TRAFIKVERKET

Plan- och miljöbeskrivning

Lv 1788, Hjärnarp – Munka Ljungby, ny GC-väg, Ängelholms kommun, Skåne län

Vägplan - Samrådshandling

2026-09-30



Trafikverket
Postadress: Björkhemsvägen 17, 291 54 Kristianstad

E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Dokumenttitel: Plan- och miljöbeskrivning

Författare: WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2026-09-30

Ärendenummer: TRV 2025/135435

Uppdragsnummer: 173534

Version: 1

Kontaktperson: Hannah Berg, Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning 7

1.1 Bakgrund och behov 7

1.2 Val av utformning 7

1.3 Skyddsåtgärder 7

1.4 Effekter och konsekvenser av projektet 8

1.5 Genomförande och finansiering 8

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål 9

2.1 Bakgrund 9

2.2 Ändamål 9

2.3 Projektmål 9

2.4 Tidigare utredningar och beslut 10

2.5 Projektets planläggning 10

2.5.1 Planprocess enligt Väglagen 10

3 Miljöbeskrivning 12

3.1 Läsanvisning 12

3.2 Avgränsning 12

4 Förutsättningar 14

4.1 Vägens funktion och standard 14

4.2 Trafik och användargrupper 16

4.2.1 Biltrafik 16

4.2.2 Kollektivtrafik 17

4.2.3 Gång- och cykeltrafik 18

4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling 20

4.4 Landskapet 21

4.5 Miljö och hälsa 22

4.5.1 Skyddade områden 22

4.5.2 Riksintressen 30

4.5.3 Yt- och grundvatten 31

4.5.4 Naturvärden 32

4.5.5 Invasiva arter 34

4.5.6 Fornlämningar 37

4.5.7 Markmiljö 39
4.6 Byggnadstekniska förutsättningar 40
4.6.1 Geoteknik 40
4.6.2 Geohydrologi 42
4.6.3 Avvattning 42
4.6.4 Ledningar 42
4.6.5 Vägteknik 42
4.7 Kommunal fysisk planering 43

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv 44

5.1 Val av lokalisering 44
5.2 Förkastade alternativ 45
5.2.1 Alternativ 1 västra sidan av Lv 1788 i samma nivå med vägbanan 45
5.2.2 Alternativ 2 Flytt av körbana 46
5.2.3 Alternativ 3 Parallellt med Lv 1788, öster om 47
5.2.4 Alternativ 4 Längs östra sidan av Lv 1788 cykling i blandtrafik 47
5.3 Val av utformning 47
5.4 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs 50

6 Effekter och konsekvenser av projektet 51

6.1 Trafik och användargrupper 51
6.2 Lokalsamhälle och regional utveckling 51
6.3 Miljö och människors hälsa 51
6.3.1 Generellt biotopskydd 51
6.3.2 Riksintressen 53
6.3.3 Vatten- och markmiljö 54
6.3.4 Naturvärden 54
6.3.5 Naturvårdsarter 54
6.3.6 Invasiva arter 55
6.3.7 Fornlämningar 55
6.3.8 Hälsa och säkerhet 57
6.3.9 Buller 57
6.3.10 Strandskydd 57
6.4 Samhällsekonomisk bedömning 57
6.5 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser 57

6.6 Planerad hantering av biotopskyddade områden inklusive kompensationsåtgärder ... 57
6.7 Påverkan under byggnadstiden ... 59
6.7.1 Trafik ... 59
6.7.2 Skyddsåtgärder samt påverkan på miljö och människors hälsa ... 59

7 Samlad bedömning ... 62
7.1 Transportpolitiska mål ... 62
7.2 Miljökvalitetsmål ... 63
7.3 Ändamål ... 64
7.4 Projektmål ... 64

8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden ... 65
8.1 Miljöbalkens allmänna hänsynsregler ... 65
8.2 Miljökvalitetsnormer ... 66
8.2.1 Luft ... 66
8.2.2 Vatten och grundvattenförekomst ... 66
8.2.3 Buller ... 66
8.3 Hushållning med naturresurser ... 66
8.3.1 Jordbruk ... 66
8.3.2 Grundvatten ... 67
8.3.3 Energi ... 67

9 Markanspråk och pågående markanvändning ... 68
9.1 Permanent markanspråk väg ... 68
9.1.1 Vägområde för allmän väg med vägrätt ... 68
9.1.2 Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt ... 68
9.2 Tillfälligt markanspråk – nyttjanderätt under byggtiden ... 69

10 Fortsatt arbete ... 70
10.1 Sakprövningar enligt miljöbalken ... 70
10.1.1 Generellt biotopskydd ... 70
10.1.2 Övriga tillstånd och dispenser ... 70
10.2 Uppföljning ... 70
10.3 Kontroller under byggtiden ... 71

11 Genomförande och finansiering ... 73

11.1 Formell hantering 73
11.2 Genomförande 74
11.3 Finansiering 74

12 Underlagsmaterial och källor 75

1 Sammanfattning

Denna plan- och miljöbeskrivning utgör en del av vägplanen för att möjliggöra en utbyggnad av en gång- och cykelväg längs med Lv 1788, mellan Toarp/Tåstarp och Hillarp som är belägna inom Ängelholms kommun.

I vägplanen ingår även att bygga om fyra busshållplatser.

Länsstyrelsen i Skåne beslutade 2025-08-18 att aktuellt projekt inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan.

1.1 Bakgrund och behov

Befintlig Lv 1788, delen mellan Toarp/Tåstarp och Hillarp, är ca 1,4 km och utgörs av en landsväg som är ca 6,5 m bred (målad vägbredd ca 6 m). Skyltad hastighet är 70 km/h längs hela sträckan och trafikeras söder om korsningen med Lv 1789 av ca 1920 fordon/dygn (ca 12 % tung trafik) och norr om korsningen av ca 1700 fordon/dygn (ca 9 % tung trafik).

Längs sträckan saknas en separat gång- och cykelväg, vilket gör att gående och cyklister hänvisas till att gå och cykla i blandtrafik.

1.2 Val av utformning

Den nya gång- och cykelvägen planeras att byggas 2,5 m bred, i huvudsak friliggande och parallell med Lv 1788.

Inom projektet finns två busshållplatser, Tåstarp Kyrkan och Tåstarp Backvägen. Dagens utformning består endast av busshållplatsskyltar utan plattform. Cirka 200 m norr ut finns ytterligare en busshållplats (Tåstarp Hjärnarpsvägen) som för den norrgående trafiken består av en fickhållplats och för den södergående trafiken av en busshållplatsskylt.

Busshållplatsen Tåstarps Backvägen föreslås förses med plattform i båda riktningarna medan busshållplatserna Tåstarp Kyrkan och Tåstarp Hjärnarpsvägen föreslås slås ihop till ett gemensamt hållplatsläge strax norr om Tåstarps bibliotek och som utformas i båda riktningarna som fickhållplatser. Sträckningen mellan busshållplatserna i norr föreslås förses med belysning.

1.3 Skyddsåtgärder

För att minska miljöeffekter till följd av projektet vidtas skyddsåtgärder. I detta avsnitt beskrivs skyddsåtgärder översiktligt, se fördjupad beskrivning av skyddsåtgärder i kap 6.7.2.

För att minimera påverkan på biotopskyddade objekt har särskilda åtgärder för återuppbyggnad av berörda objekt fastställts. Därutöver har arbeten som innebär nedmontering av dessa objekt tidsanpassats för att undvika känsliga perioder för djurlivet.

Inom vattenskyddsområdet och grundvattenförekomsten kommer skyddsåtgärder att vidtas för att begränsa påverkan under byggskedet. Bland annat kommer ytor för tankning och etablering att förläggas utanför vattenskyddsområdet.

Under byggtiden ska beredskap finnas för hantering av förorenade massor. Särskild hänsyn ska även tas vid hantering av PAH-haltiga asfaltsmassor.

För att minimera påverkan på identifierade naturvärden ska värdefulla träd skyddas, avverkning undvikas under häckningsperioden samt fröbanker och artrik markvegetation tas tillvara och återanvändas. Nya vägslänter och sidoområden ska utformas för att gynna biologisk mångfald.

Massor som innehåller invasiva arter ska hanteras och omhändertas på ett sådant sätt att risken för spridning minimeras.

Identifierade fornlämning ska skyddas under byggtiden genom inhängning för att minimera risken för påverkan.

1.4 Effekter och konsekvenser av projektet

Den planerade gång- och cykelvägen kommer att bidra till att öka trafiksäkerheten för gående och cyklister längs aktuell sträcka. Den kommer även att vara gen med små höjdskillnader, vilket ökar sannolikheten för att den kommer att nyttjas av gående och cyklister.

Ombyggnaden av busshållplatserna främjar trafiksäkerheten då resenärer inte längre behöver gå på Lv 1788 till/från busshållplatsen eller stå på vägen och vänta på bussen.

Projektet kommer bland annat att innebära att ny mark som är belägen i direkt närhet till Lv 1788 behöver tas i anspråk. Marken består huvudsakligen av jordbruksmark.

1.5 Genomförande och finansiering

Under förutsättning av vägplanen vunnit laga kraft planerar Trafikverket att genomföra projektet med byggstart under år 2028 och byggtiden är beräknad till ca 6 månader.

Projektet finansieras gemensamt av Trafikverket och Ängelholms kommun.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1 Bakgrund

Den övergripande bristen på aktuell vägsträcka längs Lv 1788 (Gånarpsvägen) är att det saknas trafiksäkra sätt för gående och cyklister att ta sig fram längs vägen på grund av hög hastighet och stora trafikflöden.

Gående och cyklister tvingas i dag att gå eller cykla i blandtrafik på Lv 1788.



Figur 1. I nuläget trafikeras aktuell vägsträcka av blandtrafik.

Det finns behov av att kunna cykla till arbetet i Hjärnarp och Munka Ljungby. Men gång- och cykelvägen behövs även för förbättrade förhållanden för rekreation och turism.

Genom att lösa bristen längs aktuell vägsträcka tillskapas möjligheten att på ett trafiksäkert sätt gå eller cykla mellan orterna Hjärnarp och Munka Ljungby via enskilda vägar samt kommunala och statliga cykelvägar.

Aktuellt projekt ingår i Region Skånes transportinfrastrukturplan för Skåne 2022 - 2033.

2.2 Ändamål

Ändamålet med projektet är att förbättra trafiksäkerheten och öka tillgängligheten för gående och cyklister mellan Hjärnarp och Munka Ljungby.

2.3 Projektmål

Projektmålen är att:

- Gång- och cykelvägen ska utformas så att fler använder cykel som färdmedel genom att vägsträckan görs tillgänglig, trygg och inbjudande.
- Minimera projektets klimatpåverkan genom att utforma gång- och cykelvägen så att den följer terrängen samt genom att, så långt som möjligt, bygga direkt på den ytliga humushaltiga jorden.
- Verka för biologisk mångfald genom att gynna naturligt förekommande arter och upplevelsevärden längs den nya gång- och cykelvägen. Detta görs bland annat genom att bibehålla befintliga vägslänter och att nya slänter förses med tillvaratagna avbaningsmassor där det är möjligt.

2.4 Tidigare utredningar och beslut

Bland tidigare utredningar som berör aktuellt vägavsnitt finns bland annat följande:

Åtgärdsvalsstudie för cykelvägsplan för Skåne 2018 - 2029, Region Skåne.

Cykelvägsplan för Skåne 2018 - 2029, Region Skåne.

Åtgärdsvalsstudie - Cykel, Ängelholms kommun

- Strövelstorp – Hasslarp
- Pomona – Östra Kvarn
- Munka Ljungby – Hjärnarp
- Margretetorp – Båstads kommungräns,
  2015-11-11, TRV 2015/98478

Förstudie, gång- och cykelväg vid Tåstarp, väg 1788, Ängelholms kommun, Skåne län, Samrådshandling, 2011-03-31, Trafikverket

Länsstyrelsen i Skåne beslutade 2025-08-18 att aktuellt objekt inte förväntas medföra betydande miljöpåverkan. Detta innebär att det inte behöver upprättas en separat miljökonsekvensbeskrivning (MKB), utan projektets miljöpåverkan kan beskrivas i ett gemensamt dokument med planbeskrivningen.

Förnyat samråd med länsstyrelsen gällande generellt biotopskydd genomfördes under december 2025.

2.5 Projektets planläggning

2.5.1 Planprocess enligt Väglagen

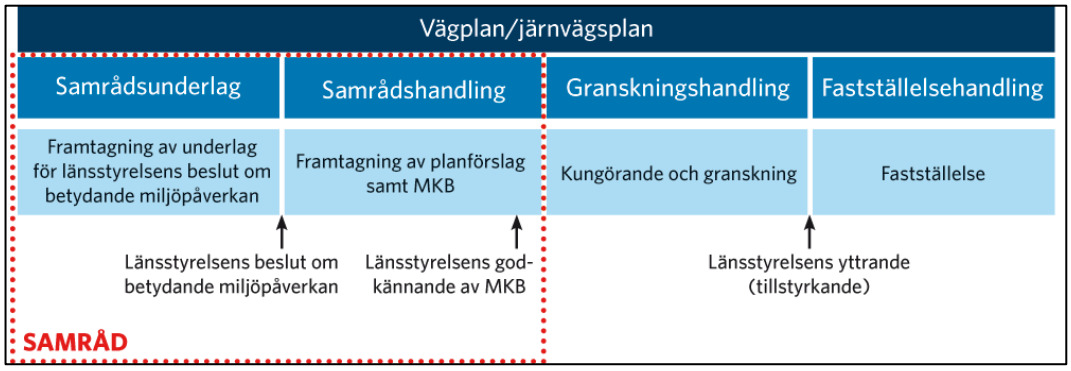
Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som

krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.



Figur 2. Trafikverkets planläggningsprocess.

3 Miljöbeskrivning

3.1 Läsanvisning

Redovisning av åtgärdernas konsekvenser för människors hälsa och miljö framgår av följande delar:

- Förutsättningar, avsnitt 4.5.
- Effekter och konsekvenser av projektet, avsnitt 6.3.
- Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområde, avsnitt 8.

Arbetet med miljöbeskrivningen har skett integrerat under projekteringsarbetet.

3.2 Avgränsning

Utrednings -och influensområde

Utrednings- och influensområdet omfattas i huvudsak av närområdet längs med Lv 1788 och angränsande samhälle/bebyggelse, som efter utbyggnad erhåller ett sammanhängande gång- och cykelvägnät.

Behandlade miljöaspekter

Vägprojektet bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan. Beskrivningen av projektets miljöpåverkan har därför avgränsats till de miljöaspekter som bedöms vara relevanta. Redovisningen fokuserar främst på direkt fysisk påverkan såsom markintrång, barriäreffekter samt påverkan under byggskedet. De miljöaspekter som har bedömts vara relevanta för vägplanen redovisas i tabell 1.

Tabell 1 Avgränsning av miljöintressen som är relevanta för miljöbeskrivningen

Miljöaspekt	Miljöintresse	Motivering
Vatten- och markmiljö	Vattenskyddsområde	GC-väg upprättas inom vattenskyddsområde.
Vatten- och markmiljö	Förorenad mark	Förekomst och hantering av förorenade massor.
Generellt biotopskydd	Generellt biotopskydd	Intrång i biotopskyddade stenmurar samt odlingsröse.
Naturvårdarter	Naturvårdarter	Intrång i artrik vägkant och påverkan på naturvårdsarter.
Invasiva arter	Invasiva arter	Hantering av massor med invasiva arter i samband med schakt- och masshantering.

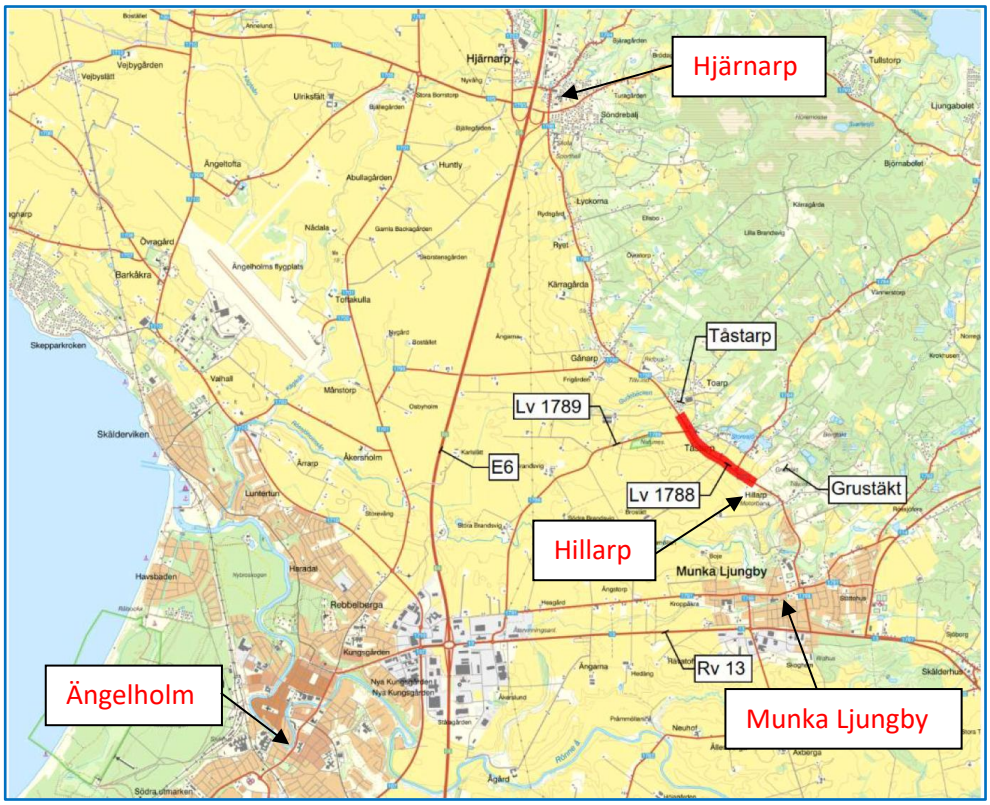
Miljöaspekt	Miljöintresse	Motivering
Fornlämningar	Fornlämningar	Registrerade fornlämningar finns nära planområdet. Risk för påverkan under byggskedet.

Miljöaspekter som inte bedöms bli berörda eller endast i mycket begränsad omfattning redovisas inte i miljöbeskrivningen.

4 Förutsättningar

4.1 Vägens funktion och standard

Lv 1788 sträcker sig i söder från Munka Ljungby via Tåstarp till Hjärnarp i norr. Vägen är belagd med asfalt och har en bredd av ca 6,5 m (målad vägbredd är ca 6,0 m). Högsta tillåtna hastighet på vägen är 70 km/h.

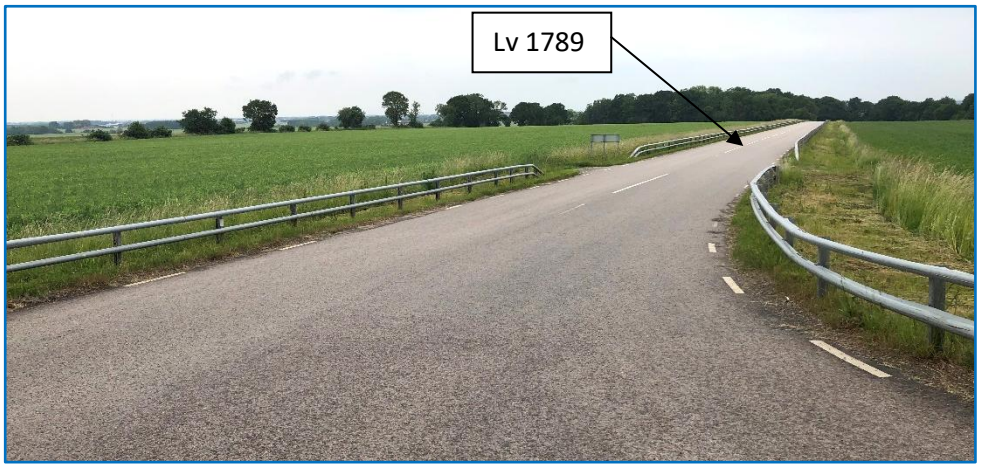


Figur 3. Översiktsbild över aktuellt område. Röd linje visar planerad sträckning för gång- och cykelvägen.



Figur 4. Lv 1788 i anslutning till korsningen med Lv 1789. Bild mot söder.

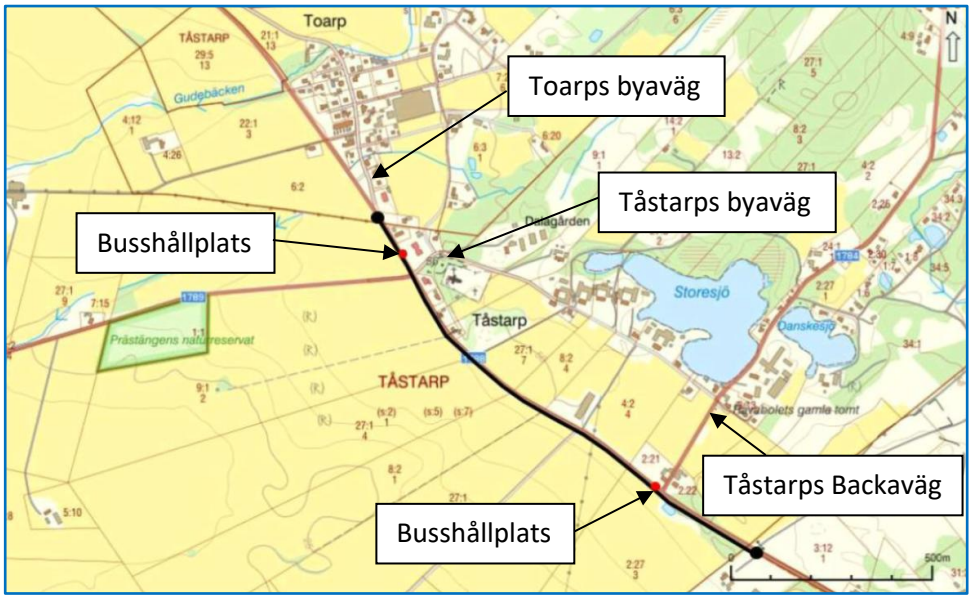
I Tåstarp ansluter Lv 1789 till Lv 1788 via en trevägskorsning.



Figur 5. Lv 1789 i anslutning till korsningen med Lv 1788. Bild mot väster.

I övrigt längs aktuell sträcka av Lv 1788 utgörs anslutningarna till vägen på dess västra sida av en enskild väg, en gårdsanslutning och av fyra åkeranslutningar.

Längs Lv 1788 östra sida finns längst i söder en anslutning till en grus- och bergtäkt. Längs sträckningen norr ut finns två väganslutningar (Tåstarps Backaväg och Tåstarps byaväg) som bland annat leder till bostadsområdena som ligger ca 250 m öster om vägen och till Tåstarps kyrka samt två mindre grusvägar.



Figur 6. Aktuell berörd delsträcka längs med Lv 1788 (Gånarpsvägen).

4.2 Trafik och användargrupper

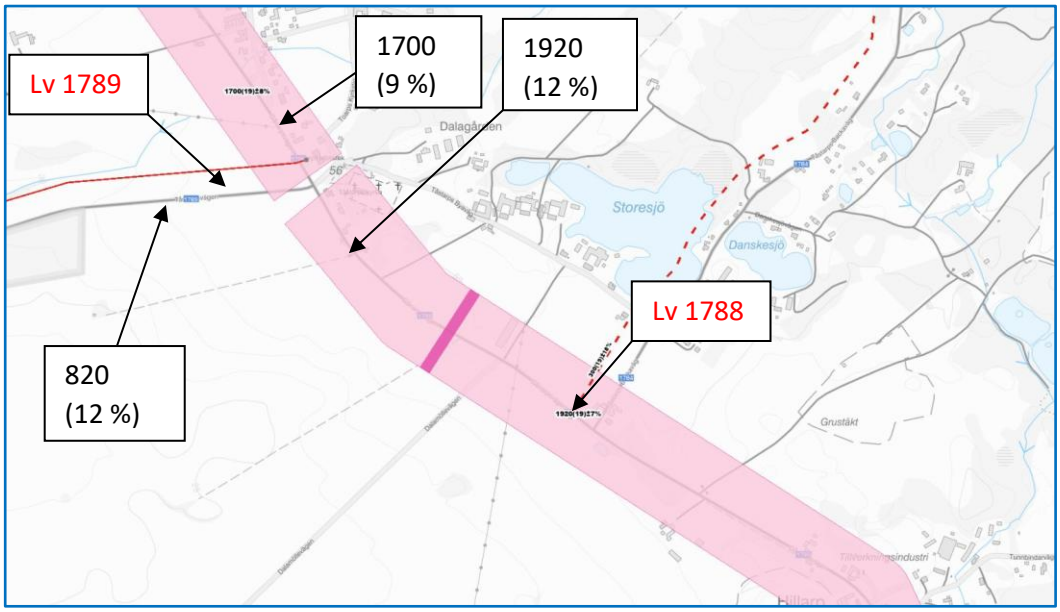
4.2.1 Biltrafik

Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) på Lv 1788 (söder om korsningen med Lv 1789) uppgick år 2019 till ca 1920 fordon/dygn (varav ca 12 % tung trafik) och norr om korsningen till ca 1700 fordon/dygn (varav ca 9 % tung trafik).

För Lv 1789 uppgick årsmedeldygnstrafiken år 2020 till ca 820 fordon/dygn (varav ca 12 % tung trafik).

För prognosåret 2045 har dessa trafiksiffror räknats upp med hjälp av Trafikverkets generella uppräkningstal. För Lv 1788 beräknas trafiken söder om korsningen med Lv 1789 då uppgå till ca 2570 fordon/dygn varav ca 13 % tung trafik och norr om korsningen till ca 2280 fordon/dygn varav ca 10 % tung trafik.

För Lv 1789 beräknas trafiken år 2045 uppgå till ca 1100 fordon/dygn varav ca 13 % tunga fordon.



Figur 7. Årsmedeldygnstrafiken på Lv 1788 (år 2019) respektive Lv 1789 (år 2020), inom parentes anges andelen tung trafik.

Trafiken till och från grustäkten förväntas öka i och med att de erhållit ett utökat tillstånd enligt miljöbalken för produktionen.

Under perioden 2010-01-01 till 2024-05-24 har det på aktuell vägsträcka inträffat tio polisrapporterade trafikolyckor. Olyckorna har inträffat i anslutning till korsningen Lv 1788/Lv 1789.

Sex olyckor är av typen lindrig olycka, två av typen måttlig olycka, en olycka av typen allvarlig olycka och en olycka som inte är någon personskadeolycka (viltolycka).

Fem av ovanstående olyckor är av typen korsande motorfordon, en av typen singel-motorfordon, en av typen cykel-motorfordon, en moped-motorfordon och en av typen traktor/snöskoter/terränghjuling/motorredskap.

4.2.2 Kollektivtrafik

Aktuell vägsträcka trafikeras av Skånetrafiken med busslinje 507 (Svenstorp <–> Munka Ljungby <–> Ängelholms station).

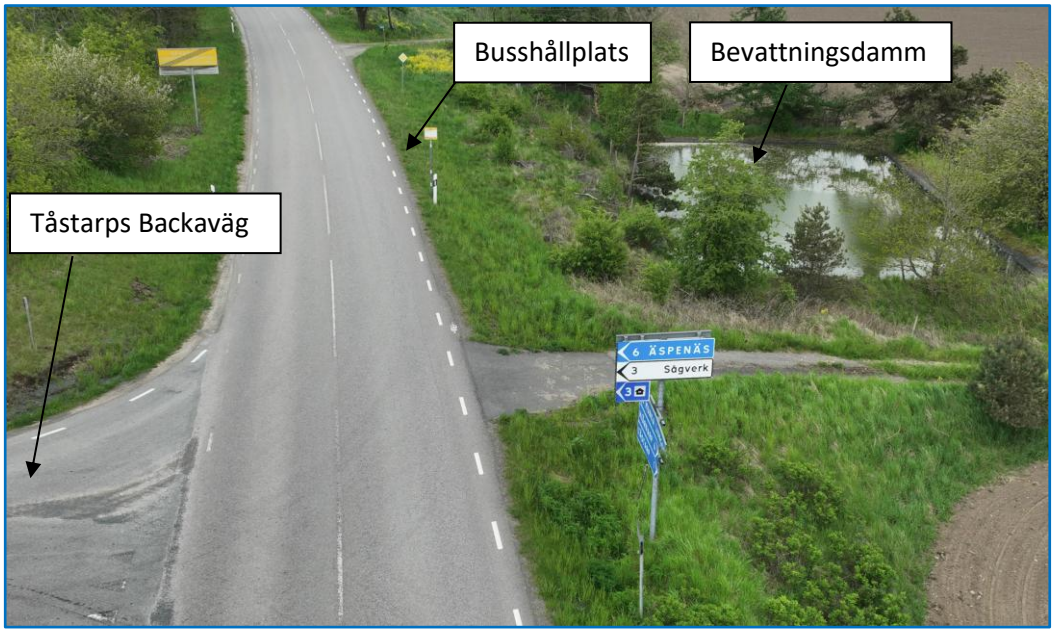
Under måndag-fredag trafikeras sträckan med ca 15 turer i respektive riktning och under lördagar med ca sex turer i respektive riktning. Under söndagar och helgdagar förekommer ingen busstrafik.

Inom berörd del av Lv 1788 finns två busshållplatser (Tåstarp Backvägen respektive Tåstarp Kyrkan) i respektive riktning.

Busshållplatserna utgörs endast av en busshållplatsskylt (körbanehållplats) och bussen tvingas därmed att stanna på vägen när den ska ta upp/släppa av resenärer. Se även figur 8 och figur 9 nedan.



Figur 8. Befintliga busshållplatser Tåstarp Kyrka som är belägna i anslutning till korsningen Lv 1788/Lv 1789 och som endast utgörs av busshållplatsskyltar.

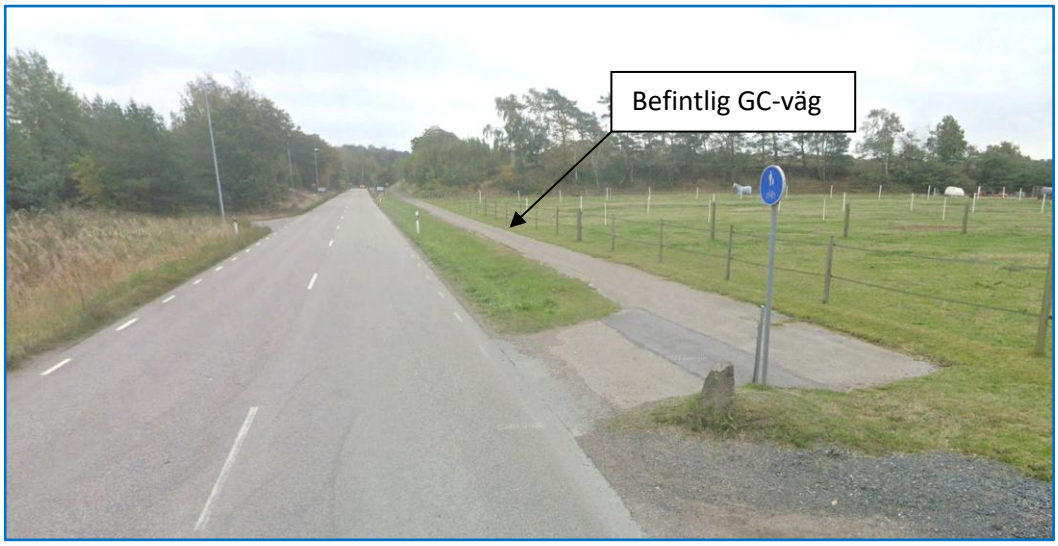


Figur 9. Befintlig busshållplats Tåstarps Backvägen (trafik mot Munka Ljungby) som är belägen i anslutning till korsningen Lv 1788/Tåstarps Backaväg utgörs av en busshållplatsskylt.

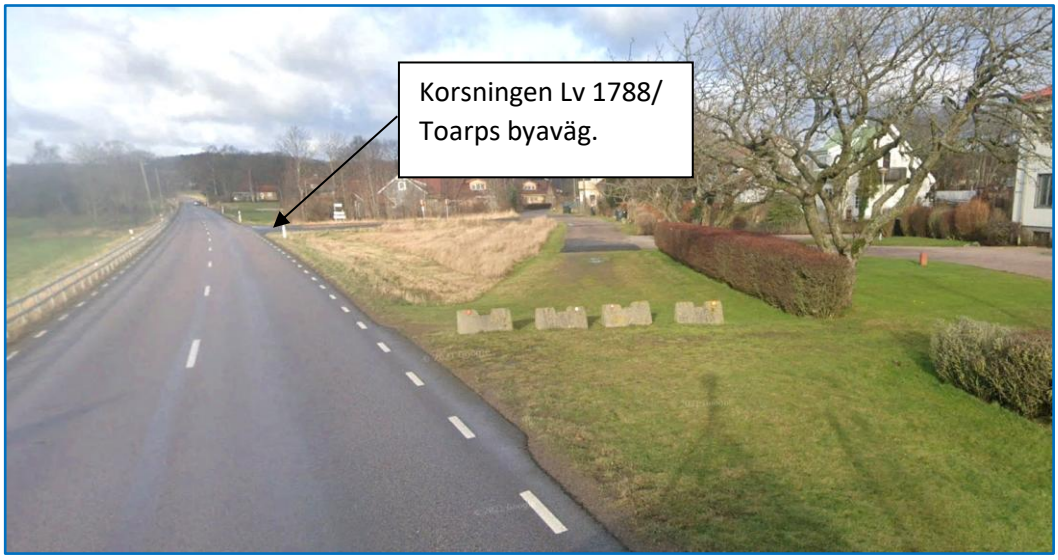
Enligt Skånetrafiken är antalet resande under vardagar för busshållplatserna Tåstarp Kyrkan i medeltal tre respektive en resenär och för Tåstarp Backvägen två resenärer i respektive riktning.

4.2.3 Gång- och cykeltrafik

För gående och cyklister finns söder om aktuell vägsträcka en gång- och cykelväg (GC-väg) i anslutning till korsningen till en grus- och bergtäkt (strax norr om Hillarp) som går vidare söderut och norrut finns Toarps byaväg som är belägen norr om Tåstarp.

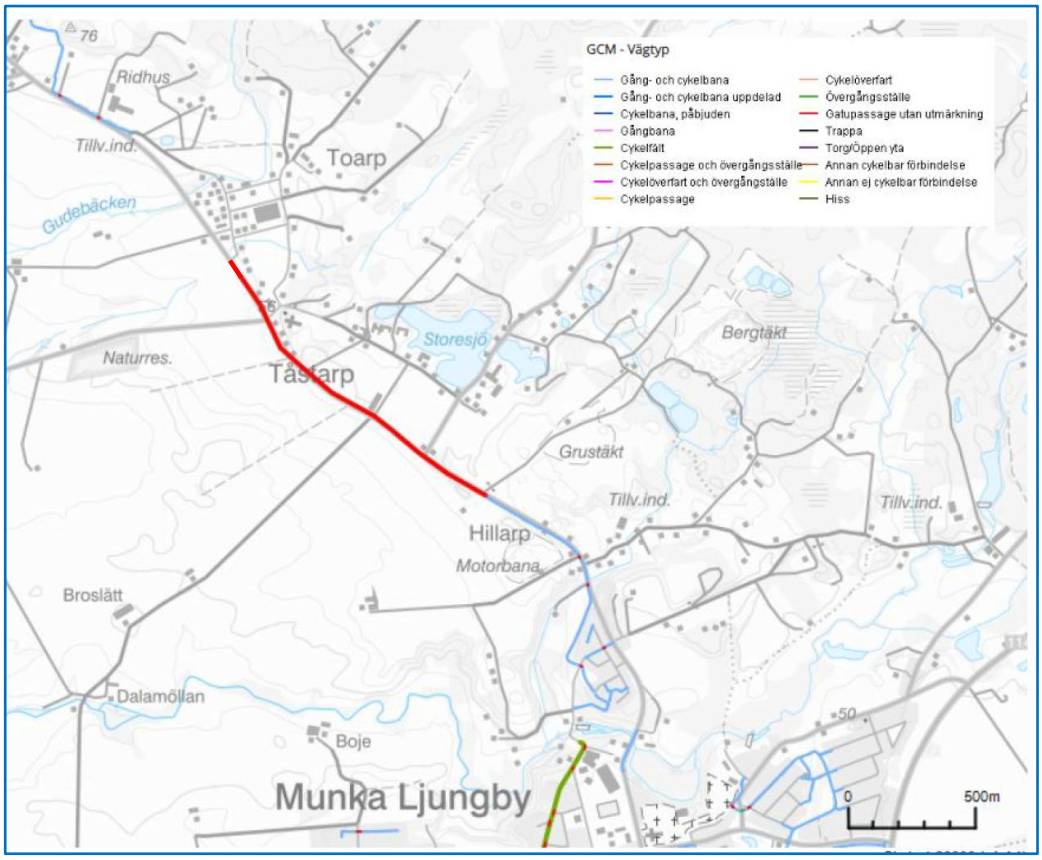


Figur 10. I söder föreslås den nya gång- och cykelvägen anslutas till befintlig gång- och cykelväg som är belägen i anslutning till Hillarp.



Figur 11. I norr föreslås den nya gång- och cykelvägen anslutas till korsningen Lv 1788/Toarps byaväg.

Aktuell sträcka utgör den ”felande länken” för att erhålla ett sammanhängande vägnät för gående och cyklister mellan Munka Ljungby och Hjärnarp. Detta medför att de längs aktuell sträcka av Lv 1788 tvingas att gå och cykla bland den övriga trafiken på vägen.



Figur 12. Befintliga GC-vägar i anslutning till aktuell delsträcka av Lv 1788. Sträckning markerad med röd linje avser aktuell delsträcka som saknar separat gång- och cykelväg. Observera att enskilda vägar ej syns i bilden.

4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling

Lv 1788 sträcker sig i söder från Munka Ljungby till Hjärnarp i norr.

I anslutning till aktuell vägsträcka av Lv 1788 finns inga större arbetsplatser. Många boende i närområdet (Tåstarp/Toarp) arbetspendlar till de större närliggande orterna, som t.ex. Ängelholm, Munka Ljungby och Hjärnarp.



Figur 13. Större närliggande orter utgörs bland annat av Ängelholm, Munka Ljungby och Hjärnarp.

4.4 Landskapet

Landskapet längs Lv 1788 mellan Hjärnarp och Munka Ljungby präglas av mötet mellan Hallandsåsens skogbeklädda sydvästsluttning och det mer öppna och flacka jordbrukslandskapet, som sträcker sig ända ut till Ängelholm och Kattegatt. Se även figur 14 nedan.

Jordbrukslandskapet med vegetationsridåer och åkerholmar bidrar med långa utblickar väster ut, medan lövskogen i öster begränsar utsikten. Marken sluttar från Hallandsåsen i nordöst mot söder och sydväst. Bebyggelsen i landskapet karaktäriseras av mindre samhällen med enfamiljshus samt utspridd småskalig gårdsbebyggelse som främst ligger på östra sidan av Lv 1788. Här finns även Tåstarps kyrka med tillhörande kyrkogård, samt Tåstarps bibliotek.



Figur 14. Lv 1788 mellan jordbrukslandskapet i väster och skogslandskapet med bebyggelse i öster, här vid korsningen Tåstarps Backaväg.

4.5 Miljö och hälsa

4.5.1 Skyddade områden

Följande två avsnitt visar de områden som är skyddade enligt 7 kap i miljöbalken (MB). Aktuellt för projektet är vattenskyddsområde samt generellt biotopskydd.

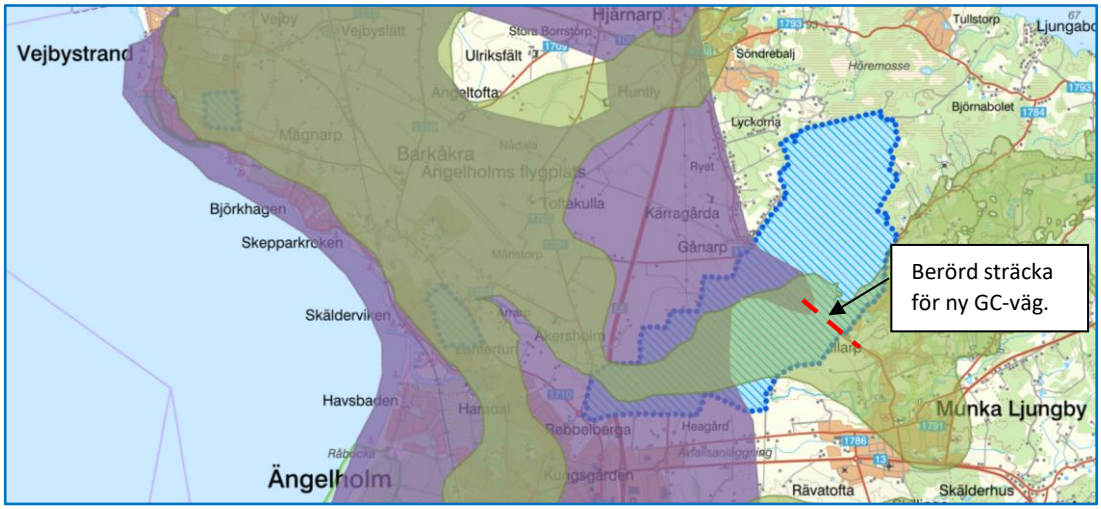
Inga andra områdesskydd såsom t.ex. naturreservat eller Natura 2000-områden förekommer inom det område som påverkas.

4.5.1.1 Vattenskyddsområde

Större delen av vägsträckan ligger inom vattenskyddsområdet Brandsvig (VISS, Vattenskyddsområde: Brandsvig, NVRID: 2014766), se stort blåmarkerat område i öst i figur 15 nedan. Aktuellt objekt berör vattenskyddsområdet och en större grundvattenförekomst i sand- och grus som sträcker sig från kusten vid Ängelholm till Munka Ljungby, se ljusgrön markering i figur 16, samt en större sedimentär grundvattenförekomst i berg som sträcker sig längs med nästan hela Skånes västkust, se lila markering i figur 16.

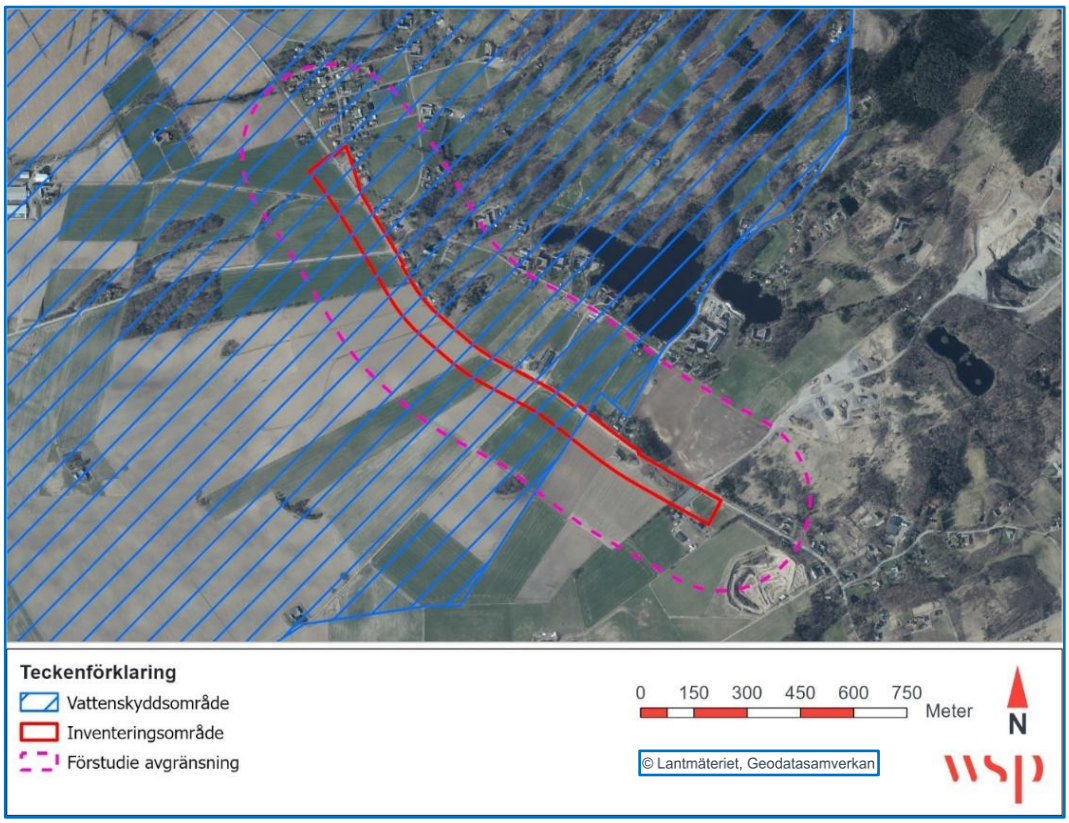


Figur 15. De tre vattenskyddsområdena inom grundvattenmagasinet. Från väst: Magnarps vattenverk, Vallhall 15:1 (Bjälleröds källor) och Brandsvig. Varav den sistnämnda är aktuellt för projektet.



Figur 16. Grundvattenförekomster i sand- och grus (ljusgrön) samt berg (lila) tillsammans med vattenskyddsområden som presenteras i figuren ovan.

Vattenskyddsområdet Brandsvig omfattar ungefär 2/3 av sträckningen för GC-vägen, se blåskrafferat område i figur 17.



Figur 17. Skyddade områden som berör inventeringsområdet och förstudiens avgränsning för naturvärdesinventering.

På grund av allmänna säkerhets- och sekretesskäl kan inte en detaljerad karta visas. En större del av sträckan utgörs av särskild skyddszon och en mindre del går igenom yttre skyddszon (mellan Tåstarps Backaväg och Dalamöllevägen).

Vattenskyddsområdet Brandsvig omfattas av skyddsföreskrifter (Länsstyrelsen Skåne. Vattenskyddsområde Brandsvig. Gällande föreskrifter. 2017-11-14). I skyddsföreskrifterna beskrivs att skyddsområdet är indelat i brunnsområden, inre skyddszoner, yttre skyddszon och särskild skyddszon. Relevant för detta projekt är, utöver de allmänna föreskrifterna, särskild skyddszon och yttre skyddszon. I textruta nedan är ett urklipp där föreskrifter som bedömts som relevanta tagits med. Inom parenteser i kursiverad text finns kommentarer med syfte att förtydliga hänsynstaganden.

§ 3
Hantering och lagring av petroleumprodukter
Hantering och lagring av petroleumprodukter skall så långt möjligt undvikas. Lagring får ej ske under jord.

Yttre skyddszon och särskild skyddszon
Vid hantering och lagring av petroleumprodukter och kemikalier ska uppsamlingsanordning vara utformad så att hela volymen vid eventuellt läckage förhindras tränga ner i marken eller till vatten.

(*Att tänka på vid uppställningsytor och hantering av maskiner*)

§ 8

Väghållning

Inre skyddszon och särskild skyddszon
Tillverkning av asfalt eller oljegrus samt upplag av oljegrus eller vägsalt får inte förekomma. Underhåll av vägar, inklusive halkbekämpning och dammbindning, skall ske under iakttagande av stor aktsamhet.

Deponering av snö från trafikerade ytor får inte ske.

Yttre skyddszon
Tillverkning av asfalt eller oljegrus får inte ske. Upplag av oljegrus eller vägsalt får inte förekomma utan tillsynsmyndighetens prövning. Stor aktsamhet krävs vid underhåll och halkbekämpning.

(Stor aktsamhet bör ske vid hantering av asfalt vid anläggning av väg)

§ 9

Täktverksamhet och andra markarbeten

Yttre skyddszon och särskild skyddszon
Täktverksamhet, mark- och schaktningsarbeten eller deponering av massor får inte ske utan tillsynsmyndigheten eller tillsynsmyndighetens prövning.

(Ansökan om tillstånd för schaktningsarbeten görs)

§ 13

Farligt avfall och avfall

För den som bedriver yrkesmässig verksamhet gäller generellt förbud mot transport av farligt avfall och anmälningsplikt till länsstyrelsen för att transportera avfall enligt Förordningen om farligt avfall SFS 1996:971.

(Asfalten på Lv 1788 är förorenad med PAH, eftersom asfalten kommer fräsas/rivas kan en dispens från föreskrifterna behövas lämnas in till miljöförvaltningen i Ängelholm för att transportera farligt avfall)

Allmänna bestämmelser

Tillsynsmyndigheten äger utföra de undersökningar som erfordras för kontroll av efterlevnaden av dessa bestämmelser.

Det åligger huvudmannen för grundvattentäkt att, efter samråd med berörd väghållare, sätta upp informationsskyltar vid från grundvattensynpunkt speciellt känsliga områden.

Det åligger ägare eller nyttjare av fastigheter inom skyddsområdet att tillse, att inträffade händelse, som kan medföra risk för grundvattenförorening, omedelbart anmäls till Räddningstjänsten, Tekniska kontoret och tillsynsmyndigheten.

(entreprenör ska vara informerade om riskhantering kopplat till vattenskyddsområde)

Överträdelse av föreskrifterna kan medföra ansvar enligt Miljöbalken om inte ansvarsbestämmelser i annan ordning finns utfärdade.

Med tillsynsmyndighet avses den nämnd som bedriver tillsyn enligt Miljöbalken och Livsmedelslagen. Denna nämnd kan medge undantag från ovan meddelade föreskrifter om särskilda skäl föreligger.

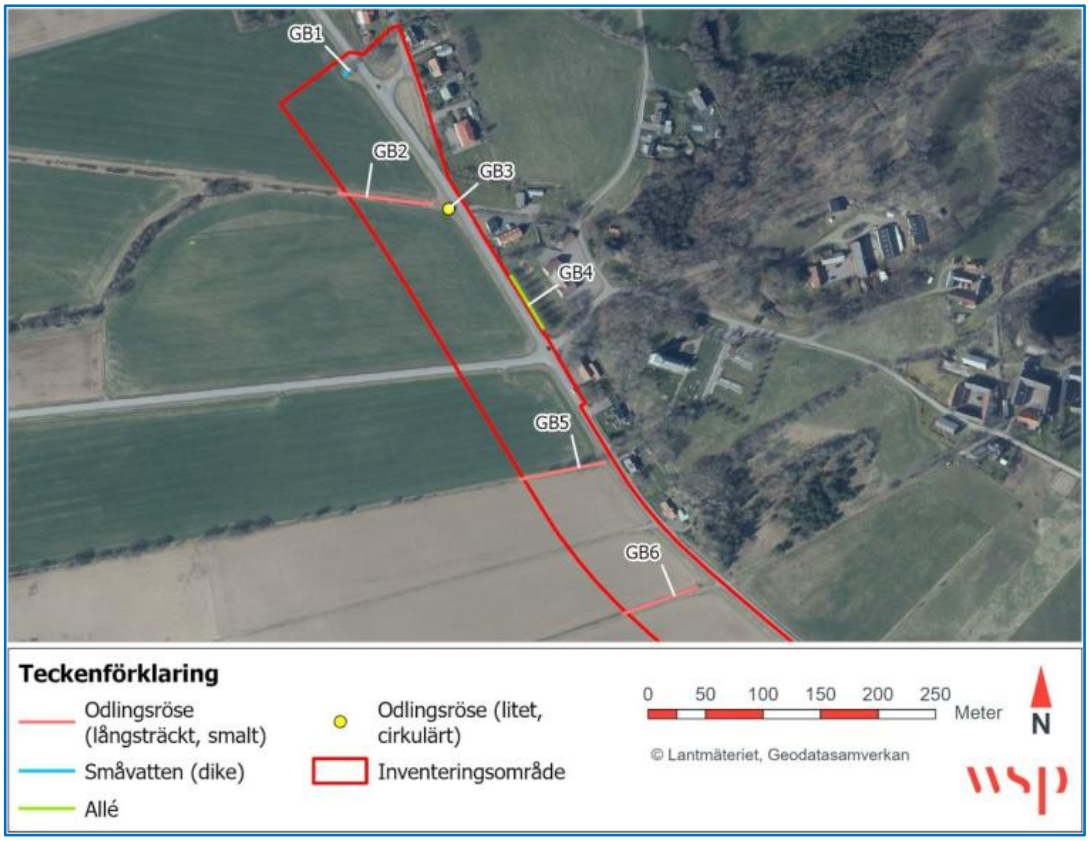
4.5.1.2 Generellt biotopskydd

I naturvärdesinventeringen utförd av WSP 2024-06-20 identifierades åtta objekt som omfattas eller kan omfattas av generellt biotopskydd. Objekten utgörs av en damm (småvatten), ett dike (småvatten), en allé, två mindre runda odlingsrösen, samt tre stenmurar (i naturvärdesinventeringen beskrivna som långa stenrösen).

Vid inventeringstillfället var det något osäkert om dammen (GB7, se figur 19) omfattades av det generella biotopskyddet. Anlagda dammar för släckning av bränder, dvs. branddammar, omfattas av biotopskydd, men dammar som anlagts för bevattningssyfte omfattas inte av biotopskydd (Naturvårdsverket, 2014a).

Trafikverket har haft kontakt med markägaren angående dammens syfte och kunnat fastställa att dammen är en bevattningsdamm och således inte omfattas av biotopskydd, vilket därmed förutsatts i det fortsatta arbetet.

Det är även troligt att det sydligaste odlingsröset (GB8) legat på platsen kortare tid än tre år, vilket i så fall innebär att biotopskyddet ännu inte trätt i kraft (Naturvårdsverket 2014b). Stenarna förefaller ha lagts upp på platsen relativt nyligen, men en närmare åldersbestämning av röset har inte varit möjlig. Eftersom en åldersbestämning inte varit möjlig förmodas ändå att odlingsröset omfattas av biotopskydd.



Figur 18. Påträffade objekt i norra delen av inventeringsområdet som omfattas av generellt biotopskydd i jordbruksmark.



Figur 19. Påträffade objekt i södra delen av inventeringsområdet som identifierades som troligt omfattade av generellt biotopskydd i jordbruksmark. Bevattningsdammen omfattas inte, men odlingsröset omfattas eventuellt av biotopskydd (se kommentar i text ovan).

Tabell 2. Objekt som omfattas, eller eventuellt omfattas (GB8), av generellt biotopskydd i jordbruksmark.

Kod	Typ	Beskrivning
GB1	Småvatten (dike)	Kort öppen del av dike som i övrigt är kulverterat. Skuggigt under unga lövträd.
GB2	Stenmur	Hög av mindre och medelstora stenar, till största del skuggad av buskar.
GB3	Odlingsröse (litet, runt)	Lågt, övervuxet röse av sten i åkerren. Lövbuskar, brännässla med mera.
GB4	Allé	Enkelsidig trädrad om åtta lindar strax utanför inventeringsområdets kant. Träden är relativt unga med diameter mellan ca 40–50 cm. Inga strukturer av värde noterades såsom döda grenar, stamskador eller håligheter.
GB5	Odlingsröse (långsmalt)	Något staplad sten, men mer röselik än en stenmur. Låg, knappt 0,5 m hög och knappt 0,5 m bred. Trivial flora av knylhavre. Ett par grova ekar.
GB6	Stenmur	Långsmalt röse av sten bland knylhavre och annat gräs. Övervuxet, knappt synligt. Mindre och medelstora stenar.
GB8	Odlingsröse (litet, runt)	Liten ansamling av mindre stenar i hög på störd markyta nära åker.



Figur 20. Stenmur, GB2.



Figur 21. Odlingsröse, GB3.



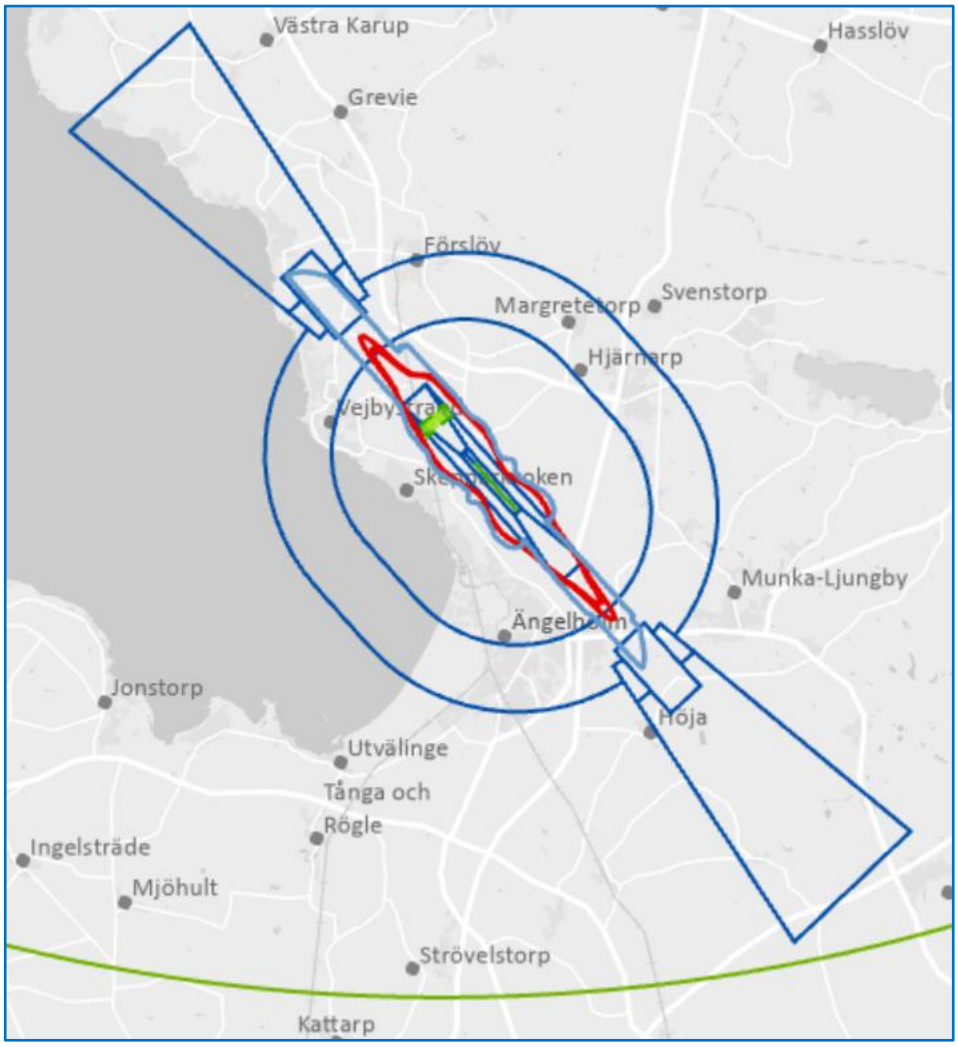
Figur 22. Lindallé, GB4.

4.5.2 Riksintressen

Hela området omfattas av riksintresse för totalförsvaret, *Påverkansområde för väderradar: Bjäre,* och delvis av ett riksintresse gällande influensområde med hänsyn till flyghinder, *Ängelholm*.



Figur 23. Karta över riksintresse: Påverkansområde för väderradar.



Figur 24. Riksintresse gällande influensområde med hänsyn till flyghinder, Ängelholm. Sträckan mellan Hjärnarp och Munka Ljungby är delvis inkluderad i yttre området (blå linje).

4.5.3 Yt- och grundvatten

Aktuell sträcka är belägen inom ett grundvattenmagasin (SE624463-131830) som också omfattas av vattenskyddsföreskrifter, Brandsvig, se beskrivning och bild i avsnitt 4.5.1.1 Vattenskyddsområde. Aktuell sträcka ingår även inom SMHI:s avrinningsområden i huvudavrinningsområde (2016) för Rönne å, och delavrinningsområde (2016) ovan Kägleån. Området ingår även i Rössjöholmsån1: Kägleån-Rössjön som vattenförekomst för avrinningsområden ytvatten (VARO) med beteckning WA14976638.

Den kemiska statusen för grundvattenförekomsten är otillfredsställande. Detta baseras på mätningar av PFAS (11). Täkten i Bjällerud är förorenad av brandövningsplatser inom Ängelholms flygplatsområde och har stängts på grund av föroreningen och begränsar även framtida dricksvattenuttag. Kvalitetskravet är att

[1] *Rössjöholmsån går söder om aktuellt område, genom Munka Ljungby.*

grundvattenförekomsten Brandsvig ska uppnå god kemisk grundvattenstatus, med tidsfristtill år 2027. Det finns ett undantag för PFAS 11.

Den kvantitativa statusen för grundvattenförekomsten är däremot god. I beskrivningen benämns den till och med som att den har utmärkta eller ovanligt goda förutsättningar. Det innebär att miljökvalitetsnormen för kvantitativ status uppnås.

Inga ytvatten inom aktuellt område berörs av miljökvalitetsnormer. De ytvatten som finns inom området är:

- Ett dike i norr som korsar Lv 1788, se objekt GB1 i avsnitt 4.5.1.2 Generellt biotopskydd.

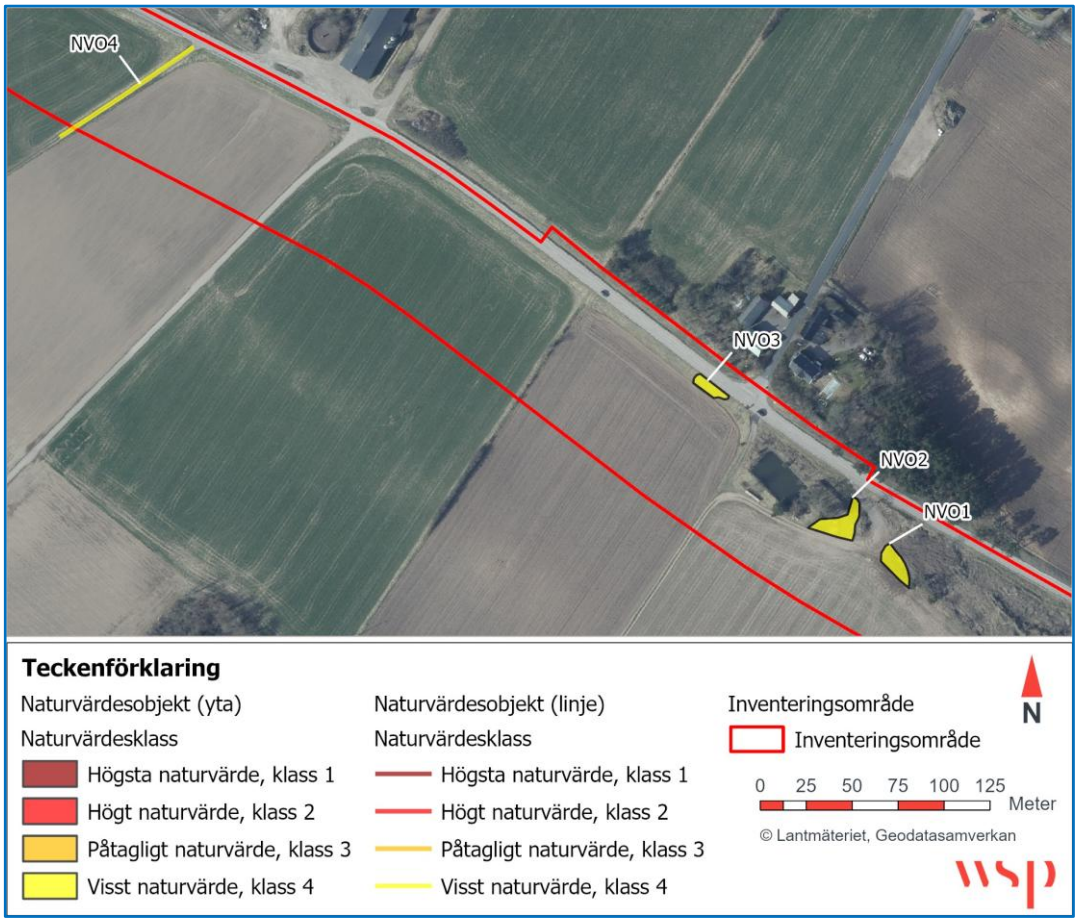
- En bevattningsdamm som finns i södra delen av vägområdet, se GB7 i avsnitt 4.5.1.2 Generellt biotopskydd.

4.5.4 Naturvärden

En naturvärdesinventering (NVI) utfördes 2024-06-20 inom området markerat med röd linje i figur 25 och figur 26.

Totalt har fyra naturvärdesobjekt identifierats under naturvärdesinventeringen. Samtliga har bedömts tillhöra klass 4 – visst naturvärde. Objekten utgörs av sandmiljöer och vägkanter.

Den tidigare utpekade artrika vägmiljön i norra delen av området, som klassats som påtagligt naturvärde (klass 3) under 2017, var nyligen slåttrad vid fältbesöket för naturvärdesinventeringen. Oaktat slåttern, uppfattades vägkanten som mer gräsdominerad jämfört med bilder och beskrivning av objektet i Trafikverkets Miljöwebb (åtminstone de vägkantssträckor som ligger inom inventeringsområdet).



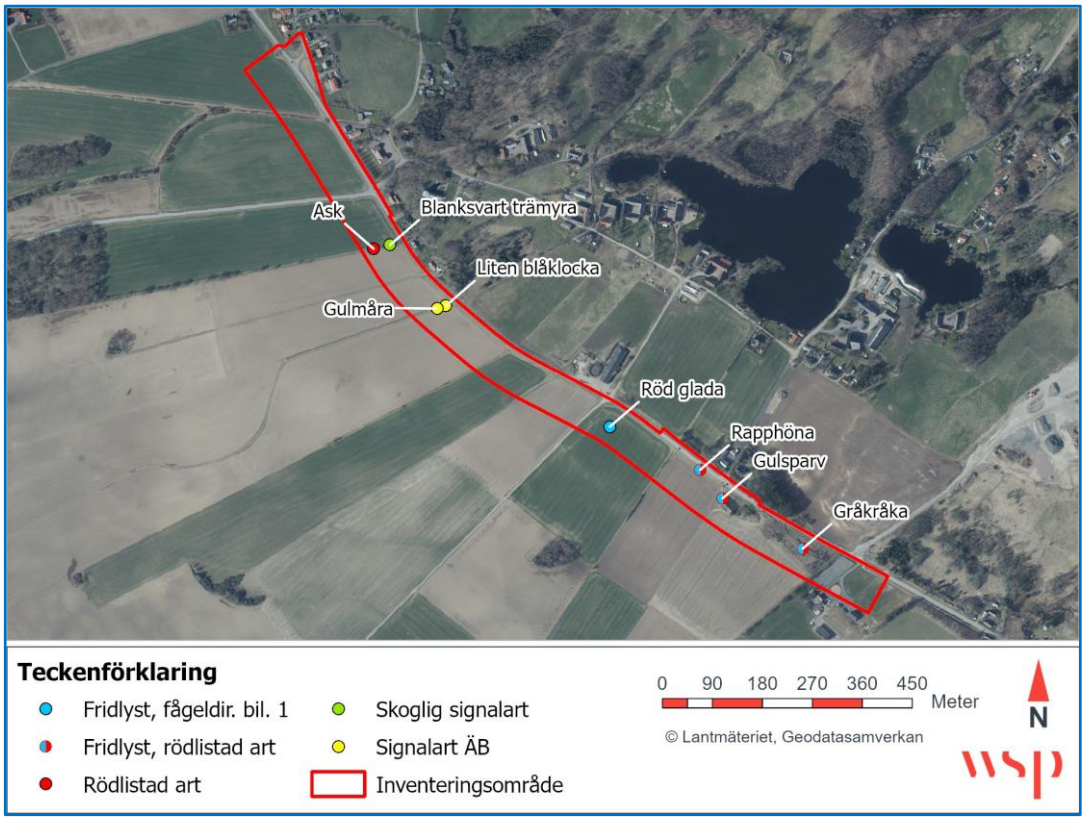
Figur 25. Samtliga avgränsade naturvärdesobjekt från fältinventeringen.

Totalt observerades åtta naturvårdsarter under naturvärdesinventeringen: ask (EN), blanksvart trämyra (skoglig signalart), gulmåra (signalart i ängs- och betesmarksinventeringen (ÄB), liten blåklocka (signalart ÄB), röd glada (fridlyst 4 §, fågeldirektivet bilaga 1), rapphöna (fridlyst 4 § NT), gulsparv (fridlyst 4 §, NT), gråkråka (fridlyst 4 §, NT).

Inga känsliga eller mycket sällsynta naturvårdsarter har påträffats inom inventeringsområdet.

Enstaka observationer av sly och unga träd (diameter <10 cm) av ask (EN) och skogsalm (CR) har inte inkluderats i kartan. Observationerna av fåglar rörde sig främst om födosökande individer, ingen tydlig eller sannolik häckning inom inventeringsområdet noterades.

Av de tidigare påträffade naturvårdsarterna eftersöktes backsippa (fridlyst, VU) i södra delen av inventeringsområdet där arten tidigare påträffats så sent som 2016. Arten påträffades dock inte under naturvärdesinventeringen.



Figur 26. Observationer av naturvårdsarter i samband med fältinventeringen. Signalart ÄB utgör arter som används som positiva signalarter i ängs- och betesmarksinventeringen.

Inom och/eller i närheten av inventeringsområdet finns det observationer av en art eller arter med skyddsklassning. Med hänsyn till detta har en utredning med ett PM för skyddsklassade arter utförts. Syftet är att undersöka om byggnationen av GC-vägen skulle påverka arten eller arterna negativt.

Ett särskilt samråd med Länsstyrelsen Skåne kring påverkan på skyddsklassade arter genomfördes 2025-05-09.

4.5.5 Invasiva arter

Invasiva främmande arter är arter som med människans hjälp flyttats från sin ursprungliga miljö och i sin nya omgivning börjar sprida sig snabbt och orsakar allvarlig skada på ekosystem. I NVI:n har fyra olika arter observerats på 11 platser inom inventeringsområdet.

De noterade arterna är vresros, blomsterlupin, kanadensiskt gullris samt kaukasiskt fetblad. Förekomsterna är spridda, men relativt begränsade ytmässigt per förekomst. Bestånd av vresros och blomsterlupin finns dock inom framtida arbetsområde för gång- och cykelvägen.

Ingen av de påträffade arterna omfattas av EU:s lagstiftning kring bekämpning av invasiva arter, men samtliga arter finns upptagna i Naturvårdsverkets förslag över invasiva arter i Sverige som bör omfattas av samma lagstiftning som arterna inom EU-direktivet.

Parkslide, som noterats inom inventeringsområdet enligt tidigare rapport på artportalen, eftersöktes men påträffades inte kring den tidigare uppgivna fyndplatsen, eller på någon annan plats inom inventeringsområdet. Arten finns dock kvar på en kulle utanför inventeringsområdets norra kant.



Figur 27. Observationer av främmande, invasiva arter under fältinventeringen i norra delen av inventeringsområdet.



Figur 28. Observationer av främmande, invasiva arter under fältinventeringen i södra delen av inventeringsområdet.



Figur 29. Överblommade blomsterlupiner, IA11.

4.5.6 Fornlämningar

Det finns totalt fyra kända fornlämningar inom eller i närheten av GC-vägen, tre av fornlämningar är registrerade fornlämningar och en är ej registrerad. Fornlämning L1990:1775 och L1990:6643 ligger utanför vägområdet och fornlämning L1990:6552 ligger mellan planerad GC-väg och Lv 1788. Se figur 30 och 31 för aktuella fornlämningar. Information om registrerade fornlämningar framgår av *Tabell 3* nedan.



Figur 30. Fornlämning L1990:6552 belägen inom vägområdet. Fornlämningar L1990:6643 och L1990:7075 bedöms ligga utanför vägområdet.

Tabell 3. Registrerade fornlämningar som finns inom eller i närområdet av framtida GC-väg.

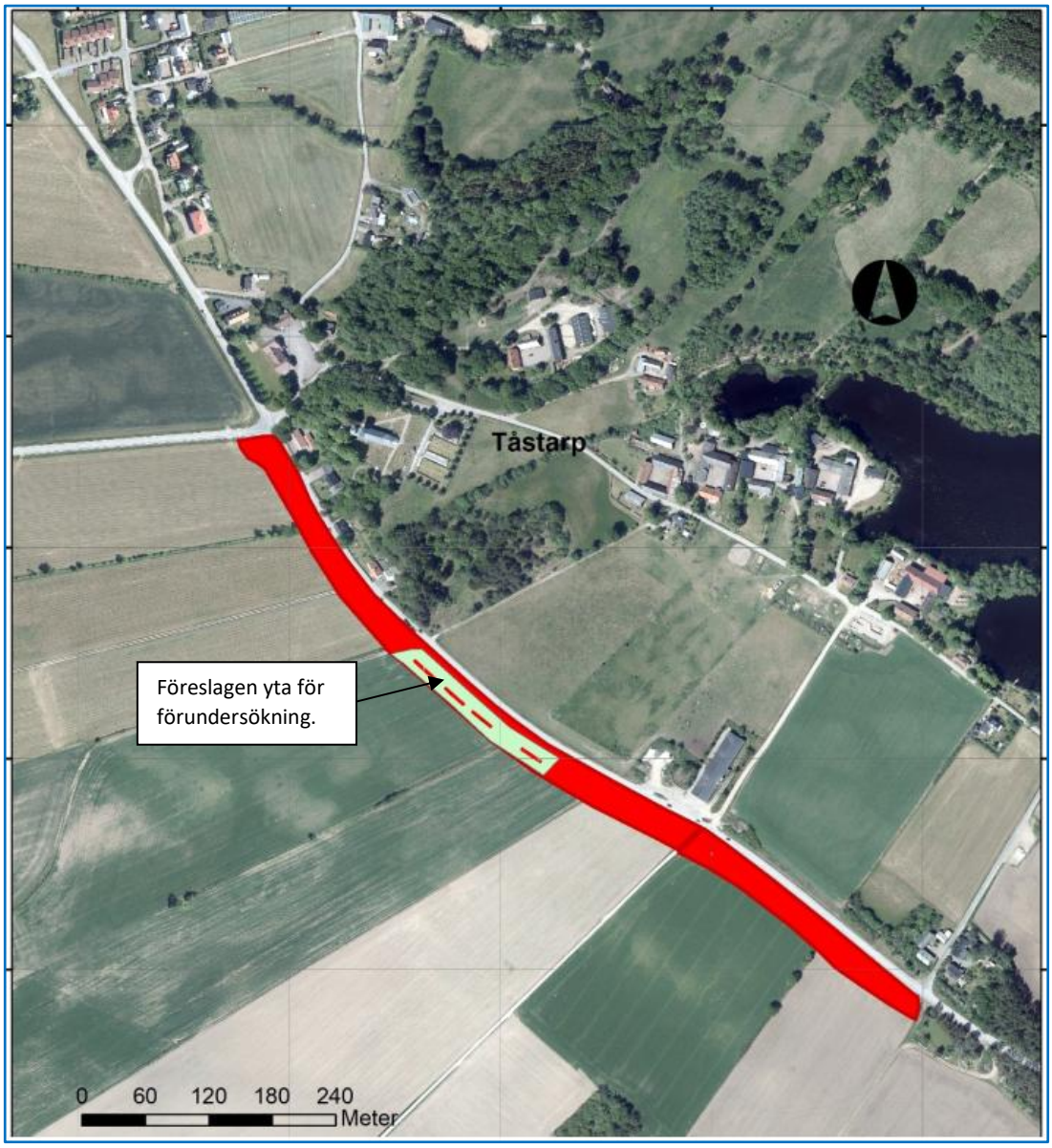
Lämningsnummer	Typ	Beskrivning	Intrång
L1990:6643	Område med fossil åkermark	Fossil åkermark, vinkelformad, ca 15-40x100 m, bestående av 4 terrasserade åkerytor. Alla åkerytor är överlagrade av kyrkogården söder och ostsydostlig riktning.	Nej
L1990:7075	Hög	Hög. I ytan enstaka stenar. I mitten är en rund grop. I den södra kanten av högen har en kompost av trä anlagts.	Nej
L1990:6552	Milstolpe	Milstolpe, tuktad sandsten, 0,85 m h, 0,51 m br vid basen i nordnordväst-sydsydöstlig riktning och 0,15 meter tjock. Profilerad överdel. I den östnordöstra sidan är inskriften: 12. Stenen och inskriften är vittrad. På milstolpens välvda överdel är ett borrhål. Milstolpen står direkt i marken.	Nej

För att ytterligare undersöka eventuella fornlämningar inom aktuellt område har arkeologisk utredning steg 1 och steg 2 genomförts.

I den arkeologiska utredningen steg 1 pekades fyra områden ut som hade potential för dolda fornlämningar under mark. Med utredningen som underlag beslutade Länsstyrelsen att arkeologisk utredning steg 2 skulle genomföras för två av dessa områden.

Enligt arkeologisk utredning steg 2, påträffades fornlämningar inom ett 3 600 m² stort område, bestående av 5 stolphål och 5 härdar. Se även figur 31 nedan.

I nästa steg görs först en förundersökning som innebär att ett antal schakt eller ytor öppnas med grävmaskin för att ta reda på omfattning, bevarandegrad och framför allt vetenskapligt värde för kvarvarande lämningar. Därefter görs en arkeologisk slutundersökning där fornlämningarna slutgiltigt dokumenteras och tas bort så att en utbyggnad av gång- och cykelvägen kan genomföras.



Figur 31. Föreslagen yta för förundersökning.

4.5.7 Markmiljö

I samband med framtagandet av vägplanen under sommaren 2025 uttogs dikesprov, jordprov och asfaltsprov.

Resultatet från dikesproverna visar att halter över känslig markanvändning (KM) avseende PAH och halter över mindre än ringa risk (MRR) avseende bly har

påträffats i provtagningspunkt 25DW01. Resterande provpunkter visar på halter under MRR.

I provtagningspunkterna för jord påträffades halter över KM i en provpunkt, 25W11 med avseende på PAH. Resterande provpunkter visar på halter under MRR.

Asfaltsproverna visar på förekomst av benso(a)pyren och stenkolstjära (PAH) i samtliga provtagningspunkter.



Figur 32. Placering av provtagningspunkter för dike, jord och asfalt.

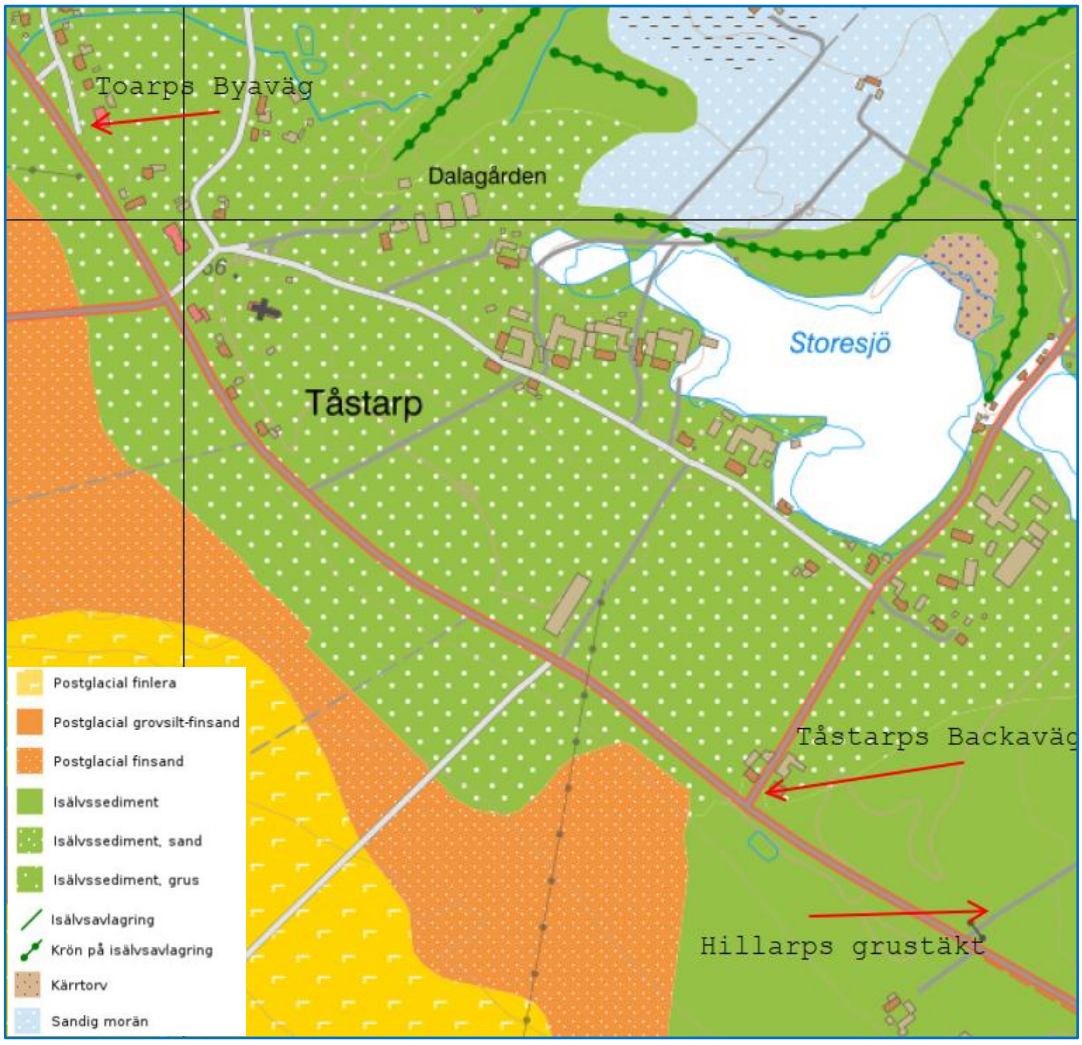
4.6 Byggnadstekniska förutsättningar

4.6.1 Geoteknik

Utifrån jordartskartor från SGU och erfarenhet från området, består marken av isälvssediment.

Sträckan från korsningen Lv 1788/Toarps byaväg fram till Tåstarps Backaväg består marken av isälvssediment grus.

Mellan Tåstarps Backaväg och fram till Hillarps grustäkt, som är slutet på blivande GC-väg består marken av isälvssediment sand. Se figur 33 nedan.



Figur 33. Bild från SGU.se. 2024-08-22.

Under den geotekniska undersökningen, med ett maximalt undersökningsdjup av 4 m, påträffades fyllning i samtliga punkter bestående av huvudsakligen humushaltig sand eller grusig sand som överlagrade sandigt material. Innehållet av den naturliga material stämmer relativt väl med SGU:s jordartskarta enligt ovan.

Isälvssediment bestående av sand och grus utgör friktionsjord med god hållfasthet. Jordmaterialet är relativ lätt schaktad vid nivåer ovan sjunkvattennivån. Isälvssedimentet innehåller block, vilket uttolkats från platsbesök som visar stengärden i hela området. Generellt sluttar marken i riktning från öster ner mot väster som också är gradient för ytvatten och grundvatten. Jordmaterialet är permeabelt med ett k-värde mellan 10^{-2} till 10^{-3}m/s med det lägre värdet i isälvssediment grus. Beroende på var befintlig yt-sjunkvattennivå ligger kan antas att det råder goda förutsättningar för infiltrering av yt- och sjunkvatten i området. Recipient för ytvatten i området är Storesjö och intilliggande Danskesjön.

Hillarps grustäkt är sedan mycket lång tid länshållen till stort djup med en avsänkt grundvattennivå. I västlig riktning från blivande GC-väg består marken av glacial lera. Den glaciala leran är fast och kraftigt överkonsoliderad. Leran är inte

genomsläpplig med avseende på ytsjunkvatten, vattnet transporteras på lerans överyta mot slutlig recipient, Skälderviken.

4.6.2 Geohydrologi

Grundvattennivåerna mättes i samband med de geotekniska undersökningarna. Torra förhållanden påvisades ned till största undersökningsdjup i samtliga punkter.

4.6.3 Avvattning

Lv 1788 avvattnas via avrinning över vägslänt till dike/bankfot. Inga dagvattenledningar, dagvattenbrunnar eller pumpstationer förekommer inom berört område.

4.6.4 Ledningar

Längs med västra sidan av Lv 1788 finns i huvudsak vatten-, opto- och spillvattenledningar medan det på den östra sidan finns belysning-, el-, och teleledningar. Det finns även en luftburen högspänningsledning som korsar vägen. Se även figur 34.



Figur 34. Befintlig högspänningsledning som korsar Lv 1788 i anslutning till den enskilda vägen till Dalamöllan.

4.6.5 Vägteknik

Gång- och cykelvägens placering i relation till bilvägen (Lv 1788) kommer att påverka GC-vägens överbyggnad. När gång- och cykelvägen byggs dikt an bilvägen räknas detta som en breddning av väg, dvs. att befintlig terrass förlängs ut över breddad del, vilket medför att dräneringsnivån kan behöva sänkas jämfört befintligt (detta eventuellt med undantag för ytterkurvor). Även vid placering av GC-vägen med sidoremsa mot bilvägen kan cykelbanan och sidoremsa ses som en form av vägbreddning där vägdiket flyttas ut utanför cykelbanan. Vid breddning får den beräknade bärigheten på det breddade partiet inte vara sämre än den beräknade bärigheten på den befintliga vägkroppen. Det behövs därför en bedömning av den befintliga vägen, inklusive eventuella avvattnings- eller dräneringsproblem. Om

vägen inte uppvisar några skador utan verkar ha fullgod dränering är det viktigaste att inte försämra befintliga förhållanden.

Den aktuella sträckan av Lv 1788 åtgärdades i sin helhet senast 2016-05-01. Historiska bilder visar dock att vägen har blivit spårlagad mellan åren, utan att det finns registrerat i Trafikverkets databas (PMSv4). Vägytemätningarna visar en låg utveckling av spårdjupet med 0,37 mm/år innan åtgärd och 0,24 mm/år sedan 2016. Jämnheten i längdled (IRI) utvecklades med 0,04 mm/m per år mellan år 1989 och 2016, vilket anses vara ytterst låg. Efter åtgärden har IRI varit i stort sett oförändrad.

Vägtekniska undersökningar har visat att asfalten på vägen är förorenad med stenkolstjära (PAH) med halter> 1000 mg/kg. Beläggningen på vägen har en tjocklek på ca 8 cm där uppskattningsvis hälften riskerar att vara förorenad, vilket innebär att om Lv 1788 behövs fräsas eller rivas måste speciellt hänsyn tas angående hantering av asfaltsmassor och fräsdjup.

Sammanfattningsvis visar mätningar att Lv 1788 längs den aktuella sträckan är mycket jämnt med god stabilitet och bärighet. Eftersom vägen ligger i klimatzon 1 är tjäle inget problem för vägens tillstånd.

4.7 Kommunal fysisk planering

En vägplan kan inte fastställas om den strider mot gällande detaljplan.

Vägplan berör inte några detaljplaner eller områdesbestämmelser.

Aktuellt objekt bedöms inte strida mot gällande översiktsplan (Översiktsplan 2035 Ängelholms kommun, fastställd 2023-10-30).

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

Inom planarbetet har ett omfattande utredningsarbete kring val av placering och utformning av gång-och cykelvägen genomförts. Markintrång och påverkan på människa och miljö har varit avgörande motiv för val av gång-och cykelvägens sträckning enligt projektmålen och ändamålet med planen.

Alla utredda alternativ på den västra sidan av Lv 1788 skulle ge ungefär lika stora markintrång men det valda alternativet har större måluppfyllnad än övriga alternativ.

Att anlägga gång- och cykelvägen längs den östra sidan av Lv 1788 skulle innebära mindre påverkan på jordbruksmark men flera bostadsfastigheter skulle få stor negativ påverkan och alternativet har därför förkastats.

5.1 Val av lokalisering

Den planerade gång- och cykelvägen (GC-vägen) sträcker sig cirka 1,4 km längs länsväg 1788 (Lv 1788) och ska i norr ansluta till Toarps byaväg på den östra sidan av Lv 1788. I söder ska GC-vägen ansluta till befintlig GC-väg på den västra sidan av Lv 1788, strax norr om Hillarp.

Vid val av lokalisering har möjligheten att förlägga GC-vägen på såväl östra som västra sidan av Lv 1788 beaktats. Oavsett vilken sida som väljs behöver GC-vägen korsa Lv 1788 för att kunna ansluta till befintligt vägnät och den befintliga GC-vägen i söder. En viktig förutsättning för lokaliseringen har därför varit att korsa Lv 1788 på en plats där trafiksäkerheten kan säkerställas. Trafikmängden är lägre norr om korsningen mellan Lv 1788 och Lv 1789, vilket innebär att en passage av Lv 1788 norr om denna korsning bedöms vara det trafiksäkraste alternativet.

Vid jämförelse mellan en östlig och en västlig lokalisering har även hänsyn tagits till påverkan på närliggande fastigheter, befintlig bebyggelse, ledningar, natur- och kulturmiljö samt möjligheten att anpassa GC-vägen till befintlig terräng och väg. Den valda lokaliseringen innebär att inget intrång behöver göras på bostads-fastigheter och att den befintliga lindallén på östra sidan av Lv 1788 kan bevaras.

På den västra sidan av Lv 1788 utgörs den berörda marken huvudsakligen av jordbruksmark. Inga bostadsfastigheter berörs av den planerade GC-vägen på denna sida. Det finns däremot befintliga vatten-, avlopps- och optoledningar, vilka bedöms kunna ligga kvar i befintligt läge. Området omfattas även av vattenskyddsområdet Brandsvig, vilket har beaktats vid lokaliseringen och den fortsatta utformningen av anläggningen.

Den valda sträckningen innebär att GC-vägen i huvudsak kan förläggas i nära anslutning till befintlig väg och följa terrängen. Befintliga vägslänter kan därmed i stor utsträckning behållas. Detta minskar behovet av fyllnadsmassor och räcken och innebär samtidigt en mindre påverkan på omgivande mark. Lokaliseringen bedöms därför vara fördelaktig även ur klimat- och miljösynpunkt.

En västlig lokalisering innebär att GC-vägen behöver korsa Lv 1789, men däremot inte Tåstarps byaväg eller Tåstarps Backaväg. För boende på den östra sidan av Lv 1788, bland annat längs Tåstarps byaväg, finns möjlighet att nå de nya busshållplatserna via befintliga gångstråk bakom Tåstarps bibliotek, vidare genom gångvägen mellan befintliga fastigheter och därefter via den nya GC-vägen.

Den valda lokaliseringen ger därmed en sammanhängande och gen förbindelse för gång- och cykeltrafik, bland annat för cykelpendling samt för rekreations- och turismändamål. Samtidigt förbättras trafiksäkerheten längs sträckan och i anslutning till de nya busshållplatserna. Lokaliseringen innebär även att projektets mål om att så långt som möjligt följa befintlig terräng och behålla befintliga vägslänter kan uppfyllas.

Sammantaget bedöms den valda lokaliseringen ge en god balans mellan trafiksäkerhet, framkomlighet och hänsyn till befintliga fastigheter, ledningar samt natur- och miljövärden. Den uppfyller därmed vägplanens ändamål genom att skapa en sammanhängande och trafiksäker förbindelse för gång- och cykeltrafik, samtidigt som intrång och behovet av omfattande anläggningsåtgärder begränsas.

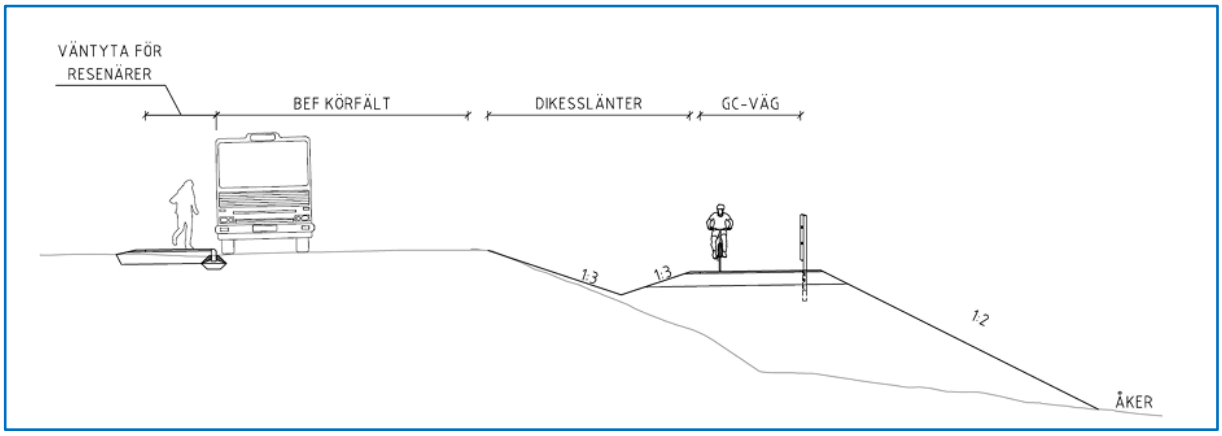
För föreslagen lokalisering och utformning av GC-vägen, se ritning/plankartor 101T0201-101T0203.

5.2 Förkastade alternativ

Under arbetet med vägplanen förkastades fyra förslag till placering av GC-vägen.

5.2.1 Alternativ 1 västra sidan av Lv 1788 i samma nivå med vägbanan

Gång- och cykelvägen förlades i samma höjd och parallellt med Lv 1788.



Figur 35. Typsektion över gång- och cykelvägens förhållande till Lv 1788 där den ligger nästan i nivån med vägen.

Alternativet förkastades för att det skulle kräva stora mängder av fyllnadsmassor och ökat behov av räcken, vilket är negativt ur miljösynpunkt och inte förenligt med projektmålen. Massor och räcken är också kostnadsdrivande, vilket skulle innebära en dyrare lösning.

Alternativet skulle även medföra att befintliga vägslänters naturvärden inte skulle kunna behållas.

Alternativet uppfyller inte projektkraven gällande minimera projektets klimatpåverkan respektive verka för biologisk mångfald genom att gynna naturligt förekommande arter.

5.2.2 Alternativ 2 Flytt av körbana

GC-vägen placeras på den östra sidan genom att Lv 1788 flyttas västerut i de trånga sektionerna vid närliggande fastigheter och lindallén. Korsningen mellan Lv 1788 och Lv 1789 skulle också behöva byggas om, för att GC-vägen ska kunna få plats förbi lindallén. Den östra körbanan skulle omvandlas till GC-väg och ett nytt körfält anläggs väster om befintlig väg. Enligt gällande riktlinjer för trafiksäkerhet hade en sådan breddning behövt ske över en längre sträcka för att få till en radie som är anpassad till hastigheten.

Alternativet skulle medföra stort behov av fyllnadsmassor och ökat behov av räcke, vilket är negativt ur klimat- och miljösynpunkt. Alternativet bedömdes ge en kostnadsökning på mellan 7–10 miljoner kronor i produktionskostnader jämfört med vald lösning, vilket inte bedömdes som rimligt sett till projektets budget som helhet eller ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Alternativet uppfyller inte projektkraven gällande minimera projektets klimatpåverkan respektive verka för biologisk mångfald genom att gynna naturligt förekommande arter.

5.2.3 Alternativ 3 Parallellt med Lv 1788, öster om

Gång- och cykelvägen förlades längs den östra sidan av Lv 1788. Alternativet medförde betydande intrång på bostadsfastigheterna som är belägna i anslutning till vägen. Det skulle medföra rivning av murar, häckar och även behov av att ta ned träd. Intrånget skulle med andra ord orsaka en sådan stor påverkan för fastighetsägarna att alternativet valdes bort.

5.2.4 Alternativ 4 Längs östra sidan av Lv 1788 cykling i blandtrafik

I samband med upprättande av vägplanen förkastades ett alternativ där gående och cyklister skulle hänvisas via Tåstarps Backaväg, Tåstarps Byaväg och Toarps Kyrkstig.

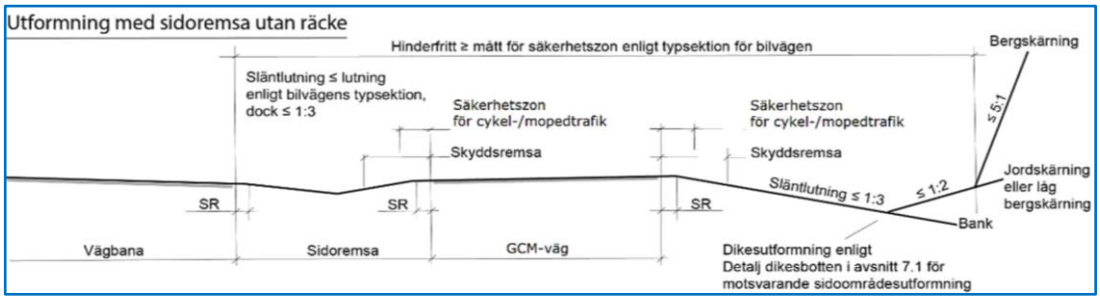
Alternativet bedömdes inte uppfylla projektkraven gällande bland annat att den ska utformas så att fler använder cykel som färdmedel genom att vägsträckan görs tillgänglig, trygg och inbjudande då cykling skulle ske i blandtrafik och inte vara tillräckligt gen. Sträckningen bedömdes medföra risk för att gående och cyklister även fortsättningsvis skulle nyttja Lv 1788 längs aktuell sträcka.

5.3 Val av utformning

Befintlig GC-väg som är belägen söder om Hillarp har en belagd vägbredd av ca 2,5 m. Högsta tillåtna hastighet på väg Lv 1788 är i nuläget 70 km/h.

Enligt Trafikverkets dokument, Krav VGU, Vägar och gators utformning 2022, ska GCM-vägar ha en bredd ≥ 2,5 m och sidoremsans bredd mellan väg och GCM-väg utan räcke ska vid dimensionerande hastighet 80 km/h vara minst 3,0 m.

För vägar med dimensionerande hastighet som är <80 km/h, där GCM-trafik separeras med sidoremsa utan vägräcke, ska sidoremsan vara ≥ 2,0 m. Se även figur 36 och tabell 4 nedan.



Figur 36. Utdrag ur VGU 2022 (typsektion för GCM-bana/GCM-väg).

Tabell 4. Sidoremsans bredd mellan väg och GCM-väg. Minsta bredd (m) vid utformning utan räcke (utdrag ur VGU 2022).

	VR (km/h)			
ÅDT-DIM	**80**	**100**	**110**	**120**
<1000	3	4	5	13
1000 – 2000	3	5	8	13
2000 – 4000	3	5	8	13
4000 – 8000	4	8	10	13
>8000	5	8	13	13

För prognosåret 2045 beräknas trafiken på Lv 1788 söder om korsningen med Lv 1789 uppgå till ca 2570 fordon/dygn och norr om korsningen till ca 2280 fordon/dygn.

Aktuellt objekt ska i söder ansluta till befintlig GC-väg som är förlagd på ett avstånd av ca 3,0 m från Lv 1788. Med beaktande av detta och ovanstående trafikflöden föreslås att även aktuell GC-väg förläggs där så är möjligt på ett avstånd av minst 3,0 m från Lv 1788.

Gång- och cykelvägen ingår i ett huvudcykelnät och dimensioneras för minst 30 km/h.

Enligt VGU ska en GCM-väg ha en säkerhetszon för cykeltrafik på vardera sida med bredd 0,6 m där det inte får förekomma fasta objekt så som belysningsstolpar eller murar. I de fall räcke behövs kan denna säkerhetszon ersättas med en skyddsremsa om minst 0,3 m.

Linjeföringen för gång- och cykelvägar med en dimensionerande hastighet av 30 km/h bör eftersträva en minsta horisontalradie av 30 m, minsta konvexa vertikalradie på 600 m och minsta konkava vertikalradie på 140 m enligt VGU 9.2.1.

Det är eftersträvansvärt att hålla längslutningen under 4,0 % då nivåskillnaden kommer vara som mest 4 m. Se även tabell 5 nedan.

Tabell 5. Största längslutning på cykelbana/GCM-väg (utdrag ur VGU 2022).

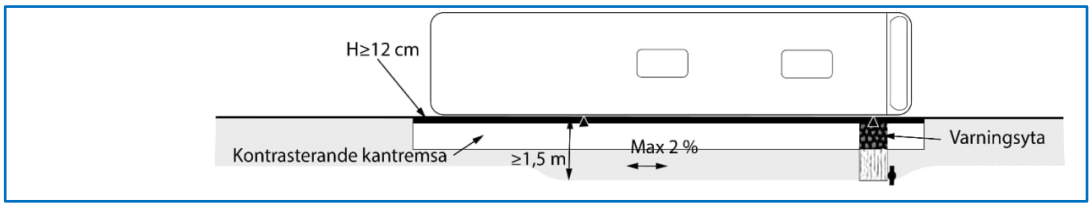
Nivåskillnad	Största lutning	Största godtagbara lutning *)
<1 m	5%	8 %
1-2 m	5 %	8 %
2-4 m	4 %	8 %
4-6 m	3 %	8 %
6-8 m	2,5 %	7 %
>8 m	2 %	7 %

Gång- och cykelvägar ska ha ett tvärfall på 1–2 % med en resulterande lutning på minst 0,5 % och ej överstiga 5 %.

För att inte GC-vägen ska luta för mycket när den korsar den enskilda vägen till Dalamöllan (vägen lutar ca 11,5 %) kommer den enskilda vägen att behöva byggas om på en sträcka av ca 32 m.

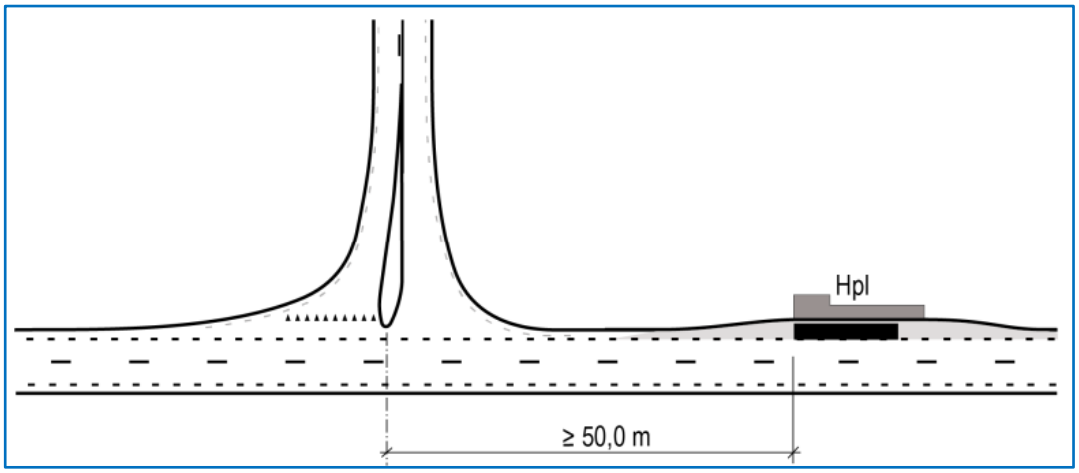
Vägdagvattnet från GC-vägen kommer att avledas till dike/bankfot, dvs på samma sätt som befintlig väg avvattnas i nuläget.

Ombyggnaden av busshållplatsen Tåstarps Backvägen föreslås utformas med en plattform, i huvudsak enligt figur 37 nedan.



Figur 37. Utdrag ur VGU 2022 (Plattform för busshållplats, typ 4).

Busshållplatserna Tåstarp Kyrkan och Tåstarp Hjärnarpsvägen föreslås slås ihop till ett gemensamt hållplatsläge strax norr om Tåstarps bibliotek och som utformas i båda riktningarna som fickhållplatser, i huvudsak enligt figur 38 nedan.



Figur 38. Utdrag ur VGU 2022 (Fickhållplats på primärväg före korsningstyp A, B och C).

Busshållplatsen för den norrgående trafiken föreslås kompletteras med ett cykelställ och busshållplatsen för den södergående trafik med ett väderskydd.

Sträckningen mellan busshållplatserna i norr (mellan sektion ca 0/000–0/170) föreslås förses med belysning.

Busshållplatsen Tåstarps Backvägen (östra sidan) föreslås förses med en plattform och att en asfalterad yta som avskiljs med att en kantsten anläggs längs med Lv 1788 från korsningen Lv 1788/Tåstarps Backavägen fram till busshållplatsen. Valet av utformning uppfyller också Skånetrafikens krav. Antalet resenärer är nämligen få, vilket innebär att Skånetrafiken inte kravställer busshållplatsernas utformning (görs när antalet resenärer är ≥ 10 påstigande/dag). Däremot ska det vara tryggt och säkert att ta sig till/från busshållplatsen.

De nya gemensamma busshållplatserna föreslås utformas med en naturlig karaktär med förstärkt blomning. Detta görs genom att grönytor anläggs i form av ängar som förstärks med blommande pluggplantor och lökar.

Dessutom planteras för den norrgående busstrafik en oxel för att ytterligare bidra till en blommande miljö och för den södergående busstrafiken anläggs även två odlingsrösen.

5.4 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

I aktuellt objekt förekommer inte några skyddsåtgärder eller försiktighetsmått som ska fastställas.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1 Trafik och användargrupper

Tillgängligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister ökar när de separeras från den övriga fordonstrafiken, eftersom det blir tryggare och enklare för dem att färdas längs med sträckan. Gång- och cykelvägen kommer att vara gen med små höjdskillnader, vilket ökar sannolikheten för att den kommer att nyttjas av de gående och av cyklisterna. Möjligheten till att gå och cykla mellan närliggande orter förbättras. Det erhålls även förbättrade möjligheter för arbetspendling med cykel.

Trafiksäkrare busshållplatser är positivt och möjliggör för att fler väljer att åka kollektivt, vilket minskar resandet med personbilar.

Trafiken på Lv 1788 kommer att få en förbättrad framkomlighet när gående och cyklister separeras från den övriga trafiken.

6.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Den förbättrade trafiksäkerheten för gående och cyklister är positivt för framför allt de boende i de närliggande områdena. Möjligheten till arbetspendling med cykel förbättras.

6.3 Miljö och människors hälsa

Beträffande de skyddsåtgärder som kommer vidtas, se avsnitt 6.6 Planerad hantering av biotopskyddade områden inklusive kompensationsåtgärder.

6.3.1 Generellt biotopskydd

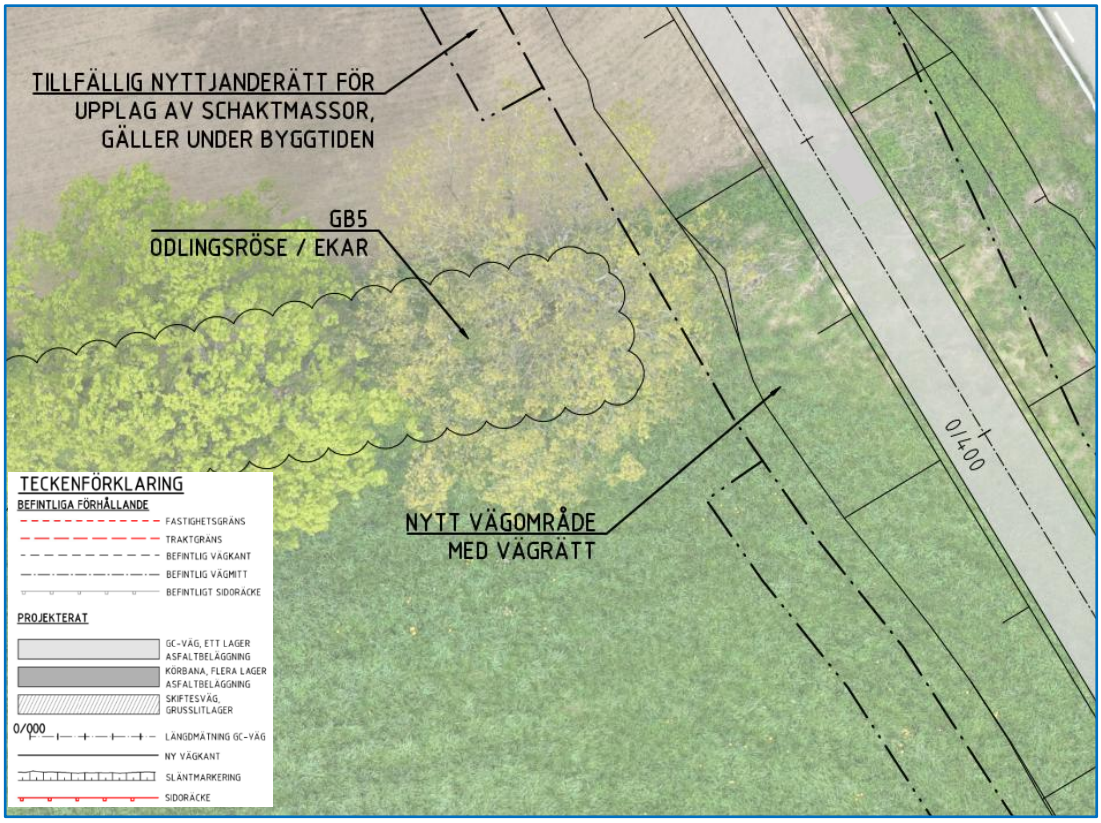
Sju strukturer som omfattas av generellt biotopskydd har identifierats inom projektområdet. I första hand har projekteringen av GC-vägen anpassats för att undvika intrång i dessa. I tre av fallen har intrång inte kunnat undvikas eftersom GC-vägen ska passas in i anslutning till Lv 1788 och intrång på jordbruksmark ska minimeras. Sammanfattningsvis påverkas två stenmurar, GB2 och GB6, samt ett odlingsröse GB3 av anläggandet av den nya GC-vägen.

Tabell 6. Objekt som omfattas av generellt biotopskydd i jordbruksmark.

Kod	Typ	Beskrivning	Intrång	Beskrivning av intrång
GB1	Småvatten (dike)	Kort öppen del av dike som i övrigt är kulverterat. Skuggigt under unga lövträd.	Nej	Ligger utanför det område som påverkas.
GB2	Stenmur	Hög av mindre och medelstora stenar, till största del skuggad av buskar.	Ja	Utformning av GC-väg innebär att packning av mark i släntkanten görs. Packning av marken medför att cirka 2 meter stenmuren behöver plockas ned. Intrånget görs även för att skapa en skyddszon mot den kvarliggande delen av stenmuren under arbetet med GC-vägen. Som följd av de nya slänterna är det inte möjligt att återställa stenmuren på samma plats.
GB3	Odlingsröse (litet, runt)	Lågt, övervuxet röse av sten i åkerren. Lövbuskar, brännässla med mera.	Ja	Vid det nya hållplatsläget behöver väguppbyggnaden göras om vilket innebär att schaktningsarbeten och ny släntutformning är nödvändigt. Utformningen av hållplatsläget innebär att intrång inte kan undvikas och att odlingsröset därmed behöver tas bort.
GB4	Allé	Enkelsidig trädrad om åtta lindar strax utanför inventeringsområdets kant. Träden är relativt unga med diameter mellan ca 40–50 cm. Inga strukturer av värde noterades såsom döda grenar, stamskador eller håligheter.	Nej.	I tidigare skede planerades utbyggnad av befintlig busshållplats vid allén. Placering av busshållplats har justerats så att den befintliga busshållplatsen vid allén slås samman med busshållplatsen Tåstarp Hjärnarpsvägen i ett nytt läge. Detta innebär att allén nu ligger utanför arbetsområdet och således inte påverkas av byggnationen av GC-vägen.
GB5	Odlingsröse (långsmalt)	Något staplad sten, men mer röselik än en stenmur. Låg, knappt 0,5 m hög och knappt 0,5 m bred. Trivial flora av knylhavre. Ett par grova ekar.	Nej	För att undvika intrång i odlingsröset och de ekar som ligger i anslutning till GC-vägens uppfyllda slänt, upphör den tillfälliga nyttjanderätten längs denna del av sträckningen. Åtgärden berör därför inte odlingsröset och massor

Kod	Typ	Beskrivning	Intrång	Beskrivning av intrång
				läggs inte heller i direkt anslutning till trädstam och rötter. Se figur 39.
GB6	Stenmur	Långsmalt röse av sten bland knylhavre och annat gräs. Övervuxet, knappt synligt. Mindre och medelstora stenar.	Ja	Höjdanpassningen för skiftesväg utifrån ny GC-väg medför att nya slänter skapas. Anläggandet av nya slänter innebär att intrång på cirka 15 m i stenmuren görs. Stenmuren kommer därför behöva plockas ned och flyttas.
GB8	Odlingsröse (litet, runt)	Liten ansamling av mindre stenar i hög på störd markyta nära åker.	Nej	Ligger utanför det område som påverkas.

I figuren nedan redovisas var den tillfälliga nyttjanderätten utgår för GB5.



Figur 39. Tillfällig nyttjanderätt upphörande vid GB5.

6.3.2 Riksintressen

Ingen påverkan bedöms erhållas på de två riksintressena som finns inom området.

6.3.3 Vatten- och markmiljö

Arbete kommer att ske inom vattenskyddsområde och grundvattenförekomsten. För att begränsa påverkan kommer det ställas krav på att skyddsföreskrifter ska följas och krav på arbetsmetod för att minimera de negativa konsekvenserna.

Asfalten vid Lv 1788 samt ett jordprov innehåller stenkolstjära och halten av PAH:er överstiger gränsvärden för farligt avfall (FA). I samband med rivning och schakt ska asfaltsmassor och jordmassor klassade som FA skickas till godkänd mottagare. Dispens från vattenskyddsförskrifterna ska lämnas in miljöförvaltningen i Ängelholm för transport av farligt avfall inom vattenskyddsområdet.

Markundersökningar visar att föroreningshalterna generellt understiger riktvärdena för känslig markanvändning (KM) och nivån för mindre än ringa risk (MRR) utanför de delar av vägområdet där stenkolstjära har identifierats. Dock innehåller ett dikesprov samt jordprov halter av PAH över KM och samma provtagningspunkt för dikesprovet innehåller även halter av bly som överstiger riktvärdet för MRR.

Byggnationen av gång- och cykelvägen samt busshållplatserna bedöms, med föreslagna skydds- och försiktighetsåtgärder, inte medföra någon ökad spridning av föroreningar eller någon negativ förändring av den befintliga föroreningssituationen i området.

6.3.4 Naturvärden

I två av naturvärdesobjekten, NVO3 och NVO4, har intrång till följd av planerad anläggning inte kunnat undvikas. Två av det identifierade naturvårdsarter ligger i anslutning till ett av naturvärdesobjekten och påverkas också av intrånget, se avsnitt om naturvårdsarter nedan.

Arbeten vid vägslänter med dess fröbankar kommer i möjligast mån att inte beröras i samband med masshanteringen. Ett undantag är dock där GC-vägen går upp mot busshållplatsen på västra sidan av Lv 1788, där vägslänterna och fröbankarna kommer avbanas för överbyggnad av busshållplats med nya slänter.

Påverkan till följd av anläggning av gång- och cykelvägen bedöms generellt som låg på grund av objektens låga artvärde samt vidtagna skyddsåtgärder.

6.3.5 Naturvårdsarter

Där blanksvart trämyra (skoglig signalart) och ask (rödlistad art) har påträffats står även en solitär ek i odlingsröse (GB5). För att begränsa påverkan på eken har den tillfälliga nyttjanderätten tagits bort, se även figur 37. Det kommer ställas krav på entreprenaden att skyddsåtgärder ska vidtas för att undvika skada på eken och askens stam och rotsystem.

Alla plantor av backsippa är av allt att döma försvunna från platsen, men en fröreserv kan finnas kvar i marken. Liten blåklocka och gulmåra, vilka utgör signalarter inom ängs- och betesmarksinventeringen (ÄB), är de naturvårdsarter som bedöms påverkas av intrång till följd av anläggandet av GC-vägen. Påverkan kommer bli lokalt negativt, men försumbart ur ett regionalt och nationellt perspektiv eftersom båda arterna har bedömts vara livskraftiga.

Slutsatsen från PM för skyddsklassade arter var att det inte är sannolikt att projektet innebär en ökad störning av arten eller arterna och att inga ytterligare skyddsåtgärder krävs.

Samråd gällande PM:et och dess slutsatser har genomförts med Länsstyrelsen.

6.3.6 Invasiva arter

Vid arbetet med GC-vägen är det inte möjligt att undvika bestånd av de invasiva arterna, blomsterlupin och vresros. För att förhindra spridning och bekämpa arternas utbredning kommer särskilda krav att ställas på arbetsmetod och hantering av massor för de områden där dessa förekommer.

Beståndet av invasiva arterna som finns längs sträckan kommer genom projektet få en positiv effekt vid borttagandet.

6.3.7 Fornlämningar

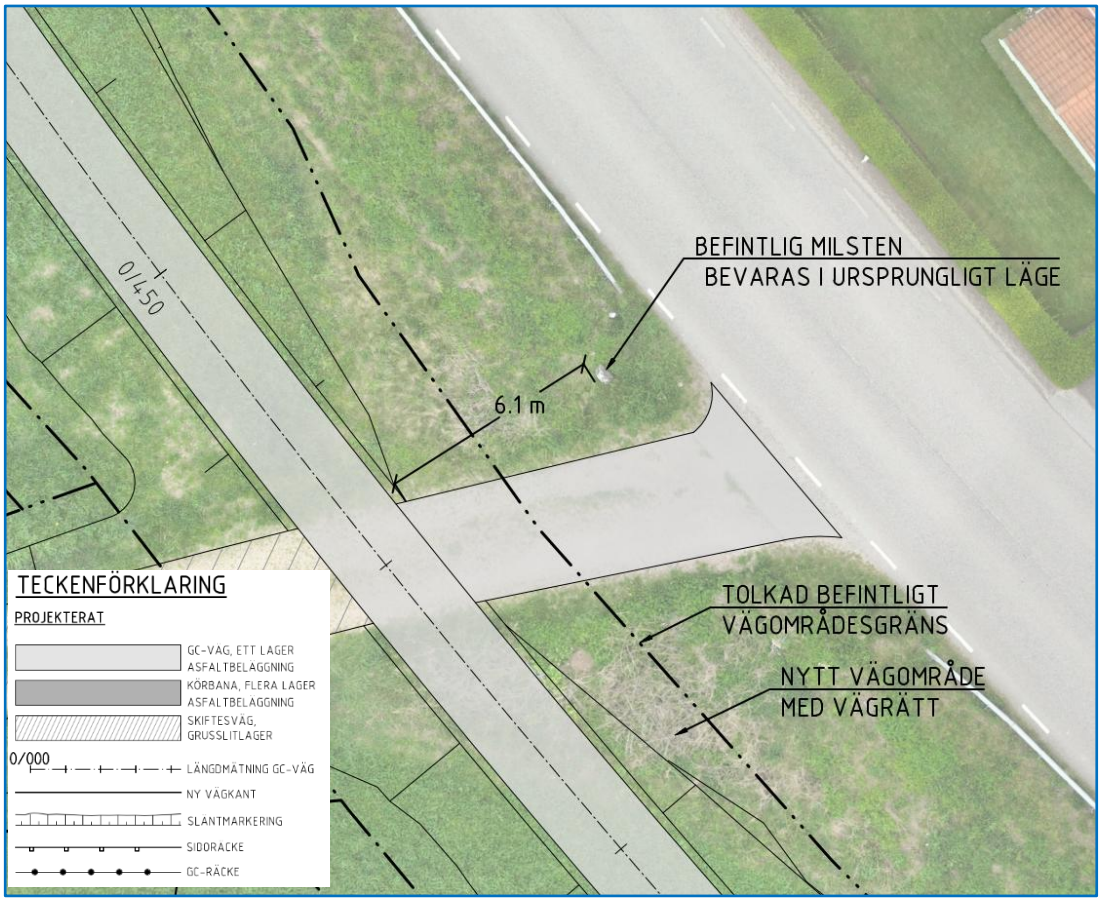
I samband med arkeologisk utredning påträffades en tidigare ej känd fornlämning, denna kan behöva hanteras vidare inom ramen för den uppdragsarkeologiska processen.

För att minimera påverkan och undvika intrång i fornlämning L1990:6552 har sträckningen av GC-vägen har ändrats. Fornlämningen hamnar i stället mellan planerad GC-väg och LV 1788. Se figur 41.

Påträffas fornlämningar i samband med framtida markarbeten ska dessa, i enlighet med 2 kap 10 § Kulturmiljölagen, omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas.



Figur 40. Fornlämning L1990:6552 Milstolpe.



Figur 41. Placering av planerad GC-väg i förhållande till fornlämning L1990:6552 Milstolpe.

6.3.8 Hälsa och säkerhet

Människors hälsa och säkerhet bedöms påverkas positivt av projektet med hänsyn till en ökad möjlighet till rörelse och att på ett säkrare sätt kunna röra sig i området.

6.3.9 Buller

Krav gällande vibrationspåverkan och buller från maskiner under byggtiden hanteras i ett senare skede i samband med upprättande av förfrågningsunderlaget.

6.3.10 Strandskydd

Området omfattas inte av strandskydd.

6.4 Samhällsekonomisk bedömning

Någon samhällsekonomisk beräkning av objektets nytta har inte gjorts. Den största samhällsekonomiska nyttan bedöms vara den förbättrade trafiksäkerheten och dess negativa konsekvenser bedöms vara förhållandevis små, t.ex. att ny mark kommer att behöva tas i anspråk samt ökade underhålls- och driftskostnader.

6.5 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Några indirekta eller samverkande effekter och konsekvenser har i nuläget inte identifierats.

6.6 Planerad hantering av biotopskyddade områden inklusive kompensationsåtgärder

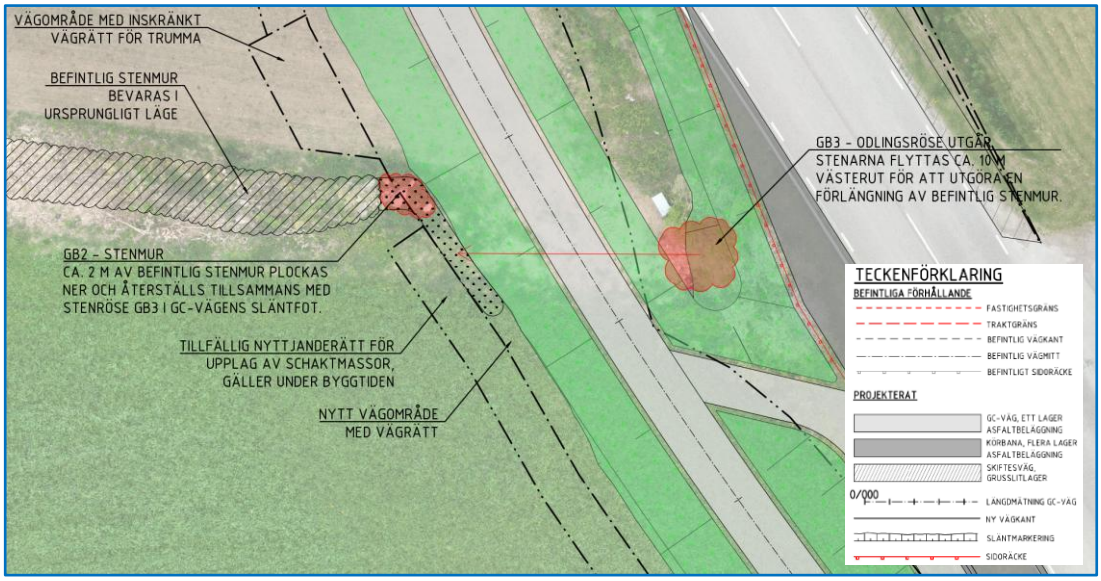
I tabellen nedan redovisas planerad hantering och kompensationsåtgärder för påverkade biotoper. Samtliga påverkade biotoper föreslås återställas lokalt och kommer fortsatt utgöra strukturer med generellt biotopskydd. Utifrån planerad hantering undviks nettoförluster av viktiga strukturer i odlingslandskapet och skyddade naturmiljöer.

Tabell 7. Planerad hantering/kompensationsåtgärder.

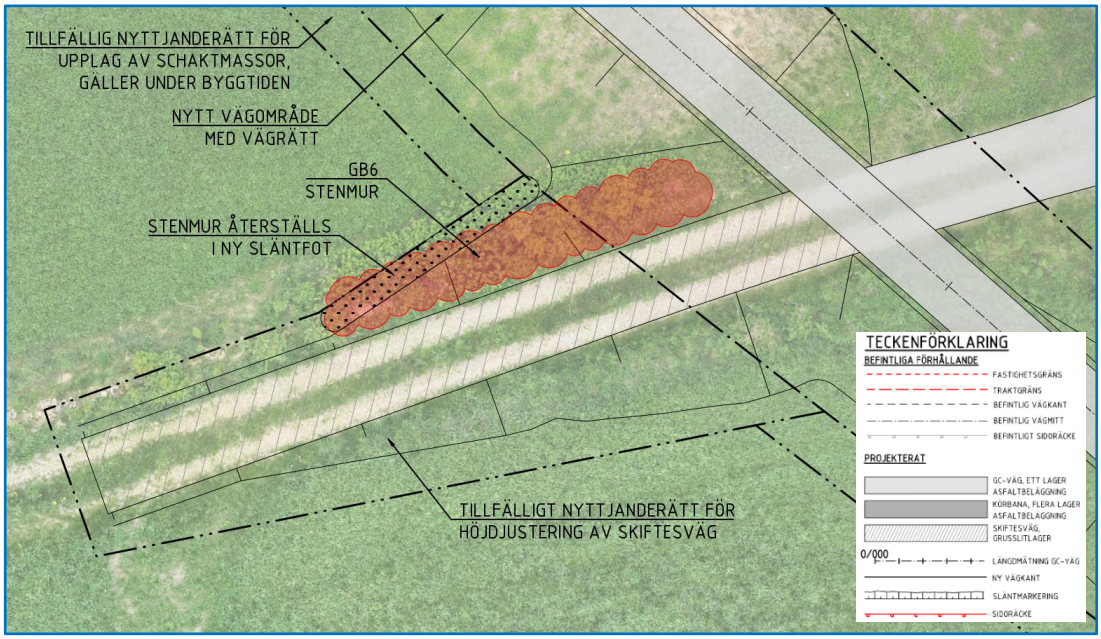
Kod	Typ	Kompensationsåtgärd
GB2	Stenmur	Den del av stenmuren som behöver plockas ner kommer att byggas upp igen i direkt anslutning till befintlig struktur (GB2). Uppbyggnad sker åt söder och stenarna läggs med samma sida upp som de hade ursprungligen.
GB3	Odlingsröse (litet, runt)	Stenarna från odlingsröset flyttas och förlänger stenmuren vid GB2 söderut.
GB6	Stenmur	Den sträcka som behöver plockas ner av stenmuren kommer att byggas upp igen i direkt anslutning till

Kod	Typ	Kompensationsåtgärd
		befintlig struktur (GB6). Uppbyggnad av stenmur görs i den ursprungliga riktningen österut, längs ny släntfot. Stenarna läggs med samma sida upp som de hade ursprungligen.

I figur 42 och 43 redovisas hur biotoperna GB2, GB3 och GB6 påverkas av planerade åtgärder samt planerade kompensationsåtgärder. Nerplockade delar av stenmurarna och nerplockat odlingsröse, läggs upp som en förlängning av stenmurar. Före nedmontering fotodokumenteras både stenmurar och odlingsrösen.



Figur 42. Intrång till följd av planerade åtgärder och kompensationsåtgärder för GB2 och GB3.



Figur 43. Intrång till följd av planerade åtgärder och kompensationsåtgärder för GB6.

6.7 Påverkan under byggnadstiden

6.7.1 Trafik

Då utbyggnaden görs i anslutning till Lv 1788 kommer trafiken att påverkas i samband med att utbyggnaden av objektet genomförs.

Trafiken bedöms kunna ledas förbi arbetsplatsen och någon omledning av trafiken till någon annan väg bedöms inte vara aktuell.

Planeringen av arbetet ska göras så att tillgängligheten för kollektivtrafiken kan bibehållas under arbetets gång.

6.7.2 Skyddsåtgärder samt påverkan på miljö och människors hälsa

Den föreslagna placeringen av GC-vägen ska utformas så att påverkan på natur- och kulturmiljöer blir så begränsad som möjligt. Nedan redovisas de åtgärder som hittills har identifierats för att förebygga, förhindra, motverka eller avhjälpa negativa effekter.

6.7.2.1 Generellt biotopskydd

Skyddsåtgärder för att minimera eventuell påverkan som innefattas av det generella biotopskyddet:

- Vid återuppbyggnad av odlingsröset och stenmurar ska stenar med moss- och lavpåväxt placeras med påväxten vänd uppåt.
- Stenmurar och odlingsrösen utgör viktiga övervintringsmiljöer för många arter, exempelvis groddjur och kräldjur. Som försiktighetsåtgärd ska därför nedmontering av dessa strukturer undvikas under djurens huvudsakliga övervintringsperiod, det vill säga mellan oktober och mars.

6.7.2.2 Vatten- och markmiljö

Skyddsåtgärder för att minimera eventuell påverkan på vatten- och markmiljö:

- Ingen tankning får ske inom den del av området som ligger inom vattenskyddsområdet. Etableringsytor samt bränsletankar för byggskedet ska lokaliseras utanför vattenskyddsområdet.
- Vid maskinarbeten finns risk för förorening av mark och vatten genom utsläpp av miljöfarliga ämnen, främst oljor och bränslen. Absorbenter ska därför finnas tillgängliga för att kunna omhänderta eventuella utsläpp vid spill eller olyckor.
- Risken för läckage från bränsletankar ska förebyggas genom användning av lämpligt placerade dubbelmantlade tankar samt andra förebyggande åtgärder.

- Inom vattenskyddsområdet ska hantering och lagring av petroleumprodukter och kemikalier så långt möjligt undvikas. Lagring får inte inom vattenskyddsområdet.
- Mark som tas i anspråk för etableringsytor, exempelvis bodar och materialupplag, ska skyddas på ett sådant sätt att återställning till ursprungligt skick möjliggörs efter avslutat arbete.
- Alla massor som uppkommer under byggskedet ska provtas och klassificeras. Massor med halter över MRR får inte återanvändas inom vattenskyddsområdet. Massor med halter under KM får återanvändas utanför vattenskyddsområdet.
- Beredskap för hantering av förorenade massor ska finnas under hela byggtiden.
- Särskild hänsyn ska tas vid hantering av asfaltsmassor som innehåller PAH, bland annat avseende fräsdjup.

6.7.2.3 Naturvärden och naturvårdsarter

Skyddsåtgärder för att minimera eventuell påverkan på identifierade naturvärden:

- Asken och eken som är belägna i anslutning till GC-vägen ska hägnas in för att skydda stam och rotsystem från skador.
- Igen avverkning får ske under fåglarnas häckningsperiod.
- Vid hantering av avbaningsmassor från artrika områden ska fröbanken tas till vara och återanvändas.
- På nya vägslänter och i sidoområden ska befintlig artrik markvegetation återanvändas eller efterliknas, detta genom ängsfrön anpassade efter de lokala förutsättningarna. Solbelysta vägslänter ska även anläggas med inslag av sandiga markblottor.
- För att bevara förekomster av naturvårdsarter samt deras fröreserv ska fröbanken tas till vara och återanvändas inom projektet.

6.7.2.4 Invasiva arter

Skyddsåtgärder för att minimera eventuell spridning av identifierade invasiva arter:

- Massor som innehåller invasiva arter ska hanteras på ett sådant sätt att de inte bidrar till vidare spridning. Maskiner och arbetsredskap ska rengöras noggrant efter arbete med massor som innehåller invasiva växtarter.
- Massor som innehåller blomsterlupin ska i första hand grävas ned i vägbank eller transporteras till godkänd mottagningsanläggning.
- Massor som innehåller vresros ska transporteras till godkänd mottagningsanläggning. Vresros har ett omfattande rotsystem och kan etablera nya plantor från både rötter och rotfragment, vilket ställer särskilda krav på hanteringen.
- Slutgiltigt val av hur de invasiva arterna i detalj kommer att hanteras görs i samband med entreprenaden.

6.7.2.5 Fornlämningar

Skyddsåtgärder för att minimera eventuell påverkan på identifierade fornlämningar:

- Milstolpen är belägen mellan den planerade GC-väg och Lv 1788 samt är delvis skymd. För att minimera risken för skador från arbetsmaskiner och fordon ska fornlämningen hägnas in under byggtiden.

7 Samlad bedömning

7.1 Transportpolitiska mål

Inom funktionsmålet Tillgänglighet, finns följande preciseringar (måluppfyllnad kommenteras i kursiv stil):

Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet – *Projektet innebär att tryggheten för gående och cyklister förbättras när ett sammanhängande gång- och cykelvägnät erhålls mellan Hjärnarp och Munka Ljungby. Även de förbättrade busshållplatserna gynnar målet.*

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften – *Projektet bedöms inte ha någon inverkan på målet.*

Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder – *Projektet bedöms inte ha någon inverkan på målet.*

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle – *Genom att projektet medverkar till positiva konsekvenser för gående och cyklister bidrar projektet till ett jämställt samhälle eftersom alla personer gynnas och kan nyttja vägsträckan för t.ex. gång och cykling på ett bättre sätt än idag. Även de förbättrade busshållplatserna gynnar målet gällande ett mer jämställt samhälle.*

Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning – *Möjligheten att förflytta sig längs med Lv 1788 på GC-vägnätet och även möjligheterna att nå busshållplatserna förbättrar tillgängligheten och säkerheten för personer med funktionsnedsättning.*

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar – *Utbyggnaden av ett gång- och cykelnät, så att ett separat GC-vägnät erhålls på hela sträckan mellan Hjärnarp och Munka Ljungby, bidrar till att trafiksäkerheten och möjligheterna för gående och cyklister att färdas längs sträckan förbättras avsevärt. Även möjligheterna för barn och ungdomar att på egen hand nyttja kollektivtrafiken stärks.*

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras – *De förbättrade möjligheterna att använda cykel som färdmedel längs sträckan skapar förutsättningar för arbetspendling med cykel. Även de förbättrade busshållplatserna gynnar målet.*
Inom hänsynsmålet finns följande preciseringar som är relevanta i projektet:

Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020 – *Utbyggnaden av gång- och cykelvägnätet längs sträckan bidrar till en förbättrad trafiksäkerhet för gående och cyklister.*

Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta oberoende av fossila bränslen – *Projektet bedöms inte ha någon inverkan på målet.*

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål – *De förbättrade gång- och cykelmöjligheterna gör att tillgängligheten ökar för gående och cyklister, vilket bidrar till ökade möjligheter att gå eller cykla och därigenom till förbättrad folkhälsa.*

7.2 Miljökvalitetsmål

Det övergripande miljöpolitiska målet är att till nästa generation överlämna ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta. Riksdagen har med utgångspunkt i detta antagit sexton miljökvalitetsmål som är formulerade utifrån den miljöpåverkan naturen antas tåla och som definierar det tillstånd för miljön som miljöarbetet ska sikta mot. Följande miljömål bedöms i huvudsak vara relevanta för detta projekt.

Begränsa klimatpåverkan

Utbyggnaden medför att förbättrade möjligheter erhålls t.ex. gällande arbetspendling med cykel och för fritidscykling. Detta medför att utsläppen från fordonstrafiken, vilka till större del nyttjar fossilbaserat bränsle, kan komma att minska något.

Projektets klimatpåverkan har i samband med val under projekteringsskedet minskats i möjligaste mån och i samband med byggskedet kommer Trafikverket att ställa krav på t.ex. arbetsfordon, drivmedel etc.

Grundvatten av god kvalitet

Grundvattenförekomsten som täcker hela arbetsområdet kommer att särskilt beaktas så att den inte påverkas negativt av projektet. Området omfattas av ett vattenskyddsområde med föreskrifter.

Ett rikt odlingslandskap

Inom aktuell sträcka är förekomsten av befintliga jordbruksmarker i form av odlingsmark påtaglig. Projektet kommer i största möjliga utsträckning att hålla sig inom befintligt vägområde vilket innebär att negativ påverkan på omgivningen undviks i största möjligaste mån. Däremot kommer jordbruksmark behöva tas i anspråk för att kunna bygga GC-vägen. Den mark som kommer tas i anspråk ska vägas mellan klimatpåverkan av ett större behov av att tillföra massor om GC-väg placeras närmare Gånarpsvägen eller att minska klimatpåverkan av en lägre placering av GC-vägen, men med större anspråkstagande av jordbruksmark.

God bebyggd miljö

Inom miljökvalitetsmålet ingår många parametrar som exempelvis en hållbar infrastruktur och samhällsplanering, människors hälsa och säkerhet, natur- och grönområdens närhet till bebyggelse samt bevarande av kulturvärden i bebyggd miljö. Utbyggnaden av GC-vägnätet är i överensstämmelse med miljömålet, t.ex. är aktuellt objekt väl i överensstämmelse gällande människors hälsa och säkerhet.

Ett rikt växt- och djurliv

Projektet bedöms ha en viss negativ påverkan på växtliv i området då GC-vägen påverkar vissa naturvärdesobjekt. Dock bedöms dessa objekt ha lågt artvärde. Åtgärder som att bevara fröbanken samt återställa biotopskyddade miljöer kommer utföras för att minska påverkan på naturen.

För att verka för biologisk mångfald kommer även i möjligaste mån befintliga avbaningsmassor bibehållas från vägslänter som berörs och läggas tillbaka på gång- och cykelvägens slänter.

7.3 Ändamål

Den föreslagna utformningen uppfyller ändamålet med projektet. Åtgärderna möjliggör för ökad kapacitet för cyklister och fotgängare mellan Hjärnarp och Munka Ljungby, och trafiksäkerheten för trafikanterna ökar i och med detta.

7.4 Projektmål

Utformningen bedöms uppfylla projektmål. För att minimera projektets klimatpåverkan har t.ex. gång- och cykelvägen utformats så att den följer terrängen och att den så långt som möjligt byggs direkt på den ytliga humushaltiga jorden för att därmed minska behovet av att tillföra fyllnadsmassor.

För att verka för biologisk mångfald, genom att gynna naturligt förekommande arter, har befintliga vägslänter i möjligaste mån behållits och nya slänter kommer att förses med tillvaratagna avbaningsmassor där så är möjligt.

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

8.1 Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

Miljöbalkens allmänna hänsynsregler ska förebygga negativa effekter av verksamheter och öka miljöhänsynen. Hänsynsreglerna finns i miljöbalken, kapitel 2. Alla miljökrav som ställs enligt miljöbalken bottnar i de allmänna hänsynsreglerna. Nedan följer en utvärdering av projektets påverkan sett till de allmänna hänsynsreglerna.

Bevisbördsregeln, 2 kap 1 § MB, innebär att det är den som driver en verksamhet eller vidtar en åtgärd ska visa att hänsynsreglerna följs. Genom miljöuppföljnings- och miljökontrollprogram som tas fram inför byggskedet kan effekten av föreslagna åtgärder följas upp.

Kunskapskravet, 2 kap 2 § MB, innebär att den som driver en verksamhet eller vidtar en åtgärd ska ha tillräcklig kunskap om hur människors hälsa och miljön påverkas och kan skyddas. Kunskapskravet uppfylls genom att Trafikverket har initierat utredningar på områden där kunskapen varit bristfällig samt genom att samråd har hållits med myndigheter och enskilt berörda. Den kunskap som har inhämtats under planeringsprocessen har påverkat utformningen så att negativa miljökonsekvenser har undvikits eller begränsats.

Försiktighetsprincipen, 2 kap 3 § MB, innebär att risken för negativ påverkan på människors hälsa och miljön medför en skyldighet att vidta åtgärder för att förhindra en störning. Den innebär också att bästa möjliga teknik ska användas för att förebygga skador och olägenheter. Försiktighetsprincipen följs genom att åtgärder föreslås, eller anpassningar av utformningen görs, för att begränsa eller förhindra negativ påverkan, redan där risk för negativ påverkan uppstår. Exempel på detta är att lägga etableringsytan utanför skyddsområdet.

Produktvalsprincipen, 2 kap 4 § MB, innebär att alla ska undvika att använda produkter som kan vara skadliga för människor eller miljön om produkterna kan ersättas med andra, mindre farliga produkter. Trafikverket har riktlinjer för kemiska produkter (TDOK 2010:310) och material och varor (TDOK 2012:22) samt ställer krav på entreprenörers och uppdragstagares miljöhänsyn genom publikation 2006:105 Miljökrav vid upphandling av entreprenader och tjänster. Genom dessa krav och riktlinjer strävar Trafikverket efter att minska miljöpåverkan från farliga ämnen.

Hushållnings- och kretsloppsprinciperna, 2 kap 5 § MB, innebär att råvaror och energi ska användas så effektivt som möjligt och att förbrukningen och avfallet

minimeras. Massbalans eftersträvas vid byggnationen. Där överskott av massor uppstår eftersträvas återanvändning.

Lokaliseringsprincipen, 2 kap 6 § MB, innebär att man ska välja en sådan plats att verksamheten kan bedrivas med minsta intrång och olägenhet för människor och miljö. Alternativa lokaliseringar har studerats i samband med tidigare utredningar. Mot bakgrund av det utredningsarbetet och den samrådsprocess som då genomfördes bedöms den nu föreslagna lokaliseringen utgöra det mest lämpade alternativet att gå vidare med.

8.2 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt bindande styrmedel och anger de föroreningsnivåer eller störningsnivåer som människor kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse eller som miljön eller naturen kan belastas med utan fara för påtagliga olägenheter.

Bestämmelserna om MKN återfinns i 5 kap. miljöbalken. Om miljökvalitets-normerna riskerar att överskridas ska ett åtgärdsprogram tas fram för att klara normen. I dagsläget finns fastställda miljökvalitetsnormer för luftkvalitet, vattenkvalitet, fisk- och musselvatten (utgår i detta projekt) samt omgivningsbuller.

8.2.1 Luft

Objektet har en viss positiv inverkan med hänsyn till förbättrade möjligheter för arbetspendling med cykel och för fritidscykling.

8.2.2 Vatten och grundvattenförekomst

Aktuell sträcka är i huvudsak belägen inom Brandsvigs vattenskyddsområde och hela sträckan befinner sig inom en grundvattenförekomst (SE624463-131830). Projektet bedöms inte påverka dess kemiska eller kvantitativa status, på grund av skyddsåtgärder.

8.2.3 Buller

Aktuellt objekt möjliggör viss minskning av vägtrafikbuller, då möjligheten till arbetspendling med cykel och för fritidscykling förbättras.

8.3 Hushållning med naturresurser

De allmänna hushållningsbestämmelserna i 3 kap. miljöbalken bedöms uppfyllas eftersom ökad trafiksäkerhet på vägsträckan bedöms som ett väsentligt allmänintresse som medför en från allmän synpunkt god hushållning. Förslaget förbättrar även möjligheten att välja gång och cykel som färdmedel längs sträckan.

8.3.1 Jordbruk

Jordbruk är en naturresurs av nationell betydelse enligt 3 kap. 4 § miljöbalken. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för anläggningar endast om det

behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses genom att ta annan mark i anspråk. GC-vägen kommer ta jordbruksmark i form av åkermark i anspråk, men GC-vägen bedöms som ett väsentligt samhällsintresse som beskrivits ovan.

8.3.2 Grundvatten

Skyddsåtgärder under projektet bedöms innebära att det inte blir någon påverkan på grundvattentäkten.

8.3.3 Energi

Åtgärderna i projektet kommer under byggtiden att förbruka naturresurser för vägbyggnadskonstruktioner samt bränsle för arbetsmaskiner och transporter. Klimatkalkylen kommer att klarlägga vilka åtgärder som ska göras inom projektet för att minska energianvändningen samt hur energiförbrukningen påverkar klimatet genom utsläpp av koldioxid.

9 Markanspråk och pågående markanvändning

Vägplanen reglerar vägsträckans om- och utbyggnad. Markanspråk redovisas på plankartor och i fastighetsförteckningen.

För ombyggnad av vägen gäller väglagen och mark för vägområde tas i anspråk med vägrätt eller inskränkt vägrätt. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in. Inskränkt vägrätt innebär att väghållaren inte får full rätt att bestämma över användningen av marken.

Planen medger också att mark kan tas i anspråk som behövs tillfälligt under byggtiden, vilken beräknas uppgå till ca 6 månader.

Nedan anges hur mycket mark som behöver tas i anspråk för byggande enligt vägplanen, fördelat på jordbruksmark och övrig mark.

9.1 Permanent markanspråk väg

9.1.1 Vägområde för allmän väg med vägrätt

Mark som behövs permanent för vägen och dess väganordningar tas i anspråk med vägrätt. För skötsel och underhåll av slänter ingår en kantremsa utanför släntfot/släntkrön med 1,0 m.

Mark som tas i anspråk med vägrätt är:

- Jordbruksmark 10 191 kvadratmeter.
- Övrig mark 2 704 kvadratmeter.

Det nya vägområdet med vägrätt för allmän väg enligt denna plan omfattar 12 895 kvadratmeter.

9.1.2 Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

Markanspråk med inskränkt vägrätt gäller för skötsel av trummor och diken, för landskapsanpassning och för vägrätt avseende nyttjande av mark. Vägrätten är inskränkt i det avseendet att den kan nyttjas av allmänheten eller av markägaren. Vägrätten är även inskränkt på det sättet att väghållaren inte har rätt att använda tillgångar som kan utvinnas ur marken.

I vägplanen föreslås att 165 kvadratmeter mark tas i anspråk med inskränkt vägrätt, som utgörs av jordbruksmark.

9.2 Tillfälligt markanspråk – nyttjanderätt under byggtiden

Mark som behövs tillfälligt under byggtiden för vägområde, tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt.

Mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt kan nyttjas för:

- Upplag av schaktmassor (T1).
- Transportväg och upplagsyta (T2).
- Uppställning av arbetsbodar och förvaring av arbetsmaterial (T3).

Totalt tas cirka 6 979 kvadratmeter mark i anspråk för tillfällig nyttjanderätt, varav 5 657 kvadratmeter består av jordbruksmark och 1322 kvadratmeter är övrig mark.

Med hänsyn till vattenskyddsområdets gränser och dess föreskrifter kommer jordbruksmark att behöva tas i anspråk för tillfällig nyttjanderätt (etableringsområde), då någon annan lämplig mark i anslutning till objektet saknas.

Tiden för tillfällig nyttjanderätt gäller under byggtiden, dock längst till och med 24 månader efter trafikeringsstart. Återställande av den mark som tillfälligt nyttjas hanteras i avtal med fastighetsägaren.

10 Fortsatt arbete

10.1 Sakprövningar enligt miljöbalken

Vissa verksamheter och åtgärder enligt en fastställd vägplan är undantagna från krav på prövning enligt miljöbalken. Det gäller dispens från strandskyddet och det generella biotopskyddet samt anmälan för samråd för åtgärder som väsentligt kan förändra naturmiljön enligt 12 kap. 6 § miljöbalken. Dessa hanteras genom samråd i planeringsprocessen. Denna vägplan berör inga strandskyddade områden. Inga särskilt skyddsvärda träd berörs.

10.1.1 Generellt biotopskydd

Objekt som omfattas av generellt biotopskydd, tillhörande väg, prövas enligt Väglagen då det är en del av dess anläggning. För sådana objekt gäller inte det generella biotopskyddet enligt 7 kap 11a § punkt 1 MB eftersom det ingår i en fastställd vägplan.

10.1.2 Övriga tillstånd och dispenser

- Ansökan om undantag från vattenskyddsföreskrifter behövs från tillsynsmyndighet – miljöförvaltningen i Ängelholm.
    - Inom yttre skyddszon och särskild skyddszon får täktverksamhet, mark- och schaktningsarbete eller deponering av massor inte ske utan tillståndsmyndigheten eller tillståndsmyndighetens prövning (Miljöförvaltningen Ängelholms kommun).
- Dispens för transport av farligt avfall inom vattenskyddsområde kommer att behöva sökas hos miljöförvaltningen i Ängelholms kommun.
    - För den som bedriver yrkesmässig verksamhet gäller generellt förbud mot transport av farligt avfall och anmälningsplikt till länsstyrelsen för att transportera avfall enligt Förordningen om farligt avfall SFS 1996:971. Numera gäller krav enligt 5 kap. Avfallsförordningen (2020:614).
- Om det under byggskedet påträffas förorenade områden eller massor ska det anmälas och hanteras i enlighet med 10 kap. miljöbalken.
- Påträffas fornlämningar i samband med markarbeten ska dessa, i enlighet med 2 kap 10 § Kulturmiljölagen, omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas.

10.2 Uppföljning

För att få en bild av projektets faktiska miljöpåverkan och för att få kunskap om hur vidtagna åtgärder fungerar bör projektet följas upp efter idrifttagande. För att

motverka och förebygga olägenheter för hälsa och miljö är verksamhetsutövaren, enligt miljöbalkens bestämmelser om egenkontroll (26 kap. 19 §), skyldig att fortlöpande planera och kontrollera sin verksamhet. Egenkontrollen innebär också att verksamhetsutövaren, genom undersökningar eller på annat sätt, ska hålla sig underrättad om verksamhetens påverkan på miljön.

Följande miljöaspekter bör följas upp efter byggskedet med avseende på åtgärder och kvarstående konsekvenser:

- Trafiksäkerhet med avseende på blandning av bygg- respektive övrig trafik.
- Påverkan på område som innehåller invasiva arter och hanteringen av dem.

10.3 Kontroller under byggtiden

Byggherren bör ställa övergripande krav på entreprenören med avseende på miljökompetens, riskhantering, buller och vibrationer, naturmiljö (skydd av mark, vegetation, träd samt trummor m.m.), hantering av material och kemiska produkter, fordon och arbetsmaskiner, avfall samt redovisning och uppföljning.

Sammanfattningsvis bör följande konkreta åtgärder genomföras i byggskedet:

- Vägvisning bör ske tydligt för att underlätta framkomligheten för allmänheten.
- Ingen tankning eller tvätt av arbetsmaskiner får ske inom vattenskyddsområdet.
- Endast iordningställda ytor särskilt för ändamålet utanför vattenskyddsområdet ska användas för uppställning av arbetsmaskiner. Rutiner och god beredskap ska finnas för att snabbt åtgärda eventuella läckage av bränsle eller smörjmedel från arbetsmaskiner.
- Närboende och markägare informeras i god tid om lokalisering av etableringsområden och hur trafiken beräknas bli påverkad.
- Byggtrafik och ordinarie trafik separeras där så är tekniskt och ekonomiskt rimligt.
- Rivning ska ske på ett sådant sätt att materialet kan återanvändas. Miljöfarliga ämnen omhändertas på adekvat sätt.
- Om förorenade massor påträffas ska massorna provas och skickas till godkänd mottagare.
- Uppbyggnaden av stenmurar och odlingsröset ska moss- och lavpåväxt på stenarna placeras uppåt. Före nedmontering ska stenmurarna fotodokumenteras.
- Att nedplockning av stenmurar undvikas under perioden oktober-mars.
- Om inget annat avtalas ska etableringsytor återställas till motsvarande ursprungligt skick.
- Skyddsåtgärder för att skydda rötter och trädstammar har vidtagits.

- Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller (NFS 2004:15) ska följas under byggtiden. För att minska störningen av byggbuller ska även hänsyn tas till de närboende vid planering av arbetet (när störande arbete ska ske). Speciell information ska ges inför särskilt störande moment.
- Massor som innehåller förekomst av blomsterlupin kommer i första hand grävas ner minst 1,5 meter under vägbank eller skickas till godkänd mottagare.
- Massor som innehåller vresros kommer skickas till godkänd mottagare.
- Vid hantering av invasiva arter ska maskiner och arbetsredskap rengöras noga innan arbeten påbörjas och efter arbeten för att undvika spridning av arterna.
- Massor med PAH halter ska skickas till godkänd mottagare.

Sammanlagt bedöms att huvuddelarna av effekterna under byggtiden till stora delar kan mildras genom god planering och styrning i byggprocessen.

11 Genomförande och finansiering

11.1 Formell hantering

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

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

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

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

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

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

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

Inlösen kan ske genom att Trafikverket ansöker om lantmäteriförrättning hos lantmäterimyndigheten eller genom att Trafikverket träffar avtal med berörda fastighetsägare i förväg och sedan lämna över avtalet till lantmäterimyndigheten, där den förvärvade marken överförs till en av Trafikverkets fastigheter. Lantmäteriets beslut kan överklagas till mark- och miljödomstolen

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

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

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

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

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

Aktuell vägplan berör inte några byggnadsplaner/detaljplaner.

11.2 Genomförande

Tillstånd avseende undantag från vattenskyddsföreskrifter gällande schaktning inom särskild skyddszon behövs sökas från tillsynsmyndighet (miljöförvaltningen, Ängelholms kommun).

Dispens från skyddsföreskrifter gällande det generella förbjudet för transport av farligt avfall inom vattenskyddsområdet kan behöva lämnas in till miljöförvaltningen i Ängelholm.

11.3 Finansiering

Kostnaden för projektet har beräknats till ca 18 Mkr inklusive marklösen, produktionsstöd och projektering.

Projektet finansieras genom medel från Trafikverket (Regional plan) och från Ängelholms kommun.

12 Underlagsmaterial och källor

Markteknisk undersökningsrapport (MUR) – Geoteknik och Vägteknik, Lv 1788, Hjärnarp – Munka Ljungby, ny GC-väg, Ängelholms kommun, Skåne län (WSP, 2025-08-28).

Angående delresultat av arkeologisk utredning (steg 1) inför GC-väg vid Lv 1788, Ängelholms kommun, Skåne län, 2025-09-10.

Angående resultat av arkeologisk utredning inför planerad GC-väg inom fastigheten Tåstarp 36:1 m.fl., Ängelholms kommun, Skåne län, 2025-11-27.

Ängelholms kommuns hemsida.

Ängelholms kommun. Personlig kommunikation 2025-06-10.

Översiktsplan 2035, Ängelholms kommun, fastställd 2023-10-30.

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022 – 2033.

Trafikverket, Trafikmätningar, www.trafikverket.se

Åtgärdsvalsstudie för cykelvägsplan för Skåne 2018 - 2029, Region Skåne.

Cykelvägsplan för Skåne 2018 - 2029, Region Skåne.

Åtgärdsvalsstudie - Cykel, Ängelholms kommun

- Strövelstorp – Hasslarp
- Pomona – Östra Kvarn
- Munka Ljungby - Hjärnarp
- Margretetorp – Båstads kommungräns

2015-11-11, TRV 2015/98478

Förstudie, gång- och cykelväg vid Tåstarp, väg 1788, Ängelholms kommun, Skåne län, Samrådshandling, 2011-03-31, Trafikverket.

SGUs kartvisare, Sveriges geologiska undersökning, https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jordarter-25-100.html

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

Vatteninformationssystem Sverige (VISS). Vattenkartan. https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=1589fd5a099a4e309035beb900d12399

Trafikverkets databas PMSv4

TDOK 2014:0005 Vägytemätning Objekt

Naturvårdsverket. 2014a. Småvatten och våtmark i jordbruksmark. Beskrivning och vägledning för biotopen småvatten och våtmark i jordbruksmark i bilaga 1 till förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m. Naturvårdsverket, Stockholm.

Naturvårdsverket. 2014b. Odlingsröse i jordbruksmark. Beskrivning och vägledning för biotopen odlingsröse i jordbruksmark i bilaga 1 till förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m. Naturvårdsverket, Stockholm.

Naturvårdsverket. u.å.. Strandskydd - en vägledning för planering och prövning. Anlagda dammar och sjöar. Hämtad 2024-10-16 från: https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/skyddad-natur/strandskydd/strandskydd-vid-konstgjorda-eller-sma-vatten/#E-1811589726

Strandskydd och Landskapsbildsskydd Skåne. Hämtad 2024-08-13 från: https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/ ?appid = d57b47acaf0447e5b46f6192420e6fff