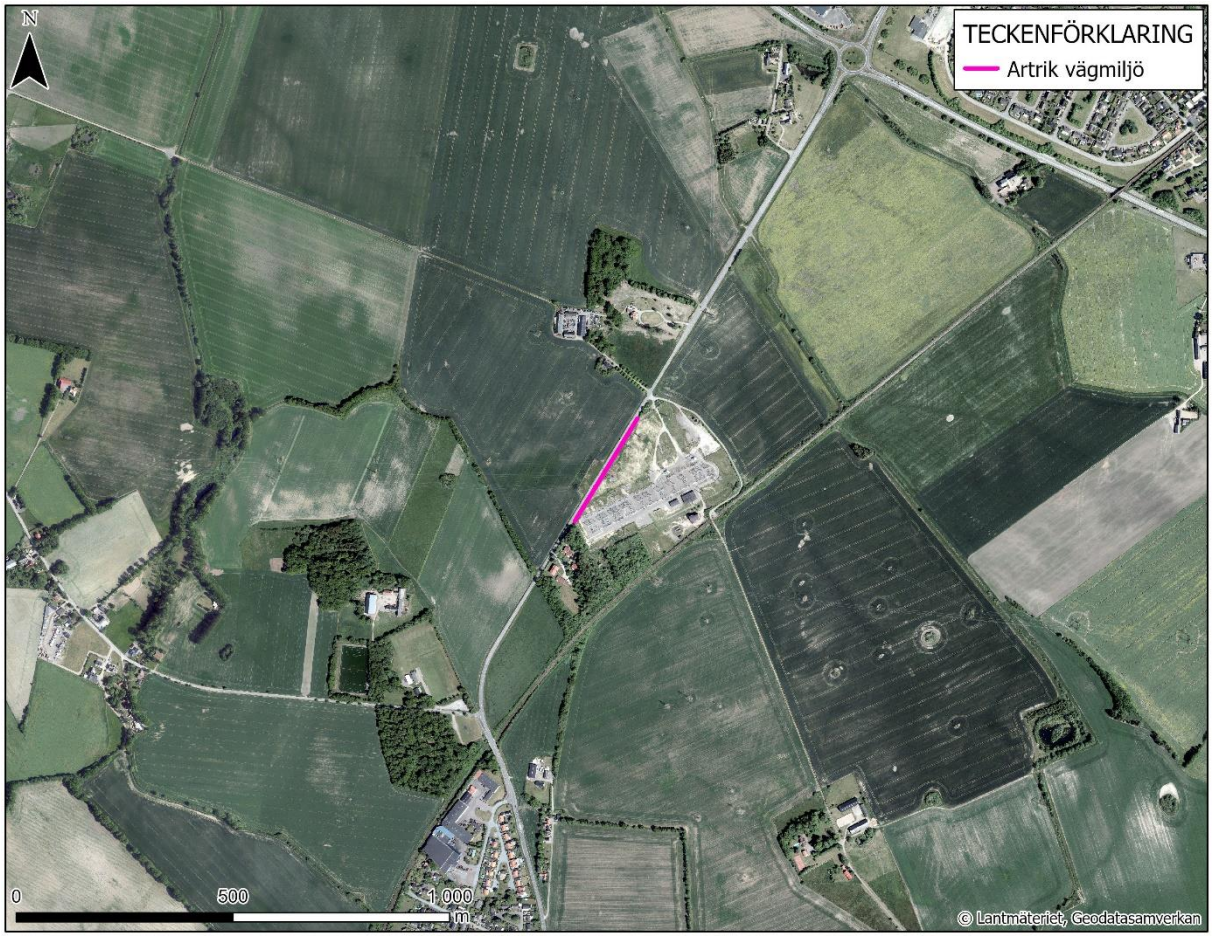
Det aktuella området ligger inte inom något riksintresseområde och det förekommer ingen skyddad natur enligt 7 kap miljöbalken.

4.5.1.2. Tidigare dokumenterade värden

I rapportdatabasen Artportalen visas flera artfynd dess omgivningar i det aktuella området och (ArtDatabanken, 2021). Många av fynden rör fåglar. Till de rödlistade fåglar som kan antas vara bofasta i landskapet hör rapphöna och stare. De rapporterade rödlistade kärlväxterna i det aktuella områdets närmaste omgivningar är skogsklocka (NT, nära hotad) och åkerrödtoppa (NT, nära hotad). Med avseende på fridlysta arten rapporteras vanlig groda i dammen sydväst om cirkulationsplatsen i Bjuv.

En 280 m lång sträcka på östra sidan Bjuvsleden vid transformatorstationen är registrerad som ”artrik vägmiljö” på Trafikverkets Miljöwebb Landskap (Figur 17).

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0



Figur 17. Ungefärlig sträckning av den "artrika vägmiljön" enligt Trafikverkets Miljöwebb Landskap.

4.5.1.3. Naturvärdesinventering

En naturvärdesinventering har utförts under våren 2020 av miljökonsultföretaget Calluna AB (Mattsson et al., 2020). Inventeringen har genomförts enligt svensk standard för naturvärdesinventering (SS199000:2014) på fältnivå med detaljeringsgraden detalj och med följande tillägg:

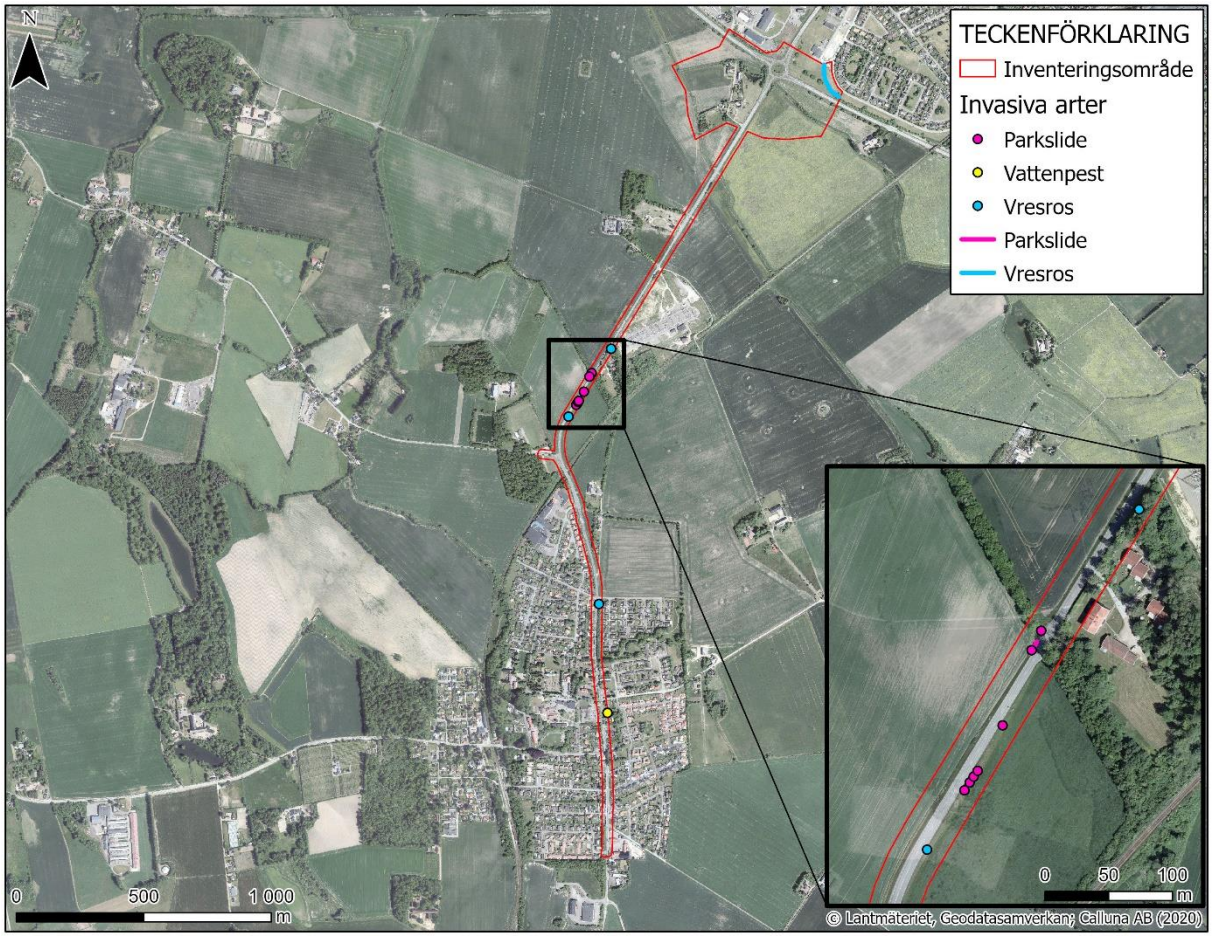
- Naturvärdesklass 4
- Generellt biotopskydd
- Värdeelement
- Detaljerad redovisning av artförekomst
- Fördjupad artinventering (grod- och kräldjur samt invasiva arter)

Inventeringsområdet (cirka 32 hektar) omfattar 15 m på vardera sida av Bjuvsleden, samt en del av Benarpsvägen fram till idrottsplatsen, förutom närmast Bjuv i norr där ett bredare område på cirka 350 m har undersökts, se Figur 19. En förstudie genomfördes mellan 30 mars och 1 april 2021, fältstudie utfördes 15 april och 9 juni 2020. Fördjupad inventering av grod- och kräldjur, samt naturvärdesbedömning av limniska miljöer, utfördes 2 april och 7 maj 2020.

Områden med naturvärden har, i enlighet med standarden, klassificerats i en tre-gradig skala: Naturvärdesklass 1 – högsta naturvärde, Naturvärdesklass 2 – högt naturvärde samt Naturvärdesklass 3 – påtagligt naturvärde. Enligt tillägget "Naturvärdesklass 4" har även objekt som uppvisar visst naturvärde (klass 4) avgränsats och kartlagts tillsammans med övriga naturvärden.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

De främsta naturvärdena är kopplade till områdets småvatten i anslutning till jordbruksmark samt grova träd och hålträd. De invasiva arterna parkslide och vresros har noterats längs vägkanter strax söder om transformatorstationen. Vresros förekommer även nordöst om cirkulationsplatsen och vattenpest har noterats i en damm i Mörarp, se naturvärdesobjekt 5 i tabell 1 (Figur 18). Vägslänten med naturvärden av störst betydelse ligger i anslutning till järnvägsbron, på västra sidan om vägen.



Figur 18. Förekomst av invasiva arter längs den aktuella sträckan inom inventeringsområdet enligt genomförd naturvärdesinventering.

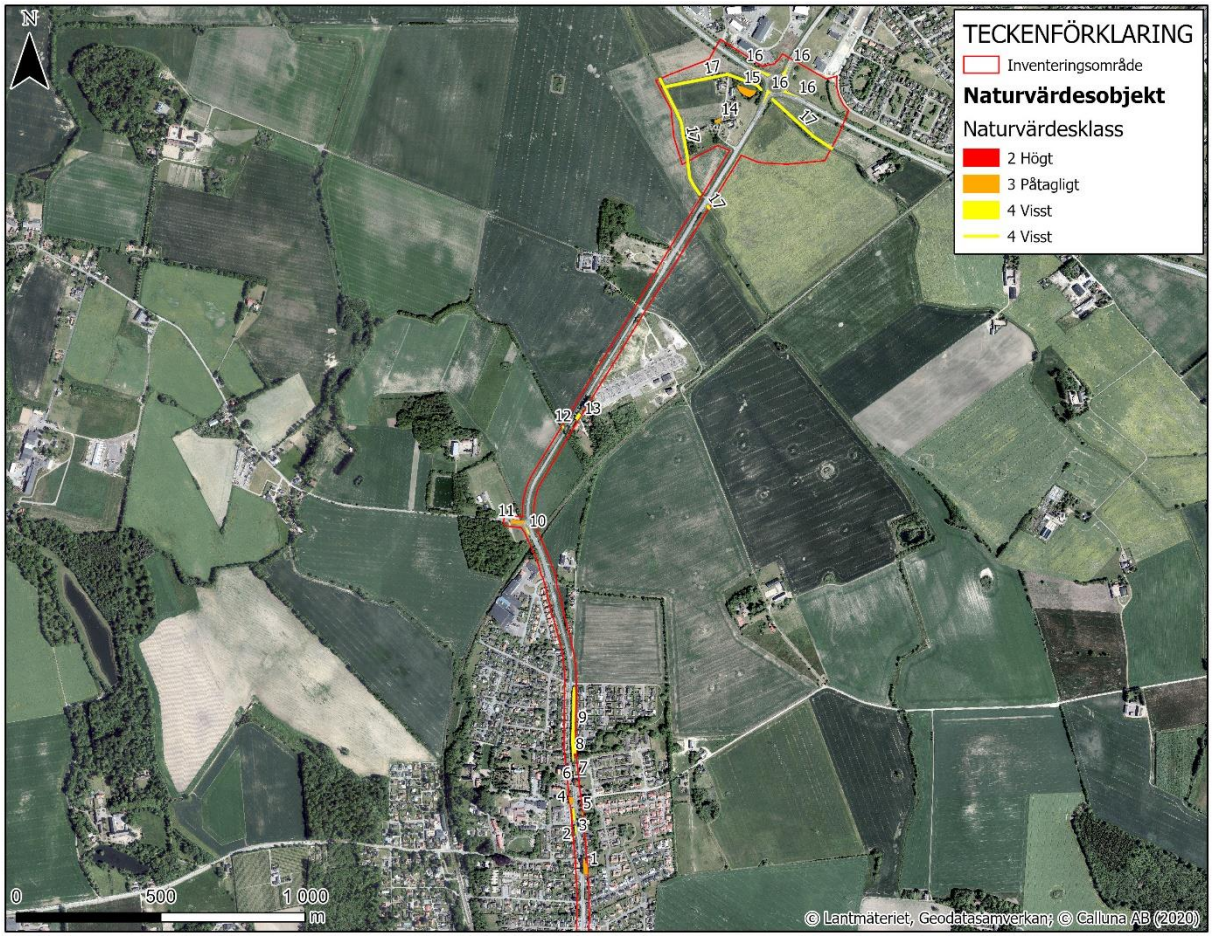
Sjutton naturvärdesobjekt har identifierats och avgränsats vid fältinventeringen, se översikt i Figur 19. I tabell 1 beskrivs naturvärdesobjekt inom inventeringsområdet. Biotopskyddade objekt enligt 7 kap. 11 § Miljöbalken redovisas i tabell 2. De naturvärden som identifierats i området utgörs av trädmiljöer (alléer samt parker och trädgårdar), småvatten och vägrenar med örtrik torrmarksflora. De högsta naturvärdena (högt naturvärde klass 2) utgörs av några trädmiljöer inne i Mörarp (se Figur 19). Dikena samt dammen i norra delen av området (se Figur 20) utgör särskilt värdefulla element som är biotopskyddade enligt 7 kap. 11 § Miljöbalken. Dessutom förekommer den fridlysta arten vanlig groda i dammen.

De flesta objekt som har identifierats ligger i direkt anslutning till eller strax intill Bjuvsleden (se Figur 19).

Tabell 1. Beskrivningar av naturvärdesobjekt samt deras naturvärdesklass.

Objektnummer	Figurnummer	Kort beskrivning	Naturvärdesklass
1	19	Trädgårdar med väl uppvuxna lövträd	3 - påtagligt
2	19	Allé (hästkastanjer)	4 - visst
3	19	Tvåradig allé (hästkastanjer)	4 - visst
4	19	Parkmark med hästkastanjer	3 - påtagligt
5	19	Mindre damm i parkmark. Vattenpest förekommer.	3 - påtagligt
6	19	Allé (grova lönnar med håligheter)	2 - högt
7	19	Oxlar i allé	4 - visst
8	19	Parkstråk med grova bokar och några vårtbjörkar	2 - högt
9	19	Stråk med smärre träd och buskage längs väg	4 - visst
10	19	Klippt gräsmark med artrik flora	4 - visst
11	19	Allé (oxlar med håligheter)	3 - påtagligt
12	19	Trädbevuxet bryn längs stengärde i jordbrukslandskap	4 - visst
13	19	Hästkastanjer med håligheter	4 - visst
14	19 - 20	Trädgård med grova väl uppvuxna lövträd	3 - påtagligt
15	19 - 20	Grävd damm i jordbrukslandskapet. Krusnate, vanlig groda och gädda förekommer.	3 - påtagligt
16	19 - 20	Kortklippta refuger med örtrik flora	4 - visst
17	19 - 20	Öppna diken i åkermark	4 - visst

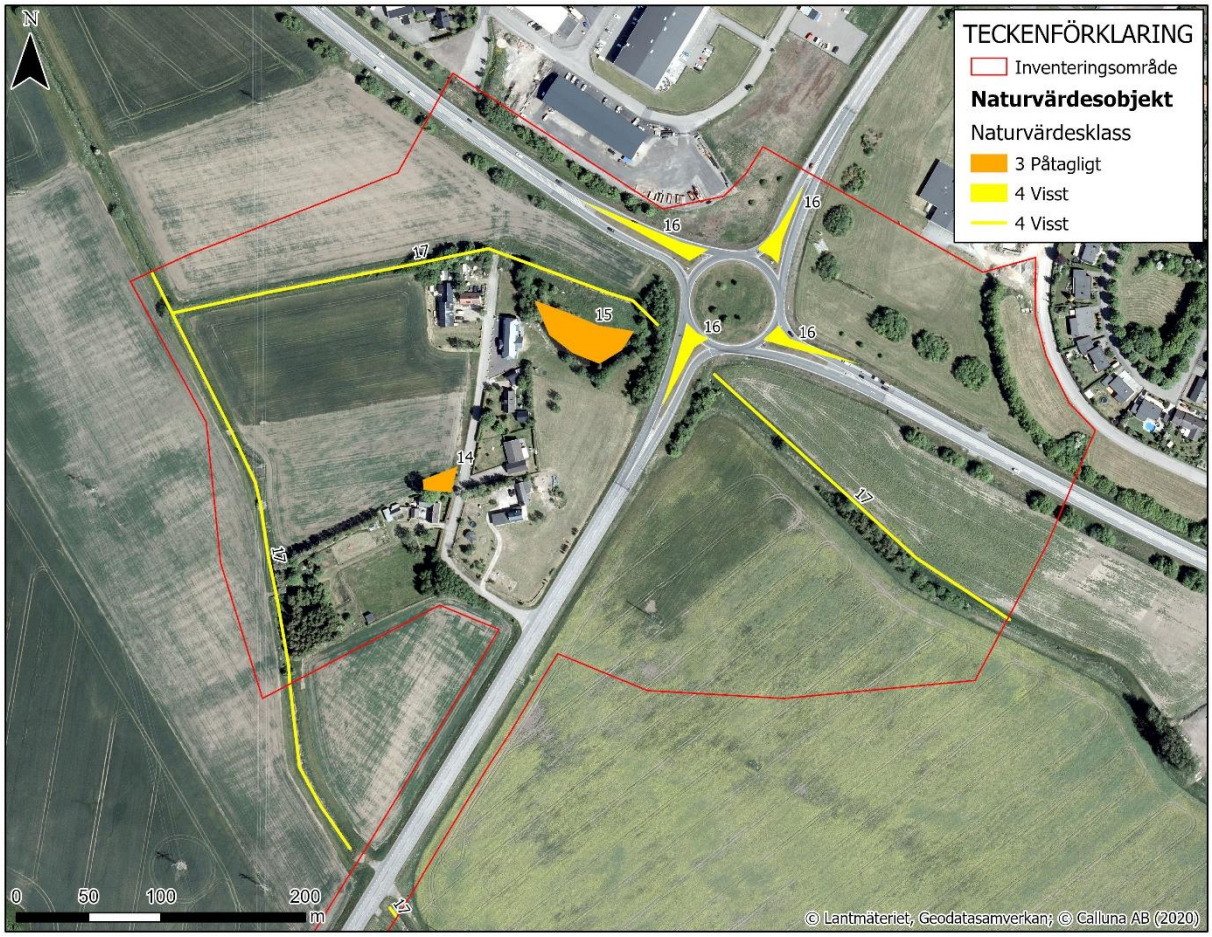
TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0



Figur 19. Översiktskarta över naturvärdesinventeringsområdet.

Tabell 2. Objekt som omfattas av generellt biotopskydd enligt 7 kap. 11 § miljöbalken.

Typ av objekt	**Antal**	**Beskrivning**
Allé	5	Tre alléer i Mörarp, en vid Benarpsvägen och en vid infarten mot Gustavsborgs herrgård.
Småvatten (<1 ha i jordbruksmark)	1	Grävd damm sydväst om cirkulationsplatsen där vanlig groda förekommer.
Stenmur i jordbruksmark	1	Stengärde strax söder om transformatorstationen på västra sidan vägen.
Öppet diket i jordbruksmark	1	Två öppna diken söder om cirkulationsplatsen.



Figur 20. Detaljkarta över naturvärdesobjekt, inklusive det viktiga vattenmiljöerna, vid cirkulationsplatsen i norra delen av området. Objekten beskrivs i tabell 1.

Inom inventeringsområdet har 20 st skyddsvärda träd registrerats. Ett antal av dessa utgör hålträd och är därför särskilt viktiga för den biologiska mångfalden.

Under inventeringen påträffades fem naturvårdsarter:

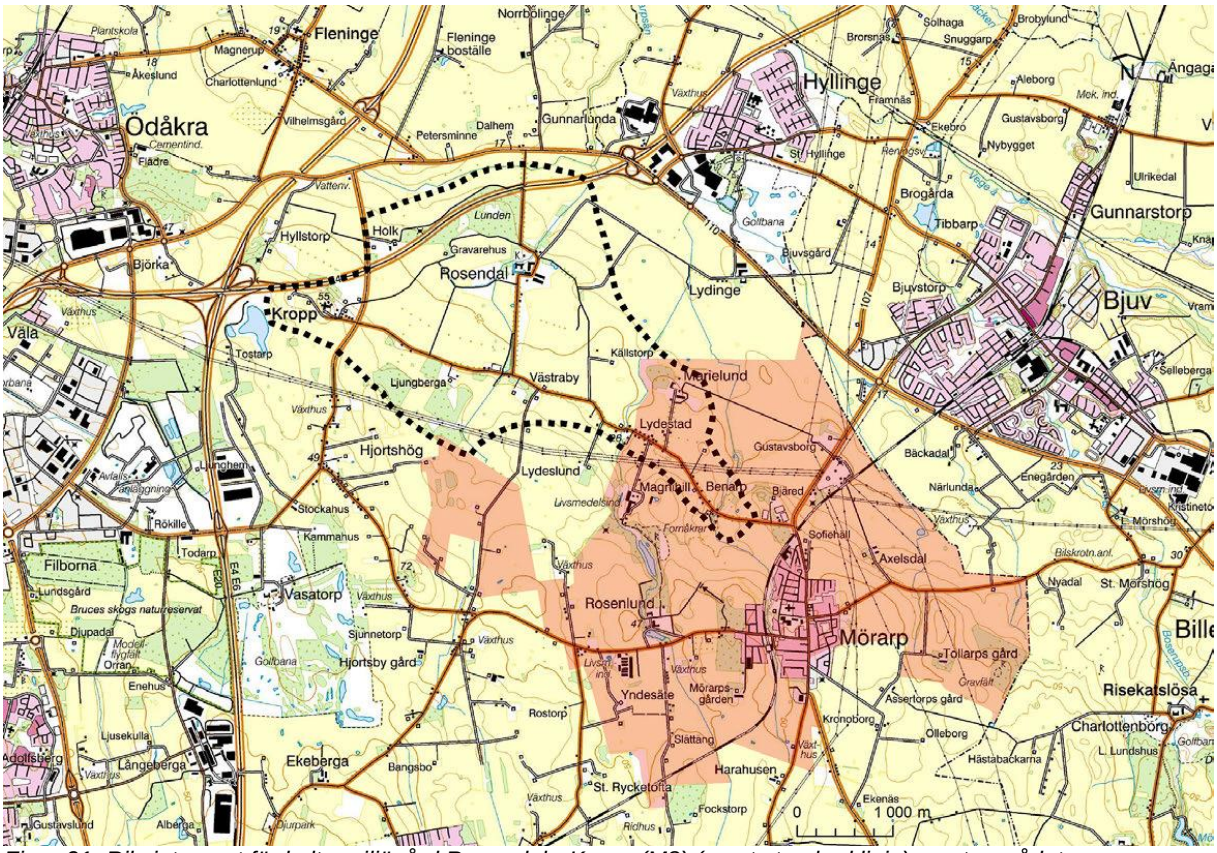
- stare (VU, sårbar): arten är beroende av hålträd träd som förekommer längs sträckan eftersom den häckar i dem.
- gulsparv (NT, nära hotad): arten observerades medan den hävdade revir vid Benarpsvägen.
- ärtsångare (NT, nära hotad): arten häckar i buskar i den norra delen av Mörarp.
- vanlig groda (fridlyst): arten fortplantar sig i dammen väst om cirkulationsplatsen vid Bjuv.
- ask (EN, starkt hotad)

I naturvärdesinventeringen påpekas det att vissa fladdermössarter förmodligen förekommer i trädmiljöerna i Mörarp då detta tidigare har registrerats vid Gustavsborg herrgård.

4.5.2. Kulturmiljö

En kulturarvsanalys har genomförts av Kula AB under sommaren 2021 (Connelid, 2021). Syftet har varit att identifiera och beskriva landskapets kulturhistoriska innehåll längs den aktuella vägsträckan och dess närmaste omgivningar. Fokuset av analysen har varit på synliga objekt och miljöer.

Riksintresset för kulturmiljövård Rosendal - Kropp (M8) ligger strax väster om den aktuella sträckan (se Figur 21). Merparten av den aktuella sträckan omfattas av Helsingborgs stads 2018 antagna natur- och kulturmiljöprogram (se Figur 21).

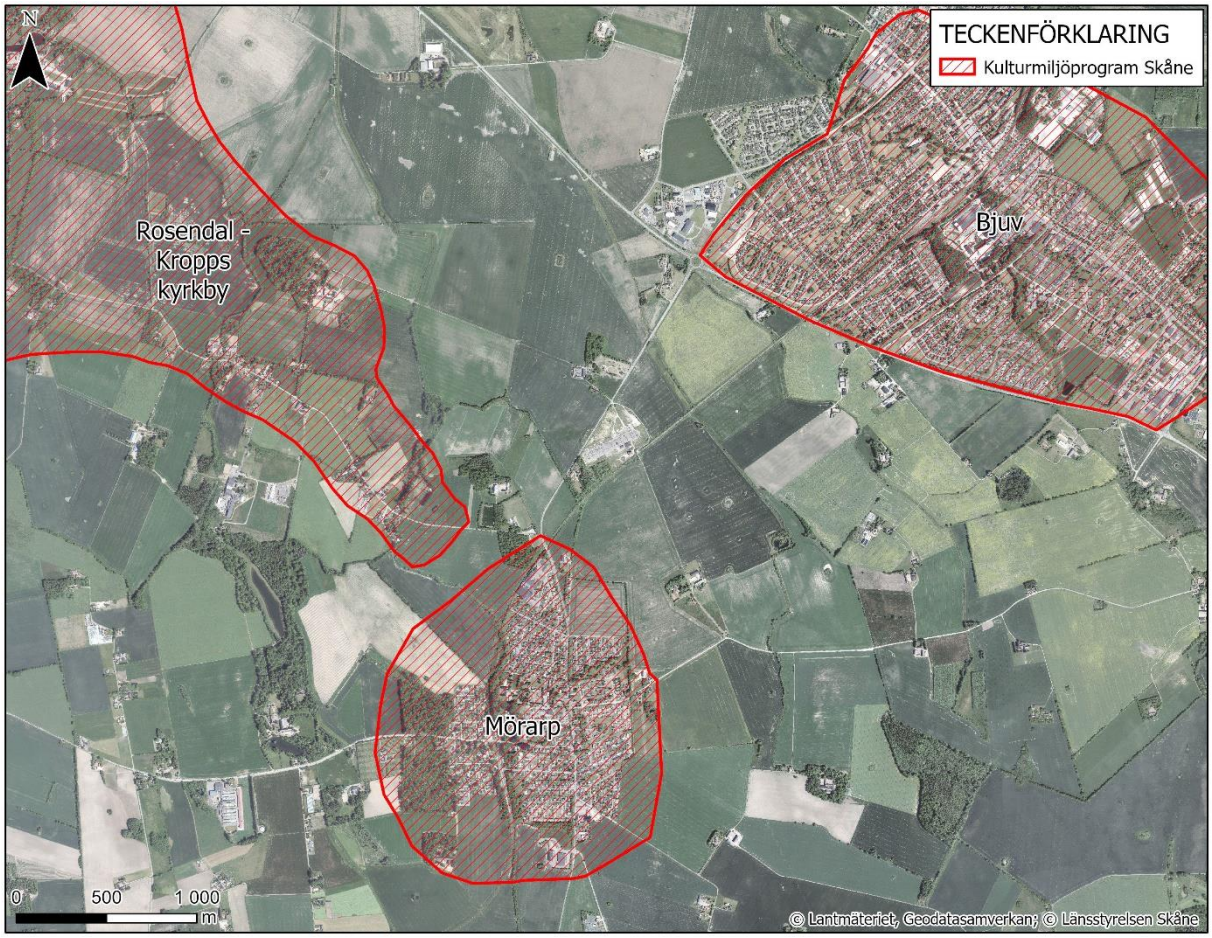


Figur 21. Riksintresset för kulturmiljövård Rosendal - Kropp (M8) (svart streckad linje) samt området som omfattas av Helsingborgs stads 2018 antagna natur- och kulturmiljöprogram (rött område). Bild: Connelid (2021).

Endast delen av den aktuella sträckan inom Mörarp omfattas av Helsingborgs natur- och kulturmiljöprogram. Här förekommer tre miljöer med kulturhistoriska kärnvärden: sätesgården Rosenlund som omges av ädellövskog och ekhagar, herrgården Marielund och Mörarps samhälle. De två först nämnda miljöer ligger på relativt stort avstånd från väg 1248. Mörarps kyrkby hade gästgiveri redan på 1600-talet. Byn blev häradets fasta tingsort i början av 1700-talet och ett tingshus uppfördes här.

Mörarp och Bjuv samhällen upptas i det regionala kulturmiljöprogrammet (Kulturmiljöprogram Skåne) och utgör ”särskilda värdefulla kulturmiljöer”, se Figur 22. Stora delar av Riksintresset för kulturmiljövård Rosendal – Kropp sammanfaller med objektet ”Rosendal – Kropps kyrkby” som också utgör en ”särskild värdefull kulturmiljö” enligt Skånes kulturmiljöprogram.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0



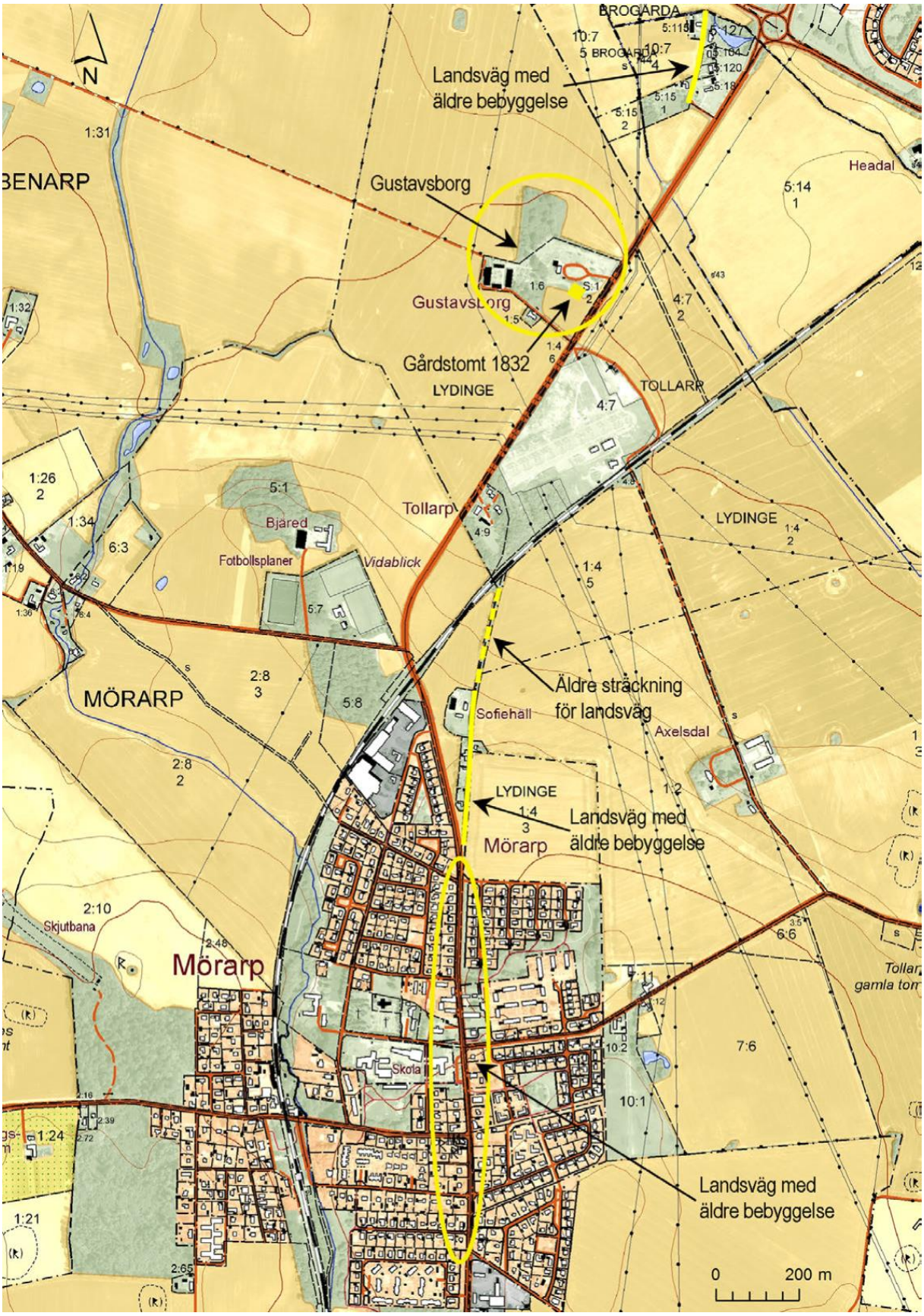
Figur 22. Områden som omfattas av Skånes Kulturmiljöprogram och utgör "särskilda värdefulla kulturmiljöer". Mörarp och Bjuv samhällen syns i söder respektive i nordöst.

Enligt äldre kartor fanns ingen åkermark längs den gamla landsvägen, idag väg 1248, på 1700 och 1800-talet. Merparten av landskapet redovisas på kartorna som äng eller betad, skoglös mark (fäladsmark). Marken i lägre terräng nedanför Helsingborgs ryggen har förmodligen aldrig varit uppodlad före 1800-talets agrara revolution. Med den agrara revolutionen förändrades markanvändningen mycket och stora delar av tidigare betes- och ängsmarker började användas till odling.

Den enda registrerade, potentiella fornlämningen som tangerar området för aktuella åtgärder är Mörarps gamla bytomt, upptagen som objekt L1988:5081 i Riksantikvarieämbetets Fornsök (se figur 23). Eftersom den ännu delvis är bebyggd klassificeras den som möjlig fornlämning, men kan komma att uppgraderas. Enligt kulturarvsanalysen är bytomten för snävt avgränsad. Gästgivaregården med intilliggande tingshus, belägen strax nordost om registrerad yta, identifieras på äldre kartor och bör därmed betraktas som en del av bytomten. Bevarade arkeologiska spår under mark efter den historiska bybebyggelsen kan således finnas på båda sidor av Bjuvsleden. En stenåldersboplats, L1988:5631 (se figur 23), på åkermarken öster om Sofiehällsvägen ligger cirka 160 m från vägen och bedöms ej påverkas av gång- och cykelvägen. Enligt kulturarvsanalysen indikerar topografin att det faktiska antalet förhistoriska boplatser kan vara många i landskapet kring Mörarp. Strax norr om bytomten, på västra sidan vägen, har förekomsten av två resta stenar med inskription "Gästgivaregården" markerats. Stenarna finns däremot inte kvar idag. Ett par större ytor med slagen flinta strax öster om Mörarp indikerar förekomsten av stenåldersboplatser (Connelid, 2021).

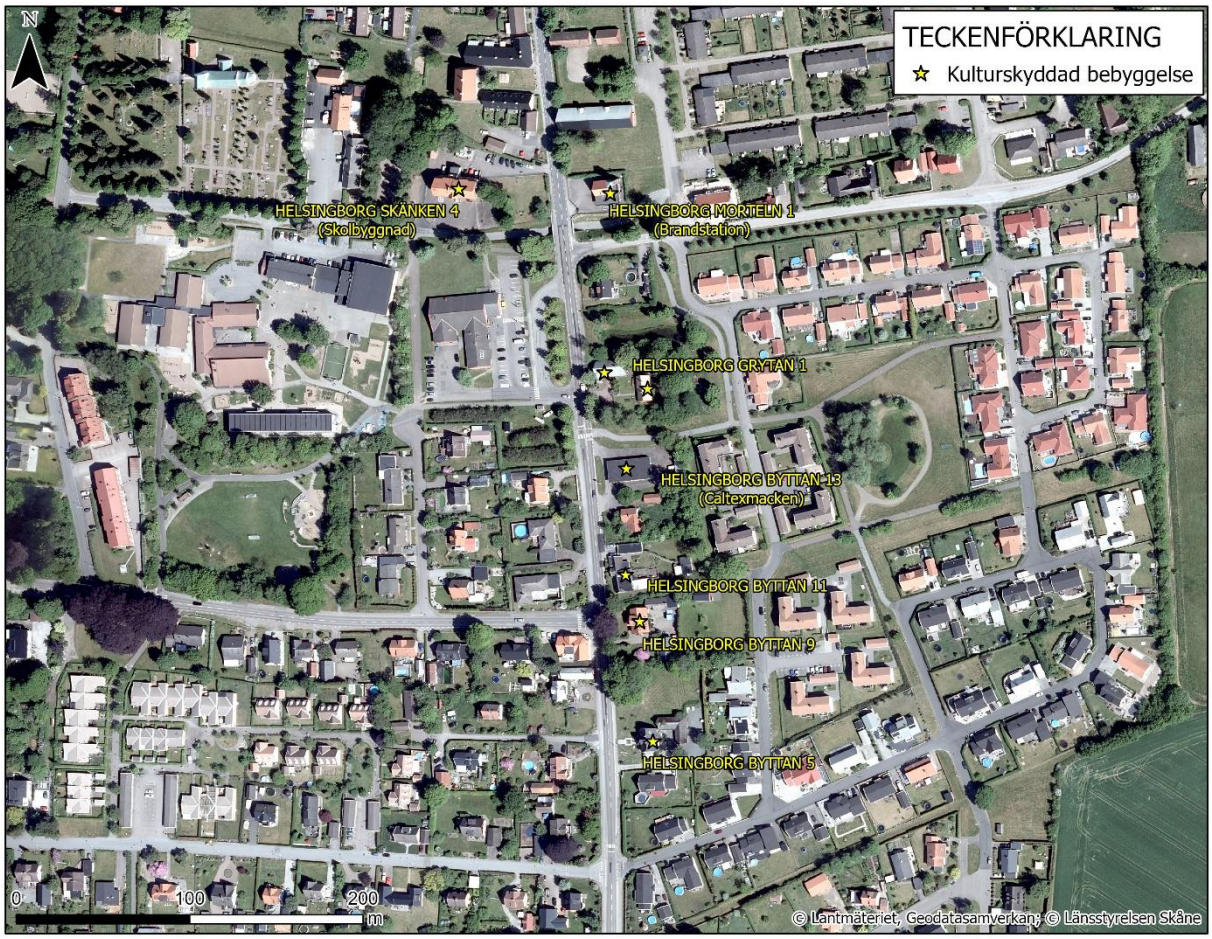
Figur 23. Lämningar i närheten av den aktuella sträckan.

De viktigaste kulturmiljöerna längs den aktuella sträckan visas i Figur 24. Det handlar om Mörarps samhälle, den gamla landsvägens sträckning och Gustavsborg storgård i norra delen av sträckan.



Figur 24. Viktigaste kulturmiljöer längs den aktuella sträckan. Bild: Connelid (2021).

I Mörarp ligger flera av de viktigaste karaktärsbyggnaderna intill eller i nära anslutning till vägen. Bland dessa är brandstationen, i drift mellan år 1936–2009 (belägen på östra sidan vägen), Gästgivargårdens uthuslängor, uppförda i mitten av 1800-talet (belägen på östra sidan vägen) och tingshuset byggt år 1828 (beläget cirka 40 m väster om vägen). Ett antal byggnader i nära anslutning till den aktuella vägsträckan är också utpekade som ”kulturskyddad bebyggelse” och har getts varsamhets- eller skyddsbestämmelser enligt Plan och bygglagen (1987:10), se Figur 25.



Figur 25. Skånes kulturmiljöprograms ”kulturskyddad bebyggelse” i centrala Mörarp som har getts varsamhets- eller skyddsbestämmelser enligt Plan och bygglagen (1987:10). Fastighetsbeteckningar står i gult.

Vägen är i sig ett betydelsefullt kulturhistoriskt element då den helt följer den gamla landsvägens sträckning inom Mörarps samhälle. Öster om Bjuvsleden, i mellersta delen av samhället, ligger Klockaregården, uppförd år 1881, och strax söder om den ligger en nyligen restaurerad bensinstation som förklarades som byggnadsminne 2017. Bensinstationen uppfördes år 1936–37, drevs under märket Caltex mellan åren 1946–1967, och var i bruk fram till slutet av 1980-talet (Connelid, 2021).

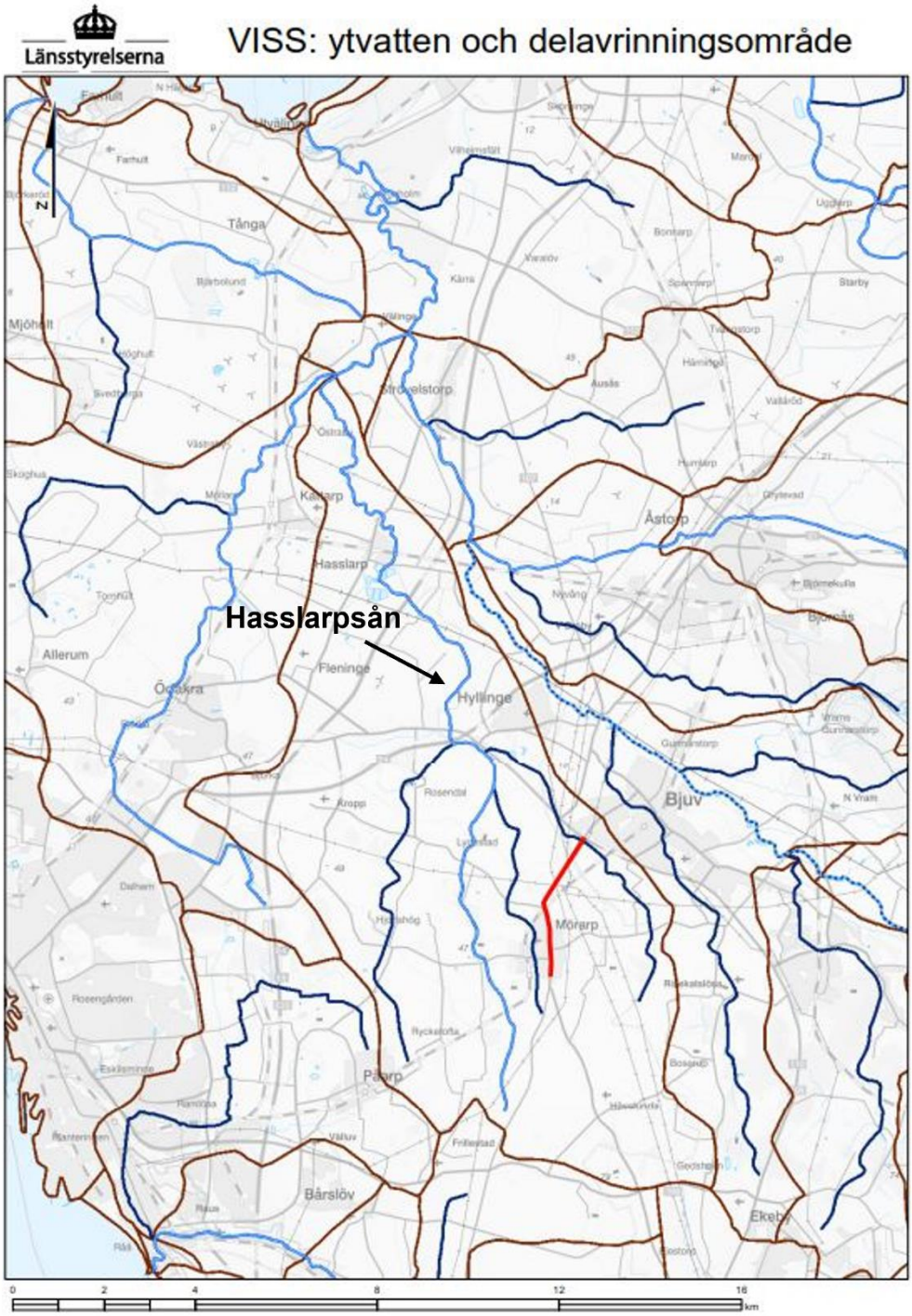
Delar av den gamla landsvägen finns kvar, Sofiehällsvägen strax norr om Mörarps samhälle och Vipevägen strax sydväst om cirkulationsplatsen i Bjuv.

Norr om transformatorstationen, på västra sidan av väg 1248, ligger Gustavsborg, en storgård som etablerades under 1800-talet. Längst i väster ligger de gamla ekonomibyggnaderna där tillfarten från väg 1248 kantas av en allé (se kap. 204.5.1.3).

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

4.5.3. Vattenförhållanden

Den aktuella vägsträckan ingår i delavrinningsområdet ”Ovan Skavebäck” som mynnar ut i Hasslarpsån (Hasslarpsån: Skavebäck-källa, VISS EU_CD: SE622366-131 556) cirka 12 km nordväst om vägsträckan och ingår i huvudavrinningsområdet ”Vege å” (Figur 26). Hasslarpsån utgör en ytvattenförekomst som omfattas av miljökvalitetsnormer. Ån har *otillfredsställande* ekologisk status och uppnår *ej god* kemisk status enligt Vatteninformationsystem Sverige, VISS.



Figur 26. Ytvattenförekomster (vattendrag som visas i ljusblått), övrigt vatten (vattendrag som visas i mörkblått) samt SMHI delavrinningsområden (visas med bruna linjer). Den ungefärliga aktuella vägsträckan visas i rött. Källa: Vatteninformationsystem Sverige, VISS (lätt bearbetat).

Med avseende på den ekologiska statusen anses övergödning vara ett av de största problemen, utöver det har ån problem med miljöfarliga ämnen samt att morfologin och hydrologin är påverkade.

Klassificeringen av kemisk status baseras på den alltjämt tillämpade extrapoleringen av kvicksilver och PDBE i fisk, ämnesgrupper som i all analyserad fisk i landet överskrider gällande EU-gränsvärden. Dessutom uppnår vattenförekomsten *ej god* status med avseende på PFOS. Miljökvalitetsnormen är satt till *god ekologisk status 2033* och *god kemisk ytvattenstatus* med undantag för PBDE och kvicksilver.

Bland riskfaktorer som kan leda till att god ekologisk status för ytvatten inte uppnås är näringsämnen och miljögifter. En verksamhet kan endast tillåtas om den nuvarande ekologiska och kemiska statusen i recipienten inte riskerar att försämras, och om uppfyllandet av miljökvalitetsnormen inte äventyras.

Inga större vattendrag passerar under eller i nära anslutning till aktuell vägsträcka. Två öppna diken korsar väg 1248 i öst-västlig riktning, ett strax söder om cirkulationsplatsen och det andra cirka 450 m söder om cirkulationsplatsen. Diket som korsar väg 1248 strax söder om cirkulationsplatsen mynnar i Hasslarpsån cirka 3 km nordväst om cirkulationsplatsen. Bägge diken ingår i båtnadsområdet för dikningsföretaget ”Bjuvs m fl torrläggningsföretag” (se kap. 4.6.3). I Mörarps samhälle berör den aktuella sträckan dikningsföretaget ”Mörarp nr 1” (se kap. 4.6.3).

Hela den aktuella vägsträckan ligger ovan den sedimentära bergförekomsten Ängelholm-Ljungbyhed (VISS EU_CD: SE622920-131 761) som har *god* kemisk och kvantitativ status. Miljökvalitetsnormen är satt till g*od kemisk grundvattenstatus* och *god kvantitativ status*.

4.5.4. Rekreation och friluftsliv

Området består mestadels av åkermark som inte hyser några särskilda värden ur rekreation- eller friluftslivsperspektiv och området uppfattas inte som tillgängligt för rekreativ aktivitet.

Enligt Lunds Naturskyddsförenings cykelkarta korsars västra delen av Mörarps tätort av en cykelväg som ansluter till väg 1248 norr om samhället, vid korsningen mellan Norra Bokhagsvägen och väg 1248. Cykelvägen följer sedan väg 1248 fram till Benarpsvägen.

Vidablick idrottsplats och fotbollsplaner befinner sig väster om korsningen Benarpsvägen/väg 1248.

4.5.5. Boende och människors hälsa

Trafiksäkerheten är låg för oskyddade trafikanter som behöver färdas i blandtrafik längs de delar av väg 1248 där det inte finns befintlig gång- och cykelväg. Den höga hastigheten tillsammans med de relativt höga trafikflödena sänker trafiksäkerheten. Dessutom saknas en ordnad passage i norra delen av väg 1248, vid cirkulationsplatsen, för att säkert passera över väg 110.

4.5.6. Barriäreffekter

Väg 1248 utgör en barriär för rörelser i östvästlig riktning utanför tätorten. Den höga hastigheten och relativt höga trafikflödena försvårar för oskyddade trafikanter som vill färdas längs med vägen eller korsa den. Visuellt utgör vägen en mindre barriär eftersom den följer landskapet och topografin. Befintlig väg 1248 bedöms i dagsläget inte utgöra en väsentlig barriär för flora och fauna, detta beroende av vägens förhållandevis mindre bredd.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

4.5.7. Miljökvalitetsnormer

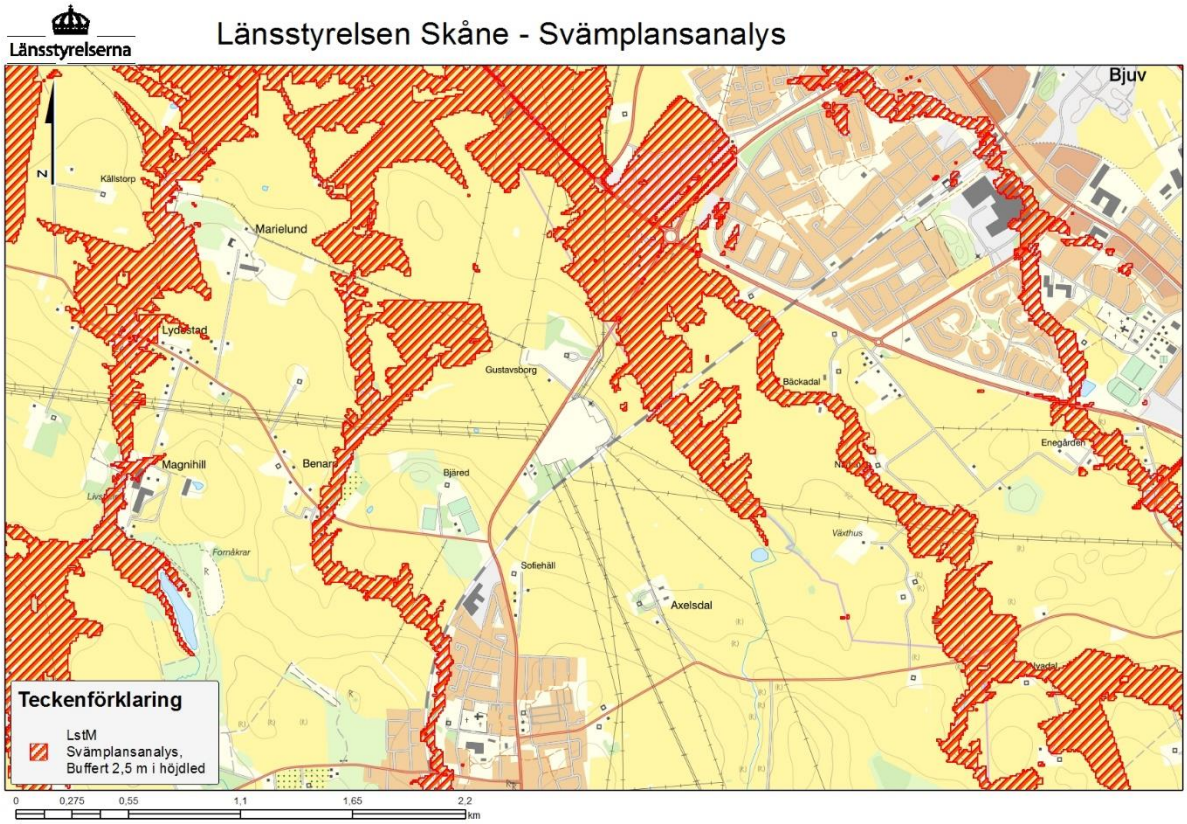
De miljökvalitetsnormer som bedöms beröras av planerade vägåtgärder, som bör beaktas i den fortsatta planläggningen och under byggskede är MKN för vattenförekomster (yt- och grundvatten). Alla av vattenförvaltningen utpekade yt- och grundvattenförekomster omfattas av ett förbud mot försämring enligt 5 kap. 4 § miljöbalken. Försämringsförbudet innebär att en verksamhet eller åtgärd inte får påbörjas eller ändras om den ger upphov till en sådan ökad förorening eller störning att vattenförekomstens status försämras på ett otillåtet sätt eller att möjligheten att uppnå gällande miljökvalitetsnormer äventyras.

För miljökvalitetsnormer och status för berörda yt- och grundvattenförekomster och påverkan från planerade åtgärder, se kap. 4.4.8 och 6.4.

4.5.8. Klimatpåverkan och översvämningsrisk

Klimatförändring kommer leda till en ökad av nederbördsmängd vilket ökar risken för översvämningar.

Den aktuella vägsträckan ingår inte i något område utpekat av MSB med förhöjd översvämningsrisk (Länsstyrelsen i Skåne Län, Karttjänster och geodata). Marken består av åkermark och bebyggelse. Enligt Länsstyrelsens svämplansanalys översvämmas stora delar av båtnadsområden för dikningsföretag ”Bjuvs m fl torrläggningsföretag” vid situationer med kraftiga vattennivåhöjningar, se Figur 27.



Figur 27. Länsstyrelsens svämplansanalys inom aktuellt område. Utbredning av översvämningsområde vid 2,5 m över normalvattenstånd. Källa: Länsstyrelsen i Skåne Län, Karttjänster och geodata.

4.6. Byggnadstekniska förutsättningar

4.6.1. Förorenad mark

Markmiljöinventering

En markmiljöinventering har utförts för hela vägsträckan. Syftet med markmiljöinventeringen är att kartläggninga eventuella förorenade områden och förorenande verksamheter i anslutning till det aktuella området som kan medföra negativ miljöpåverkan i samband med kommande markarbeten.

Föreliggande studie för framtagning av markmiljöinventering inkluderar insamling av information från samt kontakt med:

- Länsstyrelsernas EBH-stödet
- Söderåsens miljöförbund (miljöförvaltningen i Bjuvs kommun)
- Miljöförvaltningen i Helsingborgs kommun

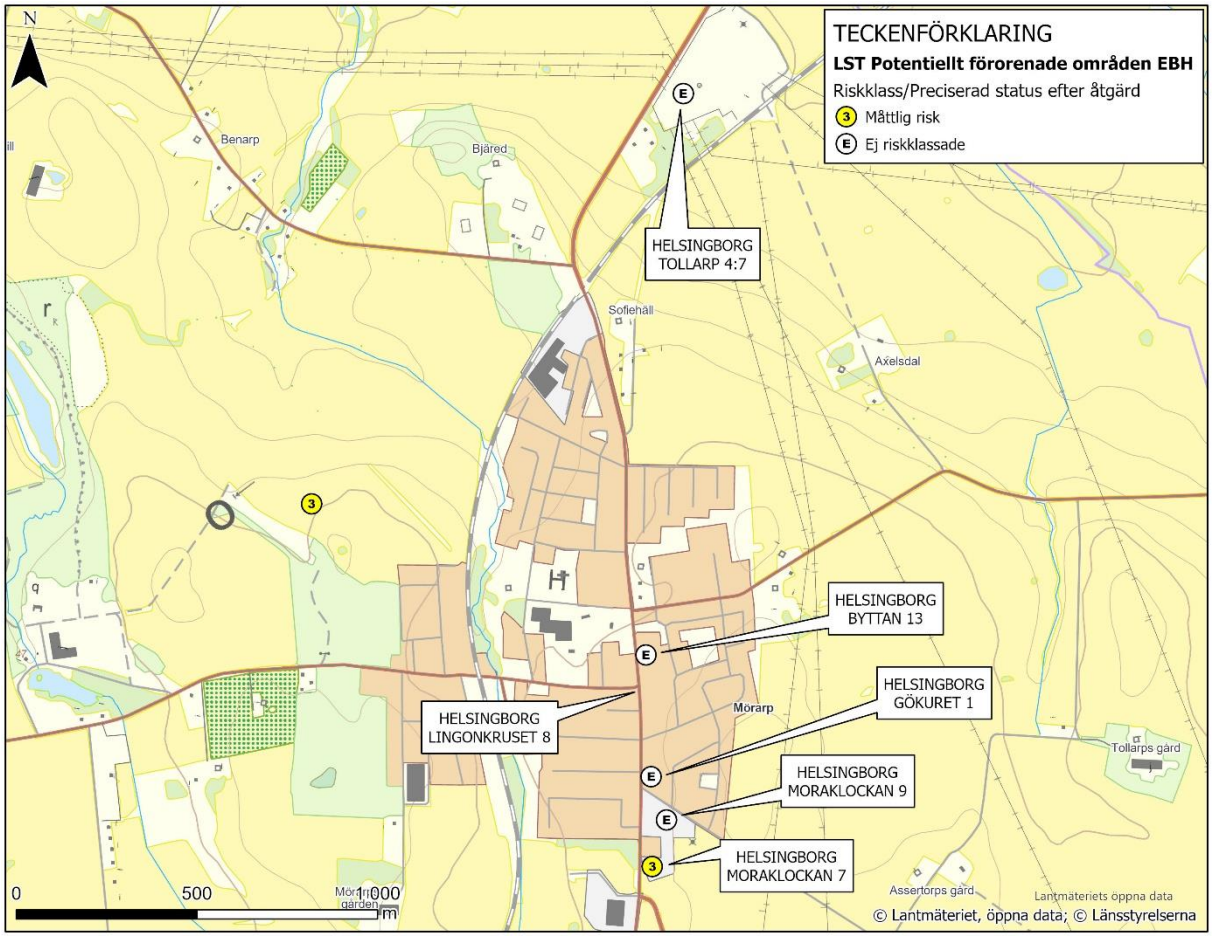
Uthämtning av material har begränsats till områden strax intill det aktuella området.

Markanvändning avseende föroreningsnivåer bedöms till större delen av aktuellt område motsvara mindre känslig markanvändning, MKM (Naturvårdsverket, 2009). Markanvändningen inom merparten av Mörarps samhälle, i närheten av andra bostäder utanför Mörarp samt vid borrpunkt NC2108 (Figur 29), kan möjligtvis motsvara känslig markanvändning, KM (se avsnitt om *Markmiljöundersökning s.36*).

Enligt Länsstyrelsens EBH-stöd förekommer potentiellt förorenade områden längs den aktuella sträckan öster om väg 1248 i Mörarps samhälle och vid transformatorstationen, se Figur 28. Områdena beskrivs i Tabell 3 nedanför.

Enligt Söderåsens miljöförbund finns inga föroreningar registrerade på den norra delen av sträckan.

Miljöförvaltningen i Helsingborg framför att föroreningar har förekommit på ett antal fastigheter lokaliserade intill den aktuella sträckan, se Tabell 4. Lokaliseringen av fastigheterna kan ses i figur 24 och merparten tas även upp på EBH-portalen. Samtliga fastigheter, förutom fastighet LINGONKRUSET 8, ligger på östra sidan om väg 1248.



Figur 28. Potentiellt förorenade områden längs den aktuella sträckan enligt Länsstyrelsernas EBH-stödet med tillhörande fastigheter samt lokalisering av fastigheten LINGONKRUSET 8.

Tabell 3. Beskrivning av potentiellt förorenade områden enligt Länsstyrelsernas EBH-stödet längs den aktuella sträckan och som visas i figur 24.

Fastighet	Riskklass	Status	Primär bransch	Sekundär bransch
HELSINGBORG MORAKLOCKAN 7	3 (måttlig risk)	Inventering	Skrothantering och skrothandel	Verkstadsindustri - utan halogenerade lösningsmedel
HELSINGBORG MORAKLOCKAN 9	Ej riskklassad	Identifiering	Verkstadsindustri utan halogenerade lösningsmedel	Bilvårdsanläggning, bilverkstad samt åkerier
HELSINGBORG GÖKURET 1	Ej riskklassad	Identifiering	Drivmedelshantering	n.a.
HELSINGBORG BYTTAN 13	Ej riskklassad	Förstudie	SPIMFAB	n.a.
HELSINGBORG TOLLARP 4:7	Ej riskklassad	Delåtgärd	Övrigt BKL 2	n.a.

Tabell 4. Föroreningar i mark längs den aktuella sträckan enligt Miljöförvaltningen i Helsingborg. Endast ärendet som bedöms vara relevanta för de aktuella åtgärderna nämns i tabellen.

Fastighet och adress	Status	Beskrivning
HELSINGBORG MORAKLOCKAN 7, Bjuvsleden 2A	Ärendet är avslutad	Föroreningar i mark har rapporterats (se även tabell 4.4.2).
HELSINGBORG GÖKURET 1, Bjuvsleden 12	Ärendet är avslutad	År 2009 påträffades petroleumföroreningar på fastigheten. Schakt- och saneringskontroll vid avetablering av Norsk Hydros bensinstation hade tidigare utförts på fastigheten.
LINGONKRUSET 8, Rosenlundsvägen 1	Åtgärdat	Föroreningar i mark har förekommit på fastigheten. Avhjälpandeåtgärder utfördes år 2018.
HELSINGBORG BYTTAN 13, Bjuvsleden 26B, Mörarp	Åtgärdat	Föroreningar i mark vid nedlagd bensinstation (Caltex-macken). År 1997 har bensinlukt i grannfastighet rapporterats. En cistern norr om stationsbyggnaden grävdes upp och markmiljöprover togs. Resultat visade förekomsten av 50 - 200 mg diesel/kg jord och låga halter aromater.
	Åtgärdat	År 2008 utfördes en undersökning av petroleumföroreningar vid nedlagd bensinstation på fastigheten. SPIMFAB SPI Miljösaneringsfond AB informerades år 2009.
HELSINGBORG TOLLARP 4:7, Bjuvsleden 244	Åtgärdat	Förorenade jordmassor har förekommit vid transformatorstaionen. Jord- samt vattenanalyser avseende PCB genomfördes år 2000.
	Ärendet är avslutad	År 2016, på grund av en brytare som havererade, spilldes 50 - 80 liter isolerolja som har sprayat ut över en gräsmatta under brytaren på stationsområdet. Massor schaktades bort, hanterades som förorenade massor och Miljöförvaltningen i Helsingborg informerades.
	Åtgärdat	År 2017: efterbehandling av förorenat område (olja från äldre ledningar).

Det kan komma att krävas ytterligare undersökningar och provtagningar med avseende på förekomsten av föroreningar i mark vid eventuella åtgärder för anläggning av gång- och cykelvägen på fastigheterna som tas upp i tabell 2 och tabell 3. Särskilt viktigt bedöms provtagning på fastighet LINGONKRUSET 8 vara för att säkerställa att området är sanerat och att inga föroreningar förekommer.

De föroreningar som generellt kan förekomma längs vägsträckan i vägdiken och anslutande åkermark är trafikrelaterade (tungmetaller, PAH med mera) och/eller knutna till lantbruksverksamheten som bedrivs i området. I enlighet med TDOK 2014:0931 (Trafikverket, 2017) kommer vägdikesmassor att analyseras i nästa skede.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

Översiktlig miljöteknisk markmiljöundersökning vid cirkulationsplats

År 2021 genomfördes en översiktlig miljöteknisk markundersökning för området kring cirkulationsplatsen. Syftet med den miljötekniska markundersökningen har varit att undersöka föroreningssituationen i jorden där den planskilda passagen planeras att anläggas. Målet med markmiljöundersökningen är korrekt hantering av massor som uppstår i samband med anläggning av passagen.

Provtagningspunkterna visas i Figur 29. Inga markmiljöprover har tagits vid punkt NC2104 eftersom det inte planeras att schaktas i detta område.

I borrpunkt NC2108 påträffades zinkhalter över KM (känslig markanvändning) men under MKM (mindre känslig markanvändning) på 1 - 1,5 m djup och kobolthalter över KM men under MKM på 0,5 - 1 m djup. Arsenikhalt vid borrpunkt NC2106 på 1,5 - 2 m djup är 10 mg/kg TS, detta motsvarar Naturvårdsverkets riktvärde för KM. Massor vid övriga jordlager och platser bedöms som lätt förorenade jordlager med halter under KM.

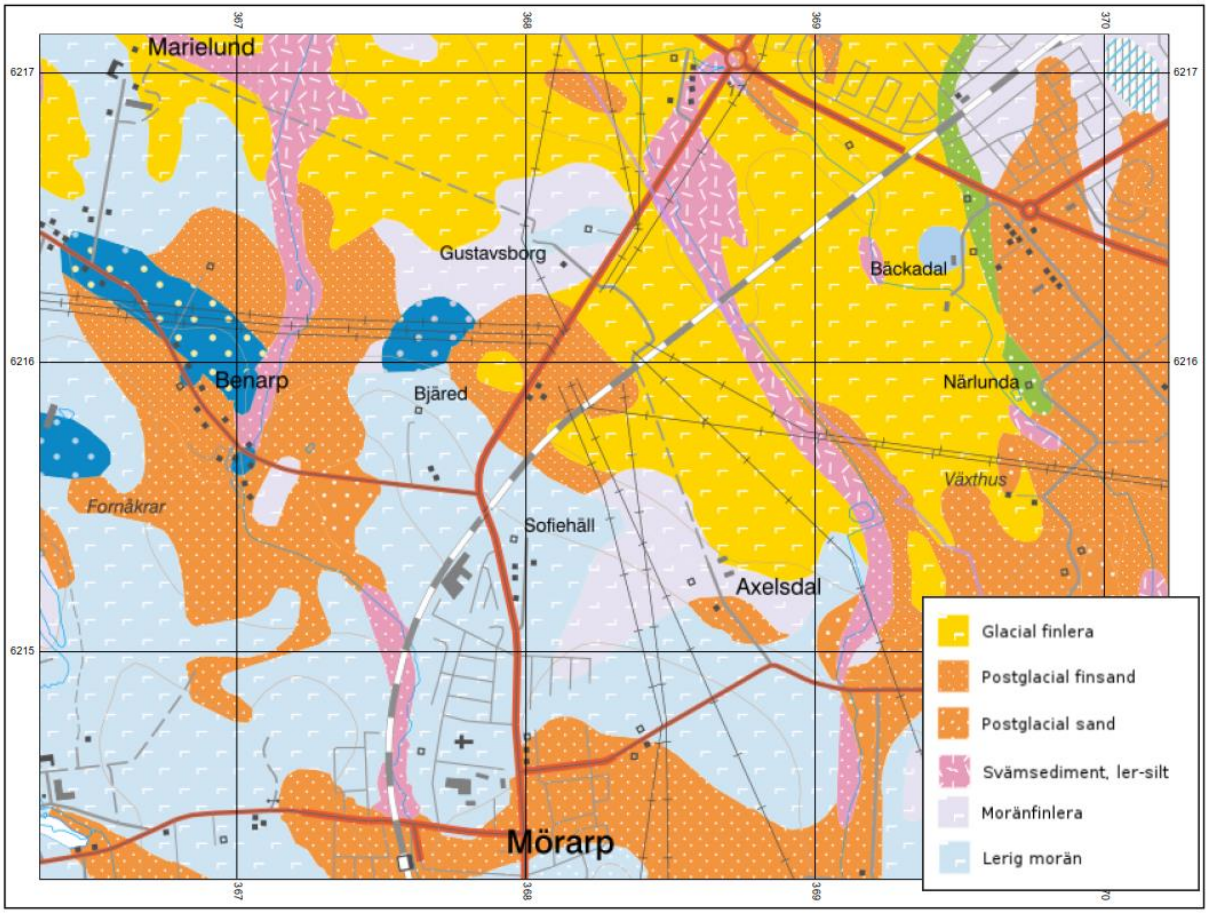
Ur föroreningssynpunkt bedöms massor kunna återanvändas på den aktuella platsen. Halter över KM bör däremot inte återanvändas där marken har klassats som KM. Eventuella överskottsmassor med halter över KM behöver köras till en godkänd mottagningsanläggning.

Inga grundvattenanalyser har i nuläget utförts. Ett miljörör har installerats vid punkt NC2101 där grundvattenprover vid behov kan tas i ett senare skede.

Figur 29. Provtagningspunkter (borrpunkter) enligt provtagningsprogram BP01. NB: inga markmiljöprover har tagits vid punkt NC2104.

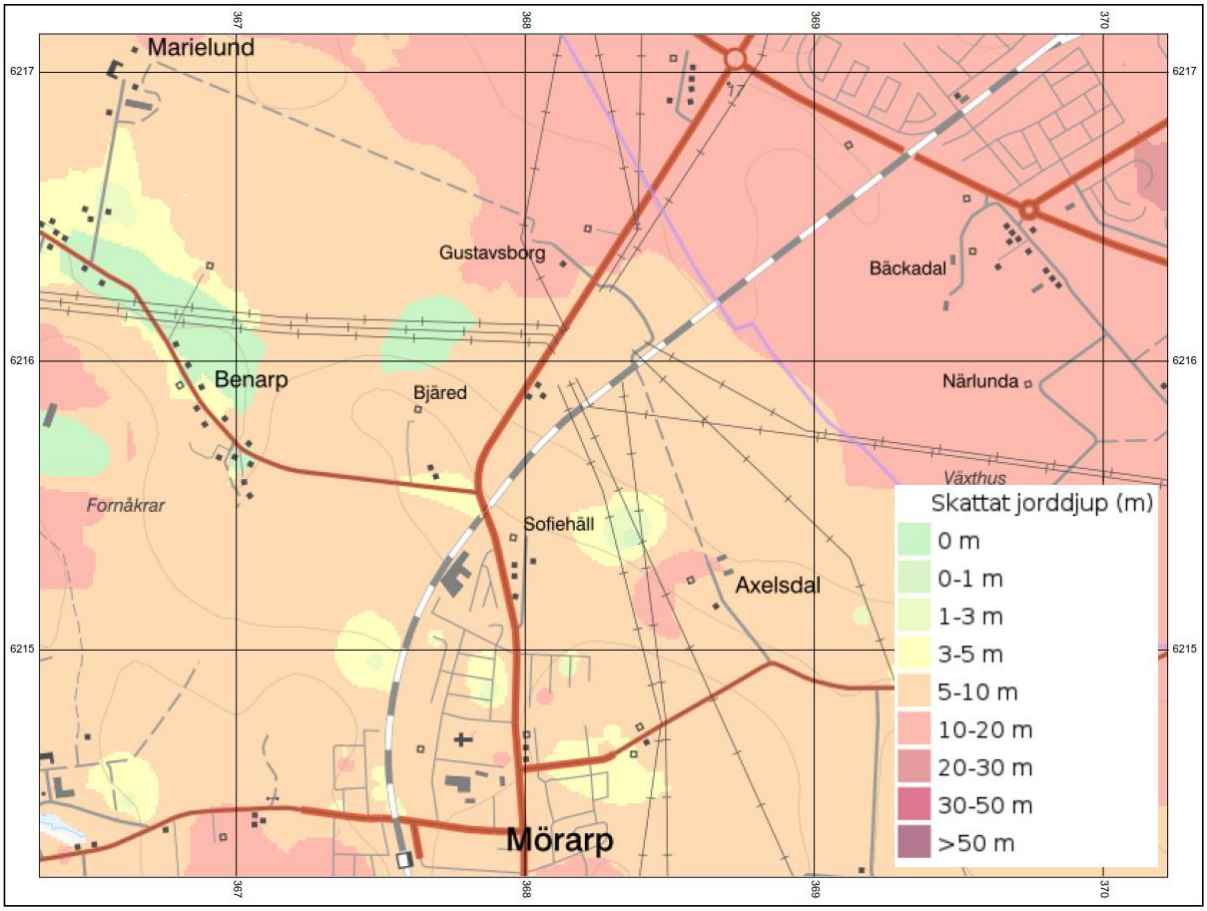
4.6.2. Geotekniska och hydrogeologiska förutsättningar

Det översta lagret av marken i utredningsområdets södra del består främst av lermorän, men ställvis av postglacial sand och i områdets norra del består markens översta lager främst av glacial finlera och ställvis postglacial grovsilt eller finsand. Vid och mellan vattendragen i norr förekommer svämsediment av lera och silt, se Figur 30. Inför samrådsunderlaget har en geoteknisk och hydrogeologisk utredning utförts kring cirkulationsplatsen i norr. Den visar att generellt består marken överst av ca 2 m torrskorpslera underlagrat av 4-10 m lera med siltskikt, vilken vilar på lermorän.



Figur 30. SGUs jordartskarta

Djupet till berg varierar utmed sträckan. Störst djup återfinns allra längst i söder samt på den norra sträckan, där djup till berg varierar mellan 10–20 m. Grundast till berg är det i mitten av sträckan med djup till berg varierar mellan 3–10 m, se Figur 31. Utförda sonderingar kring cirkulationsplatsen har avslutats som djupast 12 m under markytan utan att stopp erhållits. Stopp på grund av att sondering ej kunnat neddrivas enligt förmetoden normalt förfarande har skett varierar mellan ca 7,5–10 m djup.



Figur 31. SGUs jorddjupskarta. Röd är djupast till berg, grönt är grundast.

Berggrunden består av ler- och siltsten.

Vid cirkulationsplatsen i norr har grundvattennivån efter nedmätning bedömts ligga på ca 1,2 m under markytan på västra sidan och på ca 2,5 m under markytan på östra sidan. Utmed övriga sträckan är grundvattennivån osäker.

4.6.3. Avvattningstekniska förutsättningar

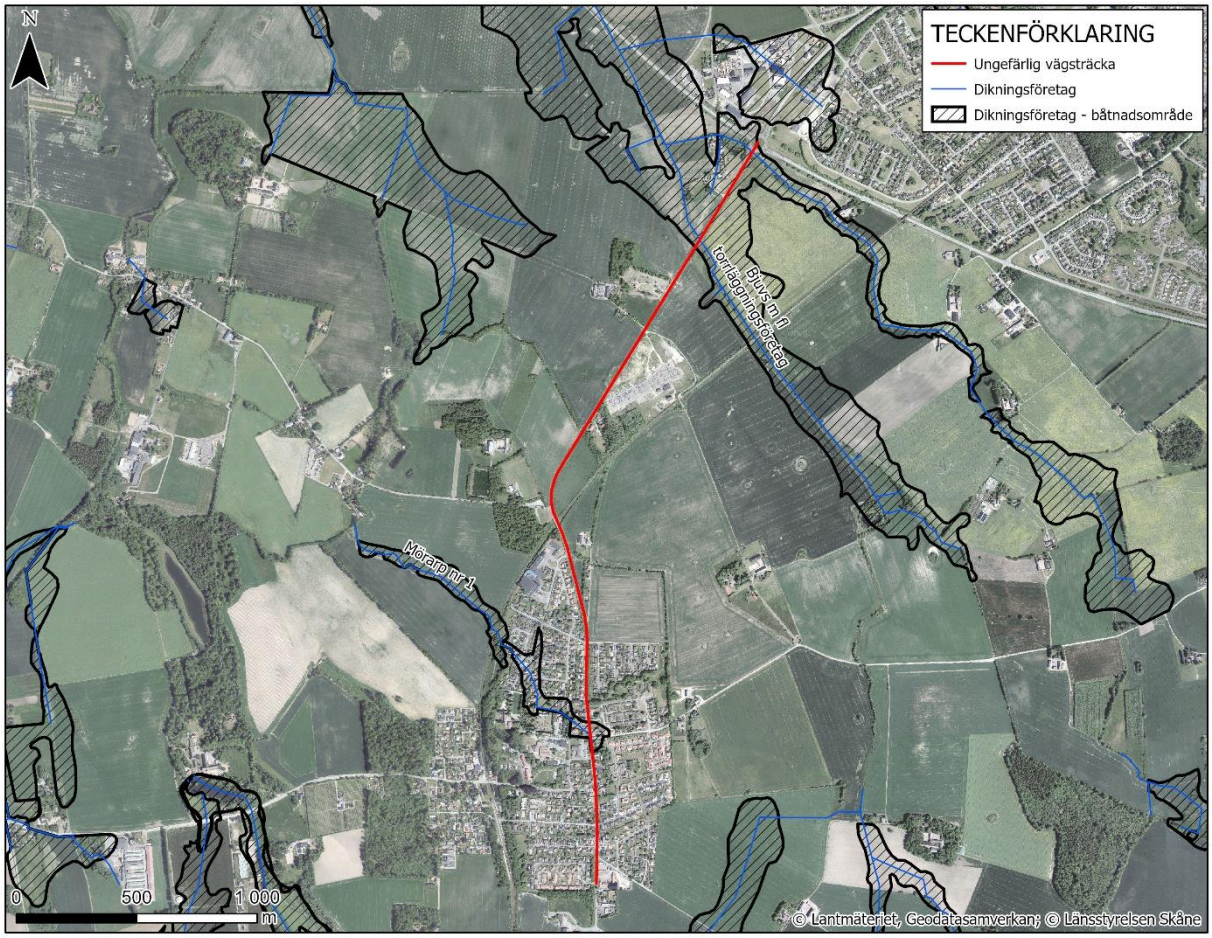
Väg 1248 avvattnas idag över vägslänt till dike eller till dikesslänter ut mot omgivande åkermark där vattnet infiltrerar. Underlag för befintligt avvattningssystem för vägen är obefintligt. Uppgifter om närliggande åkerdräneringar och täckdikningsplaner är inte tillgängliga, men man kan anta att åkrarna är dränerade med ett fall som följer överytan.

Vägen i centrala delen av Mörarp ligger inom verksamhetsområde för dagvatten. Det är inte uppenbart hur vägen avvattnas till tätortens dagvattensystem. Rännstensbrunnar har identifierats längs vägen.

Inom vägområdet finns inga kända dagvattenmagasin eller fördröjningsfunktioner, det finns en damm på västra sidan om vägen vid cirkulationen och även en damm på östra sidan mitt i centrala Mörarp. Det är osäkert om dessa dammar är kopplade till vägens avvattning.

Cirkulationsplatsen ligger i en lågpunkt i landskapet och löper därmed risk för översvämningar. Det är inte uppenbart hur avvattningen av vägen är kopplad vid cirkulationen.

Dikningsföretagen längs den aktuella sträckan visas i Figur 32.



Figur 32. Dikningsföretag längs den aktuella sträckan.

5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1. Lokalisering och omfattning

Vägåtgärden omfattar anläggning av en ca 3,5 km lång huvudsakligen separerad och dubbelriktad gång- och cykelväg mellan Mörarp och Bjuv, se Figur 33.

Ingen lokaliseringsutredning har genomförts eftersom utgångspunkten har varit att gång- och cykelvägen ska ligga i omedelbar anslutning till och längs med väg 1248. De flesta målpunkter, exempelvis idrottsplats, tågstation, livsmedelsbutik, busshållplats och skola, kan lokaliseras till västra sidan om väg 1248. Öster om väg 1248 är en större transformatorstation placerad. Genom Mörarp tätort finns ett befintligt gång- och cykelvägsnät på den västra sidan och även över järnvägsbron är befintlig gång- och cykelväg placerad på den västra sidan. Med avseende på dessa aspekter föreslås gång- och cykelvägen placeras på vägens västra sida.

Utredda alternativa placeringar av gång- och cykelvägen beskrivs vidare i kap. 5.5.

5.2. Vägutformning

5.2.1. Gång- och cykelväg

Gång- och cykelvägen planeras att vara 2,5 m bred, bortsett från ett par trånga partier förbi befintlig bebyggelse i Mörarp, där gång- och cykelvägen görs smalare lokalt. Det finns även sträckor i Mörarp där befintlig gångbana eller cykelbana är under standardnivå enligt VGU krav men bedöms vara acceptabla att använda utan ombyggnad.

Gång- och cykelvägen utformas efter en dimensionerande hastighet för cyklister på 30 km/h för att upprätthålla en god framkomlighet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter.

På hela sträckan separeras gång- och cykelvägen från biltrafiken, antingen med en fysisk åtgärd eller med målad linje. Separationsformen beror på utrymme, hastighet på vägen och eventuella höjdskillnader mellan väg och gång- och cykelväg. Längs partier med lägre hastighet än 60 km/h kan separeringen bestå av kantsten eller målad linje. Längs sträckan utanför tätbebyggt område anläggs gång- och cykelvägen med dikesseparering, alternativt med vägräcke vid de sektionerna gång- och cykelväg läggs dikt an väg.

I Mörarp tätort kommer två passager i plan att anläggas. Passagerna i plan planeras att anläggas vid korsningarna Bjuvsleden/Gruvgatan/Rättaregatan och Bjuvsleden/Assertorpsvägen. Söder om cirkulationsplatsen i norr, anordnas passagemöjlighet över väg 1248 i befintlig refug och längst i norr kommer en planskild passage anläggas för att ta gång- och cykeltrafikanter över väg 110 (se kap 5.2.4).

Anläggandet av gång- och cykelvägen förbi busshållplats Mörarp Centrum kommer att utredas vidare i kommande skeden.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

Figur 33. Illustration över vägåtgärder och sträckning Mörarp-Bjuv. Bildkälla: Norconsult

5.2.2. Cykling genom villakvarter i Mörarp

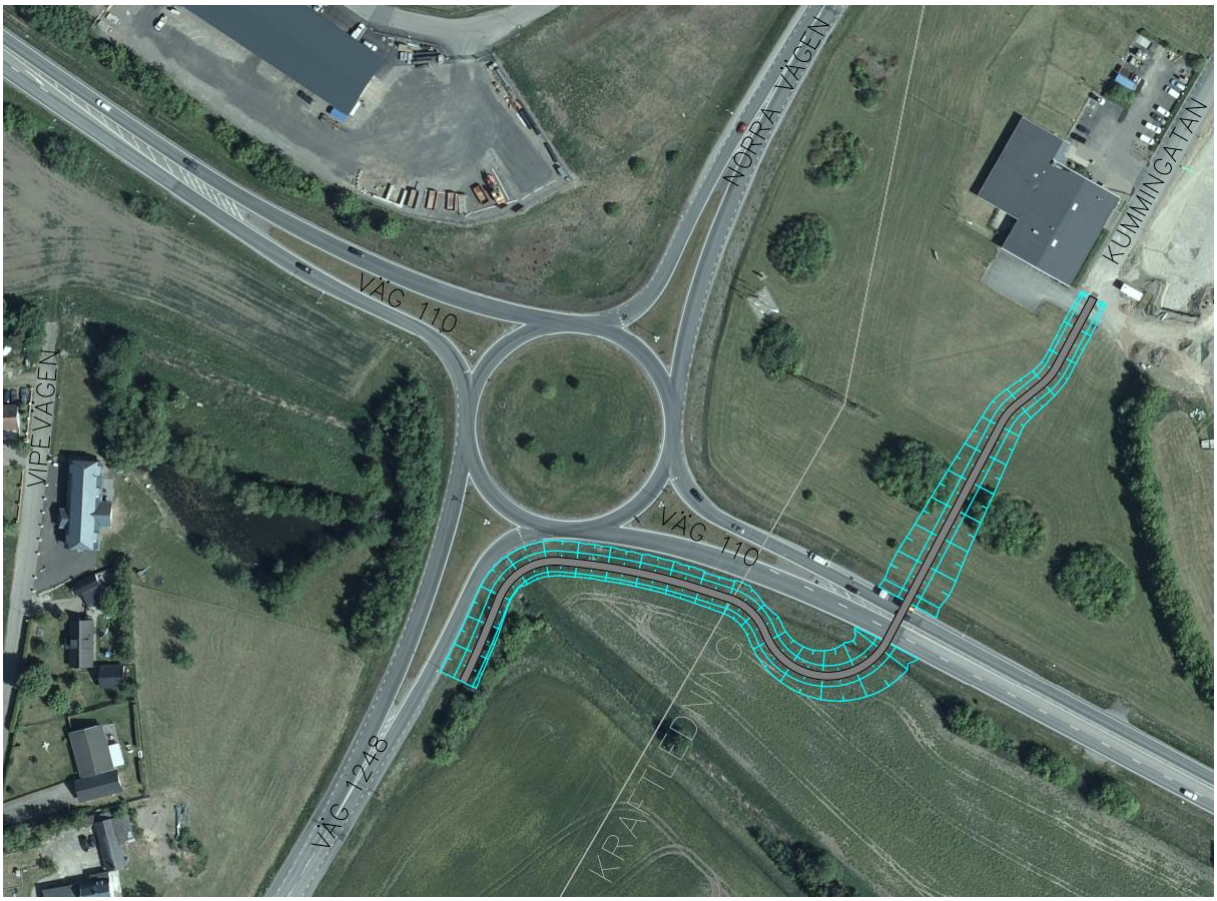
På sträckan Gruvgatan till Norra Bokhagsvägen finns svårigheter att anlägga gång- och cykelväg utan att ta mark i anspråk från intilliggande fastigheter. Bedömningen har gjorts att gång- och cykeltrafiken i stället kan nyttja befintligt gång- och cykelvägnät inom villaområdet. Se markering av villaområdet i Figur 34.

Figur 34. Illustration över Mörarp tätort. Markering visar där befintligt gång- och cykelnät inom tätort ska användas framöver. Bildkälla: Norconsult

5.2.3. Planskild passage

En planskild passage planeras anläggas vid cirkulationsplatsen mellan väg 110/väg 1248, där fyra alternativ har utretts. Det alternativ som bedömts mest fördelaktigt efter sammanvägning av olika förutsättningar är gång- och cykelvägsport under väg 110 på östra sidan om cirkulationsplatsen. Detta alternativ ger en gång- och cykelväg som med god tillgänglighet och funktion når en målpunkt i Bjuv, utan att påverka befintliga verksamheter och bebyggelse nämnvärt. Det innebär också att endast ett mindre intrång i jordbruksmark krävs, samt att natur- och kulturmiljövärden endast påverkas marginellt.

De tre förkastade alternativen redovisas i kapitel 5.5.2.



Figur 35. Flygfoto över CPL och skiss på rekommenderat alternativ. Bildkälla: Norconsult. Ortofoto: Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

En skiss på det rekommenderade alternativet kan ses i Figur 35. Rampen ner till gång- och cykelvägsporten påbörjas öster om kraftledningen, detta för att undvika förändring av befintlig marknivå under och invid ledningen. Då längden på rampen beror på höjdskillnaden mellan väg 110 och gång- och cykelvägsporten och kravet på maxlutning är 4% anläggs vägen med en ögla innan den leds under väg 110. På båda sidor om gång- och cykelvägen anläggs ett dike med innerslänt på 1:3 och ytterslänt på 1:2. Utformningen innebär att mark på norra sidan om väg 110 och åkermark på södra sidan om väg 110 kommer att tas i anspråk. Detta markintrång bedöms vara mindre än för de tre förkastade alternativen.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

5.3. Gestaltning

Utformningen av den nya gång- och cykelvägen anpassas för att följa den befintliga vägens sträckning, det omgivande landskapet, topografin och för att göra så liten påverkan på befintlig miljö som möjligt. Där höjdskillnaden mellan körbana och omkringliggande landskap är större, måste gång- och cykelvägens placering samt slänt- och dikesutformningen detaljstuderas för att åstadkomma en upplevelsemässigt tilltalande lösning. Detta gäller särskilt vid placering av planskild korsning öster och under väg 110. Generellt gäller att slänter ska avrundas och avbaningsmassor ska återföras för att bevara platsspecifik flora och fauna.

Där gång- och cykelvägen passerar uppvuxen växtlighet är det värdefullt att i möjligaste mån bevara befintliga träd och övrig vegetation, så som buskar och häckar. Här kan korta men branta slänter passa. Om placering av gång- och cykelvägen innebär att ytor med uppvuxen vegetation behöver tas ned bör möjligheten till återplantering av vegetation med motsvarande värde att utredas.

5.4. Avvattning

Avvattning av gång- och cykelvägen kommer främst ske via öppna diken som placeras mellan cykelväg och väg 1248. Avvattning via öppna diken har fördelar både ur tekniska och ekonomiska aspekter och även för drift och underhåll, jämfört med avvattning via ledningar. Vidare innebär avvattning via diken en större flexibilitet i placeringen av gång- och cykelvägen i höjdläge så att väganläggningen kan anpassas till befintliga marknivåer och landskapsbilden.

Planerat avvattningssystem innebär en standardhöjning jämfört med nuvarande situation med avseende på fördröjning och rening av avrinninande vägdagvatten.

Klimatförändringar och ökad nederbördsmängd kommer att beaktas vid beräkningen av dimensionerande flöde. Väganläggningens dagvattensystem kommer därför att dimensioneras efter dagens nederbördsdata tillsammans med en klimatfaktor på 1,25, vilket motsvarar en framtida nederbördsökning på 25%.

I Mörarp kommer befintliga brunnar användas så eventuell höjdsättning och eventuella avskiljare behöver ta hänsyn till befintliga brunnar.

De enskilda energibrunnarna placerade i närheten av vägen bedöms inte påverkas av planerade vägåtgärder då stora grundvattensänkningar inte bedöms vara nödvändiga för uppdraget.

Vid den planskilda korsningen kan pumpstation behöva anläggas. Vart vatten avleds ska utredas vidare i ett senare skede. Om dikningsföretag blir påverkat måste ny förrättning för kostnadsfördelning genomföras för dikningsföretaget.

5.5. Utredda alternativ

I utredningsarbetet har olika alternativa placeringar för såväl gång- och cykelväg som gång- och cykelvägsport studerats. Nedan beskrivs de förkastade alternativen och varför de anses vara mindre fördelaktiga.

5.5.1. Placering gång och cykelväg

Båda sidor, öster och väster om väg 1248, har utretts i ett initialt skede som alternativ för placering av gång- och cykelvägen.

Alternativet med förläggning på östra sidan har förkastats av flera skäl. Ett av dessa skäl är att de flesta målpunkter i Mörarp främst är belägna på västra sidan och likaså befintligt gång- och cykelnät. Över

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

järnvägsbron i norra Mörarp finns befintlig gång- och cykelväg på västra sidan och då brons sektionsindelning inte kan ändras måste gång- och cykelvägen anläggas på västra sidan över bron.

Ett annat skäl är att det har bedömts svårt att undvika en påverkan på naturvärdesobjekt, detta då merparten av objekten har identifierats på östra sidan, tätt intill väg 1248. Det ligger även ett antal historiska karaktärsbyggnader, till exempel brandstationen och Gästgivargårdens uthuslängor, intill eller i nära anslutning till vägen på den östra sidan. Här är utrymmet mellan byggnaderna och vägen begränsat. Det finns även byggnader utpekade som ”kulturskyddade bebyggelser” och som har varsamhets- eller skyddsbestämmelser enligt Plan och bygglagen (1987:10) på östra sidan om väg 1248.

Då den planskilda passagen föreslås anläggas öster om cirkulationsplatsen och gång- och cykelvägen på västra sidan om väg 1248 rekommenderas en passage över väg 1248 anläggas strax söder om cirkulationsplatsen. I närheten av cirkulationsplatsen är hastigheten lägre än på raksträckan och befintliga refuger kan användas för att dela upp passagen i två etapper. Se Figur 33 för lokalisering av passage och sträckning av gång- och cykelvägen från Mörarp till Bjuv.

5.5.2. Planskild passage vid cirkulationsplats i Bjuv

Nedan redovisas de tre förkastade alternativen av gång- och cykelvägspassage vid cirkulationsplatsen översiktligt. Se Figur 33 för placering av passage.

5.5.2.1. Gång- och cykelväg över väg 110, väster om cirkulationsplatsen

Detta alternativ medför det största permanenta markintrånget utav utredda alternativ, med långa utrymmeskrävande ramper för gång- och cykelvägen. Det är också det alternativ som innebär störst påverkan på landskapsbilden, med utrymmeskrävande ramper och stora nivåskillnader som uppstår mellan väganläggning och befintlig mark. Passage på västra sidan kan även upplevas som en omväg för gång- och cykeltrafik som har målpunkt i Bjuv centrum. Upplevs omvägen som stor kan nyttjandet av den planskilda passagen minska.

Under byggtiden kräver alternativet att en sträcka av väg 110 behöver stängas av för trafik då bron lanseras på plats.

5.5.2.2. Gång- och cykelväg under väg 110, väster om cirkulationsplatsen

Detta alternativ medför mindre permanent markintrång än alternativen bro över väg 110, med mindre utrymmeskrävande ramper för gång- och cykelvägen. Alternativet innebär att det krävs pumpstation i och med att området ligger i en lågpunkt. Passage på västra sidan kan även upplevas som en omväg för gång- och cykeltrafik som har målpunkt i Bjuv centrum. Upplevs omvägen som stor kan nyttjandet av den planskilda passagen minska.

5.5.2.3. Gång- och cykelväg över väg 110, öster om cirkulationsplatsen

Detta alternativ medför mindre permanent markintrång än alternativet bro över väg 110 på västra sidan och mindre påverkan på landskapsbild. De luftburna kraftledningarna ställer krav på både det vertikala avståndet till gång- och cykelvägen och hur anläggandet bedrivs under och i närheten av dem under byggskedet. Trots detta krav blir ramperna kortare än alternativet över väg 110 på västra sidan.

Under byggtiden kräver alternativet att en sträcka av väg 110 behöver stängas av för trafik då bron lanseras på plats.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

6. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

6.1. Landskapsbild

Den planerade gång- och cykelvägen förmodas ge en begränsad påverkan på landskapsbilden med omsorgsfull utformning och anpassning till omgivande landskap. Den planskilda korsningen öster om cirkulationsplatsen förmodas ge ett märkbart inslag i landskapsbilden då det antagligen kommer det att krävas större ommodellering av landskapet.

6.2. Naturmiljö

Gång- och cykelvägen kommer ligga i direkt anslutning till befintlig väg. Åkermark med bördighetsklass 8 kommer endast att beröras i kantzonerna men intrånget omfattar ändå en relativt lång sträcka av vägen (cirka 2 km). Större intrång i åkermark kommer att uppstå vid anläggning av den planskilda passagen vid cirkulationsplatsen.

Med avseende på naturvärden inom Mörarp bedöms det som fördelaktigt att anlägga gång- och cykelvägen på västra sidan vägen eftersom det innebär en mindre påverkan på befintliga naturvärden. Enstaka träd kan behöva fällas och annan vegetation röjas vid anläggning av gång- och cykelvägen.

Med avseende på naturvärden i åkerlandskapet mellan Mörarp och Bjuv bedöms anläggningen av gång- och cykelvägen på västra sidan vägen inte leda till en större negativ påverkan på naturvärdesobjekt på grund av tillräckligt utrymme mellan värdena och vägen. Inga åtgärder kommer genomföras i vägslänten i anslutning till järnvägsbron.

Vid diket söder om Vipevägen planeras anläggning av gång- och cykelvägen på vägrenen vilken är tillräckligt bred för att påverkan på diket kan undvikas. En viss påverkan kan förekomma i form av grumling under byggskedet men detta undviks i möjligaste mån genom skyddsåtgärder. Även om utrymmet mellan vägen och diket söder om cirkulationsplatsen på östra sidan jämfört med västra sidan är tillräckligt för att diket inte ska påverkas kan en viss påverkan i form av grumling ske under byggskedet, vilket ska undvikas i möjligaste mån genom att vidta skyddsåtgärder. Detta gäller även dammen sydväst om cirkulationsplatsen. Därför antas det inte krävas en anmälan eller tillståndsansökan om vattenverksamhet krävas vid anläggning av planskild passage öster om cirkulationsplatsen. Påverkan på de resterande biotopskyddade objekt längs sträckan (se kap. 4.5.1.3) bedöms kunna undvikas.

Anläggning av gång- och cykelvägen bedöms endast ge en liten negativ påverkan på vanlig groda som förekommer i dammen vid cirkulationsplatsen. Detta på grund av att påkörningsrisken från cyklar ökar något. Påverkan minimeras dock vid anläggning av planskild passage på östra sidan.

Vid anläggningsarbete kan spridning och nyetablering av invasiva arter orsakas. Detta kommer undvikas genom att vidta av skyddsåtgärder (se kap. 7).

Mot bakgrund av ovan och förutsatt att skyddsåtgärder vidtas bedöms de förväntade effekterna på naturmiljön vid ett genomförande av planerade åtgärder vara små.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

6.3. Kulturmiljö

Den viktigaste kulturmiljön som bedöms kunna påverkas av åtgärderna är inom Mörarp tätort.

På västra sidan om väg 1248 ligger tinghuset men avståndet till vägen är relativt stort (cirka 40 m) och i centrala Mörarp berörs bytomten (L1988:5081), den enda registrerade potentiella fornlämningen längs sträckan. Enligt kulturarvsanalysen är denna för snävt avgränsad. Den oklara utbredningen (se kap. 4.5.2) och de topografiskt goda förutsättningarna för bland annat stenåldersboplatser innebär att en arkeologisk utredning bör genomföras. I en sådan klarläggs förekomsten av tidigare inte kända fornlämningar längs den aktuella vägsträckan, så att dessa inte skadas vid anläggandet av gång- och cykelbanan. Bytomtens utbredning och status kan också säkerställas genom en avgränsande förundersökning.

Sammantaget bedöms byggnationen inte medföra några betydande negativa effekter för kulturmiljön. Bedömningen hänger dock delvis på resultaten av den arkeologiska undersökningen och en eventuell avgränsande förundersökning av bytomten.

6.4. Geoteknik och hydrogeologi

Grundläggningsförhållandena utmed sträckan är generellt sätt goda. Vid schakt eller uppfyllnad behöver det dock utredas vilka effekter det kan få i form av sättningar, grundvattenpåverkan eller stabilitetsproblem.

I norr där det planeras en planskild korsning behöver särskild hänsyn tas till grundläggningsförhållandena, då marken påverkas mycket av de stora ingrepp som kommer behövas utföras.

6.5. Vattenförhållanden och miljökvalitetsnormer för vatten

Anläggning av gång- och cykelvägen innebär marginellt i anspråkstagande av berörda dikningsföretags båtnadsområde, se Figur 32.

Planerade åtgärder innebär ingen ökad biltrafik och därmed inga ökade utsläpp av trafikrelaterade föroreningar. Planerat avvattningssystem längs ny gång- och cykelväg, med till största delen öppet krossdike, innebär en förbättrad fördröjning och rening av dagvatten från landsväg 1248, jämfört med dagens situation.

Utrymmet mellan vägen och diket söder om cirkulationsplatsen på östra sidan jämfört med västra sidan är tillräckligt för att diket inte ska påverkas och därför bedöms det som fördelaktigt att anlägga den planskilda passagen på östra sidan om vägen. En viss påverkan på öppna diken samt dammen sydväst om cirkulationsplatsen främst i form av grumling under byggskedet kan förekomma. Dock kommer detta undvikas i möjligaste mån genom skyddsåtgärder (se avsnitt 7.2) och ingen anmälan eller tillståndsansökan om vattenverksamhet bedöms krävas vid anläggning av planskild passage öster om cirkulationsplatsen.

Grundvattensänkning kan bli aktuellt vid anläggning av den planskilda passagen. Dock bedöms det att influensområdet kommer vara relativt litet och dessutom är jordlagerna täta. Sänkningen bedöms inte medföra större sättningsrisker. Risk av negativ påverkan på intilliggande småvatten och vattendrag kan inte uteslutas, men bedöms som liten. Med avseende på diket beror detta på täta jordlager och att dikesbotten, åtminstone på östra sidan vägen, ligger ovanför grundvattennivån. På östra sidan om cirkulationsplatsen kan energibrunnen nordöst om schakten falla inom eller strax intill influensområdet men anses inte påverkas på grund av marginell avsänkning mot utkanten av influensområdet och att brunnen är bergborrad. Det är sannolikt att jordbruket ej kommer påverkas

negativt av en grundvattensänkning då jordlagerna är täta. Grundvattenförekomsten i sedimentärt berg bedöms inte heller påverkas av grundvattensänkningen. Sammantaget bedöms varken allmänna eller enskilda intressen påverkas vilket innebär att en tillståndsansökan om vattenverksamhet för grundvattensänkning ej kommer krävas enligt 11 kap 12 § MB.

Mot bakgrund av ovan och med hänsyn till planerade skyddsåtgärder för grund- och ytvatten under byggskede (se kap. 7), bedöms genomförandet av planerade vägåtgärder inte innebär några negativa effekter på yt- och grundvattenvattenförhållanden. Vidare bedöms att planerade åtgärder inte medför någon försämring av kvantitativ eller kvalitativ status på kvalitetsfaktornivå eller äventyrar av miljökvalitetsnormer, för berörda vattenförekomster.

6.6. Rekreation och friluftsliv

En gång- och cykelväg har potential att göra landskapet tillgängligt som värdefullt rekreationsområde för cyklister och fotgängare.

Genom att gång- och cykelvägen byggs ut längs Benarpsvägen kommer cyklandet till och från idrottsaktiviteter för barnen i Mörarp främjas.

Sett till ett större perspektiv kommer gång- och cykelvägen bidra till Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029 (Region Skåne, 2018b) vilken i sin tur bidrar till att stärka Skåne som Sveriges bästa cykelregion.

6.7. Barriäreffekter

Åtgärden att anlägga en gång- och cykelväg intill befintlig väg 1248, samt en planskild passage av väg 110, anses ha en positiv påverkan på barriäreffekten avseende de oskyddade trafikanterna som då kan nå målpunkter på ett enklare sätt. Dock ökar barriäreffekten något för korsande rörelser över väg 1248, eftersom vägområdet ökar.

6.8. Klimatpåverkan och översvämningsrisk

Klimatförändring kommer att beaktas vid beräkning av dimensionerande flöde för väganläggningens avvattning. Dagvattensystemet kommer att dimensioneras baserat på befintliga nederbördsdata med en klimatfaktor motsvarande en framtida nederbördsökning på 25 %.

Nivåsättning av gång- och cykelväg vid lågpunkter i landskapet, kommer att genomföras med hänsyn till översvämningsrisk och framtida nederbördsmängder.

Gång- och cykelvägen bedöms inte leda till större översvämningsrisker.

6.9. Boende och människors hälsa

Planerad gång- och cykelväg uppmuntrar till resor utan bil då tillgängligheten och trafiksäkerheten ökar för oskyddade trafikanter. Som en indirekt påverkan syftar utbyggnaden till att få en överflyttning från bilresor till cykel, vilket bedöms ge positiva hälsoeffekter.

6.10. Hushållning med mark och vatten

Till största delen kommer jordbruksmark att tas i anspråk för anläggning av ny gång- och cykelväg. Åkermark i området klassas av hög bördighet (klass 8, se kap. 4.3) och även om åkermarken berörs endast i kantzonerna kommer intrånget omfatta en relativt lång sträcka av vägen (cirka 2 km).

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

Intrånget kommer undvikas i största möjliga mån och brukningsmöjligheten bedöms inte försämras nämnvärt.

Gång- och cykelvägen kommer främst att avvattnas genom anläggning av öppet dike mellan väg 1248 och cykelvägen, då denna teknik har fördelar jämfört med andra, se kap. 5.4. Detta kan komma att påverka tillgängligheten till jordbruksmarken för brukare i samband exempelvis med bettransporter och skörd. I den kommande samrådsprocessen med berörda markägare kommer denna aspekt särskilt att uppmärksammas.

Det anses att befintliga tillfarter ej kommer påverkas av den nya gång- och cykelvägen.

Mot bakgrund av ovan och med hänsyn till att utveckling av cykelvägnätet utgör ett väsentligt samhällsintresse, bedöms planerade vägåtgärder innebära god hushållning med mark.

Inga enskilda brunnar har identifierats inom utredningsområdet och 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.

6.11. Rivningsarbeten och hantering av avfall och restprodukter

I nuläget bedöms planerade vägåtgärder inte generera några betydande rivningsarbeten eller större mängder 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.

Gång- och cykelvägens placering under väg 110 öster om cirkulationsplatsen innebär ett massöverskott, samt att en del schaktmassor behöva köras till en avfallsanläggning.

I nuläget bedöms inga kablar påverkas av planerade åtgärder.

Uppgrävda massor som av tekniska skäl bedöms kunna återanvändas inom vägområdet och som har föroreningshalter upp till mindre känslig markanvändning (MKM) enligt Naturvårdsverkets generella riktvärden (Naturvårdsverket, 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.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

7. 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 undvika och kompensera för negativa miljöeffekter. Nedan redovisas generell miljöhänsyn och preliminära skyddsåtgärder som preliminärt kommer att vidtas, fortsatt i planläggningsprocessen och under byggskede.

7.1. Planläggningsprocess

Negativa effekter på kulturmiljön undviks i ett första planeringsskede genom lämplig placering av gång- och cykelvägen i förhållande till kända kulturmiljövärden och fornlämningar. Särskilt viktigt är att undvika påverkan på de viktigaste karaktärsbyggnaderna i centrala delen av Mörarp. En avgränsande förundersökning kan genomföras vid bytomten, för att bedöma fornlämningens faktiska utbredning och status. En arkeologisk utredning kommer genomföras för att undersöka eventuell förekomst av fornlämningar under mark.

Negativa effekter på naturmiljön undviks i ett första planeringsskede genom lämplig placering av gång- och cykelvägen i förhållande till naturvärdena längs sträckan. Påverkan på biotopskyddade objekt kommer undvikas i största möjliga mån. Dessutom kommer stor vikt att läggas vid att äldre, grövre träd sparas i möjligaste mån genom anpassning av gång- och cykelvägens bredd. Om placering av gång- och cykelvägen innebär att ytor med uppvuxen vegetation behöver tas ned kommer möjligheten till återplantering av vegetation med motsvarande värde att utredas. Påverkan på fridlyst vanlig groda kommer undvikas genom planering av arbetena utanför djurens lek- och yngelperiod.

För att minska intrånget i jordbruksmark kommer etableringsytor utformas på redan iordningsställda ytor och inte på jungfrulig jordbruksmark.

Påverkan på grund- och ytvatten kommer att minimeras genom att dagvattensystemetet utformas med erforderlig fördröjning och rening.

7.2. Byggskede

Vid anläggningsarbete kommer hänsyn till invasiva arter tas för att undvika deras spridning och nyetablering. Risken för spridning kommer undvikas under anläggning av slänter och diken men även vid masshantering. Massor som innehåller invasiva arter (inklusive växtdelar, frön, med mera) kommer ej mellanlagras inom arbetsområdet utan köras till en avfallsanläggning som tar emot massor innehållande invasiva arter för vidare behandling.

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

Hänsyn till vattenmiljöerna i norra delen av området kommer tas. Vid åtgärder i närheten av dammen och öppna diken kommer grävning i vattenområden undvikas och förhållandena i diken kommer bevaras i största möjliga mån. Skyddsåtgärder för att i möjligaste mån undvika grumlingsrisk i vattenmiljöerna under anläggningsarbeten kommer vidtas. Vid eventuella dränerande arbeten i samband med anläggning av planskild passage vid cirkulationsplatsen kommer påverkan på intilliggande småvatten och vattendrag undvikas i möjligaste mån. Hänsyn och anpassning till berörda öppna diken kan komma att bli aktuellt vid exempelvis planering av avvattning från gång- och cykelvägen samt under 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 undvikas. Utöver detta styr lagstiftningen entreprenörens egenkontroll och Trafikverkets miljökontroll i egenskap av verksamhetsutövare.

Vid risk för påverkan på recipienten kan krav 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. Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser kommer följas, och inga mer betydande olägenheter till följd av byggbuller bedöms bli följden av vägplanen. Ingen risk bedöms heller finnas att luftföroreningar från byggplatsen ska leda till att miljökvalitetsnormer överskrids.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

8. 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 miljö-påverkan, hänsyn tas till:

- verksamhetens eller åtgärdens utmärkande egenskaper
- verksamhetens eller åtgärdens lokalisering
- de möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

8.1. 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. 7).

8.1.1. Vägåtgärdernas egenskaper

Planerade vägåtgärder, anläggning av gång- och cykelväg och tillhörande separationsformer (dike, räcke med mera), 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 vägkropp. Planerade vägåtgärder ligger delvis inom befintligt vägområde. Mark för planerad gång- och cykelväg som ligger utanför befintligt vägområde kommer att tas i anspråk med vägrätt.

8.1.2. Miljöeffekter

De förväntade miljöeffekter vid ett genomförande av planerade åtgärder bedöms vara relativt begränsade.

Byggnation av gång- och cykelvägen bedöms inte ge några större negativa effekter på kulturmiljön. Värdefulla träd kommer i möjligaste mån att sparas och påverkan på småvatten undvikas i möjligaste mån. Påverkan på jordbruksmarken bedöms vara relativt liten. Sammantaget förväntas endast marginella effekter på naturmiljön. En grundvattensänkning kommer troligtvis behövas utföras vid anläggning av planskild passage vid cirkulationsplatsen men varken allmänna eller enskilda intressen bedöms påverkas. Vägåtgärderna bedöms inte leda till negativa effekter på yt- och grundvattenvattenförhållanden och strider inte mot de allmänna bestämmelserna i miljöbalken kring hushållning med mark och vatten. Gång- och cykelvägenseffekter kommer vara positiva med avseende på rekreation och friluftsliv.

Mot bakgrund av ovan samt med hänsyn till planerade miljöåtgärder (se kap. 7), bedöms sammantaget att planerade vägåtgärder inte har en betydande miljöpåverkan.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

9. Fortsatt arbete

9.1. Planläggning

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

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad 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.

9.2. Viktiga frågeställningar

Allt eftersom mer underlag och mer detaljerad information inkommer till projektet (kap. 3.2) i det fortsatta planläggningsarbetet för gång- och cykelväg längs väg 1248, kan utredningsarbetet fördjupas och påverkan och genomförbarheten för olika studerade alternativ kan konkretiseras.

I det fortsatta utredningsarbetet kommer fokus vara att projektet hittar en kostnadsmässigt och tekniskt genomförbar och trafiksäker lösning, som medför ett så litet intrång som möjligt i kringliggande landskap och naturmiljö.

Övriga viktiga frågeställningar och fortsatta utredningar är:

- Utredning av eventuella konflikter med detaljplanebestämmelser inom Mörarp, samt vid anslutning i Bjuv.
- Utredning av passering av kraftledningar.
- Identifiering av ytterligare behov av anmälningar, dispenser och tillstånd.
- Genomförande av en avgränsande förundersökning av bytomten samt av en arkeologisk utredning. Ambitionen är att förundersökningen och den arkeologiska utredningen ska kunna genomföras under våren 2022.
- Identifiering av ytterligare behov för undersökningar och provtagningar med avseende på förekomsten av föroreningar i mark vid eventuella åtgärder för anläggning av gång- och cykelvägen på fastigheterna som tas upp i tabell 2 och tabell 3.
- Genomförande av vägdikesprovtagningar och analys av vägdikesmassor.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

10. Referenslista

Bjuvs kommun, u. å, Detaljplan. https://gisportal.perstorp.se/portal/apps/webappviewer/index.html?id=a04fb2711db14423925a7f66eb289679

Connelid, P., 2021. PM kulturarvsanalys. Väg 1248, GC-bana Bjuv–Mörarp Helsingborgs och Bjuvs kommuner, Skåne län.

Helsingborgs stad, u. å, Detaljplan. https://helsingborg.maps.arcgis.com

Helsingborgs stad, 2021, Översiktsplan. https://helsingborg.se/trafik-och-stadsplanering/planering-och-utveckling/oversiktsplanering/oversiktsplaner-under-arbete/oversiktsplan-2021/

Jungskär, M., Narvelo, W., Trellman, A. C., Andersson, C., Müller, B. och Fransson, E., 2018. Natur- och kulturmiljöprogram – Delområde Mörarp. Helsingborg kommun.

Länsstyrelserna, 2021. EBH-kartan. https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=ed0d3fde3cc9479f9688c2b2969fd38c

Länsstyrelserna, 2021. Vatteninformationssystem Sverige (VISS). https://viss.lansstyrelsen.se/Maps.aspx

Länsstyrelsen i Skåne Län, 2021. Länsstyrelsen i Skåne Län, Karttjänster och geodata. https://www.lansstyrelsen.se/skane/om-oss/vara-tjanster/karttjanster-och-geodata.html

Mattsson, K., Nilsson, S. & Sandsten, H. Naturvärdesinventering (NVI) – Mellan Mörarp – Bjuv inför planering av gång- och cykelväg, 2020. Calluna AB.

Naturvårdsverket, 2009. Riktvärden för förorenad mark. NV rapport 5976.

Naturvårdsverket, 2021. https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/

Region Skåne, 2018a. Åtgärdsvalsstudie för cykelvägsplan för Skåne 2018–2029

Region Skåne, 2018b. Cykelvägsplanen för Skåne 2018–2029

Riksantikvarieämbetet, 2021. Fornsök. https://app.raa.se/open/fornsok/

SLU ArtDatabanken, 2021. Artportalen. https://www.artportalen.se/ViewSighting/SearchSighting

Svenska Geotekniska Föreningen, 2013. Fälthandbok Undersökningar av förorenade områden. Rapport 2:2013.

Trafikverket, 2021. Trafikverkets Miljöwebb Landskap.

Trafikverket, 2016. Åtgärdsvalsstudie ÅVS för gång- och cykelväg, Mörarp-Bjuv, Helsingborgs kommun och Bjuvs kommun

Trafikverket, 2017, Vägdikesmassor – provtagning och hantering – krav, TDOK 2014:0931.

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

TMALL 0095 Samrådsunderlag 6.0

TRAFIKVERKET

Trafikverket, 201 23 Malmö. Besöksadress: Gibraltargatan 7.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020–600 650

www.trafikverket.se