

Plan- och miljöbeskrivning

Väg 610, Gång- och cykelväg

Stensjö-Ugglarp

Falkenbergs kommun

Vägplan

Samrådshandling

2026-04-10



Trafikverket

Postadress: Linjegatan 7, 302 50 Halmstad

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 2 Intern

Dokumenttitel: Plan- och miljöbeskrivning, Väg 610 Gång- och cykelväg Stensjö-Ugglarp

Författare: SYSTRA

Dokumentdatum: 2026-04-10

Ärendenummer: TRV 2025/135451

Kontaktperson: Vedad Hadzic, Trafikverket

Foto: SYSTRA, 2025

Sammanfattning

En separerad gång- och cykelväg på östra sidan av väg 610 mellan Stensjö och Ugglarp medför en högre trafiksäkerhet och god tillgänglighet längs Kattegattleden, med begränsad och hanterbar miljöpåverkan.

Projektet åtgärdar dagens brister där gående och cyklister färdas i blandtrafik på väg 610 med skyltad hastighet 70 km/h och smala vägrenar, vilket skapar otrygghet för oskyddade trafikanter. Åtgärden följer transportpolitiska mål, kommunens cykelstrategi och fördjupad kustplanering och väntas öka vardagscykling, pendlingsmöjligheter och cykelturism samt stärka tryggheten för barn och unga. Länsstyrelsen bedömer att projektet inte antas medföra betydande miljöpåverkan.

Östra sidan väljs för en sammanhängande gång- och cykelväg med färre konflikter mot bebyggelse, infarter, stenmurar och ledningar än västra sidan samt för att undvika större intrång i detaljplanelagda miljöer. Grundprincipen för utformningen är en separerad gång- och cykelväg med skiljeremsa. Där utrymmet är trångt eller där skyddsvärden berörs används räcken och lokala anpassningar för att minimera intrång. Vid Kvarnabäcken byggs en friliggande gång- och cykelbro öster om vägbron. Genom den trånga passagen vid Lassagård kombineras begränsad vägbreddning, kantsten och räcken för en tydlig separering med liten påverkan på natur- och kulturvärden. I norr ansluter sträckan via passage över väg 610 till Byvägen i Ugglarp. Kollektivtrafiken stärks genom ny vändhållplats vid Stensjögård och en ny tillgänglighetsanpassad hållplats vid Lassagårdsvägen som ersätter befintliga hållplatser med låg standard. De nya busshållplatserna får en mer trafiksäker koppling till gång- och cykelvägen.

Förutsättningarna för miljö och kulturmiljö präglas av ett kustnära odlings- och kulturlandskap. Riksintresset för friluftsliv (Skrea strand–Tylösand) bedöms påverkas positivt genom förbättrad tillgänglighet. Riksintresset för kulturmiljövård (Vastadalen) bedöms inte påverkas i någon större utsträckning eftersom åtgärderna anpassas genom tekniska lösningar till de lokala förutsättningarna. Där projektet medger intrång och påverkan på generella biotopskydd har kompensationsåtgärder föreslagits för att kompensera viktiga miljöer.

Samlat ger åtgärderna en tydlig säkerhets- och tillgänglighetsvinst, särskilt för barn, unga, och äldre cyklister. De stärker vardagsresor och turism, uppfyller väglagens krav om läge och utformning med minsta intrång till rimlig kostnad och bedöms samhällsekonomiskt effektivt att genomföra enligt plan. Projektet som helhet bedöms bidra till måluppfyllnad och en samhällsekonomisk effektivitet.

Innehållsförteckning

1 Inledning	7
1.1 Planens huvuddrag.....	7
1.2 Bakgrund och behov.....	8
1.3 Avgränsning	10
2 Förutsättningar.....	12
2.1 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	14
2.2 Landskapet.....	16
2.3 Riksintressen, miljö kvalitetsnormer samt skyddade områden och arter	18
2.4 Kommunal och regional fysisk planering.....	24
2.5 Byggnadstekniska förutsättningar	26
3 Vägens lokalisering och utformning med motiv	29
3.1 Vald lokalisering med motiv	29
3.2 Bortvalda lokaliseringalternativ med motiv	29
3.3 Vald utformning med motiv	31
3.4 Bortvalda utformningsalternativ med motiv	41
3.5 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått	42
4 Miljöbeskrivning	44
4.1 Avgränsning av miljöaspekter.....	44
4.2 Miljöförhållanden, miljöeffekter och miljökonsekvenser.....	44
5 Övriga effekter och konsekvenser	47
6 Samlad bedömning	49
6.1 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser.....	49
6.2 Måluppfyllelse.....	50
6.3 Riksintressen, miljö kvalitetsnormer samt skyddade områden och arter	52
6.4 Slutsats	54
7 Markanspråk	55
7.1 Vägrätt och vägområde	55
7.2 Nytt fullständigt markanspråk för väg.....	56
7.3 Områden med tillfällig nyttjanderätt.....	56

8 Fortsatt arbete	58
8.1 Planlägningsprocess	58
8.2 Fastställelseprövning	58
8.3 Kostnader och finansiering	59
9 Referenser	60
10 Bilagor.....	61

1 Inledning

1.1 Planens huvuddrag

Denna vägplan föreslår en ny gång-och cykelväg på östra sidan om väg 610 mellan Stensjö - Ugglarp i Falkenbergs kommun. Den nya gång-och cykelvägen kopplas ihop med den redan befintliga cykelvägen i höjd med Vitabergsvägen vid Stensjö och utgör en del av den nationella cykelleden, Kattegattleden.

Den föreslagna utformningen föreslås utgå från utformningsprincip för gång-och cykel, se beskrivning av sektionen under avsnitt 3.3.1.1. Avsteg från utformningsprincipen görs vid Näktergalslundens naturreservat, över Kvarnabäcken, Lassagård samt vid anslutning till Byvägen.

Vägplanen föreslår även en ny busshållplats norr om Lassagård samt en ny vändhållplats vid Stensjögård. Båda busshållplatserna tillgänglighetsanpassas och kommer förses med väderskydd.

Av miljöbeskrivningen framgår även vilken miljöpåverkan som de föreslagna åtgärderna kommer medföra. Generella biotopskydd har identifierats i form av stenmurar, skyddsvärda träd och öppna diken. Påverkan på riksintresse för Friluftsliv och Kulturmiljö har beaktats och beskrivs vidare under kapitel 6.



Figur 1. Översiktskarta visar sträckan mellan Stensjö och Ugglarp som ingår i projektets utredningsområde, markerad med blå linje.

1.2 Bakgrund och behov

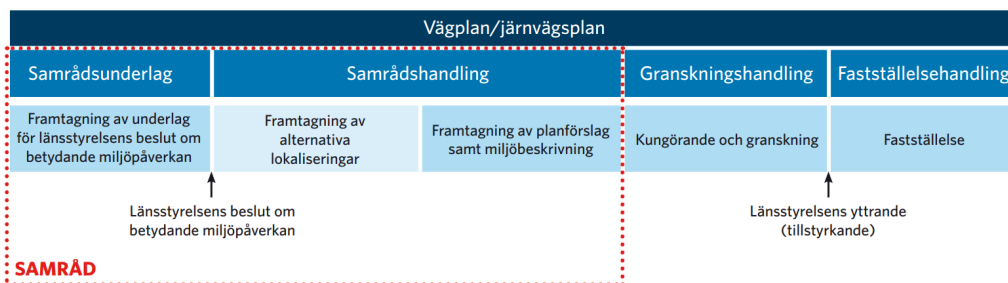
Längs väg 610 mellan Stensjö - Ugglarp saknas idag en gång- och cykelväg vilket gör att oskyddade trafikanter inte kan ta sig mellan orterna på ett trafiksäkert sätt. Sträckan utgör en del av Kattegattleden som sträcker sig mellan Helsingborg och Göteborg. Området är populärt bland turister och under sommarmånaderna ökar invånarantalet markant då orterna ligger vid havet och är ett område med flera fritidshus och sommarstugor.

Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt planläggningsprocessen för vägplan som regleras i väglagen (1971:948).

I detta skede av planläggningsprocessen befinner vi oss vid skedet samrådshandling. Samrådshandlingarna arbetas fram inför att ett lokalt samrådsmöte ska hållas på orten, för allmänheten och särskilt berörda från samrådsretsen. Tidigare i processen, vid skedet samrådsunderlag, har samrådsmöten genomförts med Länsstyrelsen Halland och Falkenbergs kommun. Länsstyrelsen har i början av år 2026 fattat beslut

om betydande miljöpåverkan för projektet. I detta fall beslutade Länsstyrelsen att projektet inte antas medföra betydande miljöpåverkan, vilket innebär att någon miljökonsekvensbeskrivning inte kommer tas fram inom ramen för detta projekt.



Figur 2. Illustration över planläggningsprocessen där miljökonsekvensbeskrivning inte behöver tas fram.

Ändamål med åtgärden

Trafikverkets verksamhet styrs av riksdagens transportpolitiska mål enligt prop. 2008/09:93. De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål samt de sinsemellan jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

När en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Om en vägplan medför att mark eller annat utrymme eller särskild rätt till mark eller annat utrymme kan komma att tas i anspråk, ska planen utformas så att de fördelar som kan uppnås med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda (13 § väglagen).

Projektets ändamål är att komplettera Kattegattleden genom att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten mellan Stensjö och Ugglarp med ny gång- och cykelväg. Detta stämmer överens med de transportpolitiska målen. Åtgärderna i projektet förväntas bidra till funktionsmålet genom att tillgängligheten mellan orterna Stensjö – Ugglarp förbättras, framför allt för målgrupper som inte har eller kan köra bil. Vidare förväntas åtgärderna bidra till hänsynsmålet genom att stärka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter i stråket, samt främja folkhälsan genom ökad cykling och rörelse.

Mål för åtgärden

Projekt mål:

- Ökad cykelturism och trafiksäkerhet utmed Kattegattleden.
- Locka boende i området till promenader och cykelturer i naturnära miljö.
- Förbättrad möjlighet till arbetspendling med cykel.

1.3 Avgränsning

Avseende projektets påverkan på omgivningen kommer huvudsakligt fokus att ligga på landskap, natur- och kulturmiljö. Övriga miljöaspekter bedöms endast påverkas i begränsad omfattning. Projektet bedöms inte heller medföra någon påverkan på biltrafikflödena längs med väg 610, och betraktas som byggande i ”befintlig miljö” avseende buller.

Geografisk avgränsning

Ny gång- och cykelväg ska planeras längs med befintlig väg 610. Tidigare studier utgår ifrån ett inventeringsområde med en buffert på 20 meter från belagd vägmitt på vardera sida av väg 610. Detta utgör utgångspunkt för uppdraget. Det är i nuläget inte beslutat exakt dragning av ny gång- och cykelväg, och båda sidor av väg 610 har utretts. Förutom ny gång- och cykelväg på 2,5 meter omfattar markanspråket även dike och slänt, inklusive hantering av höjdskillnader mellan befintlig väg och mark.

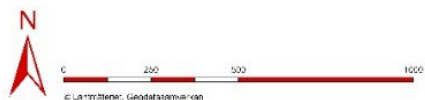
Utredningsområdet redovisas i Figur 3 och omfattar möjliga utformningar och åtgärder för den planerade gång- och cykelvägen. Utredningsområdet inkluderar även det huvudsakliga området för de övriga ytor som kommer att krävas för planerad anläggning. Inom detta område genomförs inventering och analys av relevanta detaljerade förutsättningar.

Influensområdet är det område där projektets miljöeffekter kan komma att uppstå och är generellt större än utredningsområdet. Här ingår exempelvis byggnader längs vägen, områden med natur- och kulturvärden som kan påverkas, samt recipienter. Det fortsatta utredningsarbetet i vägplaneprocessen möjliggör en mer detaljerad bedömning av den förväntade påverkan på omgivningen.



Teckenförklaring
 Utredningsområde

VÄG 610, STENSJÖ-UGGLARP



Figur 3. Definierat utredningsområde för vägplan Stensjö – Ugglarp.

Tidsmässig avgränsning

En vägplan för väg 610 Stensjö-Ugglarp arbetas fram och fastställs av Trafikverket innan åtgärder kan genomföras.

Framtagande av planhandlingar pågår under våren - hösten 2026. Ett samrådsmöte på orten planeras till april 2026. Vägplanen avses att skickas till fastställelse i oktober 2026.

Byggstart planeras i nuläget till år 2028 och projektet planeras vara färdigställt våren 2029.

2 Förutsättningar

Anläggningen, trafik och användargrupper

Väg 610 och sträckan Stensjö-Ugglarp, är en väg med två körfält och en hastighetsgräns på 70 km/h. Vägen går relativt flackt genom landskapet. På den aktuella sträckan är vägbredden 6–6,3 meter. Längs sträckan finns en bullerskyddsvall, ett bullerskyddsplank och staket anlagda.

Väg 610 har en årsdygnstrafik (ÅDT) på ca 1353 fordon varav ca 31 fordon tung trafik (mätår 2023). Väg 610 har haft 4 trafikolyckor inrapporterade i Strada, Transportstyrelsens olycksdatabas mellan år 2005–2024.

Gång och cykeltrafik

Sträckan Stensjö-Ugglarp på väg 610 är en del av Kattegattleden som är Sveriges första nationella cykelled. Denna går mellan Helsingborg och Göteborg och sträcker sig därför genom hela Halland. Kattegattleden är ett samarbete mellan Trafikverket, kommunerna och regionerna längs leden och ska vara öppen årligen mellan 15 april och 15 oktober.

Kattegattleden invigdes år 2015 och består av totalt 390 km havsnära cykelstråk uppdelad i åtta etapper, varav Halmstad-Falkenberg (57 km) utgör en av etapperna där leden går längs med väg 610 från Gullbrandstorp (omkring 8 km från Halmstad tätort) till Ugglarp. Cykelväg finns på hela sträckan från Ugglarp till Halmstad, med undantag för Stensjö-Ugglarp (blandtrafik på väg 610) samt ett kortare parti i Haverdal där Kattegattleden leds via mindre vägnät längs med väg 610.



Figur 4. Befintlig gång- och cykelväg i Stensjö (vy söderut).

Kattegattleden är klassad som en nationell turismcykelled vilket innebär att leden ska vara av hög kvalitet, trafiksäker samt att det finns ett brett utbud av upplevelser och service längs leden. Trafikverkets rapport om

cykelleder för rekreation och turism ligger till grund för cykelledernas utformning där utgångspunkten är att en säker trafikmiljö för cyklister främst skapas genom fysisk separering från fordon. För att en led ska godkännas för utmärkning bör den till övervägande del uppfylla kraven för grön standard enligt angiven kvalitetsstandard, se Figur 5 nedan. Blandtrafik kan vara godtagbart om trafikflödet är lågt och understiger 250 ÅDT. Väg 610 har en ÅDT på 1 353, hastighetsbegränsning på 70km/h och saknar bred vägren.

Enligt klassificeringen är det tydligt att sträckan Stensjö-Ugglarp omfattar en trafikmiljö som är låg, bristfällig och bör undvikas. Detta innebär att den i dagsläget inte är trafiksäker eller tillgänglig för gående och cyklister. Samtidigt marknadsförs Kattegattleden nationellt som turismcykelled.

Kvaliteten på olika sträckor bedöms i kategorierna grön, gul och röd standard.	
	Grön standard: Cyklister upplever att det är en mycket trygg trafikmiljö och att det går bra att cykla med barn under 12 år. Hit räknas separata cykelbanor, sommarcykelvägar och vägar med lite trafik.
	Gul standard: Cyklister upplever att det är en ganska trygg trafikmiljö och att det går bra att som vuxen cykla längs med sträckan. Hit räknas cykling i blandtrafik med lite trafik och bred vägren, eller på cykelfält.
	Röd standard: Trafikmiljön upplevs som osäker och otrygg. Hit räknas cykling på vägar i blandtrafik med större trafikmängder och högre hastigheter.

Figur 5. Kvalitetsstandard, grön, gul och röd, för kvalitetsbedömning av cykelled.

Kollektivtrafik

Hallandstrafiken trafikerar väg 610 med busslinje 350 mellan Halmstad och Falkenberg. Det finns tre hållplatser (Stensjögård, Lassagårdsberg och Vassviksvägen) med två hållplatslägen vardera vilka kommer att påverkas av planerade åtgärder. De flesta hållplatser är av typen körbanehållplatser utan plattformar och väderskydd, med undantag för ett väderskydd vid Lassagårdsberg.

I samband med detta projekt planeras en sammanslagning av de befintliga busshållplatserna Lassagårdsberg och Vassviksvägen, i syfte att skapa en ny hållplats av högre standard mellan de två befintliga. Vid Stensjögård planeras även en förbättrad hållplats med vändplats för buss på östra sidan av väg 610. Samtliga hållplatser kommer även att tillgänglighetsanpassas. Genom tillgänglighetsanpassning utformas busshållplatserna så att personer med olika funktionsförmågor kan använda hållplatsen säkert, självständigt och utan onödiga hinder.



Figur 6. Befintlig busshållplats Lassagårdsberg med två lägen, på östra sidan (till vänster) och västra sidan (till höger) av väg 610.

2.1 Lokalsamhälle och regional utveckling

Stensjö, Särddal och Stora Skipås utgör tillsammans småorten Steninge med totalt cirka 1200 invånare. Ugglarp ingår som en del av tätorten Långasand och Ugglarp, orten har drygt 400 invånare. Bebyggelsen i området för orterna består till stor del av fritidshus.

Sträckan Stensjö-Ugglarp är populär bland turister. Under sommaren ökar antalet boende markant då orterna ligger vid havet och omfattar ett större område med fritidshus och sommarstugor. Enligt Falkenbergs kommuns uppgift är ca 20 procent av hushållen längs väg 610 permanentboende. Denna andel bedöms även ha ökat något efter pandemin.

På västra sidan av väg 610 finns flera bostadsområden, främst via anslutningen från Lassagårdsvägen, där det finns omkring 73 fastigheter, men endast 25 folkbokförda personer, vilket tyder på att endast cirka 14 procent av fastigheterna nyttjas som året-runt boende. På den östra sidan av väg 610 finns flera mindre anslutningar som leder till enstaka hus eller till ett fåtal fastigheter.

Tabell 1 nedan sammanfattar de största anslutningarna från väg 610 och uppskattar hur många resor de kan generera. Beräkningarna bygger på Trafikverkets trafikstringsverktyg. Varje anslutning omfattar boende längs flera mindre vägar som nås via väg 610.

Tabell 1. Sammanställning av antal resor per dag enligt Trafikverkets trafikstringsverktyg (baserat på samtliga fastigheter).

Anslutning	Fastigheter		Färdval		
	Antal fastigheter till anslutning	Bil	Antal oskyddade till/från anslutning (Gång, cykel och kollektivtrafik)	Annat	Total
Bialitt	7	37	5	1	43
Ugglarps kvarn	12	64	8	2	74
Kvarntorpsvägen	22	117	15	4	135
Lassagårdsvägen*	73	387	49	13	449
Vassviksvägen	34	180	23	6	209
Totalt per färdval		785	100	26	
20%**		157	20	5	
*Räknat antalet möjliga boende utifrån antalet fastigheter inom detaljplan (alla ej genomförda)					
** Generellt uppskattad andel året-runt-boende					

Vid det största bostadsområdet som nås via anslutning Lassagårdsvägen, beräknas de befintliga fastigheterna tillsammans kunna generera upp till cirka 390 bilresor och 50 resor av oskyddade trafikanter per dygn, under förutsättning att alla fastigheter är bebodda. Anslutningen via Lassagårdsvägen omfattar boende längs flera vägar; Lassagårdsvägen, Vindarnas väg, Spanarvägen, Hedmarksvägen och Alexanders väg. Majoriteten av fastigheterna bedöms vara fritidshus. Det innebär stora säsongsvariationer i trafiken och en lägre andel vardagsresor under större delen av året. Inom detaljplanerna i området finns i dagsläget cirka tio obebyggda fastigheter.



Figur 7. Detaljplaner och fastigheter vid Lassagårdsvägen, där detaljplan A79, A53 och A68 nås via anslutningen Lassagårdsvägen.

För boende inom projektets utredningsområde bedöms de främsta lokala målpunkterna generellt vara lokala grönområden och stränder. De närmsta skolorna ligger i Slöinge, ca sju kilometer norr om Ugglarp.

Sträckan Stensjö-Ugglarp saknar idag gång- och cykelväg. För boende i området är trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter generellt bristande då gång- och cykling sker i blandtrafik på väg 610. Detta påverkar särskilt barn och ungdomar negativt, då de i högre grad är beroende av trygga gång- och cykelvägar för sina självständiga vardagsresor. Befintliga busshållplatser är också av bristande standard, de flesta av typen körbانهållplatser utan plattformar eller väderskydd.

2.2 Landskapet

I denna del av Halland präglas området av karaktärsfulla berg- och hedlandskap som möter havet i en varierad och relativt låglänt terräng. Området vid havet, i anknytning till Ugglarps kvarn, har en bevarad äldre karaktär och är tillgängligt från väg 610. Öster om detta område breder Vastadalens jordbrukslandskap ut sig, och utmärker sig av storskaliga odlingsmarker och spridd bebyggelse.



Figur 8. Vy norrut mot Lassagård i kanten av Vastadalens jordbrukslandskap.

Berggrunden i området utgörs av granitisk gnejs med stråk av granat-amfibolit. Jordarterna består av lera, sand, grus och berg. Kring Näktergalslundens naturreservat är jordarten lera och silt.

Landskapet kring utredningsområdet har bevarade, äldre odlingslandskap med hävdad ängs- och betesmark. Ädellövskogar förekommer också.

Landskapet runt om utredningsområdet utgörs i söder av Vastadalen, som är ett levande och välhävdad kulturlandskap. Både Ugglarp och Steninge har brukats av människan under lång tid. Området kring Ugglarps kvarn, lokaliserat väster om utredningsområdet är ett innehållsrikt kulturhistoriskt landskap med betesmarker, småskalig bebyggelse och stenvmurar.

Innan laga skifte på 1800-talet fanns sex gårdar vid Lassagård, vilka låg belägna och skyddade av en brant och hög bergsrygg. Två av dessa, Lassagård och Västergård, ligger än idag kvar på sina ursprungliga platser. Vastadalens lerjordar har även nyttjats för tegeltillverkning, vilket har resulterat i kulturellt intressanta och värdefulla spår i landskapet. I Vastadalens lågpunkt rinner Kvarnabäcken, som väg 610 korsar via en bro. Därefter mynnar ån ut i havet vid Ugglarps kvarn.

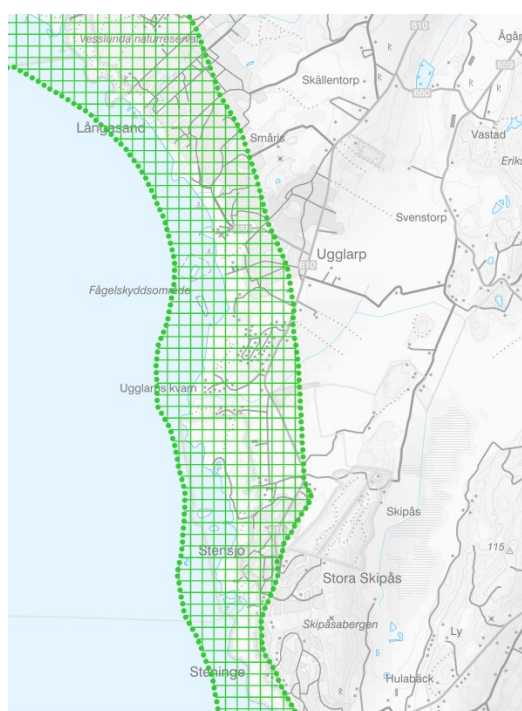
På höjderna väster om Lassagård finns även en grupp småhus som uppfördes under 1960- och 70-talen. Bebyggelsen i småorterna kring Ugglarp och Stensjö är till stor del fritidshus.

2.3 Riksintressen, miljö kvalitetsnormer samt skyddade områden och arter

Riksintressen

Riksintresse för friluftsliv (MB 3:6)

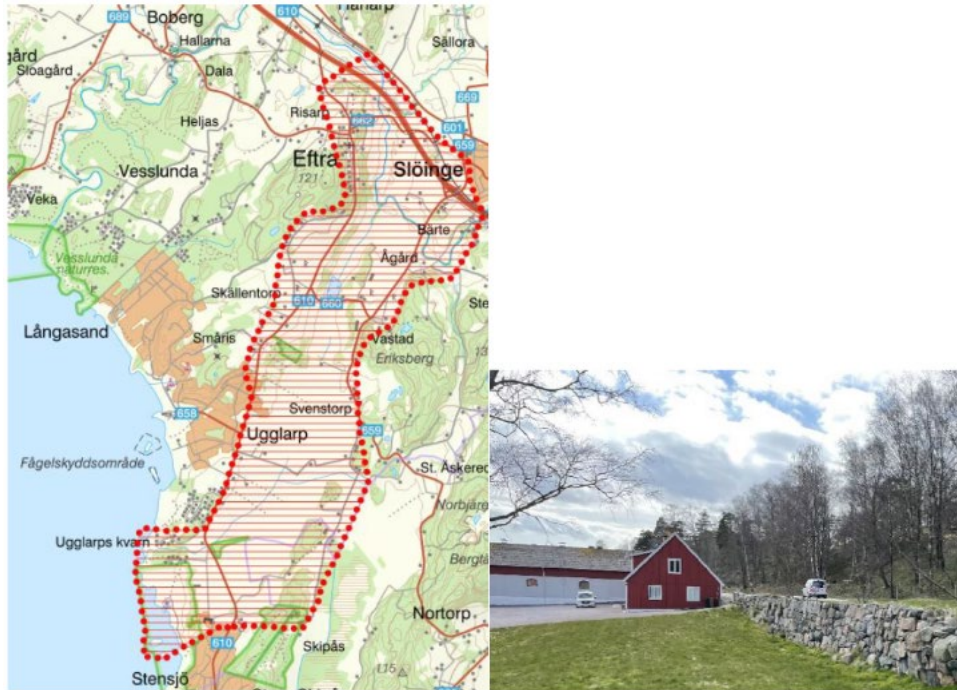
Hela vägsträckan ligger inom kustområdet ”Skrea strand-Tylösand” som är av riksintresse för friluftslivet. Väg 610 är också en del av Kustvägen, som är en anvisad turistväg (så kallad Krysanthemum- eller Prästkrageväg) genom Halland.



Figur 9. Skrea strand-Tylösand är av riksintresse för friluftslivet.

Riksintresse för kulturmiljövård (MB 3:6)

Berörd väg ligger i Vastadalen som är av riksintresse för kulturmiljövården. Området består av ett ”odlingslandskap med kontinuitet från förhistorisk tid, med huvudsaklig karaktär av slättbygd från tiden efter laga skiftet som genomfördes vid 1800-talets mitt.” Inget kommunalt bevarandeområde berörs.



Figur 10. Vastadalen är av riksintresse för kulturmiljövården (till vänster) och stödmurar av natursten längs väg 610 vid Lassagård (till höger).

Vägen från Stensjö fram till Kvarnabäcken, och från Lassagård och norrut, sammanfaller med den sträckning som finns på Häradskartan från tidigt 1900-tal och har förmodligen gamla anor. Även bebyggelselägena på gårdarna i anslutning till väg är i stort sett samma som de som redovisas på Häradskartan. Längst i söder ansluter vägen till en registrerad lämning i form av ett före detta tegelbruk, vilken i skriftliga källor finns omtalad redan 1804. Då lämningen är varaktigt övergiven och tillkommen före 1850 kommer den sannolikt att betraktas som fornlämning. I åkermarken på ömse sidor väg har fynd gjorts av föremål och flintredskap, vilket indikerar att området varit nyttjat redan under stenålder och framåt.

Norr om Kvarnabäcken, och väster om Söndregård, finns en vägghållningssten och på berghällar norr om denna finns hållristningar i form av skålgropar, belägna på västra sidan vägen. Sammantaget antyder topografi och fornlämningsbild att dolda lämningar kan finnas i vägens närhet. För att klargöra förekomst av idag okända fornlämningar krävs att en arkeologisk utredning genomförs om markingrepp kan behövas väster om vägen.

Miljökvalitetsnormer

Längs den aktuella sträckan rinner Kvarnbäcken vilken omfattas av miljökvalitetsnormer för ytvatten enligt 5 kap 2 § miljöbalken. Bäckens beskrivs vidare i kapitel 6.

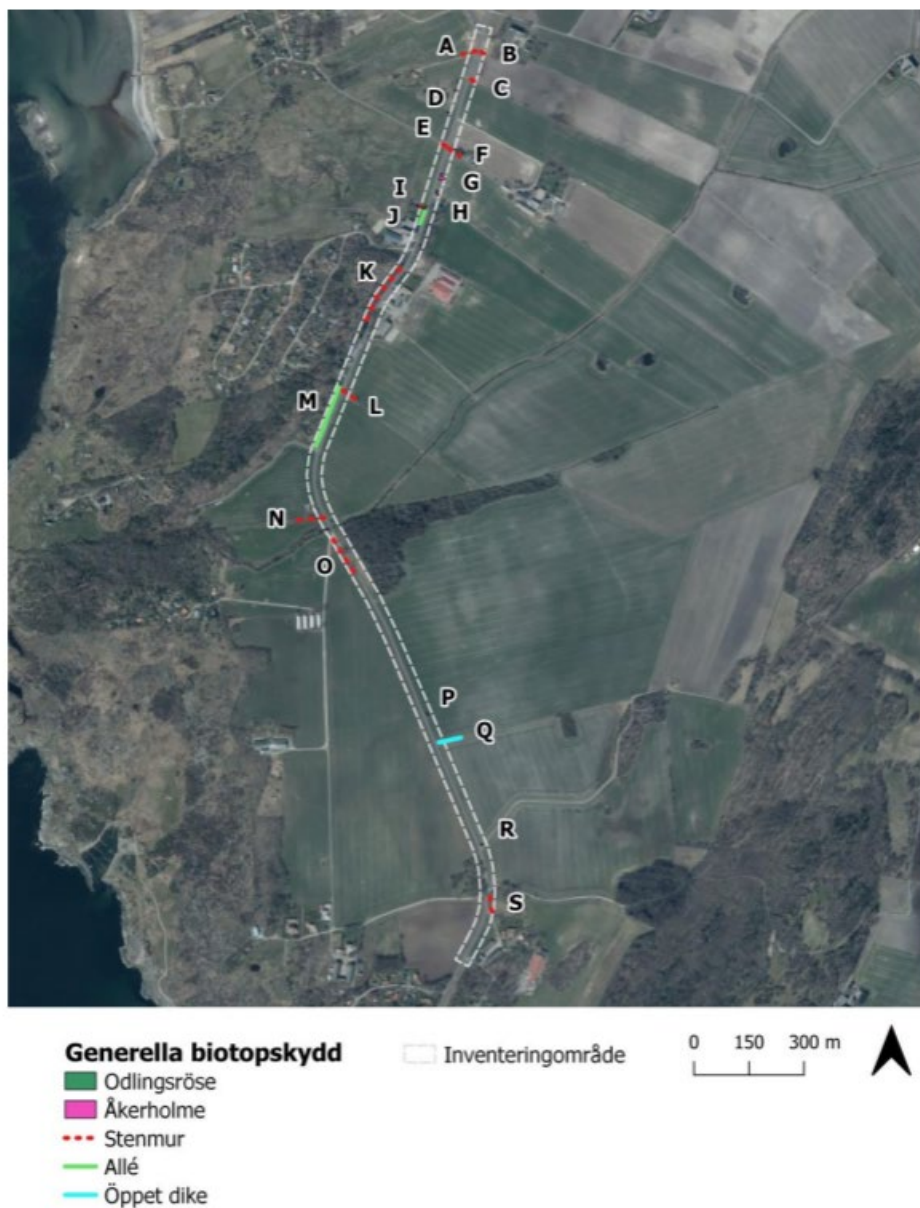


Figur 11. Kvarnbäckens sträckning under väg 610 norr om Näktergalslundens naturreservat.

Generella biotopskydd

Stenmurar, diken, småvatten och åkerholmar är några av de mark- och vattenområden som är viktiga att bevara för biologisk mångfald. De generella biotopskydden är skyddade enligt 7 kap 11 § miljöbalken. Skyddsbestämmelserna innebär att det inom ett biotopskyddat område inte får bedrivas en verksamhet eller vidta åtgärder som kan skada naturmiljön. De förbud som gäller för generella biotopskydd enligt 7 kap. 11 § miljöbalken omfattar inte byggande av allmän väg enligt fastställd vägplan. Det generella biotopskyddet hanteras genom samråd med länsstyrelsen inom ramen för framtagandet av vägplanen, i stället för genom prövning av dispens. Påverkan på biotopskydden hanteras istället i planbeskrivni Den aktuella sträckan är inventerad avseende generella biotopskydd år 2022. Längs sträckan påträffades 19 generella biotopskydd. Majoriteten av dessa utgörs av stenmurar, men längs sträckan finns också alléer och odlingsrösen. Biotopskydden är jämnt fördelade på båda sidor av vägen. Längs den östra sidan finns 10 biotopskyddade objekt. Dessa utgörs av fem stenmurar, två åkerholmar

samt två odlingsrösen och ett öppet dike. Kompensationsåtgärder för berörda biotopskydd beskrivs vidare i kapitel 3.

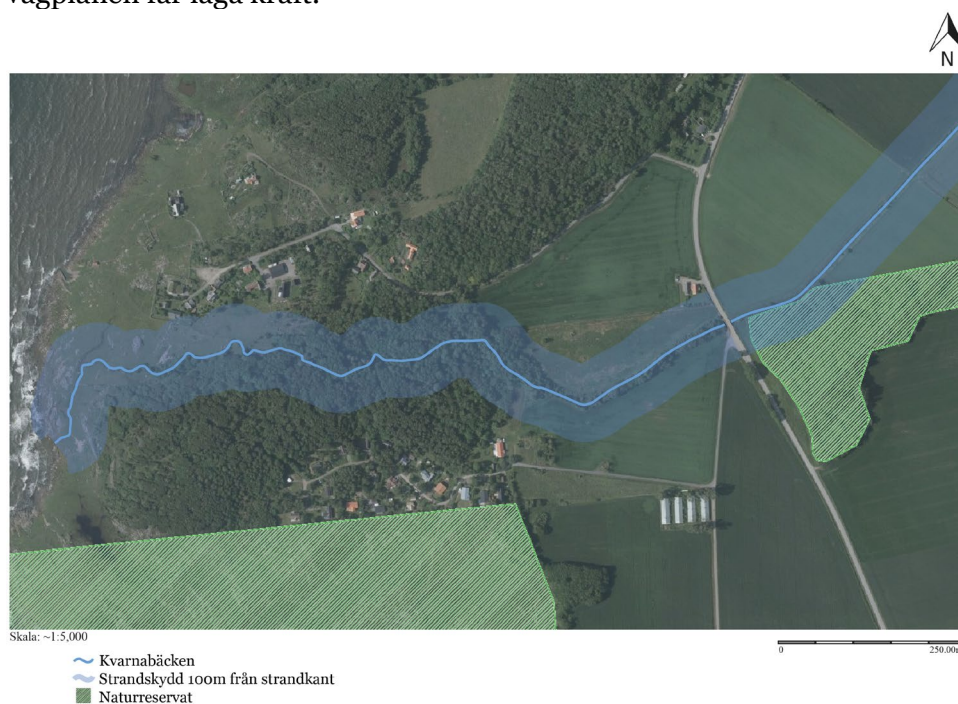


Figur 12. Karta över generella biotopskydd. Varje enskilt biotopskydd har getts ett ID med en bokstav.

Strandskydd

De förbud som gäller inom strandskyddat område enligt 7 kap. 15 § miljöbalken omfattar inte byggande av allmän väg enligt fastställd vägplan. Strandskyddet hanteras genom samråd med länsstyrelsen inom ramen för framtagandet av vägplan.

Över Kvarnabäcken föreslås en ny gång-och cykelbro som en del i den nya gång- och cykelvägen mellan Stensjö – Ugglarp. Kvarnabäcken omfattas av 100 meter strandskydd, vilket föreslås upphävas i samband med att vägplanen får laga kraft.



Figur 13. Strandskydd för Kvarnabäcken.

Skyddade arter

Två fridlysta arter noterades under den naturvärdesinventering som genomfördes år 2022. En huggorm påträffades intill Näktergalslunden och en röd glada observerades inom området. Huggormen är upptagen i bilaga 1 till artskyddsförordningen och är tillsammans med andra grod- och kräldjur fridlyst. Röd glada finns upptagen i Fågeldirektivets bilaga 1.

Två rödlistade arter noterades, dessa avser flera fynd av alm och ask, främst i anslutning till Lassagård. Arter som berörs av de planerade åtgärderna beskrivs vidare i kapitel 4.

Skyddsvärda träd

Längs den aktuella sträckan identifierades fem särskilt skyddsvärda träd: tre vårtbjörkar (grovt hålträd), en skogslönn (grovt hålträd) och en ask (mycket gammalt träd). Påverkan på dessa skyddsvärda träd beskrivs vidare i kapitel 4.

Fornminnen (urgrävda, ej skyddade)

Längs den aktuella sträckan finns ett antal fornlämningar som anses urgrävda och ej skyddade. Majoriteten av dessa påträffades vid en arkeologisk utgrävning som beställdes längs sträckan för detta projekt. Objekten längs sträckan består av övriga boplatser och en härd.

Naturresevat

Naturresevatet Näktergalslunden är beläget i södra delen av den aktuella sträckan. Naturresevatet utgörs av flera märgelgravar som är omgivna av ett bitvis tätt skikt av buskar. Området beskrivs som en mycket rik fågelokal med främst småfåglar.

Landskapsbildsskydd

Landskapsbildsskydd är en äldre skyddsform som successivt ersätts med andra skyddsformer. Skyddet reglerar bland annat vägar och bebyggelse som kan ha en negativ effekt på landskapsbilden.

Inom utredningsområdet finns inget område som omfattas av landskapsbildsskydd. Inom Vastadalen finns höga och mycket höga landskapsbildsvärden.

Kulturmiljö

Som ett led i arbetet med agenda 2030 har Riksdagen beslutat om ett generationsmål och 16 miljö kvalitetsmål för Sverige, Sveriges miljömål. Ett utav målen är att vi ska uppnå en "God bebyggd miljö" med delmålet att all kulturhistoriskt värdefull bebyggelse skulle vara identifierad senast år 2010. I Halland har samtliga kommuner inventerats utifrån kulturhistorisk värdefull bebyggelse som en del av genomförandet av arbetet med Sveriges miljömål. Sammanlagt har ca 10 000 objekt valts ut i länet vilket motsvarar ca 10% av Hallands fastigheter. Arbetet har utförts av bebyggelseantikvarier i samarbete med länsstyrelsen och de halländska kommunerna.

Genom inventeringen har kulturvärdesobjekten graderats i tre klasser, A, B och C. Längs det aktuella utredningsområdet för gång-och cykelväg på väg 610 Stensjö – Ugglarp finns tre – fyra byggnader varav en på den östra sidan om väg 610 som har graderats in i klass C. Graderingen beskrivs som att det ofta är byggnader av mer alldaglig karaktär, karaktärsskapande eller tidstypiska men ibland delvis förändrade, vilket innebär att det finns ett miljövärde för kulturmiljön och ett lokalt bevarandebestyrande som

genom plan- och bygglagen skulle kunna skyddas genom varsamhetskrav och underhållskrav.

2.4 Kommunal och regional fysisk planering

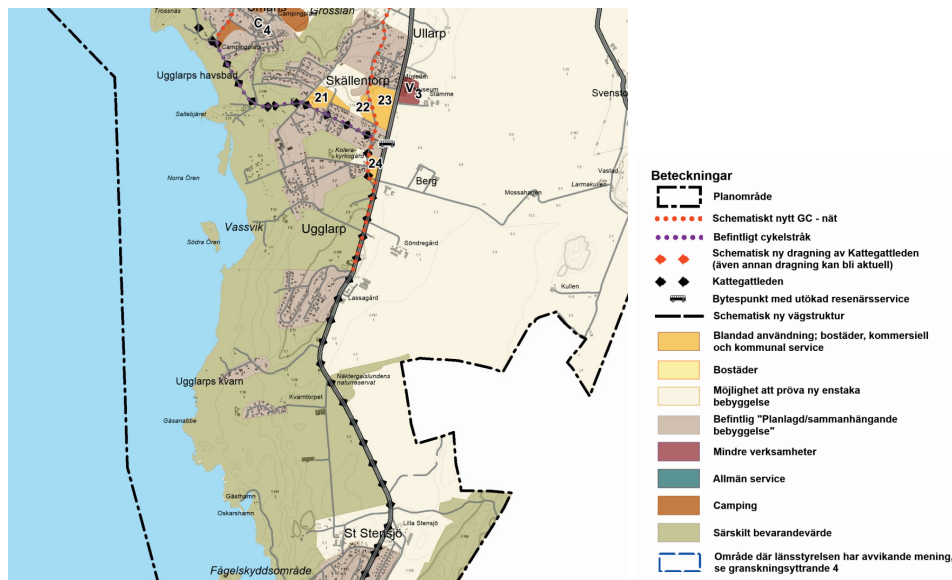
I översiktsplan för Falkenbergs kommun (Laga kraft 2014-06-27 och aktualitetsprövad med ändringar 2019-09-24) pekas Ugglarp och Stensjö ut som småorter dvs orter med 50–199 invånare med högst 200 meter mellan husen. Ugglarp är i översiktsplanen benämnd som en nod i Falkenberg kommuns strukturbild. Noderna beskrivs som lämplig lokalisering för bebyggelse och ska utgöra goda kommunikationer och skapa bättre förutsättningar för bibehållen service.



Figur 14. Strukturbild från Falkenberg kommuns översiktsplan.

Falkenbergs kommun har tagit fram en fördjupad översiktsplan (FÖP) för norra och södra kusten. Området mellan Stensjö och Ugglarp väster om väg 610 är utpekad med särskilt bevarandevärde, befintligt bostadsområde väster om Lassagård är utpekad som befintlig planlagd och sammanhållen bebyggelse. Området öster om väg 610 mellan Stensjö och Ugglarp anges

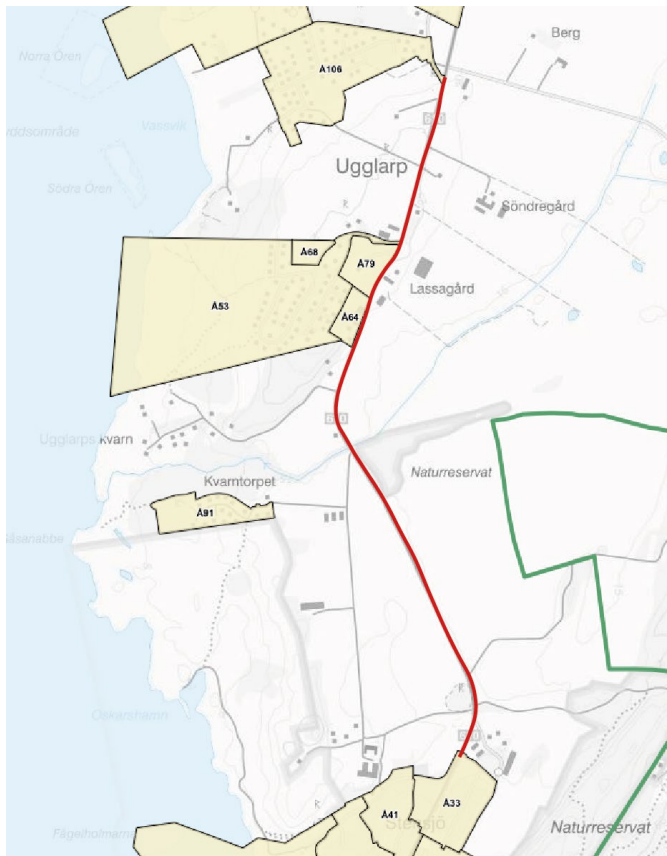
som ett område med möjlighet att pröva ny enstaka bebyggelse, med undantag från Näktergalslundens naturreservat som är ett område angivet med särskilt bevarandevärde. Längs norra delen av väg 610 i höjd med Ugglarp finns ett nytt gång- och cykelvägnät utpekad.



Figur 15. Urklipp från karta över fördjupad översiktsplan "FÖP" för södra kusten. (Falkenbergs kommun, 2020)

Falkenbergs kommun har i antagen cykelstrategi (2015-12-16) pekat ut Kattegattleden både i den norra och södra kusten som den främsta cykelinfrastrukturen. FÖP norra och södra kusten beskriver behovet av att utveckla och förbättra Kattegattleden ytterligare, samt att den ska vara utgångspunkt vid planering av serviceanläggningar och bostadsbebyggelse.

Längs väg 610 finns fem detaljplaner som gränsar till väg 610, varav fyra på den västra sidan av vägen och en i söder som omfattar både västra och östra sidan av vägen.



Figur 16. Berörda detaljplaner Å33, Å53, Å79 och Å106 med utredningsområdet markerat med röd linje.

2.5 Byggtekniska förutsättningar

Geotekniska förhållanden

Öster om väg 610 efter ca 1300 meter består den naturliga jordprofilen överst av mulljord som underlagras av i huvudsak sand ner till ca två meters djup under befintlig markyta. Sanden underlagras därefter av siltig sand. Bergöverytan bedöms ligga på minst nio meters djup och bedöms överlagras av siltjord. Siltig lera kan ställvis förekomma.

Vid området omkring Kvarnabäcken består jordprofilen överst av mulljord, som underlagras av i huvudsak silt och därunder siltig lera. Leran bedöms underlagras av siltjord eller siltig morän ner till bergöverytan.

Norr om Kvarnabäcken fram till Lassagård består den naturliga jordprofilen överst av mulljord som underlagras av lerig silt eller siltig lera ner till minst tre meters djup. Jorddjupet bekräftas i enstaka punkter vara på minst nio meter och siltjord förmodas överlagra berget.

Förbi Lassagård består jordprofilen överst av 0,05 meter asfalt, som underlagras av siltig sand ner till minst två meters djup. Sanden förmodas underlagras av siltjord ner till bergöverytan. Siltig lera kan ställvis förekomma på djupet.

Berg-i-dagen har påträffats strax väster om och längs med Väg 610 förbi Lassagård.

Norr om Lassagård och fram till slutet av den aktuella sträckan består jordprofilen strax öster om Väg 610 överst av mulljord, som underlagras av i huvudsak sand, som ställvis är siltig. Bergöverytan förmodas förekomma på ca två meters djup under befintlig markyta. Det kan ställvis förekomma siltjord ovan berget.

Avvattning och ledningar

Den befintliga vägen avvattnas via gräsbevuxna diken och slänter. Längs sträckan finns fem vägtrummor som korsar vägen (varav tre är inmätta) och sträckan berör även två dikningsföretag, Undars mosse och Stensjö. Under ett fältbesök genomfördes en inventering av diken och trummor med fokus på förekomst av stående vatten, erosionsskador samt dikenas utformning och funktion. Vägtrummorna kontrollerades och filmning genomfördes där förutsättningar fanns. Vid inventeringen noterades att två av fem trummor är kollapsade, vilket medförde att filmning inte kunde genomföras i dessa.

Underlag från Ledningskollen (PTS) inhämtades i augusti 2025. Kända ledningsägare inom och i anslutning till utredningsområdet är Skanova, E.ON och Halmstad stadsnät. Skanova har i huvudsak fiberkablar längs västra sidan av vägen, medan det på östra sidan finns ett antal äldre kopparkablar som inte är i drift och som kan avlägsnas utan påverkan. E.ON har markförlagda låg- och mellanspänningskablar både längs och tvärs vägen samt en transformatorstation på den västra sidan intill vägen vid Lassagård (nyanlagd 2025). Ledningar från Halmstad stadsnät finns i anslutning till utredningsområdet men bedöms inte påverkas av anläggandet av ny gång- och cykelväg. I övrigt finns inga vatten- eller avloppsledningar inom väg 610 enligt tillgängligt underlag. Längs vägen observerades också flera äldre dagvattenbrunnar och sannolikt tre kammarbrunnar nära vägkanten. Dessa bedöms vara ur bruk, då de ligger långt från bebyggelse och flera är skadade. Mark i anslutning till brunnarna kan behöva undersökas och, vid behov, saneras för att hantera eventuella föroreningar.

Byggnadsverk

I nära anslutning till Näktergalslundens naturreservat finns en befintlig vägbro (bro 13-266-1) över Kvarnabäcken. Bron har en fri brobredd på 6 meter.



Figur 17. Befintlig vägbro över Kvarnabäcken.

3 Vägens lokalisering och utformning med motiv

3.1 Vald lokalisering med motiv

Förläggning av gång – och cykelväg längs den östra sidan

I enlighet med samrådsunderlaget bedöms vägsträckans östra sida fortsatt vara mest lämplig för en ny gång- och cykelväg. En gångpassage över vägen föreslås placeras i sträckans norra del, norr om Lassagård, för att tillgängliggöra den en busshållplats vid Lassagårdsvägen. Denna lösning möjliggör en så lång och sammanhängande gång- och cykelväg som möjligt, med hög standard och minimal påverkan.

Längs den östra sidan finns färre hinder i form av stenmurar, infarter och bostäder. Enligt naturvärdesinventeringen förekommer inte invasiva arter eller alléer längs väg 610:s östra sida. Strax söder om Ugglarp öppnar sig en vacker vy över betesmarker och hav. Genom att anlägga gång- och cykelvägen i nivå med körbanan kan utsikten göras tillgänglig utan intrång i betesmarkerna på den västra sidan.

3.2 Bortvalda lokaliseringalternativ med motiv

Västra sidan om väg 610

För att skapa en lång och sammanhängande gång- och cykelväg med jämn standard och hög trafiksäkerhet har den västra sidan av väg 610 valts bort till förmån för den östra. Den befintliga gång- och cykelvägen söder om Stensjö ligger redan på östra sidan, vilket ger kontinuitet utan onödiga sidbyten. Den östra sidan domineras av åkermark med begränsat antal fastigheter och omkring fem anslutningsvägar, främst till enstaka gårdar med låg trafikering, samt några åker- och skogsinfarter. Detta innebär färre konfliktpunkter mellan fordon och oskyddade trafikanter än på den västra sidan.

Väster om väg 610 ligger flera bostadsområden där många fastigheter är placerade nära körbanan. I området finns även ett flertal anslutningsvägar och infarter som, när de nyttjas av biltrafik, påverkar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Vidare finns en verksamhet med lastportar nära vägen samt flera befintliga ledningar och en transformatorstation, vilka skulle beröras. Förbi Lassagård är sektionen särskilt trång på västra sidan,

med en lång slänt, berg i dagen och ytterligare begränsningar norr om befintlig bro, vilket sammantaget skulle kräva fler avsteg från standard, sämre sikt och svårare separering mellan trafikslag. Även om det finns fler boende på den västra sidan, kan deras behov av att korsa väg 610 för att nå en östlig gång- och cykelväg lösas med en passage. Därtill berör en västlig dragnings fler detaljplaner (fyra av fem angränsande planer ligger på den västra sidan) vilket ökar komplexitet och intrång, medan en östlig lokalisering undviker dessa planmässiga beröringar utom i söder där båda sidor omfattas.

Sammantaget ger östra sidan bättre genomförbarhet, högre och jämnare standard samt lägre påverkan på bebyggelse, ledningar och planförhållanden, samtidigt som gång- och cykelvägen kan byggas som del av Kattegattleden med få konflikter och god framkomlighet. Även om båda sidor innebär viss påverkan på landskap, natur- och kulturmiljö, förändrar detta inte helhetsbedömningen. Den västra sidans hinder, konflikter och intrång väger tyngre än dess potentiella fördelar.

Sidbyte vid Västergård

Ett alternativ med sidbyte från öst till väst vid Västergård har utretts. Ett starkt motiv för västlig lokalisering efter Västergård var att tillgängliggöra utsikt över hav och betesmarker och därigenom stärka det rekreationella värdet för cyklister. I samband med planerade nya busshållplatser vid Lassagårdsvägen identifierades dessutom möjlighet till samordning med trafiksäkerhetshöjande åtgärder, eftersom en ny gångpassage föreslås för att tillgängliggöra hållplatsläget på östra sidan.

Utredningen visar samtidigt att den västra sidan rymmer fler fysiska hinder i form av stenmurar och berg, vilket skulle medföra fler avsteg från standard för utformning av gång- och cykelvägen.

En västlig sträckning hade medfört en passage vid Västergård i anslutning till de nya busshållplatserna samt en vägbreddning om cirka 5 meter. Den samlade påverkan på befintlig körbana bedöms större vid en lokalisering av gång- och cykelbanan på västra sidan än på den östra. Vid Västergård finns tre infarter som skulle beröras vid en västlig dragnings och som därför måste beaktas i utformning och framkomlighet. Den västra dragnings skulle även påverka befintliga stenmurar.

Naturvärdesinventeringen redovisar dessutom förekomst av invasiva arter och alléer längs väg 610:s västra sida, vilket medför ökade hänsyns- och hanteringskrav.

Därutöver kan en västlig lokalisering föranleda mindre arkeologiska förundersökningar samt flytt av en milsten placerad strax före Ugglarps

tätort. Sammantaget innebär detta att den västra sidan medför större intrång, fler tekniska anpassningar och högre påverkan på befintliga miljö- och kulturvärden. Mot denna bakgrund bedöms en östlig lokalisering, med planerad passage för sidbyte och samordning vid hållplatserna, vara mer genomförbar med avseende på trafiksäkerhet, standard och samlad påverkan.

3.3 Vald utformning med motiv

Generell utformning

Vägutformning

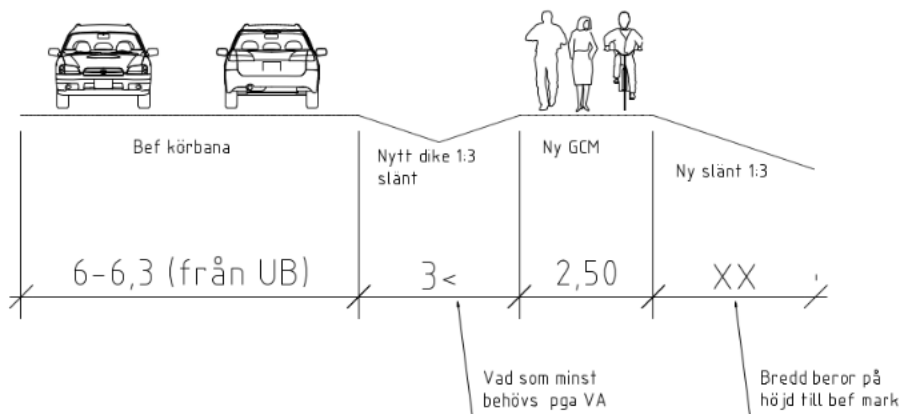
Den planerade gång- och cykelvägen får en bredd på 2,5 meter. På större delen av sträckan avskiljs den från väg 610 med en cirka 5 meter bred skiljeremsa bestående av ett dike. Dikets lutning och djup behöver fastställas i det fortsatta projekteringsarbetet. Utgångsvärdet är ett djup om cirka 0,3 meter under terrass.

För huvuddelen av sträckan bedöms det totala markanspråket uppgå till cirka 12 meter räknat från befintlig väggkant. Markanspråket omfattar yta för gång- och cykelväg, dike, slänt samt nödvändiga terrasseringsar med hänsyn till höjdskillnader mellan befintlig väg och omgivande mark.

Vägbansans tvär- och längsfall ska utformas så att avvattning säkerställs i enlighet med gällande krav i VGU – Vägars och gators utformning.

En utgångspunkt är att gång- och cykelvägen läggs i nivå med befintlig körbana. Där höjdskillnaderna är som störst kan detta medföra en släntlutning om 1:3 och ett maximalt markanspråk om cirka 20 meter. Längs sträckan förekommer åkeröverfarter vars befintliga höjder gång- och cykelvägen behöver anpassas till.

Avvikelser från den generella utformningsprincipen som beskrivs ovan kan bli aktuella där utrymmet är begränsat eller där intrånget från principsektion bedöms ge otillbörlig påverkan på miljö- och/eller naturvärden.



Figur 18. Principsektion landsbygd

Vid infarter ansluter gång och cykelväg sex meter bakom väjningsplikt. Denna princip tillämpas dock inte vid åkerinfarter.

Vid såväl infarter som åkerinfarter anpassas gång- och cykelvägens höjdsättning till befintliga mark- och väganslutningar för att säkerställa god framkomlighet och dränering samt minimera ombyggnadsbehov.

Landskap

Tillkommande slänter utmed gång- och cykelbanan förslås utformas likt befintliga vägs slänter, genom att förberedas och besås med en gräsfröblandning anpassad till befintlig jord och omgivande mark. Föreslagna åtgärder möjliggör för omgivande miljöer att bibehålla befintligt växt- och djurliv. Trädklädd slänt som till följd av planerad åtgärd behöver tas ned intill Lassagård förslås förberedas och sås med gräsfröblandning anpassad till befintlig jord.

Avvattning

Dagvatten från den nya anläggningen kommer i huvudsak att avledas på samma sätt som idag, via gräsbevuxna diken och där det behövs genom trummor under väg 610. Mellan gång- och cykelvägen och körbanan anläggs dessutom infiltrerande diken för att fördröja och rena avrinningen. Dessa kompletteras med utlopp mot åkermark för att kunna avleda vatten vid större flöden och därmed minska risken för översvämning i anslutning till vägen. De befintliga vägtrumorna bedöms vara i så pass dåligt skick att de sannolikt inte kan återanvändas då filmningsresultat indikerar omfattande skador. Nya trummor föreslås därför, i första hand i samma lägen som de befintliga, för att bibehålla den etablerade hydrauliken och minimera ytterligare markintrång.

För att säkerställa att dimensioneringen blir tillräcklig och att vatten avleds på ett robust sätt kommer enklare dagvattenberäkningar att genomföras. Beräkningarna omfattar bland annat kapacitet i diken och trummor samt kontroll av nödvändiga säkerhetsmarginaler vid intensiva regn.

Övrig utformning

Naturreseptatet Näktergalslunden

För att undvika intrång i naturreseptatet förläggs gång- och cykelvägen längs befintlig körbana utan separerande dike. Gång- och cykelvägen anläggs i samma nivå som körbanan. Trafikseparering mellan gång- och cykeltrafik och motortrafik säkerställs med GCM-räcke längs sträckan fram till Kvarnabäcken och den planerade gång- och cykelbron. Övergången mellan GCM-räcke och broräcke utreds vidare för att säkerställa en trafiksäker och estetiskt sammanhållen lösning.

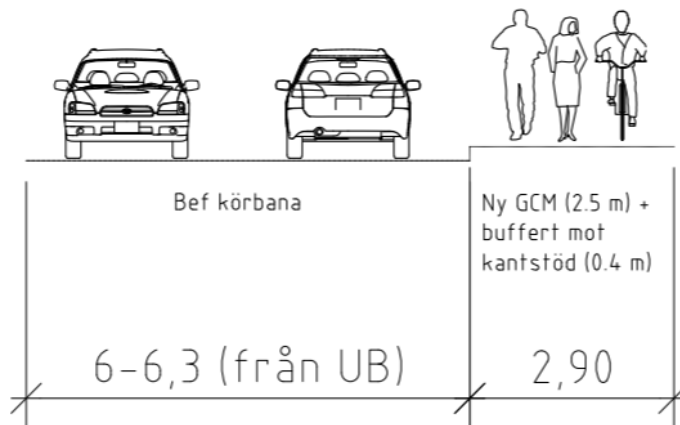
Avvattningen löses genom ytavrinning och infiltration mot slänten i öster samt mot Kvarnabäcken i väster. Lösningen följer befintliga avrinningsvägar och kräver inte något dike mot naturreseptatet. Ett alternativ med upphöjd gång- och cykelbana och kantsten har översiktligt studerats men valts bort eftersom det skulle kräva brunnar och ledningssystem för avvattning med större tekniska ingrepp, ökade drift- och underhållsbehov samt potentiellt högre påverkan på naturmiljön. Genom att undvika uppsamlade brunnar och rör sker avvattningen ytligt och utbrett, med bibehållen infiltration i befintliga markytor. Med föreslagna lösning bedöms den totala tillförseln av vatten till naturreseptatet inte öka, och påverkan begränsas till marginella förändringar i flödesfördelning och ytavrinning. Utformningen möjliggör en trafiksäker passage med liten fysisk påverkan, i enlighet med försiktighetsprincipen och med hänsyn till gällande skyddsföreskrifter.

Lassagård

Vid Lassagård är vägrummet begränsat av en skyddad mur, slänter och berg i väster samt gårdsbebyggelse och en mur i öster. På en cirka 270 meter lång sträcka behöver därför utformningen göras kompaktare för att rymma en säker gång- och cykellösning utan onödigt intrång.

Den föreslagna lösningen innebär en upphöjd gång- och cykelbana med kantsten med 10 centimeters visning i stället för en skiljeremsa. Lösningen ger en tydlig nivåseparering inom begränsat utrymme. På den östra sidan kompletteras lösningen med ett kombinerat sidoräcke för väg-, gång och

cykeltrafik som sträcker sig cirka 110 meter förbi Lassagård. Räcket fungerar som påkörningsskydd.



Figur 19. Principsektion för trång sektion

I väster omfattas slänten av detaljplan Å79 (allmän plats, natur), där marklov krävs för trädfällning. En breddning kan påverka träd i slänten samt en biotopskyddad stenmur. Den beräknade intrångsytan uppgår till cirka 1 370 m².

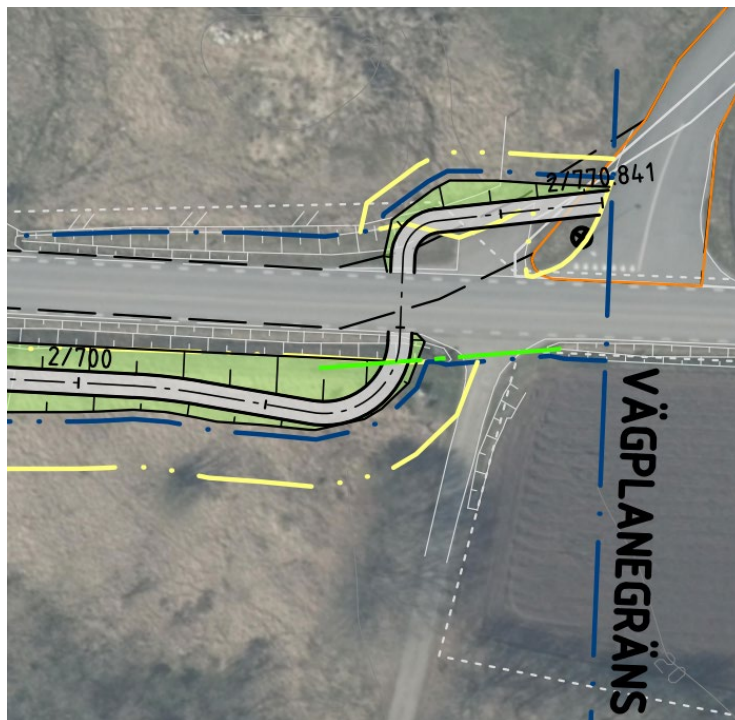
Avvattning från vägen sker mot diken på västra sidan. För att säkerställa att inga ökade flöden sker till Lassagård kommer gång- och cykelvägen att anläggas med veck vid dess huvudinfart.

Med utformningen kan gång- och cykelvägen behålla full bredd om 2,5 meter, vilket ger bättre standard utan att öka intrånget mer än nödvändigt. Sammantaget styrs den föreslagna lösningen av ambitionen att minimera intrång i natur- och kulturvärden, uppfylla VGU och samtidigt skapa en trafiksäker och funktionell sektion genom den trånga passagen förbi Lassagård.

Anslutning till Byvägen

Vid Ugglarp ansluter gång- och cykelvägen till Byvägen på den västra sidan av väg 610. Anslutningen sker via en passage som möjliggör en smidig och trafiksäker övergång för cyklister och kopplar gång- och cykelvägen till det befintliga vägnätet. Anslutningspunkten till Byvägen är belägen cirka 6 meter från väjningsplikt.

Vid passagen från östra till västra sidan gäller väjningsplikt för cyklister. Detta föreslås regleras och tydliggöras genom markering i marken på gång- och cykelvägen.



Figur 20. Utklipp från illustrationskarta som beskriver anslutning till Byvägen.

Utformning av ny gång-och cykelbro

Ny gång- och cykelbro kommer anläggas öster om den befintliga vägbron över Kvarnabäcken. Gång- och cykelbron föreslås utföras som en tvärspänd träplattbro med i ändarna motfyllda frontmurar och brovingar. Bron anläggs i närhet till befintlig betongplattbro vilket gör att en lösning med träplattbro skapar ett enhetligt intryck. Bron grundläggs på en stödkonstruktion av betong som med hjälp av stålpålar för ner last till berg.

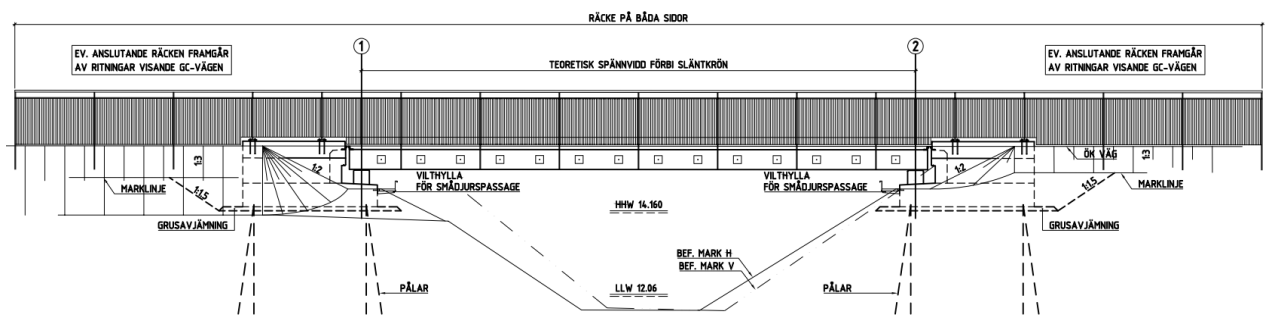
Bron får en spännvidd på ca 14 meter varför brostöden inklusive pålarna placeras utanför bäckfåran och dessutom utan att påverka grundläggning eller funktionen på den befintliga bron vare sig i bygg- eller driftskedet. Vald brotyp gör att det går att bygga bron utan att sponta eller schakta i bäckfåran och risken minskas därmed för påverkan av vattendraget samt arbete i vattenområde (vilket skulle innebära vattenverksamhet). Till exempel introduceras inga erosionsskapande hinder.

Brons totala längd kommer inklusive bakomliggande vingar och ändskärm vara ca 20 meter med en fri bredd mellan kantbalkarna på 3,5 meter. Längs med brons båda långsidor placeras räcken med höjd 1.4m över

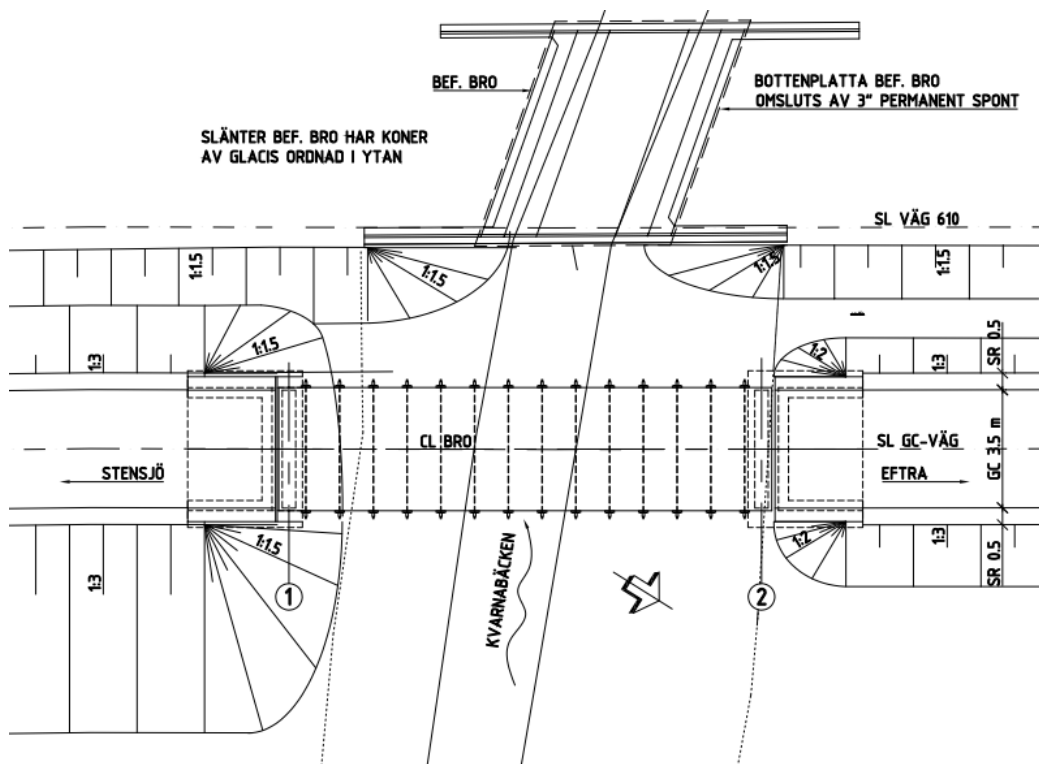
gångbanan. Räckena utgörs huvudsakligen av trä. Räckerna har spjälor med en täthet som uppfyller funktionskrav samtidigt som de ska göras så pass glesa att man kan se bäcken.

Avståndet mellan nya och befintliga broarnas kantbalkar är i plan 4 meter med hänsyn till gångbanans sidoplacering i förhållande till vägen. Beaktat avståndet 4 meter och de låga brokonerna på ca 1,5 meter finns ingen risk för planinteraktion mellan ny och befintlig bro för till exempel slänter, pålar, befintlig spont och glacis.

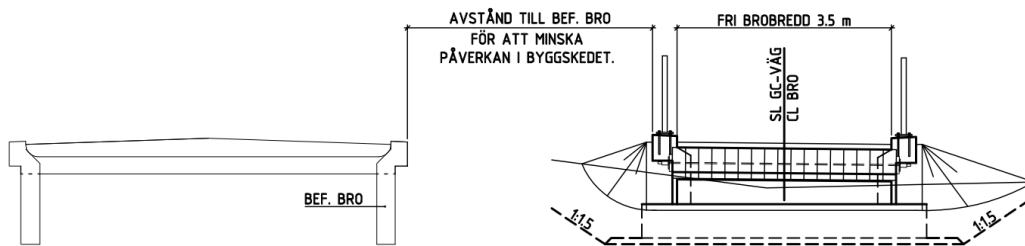
Gång- och cykelbrons höjd över vattendraget blir ungefär likvärdig mot befintlig vägbro samt att ny bro, till skillnad från befintlig bro, inte påverkar bäckfåran vilket gör att tvärsnittsarean för bäckfåran blir så pass stor att det inte medför någon risk att vattendraget däms upp mer än i nuläget. Under bron kompletteras på var sida om bäcken med en hylla för passage av småvilt.



Figur 21. Förslag på ny bro (elevation)



Figur 22. Förslag på ny bro (plan)



Figur 23. Höjdläget för befintlig vägbro (vänster) visad bredvid ny GC-bro (höger) samt sidavståndet c:a 4 meter.

Figur 20 , 21 och 22 ovan visar förslag på utformning av gång-och cykelbro.

Utformning av busshållplatser

Ny vändhållplats vid Stensjögård

En ny vändhållplats kommer att anläggas i höjd med Stensjögård. Syftet är att bussarna ska kunna ges möjlighet att vända och reglera tid.

Vändhållplatsen föreslås anläggas på östra sidan om väg 610 i höjd med Stensjögård. Hållplatsläget tillgänglighetsanpassas med väderskydd och befintlig gång- och cykelväg ansluter bakom vändhållplatsen för att skapa en koppling för fotgängare och cyklister.

Vid hållplatsen finns i dag en lågpunkt som orsakar vattenansamling. Den föreslagna utformningen förskjuter lågpunkten österut och medför behov av brunnsflytt. Inför förflyttningen ska det säkerställas att dagvattnet kan avledas vidare till befintligt dike.



Figur 24. Utklipp från illustrationskarta.

Ny hållplats vid Lassagårdsvägen

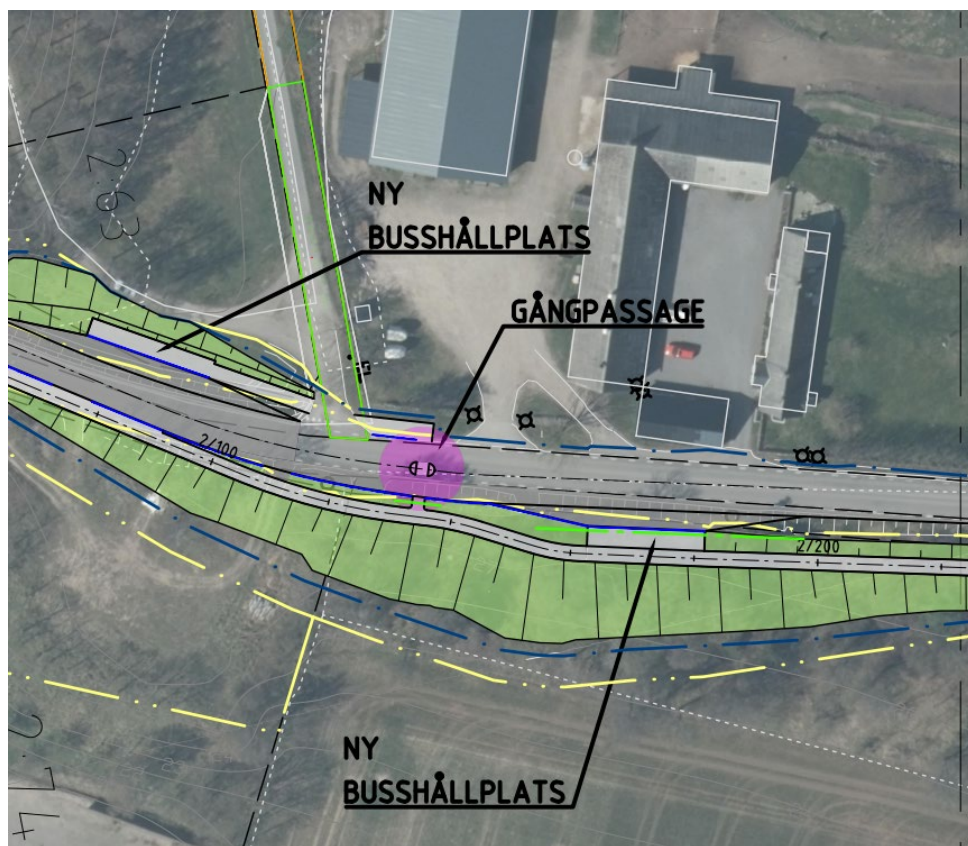
En ny tillgänglighetsanpassad busshållplats med två nya lägen och väderskydd upprättas vid Lassagårdsvägen som ersättning för hållplatserna vid Vassviksvägen och Lassagårdsberg. Ett väderskydd placeras vid hållplatsläget på västra sidan av väg 610, söder om korsningen

med Lassagårdsvägen. Det andra väderskyddet placeras vid hållplatsläget norr om Lassagårdsvägen, mitt emot Västergård.

För att öka trafiksäkerheten och tillgängliggöra hållplatsen för fotgängare anläggs en gångpassage med refug. Genomförandet medför en viss breddning av vägen. Utformningen prövas med avseende på sikt, upphöjning och anslutning till gång- och cykelvägnätet, samt tillgänglighetskrav.

De nya busshållplatserna förses med en bussficka och kantsten med 10 cm visning.

Vid gångpassage med refug breddas vägen för att rymma en 2,0 meter bred refug enligt VGU. Den maximala totala breddningen uppgår till cirka 2,9 meter och görs mot den östra sidan. Breddningen genomförs genom utnyttjande av befintlig vägbana samt justering av dike och slänt. Det totala markanspråket från ny vägkant till släntfot uppgår till cirka 23 meter.



Figur 25. Utklipp från illustrationskarta.

Diken och dikningsföretag

Avvattning vid öppet dike

Söder om Näktergallundens naturreservat, i det öppna jordbrukslandskapet finns ett öppet dike. Vid det öppna diket löper en befintlig trumma från väster mot öster som efter inspektion bedöms vara i dåligt skick och därför bör ersättas. I samband med utbyggnaden av gång- och cykelvägen rekommenderas att en ny trumma även läggs under den nya sträckningen för gång- och cykelvägen för att säkerställa kontinuitet i avvattningen och undvika uppdämning vid högre flöden. Alternativt kan en liten bro över diket prövas om det bedöms gynnsamt för hydraulik, underhåll och miljöhänsyn. En bro kan minska risken för igensättning, förbättra passagen för vattenlevande organismer och underlätta inspektion, men kräver något större initialt ingrepp och högre anläggningskostnad. Valet mellan ny trumma och mindre bro avgörs i fortsatt projektering utifrån hydrauliska beräkningar, tillgängligt utrymme, drift- och underhållsaspekter samt eventuella krav kopplade till dikningsföretag och miljötillstånd. Föreslagna åtgärder bedöms ej innebära markintrång.



Figur 26. Lokalisering av befintligt öppet dike.

Avvattning vid dikningsföretaget Stensjö

Dikningsföretaget Stensjö berörs av åtgärderna marginellt men ska beaktas i den fortsatta projekteringen, inklusive samråd och eventuella

tillstånd. Den preliminära bedömningen är att den tillkommande gång- och cykelvägen ger ett tillskott på cirka 39 l/s vid dimensionerande regn, vilket kommer att verifieras och uppdateras i samband med de kommande beräkningarna.

Avvattning vid dikningsföretaget Undars Mosse

Dikningsföretaget Undars mosse (Kvarnabäcken) vid naturreservatet Näktergalslunden berörs av åtgärderna. Påverkan bedöms som marginell men hanteras i den fortsatta projekteringen, inklusive samråd med berörda och, vid behov, ansökan om tillstånd. En preliminär beräkning indikerar att den tillkommande gång- och cykelvägen kan medföra ett tillskott om cirka 298 l/s vid dimensionerande regn, värdet verifieras och uppdateras i kommande hydrauliska beräkningar.

3.4 Bortvalda utformningsalternativ med motiv

Bortvalda utformningsalternativ vid Lassagård

Vid Lassagård har tre alternativa lösningar för gång- och cykelväg studerats. Två alternativ har valts bort på grund av betydande markintrång respektive bristande standard och trafiksäkerhet. Ett alternativ har valts för vidare arbete.

Gång- och cykelväg på befintlig körbana med breddning västerut

Detta alternativ utgår från att gång- och cykelvägen anläggs på befintlig körbana utan att ta mark i anspråk öster om vägen. För att rymma en 2,5 meter bred gång- och cykelväg, i enlighet med VGU:s krav, krävs att körbanan breddas 3,5 meter västerut. Konsekvenserna på västra sidan blir omfattande med intrång i naturmark om cirka 3 200 m², påverkan på naturvärden inklusive träd i slänten samt beröring av en stenmur med biotopskydd. Sammantaget bedöms alternativet som olämpligt ur miljö- och genomförbarhetssynpunkt, trots att standardkraven formellt kan uppfyllas.

Smalare gång- och cykelväg utan breddning av körbana

I detta alternativ behålls väg 610 med befintlig bredd om cirka 6–6,5 meter medan gång- och cykelvägen anläggs öster om vägen med reducerad bredd om 1,8 meter förbi huslängan. Syftet är att minimera intrång på

angränsande fastigheter och begränsa påverkan på slänt och befintlig miljö. Genom att undvika breddning av körbanan minskar markanspråk, vegetationsingrepp och behov av terrassering. Utformningen uppfyller dock inte VGU:s krav om 2,5 meters bredd och bedöms dessutom försämra trafiksäkerheten med begränsad mötesyta, svårare omkörningar och ökad konfliktrisk i trång kurvpassage. Alternativet anses därför inte lämpligt som huvudlösning genom den aktuella sträckan.

Busshållplatser som avvecklas

Inom utredningsområdet förekommer flertalet busshållplatser, dessa har i samband med projektet för nya gång- och cykelväg längs väg 610 setts över utifrån placering, utformning, trafiksäkerhet, tillgänglighet och siktförhållanden.

I dialog med Hallandstrafiken kommer hållplatserna Stensjögård, Vassviksvägen och Lassagårdsberg att avvecklas på grund av lågt reseunderlag.

Istället tillkommer två nya busshållplatser varav en ny vändhållplats vid Stensjögård och en ny busshållplats vid Lassagårdsvägen. Syftet är att samla resandet och förbättra tillgängligheten för att uppnå en mer ändamålsenlig lokalisering.

3.5 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta

Inga skyddsåtgärder eller försiktighetsmått redovisas på plankartan.

Planerade skyddsåtgärder på illustrationskarta

Inga skyddsåtgärder eller försiktighetsmått redovisas på illustrationskartan.

Planerade kompensationsåtgärder

Stenmurar

Som kompensation för förlust av biotopskyddad stenmur i slänt intill Lassagård föreslås att den del av muren som permanent tas bort i samband med ny släntutbredning, återuppbyggs i miljö likt befintlig.

Möjligheten att utföra kompensationsåtgärden behöver utredas vidare i senare skede, samt samrådats med berörd markägare.

Bortvalda skyddsåtgärder, försiktighetsmått och kompensationsåtgärder

Skyddsvärda träd enligt NVI

Inventerade skyddsvärda träd utpekats strax norr om Lassagård. Det rör sig om ett mycket gammalt hålträd samt ett antal askar, en alm och tre björkar. Vid platsbesök har det mycket gamla hålträdet inte kunnat identifieras vid den plats som inventeringen pekats ut. Detta hålträd antas därför vara borttaget efter inventeringens utförande eller felaktigt bedömt som mycket gammalt träd.

Invasiva arter

De invasiva arter som påträffats längs sträckan återfinns uteslutande på västra sidan av vägen. Med vald placering längs östra sidan så finns inga invasiva arter att hantera längs sträckan.

4 Miljöbeskrivning

4.1 Avgränsning av miljöaspekter

Nollalternativet

Nollalternativet i jämförelse med föreslagen åtgärd innebär att det längs den aktuella sträckan saknas separerad gång- och cykelbana från väg 610 vilket medför att cykeltrafikanter fortsatt behöver cykla i blandtrafik och inte är skyddade från biltrafiken.

4.2 Miljöförhållanden, miljöeffekter och miljökonsekvenser

Riksintresse för Kulturmiljövård

Väg 610 ligger inom riksintresset Vastaddalen och sträckningen sammanfaller med Häradskartan från tidigt 1900-tal. Den planerade gång- och cykelvägen kommer inte påverka riksintresset för kulturmiljövård negativt. Den valda sträckningen längs väg 610 östra sida bedöms inte heller påverka någon fornlämning som är kopplat till riksintresset längs sträckan.

Riksintresse för friluftsliv

Väg 610 ligger i området ”Skrea – Tylösand” som är riksintresse för friluftslivet. Den planerade åtgärden av gång- och cykelväg tillgängliggör rekreationella värden såsom bad, vandring och fågelskådning. Sträckan kommer därför att ha positiv inverkan för riksintresse för friluftsliv.

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer regleras i 5 kap 2 § miljöbalken. Intill Naturreseptatet rinner Kvarnabäcken som omfattas av miljö kvalitetsnormer för vatten. Statusen på Kvarnabäcken är idag måttlig ekologisk status och ej god kemisk status. De kvalitetskrav som är kopplade till ekologisk status för bäcken berör främst konnektivitet i vattendrag, som fragmenterar vattendraget och hindrar fiskar och andra bottenlevande organismer att röra sig i vattensystemet. Kvalitetskrav som är kopplade till kemisk status ges undantag då de till stor grad är kopplade till påverkan från omgivande jordbruk.

Då kvalitetskraven för kemisk status till liten del är kopplade till påverkan från vägen så bedöms de planerade åtgärderna inte ha en negativ påverkan avseende kemiskstatus. För ekologisk status utformas bron på ett sådant sätt att konnektiviteten inte påverkas negativt på Kvarnabäcken.

Generella biotopskydd

Längs sträckan återfinns flera generella biotopskydd, främst stenmurar. Längs östra sidan bedöms fem stenmurar påverkas. Utöver stenmurar går den planerade Gång- och cykelvägen förbi två åkerholmar och ett öppet dike. Det öppna diket bedöms påverkas genom avvattning samt att delar som idag är öppna kommer att behöva kulverteras. De två åkerholmarna bedöms tas bort. De generella biotopskyddade objekten sammanfaller med naturvärdesobjekten som identifierades i naturvärdesinventeringen och därför beskrivs i huvudsak de generella biotopskydd som påträffats längs sträckan. Ingrepp kommer att göras i ett flertal biotopskyddade objekt varav påverkan på åkerholmarna blir störst då dessa tas bort.

Skyddade arter

Huggorm som påträffades intill Näktergalslunden har sin livsmiljö vid Näktergalslunden och den överbevuxna stenmuren på västra sidan av vägen. De planerade åtgärderna längs Näktergalslunden bedöms inte medföra en försämrad livsmiljö för huggormen.

Längs den berörda vägsträckan finns flera fynd av röd glada. Den observation som gjordes vid naturvärdesinventeringen antas inte ha en boplats längs sträckan utan observationen utgörs av en förbiflygande fågel.

Skyddsvärda träd

Två rödlistade arter noterades, dessa avser flera fynd av alm och ask, främst i anslutning till Lassagård. Dessa fynd kommer delvis påverkas negativt och träd kommer att behöva tas ner vid Lassagård.

Naturreservat

Utformningen förbi näktergalslunden är anpassad för att undvika intrång i naturreservatet. Vid passage förbi reservatet förläggs gång- och cykelvägen längs befintlig körbana i samma nivå som körbanan. Avvattning längs sträckan bygger på en lösning med slänt åt öster. Med föreslagen lösning bedöms den totala tillförseln av vatten till naturreservatet inte öka, och påverkan begränsas till marginella förändringar i flödesfördelning och ytavrinning. Utformningen undviker intrång i naturreservatet i enlighet

med försiktighetsprincipen och med hänsyn till gällande skyddsföreskrifter.

Strandskydd

Kvarnabäcken som passerar under väg 610 vid Naturreservatet Näktergalslunden omfattas av strandskydd enligt 7 kap 13–17 §§ miljöbalken. Vägplanen medför intrång i strandskyddat område då ny gång- och cykelbro planeras över Kvarnabäcken. Med stöd av 7 kap 16 § p.3 miljöbalken avses vägplanen tillåta intrång i strandskyddat område.

Befolkning och människors hälsa

Ökade möjligheter till cykling kan ge goda effekter på människors hälsa och miljön. Möjligheten att ta cykeln på ett bekvämt och trafiksäkert sätt kan minska bilberoende på de korta sträckorna, och därmed reducera utsläppen. Ett ökat cyklande kan även få goda effekter på människans fysiska hälsa, genom motion och frisk luft. Turistnäringen kan gynnas genom att cyklingen blir en turistattraktion eller att tillgängligheten till turistattraktioner och rekreationsområden ökar.

5 Övriga effekter och konsekvenser

I detta kapitel redovisas övriga effekter och konsekvenser, utöver miljöeffekter och miljökonsekvenser som har redovisats i kapitel 4.

Trafik och användargrupper

En sammanhållen gång- och cykelväg längs väg 610 bidrar till en mer trafiksäker och trygg miljö för oskyddade trafikanter. Barn och ungdomar som i högre grad är beroende av säkra gång- och cykelvägar för sina självständiga vardagsresor gynnas därför särskilt av den nya gång- och cykelvägen och utformningen av den.

Utvecklingen av den nya busshållplatsen vid Lassagårdsvägen och dess strategiska läge tillgängliggör kollektivtrafik för de boende i området.

Lokalsamhälle och regional utveckling

Utveckling av gång- och cykelväg längs väg 610 kommer bidra till att Kattegattsleden blir en mer attraktiv cykelled än vad den redan är, vilket kan bidra till en ökad turism i området.

Den kompletterande länken i områdets cykelstruktur bidrar till att främja den vardagliga lokala cykeltrafiken för boende att ta sig till arbetet, fritidsaktiviteter eller kollektivtrafik.

En utbyggnad av en gång- och cykelväg mellan Steninge och Ugglarp kompletterar och knyter samman tätorterna.

Kommunal och regional fysisk planering

I "FÖP norra och södra kusten" beskrivs behovet av att utveckla och förbättra Kattegattsleden ytterligare. Åtgärden i vägplan bidrar till att uppfylla behovet då den skapar en mer trafiksäker och trygg cykelled.

I PM berörda detaljplaner redovisas detaljplaner inom utredningsområdet som bedöms påverkas av vägplanens genomförande, se *PM berörda detaljplaner*.

Fastigheter

Planerad gång- och cykelväg innebär visst intrång på närliggande fastigheter. Framför allt påverkas jordbruks- och betesmark. Intill

Lassagård och norrut efter Lassagård behöver tillkommande markinträång fortsatt beaktas.

Samhällsekonomisk effektivitet

Projektet som helhet bedöms bidra till en god samhällsekonomisk effektivitet.

Genom att fler ges möjlighet att cykla främjas folkhälsan och bidrar till att risken för att tidigt drabbas av hjärt och kärlsjukdommar kan minska. Genom den föreslagna gång-och cykelvägen och nya utformningen av busshållplatser stärks tillgängligheten i området. Fler målgrupper såsom tex barn och personer med funktionsnedsättning kan på ett tryggt och säkert sätt ta sig till och från kollektivtrafiken i sin väg till skola eller arbete. Genom att fler cyklar och reser kollektivt bidrar till en god miljö för samhället i stort.

Byggskedet

Byggstart planeras i nuläget till år 2028, och projektet planeras vara färdigställt våren 2029.

Under byggtiden kan mark utöver vägområdet behöva nyttjas tillfälligt. Framkomligheten för transportfordon, persontrafik och lantbrukare utgör en viktig förutsättning för projektet men framkomligheten längs vägen kommer att påverkas negativt.

Under byggnation kan vissa sträckor av väg 610 endast ha ett körfält öppet etappvis. Dialog om anslutningar under byggtid kommer föras med mark- och fastighetsägare.

Störningar som buller, intrång, luftföroreningar, vibrationer och damm kan uppstå under anläggningstiden. Detta kan drabba de boende i området, trafikanter och friluftslivet. Det är dock under en begränsad tidsperiod och det bedöms inte medföra bestående konsekvenser för miljön.

Åtgärder ska vidtas för att minimera störningar under byggtiden. Att området har en ökad befolkning och trafikmängd sommartid bör även beaktas i byggskedet.

Mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt redovisas på plankarta och illustrationskarta.

6 Samlad bedömning

6.1 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser

I tabell 2 sammanfattas en bedömning av projektets konsekvenser för de miljöaspekter som avgränsats.

Bedömningen är utöver text bedömd med en färgskala där grön innebär positiv effekt, grå innebär neutral, dvs varken positiva eller negativa effekter, och röd innebär negativa effekter.

Tabell 2. Sammanfattad bedömning av projektets konsekvenser för miljöaspekter.

Miljöaspekt	Sammanfattning av bedömning
Landskapet	Cykelvägen tillgängliggör landskapet för oskyddade trafikanter såväl fysiskt som visuellt. Landskapet bedöms att till viss del påverkas av planerad ny gång- och cykelväg genom mer mark tas i anspråk. Den sammanvägda bedömningen är att de positiva aspekterna överstiger de negativa.
Riksintresse för kulturmiljövård	Den planerade sträckningen berör riksintresset för kulturmiljövård men bedöms inte medföra någon negativ påverkan varken på helhetsbilden av riksintresset eller för enskilda fornlämning längs sträckan som är kopplade till riksintresset.
Riksintresse för friluftsliv	Den planerade gång- och cykelvärderna medför ett tillgängliggörande av ett större område längs kusten för rekreationella värden som bad, vandring och fågelskådning. Den planerade gång och cykelvägen bedöms medföra en positiv inverkan på riksintresset för friluftsliv.
Miljökvalitetsnormer	Den planerade sträckningen korsar Kvarnabäcken som omfattas av miljökvalitetsnormer för ytvatten. Kvalitetskraven både gällande kemisk status och ekologisk status berör faktorer som ligger utanför gång- och cykelvägens utförande. Därför bedöms åtgärderna inte påverka miljökvalitetsnormer på ett negativt sätt.
Generella biotopskydd	Delar av generella biotopskydd kommer att tas i anspråk på ett sätt som gör att biotopskydden förändras.

	Kompensationsåtgärder är föreslagna för varje påverkat objekt.
Strandskydd	Längs sträckan görs intrång i strandskyddet vid Kvarnabäcken. Intrånget består av anläggande av gång- och cykelvägen längs befintlig väg över bron. Den nya gång och cykelvägen bedöms inte ge några negativa effekter som kopplas till strandskyddet.
Skyddade arter	De skyddade arter som påträffats längs sträckan bedöms antingen huvudsakligen bebo ett större område eller ha en begränsad utbredning längs sträckan. Huggorm är den art som direkt berörs men bedöms inte påverkas negativt.
Befolkning och människors hälsa	Ökade möjligheter till att röra sig både regionalt och lokalt bedöms ge goda effekter på människors hälsa, både ur ett lokalt perspektiv för lokalboende, men också genom ökad cykelturism som en sammanlänkad Kattegattled medför.
Jordbruksmark	Planerad åtgärd kommer medföra att en mindre del jordbruksmark tas i anspråk. Den mark som planeras att tas i anspråk ligger i direkt anslutning till befintlig väg vilket minimerar fragmentering av jordbruksmarken.

6.2 Måluppfyllelse

Ändamål och mål för åtgärden

Den föreslagna gång- och cykelvägen Stensjö–Ugglarp kompletterar Kattegattledens befintliga stråk och uppfyller projektets mål om ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter samt förbättrad tillgänglighet mellan Stensjö och Ugglarp. Åtgärden bidrar även till projektets mål genom att skapa en bättre trafiksäkerhet vilket kan öka cykelturismen, locka boende i området till promenader och cykelturer i naturnära miljö samt förbättra möjligheten till arbetspendling med cykel.

Nationella miljö kvalitetsmål

Riksdagen har antagit 16 miljömål som beskriver det tillstånd för Sveriges miljö, natur- och kulturreсурser som är ekologiskt hållbart på lång sikt. Av

de 16 miljömålen har nedanstående mål bedömts vara särskilt relevanta att beakta.

Tabell 3. Nationella miljö kvalitetsmål kopplade till projektets måluppfyllelse.

Miljömål	Projektets måluppfyllande
<ul style="list-style-type: none"> Begränsad klimatpåverkan Frisk luft Giftfri miljö God bebyggd miljö <p>Ovanstående mål syftar till att begränsa klimatpåverkan är starkt knutet till att minska utsläppen av föroreningar till luft som i sin tur påverkar klimatet negativt.</p>	<p>Anläggande av gång och cykelväg främjar människors möjligheter till att öka användandet av cykel, både lokalt för boende, men också för turismen som är stark regionalt och knuten till Kattegattsleden.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Levande sjöar och vattendrag 	<p>Projektets föreslagna lösningar för dagvattenhantering bedöms vara tillräckligt för att inte påverka vattenmiljön vid Kvarnabäcken negativt. Projektet bedöms därmed varken förbättra eller försämra uppfyllelsen av målet.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Ett rikt växt- och djurliv Ett rikti odlingslandskap 	<p>Målen syftar till att bevara land- och vattenmiljöers värde för biologisk mångfald samt att kulturmiljövärden och sociala värden bevaras</p> <p>Längs sträckan kommer de naturvärden som påträffats bevaras eller med skyddsåtgärder kunna bibehålla sin ursprungliga funktion för biologisk mångfald.</p>

Miljöbalkens hänsynsregler

I kap 2 miljöbalken finns de allmänna hänsynsreglerna som ska följas när åtgärder ska utföras eller verksamhet bedrivs som kan ha inverkan på miljön eller på människors hälsa. Syftet med hänsynsreglerna är att förebygga negativa effekter och att miljöhänsyn ska öka. Alla miljökrav som ställs enligt miljöbalken bottnar i de allmänna hänsynsreglerna. Åtgärden tillämpar hänsynsreglerna genom att beakta bästa lösning gällande val av sida av vägen, minimerat intrång i skyddade objekt längs sträckan.

6.3 Riksintressen, miljö kvalitetsnormer samt skyddade områden och arter

Riksintressen

Riksintresse för friluftsliv

Riksintresset för friluftslivet kustområdet ”Skrea strand – Tylösand” där väg 610 är en del av kustvägen, bedöms påverkas i positiv utsträckning av projektet som helhet. Området anses bli mer tillgängligt för fler genom att säker cykling kan ske separerat från väg 610. Genom att nivån på cykelvägen delvis anpassas till samma höjdnivå som väg 610 i utredningsområdets norra delar ges möjlighet att cykla i ett attraktivt landskap med utsikt över havet, vilket förstärker upplevelsevärden.

Riksintresse för kulturmiljövård

Riksintresse för kulturmiljövården inom Vastadalen bedöms påverkas i liten utsträckning av föreslagen åtgärd ny gång- och cykelväg mellan Stensjö – Ugglarp eftersom planerad gång- och cykelväg är förlagd så nära befintlig väg som möjligt för att följa befintlig sträckning. Projektet medför dock en potentiell negativ påverkan på riksintresset då mark tas i anspråk. Siktlinjer över området kommer dock inte att påverkas negativt. Gradvis minskning av odlingsmark kan dock påverka riksintresset genom att landskapets läsbarhet kan påverkas av infrastruktur som successivt breder ut sig. Då cykelvägen genomgående förläggs på östra sidan om väg 610 påverkas inte registrerade lämningar i form av före detta tegelbruk samt väghållningssten. Genom tekniska lösningar har det även varit möjligt att undvika intrång och påverkan på av länsstyrelsen Halland och de Halländska kommunerna utpekade fastigheterna i området som bedöms ha särskilda kulturmiljövården.

Miljö kvalitetsnormer

Kvarnabäcken visar måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Bäckens ekologiska status är väsentligt påverkad av kvalitetsfaktorn konnektivitet. Barriärer fragmenterar vattendraget och hindrar fiskar- och bottenlevande organismers förflyttningar i vattensystemet samt hämmar flödet av organiskt material.

Bäcken är påverkad av förhöjda halter av näringsämnen från omgivande jordbruksmark. Kvalitetskravet innebär ett undantag från att nå god ekologisk status och det mindre stränga kravet är kopplat till övergödning

orsakat av jordbruk. Påverkan ska dock åtgärdas så långt det är möjligt och rimligt.

Projektet bedöms inte påverka Kvarnabäckens ekologiska status då den ekologiska statusen främst är kopplad till konnektivitet längre upp i vattensystemet. Den kemiska statusen bedöms inte hellre påverkas då bäckens kemiska status är starkt kopplad till det omgivande jordbruket och dess näringstillförsel.

I tabell 4 redovisas och sammanfattas en bedömning av Kvarnabäckens ekologiska och kemiska status. Bedömningen är utöver text bedömd med en färgskala där grön innebär god status, gul innebär måttlig status och röd innebär att ej uppnådd god status.

Tabell 4. Sammanfattning och bedömning av Kvarnabäckens ekologiska och kemiska status.

Kvarnabäcken	Aktuell status	Miljökvantetsnorm	
Ekologisk status	Måttlig ekologisk status	Måttlig ekologisk status 2033	
Kemisk status	Uppnår ej god status	God kemisk ytvattenstatus	

Generella biotopskydd

Projektet får effekter för generella biotopskydd längs sträckan. De generella biotopskydd som är påträffade består främst av stenvägar varav flertalet har en utbredning som sträcker sig in mot den befintliga väggkroppen. Biotopskydd är påträffade med ett likvärdigt antal på båda sidor vägen. Ett antal biotopskydd bedöms påverkas av den planerade gång- och cykelvägen. De berörda biotopskydden består huvudsakligen av stenvägar men även ett dike och åkerholmar kommer att påverkas.

Skada bedöms uppstå även med skyddsåtgärder, främst på stenvägar. För de stenvägar som påverkas föreslås dessa flyttas utanför gång- och cykelvägen som kompensationsåtgärd.

Strandskydd

Kvarnabäcken som passerar under väg 610 vid Naturreservatet Näktergalslunden omfattas av strandskydd enligt 7 kap 13–17§§ miljöbalken. Vägplanen medför intrång i strandskyddat område då ny gång- och cykelbro planeras över kvarnabäcken. Med stöd av 7 kap 16 § p.3

miljöbalken som säger att förbud inte gäller vid byggande av allmän väg med en fast ställd vägplan, avses vägplanen tillåta intrång i strandskyddat område.

Skyddade arter

Huggorm påträffades vid den stenvägg som löper på västra sidan om vägen vid naturreservatet Näktergalslunden. Längs den berörda sträckan kommer stenväggen att lämnas orörd. En låg avskiljande kant mellan befintlig väg och cykelbanan kommer att anläggas förbi platsen. Huggorm bedöms inte påverkas längs den aktuella sträckan och kommer heller inte beröras av artskyddsförordningens bestämmelser på ett sådant sätt att förbud aktualiseras.

Röd glada påträffades längs sträckan. Röd glada förekommer allmänt i jordbrukslandskapet och häckar i äldre träd. Röd glada bedöms inte påverkas av gång- och cykelvägen.

6.4 Slutsats

Helhetsbedömningen är att projektet tydligt stödjer friluftsliv, trafiksäkerhet, vardagsresande och folkhälsa, samtidigt som det är väl anpassat till landskap och kulturmiljö. Miljöpåverkan bedöms liten eller neutral för de flesta aspekter, med kända intrång i biotopskydd och strandskydd som hanteras genom minimering, tekniska skyddsåtgärder och kompensation. Planerad åtgärd innebär visst intrång i jordbruksmark men aktuella ytor som tas i anspråk är begränsade och sker i direkt anslutning till befintlig infrastruktur, varför den negativa påverkan bedöms medföra en liten negativ konsekvens. Projektet ligger därmed i linje med relevanta mål och hänsynsregler och förväntas ge varaktiga nyttor utan att äventyra miljö kvalitetsnormer eller skyddade natur- och kulturvärden.

7 Markanspråk

Vid byggande av väg tar Trafikverket mark i anspråk genom vägrätt eller tillfällig nyttjanderätt, vilket innebär att Trafikverket har rätt att använda mark eller annat utrymme som behövs för en väg. Vägrätten ger väghållaren rätt att tillgodogöra sig de tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet.

Vägområdet utgörs av själva vägen samt utrymme för väganordningar samt dess sidoområden som slänter och diken. Inom vägområdet ingår även väganordningar, exempelvis belysningsstolpar och vägmärken.

Huvudregeln är att mark som behövs permanent för väganläggningen tas i anspråk med vägrätt eller inskränkt vägrätt. Mark som behövs tillfälligt under byggtiden tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Trafikverket får inte ta mer mark i anspråk än vad som behövs för vägens bestånd, drift och brukande, samt byggande. I samtliga fall har nyttan med det permanenta och tillfälliga markanspråket för byggandet vägts mot den olägenhet som intrånget innebär.

Markanspråk beskrivs i följande kapitel och framgår av de plankartor som hör till vägplanen. Illustrationskartorna som hör till vägplanen fungerar som ett komplement till plankartorna och visar på ett överskådligt sätt vad som ingår i projektet. I fastighetsförteckningen redovisas vilka fastigheter som blir berörda av vägutbyggnaden, liksom berörda samfälligheter, gemensamhetsanläggningar och andra rättighetsinnehavare.

7.1 Vägrätt och vägområde

Den mark som berörs av vägplanen redovisas i plankartorna och fastighetsförteckningen. Plankartorna redovisar hela markanspråket för den i vägplanen aktuella gång- och cykelvägen. Plankartorna redovisar även de tillfälliga markanspråk som behövs för att kunna genomföra planerad nybyggnation av gång- och cykelbana.

Inom områden med detaljplan där kommunen är huvudman för allmänna platser, och där kommunen tagit marken för allmän plats i anspråk för avsett ändamål, uppkommer ingen vägrätt eller inskränkt vägrätt. Kommunen tillhandahåller den mark eller det utrymme som behövs för vägen.

7.2 Nytt fullständigt markanspråk för väg

Markanspråket för väg markeras med V på plankartorna. Det tillkommande vägområdet med fullständigt markspråk omfattar cirka 42 600 m². Marktypen utgörs i huvudsak av åkermark, med inslag av lövskog och öppen betesmark. Majoriteten av den mark som tas i anspråk utgörs av jordbruksmark och betesmark. Mängden tomtmark som tas i anspråk kommer att hållas så begränsad som möjligt. Ett skogsparti på omkring 6500 m² kommer att påverkas och tas i anspråk i projektområdets södra del.

7.3 Områden med tillfällig nyttjanderätt

Under byggandet av planerad åtgärd behöver mark tas i anspråk utöver det permanenta markanspråket. Marken för byggandet av anläggningen tas tillfälligt i anspråk under en angiven tidsperiod. Den mark som använts tillfälligt under byggtiden återlämnas därefter till markägaren. Trafikverket bör, så länge det är ekonomiskt motiverat, försöka minska skadan så långt det går. Trafikverket är enligt lag skyldiga att ersätta skadan.

Mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt för att möjliggöra byggandet av anläggningen markeras med beteckningen Tx på plankartorna. I denna vägplan omfattar den tillfälliga nyttjanderätten områden för uppställning av fordon, etablering samt upplag. De tillkommande områdena beräknas uppgå till cirka 16 440 m² och utgörs huvudsakligen av jordbruksmark.

För att anlägga gång- och cykelväg och säkerställa en trygg och effektiv bygglogistik tas en fem meter bred zon i anspråk för tillfällig nyttjanderätt, för att kunna inrymma byggvägar, materialupplag och fordon. Byggvägen utförs genom att markduk läggs ut på åkermark och överlagras med makadam. Efter avslutat arbete återställs marken genom att både duk och makadam avlägsnas, och vid behov utförs luckring eller annan jordbearbetning för att motverka kompaktering. Lösningen möjliggör att trafiken på körbanan kan hållas öppen i större utsträckning och ökar säkerheten för entreprenörens personal. I samband med arbetena kan en tillfällig sänkning av hastigheten komma att införas.

Två platser föreslås för etablering och upplag: vändplats vid Stensjö samt vid Lassagård. Ytorna föreslås för att kunna effektivisera byggprocessen, samt för att säkra arbetsmiljön.

Vid bron reserveras ett särskilt utökat område på områdets östra sida med tillfällig nyttjanderätt för upplag och hantering av brokonstruktioner,

såsom pålar och andra prefabricerade element. Omfattning och exakt avgränsning fastställs i bygghandlingsskedet med hänsyn till logistik, lyftplan och säkerhet.

Tillfällig nyttjanderätt gäller från byggstart till sex månader efter godkänd slutbesiktning.

8 Fortsatt arbete

8.1 Planläggningsprocess

Efter avslutat samråd kungörs denna vägplan för granskning och genomgår sedan fastställelseprövning.

Under tiden som vägplanen med tillhörande underlag hålls tillgänglig för granskning kan synpunkter lämnas. 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 som berörs kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan planen med underlag återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Efter genomförd granskning översänds vägplanen och granskningsutlåtande till länsstyrelsen med begäran om tillstyrkan. Därefter begärs fastställelse av planen.

8.2 Fastställelseprövning

De som har lämnat synpunkter på vägplanen under granskningstiden ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet. Efter denna kommunikation genomförs fastställelseprövning och beslut om fastställelse kan tas. Om fastställelsebeslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankarta, eventuella profilritningar och eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna plan- och miljöbeskrivning utgör ett underlag till planens plankarta.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att:

- Trafikverket får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Trafikverket får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt enligt 30 § väglagen eller med sådan tillfällig nyttjanderätt som avses i 35 § samma lag. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

8.3 Kostnader och finansiering

Finansiering till projektet kommer från regional infrastrukturplan för Halland åren 2022 – 2033 genom åtgärder för cykel. Åtgärder för cykel redovisas i sin tur separat i Regional cykelplan för Halland åren 2020-2029. Utbyggnad av cykelvägar finansieras till 50 procent av den regionala infrastrukturplanen och till 50 procent genom kommunal medfinansiering. Cykelvägen mellan Stensjö – Ugglarp längs väg 610 är i den regionala cykelplanen utpekad som ett prioriterat cykelobjekt för åren 2020-2029. Den totala kostnaden för projektet beräknas uppgå till 43 miljoner kr.

9 Referenser

*NVI- gång och cykelvägar i Väst Naturvärdesinventering Stensjö G.
Johansson EnviroPlanning AB*

Kattegattleden, 2025

Trafikverkets rapport om cykelleder för rekreation och turism, 2021

Fördjupad Översikplan för Norra och Södra kusten, 2020

10 Bilagor

PM Berörda Detaljplaner

Plankarta

Illustrationskarta

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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