

Samrådsredogörelse

Väg 1022 och 1500, Hammar-Skillinge, gång- och cykelväg
Ystads kommun och Simrishamns kommun, Skåne län

2021-04-06

Projektnummer: 157284



Trafikverket

Postadress: Gibraltargatan 7, 211 18 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: ÅF Infrastructure

Dokumentdatum: 2021-04-06

Ärendenummer: TRV 2017/21428

Projektnummer: 157284

Version: 1.0

Kontaktperson: Marie Sundling

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	4
SAMRÅDSKRETS	4
SAMRÅD	5
Samråd med berörd länsstyrelse	5
Samråd med berörda kommuner	5
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	6
Samråd med allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda	12
UNDERLAG	18

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

Sammanfattning

Hösten 2017 påbörjades arbetet med att ta fram samrådsunderlag för en ny gång- och cykelväg mellan Hammar och Skillinge. Under framtagande av samrådsunderlaget genomfördes två samrådsmöten med Länsstyrelsen, 2017-10-25 och 2017-11-22 samt ett med berörda kommuner 2017-11-09. Samrådsunderlaget fanns tillgängligt på Trafikverkets hemsida för allmänheten mellan den 23 november till 13 december 2017.

Under skedet samrådshandling har ett samrådsmöte på plats genomförts, den 19 juni 2018, på Löderup Strandbad. Planbeskrivning samt tillhörande handlingar och ritningar fanns tillgängligt på Trafikverkets hemsida mellan den 1 juni och den 1 juli 2018. Ett ledningsägarmöte hölls den 26 februari 2018.

Det har varit möjligt att lämna synpunkter via hemsidan samt via brev, e-post, telefonsamtal och på det fysiska samrådsmötet. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden, samt upprättade minnesanteckningar och protokoll, finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2017/21428.

Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för detta projekt har uppdaterats 2017-11-23 och 2018-05-04.

Samrådsrets

Då projektet antas medföra risk för betydande miljöpåverkan har samråd skett med utökad samrådsrets. Samråd har skett med Länsstyrelsen samt med Ystads kommun och Simrishamns kommun. Samråd har även skett med Skånetrafiken, övriga berörda myndigheter och organisationer samt med allmänheten och enskilda personer som kan bli särskilt berörda, exempelvis närboende.

Samråd

Samråd med berörd länsstyrelse

Utöver det tidiga samråd som hölls med Länsstyrelsen under våren 2017 där alternativa dragningar för gång- och cykelvägen diskuterades, har Trafikverket haft kontinuerlig kontakt med Länsstyrelsen under samrådshandlingskedet. Samrådsmöten med Länsstyrelsen har ägt rum 2017-10-25 och 2017-11-22. Länsstyrelsen har bland annat haft möjlighet att kommentera de trånga partier där det är svårt att anlägga gång- och cykelvägen längs med norra sidan av väg 1022 och 1500. Diskussion har även förts avseende hanteringen av det generella biotopskyddet, kulturvårdesskyddade fornlämningar och hotade djurarter.

Trafikverket noterar Länsstyrelsens synpunkter och beaktat dem under framtagande av samrådshandling.

Samråd med berörda kommuner

Ett samrådsmöte hölls med Ystads kommun och Simrishamns kommun 2017-11-09. Kommunerna har även varit inbjudna till det fysiska samrådsmötet som hölls 2018-06-19.

Ystads kommun

Ystads kommun inkom med en skrivelse daterad den 15 december 2017 då kommunen var positiv till byggandet av gång- och cykelväg mellan Hammar och Skillinge. Kommunen uppmärksammade i skrivelsen att hastigheten genom Hammar är 50 km/h, samt att Kåseberga och Ales stenar lockar cirka 800 000 besökare årligen. Då många besökare kommer med bil anser Ystads kommun att sommartrafiken är något högre än angivet, detta baserat på att antalet bilister ökat snabbare mellan åren 2007 och 2017, än mellan 1996 och 2007. Kommunen föreslog även utredning av en alternativ sträckning från Hammar till väg 1004. Kommunen uttalande sig också om att gång- och cykelvägen bör anläggas längs med vägens norra sida, och undvika kortare avstickare söder om vägen. Vid Löderups strandbad rekommenderade kommunen en trafiksäker korsning, lika så vid Kåseberga, samt en alternativ dragning av gång- och cykelvägen vid Hammars ränna.

I samband med samrådsperioden 1 juni till 1 juli 2018 meddelade kommunen att de, utöver de synpunkter som lämnades i december 2017, inte är beredda att lämna formella synpunkter på Trafikverkets aktuella samrådshandling. Kommunen har under processen blivit medveten om att det finns olika uppfattningar från boende och fastighetsägare i kommunen, utmed föreslagen sträckning för cykelvägen. Ystads kommun understryker att det är viktigt att cykelvägen kommer till stånd och är positiv att projektet drivs framåt. Kommunen önskar därför att bjuda in Trafikverket till dialog om eventuella alternativa dragningar för gång- och cykelvägen, snarast efter sommaren, innan granskning av vägplan.

Trafikverket noterar synpunkterna. En alternativ dragning från Hammars ränna, norr om utredningsområdet fram till väg 1004, har avfärdats då det skulle innebära att målpunkter längs med kusten inte tillgängliggörs i enlighet med projektmålen.

Simrishamns kommun

Simrishamns kommun har uttalat sig positivt om projektet generellt i samband med samrådsmöte 2017-11-09 och inkom med ett delremissvar 2018-06-29. Angående

Samrådsunderlaget för vägplanen anser kommunen att det finns ett behov att sänka hastigheten för att skapa trafiksäkra passager vid viktiga korsningspunkter som bör ses över.

I samrådshandlingskedet har kommunen lämnat ett delremissvar där man framhåller att sträckan mellan Däcksgatan och Skillinge bör ges en högre standard än den som föreslås i underlaget. Kommunen vill också att bärigheten på sträckan vid tillfart till angränsande odlingsmark bör anpassas till lantbruksmaskiner och lastbilar för att minska risken för skador och sättningar på gång- och cykelvägen. I den inkomna skrivelsen upplyser även VA-enheten att det kan finnas intresse av att samförlägga vatten- och avloppsledningar i samband med anläggningen. Omfattningen är i detta läge osäker och kan först bli aktuell när bygghandling tas fram. I övrigt pekar kommunen på ett antal felaktigheter/rättelser i vägplanbeskrivningen, plankartor och Miljökonsekvensbeskrivningen.

Delremissvaret från Simrishamns kommun kompletterades 2018-09-27 av Samhällsbyggnadsnämnden som förordar att gång- och cykelvägen läggs på södra sidan av vägen.

Trafikverket noterar synpunkterna. Inom ramarna för vägplan ingår inte hastighetssänkning, eller hastighetssänkande åtgärder. Trafikverket har efter att ha undersökt förutsättningarna att anlägga en gång- och cykelväg längs den statliga vägen 1500/1022 i ett tidigt skede, efter samråd med Länsstyrelsen, gått vidare med en dragning längs den norra sidan av vägen på grund av många faktorer som redovisas i kap 4 i planebeskrivningen. Några av de faktorer som varit avgörande för lokaliseringen handlar om den påverkan som gällande lagar och regler har för byggandet av väg samt de områdesspecifika bestämmelser som finns. Gång- och cykelvägen ska på bästa sätt uppnå projektets ändamål, den ska undvika intrång i skyddade områden där det är möjligt och anspråk på mark på fastigheter längs med sträckan har försökt minimeras för att minska påverkan på invånare och verksamma längs med sträckan. I tillägg till det så har stor vikt lagts vid trafiksäkerhet. En placering av gång- och cykelvägen på den södra sidan bedöms vara förenat med fler risker ur ett trafiksäkerhetssynpunkt än vad en placering på den norra sidan innebär. Detta eftersom det finns fler kritiska korsningspunkter på den södra sidan som omfattar, under sommaren högtrafikerade in- och utfarter till fastigheter och till turistmål. Med en dragning på den södra sidan så hade all gång- och cykeltrafik behövt korsa dessa anslutande vägar. Andra aspekter som påverkat valet av den norra sidan är att reservatsbestämmelserna i de olika naturreservaten söder om vägen bitvis begränsar möjligheterna att anlägga gång- och cykelväg genom föreskrift om förbud att anlägga väg. Det lagstadgade naturskydd som finns huvudsakligen söder om vägen i form av Natura 2000 är skyddad enligt både svensk- och EU-lagstiftning. Trafikverkets bedömning, efter dialog med Länsstyrelsen, Regionen och kommunerna är att det inte är möjligt att få tillstånd för intrång i naturskyddade områden i tillräcklig utsträckning för att anlägga gång- och cykelvägen söder om vägen.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Ledningsägare

Ett ledningsägarmöte hölls den 26 februari 2018 där Jonas Kleverskär från E.ON och Claes Halje från Skanova närvarade. Johan Persson från Simrishamns kommun, Per Carlbom från Bynet, Veronica Paine från E.ON, samt Joakim Anderson, Pär Strand, Tony Gunnemar, Lars Mellberg och Tobias Gustafsson från Ystad kommun fick inbjudan men valde att inte delta. Syftet med mötet var att uppmärksamma ledningsägare om förändringen som gång- och

cykelvägen innebär samt låta ledingsägare komma med synpunkter i ett tidigt skede. Se minnesanteckningar Samrådsmöte 1 Ledningsägare 26-02-2018.

E.ON Elnät Sverige AB inkom med skrivelser till Trafikverket daterad 2017-12-15, samt 2018-06-21. Inom det berörda området har E.ON hög- och lågspänningsledningar både i mark och i luft, kabelskåp samt transformatorstationer. E.ON har även planer runt Mälarhusen till Skillinge för markförläggning av både lågspännings- och högspänningsledningar. För kännedom nämns även att en markförlagd 50 kV jordkabel korsar den planerade gång- och cykelvägen. Denna jordkabeln tillhör Danska Energinet. I samrådshandlingsskedet inkom E.ON med ett tillägg till föregående yttrande, om att de planerar att samförlägga nya ledningar i samband med grävning för ny gång- och cykelväg. Därav är samordning i tidigt skede av största vikt.

Skanova AB har inkommit med synpunkter angående ledningar i området, daterat 2017-12-18. Skanova har flera kabelanläggningar som sannolikt kommer att beröras av projektet.

Trafikverket noterar ovanstående synpunkter.

Myndigheter

Region Skåne har inkommit med ett yttrande, daterat 2017-12-14. Region Skåne menar att cykelvägen mellan Hammar och Skillinge kommer att bli en viktig del av Sydkustleden samt kommer att förbättra möjligheterna för oskyddade trafikanter att röra sig lokalt och komma till kollektivtrafiken, vilket kan öka kollektivtrafikens attraktivitet. Det kan vara möjligt att flytta eller slå ihop hållplatser när möjligheten att röra sig bättre längs med sträckan uppstår, vilket Skånetrafiken vill vara med och tycka till om.

Region Skåne utgår från att det finns starka skäl för att förlägga gång- och cykelvägen på norra sidan av vägen med tanke på att i stort sett samtliga besöksmål finns på södra sidan av vägen. Vidare framhåller Region Skåne i sitt yttrande oro över de prognostiserade kostnaderna för cykelvägen som bedöms vara höga i förhållande till nyttan, framförallt i sträckans östra delar där mängden cyklister förväntas vara relativt låg. Region Skåne lyfter därför fram alternativa dragningar längs befintliga vägar i den östra delen av sträckan.

Trafikverket noterar Region Skånes synpunkter och har beaktat dem under framtagande av samrådshandling. Trafikverket har efter att ha undersökt förutsättningarna att anlägga en gång- och cykelväg längs den statliga vägen 1500/1022 i ett tidigt skede, efter samråd med Länsstyrelsen, gått vidare med en dragning längs den norra sidan av vägen. Det är flera aspekter som har vägts mot varandra innan den norra sidan bedömdes bäst uppnå projektets ändamål. Lokaliseringen påverkas av gällande lagar och regler för byggandet av väg samt de områdesspecifika bestämmelser som finns. Gång- och cykelvägen ska på bästa sätt uppnå projektets ändamål, den ska undvika intrång i skyddade områden där det kan undvikas och anspråk på mark på fastigheter längs med sträckan har försökt minimeras för att minska påverkan på invånare och verksamma längs med sträckan. I tillägg till det så har stor vikt lagts vid trafiksäkerhet. En placering av gång- och cykelvägen på den södra sidan bedöms nämligen vara förenat med fler risker ur ett trafiksäkerhetssynpunkt än vad en placering på den norra sidan innebär. Detta eftersom det finns fler kritiska korsningspunkter på den södra sidan som omfattar, under sommaren högratifierade in- och utfarter till fastigheter och till turistmål. Med en dragning på den södra sidan så hade all gång- och cykeltrafik behövt korsa dessa anslutande vägar. Andra aspekter som påverkat

valet av den norra sidan är att reservatsbestämmelserna i de olika naturreservaten söder om vägen bitvis begränsar möjligheterna att anlägga gång- och cykelväg genom föreskrift om förbud att anlägga väg. Det lagstadgade naturskydd som finns huvudsakligen söder om vägen i form av Natura 2000 är skyddad enligt både svensk- och EU-lagstiftning. Trafikverkets bedömning, efter dialog med Länsstyrelsen, Regionen och kommunerna är att det inte är möjligt att få tillstånd för intrång i naturskyddade områden i tillräcklig utsträckning för att anlägga gång- och cykelvägen söder om vägen. Se kapitel 4 i planbeskrivning för ytterligare beskrivning av gång- och cykelvägens lokalisering och utformning.

Ett samrådsmöte med Skånetrafiken hölls den 7 oktober 2019. På mötet diskuterades vägplanens påverkan på befintliga busshållplatser samt förslag på åtgärder. Se Minnesanteckningar Samrådsmöte Skånetrafiken 2019-10-07.

Försvarsmakten har inkommit med ett yttrande, daterat 2017-10-31. Försvarsmakten meddelar de inte har något att anmärka på i rubricerat ärende.

Naturvårdsverket har avstått från att yttra sig i detta skede.

Jordbruksverket har avstått från att yttra sig i detta skede.

Sveriges geologiska undersökning har avstått från att yttra sig i detta skede.

Organisationer

Cykelfrämjandet inkom med en skrivelse daterad 2018-07-03 där de uttrycker sig positivt till att gång- och cykelvägen byggs ut mellan Hammar och Skillinge, dock har de i skrivelsen ett antal synpunkter där de anser att avsteg från VGU behöver motiveras. Synpunkterna gäller också trafiksäkerheten vid korsningar.

Trafikverket noterar synpunkterna. I valet av utformningen av gång- och cykelvägen har avvägningar gjorts mellan olika intressen så som trafiksäkerhet, intrång, miljö- och kulturvärden. Då andelen gång- och cykeltrafik prognosticeras låg i förhållande till åtgärdens omfattning, samt att det aktuella utredningsområdet innehåller flera motstridiga intressen, anser Trafikverket att förslagen standard är acceptabel. Effekten av förslaget kommer i sin helhet att leda till att trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter förbättras avsevärt i jämförelse med dagens situation.

LRFs kommungrupp i Ystad och Simrishamn, samt LRF Skåne har lämnat ett gemensamt yttrande, daterat 2018-06-25. I yttrandet motsätter sig inte LRF byggandet av gång- och cykelvägen, men anser att det i planbeskrivningen och MKB för projektet saknas konsekvensbeskrivning av hur förslaget påverkar livsmedelsproduktionen. LRF hänvisar till regionala och nationella livsmedelsstrategier vars målsättning är att öka den svenska och skånska livsmedelsproduktionen. Regeringen har i regleringsbrev gett länsstyrelserna, statliga verk och myndigheter i uppdrag att redovisa hur livsmedelsstrategin kan involveras i strategier och planer. Enligt LRF kommer förslaget innebära att ca 10-15 ha jordbruksmark tas ur produktion för gång- och cykelvägen mellan Hammar och Skillinge. Om så sker menar LRF att det strider mot målsättningen att öka den svenska och skånska livsmedelsproduktionen. Med anledning av detta vill LRF att Trafikverket utreder och granskar alternativa dragningar av gång- och cykelvägen, och hur den kommer att påverka

livsmedelsproduktionen. LRF menar att det är fullt möjligt att påverka Naturreservat och Natura 2000-områden inom området i begränsad utsträckning, samt att livsmedelsstrategin bör ges samma tyngd som miljömålen.

LRF anser också att Trafikverket skall utreda olika dragningar av gång- och cykelvägen ur trafiksäkerhetssynpunkt då fler naturområden och målpunkter finns söder om vägarna 1022 och 1500, vilket innebär att cyklister måste korsa någon av vägarna för att nå dessa områden. På grund av ovanstående anledningar anser LRF att en ny cykelvägsutredning samt MKB bör utföras. LRF anser också att enskilda intressen inte har tagits i beaktning i ärendet, och påminner om regeringsformen angående egendomsskydd och allemans-rätt, och att informera fastighetsägarna innan exploatering.

Trafikverket noterar synpunkterna. Det övergripande målet för livsmedelsstrategin är att åstadkomma en konkurrenskraftig livsmedelskedja där den totala livsmedelsproduktionen i landet ökar, samtidigt som relevanta nationella miljömål nås, i syfte att skapa tillväxt och sysselsättning och bidra till hållbar utveckling i hela landet. I livsmedelsstrategin framgår att det i den fysiska planeringen behöver tas hänsyn till jordbruksproduktionen jämte andra samhällsintressen. Det står även att "Svensk livsmedelsproduktion kännetecknas av en hög standard inom miljö- och klimatområdet. En ökad produktion av livsmedel har förutsättningar att bidra till att flera av miljö-kvalitetsmålen kan nås.

Livsmedelsproduktionen bidrar med både positiv och negativ miljöpåverkan under förutsättning att tillväxten sker på ett hållbart och resurseffektivt sätt." I detta projekt måste alla mål vägas samman, varav livsmedelproduktion är en aspekt. Miljökvalitetsmål som god bebyggd miljö och ett rikt odlingslandskap, samt biologisk mångfald och säkerhet för oskyddade trafikanter är andra aspekter. Livsmedelsstrategin är viktig men är inte lagstadgad vilket flera naturskydd i utredningsområdet är. Angående enskilda intressen har Trafikverket i vald utformning av gång- och cykelvägen tagit hänsyn till flera perspektiv. Intrång i odlingsmark legitimeras då den föreslagna gång- och cykelvägens ändamål ej bedöms kunna tillgodoses på ett fullgott sätt genom någon annan åtgärd än den som tar marken i anspråk. Vägen har utformats så att dess ändamål uppnås med minsta intrång och olägenhet för berörd fastighet genom att göra avsteg från gång- och cykelvägens utformning med skiljeremsa till en anpassad smalare typsektion med GCM-stöd.

Hammars byalag har inkommit med en skrivelse, daterad 2017-11-30. I skrivelsen uttrycker byalaget sitt missnöje över att byggstart för gång- och cykelvägen bedöms ske år 2021. Trafikverket noterar synpunkten. Vägplanen hanterar fortsatt aktuellt projekt längs med sträckan Hammar-Skillinge enligt projektets tidplan, tidsplanen med byggstart år 2021 har inte förändrats.

Centerpartiet i Ystad har inkommit med en skrivelse 2018-06-28 där de uttrycker sig positivt över att en gång- och cykelväg ska byggas mellan Hammar och Skillinge. Dock är Centerpartiet i Ystad kritiska till att gång- och cykelvägen förläggs på norra sidan av Kustvägen och ifrågasätter om den nationella livsmedelsstrategin har inarbetats i förslaget. Centerpartiet är även kritiska till trafiksäkerheten på norra sidan då det kan uppstå konflikter med tunga lastbilar och lantbruksfordon vid anslutande privata vägar. Centerpartiet ser gärna att Trafikverket i detta skede presenterar olika förslag på var gång- och cykelvägen ska förläggas, alternativt utreder södra sidan för att kunna redovisa en jämförelse mellan de olika alternativen.

Trafikverket noterar synpunkten. Angående livsmedelsstrategin måste alla mål vägas samman vid anläggandet av den nya gång- och cykelvägen, varav livsmedelproduktion är en aspekt. Miljö kvalitetsmål som god bebyggd miljö och ett rikt odlingslandskap, samt biologisk mångfald och säkerhet för oskyddade trafikanter är andra aspekter. Livsmedelsstrategin är viktig men är inte lagstadgad vilket flera naturskydd i utredningsområdet är. Efter att ha undersökt förutsättningarna att anlägga en gång- och cykelväg längs den statliga vägen 1500/1022 har Trafikverket i ett tidigt skede, efter samråd med Länsstyrelsen, valt att gå vidare med en dragning längs den norra sidan av vägen. Det är flera aspekter som har vägts mot varandra innan den norra sidan bedömdes bäst uppnå projektets ändamål. Lokaliseringen påverkas av gällande lagar och regler för byggandet av väg samt de områdesspecifika bestämmelser som finns. Gång- och cykelvägen ska på bästa sätt uppnå projektets ändamål, den ska undvika intrång i skyddade områden där det kan undvikas och anspråk på mark på fastigheter längs med sträckan har försökt minimeras för att minska påverkan på invånare och verksamma längs med sträckan. I tillägg till det så har stor vikt lagts vid trafiksäkerhet. En placering av gång- och cykelvägen på den södra sidan bedöms nämligen vara förenat med fler risker ur ett trafiksäkerhetssynpunkt än vad en placering på den norra sidan innebär. Detta eftersom det finns fler kritiska korsningspunkter på den södra sidan som omfattar, under sommaren högratifierade in- och utfarter till fastigheter och till turistmål. Med en dragning på den södra sidan så hade all gång- och cykeltrafik behövt korsa dessa anslutande vägar. Andra aspekter som påverkat valet av den norra sidan är att reservatsbestämmelserna i de olika naturreservaten söder om vägen bitvis begränsar möjligheterna att anlägga gång- och cykelväg genom föreskrift om förbud att anlägga väg. Det lagstadgade naturskydd som finns huvudsakligen söder om vägen i form av Natura 2000 är skyddad enligt både svensk- och EU-lagstiftning. Trafikverkets bedömning, efter dialog med Länsstyrelsen, Regionen och kommunerna är att det inte är möjligt att få tillstånd för intrång i naturskyddade områden i tillräcklig utsträckning för att anlägga gång- och cykelvägen söder om vägen. Se kapitel 4 i planbeskrivning för ytterligare beskrivning av gång- och cykelvägens lokalisering och utformning.

Verksamheter

En skrivelse har inkommit 2018-06-22 som motsätter sig gång- och cykelvägens dragning norr om väg 1500. Anledningarna till detta är att kustvägen idag utgör en naturlig gräns mellan jordbruksmark som går att odla utan konflikt med sommarboende. Marken söder om kustvägen har enligt skrivelsen inte samma odlingsvärde och oftast är tegarna små. I yttrandet framhålls också att det kan uppstå konflikter med jordbrukets stora maskiner och transporter om gång- och cykelvägen anläggs på vägens norra sida.

Trafikverket noterar synpunkten. Efter att ha undersökt förutsättningarna att anlägga en gång- och cykelväg längs den statliga vägen 1500/1022 har Trafikverket i ett tidigt skede, efter samråd med Länsstyrelsen, gått vidare med en dragning längs den norra sidan av vägen. Det är flera aspekter som har vägts mot varandra innan den norra sidan bedömdes bäst uppnå projektets ändamål. Lokaliseringen påverkas av gällande lagar och regler för byggandet av väg samt de områdesspecifika bestämmelser som finns. Gång- och cykelvägen ska på bästa sätt uppnå projektets ändamål, den ska undvika intrång i skyddade områden där det kan undvikas och anspråk på mark på fastigheter längs med sträckan har försökt minimeras för att minska påverkan på invånare och verksamma längs med sträckan. I tillägg till det så har stor vikt lagts vid trafiksäkerhet. En placering av gång- och cykelvägen på den södra sidan bedöms nämligen vara förenat med fler risker ur ett trafiksäkerhetssynpunkt än

vad en placering på den norra sidan innebär. Detta eftersom det finns fler kritiska korsningspunkter på den södra sidan som omfattar, under sommaren högtrafikerade in- och utfarter till fastigheter och till turistmål. Med en dragning på den södra sidan så hade all gång- och cykeltrafik behövt korsa dessa anslutande vägar. Andra aspekter som påverkat valet av den norra sidan är att reservatsbestämmelserna i de olika naturreservaten söder om vägen bitvis begränsar möjligheterna att anlägga gång- och cykelväg genom föreskrift om förbud att anlägga väg. Det lagstadgade naturskydd som finns huvudsakligen söder om vägen i form av Natura 2000 är skyddad enligt både svensk- och EU-lagstiftning. Trafikverkets bedömning, efter dialog med Länsstyrelsen, Regionen och kommunerna är att det inte är möjligt att få tillstånd för intrång i naturskyddade områden i tillräcklig utsträckning för att anlägga gång- och cykelvägen söder om vägen. Se kapitel 4 i planbeskrivning för ytterligare beskrivning av gång- och cykelvägens lokalisering och utformning.

En verksamhet norr om Östra Kustvägen har inkommit med en skrivelse 2018-06-26 gällande dragning av gång- och cykelvägen, samt frågor om hur sophantering och avverkning av träd i samband med intrång kommer att hanteras.

Trafikverket noterar synpunkten. Sophanteringen är en detaljfråga som kommer att hanteras i senare skede. Angående avverkning av träd har utformningen av gång- och cykelvägen anpassats för att åstadkomma så lite intrång som möjligt i fastigheter, trädgårdar och naturskyddat område. Ersättning för eventuell avverkning av träd och markintrång hanteras i senare skede.

Det har inkommit en skrivelse 2018-06-19 som uttrycker sig positivt till byggandet av gång- och cykelvägen. Dock yttras invändningar mot att gång- och cykelvägen kommer att gå mycket nära hörnet av avsändarens boningshus, samt att insynen till deras fastighet ökar. Runt avsändarens verksamhet går en bokhäck som de inte vill ska avverkas. Ägarna till verksamheten anser även att hastighetsbegränsningen borde sänkas vid platsen, med hänvisning till deras verksamhet.

Trafikverket noterar synpunkterna. Hastighetsbegränsningen hanteras inte inom vägplanen. Angående avverkning av bok-häcken har utformningen av gång- och cykelvägen anpassats för att åstadkomma så lite intrång som möjligt i fastigheter, trädgårdar och naturskyddat område. Ersättning för eventuellt markintrång och avverkning av träd hanteras i senare skede.

En av verksamheterna längs sträckan inkom med synpunkt 2017-12-12. Verksamheten säger sig vara mycket beroende av parkeringsmöjligheterna på en fastighet i Löderup. Dessa kan komma att påverkas om gång- och cykelvägen anläggs på vägens norra sida, därför förordas att den anläggs på vägens södra sida.

Trafikverket noterar synpunkten. Det planerade intrånget vid nämnd fastighet i Löderup bedöms inte påverka antalet parkeringsplatser nämnvärt.

Ägaren till en verksamhet längs sträckan har inkommit med en skrivelse 2018-06-23 där de anser att gång- och cykelvägen kan bidra positivt till deras verksamhet längs med vägen. Dock ställer de sig emot den föreslagna sträckningen eftersom det innebär att de förlorar parkeringsplatser utanför sin verksamhet. Den föreslagna gång- och cykelvägen korsar också

utfarten till deras vandrarhem vilket enligt skrivelsen innebär en stor risk för gästerna sommartid.

Trafikverket noterar synpunkten. Utformningen av gång- och cykelvägen har anpassats för att åstadkomma så lite intrång som möjligt i fastigheter, trädgårdar och naturskyddat område. Ersättning för markintrång hanteras i senare skede.

En verksamhet på vägens norra sida har inkommit med en skrivelse 2018-06-22. I skrivelsen lyfts att sophämtning som ett problem då renhållningsbolaget endast tömmer sopkärl med hjälp av sitt fordon kan det bli problem med en gång- och cykelväg mellan fastighet och väg. Samma problem gäller lantbrevbärning. Skrivelsen lyfter även vinterväghållning som ett problem, om gång- och cykelvägen inte vinterväghålls riskerar infarterna till fastigheter på norra sidan att bli igensnöade vintertid. Slutligen undrar ägaren av verksamheten hur belysningen längst med infarten kommer hanteras då de inte vill påta sig merarbete eller kostnad för denna.

Trafikverket noterar synpunkterna. Sophantering och lantbrevbärning är en detaljfråga som kommer att hanteras i senare skede. Gång- och cykelvägen kommer inte att vinterväghållas. Ersättning för markintrång eller påverkan på befintlig belysning hanteras i senare skede.

En person som arbetar med för skötsel av fornlämningar längs vägen har inkommit med en synpunkt om att gång- och cykelvägen kommer väldigt nära Lunnabjär och dess stenringar, vilket kraftigt kommer att påverka platsens utseende och attraktivitet.

Trafikverket noterar synpunkten. Vid Lunnabjär förläggs gång- och cykelvägen utmed befintlig väg enligt typsektion 4 för att minimera intrång i området med de rekonstruerade fornlämningarna. Detta alternativ möjliggör för en rak och gen gång- och cykelväg där cyklister och fotgängare ges möjlighet att stanna till vid Lunnabjär, utan negativ påverkan för gravplatsen.

Samråd med allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda

Samrådsunderlaget fanns tillgängligt på Trafikverkets hemsida för allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda mellan den 23 november till 13 december 2017.

Under skedet samrådshandling har ett samrådsmöte med allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda genomförts, den 19 juni 2018, på Löderup Strandbad. Planbeskrivning samt tillhörande handlingar och ritningar fanns tillgängligt på Trafikverkets hemsida mellan den 1 juni och den 1 juli 2018.

Det har varit möjligt att lämna synpunkter via hemsidan samt via brev, e-post, telefonsamtal och på det fysiska samrådsmötet. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden, samt upprättade minnesanteckningar och protokoll, finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2017/21428.

Merparten av de inkomna synpunkterna motsätter sig att gång- och cykelvägen förläggs norr om väg 1500/1022, även kallad Kustvägen. Motiveringen till synpunkterna är trafiksäkerhet och tillgänglighet, samt att undvika intrång i näringslivet som utmärker fastigheterna på norra sidan.

Trafikverket noterar synpunkterna. Efter att ha undersökt förutsättningarna att anlägga en gång- och cykelväg längs den statliga vägen 1500/1022 har Trafikverket i ett tidigt skede, efter samråd med Länsstyrelsen, gått vidare med en dragning längs den norra sidan av vägen. Det är flera aspekter som har vägts mot varandra innan den norra sidan bedömdes bäst uppnå projektets ändamål. Lokaliseringen påverkas av gällande lagar och regler för byggandet av väg samt de områdesspecifika bestämmelser som finns. Gång- och cykelvägen ska på bästa sätt uppnå projektets ändamål, den ska undvika intrång i skyddade områden där det kan undvikas och anspråk på mark på fastigheter längs med sträckan har försökt minimeras för att minska påverkan på invånare och verksamma längs med sträckan. I tillägg till det så har stor vikt lagts vid trafiksäkerhet. En placering av gång- och cykelvägen på den södra sidan bedöms nämligen vara förenat med fler risker ur ett trafiksäkerhetssynpunkt än vad en placering på den norra sidan innebär. Detta eftersom det finns fler kritiska korsningspunkter på den södra sidan som omfattar, under sommaren högtrafikerade in- och utfarter till fastigheter och till turistmål. Med en dragning på den södra sidan så hade all gång- och cykeltrafik behövt korsa dessa anslutande vägar. Andra aspekter som påverkat valet av den norra sidan är att reservatsbestämmelserna i de olika naturreservaten söder om vägen bitvis begränsar möjligheterna att anlägga gång- och cykelväg genom föreskrift om förbud att anlägga väg. Det lagstadgade naturskydd som finns huvudsakligen söder om vägen i form av Natura 2000 är skyddad enligt både svensk- och EU-lagstiftning. Trafikverkets bedömning, efter dialog med Länsstyrelsen, Regionen och kommunerna är att det inte är möjligt att få tillstånd för intrång i naturskyddade områden i tillräcklig utsträckning för att anlägga gång- och cykelvägen söder om vägen. Se kapitel 4 i planbeskrivning för ytterligare beskrivning av gång- och cykelvägens lokalisering och utformning.

Trafikverket har även inom ramarna för projektet undersökt möjligheten att låta gång- och cykelvägen byta sida med dragning på södra sidan för vissa avgränsade partier. Utredningen visade att det inte är trafiksäkert att göra sidbyten under kortare sträckor. Då gång- och cykelvägen måste vara hårdgjord enligt kriterierna för den nationella turistcykelleden som Sydostleden är en del av är det heller inte aktuellt att använda befintliga grusade gång- och cykelvägar.

De inkomna synpunkter som lyfter att det vore trafiksäkrare att anlägga gång- och cykelvägen på vägens södra sida hänvisar till att passagerna över väg 1500 och 1022 inte är trafiksäkra. Det framhålls även av många att hastigheten längs vägen som nu är 70 km/h bör sänkas till 50 km/h för att öka trafiksäkerheten. Ett ofta lyft argument är att det skulle vara trafiksäkrare att anlägga gång- och cykelvägen på norra sidan inte är motiverat eftersom de målpunkter som befinner sig söder om vägen gör att cyklister och fotgängare måste korsa väg 1500/1022 vid varje målpunkt. I samband med detta argument hävdar flera att Trafikverket gett miljöskyddet företräde framför trafiksäkerheten längs sträckan. De inkomna synpunkterna menar att det är fullt möjligt att påverka Naturreservat och Natura 2000-områden inom området i begränsad utsträckning utan att störa de mål som länsstyrelsen satt upp för att skydda natur och naturvärden.

Trafikverket noterar dessa synpunkter. Ur ett framkomlighetsperspektiv är det inte motiverat att sänka hastigheten eller att göra hastighetssänkande åtgärder på sträckan. Tydlig reglering och markering av väjningsplikt vid passager är tillräcklig för att uppfylla Trafikverkets trafiksäkerhetskrav vid övergångar på en väg med skyltad hastighet 70 km/h, samt har en prognosticerad årsmedeldygnstrafik på 4 700 fordon år 2043. Med reglering menas att det är tydligt att cyklister ska lämna företräde för korsande biltrafik. Angående

synpunkter som menar att det skulle vara trafiksäkrare att låta gång- och cykelvägen gå längst kustvägens södra sida på grund av mängden anslutande vägar och utfarter vill Trafikverket påpeka att den norra sidan har cirka 20 färre utfarter än den södra. Trafikverket har bedömt att en gång- och cykelväg på södra sidan av väg 1500/1022 skulle innebära att cyklister och fotgängare sommartid måste korsa höga trafikflöden från anslutande vägar och utfarter vid varje målpunkt på södra sidan. Enligt nuvarande förslag behöver cyklister och fotgängare endast korsa höga flöden från anslutande vägar på södra sidan i de fall där de tar sig till en målpunkt på södra sidan väg 1500/1022. Angående naturskyddet på södra sidan är skyddet lagstadgat i både svensk lagstiftning och EU-lagstiftning. Det finns även myndighetsbeslut och föreskrifter för olika naturskyddade områden som mer specifikt anger vad som är tillåtet och inte. För att upphäva naturreservat på en viss plats krävs det synnerliga skäl samt ingen annan möjlighet till lösning. För en åtgärd i ett Natura 2000-område som kan påverka miljön på ett betydande sätt måste tillstånd sökas och prövas.

De synpunkter som har kommit in där en dragning av gång- och cykelvägen på vägens södra sida rekommenderas på grund av intrång i näringsliv och jordbruksmark hänvisar till målsättningen med livsmedelsstrategierna, som är att öka den svenska och skånska livsmedelsproduktionen. Regeringen har i regleringsbrev gett länsstyrelserna, statliga verk och myndigheter i uppdrag att redovisa hur livsmedelsstrategin kan involveras i strategier och planer. I inkommen skrivelse menas att det i samrådshandlingen och MKB saknas information om hur gång- och cykelvägen påverkar livsmedelsproduktionen.

Trafikverket noterar denna synpunkt. Som nämnt måste alla mål och intressen vägas samman vid anläggandet av den nya gång- och cykelvägen, varav livsmedelproduktion är en aspekt. Miljökvalitetsmål som god bebyggd miljö, biologisk mångfald och säkerhet för oskyddade trafikanter är andra aspekter. Livsmedelsstrategin är viktig men är inte lagstadgad vilket flera naturskydd i utredningsområdet är.

För att berörda ska kunna ta ställning till vilken sida som är bättre lämpad för gång- och cykelvägen förordas det i flera inkomna skrivelser att en utredning av södra sidan utförs, för att sedan jämföras med den norra. De anser att de saknar en samlad argumentation av för- och nackdelar med placeringen av gång- och cykelvägen norr- respektive söder om kustvägen. En vanlig synpunkt är att trafiksäkerhetsaspekten och intrång i bostadsfastigheter och jordbruksfastigheter, samt kostnaden för intrång inte har värderats och redovisats i samrådsunderlaget för båda sidorna av väg 1022. Inkomna skrivelser yrkar därför att samrådsunderlaget görs öppet och transparent genom att det kompletteras med en väldokumenterad utvärdering av de två alternativen av dragning med rankning av respektive sidas uppfyllande av alla kriterier. Önskemål att Trafikverket belyser riksintresse, trafiksäkerhet, intrång i privata fastigheter, påverkan på jordbruket, miljöpåverkan och kostnad.

Trafikverket noterar synpunkten. Efter att ha undersökt förutsättningarna att anlägga en gång- och cykelväg längs den statliga vägen 1500/1022 har Trafikverket i ett tidigt skede, efter samråd med Länsstyrelsen, gått vidare med en dragning längs den norra sidan av vägen. Det är flera aspekter som har vägts mot varandra innan den norra sidan bedömdes bäst uppnå projektets ändamål. Lokaliseringen påverkas av gällande lagar och regler för byggandet av väg samt de områdesspecifika bestämmelser som finns. Gång- och cykelvägen ska på bästa sätt uppnå projektets ändamål, den ska undvika intrång i skyddade områden där det kan undvikas och anspråk på mark på fastigheter längs med sträckan har försökt

minimeras för att minska påverkan på invånare och verksamma längs med sträckan. I tillägg till det så har stor vikt lagts vid trafiksäkerhet. En placering av gång- och cykelvägen på den södra sidan bedöms nämligen vara förenat med fler risker ur ett trafiksäkerhetssynpunkt än vad en placering på den norra sidan innebär. Detta eftersom det finns fler kritiska korsningspunkter på den södra sidan som omfattar, under sommaren högtrafikerade in- och utfarter till fastigheter och till turistmål. Med en dragning på den södra sidan så hade all gång- och cykeltrafik behövt korsa dessa anslutande vägar. Andra aspekter som påverkat valet av den norra sidan är att reservatsbestämmelserna i de olika naturreservaten söder om vägen bitvis begränsar möjligheterna att anlägga gång- och cykelväg genom föreskrift om förbud att anlägga väg. Det lagstadgade naturskydd som finns huvudsakligen söder om vägen i form av Natura 2000 är skyddad enligt både svensk- och EU-lagstiftning. Trafikverkets bedömning, efter dialog med Länsstyrelsen, Regionen och kommunerna är att det inte är möjligt att få tillstånd för intrång i naturskyddade områden i tillräcklig utsträckning för att anlägga gång- och cykelvägen söder om vägen. Se kapitel 4 i planbeskrivning för ytterligare beskrivning av gång- och cykelvägens lokalisering och utformning.

Trafikverket har även inom ramarna för projektet undersökt möjligheten att låta gång- och cykelvägen byta sida med dragning på södra sidan för vissa avgränsade partier. Utredningen visade att det inte är trafiksäkert att göra sidbyten under kortare sträckor. Då gång- och cykelvägen måste vara hårdgjord enligt kriterierna för den nationella turistcykelleden som Sydkustleden är en del av är det heller inte aktuellt att använda befintliga grusade gång- och cykelvägar.

Många synpunkter menar att trafiksäkerheten är för låg i förslaget, speciellt vid passager. I flera nämns en korsning vid Kåseberga som anses vara trafikfarlig i dagsläget. Dock förespråkas här inte enbart att gång- och cykelvägen ska anläggas på södra sidan då det enligt vissa endast hade förvärrat problemen vid korsningen.

Trafikverket noterar dessa synpunkter och ser över nämnda platser i det fortsatta arbetet. Tydlig reglering och markering av väjningsplikt vid passager är tillräcklig för att uppfylla Trafikverkets trafiksäkerhetskrav vid övergångar på en väg med skyltad hastighet 70 km/h, samt har en prognosticerad årsmedeldygnstrafik på 4 700 fordon år 2043. Med reglering menas att det är tydligt att cyklister ska lämna företräde för korsande biltrafik.

Övriga synpunkter rör intrång på fastigheter där trädgårdar, träd, staket och buskar eventuellt avverkas till följd av det föreslagna intrånget. I samband med dessa har flera personer frågat om ersättning för tomtmark, växtlighet, staket och liknande. Många är oroliga att värdet på den totala fastigheten kommer sjunka då mark tas i anspråk.

Trafikverket noterar dessa synpunkter. Utformningen av gång- och cykelvägen har anpassats för att åstadkomma så lite intrång som möjligt i bostadsnära tomtmark och naturskyddat område. Vid intrång i bostadsnära tomtmark har vägen utformats så att dess ändamål uppnås med minsta intrång och olägenhet för berörd fastighet genom att göra avsteg från gång- och cykelvägens utformning med skiljeremsa till en anpassad smalare typsektion med GCM-stöd. Ersättning för markintrång hanteras i senare skede.

Ett inkommit förslag menar att cykelvägens bredd bör minskas till 1.5m-2m på kortare sträckor för att undvika intrång på fastigheter. Trafikverket noterar synpunkten. Projektmålen som rör gång- och cykelvägens standard har formulerats i samråd mellan

Trafikverket, berörda kommuner och Länsstyrelsen med hänsyn till de krav på standard och utformning som ställs för Sydkustleden. Det innebär att den i huvudsak är 2,5 meter bred men att den på några få ställen smalnas av till 2,2m, 2m, samt 1,5m.

En inkommen skrivelse menar att Kustvägen som väg har ett kraftigt eftersatt underhåll och skulle behöva ny beläggning. I skrivelsen föreslås att samprojektera en ny beläggning av vägen, med en separat cykelvägsdel vid sidan av vägen. Det skulle lösa trafiksäkerhetsproblemen och uppfylla de önskemål som finns från finansierarna om en helt separerad cykelväg. På detta sätt skulle problemen med olägenheter för fastighetsägare och företagare försvinna. Det skulle även öppna upp flexibla lösningar vid utsatta fastigheter och det blir mindre problem vid på- och avfarter för lastning av jordbruksprodukter.

Trafikverket noterar synpunkten. Aktuellt projekt rör anläggandet av en gång- och cykelväg. Underhåll och beläggning av befintlig väg hanteras inte genom vägplan.

En inkommen skrivelse menar att utformningen på norra sidan är bra, men att de avsteg som redovisas i trånga partier skulle kunna få en mer succesiv utformning som inte är så ”knyckig” som redovisats i förslaget. Skrivelsen menar att risken att cyklister cyklar i blandtrafik skulle bli mindre, att cykelvägen skulle bli mindre statisk och mer naturskön, omväxlande och trafiksäker.

Trafikverket noterar synpunkten. Avsteg där gång- och cykelvägen på grund av hinder har utformats med minsta möjliga intrång i fastigheter. En mjukare utformning där gång- och cykelvägen lokalt avviker från väg 1500/1022 skulle innebära större markintrång och är därför inte aktuell.

Flera inkomna yttranden, både nämnt av företagare samt privatpersoner, är oroliga att gång- och cykelvägen kommer innebära problem för lantbrevbäraren, sophämtningen, samt framkomligheten vintertid.

Trafikverket noterar synpunkterna. Sophantering och lantbrevbärning är en detaljfråga som kommer att hanteras i nästa skede då ett förfrågningsunderlag tas fram. Gång- och cykelvägen kommer inte att vinterväghållas.

Flera yttranden förordar alternativa dragningar av gång- och cykelvägen, framförallt längs kusten mellan Spraggehusen och Skillinge, men även för andra delsträckor både norr och söder om vägen. En anledning till att alternativa sträckor förordas är att befintliga gång- och cykelstråk anses vara i tillräckligt gott skick för att användas som komplement till Trafikverkets gång- och cykelväg. Någon menar att god framkomlighet kan uppnås för gång- och cykelväg även i områden med naturskydd, förslagsvis med vattnat stenmjöl och grusgångar med ytbehandlade gångytor. Detta, enligt inkomna förslag, skulle vara mindre kostsamt, målpunkter på södra sidan skulle tillgängliggöras och det skulle innebära färre intrång i fastigheter.

Trafikverket noterar synpunkten. Efter att ha undersökt förutsättningarna att anlägga en gång- och cykelväg längs den statliga vägen 1500/1022 har Trafikverket i ett tidigt skede, efter samråd med Länsstyrelsen, gått vidare med en dragningslängs den norra sidan av vägen. Det är flera aspekter som har vägts mot varandra innan den norra sidan bedömdes bäst uppnå projektets ändamål. Lokaliseringen påverkas av gällande lagar och regler för byggandet av väg samt de områdesspecifika bestämmelser som finns. Gång- och cykelvägen ska på bästa sätt uppnå projektets ändamål, den ska undvika intrång i skyddade områden

där det kan undvikas och anspråk på mark på fastigheter längs med sträckan har försökt minimeras för att minska påverkan på invånare och verksamma längs med sträckan. I tillägg till det så har stor vikt lagts vid trafiksäkerhet. En placering av gång- och cykelvägen på den södra sidan bedöms nämligen vara förenat med fler risker ur ett trafiksäkerhetssynpunkt än vad en placering på den norra sidan innebär. Detta eftersom det finns fler kritiska korsningspunkter på den södra sidan som omfattar, under sommaren högtrafikerade in- och utfarter till fastigheter och till turistmål. Med en dragning på den södra sidan så hade all gång- och cykeltrafik behövt korsa dessa anslutande vägar. Andra aspekter som påverkat valet av den norra sidan är att reservatsbestämmelserna i de olika naturreservaten söder om vägen bitvis begränsar möjligheterna att anlägga gång- och cykelväg genom föreskrift om förbud att anlägga väg. Det lagstadgade naturskydd som finns huvudsakligen söder om vägen i form av Natura 2000 är skyddad enligt både svensk- och EU-lagstiftning. Trafikverkets bedömning, efter dialog med Länsstyrelsen, Regionen och kommunerna är att det inte är möjligt att få tillstånd för intrång i naturskyddade områden i tillräcklig utsträckning för att anlägga gång- och cykelvägen söder om vägen. Se kapitel 4 i planbeskrivning för ytterligare beskrivning av gång- och cykelvägens lokalisering och utformning.

Trafikverket har även inom ramarna för projektet undersökt möjligheten att låta gång- och cykelvägen byta sida med dragning på södra sidan för vissa avgränsade partier. Utredningen visade att det inte är trafiksäkert att göra sidbyten under kortare sträckor. Då gång- och cykelvägen måste vara hårdgjord enligt kriterierna för den nationella turistcykelled som Sydostleden är en del av är det heller inte aktuellt att använda befintliga grusade gång- och cykelvägar.

Vid Sandby uppmärksammar en inkommen synpunkt att gång- och cykelvägen kommer göra intrång i vattenhålet efter Tyge å, samt i Sandby bäck.

Trafikverket noterar synpunkten. Gång- och cykelvägen kommer att passera över flera vattendrag vilket beskrivs i MKB tillsammans med vilka åtgärder som ska vidtas.

En inkommen skrivelse menar att det är otydligt i underlaget om den rödlistade lökgrodan förekommer i vägrenen/diket.

Trafikverket noterar synpunkten. Ytterligare en inventering där lökgrodan ingår har utförts under sommaren 2018 och kommer inarbetas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Inkomna skrivelser uttrycker oro över att dragningen ska komma att påverka bevattning av djur, samt vattenledningar i anslutning till detta, vid fastighet i Sandby. Vid denna plats finns det 6 brunnar som är sammankopplade till ett system (lagen om kommunalisering av käll). Det finns även ett dike på den sidan som vetter mot havet som är av vikt för dränering. Områden för avtagsplats för lastning av potatis och försäljningsplats för grönsaker sommartid, strax innan Margretevall, har också lyfts i en inkommen synpunkt.

Trafikverket noterar synpunkterna.

Vid Hammar har det kommit in ett förslag om att omvandla vägen till gång- och cykelväg med ny hastighet på 30 km/h för bilar genom byn. I samband med detta förslag har invånare i Hammar i skrivelsen även förespråkade mjuka farthinder på båda sidor av byn, samt byggande av en rastplats vid ingången till Hammars backar. Förslaget innefattar också

en ny sträcka för vägen norr om Hammars bebyggelse. Argument för detta förslag är trafiksäkerhet, samt positiv omgivningspåverkan i byn Hammar. Trafikverket noterar synpunkten. En ny dragning av väg 1022/1500 är inte aktuellt inom ramarna för detta projekt som syftar till att anlägga en gång- och cykelväg längs med befintlig sträckning av väg 1022/1500.

Flera inkomna skrivelser nämner hastighetssänkning som en åtgärd längs med vägen. Det finns en oro för att när träd och trädgårdar (buskar/staket) avverkas intill vägen kommer möjligheten att öka hastigheten upplevas som större. Ett inkommet yttrande angående hastigheten föreslår att om vägen istället kröks något på motsatt sida av befintlig anläggning så blir det ett naturligt fartdämpande inslag.

Trafikverket noterar synpunkten. Ur ett framkomlighetsperspektiv är det inte motiverat att sänka hastigheten eller att göra hastighetssänkande åtgärder på sträckan.

Synpunkter har även kommit in där cykelvägen föreslås dras längre norrut och sedan svänga av mellan de två jordbruksfastigheterna 27:1 och 9:11 i Hammar. Förslaget innebär en något längre sträcka att cykla på så den följer Hammarvägen en bit norrut.

Trafikverket noterar synpunkten.

Ett inkommet yttrande uppmärksammar att busshållplats Sandhammaren bör flyttas till raksträckan på andra sidan av korsningen till Sandhammarens fyr, mot Simrishamn, på grund av trafiksäkerhetsskäl.

Trafikverket noterar synpunkten.

Underlag

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden, samt upprättade minnesanteckningar och protokoll, finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2017/21428



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se