

Plan- och miljöbeskrivning

Lv 1248 Mörarp-Bjuv Gång- och cykelväg

Helsingborgs och Bjuvs kommun, Skåne Län

Vägplan, 2022-09-01
Samrådshandling



6.0

TMALL 0092 Planbeskrivning

Trafikverket

Postadress: Gibraltargatan 7, 211 18 Malmö

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådshandling. Plan- och miljöbeskrivning – Lv 1248 Mörarp-Bjuv Gång- och cykelväg

Författare: Norconsult AB

Dokumentdatum: 2022-09-01

Ärendenummer: TRV 2021/61195

Uppdragsnummer: 169185

Version: 1.0

Kontaktperson: Katrin Andersson, Trafikverket

Innehåll

Sammanfattning	5
1. Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	7
1.1. Bakgrund	7
1.2. Ändamål och projektmål	8
1.3. Planeringsprocessen	9
1.4. Tidigare utredningar och beslut	10
2. Miljöbeskrivning	13
2.1. Avgränsningar	13
2.2. Metoder och osäkerheter i bedömningar	14
2.3. Nollalternativet	14
3. Förutsättningar	15
3.1. Trafik och användargrupper	15
3.2. Lokalsamhälle och regional utveckling	16
3.3. Landskapet och orterna	20
3.4. Miljö och hälsa	23
3.5. Byggnadstekniska förutsättningar	38
4. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	54
4.1. Val av lokalisering	54
4.2. Val av utformning	54
4.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått	60
5. Effekter och konsekvenser av projektet	62
5.1. Trafik och användargrupper	62
5.2. Lokalsamhälle och regional utveckling	62
5.3. Landskapet och orterna	62
5.4. Miljö och hälsa	63
5.5. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)	67
5.6. Livscykelkostnadsbedömning (LCC)	67
5.7. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	69
5.8. Påverkan under byggnadstiden	69
6. Samlad bedömning	71
6.1. Sammanställning av konsekvenser	71
6.2. Bedömd måluppfyllelse	71
7. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden	74
7.1. Allmänna hänsynsregler (2 kap miljöbalken)	74
7.2. Hushållning med mark och vatten (3 kap miljöbalken)	74

7.3.	Miljö kvalitetsnormer	75
8.	Markanspråk och pågående markanvändning	76
8.1.	Vägområde för allmän väg	76
8.2.	Område med tillfällig nyttjanderätt	76
8.3.	Konsekvenser för pågående markanvändning	77
9.	Fortsatt arbete	78
9.1.	Tillstånd och dispenser	78
9.2.	Arkeologiska undersökningar	78
9.3.	Områden som undantas från förbud enligt miljöbalken	78
9.4.	Uppföljning och kontroll	78
10.	Genomförande och finansiering	80
10.1.	Formell hantering	80
10.2.	Genomförande	81
10.3.	Finansiering	81
11.	Underlagsmaterial och källor	82

Sammanfattning

Trafikverket har tillsammans med Region Skåne och ett flertal skånska kommuner ingått i ett samarbete som har tagit fram en regional cykelvägsplan för perioden 2018–2029 vilken syftar till att göra Skåne till en cykelregion.

Sträckan mellan Mörarp och Bjuv ingår i den regionala cykelvägsplanen. I Mörarp finns viss befintlig cykelinfrastruktur, men den är inte sammanhängande och har låg standard.

Förbindelse mellan orterna Mörarp och Bjuv saknas helt.

För att öka trafiksäkerhet och komfort för oskyddade trafikanter planerar Trafikverket därför att anlägga en cirka 3,5 kilometer lång gång- och cykelväg mellan orterna Mörarp och Bjuv, samt en planskild passage under cirkulationsplatsen i Bjuv.

Gång- och cykelvägen kommer att anläggas på västra sidan om Bjuvsleden, och den planskilda passagen kommer att anläggas öster om cirkulationsplatsen. Därmed krävs även en passage över väg 1248 strax söder om cirkulationsplatsen.

Projektets mål är att möjliggöra för gång- och cykeltrafikanter att på ett trafiksäkert sätt gå eller cykla inom Mörarp samt mellan Mörarp och Bjuv. Målet är också att främja cykling till och från fritidsaktiviteter för barnen i Mörarp, genom att ansluta gång- och cykelvägen till fotbollsplanen vid Benarpsvägen.

I arbetet med vägplanen har flera alternativ studerats för att anläggningen ska kunna göras med minsta möjliga negativa påverkan. Både östra och västra sidan av Bjuvsleden studerades, och slutligen valdes den västra, bland annat eftersom flera målpunkter finns på den västra sidan samt att intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer såsom artrika vägkanter, grova lövträd, historiska karaktärsbyggnader och kulturskyddad bebyggelse undviks eller minimeras på den västra sidan. Den planskilda passagens lokalisering har också studerats i form av att den kan placeras väster eller öster om cirkulationsplatsen, och över eller under väg 110. Alternativet öster om cirkulationsplatsen och under väg 110 valdes, eftersom det krävdes minst markintrång.

Anläggandet av de planerade åtgärderna bedöms ge ökad säkerhet och komfort för oskyddade trafikanter som färdas mellan Mörarp och Bjuv. Konsekvenserna för naturmiljö bedöms bli små och består av att en del träd utan högre naturvärden eller biotopskydd behöver fällas. Konsekvenserna för kulturmiljö bedöms bli små. Projekteringen har så långt möjligt tagit hänsyn till kända fornlämningar, och ansökan om ingrepp i fornlämning kommer vid behov att skickas in. Påverkan på yt- och grundvatten bedöms bli små. En permanent grundvattensänkning kommer att krävas, men den bedöms inte ge upphov till några negativa konsekvenser för omkringliggande miljö eller någon skada på allmänna eller enskilda intressen. Gällande markanvändning kommer cirka 1 hektar jordbruksmark att behöva tas i anspråk, eftersom vägområdet längs med Bjuvsleden breddas. Invasiva arter har hittats inom vägområdet och i vägområdets närhet, vilket måste tas hänsyn till under byggnadstiden.

Den totala kostnaden för gång- och cykelvägen och den planskilda passagen beräknas uppgå till cirka 22 miljoner SEK.

Åtgärderna finansieras av Trafikverket och Helsingborgs och Bjuvs kommun.

1. Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

1.1. Bakgrund

Trafikverket har tillsammans med Region Skåne och ett flertal skånska kommuner ingått i ett samarbete som har tagit fram en regional cykelvägsplan för perioden 2018–2029 vilken syftar till att göra Skåne till en cykelregion.

I Mörarp finns befintlig cykelinfrastruktur på delar av Bjuvsleden, väg 1248. Västra delen av Mörarps samhälle korsas även av en cykelväg som ansluter till väg 1248 strax norr om samhället, vid korsningen mellan Norra Bokhagsvägen/väg 1248. Cykelvägen följer därefter väg 1248 fram till Benarpsvägen. Cykelinfrastrukturen är inte sammanhängande och förbindelse mellan orterna Mörarp och Bjuv, samt till målpunkter längs sträckan, saknas. Målpunkter som finns längs vägen är bland annat fotbollsplan vid Benarpsvägen, tågstation, livsmedelsbutik och Mörarps skola.

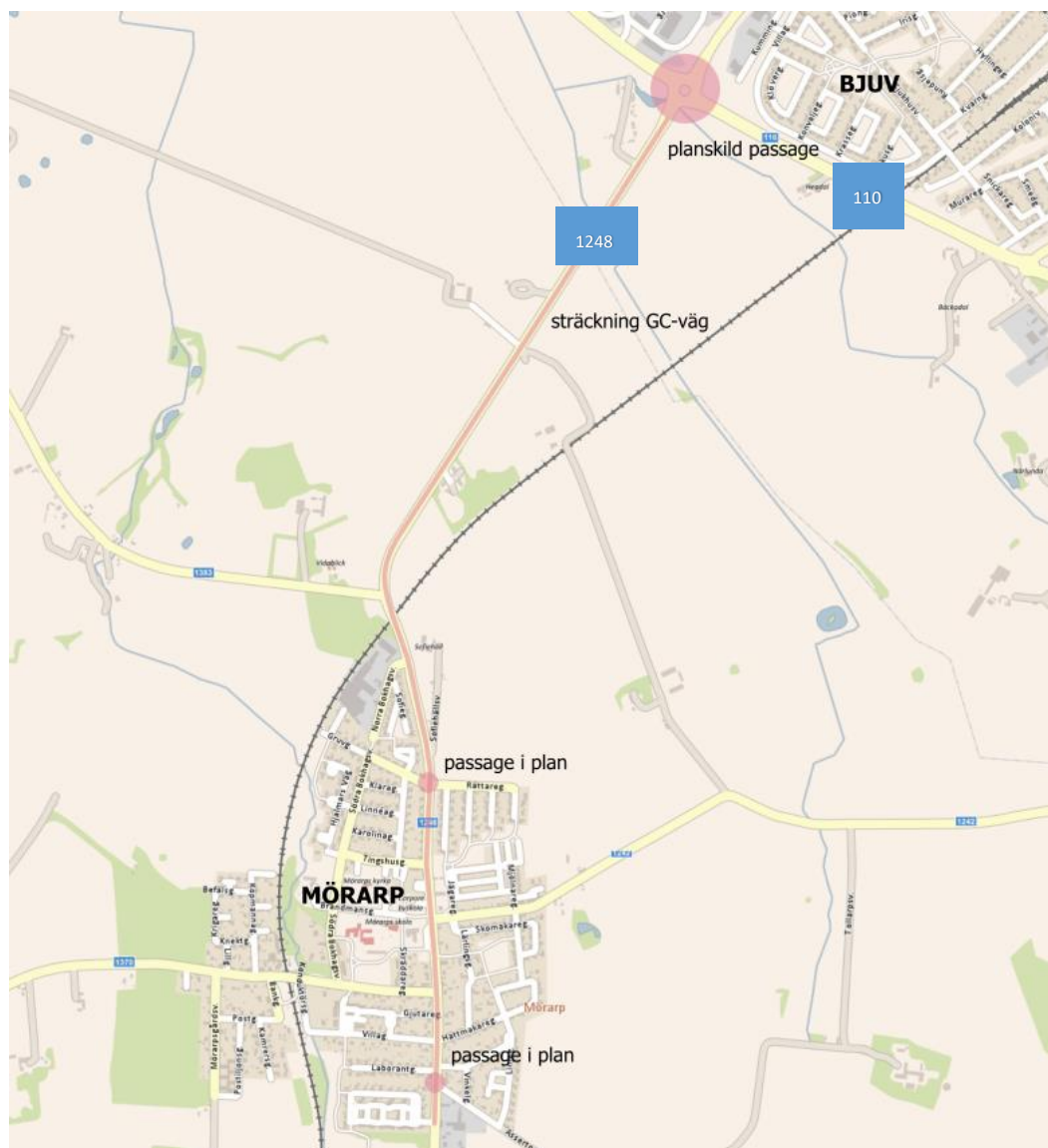
Befintliga gång- och cykelvägar inom Mörarp har låg standard avseende trafiksäkerhet och trygghet. Trafiksäkerheten är låg med cykling i blandtrafik längs Bjuvsleden, som mest är hastighetsbegränsningen 70 km/h utanför bebyggelse. Hastighetsbegränsningen och trafikflödet på Bjuvsleden gör att vägen inte lever upp till Trafikverkets krav på vägar där det är lämpligt att cykla i blandtrafik. Komforten är dålig med hänsyn till cyklisternas utrymme på större delar av vägen och bitvis är även sikten dålig i det delvis kuperade backlandskapet.

Slutligen saknas korsningsmöjligheter för oskyddade trafikanter vid cirkulationsplats mellan väg 101/väg 1248 i Bjuv.

Med syftet att öka trafiksäkerheten och komforten för oskyddade trafikanter planerar därav Trafikverket att anlägga en cirka 3,5 kilometer lång gång- och cykelväg mellan orterna Mörarp och Bjuv.

Gång- och cykelvägen kommer att anläggas på västra sidan om vägen, och den planskilda passagen kommer att anläggas öster om cirkulationsplatsen. Därmed krävs en passage över väg 1248 strax söder om cirkulationsplatsen.

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



Figur 1 – Ljusröd markering visar den nya gång- och cykelvägens sträckning genom Mörarp och fram till Bjuv.

1.2. Ändamål och projektmål

1.2.1. Ändamål

Ändamålet med projektet är att förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister på sträckan mellan Mörarp och Bjuv. Kopplingar till målpunkter längs med sträckan ska göras.

Projektets ändamål är att

- Möjliggöra för gång- och cykeltrafikanter att på ett trafiksäkert sätt ta sig mellan Mörarp och Bjuv.
- Komplettera befintlig gång- och cykelväg inom Mörarps tätort för att erhålla en säker gång- och cykelväg från södra Mörarp fram till Bjuv.

- Cyklandet ska främjas till och från idrottsaktiviteter för barnen i Mörrarp genom att bygga en gång- och cykelväg längs Benarpsvägen, till fotbollsplanerna i norra Mörrarp.
- Öka tillgängligheten till gång- och cykelvägen genom att bygga passager för gång och cykel över Bjuvsleden i Mörrarp.

1.2.2. Projekt mål

Nedanstående projektmål gäller för projektet:

- Tillsammans med upphandlad konsult för vägplan och upphandlad entreprenör för byggnation identifiera och utföra minst 2 aktiviteter som bidrar till att öka projektets arbete i linje med Trafikverkets målbild, Tillgänglighet i ett hållbart samhälle – målbild 2030 (Trafikverket 2019:187).
- Minska anläggningskostnaderna och miljöbelastning genom att återanvända och återvinna befintlig infrastruktur.
- Genomföra en informationsinsats för att ändra trafikanters beteende avseende hastighetsefterlevnad och hänsyn till arbetsplatsen i samband med entreprenaden.

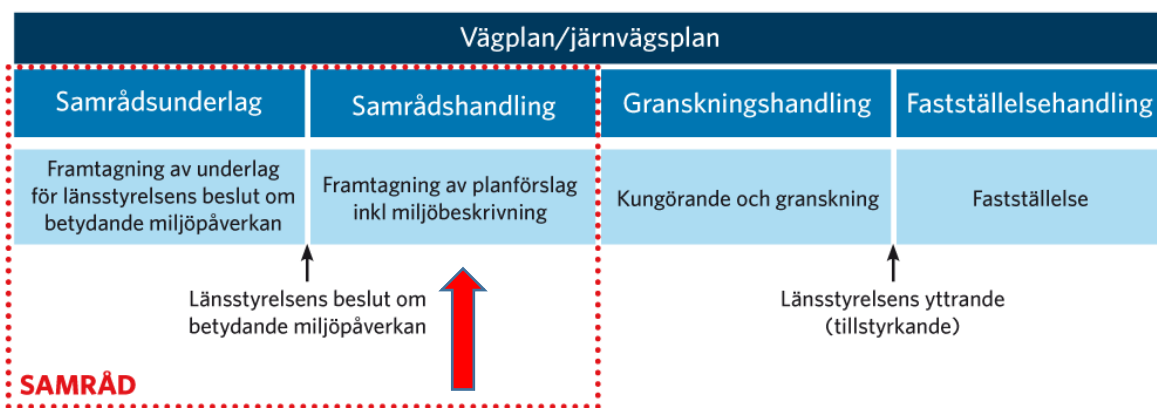
1.3. Planeringsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planlägningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan. I figur 2 syns en schematisk översikt över planlägningsprocessen och röd pil anger aktuellt skede.

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

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram till vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. 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 med 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 - Schematisk översikt över planläggningsprocessen vid utarbetandet av vägplaner. Röd pil anger aktuellt skede.

1.4. Tidigare utredningar och beslut

Trafikverkets beslut att upprätta en vägplan, för anläggning av en gång- och cykelväg längs Bjuvsleden, har föregåtts av tidigare utredningar. Lösningar som har utretts, rekommenderats eller beslutats i detta material är inte slutliga och därför öppna för omvärdering. De viktigaste utredningarna listas nedan:

- Åtgärdsvalsstudie ÅVS för gång- och cykelväg, Mörarp-Bjuv, Helsingborgs kommun och Bjuvs kommun (Trafikverket, 2016)
- Åtgärdsvalsstudie för cykelvägsplan för Skåne 2018–2029 (Region Skåne, 2018a)
- Cykelvägsplanen för Skåne 2018–2029 (Region Skåne, 2018b)

I de aktuella åtgärdsvalsstudierna (ÅVS) för Helsingborgs och Bjuvs kommun (Trafikverket, 2016) har sträckan mellan Mörarp-Bjuv pekats ut som viktigt stråk för arbets- och skolpendling samt rekreation. I nuläget anses det otryggt att cykla utmed sträckan.

Länsstyrelsen har 2022-05-11 beslutat att vägplanen *inte* kan antas medföra betydande miljöpåverkan (Länsstyrelsen Skåne, 2022). Därför ska ingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB) i enlighet med miljöbalkens 6 kapitel upprättas för planen. Istället görs en så kallad miljöbeskrivning som del av planbeskrivningen.

1.4.1. Utredning val av sträckning

I utredningsarbetet har olika alternativa placeringar för såväl gång- och cykelväg som gång- och cykelvägsport studerats. Nedan beskrivs de förkastade alternativen och varför de anses vara mindre fördelaktiga.

Placering gång- och cykelväg

Båda sidor, öster och väster om väg 1248, har utretts i ett initialt skede som alternativ för placering av gång- och cykelvägen.

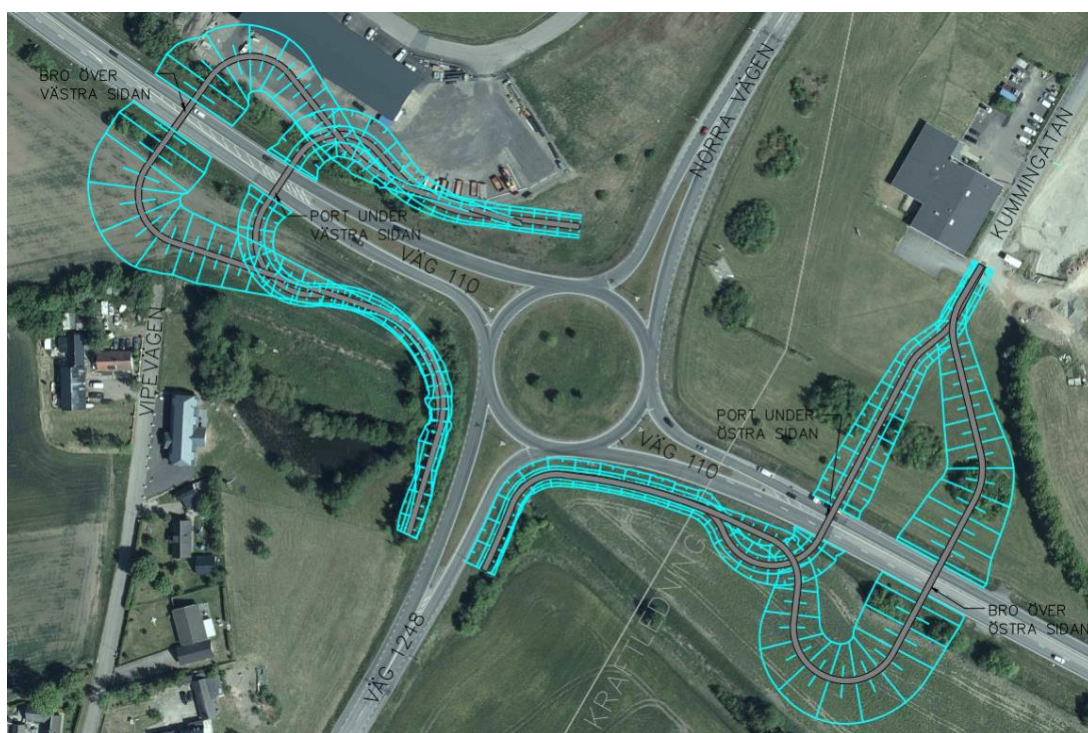
Alternativet med förläggning på östra sidan har förkastats av flera skäl. Ett av dessa skäl är att de flesta målpunkter i Mörarp (fotbollsplanen, tågstationen, livsmedelsbutiken, skolan) främst är belägna på västra sidan och likaså befintligt gång- och cykelnät. Över järnvägsbron

i norra Mörarp finns befintlig gång- och cykelväg på västra sidan och då brons sektionsindelning inte kan ändras måste gång- och cykelvägen anläggas på västra sidan över bron.

Ett annat skäl är att det har bedömts svårt att undvika en påverkan på de naturvärdesobjekt som identifierades under naturvärdesinventeringen, detta då merparten av objekten har identifierats på östra sidan, tätt intill väg 1248. Det ligger även ett antal historiska karaktärsbyggnader, till exempel brandstationen och Gästgivargårdens uthuslängor, intill eller i nära anslutning till vägen på den östra sidan. Här är utrymmet mellan byggnaderna och vägen begränsat. Det finns även byggnader utpekade som "kulturskyddade bebyggelser" och som har varsamhets- eller skyddsbestämmelser enligt Plan och bygglagen (1987:10) på östra sidan om väg 1248. Då den planskilda passagen föreslås anläggas öster om cirkulationsplatsen och gång- och cykelvägen på västra sidan om väg 1248 rekommenderas en passage över väg 1248 anläggas strax söder om cirkulationsplatsen. I närheten av cirkulationsplatsen är hastigheten lägre än på raksträckan och befintliga refuger kan användas för att dela upp passagen i två etapper. Se figur 1 för lokalisering av passage och sträckning av gång- och cykelvägen från Mörarp till Bjuv.

1.4.2. Utredning planskild passage vid cirkulationsplats i Bjuv

Nedan redovisas de tre förkastade alternativen av gång- och cykelvägspassage vid cirkulationsplatsen översiktligt. Se figur 3 för ritning över de utredda alternativen.



Figur 3 - Utredda alternativ för placering av planskild passage, samt alternativens släntutbredningar.

Gång- och cykelväg över väg 110, väster om cirkulationsplatsen

Detta alternativ medför det största permanenta markintränet utav utredda alternativ, med långa utrymmeskrävande ramper för gång- och cykelvägen. Det är också det alternativ som innebär störst påverkan på landskapsbilden, med utrymmeskrävande ramper och stora nivåskillnader som uppstår mellan väganläggning och befintlig mark. Passage på västra

sidan kan även upplevas som en omväg för gång- och cykeltrafik som har målpunkt i Bjuv centrum. Upplevs omvägen som stor kan nyttjandet av den planskilda passagen minska.

Under byggtiden kräver alternativet att en sträcka av väg 110 behöver stängas av för trafik då bron lanseras på plats.

Gång- och cykelväg under väg 110, väster om cirkulationsplatsen

Detta alternativ medför mindre permanent markintrång än alternativet bro över väg 110, med mindre utrymmeskrävande ramper för gång- och cykelvägen. Alternativet innebär att det krävs pumpstation i och med att området ligger i en lågpunkt. Passage på västra sidan kan även upplevas som en omväg för gång- och cykeltrafik som har målpunkt i Bjuv centrum. Upplevs omvägen som stor kan nyttjandet av den planskilda passagen minska.

Gång- och cykelväg över väg 110, öster om cirkulationsplatsen

Detta alternativ medför mindre permanent markintrång än alternativet bro över väg 110 på västra sidan och mindre påverkan på landskapsbild. De luftburna kraftledningarna ställer krav på både det vertikala avståndet till gång- och cykelvägen och hur anläggandet bedrivs under och i närheten av dem under byggskedet. Trots detta krav blir ramperna kortare än alternativet över väg 110 på västra sidan.

Under byggtiden kräver alternativet att en sträcka av väg 110 behöver stängas av för trafik då bron lanseras på plats.

2. Miljöbeskrivning

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

Till skillnad från en MKB utgör en miljöbeskrivning normalt heller inte ett eget dokument utan ingår i vägplanens planbeskrivning. Så är fallet även för denna vägplan vars miljöbeskrivning utgörs av de texter i planbeskrivningen som belyser rådande miljöförhållanden och befintliga värden, samt vägplanens effekter och konsekvenser för dessa värden.

För detta projekt utgörs stommen i miljöbeskrivningen av följande avsnitt:

- I kapitel 3, Förutsättningar, avsnitt *3.3 Landskapet och orterna, 3.4. Miljö och hälsa* och delar ur *3.5 Byggnadstekniska förutsättningar*.
- I kapitel 5, Effekter och konsekvenser av projektet, främst avsnitt *5.3 Landskapet och orterna, 5.4. Miljö och hälsa*
- Avsnitt *5.8 Påverkan under byggnadstiden*.
- I avsnitt *4.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått*. Här redovisas de skyddsåtgärder och anpassningar som inarbetats vid projektering, som planeras framöver i fortsatt projektering samt de krav om skyddsåtgärder och försiktighetsmått som föreslås gälla entreprenör.

Som underlag till miljöbeskrivningen har flertal utredningar gällande bl.a. kulturmiljö, geoteknik, markföreningar, naturmiljö samt avvattnings tagits fram.

Underlagsutredningarna har varierande detaljeringsgrad och geografisk omfattning men relevanta resultat från dessa utredningar sammanfattas i miljöbeskrivningen.

Vidare har annat underlagsmaterial använts vid framtagandet av miljöbeskrivningen däribland Länsstyrelsens planeringsunderlag (webbgis), Riksantikvarieämbetets databas Fornsök, ArtDatabankens verktyg Artportalen, SGU:s jordartskarta, Vattenkartan i VISS, kommunens översiktsplan samt annat relevant kommunalt underlag. Vid bedömning av konsekvenser har jämförelse gjorts mot ett så kallat nollalternativ, se nedan.

2.1. Avgränsningar

2.1.1. Geografisk avgränsning

Miljöbeskrivningen ska belysa alla effekter och konsekvenser som kan uppkomma till följd av vägplanens genomförande; såväl konsekvenser till följd av direkta fysiska ingrepp som indirekta konsekvenser.

Det område inom vilket konsekvenser av betydelse bedöms kunna uppstå benämns som vägplanens influensområde. För vissa aspekter bedöms influensområdet vara begränsat till vägens omedelbara närområde. Gällande andra aspekter, såsom barriäreffekter för fauna, påverkan på nedströms liggande vattenmiljö, landskapsbild är dock influensområdet större eftersom konsekvenserna kan sprida sig utanför vägområdet. Utbredning varierar således beroende på miljöaspekt. Influensområdets ungefärliga utbredning för respektive aspekt framgår av beskrivningen av dessa.

2.1.2. Beaktade miljöaspekter

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

- Landskapsbild
- Kulturmiljö och fornlämningar
- Naturmiljö, biotopskyddsobjekt och invasiva arter
- Avvattning, vattenförhållanden och grundvatten

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

2.2. Metoder och osäkerheter i bedömningar

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

Alla bedömningar har gjorts av sakkunniga inom respektive område. Vid bedömning av konsekvenser har jämförelse gjorts mot ett så kallat nollalternativ, läs mer om detta i avsnittet nedan.

2.3. Nollalternativet

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

Enligt nollalternativet skulle situationen i framtiden troligtvis likna den situation som råder idag, det vill säga att cykling sker i blandtrafik längs stora delar av Bjuvsleden där hastigheterna är höga och trafikflödet relativt stort. Det skulle innebära en fortsatt dålig komfort och låg trafiksäkerhet för cyklister som ska ta sig mellan Mörarp och Bjuv, eftersom det saknas en sammanhängande cykelinfrastruktur. Målpunkter såsom idrottsplats, busshållplats och skola skulle fortsatt vara obekväma och otrygga att nå med cykel.

Nollalternativet innebär att ingen mark behöver tas i anspråk för anläggandet av gång- och cykelvägen och grundvattensänkning uteblir. Det innebär också att intrång i naturmiljö och kulturmiljö samt förändring av landskapsbild inte sker.

Nollalternativet innebär dessutom att den omgivningspåverkan som sker under byggskede avseende buller, trafikpåvekan och transporter inte sker.

3. Förutsättningar

3.1. Trafik och användargrupper

3.1.1. Biltrafik

Väg 1248 är en länsväg som går från Landskrona i söder till Bjuv i norr. På studerad sträcka är vägen en tvåfältsväg som sträcker sig från Mörarp tätort och vidare norrut, omväxlande på bank och i skärning, genom åkerlandskap. Vägen är inte utpekad som en del av det funktionellt prioriterade vägnätet för vare sig person- eller godstransporter.

I Mörarp är väg 1248 hastighetsbegränsad till 40 km/h. Norr om samhället fram till bron över järnvägen är vägen hastighetsbegränsad till 60 km/h. Från järnvägen och vidare norrut fram till anslutning mot väg 110 är hastighetsbegränsningen 70 km/h.

Senaste trafikmätningen på väg 1248 utfördes 2016 och två mätpunkter placerades ut. Första mätpunkten, placerad i Mörarp strax söder om korsningen Mörshögsvägen, visade en årsdygnstrafik på 4020 fordon/dygn och andel tung trafik på 7,7 %. Den andra mätpunkten, placerad söder om cirkulationsplatsen mellan väg 110/väg 1248, hade en årsdygnstrafik på 3600 fordon/dygn och andel tung trafik på 8,3%.

Väg 110 är en länsväg som går från Saxtorp i söder till Hyllinge i norr. Inom det studerade utredningsområdet korsar väg 110 väg 1248 i en enfältig cirkulationsplats.

Väg 110 är till största del hastighetsbegränsad till 90 km/h, genom cirkulationsplatsen mellan väg 1248 är vägen däremot hastighetsbegränsad till 70 km/h.

3.1.2. Kollektivtrafik

Mellan Mörarp och Bjuv trafikeras väg 1248 av busslinje 251. Denna linje går mellan Helsingborg och Billesholm och går endast nattetid. Ingen busslinje trafikerar väg 110 i närheten av utredningsområdet.

Både Mörarp och Bjuv trafikeras av pågatåg som går mellan Helsingborg och Kristianstad via Hässleholm.

3.1.3. Gång- och cykeltrafik

Genom Mörarp, mellan Laborantgatan till Mörshögsvägen finns kombinerad gång- och cykelbana på vägens västra sida. Bitvis finns även cykelfält på vägens östra sida. Från Norra Bokhagsvägen, via bron över järnvägen och vidare norrut fram till Benarpsvägen finns en gång- och cykelväg på vägens västra sida. Från Benarpsvägen och vidare norrut upp till cirkulationsplatsen är fotgängare och cyklister hänvisade till blandtrafik.

Det saknas alltså möjligheter för oskyddade trafikanter att färdas mellan Mörarp och Bjuv på ett trafiksäkert sätt.

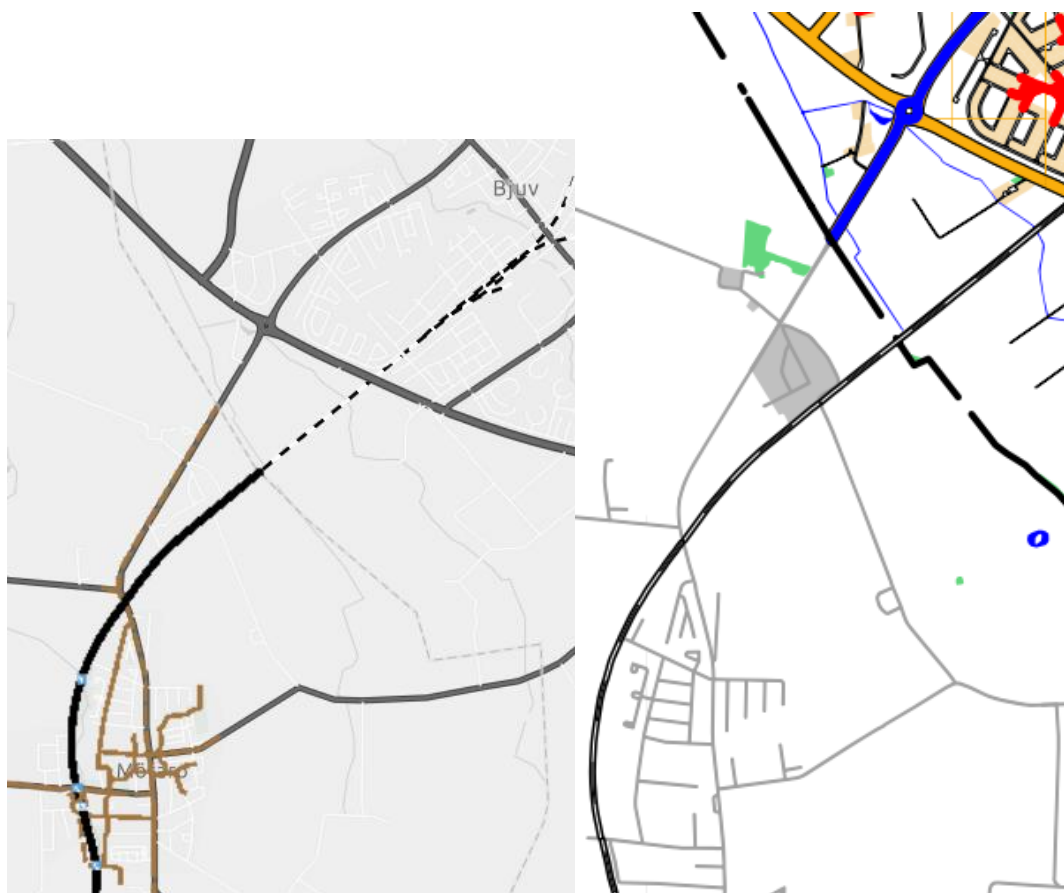
3.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

3.2.1. Översiktsplanering

Helsingborgs kommun har i Översiktsplan 2021 tagit upp aktuell sträcka, befintlig och ny infrastruktur, mellan Mörarp och Bjuv som regionalt viktigt cykelstråk. Stråket är markerat som brun heldragen (befintligt cykelnät) och brun streckad linje (nytt cykelnät) i figur 4.

I översiktsplanen nämns även färdmedlet cykel och det anges vara viktigt att planera för trygga, attraktiva och gena cykelstråk och ett finmaskigt huvudcykelnät.

Även i Bjuvs översiktsplan finns aktuell sträcka med. Där är den markerad som planerad statlig gång- och cykelväg (Bjuvs kommun, 2006).

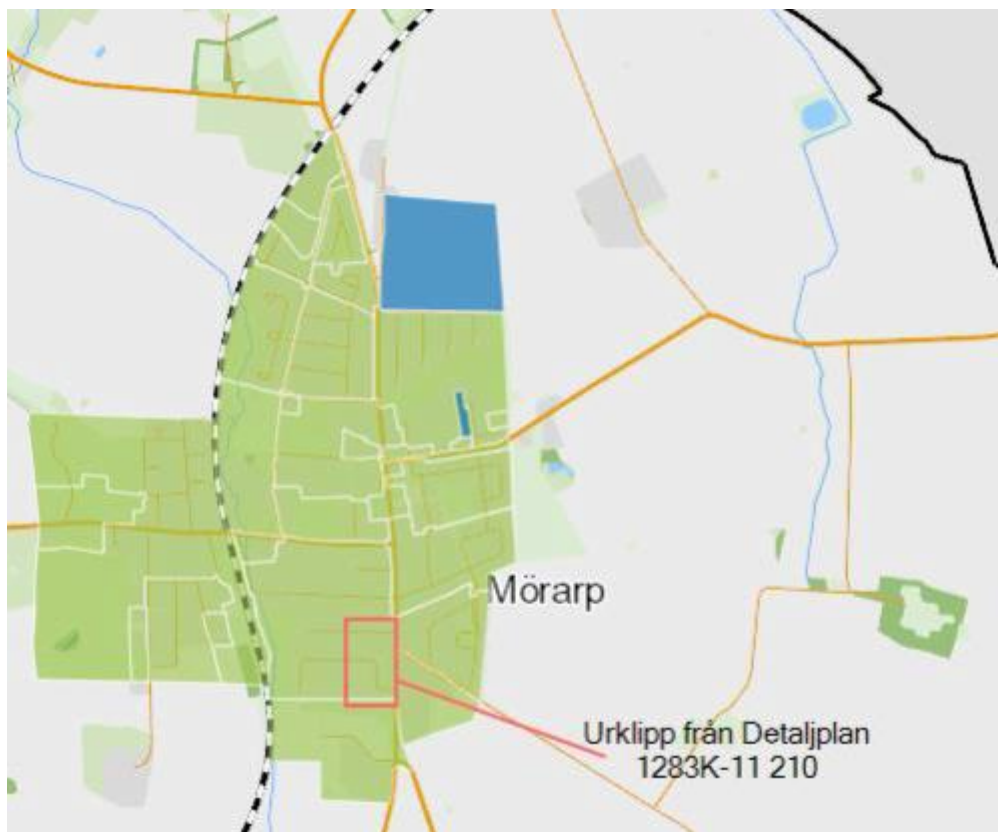


Figur 4 – Till vänster syns urklipp från Helsingborgs kommuns översiktsplan där gång- och cykelvägen är markerad med brun streckad linje vilket representerar "nytt cykelnät" (Helsingborgs stad, 2021). Till höger syns urklipp ur Bjuv kommuns översiktsplan, där gång- och cykelvägen är markerad med blå heldragen linje vilket representerar "planerad statlig gc-väg" (Bjuvs kommun, 2006).

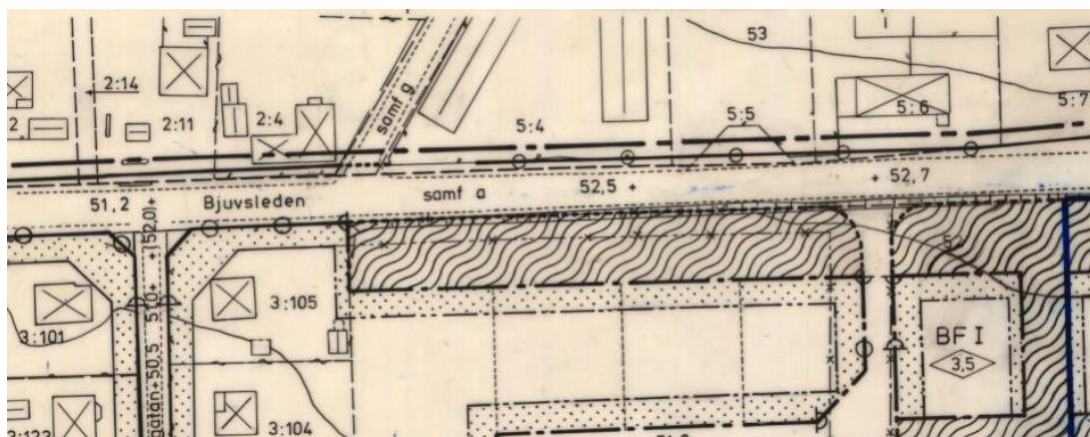
3.2.2. Detaljplanering

Inom Mörarp ingår befintligt vägområde i ett flertal detaljplaner. Längs större delen av sträckan utökas inte vägområdet och detaljplanerna berörs således inte i någon större utsträckning. Längst i söder, där gång- och cykelvägen planeras ansluta mot Godsägaregatan, finns detaljplan 1283K-11 210 - Del av Mörarps samhälle, antagen 1978 och ändrad 1980. Aktuell mark är planlagd som park eller plantering enligt detaljplanen. Se

figur 5 och figur 6. Syftet med planbestämmelsen bedöms inte motverkas med gång- och cykelväg då marken fortfarande är allmänt tillgänglig.



Figur 5 - Översikt över detaljplaner i Mörap, Helsingborgs kommun och det urklipp som visas nedan.



Figur 6 - Urklipp från Detaljplan 1283K-11 210.

Inom Bjuv finns två gällande detaljplaner längst i norr där gång- och cykelväg planeras ansluta mot befintlig mark (se figur 7). På västra sidan om cirkulationsplatsen finns detaljplan 1260-P28 (se figur 8), där aktuell mark är planlagd som park, handel, kontor och småindustri (mark som ej får bebyggas). På östra sidan om cirkulationsplatsen finns detaljplan 12-BJJ-548, Bjuvstorp 5:24 med flera (se figur 9), antagen år 1978. Mark som kan beröras av vägplanen är planlagd som park eller plantering, samt område för småindustri (mark som ej får bebyggas).



Figur 8 - DP 1260-P28, mark som kan beröras av vägplanen är planlagd som park samt handel, kontor och småindustri.



Figur 9 - DP 12-BJJ-548, mark som kan beröras av vägplanen är planlagd som park eller plantering samt område för småindustri.

3.3. Landskapet och orterna

3.3.1. Områdets allmänna karaktär

Området ligger i det låglänta odlingslandskapet i gränsen mellan Bjuv-/Helsingborgslättens och Ängelholmslätten. Mörarps och Bjuvs urbana infrastruktur samt de högresta kraftledningarna och tåget påverkar det annars öppna landskapet med vida vyer, se figur 10.



Figur 10 - Vy i riktning Bjuv med utsikt över det öppna odlingslandskapet. Foto: Norconsult.

Från söder passerar gång- och cykelvägssträckan Mörarp med urban, spridd karaktär av bostäder och varierade verksamheter, se figur 11. Nordöst om korsningen Gruvgatan/Rättaregatan/Bjuvsleden tar det öppna odlingslandskapet vid. Vägens sträckning höjer sig över järnvägen och mot idrottsplatsen vilket medför långa utblickar över odlingslandskapet. Kraftledningarna blir tydliga utropstecken i landskapet. Vägen och det omgivande landskapet sänker sig mot Bjuv och den resterande sträckan är flack. Utblickarna över landskapet begränsas till viss del av partier med vegetation. Sträckan passerar under och utmed kraftledningar med en kraftledningsstation på östra sidan som till stor del påverkar upplevelsen av den resterande sträckan mot cirkulationsplatsen vid Bjuv.

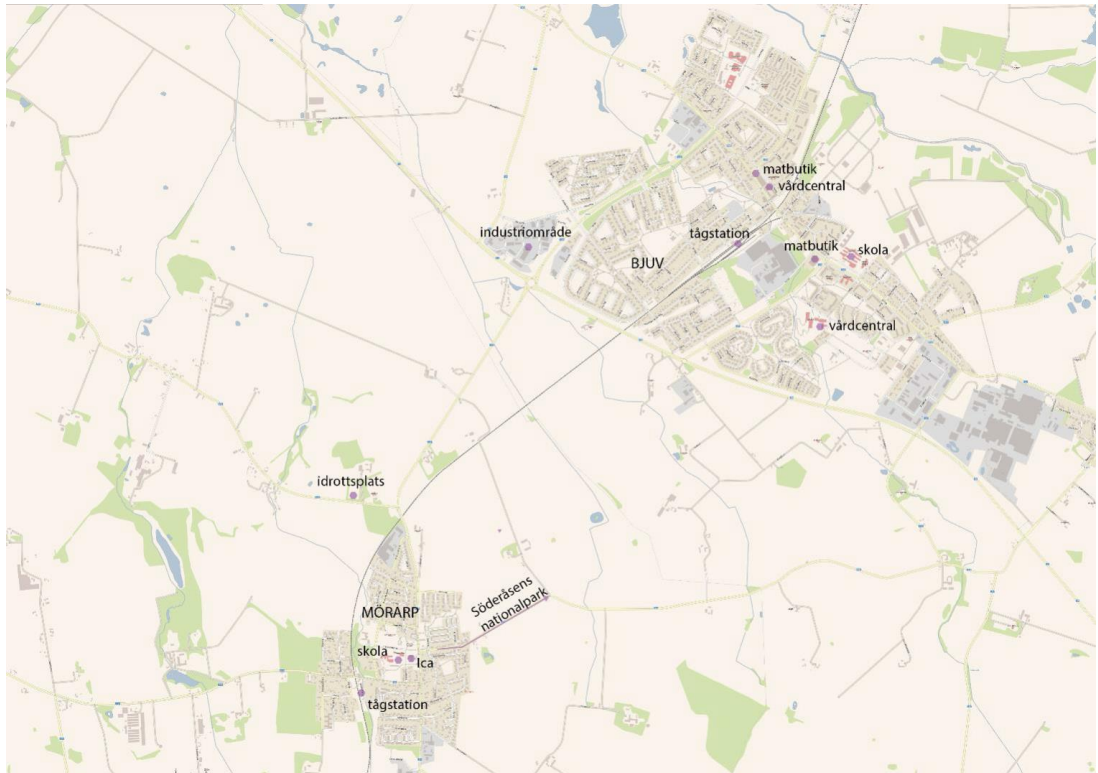


Figur 11 - Gång- och cykelvägens sträckning genom Mörrarp med varierande bebyggelse av bostäder och verksamheter. Foto: Norconsult.

3.3.2. Målpunkter längs sträckan

Målpunkter som kommer att nås via den nya gång- och cykelvägen är bland annat enskilda fastigheter utefter sträckan i Mörrarp både på östra och västra sidan av vägen. Dessa nås både via direkta infarter och via anslutande mindre vägar.

Mörhögsvägen är viktig för cykelturism då den leder till Söderåsens nationalpark. Andra målpunkter i Mörrarp är tågstation, skola, livsmedelsbutik och idrottsplats. I Bjuv finns en mängd olika målpunkter så som vård, skola, arbetsplatser, idrottsanläggningar och handel, se figur 12.

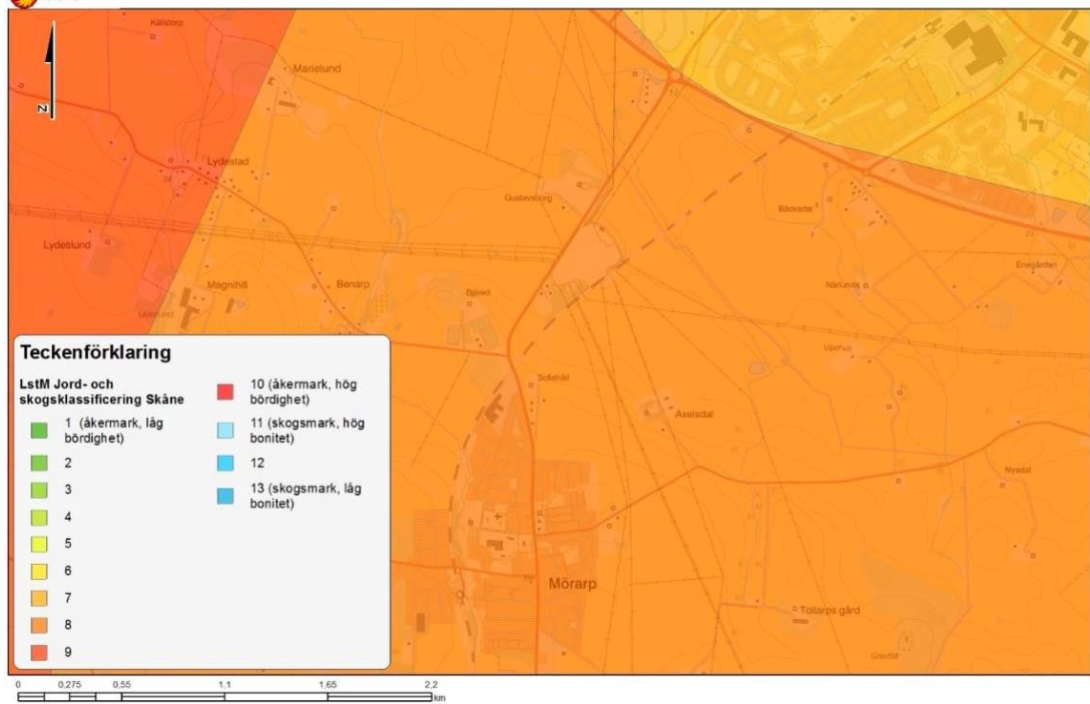


Figur 12 - Målpunkter utmed väg 1248 i Mörarp och inne i Bjuv markerade i lila. Kartfigur: Norconsult.

Enligt miljöbalkens 3 kap, om grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden, innebär god hushållning enligt 1 §: ”Mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning”.

Vidare är jord- och skogsbruk av nationell betydelse, men får tas i anspråk enligt om åtgärden tillgodoser väsentliga samhällsintressen, enligt 4 §: ”Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk”.

Huvudsaklig markanvändning inom utredningsområdet är öppen jordbruksmark. Utredningsområdet innefattar även ett fåtal enskilda bostadsfastigheter. Enligt länsstyrelsens Jord- och skogsklassificering Skåne är nästan hela jordbruksmarken inom inventeringsområdet klassificerat som klass 8 (figur 13).



Figur 13 - Kartan visar jord- och skogsklassificeringen enligt Länsstyrelsen Skåne. Nästan hela sträckan ligger på åkermark som tillhör klass 8. Källa: Länsstyrelsen i Skåne Län, Karttjänster och geodata.

3.4. Miljö och hälsa

3.4.1. Naturmiljö

Den aktuella sträckan av vägen omges av tätortsbebyggelse och åkerdominerad jordbruksmark. I Mörarp karaktäriseras vägsträckan huvudsakligen av småhusbebyggelse med trädgårdar. Några mindre alléer och parkmiljöer förekommer längs vägen. En del av träden påvisar hålligheter och är därför viktiga för hålhäckande fåglar och vedlevande insekter.

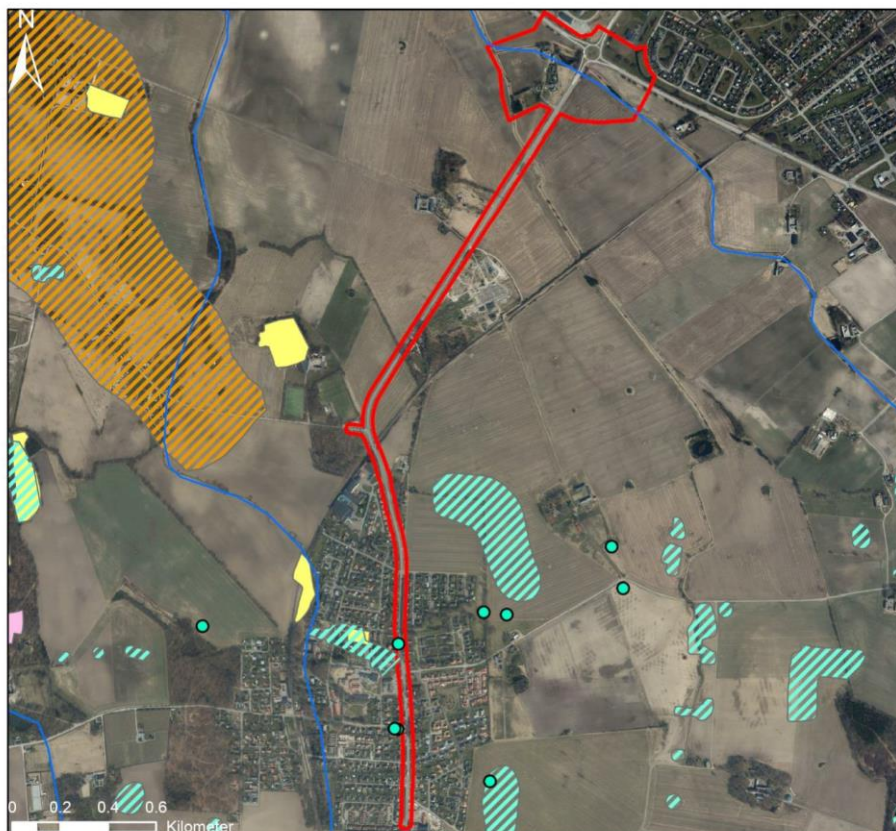
Vägsträckan norr om Mörarp tätort, fram till cirkulationsplatsen i Bjuv, omges huvudsakligen av jordbruksmark (figur 14) och utgörs av brukade åkrar med stora enheter och få småbiotoper. Längs denna sträcka förekommer två biotopskyddade alléer och ett biotopskyddat buskbevuxet stengärde på västra sidan vägen. Merparten av vägens vägrenar är artfattiga förutom en klippt gräsyta i anslutning till bron över järnvägen och en örtrik slänt.



Figur 14 - Drönarbild tagen från norra delen av Mörarps samhälle, mot norr. Merparten av den aktuella sträckan och omgivningen visas. I övre, högra delen av bilden syns cirkulationsplatsen. Bild: Kula AB.

I norra delen av området, strax söder om väg 110 finns ett dike som korsas av Bjuvsleden, strax sydväst om cirkulationsplatsen finns en grävd damm. De största naturvärdena kring den aktuella sträckan utgörs av trädmiljöer och småvatten i anslutning till jordbruksmark.

En översiktlig bild över natur- och kulturvärden kring det aktuella området visas i figur 15. Figuren har tagits fram av Calluna AB (Calluna, 2020) och ingår i naturvärdesinventeringen som har tagits fram för det aktuella vägprojektet. Resultatet av naturvärdesinventeringen redovisas senare i detta kapitel.



Kartproduktion: Calluna AB 2020-04-01 Koordinatsystem: Copyright bakgrundsdata: Visionskartor ortofoto:

Figur 15 - Kartan visar områdesskydd och övrig relevant kunskap om influensområdet. Bildkälla: Calluna, 2020.

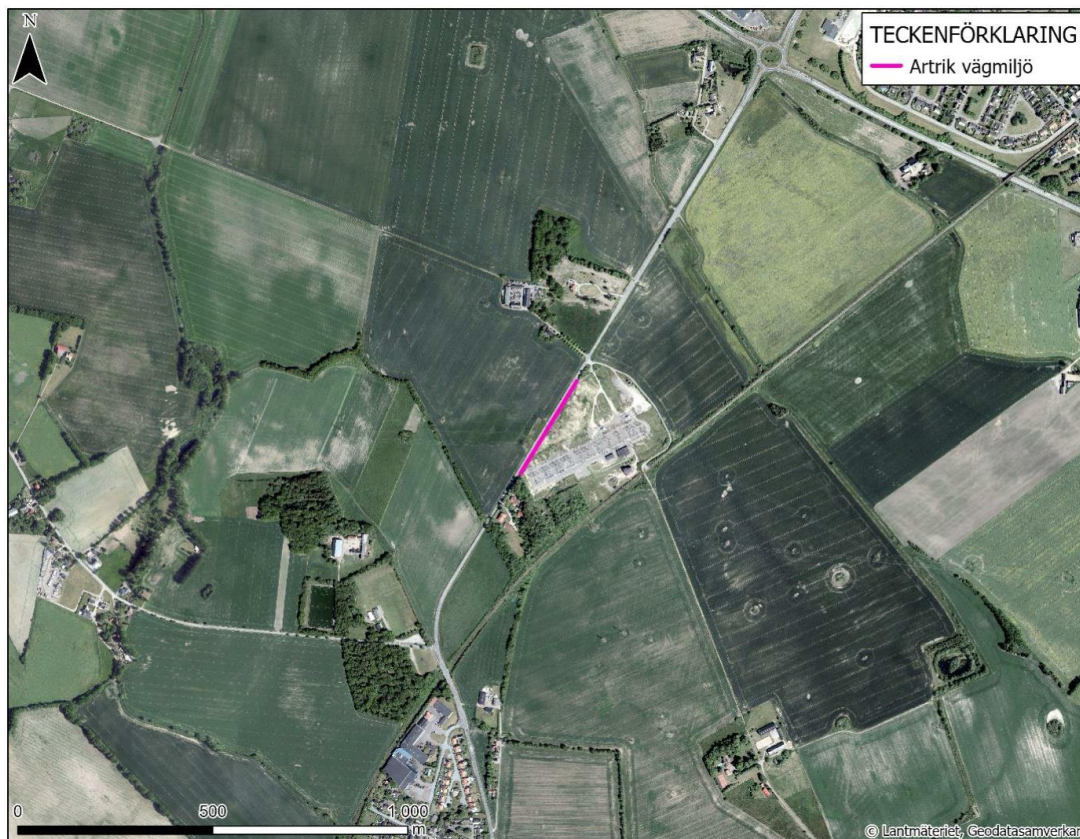
3.4.1.1. Riksintressen och områdesskydd

Det aktuella området ligger inte inom något riksintresseområde rörande naturmiljö och det förekommer ingen skyddad natur enligt 7 kap miljöbalken.

3.4.1.2. Tidigare dokumenterade värden

I rapportdatabasen Artportalen visas flera artfynd inom det aktuella området och dess omgivningar (ArtDatabanken, 2021). Många av fynden rör fåglar. Till de rödlistade fåglar som kan antas vara bofasta i landskapet hör raphöna (NT, nära hotad) och stare (VU, sårbar). De rapporterade rödlistade kärlväxterna i det aktuella områdets närmaste omgivningar är skogsklocka (NT, nära hotad) och åkerrödtoppa (NT, nära hotad). Med avseende på fridlysta arter rapporteras vanlig groda i dammen sydväst om cirkulationsplatsen i Bjuv.

En 280 meter lång sträcka på östra sidan Bjuvsleden vid transformatorstationen är registrerad som "artrik vägmiljö" på Trafikverkets Miljöwebb Landskap (figur 16).



Figur 16 - Ungefärlig sträckning av den "artrika vägmiljön" enligt Trafikverkets Miljöwebb Landskap.

3.4.1.3. Naturvärdesinventering

En naturvärdesinventering utfördes under våren 2020 av Calluna AB (Calluna, 2020). Inventeringen genomfördes enligt svensk standard för naturvärdesinventering (SS199000:2014) på fältnivå med detaljeringsgraden detalj och med följande tillägg:

- Naturvärdesklass 4
- Generellt biotopskydd
- Värdeelement
- Detaljerad redovisning av artförekomst
- Fördjupad artinventering (grodd- och kräldjur samt invasiva arter)

Inventeringsområdet (cirka 32 hektar) omfattar 15 meter på vardera sida av Bjuvsleden, samt en del av Benarpsvägen fram till idrottsplatsen, förutom närmast Bjuv i norr där ett bredare område på cirka 350 meter har undersökts, se figur 18.

Områden med naturvärden har, i enlighet med standarden, klassificerats i en tregradig skala:

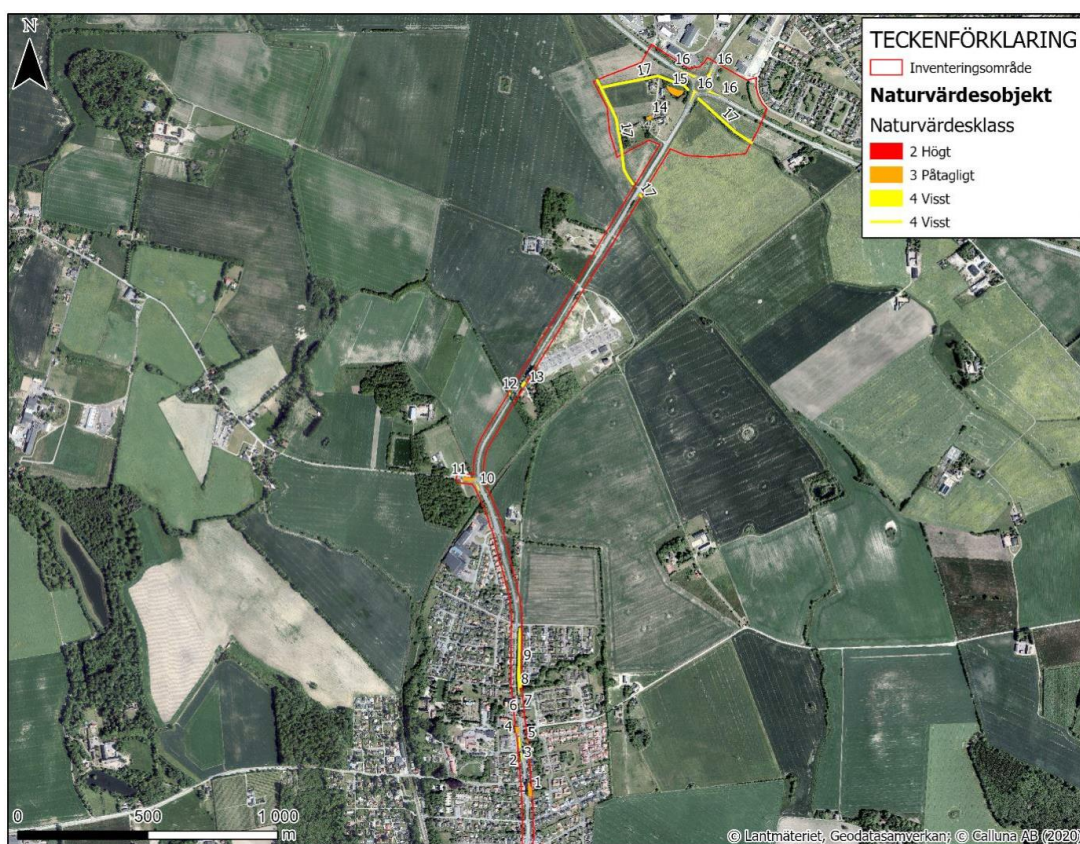
Naturvärdesklass 1 – högsta naturvärde,
Naturvärdesklass 2 – högt naturvärde samt
Naturvärdesklass 3 – påtagligt naturvärde.

Enligt tillägget "Naturvärdesklass 4" har även objekt som uppvisar visst naturvärde (klass 4) avgränsats och kartlagt tillsammans med övriga naturvärden.

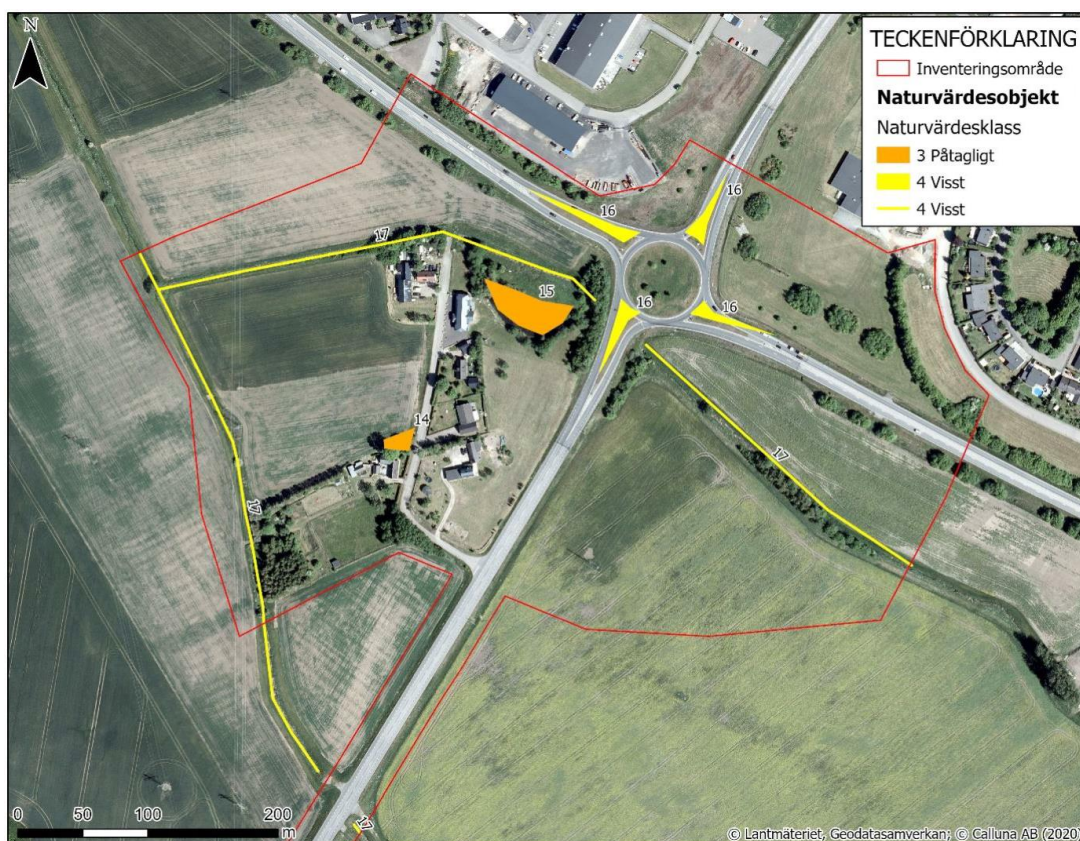
De främsta naturvärdena i vägområdet och dess närhet är kopplade till småvatten i anslutning till jordbruksmark samt grova träd och hålträd. Den vägslynt som bedöms ha naturvärden av störst betydelse ligger i anslutning till järnvägsbron, på västra sidan om vägen.

Sjuttion **naturvärdesobjekt** har identifierats och avgränsats vid fältinventeringen. I figur 17 finns en översikt över alla naturvärdesobjekt som hittades under naturvärdesinventeringen, och i figur 18 syns en detaljerad karta över naturvärdesobjekt i närhet till cirkulationsplatsen. Naturvärdesobjekten beskrivs även i tabell 1.

De naturvärden som identifierats i området utgörs av trädmiljöer (alléer samt parker och trädgårdar), småvatten och vägrenar med örtrik torrmarksflora. De högsta naturvärdena (högt naturvärde klass 2) utgörs av en allé inne i Mörap (objekt nummer 6 i figur 17).



Figur 17 - Översiktskarta över naturvärdesinventeringsområdet. Objekten beskrivs även i tabell 1.



Figur 18 - Detaljkarta över naturvärdesobjekt i cirkulationsplatsens närhet, inklusive de viktiga vattenmiljöerna. Objekten beskrivs även i tabell 1.

Tabell 1 – Sammanställning av naturvärdesobjekt i anslutning till vägområdet.

Objekt-nummer	Figur-nummer	Kort beskrivning	Naturvärdesklass
1	17	Trädgårdar med väl uppvuxna lövträd	3 - påtagligt
2	17	Allé (hästkastanjer)	4 - visst
3	17	Tvåradig allé (hästkastanjer)	4 - visst
4	17	Parkmark med hästkastanjer	3 - påtagligt
5	17	Mindre damm i parkmark. Vattenpest förekommer.	3 - påtagligt
6	17	Allé (grova lönnar med håligheter)	2 - högt
7	17	Oxlar i allé	4 - visst
8	17	Parkstråk med grova bokar och vårtbjörkar	2 - högt
9	17	Stråk med smärre träd och buskage längs väg	4 - visst
10	17	Klippt gräsmark i vägslänt med artrik flora	4 - visst
11	17	Allé (oxlar med håligheter)	3 - påtagligt
12	17	Trädbevuxet bryn längs stengärde i jordbrukslandskap	4 - visst
13	17	Hästkastanjer med håligheter	4 - visst
14	17 – 18	Trädgård med grova väl uppvuxna lövträd	3 - påtagligt
15	17 – 18	Grävd damm i jordbrukslandskapet. Krusnate, vanlig groda och gädda förekommer.	3 - påtagligt
16	17 – 18	Kortklippta refuger med örtrik flora	4 - visst
17	17 - 18	Öppna diken i åkermark	4 - visst

Biotopskyddade objekt enligt 7 kap. 11 § Miljöbalken redovisas i Tabell 2.

Dikena samt dammen i norra delen av området (objekt 15 och 17 i Tabell 1) är alltså inte bara naturvärdesobjekt utan är även biotopskyddsobjekt som är skyddade enligt 7 kap. 11 § Miljöbalken. Dammen används inte som dagvattendamm eller för bevattning. Förutom dessa objekt finns även fem stycken alléer och en stenmur i anslutning till vägområdet.

Tabell 2 - Objekt som omfattas av generellt biotopskydd.

Typ av objekt	Antal	Beskrivning
Allé	5	Tre alléer i Mörarp, en vid Benarpsvägen och en vid infarten mot Gustavsborgs herrgård.
Småvatten (<1 ha i jordbruksmark)	1	Grävd damm sydväst om cirkulationsplatsen där vanlig groda förekommer.
Stenmur i jordbruksmark	1	Stengärde strax söder om transformatorstationen på västra sidan vägen.
Öppet dike i jordbruksmark	2	Öppet dike söder om Vipevägen och söder om cirkulationsplatsen. Dessa diken ansluter till varandra väster om Vipevägen.

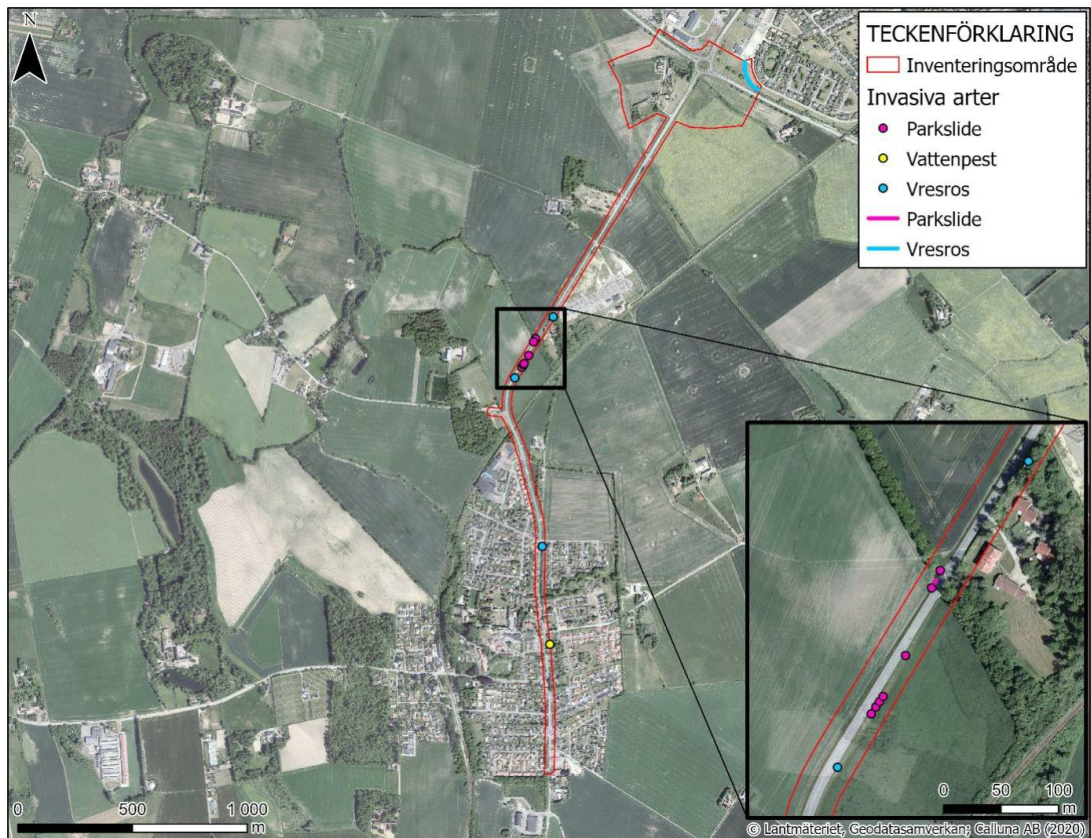
Inom inventeringsområdet har 20 stycken **skyddsvärda träd** registrerats. Ett antal av dessa utgör hålträd och är därför särskilt viktiga för den biologiska mångfalden.

Under inventeringen påträffades fem **naturvårdsarter**:

- stare (VU, sårbar): arten är beroende av hålträd träd som förekommer längs sträckan eftersom den häckar i dem.
- gulsparrv (NT, nära hotad): arten observerades medan den hävdade revir vid Benarpsvägen.
- ärtsångare (NT, nära hotad): arten häckar i buskar i den norra delen av Mörarp.
- vanlig groda (fridlyst): arten fortplantar sig i dammen väst om cirkulationsplatsen vid Bjuv.
- ask (EN, starkt hotad)

I naturvärdesinventeringen påpekas det att vissa fladdermössarter förmodligen förekommer i trädmiljöerna i Mörarp då detta tidigare har registrerats vid Gustavsborg herrgård.

De **invasiva arterna** parkslide och vresros har noterats längs vägkanter strax söder om transformatorstationen. Vresros förekommer även nordöst om cirkulationsplatsen och vattenpest har noterats i en damm i Mörarp (naturvärdesobjekt 5 i tabell 1). Förekomsten av de invasiva arterna beskrivs i figur 19.

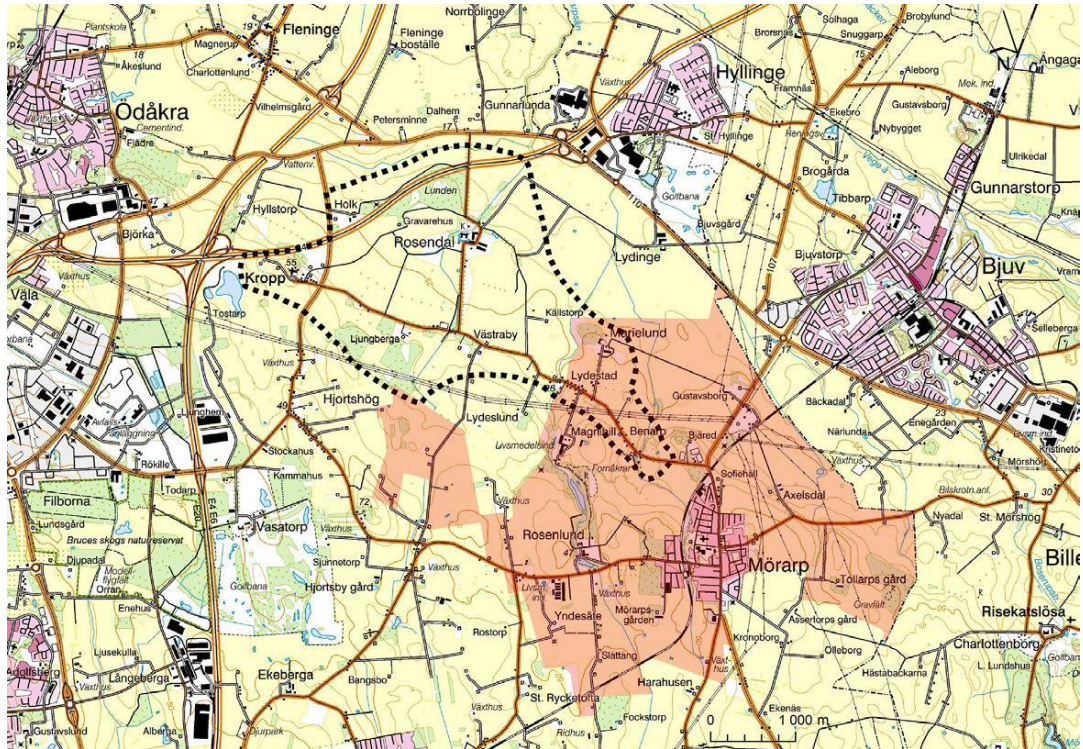


Figur 19 - Förekomst av invasiva arter längs den aktuella sträckan inom inventeringsområdet enligt genomförd naturvärdesinventering.

3.4.2. Kulturmiljö

En kulturarvsanalys har genomförts av Kula AB under sommaren 2021 (Connelid, 2021). Syftet var att identifiera och beskriva landskapets kulturhistoriska innehåll längs den aktuella vägsträckan och dess närmaste omgivningar. Analysens fokus låg på synliga objekt och miljöer.

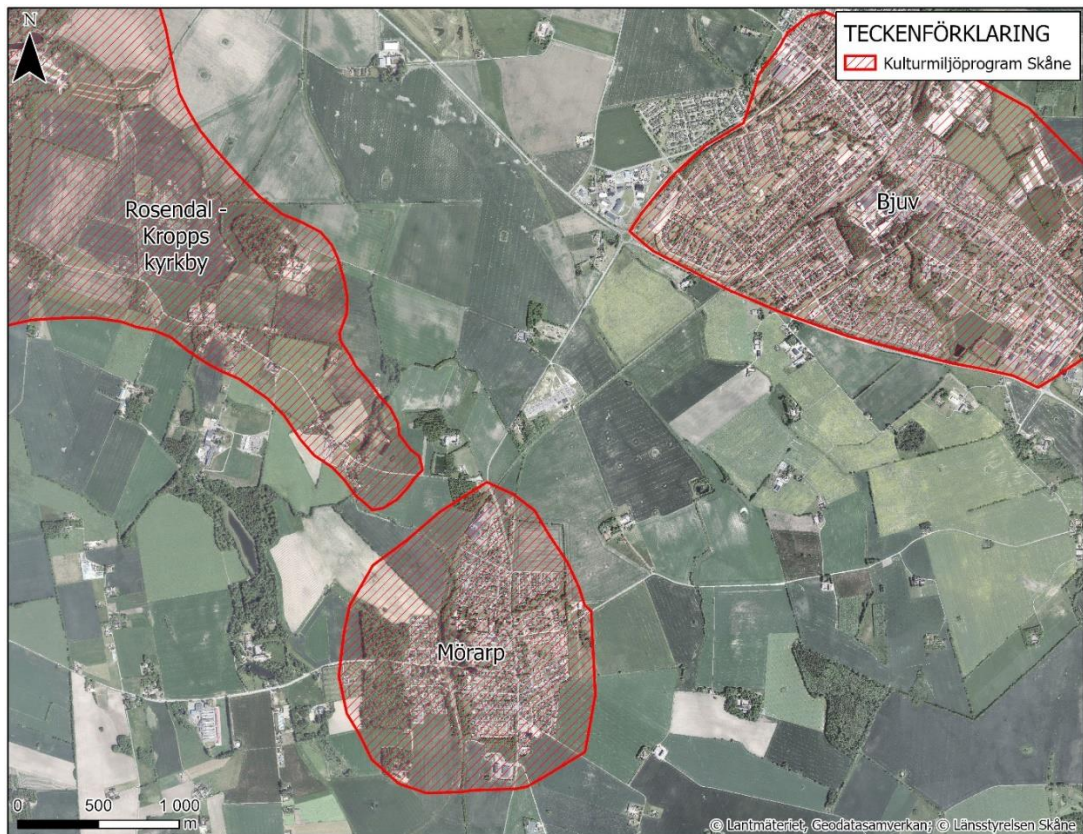
Riksintresset för kulturmiljövård Rosendal - Kropp (M8) ligger strax väster om den aktuella sträckan (se figur 20). Merparten av den aktuella sträckan omfattas av Helsingborgs stads antagna natur- och kulturmiljöprogram från 2018 (se figur 20).



Figur 20 - Riksintresset för kulturmiljövård Rosendal - Kropp (M8) (svart streckad linje) samt området som omfattas av Helsingborgs stads 2018 antagna natur- och kulturmiljöprogram (rött område). Bildkälla: Connelid, 2021.

Endast delen av den aktuella sträckan inom Mörarp omfattas av Helsingborgs natur- och kulturmiljöprogram. Här förekommer tre miljöer med kulturhistoriska kärnvärden: sätesgården Rosenlund som omges av ädellövskog och ekhagar, herrgården Marielund och Mörarps samhälle. De två först nämnda miljöer ligger på relativt stort avstånd från väg 1248. Mörarps kyrkby hade gästgiveri redan på 1600-talet. Byn blev häradets fasta tingsort i början av 1700-talet och ett tingshus uppfördes här.

Mörarp och Bjuv samhällen upptas i det regionala kulturmiljöprogrammet (Kulturmiljöprogram Skåne) och utgör ”särskilda värdefulla kulturmiljöer”, se figur 21. Stora delar av Riksintresset för kulturmiljövård Rosendal – Kropp sammanfaller med objektet ”Rosendal – Kropps kyrkby” som också utgör en ”särskild värdefull kulturmiljö” enligt Skånes kulturmiljöprogram.



Figur 21 - Områden som omfattas av Skånes Kulturmiljöprogram och utgör "särskilda värdefulla kulturmiljöer". Mörarp och Bjuv samhällen syns i söder respektive i nordöst.

Enligt äldre kartor fanns ingen åkermark längs den gamla landsvägen, idag väg 1248, på 1700 och 1800-talet. Merparten av landskapet redovisas på de äldre kartorna som äng eller betad, skoglös mark (fäladsmark).

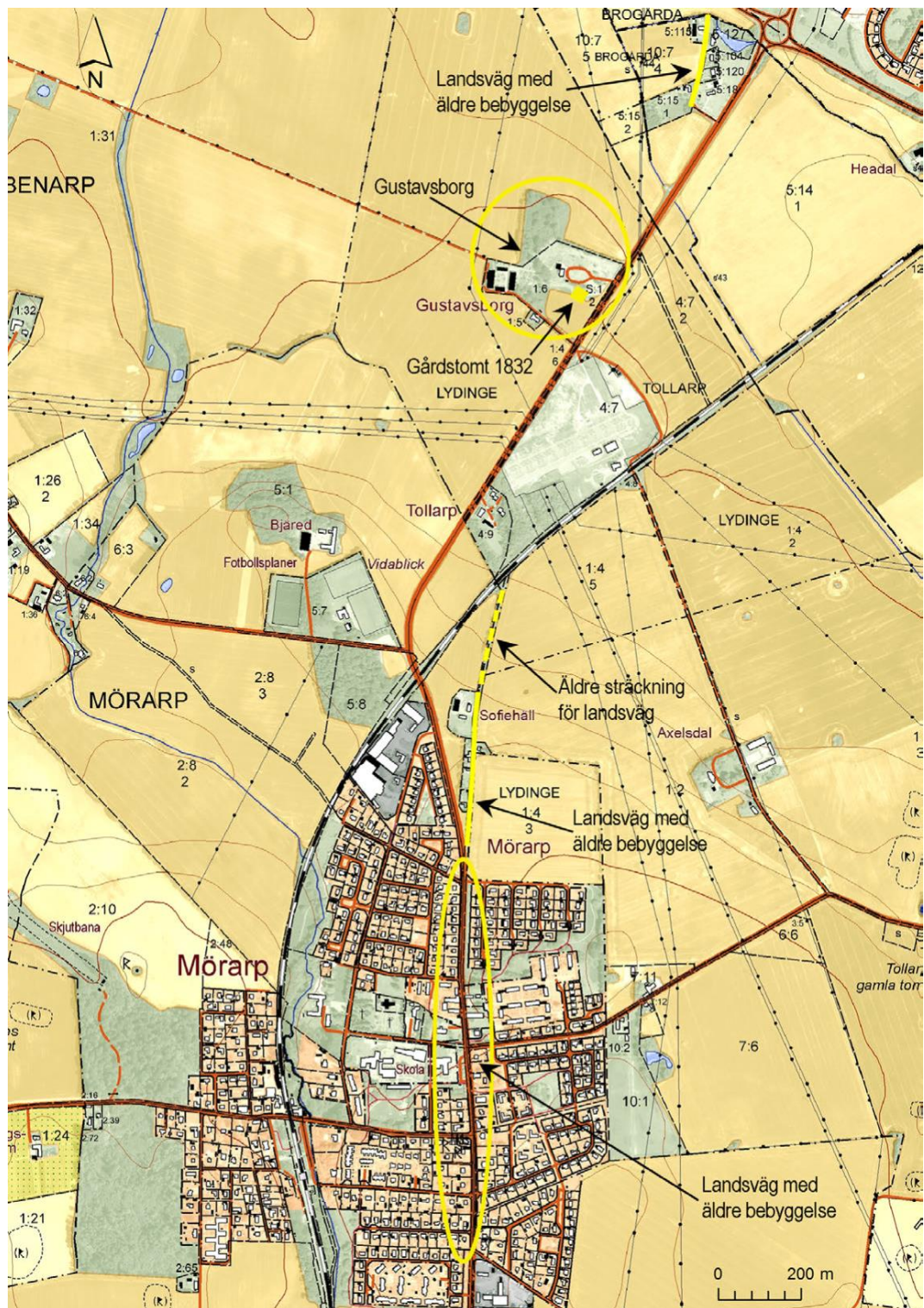
Den enda registrerade, potentiella fornlämningen som tangerar vägplaneområdet är Mörarps gamla bytomt, upptagen som objekt L1988:5081 i Riksantikvarieämbetets Fornsök (se figur 22). Eftersom den ännu delvis är bebyggd klassificeras den som möjlig fornlämning, men kan komma att uppgraderas. Bytomten är troligtvis för snävt avgränsad. Gästgivaregården med intilliggande tingshus, belägen strax nordost om registrerad yta, identifieras på äldre kartor och bör därmed betraktas som en del av bytomten. Bevarade arkeologiska spår under mark efter den historiska bybebyggelsen kan således finnas på båda sidor av Bjuvsleden.

En stenåldersboplats, L1988:5631 (se figur 22), på åkermarken öster om Sofiehällsvägen ligger cirka 160 meter från vägen och bedöms ej påverkas av gång- och cykelvägen. Enligt kulturarvsanalysen indikerar topografin att det faktiska antalet förhistoriska boplatser kan vara många i landskapet kring Mörarp. Strax norr om bytomten, på västra sidan vägen, har förekomsten av två resta stenar med inskription "Gästgivaregården" markerats. Stenarna finns däremot inte kvar idag. Ett par större ytor med slagen flinta strax öster om Mörarp indikerar förekomsten av stenåldersboplatser (Connelid, 2021).



Figur 22 - Fornlämningar i närheten av den aktuella sträckan.

De viktigaste kulturmiljöerna längs den aktuella sträckan visas i figur 23. Det handlar om Mörarps samhälle, den gamla landsvägens sträckning och Gustavsborg storgård i norra delen av sträckan.



Figur 23 – De viktigaste kulturmiljöerna längs den aktuella sträckan är markerade med gult. Bildkälla: Connelid, 2021.

I Mörarp ligger flera av de viktigaste karaktärsbyggnaderna intill eller i nära anslutning till vägen. Bland dessa är brandstationen, i drift mellan år 1936–2009 (belägen på östra sidan vägen), Gästgivargårdens uthuslängor, uppförda i mitten av 1800-talet (belägen på östra sidan vägen) och tingshuset byggt år 1828 (beläget cirka 40 meter väster om vägen). Ett antal byggnader i nära anslutning till den aktuella vägsträckan är också utpekade som

”kulturskyddad bebyggelse” och har getts varsamhets- eller skyddsbestämmelser enligt Plan och bygglagen (1987:10), se figur 24.

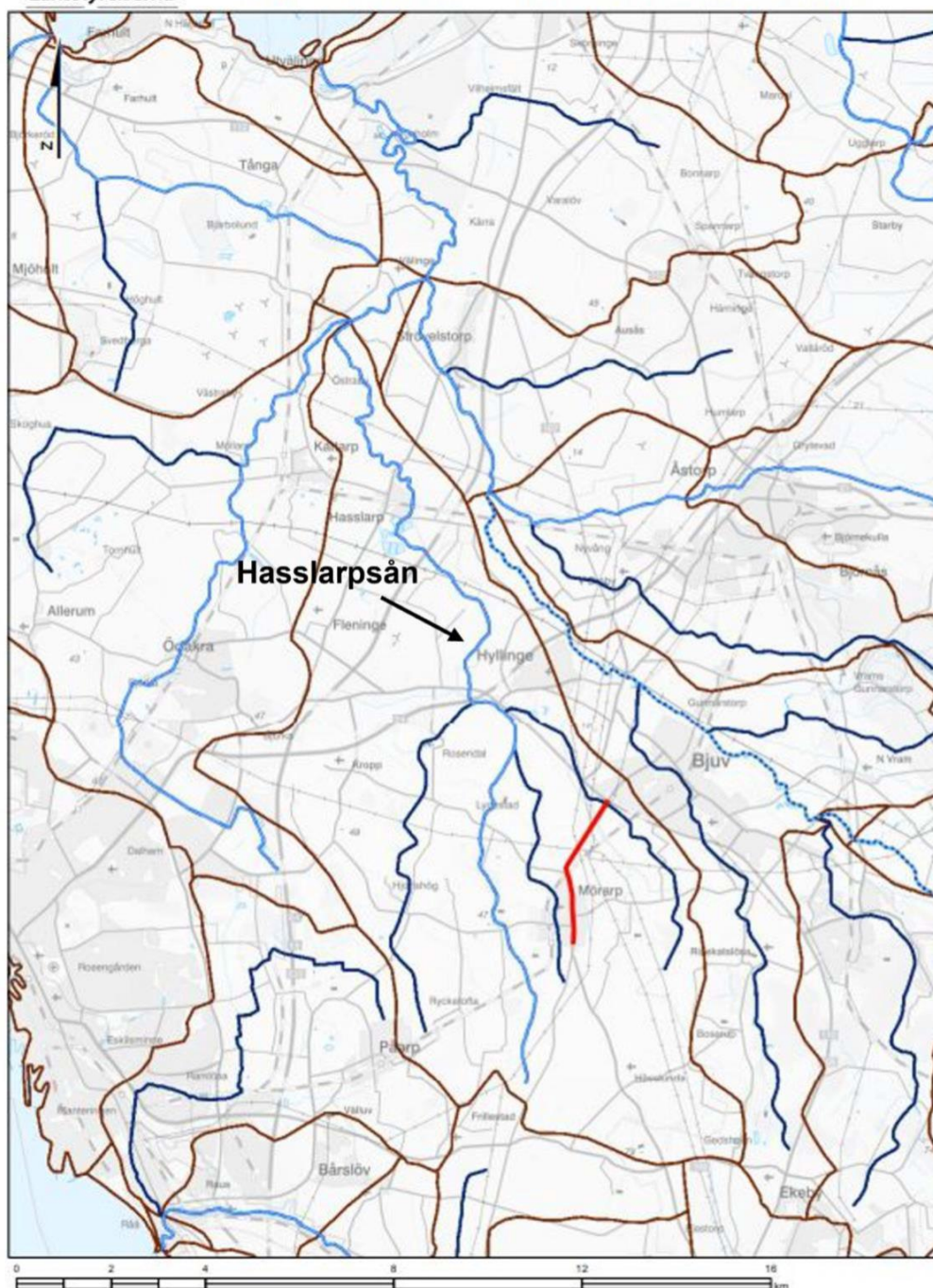


Figur 24 - Skånes kulturmiljöprogramms ”kulturskyddad bebyggelse” i centrala Mörap som har getts varsamhets- eller skyddsbestämmelser enligt Plan och bygglagen (1987:10). Fastighetsbeteckningar står i gult.

Vägen är i sig ett betydelsefullt kulturhistoriskt element då den helt följer den gamla landsvägens sträckning inom Mörap's samhälle. Delar av den gamla landsvägen finns kvar, Sofiehällsvägen strax norr om Mörap's samhälle och Vipevägen strax sydväst om cirkulationsplatsen i Bjuv.

3.4.3. Vattenförhållanden

Den aktuella vägsträckan ingår i delavrinningsområdet ”Ovan Skavebäck” som mynnar ut i Hasslarpsån (Hasslarpsån: Skavebäck-källa, VISS EU_CD: SE622366-131 556) cirka 12 kilometer nordväst om vägsträckan och ingår i huvudavrinningsområdet ”Vege å”, se figur 25. Hasslarpsån utgör en ytvattenförekomst som omfattas av miljö kvalitetsnormer. Ån har otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk status enligt Vatteninformationsystem Sverige, VISS.



Figur 25 - Ytvattenförekomster (vattendrag som visas i ljusblått), övrigt vatten (vattendrag som visas i mörkblått) samt SMHI delavrinningsområden (visas med bruna linjer). Den ungefärliga aktuella vägsträckan visas i rött. Källa: Vatteninformationssystem Sverige, VISS (lätt bearbetat).

Med avseende på den ekologiska statusen anses övergödning vara ett av de största problemen, utöver det har ån problem med miljöfarliga ämnen samt att utformningen och hydrologin är påverkade.

Klassificeringen av kemisk status baseras på den alltjämt tillämpade extrapoleringen av kvicksilver och PDBe i fisk, ämnesgrupper som i all analyserad fisk i landet överskrider

gällande EU gränsvärden. Dessutom uppnår vattenförekomsten ej god status med avseende på PFOS. Miljökvalitetsnormen är satt till god ekologisk status 2033 och god kemisk ytvattenstatus med undantag för PBDE och kvicksilver.

Bland riskfaktorer som kan leda till att god ekologisk status för ytvatten inte uppnås är näringsämnen och miljögifter. En verksamhet kan endast tillåtas om den nuvarande ekologiska och kemiska statusen i recipienten inte riskerar att försämrats, och om uppfyllandet av miljökvalitetsnormen inte äventyras.

Inga större vattendrag passerar under eller i nära anslutning till aktuell vägsträcka. Två öppna diken korsar väg 1248 i öst-västlig riktning, ett strax söder om cirkulationsplatsen och det andra cirka 450 meter söder om cirkulationsplatsen. Diket som korsar väg 1248 strax söder om cirkulationsplatsen mynnar i Hasslarpsån cirka 3 km nordväst om cirkulationsplatsen. Bägge diken ingår i båtadsområdet för dikningsföretaget "Bjuvs m fl torrlägningsföretag". I Mörarps samhälle berör den aktuella sträckan dikningsföretaget "Mörarp nr 1" (se kap. 3.5.2).

Den damm som finns sydväst om cirkulationsplatsen omfattas av biotopskyddsbestämmelser och dess värden är framförallt biologiska och beskrivs därför under rubriken *3.4.1 Naturmiljö*.

Hela den aktuella vägsträckan ligger ovan den sedimentära grundvattenförekomsten Ängelholm-Ljungbyhed (VISS EU_CD: SE622920-131 761) som har god kemisk och god kvantitativ status. Miljökvalitetsnormen är satt till god kemisk grundvattenstatus och god kvantitativ status.

3.4.4. Rekreation och friluftsliv

Området består mestadels av åkermark som inte hyser några särskilda värden ur rekreation- eller friluftslivsperspektiv och området uppfattas inte som tillgängligt för rekreativ aktivitet.

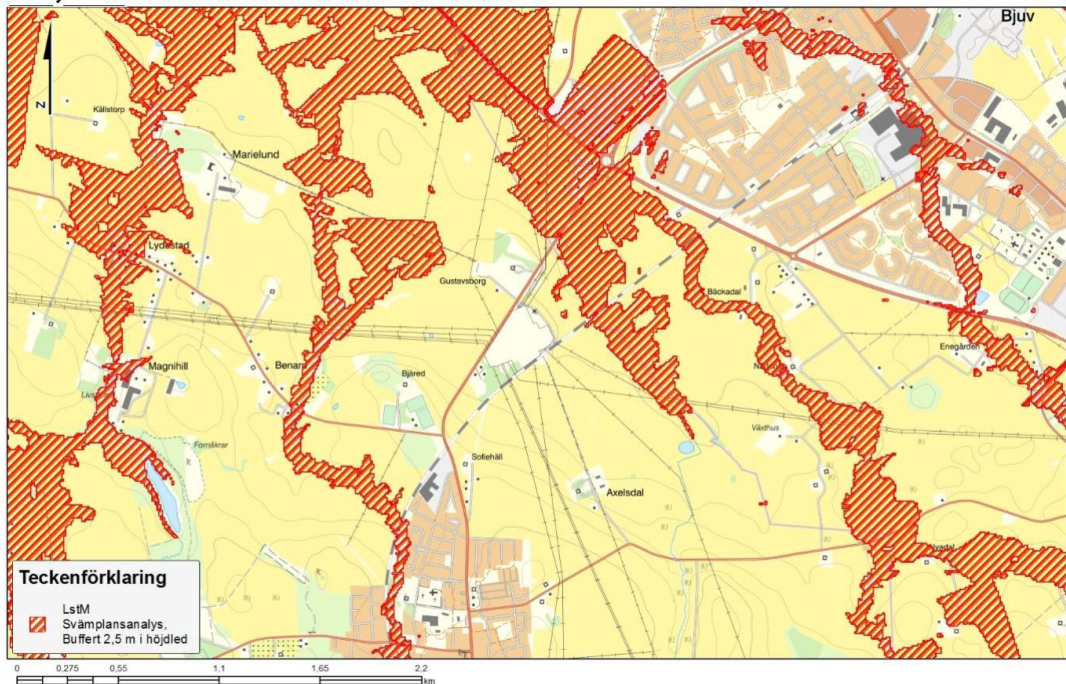
Enligt Lunds Naturskyddsförenings cykelkarta korsas västra delen av Mörarps tätort av en cykelväg som ansluter till väg 1248 norr om samhället, vid korsningen mellan Norra Bokhagsvägen och väg 1248. Cykelvägen följer sedan väg 1248 fram till Benarpsvägen.

Målpunkterna Vidablick idrottsplats och fotbollsplaner befinner sig väster om korsningen Benarpsvägen/väg 1248.

3.4.5. Klimatpåverkan och översvämningsrisk

Klimatförändring kommer leda till en ökad av nederbörds mängd vilket ökar risken för översvämningsrisk.

Den aktuella vägsträckan ingår inte i något område utpekade av MSB med förhöjd översvämningsrisk (Länsstyrelsen i Skåne Län, Karttjänster och geodata). Marken består av åkermark och bebyggelse. Enligt Länsstyrelsens svämplananalys översvämmas stora delar av båtadsområdena för dikningsföretag "Bjuvs m fl torrlägningsföretag" vid situationer med kraftiga vattennivåhöjningar, se figur 26.



Figur 26 - Länsstyrelsens svämplansanalys inom aktuellt område. Utbredning av översvämningsområde vid 2,5 m över normalvattenstånd. Källa: Länsstyrelsen i Skåne län, Karttjänster och geodata.

3.5. Byggnadstekniska förutsättningar

3.5.1. Geoteknik och hydrogeologi

Markens geologi varierar utmed sträckan, se figur 27.

Längst söderut på sträckan, mellan Godsägaregatan och Laborantgatan, består de naturliga jordlagren av siltig lera och siltig eller lerig sand ovan lermorän.

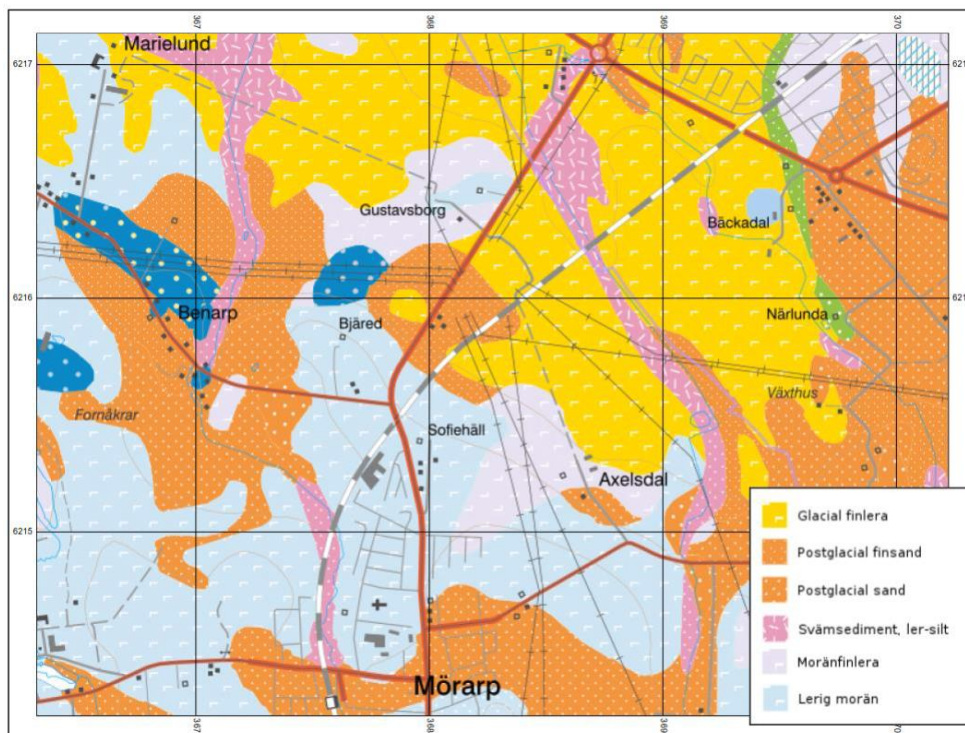
I de centrala delarna av Mörarp, på sträckan vid busshållplatsen, består den naturliga jorden av siltig lermorän.

På sträckan förbi husen i Tollarp, fram till kraftstationen, består marken mestadels av siltig lermorän. Strax söder om trädraden som korsar väg 1248 har lerig gyttna påträffats cirka 2,5 meter under markytan. Ovan gyttnan finns cirka 1,5 meter sand och cirka 1 meter fyllnadsmaterial av grus, sand och tegel.

Förbi kraftstationen och fram till trädallén består marken av siltig sand, som vilar på silt.

Efter trädallén och fram till breddningen av väg 1248 består marken av sandig siltig lermorän.

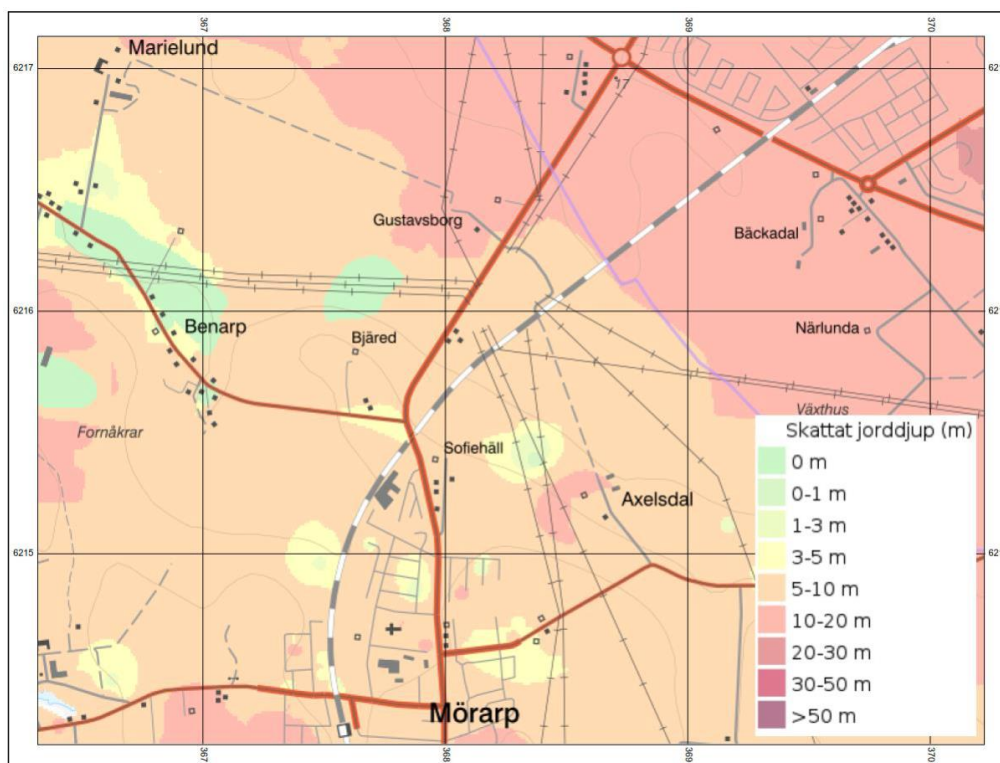
Kring cirkulationsplatsen består marken överst av cirka 2 meter torrskorpsslera underlagrat av 4-10 meter lera med siltskikt, vilken vilar på lermorän.



Figur 27 - Utdrag ur SGU:s jordartskarta.

Utmed den gång- och cykelvägens sträckning finns inget tydligt lager med mulljord. I vissa punkter har jordens översta 0,5 m innehåll av mull, andra inte. Uppmätt mullhalt har legat runt 2,5%.

Djupet till berg varierar utmed sträckan. Störst djup återfinns allra längst i söder samt på den norra sträckan, där djup till berg varierar mellan 10–20 meter. Grundast till berg är det i mitten av sträckan med djup till berg varierar mellan 3–10 meter, se figur 28. Utförda sonderingar kring cirkulationsplatsen har avslutats som djupast 12 meter under markytan utan att stopp erhållits. Stopp på grund av att sondering ej kunnat neddrivas enligt föremetoden normalt förfarande har skett varierar mellan ca 7,5–10 meter djup. Berggrunden består av ler- och siltsten.



Figur 28 - SGUs jorddjupskarta. Röd är djupast till berg, grönt är grundast.

Två olika vattenförande lager har uppdagats genom utförda undersökningar. Det övre lagret är uppbyggt av fyller och torrskorpelera och fluktuerar från markytan ner till 2 meter. Vattnet i detta lager uppskattas utgöras av ytvatten och att dessa fluktuationer är naturliga. Det andra vattenförande lagret uppskattas som en lokal lins i leran på cirka 20 centimeter, 4,0-4,2 meter under markytan, bestående av aningen grövre material blandat i leran.

Grundvattennivån i det undre lagret bedöms ligga cirka 2,5 meter under markytan öster om cirkulationsplatsen, vid läget för planerad planskild passage och varierar över året.

Grundvattenmätningar längs sträckan saknas med undantag för den planerade planskilda passagen. Utifrån utförda grundvattenmätningar bedöms grundvattennivån ligga cirka 1,5-2,5 meter under befintlig markyta längs sträckan.

3.5.1.1. Delsträcka GC-väg_cl_01 km 0/000-0/110

Befintliga förhållanden

Väster om befintlig väg ligger en anlagd busk- och trädbevuxen vall med överytan på nivåer mellan ca +53 och 53,5. Mellan vallen och befintlig väg går ett dike. Dikets botten ligger på ca +51,9 i söder och ca +52,3 i norr. Befintlig väg ligger på nivån ca +52,6 i söder och cirka +52,3 i norr.

Projekterad anläggning

Ny gång- och cykelväg är planerad att anläggas väster om och dikt an befintlig väg. Anlagt dike väster om gång- och cykelvägen kommer delvis att skära i befintlig vall.

Geotekniska och hydrogeologiska förhållanden

Vallen består av uppfyllt material av bland annat tegel och mullhaltig sand. Den utförda markmiljöundersökningen visar på halter strax över de generella riktvärdena för känslig

markanvändning (KM), dock ej högre än de generella riktvärdena för mindre känslig markanvändning (MKM), se **Error! Reference source not found.** De naturliga jordlagren består längst i söder överst av cirka 1 meter humuhaltig sandig siltig lera underlagrat av lermorän, vars översta meter är sandig och siltig. I norr består de naturliga jordlagren överst av cirka 0,5 meter siltig sand som underlagras av cirka 1 meter lerig sand ovan lermorän.

Dimensionerande materialgrupp och tjälfarlighetsklass för terrassen utmed sträckan är 5A respektive 4.

Grundvattennivån bedöms ligga cirka 2,5 meter under befintlig vägnivå.

Stabilitets- och sättningsförhållanden

Endast markant ökning av den permanenta lasten på marken, som ej är sättningskänslig, varför inga sättningar bedöms uppstå. Eventuella sättningar på grund av vibrationer vid packningsarbeten sker momentant och korrigeras således i arbetsskedet.

I området föreligger inga problem med stabilitet. Planerad gång- och cykelväg kommer följa befintlig terräng och därmed ej ge upphov till släntproblematik.

Valda geotekniska åtgärder samt motiv

Inga förstärkningsåtgärder anses nödvändiga.

Ingen ökad permanent last på marken som kan ge upphov till sättningar. Eventuella sättningar på grund av vibrationer vid packningsarbeten sker momentant och korrigeras således i arbetsskedet.

I området föreligger inga problem med stabilitet. Planerad gång- och cykelväg kommer följa befintlig terräng och därmed ej ge upphov till släntproblematik.

3.5.1.2. Delsträcka Centrum

Befintliga förhållanden

I Mörarps centrala delar, väster om befintlig väg, går en cirka 60 meter lång busslinga, som skiljs åt från vägen med en ca 12 m bred trädbevuxen gräsyta. Väster om busslingan finns en ca 2,5 meter bred gångväg samt en gräsremsa på cirka 1,5 meter. Där finns även en busskur. Markytan ligger mellan cirka +48 och +49.

Projekterad anläggning

Gång- och cykelväg är planerad att från att ligga på befintlig väg, svänga västerut och anläggas på den sträcka där det idag finns en gångväg, cirka 25 meter väster om den befintliga vägen, för att efter cirka 60 meter svänga österut och åter ansluta till befintlig vägkant.

Befintlig busshållplats flyttas till öster om den planerade gång- och cykelvägen.

Geotekniska och hydrogeologiska förhållanden

Marken består överst av cirka 0,6 meter fyllnadsmaterial bestående av humushaltig sand. Den naturliga jorden består av sandig siltig lermorän.

Dimensionerande materialgrupp och tjälfarlighetsklass för terrassen utmed sträckan är 5A respektive 4.

Grundvattennivån bedöms ligga cirka 2-3 meter under befintlig vägnivå.

Stabilitets- och sättningsförhållanden

Inga beräkningar är utförda.

Ingen ökad permanent last på marken som kan ge upphov till sättningar. Eventuella sättningar på grund av vibrationer vid packningsarbeten sker momentant och korrigeras således i arbetsskedet.

I området föreligger inga problem med stabilitet. Planerad gång- och cykelväg kommer följa befintlig terräng och därmed ej ge upphov till släntproblematik.

Valda geotekniska åtgärder samt motiv

Inga förstärkningsåtgärder anses nödvändiga.

Ingen ökad permanent last på marken som kan ge upphov till sättningar. Eventuella sättningar på grund av vibrationer vid packningsarbeten sker momentant och korrigeras således i arbetsskedet.

I området föreligger inga problem med stabilitet. Planerad gång- och cykelväg kommer följa befintlig terräng och därmed ej ge upphov till släntproblematik.

3.5.1.3. *Delsträcka GC-väg_cl_02 km 0/000–0/320*

Befintliga förhållanden

Väster om befintlig väg 1248 ligger åkermark som skiljs av från vägen delvis dike och delvis slänt. Befintlig väg går från nivån cirka +42,5 i söder till cirka +29,9 längst norrut på etappen. Åkermarken ligger i söder cirka 1 meter högre än vägen, medan den i norr ligger cirka 1 meter lägre än vägen.

Projekterad anläggning

Från Benarpsvägen och norrut planeras gång- och cykelvägen att anläggas väster om väg 1248, med ett dike emellan.

Geotekniska och hydrogeologiska förhållanden

Från km 0/000 fram till cirka kilometer 0/120 består marken överst av 0,5–1 meter något grusig sand. Sanden underlagras av lermorän. Mellan cirka kilometer 0/120 och kilometer 0/275 består marken av sandig lermorän och lermorän. Från cirka kilometer 0/275 och fram till kilometer 0/320 består marken av 0,5–1,5 meter lerig grusig sand ovan lermorän.

Dimensionerande materialgrupp och tjälfarlighetsklass för terrassen utmed sträckan är 5A respektive 4.

Grundvattennivån bedöms ligga cirka 1,5–2 meter under befintlig vägnivå.

Stabilitets- och sättningsförhållanden

Inga beräkningar är utförda.

Ingen ökad permanent last på marken som kan ge upphov till sättningar. Eventuella sättningar på grund av vibrationer vid packningsarbeten sker momentant och korrigeras således i arbetsskedet.

I området föreligger inga problem med stabilitet. Planerad gång- och cykelväg kommer följa befintlig terräng och därmed ej ge upphov till släntproblematik.

Valda geotekniska åtgärder samt motiv

Inga förstärkningsåtgärder anses nödvändiga.

Ingen ökad permanent last på marken som kan ge upphov till sättningar. Eventuella sättningar på grund av vibrationer vid packningsarbeten sker momentant och korrigeras således i arbetskedet.

I området föreligger inga problem med stabilitet. Planerad gång- och cykelväg kommer följa befintlig terräng och därmed ej ge upphov till släntproblematik.

3.5.1.4. *Delsträcka GC-väg_cl_02 km 0/320–0/410*

Befintliga förhållanden

Väster om befintlig väg 1248 ligger åkermark som skiljs av från vägen med slänt. I sektion cirka kilometer 1/930 passerar en trädrad, och på var sida om denna finns traktorinfarter till åkermarken.

Marken är relativt plan och befintlig väg går från nivån cirka +29,9 i söder till cirka +29 längst norrut på etappen. Åkermarken ligger cirka 0,5 meter lägre.

Projekterad anläggning

Gång- och cykelvägen går från att anläggas med vägväskiljande dike, till att anläggas dikt an väg 1248, för att sedan åter anläggas med avskiljande dike.

Geotekniska och hydrogeologiska förhållanden

Mellan kilometer 0/320 till cirka kilometer 0/370 består marken överst av cirka 0,5–1,5 meter lerig grusig sand, vilken bitvis underlagras av ett lager lerig gyttja. Ställvis förekommer överst ett 0,5–1 meter tjockt lager av fyllnadsmaterial bestående av lerig grusig sand och tegelstenskross. Från cirka kilometer 0/370 och fram till kilometer 0/410 består marken av sandig siltig lermorän.

Dimensionerande materialgrupp och tjälfarlighetsklass för terrassen utmed sträckan är 5A respektive 4.

Grundvattennivån bedöms ligga cirka 2–2,5 meter under befintlig vägnivå.

Stabilitets- och sättningsförhållanden

Inga beräkningar är utförda.

Ingen ökad permanent last på marken som kan ge upphov till sättningar. Eventuella sättningar på grund av vibrationer vid packningsarbeten sker momentant och korrigeras således i arbetskedet.

I området föreligger inga problem med stabilitet. Planerad gång- och cykelväg kommer följa befintlig terräng och därmed ej ge upphov till släntproblematik.

Valda geotekniska åtgärder samt motiv
Inga förstärkningsåtgärder anses nödvändiga.

3.5.1.5. *Delsträcka GC-väg_cl_02 km 0/410–0/530*

Befintliga förhållanden

Väster om befintlig väg 1248 ligger åkermark som skiljs av från vägen med dike. Befintlig väg går från nivån ca +29 i söder till cirka +29,9 längst norrut på etappen.

Marken är relativt plan och befintlig väg ligger på nivån ca +29 i söder och cirka +28,5 i norr, medan åkermarken ligger cirka 1 meter lägre.

Projekterad anläggning

Gång- och cykelväg planeras att anläggas väster om väg 1248, med ett avskiljande dike.

Geotekniska och hydrogeologiska förhållanden

Från cirka kilometer 0/410 till cirka kilometer 0/470 består marken av sandig siltig lermorän. Från cirka kilometer 0/470 fram till kilometer 0/530 består marken överst av 0,5 meter humushaltig sand över ett cirka 0,5 meter tjockt lager av lerig siltig sand, som vilar på silt.

Dimensionerande materialgrupp och tjälfarlighetsklass för terrassen utmed sträckan är 5A respektive 4.

Grundvattennivån bedöms ligga cirka 2,5 meter under befintlig vägnivå.

Stabilitets- och sättningsförhållanden

Inga beräkningar är utförda.

Ingen ökad permanent last på marken som kan ge upphov till sättningar. Eventuella sättningar på grund av vibrationer vid packningsarbeten sker momentant och korrigeras således i arbetskedet.

I området föreligger inga problem med stabilitet. Planerad gång- och cykelväg kommer följa befintlig terräng och därmed ej ge upphov till släntproblematik.

Valda geotekniska åtgärder samt motiv
Inga förstärkningsåtgärder anses nödvändiga.

Ingen ökad permanent last på marken som kan ge upphov till sättningar. Eventuella sättningar på grund av vibrationer vid packningsarbeten sker momentant och korrigeras således i arbetskedet.

I området föreligger inga problem med stabilitet. Planerad gång- och cykelväg kommer följa befintlig terräng och därmed ej ge upphov till släntproblematik.

3.5.1.6. *Delsträcka GC-väg_cl_02 km 0/530–0/710*

Befintliga förhållanden

Utmed väg 1248 västra sida finns tre högspänningsstolpar för de luftburna högspänningsledningarna som korsar vägen. I övrigt består marken på östra sidan av åkermark, som skiljs av från vägen med en slänt. Befintlig väg går från nivån cirka +29 i söder till cirka +29,9 längst norrut på etappen.

Marken är relativt plan och befintlig väg ligger på nivån ca +28,5 i söder och ca +27,5 i norr, medan marken väster om vägen ligger cirka 0,5 meter lägre.

Projekterad anläggning

Gång- och cykelvägen går från att anläggas med vägavskiljande dike, till att anläggas dikt an väg 1248, för att sedan åter anläggas med avskiljande dike.

Geotekniska och hydrogeologiska förhållanden

Marken består överst av ca 0,5 m humushaltig sand som ställvis kan innehålla växtdelar. Den humushaltiga sanden underlagras av ca 0,5 m siltig och delvis lerig sand som vilar på delvis sandig silt.

Dimensionerande materialgrupp och tjälfarlighetsklass för terrassen utmed sträckan är 3B respektive 2.

Grundvattennivån bedöms ligga cirka 2–2,5 meter under befintlig vägnivå.

Stabilitets- och sättningsförhållanden

Inga beräkningar är utförda.

Ingen ökad permanent last på marken som kan ge upphov till sättningar. Eventuella sättningar på grund av vibrationer vid packningsarbeten sker momentant och korrigeras således i arbetskedet.

I området föreligger inga problem med stabilitet. Planerad gång- och cykelväg kommer följa befintlig terräng och därmed ej ge upphov till släntproblematik.

Valda geotekniska åtgärder samt motiv

Inga förstärkningsåtgärder anses nödvändiga.

Ingen ökad permanent last på marken som kan ge upphov till sättningar. Eventuella sättningar på grund av vibrationer vid packningsarbeten sker momentant och korrigeras således i arbetskedet.

I området föreligger inga problem med stabilitet. Planerad gång- och cykelväg kommer följa befintlig terräng och därmed ej ge upphov till släntproblematik.

3.5.1.7. Delsträcka GC-väg_cl_02 km 0/710–0/850

Befintliga förhållanden

Omgivande mark består väster om väg 1248 av åkermark som skiljs från vägen med en slänt. Vid cirka kilometer 0/850 finns en infart med trädallé. Marken är relativt plan och befintlig väg ligger på nivån cirka +27,5 i söder och cirka +26 i norr, medan marken väster om vägen ligger cirka 0,5-1 meter lägre.

Projekterad anläggning

Gång- och cykelvägen går från att anläggas med vägavskiljande dike, till att anläggas dikt an väg 1248.

Geotekniska och hydrogeologiska förhållanden

Marken består överst av ett i söder cirka 2 meter mäktigt lager siltig sand, som vilar på silt. Lagrena avtar succesivt norrut för att i sektion 0/820 ha övergått till en sandig siltig lermorän.

Dimensionerande materialgrupp och tjälfarlighetsklass för terrassen utmed sträckan är 5A respektive 4.

Grundvattennivån bedöms ligga cirka 2 meter under befintlig vägnivå.

Stabilitets- och sättningsförhållanden

Inga beräkningar är utförda.

Ingen ökad permanent last på marken som kan ge upphov till sättningar. Eventuella sättningar på grund av vibrationer vid packningsarbeten sker momentant och korrigeras således i arbetsskedet.

I området föreligger inga problem med stabilitet. Planerad gång- och cykelväg kommer följa befintlig terräng och därmed ej ge upphov till släntproblematik.

Valda geotekniska åtgärder samt motiv

Inga förstärkningsåtgärder anses nödvändiga.

Ingen ökad permanent last på marken som kan ge upphov till sättningar. Eventuella sättningar på grund av vibrationer vid packningsarbeten sker momentant och korrigeras således i arbetsskedet.

I området föreligger inga problem med stabilitet. Planerad gång- och cykelväg kommer följa befintlig terräng och därmed ej ge upphov till släntproblematik.

3.5.1.8. *Delsträcka GC-väg_cl_03 km 0/000–0/170*

Befintliga förhållanden

Väster om befintlig väg 1248 ligger åkermark som längst söderut skiljs av från vägen med slänt som norrut övergår i ett dike.

Marken är relativt plan och befintlig väg ligger på nivån cirka +26 i söder och cirka +25,5 i norr, medan marken väster om vägen ligger cirka 0-0,5 meter lägre.

Projekterad anläggning

Gång- och cykelvägen att anläggas dikt an och väster om väg 1248 för att sedan från sektion cirka kilometer 0/120 succesivt gå över till att läggas på befintlig väg, vilket den sedan gör helt och hållet i sektion cirka kilometer 0/170.

Geotekniska och hydrogeologiska förhållanden

Marken består av sandig siltig lermorän.

Dimensionerande materialgrupp och tjälfarlighetsklass för terrassen utmed sträckan är 5A respektive 4.

Grundvattennivån bedöms ligga cirka 2 meter under befintlig vägnivå.

Stabilitets- och sättningsförhållanden

Inga beräkningar är utförda.

Ingen ökad permanent last på marken som kan ge upphov till sättningar. Eventuella sättningar på grund av vibrationer vid packningsarbeten sker momentant och korrigeras således i arbetsskedet.

I området föreligger inga problem med stabilitet. Planerad gång- och cykelväg kommer följa befintlig terräng och därmed ej ge upphov till släntproblematik.

Valda geotekniska åtgärder samt motiv

Inga förstärkningsåtgärder anses nödvändiga.

Ingen ökad permanent last på marken som kan ge upphov till sättningar. Eventuella sättningar på grund av vibrationer vid packningsarbeten sker momentant och korrigeras således i arbetsskedet.

I området föreligger inga problem med stabilitet. Planerad gång- och cykelväg kommer följa befintlig terräng och därmed ej ge upphov till släntproblematik.

3.5.1.9. *Delsträcka Plankorsning väg 1248*

Sträcka GC-väg_cl_04 km 0/070–0/135 samt GC-väg_cl_05 km 0/000–0/050.

Befintliga förhållanden

Väster om befintlig väg 1248 ligger en 30–70 meter bred gräsbevuxen yta framför några småhus. Norr om gräsytan finns en ca 20x50 meter stor damm. Vägen och gräsytan skiljs åt av en slänt.

Befintlig väg 1248 ligger på bank på nivån cirka +18,8, medan omgivande mark ligger på cirka +17,2.

Projekterad anläggning

Från cirka kilometer 3/170 går gång- och cykelvägen från att ha legat helt på befintlig vägbana till att succesivt anläggas väster om densamma. I cirka kilometer 3/230 leds gång- och cykelvägen över väg 1248, i nivå med befintlig vägyta. Efter plankorsningen är gång- och cykelvägen planerad att gå dikt an östra sidan av väg 1248 fram till det kulverterade diket.

Geotekniska och hydrogeologiska förhållanden

Sondering som är utförd öster om väg 1248 visar på att översta cirka 2,5 meter består av fyllnadsmaterial innehållande sand, silt och lera, ovan cirka 0,5 meter sandigt siltigt humusmaterial, som underlagras av siltig lera.

Väster om väg 1248 består marken överst av cirka 1 meter något sandig siltig torrskorpelera, som vilar på cirka 1,5 meter sandig siltig lera, vilken i sin tur underlagras av siltig lera. Översta 1,5 meter visar på ett ovanligt lågt spetstryck för att vara en torrskorpelera, vilket skulle kunna vara en indikation på att marken är uppfylld även på denna sida av vägen.

Utifrån flygbilder från cirka 1960 (minkarta.se) går det ej att tolka fram att det på aktuell yta finns någon sänka eller liknande på området. Däremot är området utdikad, vilket framgår att det var utfört redan då dessa flygbilder togs. Den geologiska kartan (SGU) ger, med sin tolkning av svämsediment på området, en antydning om att den aktuella ytan kan ha varit en lågpunkt med vattendrag som sedermera blivit utfyllt till åkermark.

Dimensionerande materialgrupp och tjälfarlighetsklass för terrassen utmed sträckan är 5A respektive 4.

Grundvattennivån har bedömts ligga cirka 2 meter under markytan, vilket innebär nivån cirka +15,5.

Stabilitets- och sättningsförhållanden

Stabilitets- och sättningsförhållandena är goda inom området. Dock har ett lager av

fyllnadsjord bestående av lera och silt påträffats. Detta lager har något sämre hållfasthetsparametrar än övriga lager.

Valda geotekniska åtgärder samt motiv

Kontroll av stabilitet har utförts för det permanenta skedet och en bedömning har gjorts för det temporära byggskedet. Kontroll av sättningsrisk har utförts för det permanenta skedet.

Utförda stabilitetsberäkningar visar på god säkerhet mot skred och utförda sättningsberäkningar visar på försumbara markrörelser, varför inga förstärkningsarbeten anses nödvändiga utmed sträckan.

3.5.1.10. Delsträcka GC-port – GC-väg_cl_05 km 0/050-0/350

Befintliga förhållanden

Öster om väg 1248 och söder om väg 110 är det främst åkermark. Ett kulverterat dike korsar väg 1248 strax innan vägen ansluter mot cirkulationsplatsen. Kulverteringen slutar cirka 11 meter öster om vägkanten och övergår i ett öppet dike. Direkt öster om planerad underfart finns en mindre dunge med buskar och träd. Norr om väg 110 är det en gräsbevuxen yta med några lite större planterade trädgångar.

Väg 110 ligger på nivån cirka 18,8 närmast cirkulationsplatsen och stiger österut till nivån cirka +19,4, vid sektion ca km 0/150 och ca +19,9 vid portläget. En slänt skiljer vägarna mot omgivande mark, som ligger på mellan cirka +16,7 och +17,1 närmast öster om väg 1248 och mellan cirka +17,6 och +19,5 söder om väg 110. Norr om vägen är marknivån på cirka +19,7. Vattengången i kulverten öster om väg 1248 ligger på nivån cirka +15,4.

Projekterad anläggning

Efter att ha passerat över det kulverterade diket anläggs gång- och cykelvägen nedanför väg 110:s vägslänt, i nivå med befintlig åkermark. Planerad gång- och cykelbana påbörjar skärning i sektion km ca 0/150, för att sedan gå i en böj först söderut och sedan norrut, ner under väg 110. Norr om väg 110 stiger gång- och cykelvägen upp till befintlig marknivå och ansluter mot befintlig gata (Kummingatan).

Geotekniska och hydrogeologiska förhållanden

Utmed väg 110, består marken närmast cirkulationsplatsen överst av 1 m fyllnadsmaterial innehållande humusmaterial, lera och sand, vilket underlagras av cirka 0,5 meter humushaltigt material. Humusmaterialet återfinns längs med hela profilen och underlagras av cirka 1,5 till 3 meter delvis siltig torrskorpelera, ovan en cirka 1 till 4 meter mäktigt lager av siltig lera med tunna silt och sandskikt, som ställvis är 1 till 1,5 meter ren lera längst ner. Leran underlagras av sandig lermorän.

Dimensionerande materialgrupp och tjälfarlighetsklass för terrassen utmed sträckan är 5A respektive 4.

Grundvattennivån bedöms ligga cirka 2 till 2,5 meter under markytan, vilket innebär nivån cirka +17,0 till +17,5.

Stabilitets- och sättningsförhållanden

Stabilitets- och sättningsförhållandena är relativt goda inom området.

Stabilitetsberäkningar har utförts för att kontrollera slänt ner från samt mot planerad gång- och cykelväg. Inga sättningsberäkningar har utförts.

Bottenuppträckning

På grund av vattenförande lager under leran bedöms det vid schakt föreligga risk för bottenuppträckning.

Erosion

Jordlager innehållande silt är flytbenägna och känsliga för erosion. Aktuella slänters jordprofil består främst av torrskorpelera och lera, men det förekommer även tunna silt- och sandskikt, vilka i öppna slänter kan behöva skyddas för erosion. Dessa skikt kan återfinnas på flera olika nivåer i jordprofilen.

Valda geotekniska åtgärder samt motiv

Utförda stabilitetsberäkningar visar på tillräcklig säkerhet mot skred om gång- och cykelvägens släntlutning i skärning sätts till 1:2 och i bank sätts till lutning 1:3. Utförda sättningsbedömningar visar på försumbara markrörelser. Med avseende på detta anses inga förstärkningsarbeten för det permanenta skedet vara nödvändiga utmed sträckan.

I det temporära skedet kan det vara aktuellt med temporära grundvattensänkningar, vilket ska dimensioneras i bygghandling. En permanent grundvattensänkning kommer ske med anledning av gång- och cykelvägens dränering.

Då det förekommer vattenförande skikt under grundläggningsnivå för bro och cykelbana rekommenderas det att i schaktningskedet temporärt avsänka grundvattnet till 0,5 meter under planerad schaktbotten. För det permanenta skedet ska grundvattnet vara avsänkt till i nivå med överkant terrass.

För att förhindra materialtransport av siltiga och finkorninga material i slänterna rekommenderas det att anlägga erosionsskydd. Då slänterna har lutningen 1:2 och framförallt består av lera med tunna skikt av silt och sand kan det med stöd från TR Geo vara lämpligt med erosionsskydd i form av grässådd i kombination med erosionsmatta av naturfiber. Erosionsskyddet bör läggas utmed hela den aktuella sträckan.

3.5.1.11. *Sammanfattning Geotekniska åtgärder*

Planerad byggnation av gång- och cykelväg genom Mörarp och vidare utmed väg 1248 mot Bjuv kan byggas utan särskilda förstärkningsåtgärder, under följande förutsättningar:

- Längst i söder där dike skär i befintlig vall ska bakslänten sättas som brantast till 1:2.
- Efter plankorsningen i norr, där gång- och cykelvägen går öster om väg 1248 och söder om väg 110, ska slänten från gång- och cykelvägen, ner mot befintlig mark, vara som brantast 1:3.
- I norr, vid gång- och cykelporten, där gång- och cykelväg går i skärning, sätts baksläntens lutning till som brantast 1:2.

För att undvika bottenuppträckning ska grundvattnet avsänkas till minst 0,5 m under planerad schaktbotten före schakt.

Vid schakt- och fyllnadsarbeten finns risk för skador uppkomna på grund av vibrationer. Utmed delar av sträckan finns närbelägna hus som kan behöva ingå i ett kontrollprogram för besiktning och efterkontroll.

För passagen under väg 110 kommer det ske en permanent grundvattensänkning. Denna avsänkning bedöms ej ge upphov till mer än försumbara sättningar i väg 110, i läget för gång- och cykelporten.

3.5.2. Avvattnings tekniska förutsättningar

Väg 1248 avvattnas idag över vägslänt till dike eller till dikesslänter ut mot omgivande åkermark där vattnet infiltrerar. Underlag för befintligt avvattningsystem för vägen är obefintligt. Uppgifter om närliggande åkerdräneringar och täckdikningsplaner är inte tillgängliga, men man kan anta att åkrarna är dränerade med ett fall som följer överytan.

Vägen i centrala delen av Mörarp ligger inom verksamhetsområde för dagvatten. Det är inte uppenbart hur vägen avvattnas till tätortens dagvattensystem. Rännstensbrunnar har identifierats längs vägen.

Inom vägområdet finns inga kända dagvattenmagasin eller fördröjningsfunktioner, det finns en damm på västra sidan om vägen vid cirkulationen och även en damm på östra sidan mitt i centrala Mörarp. Det är osäkert om dessa dammar är kopplade till vägens avvattning.

Cirkulationsplatsen ligger i en lågpunkt i landskapet och löper därmed risk för översvämningar. Det är inte uppenbart hur avvattningen av vägen är kopplad vid cirkulationen.

Dikningsföretagen längs den aktuella sträckan visas i figur 29.



Figur 29 - Dikningsföretag längs den aktuella sträckan.

3.5.3. Markföroreningar

Fältprovtagning genomfördes 10 januari – 7 februari 2022 av personal från Norconsult AB.

Miljöprov i samband med geoteknisk skruvprovtagning (så kallade skruvprover) togs på tio ställen inom vägområdet, i två olika nivåer (0–0,5 meter samt 0,5–1 meter).

Vägdikesprover togs i fem delsträckor. Inom varje delsträcka togs stickprover som sedan samlades ihop till samlingsprover. Totalt togs fem samlingsprover i diken.

Laboratorieanalyser för skruvprovtagning- och vägdikesprover har utförts av Eurofins Environment Testing Sweden AB (ackrediterat laboratorium). Skruvprover och vägdikesprover har analyserats med avseende på metaller, oljeföreningar samt PAH.

Vid jämförelse med Naturvårdsverkets generella riktvärden (Naturvårdsverket, 2016) uppvisar ett flertal av *jordproverna* halter strax över de generella riktvärdena för känslig markanvändning (KM). Det gäller ämnena nickel, kobolt, PAH:er med hög molekylvikt och bly. Inget av proven visar halter över de generella riktvärdena för mindre känslig markanvändning (MKM).

Vid jämförelse med Naturvårdsverkets generella riktvärden uppvisar två av *dikesproverna* halter över de generella riktvärdena för KM. Det gäller etapp 1 där halten av PAH med hög molekylvikt ligger över KM, samt etapp 4 där blyhalten ligger över KM. Inget av proven visar halter över de generella riktvärdena för MKM.

Den planerade markanvändningen som vägområde bedöms motsvara MKM vilket innebär att dessa riktvärden är applicerbara för området.

Fullständiga analysresultat finns i MUR (1G140002).

Resultaten hindrar inte att massorna återanvänds för anläggningsändamål. Vid återanvändning inom vägområdet måste massornas tekniska lämplighet säkerställas.

3.5.4. Vägteknik

Inom vägområdet har även tjärhaltig asfalt påträffats, det vill säga asfalt som innehåller mer än 70 mg/kg av PAH-16.

Vid halter av PAH-16 <70 mg/kg betraktas asfalten som fri från stenkolsstjära och kan då återanvändas fritt, d.v.s. både som slitlager och bärlager i vägkonstruktioner. Asfalt med PAH-16-halter mellan 70 – 300 mg/kg kan återanvändas i vägkonstruktion inom trafikprojekt under ny asfaltsbeläggning, ovan grundvatten. Vid behov av återanvändning av tjärhaltig asfalt ska miljöförvaltningen i berörd kommun kontaktas för samråd. Asfalt med halter av PAH-16 över 300 mg/kg klassas som farligt avfall och ska ej återanvändas.

Laboratorieanalyser för asfaltsprover har utförts av Eurofins (ackrediterat laboratorium).

Laboratorieanalys av asfaltsproverna visade att halter över 70 mg/kg av PAH-16 fanns i samtliga åtta provpunkter. I tre av dessa provpunkter uppvisas halter på 360 – 430 mg/kg, vilket innebär att asfalten klassas som farligt avfall. Kompletta analysprotokoll finns i MUR (1G140002).

Sammanfattningsvis visar resultaten att asfalten inte kan anses vara fri från stenkolsstjära. En del av asfalten kommer att kunna återanvändas inom arbetsområdet, givet att samråd med tillsynsmyndighet sker. En del av asfalten är att klassa som farligt avfall och ska transporteras till lämplig mottagningsanläggning.

Entreprenör uppmanas att med större noggrannhet kartlägga vilka asfaltsmassor som kan återanvändas, samt att upprätta en plan för hanteringen av asfaltsmassorna i samråd med Trafikverket och tillsynsmyndighet.

3.5.5. Grundvattenföroreningar

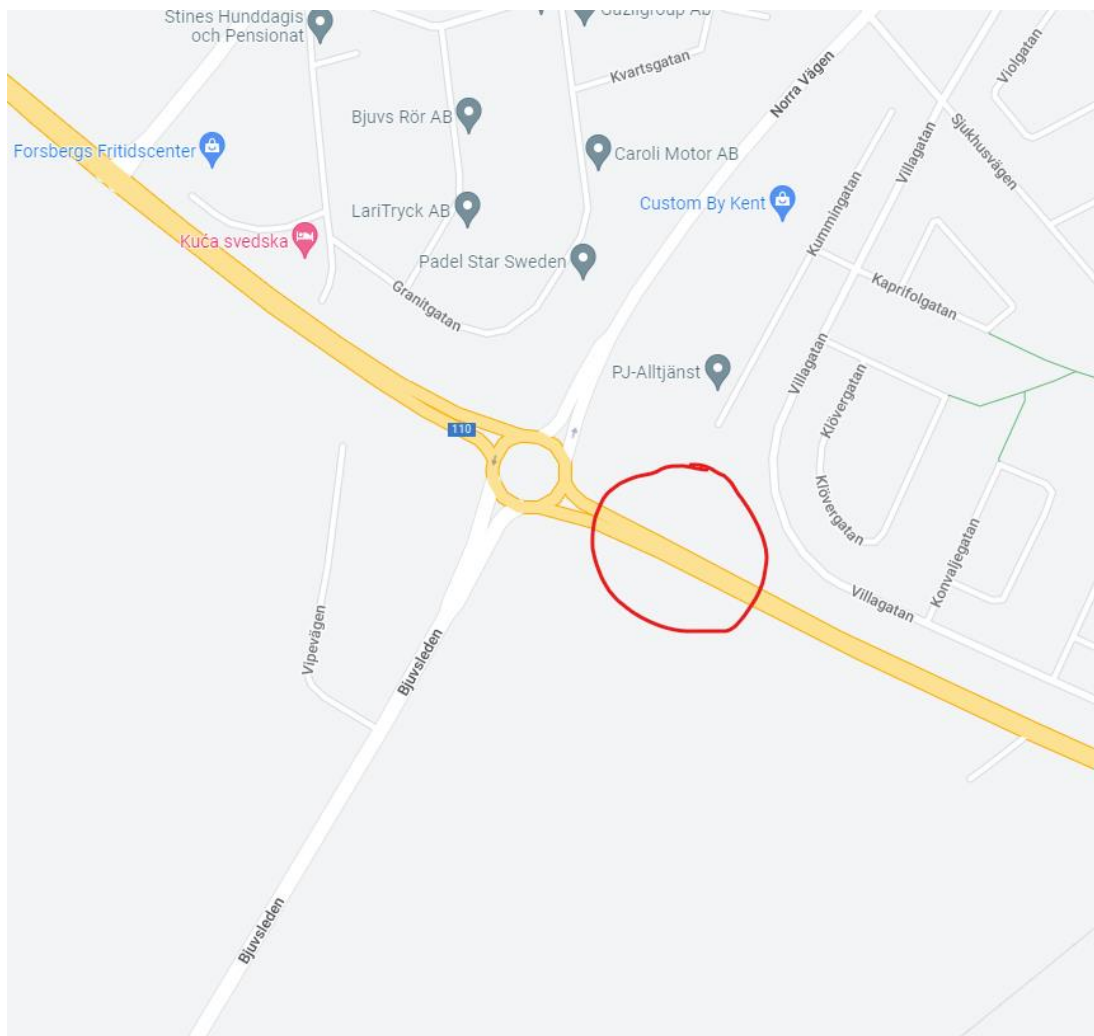
Analys av grundvatten i närheten av föreslagen lokalisering av planskild gc-passage har visat på förekomst av Naftalen på 0,036 µg/l vilket är över det holländska gränsvärdet (då det saknas svensk motsvarighet) ”Ingen påverkan” som ligger på 0,01. PAH-L ligger på 0,046 µg/l jämfört med förslag på riktvärden för dricksvatten på 0,01 mg/l. I övrigt ses analysresultatet nedan i Tabell 3. Parametrar under detektionsgränsen redovisas ej.

Tabell 3 - Uppmätta analysresultat.

Parameter	Enhet	Värde
Naftalen	µg/l	0,036
Summa PAH med låg molekylvikt	µg/l	0,046
Arsenik As (filtrerat)	mg/l	0,00091
Barium Ba (filtrerat)	mg/l	0,22
Kadmium Cd (filtrerat)	mg/l	0,000068
Kobolt Co (filtrerat)	mg/l	0,0016
Koppar Cu (filtrerat)	mg/l	0,00053
Nickel Ni (filtrerat)	mg/l	0,0044
Vanadin V (filtrerat)	mg/l	0,00023
Zink Zn (filtrerat)	mg/l	0,0039

3.5.6. Befintliga byggnadsverk

I det planerade broläget (se figur 30) finns idag inga befintliga byggnader/anläggningar vid läget för den planerade planskilda passagen.



Figur 30 - Område för framtida passage under väg 110.

4. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

4.1. Val av lokalisering

Vägätgården omfattar anläggning av en cirka 3,5 kilometer lång huvudsakligen separerad och dubbelriktad gång- och cykelväg mellan Mörarp och Bjuv.

Ingen regelrätt lokaliseringsutredning har genomförts eftersom utgångspunkten har varit att gång- och cykelvägen ska ligga i omedelbar anslutning till och längs med väg 1248. Sträckan har dock pekats ut i Cykelvägsplanen för Skåne 2018–2029 (Region Skåne, 2018b) samt utretts i Åtgärdsvalsstudie ÅVS för gång- och cykelväg, Mörarp-Bjuv, Helsingborgs kommun och Bjuvs kommun (Trafikverket, 2016). De flesta målpunkter, exempelvis idrottsplats, tågstation, livsmedelsbutik, busshållplats och skola, kan lokaliseras till västra sidan om väg 1248. Öster om väg 1248 är en större transformatorstation placerad. Genom Mörarp tätort finns ett befintligt gång- och cykelvägsnät på den västra sidan och även över järnvägsbron är befintlig gång- och cykelväg placerad på den västra sidan. Med avseende på dessa aspekter föreslås gång- och cykelvägen placeras på vägens västra sida.

Utredda alternativa placeringar av gång- och cykelvägen beskrivs i kap 1.4 *Tidigare utredningar och beslut*.

4.2. Val av utformning

4.2.1. Gång- och cykelväg

Befintlig gång- och cykelväg inom Mörarp är separerad med kantstöd eller målning. Separeringen kommer att förstärkas på några sträckor med till exempel heldragen linje. Några sträckor på befintlig gång- och cykelväg inom tätorten är smalare än 2,5 meter men kommer att bibehållas eller breddas upp till ca 2,0 meter. Dessa partier är i trånga sektioner med fastigheter nära vägen. Dessa sträckor är under standardnivå enligt VGU-krav men bedöms vara acceptabla att använda utan ombyggnad. På en sträcka, från cirkulationsplats vid väg 110 och cirka 600 meter söderut, är väg 1248 cirka 13 meter bred. På denna sträcka anläggs gång- och cykelväg på befintlig väg och blir 3 meter bred. Den separeras från vägen med vägräcke.

Gång- och cykelvägen utformas efter en dimensionerande hastighet för cyklister på 30 km/h för att upprätthålla en god framkomlighet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter.

På hela sträckan separeras gång- och cykelvägen från biltrafiken, antingen med en fysisk åtgärd eller med målrad linje. Separationsformen beror på utrymme, hastighet på vägen och eventuella höjdskillnader mellan väg och gång- och cykelväg. Längs partier med lägre hastighet än 60 km/h kan separeringen bestå av kantsten eller målrad linje. Längs sträckan utanför tätbebyggt område anläggs gång- och cykelvägen med dikesseparering, alternativt med vägräcke eller GCM-stöd vid de sektionerna gång- och cykelväg läggs dikt an väg.

Gång- och cykelvägen anläggs generellt med en längslutning på max 4 % enligt krav från VGU. På en sträcka norr om Benarpsvägen behöver avsteg göras från kravet för att bättre anpassa gång- och cykelbanans längslutning till befintliga marklutningar och väg 1248. Lutningen blir 4,4 % på 80 meter och 6 % på 110 meter.

I Mörarp tätort kommer två passager att möjliggöras. Passagerna i plan anläggs vid korsningarna Bjuvsleden/Gruvgatan/Rättaregatan och Bjuvsleden/Assertorpsvägen. Söder om cirkulationsplatsen i norr, anordnas passagemöjlighet över väg 1248 i befintlig refug och längst i norr kommer en planskild passage anläggas för att ta gång- och cykeltrafikanter under väg 110 (se figur 32).

4.2.2. Cykling genom villakvarter i Mörarp

På sträckan Gruvgatan till Norra Bokhagsvägen finns svårigheter att anlägga gång- och cykelväg utan att ta mark i anspråk från intilliggande fastigheter. Bedömningen har gjorts att gång- och cykeltrafiken i stället kan nyttja befintligt gång- och cykelvägnät inom villaområdet. Se markering av villaområdet i figur 31.



Figur 31 - Illustration över Mörarp tätort. Markering visar där befintligt gång- och cykelnät inom tätort ska användas framöver. Bildkälla: Norconsult

4.2.3. Planskild passage

En planskild passage i form av en bro under planeras anläggas vid cirkulationsplatsen mellan väg 110/väg 1248, där fyra alternativ har utretts. Det alternativ som bedömts mest fördelaktigt efter sammanvägning av olika förutsättningar är gång- och cykelvägsport under väg 110 på östra sidan om cirkulationsplatsen (se figur 32). Detta alternativ ger en gång- och cykelväg som med god tillgänglighet och funktion når en målpunkt i Bjuv, utan att påverka befintliga verksamheter och bebyggelse nämnvärt. Det innebär också att endast ett mindre intrång i jordbruksmark krävs, samt att natur- och kulturmiljövärden endast påverkas marginellt.

De tre förkastade alternativen redovisas i kapitel 1.4 *Tidigare utredningar och beslut*.



Figur 32 - Flygfoto över CPL och skiss på rekommenderat alternativ. Bildkälla: Norconsult. Ortofoto: Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

En skiss på det rekommenderade alternativet kan ses i figur 32. Rampen ner till gång- och cykelvägsporten påbörjas öster om kraftledningen, detta för att undvika förändring av befintlig marknivå under och invid ledningen. Då längden på rampen beror på höjdskillnaden mellan väg 110 och gång- och cykelvägsporten och kravet på maxlutning är 4% anläggs vägen med en ögla innan den leds under väg 110. Trots detta kommer ramperna behöva anläggas med en längslutning på strax under 4,5% för att klara kravet på fri höjd under väg 110 och därmed uppfylls inte kravet på maxlängslutning. På båda sidor om gång- och cykelvägen anläggs ett dike med innerslännt på 1:3 och ytterslännt på 1:2. Utformningen innebär att mark på norra sidan om väg 110 och åkermark på södra sidan om väg 110 kommer att tas i anspråk. Detta markintrång bedöms vara mindre än för de tre förkastade alternativen. Vattnet avleds till dikningsföretaget men en ökad avrinning vid nederbörd efter nybyggnationen. I vidare arbete måste dikningsföretaget kontaktas till följd av en trumma under väg 1248 som behöver förlängas samt det ökade dagvattenflödet.

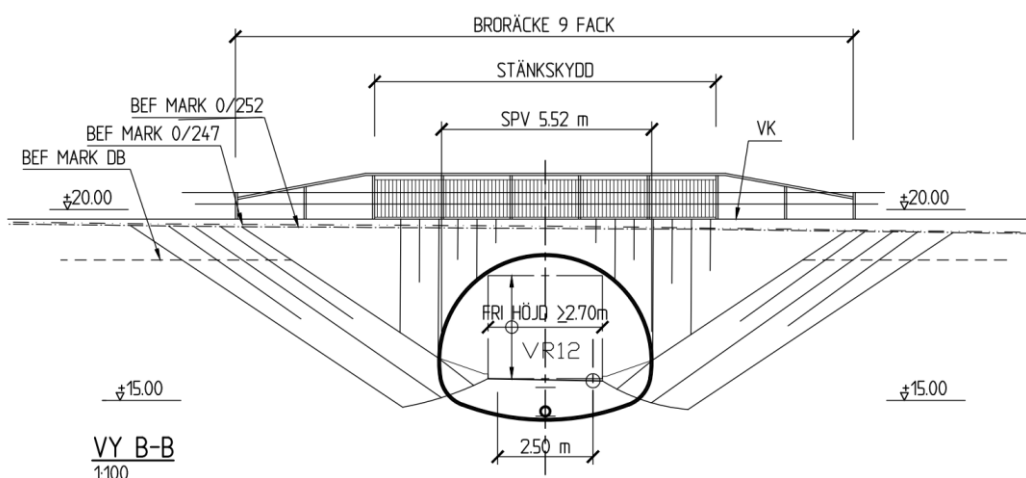
4.2.4. Utformning av bro

För den planskilda passagen under väg 110 har två alternativ utretts i PM Byggnadsverk (1K140001), alternativ med rörbro och alternativ med plattrambro.

Dessa två brotyper var de två typer som var möjliga att bygga då krav ur UB är att vägen får endast stängas av under en helg. Båda brotyperna kan byggas vid sidan av och lyftas/lanseras på plats under en helg.

Rörbro

Bron föreslås få en fri öppning på cirka 5,5 meter och fri höjd på 2,7 meter. Den valda brotypen har en kort byggtid även vid sidan om broläget alt på fabrik vilket ger mindre störningar i trafiken.

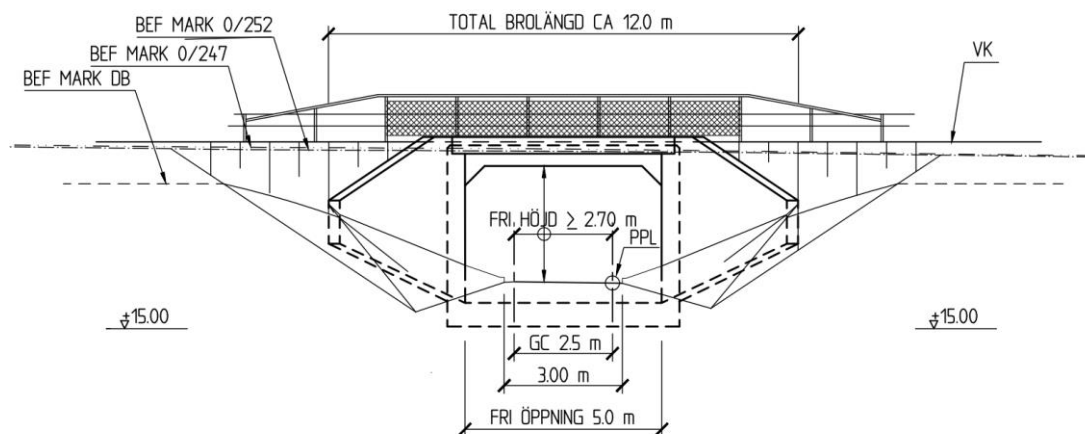


Figur 33 - Typskiss rörbro, vy.

Plattram

Bron föreslås få en fri öppning på 5 meter och fri höjd på 2,7 meter. Den valda brotypen har en lång byggtid även vid sidan om broläget vilket ger mer störningar i trafiken.

En plattrambro kan byggas så att gång- och cykelvägens profil hamnar högre upp vilket förbättrar linjeföringen.



Figur 34 - Typskiss plattrambro, vy.

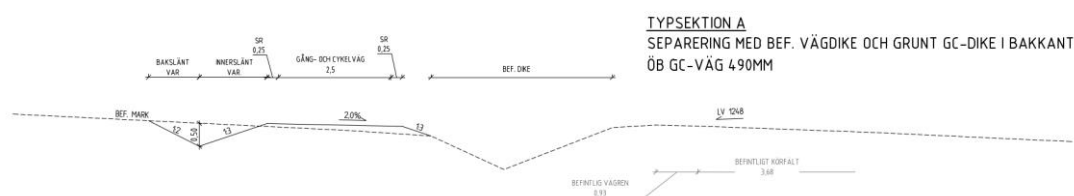
4.2.5. Separering igenom Mörarp

Befintlig gång- och cykelväg genom Mörarp används och ligger på västra sidan om väg 1248. Gång- och cykelvägen separeras från biltrafiken varierande med befintligt kantstöd eller målning.

Bredden på gång- och cykelvägen är normalt 2,5 meter men i vissa partier, förbi fastigheter som ligger nära vägen, minskas bredden till cirka 2,0 meter lokalt för att minska markintrånget. På en sträcka, ca 140 meter, är gång- och cykelvägen betydligt smalare än 2,0 meter. Här minskas körfälten ner till minimimåttet enligt VGU (3,0 + 3,0 meter) och den västra vägrenen smalnas av till minimikravet (0,20 meter) för att ge mer bredd till gång- och cykelvägen.

4.2.6. Separering med skiljeremsa och dike

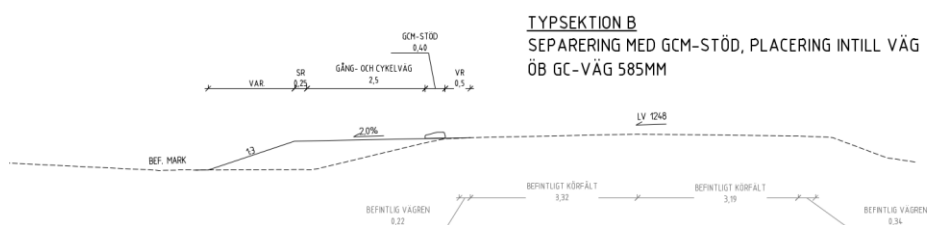
Norr om Mörarp anläggs gång- och cykelvägen på vägens västra sida och separeras med dike. Gång- och cykelvägen kommer att vara 2,5 meter bred där utrymmet tillåter det och ha en stödremsa på 0,25 meter. Avsikten är att bevara befintligt dike och låta gång- och cykelvägen följa terrängen i så stor utsträckning som möjligt, se figur 35 för typsektion A.



Figur 35 - Typsektion A, separering med skiljeremsa och dike.

4.2.7. Separering med GCM-stöd

Förbi en trädallé och en stenmur anläggs gång- och cykelvägen dikt an vägen och separeras med GCM-stöd. Gång- och cykelvägen utförs här med 2,5 meters bredd och med stödremsa på 0,25 meter. På väg 1248 säkerställs vägren mot GCM-stödet på 0,5 meter, se figur 36.



Figur 36 - Typsektion B, separering med GCM-stöd.

4.2.8. Separering med räcke

Klimatförändringar och ökad nederbördsmängd beaktas vid beräkningen av dimensionerande flöde. Văganläggningens dagvattensystem dimensioneras dărför efter dagens nederbördsdata tillsammans med en klimatfaktor på 1,25, vilket motsvarar en framtida nederbördsökning på 25%.

I Mörarp kommer befintliga brunnar användas så eventuell höjdsättning och eventuella avskiljare behöver ta hänsyn till befintliga brunnar.

De enskilda energibrunnarna placerade i närheten av vägen bedöms inte påverkas av planerade vägåtgärder då de behövda grundvattens nkningarna inte bedöms påverka energibrunnarna som är placerade i berg.

Vid den planskilda korsningen behöver en pumpstation anläggas så att undergången inte översvämmas vid regn. Vattnet avledas till dikningsföretaget likt den avledning som nuvarande markyta ger dikningsföretaget vid nederbörd, detta för att ny förrättning f r kostnadsfördelning inte skall behöva göras.

4.2.11. Belysning

Behovsutredningen gällande belysning är baserad på Trafikverkets krav f r vägars och gators utformning (VGU 2015:086), Belysning av cykelnät utanför tätort TDOK 2014:0286, tillhörande begrepp och grundv rden samt tidigare samrådsunderlag.

I tidigare samrådsunderlag har det beslutats att den nya gång- och cykelvägen mellan Mörarp och Bjuv inte ska belysas, med anledning av att cykelbanan ligger utanför tätort. Gång- och cykelvägen bedöms även vara belagd med hög känsla av trygghet på grund av sin lokalisering direkt intill vägen samt omgivningens öppna landskap.

Passagen över 1248 bör belysas enligt TDOK 2014:0248. Enligt VGU kap. 8.3.2.4. Övergångsställen, ska passager i belysta korsningar och cirkulationsplatser belysas.

Baserat på kriteriet trygghet ska den nya passagen under väg 110 utföras med belysning, både i bro och utanför bromynning.

4.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Trafikverket strävar generellt vid alla vägprojekt att så långt det är tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och praktiskt genomförbart med hänsyn till markåtkomst och andra omständigheter att undvika, minimera och kompensera för negativa mil oeffekter.

4.3.1.  tg rder redovisas på plankarta och fastställs

Ingen skyddsåtgärd planeras som redovisas och fastställs på plankarta.

4.3.2. Ytterligare  tg rder

Det har i v gplanarbetet identifierats en rad åtgärder som kan reducera och kompensera mil p verkan från vägutbyggnaden, men som inte bedöms kunna fastställas i vägplanen.

- Vid anläggning av g ng- och cykelväg kommer nya slänter att anläggas med jordmaterial i första hand från eller motsvarande den som finns på plats. Detta för att möjliggöra återetablering av vegetation som finns idag naturligt i v gsl nterna.

- Körning med tunga maskiner ska undvikas i den mån det är möjligt för att undvika kompaktion av bördig jordbruksmark. Överbliven matjord ska om möjligt återanvändas i projekt för ett hållbart nyttjande av naturresurser.
- Markering och skydd av biotopskyddsobjekt som finns i vägens närhet, för att säkerställa att de inte skadas under byggtiden.
- Utförande av planerade åtgärder ska utföras utanför vanlig grodas lek- och yngelperiod.
- De invasiva arterna parkslide och vresros har påträffats inom vägplanens arbetsområde. Särskilda försiktighetsmått kommer att säkerställas i kommande förfrågningsunderlag till entreprenör kring arbete i nära anslutning till de invasiva arterna. Råd och riktlinjer finns i Metodkatalog för bekämpning av invasiva främmande växter (Naturvårdsverket, 2020), samt i TDOK 2015–0469.
- En arkeologisk utredning ska genomföras längs hela vägsträckan. Om markarbeten ska ske vid kända fornlämningar, såsom Mörarp bytomt (L1988:5081) eller fornlämningar som eventuellt upptäcks vid arkeologisk utredning, ska ansökan om tillstånd till ingrepp i berörd fornlämning lämnas till länsstyrelsen.
- Krav kommer att ställas på entreprenör under byggtiden så att erforderlig hantering, rening samt kontroll av utgående vatten från byggplatsen sker innan det släpps till recipient eller dagvattensystem, och att erforderliga tillstånd innehas innan det släpps ut. Vidare kommer även krav ställas på entreprenör kring hantering och av förorenade massor och beläggning, så att ingen risk föreligger för spridning av föroreningar till grund- och ytvatten.
- För att skydda miljön och minska miljöriskerna under byggtiden kommer generella krav att ställas på entreprenören, till exempel avseende buller, kemikaliehantering, bränslen och miljöprestanda på arbetsfordon.

Utöver ovan beskrivna planerade skyddsåtgärder styr lagstiftningen entreprenörens egenkontroll och Trafikverkets miljökontroll i egenskap av verksamhetsutövare.

5. Effekter och konsekvenser av projektet

5.1. Trafik och användargrupper

Vägens funktion kommer fortsatt vara den samma efter utbyggnaden av gång- och cykelbanan och tillgängligheten och framkomligheten förändras inte.

Jämfört med nollalternativet kommer ett genomförande av planerade vägåtgärder att medföra förbättrad framkomlighet och avsevärt ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister längs väg 1248 samt bidra till att ett sammanhängande gång- och cykelstråk skapas mellan Mörarp och Bjuv. Vidare innebär planerade vägåtgärder jämfört med nollalternativet förbättrad tillgänglighet och koppling till kollektivtrafiken, busstrafik och Pågatågsstationen i Mörarp och Bjuv.

5.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Anläggandet av gång- och cykelvägen bedöms ligga i linje med översiktsplanerna både för Helsingborg och för Bjuv.

Vägplaneområdet överlappar med en del detaljplaner, både i Helsingborg och i Bjuv, men bedöms inte motverka dess syften.

Längst i söder där gång- och cykelvägen planeras ansluta mot Godsägaregatan finns detaljplan 1283K-11 210, Del av Mörarps samhälle, antagen 1978 och ändrad 1980. Aktuell mark är planerad för park eller plantering enligt detaljplanen.

Inom Bjuv finns två gällande detaljplaner längst i norr där gång- och cykelväg planeras ansluta mot befintlig mark. På västra sidan cirkulationen finns detaljplan 1260-P28, där aktuell mark är planerad som park, handel, kontor och småindustri (mark som ej får bebyggas). På östra sidan cirkulationen finns detaljplan 12-BJJ-548, Bjuvstorp 5:24 med flera, antagen år 1978. Mark som kan beröras är planerad för park eller plantering, samt område för småindustri (mark som ej får bebyggas).

Samråd har förts med både Helsingborgs och Bjuvs kommun för att säkerställa att gång- och cykelvägen kan anläggas inom detaljplanelagt område. Anläggandet av gång- och cykelvägen bedöms innebära mindre avvikelser från befintliga detaljplaner, eftersom den mark som tas i anspråk är allmän platsmark.

Dialog har även förts med Helsingborgs kommun gällande hur gång- och cykelvägen på ett lämpligt sätt ska ansluta till fotbollsplanen vid Benarpsvägen.

Gång- och cykelvägen beräknas göra det säkrare och enklare att röra sig i området. Den kommer att underlätta för personer utan tillgång till bil. Att på ett mer trafiksäkert sätt kunna röra sig utan motorfordon utmed sträckan, ger förutsättningar för att även den med tillgång till bil oftare kommer att välja ett hållbart färdssätt.

5.3. Landskapet och orterna

Gång- och cykelvägen kopplar samman orterna Mörarp och Bjuv vilket innebär att cykelpendling mellan orterna kan vara ett bra alternativ för boende i området. Med en gång- och cykelväg finns dessutom god möjlighet att fler kommer att använda sträckan i rekreativt syfte.

Generellt förmodas den planerade gång- och cykelvägen ge en begränsad påverkan på landskapsbilden med omsorgsfull utformning och anpassning till omgivande landskap. Den planskilda korsningen öster om cirkulationsplatsen förmodas däremot ge ett märkbart inslag i landskapsbilden då en port under vägen kommer att kräva större ommodellering av landskapet. Här är viktigt att slänt- och dikesutformning detaljstuderas för att åstadkomma en upplevelsemässigt tilltalande lösning.

Det finns inte mycket hög vegetation utmed vägen, men den som finns har stor betydelse för karaktären. Då gång- och cykelvägen innebär en viss avverkning av vegetation, en trädunge vid gång- och cykelvägens början i söder, kommer detta att påverka landskapsbilden. Återplantering kommer dock i möjligaste mån att ske, varvid denna påverkan på landskapsbilden minimeras.

Det är viktigt att bevara upplevelsen av det öppna landskapet. För att karaktären utmed vägen inte ska förändras kommer i möjligaste mån befintlig vegetation på de slänter som omger vägområdet att återetableras. Hanteringen av slänterna, gällande form och växtsubstrat, är avgörande för återetableringen.

Marken intill körbanan är på några delar av sträckan lägre än körbanan. Gång- och cykelvägens placering i höjd och i relation till landskapet är en viktig aspekt för att denna ska landa på ett harmoniskt sätt. Sektioner utmed sträckan har därför studerats i detalj för att uppnå detta.

Mot bakgrund av ovan samt med hänsyn till planerade skyddsåtgärder, bedöms planerade välgångsmedel föra obetydlig påverkan på landskapsbilden jämfört med nollalternativet.

5.4. Miljö och hälsa

5.4.1. Naturmiljö

Med avseende på naturvärden inom Mörarp bedöms det som fördelaktigt att anlägga gång- och cykelvägen på västra sidan vägen eftersom det innebär en mindre påverkan på befintliga naturvärden. Dock innebär detta att en del träd kommer att behöva fällas och annan vegetation röjas vid anläggning av gång- och cykelvägen. Träden som finns mellan Godsägaregatan och Laborantgatan kommer med stor sannolikhet att behöva fällas. Träddungen är inte klassad som något naturvärdesobjekt och inget av träden har bedömts vara skyddsvärda träd enligt naturvärdesinventeringen. Ingen kompensation för fällandet av träden är planerad.

Med avseende på naturvärden i åkerlandskapet mellan Mörarp och Bjuv bedöms anläggningen av gång- och cykelvägen inte leda till en större negativ påverkan på naturvärdesobjekt tack vare tillräckligt utrymme mellan värdena och vägen. Inga åtgärder kommer genomföras i vägslänten i anslutning till järnvägsbron.

Vid infarten till fotbollsplanen nära Benarpsvägen kommer en del träd att behöva fällas för att kunna anlägga gång- och cykelvägen mellan Bjuvsleden och parkeringsplatsen. Anslutningsvägen till parkeringsplatsen kommer inte att följa Benarpsvägen, utan anläggs ett tiotal meter norr om Benarpsvägen. Därmed kommer inte alléträden längs vägen att påverkas.

Enligt naturvärdesinventeringens sökning i Artportalen har klotullört (fridlyst) observerats på parkeringsplatsen. Arten bedöms inte påverkas av den ökade cykeltrafik som kan uppstå

på parkeringsplatsen eftersom den är en ruderväxt som trivs med ett visst mått av störning.

Vid det biotopskyddade diket söder om Vipevägen planeras anläggning av gång- och cykelvägen på vägrenen vilken är tillräckligt bred för att påverkan på diket kan undvikas. En viss påverkan kan förekomma i form av grumling under byggskedet i det fall vibrationer bidrar till att jordskockor faller ner i diket, men denna påverkan bedöms vara försumbar.

Diket söder om cirkulationsplatsen (objekt nummer 17 i figur 17) är redan idag delvis kulverterat eftersom diket löper under Bjuvleden. Kulverteringen bedöms inte behöva förlängas men den nya gång- och cykelvägen kommer anläggas mycket nära diket.

Grundvattensänkningen som krävs för anläggandet och driften av den planskilda passagen kommer inte att påverka den biotopskyddade dammen, eftersom den ligger utanför grundvattensänkningens influensområde. Inte heller diket kommer att påverkas av sänkningen, eftersom det inte bedöms vara i kontakt med grundvattnet och jordmånen emellan diket och grundvattnet består av täta jordlager.

Påverkan på resterande biotopskyddade objekt längs sträckan bedöms kunna undvikas, bland annat genom att anläggandet av gång- och cykelvägen anpassas och vägutrymmet smalnas av i närheten av biotopskyddsobjekten.

Sammanställning av biotopskyddsobjekten och påverkan på dessa finns i tabell 4.

Tabell 4 - Biotopskyddsobjekt och påverkan på dem vid anläggande av gång- och cykelväg.

Typ av objekt	Antal	Beskrivning	Påverkan
Allé	5	Tre alléer i Mörarp, en vid Benarpsvägen och en vid infarten mot Gustavsborgs herrgård.	Ingen påverkan. Inget schaktarbete kommer utföras inne i Mörarp vilket gör att träden lämnas orörda. Vid Benarpsvägen kommer träden skyddas under byggskede och omfattas inte av schaktarbete. Vid Gustavsborgs herrgård anpassas anläggandet av gång- och cykelvägen så att påverkan på allén undviks.
Småvatten (<1 ha i jordbruksmark)	1	Grävd damm sydväst om cirkulationsplatsen där vanlig groda förekommer.	Ingen påverkan. Dammen ligger tillräckligt långt från arbetsområdet och från grundvattensänkningens influensområde.
Stenmur i jordbruksmark	1	Stengärde strax söder om transformatorstationen på västra sidan vägen.	Ingen påverkan. Anläggandet av gång- och cykelvägen anpassas så att intrång i stemmuren undviks.
Öppet dike i jordbruksmark	2	Öppet dike som korsar väg 1248 dels söder om	Gång- och cykelvägen kommer anläggas mycket nära dikets nordligaste korsning med väg 1248, men

		cirkulationsplatsen, och dels söder om Vipevägen	skyddsåtgärder vidtas för att undvika negativ påverkan. Vid den sydligaste korsningen, söder om Vipevägen, är vägrenen tillräckligt bred för att gång- och cykelvägen ska kunna anläggas på den utan att diket påverkas.
--	--	--	--

Inga av de träd som har utpekats som skyddsvärda träd, det vill säga grova träd och hålträd, kommer att behöva fällas. Därmed bedöms det inte uppstå någon negativ påverkan på fridlysta fladdermöss som eventuellt utnyttjar träden.

I det sydöstra hörnet av cirkulationsplatsen kommer även träden och buskagen längs med Bjuvsleden att behöva fällas. Växtligheten består av främst av unga, smala träd och bedöms inte hysa några större naturvärden.

Eventuellt kan anläggandet av gång- och cykelvägen göra att vanlig groda (som finns i dammen sydväst om cirkulationsplatsen) söker sig till gång- och cykelvägen för att värma sig på asfalten. Detta kan medföra en något ökad påkörningsrisk från cyklar. Å andra sidan innebär detta att grodorna troligtvis undviker bilvägen där påkörningsrisken är ännu större. Sammantaget bedöms risken för påkörning både innan och efter anläggning av gång- och cykelvägen vara mycket liten, och risken kommer varken att öka eller minska till följd av de planerade åtgärderna.

Vid anläggningsarbete finns risk för spridning och nyetablering av invasiva arter, eftersom ett område med parkslide och ett område med vresros ingår i det nya vägområdet. Spridning av invasiva arter kommer att undvikas genom vidtagande av skyddsåtgärder (se kap. 4.3 *Skyddsåtgärder och försiktighetsmått*).

Gång- och cykelvägen kommer ligga i direkt anslutning till befintlig väg. Åkermark med bördighetsklass 8 kommer endast att beröras i kantzoner men intrånget omfattar ändå en relativt lång sträcka av vägen (cirka 2 km). Större intrång i åkermark kommer att uppstå vid anläggning av den planskilda passagen vid cirkulationsplatsen. Sammanlagt kommer cirka 0,3 hektar åkermark att tas i anspråk.

Inget 12:6-samråd bedöms behövas, och inga Natura 2000-områden bedöms påverkas av de planerade åtgärderna.

Mot bakgrund av ovan och förutsatt att skyddsåtgärder vidtas bedöms de förväntade effekterna på naturmiljön vid ett genomförande av planerade åtgärder vara små.

5.4.2. Kulturmiljö

Den viktigaste kulturmiljön i vägplaneområdets närhet är den inom Mörarp tätort. På västra sidan om väg 1248 ligger tingshuset men avståndet till vägen är relativt stort (cirka 40 meter) och det bedöms därför inte påverkas.

Flera av de viktigaste karaktärsbyggnaderna i centrala delen av Mörarp är placerade på östra sidan av Bjuvsleden: gästgivaregårdens ekonomibyggnader, brandstationen, Klockaregården och Caltex-macken (byggnadsminne) och kommer inte påverkas alls av den nya gång- och cykelvägen.

Bytomten (L1988:5081) i centrala Mörarp bedöms enligt kulturarvsanalysen vara alltför snävt avgränsad. Gästgivaregården med intilliggande tingshus, belägen omedelbart nordost om den registrerade ytan, finns med på äldre kartor och måste betraktas som en del av bytomten. Det kan således mycket väl finnas bevarade arkeologiska spår (under mark) efter den historiska bybebyggelsen på båda sidor av Bjuvsleden. Ett par större ytor med slagen flinta strax öster om samhället indikerar förekomsten av stenåldersboplatser. Således ska en arkeologisk utredning genomföras längs hela vägsträckan. I en sådan klarläggs förekomsten av tidigare okända fornlämningar längs den aktuella vägsträckan. Bytomtens utbredning och status kan också säkerställas genom en avgränsande förundersökning.

Eftersom inget markarbete kommer att utföras i Mörarp (gång- och cykelvägen anläggs på befintlig väg) så bedöms det att ingen ansökan om ingrepp i fornlämningen krävs. Om arkeologisk utredning visar att det finns fornlämningar längs vägsträckan kommer ansökan om tillstånd till intrång i fornlämning att lämnas till länsstyrelsen.

Byggandet av gång- och cykelbanan genom Mörarps samhälle och fram till väg 110 i Bjuv bedöms inte medföra någon betydande negativ påverkan på de övriga kulturmiljöerna längs vägplaneområdet. Mellersta delen av sträckan genom Mörarp, som upptas i Helsingborgs natur- och kulturmiljöprogram, innehåller emellertid flera känsliga element och miljöer där såväl gestaltning som lokalisering blir viktig.

5.4.3. Vattenförhållanden

Anläggning av gång- och cykelvägen innebär marginellt i anspråkstagande av berörda dikningsföretags båtnadsområde, se figur 29.

Planerade åtgärder innebär ingen ökad biltrafik och därmed inga ökade utsläpp av trafikrelaterade föroreningar. Planerat avvattningsystem längs ny gång- och cykelväg, med till största delen öppet krossdike, innebär en förbättrad fördröjning och rening av dagvatten från landsväg 1248, jämfört med dagens situation.

Diket som ligger sydöst om cirkulationsplatsen är kulverterat under Bjuvsleden. Gång- och cykelvägen kommer anläggas mycket nära detta dike, men påverkan på diket bedöms kunna undvikas. Läs mer om påverkan på diket i kapitel 5.4.1 *Naturmiljö*.

5.4.3.1. Grundvatten

Permanent grundvattensänkning kommer bli aktuellt vid anläggning och drift av den planskilda passagen. Jordlagren är täta och därmed bedöms influensområdet vara litet. Grundvattensänkningen kommer endast att medföra marginella sättningar. På östra sidan om cirkulationsplatsen kan energibrunnen nordöst om schakten falla inom eller strax intill influensområdet men anses inte påverkas då brunnen är bergborrad. Risk för negativ påverkan på intilliggande småvatten och vattendrag bedöms som liten. Med avseende på diket beror detta på täta jordlager och att dikesbotten, åtminstone på östra sidan vägen, ligger ovanför grundvattennivån. Det är sannolikt att jordbruket ej kommer påverkas negativt av en grundvattensänkning då jordlagerna är täta.

Mot bakgrund av ovan och med hänsyn till planerade skyddsåtgärder för grund- och ytvatten under bygg- och driftskede, bedöms genomförandet av planerade välgångs- och cykelvägar i dagsläget inte innebära några negativa effekter på yt- och grundvattenvattenförhållanden. Vidare bedöms att planerade åtgärder och grundvattensänkning inte medför någon försämring av kvantitativ eller kvalitativ status på kvalitetsfaktornivå eller äventyrar miljö kvalitetsnormerna för Grundvattenförekomsten i sedimentärt berg (Ängelholm-Ljungbyhed, SE622920-131761).

Sammantaget bedöms varken allmänna eller enskilda intressen påverkas vilket innebär att en tillståndsansökan om vattenverksamhet för grundvattensänkning ej kommer krävas enligt 11 kap 12 § MB.

5.4.4. Rekreation och friluftsliv

Genom att gång- och cykelvägen byggs ut längs Benarpsvägen kommer cyklandet till och från idrottsaktiviteter för barnen i Mörarp främjas.

Anläggandet av en gång- och cykelväg har potential att göra landskapet mer tillgängligt som rekreativ område för cyklister och fotgängare samt att det blir avsevärt lättare att röra sig längs med vägen och mellan målpunkterna. Detta kan i sin tur leda även till positiva hälsoeffekter.

Sett i ett större perspektiv kommer gång- och cykelvägen bidra till Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029 (Region Skåne, 2018b) vilken i sin tur bidrar till att stärka Skåne som Sveriges bästa cykelregion.

5.4.5. Klimatpåverkan och översvämningsrisk

Klimatförändring har beaktats vid beräkning av dimensionerande flöde för väganläggningens avvattnings. Avvattningsen har dimensionerats baserat på befintliga nederbördsdata med en klimatkoefficient motsvarande en framtida nederbördsökning på 25 %.

Höjdsättning av gång- och cykelväg vid lågpunkter i landskapet, har genomförts med hänsyn till översvämningsrisk och framtida nederbördsmängder.

Gång- och cykelvägen kommer i norra delen passera under väg 110, passagen skapar en lågpunkt och en pumpstation kommer vara nödvändig för att hantera avvattnings för gång- och cykelväg. Cykelporten är lågprioriterad och kommer översvämmas vid skyfall.

Gång- och cykelvägen bedöms inte leda till större översvämningsrisker för kringliggande områden.

5.5. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

Projektet är inte bedömt utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv.

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

5.6. Livscykelkostnadsbedömning (LCC)

Trafikverket har som målsättning att minimera livscykelkostnaderna i alla ny- och reinvesteringar. Till följd av detta har en kvalitativ livscykelkostnadsbedömning utförts för samtliga utformningar och tekniska lösningar inom projektet. En livscykelkostnadsbedömning definieras enligt Trafikverket som en ”helhetsbedömning av konsekvenser av åtgärdsval som innefattar både byggande och driftskede”, där beräkningar av kostnader inte behöver inkluderas. Bedömningen ska i stället redovisa och resonera kring de mest betydande kostnadsposter och kostnadsdrivare som uppkommer under projektets livscykel, det vill säga från investering till byggande och drift. Inom ramen för detta projekt anses rivning och återvinning inte vara aktuellt inom en snar framtid och har därför valts att

uteslutats. Nedan presenteras de åtgärder som väntas vara mest betydande ur ett livscykelkostnadsperspektiv.

5.6.1. Investeringskostnader

Magnituden av ett projekts investeringskostnader beror främst på de val som görs avseende material och utformningar, till exempel val av brotyp och val av vägunderlag. I detta projekt bedöms en rörbro vara den mest lönsamma lösningen för den planskilda passagen under väg 110. Detta beslut innebär även investeringskostnader i form av installation av pumpstation för hantering av dag- och grundvatten samt belysningsåtgärder för att öka tryggheten.

Ett flertal av utformnings- och materialvalen har ännu inte fastställts på grund av projektets tidiga skede. Dock bör hållbarhet, hållfasthet såväl som lönsamhet utgöra beslutsparametrar vid dessa val. Detta för att på ett cirkulärt sätt nyttja redan utvunna råvaror men även säkerställa en så lång livslängd som möjligt för de planerade konstruktionerna och därmed undvika onödiga underhålls- och reparationskostnader.

5.6.2. Anläggningskostnader

Under byggskedet bör anläggandet utföras så att konstruktionens beräknade livslängd inte äventyras. På så vis kan underhållskostnader och även trafikantkostnader minimeras.

Asfaltering

Asfaltering kommer att ske i samband med anläggning av den nya gång- och cykelvägen utmed väg 1248. Asfaltering ses som en relativt billig anläggningskostnad.

Masshantering

Massor kommer främst att genereras vid anläggning av rörbron samt i samband med dikning längs den planerade gång- och cykelvägen. Inom projektet kommer återanvändning av massor att ske genom att befintliga vegetationstäckan sparas och återförs i de nya slänterna. För de massor som inte behövs eller inte kan nyttjas inom projektet kommer transportkostnader för bortförsl av överskottsmassor att tillkomma samt kostnader vid mottagningsanläggning. Totalt sett kommer projektet att ge upphov till ett massunderskott, men det beror främst på att en stor del av de massor som genereras inte är tekniskt lämpliga att använda. Cirka 7000 m³ kommer att transporteras till godkänd mottagningsanläggning.

5.6.3. Drift- och underhållskostnader

Underhållsåtgärder och reparationer är nödvändiga för att upprätthålla de planerade konstruktionernas hållfasthet och funktionella syfte. Därför är det viktigt att rikta underhållsinsatser vid rätt tidpunkter så att underhållskostnader samt trafikantkostnader hålls till ett minimum, det vill säga undvika att ersätta komponenter som har kvarvarande livslängd utan att tumma på konstruktionens säkerhet eller funktionella förmåga.

Rörbro

Den planerade rörbron är dimensionerad för att uppnå en livslängd på 80 år. Eventuella underhållsåtgärder är mycket färre jämfört med en plattrambro, till exempel krävs ingen impregnering eller byten av kantbalkar och heller inget byte av tätskikt under rörbrons förväntade livslängd. Dock kan det finnas risk för fler reparationer då rörbron är mer känslig för påkörning av exempelvis renhållningsfordon.

Asfalterade ytor

Underhåll av asfalterade ytor kan medföra framtida kostnader och bör därför beaktas, till exempel då nya slitlager måste anläggas. Asfalt är ett billigt konstruktionsmaterial som i regel har en livslängd upp till 25 år, beroende på bland annat beläggningstyp, trafikmängd samt trafikens tyngd. Med tanke på att inga tyngre fordon eller större trafikflöden kommer att färdas på den planerade gång- och cykelvägen antas vägen uppnå en lång livslängd och därmed kommer underhållskostnader hållas nere. Trots att livslängden bedöms vara lång kan oväntade skador inträffa och därför är det viktigt att rutinmässigt kontrollera att ytornas framkomlighet och trafiksäkerhet upprätthålls.

Öppna diken och slänter

Gräsklädda diken och slänter ger enligt Trafikverkets rådsdokument Vägdevatten en tillräcklig rening av dagvattnet på grund av hög infiltrationsförmåga och därmed besparas kostnader för anläggning av konventionella dräneringsledningar. För att dikena och slänterna ska nyttja sin fulla kapacitet krävs emellertid löpande underhåll i form av gräsklippning, renhållning och sedimentrensning.

Övriga drift- och underhållskostnader

Ytterligare betydande drift- och underhållskostnader bedöms vara driftkostnader för kontinuerlig bortpumpning av dag- och grundvatten vid rörbron samt el- och underhållskostnader för den installerade belysningen i rörbron.

5.6.4. Helhetsbedömning

Sammantaget bedöms rörbron stå för de största kostnaderna ur ett livscykelkostnadsperspektiv. Den största underhållskostnaden bedöms vara skötsel av gräsklädda diken och slänter då detta måste ske regelbundet för att infiltrationsförmågan, och därmed reningen av dagvattnet, inte ska försämrats. Den största driftkostnaden bedöms vara driften av pumpstationen vid rörbron.

Över lag kan framtida kostnader minimeras om komponenter väljs ut och utformas för att minska behovet av reparation och underhåll. Denna utgångspunkt bör tillämpas på alla konstruktioner inom projektet, på så sätt kan stora kostnadsbesparingar göras.

5.7. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

En indirekt konsekvens av ett genomförande av planerade vägåtgärder är en förbättrad koppling till omkringliggande cykelstråk i öster och väster och ett resulterande kommunöverskridande cykelvägnät i enlighet med målsättningar i den regionala cykelvägsplanen. Då gång- och cykelvägen blir del av ett större cykelnät kan den ha betydelse för cykelturismen i Skåne, vilket kan få vidare positiva effekter för möjligheten att driva verksamheter utmed sträckan.

Tillgängligheten till jordbruksmarken försämrats inte nämnvärt av planerade vägåtgärder. Åtgärden ger dock tillsammans med andra, liknande åtgärder en kumulativ effekt av minskad areal jordbruksmark i Skåne.

5.8. Påverkan under byggnadstiden

Under byggtiden kommer ett område med invasiva arter att beröras, och det finns risk att fler områden berörs om inte stor försiktighet iakttas.

I norra delen av området finns ett biotopskyddat dike som gång- och cykelvägen kommer anläggas mycket nära. Temporära störningar av diket under byggtiden, exempelvis grumling, ska i möjligaste mån undvikas. Den grumling som ändå kan uppstå bedöms vara mycket kortvarig och därmed försumbar.

En biotopskyddad stenmur och två biotopskyddade alléer ligger mycket nära arbetsområdet, och det finns en viss risk att dessa förstörs av stora maskiner under byggskedet. För att undvika detta kommer skyddsåtgärder vidtas.

Under byggtiden kommer, utöver det vägområde som krävs för själva gång- och cykelvägen, även tillfälliga arbetsområden att tas i anspråk för att få plats med arbetsfordon, upplag med mera, se ytor med tillfällig nyttjanderätt i plankartor.

Arbeten som kommer påverka framkomligheten för vägtrafiken kommer främst bli aktuellt utmed partier där gång- och cykelvägen anläggs intill väg 1248. På dessa sträckor kommer GCM-stöd eller räcke att anläggas i vägren och arbetsområde kommer krävas på befintlig väg. Det kommer inte att vara möjligt att passera med ett körfält i vardera riktningen i dessa sektioner.

Under arbete med dessa sträckor kan endast ett körfält vara öppet för växelvis trafik. Trafiken kommer att då förslagsvis att behöva regleras med vakt eller med skyttelsignal.

Vid anläggandet av bron under väg 110 kommer att vägen behöva stängas av. Bron bedöms kunna lanseras eller lyftas på plats under angiven avstängningstid. Under avstängningen leds trafiken om på befintliga vägar igenom Bjuv via Södra Storgatan.

Under upphandlings- och byggskede ställs miljökrav på entreprenören gällande exempelvis hantering av massor och från byggarbetsplatsen avrinnande vatten, placering och lagring av material med mera, för att negativ miljöpåverkan ska undvikas. Utöver detta styr lagstiftningen entreprenörens egenkontroll och Trafikverkets miljökontroll i egenskap av verksamhetsutövare.

Byggbuller och utsläpp till luft från arbetsmaskiner kan temporärt uppkomma under vissa faser av anläggningsarbetena. Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser kommer följas, och inga mer betydande olägenheter till följd av byggbuller bedöms bli följden av vägplanen. Buller från schakt och transporter kommer endast att pågå dagtid och omfattas av riktvärden för buller enligt Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggarbetsplatser, NFS 2004:15. Ingen risk bedöms heller finnas att luftföroreningar från byggplatsen ska leda till att miljö kvalitetsnormer överskrids.

6. Samlad bedömning

6.1. Sammanställning av konsekvenser

I korthet bedöms vägplanen ge följande konsekvenser i jämförelse med nollalternativet:

- Ett sammanhängande och trafiksäkert gång- och cykelstråk mellan Mörrarp-Bjuv
- Avsevärt ökad tillgänglighet till landsvägssträckan och kollektivtrafiken
- Minskad risk för olyckor för oskyddade trafikanter, möjlighet till ökat användande av cykel och kollektivtrafik
- En del träd kommer att behöva fällas, vilket ger negativa konsekvenser för naturmiljön. Träden bedöms dock inte hysa några särskilda naturvärden. Konsekvenserna för naturvärden bedöms sammantaget bli små.
- Konsekvenserna för kulturmiljön bedöms bli små, eftersom inga synliga fornlämningar påverkas.
- Planerade åtgärder bedöms medföra obetydliga konsekvenser för landskapsbilden, eftersom gång- och cykelvägen följer den befintliga vägen och eftersom befintlig vegetation kommer att återetableras i de nya slänterna kring den planskilda passagen.
- Påverkan på yt- och grundvatten bedöms bli små. En permanent grundvattensänkning kommer behövas men bedöms inte ge någon negativ påverkan på kringliggande miljö.

6.2. Bedömd måluppfyllelse

6.2.1. De transportpolitiska målen

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

Funktionsmålet, som berör resans eller transportens tillgänglighet

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

Hänsynsmålet, som handlar om säkerhet, miljö och hälsa

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

Planerad gång- och cykelväg bedöms uppfylla de transportpolitiska målen bland annat genom ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter samt genom att barn och unga får ökad tillgänglighet till målpunkter längs sträckan.

6.2.2. De nationella miljö kvalitetsmålen

Riksdagen har beslutat om 16 miljökvalitetsmål som ska utgöra en utgångspunkt för samhällets miljöarbete (figur 39). Vägplanens påverkan på de 16 miljökvalitetsmålen bedöms vara av liten betydelse. Sammantaget bedöms att vägplanen kan i någon påverka möjligheten att nå mål 1, 13 15 och 16, om än i liten omfattning.

Mål 1 – Begränsad klimatpåverkan

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

Mål 13 – Ett rikt odlingslandskap

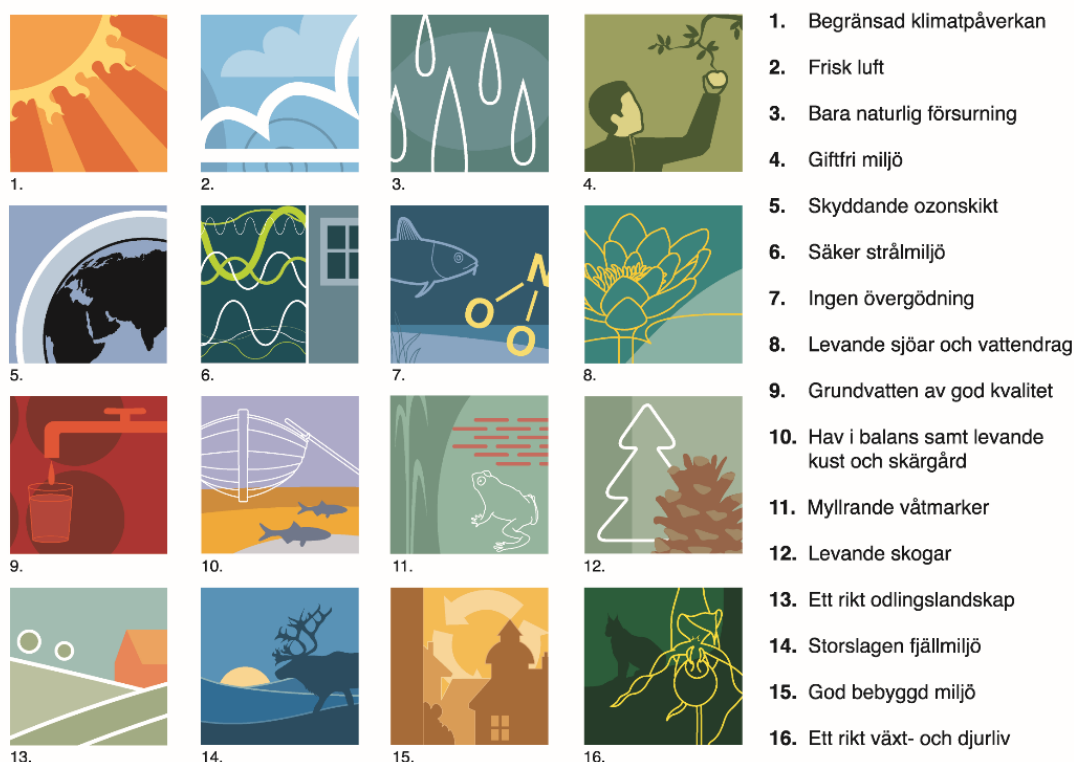
Eftersom cirka 1 hektar jordbruksmark kommer behöva tas i permanent anspråk för anläggandet av gång- och cykelvägen kommer det uppstå negativa konsekvenser för miljökvalitetsmålet.

Mål 15 - God bebyggd miljö

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

Mål 16 – Ett rikt växt- och djurliv

Anläggandet innebär att ett flertal träd kommer att behöva fällas, vilket ger upphov till negativa konsekvenser för växt- och djurlivet. Träden bedöms dock inte hysa några särskilda naturvärden. Konsekvenserna bedöms sammanfattningsvis bli små.



Figur 39 - Sveriges 16 miljökvalitetsmål.

6.2.3. Ändamål

Ändamålet med aktuellt projekt är att förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister på sträckan mellan Mörarp och Bjuv, samt att kopplingar till målpunkter längs sträckan ska göras (se avsnitt 1.2.1 *Ändamål*). Projektets ändamål bedöms på bästa sätt uppfyllas genom föreslagna åtgärder, eftersom oskyddade trafikanter på ett säkert sätt kommer kunna färdas mellan Mörarp och Bjuv. Tillgång till målpunkter längs sträckan kommer att öka för oskyddade trafikanter, och barn och unga kommer lättare kunna ta sig mellan målpunkterna på ett tryggt sätt.

Målet om att cyklandet ska främjas till och från idrottsaktiviteter för barnen i Mörarp genom att bygga en gång- och cykelväg längs Benarpsvägen, till fotbollsplanerna i norra Mörarp, kommer inte att uppfyllas inom denna vägplan, eftersom sträckan inte längre ingår i projektet. Troligtvis kommer gång- och cykelväg att anläggas längs denna sträcka senare.

6.2.4. Projektmålen

De övergripande målen med projektet är att utföra minst två aktiviteter som bidrar till Trafikverkets målbild om tillgänglighet i ett hållbart samhälle, att återanvända och återvinna befintlig infrastruktur samt att genomföra en informationsinsats för att ändra trafikanters beteende avseende hastighetsefterlevnad i samband med entreprenaden.

Aktiviteter som bidrar till Trafikverkets målbild om tillgänglighet i ett hållbart samhälle skall göras tillsammans med upphandlad konsult och entreprenör, och har därför i skrivande stund inte utförts ännu.

Målet om återanvändning av befintlig infrastruktur uppfylls genom att befintlig vägren nyttjas för anläggandet av gång- och cykelvägen. Återanvändning av massor kommer att ske genom att befintliga vegetationstücken sparas och sedan läggs i de nya slänterna.

Målet om att utföra insatser för att främja hastighetsefterlevnaden kommer att utföras i framtiden.

Sammanfattningsvis bedöms projektmålen troligtvis kunna uppfyllas.

7. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

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

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

7.1. Allmänna hänsynsregler (2 kap miljöbalken)

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

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

I kapitlet anges också att vid ianspråktagande av mark- eller vattenområden ska det väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Kravet anses vara uppfyllt genom att noggranna utredningar gjordes innan slutlig placering valdes. Läs mer om detta i avsnitt 1.4 *Tidigare utredningar och beslut* samt 4.1 *Val av lokalisering*.

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

Miljöbalkens hushållningsbestämmelser i miljöbalken kap 3 anger att mark- och vattenområden ska användas till det som de är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet samt läge och föreliggande behov. Användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning ska ges företräde. Vidare är jord- och skogsbruk av nationell betydelse, men får tas i anspråk enligt om åtgärden tillgodoser väsentliga samhällsintressen.

Gång- och cykelvägen förläggs hela vägen längs med och intill Bjuvsleden, vilket är lämpligt ur ett hushållningsperspektiv, men trots detta kommer cirka 1 hektar jordbruksmark att behöva tas i permanent anspråk för anläggande av gång- och cykelvägen. Ingen annan

placering bedöms vara lämplig för att kunna skapa en gång- och cykelkoppling mellan Mörarp och Bjuv. Planerade vägåtgärder bedöms tillgodose väsentliga samhällsintressen. Ingen jordbruksmark kommer att behöva tas i anspråk för tillfällig nyttjanderätt.

Grundvatten påverkas i form av att det krävs en grundvattensänkning vid anläggande och drift av den planskilda passagen, men sänkningen bedöms inte ge upphov till några negativa konsekvenser för grundvattnets kvantitet eller kvalitet.

Vägplaneområdet överlappar inte med några riksintressen.

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

7.3. Miljökvalitetsnormer

Enligt miljöbalken 5 kap 1 § får regeringen för vissa geografiska områden eller för hela landet meddela föreskrifter om kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt, om det behövs för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljön. Miljökvalitetsnormer (MKN) är juridiskt bindande som anger krav på kvaliteten i luft, buller, vatten eller miljön i övrigt som ska eftersträvas och uppfyllas till en satt tidpunkt.

Förordningar om miljökvalitetsnormer finns i dagsläget framtagna för föroreningar i utomhusluft (SFS 2010:477), omgivningsbuller (SFS 2004:675), vattenkvalitet i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554), havsmiljö (SFS 2010:1341) samt för ekologisk och kemisk status i vattenförekomster (SFS 2004:660). Miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller och havsmiljö är generella och kan inte tillämpas på projektnivå. Normerna för fisk- och musselvatten gäller endast vissa utpekade vattenområden och berör inte detta projekt.

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

Alla av vattenförvaltningen utpekade yt- och grundvattenförekomster omfattas av ett förbud mot försämring enligt 5 kap. 4 § miljöbalken. Försämringsförbudet innebär att en verksamhet eller åtgärd inte får påbörjas eller ändras om den ger upphov till en sådan ökad förorening eller störning att vattenförekomstens status försämras på ett otillåtet sätt eller att möjligheten att uppnå gällande miljökvalitetsnormer äventyras.

Inom vägområdet finns en vattenförekomst som omfattas av miljökvalitetsnormer, nämligen grundvattenförekomsten Ängelholm-Ljungbyhed (VISS EU_CD: SE622920-131 761). Planerade åtgärder bedöms inte medföra någon försämring av kvantitativ eller kvalitativ status på kvalitetsfaktornivå eller äventyrande av miljökvalitetsnormer för grundvattenförekomsten. Se avsnitt 5.4.3 *Vattenförhållanden* och 5.7 *Påverkan under byggnadstiden* för mer information.

8. Markanspråk och pågående markanvändning

8.1. Vägområde för allmän väg

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

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

8.1.1. Vägområde med vägrätt

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

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdebidraget för intrånget är den dag då marken togs i anspråk. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol.

Tillkommande vägområde med vägrätt omfattar cirka 14 300 kvadratmeter i anslutning till befintlig väg. Området betecknas V1 på plankartan.

8.2. Område med tillfällig nyttjanderätt

I vägplanen föreslås att Trafikverket under hela byggtiden samt 3 månader efter slutbesiktning tillfälligt får nyttjanderätt till markområden enligt redovisning T1 och T2 på fastighetsförteckning och plankarta.

Den tillfälliga nyttjanderätten T1 är avsedd för arbetsvägar, markarbeten samt massupplag och utgörs av ett område i direkt anslutning till föreslaget vägområde för att under byggtiden möjliggöra masstransporter, tillfällig placering av schaktmassor och i övrigt genomförande av arbetena. Områden med tillfällig nyttjanderätt betecknad T1 i denna vägplan omfattar cirka 4500 kvadratmeter.

Tillfällig nyttjanderätt T2 är avsedd för etablering av exempelvis bodar.

Områden med tillfällig nyttjanderätt betecknad T2 i denna vägplan omfattar cirka 3600 kvadratmeter.

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

8.3. Konsekvenser för pågående markanvändning

Gång- och cykelvägen avses anläggas så nära befintlig väg Bjuvsleden som möjligt med hänsyn till vägutformning, miljö och säkerhet. Minsta möjliga markintrång på berörda fastigheter har eftersträvat.

Jordbruksmark kommer dock behöva tas i anspråk längs med nästan hela Bjuvsleden. Remsan är smal, men lång. Även vid den planskilda passagen kommer jordbruksmark att behöva tas i anspråk. Sammanlagt rör det sig om cirka 1 hektar jordbruksmark.

9. Fortsatt arbete

Efter genomfört samråd kommer Trafikverket att sammanställa och bemöta inkomna yttranden i en samrådsredogörelse. Efter eventuella ändringar av planförslaget kungörs detta för granskning innan fastställelseprövning. Detta är det avslutande steget i arbetet med att ta fram en vägplan och den kommande formella hanteringen av planen beskrivs närmare i avsnitt 10 *Genomförande och finansiering*.

9.1. Tillstånd och dispenser

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

9.2. Arkeologiska undersökningar

En arkeologisk utredning ska genomföras längs hela vägsträckan för att ta reda på om det finns okända fornlämningar under jord. Om utredningen visar att det finns fornlämningar som berörs av projektet ska ansökan om tillstånd till intrång i fornlämning skickas till länsstyrelsen.

Inget markarbete är planerat inom Mörarp och Mörarps bytomt (L1988:5081) kommer därför lämnas orörd. Om markarbeten ändå skulle komma att behöva ske inom eller invid fornlämningen ska ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämning lämnas till länsstyrelsen.

9.3. Områden som undantas från förbud enligt miljöbalken

En fastställd vägplan innebär att separat dispens enligt 7 kap miljöbalken (1998:808) för dispenspliktiga åtgärder inom biotopskyddsområde (7 kap 11 § miljöbalken) eller inom strandskyddsområde (7 kap 15 § miljöbalken) inte krävs för byggande av allmän väg enligt fastställd vägplan.

Ett flertal biotopskyddsobjekt har återfunnits inom vägplaneområdet, och de allra flesta kommer lämnas orörda. I 4.3 *Skyddsåtgärder och försiktighetsmått* beskrivs vilka skyddsåtgärder som ska vidtas för att undvika och minimera påverkan under byggske.

9.4. Uppföljning och kontroll

I arbetet med vägplanen pågår kontinuerlig bevakning av miljöfrågor och värden inom utredningsområdet. Denna så kallade miljösäkring sker genom ett tätt samarbete mellan miljökunniga i projektet, projektörer och projektledning genom bland annat anpassning av placering och utformning av vägen i tidiga skeden i förhållande till kända miljöförhållanden samt genom inarbetning av skyddsåtgärder i projektet.

Samtliga miljöaspekter inom utredningsområdet listas och beskrivs i en miljöchecklista, ett levande dokument som fylls på efterhand som information inkommer (undersökningar, inventeringar) och beslut tas i projektet. I miljöchecklistan nedtecknas även de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som planeras i projektet för att undvika och minimera miljöpåverkan. Dessa skyddsåtgärder kommer att arbetas in i kommande förfrågningsunderlaget vid upphandling av entreprenör och senare in i bygghandlingen.

Uppföljning av att miljökrav efterlevs i byggskedet kommer att ske inom ramen för upphandlad entreprenörs egenkontroll, på byggmöten genom Trafikverkets egna kontroller (byggplatsuppföljning) och vid besiktningar. Viktiga moment att uppmärksamma i detta arbete bedöms bland annat vara följande punkter:

- Hantering av trafik under byggtiden för att minimera störningar samt säkerställa att god säkerhet uppnås för oskyddade trafikanter.
- Om arkeologisk utredning visar att det finns fornlämningar längs vägsträckan ska, om dessa fornlämningar inte kan undvikas, ansökan om tillstånd till intrång i fornlämning skickas till länsstyrelsen.
- Om den kända fornlämningen Mörarps bytomt (L1988:5081) kommer att beröras av markarbeten ska ansökan om tillstånd till intrång i fornlämning skickas till länsstyrelsen.
- Omfattning och innehåll i entreprenörens egna kontrollprogram.
- Grundvattensänkning bör kontrolleras för att säkerställa att grundvattenpåverkan inte sträcker sig utanför det prognosticerade området.
- Rutiner och beredskap för omhändertagande av utsläpp av miljöfarliga ämnen i samband med olyckor och uppställning av arbetsmaskiner etc.
- Utformning av masshanteringsplan och kontrollprogram för markmiljö under byggtiden.
- Återställning av mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt under byggtiden.

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

10. Genomförande och finansiering

10.1. Formell hantering

Granskning och fastställelse

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

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

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

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

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

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

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

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

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

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda

mark tillfälligt så fort järnvägsplanen 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.

Kommunala planer

Vägplanen överensstämmer med bestämmelser i gällande översiktsplaner för Helsingborg stad och Bjuvs kommun.

Två detaljplaner berörs genom att mark inom planområdet tas i anspråk för anläggande av väg. Ianspråktagandet bedöms innebära mindre avvikelser.

10.2. Genomförande

En slutversion av vägplanen, för fastställelse, planeras vara klar våren 2023. När vägplanen har fastställts och vunnit laga kraft kommer Trafikverket att handla upp en entreprenör för utbyggnaden. Innan arbetet påbörjas kommer direkt berörda, närboende och trafikanter att informeras.

Projektet är planerat att genomföras som en utförandeentreprenad med Trafikverket som byggherre med start tidigast våren 2024. Förväntad byggtid är cirka 5 månader. Under byggnationen av projektet förväntas trafik att vara tillåten, men med nedsatt hastighet och begränsad framkomlighet.

Skyddsåtgärder för att undvika och minimera skada på miljö och omgivningar finns beskrivna i avsnitt 4.3. *Skyddsåtgärder och försiktighetsmått* i detta dokument.

10.3. Finansiering

Projektet finansieras av Trafikverket och Helsingborgs och Bjuvs kommun och ingår i den regionala planen. Projektets kostnad uppskattas till cirka 22 miljoner SEK. I kostnaden ingår administration, projektering, mark- & fastighetsinlösen samt mark- & anläggningsarbeten. Kostnaden är förknippad med osäkerhet och kan komma att justeras både uppåt och nedåt.

11. Underlagsmaterial och källor

Artdatabanken. 2021. E-tjänst Artportalen. 2021-08-27.

Bjuvs kommun. 2006. Översiktsplan 2006 – Planeringsdokument mot 2016.

[<https://www.bjuv.se/download/18.cce8f2d1725afadb7f506a6/1590742718633/%C3%96P2006kartor1.pdf>]

Calluna. 2020. Naturvärdesinventering (NVI) – Mellan Mörarp och Bjuv inför planering av gång- och cykelväg, 2020. 2020-06-18.

Connelid, P., 2021. PM kulturarvsanalys. Väg 1248, GC-bana Bjuv–Mörarp Helsingborgs och Bjuvs kommuner, Skåne län.

Helsingborgs stad. 2021. ÖP 2021 Översiktsplan för Helsingborgs stad. <https://helsingborg.se/trafik-och-stadsplanering/planering-och-utveckling/oversiktsplanering/oversiktsplaner-under-arbete/oversiktsplan-2021/>

Länsstyrelsen Skåne. 2022. Beslut om vägprojekt väg 1248, Mörarp – Bjuv, ny gång- och cykelväg, i Helsingborgs och Bjuvs kommuner kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Ärendebeteckning 343-11923-2022.

Naturvårdsverket. 2016. Naturvårdsverkets generella riktvärden för förorenad mark (tabell publicerad juni 2016). [<https://www.naturvardsverket.se/upload/stod-i-miljoarbetet/vagledning/forenaded-omraden/berakning-riktvarden/generella-riktvarden-20160707.pdf>]

Naturvårdsverket. 2020. Metodkatalog för bekämpning av invasiva arter.

<https://www.naturvardsverket.se/globalassets/amnen/invasiva-frammande-arter/pdf/metodkatalog-vaxter.pdf>

Region Skåne, 2018a. Åtgärdsvalsstudie för cykelvägsplan för Skåne 2018–2029

Region Skåne, 2018b. Cykelvägsplanen för Skåne 2018–2029



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

www.trafikverket.se