

GRANSKNINGSHANDLING

Väg 1710, Rebbelberga-Barkåkra, vid Östra Kvarn,
ny gång- och cykelväg Ängelholms kommun, Skåne län

Vägplan, 2024-11-15

Plan – och miljöbeskrivning



Trafikverket

Postadress: Neptunigatan 52, 211 18 Malmö

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

6.0

Dokumenttitel: Fastställelsehandlingen. Väg 1710, Rebbelberga-Barkåkra, vid Östra Kvarn, ny gång- och cykelväg. Ängelholms kommun, Skåne län

Författare: Norconsult AB

Dokumentdatum: 2024-11-15

Ärendenummer: TRV 2018/132516

Uppdragsnummer: 165359

Version: 1.0

Kontaktperson: Emanuel Andersson, Trafikverket

Planbeskrivning

Innehåll

	1
1 SAMMANFATTNING	5
2 BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL	6
2.1. Bakgrund	6
2.2. Ändamål och projektmål	7
2.3. Planeringsprocessen	7
2.4. Tidigare utredningar	8
2.5. Fyrstegsprincipen	9
3 MILJÖBESKRIVNING	10
3.1. Avgränsningar	10
3.2. Metoder och osäkerheter i bedömningar	11
3.3. Nollalternativet	11
4 FÖRUTSÄTTNINGAR	12
4.1. Vägens funktion och standard	12
4.2. Trafik och användargrupper	12
4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling	13
4.4. Landskapet och staden	15
4.5. Miljö och hälsa	15
4.6. Byggnadstekniska förutsättningar	24
5 DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV	27
5.1. Val av lokalisering	27
5.2. Val av utformning	27
5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått	30
6 EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET	30
6.1. Trafik och användargrupper	30
6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling	31
6.3. Landskapet och staden	31
6.4. Miljö och hälsa	31
6.5. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)	33
6.6. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	33
6.7. Masshantering	33
6.8. Påverkan under byggnadstiden	34

7	SAMLAD BEDÖMNING	35
7.1.	Sammanställning av konsekvenser	35
7.2.	Bedömd måluppfyllelse	35
8	ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN	37
8.1.	Allmänna hänsynsregler (2 kap miljöbalken)	37
8.2.	Hushållning med mark och vatten (3 kap miljöbalken)	37
8.3.	Miljö kvalitetsnormer	38
9	MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING	38
9.1.	Vägområde för allmän väg	38
9.2.	Område med tillfällig nyttjanderätt	39
9.3.	Konsekvenser för pågående markanvändning	39
10	FORTSATT ARBETE	40
10.1.	Vägplan	40
10.2.	Tillstånd och dispenser	40
10.3.	Uppföljning och kontroll	40
11	GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING	41
11.1.	Formell hantering	41
11.2.	Genomförande	42
11.3.	Finansiering	42
12	UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR	43

1 Sammanfattning

Trafikverket har tillsammans med Region Skåne och Skånes kommuner ingått i ett samarbete inom vilket det har tagits 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 Rebbelberga och Barkåkra i Ängelholms kommun och cykling sker i blandtrafik eller via en omväg inom bostadsområdet Pomona. Trafikverket planerar därför att anlägga en separerad gång- och cykelväg längs med en del av väg 1710. Den planerade gång- och cykelvägens sträckning startar i söder i Rebbelberga, passerar över Rössjöholmsån och avslutas i Barkåkra. Gång- och cykelvägen kommer ansluta till befintliga cykelvägar på Kungsgårdsleden och Persikovägen. Passagen över väg 1710 kommer att placeras så att god trafiksäkerhet uppnås.

De övergripande målen med projektet är att fler ska välja cykel som färdmedel samt att antalet cykelolyckor med svårt skadade eller dödade ska minska. Ett genomförande av planerad åtgärd kommer att medföra förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter längs väg 1710 och bidra till att ett sammanhängande gång- och cykelstråk skapas mellan Rebbelberga och Barkåkra.

Fyrstegsprincipen har använts för att välja lämplig åtgärd för att kunna uppnå fastställda mål. Val av placering av cykelvägen och sträckningen har grundats på en avvägning mellan olika intressen, där särskild hänsyn togs till områdets natur- och kulturmiljövärden. Anläggandet av den planerade gång- och cykelvägen kräver intrång i strandskyddsområdet tillhörande Rössjöholmsån. Åtgärden bedöms dock inte försämra allmänhetens tillgång till platsen, och bedöms inte i betydande grad försämra växt- och djurlivet. Åtgärden bedöms dessutom tillgodose ett allmänt intresse.

Bron över Rössjöholmsån kommer inte breddas i och med anläggandet av gång- och cykelvägen, utan den ska behålla sin befintliga bredd. Gång- och cykelvägen i sig bedöms därmed inte påverka vattenkvaliteten, floran eller faunan i vattendraget. Att bron inte ska byggas om talar även för att påverkan på Rössjöholmsån under byggtiden inte kommer vara betydande. Den planerade gång- och cykelvägen kommer anläggas inom eller i mycket nära anslutning till tre olika riksintresseområden, nämligen riksintresse för friluftsliv, för rörligt friluftsliv och för högexploaterad kust. Anläggandet bedöms inte ge upphov till påtaglig skada på de natur- och kulturvärden och möjligheter till friluftsliv som är utpekade för de två riksintresseområdena för friluftsliv och för rörligt friluftsliv.

Den totala kostnaden för gång- och cykelvägen längs väg 1710 beräknas uppgå till cirka 15,7 miljoner SEK (prisnivå 2024). Gång- och cykelvägen finansieras av Trafikverket och Ängelholms kommun.

Detta dokument utgör tredje steget i planlägningsprocessen, granskningshandlingen. Handlingen kungörs för allmänheten och därefter tas en fastställelsehandling fram för vägplanprojektet. Granskningshandlingen har föregåtts av ett samrådsunderlag och en samrådshandling, där samråd med allmänheten har skett. Granskningshandlingen innebär enbart mindre justeringar i förhållande till samrådshandlingen som ställts ut tidigare. Fortsatt hantering innebär att berörda sakägare kan komma med synpunkter på planen då den kungörs med status granskningshandling. Inlämnade synpunkter sammanställs och kommenteras som ett granskningsutlåtande, berörda informeras om eventuella revideringar i denna process.

Länsstyrelsen i Skåne har beslutat att projektet inte medför betydande miljöpåverkan och därför har ingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB) i enlighet med miljöbalkens 6 kapitel upprättas för planen. I stället har det gjorts en så kallad miljöbeskrivning som del av denna planbeskrivning.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1. Bakgrund

Trafikverket har tillsammans med Region Skåne och Skånes kommuner ingått i ett samarbete inom vilket det har tagits 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 Rebbelberga och Barkåkra i Ängelholms kommun. Sträckan är en länk i ett större planerat cykelvägnät som binder samman de norra delarna av Ängelholm med tätorten. Sträckan är även en viktig del i att knyta samman Ängelholm med företagsbyn Valhall park och vidare även Barkåkra station nordväst om Valhall park.

Vägen är idag inte anpassad för cykeltrafik och cykling sker i blandtrafik på väg 1710 eller via en omväg väster om vägen vilken går inom bostadsområdet Pomona. Högsta tillåtna hastighet på vägsträckan är 50–70 km/h. Hastighetsbegränsningen samt trafikflödet på väg 1710 gör att vägen inte lever upp till Trafikverkets krav på vägar där det är lämpligt att cykla i blandtrafik.

För att öka trafiksäkerheten och tryggheten vid pendlingscykling behövs en separerad gång- och cykelväg. Trafikverket planerar därför att anlägga en separerad gång- och cykelväg längs med en del av väg 1710 (se figur 1). Den planerade gång- och cykelvägens sträckning startar i söder i Rebbelberga, passerar över Rössjöholmsån och avslutas i Barkåkra. Gång- och cykelvägen kommer ansluta till befintliga cykelvägar på Kungsgårdsleden och Persikovägen. Passagen över väg 1710 kommer att placeras så att god trafiksäkerhet uppnås.



Figur 1: Översiktskarta som visar aktuell sträcka (blå) mellan Rebbelberga (i söder) och Barkåkra (i norr).

2.2. Ändamål och projektmål

2.2.1. Ändamål

Aktuell vägsträcka ingår i den regionala cykelvägsplanen för år 2014–2025, framtagen av Trafikverket i nära samarbete med Region Skåne och Skånes kommuner. Med avseende på Region Skånes sex insatsområden för tillgänglighet med cykel kopplar målbilden för planerad åtgärd till tre av dessa:

- Utbyggnad av cykelvägar för arbets- och skolpendling
- Ökad säkerhet på landsbygd och i tätort
- Förbättrade cykelleder för rekreation och turism

Ändamålet med projektet är alltså att skapa goda förutsättningar för oskyddade trafikanter att pendla gåendes eller med cykel till arbete och skola mellan Rebbelberga och Barkåkra förbi Östra Kvarn. Ändamålet är även att öka säkerheten för oskyddade trafikanter längs med den nämnda sträckan samt att förbättra tillgängligheten för rekreation i området.

2.2.2. Projektmål

De övergripande målen med projektet är att fler ska välja cykel som färdmedel samt att antalet cykelolyckor med svårt skadade eller dödade ska minska. Ett genomförande av planerad åtgärd kommer att medföra förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter längs väg 1710 och bidra till att ett sammanhängande gång- och cykelstråk skapas mellan Rebbelberga och Barkåkra.

Dessutom gäller nedanstående projektmål, som allmänt gäller för alla Trafikverkets projekt:

- Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på väganläggningarna för att uppnå en effektiv drift, ett underhållsvänligt samt kostnadseffektivt vägsystem. Alla förändringar, ny- och reinvesteringar i anläggningen utförs ur ett LCC-perspektiv med målsättning att minimera livscykelkostnaderna. Alla förändringar i anläggningen utförs även med målsättningen att minska energianvändning och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv.
- Målsättningen för den färdiga anläggningen är att underhåll och felavhjälpning kan utföras på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Målsättningen vid investering ska vara att den sker på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Enkla och standardiserade lösningar kan väljas när de uppfyller efterfrågad funktion.

2.3. Planeringsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan. I figur 2 syns en schematisk översikt över planläggningsprocessen.

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

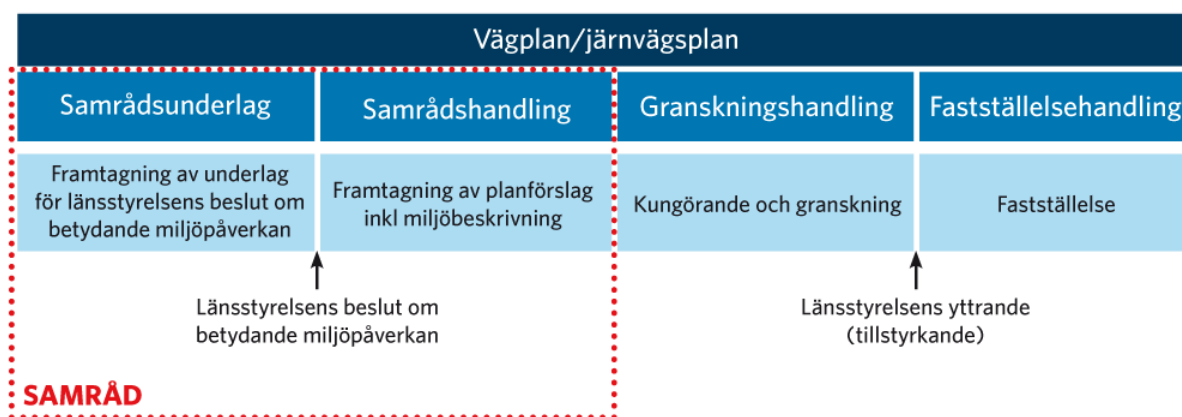
I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram till vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Länsstyrelsen har 2020-08-05 beslutat att projektet inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan (Länsstyrelsen Skåne, 2020a). Beslutet innebär att det inte kommer att tas

fram någon MKB för vägprojektet utan vägplanens bedömda konsekvenser för människors hälsa och för miljön redovisas i en miljöbeskrivning som är integrerad i denna planbeskrivning. Läs mer i avsnitt 3 *Miljöbeskrivning*.

Detta dokument utgör en granskningshandling som beskriver hur projektet utformas och dess påverkan på omgivningen, särskilt miljöaspekter. Under 2020 har samråd skett med berörd länsstyrelse, berörda kommuner, övriga myndigheter och organisationer, och de enskilda som kan bli särskilt berörda. Samrådets genomförande och yttranden som inkommit under processen finns redogjorda för i en samrådsredogörelse, denna finns att tillgå hos Trafikverket och är daterad 19 januari 2021. Även Trafikverkets kommentarer på de inkomna synpunkterna finns förtecknat i samrådsredogörelsen. Granskningshandlingen innebär enbart mindre justeringar i förhållande till samrådshandlingen som ställts ut tidigare.

Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

Trafikverket beslutade den 28 oktober 2021 att fastställa vägplanen för anläggning av gång- och cykelväg längs väg 1710. Vägplanen överklagades och ärendet återlämnades av regeringen till Trafikverket för förnyad handläggning i mars 2024. Justeringarna av vägplanen har nu gjorts och dessa justeringar berör området nordväst om bron över Rössjöholmsån. Berörda fastighetsägare har blivit underrättade och planen hålls nu tillgänglig för granskning igen.



Figur 2: Schematisk översikt över planläggningsprocessen vid utarbetandet av vägplaner.

2.4. Tidigare utredningar

Aktuell vägsträcka finns beskriven i Region Skånes *Cykelvägsplan för Skåne 2014–2025*. Planen har nyligen ersatts av den uppdaterade *Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029* (Region Skåne, 2018a). I cykelvägsplanen är aktuell vägsträcka placerad i grupp 1, vilket innebär att den preliminärt ska kunna öppna för trafik under 2020. En förenklad åtgärdsvalsstudie (ÅVS) har utförts för vägsträckan i *Åtgärdsvalsstudie för cykelvägsplan för Skåne 2018–2029* (Region Skåne, 2018b).

En utförligare ÅVS genomfördes enligt fyrstegsprincipen år 2015 (Ramböll, 2015). Åtgärdsvalsstudien resulterade i ett åtgärds paket A med en kombination av friliggande och separerad gång- och cykelväg på hela sträckan och med två trafiksäkra passager. Enligt ÅVS:en ska befintlig gång- och cykelväg från Rebbelberga utmed Persikovägen förlängas och en ny passage anläggas över Apelvägen. Efter korsningen ska gång- och cykelvägen fortsätta i gräsytan fram till bebyggelsen på västra sidan. Härifrån breddas vägen för att få plats för en trafiksäker gång- och cykelväg samtidigt som körfälten

för biltrafiken smalnas av något. Gång- och cykelvägen fortsätter på västra sidan och vid Åkersholmsvägen skapas en ny trafiksäker passage för att säkerställa att trafikanter från öster når den nya gång- och cykelvägen.

Ett samrådsunderlag daterat 2020-01-21 har tagits fram för projektet (Norconsult, 2020a).

2.5. Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är ett förhållningssätt som innebär att möjliga åtgärder för förbättringar i transportsystemet prövas stegvis. Åtgärderna analyseras i turordning, från steg 1 till steg 4, för att säkerställa att god resurshushållning vid uppfyllande av målen. De fyra stegen beskrivs nedan. I figur 3 finns en sammanfattande figur över fyrstegsprincipen.



Figur 3: Schematisk illustration över fyrstegsprincipen. Källa: Trafikverket

Steg 1: Tänk om

Åtgärder enligt steg 1 i fyrstegsprincipen kan exempelvis omfatta förbättrad kollektivtrafik och samhällsplanering för minskat transportbehov. Här ingår åtgärder som påverkar val av transportsätt och behov av transporter.

Steg 2: Optimera

Åtgärder enligt steg 2 innebär åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Exempel på åtgärder enligt steg 2 är trafikstyrning, begränsning av bruttovikt på vägen, samåkning och samordning av transporter.

Steg 3: Bygg om

Åtgärder enligt steg 3 innebär ombyggnad av befintlig väg, till exempel trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningar, anläggning av cykelväg längs befintlig väg, asfaltering av grusväg och liknande.

Steg 4: Bygg nytt

Åtgärder enligt steg 4 avser större ombyggnads- eller nybyggnadsåtgärder där stor del ny mark tas i anspråk.

Fyrstegsprincipen har beaktats i projektet genom att den har tillämpats i ÅVS:en som togs fram 2015-11-11 (Ramböll, 2015). I ÅVS:en framgår att projektmålen om att fler ska välja cykel som färdmedel samt att antalet cykelolyckor med svårt skadade eller dödade ska minska inte bedöms uppnås med åtgärder inom steg 1 eller 2. Åtgärder inom steg 2 som övervägdes var att sänka högsta tillåtna hastighet på väg 1710 från 70km/h till 60 km/h samt att skylta cyklister till en befintlig gång- och

cykelbro som finns i väster. Hastighetssänkningen bedöms inte vara realiserbar inom en rimlig framtid eftersom bashastigheten är 70 km/h, och omskytningen av cyklister skulle innebära en längre omväg på grusväg och cykelväg som går igenom ett skogsparti (Ramböll, 2015).

För att uppnå projektmålen behövs en separerad gång- och cykelväg längs med väg 1710. Det innebär att det är åtgärder enligt steg 3 som krävs för att genomföra detta projekt. Åtgärder som bedömdes vara lämpliga är att förlänga den befintliga gång- och cykelvägen på västra sidan från Persikovägen och norrut, att anlägga en räckesseparerad gång- och cykelbana på västra sidan av bron över Rössjöholmsån, att bredda vägen och anlägga gcm-stöd samt skapa en separerad gång- och cykelväg på östra sidan om väg 1710 från Åkersholmsvägen och norrut. Denna kombination av lösningar bedömdes kunna skapa en säker och trygg lösning för cyklister som är anpassad till befintlig infrastruktur (Ramböll, 2015).

Senare i projektet bedömdes den östra sidan av väg 1710 vara mer lämplig för anläggandet av gång- och cykelvägen. Läs mer i avsnitt 5 *Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv*.

3 Miljöbeskrivning

Länsstyrelsen har 2020-08-05 beslutat att vägplanen *inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan* (Länsstyrelsen Skåne, 2020a). Därför ska ingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB) i enlighet med miljöbalkens 6 kapitel upprättas för planen. Istället görs en så kallad miljöbeskrivning som del av planbeskrivningen.

En miljöbeskrivning ska, liksom en MKB, beskriva den förutsebara påverkan på människors hälsa och miljön som vägplanen innebär och jämföra dessa med ett nollalternativ, det vill säga den sannolika utvecklingen i området om vägplanen inte genomförs. Eftersom planens konsekvenser inte anses bli betydande är en miljöbeskrivning normalt mindre omfattande än en MKB. En miljöbeskrivning omfattas inte heller av samma formella lagkrav som en MKB och ska till exempel inte godkännas formellt av länsstyrelsen.

För detta projekt redovisas miljöförutsättningarna i avsnitt 4.5. *Miljö och hälsa*, konsekvenser för miljö och hälsa redovisas i avsnitt 6.4. *Miljö och hälsa*, och påverkan under byggnadstiden redovisas i avsnitt 6.8. *Påverkan under byggnadstiden*.

I avsnitt 5.3. *Skyddsåtgärder och försiktighetsmått* redovisas de skyddsåtgärder och anpassningar som inarbetats vid projektering av åtgärderna samt de krav om skyddsåtgärder och försiktighetsmått som föreslås gälla för den entreprenör som kommer att utföra det praktiska arbetet. Med skyddsåtgärd menar man skadeförebyggande eller skadebegränsande åtgärder. De skyddsåtgärder som står listade under avsnitt 5.3.1 *Åtgärder som redovisas på plankarta och fastställs* utgör förutsättningar i de konsekvensbedömningar som finns i miljöbeskrivningen.

3.1. Avgränsningar

3.1.1. Geografisk avgränsning

Miljöbeskrivningen ska belysa alla effekter och konsekvenser som kan uppkomma till följd av vägplanens genomförande; såväl konsekvenser till följd av direkta fysiska ingrepp som indirekta konsekvenser (såsom buller, påverkan på landskapsbild med mera).

Det område inom vilket konsekvenser av betydelse bedöms kunna uppstå benämns som vägplanens influensområde. För vissa aspekter bedöms influensområdet vara begränsat till vägens omedelbara

närområde. Gällande andra aspekter, såsom barriäreffekter för fauna, påverkan på vattenmiljö (som kan fortplantas nedströms), landskapsbild och buller är dock influensområdet större eftersom konsekvenserna kan sprida sig utanför vägområdet. Utbredning varierar således beroende på miljöaspekt. Influensområdet för respektive miljöaspekt framgår under beskrivningen av dessa.

3.1.2. *Beaktade miljöaspekter*

Då vägplanen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan kan beskrivningen av projektets miljöpåverkan koncentreras till de miljöaspekter som berörs. De miljöaspekter som bedöms kunna påverkas i sådan grad eller vara av sådant allmänt intresse att de är relevanta att belysa i miljöbeskrivningen är följande:

- påverkan på naturmiljö, biotopskyddsobjekt och strandskyddat område,
- påverkan på vattenförekomster, särskilt Rössjöholmsån och dess miljö kvalitetsnormer, samt påverkan på vattenskyddsområde Bjälleröds källor,
- konsekvenser för rekreation, friluftsliv och riksintresseområden samt
- påverkan på kulturmiljön och det utpekade kulturmiljöstråket.

Därutöver beskrivs hur vägplanen förhåller sig till de specifika projektmålen, nationella transportpolitiska mål och miljö kvalitetsmål, miljöbalkens allmänna hänsynsregler och krav på hushållning med mark och vatten samt gällande miljö kvalitetsnormer.

Anläggandet av gång- och cykelväg utmed den aktuella sträckan anses inte innebära en väsentlig ombyggnad av vägen avseende bullerriktvärden, eftersom trafikslagen gång och cykel inte ger upphov till förhöjda bullernivåer. Bullernivåerna kan möjligtvis minska i de fall biltrafik avstås till förmån för gång och cykel.

3.2. Metoder och osäkerheter i bedömningar

Bedömningar av framtida miljökonsekvenser är alltid behäftade med en viss osäkerhet. Hur stor denna är varierar mellan olika aspekter och ökar med tidsperspektivet. Trafikverkets generella bedömning är dock att kunskapen om området, och de planerade åtgärderna, har varit erforderliga för att ge tillräckligt säkra och välgrundade bedömningar.

Som grund för bedömningarna har information inhämtats från relevanta underlagsutredningar samt från diverse myndigheters informationstjänster såsom Naturvårdsverkets karttjänst Skyddad natur, Vattenkartan i VISS, ArtDatabankens verktyg Artportalen och SGU:s jordartskarta. Alla bedömningar har gjorts av sakkunniga inom respektive område. Vid bedömning av konsekvenser har jämförelse gjorts mot ett så kallat nollalternativ, läs mer om detta i avsnittet nedan.

3.3. Nollalternativet

Nollalternativet innebär den sannolika utvecklingen i området om vägplanen inte genomförs, och är ett jämförelsealternativ till vägplanen. I detta fall innebär nollalternativet att planerad gång- och cykelväg uteblir.

Enligt nollalternativet skulle situationen i framtiden troligtvis likna den situation som råder idag, det vill säga att cykling sker i blandtrafik på väg 1710 eller via en omväg väster om vägen vilken går inom bostadsområdet Pomona. Fortsatt cykling i blandtrafik medför en risk för att olyckor inträffar. Att

behöva välja en omväg vid pendlingscykling kan göra att cykling ses som ett mindre attraktivt alternativ i jämförelse med andra trafikslag.

Enligt nollalternativet skulle ingen mark behöva tas i anspråk för anläggandet av gång- och cykelvägen. Det innebär att intrång i naturen längs med vägen inte behövs, och naturvärdesobjekt och biotopskyddsobjekt lämnas orörda. Även kulturmiljövärden med värdefulla kvarnmiljöer och vattenskyddsområdet lämnas orörda, och inget intrång i strandskyddsområde riskeras.

4 Förutsättningar

4.1. Vägens funktion och standard

Vägen 1710 är en länsväg som går mellan Ängelholm och Grevie. Vägen är på aktuell sträcka en tvåfältsväg med en vägbredd som varierar mellan 7,5 och 9,0 meter. Hastigheten är på aktuell sträcka begränsad till 60 km/h.

Det saknas idag cykelväg längs den studerade sträckan vilket utgör en saknad länk i gång- och cykelnätet kring Ängelholm. Både söder och norr om den studerade sträckan finns gång- och cykelbanor utbyggda.

Vägen är en viktig pendlingsväg till Ängelholms flygplats och företagsparken Valhall.

Vägen är inte utpekad som funktionellt prioriterat vägnät men är en skyddsklassad väg. Vägen är inte utpekad som rekommenderad väg för farligt gods.

4.2. Trafik och användargrupper

4.2.1. Biltrafik

Trafikmängden på väg 1710, söder om studerad sträcka, mättes år 2016 till 10 320 fordon/dygn varav 5% var tung trafik. Det saknas aktuellare trafikmätningar på sträckan. På väg 1703 som ansluter till väg 1710 har det utförts trafikmätning under 2016, mätningarna visade att ÅDT var 300 fordon/dygn.

Trafikflödena kring Kullaberg och Bjärehalvön är kraftigt säsongsberoende och en stor ökning av trafiken sker under sommaren.

4.2.2. Trafikprognos

Det dimensionerande trafikåret är 2045. Prognosen baseras på uppräkningsstat enligt Trafikverkets basprognos, daterad 2018-04-01.

Trafiken på väg 1710 prognostiseras till 14 833 fordon/ dygn år 2045 med en andel tung trafik på 5%.

4.2.3. Kollektivtrafik

Utmed väg 1710 går det en regionbusslinje, linje 503 mellan Ängelholm och Förslöv. Denna går var 30:e minut på vardagar och en gång i timmen på helgdagar. Det saknas busshållplatser på den studerade sträckan.

4.2.4. Gång- och cykeltrafik

Det saknas möjligheter för oskyddade trafikanter att färdas på ett trafiksäkert sätt längs den studerad sträcka av väg 1710. Oskyddade trafikanter är hänvisade till att färdas i blandtrafik längs större delen av sträckan. Söder om Apelvägen finns en kombinerad gång- och cykelbana längs Persikovägen och vidare mot centrala Ängelholm. Norr om väg 1703 finns det en kombinerad gång- och cykelväg på väg 1710 östra sida till Valhall företagspark.

Cykeltrafikanter använder vägarna i såväl pendling- som rekreationssyfte. Omfattningen på cykeltrafiken är inte kartlagd på sträckan.

Ett utdrag ur olycksdatabasen STRADA visar att två olyckor har rapporterats under de senaste tio åren. Ingen av olyckorna involverade oskyddade trafikanter.

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

4.3.1. Översiktsplanering

Ängelholms övergripande mål i Översiktsplanen (ÖP 2035) är att Ängelholm ska utvecklas på ett hållbart sätt. Ängelholm strävar efter att öka andelen gång- och cykeltrafikanter. I planen poängteras att användandet av kollektivtrafik samt gång- och cykelvägar ska göras mer tillgängligt och attraktivt och man ska arbeta för ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät med hög standard. Funktionella och attraktiva gång- och cykelnät ska skapa en god tillgänglighet till olika målpunkter i kommunen såsom stationer, kollektivtrafiknoder, service, skola, arbetsplatser, fritid, handel, kultur och rekreation.

Sträckan för den föreslagna gång- och cykelvägen är i översiktsplanen utpekad som ”*Föreslagen GC-väg, cykelbana eller cykelfält*” för att skapa goda förbindelser.

Översiktsplanen för Ängelholms kommun visar att det finns ett intresse av att bevara natur- och kulturvärden. Det är därför av vikt att cykelvägen placeras på ett sätt som inte bara är trafiksäkert utan som även tar hänsyn till de värden som finns utmed vägen.

4.3.2. Detaljplanering

Det finns två gällande detaljplaner utmed sträckan på vägens västra sida mellan Pomona och Västra Kvarn (DP524 och DP532, se karta i figur 4, s.14).

Detaljplan B524 Förslag för byggnadsplan för fastigheter Luntertun 1:1 m.fl., Barkåkra kommun, Kristianstad län med ändring 001 (antagen 1992). Syftet med detaljplanen är att bygga bostäder.

Detaljplan B532 Förslag till ändring av byggnadsplan för Errarp 14:41 m.fl. med ändring 001, Ängelholms kommun (antagen 1992) sträcker sig delvis utmed vägens västra sida vid Pomona. Syftet med detaljplanen är att bebygga området med bostäder i form av småhus (senaste ändring av detaljplanen, 1992, syftade till att införa kommunalt huvudmannaskap för allmän plats i hela Ängelholms stad).

Den planerade gång- och cykelvägen innebär att ett litet intrång kommer att göras i en av detaljplanerna ovan, detaljplan B532, se även figur 5 på nästa sida. Intrånget innebär att ca 100 kvm tas i anspråk inom allmän platsmark, park. Som komplement till parkmark räknas bland annat, gång- och cykelvägar, planteringar, mindre lekplatser, mm. Härav anses den planerade åtgärden stämma överens med den gällande detaljplanen, och intrånget bedöms inte vara i strid med detaljplanen eller dess syfte.

Det finns i dagsläget inga pågående detaljplaner för större utbyggnad av bebyggelse utmed sträckan.



Figur 4: Karta som visar gällande detaljplaner längs aktuell sträcka (källa: www.engelholm.se).



Figur 5: Skiss som visar området där vägplanen ligger inom det detaljplanerade området (den grönmarkerade ytan avser dp 532). Det intilliggande dp 524, som inte berörs av vägplanen, redovisas som en lilamarkerad yta.

4.4. Landskapet och staden

Den planerade gång- och cykelvägen på Ängelholmslätten tar sin början i söder i Rebbelberga med tät bebyggelse på västra sidan om väg 1710 och ett flackt odlingslandskap på den östra sidan med långsträckta vyer. Därefter omsluts vägen av vegetation och bebyggelse i form av villaträdgårdar och en industrifastighet med uppväxt vegetation vilket skapar variation i det mer öppna landskapet. Vägen korsar Rössjöholmsån, kantad av en trädridå, med äldre kvarnmiljöer på båda sidor om vägen.

Väster om väg 1710 breder ett bostadsområde ut sig med villor. I norr tar ett skogsparti vid på vägens västra sida, Valhallskogen, vilken är en värdefull tätortsnära natur för invånarna i Ängelholm. På vägens östra sida öppnar åter jordbrukslandskapet upp sig med längre siktlinjer.

Det finns anslutande vägar och infarter till enskilda hus utmed sträckan samt bebyggelse på båda sidor om vägen med direktutfarter, träd, häckar, stödmurar och staket mot vägen.

4.5. Miljö och hälsa

4.5.1. Kulturmiljö

Bjärehalvön blev fri från inlandsisen redan för 16 000 år sedan, men då var det bara de högre belägna delarna som var synliga ovan vattenytan eftersom landet var så djupt nedtryckt av isens tyngd och ”återfjädringen” bara börjat. Då låg strandlinjen ungefär 55 meter högre än idag. Två tusen år senare hade landhöjningen kommit så långt att några stora öar skyddade Bjärehalvöns sydöstra kustparti, de låg vid Rebbelberga respektive Barkåkra. Redan vid den här tiden är det troligt att området besökts av säljägare eller fiskare som kommit med båt. Senare, för 13 000 år sedan, låg strandlinjen nära dagens strand längs den höga sydkusten av Bjärehalvön, trots att vattnet då stod två meter högre än idag. Nu kom en period när landhöjningen var större än isavsmältningen vilket fick till resultat att strandlinjen blev avsevärt lägre än dagens. För ungefär 11 000 år sedan låg stranden ungefär 12 meter lägre än idag och strandlinjen låg då 2–3 kilometer längre ut i de inre delarna av Skälderviken. För ungefär 8 000 år sedan började isavsmältningen komma ifatt landhöjningen och kustlinjen runt Bjärehalvön blev ganska lik dagens, i alla fall längs de brantare partierna.

Jordarterna i undersökningsområdet domineras av postglacial silt-finsand med svämsand i Rössjöholmsåns dalgång i väster, ett relativt bra underlag för boplatser under förhistorisk tid, även om man ofta föredragit sandiga isälvs sediment som förekommer i närheten, i sydöst och nordväst.

Området ligger inom den koncentration av kända fornlämningar som sträcker sig från trakten av Skörpinge vid Rönne å och vidare mot nordväst i ett upp till två kilometer brett bälte från kustlinjen längs Skälderviken. Här finns ett stort antal gravhögar och rikligt med boplatser. En uppenbar tyngdpunkt i dateringen är bronsålder, men större delen av förhistorisk tid är representerad i området. Bältet av gravhögar fortsätter vidare längs hela Bjärekusten men på Bjärehalvön är även koncentrationen av kända fornlämningar inne i land högre än närmast Ängelholm. Under bronsåldern har Bjärehalvön uppenbarligen varit en centralbygd med många betydelsefulla människor som begravts i gravhögar. Kanske har också respekten för de gamla gravarna varit större här än i andra delar av Skåne under historisk tid, eftersom så många är bevarade. Även under järnåldern bör bebyggelsen varit tät och det har uppstått fiskelägen och platser för sjöfart längs kusterna under vikingatiden och medeltiden. Där Rönneholmsån rinner ut i Rönne å uppstod en handelsplats som fick stadsrättigheter, Luntertun, vars historia troligen går tillbaka till 1200-talet. På platsen korsade landsvägen mellan Halland och Skåne Rönne å och en stor marknad hölls här årligen. Luntertun låg bara 500 meter från dagens vägområde och närheten till staden påverkade naturligtvis den omgivande bygden. Säkerligen har exempelvis kvarndriften i Årarp by vid Rönneholmsån påverkats av det

närbelägna Luntertun. Staden förblev mycket liten och förlorade sina stadsrättigheter 1516 när Ängelholm grundades.

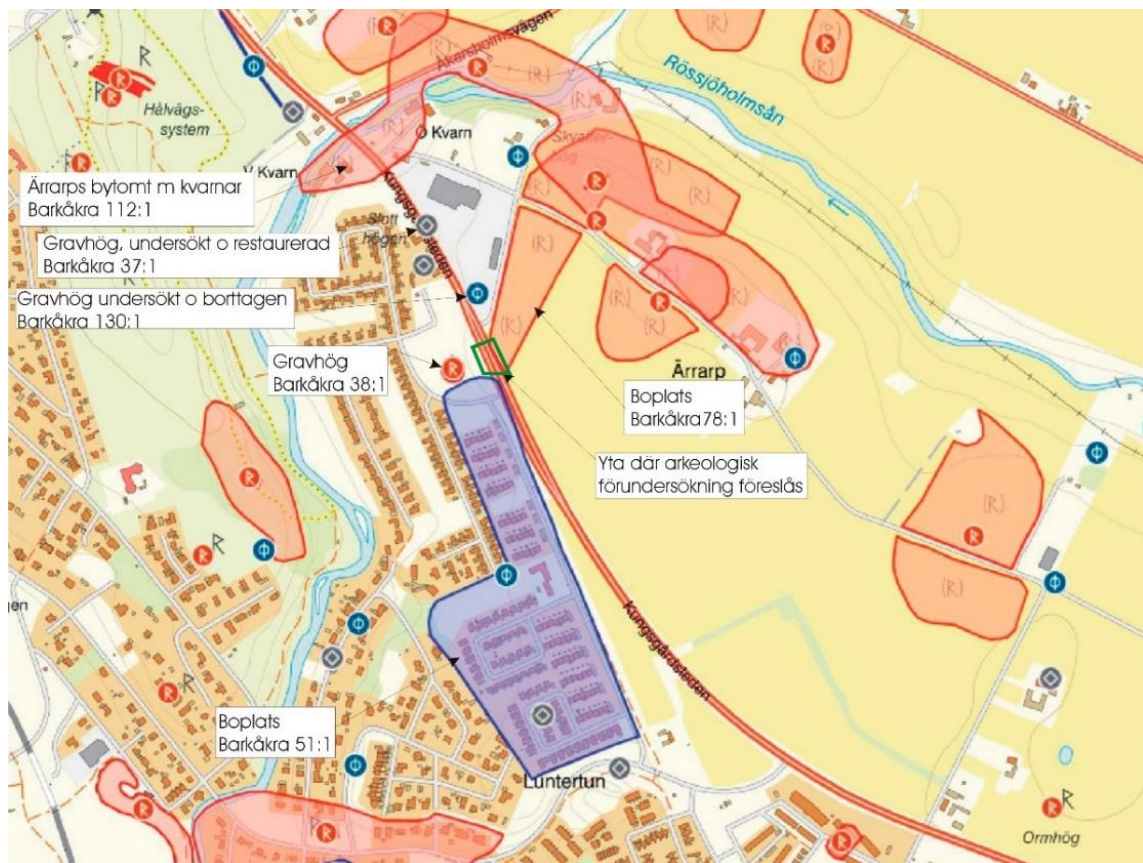
Under tiden efter medeltiden genomgick området samma utveckling som övriga delar av Skåne där jordbruket var betydelsefullt, det vill säga en ökande uppdelning av jordbruksmarken på de olika gårdarna och ett långsamt men säkert ökande överutnyttjande av marken. Skiftesprocesserna utfördes under början av 1800-talet, enskifte och laga skifte. Ärrarps by bestod delvis av fräsegårdar under Ängeltofta där jordbruksreformatorn Stjärnsvärd var innehavare och påverkade enskiftet. För invånarna i Ärrarp var fisket viktigt och i ett särskilt tillägg till enskiftesprotokollet påpekades att man även framledes hade rätt till fiske i både saltsjön och åarna. De farmer som Stjärnsvärd anlade på Ängeltofta påverkade jordbruket och landskapsbilden i området och dess omgivning.

Utpekade kulturvärden i samhällsplaneringen

Området berörs inte av något *riksintresse* för kulturmiljövärden. Åtgärderna tangerar ett av områdena i *länsstyrelsens kulturmiljöprogram*, området Skånelinjen Per Albin-linjen som löper längs hela Skånes kust. Viktiga delar är de befästningar som ingått i försvarssystemet från andra världskriget. Detta påverkas dock inte av en planerad gång- och cykelväg eftersom det är först väster om Rössjöholmsån som vägområdet har beröring med intresseområdet.

I översiktsplan 2035 pekar inte kommunen ut några kulturmiljöintressen som berörs av projektet.

Fornlämningar



Registrerade fornlämningar i den planerade gång- och cykelvägens närhet är redovisade på karta i figur 6 där texterna anger de som är viktiga att ta hänsyn till. En arkeologisk utredning av fornlämningsläget inom exploateringsområdet har utförts med både inventering och sökschaktsgrävning. Vid arbetet konstaterades fornlämningar inom ett område som sträcker sig på båda sidor om väg 1710. Lämningarna består både av boplatslämningar och troliga gravar.

Figur 6: Registrerade fornlämningar i området. Kartmaterial från Riksantikvarieämbetet.

Delar av lämningarna består av så ytligt belägna anläggningar att en fortsatt arkeologisk insats blir nödvändig. Boplatstester finns i utkanten av boplatzen Barkåkra 51:1, vilken i övriga delar är borttagen. Delarna av Ärrarps gamla bytomt bedömdes ligga i ett så brant läge att undersökningar inte skulle erfordras.

Gravhög Barkåkra 37:1 är totalundersökt och borttagen från fornlämningsregistret, eftersom den flyttades i samband med tidigare utbyggnad av väg 1710. Gravhögen har ersatts av en rekonstruktion av högen med hållkista. Lämningen är idag 15 meter i diameter och 1,5 meter hög och skadad av vägen i väst-sydväst. Lämningen saknar antikvarisk bedömning eftersom den är en rekonstruktion. Gravhög Barkåkra 130:1 är undersökt och borttagen. Gravhög Barkåkra 38:1 ligger vid inventeringsområdets södra del och är idag 33 meter i diameter och fem meter hög med ett större skyddsområde som kan beröras av gång- och cykelvägen.

4.5.2. Naturmiljö

Vägsträckans södra del går genom ett låglänt öppet slättlandskap med tät bebyggelse på västra sidan om väg 1710 och ett flackt odlingslandskap på den östra sidan med jordbruksmark av hög kvalitet. Längre norrut omsluts vägen av vegetation och bebyggelse med uppväxta trädgårdar och kvarnmiljöer på båda sidor. Vägen korsar sedan den lugnt flytande Rössjöholmsån (se figur 7) vilken kantas av en trädridå med stort inslag av grova pilar och alar.

Valhallskogen, som ligger i utredningsområdets nordvästra del, är värdefull tätortsnära natur för invånarna i Ängelholm.



Figur 7: Rössjöholmsån vid broläget.

Riksintressen och andra skyddade områden

Riksintressen för friluftsliv, rörligt friluftsliv och högexploaterad kust finns inom området. Dessa beskrivs utförligare i avsnitt 4.5.4 *Rekreation och friluftsliv*. Det finns inga riksintresseområden som berör natur- eller kulturmiljön.

Inga naturreservat finns i utredningsområdet. Inga registrerade nyckelbiotoper, objekt med naturvärde (skogliga) eller betesmarker enligt *Ängs- och betesinventeringen* (TUVA, Jordbruksverket) förekommer inom utredningsområdet.

Vattendraget Rössjöholmsån, som rinner i öst-västlig riktning under väg 1710, omfattas av generellt strandskydd enligt 7 kap miljöbalken på vardera 100 meter om vattendraget (se figur 8)

Tidigare dokumenterade värden

Länsstyrelsen har pekat ut Rössjöholmsån som ett nationellt särskilt värdefullt vatten, med bland annat fina områden för lek och uppväxt av havsvandrande lax och öring, lek av flodnejonöga och eventuellt även havsnejonöga. Länsstyrelsens naturvårdsprogram nämner däremot inte något område i eller i närheten av vägområdet.

Ån är cirka 20 km lång och dess karaktär varierar från lugnflytande partier med mjukbottnar till strömmande partier med sten och grus. Fiskfaunan är rik med bland annat lax, öring, lake och ål. Ån har rikligt med grusiga hårbottnar som tjänar som uppväxtområden för lax och havsöring. Fynd av utter finns längs hela sträckan och ån är även livsmiljö för bland annat flodpärlmussla (EN), tjockskalig målarmussla (EN), havsnejonöga (EN), kungsfiskare (VU), forsärla och strömmstare. Även

bottenfaunan är rik med många olika arter av sländor (Artportalen, Ängelholms kommun 2010). Sammantaget indikerar detta att Rössjöholmsån och dess omgivningar har mycket höga naturvärden. Uttern och tjockskalig målarmussla är även fridlysta enligt artskyddsförordningen (2007:845).

I rapportdatabasen Artportalen finns flera artfynd från vägplanens utredningsområde och dess omgivningar (ArtDatabanken, 2019). Många av fynden rör förbiflygande fåglar utanför häckningstid och bedöms som irrelevanta i sammanhanget. Till de rödlistade fåglar som kan antas vara bofasta i utredningsområdet och dess omgivningar hör raphöna och sånglärka. Från Rössjöholmsåns dalgång finns rapporter om mindre hackspett (NT) och kungsfiskare (VU).



Figur 8: Generellt strandskydd längs vattendrag Rössjöholmsån (Länsstyrelsen i Skåne Län, Kartjänster och geodata)

Den enda rödlistade kärlväxt som finns rapporterad från vägområdets närområde, förutom alm och ask, är åkersyska (VU). Alm och ask är rapporterade från dalgången men tillmäts enligt standarden för naturvärdesinventering inget värde som naturvårdsarter då deras tillbakagång beror på sjukdom snarare än minskande livsmiljöer.

Biotopskydd

Tre landskapselement som bedöms omfattas av generellt biotopskydd har identifierats inom utredningsområdet, ett öppet dike och två alléer. Träden i alléerna består av lindar som är cirka 25 centimeter i diameter i brösthöjd (se figur 9). Den sydliga allén består av fler än tio träd, medan den nordliga allén består av fem träd. Samtliga

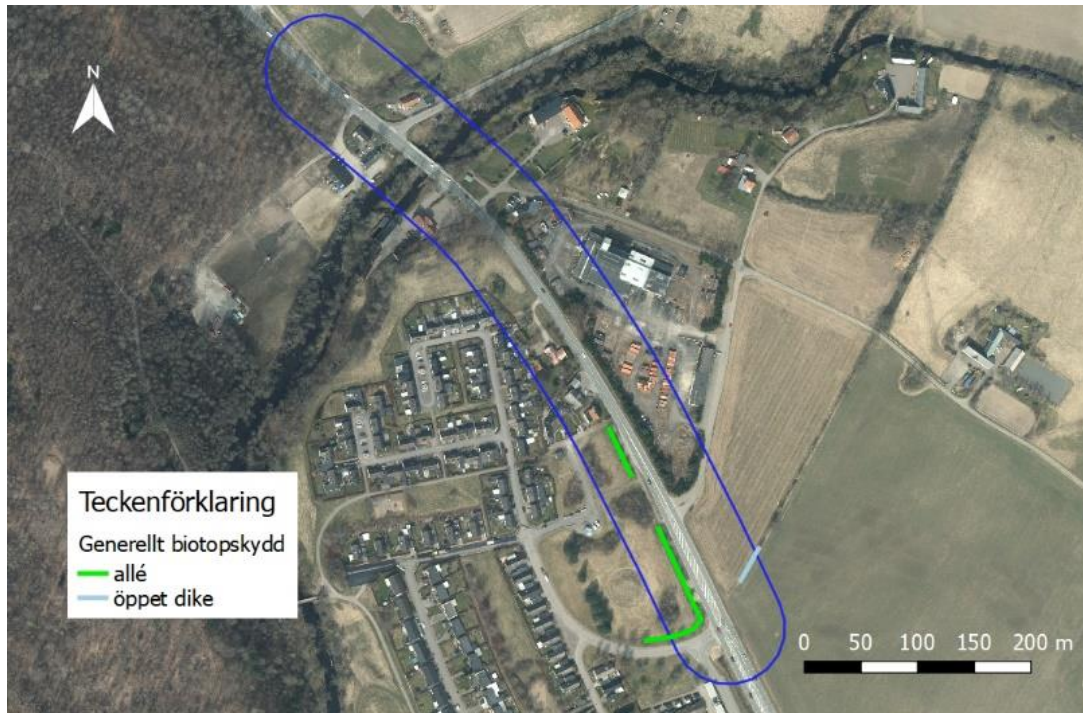


Figur 9: Träd som ingår i den sydliga allén. Foto taget från Apelvägen.

biotopskyddsobjekt ligger i utredningsområdets södra del (se figur 10).

Naturvärdesinventering

En fältinventering utfördes i augusti 2019 på vardera 30 meter om väg 1710 (Norconsult, 2020b). Inventeringen genomfördes 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".



Figur 10: Objekt som omfattas av generellt biotopskydd.



skyddade eller rödlistade arter påträffades vid inventeringen, förutom skogsalm och ask, som, enligt standarden för naturvärdesinventering inte tillmäts något naturvärde då deras sällsynthet beror på sjukdomar snarare än brist på lämpliga livsmiljöer.

Fyra naturvärdesobjekt identifierades och avgränsades (se figur 11). Högst naturvärden finns i den norra delen av inventeringsområdet och de naturvärden som identifierades är förknippade dels med Rössjöholmsån, dels med grova träd och ädellövskog. Rössjöholmsån och den närmast omgivande miljön har bedömts tillhöra den högsta naturvärdesklassen, klass 1. Naturvärdesobjekten, dess karaktär och motiv till klassificering beskrivs nedan.

Invasiva arter

Vid inventeringen påträffades tre invasiva arter upptagna i Trafikverkets dokument TDOK 2015:0469; Jättebalsamin, jätteloka och kanadensiskt gullris (se figur 12). Förekomsterna av jätteloka och jättebalsamin finns längs ån inom naturvärdesobjekt 2 (se figur 11) och är på grund av nivåskillnader väl skilda från vägmiljön och redovisas därför inte på karta. Kanadensiskt gullris förekommer däremot närmare vägen. Vresros finns inte upptagen i TDOK 2015:0469, men redovisas ändå eftersom Naturvårdsverket klassar den som en invasiv art.

Figur 11: Fyra naturvärdesobjekt identifierades under naturvärdesinventeringen, varav ett redovisas i två delar på ömse sidor av vägen (Rössjöholmsån).



Figur 92: Vresros och kanadensiskt gullris förekommer i eller i närheten av vägområdet.

4.5.3. Vattenförhållanden

Rössjöholmsån (Rössjöholmsån: Käglaån-Rössjön, VISS EU_CD: SE624118-132524), som flyter i vägområdets norra del, är ett 20 kilometer långt vattendrag med huvudavrinningsområde Rönne å (SE96000) och delavrinningsområden Ovan Röglåån (SE624480-132992) och Ovan Käglaån (SE624157-131915) som omfattas av miljö kvalitetsnormer för vatten med beslut 2017-02-23, *God ekologisk status* samt *God kemisk ytvattenstatus*. För den kemiska statusen finns undantag, det vill säga mindre stränga krav, för kvicksilver och kvicksilverföreningar samt för bromerad difenyleter (VISS, 2020).

Den senaste statusklassningen (från 2020-03-09) visar på *Måttlig ekologisk status* och *Uppnår ej god* för kemisk status. Avgörande för klassificering av den ekologiska statusen är de biologiska kvalitetsfaktorerna påväxt-kiselalger och fisk (*måttlig* status) med stöd av den fysikalisk-kemiska kvalitetsfaktorn näringsämnen (*måttlig*) och de hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna konnektivitet och hydrologisk regim i vattendrag (*måttligt* respektive *otillfredsställande*). Klassificeringen av kemisk status baseras på den alltjämt använda extrapoleringen av kvicksilver och PDBE i fisk, ämnesgrupper som i all analyserad fisk i landet överskrider gällande EU-gränsvärden.

På västra sidan om väg 1710 ligger vattenskyddsområdet Valhall 15:1 (Bjälleröds källor), ID2012364 (se figur 13) med tillhörande skyddsföreskrifter (Länsstyrelsen Skåne, 2017). I föreskrifterna finns bestämmelser kring bland annat avledning av avloppsvatten och förbud mot uttag av lera, grus eller sand till större djup än en meter över högsta grundvattenyta.

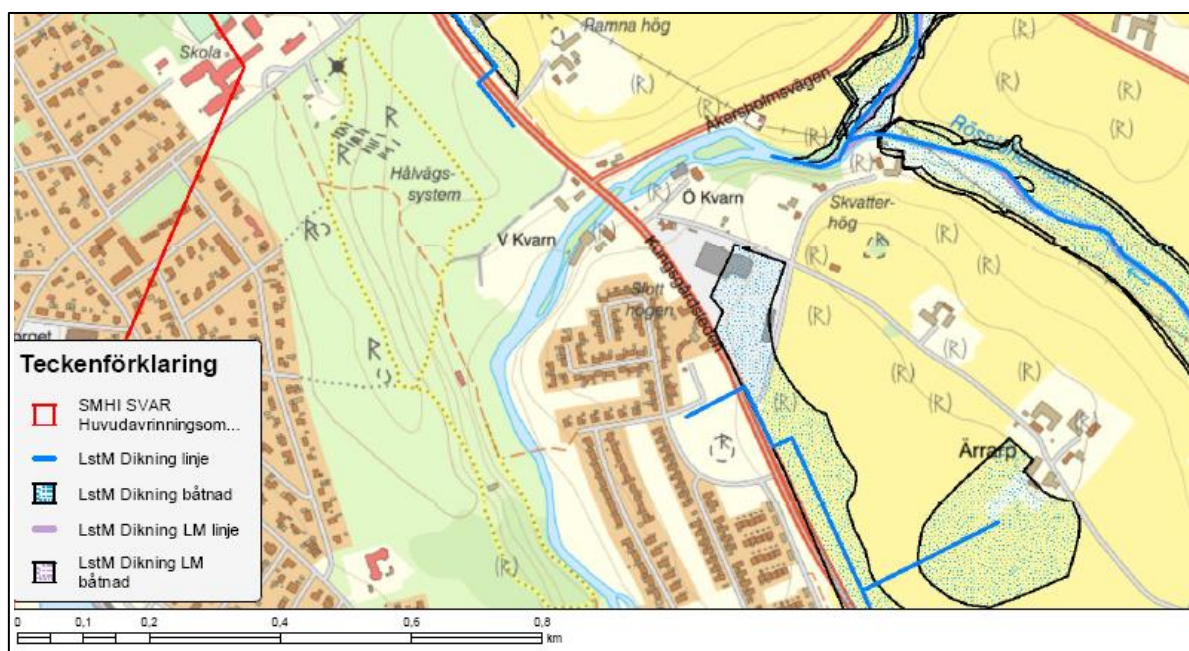


Figur 13: Vattenskyddsområde Valhall 15:1 (Bjälleröds källor) väster om vägområdet. Bildkälla: Naturvårdsverket, 2020.

Vägområdet ligger inom grundvattenförekomst Ängelholm-Ljungbyhed (VISS EU_CD: SE622920-131761) som är en sedimentär bergförekomst. Den senaste statusklassningen (från 2019-05-15) visar på *God kvantitativ status* och *God kemisk status*. Grundvattenförekomsten omfattas även av miljökvalitetsnormer med beslut 2017-02-23, *God kvantitativ status* samt *God kemisk grundvattenstatus* (VISS, 2020).

Vägområdet ligger också inom en sand – och grusvattenmagasin (VISS EU_CD: SE624463-131830). Den senaste statusklassningen (från 2020-05-14) visar på *God kvantitativ status* och *Otillfredsställande kemisk status*. Den otillfredsställande kemiska statusen beror på höga halter av PFAS (11) som troligtvis kommer från att Ängelholms flygplats använts som brandövningsområde. Grundvattenförekomsten omfattas även av miljökvalitetsnormer med beslut 2019-04-26, *God kemisk grundvattenstatus* samt *God kvantitativ status*. För den kemiska statusen finns undantag för PFAS 11 i form av tidsfrist till 2027, eftersom man bedömer att det är tekniskt omöjligt att genomföra åtgärder som minskar koncentrationerna av föroreningarna i tid (VISS, 2020).

Inom vägområdet finns dikningsföretaget Errarp (11-KLS-1494). Dikningsföretaget korsar vägen strax norr om Kungshögen i en trumma med dimension 14 tum (se figur 14). Det finns inga brunnar registrerade i SGU:s brunnarkiv (SGU, 2020) inom eller i direkt närhet till aktuellt vägområde.



Figur 14: Dikningsföretag Errarp korsar vägen strax norr om Kungshögen. Kartunderlag: Länsstyrelsen Skåne, 2020b.

4.5.4. Rekreation och friluftsliv

Den nordvästra delen av vägområdet, där Rössjöholmsån ingår, ligger i ett område för *riksintresse för friluftsliv* (enligt MB 3 kap 6 §) vid namn Bjärekusten-Skalderviken (områdesnummer FMO1) (se figur 15). Området är utpekad eftersom det har särskilt goda förutsättningar för upplevelser i natur- och kulturmiljöer, för friluftaktiviteter och för vattenanknutna friluftaktiviteter.

Den nordvästra delen av vägområdet ingår också i riksintresse för *rörligt friluftsliv* (MB kap 4) vid namn Kullaberg och Hallandsåsen med angränsande kustområden (länskod 12, original-ID 3; se figur 15). Området är utpekad eftersom det har särskild betydelse för turismen och det rörliga friluftslivet. Även riksintresse *Högexploaterad kust* (enligt MB 4 kap 4 §) råder utmed västra sidan (figur 15). Området är utpekad eftersom kustområdet anses ha särskilt stora bevarandevärden.

På östra sidan om väg 1710 består området mestadels av åkermark och industriområde vilket inte är tillgängligt att beträda. Vid Östra Kvarn, som är en gammal vattenmølla intill Rössjöholmsåns nordöstra sida, har ett "Bed and breakfast"-boende etablerats vilket gärna används av bland annat cykelturister.

På västra sidan om vägen ligger Vallhallskogen som utgör en viktig del av Ängelholms grönstruktur och används som fritids- och rekreationsområde. Här finns ett rikt fågelliv i de fuktigare partierna mot Rössjöholmsån och många värden i skogen är knutna till ekosystemtjänster som består av det artrika, det kulturella, det lekfulla, det rofyllda och det rymliga.

På östra sidan om väg 1710 består området mestadels av åkermark och industriområde vilket inte är tillgängligt att beträda. Vid Östra Kvarn, som är en gammal vattenmølla intill Rössjöholmsåns nordöstra sida, har ett "Bed and breakfast"-boende etablerats vilket gärna används av bland annat cykelturister.

På västra sidan om vägen ligger Vallhallskogen som utgör en viktig del av Ängelholms grönstruktur och används som fritids- och rekreationsområde. Här finns ett rikt fågelliv i de fuktigare partierna mot Rössjöholmsån och många värden i skogen är knutna till ekosystemtjänster som består av det artrika, det kulturella, det lekfulla, det rofyllda och det rymliga.

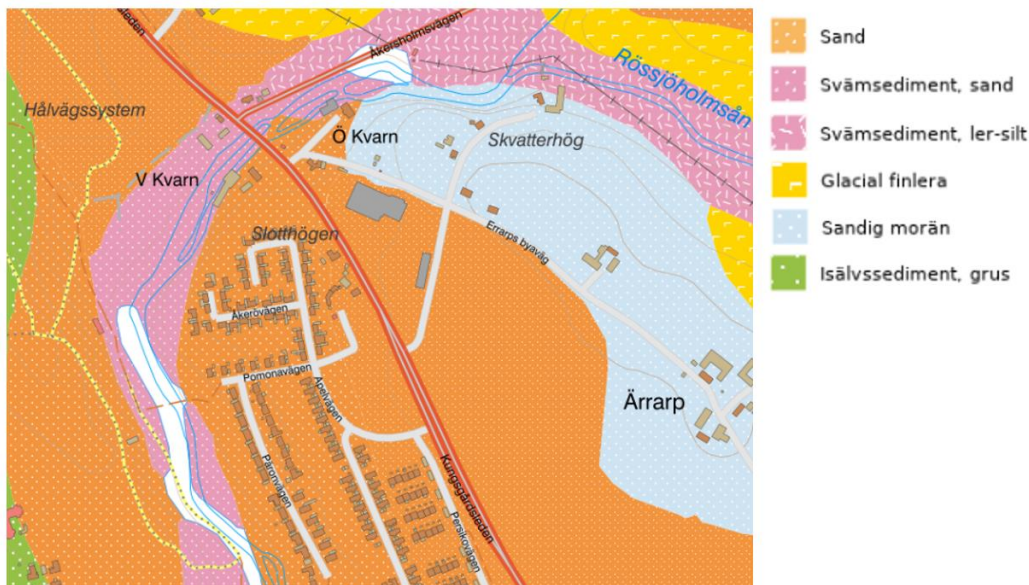


Figur 15: Riksentressen rörligt friluftsliv, friluftsliv och högexploaterad kust finns på västra sidan vägen.

4.6. Byggnadstekniska förutsättningar

4.6.1. Geoteknik

De geotekniska förhållandena för aktuell sträcka består sand alternativt morän (se jordartskarta i figur 16). Ett tunnare skikt torrskorpelera har påträffats i den södra delen av området. Inga geotekniska förstärkningsåtgärder bedöms som nödvändiga för planerad anläggning.



Figur 16: SGU:s jordartskarta för aktuellt område.

4.6.2. Hydrologi och avvattning

Väg 1710 avvattnas idag till rännstensbrunnar på var sida om vägen, men en bit även mot dikesslänter och ut mot åker. Åkerdräneringsledningarna kan förekomma utmed sträckan, men det finns än så länge ingen uppgift om någon sådan.

Topografiska förutsättningar visar att vägen fungerar som en flödesbarriär vilket gör att flöden från Ärrarp håller sig på östra sidan av vägen. I nerförsbacken ner mot vägbron över Rössjöholmsån vid skevningsövergången går vatten över vägen till västra sidan av vägen (se figur 17).



Figur 17: Det turkosa strecket visar ungefär var skevningsövergången är för vägen.

4.6.3. Markföroreningar

Inom vägområdet har dikemassor och jordmassor med halter av oljeföreningar (alifater <C16-C35) över riktvärdet för känslig markanvändning (KM), samt dikemassor med halter av bly över nivåer för mindre än ringa risk (MRR), påträffats.

Anläggning av vägar klassas som mindre känslig markanvändning (MKM), och därmed är gränsvärden för MKM det mest relevanta jämförelsevärdet. Eftersom halterna inte överskrider riktvärden för MKM bedöms vägdikesmassorna därmed kunna återanvändas inom vägområdet utan att medföra skada eller olägenheter för människors hälsa eller miljö. Anmälan till Ängelholms kommun om användning av avfall kan behövas.

För mer information, se PM Markmiljöundersökning (Norconsult, 2020c).

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1. Val av lokalisering

Val av sida för gång- och cykelbanan är grundat i en avvägning mellan flera intressen.

Gång- och cykelvägen anläggs på östra sidan om väg 1710 varvid en passage skapas i början på sträckan vid Apelvägen. Gång- och cykelvägen förläggs intill vägen längs industriområden för att minska markintrången längs den sträckan. Där cykelvägen korsar Åkersholmsvägen utformas passagen trafiksäkert. Vid slutpunkten förläggs gång- och cykelvägen för att i möjligaste mån undvika att stödmurar påverkas.

En dragning av gång- och cykelbanan har studerats på vägen västra sida från Apelvägen fram till befintlig gång- och cykelbana i norr. Förslaget innebar att en passage behövde anläggas i norr. Detta förslag har förkastats eftersom sidoområdet väster om vägen har stora höjdskillnader samt att en passage i norr vid befintlig gång- och cykelbana är sämre ur ett trafiksäkerhetsperspektiv eftersom sikten är sämre.

5.2. Val av utformning

Gång- och cykelvägen kommer vara 2,5 m bred på stora delar av sträckan för att möjliggöra vinterväghållning. Vid passage av befintliga stödmurar söder och norr om bron har gång- och cykelvägen gjorts något smalare för att undvika rivning av befintliga stödmurar. På bron vid Östra kvarn går gång- och cykelbanan på befintlig separerad gång- och cykelbana. Även förbi fastigheten Valhall 6:26 kommer den befintliga gång- och cykelbanan användas för att minska intrång på fastigheten.

Den dimensionerande hastigheten för cykeltrafiken är till största delen 30 km/h för att upprätthålla en god framkomlighet och tillgänglighet för cyklister. Vid passager är horisontalradierna mindre än angivna krav för att minimera intrånget och få ner hastigheten.

Gång- och cykeltrafiken separeras från biltrafiken på hela sträckan. Separeringen består i huvudsak av kantstöd som ökar trafiksäkerheten och tryggheten (typsektion A). I trånga sektioner består separationen av målad linje (typsektion C). Vid korsningen mellan Apelvägen och väg 1710 separeras gång- och cykelbanan av ett öppet dike (typsektion B).

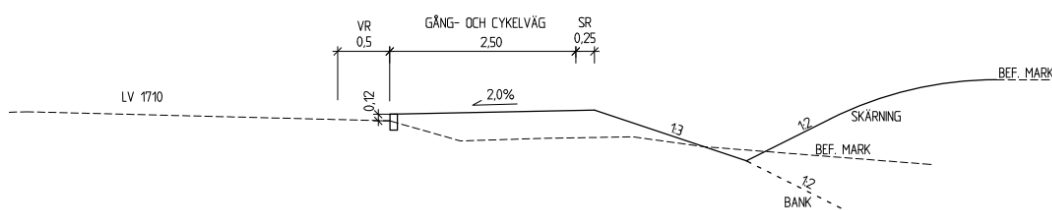
Fotgängare och cyklister separeras inte sinsemellan. Anläggandet av gång- och cykelbanan kommer inte att påverka framkomligheten för biltrafiken. Se figur 18 för översiktlig redovisning av typsektioner.



Figur 18: Översiktlig redovisning av typsektioner.

5.2.1. Sektion A

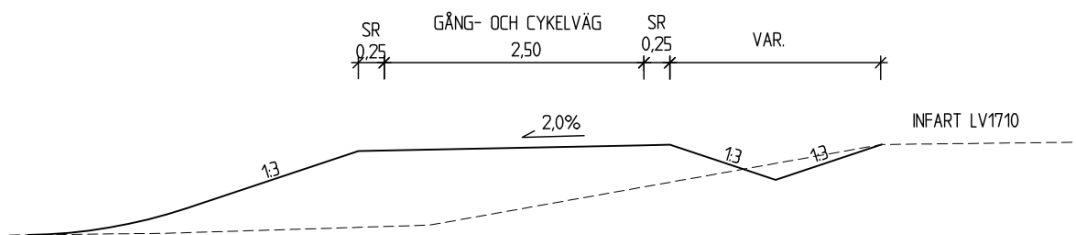
Gång- och cykelbanan separeras från biltrafiken med 12 cm högt kantstöd. Befintlig vägren breddas till 0,5 meter. Dike i bakkant på gång- och cykelbanan anläggs med en släntlutning 1:3. Se figur 19 för typsektion och figur 18 för översiktskarta.



Figur 19: Typsektion A - separering med kantstöd.

5.2.2. Sektion B

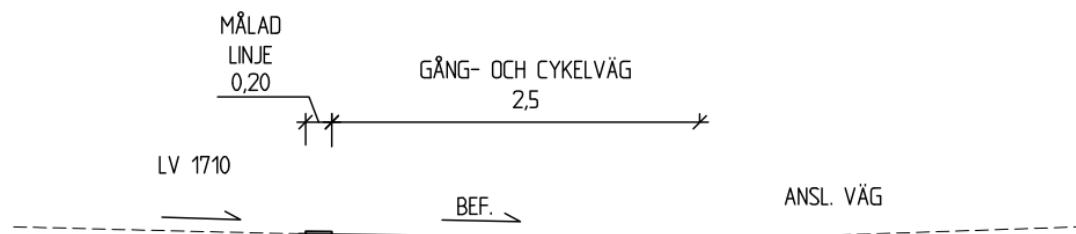
Gång- och cykelbanan separeras med ett öppet dike och släntlutning 1:3. Väg 1710 justeras inte utan det nya diket ansluts mot vägen. Se figur 20 för typsektion och figur 18 för översiktskarta.



Figur 20: Typsektion B - separering med öppet dike

5.2.3. Sektion C

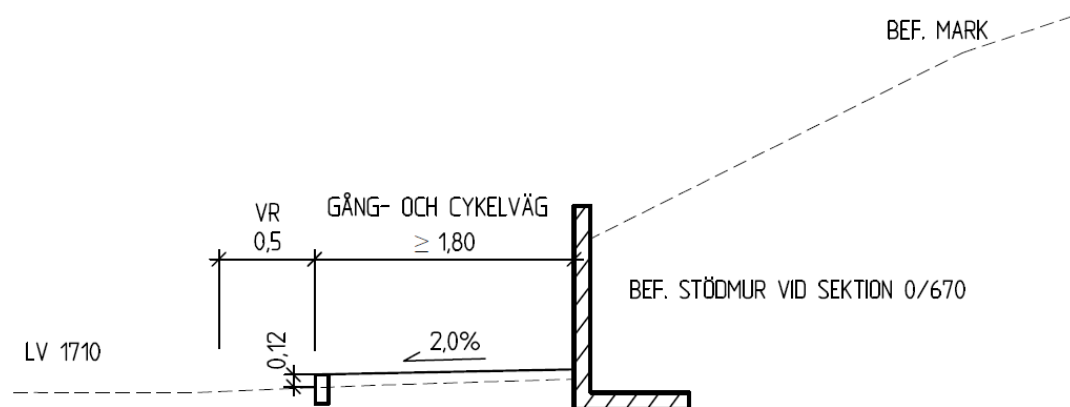
Gång- och cykelbanan separeras från biltrafiken med målad linje (0,2 meter). Se figur 21 för typsektion och figur 18 för översiktskarta.



Figur 21: Typsektion C - separering med målad linje.

5.2.4. Sektion D/E

Gång- och cykelbanan separeras från biltrafiken med 12 centimeter högt kantstöd. Befintlig vägren breddas till 0,5 meter. Bakkant på gång- och cykelbanan avgränsas av befintlig stödmur som begränsar tillgängligt vägutrymme. Gång- och cykelvägen är i dessa sektioner $\geq 1,8$ m bred. I denna sektion saknas det hinderfri bredd mot befintlig stödmur. Den hinderfria bredden bör vara 0,3 meter men saknas på grund av brist på utrymme. Se figur 22 för typsektion och Figur 18 för översiktskarta.



Figur 22: Typsektion D/E - separering med kantstöd intill stödmur.

5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

5.3.1. Åtgärder redovisas på plankarta och fastställs

Projektet kommer inte att föranleda några stora störningar eller negativa konsekvenser. Av den anledningen kommer inga skyddsåtgärder eller försiktighetsmått att behöva fastställas i plankartan.

5.3.2. Ytterligare åtgärder

En rad åtgärder har identifierats som ytterligare kan reducera och kompensera miljöpåverkan från vägutbyggnaden. Dessa bedöms dock inte behöva fastställas i vägplanen. Åtgärderna listas nedan.

- Planerade åtgärder innebär att gång- och cykelvägen anläggs nära en biotopskyddad allé vid sektion 0/050 – 0/075. Det är framförallt alléns sydligaste träd som behöver skyddas. Dessa träd bör skyddas med inhägnad under byggtiden, för att undvika påkörning och marktryck på dem. Schakt av jord bör undvikas inom trädens droppzon. Schakt som ändå behöver ske nära träd ska ske för hand.
- Skyddsföreskrifter tillhörande vattenskyddsområdet Valhall 15:1 (Bjälleröds källor, ID2012364) ska beaktas för att undvika negativ påverkan på området. Upplag och uppställningsytor för material och drivmedel ska placeras utanför vattenskyddsområdets gränser.
- Under byggskedet kommer Trafikverket att tillse att erforderlig fördröjning och rening av byggdaggvatten och länshållningsvatten sker så att påverkan i form av exempelvis grumling och föroreningspåverkan på yt- och grundvatten minimeras.
- Upplag och uppställningsytor för material och drivmedel ska vara välplanerade så att oförutsett spill och läckage undviks. Beredskap ska finnas för oförutsett spill och läckage samt för samordning med räddningstjänsten.
- Försiktighetsåtgärder vid arbete i områden med invasiva arter ska tas. Massor med växtmaterial av invasiva arter ska inte återanvändas. Körning med maskiner i områden med invasiva arter ska så långt som möjligt undvikas eftersom växtdelar och frön kan spridas med däck. Råd och riktlinjer finns i *Metodkatalog för bekämpning av invasiva främmande växter* (Naturvårdsverket, 2019), samt i TDOK 2015–0469.
- Utöver den hänsyn till omgivande miljö och människors hälsa som tagits i arbetet med vägens lokalisering och utformning redovisas gränsen för vattenskyddsområdet i vägplanen.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper

Med den nya gång- och cykelvägen kommer fotgängare och cyklister separeras från motorfordonstrafiken på vägen. Gång- och cykelvägen utformas som en gemensam gång- och cykelväg utan separering av fotgängare och cyklister sinsemellan. Gång- och cykelvägen förväntas användas för både pendling och rekreation. Förbättrad trafiksäkerhet och eget utrymme för oskyddade trafikanter kan bidra till ökad attraktivitet och ökat brukande av sträckan av fotgängare och cyklister samt underlättande för gående och cyklister att korsa vägen.

Gång- och cykelbanan är en saknad länk i gång- och cykelnätet kring Ängelholm och kommer bidra till ett mer sammanhängande nät.

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Anläggandet av den planerade gång- och cykelvägen ligger i linje med Ängelholms kommuns översiktsplan och kan bidra till att uppnå målen om tillgängliga och attraktiva gång- och cykelvägar.

Den planerade gång- och cykelvägen innebär att ett litet intrång kommer göras i en detaljplan, detaljplan *B532 Förslag till ändring av byggnadsplan för Errarp 14:41 m.fl. med ändring 001, Ängelholms kommun (antagen 1992)*. Intrånget bedöms inte vara i strid med detaljplanen och dess syfte. Ängelholms kommun har deltagit i projekteringsmöten och är således informerade om ovan.

Anläggandet av gång- och cykelvägen bedöms bidra positivt till den lokala utvecklingen.

6.3. Landskapet och staden

I den södra delen av området tar den föreslagna gång- och cykelvägen jordbruksmark i anspråk. Intrånget är litet i förhållande till åkermarkens totala storlek och bidrar inte till någon fragmentering av jordbruksmarken vilken fortsatt bedöms kunna brukas på likvärdigt sätt när gång- och cykelvägen byggs.

De föreslagna åtgärderna innebär att fastighetsmark för bostadstomter och industri tas i anspråk utefter sträckan för att få plats med gång- och cykelvägen intill befintlig väg. Mark tas också i anspråk för att kunna bygga gång- och cykelvägen. För att försöka minimera intrånget har bredden på cykelvägen på vissa sträckor anpassats. Eventuella häckar, staket och dylikt som påverkas av den nya gång och cykelvägen kommer att ersättas.

Landskapsbilden kommer till viss del förändras utefter sträckan i och med att gång- och cykelvägen anläggs. Med en cykelväg på sidan kommer vägutrymmet upplevas något större än innan. Nya väglänter och diken återskapas med avbaningsmassor från området för att återspegla befintlig vegetation. När byggnationen avslutats och dikesområden och slänter åter är klädda med vegetation bedöms påverkan på landskapsbilden bli liten.

6.4. Miljö och hälsa

6.4.1. Kulturmiljö

En gång- och cykelväg innebär en viss breddning av väg 1710 längs en sträckning där den redan är bred, miljöeffekterna blir begränsade men den föreslagna placeringen på vägens östra sida närmast Ärrarps gamla by är att föredra eftersom skyddsområdet för den stora gravhögen Barkåkra 38:1 då påverkas mindre. Vidare behålls vägens avstånd till den välbevarade kvarngården väster om vägen, Västra Kvarn. Vägen kommer då att passera tätt intill en annan gravhög, Barkåkra 37:1, men denna är totalundersökt och rekonstruerad. Slänningen kommer beröra den uppbyggda gravhögen, men detta bedöms inte som ett nämnvärt ingrepp i kulturmiljön eftersom det är en modern skapelse.

Det har varit tätt mellan gravhögarna närmast ån, ytterligare en hög, Barkåkra 130:1, har legat 350 meter öster om ån och på vägens östra sida men även denna är undersökt och borttagen. Placeringen

på östra sidan innebär en arkeologisk förundersökning, men de positiva effekterna av placeringen på östra sidan bedöms som större än borttagandet av de under mark dolda fornlämningarna.

6.4.2. Naturmiljö

Anläggandet av den planerade gång- och cykelvägen kräver intrång i strandskyddsområdet tillhörande Rössjöholmsån. Åtgärden bedöms inte försämra allmänhetens tillgång till platsen, och bedöms inte i betydande grad försämra växt- och djurlivet. Åtgärden bedöms dessutom tillgodose ett allmänt intresse.

Bron över Rössjöholmsån kommer inte breddas i och med anläggandet av gång- och cykelvägen, utan den ska behålla sin befintliga breddning. Gång- och cykelvägen i sig bedöms därmed inte påverka vattenkvaliteten, floran eller faunan i vattendraget. Att bron inte ska byggas om talar även för att påverkan på Rössjöholmsån under byggtiden inte kommer vara betydande (läs mer i avsnitt 6.8 *Påverkan under byggnadstiden*).

Åtgärden bedöms inte påverka några rödlistade eller fridlysta arter.

Det öppna diket som omfattas av generellt biotopskydd kommer inte påverkas av anläggandet av gång- och cykelvägen, eftersom det ligger på tillräckligt långt avstånd från väg 1710. Den nordliga allén bedöms inte heller påverkas av åtgärden, eftersom allén ligger på västra sidan om väg 1710, medan gång- och cykelvägen här ska anläggas på den östra sidan. Stammen på trädet i allén sydöstra hörn (se Figur 9, s.18) kommer hamna cirka 3,5 meter från asfaltkanten på den nya gång- och cykelvägen. För att undvika skador på trädet föreslås ett antal skyddsåtgärder, läs mer i avsnitt 5.3.2 *Ytterligare åtgärder*.

Naturvärdesobjekt 1–3 (se figur 9) bedöms inte påverkas av den planerade gång- och cykelvägen. Objekt 1 och 3 ligger på väg 1710:s västra sida, medan gång- och cykelvägen ska anläggas på den östra sidan. Objekt 2 består av Rössjöholmsån, och eftersom bron över ån inte ska breddas bedöms ån inte påverkas av åtgärden. Skyddsåtgärder för att undvika att förorenat byggdaggvatten eller länshållningsvatten når ån kommer vidtas, läs mer i avsnitt 5.3.2 *Ytterligare åtgärder*.

Naturvärdesobjekt 4 består av en artrik vägren av hedkaraktär. Den planerade gång- och cykelvägen kommer placeras där vägrenen ligger idag, och vägrenen kommer därmed försvinna. Vägrenen bedöms tillhöra klass 4, vilket är den lägsta av de fyra klasserna. Eftersom floran i vägrenen är av ruderal karaktär så gynnas den ofta av störning. Troligtvis kommer alltså den flora som försvinner eller blir störd att kunna återetablera sig på de kvarvarande icke-hårdgjorda ytorna längs med gång- och cykelvägen.

0,04 hektar jordbruksmark kommer tas i anspråk för anläggandet av gång- och cykelvägen. Brukningsmöjligheten på kvarvarande jordbruksmark bedöms inte påverkas nämnvärt. Mängden ianspråktagen jordbruksmark är liten och effekterna bedöms därför bli mycket små.

Om anläggningsarbetena berör växtplatser för invasiva arter bör försiktighetsåtgärder vidtas för att förhindra ytterligare spridning.

6.4.3. Vattenförhållanden

Anläggandet av den planerade gång- och cykelvägen bedöms inte påverka vattenkvaliteten eller miljökvalitetsnormerna för Rössjöholmsån (Rössjöholmsån: Kagleån-Rössjön, VISS EU_CD: SE624118-132524) eftersom bron över ån ska behålla sin nuvarande breddning och inte byggas om.

Skyddsåtgärder kommer vidtas för att säkerställa att rening av byggdaggvatten och länshållningsvatten sker, samt att spill och olycksrisker minimeras. Läs mer i avsnitt 5.3 *Skyddsåtgärder och försiktighetsmått*. Av den anledningen bedöms inte heller grundvattenförekomsterna påverkas negativt av anläggandet av den planerade gång- och cykelvägen.

Eftersom gång- och cykelvägen planeras att anläggas på den östra sidan om väg 1710 minimeras intrång i vattenskyddsområdet. De allra sydligaste delarna av gång- och cykelvägen kommer anläggas inom vattenskyddsområdet, det vill säga den bit av gång- och cykelvägen som planeras söder om passagen. Vattenskyddsområdets skyddsföreskrifter ska beaktas för att undvika negativ påverkan på området. Den mest relevanta föreskriften handlar om att upplag av för grundvattnet skadliga ämnen såsom smörj- och transformatoroljor, organiska lösningsmedel, med mera inte får anordnas utan att hälsovårdsnämnden efter särskild prövning lämnat sitt tillstånd (Länsstyrelsen Skåne, 2017). Sådant upplag ska, enligt Trafikverkets riktlinjer, alltid planeras så att spill och läckage undviks. Upplag ska överhuvudtaget undvikas inom vattenskyddsområdet. Istället bör det placeras på den östra sidan om väg 1710 på sådant sätt att eventuellt spill och läckage inte kan nå vattenskyddsområdet.

6.4.4. Rekreation och friluftsliv

Den planerade gång- och cykelvägen kommer anläggas inom eller i mycket nära anslutning till tre olika riksintresseområden, nämligen riksintresse för friluftsliv, för rörligt friluftsliv och för högexploaterad kust. Anläggandet bedöms inte ge upphov till påtaglig skada på de natur- och kulturvärden och möjligheter till friluftsliv som är utpekade för de två riksintresseområdena för friluftsliv och för rörligt friluftsliv. Möjligtvis kan gång- och cykelvägen underlätta för natur- och kulturupplevelser, eftersom transport via gång och cykel ger en större upplevelse av området än vad transport med bil gör. Anläggandet bedöms inte heller strida mot bestämmelserna rörande riksintresse för högexploaterad kust, eftersom gång- och cykelvägen anläggs i anslutning till befintlig bebyggelse.

6.5. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

Projektet är inte bedömt utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Generellt innebär utbyggnad av gång- och cykelvägar en ökad andel cyklister i förhållande till bilister. Detta för med sig positiva effekter för såväl hälsa som miljö, vilket ger samhällsekonomisk fördel.

6.6. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Gång- och cykelvägen syftar till att förbättra trafiksäkerheten mellan Rebbelberga och Barkåkra samt att man knyter ihop sträckan Ängelholm och företagsbyn Valhall park (och vidare mot Barkåkra station) för oskyddade trafikanter. Detta förbättrar därmed tillgängligheten till bland annat skola och jobb längs med ovannämnd sträcka.

Då gång- och cykelvägen blir del av ett större cykelnät kan den ha betydelse för cykelturismen i Skåne, vilket kan få vidare positiva effekter för möjligheten att driva verksamheter utmed sträckan.

6.7. Masshantering

Totalt sett ger projektet ett överskott av jord- och fyllnadsmassor på cirka 680 m³, eftersom mängden schaktmassor överstiger mängden fyllnadsmassor.

Inom vägområdet har dikesmassor och jordmassor med halter av oljeföreningar (alifater <C16-C35) över riktvärdet för KM, samt dikesmassor med halter av bly över nivåer för MRR, påträffats. Eftersom halterna inte överskrider riktvärden för MKM bedöms alla vägdikeysmassor därmed kunna återanvändas inom vägområdet utan att medföra skada eller olägenheter för människors hälsa eller miljö. Massor som inte kan återanvändas inom vägområdet och som dessutom innehåller föroreningar ska transporteras till godkänd mottagningsanläggning.

Inom ramen för en vägentreprenad är det normalt entreprenören som avgör vilka massor som ska användas var och vilka massor som följaktligen ska deponeras. Storlek och kvalitet på överskottsmassor påverkas därför till stora delar av hur entreprenören kommer att bedriva sina arbeten. Hur Trafikverket väljer att styra utförandet klargörs i ett senare skede inför upphandling av entreprenaden.

6.8. Påverkan under byggnadstiden

Arbetet med att bygga en väg påverkar omgivningen på andra sätt än den färdiga vägen, det kan också vara mer störande. Under byggtiden kommer, utöver det vägområde som krävs för själva gång- och cykelvägen, även tillfälliga arbetsområden att tas i anspråk för att få plats med arbetsfordon, upplag med mera.

Då åtgärderna i huvudsak kommer att utföras i en glest bebyggd miljö kan tillfälliga störningar i form av till exempel buller och damning antas utgöra ett relativt litet problem för boende.

För att skydda miljön och minska miljöriskerna under byggtiden kommer generella krav att ställas på entreprenören, till exempel avseende buller, kemikaliehantering, bränslen och miljöprestanda på arbetsfordon. Skyddsåtgärder ska under byggtiden följa *Trafikverkets tekniska krav för Arbeta på väg (TDOK 2012:86)* samt *Trafikverkets tekniska råd för Arbeta på väg (TDOK 2012:88)*.

Arbeten som påverkar vägtrafiken under byggtiden kommer främst bli aktuella utmed de partier där gång- och cykelvägen anläggs intill vägen och befintlig vägbredd är smal. I de smalaste sektionerna kan det bli svårt att hålla två körfält öppna under byggtiden. Arbetena kräver troligtvis avstängning av ett körfält (norrgående) och trafiken kan då behöva regleras med tillfällig trafiksignal. Sträckan är förhållandevis kort men kan behöva delas upp i flera etapper för att omloppstiden på signalen inte blir för lång och skapa långa köer.

Omledningsväg via det statliga vägnätet är möjligt via väg 1701 och väg 1703. Omledningen gäller då för norrgående trafik från cirkulationsplatsen mellan väg 1710 och väg 1701 till väg 1703 anslutning med väg 1710 strax norr om Östra Kvarn.

7 Samlad bedömning

7.1. Sammanställning av konsekvenser

I korthet bedöms vägplanen ge följande konsekvenser:

- ett bättre sammanhängande gång- och cykelnät kring Ängelholm och en länk där cyklister och fotgängare kan transportera sig trafiksäkert,
- endast små negativa konsekvenser för natur- och kulturmiljön i området,
- ett mindre intrång i vattenskyddsområde Valhall 15:1 (Bjälleröds källor). Intrånget bedöms inte ge upphov till någon negativ påverkan på grundvattnet då skyddsföreskrifter skall följas.

7.2. Bedömd måluppfyllelse

7.2.1. *De transportpolitiska målen*

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet, som berör resans eller transportens tillgänglighet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet, som handlar om säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

7.2.2. *De nationella miljökvalitetsmålen*

Riksdagen har beslutat om 16 miljökvalitetsmål som ska utgöra en utgångspunkt för samhällets miljöarbete (se figur 23). Vägplanens påverkan på de 16 miljökvalitetsmålen bedöms vara av liten betydelse. Sammantaget bedöms att vägplanen kan påverka möjligheten att nå mål 1, 15 och 16, men i begränsad omfattning.

Mål 1 – Begränsad klimatpåverkan

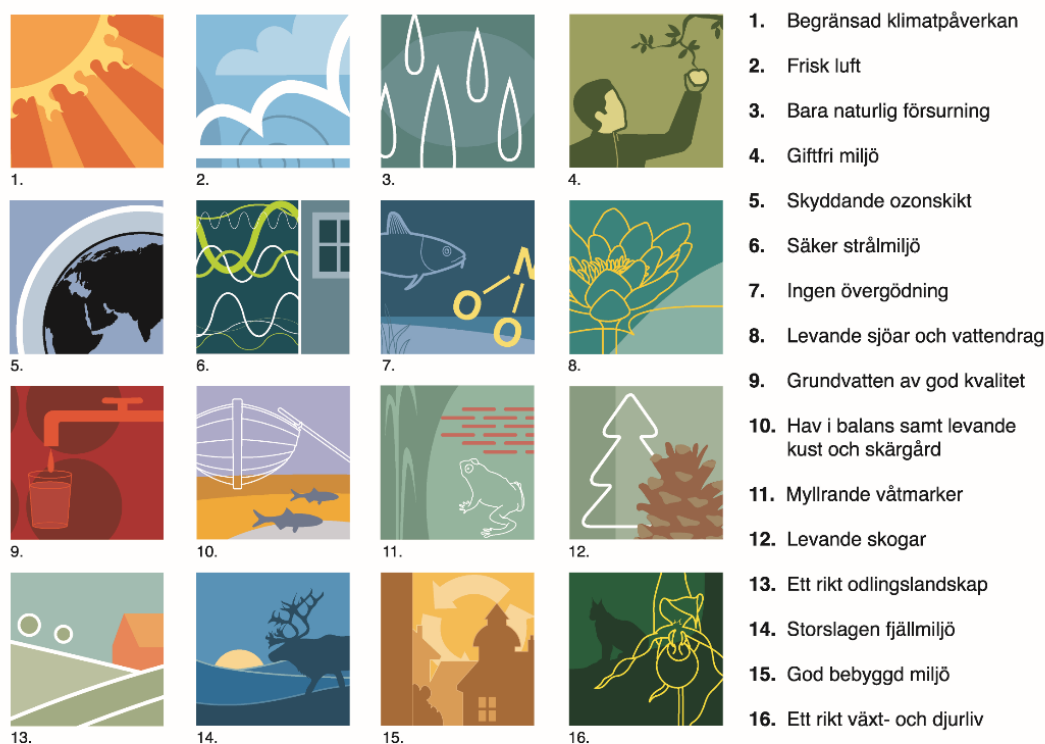
Gång- och cykelvägen gör det lättare att välja hållbara transportmedel, eftersom cyklister inte tvingas vistas i blandtrafik. Transport via cykel och gång ger inte upphov till utsläpp av växthusgaser, som biltrafik gör. Miljökvalitetsmålet kan således påverkas positivt av åtgärden.

Mål 15 - God bebyggd miljö

När transport via gång och cykel väljs framför bil minskar buller och luftföroreningar som orsakas av biltrafik. Miljökvalitetsmålet kan således påverkas positivt av åtgärden.

Mål 16 – Ett rikt växt- och djurliv

Anläggandet innebär att en vägren med visst naturvärde försvinner. Miljökvalitetsmålet påverkas negativt av åtgärden.



Figur 23: Sveriges 16 miljökvalitetsmål.

7.2.3. Ändamål

Projektets ändamål bedöms på bästa sätt uppfyllas genom föreslagen åtgärd.

Anläggandet av en gång- och cykelväg mellan Rebbelberga och Barkåkra resulterar i att man knyter ihop sträckan Ängelholm och företagsbyn Valhall park (och vidare mot Barkåkra station) för oskyddade trafikanter. Detta förbättrar därmed tillgängligheten till bland annat skola och jobb längs med ovannämnd sträcka.

Oskyddade trafikanter (gående och cyklister) hänvisas idag till vägbanan. Högsta tillåtna hastighet på sträckan är 70 km/h och trafikflödet är relativt högt vilket gör att vägen upplevs osäker och otrygg för oskyddade trafikanter. Genom att anlägga en separerad gång- och cykelväg uppnås en ökad säkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter.

Den planerade gång- och cykelvägen förbättrar även möjligheten till rekreation och tillgängligheten till intressanta besöksplatser längs med sträckan, såsom Vallhallskogen och Rössjöholmsån.

7.2.4. Projektmålen

De övergripande målen med projektet är att fler ska välja cykel som färdmedel samt att antalet cykelolyckor med svårt skadade eller dödade ska minska. Ett genomförande av planerad åtgärd bedöms uppfylla målet om att fler ska välja cykel som färdmedel genom att skapa en attraktiv gång- och cykelväg som sammanbinder Rebbelberga och Barkåkra på lämpligt sätt utan omvägar.

Målet om att minska antalet cykelolyckor bedöms uppfyllas genom att cyklisterna separeras från biltrafiken och de kan därmed färdas i en tryggare miljö.

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

Vägutbyggnaden omfattas av miljöbalkens hänsynsregler enligt 2 kap och hushållningsbestämmelser enligt 3 och 4 kap. I miljöbalkens 2 kap redovisas de allmänna hänsynsregler som är grundläggande för prövningen av tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens, villkor (förutom ersättning) samt tillsyn. Dessa ska även ligga till grund för hur Trafikverket som verksamhetsutövare ska agera för att minimera negativ påverkan och främja en god hushållning.

I avsnittet nedan redovisas vilka konsekvenser den planerade åtgärden har på aktuella hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och miljökvalitetsnormer, samt hur hänsyn till dessa bestämmelser tas.

8.1. Allmänna hänsynsregler (2 kap miljöbalken)

Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd, är skyldiga att visa att de allmänna hänsynsreglerna och övriga förpliktelser enligt miljöbalkens 2 kap iakttas. Kravet på erforderlig kunskap för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet (kunskapskravet) anses väl uppfyllt för det aktuella projektet genom de utredningar, undersökningar och samråd som Trafikverket låtit utföra under projektet och som finns dokumenterade i denna handling med tillhörande underlagsrapporter.

Försiktighetsprincipen ställer krav på skyddsåtgärder, begränsningar och försiktighetsmått för att förebygga, hindra eller motverka att skada eller olägenhet uppstår för människors hälsa eller miljön. I samma syfte ska bästa möjliga teknik användas vid yrkesmässig verksamhet. Kraven i försiktighetsprincipen anses vara uppfyllda genom att skyddsåtgärder systematiskt upprättas av Trafikverket, för att i största möjliga mån hindra att negativ påverkan uppstår för människors hälsa och miljön.

I kapitlet anges också att vid ianspråktagande av mark- eller vattenområden ska det väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Kravet anses vara uppfyllt genom att noggranna utredningar gjordes innan slutlig lokalisering valdes. Läs med om detta i avsnitt *5.1 Val av lokalisering*.

8.2. Hushållning med mark och vatten (3 kap miljöbalken)

Miljöbalkens hushållningsbestämmelser anger att mark- och vattenområden ska användas till det som de är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet samt läge och föreliggande behov. Användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning ska ges företräde.

0,04 hektar jordbruksmark kommer tas i anspråk för anläggandet av gång- och cykelvägen, ungefär vid sektion 0/050 till 0/160. Remsan ligger på vägens östra sida och är cirka fyra meter bred och 110 meter lång. Jordbruksmark får tas i anspråk om åtgärden tillgodoser väsentliga samhällsintressen, vilket anläggandet av gång- och cykelvägen bedöms göra.

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

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

8.3. Miljökvalitetsnormer

Enligt miljöbalken 5 kap 1 § får regeringen för vissa geografiska områden eller för hela landet meddela föreskrifter om kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt, om det behövs för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljön. Dessa kallas miljökvalitetsnormer (MKN) och syftar även till att medverka till att miljökvalitetsmål antagna av riksdagen uppnås.

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). Miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller och havsmiljö är generella och kan inte tillämpas på projektnivå (se även avsnitt 3.1.2 *Beaktade miljöaspekter*). Normerna för fisk- och musselvatten gäller endast vissa utpekade vattenområden och berör inte detta projekt.

Miljökvalitetsnormerna för föroreningar i utomhusluft bedöms inte påverkas negativt av anläggandet av gång- och cykelvägen. Luftföroreningar härstammar ofta från motordriven trafik, och anläggandet av gång- och cykelvägen bedöms inte öka mängden motordriven trafik. Tvärtom, är det möjligt att anläggandet kan minska biltrafiken till förmån för gång och cykel, vilket möjligtvis skulle minska nivåerna av luftföroreningar längs vägen.

Inga vattenområden kommer påverkas av anläggandet av planerade åtgärder, och därmed riskerar inga miljökvalitetsnormer för vattenförekomster att påverkas. Skyddsåtgärder för att undvika att förorenat byggdaggvatten eller länshållningsvatten når Rössjöholmsån och vattenskyddsområdet Valhall 15:1 kommer vidtas, läs mer i avsnitt 5.3.2 *Ytterligare åtgärder*.

9 Markanspråk och pågående markanvändning

9.1. Vägområde för allmän väg

9.1.1. Principer

Vägområdet för allmän väg i vägplanen omfattar förutom själva vägen med slänter och diken det område som krävs för övriga väganordningar såsom bullerskyddsåtgärder, busshållplatser, med mera. Även det område som krävs för drift och underhåll av väganordningar ingår i vägområdet.

På plankartorna framgår gräns för vägområde, samt gräns mellan nuvarande och tillkommande vägområde. Det är det tillkommande vägområdet som anges i fastighetsförteckningens arealberäkning, det vill säga det som ligger utanför det befintliga vägområdet för allmän väg.

9.1.2. Vägområde med vägrätt

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in.

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdetidpunkten för intrånget är den dag då

marken togs i anspråk. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol.

Vägområde med vägrätt omfattar cirka 1110 kvadratmeter i anslutning till befintlig väg. Området betecknas V1 på plankartan.

9.1.3. Vägområde inom detaljplan

Inom detaljplan där kommunen är huvudman för allmän plats uppkommer inte vägrätt. Kommunen ska tillhandahålla den mark som krävs för vägområdet. Nytt vägområde inom detaljplan i denna vägplan omfattar cirka 100 kvadratmeter (område V2 på plankartan).

9.1.4. Vägområde med inskränkt vägrätt

Den inskränkta vägrätten innebär att väghållaren ger berörd markägare möjlighet att utnyttja marken så länge det inte skadar vägen eller påverkar dess funktion eller livslängd. I vägplanen föreslås det inskränkt vägrätt inom det område som krävs för att underhålla staket och häck. Områden med tillfällig nyttjanderätt betecknad Vi i denna vägplan omfattar cirka 800 kvadratmeter.

9.2. Område med tillfällig nyttjanderätt

I vägplanen föreslås att Trafikverket under hela byggtiden samt två månader efter slutbesiktning tillfälligt får nyttjanderätt till markområden enligt redovisning T1 och T2 på fastighetsförteckning och plankarta.

Den tillfälliga nyttjanderätten T1 är avsedd för arbetsvägar, markarbeten samt massupplag och utgörs av ett område i direkt anslutning till föreslaget vägområde för att under byggtiden möjliggöra masstransporter, tillfällig placering av schaktmassor och i övrigt genomförande av arbetena. Områden med tillfällig nyttjanderätt betecknad T1 i denna vägplan omfattar cirka 1200 kvadratmeter.

Tillfällig nyttjanderätt T2 är avsedd för etablering av exempelvis bodar.

Områden med tillfällig nyttjanderätt betecknad T2 i denna vägplan omfattar cirka 2100 kvadratmeter.

De områden som tillfälligt nyttjas under byggtiden kommer att återställas i samråd med fastighetsägare. De områden med tillfällig nyttjanderätt som ligger inom detaljplanerat område motverkar inte syftet med berörd detaljplan.

9.3. Konsekvenser för pågående markanvändning

Utbyggnaden av gång- och cykelvägen påverkar huvudsakligen jordbruksmark samt vissa fastigheter längs sträckan. Intrången är små och berör mark i direkt anslutning till nuvarande väg.

Konsekvenserna för jordbruket bedöms bli små.

10 Fortsatt arbete

10.1. Vägplan

Efter genomfört samråd kommer Trafikverket att sammanställa och bemöta inkomna yttranden i en samrådsredogörelse. Efter eventuella ändringar av planförslaget kungörs detta för granskning innan fastställelseprövning. Detta är det avslutande steget i arbetet med att ta fram en vägplan och den kommande formella hanteringen av planen beskrivs närmare i avsnitt *11 Genomförande och finansiering*.

10.2. Tillstånd och dispenser

För att kunna genomföra projektet krävs separata prövningar i form av dispenser, tillstånd, lov eller anmälan för vissa särskilda åtgärder. De anmälningar, tillstånd och samrådsskyldigheter som identifierats i nuläget är:

- Anmälan om användning av avfall/förorenade massor. Görs till kommunens tillsynsmyndighet.
- Intrång i fornlämningsområde är tillståndspliktigt enligt kulturmiljölagen 2 kap. 2 §.
- En fastställd vägplan innebär att separat dispens enligt 7 kap miljöbalken (1998:808) för dispenspliktiga åtgärder inom biotopskyddsområde (7 kap 11 § miljöbalken) eller inom strandskyddsområde (7 kap 15 § miljöbalken) inte krävs för byggande av allmän väg enligt fastställd vägplan. Undantag från förbud redovisas på plankartan. Beskrivning av vägplanens påverkan av biotopskyddsobjekt och strandskyddsområden görs i avsnitt *6.4.2 Naturmiljö*.

10.3. Uppföljning och kontroll

I arbetet med vägplanen har en miljösäkringschecklista tagits fram, där skydds- och säkerhetsåtgärder som ska genomföras inom projektet listas. Dessa åtgärder kommer att arbetas in i förfrågningsunderlaget vid upphandling av entreprenör och senare in i bygghandlingen.

Uppföljning av att dessa krav efterlevs i byggskedet kommer att ske inom ramen för upphandlad entreprenörs egenkontroll, på byggmöten och vid besiktningar. Viktiga moment att uppmärksamma i detta arbete bedöms bland annat vara följande punkter:

- Hantering och rening av länshållnings- och byggdagvatten, hänsynstagande till grundvattenförekomster.
- Hantering av trafik under byggtiden för att minimera störningar samt säkerställa att god säkerhet uppnås för oskyddade trafikanter.
- Skydd av träd och biotopskyddade alléer under byggarbete
- Återställning av mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt under byggtiden.
- Omfattning och innehåll i entreprenörens kontrollprogram.
- Beredskap för omhändertagande av utsläpp av miljöfarliga ämnen i samband med olyckor.
- Utformning av masshanteringsplan och kontrollprogram för markmiljö under byggtiden.
- Uppföljning av föreskrifter för vattenskyddsområde Valhall 15:1 (Bjälleröds källor).

- En arkeologisk förundersökning krävs eftersom gång- och cykelvägen placeras inom skyddsområden för kulturmiljövärden.

Efter färdigställande kontrolleras att den byggda anläggningen har den önskade funktionen, även från miljösynpunkt. Detta sker i samband med slutbesiktning.

11 Genomförande och finansiering

11.1. Formell hantering

Granskning och fastställelse

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

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

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

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

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

Fastställelsebeslutets omfattning och dess rättsverkningar

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

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

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

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

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

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

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

Vägplanen strider inte mot bestämmelser i gällande översiktsplan i Ängelholms kommun. Vägplanen strider inte heller mot den detaljplanen som berörs.

Kommunala planer

Vägplanen strider inte mot bestämmelser i gällande översiktsplan i Ängelholms kommun.

En gällande detaljplan berörs av planerat anläggande, nämligen *Detaljplan B532 Förslag till ändring av byggnadsplan för Errarp 14:41 m.fl. med ändring 001, Ängelholms kommun (antagen 1992)*. Den planerade gång- och cykelvägen innebär att ett litet intrång kommer att göras i detaljplanen ovan, intrånget bedöms inte vara i strid med detaljplanen och dess syfte.

11.2. Genomförande

När vägplanen har fastställts och vunnit laga kraft kommer Trafikverket att handla upp en entreprenör för utbyggnaden. Innan arbetet påbörjas kommer direkt berörda, närboende och trafikanter att informeras.

Projektet är planerat att genomföras som en utförandeentreprenad med Trafikverket som byggherre med start tidigast 2022. Förväntad byggtid är ca 4 månader. Under byggnationen av projektet förväntas trafik att vara tillåten, men med nedsatt hastighet och begränsad framkomlighet.

Skyddsåtgärder för att undvika och minimera skada på miljö och omgivningar finns beskrivna i avsnitt 5.3. *Skyddsåtgärder och försiktighetsmått* i detta dokument.

11.3. Finansiering

Projektet finansieras av Trafikverket och Ängelholms kommun och ingår i den regionala planen. Projektets kostnad uppskattas till cirka 15,7 miljoner SEK (2024 års prisnivå). I kostnaden ingår administration, projektering, mark- & fastighetsinlösen samt mark- & anläggningsarbeten. Kostnaden är förknippad med osäkerhet och kan komma att justeras både uppåt och nedåt.

12 Underlagsmaterial och källor

- ArtDatabanken. 2019. Analysportalen. <https://www.artdatabanken.se/sok-art-och-miljodata/analysportalen/>
- Länsstyrelsen Skåne. 2017. Vattenskyddsområde Valhall 15:1 Bjälleröds källor. Skyddsföreskrifter.
- Länsstyrelsen Skåne. 2020a. Beslut om betydande miljöpåverkan väg 1710, Pomona-Östra Kvarn, ny gång- och cykelväg, Ängelholms kommun, Skåne län. Dnr 343-18407-2020.
- Länsstyrelsen Skåne. 2020b. Karttjänst: Vatten och klimat. [<https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=d2372b43847c46a6b3ae89bdd2d8aeac>]
- Naturvårdsverket. 2019. Metodkatalog för bekämpning av invasiva främmande växter.
- Naturvårdsverket. 2020. Karttjänst: Skyddad natur. [<https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>]
- Norconsult. 2020a. Samrådsunderlag, Väg 1710, Pomona - Östra Kvarn, ny gång- och cykelväg, Ängelholms kommun, Skåne län.
- Norconsult. 2020b. PM Naturvärdesinventering, NVI, Väg 1710 Pomona - Östra Kvarn, ny gång- och cykelväg.
- Norconsult. 2020c. PM Markmiljöundersökning. Väg 1710 - Pomona - Östra Kvarn, ny gång- och cykelväg.
- Ramböll. 2015. Åtgärdsvalsstudie - Cykel, Ängelholms kommun, 2015-11-11.
- Region Skåne. 2018a. Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029.
- Region Skåne. 2018b. Åtgärdsvalsstudie för cykelvägsplan för Skåne 2018-2029.
- SGU. 2020. Karttjänst: Brunnar. [<https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-brunnar.html>]
- VISS. 2020. Vattenkartan. [<https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=1589fd5a099a4e309035beb900d12399>]
- Ängelholms kommun. 2010. Naturvårdsprogram för Ängelholms kommun



Trafikverket, Box 366, 201 23 Malmö. Besöksadress: Gibraltargatan 7, Malmö.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se