

# SAMRÅDSUNDERLAG – Väg 1707, Övragård – V Ljungby, busshållplats Magnarps skola

Ängelholms kommun, Skåne län

Vägplan, 2019-12-19

TRV 2019/107029



**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, Box 543, 291 25 Kristianstad

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG – Väg 1707, Övragård – V Ljungby, busshållplats Magnarps skola

Författare: Mats Gidmark, Emma Brandmyr, Charlotte Ranhed, Sweco

Dokumentdatum: 2019-12-19

Ärendenummer: TRV 2019/107029

Åtgärdsnummer: 17675

Uppdragsnummer: 166605

Version: 0.2

Kontaktperson: Anna Olsson, Trafikverket

# Innehåll

1.	Inledning.....	5
1.1.	Bakgrund och brister .....	5
1.2.	Ändamål och projektmål .....	5
1.2.1.	Transportpolitiska mål.....	5
1.2.2.	Projektmål .....	5
1.3.	Trafikverkets planläggningsprocess .....	5
2.	Avgränsningar.....	6
2.1.	Utrednings- och influensområde.....	6
2.2.	Tid .....	7
3.	Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	8
3.1.	Beskrivning av befintlig anläggning .....	8
3.2.	Boendemiljö och landskap .....	9
3.3.	Miljöförutsättningar .....	9
3.3.1.	Riksintressen.....	9
3.3.2.	Vattenmiljö .....	9
3.3.3.	Kulturmiljö .....	11
3.3.4.	Naturmiljö.....	11
3.3.5.	Markmiljö, historisk inventering .....	13
3.3.6.	Naturresurser .....	16
3.4.	Byggnadstekniska förutsättningar.....	16
3.5.	Kommunala planer .....	16
4.	Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper .....	16
4.1.	De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper .....	17
4.1.1.	Boendemiljö .....	17
4.1.2.	Vattenmiljö .....	17
4.1.3.	Kulturmiljö .....	18
4.1.4.	Naturmiljö.....	18
4.1.5.	Naturresurser .....	18
4.1.6.	Markmiljö .....	18
5.	Åtgärder.....	19
6.	Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....	19
7.	Fortsatt arbete.....	19
7.1.	Planläggning .....	19
7.2.	Viktiga frågeställningar.....	20

8. Källor.....	20
8.1. Kontaktade personer.....	21

# 1. Inledning

## 1.1. Bakgrund och brister

Hållplatsläget ”Magnarps skola” ligger i Magnarp, Ängelholms kommun. Hållplatsläget ligger längs väg 1707.

Det västra hållplatsläget (läge A) har anslutande gångvägar som har en relativt god standard utifrån ett tillgänglighetsperspektiv. Det östra hållplatsläget (läge B) saknar anslutande gångvägar helt och hållet.

## 1.2. Ändamål och projektmål

Projektets ändamål är att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten till busshållplatserna. I detta ingår även att det ska vara möjligt att ta sig till och från busshållplatserna på ett tillgängligt och trafiksäkert sätt.

### 1.2.1. Transportpolitiska mål

Trafikverkets verksamhet styrs av riksdagens transportpolitiska mål enligt propositionen 2008/09:93. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Inom ramen för det övergripande målet finns två jämbördiga mål: funktionsmål och hänsynsmål.

#### *Funktionsmål - Tillgänglighet*

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns behov. Inom funktionsmålet finns också preciseringar om att möjligheterna att gå, cykla och välja kollektivtrafik ska förbättras, liksom att barns självständiga mobilitet ska stärkas.

#### *Hänsynsmål – Säkerhet, miljö och hälsa*

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

### 1.2.2. Projektmål

Målet med projektet är:

- Projektet ska genomföras i nära dialog med Skånetrafiken, kommuner och interna intressenter.
- Hållplatser ska tillgänglighetsanpassas enligt Skånetrafikens riktlinjer
- Projektet ska styra mot Målbild 2030 och agenda 2030 genom att uppfylla minst ett mål i Målbild 2030 (Tillgänglighet för alla, Trafiksäkerhet och Trygghet)
- Stärka, tydliggöra och minimera påverkan på kulturmiljö

## 1.3. Trafikverkets planläggningsprocess

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

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

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en *samrådsredogörelse*.

## 2. Avgränsningar

### 2.1. Utrednings- och influensområde

Projektets utredningsområde avgränsas av området inom vilket befintliga miljöförhållanden kartläggs och beskrivs. Utredningsområdet täcker in tänkbara lokaliseringar och utformningar och omfattar befintliga hållplatslägen samt intilliggande område för att ansluta till hållplatserna (Figur 1).



Figur 1. Utredningsområde Magnarps skola.

## 2.2. Tid

Framtagandet av vägplanen beräknas pågå under 2020 och fastställelseprövas under 2021. Därefter tas ett förfrågningsunderlag för upphandling av entreprenör fram, vilket beräknas pågå till hösten 2021. Byggstart är planerad till hösten 2021 och ombyggnaden förväntas vara klar samma år.

Horisontår (det framtida år till vilket bedömningen av miljöpåverkan sträcker sig) för projektet är 2041.

## 3. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

### 3.1. Beskrivning av befintlig anläggning

#### *Vägens funktion och standard*

Mellan Barkåkra och Ljungby sträcker sig väg 1707 genom Magnarp med en hastighetsgräns på 30 km/tim. Två busshållplatser är placerade längs väg 1707 benämnda ”Magnarps skola”. Läge A är placerad väster om väg 1707 och läge B på östra sidan. På sträckan ansluter flertalet kommunala vägar (kvartersanslutningar).

Väg 1707 genom Magnarp fick sin första beläggningsåtgärd i slutet av 60-talet i form av en ytbehandling och 2002 förbättrades vägen med ett nytt slitlager. Den senaste åtgärden utfördes 2018 med en heltäckande maskinjustering. Vägbredden är cirka 6 meter (vissa partier 5,5 meter).

Kommunen har belysning längs väg 1707 på östra sidan. Belysningen utgörs av stålstolpar med armatur. Det finns ett fåtal parkstolpar inom skolans område i anslutning till den västra busshållplatsen.

#### *Tillgänglighet*

Det västra hållplatsläget (läge A) har anslutande gångvägar som har en relativt god standard utifrån ett tillgänglighetsperspektiv. Det östra hållplatsläget (läge B) saknar anslutande gångvägar helt och hållet. Lutningarna i området är emellertid små och förutsättningarna för en tillgänglig miljö är goda.



Figur 2. Magnarps skola hållplatsläge A (vänster i bild) och hållplatsläge B (höger i bild).



## Trafiksäkerhet

Till STRADA (Swedish TRaffic Accident Data Acquisition) har rapporterats fyra olyckor i anslutning till hållplatsen från år 2009 till slutet av 2018, varav en olycka med måttlig skadeföljd och tre olyckor med lindrig skadeföljd. Samtliga olyckor var singelolyckor, tre stycken var singelolyckor med cykel och en var en fotgängare. Samtliga olyckor uppstod på grund av halt underlag. Ingen speciellt utsatt plats i området kan identifieras.

## Kollektivtrafik

På sträckan mellan Vejbystrand och Ängelholm station trafikerar busslinje 2. Linjen trafikeras med halvtimmestrafik i högrafik, måndag till fredag. Linjen trafikeras även lördag och söndag med något glesare avgångar. På Magnarps skola hållplats skedde det i snitt vid A-läget 53 påstigningar/var dag, samt vid B-läget 5 påstigningar/var dag år 2019. Siffror för antalet påstigande per busshållplatsläge har inhämtats via Skånetrafiken samt kommunernas uppgifter om skolskjuts.

## Motorfordonstrafik

Aktuell ÅDT (årsmedeldygnstrafik, det vill säga ett genomsnittligt trafikflöde per dygn under ett år) på väg 1707 för år 2019 uppgår till cirka 1500 fordon per dygn och den tunga trafiken uppgår till cirka 5 % av all trafik.

## 3.2. Boendemiljö och landskap

Landskapet runt Magnarp domineras österut av jordbruksmark med tillhörande gårdsbebyggelse och västerut av bostadsbebyggelse. Utredningsområdet är beläget i utkanten av Magnarp, på västra sidan förekommer bostadsbebyggelse, skola, förskola och sporthall.

## 3.3. Miljöförutsättningar

### 3.3.1. Riksintressen

I Tabell 1 redovisas de riksintressen som utredningsområdet omfattas av.

Tabell 1. Kortfattad sammanställning av riksintressen.

Riksintresse	Lagrum	Namn	Kort beskrivning	Övrigt
Riksintresse för det rörliga friluftslivet	4 kap. 1–2 §§ miljöbalken	Kullaberg och Hallandsåsen med angränsande kustområden	Turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen ska särskilt beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön	Hela utredningsområdet ligger inom riksintresset.
Riksintresse för högexploaterad kust	4 kap. 4 § miljöbalken	Kustzonen	Området är i sin helhet av riksintresse på grund av sina samlade natur- och kulturvärden.	Hela utredningsområdet ligger inom riksintresset.

### 3.3.2. Vattenmiljö

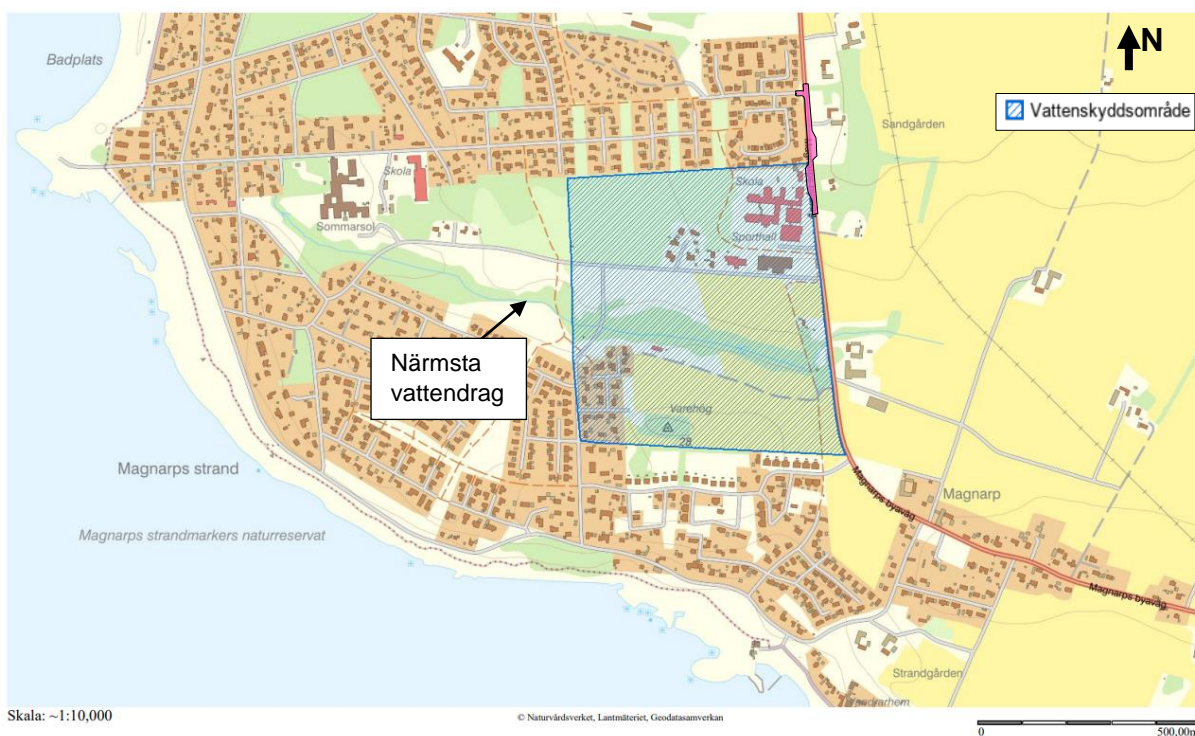
Det finns en 543 km<sup>2</sup> stor registrerad grundvattenförekomst i sedimentärt berg vid namn *Ängelholm-Ljungbyhed* (VISS, SE622920-131761). Grundvattenförekomsten, som täcker flera kommuner i nordvästra Skåne, omfattas av miljökvalitetsnormer för vatten. Förekomsten bedöms ha både god kemisk och kvantitativ status (låg tillförlitlighet). Bedömd uttagsmöjlighet är 20 000 - 60 000 l/h.

Det finns även en 58 km<sup>2</sup> stor sand- och grusförekomst benämnd *SE624463-131830*. Även denna grundvattenförekomst omfattas av miljökvalitetsnormer för vatten. Den kvantitativa statusen bedöms som god (medel tillförlitlighet) medan den kemiska statusen bedöms som otillfredsställande (medel SAMRÅDSUNDERLAG – Väg 1707, Övrågård – V Ljungby, busshållplats Magnarps skola

tillförlitlighet). Den dåliga kemiska statusen hänvisas till överskridande av högfluorerade ämnen (PFAS) samt halter från bekämpningsmedel som idag är förbjudna. Tillika har även förhöjda ammonium-, klorid-, nitrit-, nitrat- och sulfathalter identifierats.

Tyréns har tidigare vid en markundersökning, undersökt eventuell förekomst av mark- och grundvattenföroreningar relaterade till nedlagd bensinstation ca 300 meter norr om aktuell busshållplats, på fastigheten Vejby 229:1. Uppdraget gjordes på uppdrag av SPIMFAB. Grundvattennivån uppmättes ligga 0,85 meter under markytan. Tyréns bedömde flödesriktningen vara västlig utifrån topografin i området samt uppmätta grundvattennivåer (Tyréns, 2008).

Ett mark- eller vattenområde får förklaras som vattenskyddsområde med stöd av 7 kap. miljöbalken till skydd för en grund- eller ytvattentillgång som utnyttjas eller kan antas komma att utnyttjas för vattentäkt. Magnarps skola och således en del av utredningsområdet omfattas av ett 34 ha stort vattenskyddsområde vid namn *Magnarps vattenverk* från 1957 (Figur 3). Syftet med vattenskyddsområdet är att utgöra ett skydd för den kommunala reservgrundvattentäkten i Magnarp. Vattenskyddsområdet är indelat i en enda skyddszon<sup>1</sup>. Inom skyddsområdet gäller förbud mot upplag av oljor och andra för grundvattnet skadliga ämnen.



Figur 3. Utdrag från Naturvårdsverkets karttjänst Skyddad natur. Figuren visar vattenskyddsområde (blå raster). Utredningsområdet är ungefärligt markerat i rosa.

Närmsta vattendrag rinner söder om Haragårdsvägen och mynnar i Öresund. Inga registrerade ytvattenförekomster finns inom utredningsområdet.

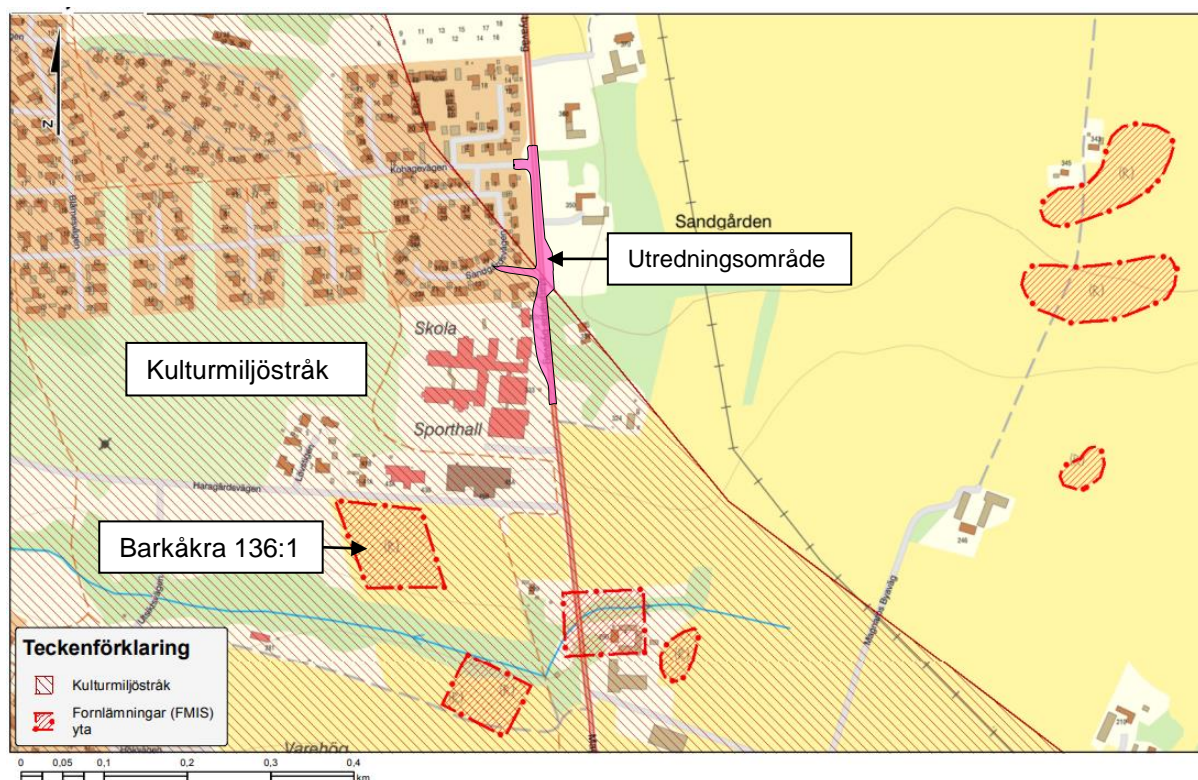
Inga båtnadsområden eller ledningar tillhörande markavvattningsföretag korsar utredningsområdet.

<sup>1</sup> Mejlkontakt med Länsstyrelsen 2019-11-01 avseende zonindelning för Magnarps vattenverk.

### 3.3.3. Kulturmiljö

Utredningsområdet omfattas delvis av ett kulturmiljöstråk vid namn Skånelinjen Per Albin-linjen, se Figur 4. Stråket, vars syfte var att fungera som en ”skånsk försvarslinje”, omfattar hela Skånes kust. Över 1000 betongvärn byggdes under tidspress åren 1939–1940 till följd av andra världskrigets begynnelse. Trots en del ombyggnationer och avvecklingar står de flesta värnen kvar idag. Motivet för bevarande är dess unika företeelse som påtagligt markerar Skåne som gränsprovins (Länsstyrelsen Skåne u.å.). Inget värn är beläget inom utredningsområdet.

Inga rapporterade kulturhistoriska lämningar har identifierats inom eller intill utredningsområdets omedelbara närhet. Närmsta lämning, vilken är en boplatz (Barkåkra 136:1), har rapporterats strax söder om Haragårdsvägen (Figur 4). Vid denna plats hittades två fragment av slipade flintyxor, en kärna, ett avfall med retusch och tretton avslag.

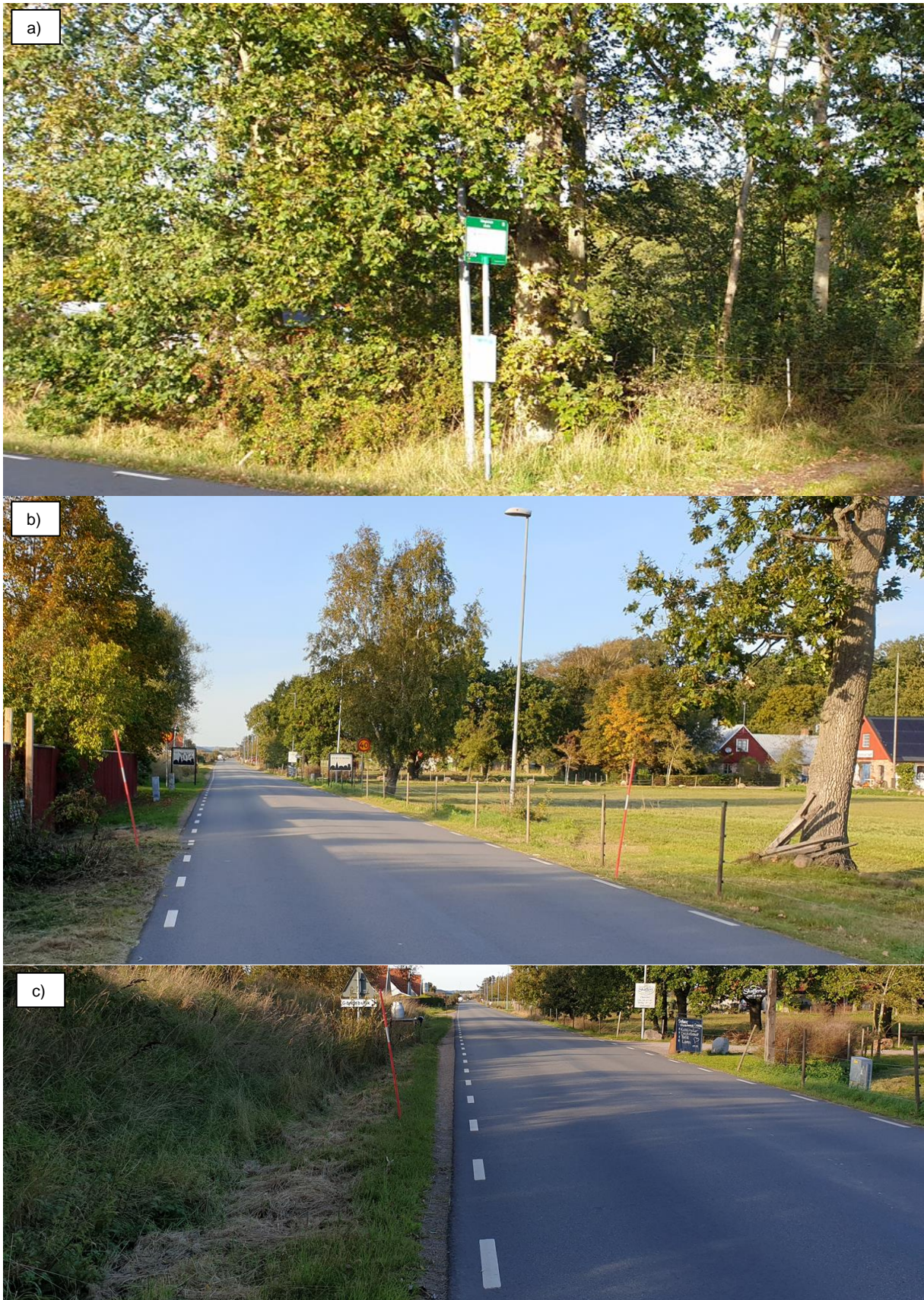


Figur 4. Utdrag från Länsstyrelsen i Skåne läns karttjänst Kulturmiljöprogram i Skåne. Figuren visar kulturmiljöstråk och fornlämningar (från RAÄ). Utredningsområdet är ungefärligt markerat i rosa.

### 3.3.4. Naturmiljö

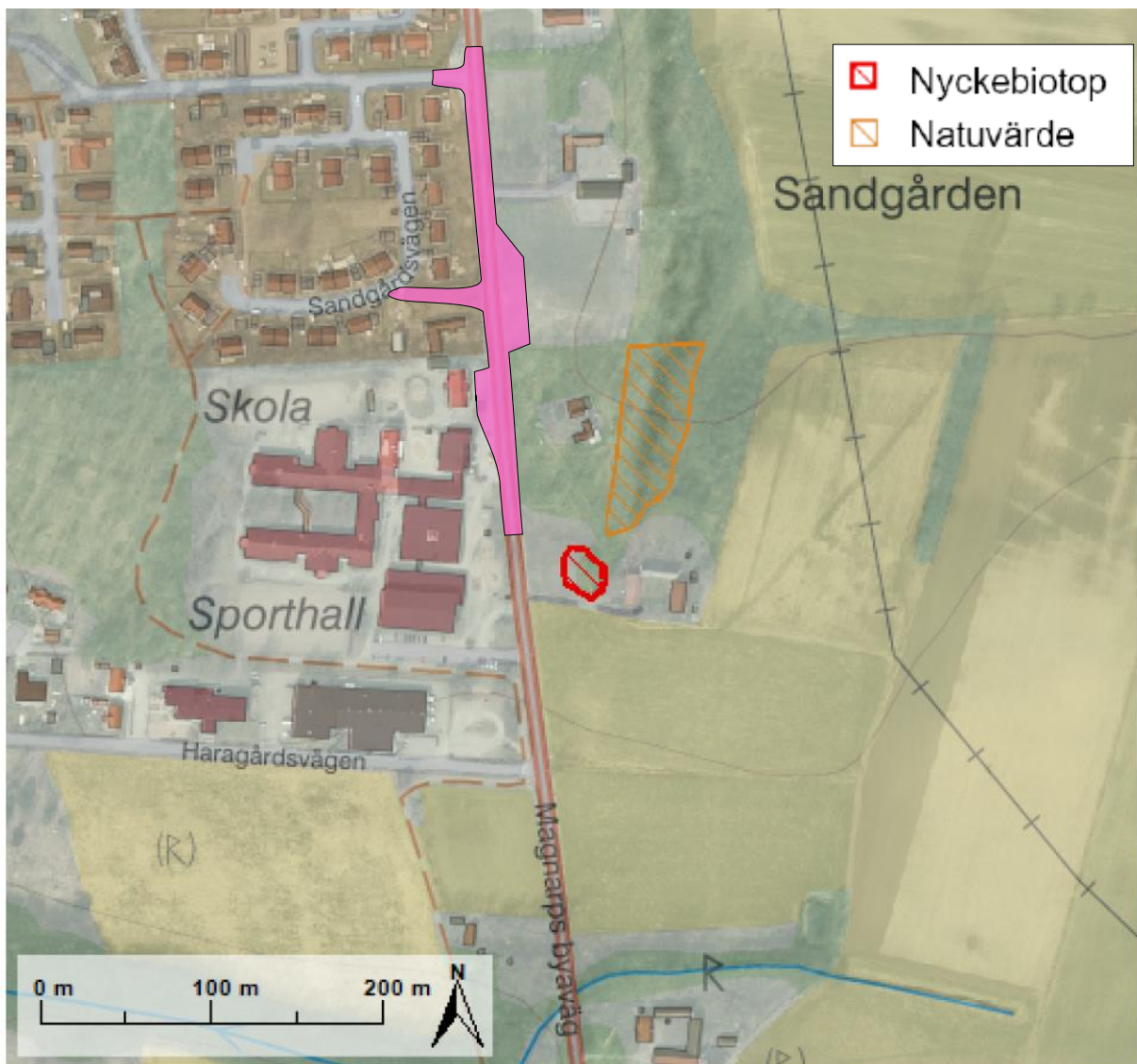
Mitt emot Magnarps skola, där befintligt hållplatsläge B finns, förekommer flertalet träd i en större samling (Figur 5a). Norr om skolan finns även några träd. Längs vägarna förekommer troligtvis mest triviala arter (Figur 5c), ingen naturvärdesinventering har utförts varför en viss osäkerhet förekommer. Det växer några enskilda grövre träd på jordbruksmark (Figur 5b).

I utkanten av utredningsområdet i norr finns ett flertal äldre lövträd och en mindre stenmur i angränsning till jordbruksmark. En stenmur i angränsning till jordbruksmark finns även mellan trädssamlingen och jordbruksmarken mitt emot skolan. Denna omfattas av de generella biotopsskyddsbestämmelserna enligt miljöbalkens 7 kap.



Figur 5. Fotografier är tagna av Sweco i samband med platsbesök 2019-10-08. a) Befintligt läge B framför Magnarps skola. b) Jordbruksmark med grövre träd (åt höger). c) Vägdikey i norra utredningsområdet.

I närheten av utredningsområdet finns en utpekad nyckelbiotop och ett område med naturvärde (Figur 6) enligt Skogsstyrelsen. Nyckelbiotopen består av 90% ask och 10% ek, många av träden är grova och/eller höga.



Koordinater (mittpunkt N 6242490.88255 Ö 363178.70435)

Kartprojektion SWEREF99 TM © Lantmäteriet, 109-2011/2037

Figur 6. Utdrag från Skogsstyrelsens karttjänst Skogens Pärlor. Rött raster visar nyckelbiotop (ädellövträd) och orange raster visar ett utpekad naturvärde (hedävellövskog).

Inga rapporterade artfynd har identifierats inom eller utredningsområdets omedelbara närhet (Artportalen, 2019).

### 3.3.5. Markmiljö, historisk inventering

Vid inventering av förorenande verksamheter har man vägt in risken för att olika typer av föroreningar ska kunna sprida sig till den planerade busshållplatsen.

I föreliggande historisk inventering har Sweco sammanställt uppgifter om mark och grundvatten som antingen är konstaterat förorenade eller är potentiellt förorenade. Detta har gjorts genom studier av kartor och flygbilder samt genomgång potentiellt förorenade områden identifierade av Länsstyrelsen i Skåne län (MIFO-objekt). Vidare har Sweco begärt ut information om potentiellt eller konstaterat förorenade objekt från Ängelholms miljöenhet. Även Trafikverkets FO-stöd (stöd för förorenade SAMRÅDSUNDERLAG – Väg 1707, Övrågård – V Ljungby, busshållplats Magnarps skola

områden) samt Räddningstjänsten Skåne Nordväst har tillfrågats om kända olyckor med utsläpp i anslutning till de aktuella områdena.

#### *Flygfoton och historiska kartor*

Historiska flygfoton över Magnarp från år 1965 och 1973 (Lantmäteriet, 2019b), flygfoton från 1940 (Lunds Universitet, 2019) samt flygfoton från 1955–1967 (Eniro, 2019) har studerats.

Tre ladugårdar/lagerbyggnader kan inom 120 meters radie från busshållplatsen skönjas på flygbilderna. Cirka 60 meter sydväst om busshållplatsen, där Magnarps skola idag är belägen kan på flygbilden daterad 1940 en byggnad, som bedöms vara ett hus, skönjas. På flygbilden från 1955 framträder, av vad som bedöms, även en ladugård/lagerbyggnad.

Cirka 40 meter öster, samt ca 120 meter sydost om busshållplatsen syns på samtliga studerade flygfoton två gårdar som idag fortfarande finns kvar. Det går inte att avgöra om oljecistern funnits på någon av gårdarna

Av flygbilderna framgår att området kring ovannämnda byggnad tidigare var åker- och skogsmark.

#### *Föroreningar från vägtrafik*

Föroreningar från vägtrafik kan spridas till mark och vatten. Ämnena sprids med dagvattnet och ansamlas framför allt i kringliggande vägdiken, vägdikesmassor och vägkanter, men kan även spridas över större områden, eller vidare till yt- och grundvattenförekomster. Föroreningar orsakas av bränsle- och oljespill från fordon, slitage mot vägbanan, slitage av bromsar och däck, avgaser och vägsalt.

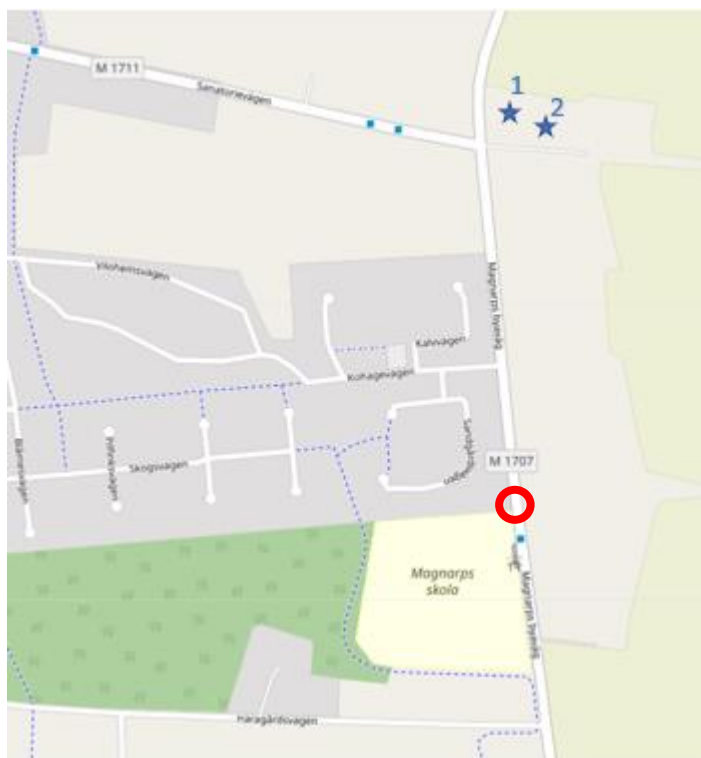
Vanligt förekommande föroreningar som sprids från vägar är kolväten från bensen och diesel, bromsolja, smörjoljor, fett och rostskyddsmedel, PAH från vägbeläggning och däck (framför allt om beläggningen består av tjärasfalt), samt tungmetaller som zink, kadmium och bly. Vintertid kan även salt och spolarvätska orsaka föroreningar. En källa till punktföroreningar är olyckor med farligt gods (Trafikverket, 2019a och 2019b).

Räddningstjänsten Skåne Nordväst har en databas med händelser sedan 1999 och i denna finns inte några registrerade utsläpp kring aktuellt område (Räddningstjänsten Skåne Nordväst, 2019).

Trafikverkets FO-stöd registrerar olyckor och skador som sker på fastigheter som ägs av Trafikverket. De hade inga registrerade olyckor kring busshållplatsen i sitt interna register (Trafikverkets FO-stöd, 2019).

#### *Riskobjekt*

Två MIFO-objekt har identifierats av Länsstyrelsen (VISS, 2019). Dessa är belägna ca 300 meter norr om korsningen Magnarps byväg och Kohagevägen, se Figur 7. Inga av objekten är riskklassade. Det ena objektet är en nerlagd bensinstation och det andra objektet är en bilverkstad med mindre skrotningsverksamhet. Inga av objekten anses vara en risk för aktuellt arbete.



Figur 7. Potentiellt förorenade områden kring det aktuella området (stjärnor). Objekten är numrerade i figuren. 1. Nerlagd bensinstation. 2. Bilverkstad med mindre skrotningsverksamhet. © OpenStreetMaps bidragsgivare (OpenStreetMap, 2019, VISS 2019). Röd ring visar befintliga hållplatslägen.

På fastigheten söder om skolan (Magnarp 5:16) finns uppgifter om att verksamheten Kaltoplast varit verksam mellan 1979 och 1996. De tillverkade plastprodukter till bland annat sjukvården och enligt kommunen finns inga ärenden som indikerar på att verksamheten har orsakat någon förorening (Ängelholms kommun, 2019).

#### Övriga identifierade förorenade verksamheter

Kring det aktuella området finns det framför allt bostadshus, en skola, jordbruksmark med gårdar och mindre vägar.

I bostadsområden är risken för föroreningsförekomst oftast ytterst liten.

På jordbruksmark kan det förekomma föroreningar i form av bekämpningsmedel, olje- och bränslespill från traktorer och andra arbetsfordon samt metaller från konstgödsel. Vidare skulle det kunna förekomma mangelgravar på åkermark. Mangelgravar är gropar fyllda med avfall av olika typ och ursprung. Tillförseln av föroreningar från jordbruksmark bedöms vara låg, men det kan förekomma punktutsläpp med högre halter.

Vid allt anläggningsarbete behöver massförflyttning ske i någon form och externa eller interna fyllnadsmassor används ofta för att ersätta massor av sämre teknisk kvalitet. I många fall har fyllnadsmassornas föroreningsstatus inte kontrollerats innan de påförts. Därför kan fyllnadsmassor vara en källa till föroreningar. Typen av föroreningar som kan finnas i fyllnadsmassor kan variera stort och beror på deras ursprung.

### 3.3.6. Naturreсурser

En del av marken inom utredningsområdet är jordbruksmark (betesmark). Betesmarken är av klass 7 (baserat på ekonomisk avkastning), vilket är en hög klass sett till Sverige men något lägre klass sett till västra samt södra Skåne (Jordbruksverket 2013).

### 3.4. Byggnadstekniska förutsättningar

De ytliga jordarterna inom utredningsområdet består framförallt av sand (SGU, 2019a). Berggrunden i området utgörs av sandsten (SGU, 2019b). Enligt SGUs kartvisare (SGU, 2019c) har man i borrhål 140 meter nordöst om busshållplatsen inte kommit ner till berggrunden vid 22 meter under markytan. I det borrhålet var det sand ner till 4 meter under markytan, därefter en moränlera till 15 meters djup, de sista borrhålen var det varvat sand, grus och moränlera.

500 meter nordväst om busshållplatsen finns två borrhål på ca 50 meters avstånd. I det ena av dessa var det sand ner till 10 meter under markytan, därefter varvat sand, lera och grus. I det andra hålet var det siltig sandig lera ner till 4 meters djup och sedan sand ner till 11,5 meters djup, därefter varvades sand, lera och grus. I de två hålen låg sandstenen på 16 och 18 meters djup.

Jorden på fastigheten Vejby 229:1 bestod av en fyllning av sand, grus, lera och silt med en mäktighet mellan 1,0-1,5 meter, även inslag av tegel aska och mull påträffades. Under fyllningen påvisades lera följt av lermorän och silt (Tyréns, 2008).

I närområdet förekommer sannolikt ledningar vilket behöver utredas i det kommande arbetet.

### 3.5. Kommunala planer

Utredningsområdet ligger delvis inom område för detaljplan 1182-P93/1019 (Magnarp skola), byggnadsplan 1182-P87/1103 samt detaljplan 1182-P90/0521/4. Jordbruksmarken omfattas ej av någon detaljplan.

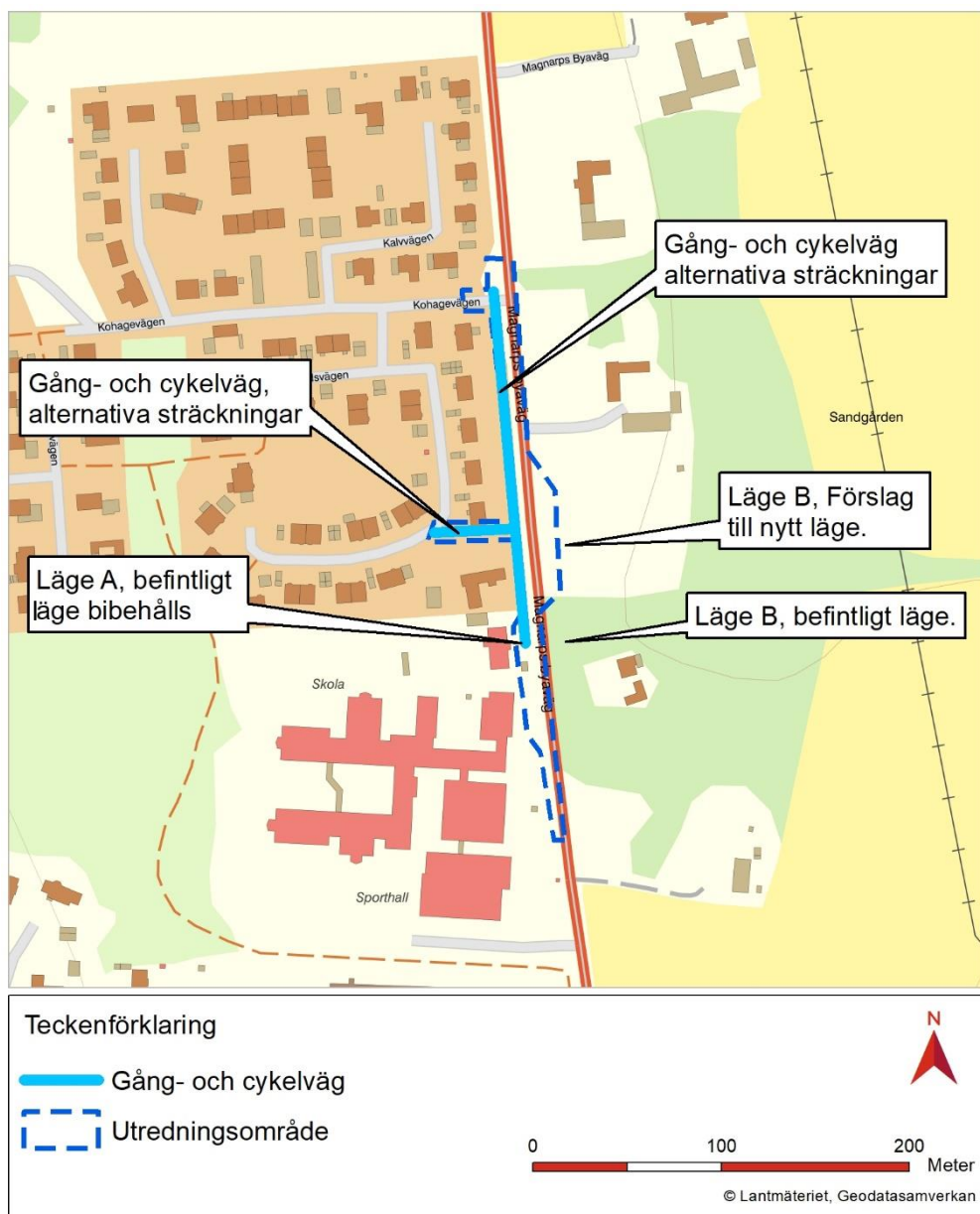
## 4. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

För att busshållplatserna ska bli trafiksäkra och tillgängliga studeras åtgärder som tillgänglighetsanpassning av läge A och B, där läge A förväntas ligga kvar vid Magnarps skola och läge B förskjuts i sidled.

Vidare studeras anläggning av en ny gång- och cykelväg på västra sidan av väg 1707 från läge A som knyter samman hållplats, skola och bostadsområde och möjliggör åtkomst till busshållplatserna på ett trafiksäkert sätt. Två alternativ för nysträckning av gång- och cykelvägen studeras, ett längs väg 1707 och ett som viker av västerut till Sandgårdsvägen (Figur 8).

Rivningsarbeten kommer att utföras i form av rivning av asfalt. Andra rivningsarbeten kan bli aktuella såsom rivning av kantsten, utrustning, belysning, skyltar etc. Omfattningen beror även på om och var det blir omläggning eller nyläggning av VA och belysning.





Figur 8. Förslag till åtgärder vid Magnarps skola.

#### 4.1. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

##### 4.1.1. Boendemiljö

Närboende vid nytt läge för busshållplats, läge B, kommer att påverkas av viss ökning av buller men effekten bedöms som liten då trafikeringen av busshållplatsen är ringa.

##### 4.1.2. Vattenmiljö

Den kvantitativa statusen vad gäller grundvattenförekomsten i sedimentärt berg kommer inte att förändras då inget grundvattenuttag i berg är aktuellt. Detta gäller tillika den kemiska statusen, under förutsättningen att generella försiktighets- och skyddsåtgärder vidtas. Föreskrifterna avseende den skyddade vattentäkten *Magnarps vattenverk* ska således följas (gäller främst hållplatsläge A samt

gång- och cykelväg). Eventuella behov av ytterligare åtgärder för att skydda vattentäkten i byggskede kan komma att redogöras för i ett senare skede.

Under försättning att försiktighets- och skyddsåtgärder vidtas samt att skyddsföreskrifterna följs, bedöms ingen påverkan uppstå.

#### 4.1.3. Kulturmiljö

Utredningsområdet besitter ej de kärnvärden (betongvärn, se avsnitt 3.3.3) som kulturmiljöstråket ligger till grund för. Inga kända kulturhistoriska lämningar finns inom utredningsområdet. Åtgärderna planeras mestadels att byggas på asfalt, i vägdiken och/eller på jordbruksmark. Kulturmiljövärdet bedöms således som lågt. Till följd av att ingreppen i sig är mindre och sker intill vägområdets närhet bedöms påverkan preliminärt som obetydlig.

Om en fornlämning skulle påträffas i samband med grävning eller annat arbete, ska arbetet omedelbart avbrytas till den del fornlämningen berörs. Vidare ska den som leder arbetet omedelbart anmäla förhållandet till Länsstyrelsen (2 kap. 10 § kulturmiljölagen 1988:950).

#### 4.1.4. Naturmiljö

Överlag förekommer det värdefulla naturmiljöer omkring utredningsområdet till följd av det finns många grova lövträdsarter såsom ek och ask. Dock bedöms den mark som planeras att tas i anspråk hysa låga naturvärden. Detta eftersom att den mestadels utgörs av betesmark, vägdiken samt unga träd/sly. Inga generellt biotopskyddade objekt kommer att påverkas av planerad utformning. Tillika kommer de två grövre lövträden på betesmarken troligtvis inte påverkas då planerat hållplatsläge kommer att placeras mellan träden. Ingen naturvärdesinventering har emellertid utförts i nuvarande skede, varför en viss osäkerhet förekommer. Till följd av att ingreppet i sig är mindre och sker intill vägområdets närhet bedöms påverkan preliminärt vara liten negativ.

#### 4.1.5. Naturresurser

Det kommer att erfordras ny mark samt nya massor för att kunna genomföra åtgärderna då vägområdet blir något större. Storlek och typ av markanspråk samt mängd massor som behövs beror på slutliga utformningen.

Oavsett utformning kommer jordbruksmark att behövas tas i anspråk (klass 7).

Ianspråktagande av mark kan ej ske på en annan plats. Syftet med markspråket att tillgodose samhällets intresse, det vill säga öka tillgänglighet och trafiksäkerheten för trafikanter som färdas kollektivt.

Sammantaget bedöms åtgärderna inte medföra någon betydande påverkan vad gäller hushållning med naturresurser eftersom omfattningen är liten.

#### 4.1.6. Markmiljö

Avseende avståndet till aktuellt område anses de kringliggande gårdarna inte utgöra någon större risk för föroreningar inom aktuellt område för gång- och cykelvägen.

Då grundvattens flödesriktning bedöms vara västlig utifrån Tyréns tidigare undersökningar, samt avstånd till nämnda riskobjekt och den genomförda markundersökningen, bedöms risken för föroreningar från dessa objekt vara ytterst liten inom området för planerad GC-väg.

De potentiellt förorenade områden och källor som har identifierats invid det aktuella området, baserat på arkivstudier, kända förutsättningar och kontakt med myndigheter, anses till största del orsakas av vägtrafiken och eventuella fyllnadsmassor.

## 5. Åtgärder

Föreliggande samrådsunderlag tas fram tidigt i planeringsprocessen. Därefter följer en rad utredningar och samråd med allmänheten och särskilt berörda. Det är under denna framtida planeringsprocess som åtgärder formuleras, utreds, beslutas eller förkastas. Exempel på åtgärder som *kan komma att bli aktuella* i projektet är:

- Försiktighets- och skyddsåtgärder för att säkra att ingen påverkan på grundvattenförekomsten och vattenskyddsområdet uppstår som exempelvis krav särskilda skyddsanordningar samt undvika användning eller upplag av skadliga ämnen.
- Skydds- eller försiktighetsåtgärder avseende de grövre trädens rötter i närområdet.

## 6. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

De värden som förekommer inom utredningsområdet är en skyddad grundvattenförekomst, jordbruksmark (klass 7), grövre träd samt generellt biotopskyddade objekt. Inga biotopskyddade objekt kommer att påverkas av planerad busshållplats.

Under förutsättning att betryggande försiktighets- och skyddsåtgärder vidtas kommer inte grundvattenförekomsten att påverkas. Det finns två grövre lövträd på betesmark som kan komma att påverkas av nytt hållplatsläge.

Sammantaget bedöms värdena som små där planerad busshållplats och gång- och cykelväg föreslås att byggas. Ingen naturvärdesinventering har utförts varför en viss osäkerhet förekommer.

Tillgänglighetsanpassningen i sig bedöms även som ett litet ingrepp. Detta eftersom åtgärderna kommer att utföras i ett bebyggt område, påverkan bedöms således som marginell.

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Bedömningen grundar sig på att konsekvenserna av den planerade busshållplatsen och gång- och cykelvägen sammantaget är av mindre art.

Vidare bidrar tillgänglighetsanpassningen till en mindre del av samhällsutvecklingen i området.

## 7. Fortsatt arbete

### 7.1. Planläggning

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

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

samråda med en utökad samrådsrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

## 7.2. Viktiga frågeställningar

I det kommande arbetet bedöms följande vara viktigt att belysa:

- Påverkan på kommunala planer.
- Eventuell påverkan på gröve träd och dess rötter.
- Utredda behov om dispens från vattenskyddföreskrifter.

## 8. Källor

Artportalen (2019). Artportalen.se. Hämtad: 2019-10-31

Eniro, 2019.

Historiska flygfoton 1955-1967. <https://kartor.eniro.se/?c=56.310110,12.745686&z=13&l=historic>. Hämtad: 2019-10-31

Jordbruksverket (2013) *Gradering av åkermark: var finns klass 10 jordarna?* <https://jordbruketisiffror.wordpress.com/2013/10/01/gradering-av-akermark-var-finns-klass-10-jordarna/>. Hämtad: 2019-11-11

Lantmäteriet, 2019b.

Historiska ortofoton. <https://www.lantmateriet.se/sv/Kartor-och-geografisk-information/oppna-data/hamta-oppna-geodata/>. Hämtad: 2019-10-31.

Lunds Universitet, 2019.

Skåne from above - Aerial photographs from the 1940's via Internet.

<https://www.gis.lu.se/geographical-data/skane-from-above-aerial-photographs-from-the-1940s-via-internet>. 2019-10-31.

Länsstyrelsen 2000.

Utdrag ur EBH-stödet. Blankett Inventeringsfas enligt MIFO 1. Bilskot i Vejby. Objekt ID 121 236. IDnr: F1292-0005. Upprättad 2000-08-09.

OpenStreetMap, 2019.

<https://www.openstreetmap.org/search?query=magnarp#map=14/56.3019/12.7939>. Hämtad 2019-11-06.

SGU, 2019a.

Sveriges Geologiska Undersökning jordartskarta 1:25 000–100 000. Kartvisare

<https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-jordarter-25-100.html>. Hämtad: 2019-11-01.

SGU, 2019b.

SGU:s berggrundskarta <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-berggrund-1-miljon.html>. Hämtad: 2019-11-01.

SGU, 2019c.

<https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-lagerobservationer.html>. Hämtad: 2019-11-07.

Trafikverket, 2019a.

Vatten. <https://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/Miljo-och-halsa/Vatten-och-mark/>. Hämtad: 2019-10-31.

Trafikverket, 2019b.

Vägen och vattnet. <https://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/Miljo-och-halsa/Vatten-och-mark/Vagen-och-vattnet/>. Hämtad: 2018-10-31.

Tyréns (2014). *VA-plan för Ängelholm kommun*.

<https://www.engelholm.se/download/18.679ee454163572f1a5ced8/1526453518945/11a%20VA-plan%20of%C3%B6r%20%C3%84ngelholms%20kommun%20-%202014-09-09.pdf>. Hämtad: 2019-10-31.

Tyréns, 2008.

Rapport – Miljötekisk markundersökning – fastigheten Vejby 229:1 i Ängelholms kommun. Helsingborg 2008-12-12.

Tyréns, 2009.

Efterbehandlingsrapport för nedlagd bensinstation inom fastigheten Vejby 229:1, Ängelholms kommun. Tyréns. 2009-08-12.

## 8.1. Kontaktade personer

Räddningstjänsten Skåne Nordväst; Mattias Johansson, mejlkontakt 2019-10-01.

Trafikverket FO-stöd (företräda områden), mejlkontakt 2019-10-12.

Ängelholms kommun; Emilie Larsson, mejlkontakt 2019-10-09.



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, Box 543, 291 25 Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsvägen 17, Kristianstad.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

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