

# SAMRÅDSUNDERLAG

Väg 1144, Hofferup – Häljarp, gång- och cykelväg  
Kävlinge och Landskrona kommun, Skåne län  
Vägplan 2026-02-05



**Trafikverket**

Postadress: Box 366, 201 23 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG – Väg 1144, Hoftreup-Häljarp, gång- och cykelväg

Författare: Diana Linusson, SYSTRA AB

Dokumentdatum: 2026-02-05

Ärendenummer: TRV 2025/40242

Uppdragsnummer: 168188

Version: [TRVversionNY]

Kontaktperson Jessica Trobäck, e-post: jessica.troback@trafikverket.se

<b>1. SAMMANFATTNING.....</b>	<b>6</b>
<b>2. INLEDNING.....</b>	<b>7</b>
<b>2.1. Planläggningsprocessen.....</b>	<b>7</b>
<b>2.2. Bakgrund och tidigare utredningar .....</b>	<b>7</b>
2.2.1. Om projektet .....	7
2.2.2. Cykelvägsplan för Skåne 2018 – 2029.....	8
2.2.3. Åtgärdsvalsstudie för cykelvägsplan för Skåne 2018 – 2029 .....	8
<b>2.3. Ändamål och mål.....</b>	<b>9</b>
<b>3. AVGRÄNSNINGAR.....</b>	<b>10</b>
<b>3.1. Utrednings- och influensområde.....</b>	<b>10</b>
<b>3.2. Tid.....</b>	<b>11</b>
<b>4. FÖRUTSÄTTNINGAR I UTREDNINGS- OCH INFLUENSOMRÅDET.....</b>	<b>12</b>
<b>4.1. Tekniska förutsättningar.....</b>	<b>12</b>
4.1.1. Befintlig väganläggning.....	12
4.1.1.1. Väg 1144 .....	12
4.1.1.2. Väg 110 .....	12
4.1.1.3. Saxtorpskryssset.....	12
4.1.1.4. Väg 1147 .....	13
4.1.2. Trafik.....	13
4.1.2.1. Vägtrafik.....	13
4.1.2.2. Gång- och cykelväg .....	14
4.1.2.3. Kollektivtrafik.....	14
4.1.2.4. Trafiksäkerhet .....	14
4.1.2.5. Tillgänglighet och framkomlighet .....	15
4.1.3. Geoteknik.....	15
4.1.4. Avvattning.....	16
<b>4.2. Riksintressen .....</b>	<b>16</b>
<b>4.3. Gällande planer .....</b>	<b>18</b>
4.3.1. Översiktsplaner .....	18
4.3.1.1. Kävlinge kommun .....	18
4.3.1.2. Landskrona kommun .....	18
4.3.2. Detaljplaner .....	18
4.3.2.1. Kävlinge kommun .....	18
4.3.2.2. Landskrona kommun .....	21
<b>4.4. Miljöförutsättningar .....</b>	<b>24</b>
4.4.1. Markavvattningsföretag .....	24
4.4.2. Landskapsbild .....	26
4.4.2.1. Landskapets karaktär .....	26
4.4.2.2. Målpunkter .....	26

4.4.3.	Kulturmiljö .....	26
4.4.4.	Naturmiljö .....	29
4.4.5.	Yt- och grundvatten .....	34
4.4.5.1.	Ytvatten .....	34
4.4.5.2.	Grundvatten.....	35
4.4.6.	Befolkning och hälsa .....	38
4.4.6.1.	Rekreation och friluftsliv.....	38
4.4.6.2.	Förorenade områden.....	38
4.4.6.3.	Klimat.....	39
<b>5.</b>	<b>PLANERADE ÅTGÄRDER.....</b>	<b>40</b>
<b>5.1.</b>	<b>Val av lokalisering.....</b>	<b>40</b>
5.1.1.	Val av sida för ny gång- och cykelväg.....	40
5.1.2.	Busshållplatser .....	43
5.1.3.	Belysning.....	43
<b>5.2.</b>	<b>Planerad utformning.....</b>	<b>43</b>
<b>5.3.</b>	<b>Avvattning.....</b>	<b>44</b>
<b>5.4.</b>	<b>Gestaltungsavsikter .....</b>	<b>44</b>
<b>6.</b>	<b>EFFEKTER AV PLANERADE ÅTGÄRDER.....</b>	<b>45</b>
<b>6.1.</b>	<b>Trafik.....</b>	<b>45</b>
6.1.1.	Tillgänglighet och framkomlighet .....	45
6.1.2.	Kollektivtrafik.....	45
6.1.3.	Trafiksäkerhet .....	46
<b>6.2.</b>	<b>Riksintressen .....</b>	<b>46</b>
<b>6.3.</b>	<b>Avvattning.....</b>	<b>46</b>
<b>6.4.</b>	<b>Geoteknik.....</b>	<b>47</b>
<b>6.5.</b>	<b>Gällande planer .....</b>	<b>47</b>
<b>6.6.</b>	<b>Miljöeffekter .....</b>	<b>47</b>
6.6.1.	Markavvattningsföretag .....	47
6.6.2.	Landskapsbild .....	47
6.6.3.	Kulturmiljö .....	47
6.6.4.	Naturmiljö.....	48
6.6.5.	Yt- och grundvatten .....	48
6.6.6.	Befolkning och hälsa .....	48
6.6.6.1.	Rekreation och friluftsliv.....	48
6.6.6.2.	Förorenad mark .....	49
6.6.6.3.	Klimat.....	49
<b>7.</b>	<b>MILJÖÅTGÄRDER .....</b>	<b>50</b>
<b>8.</b>	<b>BEDÖMNING AV ÅTGÄRDENS MILJÖPÅVERKAN .....</b>	<b>51</b>
<b>8.1.</b>	<b>Miljökvalitetsnormer .....</b>	<b>51</b>

<b>8.2.</b>	<b>Miljö kvalitetsmål</b> .....	<b>51</b>
<b>8.3.</b>	<b>Miljöbalkens allmänna hänsynsregler</b> .....	<b>51</b>
<b>9.</b>	<b>FORTSATT ARBETE</b> .....	<b>53</b>
<b>9.1.</b>	<b>Planläggning</b> .....	<b>53</b>
<b>9.2.</b>	<b>Viktiga frågeställningar</b> .....	<b>53</b>
<b>10.</b>	<b>KÄLLOR</b> .....	<b>54</b>

# 1. Sammanfattning

Region Skåne tillsammans med Skånes kommuner tar regelbundet fram en cykelplan som identifierar brister i cykelnätet för regionen, bland dessa identifierade brister finns stäckan mellan Hoftorup och Häljarp. Samhällena förbinds via väg 1144, väg 110 och väg 1147. Längs den 7,9 km långa sträcka som detta projekt berör saknas det i dagsläget en separerad gång- och cykelväg.

Trafikverket planerar nu att anlägga en ny gång- och cykelväg längs väg 1144 (Grand Prix vägen), väg 110 (Landskronavägen) och väg 1147 (Landskronavägen). Den planerade gång- och cykelvägen kommer placeras på och i anslutning till befintlig väg. För majoriteten av sträckan är det inte bestämt på vilken sida av vägen som breddning kommer ske för anläggande av gång- och cykelvägen. Längs sträckan som omfattas av projektet finns det flera busshållplatslägen som kommer påverkas av åtgärden. I projektet ingår det att utreda omfattningen av denna påverkan. Det övergripande syftet med projektet är att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter samt öka cykeltrafiken.

Sträckan utgörs av mindre bostadsområden i Ålstorp och Hoftorup samt jordbrukslandskap i Häljarp. Utmed sträckan finns ett flertal fornlämningar och andra kulturhistoriska miljöer. Bland annat finns den värdefulla Saxtorps kyrka. På grund av kyrkans höga kulturvärde har det redan i detta skede beslutats att ingen mark kommer tas i anspråk inom fastigheten som kyrkan är belägen på. På samma sida av vägen ligger även en pilallé som omfattas av generellt biotopskydd som också ska undvikas.

Inom och runt utredningsområdet finns det riksintesse för högexploaterad kust och naturvård. Projektet bedöms inte strida mot riksintressenas syften. Gång- och cykelvägen kommer också passera Saxtorpsskogens naturreservat. Även längs denna sträcka är det redan nu beslutat att breddning av vägen kommer ske på motsatt sida för att inte ta någon mark i anspråk inom naturreservatet.

En naturvärdesinventering har visat att det finns flera naturvärdesobjekt längs sträckan. Det finns även flera grundvattenförekomster belägna under den planerade gång- och cykelvägen. Påverkan på dessa värden kommer utredas under kommande skede.

Anläggandet av gång- och cykelvägen kommer innebära att mark behöver tas i anspråk permanent inom privata fastigheter. Hur mycket mark som behöver tas i anspråk och var är ännu inte bestämt. Befintliga detaljplaner kan komma att påverkas. Samråd kommer hållas med berörda fastighetsägare samt Kävlinge och Landskrona kommun under nästa skede.

Denna handling ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet om betydande miljöpåverkan styr hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket. Trafikverkets bedömning är att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

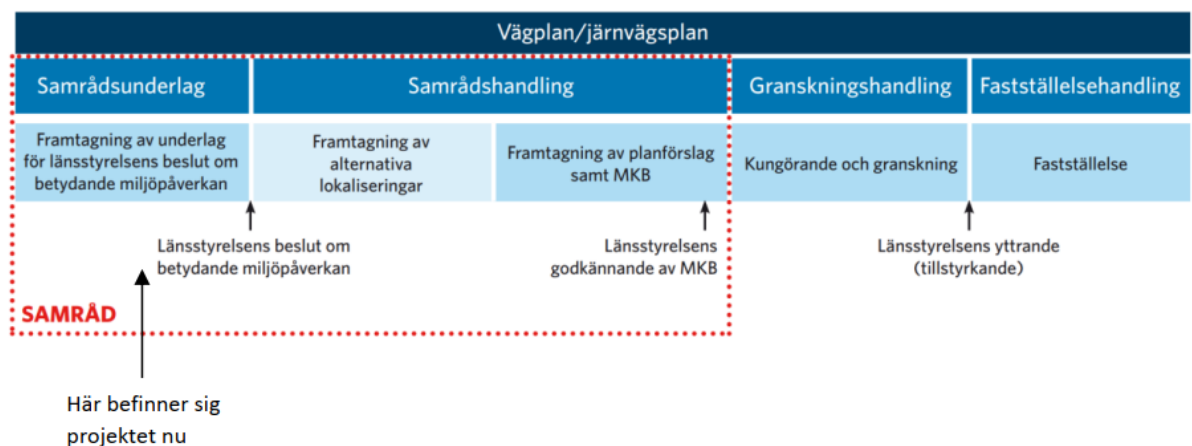
## 2. Inledning

### 2.1. Planläggningsprocessen

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

I början av planläggningen tar vi fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön (denna planbeskrivning). Underlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om ifall 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 angående projektet.

Samråd är viktigt under hela planläggningsprocessen. Samråd innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse som finns tillgänglig för alla. I samrådsredogörelsen besvarar Trafikverket samtliga synpunkter som inkommit.



Figur 1. Figuren visar planläggningsprocessen och var vi befinner oss i den.

### 2.2. Bakgrund och tidigare utredningar

#### 2.2.1. Om projektet

Projektet är beläget i västra Skåne i Kävlinge och Landskrona kommun och omfattar en ny gång- och cykelväg som ska anläggas längs med delar av väg 1144 (Grand Prix vägen), väg 110 (Landskronavägen) och väg 1147 (Landskronavägen). Aktuell sträcka är 7,9 km lång och sträcker sig från Hoftersups Kyrkoväg till idrottsplatsen i Häljarp. Sträckan har en varierad hastighet då den går både utanför och genom tätbebyggda områden. Hastigheten varierar mellan 30 km/h och 80 km/h.

Projektet innebär en utbyggnad av gång- och cykelvägnätet mellan Helsingborg och Malmö där det idag saknas cykelväg på sträckan mellan Häljarp och Hoftersup. Sträckan är utpekad som ett regionalt cykelstråk i region Skånes cykelstrategi. Då brister har

identifierats har den prioriterats i den regionala cykelvägsplanen. Då många trafikanter behöver korsa vägen för att nå målpunkter, så som skola, busshållplatser och andra anslutande gång- och cykelvägar, finns ett behov av hastighetsdämpande/trafiksäkra passager. Målet med framtagandet av denna vägplan är att öka cykeltrafiken samt trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter mellan Hofterup och Häljarp.

Utöver anläggandet av en gång- och cykelväg innefattar projektet även utredning av:

- Hastighetssänkande åtgärder.
- Omfattning av belysning inom tätbebyggda områden.
- Vilka busshållplatser som omfattas av åtgärderna.

### 2.2.2. Cykelvägsplan för Skåne 2018 – 2029

År 2018 tog Region Skåne fram *Cykelvägsplan för Skåne 2018 – 2029* som är en fördjupning av de cykelsatsningar som tas upp i *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018 – 2019*. Inom cykelplanen har alla brister i cykelnätet inom region Skåne identifierats av regionen och Skånes kommuner, bland dessa finns sträckan Hofterup – Häljarp.

### 2.2.3. Åtgärdsvalsstudie för cykelvägsplan för Skåne 2018 – 2029

År 2018 tog Region Skåne fram en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) baserad på *Cykelvägsplan för Skåne 2018 – 2019*. ÅVS:en är en fördjupning av arbetet med att identifiera brister i regionens cykelnät. I ÅVS:en lyfts det fram att det finns ett behov av att kunna cykla till arbetet och fritidsaktiviteter samt i rekreations- och friluftssyfte. Den brist som identifierats längs sträckan Hofterup – Häljarp är att den inte upplevs som trafiksäker längs väg 1144 på grund av stora trafikflöden och höga hastigheter. Utöver att en cykelväg i föreslaget läge skulle öka tryggheten skulle den även bidra till att skapa arbetspendling och trafiksäkerhetskoppling mellan Landskrona och Malmö samt möjliggöra en alternativ sträckning för Sydkustleden. Under perioden 2000 – 2017 hade det längs sträckan skett noll dödsolyckor, noll olyckor som lett till allvarliga skador och noll olyckor som lett till måttliga skador.

### 2.3. Ändamål och mål

Ändamålet med projektet är:

- Ökad trafiksäkerhet och trygghet för cyklister i stråket Hofterup-Häljarp
- Ökad trafiksäkerhet på den nationella turistcykelleden Sydkustleden.

De planerade åtgärderna ska uppnå följande effektmål:

- Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter mellan Hofterup – Häljarp.
- Ökad cykeltrafik mellan Hofterup – Häljarp.

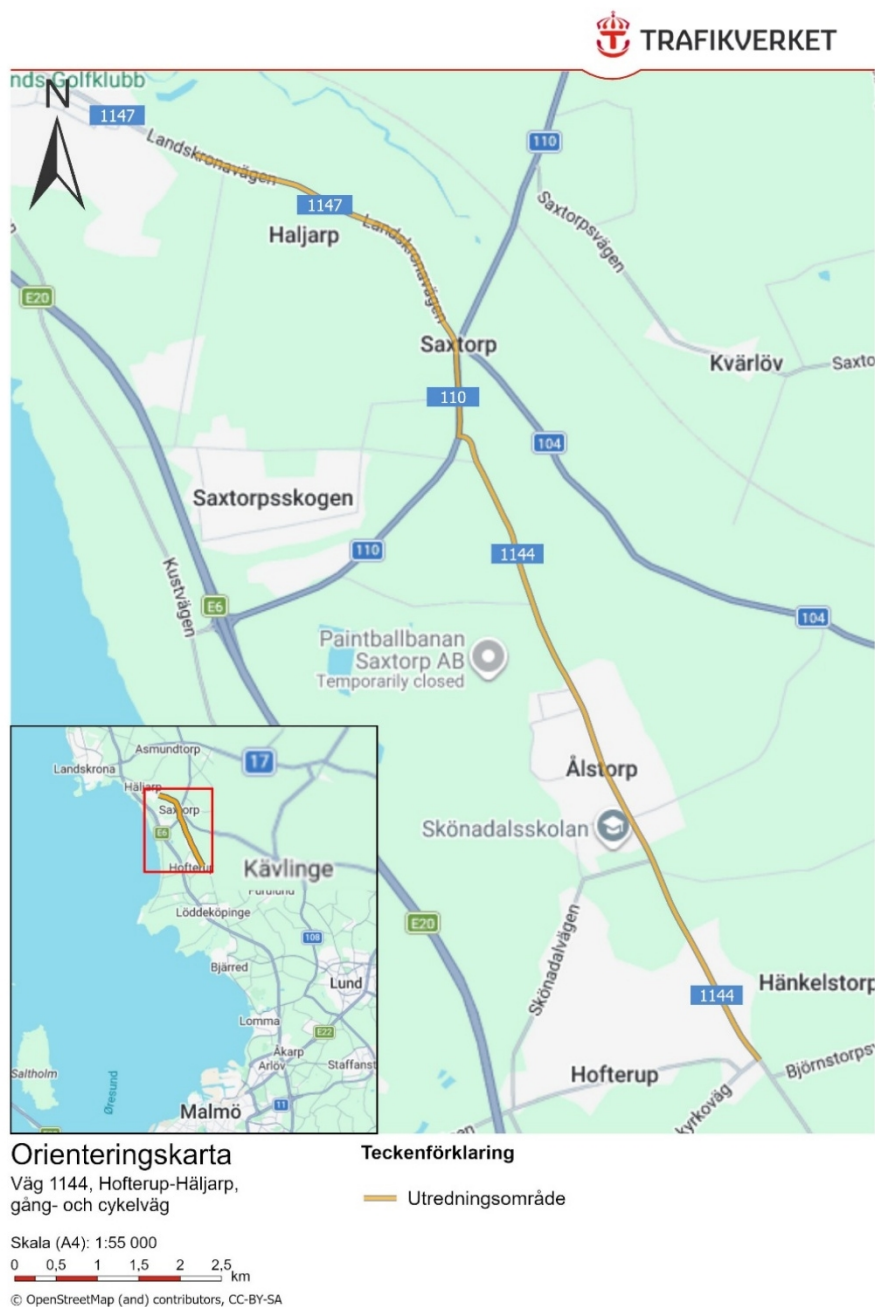
På nationell nivå finns det övergripande målet för transportpolitiken som åtgärdens ändamål och projektmål bidrar till att uppfylla. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet stöds av två huvudmål:

- Funktionsmålet som berör resans eller transportens tillgänglighet.
- Hänsynsmålet som handlar om säkerhet, miljö och hälsa.

### 3. Avgränsningar

#### 3.1. Utrednings- och influensområde

Den planerade gång- och cykelvägen kommer bli 7,9 km lång och ska anläggas längs väg 1144, väg 110 och väg 1147. Gång- och cykelvägen kommer alltså sträcka sig över kommungränsen mellan Kävlinge och Landskrona kommun. I söder avgränsas aktuell sträcka ca 30 m söder om Hofterups kyrkoväg där den planerade gång- och cykelvägen kan ansluta till befintlig. I norr görs avgränsning i i höjd med befintlig gång- och cykelväg vid idrottsplatsen i Häljarp. Utredningsområdet utgörs alltså av den sträcka som kan påverkas direkt av den nya gång- och cykelvägen, se Figur 2.



Figur 2. Orienteringskarta.

Influensområdet utgörs av de värden som inom ett geografiskt avgränsat område kan komma att påverkas direkt eller indirekt av den nya anläggningen. Området omfattar de natur-, kultur- och landskapsvärden som riskerar att påverkas av åtgärderna, liksom pågående markanvändning. Människors hälsa och de boende i området utgör också "värden" som definierar och avgränsar influensområdet. Åtgärden kan komma att påverka olika stora geografiska områden beroende på vilken miljöaspekt som beskrivs. Därför varierar influensområdet mellan de olika miljöaspekterna.

### 3.2. Tid

Arbetet med vägplanen beräknas pågå fram till 2027. Planerad byggstart är under 2029 och den nya gång- och cykelvägen beräknas vara klar 2031.

## 4. Förutsättningar i utrednings- och influensområdet

### 4.1. Tekniska förutsättningar

#### 4.1.1. Befintlig väganläggning

##### 4.1.1.1. Väg 1144

Vägen är 6 – 6,5 m bred och löper genom tätorterna Hofterup och Ålstorp. Sträckan omges av tät bebyggelse och grövre vegetation nära vägen. Hastighetsbegränsningen varierar mellan 30 - 80 km/h. Det finns en stor mängd busshållplatser längs sträckan. Merparten är utformade som fickhållplatser, avskilda från vägens körfält.

Tabell 1 visar hållplatslägen längs väg 1144.

Tabell 1. Busshållplatslägen längs väg 1144.

Hållplatsläge	Västra sidan	Östra sidan
Hänkelstorp	Tillgänglighetsanpassad fickhållplats med väderskydd och digital tavla.	Tillgänglighetsanpassad kantstenshållplats utan väderskydd.
Annero	Fickhållplats utan plattform/gångbana.	Fickhållplats med enklare gångbana.
Furuhillsvägen	Fickhållplats med enklare gångbana.	Tillgänglighetsanpassad fickhållplats utan väderskydd.
Rådjursvägen	Tillgänglighetsanpassad fickhållplats utan väderskydd.	Tillgänglighetsanpassad fickhållplats utan väderskydd.
Älgvägen	Fickhållplats utan plattform/gångbana.	Fickhållplats utan plattform/gångbana.
Davidslid	Hållplats utan anpassningar.	Fickhållplats utan plattform/gångbana.
Björnahusen	Fickhållplats utan plattform/gångbana.	Fickhållplats utan plattform/gångbana med enklare väderskydd.

##### 4.1.1.2. Väg 110

Vägen är ca 13,5 m bred med ett körfält i vardera riktning. Vägen har hastighetsbegränsningen 80 km/h. Bussar längs sträckan stannar i vägaren vid sträckans enda hållplats Hagenvägen, se Tabell 2.

Tabell 2. Busshållplatsläget längs Landskronavägen väg 110.

Hållplatsläge	Västra sidan	Östra sidan
Hagenvägen	Ingen anpassning.	Vägrenshållplats med enklare vägskydd.

##### 4.1.1.3. Saxtorpskrysset

Saxtorpskrysset är en cirkulationsplats i orten Saxtorp. Cirkulationsplatsen är utformad för att kunna medge god framkomlighet genom höga hastigheter. Cirkulationsplatsen är hastighetsbegränsad till 70 km/h och saknar anpassningar för gående och cyklister.

#### 4.1.1.4. Väg 1147

Vägen är ca 7 m bred med en hastighetsbegränsning som varierar mellan 70 km/h och 80 km/h. Sträckan öster om Häljarp har hastighetsbegränsning på 60 km/h. Vägen är omgiven av jordbruksmark med glesa bostadsfastigheter runt vägen. I vägens sidoområde finns ett fåtal träd.

Tabell 3 visar hållplatslägen längs väg 1147.

Tabell 3. Busshållplatslägen längs väg 1147.

Hållplatsläge	Norra sidan	Södra sidan
Saxtorp kyrka	Fickhållplats med gångbana.	Fickhållplats med gångbana
Kalvhagsvägen S	Utan plattform, gångbana med enklare väderskydd.	Ingen anpassning.
Kalvhagsvägen N	Ingen anpassning.	Ingen anpassning.
Klintkärrsvägen	Ingen anpassning.	Ingen anpassning.

#### 4.1.2. Trafik

##### 4.1.2.1. Vägtrafik

###### Nuläge

Trafikmängderna uttrycks i årsdygnstrafik (ÅDT) som är ett värde som visar det årliga genomsnittliga trafikflödet över ett dygn i ett visst vägavsnitt. För år 2025 och 2045 har trafikmängderna på väg 1144, väg 110 och väg 1147 räknats upp med Trafikverkets Trafikuppräkningsstal för EVA och manuella beräkningar.

Trafikmätningar längs med väg 1144, väg 110 och väg 1147 sträcker sig från 2016 till 2021. För mätningar under 2021 måste hänsyn tas till covid-19-pandemin som kan ha bidragit till avvikande värden. Jämförelser med tidigare år/mätningar visar dock ingen större skillnad. ÅDT för den aktuella sträckan redovisas i Tabell 4.

Tabell 4. ÅDT för väg 1144, väg 110 och väg 1147 mellan 2016 – 2021 från Trafikverkets vägtrafikflödeskarta.

Väg	Datum	År	Personbilar (± %)	Tung trafik (± %)	Total trafik (± %)
1144	2016-01-01	2016	3 462 ± 8 %	197 ± 16 %	3 584 ± 8 %
110	2021-01-01	2021	5 494 ± 10 %	349 ± 15 %	6 046 ± 10 %
1147	2016-01-01	2016	2 394 ± 10 %	186 ± 16 %	2 498 ± 10 %

###### Trafikprognoser

Trafikmängderna i tabell 4 har avrundats och sedan använts som grund för trafikprognosen. Väg 1144 samt 1147 har räknats upp från år 2016 till 2019 med en kvot på 1,37 för personbil och 1,48 för lastbil. Prognosen har sedan beräknats från 2019 till 2045 med en kvot på 1,34 för personbil och 1,41 för lastbil och till 2051 med en kvot på 1,58 för personbil och 1,63 för lastbil. Resultaten för prognosår 2051 redovisas i tabell 5.

Tabell 5. Beräknad ÅDT för väg 1144, väg 110 och väg 1147 för prognosår 2051.

Väg	År	Personbilar	Tung trafik	Total trafik
1144	2051	5128	316	5444
110	2051	7635	512	8147
1147	2051	3542	301	3843

#### 4.1.2.2. Gång- och cykelväg

Eftersom det utmed väg 1144, väg 110 och väg 1147 idag saknas ett sammanhängande gång- och cykelvägnät saknas det därför till stor del även uppgifter om antalet cyklister utmed sträckan. Enligt Trafikverkets Vägtrafikflödeskarta har Trafikverket inte gjort några egna cykelmätningar. En kommunal trafikmätning utfördes vid Håkanstorp, strax söder om Hofterup, under perioden 17 – 25 oktober 2016. Trafikmätningen utfördes åt Kävlings kommun och genomfördes med slangmatning (TDP Meteor). Den mätta sträckan har en skyltad hastighet på 50 km/h.

Resultatet av cykeltrafikmätningen redovisas i Tabell 6. Analys av data tyder på en relativt låg trafikintensitet med en tydlig skillnad mellan vardags- och helgtrafik.

Tabell 6. Antal cyklister per dygn i Håkanstorp 2016.

Trafiktyp	Cyklister per dygn
Medeldygnstrafik	38
Vardagsdygnstrafik	45
Helgdygnstrafik	24

#### Trafikprognoser

Det finns för närvarande inga statliga mätningar som kan användas för en eventuell trafikprognos längs den aktuella sträckan.

#### 4.1.2.3. Kollektivtrafik

Det finns idag 13 busshållplatser längs med väg 1144, väg 110 och väg 1147, med hållplatslägen på vardera sida. Det finns fem hållplatslägen längs med väg 1147, ett längs med väg 110 och sex längs med väg 1144 (se Kapitel 4.1.1). Mellan flera av hållplatslägena är avståndet väldigt kort. I snitt per vardag har endast fem av hållplatserna över tio resenärer. Fem har 6 – 10 resenärer och två har 0 – 5.

#### 4.1.2.4. Trafiksäkerhet

Avsaknaden av sammanhängande gång- och cykelvägar i Hofterup och Häljarp har tydliga negativa effekter på trafiksäkerheten. När gående och cyklister tvingas använda bilvägar, eller ta omvägar där separata cykelvägar saknas, ökar risken för olyckor mellan oskyddade trafikanter och motorfordon. Särskilt utsatta är barn, äldre och personer med nedsatt rörelseförmåga som färdas längs eller korsar trafikerade bilvägar. Även övergångar blir ofta otydliga och det kan saknas säkra passager vid exempelvis skolor, busshållplatser och andra målpunkter

Vid dålig belysning, undermåligt underhåll och dålig skyltning försämras dessutom möjligheterna för trafikanter att upptäcka och visa hänsyn för varandra. Sammantaget bidrar detta till en sämre upplevd trygghet för gående och cyklister samt kan avskräcka människor från att välja dessa transportformer.

#### 4.1.2.5. Tillgänglighet och framkomlighet

I dagsläget saknas det sammanhängande gång- och cykelvägsförbindelser både inom och mellan Hofterup och Häljarp. Detta innebär att gående och cyklister ofta behöver använda bilvägar eller ta omvägar för att förflytta sig, vilket kan påverka både säkerheten och framkomligheten negativt.

Förutom persontrafik används sträckan även av jordbruksmaskiner. Närliggande jordbruksmark innebär att lantbrukare är beroende av god framkomlighet och tillräcklig vägbredd för att säkert kunna ta sig till och från sina åkrar. Detta ställer ytterligare krav på vägutformning då stora jordbruksmaskiner behöver kunna färdas säkert tillsammans med övrig trafik.

Körspårsanalyser har utförts vid cirkulationsplatsen för att säkerställa att även större fordon, såsom jordbruksmaskiner och bussar, kan passera på ett säkert och effektivt sätt.

I Hofterup finns det vissa gång- och cykelvägar men dessa är inte heltäckande och kopplar inte alltid ihop viktiga målpunkter såsom skolor, centrum och kollektivtrafik. Många sträckor saknar trygga och dedikerade passager vilket särskilt påverkar barn, unga och andra oskyddade trafikanter.

I Häljarp är situationen liknande. Även här förekommer luckor i gång- och cykelvägsnätet vilket medför att invånarna har begränsade möjligheter att välja gång eller cykel som ett säkert alternativ för sina vardagsresor. Bristen på sammanbindande cykelvägar bidrar till ett ökat beroende av bil, minskad tillgänglighet och lägre trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

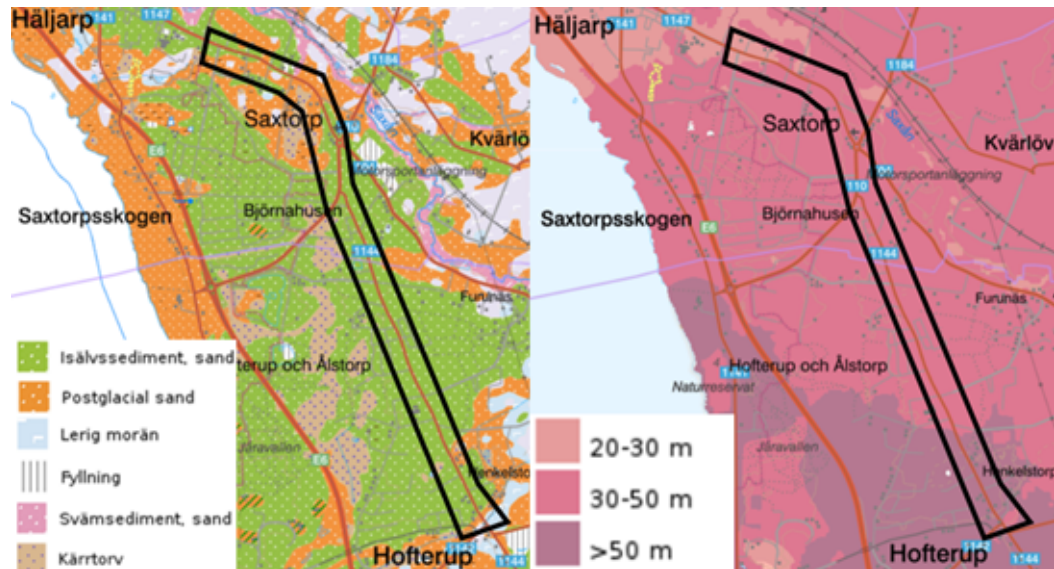
Dagens trafiksituation på sträckan är inte optimal, varken för oskyddade trafikanter eller motorfordon. Både tillgängligheten och framkomligheten påverkas negativt av att oskyddade trafikanter måste färdas i blandtrafik. Motorfordonstrafiken påverkas eftersom dessa behöver ta hänsyn till och beakta oskyddade trafikanter som färdas i samma vägbana. Även oskyddade trafikanter påverkas genom att de behöver ta hänsyn till motorfordon. De befintliga busshållplatserna på sträckan är inte tillgänglighetsanpassade.

Det finns ett tydligt behov av att utveckla och knyta ihop gång- och cykelvägnätet för att skapa bättre och mer sammanhängande förutsättningar för hållbara transporter.

#### 4.1.3. Geoteknik

Enligt Sveriges geologiska undersöknings jordartskarta utgörs de ytliga jordlagren längs sträckningen huvudsakligen av sand klassificerad som isälvsediment och postglacial sand (Figur 3). I det närliggande området norr om sträckan utgörs de ytliga jordarterna av svämsediment sammansatta av lera och silt. Lokalt förekommer även torv i

topografiskt låglänta partier som främst påträffas i den norra delen av sträckan. Jordlagerdjupet beräknas till mellan 20 och 30 m i den norra delen av området och ökar gradvis mot söder där djup som överstiger 50 m har observerats. Grundvattenytan förväntas vara belägen ca 2 m under markytan med ett successivt ökat djup i den södra delen av området.



Figur 3. Den vänstra bilden visar ett urklipp ur SGU:s jordartskarta medan den högra visar ett urklipp ur SGU:s jorddjupskarta. Det svarta området markerar den aktuella vägsträckan.

#### 4.1.4. Avvattning

Den planerade gång- och cykelvägen omges av ett relativt flackt landskap. Områdena längs väg 110 och väg 1144 domineras av tätbebyggelse och blandat jordbruks- och skogsmarkslandskap. Längs väg 1147 domineras landskapet av öppen åkermark.

Både isälvsediment och postglacial sand, som utgör majoriteten av marken runt den befintliga vägen, har hög genomsläpplighet av vatten och därför goda dräneringsegenskaper.

Lundåkrabukten i Öresund är huvudsaklig recipient för väg 110 och väg 1144. Diverse trummor under vägarna leder vatten både norrut mot Saxån och västerut mot Lundåkrabukten. Saxån är huvudsaklig recipient för väg 1147.

Längs den aktuella sträckan förekommer markavvattningsföretag som består av diken som avvattnar närliggande jordbruksmark. Dessa hanteras i Kapitel 4.4.1.

#### 4.2. Riksintressen

Riksintresse för naturvård *Kuststräckan Häljarp-Lomma med inland* ligger på båda sidor av utredningsområdet men korsar det inte (Figur 4).

Riksintresse för högexploaterad kust *Kustzonen* täcker hela utredningsområdet, se Figur 4. Hela Skånes kust är utpekad som riksintresse för högexploaterad kust i enlighet med 4 kap. 4 § miljöbalken med anledning av sina samlade natur- och kulturvärden. Syftet med riksintresset är att värna om kustlandskapets natur- och kulturvärden så att

dessa inte går förlorade. Riksintresset innebär att det inte är tillåtet att exploatera inom riksintresseområdet. Undantag kan dock göras i vissa specifika fall, exempelvis om exploatering inom riksintresseområdet innebär tätortsutveckling eller utveckling av det lokala näringslivet.



**Riksintressen**

Väg 1144, Höfterup-Häljarp, gång- och cykelväg

Skala (A4): 1:55 000

0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

© OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

**Teckenförklaring**

 Utredningsområde

 Naturvård 3 kap 6§ MB

 Högexploaterad kust

Figur 4. Riksintressen som finns inom eller i nära anslutning till planområdet.

### 4.3. Gällande planer

#### 4.3.1. Översiktsplaner

##### 4.3.1.1. Kävlinge kommun

Kävlinge kommuns *Översiktsplan 2040* antogs av kommunfullmäktige den 19 september 2022 och vann laga kraft den 19 oktober samma år.

Översiktsplanen lyfter att det inom Hofterup är viktigt att utveckla trygga och säkra stråk till befintliga busshållplatser för att öka kollektivtrafikresandet. Det poängteras att den planerade gång- och cykelvägen längs väg 1144 är en prioritet.

##### 4.3.1.2. Landskrona kommun

Landskrona kommun antog sin *Översiktsplan 2030* den 29 februari 2016. I översiktsplanen är delar av den sträcka som berörs i Häljarp utpekad som föreslagen cykelväg. Det lyfts även att det planeras stadsbussskopplingar till Häljarp.

Inom Landskrona kommun pågår ett arbete med att ta fram en ny översiktsplan för de delar av kommunen som ligger utanför tätorten. Översiktsplanen ska anpassas i enlighet med lagändringar, klimatanpassningar och det långsiktiga behovet av mark för bostäder och verksamheter. Den nya översiktsplanen ska bli klar under 2026.

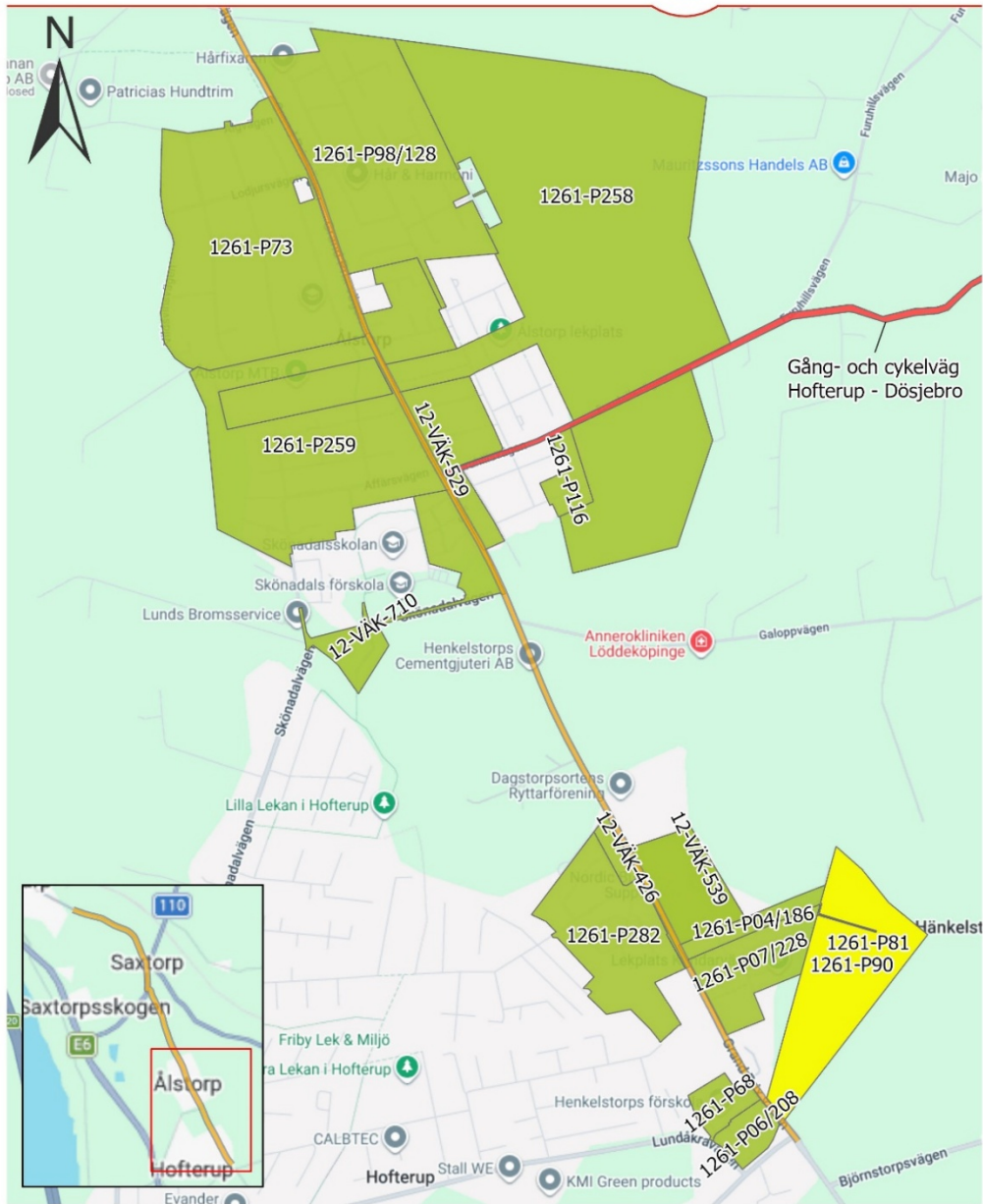
#### 4.3.2. Detaljplaner

##### 4.3.2.1. Kävlinge kommun

Inom utredningsområdet finns 13 gällande detaljplaner och en pågående, se Tabell 7 och Figur 5. De gällande detaljplanerna inkluderar tre byggnadsplaner och en stadsplan som motsvarar äldre versioner av detaljplaner tills de ersätts eller upphävs. Närmast vägen längs den östra sidan ligger utpekade naturområden, gång- och cykelväg, mark som inte får bebyggas (benämnt prickområde i Tabell 7), skyddsområde och vägområden. Närmast vägen längs den västra sidan ligger utpekade naturområden, gata, bostadsområde, park och mark som inte får bebyggas.

Tabell 75. Detaljplaner inom Kävlings kommun som kan beröras av projektet. Markanvändning enligt plankartorna.

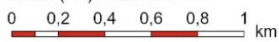
Detaljplan	Status	Sida av vägen	Markanvändning närmst vägen
1261-P98/128 - FURUNÄS 2:1 MFL	Gällande	Östra	Natur/skydd, prickområde
1261-P73 - ÅLSTORP 8:12 OCH FURUNÄS 1:13 MFL	Gällande	Västra	Gata
12-VÄK-529	Gällande	Östra	Allmän väg, prickområde, häck
1261-P259 - ÅLSTORP 19:123 M FL	Gällande	Västra	Väg, bostad
1261-P258 - FURUNÄS 1:42 DEL AV, ÅLSTORP 19:1 DEL AV, ÅLSTORP 4:11	Gällande	Östra och västra	Natur
Gång- och cykelväg Hofterup - Dösjebro	Pågående – Överklagad	Östra	Gång- och cykelväg
12-VÄK-710	Gällande	Västra	Park
12-VÄK-426 / 12-VÄK-539	Gällande	Östra och västra	Prickområde, väg
1261-P04/186 - HENKELSTORP 5:5,5:15 MFL, 7:34 SAMT DEL AV REMONTVÄGEN	Gällande	Östra	Väg
1261-P07/228 - HENKELSTORP 5:6 OCH 5:7	Gällande	Östra	Väg
1261-P282 - HENKELSTORP 6:4 M.FL.I HOFTERUP	Gällande	Västra	Natur
1261-P68 - HÄNKELSTORP 6:28 MFL	Gällande	Västra	Gata
1261-P06/208 - HENKELSTORP 6:28 M FL	Gällande	Västra	Prickområde
1261-P81 - HÄNKELSTORP 4:25 / 1261-P90 - HÄNKELSTORP 4:25	Gällande / Ändrad detaljplan	Östra	Skyddsområde



**Detaljplaner**

Väg 1144, Hofterup-Häljarp, gång- och cykelväg

Skala (A4): 1:22 500



© OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

**Teckenförklaring**

— Utredningsområde

■ Gällande

■ Ändring av detaljplan

■ Pågående

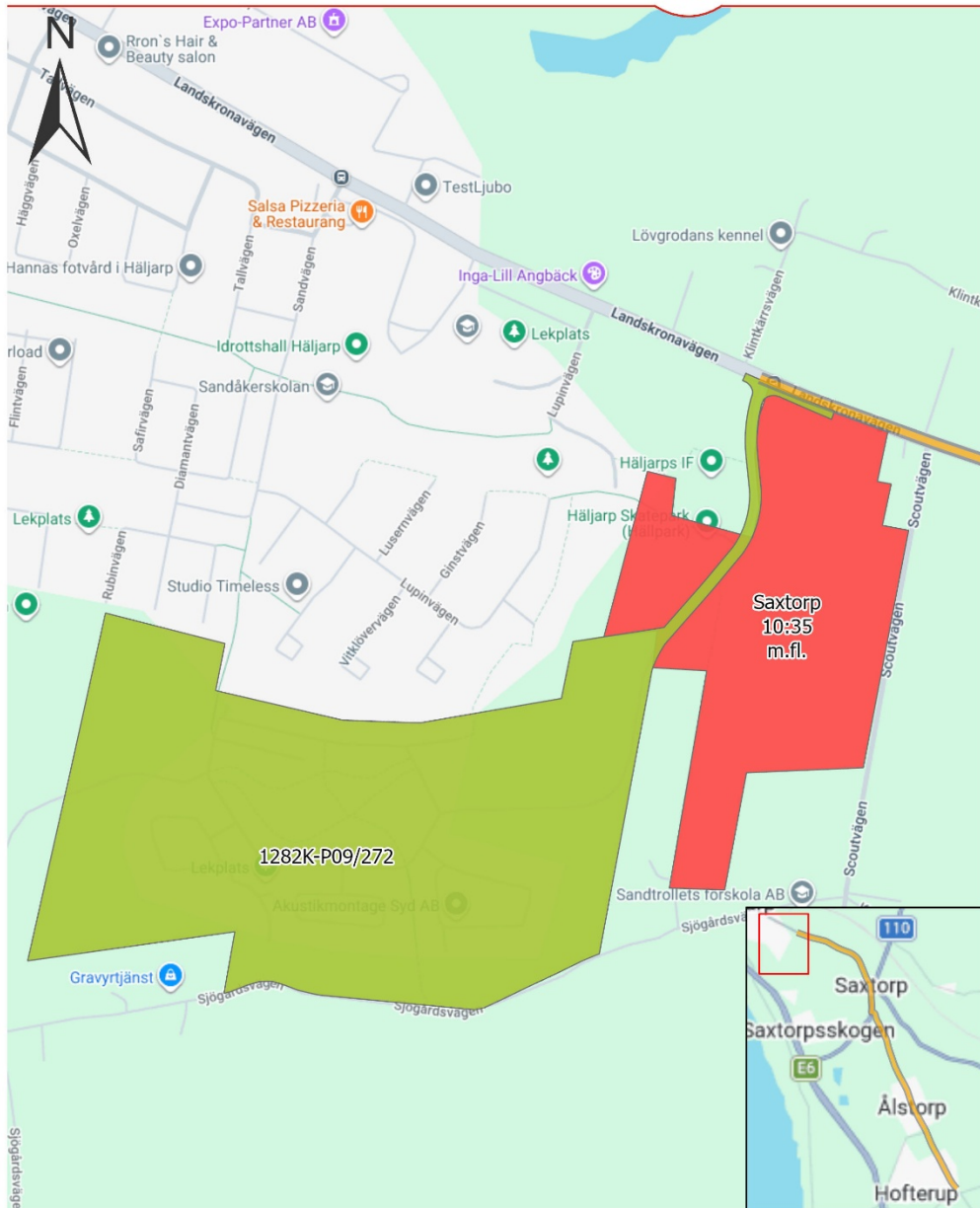
Figur 5. Berörda detaljplaner inom Kävlinge kommun.

#### 4.3.2.2. Landskrona kommun

Inom utredningsområdet finns tre gällande detaljplaner och en pågående, se Tabell 8, Figur 6 samt Figur 7. De gällande detaljplanerna inkluderar en byggnadsplan som motsvarar en äldre version av detaljplan tills den ersätts eller upphävs. Närmast vägen längs den norra och östra sidan ligger utpekade naturområden, gång- och cykelväg, mark som inte får bebyggas (benämnt prickområde i Tabell 8) samt gata. Närmast vägen längs den södra sidan ligger utpekade naturområden, gata, park samt gång- och cykelväg.

*Tabell 86. Detaljplaner inom Landskrona kommun som kan beröras av projektet. Markanvändning enligt plankartorna.*

<b>Detaljplan</b>	<b>Status</b>	<b>Sida av vägen</b>	<b>Markanvändning närmst vägen</b>
1282K-P09/272	Gällande	Södra	Gata.
Saxtorp 10:35 m.fl.	Pågående - Samråd	Södra	Gång- och cykelväg samt träd/park.
1282K-P11/7	Gällande	Östra	Natur samt gång- och cykelväg.
12-SAX-794 eller 1282K-1372	Gällande	Östra	Prickområde.



**Detaljplaner**

Väg 1144, Høfterup-Häljarp, gång- och cykelväg

Skala (A4): 1:11 000

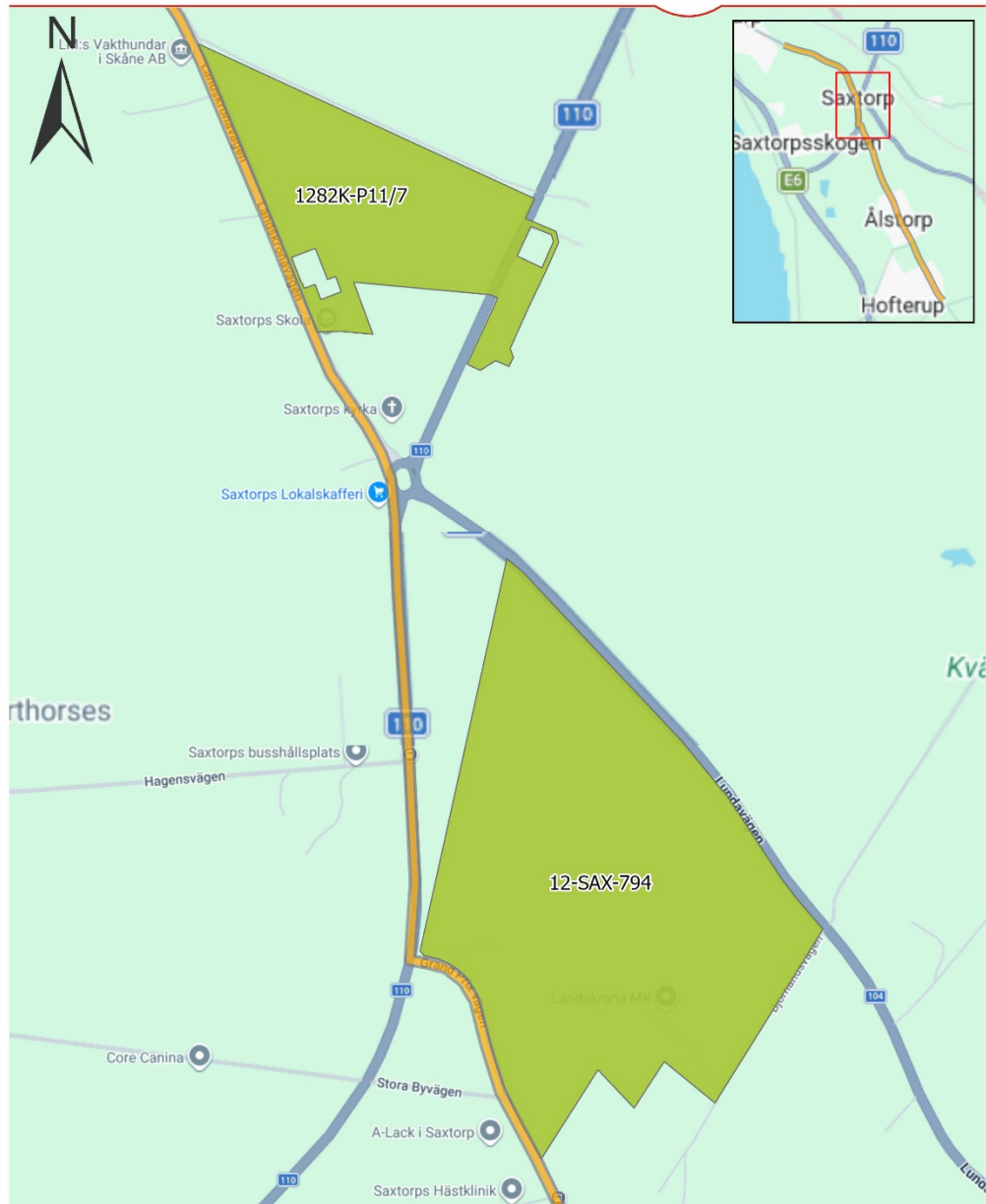


© OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

**Teckenförklaring**

-  Utredningsområde
-  Gällande
-  Pågående

Figur 6. Berörda detaljplaner inom Landskrona kommun.



**Detaljplaner**

Väg 1144, Hofterup-Häljarp, gång- och cykelväg

**Teckenförklaring**

- Utredningsområde
- Gällande

Skala (A4): 1:12 000



© OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

Figur 7. Berörda detaljplaner inom Landskrona kommun.

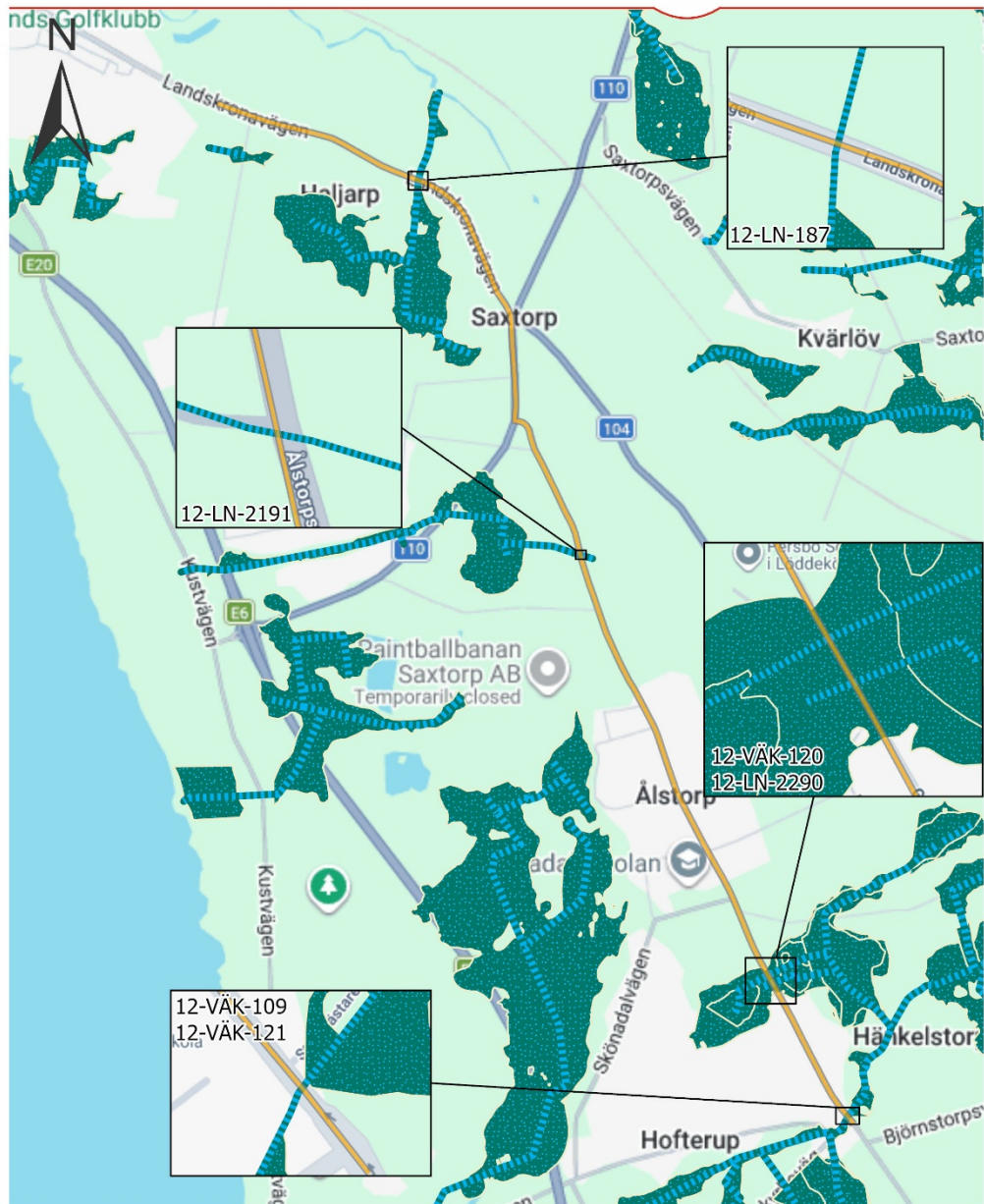
#### 4.4. Miljöförutsättningar

##### 4.4.1. Markavvattningsföretag

Inom en 50 m radie runt utredningsområdet finns fem stycken dikningsföretag och ett avloppsföretag, se Tabell 9 samt Figur 8.

*Tabell 97. Markavvattningsföretag som finns inom en 50 m radie runt utredningsområdet.*

<b>Akt-nummer</b>	<b>Namn</b>	<b>Kommentar</b>
12-VÄK-120	Henkelstorp och Hofterup	Dikningsföretag
12-VÄK-121	Hofterup och Håkantorp	Dikningsföretag
12-VÄK-109	Nr 1, 11, 19 och 21 Karaby	Dikningsföretag
12-LN-187	Saxtorp nr 5 m fl hemman	Dikningsföretag
12-LN-2191	Dikningsföretag Ålstorp-Toarp	Dikningsföretag - saknar båtnadsområde
12-LN-2290	Hofterup avloppsföretag	Avloppsföretag



**Markavvattningsföretag**

Väg 1144, Höfterup-Häljarp, gång- och cykelväg

Skala (A4): 1:55 000

0 0.5 1 1.5 2 2.5 km

© OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

**Teckenförklaring**

Utredningsområde

Markavvattningsföretag - Dike

Markavvattningsföretag - Dike och Avlopp

Figur 8. Markavvattningsföretag inom eller i nära anslutning till utredningsområdet.

Markavvattningsföretag som ligger inom en 50 m radie runt utredningsområdet finns namngivna i kartan.

#### 4.4.2. Landskapsbild

##### 4.4.2.1. Landskapets karaktär

Landskapet utmed sträckan mellan Hofterup och Häljarp präglas av en tydlig variation och mångfald. Området visar på ett växlande landskap där bebyggelse och öppna marker möts. Bebyggelsen längs vägsträckan är av skiftande karaktär och skala, från sammanhängande samhällen till enstaka gårdar och mindre samlingar av bostadshus. Dessa avgränsas och ramas in av mindre skogspartier, åkerlandskap och odlingsmarker vilket ger en öppen och jordbruksdominerad prägel utanför de tätare delarna.

I Hofterup och Ålstorp upplevs landskapet som relativt tätbebyggt, med en blandning av mindre gårdar och bostadshus belägna på skogsnaturtomter. Karaktären här är lummig med en framträdande grönska, främst tack vare stora tallar och lövträd samt välutvecklade trädgårdar. Vägslänterna och de intilliggande tomterna bidrar ytterligare till områdets gröna intryck och förstärker känslan av ett omslutande landskap.

Utanför de tätare bebyggda områdena övergår landskapet till ett öppet och storskaligt odlingslandskap, dominerat av jordbruk och större lantbruksfastigheter. Här är landskapets karaktär mer dominerat av obrutna fält, vilket skapar långa siktlinjer och ett mer utpräglat agrart landskapsrum.

##### 4.4.2.2. Målpunkter

I anslutning till det aktuella vägområdet finns flera målpunkter som påverkar rörelsemönstret för de boende. Saxtorpsskogens naturreservat samt Saxtorpssjön utgör viktiga målpunkter för rekreation och friluftsliv. Inom orterna finns mer vardagliga målpunkter som skola, förskola och lekplatser. Därutöver utgör fritidsaktiviteter, exempelvis idrottsföreningar, viktiga samlingsplatser och målpunkter för social samvaro.

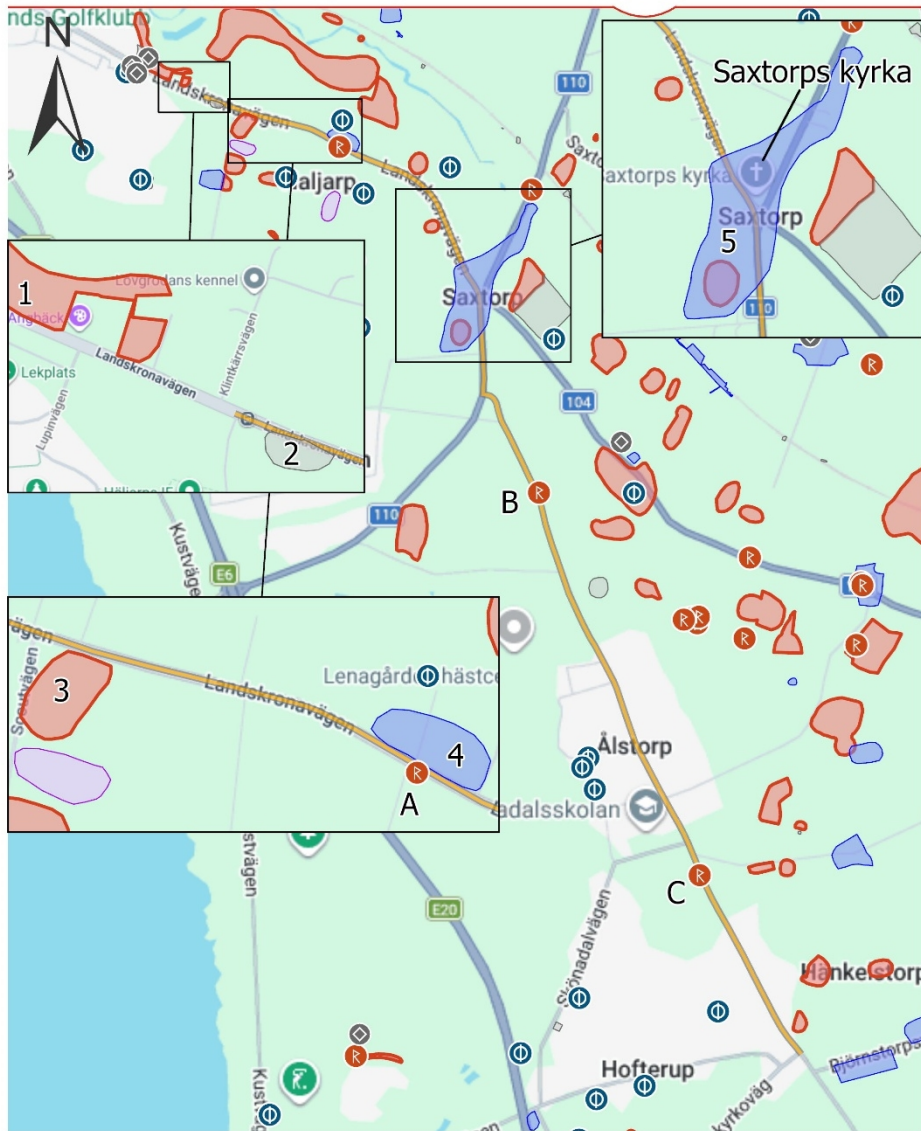
#### 4.4.3. Kulturmiljö

Enligt Riksantikvarieämbetets karttjänst Fornsök finns ett flertal fornlämningar utmed sträckan, se Tabell 10 och Figur 9. Stenåldersboplatser utgör en stor del av dessa medan övriga i huvudsak utgörs av bytomter och andra boplatzlämningar. På flera platser utmed vägen finns välbevarade vägmärken i form av milstenar. Samtliga fornlämningar är skyddade enligt 2 kap. kulturmiljölagen och får inte påverkas utan tillstånd från länsstyrelsen.

Ett av områdets viktigaste kulturmiljöer är Saxtorps kyrka. Kyrkan är ursprungligen från 1100-talet men har byggts om utvändigt på 1860-talet. Inredningen är delvis från medeltiden. Kyrkan och kyrkogården är skyddade enligt 4 kap. kulturmiljölagen.

Tabell 108. Fornlämningar.

<b>ID i Figur 10</b>	<b>Lämningsnummer</b>	<b>Lämningsstyp</b>	<b>Antikvatisk bedömning</b>	<b>Sida av vägen</b>
1	L1988:6051	Boplatsområde	Fornlämning	Norra
2	L1987:4265	Boplatsområde	Ingen antikvarisk bedömning	Förstörd/borttagen
3	L1988:5588	Boplats	Fornlämning	Södra
4	L1988:6114	Boplats	Möjlig fornlämning	Norra
5	L1988:5650	Bytomt/gårdstomt	Möjlig fornlämning	Båda
A	L1988:6690	Vägmärke	Fornlämning	Södra
B	L1988:6033	Vägmärke	Fornlämning	Östra
C	L1989:7287	Vägmärke	Fornlämning	Västra



**Kulturmiljö**

Väg 1144, Hofterup-Häljarp, gång- och cykelväg

Skala (A4): 1:55 000

0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

© OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

**Teckenförklaring**

- Utredningsområde
- Ⓡ Fornlämning
- Ⓡ Möjlig fornlämning
- Ⓡ Övrig kulturhistorisk lämning
- Ⓡ Ingen antikvarisk bedömning
- Ⓡ Fornlämning
- Ⓡ Möjlig fornlämning
- Ⓡ Övrig kulturhistorisk lämning
- Ⓡ Ingen antikvarisk bedömning

Figur 9. Kulturmiljö. Lämningar som identifierats längs utredningsområdet är numrerade 1-5 (ytor) och A-C (punktobjekt).

#### 4.4.4. Naturmiljö

Sträckan utgörs av mindre bostadsområden i Ålstorp och Hofferup samt jordbrukslandskap i Häljarp. Bostadsområdena präglas av planteringar och bebyggelse ända fram till vägen. Jordbrukslandskapet erbjuder få naturvärden men har relativt rikt blommande vägkanter utmed stora delar av vägen.

Norr om Saxtorps kyrka finns en allé bestående av ca 20 pilträd utmed vägens östra sida, se Figur 10. Precis norr om allén breder ett öppet jordbrukslandskap ut sig. Alléen i jordbrukslandskap har höga naturvärden eftersom träd, och inte minst grupper av träd, erbjuder livsmiljöer för fåglar, insekter och växter som annars är sällsynta på åkrarna. Pilallén består av ett flertal grova träd och stubbar av döda träd som är särskilt värdefulla för insekter. Pilallén omfattas av biotopskydd och får inte påverkas utan dispens från länsstyrelsen. Påverkan på biotopskydd kan även prövas inom en vägplan.

Innanför Saxtorps kyrkogårdsmur finns en allé bestående av lindträd, se Figur 10. Lindallén omfattas av biotopskydd. Allén tillhör kyrkogården och omfattas av samma skydd som Saxtorps kyrka (4 kap. kulturmiljölagen).

I Ålstorp står en stor avenbok relativt nära vägen, se Figur 10. Avenboken har potentiellt ett högt naturvärde och kan behöva skyddas från påverkan.

Strax söder om Saxtorp ligger Saxtorpsskogens naturreservat, se Figur 10. Detta ansluter till den västra sidan av väg 110. Syftet med naturreservatet är att bevaka biologisk mångfald, tillgodose områden för friluftslivet och skydda, återställa eller nyskapa värdefulla naturmiljöer för skyddsvärda arter. Saxtorpsskogen är Landskronas enda egentliga skogsområde och planterades på 1800-talet som skydd mot sandflykt. Saxtorpsskogen består av tallskog med inslag av björk och andra lövträd. Marken består av näringsfattig sandjord. Skogen utgör även en grön korridor för djurlivet i området tillsammans med anslutande grönområden som Järavallen.



### Naturmiljö

Väg 1144, Hofterup-Häljarp, gång- och cykelväg

Skala (A4): 1:55 000

0 0,5 1 1,5 2 2,5 km

© OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

### Teckenförklaring

— Utredningsområde

◆ Avenbok

▨ Naturreservat

■ Lindallé

■ Pilallé

Figur 10. Värdefulla naturmiljöer längs utredningsområdet.

I juni och september 2024 utfördes en naturvärdesinventering (NVI) längs utredningsområdet. Totalt avgränsades 22 naturvärdesobjekt med visst naturvärde (naturvärdesklass 4) och sju naturvärdesobjekt med påtagligt naturvärde (naturvärdesklass 3), se Figur 11. Naturvärdesobjekt med högsta (naturvärdesklass 1) eller högt naturvärde (naturvärdesklass 2) har inte påträffats längs utredningsområdet.

Tabell 11 visar en sammanställning av naturvärdesobjekten med naturvärdesklass 3. Under inventeringen påträffades tre fridlysta fåglar (dubbeltrast, gröngöling och sånglärka), en fridlyst växt (klotullört) och två insekter (malar: skogsalmsdvärgmal och skogsalmsguldmal). Fåglarna är skyddade enligt artskyddsförordningen (2007:845) 4 §. Klotullört påträffades inom naturvärdesobjektet 3 och är skyddad enligt artskyddsförordningen (2007:845) 8 §. Malarna är klassade som nära hotad (NT) och har ett högt signalvärde men omfattas inte av något skydd enligt artskyddsförordningen. Malarnas förekomst har en positiv påverkan på de fridlysta fåglarna i området och bör därmed i största möjliga mån skyddas. Malarna påträffades inom naturvärdesobjekten 10 och 28 där almar förekommer. Naturvärdesobjekten ligger inom tätorten Hofterup och omges bland annat av väg 1144 och bostäder. Malarna kan missgynnas genom avverkning av almar.

Tabell 119. Objekt med påtagligt naturvärde (klass 3) från naturvärdesinventeringen.

<b>ID i Figur 11</b>	<b>Biotoptyp</b>	<b>Bedömning</b>	<b>Sida av vägen</b>
3	Trädbevuxen betesmark med damm	God säkerhet	Norra
5	Sandig åkermark i träda	God säkerhet	Norra
9	Tallskog med lövinslag	God säkerhet	Västra
10	Lövbård med alm och lönn	God säkerhet	Östra
12	Sandigt fält med solitära tallar	Preliminär	Östra
14	Sandig tallhed	God säkerhet	Östra
15	Tallskog med lövinslag	God säkerhet	Östra



**Naturvärdesinventering**

Väg 1144, Höfterup-Häljarp, gång- och cykelväg

Skala (A4): 1:55 000

0 0.5 1 1.5 2 2.5 km

© OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

**Teckenförklaring**

- Utredningsområde
- Inventeringsområde
- Påtagligt naturvärde - klass 3
- Visst naturvärde - klass 4

Figur 11. Identifierade naturvärdesobjekt längs utredningsområdet.

Under naturvärdesinventeringen påträffades mindre bestånd av invasiva och riskklassade växtarter (blekbalsamin, jätteslide, kanadensiskt gullris och vresros) längs utredningsområdet, se Figur 12. Blekbalsamin är klassad som Mycket hög risk för invasivitet enligt SLU (SLU Artdatabanken, 2025). Jätteslide är klassad invasiv enligt EU-listan av invasiva främmande arter (EU, 2014). Kanadensiskt gullris är klassad

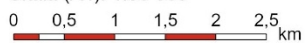
invasiv enligt TDOK 2015:0469 (Trafikverket, 2016). Vresros är klassad invasiv enligt Naturvårdsverket (Naturvårdsverket, 2022). Samtliga dessa arter förekommer längs vägkanten där markarbeten kan bli aktuella.



**Invasiva arter**

Väg 1144, Höfterup-Häljarp, gång- och cykelväg

Skala (A4): 1:55 000



© OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

**Teckenförklaring**

-  Utredningsområde
-  Kanadensiskt gullris
-  Vresros
-  Blekbalsamin
-  Jätteslide

Figur 12. Invasiva arter längs utredningsområdet.

#### 4.4.5. Yt- och grundvatten

##### 4.4.5.1. Ytvatten

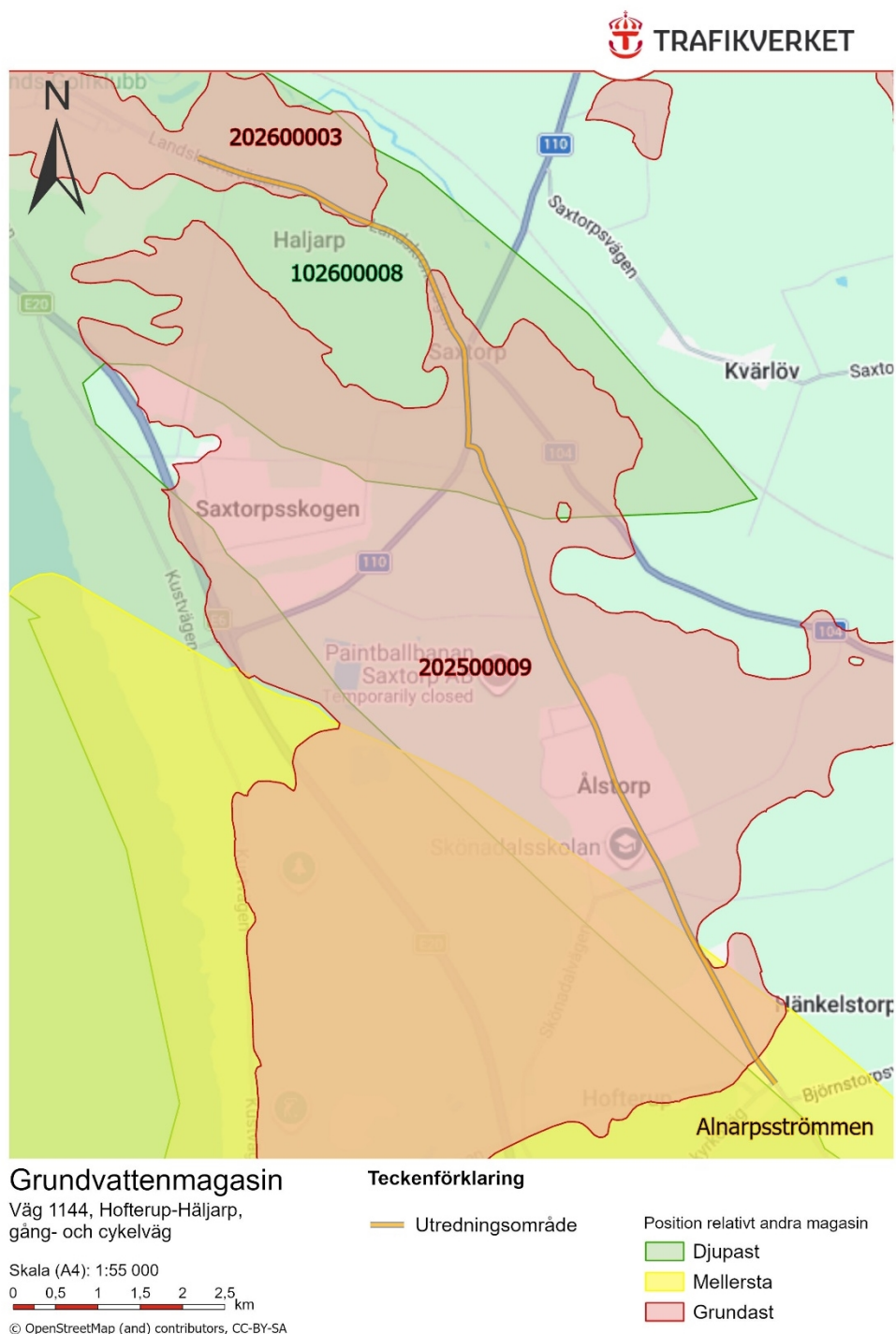
Ett vattendrag korsar väg 1144 söder om Hofterup, precis norr om Hofterup kyrkväg (Figur 13). Vattendraget är inte klassat som en vattenförekomst enligt myndigheternas vattenkarta VISS och omfattas därför inte av miljökvalitetsnormer men mynnar så småningom ut i Lundåkrabukten som omfattas av miljökvalitetsnormer.



Figur 13. Ytvatten.

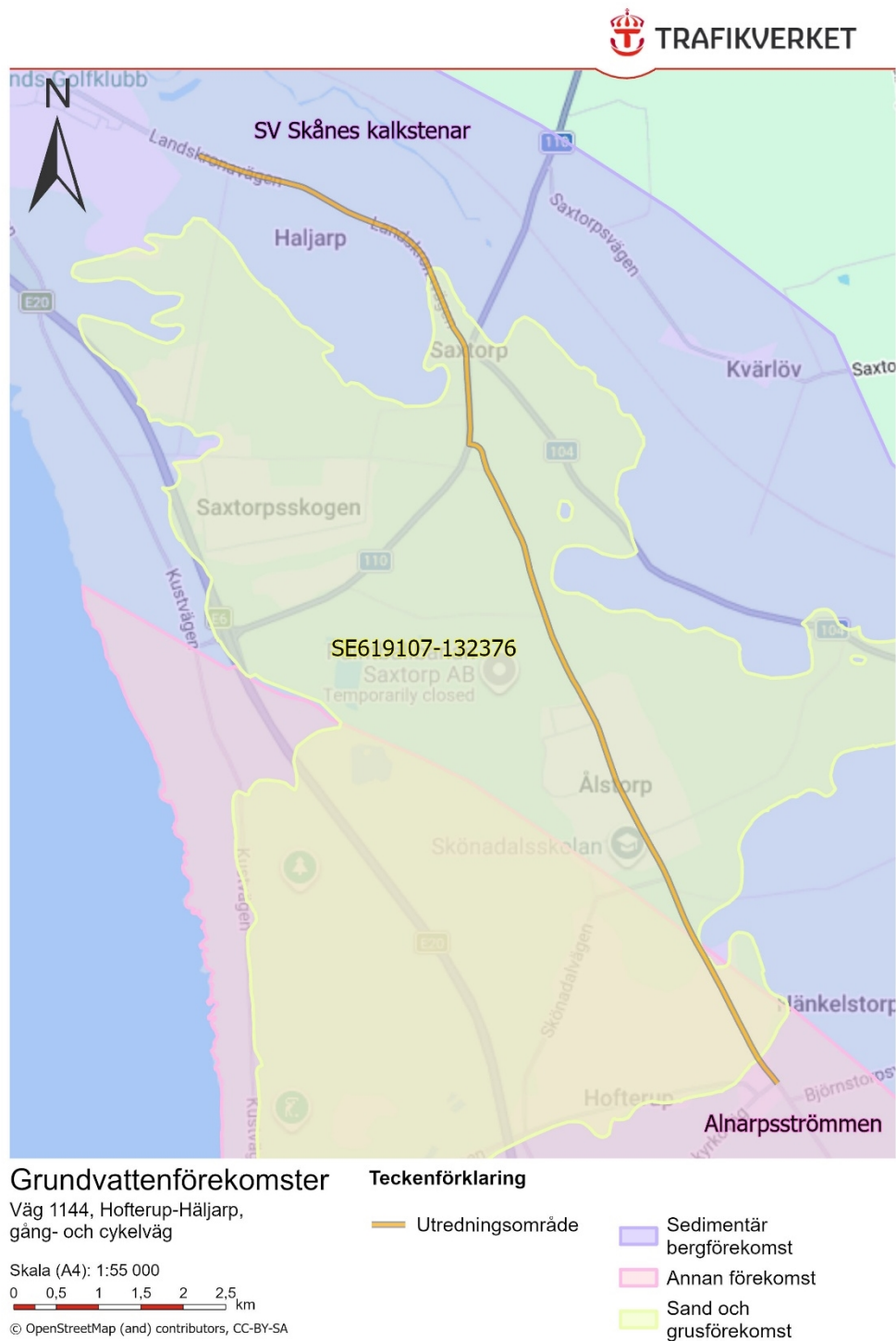
#### 4.4.5.2. Grundvatten

Enligt SGU:s grundvattenmagasinsarkiv finns fyra magasin under den planerade gång- och cykelvägen, se Figur 14. Längst norrut finns ett magasin (202600003) som är en porakvifer. Därefter finns ett magasin (102600008) som är en por- och sprickakvifer. Strax norr om Saxtorp och sedan söderut finns ett större magasin (202500009) som är en porakvifer. Längs söderut finns ett magasin (Alnarpsströmmen) som är en porakvifer.



Figur 14. Grundvattenmagasin.

Enligt VISS finns tre grundvattenförekomster under den planerade gång- och cykelvägen, se Figur 15. SV Skånes kalkstenar (MS\_CD: WA69177643) är en sedimentär bergförekomst med God kemisk och kvantitativ status. SE619107-132376 (MS\_CD: WA83009664) är en sand- och grusförekomst med God kemisk och kvantitativ status. Alnarpsströmmen (MS\_CD: WA66277431) har God kvantitativ status och Otillfredsställande kemisk status.



Figur 15. Grundvattenförekomster.

Det finns inga vattenskyddsområden inom utredningsområdet.

Enligt SGU:s Brunnsarkiv finns det två enskilda dricksvattenbrunnar i nära anslutning till utredningsområdet, se Figur 16. En av dessa är en jordbrunn med 3,4 m totaldjup (referensnummer 1719306071881) och den andra är en bergbrunn med 110 m totaldjup (brunnsidentitet 22300058). Jordbrunnen är belägen söder om planerad gång- och cykelväg. Bergbrunnen är belägen väster om planerad gång- och cykelväg. Det kan även förekomma fler dricksvattenbrunnar som inte är inrapporterade i Brunnsarkivet. Enligt Brunnsarkivet finns det inga energibrunnar inom utredningsområdet.



Figur 16. Brunnar.

#### 4.4.6. Befolkning och hälsa

##### 4.4.6.1. Rekreation och friluftsliv

Inom utredningsområdet och influensområdet finns det flera viktiga målpunkter, se Kapitel 4.4.2.2, som alla är viktiga för rekreation och friluftsliv. Utöver vardagliga fritidsaktiviteter finns det bland annat en motorsportsanläggning, en paintballbana och en höghöjdsbana längs väg 1144. Längs hela sträckan finns det även flera stall och ridskolor. Ridning är en viktig aktivitet inom hela området. Kävlinge kommun arbetar i nuläget med att ta fram en detaljplan som inkluderar en ridväg i anslutning till utredningsområdet (se detaljplan Gång- och cykelväg Hofterup – Dösjebro i Kapitel 4.3.2.1).

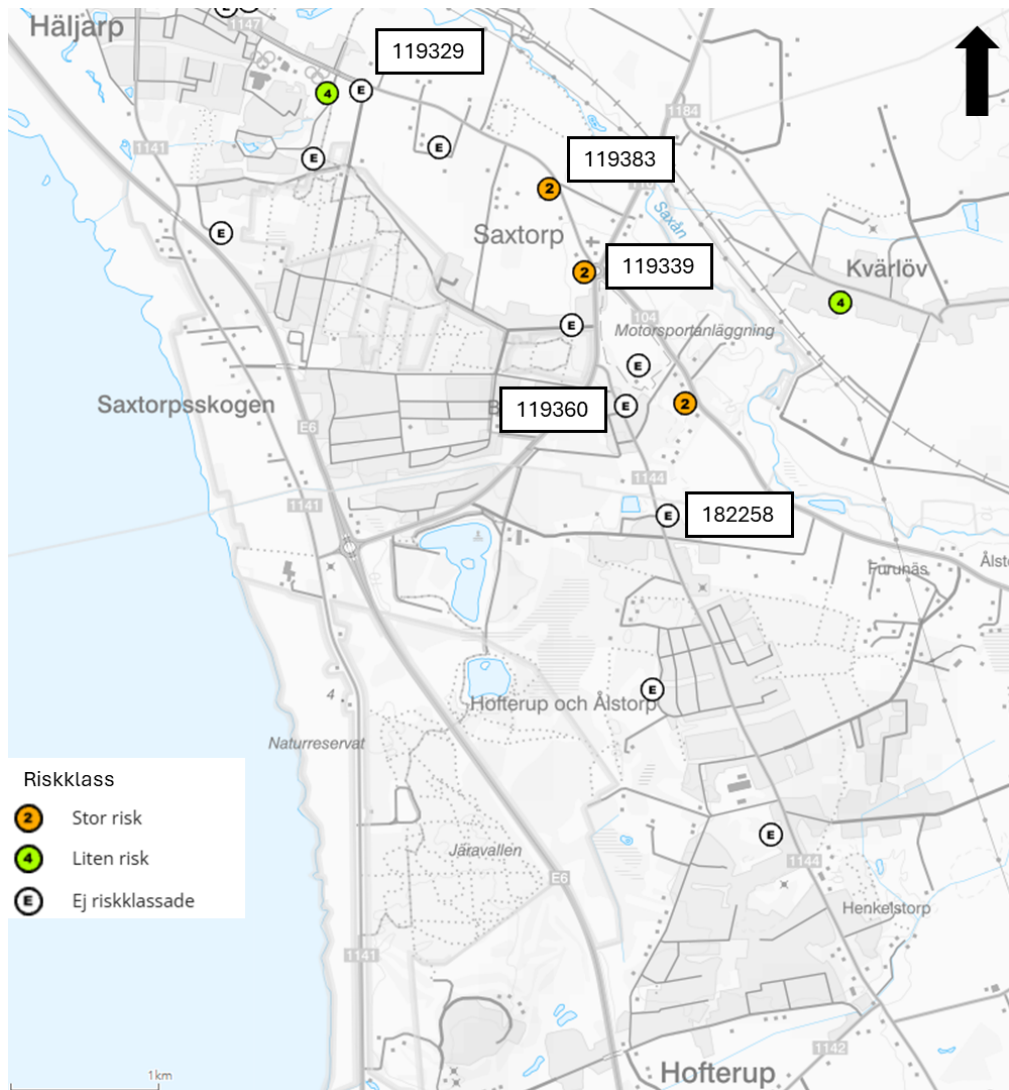
##### *Syd kustleden (cykelled)*

Syd kustleden är en 260 km lång cykelled längs Sveriges kust som sträcker sig från Helsingborg till Simrishamn. Syd kustleden är kvalitetssäkrad av Trafikverket och är viktig för rekreation och turism. Delen Malmö-Landskrona löper mellan Björnhusen och Ålstorp längs aktuell sträcka för ny gång- och cykelväg. Denna del av Syd kustleden ligger alltså i dagsläget på vanlig väg i stället för en separat cykelväg.

##### 4.4.6.2. Förorenade områden

Den aktuella vägsträckan omges på båda sidor till stor del av jordbruksmark. Föreningar som generellt förknippas med jordbruksmark är pesticider.

En markmiljöinventering i form av en skrivbordsstudie har genomförts. Som underlag har länsstyrelsens EBH-karta använts. EBH-kartan är en databas över misstänkta eller konstaterade förorenade områden. I anslutning till den aktuella sträckan finns fem EBH-objekt inom en 100 m radie (se Figur 17). Objekten består av drivmedelshandtering (ID 119383), plantskolor (ID 119383 och 182258), verkstadsindustri med halogenerade lösningsmedel (ID 119339) och skjutbana med hagel (ID 119360). Branschtypiska föreningar är alifatiska och aromatiska kolväten, klorerade alifater, bekämpningsmedel (klorerade och ej klorerade), PAH:er (polycykliska aromatiska kolväten) och bly.



Figur 17. Utdrag från länsstyrelsens EBH-karta. I de vita rutorna står relevanta objekts objekt-ID.

#### 4.4.6.3. Klimat

Infrastruktur bidrar i stor utsträckning till klimatpåverkan. Dels till följd av investeringar i befintlig infrastruktur och byggnation av ny infrastruktur, dels från trafik. En minskning av klimatpåverkan på lång sikt kan uppnås genom minskat beroende av fossila bränslen och ökad energieffektivitet. Detta genom utveckling av ny teknik såsom fossilfria drivmedel eller mer effektiva fordon. En viktig del i detta är också ett ökat resande med hållbara transportmedel såsom cykel, tåg eller buss – vilket också är syftet med detta projekt.

Trafikverkets generella målsättning är att uppnå klimatneutral infrastruktur år 2040. Detta mål är satt gentemot basåret 2015 och ökar successivt upp till 100 %. Klimatarbetet utgår från Trafikverkets verktyg *Klimatkalkyl* där projektets ingående material, bränsleåtgång och energianvändning kartläggs. Verktöget ger en överblick av projektets olika byggdelar och vad de har för klimatpåverkan samt energiåtgång under byggnation, drift och underhåll. Detta används som diskussionsunderlag och vägledning under projektets olika skeden för målet att minska projektets totala klimatpåverkan och energiåtgång.

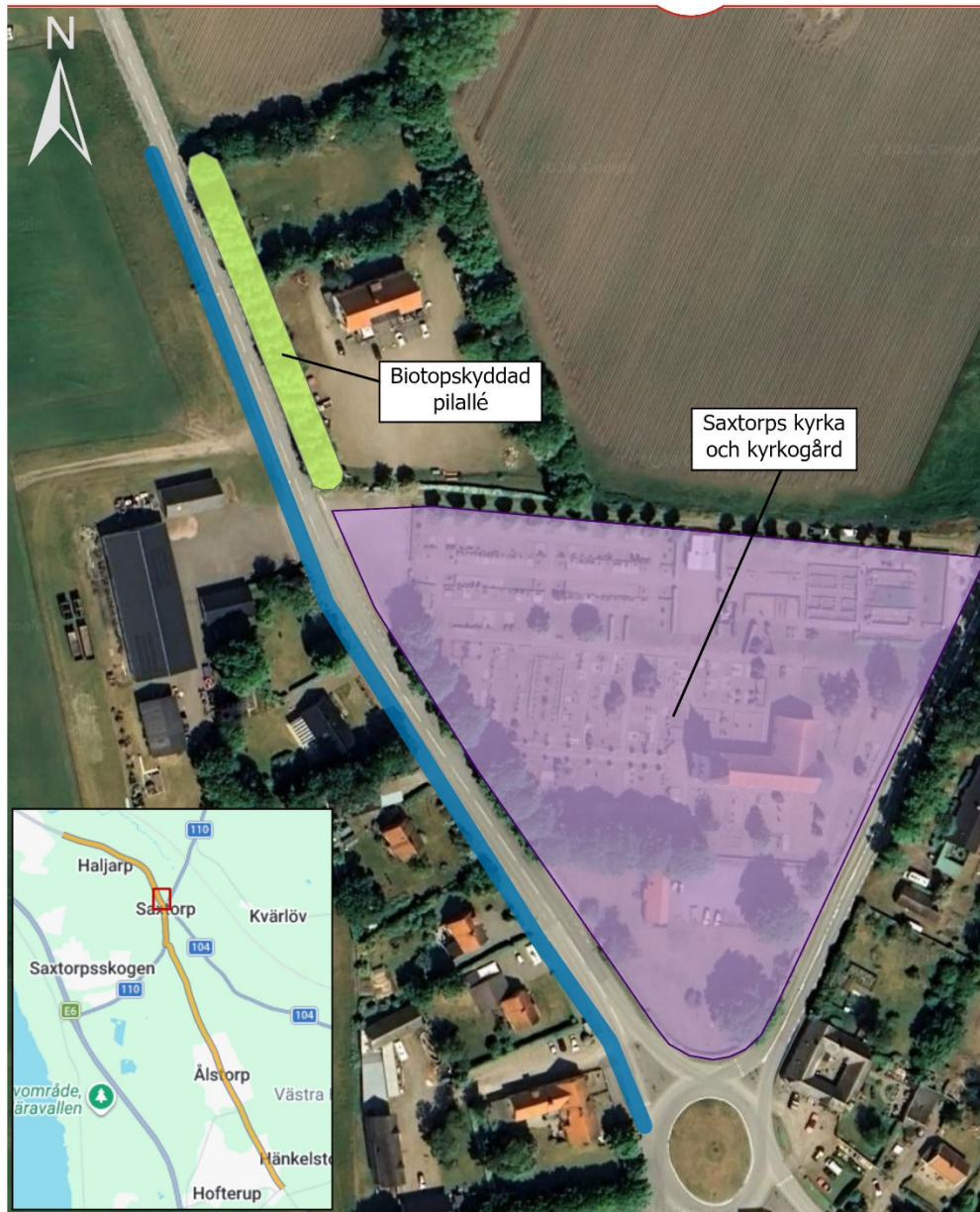
## 5. Planerade åtgärder

### 5.1. Val av lokalisering

#### 5.1.1. Val av sida för ny gång- och cykelväg

Det är ännu inte bestämt på vilken sida av den befintliga vägbanan som gång- och cykelvägen ska anläggas. Det kan bli aktuellt att placera gång- och cykelvägen på olika sidor längs olika sträckor. Det är då ur ett säkerhetsperspektiv en viktig del av projekteringen att minimera antalet gånger som gång- och cykeltrafikanter behöver korsa vägen. Utredningen gällande val av sida kopplat till målpunkter, bevarandevärden och trafiksäkerhet pågår och arbetas in i kommande skede av planlägningsprocessen. Eftersom den aktuella sträckan löper genom tätbebyggda områden där mängden tillgänglig mark är begränsad kommer gång- och cykelvägen ha olika utformningar längs olika delar av sträckan för att anpassa sig efter förutsättningarna.

Trafikverket har redan i detta skede valt hur gång- och cykelvägen ska anläggas längs två delar av sträckan. Som framgår av Figur 18 kommer breddning inom Saxtorp ske på den västra sidan av vägen längs en del av sträckan. Anledningen är de höga natur- och kulturmiljövärden som finns på den motsatta sidan. Dessa har så högt värde att det redan nu är tydligt att det inte är försvarbart att göra intrång i miljöerna. Detsamma gäller Saxtorpsskogens naturreservat, se Figur 19. Längs denna del av sträckan kommer breddning ske på den östra sidan av vägen för att undvika markintrång inom naturreservatet. Breddning kommer även ske längs samma sida en bit norrut om naturreservatets utbredning. Anledningen är att detta inte är en lämplig sträcka att anlägga en passage för gång- och cykeltrafikanter på. Vägen längs den här sträckan har hög hastighet och dålig sikt vilket skulle göra en passage i plan osäker. En planskild passage, det vill säga en cykeltunnel under vägen, skulle ta mer mark i anspråk och medföra behov av att sänka grundvattnet som i sin tur skulle kunna påverka naturvärdena i naturreservatet. En cykelbro över vägen skulle medföra betydligt större markanspråk. Därför anser Trafikverket att det varken är ekonomiskt eller ekologiskt försvarbart att bygga en planskild passage.



Val av sida för breddning

Väg 1144, Hofterup-Häljarp, gång- och cykelväg

Skala (A4): 1:2 700

0 25 50 75 100 125 m

© OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

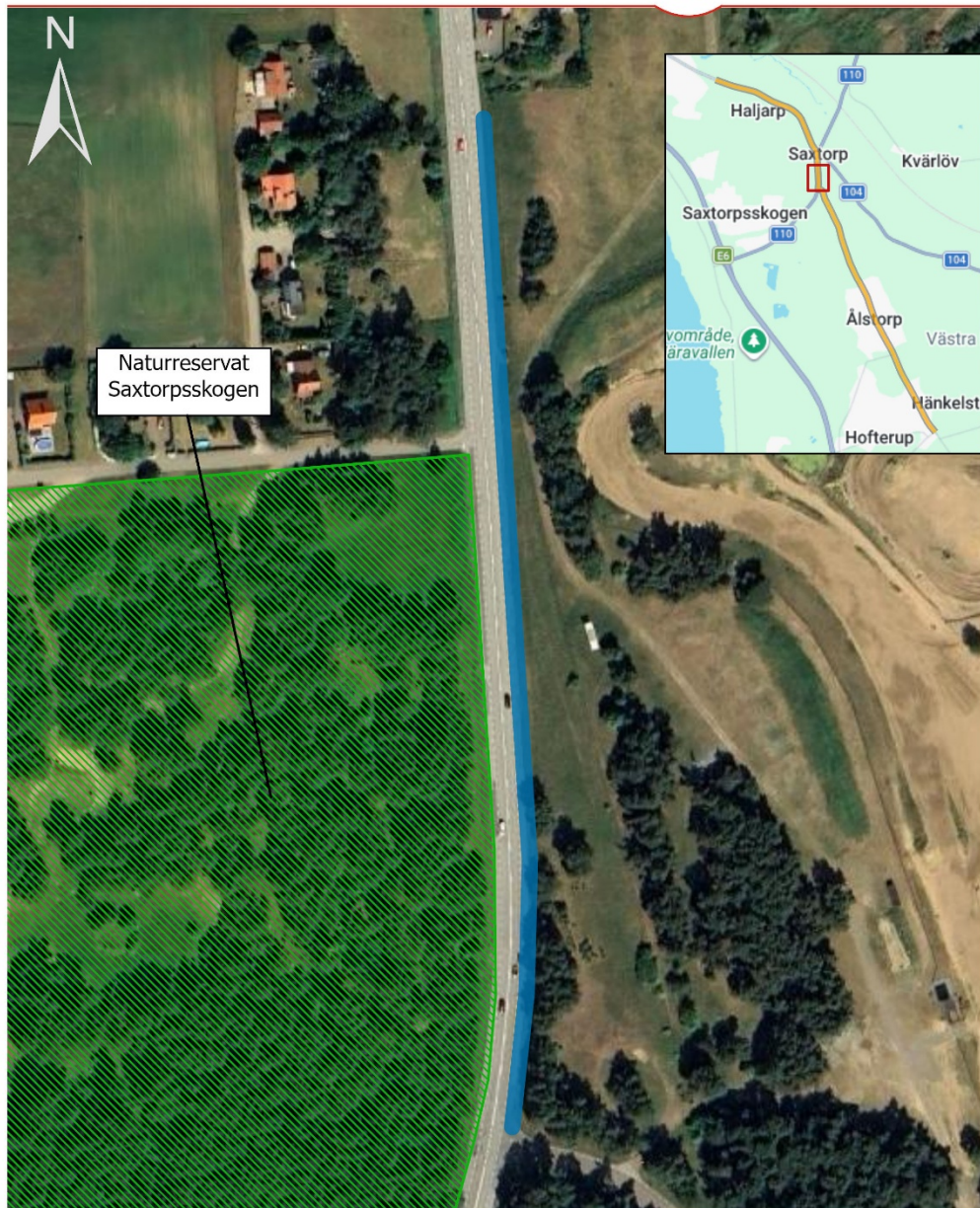
Teckenförklaring

Val av sida för breddning

Pilallé

Kyrkligt kulturminne

Figur 18. Val av sida för breddning vid pilallén, Saxtorps kyrka och kyrkogård.



Val av sida för breddning

Teckenförklaring

Väg 1144, Hofterup-Häljarp, gång- och cykelväg

Val av sida för breddning

Naturreservat

Skala (A4): 1:3 400

0 30 60 90 120 150 m

© OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

Figur 19. Val av sida för breddning vid Saxtorpsskogen.

### 5.1.2. Busshållplatser

Befintliga hållplatser redovisas i Kapitel 4.1.1. Inom projektet utreds vilka busshållplatser som påverkas och hur. Påverkan på busshållplatserna kan innebära en förbättring av standard, exempelvis med tillgänglighetsanpassning, men även att behovet i sin helhet ses över. En del busshållplatser kan komma att slås samman med närliggande hållplatser beaktat att tillgängligheten blir avsevärt mycket bättre när trafikanter kan röra sig mellan hållplatslägen på ett trafiksäkert vis.

### 5.1.3. Belysning

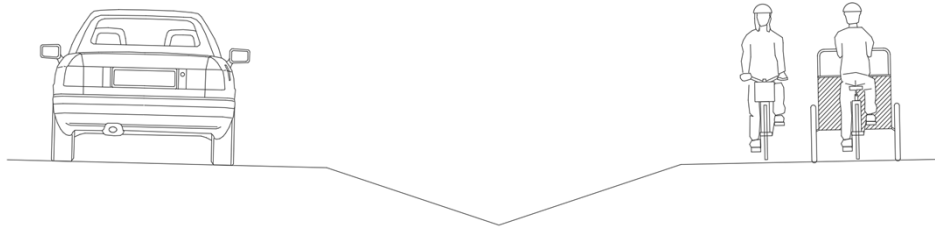
Befintlig belysning längs sträckan ägs idag av Trafikverket, Kävlinge kommun och Landskrona kommun. Inom utredningsområdet kommer, vid behov, ny belysning att planeras vid korsningar, busshållplatser samt gång- och cykelvägar. Syftet är att öka trafiksäkerheten och tryggheten för oskyddade trafikanter. Den nya belysningen kommer bestå av LED-armaturer. I samband med att Trafikverket övertar belysningen inom utredningsområdet kan det finnas behov av nya markskåp för kraftförsörjning och styrning. Energieffektiva och styrbara belysningslösningar kommer prioriteras i syfte att minimera energiförbrukning och onödigt belysning natttid, samt för att undvika ljusförorening i känsliga områden där detta är möjligt.

## 5.2. Planerad utformning

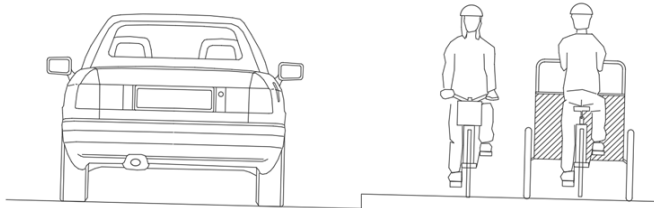
Den nya gång- och cykelvägen ska utformas med god standard avseende trafiksäkerhet och tillgänglighet. Utformningen av gång- och cykelvägen anpassas till omkringliggande miljö. Påverkan på värden i natur- och kulturmiljöer utmed vägen ska minimeras. Den nya gång- och cykelvägen ska utformas för vinterväghållning. För att höja trafiksäkerheten hos gående och cyklister ska antalet korsningar över väg minimeras. Där korsningar behöver anläggas ska dessa utformas på ett trafiksäkert vis, där hastigheten hos fordonstrafiken ska säkras och sikt och synlighet för alla trafikanter ska säkerställas. Val av separering från fordonstrafiken ska göras med trafiksäkerheten i fokus, exempelvis med en fristående gång- och cykelväg eller upphöjd separering med kantstöd där vägens hastighet kan motivera det. Exempel på utformningar som kan förekomma redovisas i Figur 20 – 22.



Figur 20. Typsektion på landsbygd med smal (2 – 3 m) skiljeremsa och 2,5 m gång- och cykelväg.



Figur 21. Typsektion på landsbygd med bred (4 m) skiljeremsa och 2,5 m gång- och cykelväg.



Figur 22. Typsektion i tätort med upphöjd gång- och cykelväg med kantstöd, 0,4 m skyddszon och 2,1 m gång- och cykelväg.

### 5.3. Avvattning

Målet är att hålla avvattningen för den befintliga vägen och den planerade gång- och cykelvägen som separerade system. Dräneringsförhållanden längs sträckan är mycket gynsamma. Växelvis förekommer korta sträckor med ledning och sträckor med öppna diken för att hålla avrinningshastigheten låg. Om sträckor med avvattningsproblematik bedöms förekomma under de fortsatta utredningarna kan enklare fördröjningslösningar såsom dike med svagt sluttande sidor och dämmen eller trappor nyttjas. Det bedöms därför inte finnas några skäl till specifika renings- eller utjämningsåtgärder för gång- och cykelvägen.

### 5.4. Gestaltungsavsikter

Gestaltningen ska anpassas för befintligt landskap och i största möjliga mån bevara de värden som finns i form av kultur- och naturmiljöer. Det är särskilt viktigt att på ett naturligt sätt skapa en enhetlig gestaltning som håller samman sträckan men även knyter an till befintlig omkringliggande struktur. Detta gäller framför allt val av avgränsning mellan bilväg och gång- och cykelväg. Då det finns många utfarter från privatbostäder och åkrar längs sträckan behöver de olika valen kring avgränsande åtgärder, som skiljeremsa, kantstödslösningar eller markeringar i marken, utredas ur ett gestaltungsansikte.

Den vegetation som finns längs sträckan bör bevaras i största möjliga mån.

## 6. Effekter av planerade åtgärder

### 6.1. Trafik

#### 6.1.1. Tillgänglighet och framkomlighet

Tillgänglighet och framkomlighet ökar när det finns fler gång- och cykelvägsförbindelser. Sådana förbindelser skapar säkra, separata och dedikerade ytor för oskyddade trafikanter, såsom gående och cyklister, vilket förenklar och effektiviserar förflyttningen mellan olika målpunkter. Exempelvis visar mätningen vid Håkanstorp på att en tydlig andel cykel- och gångtrafik nyttjar sträckan med relativt god hastighet och jämn trafik över dygnet. Detta tyder på att tillgången till infrastruktur för gång och cykel skapar förutsättningar för att fler väljer dessa transportsätt, både under vardagar och helger, vilket i sin tur leder till ökad tillgänglighet till service, arbete och fritidsaktiviteter. Genom att skapa en separat gång- och cykelväg på sträckan stärks både tillgängligheten och möjligheten att ta sig fram. Den planerade gång- och cykelvägen gör det betydligt enklare för oskyddade trafikanter. Barn, unga och äldre samt personer med funktionsnedsättning kan enklare och säkrare förflytta sig mellan Hofterup och Häljarp. Åtgärderna förväntas även höja komforten och öka känslan av trygghet längs vägen.

Att anpassa de befintliga busshållplatserna för bättre tillgänglighet innebär att fler ges möjlighet att använda kollektivtrafiken på ett smidigt sätt. Det är samtidigt väsentligt att samspelet mellan hållplatser och gång- och cykelväg ses som en helhet, där de planerade insatserna bidrar till bättre anslutning till och från kollektivtrafiken.

När gång- och cykelvägen separeras från biltrafiken minskar andelen blandtrafik, vilket gynnar både tillgängligheten, framkomligheten, komforten och den upplevda säkerheten. En konsekvens av att gång- och cykelvägen placeras delvis på den befintliga körbanan är dock att körfälten för motorfordon smalnas av vilket kan påverka framkomligheten för biltrafik.

I samband med utformningen av de planerade åtgärderna behöver framkomligheten för jordbruksmaskiner beaktas. Vägens bredd och anslutningar, exempelvis infarter till åkrar och gårdar, bör utformas så att större lantbruksmaskiner även fortsättningsvis kan ta sig fram på ett ändamålsenligt sätt. Det kan innebära justeringar av körbanans bredd, radier vid utfarter och eventuella fysiska avgränsningar för att möta dagens behov. Målsättningen är att inte försämra framkomligheten jämfört med nuvarande situation, utan att bibehålla en väl fungerande lösning. På så vis kan vägens utformning stödja god tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter samtidigt som näringslivets transporter, inklusive jordbruket, fortsatt ges rimliga förutsättningar.

#### 6.1.2. Kollektivtrafik

Som tidigare nämnt kan det vara relevant att överväga en sammanslagning av vissa hållplatser, särskilt när avståndet mellan dem är kort. En sammanslagning bör främst baseras på geografiska faktorer, till exempel när två hållplatser ligger nära varandra eller endast separeras av gles bebyggelse. Dessutom bör antalet resenärer vid respektive hållplats tas med i bedömningen. Hållplatser med låg nyttjandegrad kan med fördel för kollektivtrafikens framkomlighet slås ihop med närliggande, mer använda hållplatser.

Vid borttagning/sammanslagning av hållplatser, bör hänsyn tas till hur avstånden till de nya hållplatslägena påverkar resenärer, särskilt barn, äldre eller rörelsehindrade. Utöver nyttjandegrad är alltså avståndet till kollektivtrafiken en stor faktor i besluten om borttagning/sammanslagning. Avstånden ska fortfarande vara attraktiva så att resenärer inte lockas att använda andra färdmedel.

Målet är att effektivisera kollektivtrafiken så att hållplatsutbudet bättre matchar behovet och att restiderna kan kortas ner utan att tillgängligheten till kollektivtrafiken försämras för majoriteten av resenärerna.

### 6.1.3. Trafiksäkerhet

Separata gång- och cykelvägar ökar trafiksäkerheten för cyklister genom att tydligt skilja dem från biltrafiken. Detta minskar olycksrisken, särskilt på sträckor med hög trafikintensitet eller sträckor där det är stora hastighetsskillnader mellan trafikslagen. Genom att bygga en ny separerad gång- och cykelväg mellan Hofterup och Häljarp skapas tryggare förhållanden och betydligt bättre trafiksäkerhet.

Åtgärder vid eventuella passager kan ytterligare förbättra trafiksäkerheten. Eventuella upphöjda passager eller upphöjda korsningar förstärker säkerheten ytterligare. Dessa gör att fordonstrafiken tvingas sänka hastigheten vid korsningar vilket ökar uppmärksamheten mot cyklister och gångtrafikanter och ger dem bättre möjligheter att passera tryggt.

## 6.2. Riksintressen

Riksintresse för naturvård *Kuststräckan Häljarp-Lomma med inland* bedöms inte påverkas av projektet.

Riksintresse för högexploaterad kust gäller generellt all exploatering inom området för riksintresset, och där ingår området där gång- och cykelvägen planeras. Utbyggnad av gång- och cykelväg utmed en befintlig väg bedöms som en mindre åtgärd och kommer bidra till tätortsutveckling i Hofterup och Häljarp. Transportförbindelsen mellan Hofterup och Häljarp kommer skapa goda förutsättningar för näringslivet med bland annat god samverkan mellan orternas kommunikation, kulturliv och arbeten. Åtgärden bedöms därför omfattas av undantagen för riksintresset och därmed inte påverka riksintresset negativt.

## 6.3. Avvattning

Föroreningspåverkan från gång- och cykelvägen bedöms vara minimal. Lokal rening i öppna diken med infiltration bedöms vara tillräcklig.

Eftersom inga större utjämnings- eller reningsåtgärder bedöms krävas i uppdraget krävs inte heller markanspråk för denna typ av anläggningar. Detta medför att påverkan på befintlig jordbruksmark blir minimal.

## 6.4. Geoteknik

För att undvika risk för bland annat stabilitetsförändringar och grundvattensänkning kommer det genomföras geotekniska undersökningar under det kommande skedet. Inom utredningsområdet ska förekommande jordlagerföljd kartläggas och analyseras för att bedöma möjligheten till återanvändning av jordmassor i projektet. Undersökningen kommer omfatta geoteknisk utvärdering av de befintliga jordarternas egenskaper, med syfte att identifiera potentiellt återanvändbart material. Parallellt med denna analys ska grundvattenytans nivå längs utredningsområdet kontrolleras.

## 6.5. Gällande planer

Projektet är förenligt med de översiktsplaner som finns för Kävlinge och Landskrona kommun.

Påverkan på gällande detaljplaner kommer utredas vidare i kommande skeden. Avsteg från flera detaljplaner kommer bli aktuellt i samband med breddning av vägen. Exakt vilka detaljplaner som påverkas går inte att säga förrän val av sida för breddning är bestämt. Samråd med Kävlinge och Landskrona kommun ska hållas för alla detaljplaner som påverkas av projektet.

## 6.6. Miljöeffekter

### 6.6.1. Markavvattningsföretag

Samtliga markavvattningsföretag korsar läget för den planerade gång- och cykelvägen med undantag för Hofferup och Håkantorp (12-VÄK-121) som ligger ca 30 m väster om utredningsområdet. Eventuell påverkan på markavvattningsföretagen kommer utredas vidare i nästa skede. Samråd kommer då ske med ägare av markavvattningsföretagen.

### 6.6.2. Landskapsbild

Då markintranget är liten blir påverkan på landskapsbilden minimal i samband med den nya gång- och cykelvägens dragning. Gående och cyklister kommer få större möjlighet att uppleva landskapet med den nya gång- och cykelvägen.

### 6.6.3. Kulturmiljö

Saxtorps kyrka är skyddad enligt 4 kap. kulturmiljölagen vilket bland annat innebär att dess kulturhistoriska värde inte får minskas och dess utseende och karaktär inte får förvanskas. Inga åtgärder för breddning kommer genomföras på den östra sidan av vägen längs denna del av sträckan. Saxtorps kyrkas kulturmiljövärde kommer därför inte påverkas av projektet.

Båda sidorna av vägen vid Saxtorps kyrka och Saxtorpsrondellen ligger inom en möjlig fornlämning (L1988:5650 bytomt/gårdstomt). Samråd behöver hållas med länsstyrelsen innan byggstart.

En ansökan om förflyttning ska skickas in till länsstyrelsen för de milstenar som hamnar inom områden som berörs av breddning av väg.

#### 6.6.4. Naturmiljö

Pilallén norr om Saxtorps kyrka är biotopskyddad. Inga åtgärder för breddning kommer genomföras på den östra sidan av denna del av sträckan och pilallén kan därmed bevaras i sin helhet.

Lindallén innanför Saxtorps kyrkogårdsmur är biotopskyddad. Allén omfattas även av samma skydd som Saxtorps kyrka (4 kap. kulturmiljölagen) vilket bland annat innebär att dess kulturhistoriska värde inte får minskas och dess utseende och karaktär inte får förvanskas. Inga åtgärder för breddning kommer genomföras på östra sida av vägen längs denna sträcka och lindallén kan därmed bevaras i sin helhet.

Saxtorpsskogens naturreservat ligger mitt emot ett av sju inventerade naturvärdesobjekt (ID 14, se Figur 11) som klassats med påtagligt naturvärde. Del av Saxtorpsskogen har klassats med visst naturvärde (ID 11, se Figur 11). Anläggningen av gång- och cykelväg längs Saxtorpsskogen kommer ske utanför naturreservatet och påverkar därför inte de naturvärden som skyddas av reservatet. Gång- och cykelvägen kommer ha positiv påverkan på friluftslivet då det kommer öka tillgängligheten till naturreservatet.

Fridlysta fåglar är skyddade enligt artskyddsförordningen (2007:845) 4 § vilket bland annat innebär att det är förbjudet att förstöra fåglars bon och störa fåglarna. Fridlysta växter är skyddade enligt artskyddsförordningen (2007:845) 8 § vilket bland annat innebär att det är förbjudet att gräva upp eller skada växterna. Påverkan på fridlysta fåglar och fridlysta växter kommer utredas vidare i nästa skede. Avverkning av almar kan påverka malarna negativt. Inga almar kommer avverkas under projektet. Eftersom malarna påträffades inom tätortsområde kommer malarna med hög sannolikhet inte påverkas av ökad mänsklig aktivitet eller ökad belysning.

#### 6.6.5. Yt- och grundvatten

Eventuellt kan åtgärder behöva göras på trumman som leder ett dike under vägen precis norr om Hofterups kyrkväg (Figur 13). Detta kommer utredas vidare i nästa skede. Åtgärderna bedöms inte påverka miljö kvalitetsnormerna för dikets recipient, Lundåkrabukten.

Gång- och cykelvägen kommer inte ha någon negativ påverkan på grundvattentäkterna eller grundvattenförekomsterna under driftskedet. Den tillkommande hårdgjorda ytan är inte stor nog för att påverka bildningen av grundvatten negativt.

Eventuell påverkan på dricksvattenbrunnarna kommer utredas vidare i nästa skede.

#### 6.6.6. Befolkning och hälsa

##### 6.6.6.1. Rekreation och friluftsliv

Projektets effekter för befolkning och hälsa bedöms som positiva. Den planerade gång- och cykelvägen medför att boende längs sträckan erbjuds tryggare och bekvämare möjligheter att välja cykeln som färdmedel. Gång- och cykelvägen bedöms också öka tillgängligheten på sträckan för oskyddade trafikanter samt skapa ett alternativ till både bil och buss.

Att ge fler människor möjlighet att cykla till arbetet, serviceinrättningar eller fritidsaktiviteter bidrar till en förbättrad folkhälsa. Att cykla eller gå är hälsosamt och utgör bra vardagsmotion, som på sikt medför minskad risk att drabbas av livshotande hjärt-, kärl- och luftvägssjukdomar.

De planerade åtgärderna bedöms också öka tillgängligheten till bland annat kulturmiljövärden så som Saxtorps kyrka och de naturvärdesområden som finns i form av naturreservat och riksintresse för naturvård. Även närliggande fritidsaktiviteter kommer påverkas positivt av projektet då tryggheten längs sträckan ökar. Barns och ungdomars rörelsefrihet gynnas i och med att gång- och cykelvägen förbättrar deras möjligheter att cykla till skola och fritidsaktiviteter. På lite längre sikt kan utredningen av de befintliga busshållplatserna leda till förbättrad kollektivtrafik längs sträckan vilket ytterligare ökar tillgängligheten till fritidsaktiviteter och rekreationsområden.

Den viktiga Sydkustsleden kommer påverkas positivt av projektet.

#### 6.6.6.2. Förorenad mark

Under det kommande skedet kommer det genomföras en markmiljöprovtagning inom utredningsområdet för att kartlägga eventuella föroreningar. Resultatet av markmiljöprovtagningen kommer ligga till grund för hur schaktmassor hanteras under byggskedet.

#### 6.6.6.3. Klimat

Klimatarbetet strävar efter att minska klimatpåverkan under såväl projektering som byggskede och arbetet involverar samtliga tekniker inom projektet. En övergripande klimatberäkning har genomförts i detta skede. Då det fortfarande är tidigt i projektet kommer denna beräkning förfinas och bli mer detaljerad längre fram.

I nuläget uppskattas projektets klimatpåverkan vara mellan 400-500 ton koldioxidkvivalenter (CO<sub>2</sub>e). De största utsläppskällorna är till följd av drivmedelsanvändning, asfalt och uppbyggnad av GC-väg samt nedtagning av träd. Dessa områden är därför prioriterade i det fortsatta arbetet med att implementera åtgärder för att minska klimatutsläppen.

Inom utredningsområdet finns ett flertal lågpunkter där vatten kan samlas vid stora regnmängder. Framtida klimatförändringar kan öka risken för översvämningar och kan behöva hanteras vid utformning av diken och trummor.

## 7. Miljöåtgärder

I det nuvarande skedet är markanspråket inte klarlagt. Därför har inga skyddsåtgärder föreslagits. Dessa kommer i stället utformas och preciseras under samrådshandlingsskedet. Utöver det som beskrivs i Kapitel 6 kommer det fortsatta arbetet med vägplanen att utreda och studera vilka skyddsåtgärder som kan förebygga, hindra eller motverka negativa miljöeffekter.

I det nuvarande skedet har i stället ett antal utrednings- och undersökningsmoment kopplade till projektets miljöpåverkan identifierats och bedömts vara nödvändiga. Dessa moment är:

- En markmiljöprovtagning ska utföras.
- En geoteknisk undersökning ska utföras.
- Grundvattenytans nivå ska undersökas.
- Vid val av sida samt utformning av planförslag ska alternativen noga vägas mot de värden och förutsättningar som finns i området.
- För att säkerställa att fornlämningar som angränsar vägen inte skadas kan en arkeologisk utredning komma att genomföras innan entreprenad. Resultatet av utredningen kommer i så fall ligga till grund för bedömningen av behov av eventuella skyddsåtgärder.
- Fornlämningsfynd som ligger nära arbetsområdet kan komma att markeras ut innan anläggningsarbetet börjar för att skydda dem. Inom de markerade ytorna får det då inte ske några grävarbeten och inga fordon får framföras på ytorna. Skyddsåtgärder för fornlämningar kommer preciseras under nästa skede.
- Omfattningen av påverkan på boendes privata fastigheter ska utredas. Behov av kompensationsåtgärder ska också utredas, både för mark som tas i anspråk permanent och tillfälligt. Påverkan på fastigheter kommer vara en av de faktorer som vägs in vid val av sida.

## 8. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Projektet innebär att mark kommer behöva tas i anspråk men gång- och cykelvägen kommer lokaliseras och utformas så att den ger minsta möjliga intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Den nya gång- och cykelvägen förläggs intill befintlig väg och påverkan på människors hälsa och miljön kommer bli liten.

De höga natur- och kulturmiljövärden som finns i nära anslutning till befintlig väg, pilallén och Saxtorps kyrka, kommer inte påverkas av markintrång. Längs den del av sträckan som dessa objekt är belägna kommer det inte genomföras några åtgärder för breddning på den sida av vägen objekten finns på. Där gång- och cykelvägen passerar Saxtorpsskogens naturreservat är det redan nu bestämt att breddning av vägen kommer ske på den östra sidan. Detta innebär att ingen mark behöver tas i anspråk inom naturreservatet.

För de fornlämningar som finns längs sträckan kommer samråd hållas med länsstyrelsen. Skydds- och försiktighetsåtgärder kommer tas fram under nästa skede.

För breddningen av den planerade gång- och cykelvägen kommer det krävas att delar av boendes privata fastigheter tas i anspråk permanent. Under det kommande skedet ska kompensationsåtgärder utredas i samråd med de som berörs.

Sammantaget bedömer Trafikverket att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Den miljöpåverkan som kommer uppstå inom projektet bedöms vara av så liten omfattning att det räcker att hantera den i en miljöbeskrivning.

### 8.1. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (Miljöbalken 5 kap) fastställer den högsta tillåtna nivå av föroreningar eller störningar som människor eller miljön får belastas med. Miljökvalitetsnormer finns framtagna för utomhusluft, ytvatten och omgivningsbuller. Projektet bedöms inte medföra någon försämring av områden som omfattas av miljökvalitetsnormer.

### 8.2. Miljökvalitetsmål

Riksdagen har antagit 16 nationella miljömål som beskriver de egenskaper som vår natur- och kulturmiljö ska ha för att samhällsutvecklingen ska vara hållbar. I detta projekt berörs främst målen Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, God bebyggd miljö, och Ett rikt växt- och djurliv. Miljömålen bedöms inte motverkas. Målen Frisk luft och Begränsad klimatpåverkan kan uppfyllas genom att fler väljer att gå eller cykla istället för att åka bil.

### 8.3. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

Miljöbalken redovisar allmänna hänsynsregler som ligger till grund för prövningar om bl a tillstånd och dispenser. De allmänna hänsynsreglerna är Bevisbördesregeln,

Kunskapskravet, Försiktighetsprincipen, Produktvalsprincipen, Hushållnings- och kretsloppsprinciperna, Lokaliseringsprincipen, Skälighetsregeln och Skadeansvaret.

Hänsynsreglerna uppfylls i projektet genom att en vägplan tas fram. I denna redovisas den kunskap som finns och som behöver tas fram om omgivningen och eventuell påverkan på den samt de skydds- och försiktighetsåtgärder som bedöms nödvändiga för att minimera negativ påverkan. Valet av lokalisering redovisas och motiveras. När vägplanen är fastställd går projektet över i projekteringsfasen där noggranna krav på byggnationen tas fram. Byggskedet följs upp för att se till att kraven följs.

## 9. Fortsatt arbete

### 9.1. Planläggning

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

Om det blir aktuellt med 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.

### 9.2. Viktiga frågeställningar

- Val av sida för gång- och cykelvägen.
- Utredning av påverkan på busshållplatslägen längs sträckan.
- Lämplig utformning av passager över korsande vägar och utfarter längs med sträckan, med avseende på såväl trafiksäkerhet som trygghet för oskyddade trafikanter.
- Samordning gällande detaljplaner i Kävlinge och Landskrona kommun.
- Utredning och samråd med markavvattningsföretag.
- Dialog med ledningsägare och andra verksamhetsutövare längs sträckan kommer ske i tid för att upptäcka möjliga beröringspunkter och områden där samordning kan bli aktuellt. Samordning kommer också ske löpande under hela vägplaneprocessen.
- Dialog med åkerägare gällande befintliga ritningar på dränering och samlingsledningar
- Utredning av markanspråk inom boendes fastigheter.
- Framtagning av skydds-, kompensations- och försiktighetsåtgärder för naturmiljö.
- Hantering av invasiva växtarter.

## 10. Källor

### Publikationer

Afry (2022). *Utredning av möjlig utformning av cykelförbindelse mellan Hofterup – Häljarp 2022*.

Ekologigruppen AB (2024). *HOFTERUP – HÄLJARP Naturvärdesinventering. Naturvärdesinventering (NVI) enligt SIS 199000:2014*.

EU (2014). *EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 1143/2014 av den 22 oktober 2014 om förebyggande och hantering av introduktion och spridning av invasiva främmande arter*.

Landskrona stad (2016). *Översiktsplan 2030*.

Naturvårdsverket (2022). *Faktablad vresros*. Tillgänglig: <https://www.naturvardsverket.se/4ac5cc/globalassets/amnen/invasiva-frammande-arter/pdf/etablerade-vaxter-i-sverige/faktablad-vresros.pdf>.

Region Skåne (2018). *Cykelvägsplan för Skåne 2018 – 2029*.

Region Skåne (2018). *Åtgärdsvalsstudie för cykelvägsplan för Skåne 2018 – 2029*.

Trafikverket (2016). *Invasiva arter som ska bekämpas*. TDOK 2015:0469.

### Webbsidor

Utdrag från EBH-kartan (länsstyrelsen), hämtat 2025-09-15.  
[https://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/lst\\_ebh\\_karta/](https://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/lst_ebh_karta/)

Utdrag från myndigheternas Vatteninformationssystem (VISS), hämtat 2025-11-07.  
<https://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/e17e00dc-cfac-4314-a619-ec4533254346/>

Utdrag från Riksantikvarieämbetets karttjänst Fornsök, hämtat 2025-09-24.  
<https://app.raa.se/open/fornsok/>

Utdrag från SGU:s kartvisare Jordarter 1:25 000 – 1:100 000, hämtat 2025-09-05.  
<https://apps.sgu.se/kartvisare/>

Utdrag från SGU:s kartvisare Grundvattenmagasin, hämtat 2025-11-07.  
<https://apps.sgu.se/kartvisare/>

Utdrag från SGU:s kartvisare Brunnar, hämtat 2025-11-07.  
<https://apps.sgu.se/kartvisare/>

Utdrag från SLU Artdatabanken (2025). *Risklista för främmande arter 2024*. Hämtat 2026-01-28.  
[Risklista 2024-blekbalsamin Impatiens parviflora-Artfakta från SLU Artdatabanken](#)

Utdrag från Trafikverkets Vägtrafikflödeskarta, hämtat 2025-11-12.

<https://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation>

Utdrag från Kävlinge kommuns översiktsplan ÖP 2040, hämtat 2025-09-10.

[https://kartportal.se/portal/apps/experiencebuilder/experience/?id=8c8b8c1909e44754a40603018404a626&page=page\\_156](https://kartportal.se/portal/apps/experiencebuilder/experience/?id=8c8b8c1909e44754a40603018404a626&page=page_156)

Postadress: Trafikverket, Ärendemottagningen, TRV 2024/73403, Box 810, 781 28 Borlänge  
E-post: trafikverket@trafikverket.se Telefon: 0771-921 921

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

