TRAFIKVERKET

Granskningshandling

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

Vägplanbeskrivning, 2020-11-30

Projektnummer: 157284

Trafikverket
Postadress: Gibraltargatan 7, 211 18 Malmö
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Vägplanbeskrivning
Författare: ÅF Infrastructure
Dokumentdatum: 2020-11-30
Ärendenummer: TRV 2017/21428
Uppdragsnummer: 157284
Version: 3.0
Kontaktperson: Marie Sundling

Innehåll

1. SAMMANFATTNING 7

2. BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL 10

2.1. Planläggningsprocessen 10

2.2. Bakgrund 10

2.3. Tidigare utredningar och beslut 11

2.4. Ändamål och projektmål 13

3. FÖRUTSÄTTNINGAR 14

3.1. Lagstiftning 14

3.2. Vägens funktion och standard 14

3.3. Trafik och användargrupper 15

3.4. Lokalsamhälle och regional utveckling 17

3.5. Landskapet 20

3.6. Naturmiljö 23

3.7. Kulturmiljö 26

3.8. Miljö och hälsa 28

3.9. Riksintressen och områdesskydd 29

3.10. Byggnadstekniska förutsättningar 35

4. DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING 38

4.1. Val av lokalisering 38

4.2. Gång- och cykelvägens utformning 42

4.3. Alternativ för trånga partier 52

4.4. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs 78

5. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET 79

5.1. Trafik och användargrupper 79

5.2. Lokalsamhälle och regional utveckling 79

5.3. Landskapets form och skala 80

5.4. Naturmiljö 80

5.5. Kulturmiljö 88

5.6. Miljö och hälsa 89

5.7. Riksintressen och områdesskydd 90

5.8. Hushållning av mark och vatten 94

5.9. Samhällsekonomisk bedömning 98

5.10. Påverkan under byggtiden 98

6. SAMLAD BEDÖMNING 100

6.1. Överrensstämmelse med de transportpolitiska målen 100

6.2. Överrensstämmelse med miljökvalitetsmål 100

7. ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN 104

7.1. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler 104

7.2. Miljökvalitetsnormer 105

8. MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING 107

8.1. Allmänt 107

8.2. Vägområde för allmän väg med vägrätt 107

8.3. Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt 108

8.4. Område för tillfällig nyttjanderätt 108

8.5. Vägområde inom detaljplan 109

9. FORTSATT ARBETE 113

9.1. Områden som undantas från förbud enligt miljöbalken 113

9.2. Tillstånd och kontroll 113

9.3. Uppföljning och kontroll 114

10. GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING 115

10.1. Formell hantering 115

10.2. Finansiering 116

11. UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR 117

1. Sammanfattning

Trafikverket har tillsammans med Region Skåne och berörda kommuner ingått ett samarbete som verkar för att skapa en nationell cykelturistled längs Skånes sydkust. Området i sydöstra Skåne är ett populärt besöksmål under sommaren och med anledning av detta planerar Trafikverket nu en förbättring av cykelmöjligheterna mellan orterna Hammar och Skillinge. Sträckan kommer att bli en del av Sydkustleden, en nationell cykelturistled mellan Simrishamn och Helsingborg.

Österlen är ett populärt turistområde i Skåne med flera målpunkter såsom Ales stenar, Skåneleden, Backåkra samt naturreservaten Sandhammaren och Hagestad. Större orter som utmärker sig längs med väg 1022 och 1500 är Hammar, Kåseberga och Skillinge. I dagsläget finns inget cykelvägnät mellan Hammar och Skillinge som tillgängliggör målpunkterna ovan på ett trafiksäkert sätt. Längs den 22 kilometer långa sträckan är cyklister idag hänvisade till blandtrafik på vägar som är smala, med hög skyltad hastighet och stor trafikmängd under sommaren. Sträckan längs väg 1022 och 1500 utgör därmed en brist i ett annars sammanhängande cykelstråk från Trelleborg via Ystad till Simrishamn.

Längs sträckan finns flera skyddade områden: naturreservat, Natura 2000-områden samt områden av riksintresse för bland annat naturvård, friluftsliv, kulturmiljö och totalförsvar. Den studerade vägsträckan återfinns dessutom i ett område rikt på fornlämningar.

För gång- och cykelvägens lokalisering och utformning har flera aspekter tagits hänsyn till. Gång- och cykelvägen ska på bästa sätt uppnå projektets ändamål, samtidigt som intrång på tomtmark och skyddade områden i möjligaste mån ska undvikas. Vidare är det viktigt att såväl utformning som lokalisering möjliggör ett hållbart resande till fots eller cykel som både är trafiksäkert och tillgängligt. På grund av platsens specifika karaktär och känsliga natur är utformningen av gång- och cykelvägen viktig. Därför har val av lokalisering och sektioner även tagit hänsyn till landskapets topografi och karaktär, alléer, uppvuxen vegetation samt kultur- och naturvärden.

Med anledning av att Natura 2000-områden och naturreservat till största del är belägna söder om väg 1022 och 1500 bedöms att anläggande av gång- och cykelvägen söder om väg 1022 och 1500 inte är tillåtligt enligt miljöbalken.

Det av Trafikverket förordade lokaliseringsalternativet innebär att den planerade gång- och cykelvägen kommer att anläggas norr om befintlig väg 1022 och 1500. Valet av lokalisering motiveras bland annat med att det är ett trafiksäkrare alternativ, då det på norra sidan finns färre platser där fotgängare och cyklister behöver korsa högtrafikerade vägar i anslutning till korsningar. Förutom att öka trafiksäkerheten bidrar en lokalisering norr om väg 1022 och 1500 till att de som färdas längs med gång- och cykelvägen i mindre utsträckning blir avbrutna i sin resa och inte behöver ta lika stor hänsyn till korsande fordonstrafik. Det har eftersträvats att gång- och cykelvägen ska ligga på samma sida om befintlig väg 1022 och 1500 längs hela sträckan för att skapa ett kontinuerligt cykelstråk.

Längs vägpartier utan närliggande bebyggelse, murar, naturskyddad eller kulturhistorisk känslig miljö har gång- och cykelvägen utformats med 2,5 meters bredd och är avskild från vägen med en 2,0 meter bred gräsbeklädd skiljeremsa. Utformningen följer riktlinjerna i Trafikverkets regler för Vägar och Gators Utformning, VGU. Utformningsförslaget följer de generella kriterierna från Trafikverkets dokument Cykelleder för rekreation och turism, som anger generella kriterier för turistcykelleder som gång- och cykelleder bör förhålla sig till på nationell nivå, samt riktlinjer för enhetlig utmärkning av dessa. På de platser där det tillgängliga utrymmet är begränsat har alternativa sektioner tagits fram för

att i möjligaste mån undvika betydande intrång i tomtmark och omkringliggande naturskyddad eller kulturhistorisk känslig miljö.

Länsstyrelsen ansåg att projektet kan antas innebära betydande miljöpåverkan med hänvisning till både natur- och kulturmiljö (beslut 2018-02-15) och en miljökonsekvensbeskrivning har upprättats för projektet. Kombinationen av många olika områdesskydd för naturmiljö och den höga förekomsten av fridlysta och rödlistade arter visar på områdets höga värden och den stora risken för skada på dessa värden om exploateringsprojekt utförs på fel plats eller på ett felaktigt sätt. Ur kulturmiljösynpunkt riskerar anläggandet att påverka två riksintressen för kulturmiljövården, flera regionalt utpekade kulturmiljöer samt ett stort antal fornlämningar och potentiella fornlämningar. I miljökonsekvensbeskrivningen bedöms de olika miljöaspekterna utifrån deras värden och vilken påverkan som kommer ske.

För människors hälsa innebär gång- och cykelvägen ökad säkerhet för oskyddade trafikanter. Riksintresse för friluftsliv främjas genom bättre möjligheter att nå målpunkter i området utan bil och tillgängligheten till natur- och kulturmiljöer ökar därmed. Med mer aktivt resande såsom gång och cykling förbättras även folkhälsan.

Ingen påverkan bedöms ske på grundvattenförekomster eller enskilda vattentäkter i området. Om anpassning vid passage av diken sker enligt förslag till åtgärder, bedöms det ha begränsad påverkan. Sammanfattningsvis bedöms konsekvenserna för vattenmiljön i området vara måttliga.

Avseende landskap bedöms gång- och cykelvägen med sin begränsade bredd och lokalisering intill befintlig väg samt med lokal anpassning till enskilda känsliga objekt innebära måttliga negativa konsekvenser. Riksintresset för högexploaterad kust bedöms inte bli påverkat.

Avseende hushållning med naturresurser, vilket i projektet främst är ianspråktagande av jordbruksmark, bedöms både naturresursernas värden och projektets påverkan på dessa som måttliga. Konsekvenserna bedöms således också vara måttliga.

Området längs projektets sträcka har höga kulturmiljövärden. Projektet bedöms inte ha stor påverkan på känsliga miljöer kring Kåseberga och Örnahusen. Mängden dolda fornlämningar under mark kan vara stor och kulturmiljölagen är en bevarandelagstiftning. Risken att påträffa okända fornlämningar har minimerats genom de utredningar som gjorts enligt den arkeologiska processen som löper parallellt med vägplanearbete. Därigenom har flera tidigare okända fornlämningar påträffats, vilka ska genomgå en förundersökning och möjligen även slutundersökning innan gång- och cykelvägen kan byggas. Samlad bedömning för kulturmiljöns känsliga områden och fornlämningar, inräknat försiktighetsåtgärder, blir stor konsekvens på grund av höga värden men måttlig påverkan.

Området hyser höga naturvärden och flera skyddade områden där intrång kommer att ske. Vid framtagandet av föreslagen sträckning har anpassning gjorts för att minimera intrång i så stor utsträckning som möjligt. Den största störningen kommer ske under byggskedet och vara av övergående karaktär för flera av de naturvärden som finns i området. Vid anläggande av gång- och cykelväg enligt föreslagen placering finns risk för negativ påverkan för växt- och djurlivet i området som har höga värden. Sammantaget bedöms det bli stor konsekvens för naturmiljön i området på grund av höga värden, men måttlig påverkan.

Den samlade bedömningen är att projektet har positiv konsekvens för människors hälsa, måttlig negativ konsekvens för aspekterna vattenmiljö, landskap och hushållning med naturresurser. Vidare bedöms projektet ha stor negativ konsekvens avseende kulturmiljö och naturmiljö kopplat till områdets höga värden, trots att påverkan inte är stor enligt föreslagen utformning.

Under anläggandet av gång- och cykelväg bör hänsyn tas till flera aspekter för att minimera störningar för djurliv, men även trafiken. Anläggningstiden bör anpassas så att hänsyn tas till grodors fortplantning samt så att fåglars häckning inte störs. Då trafikflödet längs väg 1022 och 1500 är som högst under turistsäsongen bör arbete som påverkar framkomligheten planeras under andra perioder. Samtliga av ovan nämnda aspekter sker under vår och sommar.

Planerad byggstart är 2022 och byggnationen väntas pågå ca 1 år.

Projektet finansieras av Trafikverket och ingår i den regionala planen. Simrishamns och Ystads kommuner finansierar 25 % av den del som anläggs inom vardera kommun. Projektets totala kostnad uppskattas till cirka 78 MSEK (2020 års prisnivå). Denna kostnad inkluderar nyanläggningen av gång- och cykelvägen i enlighet med denna vägplan samt administration, projektering och marklösen. Den uppskattade kostnaden är förknippad med osäkerhet och kan komma att justeras både uppåt och nedåt.

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

2.1. Planläggningsprocessen

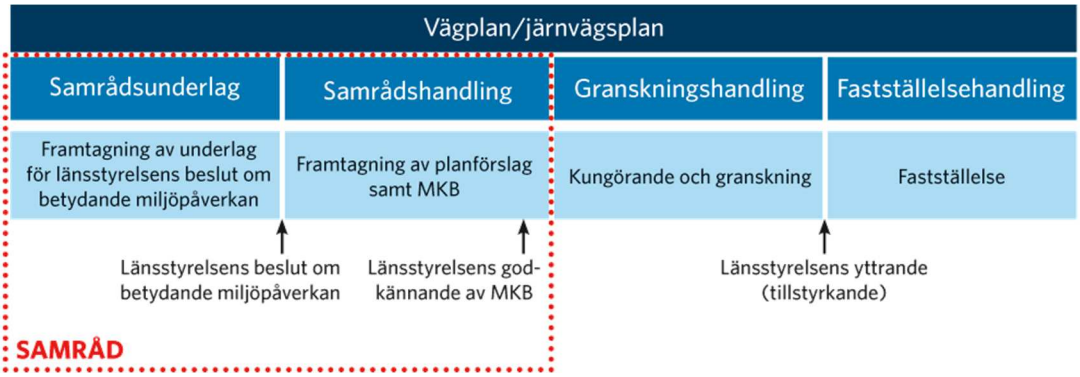
Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som slutligen leder fram till en vägplan. Den formella planläggningsprocessen för byggande av väg styrs av bland annat väglagen, miljöbalken, kulturmiljölagen samt plan- och bygglagen.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror bland annat 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 planläggningsprocessen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Om länsstyrelsen bedömer att projektet kan antas medföra detta, ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram.

Planen hålls tillgänglig för granskning så att berörda kan lämna synpunkter innan Trafikverket färdigställer den. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket påbörja anläggandet av vägen.

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



Figur 1 Planläggningsprocessen (Trafikverkets hemsida)

2.2. Bakgrund

Trafikverket har tillsammans med Region Skåne och kommuner ingått ett samarbete som verkar för att utpeka en nationell cykelturistled längs Skånes sydkust. Förbättrade cykelmöjligheter mellan Hammar och Skillinge är en viktig del i att åstadkomma detta arbete, då den färdigställda sträckan kommer att ingå i Sydkustleden. Cykelleden sträcker sig från Simrishamn längs med Skånes kust via bland annat Trelleborg och Malmö till Helsingborg. I Simrishamn ansluter Sydkustleden till

Sydostleden, som löper vidare norrut till Växjö. I Helsingborg börjar Kattegattleden som fortsätter vidare norrut till Göteborg.

Figur 2 Orienteringskarta över projektets sträckning (AFRY, Grundkarta ©Lantmäteriet, Geodatasamverkan)

En sammanhängande nationell cykelturistled längs Skånes kust bedöms ha stor potential att locka turister och kan även fungera som en stimulans för att skapa lokala rekreationsleder. Österlen har identifierats som ett viktigt turistområde i Skåne med flera målpunkter som idag saknar bra cykelmöjligheter. Sträckan mellan Hammar och Skillinge på cirka 22 km, se Figur 2, är en brist i ett genomgående cykelstråk från Trelleborg via Ystad till Simrishamn.

Längs med den 22 kilometer långa sträckan är cyklister idag hänvisade till blandtrafik på vägar som är smala och med både hög hastighet och hög trafikmängd under sommaren.

2.3. Tidigare utredningar och beslut

Åtgärdsvalsstudie

För aktuellt projekt finns en förenklad åtgärdsvalsstudie framtagen, daterad 2016-01-13. Denna bygger på en förstudie från 2010, men som inte slutfördes formellt och som samråd inte fördes kring. Åtgärdsvalsstudien innehåller även uppdateringar av uppgifter och förutsättningar som har blivit utdaterade sedan 2010.

I åtgärdsvalsstudien från 2016 studeras åtgärder på den 22 kilometer långa sträckan enligt Trafikverkets fyrstegsprincip - tänk om, optimera, bygg om, bygg nytt. Fyrstegsprincipen är en åtgärdsanalys som leder till att hitta den bästa åtgärden för att fylla ett behov. Analysen görs stegvis och ibland kan en kombination av olika åtgärder vara effektiv.

1. Tänk om: Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt

2. Optimera: Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon

3. Bygg om: Begränsade ombyggnadsåtgärder

4. Bygg nytt: Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

I åtgärdsvalsstudien redovisas flera möjliga alternativ till sträckning. Det konstateras att steg 1 och 2 inte räcker som enskilda åtgärder för att tillgodose projektets mål. Trafikverket rekommenderar därför steg 3, som en möjlig åtgärd där en gång- och cykelväg byggs längs med delar av sträckan, i kombination med optimering av befintlig infrastruktur.

I åtgärdsvalsstudien delades sträckan mellan Hammar och Skillinge upp i åtta delsträckor. Av de åtta delsträckorna rekommenderades fyra av delsträckorna att anläggas längs statlig väg. För de resterande fyra sträckorna rekommenderades alternativa dragningar på mindre vägar.

Åtgärdsvalsstudien betonar att genom att välja en sträckning norr om befintlig väg 1022 och 1500 blir intrånget i Natura 2000-områden längs sträckan betydligt mindre än om gång- och cykelvägen förlagts på den södra sidan om befintlig väg.

Samrådsunderlag
2017 togs ett samrådsunderlag fram för gång- och cykelväg mellan Hammar och Skillinge.

Beslut om betydande miljöpåverkan
Länsstyrelsen beslutade den 15 februari 2018, med stöd av 15 § Väglagen, att aktuellt projekt kan antas innebära betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har därför tagits fram för projektet.

MKB
Länsstyrelsen godkände MKB den 2019-12-05.

2.4. Ändamål och projektmål

Ändamålet med projektet är att skapa en sammanhängande, tillgänglig och trafiksäker cykelförbindelse för att förbättra förutsättningarna för att cykla samt öka trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter mellan Hammar och Skillinge. Ändamålet är i linje med regeringens nationella cykelstrategi för ökad och säker cykling. Tabellen nedan redovisar projektmålen som preciserar kvaliteter och funktioner för att uppnå ändamålet med projektet.

Tabell 1 Projektets mål för att uppnå ändamålet.

Sammanhang	Bra anslutning till befintligt cykelnät från Ystad till Hammar och från Skillinge till Brantevik. Bra förutsättningar för att säkert nå målpunkterna längs stråket.
Trafiksäkerhet	En trafiksäker förbindelse. Detta innebär att blandtrafik inte är lämpligt med anledning av den hastighet och trafikmängd som finns på sommaren. Detta innebär även att målet är att undvika sidbyten på sträckan så långt det är möjligt, alternativt ha trafiksäkra plankorsningar. Trafiksäkerhetskriterier ur ”Cykelleder för rekreation och turism” ska uppfyllas.
Attraktivitet/upplevelse	För att få människor att använda cykelförbindelsen är det viktigt att den ger en trevlig upplevelse med en för landskapet passande utformning.
Bekvämlighet/komfort	Beläggningen ska vara hårdgjord så att den även kan användas av funktionshindrade.
Miljöhänsyn	Inget intrång i områden med natur eller kulturmiljövärde.

3. Förutsättningar

3.1. Lagstiftning

Den formella planläggningsprocessen för byggande av väg styrs av bland annat väglagen, miljöbalken, kulturmiljölagen och plan- och bygglagen. En grundläggande utgångspunkt i väglagen är att när en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att dess ändamål uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapbilden och till natur- och kulturmiljövärden. Fördelarna som kan uppnås med planen måste överväga de olägenheter som planen orsakar enskilda.

Miljöbalkens övergripande mål är att främja en hållbar utveckling, vilket framgår av portalparagrafen i 1 kap. 1 §. Här anges också grundläggande krav för tillämpningen. Hänsynsreglerna i miljöbalken är centrala och gäller alla verksamheter eller åtgärder inom miljöbalkens tillämpningsområde. Det ställer krav på att samtliga beslut (till exempel om alternativ, utformningar och skyddsåtgärder) som Trafikverket fattar utgår från dessa regler. För mer information om hänsynsreglerna se kapitel 7.

Hänsynsreglerna avser bevisbörderegeln, kunskapskravet, försiktighetsprincipen, produktvalsprincipen eller substitutionsprincipen, hushållnings- och kretsloppsprinciperna, lokaliseringsprincipen, skälighetsregeln och skadeansvaret. Dessa redogörs för närmare i kapitel 7.1-Miljöbalkens allmänna hänsynsregler.

Plan- och bygglagen reglerar hur mark- och vattenområden används och hur bebyggelse ska få komma till och utformas. Vid prövning av frågor enligt plan- och bygglagen (2010:900) ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen.

3.2. Vägens funktion och standard

De statliga vägarna 1022 och 1500 mellan Hammar och Skillinge utgör projektets utredningsområde, med befintlig gång- och cykelväg i Hammar respektive Skillinge som start och slutpunkt. Sträckan tillhör inte något utpekat vägnät för arbetspendling, godstrafik eller kollektivtrafik. Väg 1022 och 1500 är en belagd tvåfältsväg, med bärighetsklass 1 som varierar i bredd mellan cirka 6 – 6,5 meter. Vägren saknas utmed hela sträckan. Generellt saknas detaljerade uppgifter om befintlig vägs uppbyggnad. Se Figur 3 för referensbild för vägens utseende och standard.

Figur 3: Utseende och standard på väg 1022 och 1500.

Högsta tillåtna hastighet på sträckan är 70 km/h, med undantag genom Hammar där skyltad hastighet är 40 km/h. Under sommaren finns ytterligare sträckor med sänkt hastighet till 50 km/h.

Det finns ett antal utpekade trånga partier där det förekommer alléer, fornlämningar och byggnader nära vägen på både norra och södra sidan. Utmed sträckan finns även flertalet vägar och infarter till fastigheter som ansluter till väg 1022 och 1500. Det finns en mindre bro över Mossbäcken/Tyge å, i höjd med korsning väg 1022 och 1005, med konstruktionslängd 5 meter.

3.3. Trafik och användargrupper

Trafikmätningar längs sträckan gjordes år 2007. Dessa visar att sträckan inte är högtrafikerad sett till ett medelvärde över året, men att trafiken ökar väsentligt under sommarmånaderna. Se Figur 4 nedan för trafikmängden på sträckan. Trafikmängden anges i årsmedeldygnstrafik (ÅDT). ÅDT avser ett genomsnittligt dygns antal fordon på hela vägen (i båda riktningar). Sommardygnstrafik (SDT) avser antalet motorfordon i genomsnitt per dygn under sommaren. På många vägar kan man utgå från att sommardygnstrafiken inte skiljer sig mycket från årsdygnstrafiken, men i turisttäta områden kan sommartrafiken vara mycket högre än under andra årstider.

Figur 4: Dygnstrafik på väg 1022, 1500 och 1512 för år 2007 (årsdygnstrafik/sommardygnstrafik). En tjockare linje indikerar ett större flöde av fordon. (Trafikverket, 2016)

3.3.1. Trafikprognos

Trafiken på sträckan har med stor sannolikhet ökat sedan mätningarna år 2007. En trafikprognos med prognosår 2043 har tagits fram för sträckan, se Tabell 2. I prognosen, där hela sträckan är uppdelad i tre delsträckor, räknas trafikflödet upp från 2007 till att representera år 2017. Här antas den procentuella trafikökningen som kan utläsas mellan åren 1996 – 2007 även kunna representera perioden 2007 – 2017. Baserat på framräknat nuläge (2017) har därefter uppräkning av trafiken till 2043 gjorts med trafikuppräkningstal för EVA.

Tabell 2 ÅDT för väg 1022 och 1500, prognos enligt trafikuppräkningstal för EVA.

Delsträcka	**ÅDT 2007** (Trafikräkning) (% tung trafik)	**Skattat Nuläge (2017)** (uppräkning av trafiken 2007 med procentuell trafikökning 1996–2007) (% tung trafik)	**ÅDT år 2043** (Prognos) (% tung trafik)
1 Hammar - Kåseberga	1 550 (5%)	1 800 (7%)	2 600 – 2 900 (7%)
2 Kåseberga- Löderups Strandbad	1 320 (5%)	1 500 (6%)	2 100 – 2 300 (6%)
3 Löderups Strandbad - Skillinge	900 (4%)	1 000 (5%)	1 400 - 1 500 (5%)

Arbetet med vägplanen har pågått under en längre tid, vilket har gjort att nya trafikmätningar har tillkommit. De nya mätningarna, från 2018, skiljer sig endast med färre än 100 fordon/dygn per delsträcka jämfört med det skattade läget för 2017. Även andelen tung trafik 2018 är likt det förhållande som det skattade läget för 2017 representerar. Detta betyder att prognosen för 2043 fortfarande bedöms vara tillförlitlig.

Uppgifter om sommartrafiken baseras på ett mättillfälle för varje delsträcka som genomfördes 25 juli 2007. Majoriteten av alla semesterbostäder som finns i området bör rimligen vara bebodda sent i juli, och resandet med bil till och från besöksmål i området är omfattande. Det finns inga uppgifter som tyder på att antalet bostäder kommer att öka i området, däremot kan besökstrafiken komma att tillta genom att befolkningen i omkringliggande områden stiger, eller att besöksmålens attraktivitet ökar.

Viss ökning av sommartrafiken bedöms som trolig, men denna bedöms inte vara i nivåer med uppräkningstalen för EVA. Nya möjligheter att cykla längs hela eller delar av sträckan kan dessutom bidra till att minska biltrafiken på sträckan. I synnerhet korta bilresor, med start och målpunkt längs med cykelstråket, har stor potential att ersättas med cykel. Osäkerheten i prognosen är hög, men bedömningen görs att rimlig årlig ökning av sommartrafiken är cirka 0,3% – 0,5%. Andelen tung trafik bedöms vara den samma år 2043 som år 2007. Sommartrafiken redovisas i Tabell 3.

Tabell 3 Sommartrafik för väg 1022 och 1500, prognos för årlig ökning med tre olika scenarier.

Delsträcka	**År 2007** (Dygnsvärde)	**Andel tung trafik**	**År 2043**		
			Årlig ökning		
			0,3%	*0,4%*	*0,5%*
1 Hammar - Kåseberga	3 900	3 %	4 300	4 500	4 700
2 Kåseberga – Löderups strandbad	3 600	3 %	4 000	4 200	4 300
3 Löderups strandbad - Skillinge	2 900	3 %	3 200	3 300	3 500

3.3.2. Kollektivtrafik

Tre busslinjer trafikerar orterna längs med väg 1022 och 1500. Linje 392 går mellan Ystad och Hagestad via Kåseberga, Sandhammaren samt Mälarhusen. Denna linje når inte Skillinge. Linjen avgår tre gånger per dag i riktning Ystad – Hagesetad och fyra gånger i andra riktningen. Alla avgångar förutom en i var riktning är anropsstyrda. Linje 322 går endast sommartid, från Ystad via bland annat Kåseberga och Mälarhusen till Skillinge. Resor nattetid måste förbokas. Skillinge trafikeras av linje 577 som går från Simrishamn via Skillinge och Brantevik till Borrby. Linje 577 avgår sex gånger per vardag i var riktning, men ej under helgen.

Längs sträckan finns flertalet busshållplatser som busslinjerna betjänar. Merparten av hållplatserna saknar plattformar och består endast av en stolpe med skylt som anger vilka busslinjer som avgår från platsen.

3.3.3. Olycksstatistik

Enligt Transportstyrelsens olycksdatabas STRADA, som bygger på rapporterade fall från polis och sjukvård, har 27 personskadeolyckor rapporterats till sjukvård och/eller polis under tioårsperioden 2010- 2019. En av olyckorna har lett till dödsfall och en har lett till allvarliga skador.

I merparten av olyckorna har endast motorfordon varit inblandade. Antalet olyckor där oskyddade trafikanter har varit inblandade är få – totalt sju olyckor under de senaste tio åren. Ingen av olyckorna där oskyddade trafikanter har varit inblandade har lett till dödsfall eller allvarliga skador. I de olyckor där oskyddade trafikanter har varit inblandade har inte bristfällig infrastruktur varit en primär olycksorsak. På sträckan rör sig i dagsläget relativt få oskyddade trafikanter.

3.4. Lokalsamhälle och regional utveckling

Landskapet och bebyggelsen varierar längs med sträckan och präglas av jordbruk och åkermark. Norr och väster om vägkorridoren finns flack till böljande jordbruksslätt. Karaktärskapande inslag är spridda gårdar med tillhörande åkrar och flertalet alléer. Det rinner ett antal åar mot havet och det finns även en våtmark, Hagestads mosse, längs sträckan.

Området är ett populärt besöksmål under sommaren. Utöver naturupplevelser har delar av bebyggelsen kulturhistoriska värden och det förekommer flera fornlämningar i området.

Utredningsområdet passerar flera byar som Hammar, Kåseberga, Backåkra, Löderups strandbad, Mälarhusens strandbad, Spraggehusen, Kyls och Borrby strandbad samt Örnahusen. De tre större orter som utmärker sig längs med väg 1022 och 1500 är Hammar, Kåseberga och Skillinge. Det finns också flera mindre gamla fiskelägen längs med vattnet. Örnahusen i närheten av Skillinge är ett av dessa.

Hammar ligger i Ystads kommun och består av ett fåtal hus och gårdar som ligger såväl spridda i landskapet som tätt intill vägen. Byn ligger vid foten av Hammars backar, en isälvsavlagring som höjer sig 30–40 meter över havet och är ett populärt besöksmål då den ligger i anslutning till Kåsebergaåsen och Ales stenar. Utöver besöksnäring domineras näringslivet av jordbruket i området.

Kåseberga är en gammal fiskeby med cirka 150 invånare. Platsen attraherar många turister, bland annat är Kåsebergaåsen ett populärt besöksmål. I Kåseberga finns ett utbud av restauranger, fiskrökeri, sjöfartsmuseum och gallerier. 2017 slog fiskebyns hamn rekord med 757 000 besökare.

I Skillinge med omnejd bor det cirka 1400 personer, invånarantalet stiger dock betydligt under sommarmånaderna. Orten har ett serviceutbud året runt med flera fritids- och kulturföreningar och aktiva företag. På orten finns ett serviceboende samt en förskola.

Söder om Skillinge ligger de gamla fiskelägena Norrekås, Örnahusen och Spraggehusen som idag är i det närmaste sammanvuxna. Örnahusen är ett gammalt fiskeläge utan hamn, där bebyggelsen utgörs av mindre längor från 1800-talet som är oregelbundet placerade i rader utmed stranden. Läget erbjuder ett begränsat serviceutbud i form av en gårdsbutik, caféer samt bed & breakfast.

Kusten vid Skillinge präglas av öppen sandhed med en rik flora och fauna. Området är lättillgängligt och populärt för rekreation, bad och fågelskådning.

3.4.1. Målpunkter

Boende och besökare i området har länge efterfrågat bättre cykelmöjligheter längs stråket. Bättre förutsättningar för cykel ökar tillgängligheten till de många målpunkter som finns mellan Hammar och Skillinge, samt ger ett säkert sätt för boende och besökare att transportera sig mellan orter och service.

Bland målpunkterna längs med stråket är Ales stenar en av de mest kända. Ales stenar är belägen i närheten av Kåseberga och är en fornlämning bestående av 59 stenar av typen skeppssättning. Vad gäller vandringsmöjligheter så finns Skåneleden som erbjuder en omväxlande vandring i varierad terräng. Österlenleden är en del av Skåneleden och passerar många små fiskelägen och vita stränder i området. Från kustvägen mellan Kåseberga och Sandhammaren finns flera anslutande vägar till naturreservaten Hagestad, Backåkra och Sandhammaren. Antalet besökare varierar under året och är som högst under sommarhalvåret.

Utöver besöksmål för turism erbjuder sträckan service och arbete för både åretruntboende och sommargäster. Se Figur 5 för ett urval av målpunkter.

Figur 5: Lila punkter visar målpunkter längs med sträckan som är markerad med röd linje, samt sträckningen för Skåneleden som är markerad med svart linje. (AFRY, Grundkarta ©Lantmäteriet, Geodatasamverkan)

3.4.2. Kommunala planer

Ystads kommun

Ystads kommuns översiktsplan från 2005 redogör för planer på utbyggnad av bostäder i nordöstra delen av Kåseberga. I december 2016 tog kommunfullmäktige ett beslut om att en ny översiktsplan för Ystads kommun ska tas fram där ett nytt förslag för hur Kåseberga ska utvecklas med fokus på bostadsbyggande. Den nya översiktsplanen kommer hantera behov av parkeringar, husbilsuppställning, naturmark, artskydd och kulturmiljö mer ingående än föregående plan men förväntas inte stå i strid med anläggandet av en gång- och cykelväg längs med väg 1022. I utställningshandlingen av den nya översiktsplanen för Ystads kommun finns Sydkustleden, sträckan Hammar-Skillinge, illustrerad som ett planerat cykelstråk längs med väg 1022.

Detaljplaner inom vägplaneområdet i Ystads kommun är:

- Detaljplan för Hagestad 33:18 (2003)
- Områdesbestämmelser för del av området kring Hagestads mosse (2013)
- Områdesbestämmelser för område söder om Österlenvägen samt byarna Hammar, Ingelstorp och Peppinge (2020)

Simrishamns kommun

Simrishamns kommuns översiktsplan antogs 2015 och redovisar inga utbyggnadsområden längs med väg 1500. I översiktsplanen redovisas en planerad cykelväg (huvudnät) längs med väg 1500 från Skillinge och söderut till kommungränsen mot Ystads kommun vid Mälarhusen.

Detaljplaner inom vägplaneområdet är:

- Detaljplan för Sandby 3:79 m fl. (2000)
- Detaljplan för Sandby 21:24 i Mälarhusen (2015)
- Förslag till byggnadsplan för fastigheterna Borrby 58:3 m fl. (1985)
- Detaljplan för Borrby 58:3 och 58:5 samt del av 46:31 Borrby camping (2012)
- Detaljplan för del av Hoby 33:29 m fl. (1993)
- Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för de västra delarna av Skillinge samhälle (1974)

3.5. Landskapet

3.5.1. Landskapets form och skala

Karaktärskapande inslag i landskapet är utspridda gårdar, alléer, pilalléer, skogsdungar, åkerholmar och märgelgravar. Mellan Sandhammaren och Skillinge har odlingslandskapet en mer småskalig och ålderdomlig karaktär. Se Figur 6 för referensbild.

Figur 6 Jordbrukslandskap längs sträckan

Det finns få inslag av vatten i området eftersom odlingslandskapet är kraftigt utdikat och kulverterat. Dock rinner några åar mot havet och en våtmark, Hagestads mosse (Figur 7), finns längs sträckan. Hagestads mosse är idag utdikad och bevuxen med lövbuskar och lövträd.

Figur 7 Hagestads mosse

I söder ligger Hammars backar och Kåsebergaåsen (Figur 8), en isälvsavlagring som utgör ett tydligt landmärke i ett annars flackt till böljande landskap. De kuperade sluttningarna in mot landet betas medan flackare partier odlas. Det backiga odlings- och beteslandskapet har stora kulturhistoriska värden och naturvärden, och har en ålderdomlig karaktär.

Figur 8 Hammars backar och Kåsebergaåsen

Området Sandhammaren (Figur 9) som ligger i den sydöstra delen präglas av skogbeklädda sanddyner. Här växer mestadels tall med inslag av gläntor med gammal lågväxande buskig ekkrattskog. Tallskogarna planterades på 1800-talet för att förhindra sandflykt efter att eken som tidigare band sanden huggits ner under 1700- och 1800-talet. Vid Norrekås finns ett mindre område med sandhed längs kusten. Strandängarna har en rik flora och fauna och utblickarna mot havet är en stor kvalitet.

Figur 9 Sandhammaren på bilden till vänster och Norrekås sandhed på bilden till höger.

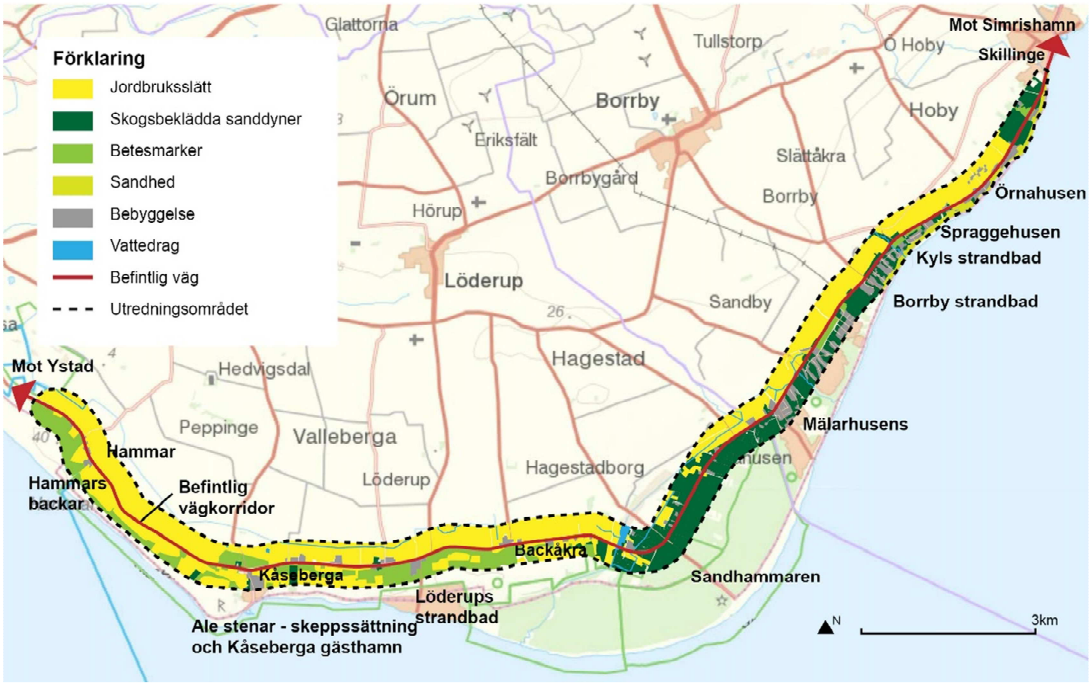
I detta landskap har byar traditionellt placerats en bit inåt landet medan fiskelägen och betesmarker funnits längs kusten. Tvärsgående vägar ner till havet visar på landskapets historia med byar inåt landet och verksamheter längs kusten. Bebyggelse förekommer längs hela sträckan. Det är främst småskaliga bebyggelsestrukturer med hus omgivna av trädgårdar med inslag av häckar, murar, gärdsgårdar, alléer och uppvuxna träd. Det förekommer spridda gårdar, samlad bybebyggelse och sommarstugeområden längs med sträckan se Figur 10 för exempel.

Figur 10 Hammars bybebyggelse.

Utblickar över slättlandskapet och Kåsebergaåsen förekommer på flera platser längs sträckan. Särskilt vid Kåseberga finns utblickar där väg 1022 stundtals ligger högre än andra delar av landskapet. Vid Örnahusen finns havsglimtar och vid Norrekås sandhed finns en sträcka med havsutsikt.

3.5.2. Landskapstyper

Längs sträckan har följande landskapstyper identifierats, se Figur 11 för överblick.



Figur 11 Landskapstyper längs med sträckan (AFRY, Grundkarta ©Lantmäteriet, Geodatasamverkan)

Jordbruksslätt

Stora delar av vägkorridoren går längs öppen jordbruksslätt med inslag av spridda gårdar, åkerholmar, alléer, pilealléer, skogsdungar, hagar, gravhögar och fuktängar. Topografin varierar från böljande till flack. Lummiga trädgårdar och vårdträd förekommer runt gårdarna. Pilvallar, märgelgravar och gravhögar kan förekomma i landskapet. Inslagen av träd, stenmurar och vatten i det öppna landskapet bidrar till dess naturvärden. Utblickarna över landskapet är värdefulla.

Skogbeklädda sanddyner

I den sydöstra delen av området finns tallskogsplanteringar på sandig mark som planterats för att förhindra sandflykt. Tall är det dominerande trädslaget, men det förekommer inslag av gläntor med enstaka buskar.

Betesmarker

På den norra sidan av Kåsebergaåsen finns naturbetesmarker med lång hävd. Landskapet är backigt och det förekommer inslag av enstaka träd, buskar, skogsdungar och högar av ihopsamlade stenar, så kallade odlingsrösen. Landskapet är unikt och upplevs som tidlöst och ålderdomligt. De ogödslade betade markerna skapar speciella förutsättningar för flora och fauna.

Sandhed

Vid Norrekås finns ett område med kustnära sandhed. Strandängarna har en rik flora och fauna. Utblickarna mot havet är en stor kvalitet.

Bebyggelse

Bebyggelse förekommer längs hela sträckan. Det är främst småskaliga bebyggelsestrukturer med hus omgivna av trädgårdar med inslag av häckar, murar, gärdsgårdar, alléer och uppvuxna träd. Det

förekommer spridda gårdar, samlad bybebyggelse och sommarstugeområden. Delar av bebyggelsen har kulturhistoriska värden.

Vattendrag

Det finns tre vattendrag som passerar vägkorridoren innan de rinner ut i havet, Mossabäcken/Tyge å, Kylsbäcken och ett mindre dike/bäck vid Mälarhusen. Våtmarken Hagestads mosse är en utdikad mosse bevuxen med träd- och buskvegetation. I övrigt finns det relativt få inslag av vatten längs med sträckan då landskapet är kraftigt utdikat. Inslag av vatten bidrar till att förstärka landskapets naturvärden.

3.6. Naturmiljö

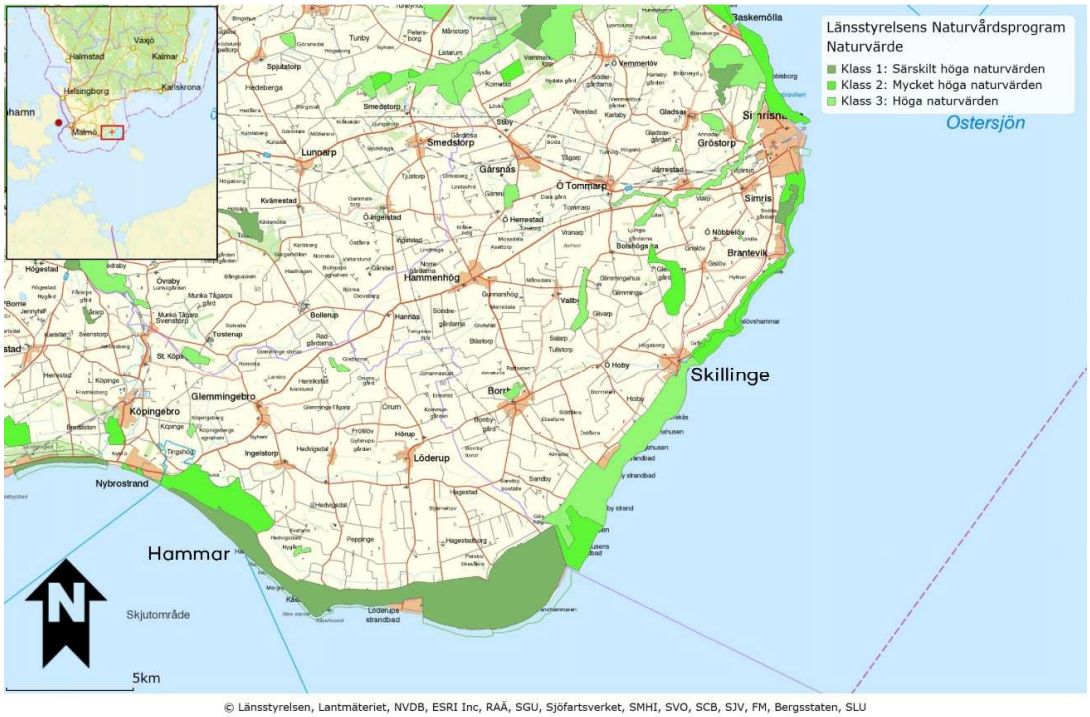
Området är delvis klassat som riksintresse för Naturvård, se Figur 18 under 3.9.1 Riksintressen. I utredningsområdet finns naturreservat, Natura 2000-områden, landskapsbildskydd, strandskydd och objekt som omfattas av generellt biotopskydd, se avsnitt 3.9.

Projektets förutsättningar för naturmiljö beskrivs mer utförligt i projektets miljökonsekvensbeskrivning. Nedan görs en sammanfattning för de viktigaste miljöaspekterna.

I avsnitten nedan beskrivs naturvärden inom utredningsområdet.

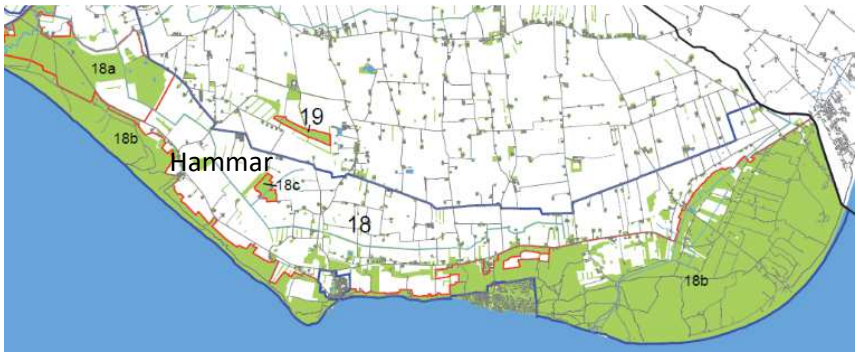
3.6.1. Naturvårdsprogram

Naturvårdsprogram samlar beskrivningar av naturvärden i kommuner och län. I Figur 12 ses områden med höga naturvärden från länsstyrelsens Naturvårdsprogram.



Figur 12 Länsstyrelsens Naturvårdsprogram, områden med höga naturvärden. (Länsstyrelsens WebbGIS, hämtad 2020-10)

Naturvårdsprogrammet för Ystads kommun antogs av kommunfullmäktige 2012. Naturvårdsområdet Hammars backar – Kåseberga - Sandhammaren (nr 18 b) visas i Figur 13.

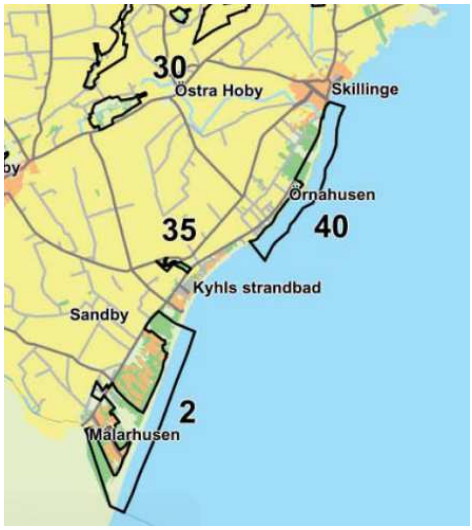


Figur 13 Särskilt värdefullt naturområde 18b. (Ystads kommun, 2012)

I länsstyrelsens karta har området naturvärdesklass 1, särskilt höga naturvärden. I utredningsområdet är det specifikt följande områden som berörs:

- Hammars backar (markerat åssystem, geologiskt och markhistorisk värdefullt, betesmark, örtrik vegetation)
- Hagestads mosse (utdikad våtmark, vilt, fåglar)

Naturvårdsprogrammet för Simrishamns kommun antogs av kommunfullmäktige 2010. Inom utredningsområdet finns tre av naturvårdsområdena, 2, 35 och 40. Se Figur 14 för områden med höga naturvärden.



Figur 14: Områden med höga naturvärden. (Simrishamns kommun, 2014)

Norrekås och Örnahusen (nr 40) har naturvärdesklass 3 i länsstyrelsens karta. Det är ett rekreationsområde, strandängarna har en rik flora och de grunda sandbottnarna är viktiga födosöksområden för både fågel och fisk.

Kylsgården (nr 35). Två stora kulverterade diken flyter samman i en markerad bäckravin där det även finns anlagd våtmark samt isolerad ädellövskog som har stor betydelse för den biologiska mångfalden.

Mälarhusen och Borrbystrand (nr 2) har naturvärdesklass 2 i länsstyrelsens karta. Rester av sanddynlandskapet och våtmarksområden finns i området.

I utredningsområdet finns inget djur- och växtskyddsområde eller markerade naturminnen.

3.6.2. Naturvärdesinventering

Naturvärdesinventering (NVI), avseende biologisk mångfald, utfördes i oktober 2017. Under vår och sommar 2018 utfördes en kompletterande groddjursinventering samt fågelinventering för att säkerställa att gång- och cykelvägen inte kommer medföra negativa effekter på dessa värden. I NVI:n anges naturvärdesklass 1–4, generellt biotopskydd, detaljerad redovisning av artförekomst och kartering av Natura 2000 naturtyper. Inventering på fältnivå har omfattat ett område på 40 meter på ömse sidor om väg 1022 och 1500 längs med aktuell sträckning. Resultat från inventeringarna redovisas i avsnitt nedan.

3.6.3. Fridlysta och rödlistade arter

Artskyddsförordningen reglerar fridlysning av djur och växter, samt vad som gäller för arter som pekats ut av EU som särskilt skyddsvärda, så kallade Natura 2000-arter.

Nedan anges specifika fynd från naturvärdesinventeringen och artskyddsportalen som finns i närheten av den planerade gång- och cykelvägen och som omfattas av olika paragrafer i Artskyddsförordningen (2007:845) och därför har olika starka skydd. I naturvärdesinventeringen finns kartor med markerade platser för respektive fynd för den som vill läsa mer.

Groddjur

Arten lökgroda är rödlistad i kategori sårbar, VU, och fridlyst enligt 4 § Artskyddsförordningen och har således ett starkt skydd. Den har noterats på två platser längs med den tänkta vägsträckningen enligt fynd rapporterade i artportalen. I den kompletterande inventeringen 2018 inventerades 20 olika småvatten inom ett stort område, även långt ifrån den planerad sträckningen längs befintlig väg. Av 20 inventerade småvatten så kunde förekomst av lökgroda konstateras vid tolv av dessa. Klockgroda hördes vid en lokal och lövgroda vid nio lokaler. Hagestad mosse, där det finns fynd av lökgroda från 1970-talet, var inte med i inventeringen eftersom lokalen bedömdes som olämplig för lökgroda. Inventeringen av groddjur visade att lökgroda har ett av sina svenska kärnområden i landskapet kring Kåseberga. Inventeringen visade vidare att arten är spridd längre åt öster, mot Skillinge, än det tidigare funnits kunskap om.

Fåglar

Vid inventeringen 2018 noterades 77 olika fågelarter vilket visar att området har en artrik fågelfauna. Att området hyser fågelarter med särskilt bevarandevärde är tydligt eftersom det sammanlagt observerades 17 fågelarter som antingen är rödlistade eller listade i fågeldirektivets bilaga 1. Bland dessa arter finns den rödlistade arten kornsparv som har en av sina starkaste populationer i Sverige i landskapet vid den planerade gång- och cykelvägen.

Kärlväxter

Under inventeringen 2017 noterades att skogsknipprot, hedblomster och grenigt kungsljus fanns inom området. Den kompletterande inventeringen som utfördes under juli 2018 fokuserade endast på specifika platser där fridlysta växter noterats i inventeringen 2017 på norra sidan av och nära vägen.

Detta för att ta reda på avståndet mellan växtplats och befintligt vägområde som eventuellt skulle beröras av nytt vägområde. Vid den kompletterande inventeringen återfanns skogsknipprot och hedblomster, på ett avstånd över 5 meter från befintlig vägen.

Rödlistade arter funna i området under inventeringen 2017 var backsilja, skogsalm, backtimjan, ask och ljus solvända.

3.7. Kulturmiljö

Området är delvis klassat som riksintresse för kulturmiljövård samt särskilt värdefulla kulturmiljöer, se Figur 17 under 3.9.1 Riksintressen. Utöver det som visas i figuren finns också kulturmiljöstråket Skånelinjen, även kallat Per Albin-linjen, som sträcker sig längs Skånes kust. I utredningsområdet finns inget kulturreservat.

I avsnitten nedan beskrivs värdefulla kulturmiljöer och fornlämningar inom utredningsområdet.

3.7.1. Värdefulla kulturmiljöer

Både bebyggelsen och odlingslandskapets struktur har stora kulturhistoriska värden. Eftersom området är mycket rikt på fornlämningar är det känt att människor brukat och bott på platsen under lång tid. Området ligger till största delen i periferin av de medeltida byarnas inägomark. Endast vid Hammar går vägen intill den gamla bytomten. På kartor från 1700-talet och 1800-talet finns här inte någon bybebyggelse utan byggnaderna var placerade vid inägomarken flera kilometer bort. Samtidigt kan det ha förekommit bybebyggelse här under medeltiden, då bebyggelsespår från denna period har påträffats.

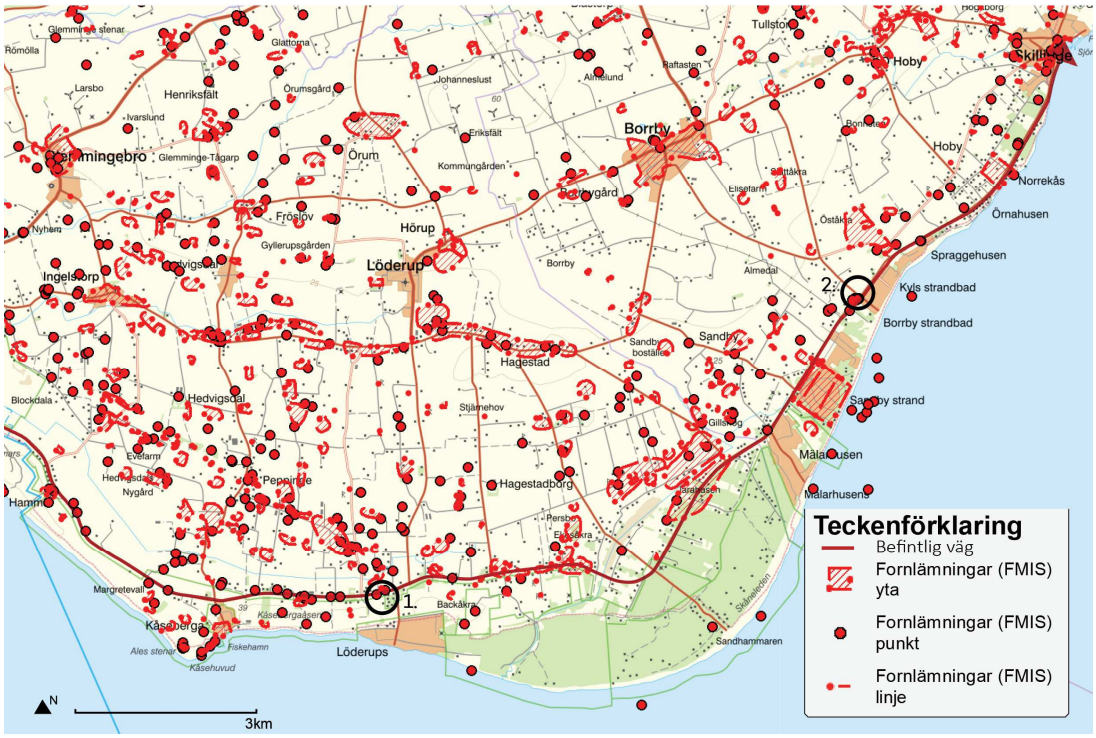
Dagens jordbrukslandskap är till stor del präglat av de stora förändringar som ägde rum under senare delen av 1700-talet och fram till tidigt 1900-tal - under “den agrara revolutionen”. Böndernas ägor låg tidigare spridda och för att motverka detta genomfördes skiftesreformen mellan 1700- och 1800-talet. Gårdarna flyttades ut från byarna, åkrarna blev större och raka vägar lades i skiftesgränserna. Vid kusten uppkom på flera ställen koncentrationer av torp- och fiskebebyggelse. Pilalléer planterades längs många vägar och andra alléer och skogsdungar planteras i landskapet. Stengärdsgårdar, åkerholmar och buskage som hindrade odlingen röjdes. Omfattande dikning och dränering medförde att våtmarksarealen minskade. Tvärsgående vägar ner till havet visar på landskapets historia med byar inåt landet och verksamheter längs kusten. Några av de anslutande och korsande vägarna är utpekade kulturvägar. I den sydöstra delen av området finns idag skogsbeklädda sanddyner som tillkommit efter att eken som tidigare band sanden huggits ner under 1700- och 1800-talet. Tallskogarna som till stora delar dominerar sanddynlandskapet idag planterades på 1800-talet för att förhindra sandflykt.

Ett område som bedöms vara extra känsligt sett till kulturmiljö är sträckan från Margretevall, som präglas av gårdsbebyggelse, till Lejongården där det finns äldre torpbebyggelse söder om vägen och en äldre vägsträckning.

Ytterligare ett särskilt värdefullt kulturmiljöområde är där vägen närmar sig Skillinge, vid såväl Norrekås som Örnahusen. Här förekommer det äldre agrar bebyggelse i direkt anslutning till väg 1500. Vid Örnahusen är bebyggelsen delvis tätt grupperad på båda sidor om vägen.

3.7.2. Fornlämningar

Utredningsområdet ligger i ett av Skånes mest fornlämningstäta områden. Se Figur 15.



Figur 15: Fornlämningar i området. Svart cirkel "1" markerar gravhögen Lushögen (RAÄ Löderup 37:1) medan cirkel "2" markerar Lunnabjär (RAÄ Borrby 3:1-3:6). Båda ligger mycket nära befintlig väg (AFRY, Länsstyrelsens webbGIS Kulturmiljöprogram Skåne, Hämtad 2020-10).

Arkeologisk utredning steg 1

En arkeologisk utredning steg 1 genomfördes år 2017, vars primära syfte var att bedöma om det inom utredningsområdet fanns ytor med risk för under mark dolda lämningar. Inom utredningsområdet finns 20 sedan tidigare kända fornlämningar. Vid utredningen identifierades även 49 utredningsobjekt. De 49 utredningsobjekten måste utredas vidare, alternativt omfattas av avgränsande arkeologisk förundersökning där det finns känd fornlämning. I stort är de kända fornlämningarna inte av den art att de hindrar att anlägga gång- och cykelvägen, förutsatt att nödvändig dokumentation genomförs.

Ur en arkeologisk synpunkt finns inga direkta hinder att anlägga gång- och cykelvägen mellan Hammar och Skillinge längs väg 1022 och 1500. Två fornlämningar, norr om vägen, i form av gravhögar Löderup 37:1 (Lushögen), Borrby 3:3 (Lunnabjär) har dock lyfts fram i rapporten där fornlämningarna kan begränsa möjligheten att anlägga gång- och cykelvägen. Lushögen (Löderup 37:1), se Figur 15, utgör rester efter en gravhög. Den har delundersökts vid flera tillfällen och har idag störd form. Sannolikt har högen ursprungligen legat i norra delen av en idag cirka 20 x 12 meter stor förhöjning, som sluttar ned mot väg 1500. Lunnabjär (Borrby 3:3) är en av totalt fem rekonstruerade gravanläggningar som tillsammans med ytterligare en grav (i ursprungligt läge) ligger samlade strax norr om väg 1500.

Arkeologisk utredning steg 2

En steg 2-utredning genomfördes i april 2019 för att vidare utreda under mark dolda fornlämningar. Utredningen omfattade sammanlagt 33 utredningsobjekt. Utredningen har inte omfattat de ytor som

ligger inom tomtmark. Tillgängligheten för de utredningsobjekt som ligger i skogsmark har också varit begränsad. Utifrån gång- och cykelvägens slutliga sträckning och eventuella förundersökningsresultat kan ett antikvariskt intresse uppstå i tomtmarkerna när dessa exproprieras för byggskedet.

Vid utredningen påträffades fornlämningar inom 15 områden. Lämningarna utgörs av gropar, stolphål, kulturlager, härdar, diken, stenar, rännor, stenlyft och gravar. Preliminärt rör det sig om framförallt boplatslämningar. Preliminär datering tyder i huvudsak på lämningar från olika förhistoriska perioder men även från nyare tid.

Ovan nämnda fornlämningsområden är skyddade genom bestämmelserna i 2 kap. kulturmiljölagen (KML). Det innebär att samtliga ingrepp eller markförändrande åtgärder inom fornlämningsområdena kräver länsstyrelsens tillstånd.

3.8. Miljö och hälsa

3.8.1. Boendemiljö

Det finns inga tidigare utredningar som påvisar problem med buller, vibrationer eller luftföroreningar i anslutning till väg 1022 och 1500.

Buller är oönskat ljud som gör att vi känner oss störda och som vi helst vill slippa. Vad som upplevs som buller är individuellt, men trafikbuller är oftast oönskat och störande. Bullerproblemens omfattning bedöms med hjälp av riktvärden och vid all planläggning ska gällande riktvärden för trafikbuller eftersträvas. Gång- och cykelvägen bedöms ej som väsentlig ombyggnad, varvid åtgärdsnivåer för befintlig miljö skall innehållas.

Projektet planeras inte ge några ökade trafikmängder och inga trafikströmmar kommer att flyttas närmare bostadsbebyggelse, förutom på nedan beskrivna platser.

Det kommer ske en förändring av befintlig väg 1022 på följande platser:

- Vid Lushögen, sektion 7/440 – 7/620. Vägen breddas söderut.
- Vid Hagestad-Järarna, sektion 12/030 – 12/340. Vägen breddas norrut.
- Hagestad 33:18, 14/600 – 14/910. Vägen sidoförflyttas söderut.

Med anledning av detta har Trafikverket gjort bedömningen att bullerberäkningar endast behöver utföras för de tre sträckorna.

Följande åtgärdsnivåer för trafikbuller bör normalt inte överskridas vid bostäder i befintlig miljö:

- 40 dB(A) ekvivalentnivå inomhus
- 55 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
- 65 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad) från väg

3.8.2. Rekreation och friluftsliv

Friluftsliv och rekreation bidrar med såväl fysisk aktivitet som upplevelser och återhämtning och är viktigt för hälsa och välbefinnande. Trots att det finns gott om natur för friluftsliv och rekreation kan tillgängligheten till den vara begränsad. Vägar och bebyggelse kan vara fysiska barriärer och tillgängligheten kan begränsas av brist på stigar, toaletter eller andra faciliteter.

Längs väg 1022 och 1500 finns det gott om målpunkter för rekreation och friluftsliv, se Figur 16 för befintliga vandringsleder. Väg 1022 och 1500 kan dock upplevas som ett hinder för att röra sig mellan den norra och södra sidan av vägen. Den trafikerade vägen tilltalar inte heller privatpersoner som önskar färdas längs vägen med hjälp av cykel eller till fots. Det är viktigt att beakta barnperspektivet då många familjer rör sig i området på sommaren. Tillgänglighet handlar också om människors kunskap om att grönområden finns, samt deras föreställningar om hur tillgängliga de är. Därför är det viktigt att informera om rekreationsplatser för att locka fler människor att upptäcka dem.

Figur 16: Vandringsleder runt utredningsområdet (AFRY, Länsstyrelsens WebbGIS Skånes Friluftsliv, hämtad 2020-10)

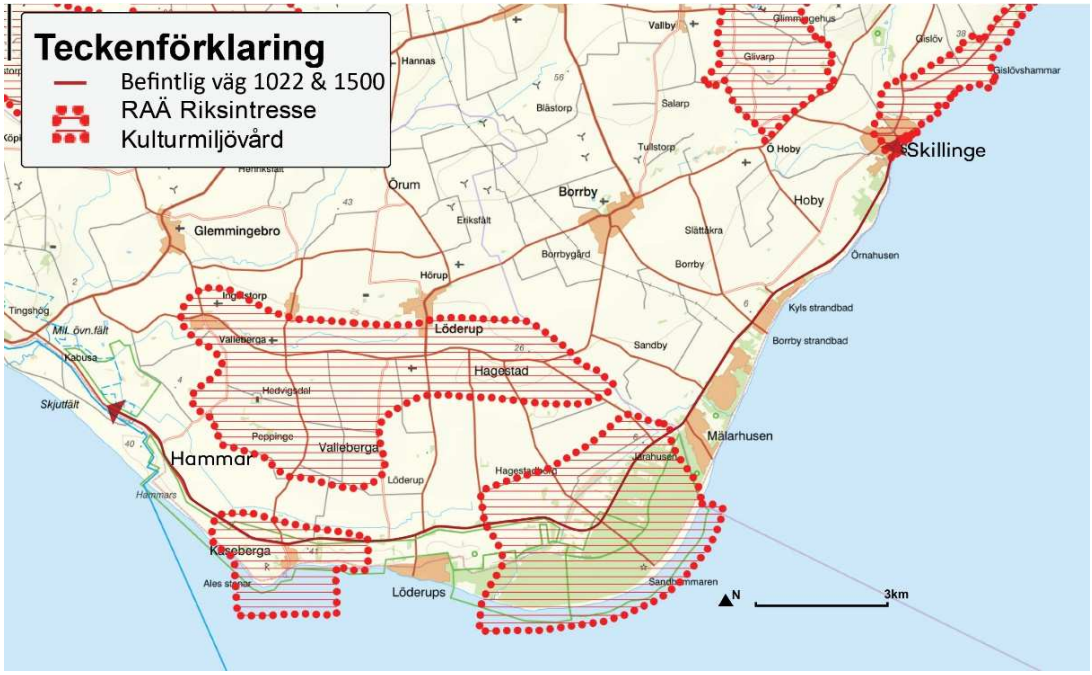
3.9. Riksintressen och områdesskydd

3.9.1. Riksintressen

Enligt Miljöbalken ska områden av riksintresse för naturvård, kulturmiljövård och friluftsliv skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada natur- eller kulturmiljön. Utredningsområdet ligger inom flera riksintressen.

Kulturmiljövård 3 kap. 6§ MB.

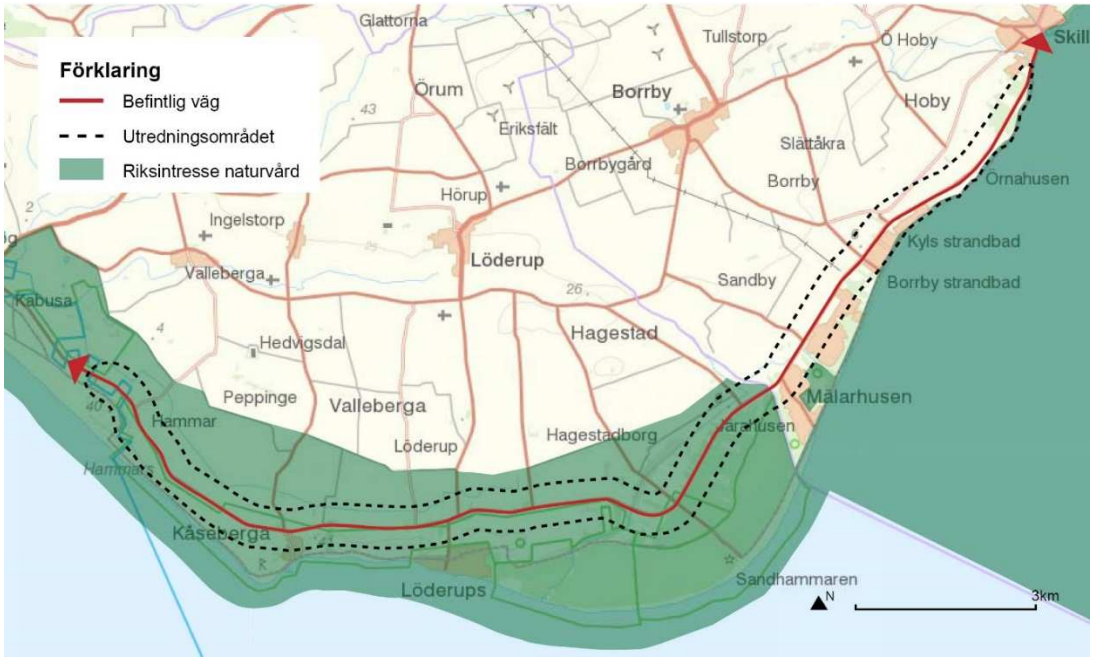
Inom utredningsområdet finns det riksintresse för kulturmiljövården. Fiskeläget Kåseberga och skeppssättningen Ale stenar som återfinns i närheten ingår båda i riksintresset för kulturmiljövården. Sandhammaren har också kustnära kulturmiljövärden samt en fyrplats med förhistorisk bruknings- och bosättningskontinuitet.



Figur 17: Områden med riksintresse för kulturmiljövården (Länsstyrelsens WebbGIS Kulturmiljöprogram Skåne, hämtad 2020-10).

Naturvård 3 kap. 6§ MB Kustområdet Nybrostrand - Simrishamn

I området finns representativt odlingslandskap i slättbygd med lång hävdkontinuitet och förekomst av naturbetesmarker. Det förekommer även art- och individrika växtsamhällen med hävdgynnade arter. Andra kriterier för riksintresset är geovetenskap då det inom området finns ås, sandvandringskust samt dynbildning.



Figur 18 Riksintresse Naturvård (AFRY, Grundkarta ©Lantmäteriet, Geodatasamverkan).

Friluftsliv 3 kap. 6§ MB Kuststräckan Trelleborg - Abbekås - Sandhammaren – Mälarhusen – Simrishamn.

Området har ett varierat kustlandskap med långa sandstränder samt sanddynsområden delvis planterade med tall, betesmarker och odlingslandskap. Området ligger söder om väg 1022 och 1500, och är tillgängligt för allmänheten med många målpunkter och aktiviteter såsom strandbad, vandring, skärmflygning m.m.

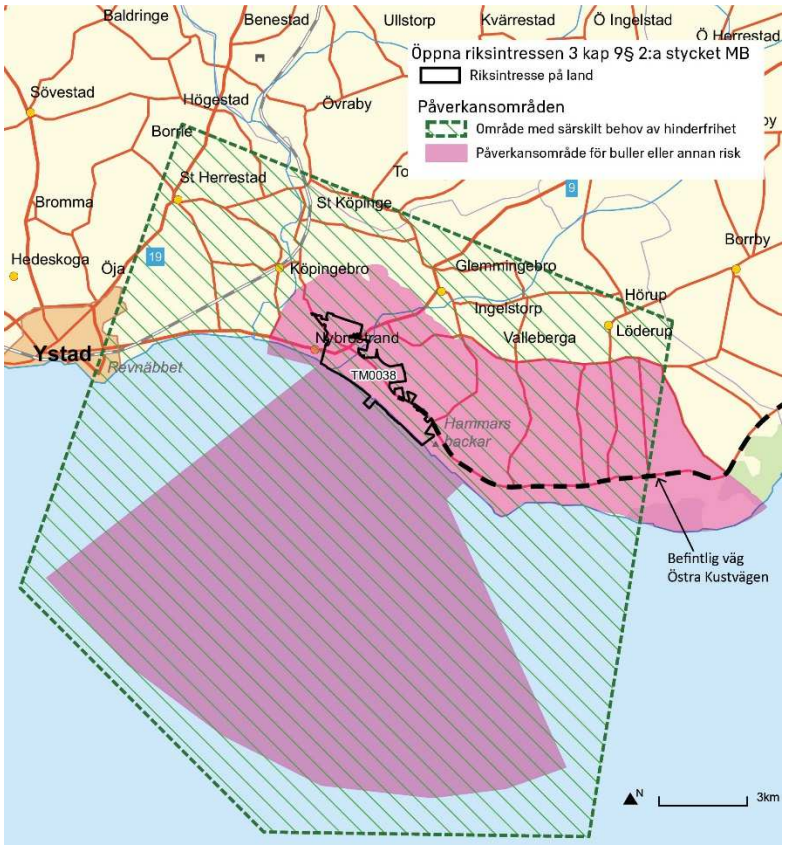
Rörligt friluftsliv 4 kap. 2§ MB. Kustområdet från Örnahusen söder om Skillinge till Åhus.

Enligt miljöbalkens fjärde kapitel gäller särskilda bestämmelser för vissa områden i Sverige. Inom dessa områden ska turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas vid bedömningen av om täktetableringar ska tillåtas. Ett sådant område är kustområdet från Örnahusen söder om Skillinge till Åhus längre norrut på Skånes östkust.

Figur 19: Riksintresse Friluftsliv. (AFRY, Grundkarta ©Lantmäteriet, Geodatasamverkan)

Totalförsvaret 3 kap. 9§ MB. Kabusa Skjutfält.

Riksintresseområdet utgörs av skjutfältet. Influensområdet är en avgränsning för omgivningspåverkan av skottbuller som kan uppfattas som störande och som kan ha betydelse i planhänseende. Alla plan- och lovärenden inom detta område ska remitteras till Försvarsmakten.



Figur 20: Riksintresse totalförsvar (AFRY, Försvarsmakten, FM2019-26734:1, bilaga 12.)

Högexploaterad kust 4 kap. 4§ MB.
För hela kuststräckan gäller restriktivitet gällande exploatering som kan innebära påtaglig skada på natur- och kulturmiljövärden, bland annat i form av ytterligare bebyggelse.

3.9.2. Naturreservat

Naturreservat bildas för att bevara biologisk mångfald, vårda och bevara värdefulla naturmiljöer eller för att tillgodose behovet av friluftsområden.

Följande naturreservat finns längs utredningsområdet:

Ingelstorps mosse
Precis vid startpunkten för gång- och cykelvägen norr om Hammar (anslutningspunkt till befintlig gång- och cykelväg, söder om väg), finns Ingelstorps mosse naturreservat. Enligt Lantmäteriets kartmaterial finns utrymme mellan befintlig väg och reservatsgränsen, utifrån detta bedöms gång- och cykelvägen inte göra intrång i reservatet.

Hammars backar – Kåsebergaåsen
Området är ett tidigare naturvårdsområde som nu är klassificerat som naturreservat. Syftet är att bevara området som innehåller många olika värden. Åsen är en geovetenskapligt intressant istida bildning med en ovanlig flora, har ett rikt insektsliv och är en viktig plats för häckande, men framförallt rastande, fåglar. Det småskaliga odlingslandskapet är såväl markhistoriskt som kulturhistoriskt intressant.

Hagestad – Järarna

Syftet med reservatet är bland annat att bevara och utveckla fågellivet, sandiga livsmiljöer och det unika sanddynsområdet. Syftet uppnås bland annat genom att skapa luckor i skogen samt blotta sand i öppna delar, inledningsvis genom att gallra tallträd och låta död ved ligga kvar samt skapa förutsättningar för föryngring av träd. I naturreservatets beslut med föreskrifter står det att det är förbjudet att anlägga väg.

Sandby backars naturreservat

Reservatet ligger vid Mälarhusen och finns på södra sidan av vägen. I naturreservatet är det förbjudet att anlägga väg, dock utgör inte reservatet ett hinder för anläggandet av en gång- och cykelled.

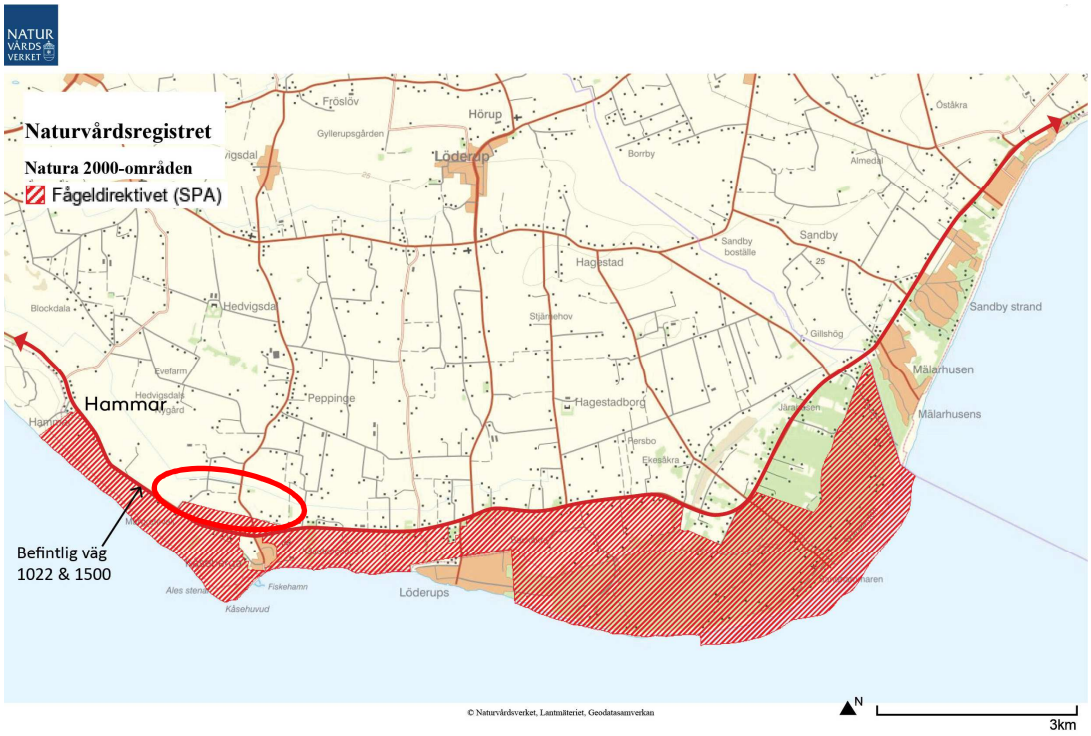
Figur 21: Naturreservat i anslutning till befintlig väg 1) Ingelstorps mosse, 2) Hammars backar Kåsebergaåsen, 3) Hagestad-Järarna, 4) Sandby backar (AFRY, Skyddad Natur Naturvårdsverket, hämtad 2020-10)

3.9.3. Natura 2000

Utredningsområdet omfattas av både Natura 2000 fågeldirektivet och art- och habitatdirektivet, se Figur 22 respektive Figur 23 .

Natura 2000-bestämmelser enligt art- och habitatdirektivet (blå områden i Figur 23 nedan) återfinns endast söder om väg 1022 och 1500. Natura 2000-bestämmelser enligt fågeldirektivet (röda områden i Figur 22 nedan) återfinns söder om väg 1022 och 1500 samt i ett område norr om vägen vid Kåseberga (inringat).

Natura 2000-området inom projektets utredningsområde är särskilt skyddsområde enligt fågeldirektivet och utpekat område för flertalet arter, så som bivråk, brun kärrhök, fiskgjuse, fisktärna, fältpiplärka, jorduggla, kentsk tärna, mindre sångsvan, myrspov, nattskärra, röd glada, silvertärna, skräntärna, småsnäppa, småtärna, spillkråka, trädlärka, törnskata och vitkindad gås.



Figur 22 Natura 2000-områden enligt fågeldirektivet (SPA) i rött. Vid Kåseberga återfinns Natura 2000 område även norr om vägen (röd ring) (AFRY, Skyddad Natur Naturvårdsverket, hämtad 2020-10)

Figur 23 Natura 2000-områden enligt art- och habitatdirektivet (SCI) i blått (AFRY, Skyddad Natur Naturvårdsverket, hämtad 2020-10)

3.9.4. Biotopskydd

Inom utredningsområdet finns inget område med särskilt biotopskydd, dock återfinns alléer och öppna diken (småvatten) i jordbrukslandskap vilka skyddas av det generella biotopskyddet. Objekt som omfattas av det generella biotopskyddet och påverkas av vägplanen finns markerade i plankartor.

3.9.5. Landskapsbildsskydd

Landskapsbildsskydd skyddar de visuella upplevelsevärdena i landskapet. Landskapsbildsskydd finns vid Hammar, söder om vägen, samt från Mälarhusen och upp mot Skillinge på båda sidor om vägen. Se Figur 24.

Figur 24 Landskapsbildsskydd (AFRY, Grundkarta ©Lantmäteriet, Geodatasamverkan)

3.9.6. Strandskydd

Strandskyddets syfte är att strandområdena ska vara tillgängliga för allmänhetens rekreation och friluftsliv samt vara ett skydd för djur och växter. Områden med strandskydd längs med sträckan är Hagestad mosse, Sandby strand, Kylsgården, Örnahusen samt ett område söder om Skillinge. Områdena är markerade i plankartorna.

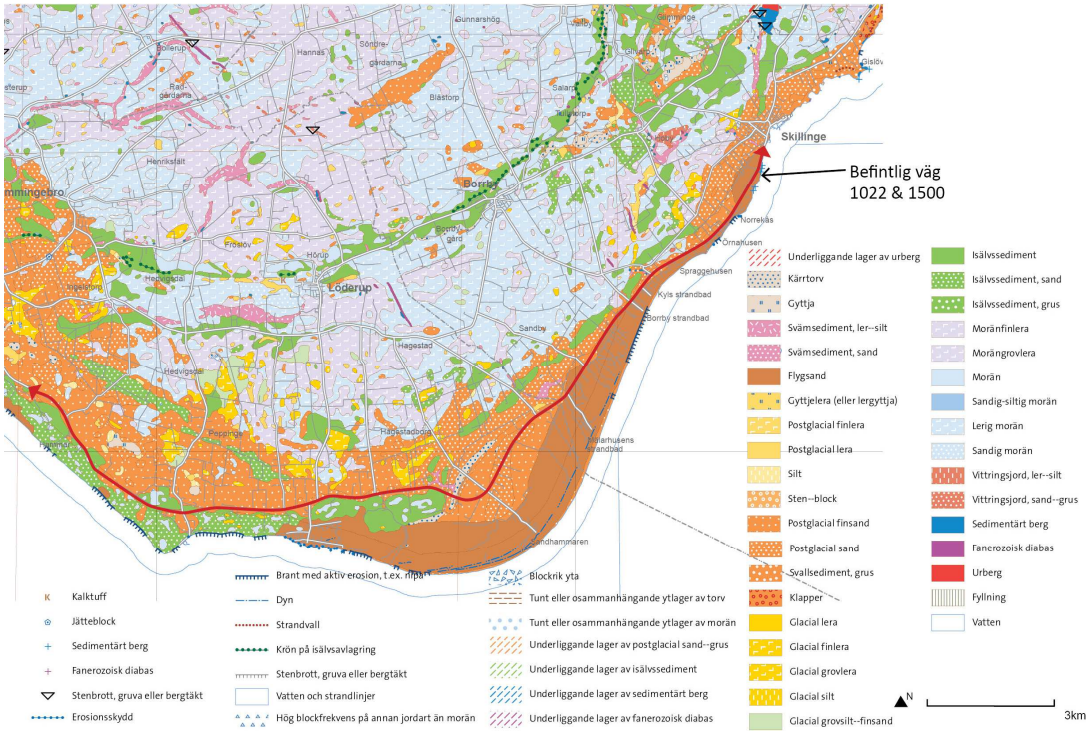
3.10. Byggnadstekniska förutsättningar

3.10.1. Geologi och geoteknik

Den jordart som främst återfinns i utredningsområdet är sand. För delen närmast Hammar är de dominerande jordarterna isälvssediment och postglacial sand. För området närmast Skillinge dominerar framförallt flygsand och postglacial sand. Bitvis finns inslag av glacial lera, svämsediment och moränlera. Moränleran blir allt mer utbredd inåt land. Jordarten vid Hagestad mosse strax söder om Ekesåkra utgörs av kärrtorv. Se SGU:s jordartskarta, Figur 25.

Jorddjupen är generellt minst 3–10 meter närmast Skillinge samt 10–50 meter närmast Hammar.

Sedimentära bergarter dominerar inom det aktuella området. Främst förekommer kalksten och sandsten, men även lerskiffer förekommer i begränsad omfattning.



Figur 25 Jordarter kring utredningsområdet (AFRY, SGU, hämtad 2020-10)

3.10.2. Vägteknik

Det finns goda vägtekniska förutsättningar för att anlägga gång- och cykelvägen då undergrunden består av sand. Sanden medför att gång- och cykelvägen blir väl dränerad och att anläggandet av gång- och cykelvägen inte är beroende av årstid.

3.10.3. Byggnadsverk

Det finns en mindre bro längs sträckan i höjd med korsning väg 1022 och 1005, vid Hagestads mosse. Brons konstruktionslängd är 5 meter.

3.10.4. Hydrologi

Grundvattenytan inom utredningsområdet ligger 1 -5 meter under befintlig markyta. Det finns ett antal dricksvattenbrunnar längs med sträckan.

3.10.5. Mark och luftledningar

Kommunala vattenledningar som förser fastigheterna med dricksvatten finns längs med stora delar av sträckan. Andra ledningar som går längs med och/eller korsar befintlig väg är el, tele och på vissa kortare sträckor optokablar. El finns både som hög- och lågspänning och på en sträcka i de östra delarna finns det luftledningar.

3.10.6. Avvattning

I dagsläget sker avvattning av väg till vägdiken eller översilningsytor där dagvattnet från vägen infiltreras i mark längs med väg 1022 och 1500.

3.10.7. Förorenade områden

En miljöteknisk markundersökning genomfördes i mars 2018 längs med vägsträckan mellan Hammar och Skillinge. Syftet var att översiktligt kartlägga eventuella föroreningar främst i de ytliga jordlagren utmed vägsträckan inom anläggningsområdet, dvs. den del av projektområdet där schaktning av jord sannolikt blir aktuellt.

Den förenklade riskbedömningen påvisar att inga miljö- eller hälsorisker föreligger inom området med tanke på nuvarande och planerad markanvändning dvs. vägområde. I anläggningsskedet ska massor att hanteras på erforderligt sätt enligt redovisade resultat från respektive provtagen delsträcka och hur massorna kan användas. Mätbart åtgärdsmål för projektets massor bör vara mindre känslig markanvändning, MKM, då markanvändningen är en gång- och cykelväg.

Inget grundvatten i de ytliga jordlagren har påträffats under föreliggande undersökning.

4. Den planerade vägens lokalisering och utformning

4.1. Val av lokalisering

Vid val av den planerade gång- och cykelvägens lokalisering behöver flera aspekter tas hänsyn till. För att uppnå projektets mål ska den nya gång- och cykelvägen bland annat vara attraktiv för trafikanter samtidigt som den ska vara trafiksäker och inte göra några intrång i skyddade områden om detta kan undvikas. Anspråk av mark på tomtmark längs sträckan har i största möjliga mån försökts minimeras för att minska påverkan på invånare och verksamheter längs sträckan. I flera fall har gång- och cykelvägens utformning anpassats för att göra ett så litet intrång i tomtmark som möjligt.

Lokaliseringen påverkas även av gällande lagar och regler för byggande av väg samt de områdesspecifika bestämmelser som finns. Den befintliga väg 1022 och 1500 kantas av skydd i form av bland annat naturreservat, Natura 2000 och kulturmiljöskydd, vilket måste behandlas med stor aktsamhet.

Då gång- och cykelvägen mellan Hammar och Skillinge planeras att vara del av en nationell cykelturistled, spelar även kvalitetskriterierna för en sådan led in i hur den ska utformas. Nedan redovisas kvalitetskriterierna, där de som påverkar lokalisering och utformning av gång- och cykelvägen är kursiverade.

1. Leden har en utpekad huvudman

2. *Leden går igenom attraktiva områden*

3. *Leden är trafiksäker*

4. *Ledens sträckning är förankrad med berörda kommuner, region (förbunden) och Trafikverksregion och bekräftad i ett avtal mellan dem och ledens huvudman*

5. Ledens sträckning finns redovisad på karta och på internet.

6. Det finns avtal med enskilda väghållare (med och utan statsbidrag) där rättigheter och skyldigheter är reglerade.

7. Ledens lämplighet för olika målgrupper och den period då leden och service är tillgänglig redovisas i informationsmaterial.

8. Ledens huvudman har en plan och budget för förvaltning, kvalitetssäkring av service, utveckling och marknadsföring, kvalitetssäkring av infrastrukturen och vägvisning

9. *Leden går att använda på ett komfortabelt sätt under cykelturistsäsongen och är tillgänglig för cyklister med släp*.

10. Information om nationella leder är tillgänglig på flera språk och minst på svenska och engelska

11. Övernattningsmöjligheter och matställen bör ligga på ett rimligt avstånd från varandra

12. *Leden har en rimligt gen sträckning mellan utpekade målpunkter, där leden i sig själv inte utgör attraktionen eller där avståndet mellan övernattningsmöjligheter och matställen är orimligt långt.*

I kapitlen nedan redogörs för de motiv och avvägningar som har resulterat i ett val av lokalisering för gång- och cykelvägen mellan Hammar och Skillinge.

4.1.1. Alternativa dragningar

I utredningen kring lokaliseringen av gång- och cykelvägen har även alternativa dragningar som inte följer vägen undersökts. En förenklad åtgärdvalsstudie har tagits fram där man studerat åtgärder längs hela sträckan och redovisat flera möjliga alternativ till sträckning. Man konstaterade tidigt att flera av alternativen inte räckte som ensamma åtgärder, vilket resulterade i att rekommendationen landade i ett förslag att en gång- och cykelväg anläggs längs med sträckan, i kombination med optimering av befintlig infrastruktur.

Alternativa dragningar längre norr om väg 1022 och 1500 bedömdes inte uppfylla projektets ändamål. Bland annat innebär en dragning längre norrut att målpunkterna längs sträckan, som i huvudsak ligger söder om väg 1022 och 1500, kommer längre bort från gång- och cykelvägen än om den anläggs längs med befintligt väg. För fristående befintliga grusvägar söder om vägen finns det ett tydligt regelsystem som omöjliggör för Trafikverket att med dagens lagstiftning ta enskilda grusvägar i anspråk som inte har någon koppling till Trafikverkets allmänna väg. De rekommendationer som gjordes i den förenklade åtgärdsvalsstudien gällande optimering av befintlig infrastruktur har under det pågående arbetet med vägplanen därmed visat sig inte vara möjliga.

En allmän gång- och cykelväg ska, enligt väglagen, ha ett funktionellt samband till en allmän väg för att kunna anläggas. Det behöver därför finnas en koppling mellan en allmän väg och en allmän gång- och cykelväg. En gång- och cykelväg betraktas inte enligt lag som en allmän väg. Det krävs därmed att gång- och cykelvägen byggs i anslutning till en allmän väg för att Trafikverket ska kunna ta mark i anspråk enligt väglagen och bygga den. Detta innebär att det inte är möjligt för Trafikverket att anlägga en gång- och cykelväg helt fristående från en befintlig allmän väg, då detta skulle innebära att ett funktionellt samband inte skulle existera. Detta betyder i sin tur att enskilda grusvägar utan koppling till allmänt vägnät inte kan tas i anspråk av Trafikverket enligt lag.

Enligt kriterierna för en nationell turistcykelled bör även beläggningen på vägen vara hårdgjord. Detta innebär att även om enskilda grusvägar var möjliga att ta i anspråk, skulle anläggningsarbete krävas för att göra dessa asfalterade.

Även bestämmelserna för Natura 2000-områden och naturreservat begränsar möjligheterna till gång- och cykelvägens lokalisering. Se ” Natura 2000 och naturreservat” längre ner.

För start- och slutpunkt för den planerade sträckan som ansluter till befintlig gång- och cykelväg i Hammar respektive Skillinge, se Figur 26.

Figur 26: Streckad linje visar utredningsområde (AFRY, Grundkarta ©Lantmäteriet, Geodatasamverkan).

4.1.2. Norr eller söder om väg 1022 och 1500

Målpunkter och boende samt trafiksäkerhet

Väg 1022 och 1500 ligger i ett område som är populärt för turism och har flera målpunkter med många besökare, främst under sommartid. Trots att boendemöjligheter och målpunkter finns på både norra och södra sidan om vägen är målpunkterna främst belägna söder om vägen, vilket gör att trafikflödet är högt i korsningspunkterna i södergående riktning. Det löper anslutande vägar och finns boende norr om väg 1022 och 1500, men dessa är färre och mindre trafikerade än de söderut.

Genom att anlägga gång- och cykelvägen norr om väg 1022 och 1500 får fotgängare och cyklister en sammanhängande och kontinuerlig väg utan större avbrott, där målpunkter på båda sidor om den befintliga vägen säkerställs genom passager över vägen. Norr om vägen finns färre in- och utfarter till fastigheter än söder om vägen, vilket innebär att det även ur detta perspektiv ger oskyddade trafikanter en mer sammanhängande väg när gång- och cykelvägen anläggs på den norra sidan. Trafiksäkerhet är en av flera aspekter som legat till grund för valet av gång- och cykelvägens lokalisering.

Trafikverket har inom ramarna för projektet undersökt möjligheten att låta gång- och cykelvägen byta sida med dragning på norra och södra sidan för vissa avgränsade partier. Alternativet bedöms innebära att oskyddade trafikanter vid ett antal platser hade behövt korsa en väg med höga hastigheter och utsätta sig själva för risk. Att behöva korsa väg 1022 och 1500 fler gånger än nödvändigt innebär en försämring av gång- och cykelvägnätets kontinuitet och trafiksäkerhet. Att byta sida längs dragningen går därmed emot två av projektets mål inom trafiksäkerhet respektive attraktivitet och bör undvikas.

Natura 2000 och naturreservat

Inom utredningsområdet finns naturreservat, Natura 2000-områden, landskapsbildskydd, strandskydd, objekt som omfattas av generellt biotopskydd samt flertalet riksintressen, se kapitel 3.9.

Reservatsbestämmelserna i de olika naturreservaten har bidragit valet av gång- och cykelvägens lokalisering eftersom de bitvis begränsar möjligheterna att anlägga gång- och cykelväg söder om väg 1022 och 1500 genom föreskrift om förbud att anlägga väg och i vissa fall även stig. Det är inte heller möjligt att asfaltera befintliga markvägar eller ta mer mark i anspråk inom naturreservaten.

En annan viktig aspekt är att det framförallt i söder samt under en begränsad sträcka i norr finns Natura 2000-områden. Dessa har ett stark juridiskt skydd som syftar till att bevara den biologiska mångfalden där alla EU:s medlemsländer har förbundit sig att följa två EU-direktiv; art- och habitatdirektivet samt fågeldirektivet. Naturskyddet är med andra ord lagstadgat i både svensk lagstiftning och i EU-lagstiftning. Trafikverket vill med anledning av detta så långt som möjligt undvika att gång- och cykelvägen på ett betydande sätt påverkar miljön inom naturreservaten och Natura 2000-områden.

Merparten av de skyddade områdena finns söder om väg 1022 och 1500, där det finns stora sammanhängande områden som innehåller arter och/eller naturtyper som är särskilt skyddsvärda. Se figurerna i kapitel 3.9.2 och 3.9.3 för naturskyddens utbredning samt förklaring av skadelindringshierarkin som ska tillämpas för intrång i naturreservat.

Om gång- och cykelvägen förläggs i Natura 2000-områden på den södra sidan av väg 1022 och 1500 är bedömningen att den riskerar försämra de biologiska värdena som utgör grund för områdets skydd. Detta innebär att det skulle krävas en tillåtlighetsprövning från Regeringen för att anlägga gång- och cykelvägen i söder och en sådan prövning kan endast göras om det saknas alternativa dragningar. Eftersom det finns alternativa dragningar i norr görs bedömningen att Regeringen inte kommer kunna ge tillåtelse för en lokalisering söder om väg 1022 och 1500. Om gång- och cykelvägen istället förläggs i direkt anslutning till väg 1022 och 1500 på den norra sidan så bedöms den inte riskera försämra de biologiska värdena som utgör grund för områdets skydd och kräver därför inte Regeringens tillåtlighetsprövning.

4.1.3. Slutligt val av lokalisering

I den princip för lokalisering som finns i 2 kap. § 6 i miljöbalken anges att: för en verksamhet eller åtgärd som tar i anspråk ett mark- eller vattenområde 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". En liknande ordalydelse återfinns även i väglagens § 13 som anger att "när en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att *ändamålet* med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad" […]. Lokalisering av gång- och cykelvägen norr om befintlig väg bedöms enligt Trafikverket kunna uppnå ändamålet med projektet med minsta intrång samt olägenhet för människors hälsa och miljö, vilket inte är fallet för en lokalisering söder om väg 1022 och 1500.

Ändamålet med gång- och cykelvägen är att skapa en sammanhängande, tillgänglig och trafiksäker cykelförbindelse för att förbättra förutsättningarna för att cykla samt öka trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter mellan Hammar och Skillinge. Enligt ovan motiv och avvägande, med hänsyn till bland annat målpunkter, trafiksäkerhet, områdesbestämmelser och tillhörande regler har Trafikverket gjort en bedömning efter dialog med länsstyrelsen, Region Skåne samt Ystads och Simrishamns kommun. Bedömningen är att anlägga gång- och cykelvägen norr om väg 1022 och 1500 bäst tillgodoser ändamålet med projektet.

En stor del i val av lokalisering är att det inte bedöms vara tillåtligt enligt miljöbalken att få tillstånd för intrång i naturskyddade områden i tillräcklig utsträckning för att anlägga gång- och cykelvägen söder om vägen.

4.2. Gång- och cykelvägens utformning

Standard för en trafiksäker gång- och cykelväg innebär en körbana på minst 2,5 meter enligt Trafikverkets regler för Vägar och Gators Utformning (VGU). Utformning med 2,5 meter bredd har eftersträvats längs hela gång- och cykelvägen för att uppfylla projektmålen. I de sektioner där detta inte varit möjligt och avsteg gjorts har motivering angivits.

Utformningen följer också de generella kriterierna från Trafikverkets dokument Cykelleder för rekreation och turism (2017) vilken anger kriterier för turistcykelleder som gång- och cykelleder bör förhålla sig till på nationell nivå, samt riktlinjer för enhetlig utmärkning av dessa.

Enligt kriterierna ska bredden inte understiga 1,5 meter för att en vuxen och ett barn ska kunna cykla bredvid varandra. Vid 1,5 meters bredd ska hastigheten vara låg och trafikmängden liten, vilket gör att denna bredd endast använts vid en kort del av sträckan, där andra alternativ inte har bedömts vara lämpliga.

För att Sydkustleden ska uppnå standard för en nationell turistcykelled rekommenderas att dess beläggning ska vara hårdgjord. Endast i undantagsfall är det möjligt att göra avsteg på kortare sträckor. För att uppnå en god tillgänglighet för gång- och cykelvägen är det ett projektmål att gång- och cykelvägen ska vara hårdgjord.

4.2.1. Avvägningsgrunder

Nedan görs en genomgång för de intressen som finns längs med sträckan och hur dessa har hanterats vid gång- och cykelvägens utformning.

Natur- och kulturmiljö

För att minimera intrång i kultur- och naturskyddsområden har gång- och cykelvägen längs med vissa sträckor smalnats av. Se kapitel 4.3 Alternativ för trånga partier för beskrivning av föreslagen utformning.

Odlingsmark

Intrånget i jordbruksmark bedöms vara nödvändigt 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.

Tomtmark

Längs med sträckan finns det ett antal tomter som kommer att få markintrång till följd av gång- och cykelvägen. Dessa markintrång är nödvändiga för att uppnå vägens ändamål samt målen för projektet. Där gång- och cykelvägen anläggs mycket nära bostadshus har vägen utformats för att ytterligare minimera intrång och olägenhet genom att göra avsteg från gång- och cykelvägens utformning med skiljeremsa. Genom att anpassa utformningen till en annan typsektion minskar intrånget på de berörda fastigheterna.

Genhet

För att skapa en attraktiv, lättorienterad och tydlig gång- och cykelväg är genhet och orienterbarhet viktiga faktorer. Den föreslagna sträckningen längs befintlig väg 1022 och 1500 bidrar till att lyfta fram gång- och cykelvägens plats i rummet och tillgängliggör målpunkter längs med sträckan. Endast på ett fåtal platser, där en vägnära sträckning bedöms olämplig, avviker gång- och cykelvägen från väg 1022 och 1500 under korta avsnitt.

Trafiksäkerhet

Den föreslagna gång- och cykelvägen anläggs med hänsyn till att skapa förutsättningar för hög trafiksäkerhet. Genom utformningen med skiljeremsa separeras fotgängare och cyklister från körbanan med motorfordon och en trafiksäker vistelseplats för oskyddade trafikanter skapas.

Framkomlighet

Framkomlighet för motorfordon är en viktig avvägningsgrund för projektet. Flödena för motorfordon på befintlig väg är måttliga och föreslagna åtgärder påverkar inte dagens kapacitet negativt. Möjliga lösningar med att smalna av befintlig vägbana från två till ett körfält vid vissa partier har utretts men valts bort på grund av att avsmalning av vägbanor i vissa fall leder till otrygghet i trafiken. Gång- och cykelvägen anses öka framkomligheten för cyklister och fotgängare avsevärt jämfört med idag. Den generella utformningen med en körbana på 2,5 meter möjliggör också att cyklister kan mötas på sträckan.

Anläggningskostnad

Projektet har en tydlig målram för budget, tidplan och framtida drift- och underhållskostnader. Dessa kostnader står i paritet med målen för projektet och krav för utformning kopplat till framtida trafikflöden. Vissa alternativ som innebär flytt av väg 1022 och 1500 har valts bort av kostnadsmässiga skäl, då det utredda förkastade alternativet inte i tillräckligt hög grad motiverat en kostnadsökning i relation till projektmålen.

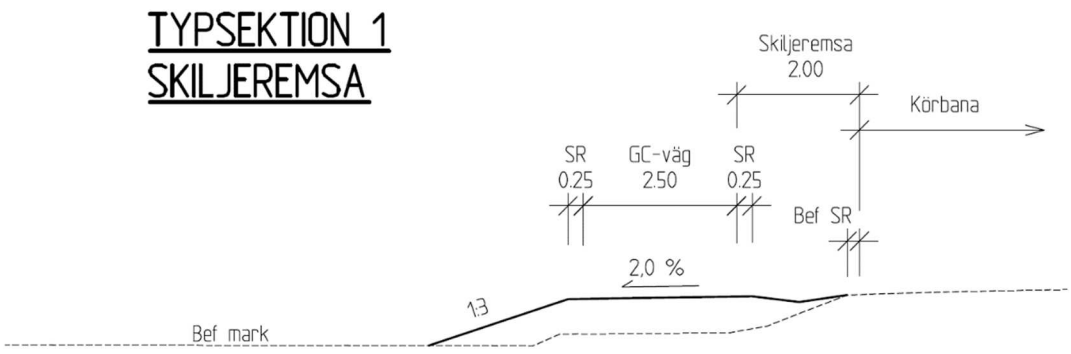
4.2.2. Typsektioner

Följande typsektioner beskriver gång- och cykelvägens utformning längs med sträckan. För att uppnå projektmålen för åtgärden används typsektion 1 som projektets optimala typsektion sett till trafiksäkerhet och framkomlighet, se Figur 27 och Figur 28. Typsektionerna 2–12 används vid partier längs vägen där de lokala förutsättningarna gör att typsektion 1 är olämplig. Typsektion 1-12 kan kombineras med olika typer av sidoområde beroende på om gång- och cykelvägen ligger på bank eller i skärning.

Vid skärning är normalfallet en innerslänt med lutning 1:3 och ytterslänt med lutning 1:2. På de ställen där föreslagen gång- och cykelväg går igenom naturreservat eller vid fornlämning utformas ytterslänten med lutning 1:1,5 för att minska intrånget. På ett antal kortare sträckor har utformning med lutning 1:2 för både inner- och ytterslänt föreslagits för att minska intrånget. Se ritning 101T0401-02 för utformning av sidoområden vid skärning och bank samt vart de gäller.

Utformning med skiljeremsa

För vägpartier utan närliggande bebyggelse, murar eller kulturhistorisk känslig miljö har gång- och cykelvägen utformats enligt typsektion 1. Typsektion 1 redovisar den optimala sektionen för sträckan enligt projektmålen med 2,5 meter bred gång- och cykelväg, avskild från vägen med en 2,0 meter bred gräsbeklädd skiljeremsa och slänt mot intilliggande mark.

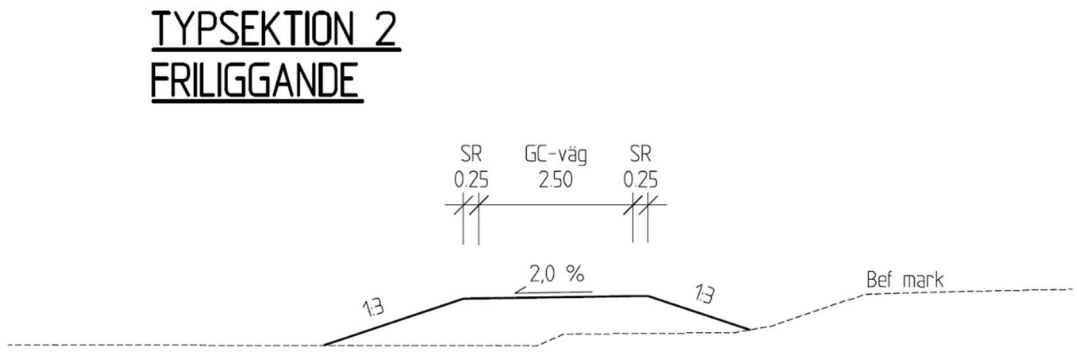


Figur 27 Utformning av gång- och cykelvägen med skiljeremsa.

Figur 28 Exempelbild för typsektion 1, gång- och cykelvägen med skiljeremsa.

Utformning med friliggande gång- och cykelväg

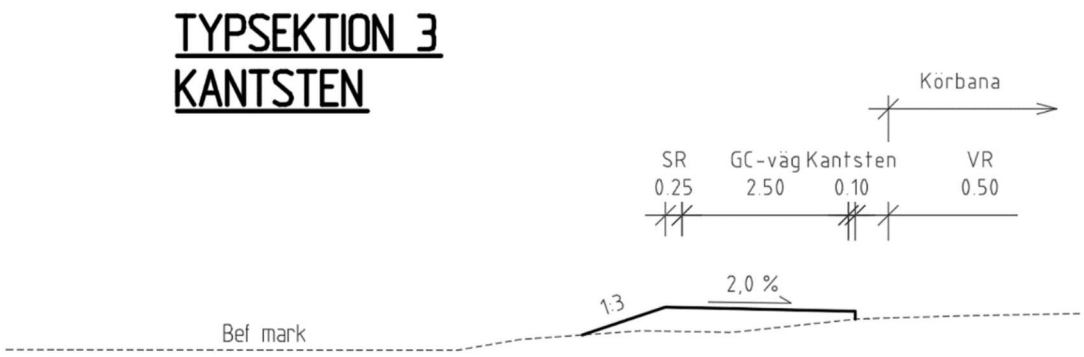
För de sträckor där gång- och cykelvägen föreslås anläggas friliggande från väg 1022 och 1500, används typsektion 2.



Figur 29 Utformning av friliggande gång- och cykelväg

Utformning med kantsten

För partier med bykaraktär föreslås separering mot vägen med kantsten enligt typsektion 3.

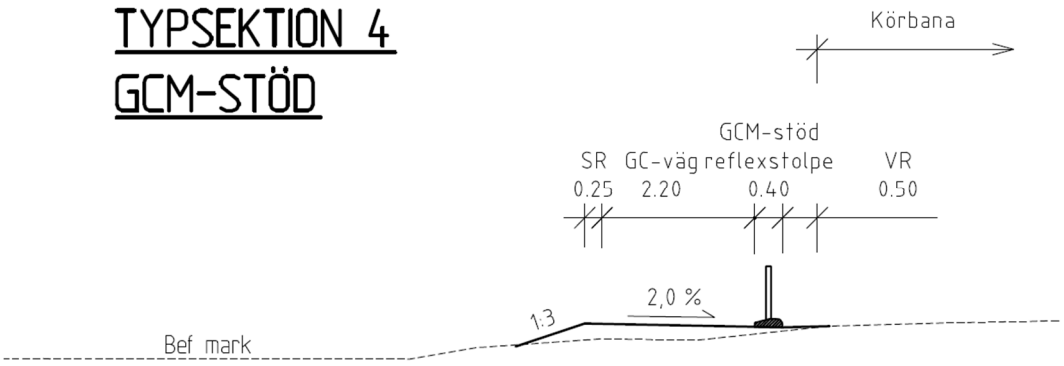


Figur 30 Utformning av kantstenseparerad gång- och cykelväg

Figur 31 Exempelbild för gång- och cykelväg typsektion 3, utformning med kantsten.

Utformning med GCM-stöd

För trånga partier med hastighetsbegränsning 70 km/h har en utformning enligt typsektion 4 valts. Även vid vissa intrång i tomtmark har vägen utformats med typsektion 4. Här avskiljs gång- och cykelvägen från fordonstrafiken med GCM-stöd istället för skiljeremsa.

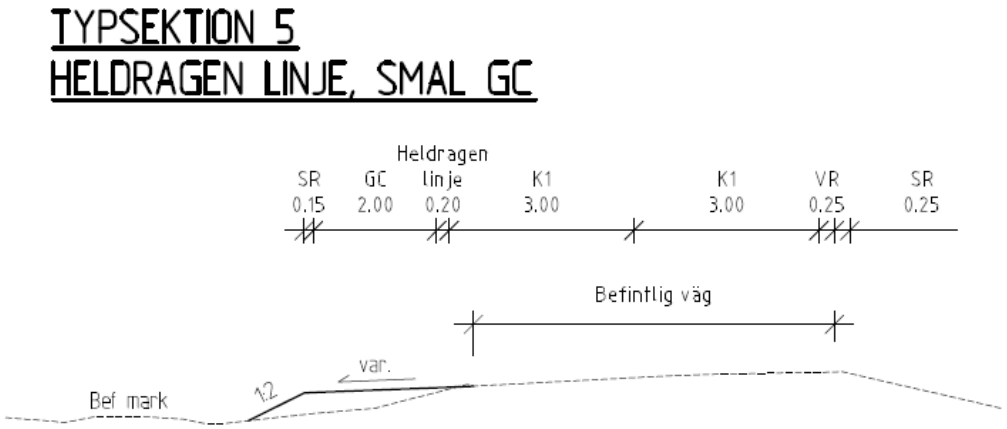


Figur 32 Utformning av gång- och cykelvägen med GCM-stöd.

Utformning med heldragen linje och breddning av väg

För att minimera intrång i Hagestad-Järarnas naturreservat har en utformning med heldragen linjemålning med räffling föreslagits som separeringsform. För att minska risken att fordonstrafik kör på gång- och cykelvägen föreslås befintlig väg breddas. Då bankhöjden är låg förelås bankslänten till 1:2.

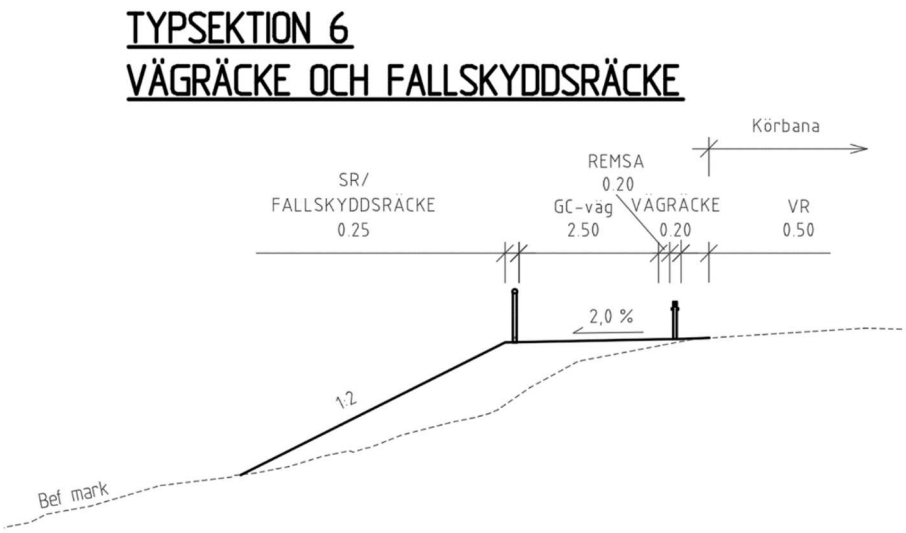
Samma utformning föreslås även på sträckan 9/287 – 9/330 förbi Hagestad 44:25 för att undvika intrång i garage/uppställningsplats för bil.



Figur 33 Utformning av gång- och cykelvägen med heldragen linjemålning och breddning av väg.

Utformning med räcke

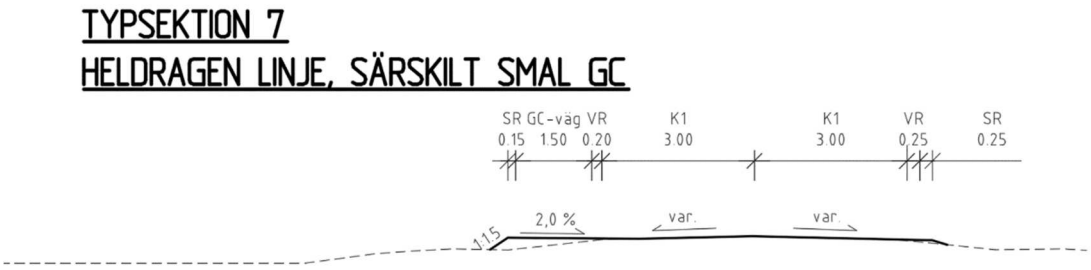
Som skydd vid branta slänter eller stående vatten används en utformning enligt typsektion 6. Här avskiljs gång- och cykelvägen från vägtrafik med ett vägräcke, samt med ett fallskyddsräcke mot slänt och vatten, se Figur 34.



Figur 34 Utformning av gång- och cykelvägen med räcke.

Utformning med linjemålning

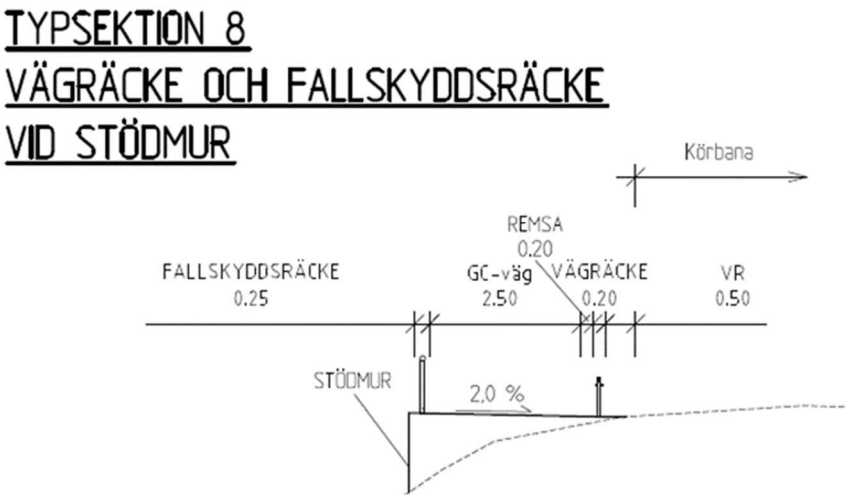
För mycket trånga partier med hastighetsbegränsning 70 km/h har en utformning enligt typsektion 7 valts. Denna utformning används endast vid mycket trånga partier för en kort sträcka där sikten är god. För att miska risken att fordonstrafik kör på gång- och cykelväg föreslås befintlig väg breddas.



Figur 35 Utformning med heldragen linje och smal gång- och cykelväg.

Utformning med vägräcke och fallskyddsräcke vid stödmur

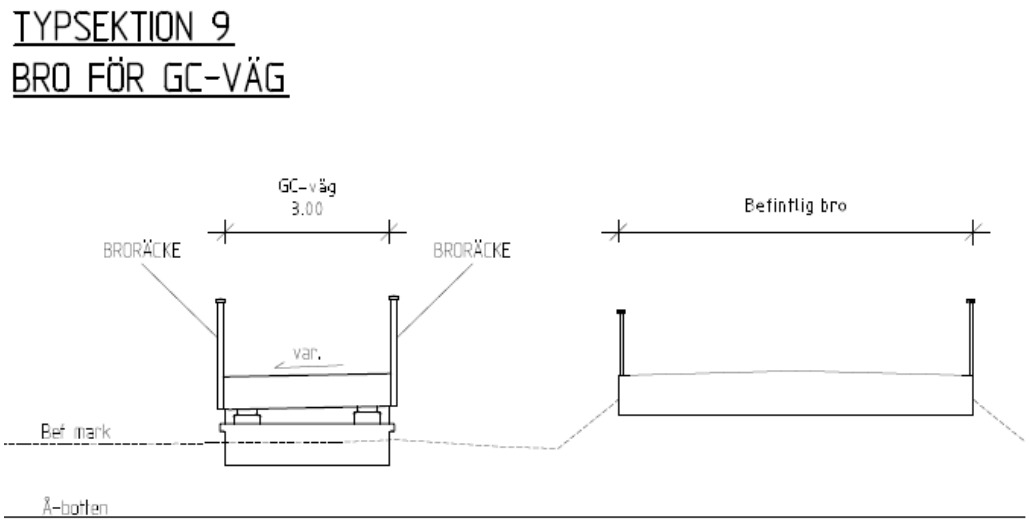
För att minimera intrång i tomtmark kan stödmur bli aktuellt istället för platskrävande slänter. Gång- och cykelvägen separeras då från fordonstrafik med vägräcke och kompletteras med fallskyddsräcke längs med muren.



Figur 36 Utformning av gång- och cykelvägen med stödmur och fallskyddsräcke

Utformning för gång- och cykelväg med bro

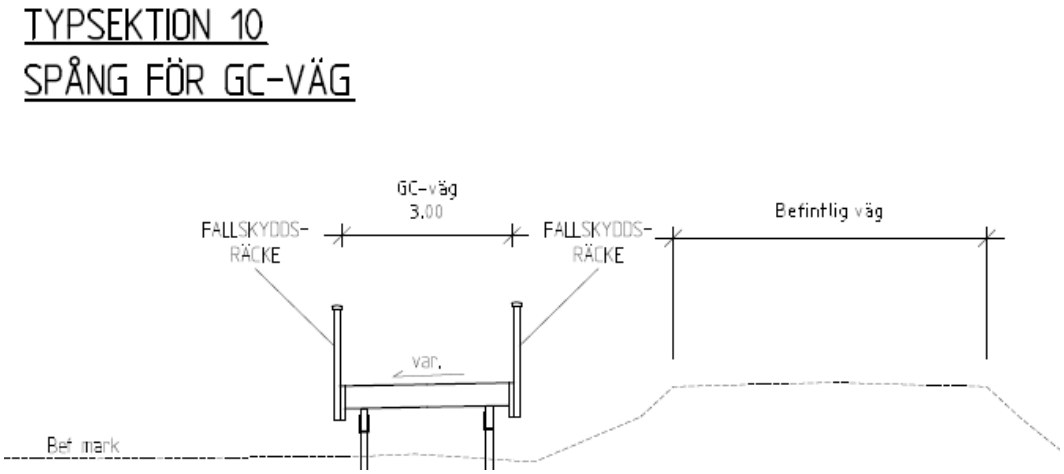
För att passera Tyge å anläggs en gång-cykelbro parallellt med befintlig vägbro, se Typsektion 9. Den föreslagna utformningen för gång- och cykelbron har gjorts utifrån ambitionen att minimera intrånget i vegetationen, samtidigt som bredden möjliggör drift och underhåll av bron.



Figur 37 Utformning för gång- och cykelbro.

Utformning för gång- och cykelväg med spång

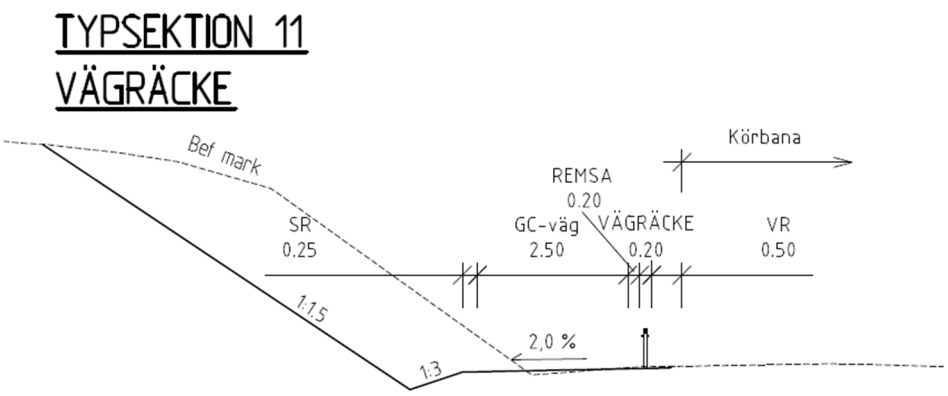
Där gång- och cykelvägen ansluter till träbron har utformningen med spång använts, enligt typsektion 10, Figur 38. Gång- och cykelvägens valda bredd möjliggör drift och underhåll av spången.



Figur 38 Utformning med spång där gång- och cykelvägen möter brokonstruktion.

Utformning med vägräcke

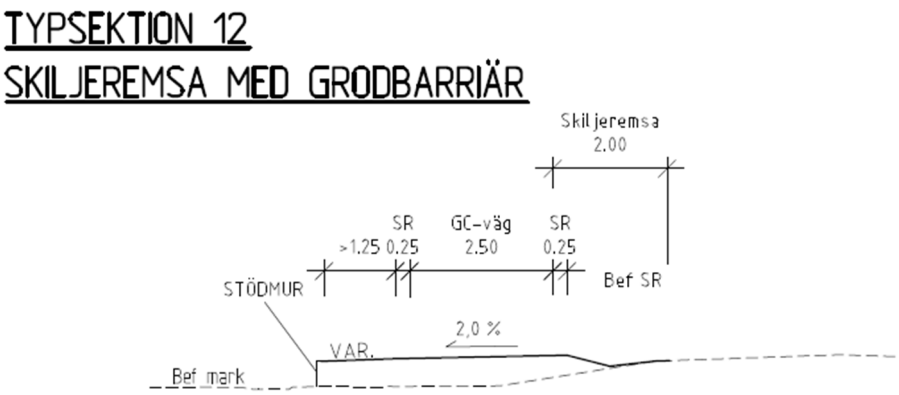
För att minimera intrång i särskilt känslig naturmiljö när gång- och cykelvägen ligger i skärning, samt göra den säkrare då fordonstrafik har skymd sikt har en utformning enligt typsektion 11 valts. Gång- och cykelvägen separeras från befintlig väg med vägräcke.



Figur 39 Utformning av gång- och cykelvägen med vägräcke.

Utformning med skiljeremsa med grodbarriär

Typsektion 12 motsvarar Typsektion 1 men med en stödmur i sidoområdet som skapar en grodbarriär.



Figur 40 Utformning av gång- och cykelvägen med skiljeremsa och liten stödmur.

4.2.3. Vägvisning

Längs med föreslagen gång- och cykelväg föreslås att vid viktiga korsningspunkter och målpunkter skylta med vägvisning till närmaste större samhälle samt större målpunkter. Skyltning bör även eftersträvas vid andra delar av gång- och cykelvägen, exempelvis vid större passager över vägen, för att uppmärksamma bilister på att oskyddade trafikanter kan korsa vägen.

4.2.4. Passager över vägen

Det finns målpunkter på den södra sidan av vägen vilket innebär att gångtrafikanter och cyklister kommer att behöva korsa vägen för att nå målpunkterna och passager föreslås därför att anläggas. Passagerna föreslås utformas med släpp i separeringen av GCM-stöd eller skiljeremsa. Gång- och cykelvägens utformning har anpassats så att cyklister och fotgängare har god sikt över korsande trafik i båda riktningar inför en passage. Samtidigt är det viktigt att fotgängare och cyklister är väl synliga för motorfordon längs väg 1022 och 1500.

Regleringen ska vara tydlig och cyklisten har väjningsplikt mot korsande trafik. På motsatt sida av vägen föreslås en landningszon anordnas så att cyklisten inte behöver befinna sig i blandtrafik när den

väntar på att passera vägen. Från landningszonen leds cyklisten ut i blandtrafik på anslutande väg till målpunkten. Landningszonerna har placerats på ytor som i naturvärdesinventeringen bedömts som områden med klass 4 (visst naturvärde) eller lägre.

4.2.5. Kollektivtrafik

Ingen detaljprojektering är utförd då mer mark ej tas i anspråk. Generellt flyttas hållplatslägen till sträckor med skiljeremsa och vid det nya läget hårdgörs skiljeremsan på norra sidan. Skånetrafiken har framfört önskemål på hårdgjord yta vid och i vissa fall även flytt av hållplatslägena på den södra sidan av vägen. Nya föreslagna lägen för hållplatsstolpar är inritade i illustrationskarta. Hårdgjorda ytor är inte inritade. De 19 hållplatslägena längs sträckan finns redovisade i Tabell 4.

Tabell 4: Lägen för busshållplatser (HPL). Med Norra avses sidan inåt landet från vägen och Södra sidan mot havet.

Hållplatsnamn	**Sektion**	**Utformning i vägplan vid befintigt läge för HPL**	**Åtgärd HPL - sammanfattat**
Hammar N	0/500	Skiljeremsa	Norra: Samma läge. Skiljeremsa hårdgörs. Södra: Flytt stolpe österut förbi infart. Hårdgöra yta.
Hammar byn	1/240	Skiljeremsa	Norra: Samma läge. Skiljeremsa hårdgörs. Södra: Flytta stolpe västerut mot korsning. Hårdgöra yta.
Margretevall	3/510	Skiljeremsa	Norra: Samma läge. Skiljeremsa hårdgörs. Södra: Flytta stolpe mot korsning. Hårdgöra yta.
Blå gården	5/700	Räcke	Norra: Flytt 60 m västerut vid korsning (från räcke till gcm-stöd). Södra: Flytt 60 m västerut vid korsning, Hårdgjord yta.
Grimshögsvägen	7/050	GCM-stöd	Norra: Flyttas 20 meter västerut och skiljeremsan hårdgörs. Södra: Flyttas några meter västerut och asfalt förlängs på södra sidan.
Löderup strandbad Norra	7/830	GCM-stöd	Norra: Flyttas 40 meter österut. Södra: Flyttas västerut till postlådorna.
Backåkra	9/240	GCM-stöd	Norra: Samma läge. Södra: Flyttas österut.

Rytterskulle	10/270	GCM-stöd	Norra: Flyttas öster ut 90 m. Skiljeremsa hårdgörs. Södra: Flyttas öster ut 80 m.
Hagestad mosse	11/230	Skiljeremsa	Norra: Flyttas öster ut till Ingridvägen. Skiljeremsa hårdgörs. Södra: Flyttas öster ut till Ingridvägen.
Sandhammaren	12/090	Heldragen linje	Norra: Flyttas väster till korsning pga ej trafiksäkert med hållplats vid smal gång- och cykelväg och heldragen linje. Södra: Samma läge.
Järarna	13/040	Skiljeremsa	Norra: Samma läge. Skiljeremsa hårdgörs. Södra: Samma läge
Mälarhusen Gillshögsvägen	14/310	Skiljeremsa	Norra: Flyttas öster ut till mellan korsning och brevlåda. Skiljeremsa hårdgörs. Södra Samma läge
Mälarhusen Mälarhusvägen	15/270	GCM-stöd	Norra: Flyttas 60 meter nordost till läge för skiljeremsa Skiljeremsa hårdgörs. Södra: Samma läge
Sandby väg 18	16/250	Skiljeremsa	Norra: Samma läge. Skiljeremsa hårdgörs. Södra: Samma läge.
Sandbacka	17/120	Skiljeremsa	Norra: Samma läge. Skiljeremsa hårdgörs. Södra: samma läge.
Borrby strandbad	18/020	Skiljeremsa	Norra: Samma läge. Skiljeremsa hårdgörs. Södra: Flyttas österut. Hårdgjord yta.
Kyls strand	18/340	GCM-stöd	Norra: Flyttas 60 meter sydväst för att hamna i läge för skiljeremsa. Skiljeremsa hårdgörs. Södra: Samma läge.
Örnahusen	20/470	Kantsten	Norra: Samma läge. Södra: Samma läge.

Norrekås	21/330	Skiljeremsa	Norra: Samma läge. Skiljeremsa hårdgörs. Södra: Flyttas nordost till efter infarten.

4.2.6. Hydrologi

Det finns ett antal dricksvattenbrunnar inom utredningsområdet, dessa bedöms dock inte påverkas permanent av gång- och cykelvägen. En tillfällig grundvattensänkning kan vara aktuell vid anläggning av brostöden vid Hagestads mosse.

4.2.7. Avvattning

Eftersom jordarten inom utredningsområdet till största del utgörs av sand bedöms infiltrationsförutsättningarna som goda. Där gång och cykelvägen utformas med skiljeremsa föreslås avvattningen ske genom infiltration i slänter och skiljeremsa. Vid trånga partier där gång- och cykelvägen utformas med GCM-stöd/kantsten föreslås dagvattenbrunnar och infiltrationsytor av makadam. På vissa sträckor där vägslänter inte bedöms som tillräckliga för att kunna infiltrera dagvattnet anläggs makadamdiken under släntfot.

4.2.8. Mark- och luftledningar

Planerad gång- och cykelväg kommer på några ställen komma i konflikt med befintliga ledningar, brunnar och elskåp. Brunnar kan nivåjusteras och kabelskåp samt ledningar kan komma att flyttas vid behov.

4.2.9. Anslutningar

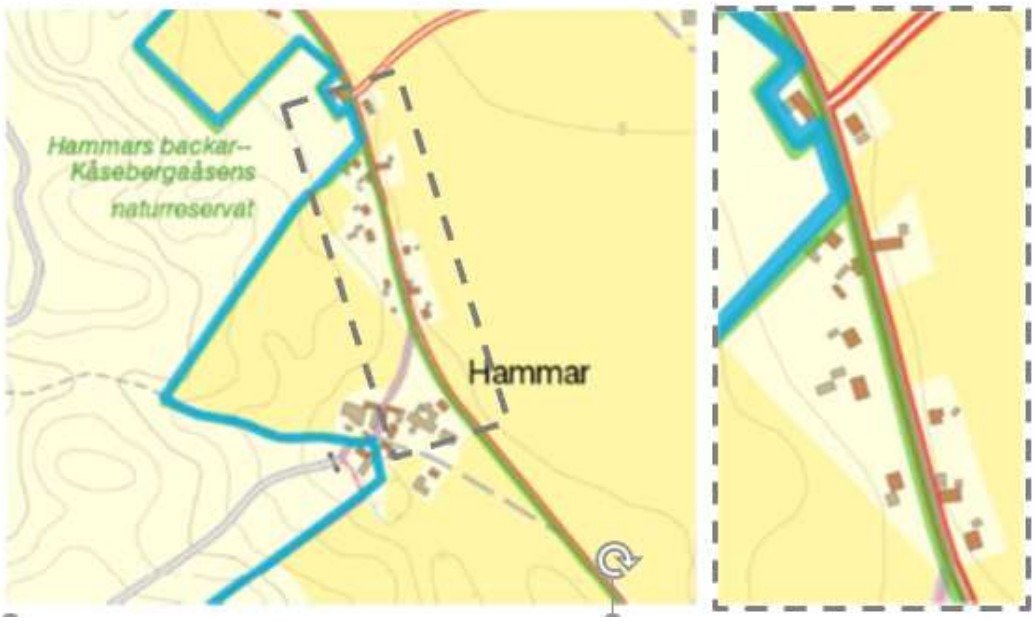
Enskild anslutning till fastighet Valleberga 46:40, sektion 5/945, föreslås stängas enligt särskilt beslut (Väglagen § 40). Övriga befintliga anslutningar justeras och anpassas i höjd. Stängning och utformning av anslutningar redovisas på illustrationsplaner.

4.3. Alternativ för trånga partier

Nedan följer en kortfattad genomgång av ett antal trånga partier där det finns hinder som försvårar anläggning av gång- och cykelvägen enligt typsektion 1. För respektive trångt parti nedan ges en kort beskrivning om dess lokalisering och problematik, lösningsförslag för dragning av gång- och cykelväg, samt motiveringar för bortvalda alternativ.

4.3.1. Hammar

Sträckan genom Hammar är knappt 400 meter lång och har skyltad hastighet på 40 km/h och visas på plankarta 101T0202-03 vid längdmätning 0/820-1/230. I och med den stora mängden fordon sommartid beräknas fordon regelbundet mötas på sträckan. Tung trafik förekommer kontinuerligt på vägen, dock i begränsad omfattning. Busshållplatser förekommer i anslutning till sträckan. Söder om vägen finns Hammars backar – Kåsebergaåsen naturvårdsområde som räknas som naturreservat. Utformningen av gång- och cykelvägen har i avsnittet behövts anpassas vid fastigheterna Hammar 12:29, 12:7, 12:4, 27:1, 12:25, 12:21 samt 12:26.



Figur 41 Hammar, hus längs med befintlig väg. Grön linje är gräns till naturvårdsområde/naturreservat. Blå linje är gräns för Kabusa skjutfält inom riksintresse för totalförsvaret. Bild till höger visar förstoring av vägsträckan genom Hammar. (Länsstyrelsen WebbGIS).

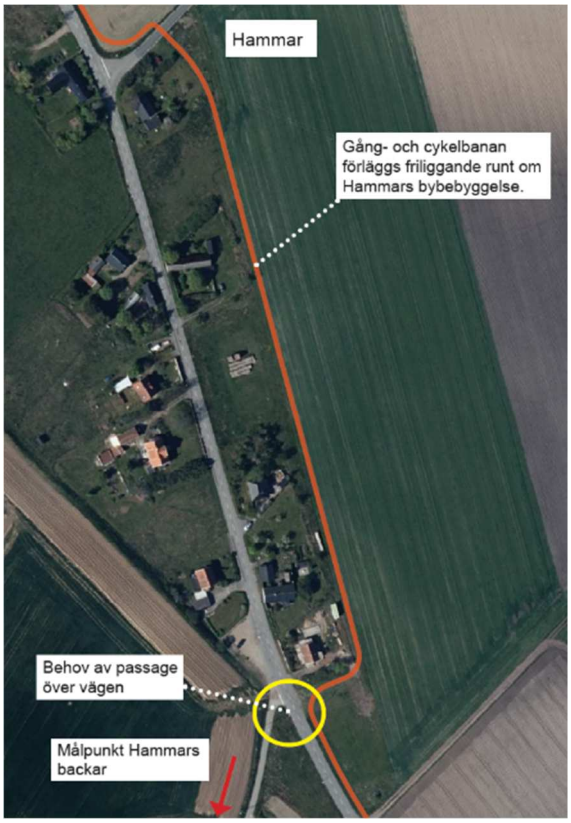
Längs sträckan finns bebyggelse på båda sidor om vägen mycket nära befintlig beläggningskant (se Figur 42), vilket försvårar anläggandet av gång- och cykelväg enligt önskvärd typsektion 1.

Figur 42 Bebyggelse nära inpå väg ömse sidor om vägen

Föreslagen utformning

Gång- och cykelvägen anläggs utanför bebyggelsen i fastighetsgränsen norr om vägens dragning, i kant med åkern enligt typsektion 2. Alternativet innebär att det inte blir något intrång i naturreservatet eller i Kabusa skjutfält inom Riksintresse för totalförsvaret. Alternativet anses mest trafiksäkert för både fordon och oskyddade trafikanter jämfört med övriga utredda alternativ nedan. Föreslagen

utformning möjliggör att en friliggande gång- och cykelväg med typsektion 2 och trafiksäker separering kan anläggas. Vidare bedöms denna utformning vara fördelaktig eftersom intrånget inte bedöms förändra områdets karaktär.



Figur 43 Gång- och cykelvägen dragning bakom bebyggelsen i Hammar. (Ortofoto Lantmäteriet)

Bortvalda alternativ

Avsmalnad gång- och cykelväg

För platsen har alternativet att låta gång- och cykelvägen avsmalnas lokalt med kantsten utretts. Utredningen har visat att utformningen skulle innebära att fastigheterna Ystad Hammar 12:29, Ystad Hammar 12:4, Ystad Hammar 12:21 och Ystad Hammar 12:26 får ett markintrång där gång- och cykelvägen hamnar alltför tätt inpå bebyggelsen längs vägen.

Enfältsväg

Utformning med en avsmalnad gång- och cykelväg har också utrett att leda trafiken i ett körfält med en prioriterad riktning, längs med en kortare sträcka. Alternativet avfärdades på grund av följande

- Utformningen av gång- och cykelvägen vid sträckan med enfältsväg anses inte vara i linje med projektmålet om att erbjuda en trafiksäker lösning.
- En enfältsväg utgör en flaskhals vid förhöjda trafikflöden under sommarmånaderna.
- Utformningen av gång- och cykelvägen vid sträckan med enfältsväg skulle innebära ett störande inslag i den kulturhistoriska miljön.
- Utformningen kräver ytvattenhantering med brunnar och ledningar, då det inte finns utrymme för vägdiken- och slänter.

- Utformningen innebär att fastigheterna Ystad Hammar 12:29, Ystad Hammar 12:4, Ystad Hammar 12:21 och Ystad Hammar 12:26 får ett markintrång där gång- och cykelvägen hamnar mycket tätt inpå bebyggelsen längs vägen.

Söder om vägen

Att leda gång-och cykelvägen söder om befintlig väg och husen i Hammar skulle innebära intrång i naturvårdsområdet/naturreservatet och i Kabusa skjutfält inom Riksintresse totalförsvaret.

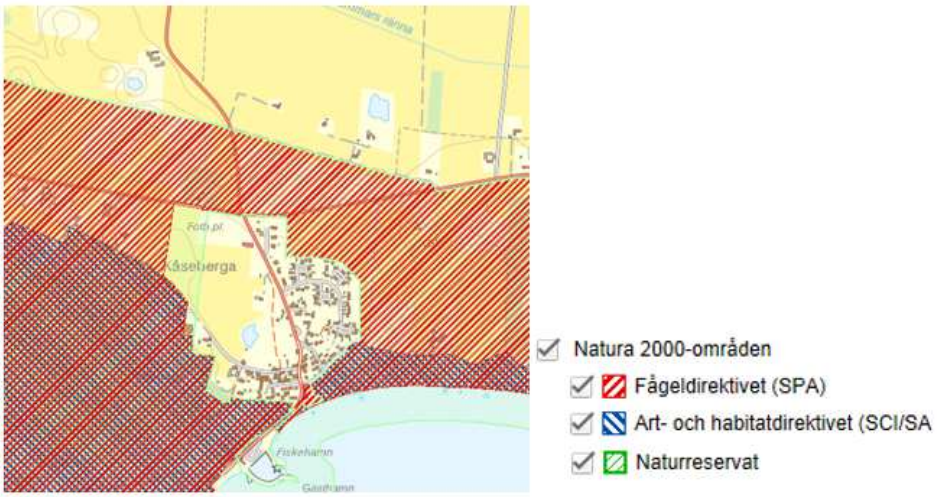
4.3.2. Kåseberga

I höjd med fiskeläget Kåseberga går vägen genom Kåsebergaåsen. Terrängen är mycket varierande längs åsen och sluttar ner mot bebyggelsen på vägens södra sida. Avsnittet redovisas på plankarta 101T0209-10 vid längdmätning 4/930-5/270. Utformningen av gång- och cykelvägen har i avsnittet behövts anpassas vid fastigheterna Valleberga 197:5, 14:26, 174:1 samt 14:99.

Området är utpekat som Riksintresse för naturvård, och naturreservat samt Natura 2000 fågelområde finns beläget på både norra och södra sidan av vägen. Se Figur 45 för utbredningen av naturskydd. Under våren 2018 utfördes en fågelinventering för att säkerställa att gång- och cykelvägen inte kommer att ha negativa effekter avseende intrång i Natura 2000 fågel.

Topografin i området försvårar anläggandet av en gång- och cykelväg med minimerat intrång oavsett om gång- och cykelvägen förläggs norr eller söder om vägen. Utformningen av gång- och cykelvägen sker med fokus på att minimera skärningar och liknande ingrepp i den mycket varierade naturgeografin och omgivande natur med höga värden. Utformningen genom naturreservat och Natura 2000 kopplat till skadelindringhierarkin kommer innebära visst intrång, intrånget har dock begränsats genom val av sektion.

Figur 44 Vägens dragning genom Kåsebergaåsen, sett från öster.



Figur 45 Områdesskydd: Natura 2000 fågel område och naturreservat.

Figur 46 Resultat naturvärdesinventering vid Kåseberga, gult markering indikerar visst naturvärde, naturvärdesklass 4. (Ekologigruppen, 2017)

Föreslagen utformning

Den generella utformningen med typsektion 1 används längs sträckan där naturreservat och Natura 2000 sträcker sig norr om vägen, fram till höjden norr om Kåseberga. Förbi höjden minskas sektionsbredden till separering med räcke för att minimera intrånget i den södra slänten, enligt typsektion 11. Efter höjden ligger vägen på bank med ett befintligt vägräcke som behålls. Gång- och cykelvägen separeras från vägen med ett vägräcke och utanför gång- och cykelvägen sätts ett fallskyddsräcke mot slänten enligt typsektion 6. Mellan sektion 5/080–5/270 kan markintrånget minimeras med hjälp av fallskyddsräcke och brantare slänt, se Figur 49.

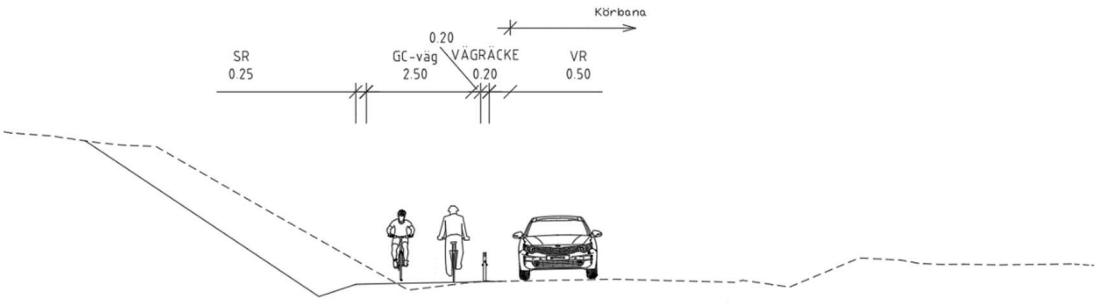
Föreslagen utformning av gång- och cykelvägen, med skiljeremsa och räcke som följer befintlig vägs profil bedöms innebära ett minimerat ingrepp i landskapsbilden. Val av räcke förbi höjdryggen innebär tillskott av väganordningar i landskapsbilden men ter sig naturligt då det ansluter till ett befintligt räcke vars funktion behöver behållas.

Figur 47 Skiss av utformning där avgränsning sker med räcke.

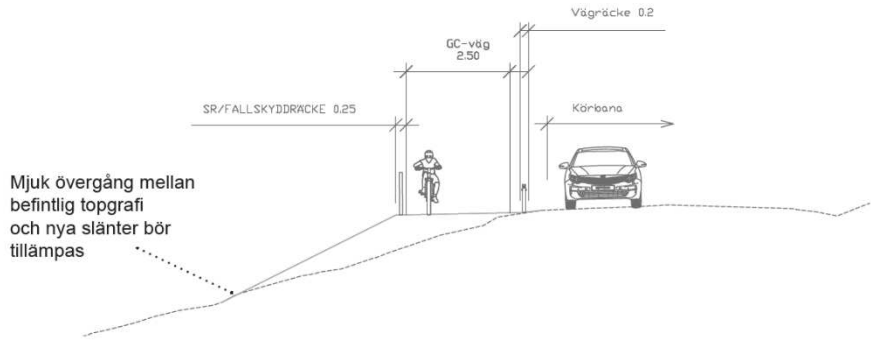
Ur naturvårdssynpunkt bedöms byggandet av gång- och cykelvägen på norra sidan vägen, längs hela sträckan, vara att föredra då det innebär att ingrepp i områden med högre naturvärden såsom Natura 2000-områden, områden med rödlistade arter eller områden omfattade av biotopskydd kan undvikas. I beslutet för naturreservatet vid Kåseberga står det att föreskrifterna inte får utgöra ett hinder för anläggande av en gång- och cykelled. Då intrång kommer att ske i naturreservat ska dispens sökas. För intrånget i det områdesskyddade området samt i åsen krävs både försiktighetsmått samt kompensationsåtgärder.

Utformning med räcke istället för skiljeremsa ger en 1,1 m smalare sektion och därmed mindre omgivningspåverkan norr om befintlig väg. För typsektion 1 är bredden 4,75 m från befintlig vägbanekant till gång- och cykelvägens yttersta del av stödremsan och för typsektion 11 är bredden 3,65 m. Hur stor del av slänten som påverkas varierar längs sträckan beroende på befintlig topografi.

Med föreslagen utformning förbi Kåseberga blir intrånget i naturreservat och Natura 2000-området norr om vägen cirka 2700 m², varav cirka 1000 m² schakt vid höjden och cirka 1700 m² fyllning där vägen ligger på bank före och efter höjden. Påverkan på slänter i föreslagen utformning längs med vägen på norra sidan ses i principskisser, se Figur 48 och Figur 49.



Figur 48 Utformning av gång- och cykelvägen vid åsens högsta parti används räcke istället för skiljeremsa för separering från trafiken.



Figur 49 Utformning med fallskyddsräcke mot slänt och separering med räcke mot väg.

Med föreslagen utformning blir passagen genom åsen säker för trafikanter på gång-och cykelvägen. Inget intrång sker söder om befintlig väg och sidbyten för gång- och cykeltrafik undviks. Intrång i åsens slänter sker genom jordschakt och bankfyllning, slänter utformas på ett sådant sätt att de efterliknar de slänter som förekommer naturligt i landskapet.

Kompensationsåtgärder för intrånget föreslås i form av insådd på nya slänter i syfte att stärka lokala arter av bland annat rödlistade kärlväxter. I första hand ska lokal växtlighet användas genom att återanvända avbaningsmassor samt så in specifika arter som frö, alternativt pluggplantor. Som kompensation har ytor i slänter främst inom reservatet men även utanför utsetts med sammanlagd yta av cirka 6000 m². Val av skiljeremsa som avgränsning mot väg gynnar artrikedomen i jordbrukslandskapet. Räcke förbi höjden som ansluter till befintligt vägräcke minskar intrånget i åsen. Bedömningen är att detta är det alternativ som bäst uppfyller kriterierna för en trafiksäker lösning samtidigt som intrånget i naturmiljön, kulturmiljön och landskapsbilden begränsas.

Bortvalda alternativ

Längs med väg, skiljeremsa vid höjden

Utformningen innebär en 2,5 meter bred gång- och cykelväg på vägens norra sida, med en 2 meter bred skiljeremsa.

Figur 50 Skiss på utformning av gång- och cykelväg med skiljeremsa precis öster om Kåseberga förbi höjdpunkten på åsen.

Alternativet bedöms vara trafiksäkert och sidbyten undviks. Med detta alternativ av utformning blir intrånget i naturreservatet och Natura 2000-området norr om vägen cirka 200 m² större än vid det valda alternativet, varför alternativet med skiljeremsa har avfärdats.

Längs med väg, GCM-stöd

Utformningen innebär separering mellan befintlig väg och gång- och cykelvägen med GCM-stöd, en lösning som minimerar markintrånget. En utformning med GCM-stöd, se Figur 32, har potential att reducera vägområdets bredd och intrång med 1,4 meter jämfört med alternativ med skiljeremsa, se Figur 27. Typsektion 1 ger en bredd på 4,75 m från befintlig vägbanekant till gång- och cykelvägens yttersta del av stödremsa och för typsektion 4 är bredden 3,35 m.

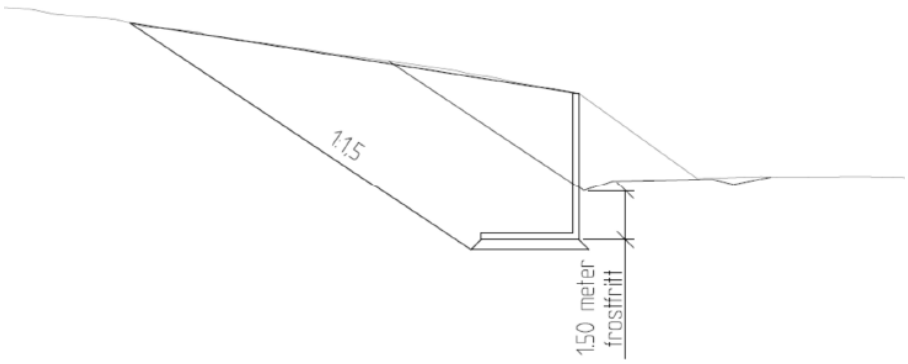
Förslaget har förkastats på grund av dåliga siktförhållanden mellan sektion 4/700-5/050. Då det finns ett befintligt vägräcke norr om åsen blir det också naturligt att förlänga räcket genom skärningen för att minska intrånget istället för att byta typsektion flera gånger på en kort sträcka.

Stödmur mot åsen

Utformning med stödmur har studerats i syfte att minimera påverkan i form av ett permanent intrång i åsen och slänten. Alternativet innebär att L-stöd på 2 meter anläggs som mothållande kraft mot slänten. I landskapsbilden kan stödmur upplevas som ett främmande inslag.

Figur 51 Skiss av utformning med stödmur mot åsen vid höjdpunkten.

Med detta alternativ kan åsens topografi i hög grad återställas efter anläggningsarbetena. Nackdelen är att markförhållandena gör att intrånget under anläggningstiden bedöms bli stort. Se Figur 52.



Figur 52 Markarbeten för anläggande av stödmur.

En stödmur kräver ett djupt schakt för att möjliggöra att bottenplattan grundläggs på frostfritt djup under gång- och cykelvägen. På grund av att slänten till stor del utgörs av sand, som inte kan stå för

brant, blir intrånget stort under anläggningsarbetet. Även i driftskedet är ingreppet stort, varför alternativet har valts bort.

Följa åsen i höjd

I förslaget går gång- och cykelvägen en bit från vägen, uppe på åsen, vilket skulle innebära att en del av åsens sluttning inte permanent tas bort. Däremot krävs utfyllnad på grund av skärning i sluttningen uppför och nedför åsen, vilket innebär ett större intrång än det valda alternativet

Att följa åsens topografi skulle även innebära att gång- och cykelvägen anlades med en för brant lutning. Lutningen på befintlig väg är 4,8 %. För en gång- och cykelväg som följer befintlig väg är lutningen långt över den önskvärda lutningen på 2 % vid en höjddifferens på 10 meter (enligt krav i VGU, Tabell 3.2 - 7). Om gång- och cykelvägen därutöver skulle anpassas för att bättre följa åsens topografi skulle det få till följd att lutningen skulle öka ytterligare vilket utgör ett alltför stort avsteg från VGU och projektmålet avseende tillgänglighet. Detta tillsammans med det större intrånget gör att alternativet har valts bort.

Delvis följa åsen i höjd

Med en utformning som delvis följer åsen i höjd skulle gång- och cykelvägen anläggas halvvägs upp i åsens sluttning, se Figur 53.

Figur 53 Skiss av utformning halvvägs upp i åsens sluttning vid höjdpunkten.

I syfte att minimera väganläggningens storlek och därmed intrånget i åsen föreslogs att gång- och cykelvägen utrustades med ett fallskyddsräcke. Räcket som placeras mellan gång- och cykelvägen och dess sluttning skulle på så sätt möjliggöra en brantare sluttlutning ned mot befintlig väg. Förslaget har förkastas på grund av att lutningen på gång- och cykelvägen bedöms bli alltför stor för att en tillgänglig lösning ska kunna uppnås.

Sidbyte till södra sidan

Utformningen innebär ett tillfälligt byte till södra sidan av vägen vid Kåseberga. Av genomförd kulturarvsanalys framgår att byggandet av gång- och cykelvägen på norra sidan vägen är att föredra eftersom den vare sig kommer i konflikt med enskilda kulturhistoriska lämningar eller kulturmiljövärdena längs den aktuella sträckan inom riksintresset kulturmiljö Kåseberga. Genom att den planerade gång- och cykelvägen förläggs längs vägens norra sida kan påverkan på den välbevarade gårdsmiljön vid Margretevall och övrig agrar bebyggelse söder om vägen helt undvikas.

Sidbyte från norra till södra sidan innebär två passager över vägen. Först ett sidbyte före Kåseberga sedan ett sidbyte tillbaka till norra sidan efter Kåseberga, före en mycket brant nordvänd sluttning. Den

andra passagen hamnar nära en kurva som ger dåligt sikt vilket innebär en ökad risk för oskyddade trafikanter. Alternativ att flytta sidbytet längre österut skulle innebära intrång i den branta nordvända slänten på åsen.

Att anlägga gång- och cykelvägen på södra sidan av befintlig väg innebär en lång sträcka av utfyllnad där slänten är sydvänd från vägen vilket förändrar nedåtgående slänts utseende. Söder om befintlig väg ligger naturvårdsområde/naturreservat och Natura 2000 fågel. Nära korsningen i Kåseberga finns också tomtmark som skulle få intrång av ny dragning. Det stora intrånget tillsammans med bristerna avseende trafiksäkerhet har gjort att alternativet valts bort.

Alternativ placering

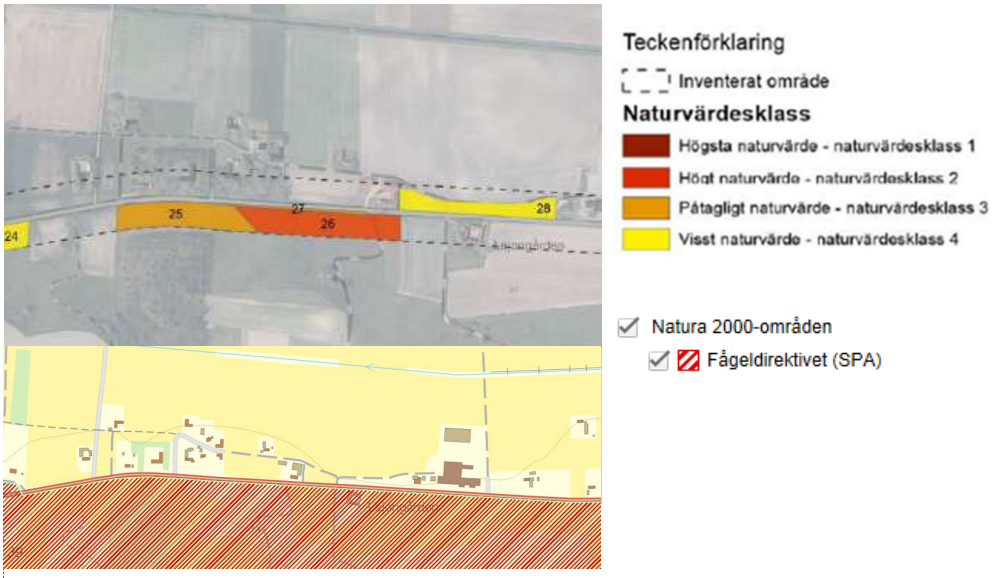
En kustnära dragning på befintliga enskilda vägar samt en lång sträcka friliggande från Kåseberga till Löderup var ett förslag i åtgärdsvalsstudien från 2016. Förslaget innebär intrång i naturreservat och Natura 2000 fågel och habitat där miljön och landskapsbilden är opåverkad jämfört med befintlig vägkorridor, alternativet har därför valts bort.

Ett alternativ som föreslogs i kulturarvsanalysen i syfte att minimera intrånget i åsen var omledning från korsningen vid Kåseberga norrut på Peppingevägen sedan längs Minkvägen. Minkvägen är en enskild grusväg och samfällighet som sedan ansluter till väg 1022 och 1500. Förslaget innebär en omväg för trafikanter på gång- och cykelvägen och därmed en risk att den inte nyttjas, alternativet har därför valts bort.

4.3.3. Blå gården

Strax väster om den väg som heter Blå vägen finns en längre sträcka (se plankarta 101T0210-11, vid längdmätning 5/490 – 5/750) med bebyggelse nedanför en höjdskillnad, vilket gör att placeringen av gång- och cykelvägen enligt önskvärd typsektion med sektion 1 och skiljeremsa skulle ge ett stort markintrång. De berörda fastigheterna kantas av trädgårdar med bitvis uppvuxen och naturrik vegetation samt trädrader, se Figur 54. Utformningen av gång- och cykelvägen har i avsnittet behövt anpassas vid fastigheterna Ystad Valleberga 46:29, 46:32, 46:33, 46:39 samt 46:41.

Figur 54: Anslutande fastighet på norra sidan med naturrik vegetation och trädrader



Figur 55 Naturvärdesklass 2 söder om vägen (övre bild) (Ekologigruppen, 2017). Samt naturreservat och Natura 2000 fågel (nedre bild)

Föreslagen utformning

För fastigheterna Ystad Valleberga 46:33 och Ystad Valleberga 46:39 föreslås en utformning av gång- och cykelvägen med stödmur och fallskyddsräcke enligt typsektion 8. Ett vägräcke sätts som separering mot trafiken på befintlig väg då stödmuren hamnar inom vägens säkerhetszon.

Gällande fastigheterna Ystad Valleberga 46:29, 46:32 samt 46:41 föreslås en utformning med GCM-stöd enligt typsektion 4, då topografin medger det.

Bortvalda alternativ

Ett alternativ som utretts för sträckan innebär att leda gång- och cykelvägen längs med Blå vägen, bakom bebyggelse enligt utformningen för en friliggande gång- och cykelväg. Detta alternativ har avfärdadats på grund av följande:

- Blå vägen är en gammal väg med högt kulturmiljövärde som i nuläget inte är asfalterad. Eftersom vägen inte får ändra utformning på grund av dess kulturmiljövärde innebär det att dragningen inte uppfyller målen för projektet om en hårdgjord gång- och cykelväg.
- Att anlägga gång- och cykelvägen längs med Blå vägen skulle innebära ett ogent alternativ för cyklisterna. Risken är att cyklister och fotgängare väljer att cykla i blandtrafik för att undvika Blå vägen.

4.3.4. Ystad Valleberga 46:40

Ystad Valleberga 46:40 är en fastighet norr om väg 1022 med tomtmark inom det föreslagna vägområdet för gång- och cykelvägen. Avsnittet redovisas på plankarta 101T0211 vid längdmätning 5/890-5/950. På norra sidan finns ett bostadshus nära vägen. Det finns en byggnad nära vägen även söder om väg 1022, samt ett område med naturvärden (klass 2) där den rödlistade arten backsilja återfinns.

Figur 56 Ystad Vallenberga 46:40

Föreslagen utformning

För att minimera intrånget på tomtmark har en smalare utformning med stödmur och fallskyddsräcke mot hus i kombination med vägräcke mellan gång- och cykelväg och väg 1022 valts, se typsektion 8.

Bortvalda alternativ

Vid platsen har förflyttning av vägen i sidled söderut utretts. Syftet med åtgärden är att ge mer plats åt gång- och cykelvägen och på så sätt minska intrånget norr om vägen. Detta alternativ har avfärdats på grund av följande:

- Sidoförflyttning av vägen skulle innebära ett intrång i område med naturvärde (klass 2) på södra sidan där den rödlistade arten backsilja återfinns.

- En sidoförflyttning av vägen skulle innebära intrång i ytterligare en tomtmark söder om vägen vilket går att undvika genom föreslagen utformning.

4.3.5. Ystad Löderup 6:48

I höjd med Löderup (plankarta 101T0214, längdmätning 7/420-7/450), på norra sidan av väg 1022 ligger en fastighet med tomtmark inom det föreslagna vägområdet för gång- och cykelvägen. Om gång- och cykelvägen anläggs enligt typsektion 1 skulle det innebära att det nya vägområdet hamnar väldigt nära byggnaden. Det finns ingen nämnvärd höjdskillnad mellan vägområdet och fastigheten vid platsen. Söder om väg 1022 återfinns ett naturreservatsområde.

Figur 57 Ystad Löderup 6:48 lokalisering längs med väg 1022.

Föreslagen utformning

Vid platsen har en utformning med GCM-stöd enligt typsektion 4 valts i syfte att minska intrånget. Med denna utformning erhåller gång- och cykelvägen en acceptabel standard. I syfte att minimera intrånget i tomtmark placeras gång- och cykelvägen utanför häcken och trädet som står mellan hus och vägkant.

Bortvalda alternativ

Sidoförflyttning av väg 1022

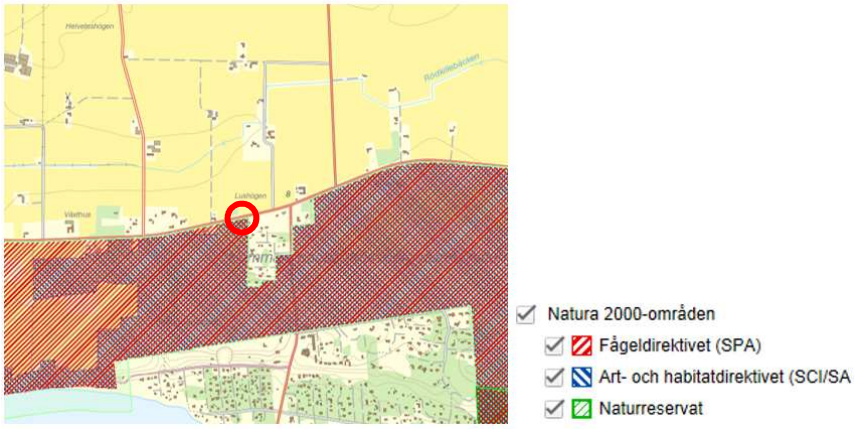
Vid platsen har förflyttning av vägen i sidled söderut utretts. Syftet med denna åtgärd är att ge mer plats åt gång- och cykelvägen och på så sätt minska intrånget norr om vägen. Detta alternativ har avfärdats på grund av att sidoförflyttning av vägen skulle innebära ett intrång i naturreservatet söder om väg 1022.

4.3.6. Lushögen (Hagestad 5:16)

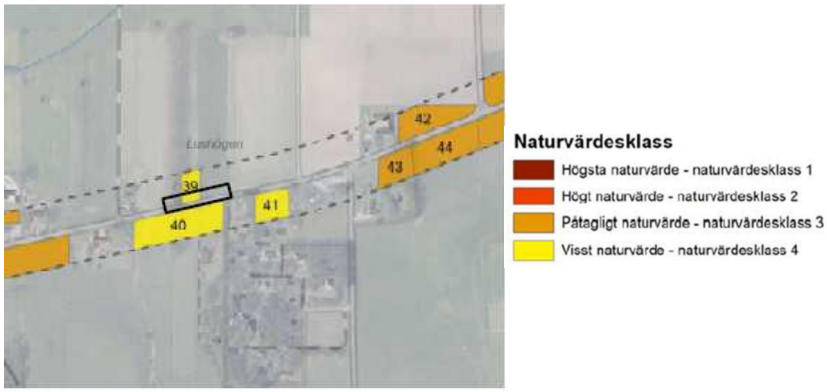
I höjd med Löderup (plankarta 101T0214, längdmätning 7/500-7/540) korsar vägen en allé som omfattas av det generella biotopskyddet, se Figur 58. Strax efter allén, på vägens norra sida, finns en fornlämning som omnämns som Lushögen (RAÄ Löderup 37:1) i nära anslutning till befintlig väg. Båda sidor av vägen är utpekade som riksintresse för naturvård där den södra sidan har områdesskydd Natura 2000 fågel. För utbredning av naturskydd och placering av Lushögen se Figur 59. Fornlämningar över mark har starkt skydd i kulturmiljölagstiftningen.

På grund av allén, fornlämningen och naturskyddet på platsen bör särskild hänsyn tas i valet av utformning och placering av gång- och cykelvägen.

Figur 58 Allé som korsar vägen. Bakom allén, på vägens norra sida finns Lushögen.



Figur 59 Områdesskydd: Natura 2000 fågel samt Art och habitatsskydd. Lushögen är markerad med en röd ring.



Figur 60 Resultat naturvärdesinventering höst 2017, vid Lushögen, gul markering indikerar visst naturvärd med naturvärdesklass 4. (Ekologigruppen, 2017)

Föreslagen utformning

I den föreslagna utformningen förläggs gång- och cykelvägen under cirka 60 meter på vägens norra sida med en bredd på 1,5 meter enligt typsektion 7, för att undvika intrång i Lushögen. Gång- och cykelvägen separeras från fordonstrafiken med målad och räfflad linje. Vägen sidoförflyttas något söderut, dock inom befintligt vägområde och utan att göra intrång i det naturskydd som återfinns söder om vägen. Sidoförflyttningen av vägen kräver grävarbete för vägöverbyggnaden, detta innebär ett tillfälligt intrång i naturreservatet och Natura 2000-området under byggtiden.

Trots att gång- och cykelvägen kan placeras mycket nära fornlämningen bedöms detta vara positivt eftersom ny gång- och cykelväg ökar tillgängligheten samt uppmärksammar den i samband med att förbipasserande informeras om den. Att anlägga gång- och cykelvägen på sträckans norra sida är även i linje med projektmålet om att undvika sidbyten. De träd som avverkas vid anläggandet av gång- och cykelvägen kompenseras i luckor i allén vid Lushögen.

Bortvalda alternativ

Det alternativ som utretts utöver valt alternativ är en utformning där gång- och cykelvägen anläggs med en friliggande utformning norr om fornlämningen. Detta alternativ har avfärdats på grund av att

- Att anlägga gång- och cykelvägen som friliggande skulle innebära ett ogent alternativ till cyklisterna. Risken är att cyklister och fotgängare väljer att cykla i blandtrafik för att undvika omvägen runt Lushögen.

- En friliggande gång- och cykelväg innebär ett större intrång i omkringliggande fastigheter och odlingsmark. Intrånget innebär också att restytor skapas.

- Placering norr om Lushögen skulle delvis bryta sambandet mellan graven och det omgivande odlingslandskapet åt detta håll. Det är inte osannolikt att högen ursprungligen uppförts för att medvetet exponera mot samtida odlings- eller betesmarker i norr.

- Placering norr om Lushögen skulle innebära intrång i den redan kända boplatsen Löderup 37:3, samt en risk att stöta på tidigare okända gravar norr om Lushögen.

4.3.7. Backåkra

Längs vägen i höjd med Backåkra (plankarta 101T0217, längdmätning 9/180-9/420) finns bebyggelse på båda sidor om vägen nära befintlig beläggningskant. Hus på Ystad Hagestad 44:25 ligger nära vägen och har en infart med uppställningsplats där en bil precis får plats mellan vägkant och

garagebyggnad, se Figur 61. Bostadshus på Ystad Hagestad 44:53 ligger nära vägen. Parkeringar på Ystad Hagestad 44:57 samt 44:58 ligger nära vägen.

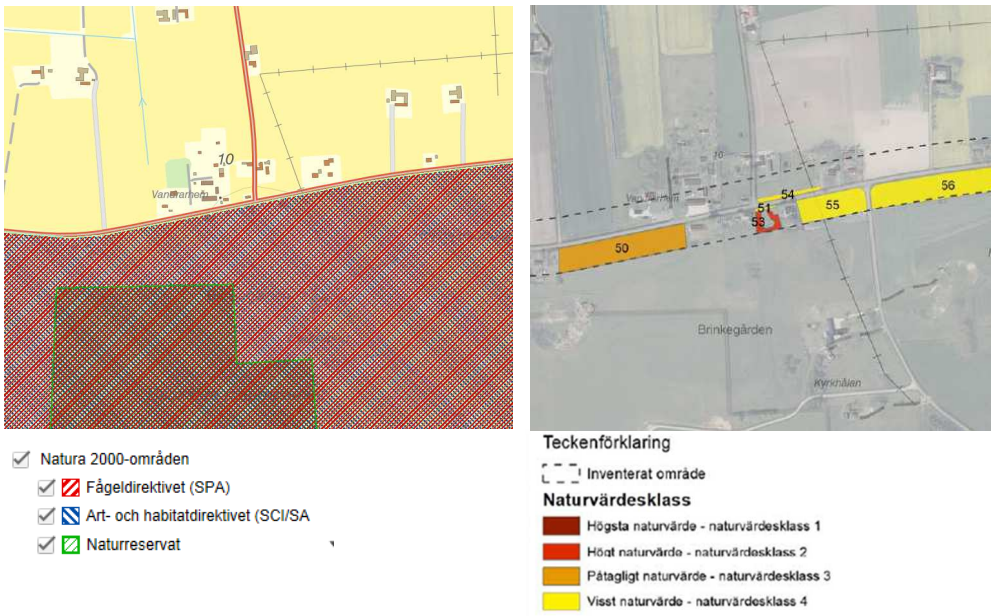
Figur 61 Vägsträcka med hus nära vägens norra sida

Föreslagen utformning

Gång- och cykelväg anläggs längs med befintlig väg med GCM-stöd, enligt typsektion 4, förbi fastighet Hagestad 44:57 och Hagestad 44:58 för att minimera intrång på parkeringsplatser.

För att undvika intrång på fastighet Ystad Hagestad 44:53, som skulle innebära att gång- och cykelvägen kommer mycket nära bostadshuset, anläggs den i nära anslutning till fastighetsgränsen norr om fastigheten, med typsektion 2 för friliggande gång- och cykelväg. Detta innebär att gång- och cykelvägen avviker från befintlig vägdragning längs med en kortare sträcka.

Vid Hagestad 44:25 finns en infart med uppställningsplats för bil väldigt nära vägen, där har typsektion med smalare gång- och cykelväg separerad med linjemålning valts, typsektion 5.



Figur 62 Norra sidan har inget specifikt skyddsvärt naturobjekt. Södra sidan är klassat som Natura 2000 och har även ett område med naturvärdesklass 2, se bild till höger.

Figur 63 Gång- och cykelvägens dragning bakom fastighet Ystad Hagestad 44:53

Bortvalda alternativ

Det alternativ som utretts men inte valts för sträckan innebar att bredda befintlig väg söderut i syfte att göra plats för gång- och cykelvägen. Gång- och cykelvägen skulle då anläggas kantstensseparerad med en smalare sektion. Detta lösningsalternativ avfärdades på grund av följande

- Stort intrång på fastigheterna Ystad Hagestad 44:25 och Ystad Hagestad 44:53 där gång- och cykelvägen hamnar väldigt nära byggnader, samt mindre intrång på fastigheterna Ystad Hagestad 44:78 och Ystad Hagestad 44:37 vars trädgårdar och hus ligger mycket nära befintlig väg.

4.3.8. Ystad Hagestad 107:1

I höjd med Hagestad, norr om väg 1022, ligger ett bostadshus nära väg 1022. Avsnittet visas på plankarta 101T0219 vid längdmätning 10/270-10/300. Det finns ingen nämnvärd höjdskillnad mellan gång- och cykelvägen och huset. Söder om väg 1022 återfinns ett naturreservatsområde.

Figur 64 Ystad Hagestad 107:1 lokalisering längs med väg 1022.

Föreslagen utformning

Vid platsen har en utformning med GCM-stöd enligt typsektion 4 valts i syfte att minska intrånget i fastigheten, med denna utformning bibehåller gång- och cykelvägen en god standard.

Bortvalda alternativ

Vid platsen har förflyttning av vägen i sidled söderut utretts. Syftet med åtgärden hade varit att ge mer plats åt gång- och cykelvägen och på så sätt minska intrånget norr om vägen. Detta alternativ har avfärdats på grund av följande:

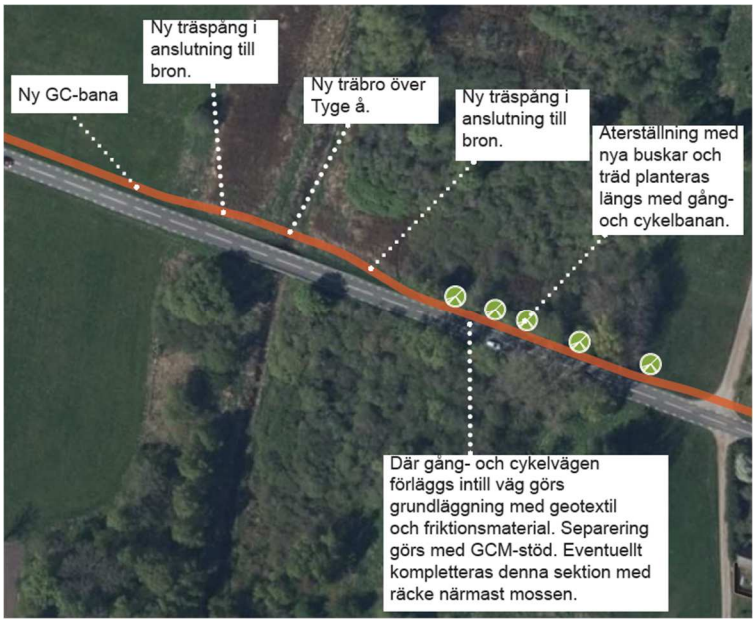
- Sidoförflyttning av vägen skulle innebära ett intrång i naturreservatet söder om väg 1022.

4.3.9. Bro 12-664-1, över Hagestads Mosse

I höjd med Hagestad korsar vägen Hagestads mosse, en utdikad mosse med naturvärdesklass 2. Avsnittet visas på plankarta 101T0221 vid längdmätning 11/270-11/290 och berör fastighet Hagestad 5:16. I den östra delen av mossen återfinns våtmark som i dagsläget är bevuxen med lövbuskar och lövträd. I mossens västra del rinner Mossabäcken/Tyge å på vägen mot havet. Vid öppet vatten växer det tätt med videsnår, en växt som är särskilt värdefull på grund av det habitat och struktur växten för med sig. På platsen återfinns även lökgroda. Ur naturvärdessynpunkt skulle en förändrad vattennivå få negativ påverkan. Mossen har ett torvtäcke på cirka 1,5 meter. Målpunkter i området är en skjutbana och Hagestad Naturpark, båda på södra sidan.

Föreslagen utformning

För att korsa mossen med gång- och cykelvägen föreslås en gång- och cykelbro, enligt typsektion 9. Den valda utformningen för gång- och cykelbron har gjorts utifrån ambitionen att minimera intrånget i vegetationen i området då det är mycket känsligt. Gång- och cykelvägen anläggs därför som en friliggande träbro med hårdgjord yta, norr om befintlig bro och väg. Brons bredd är 3 meter. Utformningen av träbron valdes på grund av den låga investeringskostnaden, samt att den uppfyller efterfrågade trafiksäkerhet och gestaltningskrav. En träspång föreslås för att förlänga upplevelsen utmed gång- och cykelvägen, se valt alternativ för sträckningen efter Hagestads mosse. Både bro och spång har en bredd som möjliggör drift och underhåll av dessa.



Figur 65 Bild över bro och efterliggande träspång

Anläggande av bro samt fyllningsarbeten innebär vattenverksamhet. Se 9.2 - Tillstånd och kontroll för mer information.

Bortvalda alternativ
Breddning av befintlig bro 12-664-1
I detta alternativ breddas befintlig vägbro norrut för att inrymma gång- och cykelvägen på norra sidan med GCM-stöd. Alternativet avfärdas på grund av följande:

- Eftersom befintlig bros livslängd beräknas till cirka 40 år kommer ytterligare ingrepp i miljön krävas vid brons livslängds slut. En träbro kommer jämförelsevis att ha en teknisk livslängd på 80 år och innebär en mindre kostnad än breddning av befintlig bro.

- Breddningen innebär en klassningsberäkning efter dagens regelverk. Detta är en tidskrävande och kostsam process där utfallet riskerar att bli att hela bron behöver bytas ut på grund av dagens striktare krav.

Ny vägbro med gång- och cykelväg
I detta alternativ rivs befintlig bro och ersätts med en bredare vägbro för att inrymma gång- och cykelvägen. Detta alternativ avfärdas på grund av följande:

- Detta är ett mycket kostsamt alternativ.

Möjlighet att utnyttja befintlig brobredd (6 m) för att inrymma gång- och cykelväg
Åtgärden innebär att ett körfält reserveras för gång- och cykelvägen, och ett körfält för fordonstrafik. Lösningen kräver någon typ av trafikljus och skylt för att signalera till trafikanterna om att det endast finns ett körfält för fordonstrafik, som är avsmalnat, samt vilken sida som har företräde. Detta alternativ har avfärdats på grund av följande:

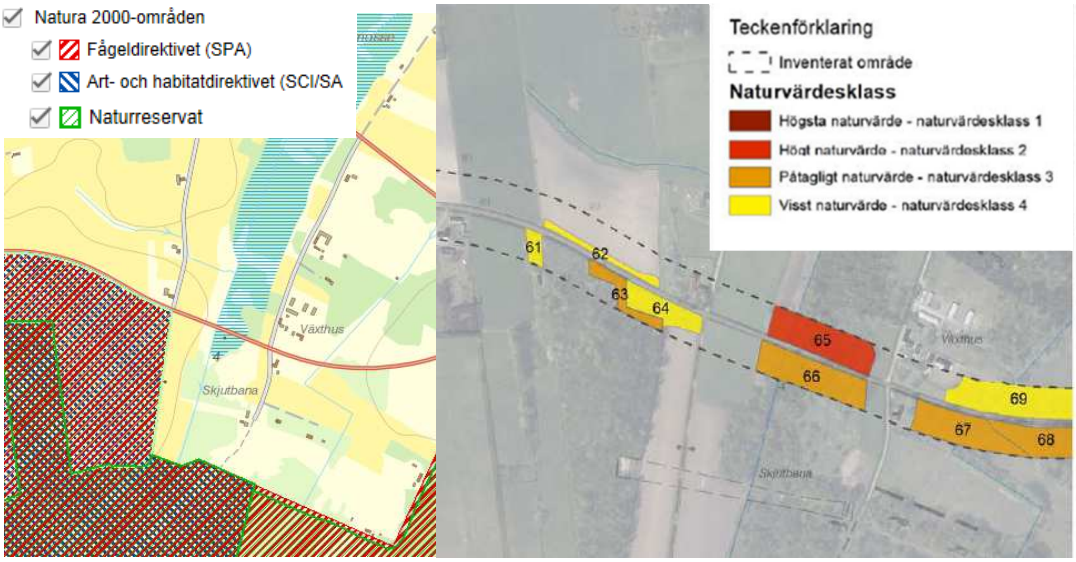
- En enfältsväg kan innebära trafiksäkerhetsrisker, samt utgör en flaskhals vid förhöjda trafikflöden under sommarmånaderna.

- Projektmålen för en trafiksäker gång- och cykelväg uppfylls inte med denna utformning då förhållandena för fordonstrafiken försämras avsevärt.

4.3.10. Hagestads mosse, i anslutning till bro

I området vid Hagestads mosse efter bron, se plankarta 101T0221 vid längdmätning 11/240-11/330 (fastighet Hagestad 5:16), återfinns ett biotopskyddat småvatten/våtmark i jordbrukslandskap där den fridlysta och rödlistade arten lökgroda tidigare har noterats. Småvattnet har i naturvärdesinventeringen givits naturvärdesklass 2: högt naturvärde. Småvattnets läge är markerat som nr. 65 i Figur 67.

Figur 66 Nuvarande bro över Hagestads mosse, samt utsikt över mossen öster ut.



Figur 67. Till vänster: Biotopskyddat naturvärdesobjekt bestående av småvatten/våtmark i jordbrukslandskap vid Hagestads mosse. Till höger: Kartläggning från naturvärdesinventering (Ekogruppen, 2017).

Föreslagen utformning

För att minimera intrång i mossen, samt för att göra en landskapsanpassad och attraktiv gång- och cykelväg, anpassas och förläggs gång- och cykelvägen på en träspång enligt typsektion 10 som ansluter till träbron med hårdgjord yta likt övrig gång- och cykelväg, se Figur 65. Spången som ansluter till träbron på båda sidor pålas.

Träspången och träbron ges samma utformning med räcke och träöverbyggnad vilket ger en intrycket av en sammanhängande bro. Detta alternativ ger en attraktiv upplevelse av mossen för cyklister och fotgängare, och minimerar intrånget i mossen.

Artskyddet är strikt och djurens fortplantningsområden eller viloplatser får inte skadas eller förstöras. Det krävs starka skäl för att erhålla dispens. Det valda alternativet har tagits fram för att undvika utgrävning av mossen, vilket ur naturvårdssynpunkt är ett dåligt alternativ. Med detta alternativ undviks även ansökan av dispens.

I vägplanen definieras det nya vägområdet. Slutlig utformning av gång- och cykelvägen avseende val av bro och spång/fyllning avgörs i samband med en samlad prövning av vattenverksamhetsåtgärder i Hagestads mosse.

Bortvalda alternativ

Urgrävning av mossen har utretts för att möjliggöra att gång- och cykelvägen anläggs intill befintlig väg men valts bort på grund av följande

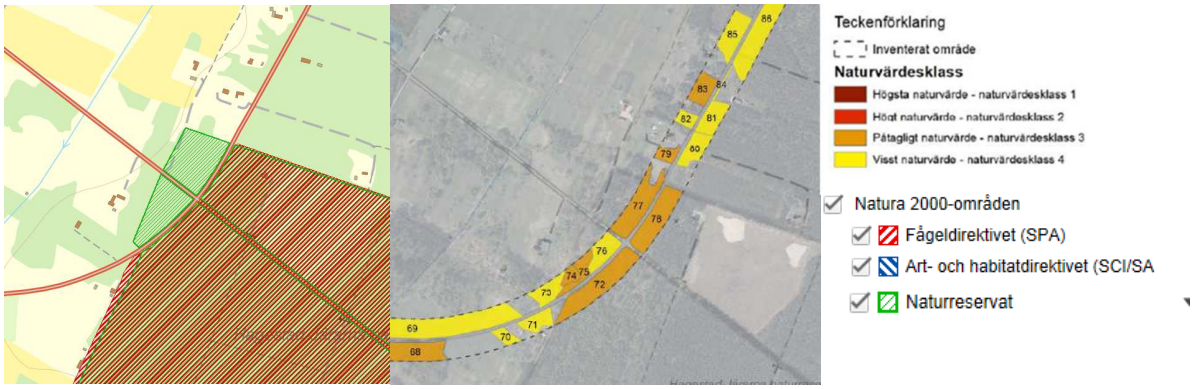
- En utgrävning hade resulterat i bortschaktning av cirka 300 m³ torv.
- Gång och cykelvägen skulle i detta alternativ ta mycket mark med höga naturvärden (NVI klass 2) i anspråk, och inte anpassas efter landskapet.
- Att gräva ur mossen hade gett negativ påverkan för djur- och växtliv i mossen.
- Stor påverkan under byggtid då maskiner kommer störa djurlivet i mossen.
- Videsnår påverkas negativt och måste kompenseras.
- Länsstyrelsen har på grund av de negativa effekterna vid en urgrävning och de skador som kan uppkomma i byggskedet direkt avrått från att gå vidare med urgrävning.

4.3.11. Hagestad-Järarna, Sandhammarens naturreservat

I höjd med Sandhammaren går vägen genom Sandhammarens naturreservat, naturreservatet återfinns inte inom vägområdet. Avsnittet visas på plankartor 101T0222-23 vid längdmätning 12/030-12/340 och berör fastighet Hagestad 44:10. Där vägen svänger norrut, se Figur 68, är det enligt reservatsföreskrifterna förbjudet att anlägga ny väg på grund av naturreservatet. Naturreservatsgränsen är inmätt att ligga 5 meter från vägkant på norra sidan och 3 meter från vägkant på södra sidan. Natura 2000-gränsen ligger 3 meter från vägkant på södra sidan.

Figur 68 Sandhammarens naturreservat på ömse sidor om vägen.

Naturvärdesinventeringen fann den fridlysta växtarten skogsknipprot. Arten är inte rödlistad och bedöms ha gynnsam bevarandestatus samt är relativt vanlig i regionen. Kompletterande inventering sommaren 2018 visade att skogsknipprot inte förekom nära vägen. Som närmast växte skogsknipprot cirka 6,5 meter från vägen, de flesta växtplatser var över 10 meter från vägen. Artens bevarandestatus bedöms inte påverkas av anläggandet av gång- och cykelvägen.



Figur 69. Den fridlysta arten skogsknipprot har identifierats på två platser norr om befintlig väg. Dessa platser är markerade 74 och 75 från naturvärdesinventeringen (Ekogruppen, 2017).

Föreslagen utformning

Den valda utformningen av gång- och cykelvägen är 2 meter bred med avgränsning till väg genom linjemålning enligt typsektion 5. Den befintliga vägen är cirka 5,2 meter bred. För att gång- och cykelvägen ska kunna vara så smal som 2 meter måste vägen breddas till 6 meter. Slänten kan utformas med 1:2 för att minimera intrånget i naturreservatet.

Utformningen blir således:

- Breddning väg 0,5 - 0,7 meter (beroende på befintlig körbanas bredd)
- Vägren med linjemålning 0,2 meter
- Gång- och cykelväg 2 meter
- Stödremsa 0,15 meter
- Slänt, bredd varierar längs sträckan beroende på markens höjd.

Alternativet innebär att arbete kommer att ske enbart på norra sidan av vägen och att intrång på södra sidan (Natura 2000 och reservat) undviks helt. Under anläggningstiden utförs avverkning av träd, avbaning av gräs samt schakt i befintlig slänt för nytt dike och utfyllnad av befintligt dike.

Dispens från föreskrifterna för naturreservatet kommer sökas avseende ett begränsat intrång på norra sidan. Intrånget i naturreservatet blir cirka 310 m² med bestående vägområde. Det tillkommande vägområdet är mellan 1,5–3 meter brett och kommer utgöras av slänter. Ingen asfalt kommer att anläggas inne i reservatet. Naturreservatets syften (livsmiljöer för fåglar, sandiga livsmiljöer för insekter, sanddynsområde, geologiska formationer, skogsmiljöer med naturlig intern dynamik, värna död ved) bedöms inte motverkas genom anläggandet av gång- och cykelvägen.

Bortvalda alternativ

Breddning av väg söderut

Alternativ som utretts är att bredda vägen söderut (för att få 6 meter bred körbana) samt att anlägga gång- och cykelvägen med den smalaste sektionen och separation endast med målad linje, norr om vägen. Även om alternativet skulle innebära ett begränsat intrång i naturreservatet och Natura 2000 på södra sidan har alternativet avfärdats på grund av detta.

Friliggande sektion norrut

I detta alternativ placeras gång- och cykelvägen norr om naturreservatet med en friliggande typsektion. Alternativet innebär att gång- och cykelvägen avviker från vägens sträckning. Detta alternativ avfärdades på grund av

- Att anlägga gång- och cykelvägen som friliggande skulle kunna tolkas som ett ogent alternativ till ordinarie sträckning av gång- och cykelvägen. Risken är att cyklister och fotgängare väljer att cykla i blandtrafik.

- Att anlägga gång- och cykelvägen längre in i landskapet hade inneburit intrång i flera fastigheter, samt en risk att restytor skapas i odlingslandskapet.

Separerad med GCM-stöd

En separering med GCM-stöd istället för målad linje är en bättre utformning ur trafiksäkerhetssynpunkt men innebär ett större intrång i naturreservatet.

Separering med GCM-stöd mot befintlig väg, enligt typsektion 4, har en bredd på 3,35 m från befintlig vägbanekant till gång- och cykelvägens yttersta del av stödremsan, för typsektion 5, separering med heldragen linje, är bredden 2,75 m. Alternativet har avfärdats då det innebär ett större intrång i naturreservatet.

4.3.12. Mälarhusgårdens stugby

Vid fastighet Ystad Hagestad 33:18 ligger bebyggelse mycket nära befintlig beläggningskant, se Figur 70. Detta gör det svårt att anlägga en gång- och cykelväg enligt önskvärd typsektion med sektion 1. Avsnittet redovisas på plankarta 101T0227 vid längdmätning 14/640-14/820.

Figur 70: Ystad Hagestad 33:18.

Föreslagen utformning

För att få plats med gång- och cykelvägen förflyttas den befintliga vägen i sidled söderut 0-4 meter. Gång- och cykelvägen kan då anläggas med GCM-stöd enligt typsektion 4 på vägens norra sida. Eftersom det blir extra trångt förbi bostadsbebyggelse smalnas gång- och cykelvägen lokalt av ytterligare till 1,5 m. Avgränsningen mot vägen övergår då till heldragen linje i cirka 100 meter enligt typsektion 7.

Bortvalda alternativ

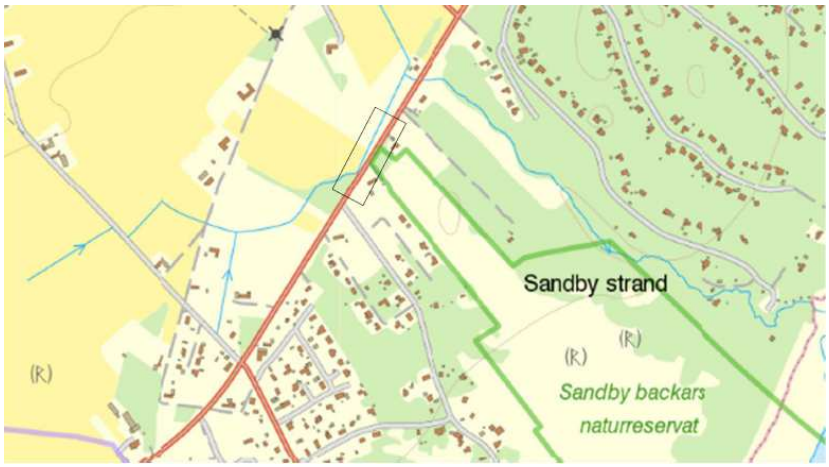
Det alternativ som utretts för det trånga partiet vid Mälarhusgårdens stugby är att anlägga gång- och cykelvägen runt om stugbyn med en friliggande utformning, norr om bebyggelsen på åkermark. Detta alternativ har avfärdats på grund av

- En friliggande utformning innebär större intrång i jordbruksmark. Intrånget innebär att restytor skapas.
- Att anlägga gång- och cykelvägen som friliggande skulle innebära ett ogent alternativ till cyklisterna. Det finns en risk att förbipasserande väljer att cykla i blandtrafik för att undvika omvägen runt bebyggelsen.

4.3.13. Sandby backar, dike

På norra sidan av vägen vid längdmätning 15/690-15/750 (se plankarta 101T0229), återfinns ett dike med biotopskyddsklassat småvatten i jordbrukslandskap. Eftersom diket ligger mycket nära vägen är det inte möjligt att anlägga gång- och cykelvägen mellan befintlig väg och diket på en sträcka på cirka 40 m. Fastigheten som berörs är Sandby 24:3.

På södra sidan finns två bostadshus med trädgårdar, samt naturreservatet Sandby backar. I reservatets föreskrifter finns en notering om att anläggandet av gång och cykelled inte ska hindras.



Figur 71 Trångt parti mellan dike och Sandby backars naturreservat. (Länsstyrelsens WebbGIS).

Föreslagen utformning

Diket grävs om under en sträcka på 30–40 meter och sidoförflyttas 5–10 meter norrut. Gång- och cykelvägen anläggs mellan diket och vägen enligt typsektion 6. Alternativet medför stort ingrepp i diket och kräver mark i anspråk utanför vägområdet under byggtiden. Det finns risk för att djur- och växtliv kan komma att påverkas negativt under byggtiden, men detta kommer i möjlig mån minimeras.

Diket planeras, efter omgrävningen, få samma dimensionering som är fastställd i dikningsföretagets akt. Det kan emellertid krävas att kostnadsfördelningslängden räknas om samt eventuellt omprövning av dikningsföretaget. Omgrävning av diket är en anmälningspliktig vattenverksamhet. Dispens från biotopskyddet prövas inom ramen för vägplanen. Sträckan på 40 meter bedöms vara för kort för att meandra. Utformning planeras därför att hållas rak.

Bortvalda alternativ

Sidoförflyttning av väg söderut

Ett alternativ som utretts och valts bort är att vid platsen förflytta väg 1022 och 1500 i sidled söderut för att kunna anlägga gång- och cykelvägen med sektion 1 på vägens norra sida, innanför diket. Detta alternativ har avfärdats på grund av följande:

- Intrång med negativ effekt för omkringliggande tomtmark, samt intrång i naturreservatet söder om vägen.
- Risk att trafiksäkerheten blir lidande för att minimera intrånget.
- Kostsam åtgärd.

Bro över diket

Alternativ som också utretts men avfärdats är att anlägga en brokonstruktion över diket som skydd, och sedan låta gång- och cykelvägen gå norr om diket en bit ifrån vägen med sektion 1 och fallskyddsräcke. Detta alternativ har avfärdats på grund av följande:

- Dyr och komplicerad åtgärd med stort driftbehov
- Åtgärden skulle innebära att diket bitvis skuggas vilket kan vara negativt för djur och växter i diket.
- Alternativet innebär störst intrång i jordbruksmark jämfört med övriga alternativ.

Spång över diket

Att bygga träspång över det längsgående diket har utretts. Detta alternativ har avfärdats på grund av:

- Alternativet innebär en hög kostnad och större driftbehov.
- Lösningen innebär intrång i diket genom pålning.

4.3.14. Poppelallé, Simrishamn Sandby 24:7

Utmed sträckan finns en storvuxen längsgående uppvuxen poppelallé i nära anslutning till vägen på dess norra sida. Avsnittet visas på plankartor 101T0230-31 vid längdmätning 16/500-16/670. På södra sidan finns inget specifikt skyddsvärt. Gång- och cykelvägens påverkan på förekommande naturvärden beskrivs i kapitel 5.4.

Figur 72 Poppelallé på vägens norra sida

Föreslagen utformning

För att kunna anlägga gång- och cykelvägen med önskvärd typsektion 1, 2,5 meter bred gång- och cykelväg avskild från vägen med en 2,0 meter bred gräsbeklädd skiljeremsa, kommer den längsgående poppelallén att tas ned och ersättas med lindträd utanför gång- och cykelvägen, norr om väg 1022 och 1500.

Figur 73 Ny allé utanför gång- och cykelvägen.

Bortvalda alternativ

Förflyttning av väg i sidled

Ett alternativ som utretts är att förflytta vägen i sidled söderut för att möjliggöra att gång- och cykelvägen anläggs mellan den befintliga trädraden och vägens dragning, med full bredd och GCM-stöd. Detta alternativ har avfärdats på grund av

- Sidoförflyttning av väg innebär en stor kostnad för projektet. Då den befintliga växtligheten har låga naturvärden är en sådan kostnad inte motiverbar enligt skälighetsprincipen.

Utanför trädrad

Gång- och cykelvägen anläggs utanför trädraden med en friliggande utformning på vägens norra sida. I detta alternativ avviker gång- och cykelvägen från vägens sträckning och dras istället genom det skogbeklädda partiet. Alternativet har avfärdats på grund av följande:

- Anläggning av gång- och cykelvägen som friliggande skulle kunna tolkas som ett ogent alternativ till ordinarie sträckning av gång- och cykelvägen. Alternativet innebär en risk att cyklister och fotgängare väljer att cykla i blandtrafik.

4.3.15. Lunnabjär Simrishamn Borrby 36:8

Vid infarten till Borrby havsbad, omedelbart norr om väg 1500, finns en gravmiljö från bronsåldern kallad Lunnabjär. Avsnittet visas på plankarta 101T0233 vid längdmätning 17/900-17/960 och berör fastighet Borrby 36:8. Lunnabjär består av tio fornlämningar (RAÄ Borrby 3:1–10), varav några är rekonstruerade och inte ligger i sitt ursprungliga läge, se Figur 74. Placeringen av fornlämningarna gör att den tilltänkta dragningen av gång- och cykelvägen kommer mycket nära fornlämningarna vid önskad typsektion med sektion 1.

Figur 74 Den rekonstruerade gravmiljön på "Lunnabjär" (Borrby 3:1–10).

Föreslagen utformning

Gång- och cykelvägen förläggs utmed befintlig väg med GCM-stöd enligt typsektion 4 för att minimera intrång i området med de rekonstruerade fornlämningarna. Detta alternativ möjliggör en rak och gen gång- och cykelväg där cyklister och fotgängare ges möjlighet att stanna till vid Lunnabjär utan att korsa vägen.

Bortvald alternativ

Vid platsen har förflyttning av vägen i sidled söderut utretts. Syftet med en sådan åtgärd är att ge mer plats åt gång- och cykelvägen. Detta alternativ har avfärdats på grund av följande:

- Utredning av platsen har visat att gång- och cykelvägen får plats med full bredd och GCM-stöd.

4.3.16. Per Ols väg

Utmed sträckan finns välbevarad torpbebyggelse på båda sidor om vägen nära befintlig beläggningskant (se Figur 75). Avsnittet visas på plankarta 101T0237 vid längdmätning 20/430-20/500. Vid fastighet Hoby 32:11 och 32:10 ligger bebyggelse nära befintlig väg. I anslutning till

dragningen finns också elstolpar och en matarstation. Pilallén som syns i bilden har inget speciellt naturvärde, förutsatt att eventuell avverkning kompenseras.

Figur 75 Bebyggelse nära befintlig väg.

Föreslagen utformning
För att minimera intrång på tomtmark, samt undvika avbrott i gång- och cykelvägen, har en utformning med typsektion 7 valts. Gång- och cykelvägen smalnas av till 1,5 m och separeras med heldragen linje mot vägen.

Bortvalt alternativ
Vid denna plats har en friliggande utformning runt om fastigheten utretts. Alternativet har avfärdats på grund av:

- En friliggande utformning innebär större intrång i jordbruksmark.
- Att anlägga gång- och cykelvägen med en friliggande utformning skulle innebära ett ogent alternativ till cyklisterna. Det finns en risk att förbipasserande väljer att cykla i blandtrafik för att undvika omvägen runt bebyggelsen.

4.4. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Grodbarriär – Sk1
Befintlig grodbarriär i korsningen vid Kåseberga kommer att flyttas norrut och ska uppföras med samma skyddsfunktion. Grodor söderifrån som tagit sig över vägen ska kunna komma ned på norra sidan. Grodor norrifrån ska inte kunna ta sig ut på vägen.

5. Effekter och konsekvenser av projektet

5.1. Trafik och användargrupper

Hur många besökare en cykelturistled får beror på flera faktorer; exempelvis landskapet, gång- och cykelvägens kvalitet, kommunikationer samt marknadsföring och service. Tidigare bedömningar gällande Sydostleden är att 5–7 år efter färdigställande ha förutsättningar att årligen trafikeras av 8 000 besökare som cyklar längs hela vägen och 30 000 besökare som cyklar en del av sträckan. Motsvarande bedömning för Kattegattleden är 12 000 besökare som cyklar hela vägen och 56 000 besökare som cyklar en del av sträckan årligen.

Med antagandet att Sydkustleden kommer att ha färre cyklister än Kattegattleden men fler än Sydostleden, innebär detta cirka 10 000 cyklister årligen som cyklar hela sträckan respektive 43 000 cyklister som årligen trafikerar delar av sträckan.

Turistsäsongen bedöms vara 100 dagar/år, vilket ger cirka 100 cyklister per dygn som cyklar hela sträckan. Till detta ska läggas cirka 430 kortare resor i nätet per dygn. Även ett mindre antal arbetsresor tillkommer, men antalet bedöms vara lågt beaktat att turistsäsongen inträffar samtidigt med semestertid. Prognosen innehåller stora osäkerheter.

5.1.1. Trafiksäkerhet

Att öka trafiksäkerheten längs sträckan är ett av de centrala målen för projektet. Med den planerade gång- och cykelvägen ökar trafiksäkerheten för både oskyddade trafikanter och motortrafikanter på sträckan då oskyddade trafikanter separeras från de, särskilt under sommartid, högtrafikerade vägarna.

Genom gång- och cykelvägens anläggande skapas ett attraktivt stråk för turister och boende att röra sig längs med, vilket leder till att antalet fotgängare och cyklister ökar. Detta innebär dock en risk för att konflikter mellan oskyddade trafikanter och motortrafikanter sker mer frekvent.

I utredningen har platser och sträckor med tydliga konfliktrisker identifierats och i dessa har trafiksäkerhetshöjande åtgärder föreslagits. Exempel på detta är att gång- och cykelvägen längs hela sträckan undviks från att anläggas i blandtrafik samt att avsmalning av gång- och cykelvägen endast avsmalnas där det är absolut nödvändigt.

Passager från gång- och cykelvägen till målpunkter kommer att anläggas för att tillgodose korsande av väg 1022 och 1500.

5.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

En gång- och cykelväg förväntas förstärka sambanden mellan byarna längs med väg 1022 och 1500. Då det kommer att bli enklare och säkrare att ta sig mellan byarna som oskyddad trafikant ökar tillgängligheten även för de som inte har möjlighet att köra bil eller har tillgång till motorfordon. Större valmöjlighet att förflytta sig ger en ökad allmän och mer jämlik mobilitet.

Området är ett populärt besöksmål under sommaren och turistnäringen bedöms få positiva effekter av gång- och cykelvägen samtidigt som näringslivets transporter och förutsättningar inte påverkas negativt. Utöver naturupplevelser har delar av bebyggelsen kulturhistoriska värden och det förekommer mycket fornlämningar i området. Den utpekade vägkorridoren passerar flera byar som Hammar, Kåseberga, Backåkra, Löderups strandbad, Mälarhusens strandbad, Spraggehus, Kyls och

Borrby strandbad samt Örnahusen. Det finns också flera mindre gamla fiskelägen längs med vattnet, Örnahusen i närheten av Skillinge är ett av dessa.

Tillgänglighet till målpunkter mellan Hammar och Skillinge förbättras för både närboende och besökare då målpunkter blir naturliga rastplatser längs gång- och cykelvägen. Den planerade dragningen tillgängliggör även målpunkter för rekreation och friluftsliv på norra sidan så som Mälarhusens Stugby, Skillinge teater och Kåsebergaodlingen. Gång- och cykelvägen främjar hållbara transporter, ökad rörlighet och framkomlighet. I samband med att gång- och cykelvägen anläggs kommer berörda busshållplatser att flyttas något för att ge plats åt gång- och cykelvägen. Detta redovisas bland annat i illustrationskartorna. Att berörda busshållplatser flyttas bör dock inte få några långvariga effekter på den lokala busstrafiken.

5.3. Landskapets form och skala

Gång- och cykelvägen kommer att gå igenom ett landskap med stora kulturhistoriska värden, naturvärden och med en bitvis ålderdomlig karaktär. Det finns en variation av landskapskaraktärer som öppet jordbrukslandskap, hagmarker, bykaraktärer och Kåsebergaåsens topografi. Det är därför viktigt med anpassning till landskapskaraktärer och att lokaliseringen av gång- och cykelvägen görs med stor hänsyn till landskapets topografi, alléer, uppvuxen vegetation samt kultur- och naturvärden. Befintliga karaktärer som exempelvis bykaraktär eller skogskaraktär ska om möjligt stärkas. I jordbrukslandskapet är det främst viktigt att ta hänsyn till enskilda objekt som exempelvis alléer. Där gång- och cykelvägen ska passera de skogbeklädda sanddynerna innebär det en direkt påverkan genom att träd kommer att behöva avverkas.

Linjeföringen är till största del parallell med befintlig vägkorridor, men gång- och cykelvägen kan vara friliggande i sin linjeföring för att uppnå lokal anpassning exempelvis till landskapets topografi eller för att spara enskilda objekt som exempelvis alléer, träd, naturvärden eller skogsdungar. Objekten bidrar till den rekreativa upplevelsen av gång- och cykelvägen och bidrar till variation längs med sträckan. Befintliga linjer och strukturer i landskapet ska följas som exempelvis gränsen mellan öppna och slutna partier. Marken bör värnas och onödiga restytor ska undvikas. Nya inslag som vägutrustning ska minimeras genom att separeringen av gång-och cykelvägen till största del görs med skiljeremsa, undantaget trånga partier. I trånga partier föreslås lokala åtgärder för att på bästa sätt möjliggöra gång- och cykelvägens framkomlighet samtidigt som hänsyn tas till fastigheter, landskap och skyddade områden.

5.4. Naturmiljö

Projektets miljökonsekvenser beskrivs mer utförligt i projektets miljökonsekvensbeskrivning. Nedan görs en sammanfattning för de viktigaste miljöaspekterna.

5.4.1. Naturvärden

Områden med naturvärdesklass 1 och 2 har högst naturvärden. Generellt kan sägas att områden som fått högst värden är äldre betesmarker och marker med hotade arter. De flesta skogsområdena har fått naturvärdesklass 3 eller 4. En del åkrar och vägkanter har fått naturvärdesklass 4 på grund av förekomst av naturvårdsarter eller viktiga strukturer som kan vara viktiga för djurlivet. Kartor med markerade områden och naturvärdesklasser finns i rapporten Naturvärdesinventering Hammar–Skillinge med tillhörande objektskatalog och kartor. Följande platser med naturvärdesklass 1 eller 2 ligger norr om vägen och blir påverkade av sträckningen av gång- och cykelvägen:

- Hagestads mosse. Objektet klassades till naturvärdesklass 2, högt naturvärde, i Ekologigruppens bedömning år 2017. Området är tätt med videsnår i ett öppet vatten längs med ett vattendrag. Lökgroda fanns noterat i artportalen år 1992 vilket höjde klassningen från 3 till 2 i Ekologigruppens bedömning år 2017. Dock är noteringen i artportalen egentligen från 70-talet (men rapporterades inte förrän 1992 enligt Boris Berglund). Därefter har inte lökgroda hörts i mossen trots flertalet besök av inventerare genom åren. Mossen är igenväxt och hyser troligen fisk vilket brukar innebära att lökgrodan inte finns i samma vatten. Miljön i mossen anses därför olämplig för arten enligt bedömning år 2018.

- Två områden med öppen respektive kultiverad gräsmark i närheten av Järahusen med naturvärdesklass 2, högt naturvärde. Det ena området är en öppen betesmark och äldre körväg som domineras av kylhavre där det observerades cirka 200 individer av den rödlistade backsiljan som ger området dess höga naturvärdesklass. Det andra området är en lågliggande vall på sandig jord som ger en mager slåtteräng med örtrik flora, även här observerades ett tiotal backsiljor.

- Ett område med grässandhed finns i närheten av Sandby strand med naturvärdesklass 1, högsta naturvärde. Området är en grässandhed som är välhävdad men näringsrik. Det finns mindre partier med karaktär av torräng där det finns fynd av den fridlysta växten hedblomster. Vid inventering juli 2018 återfanns hedblomster på platsen. Avståndet från vägen uppmättes till över 5 meter (närmsta hedblomster vid inventering cirka 30 meter från vägen) och det bedöms därför inte påverkas.

- Ett område med grässandhed finns i närheten av Sandby strand med naturvärdesklass 2, högt naturvärde. Välhävdad betesmark med flera sandblottor.

- En öppen gräsmark i närheten av Lunnabjär med naturvärdesklass 2, högt naturvärde. Området består av en putsad vägkant och en öppen obrukad gräsmark med artrik flora i vägkanten. En betydande näringspåverkan begränsar dock biotopvärdet. Fynd av den rödlistade backsiljan bidrar till klassningen av området.

- En öppen gräsmark strax söder om Skillinge med naturvärdesklass 2, högt naturvärde. Det är en öppen gräsmark på historisk åker med förekomst av ett 20-tal individer av den rödlistade backsiljan.

- En sandgräshed strax söder om Skillinge finns ytterligare ett område med naturvärdesklass 2, högt naturvärde. Det är ett artrikt område i en större näringspåverkad gräsmark. Förekomst av backsilja ger dess höga klassning.

Söder om vägen är det inga områden av naturvärdesklass 1 eller 2 på påverkas av sidoförflyttning av väg eller landningszoner.

5.4.2. Naturreservat

Ingelstorps mosse

Precis vid startpunkten för gång- och cykelvägen norr om Hammar (anslutningspunkt till befintlig gång- och cykelväg, söder om väg), finns naturreservatet Ingelstorps mosse. Då gång- och cykelvägen kommer att vara lokaliserad norr om befintlig väg mellan Hammar och Skillinge kommer den att behöva att byta sida från söder om till norr om vägen vid Ingelstorps mosse. Det finns utrymme mellan befintlig väg och reservatsgränsen så att gång- och cykelvägen undviker intrång i reservatet.

Hammars backar Kåsebergaåsen

Anläggandet av gång- och cykelvägen kommer innebära ett intrång i naturreservatet Hammars backar Kåsebergaåsen norr om befintlig väg. Intrånget uppgår till totalt 2700 m2, varav cirka 1000 m² schakt vid höjden och cirka 1700 m² bankfyllning, vilket kräver dispens. I beslutet för naturreservatet står det att föreskrifterna inte får utgöra ett hinder för anläggande av en gång- och cykelväg. Det finns således utrymme för en dispens från föreskrifterna för den föreslagna åtgärden. Dispens för intrång ska sökas.

Med det planerade och föreslagna alternativet för utformning blir passagen genom åsen säker för trafikanter på gång-och cykelvägen. Inget intrång sker på den södra sidan om befintlig väg och sidbyten undviks. Intrång i åsens slänter sker genom jordschakt och bankfyllning men de nya slänterna utformas för att efterlikna de slänter som förekommer i landskapet. Kompensationsåtgärder föreslås i form av insådd på nya slänter i syfte att stärka lokala arter av bland annat rödlistade kärlväxter. I första hand ska lokal växtlighet användas genom att återanvända avbaningsmassor samt så in specifika arter som frö alternativt pluggplantor. För kompensation har ytor, i slänter främst inom reservatet men även utanför, setts ut med sammanlagd yta av cirka 6000 m². Val av skiljeremsa som avgränsning mot väg gynnar artrikedom jordbrukslandskapet. Föreslagen utformning redovisas i 4.3.2 - Kåseberga. Bedömningen är att detta alternativ bäst uppfyller kriterierna för en trafiksäker lösning samtidigt som intrånget i naturmiljön, kulturmiljön och landskapsbilden begränsas.

Sammantaget bedöms anläggandet av gång-och cykelvägen längs med befintlig väg men i reservatsområdet medföra liten påverkan och således en måttlig konsekvens.

Hagestad-Järarna

Projektet kommer att innebära intrång i naturreservatet Hagestad-Järarna. Intrånget är 310 m² och mellan 1,5-3 meter brett och gäller en del av ny slänt från gång- och cykelvägen. Specifikt samråd har skett med länsstyrelsen om utformningen, naturreservatsgränser samt förutsättning för dispens för avsnittet. Dispens för intrång ska sökas.

Åtgärder som föreslås är att träd som avverkas i samband med anläggningsarbetet kommer att lämnas kvar i reservatet som död ved. Ingen yta med tillfällig nyttjanderätt kommer att finnas längs sträckan som kantas av naturreservatet. Ytor med förekomst av skogsknipprot hägnas in under anläggningsarbetet. Lokala avbaningsmassor kommer att användas till nya slänter. Med föreslagna hänsynsåtgärder (livsmiljöer för fåglar, sandiga livsmiljöer för insekter, sanddynsområde, geologiska formationer, skogsmiljöer med naturlig intern dynamik, värna om död ved) bedöms inte naturreservatets syften motverkas genom anläggandet av gång- och cykelvägen. Anläggandet av gång- och cykelvägen har därmed bedömts innebära en liten påverkan och således en måttlig konsekvens.

Kompensationssådd

Intrång i naturreservat Hammars backar – Kåsebergaåsen samt Hagestad-Järarna kompenseras genom att på ytor inom nytt vägområde, främst nya slänter längs väg, anlägga växtlighet av stor artrikedom. För kompensation har ytor i slänter främst inom Kåseberga-reservatet, men även utanför, setts ut med sammanlagd yta av cirka 6000 m². Ytor för kompensationssådd finns markerat i illustrationskarta.

5.4.3. Natura 2000

Söder om väg 1022 och 1500 finns stora områden som är skyddade enligt Natura 2000. För att undvika att den planerade gång- och cykelvägen påverkar dessa områden negativt har gång- och cykelvägen så långt som möjligt planerats norr om vägen. Trots detta finns det platser där åtgärder

inom Natura 2000-områden inte helt har kunnat undvikas. Dessa är sträckan förbi Kåseberga och Kåsebergaåsen, vid Lushögen, samt korsningen vid Backåkra.

Kåseberga och Kåsebergaåsen

Kåseberga och Kåsebergaåsen är utpekat som Natura 2000-område med stöd i fågeldirektivet. Området är viktigt för sträckande sjö- och landfåglar och det förekommer rastande fåglar i stora mängder. Därtill utgör området en viktig lokal för häckande våtmarks- och landfåglar och det hyser flera sällsynta arter.

Majoriteten av de fågelarter som bidragit till att området vid Kåseberga pekats ut som Natura 2000-område är dock endast rastande i området. Av de Natura 2000-arter som häckar inom området är majoriteten knutna till skogslandskapet. Endast en art, törnskata, återfinns i de öppna markerna och främst i betesmarkerna inåt land.

Anläggandet av den planerade gång- och cykelvägen planeras till öppet jordbrukslandskap och i nära anslutning till befintlig väg. Under förutsättning att anläggandet av den planerade gång- och cykelvägen inte sker under häckningstid för törnskata bedöms gång- och cykelvägen kunna anläggas utan att de arter som avses att skyddas påverkas på ett betydande sätt.

Lushögen

Vid Lushögen planeras en smal sektion av gång- och cykelvägen anläggas mellan Lushögen och norr om befintlig väg. Den smalast möjliga sektionen (1,5 m) för gång- och cykelvägen har förordats och separation från vägen utgörs endast av en målad linje, vilket redovisas i 4.3.6. - Lushögen (Hagestad 5:16)

För att möjliggöra väganläggningen krävs emellertid att befintlig väg sidoförflyttas söderut inom befintligt vägområde. Sidoförflyttningen av vägen innebär ett tillfälligt intrång i Natura 2000-området (fågeldirektivet samt art- och habitatdirektivet) under byggtiden. Totalt bedöms cirka 95 m² mark inom Natura 2000-området påverkas av den tillfälliga nyttjanderätten. Efter avslutad byggtid kommer marken att återställas.

När det gäller anläggningens potentiella påverkan på de fågelarter som bidragit till att området pekats ut som Natura 2000-område görs samma bedömning som för Kåseberga och Kåsebergaåsen ovan. Även i detta område påverkas inga skyddade arter på betydande sätt om anläggandet inte sker under törnskatans häckningstid.

Det markområde som tillfälligt tas i anspråk under byggtiden innehåller, bortsett från skogsalm, inga högre naturvärden. Ingen av de naturtyper som Natura 2000-området avser att skydda berörs av åtgärden. Anläggandet av den planerade gång- och cykelvägen bedöms således kunna anläggas utan att de naturtyper som avses att skyddas påverkas på ett betydande sätt.

Backåkra

En landningszon kommer att anläggas på södra sidan om befintlig väg vid Backåkra, korsningen Bjeringsborgsvägen, västra sidan. Då befintlig väg utgör nordlig gräns för Natura 2000-områdena Sandhammaren och Sandhammaren-Kåseberga (fågeldirektivet samt art- och habitatdirektivet) kommer landningszonen att medföra ett ingrepp i Natura 2000-området. Ingreppet kommer att vara tämligen begränsat och dess ytanspråk inom Natura 2000-området är cirka 160 m².

Den yta som tas i anspråk för att möjliggöra landningszonen består av brukad åkermark som i naturvärdesinventeringen inte bedömts vara av Natura 2000-naturtyp.

Åtgärden bedöms inte påverka miljön inom Natura 2000-området på ett betydande sätt. Bedömningen grundas i att intrånget är begränsat samt att marken som tas i anspråk under anläggningen inte hyser några högre naturvärden. Vidare bör landningszonen kunna anläggas utan att de arter som avses skyddas utsätts för någon betydande störning som kan försvåra bevarandet av arten/arterna i området.

5.4.4. Biotopskydd

På följande platser berör den planerade gång- och cykelvägen objekt som omfattas av biotopskydd, varvid frågan om biotopskyddsdispens behöver hanteras inom ramen för vägplanen. Biotopskyddsobjekten har markerats på plankartor.

Tabell 5. Åtgärder som berör biotopskyddat område

Objekt/längdmätning	**Påverkan**	**Kompensation**
Tvärsgående allé vid Margaretevall 3/500	Allén börjar en bit från vägen. Troligen behöver inget träd tas ned.	Ingen kompensation föreslagen.
Tvärsgående allé vid Kåseberga 4/500	Sannolikt kommer 1–3 träd behöva tas ner norr om vägen	Allén har föreslagits kompletteras med 6 nya träd av samma art. Alternativt planteras träd på annan plats.
Tvärsgående allé vid Lushögen 7/505	Sannolikt kommer 1–3 träd behöva tas ner norr om vägen	Allén kompletteras med 12 nya träd av samma art.
Småvatten vid Hagestads mosse 11/280	Pålad bro anläggs över vattnet	Ingen kompensation föreslagen.
Dike vid Kylsgården 11/280	Anläggande av ny trumma	Ingen kompensation föreslagen
Biotopskyddat dike vid Sandby 15/700-15/915	Sidoförflyttning och omgrävning av diket	De nya slänterna längs diket utformas med lokala avbaningsmassor som kompletteras med frösådd, med arter som förekommer på platsen, så att återetablering av lämplig växligheten kan ske snabbt. Om miljöer med buskar och träd påverkas runt diket, ska dessa återställas med nya träd och buskar.

Längsgående allé med popplar norr om Sandby 16/515-16/670	Allén avverkas i sin helhet	Allén kompenseras i sin helhet med 21 nya träd av arten lind.
Tvärsgående allé väster om Spraggehusvägen 19/230	Sannolikt kommer 3–5 träd behöva tas ner norr om vägen	Träd som tas ner ersätts i ny allé (se åtgärder för allé väster om Gottfrid Åkessons väg).
Allé öster om Spraggehusvägen 19/940	Ett pilträd kommer behöva avverkas norr om vägen.	Ersätts av nya träd av samma art söder om vägen. Ett träd planteras om möjligt i lucka i befintlig allé. Trädrad söder om vägen kompletteras av ytterligare tre pilträd.
Allé väster om Gottfrid Åkessons väg 21/120	Sannolikt kommer 3–5 träd behöva tas ner norr om vägen	Allén kompletteras med 10 nya träd av arten oxel, som planteras cirka 50 meter sydväst om befintlig allé.
Allé öster om Gottfrid Åkessons väg 21/400	Ett alléträd kan behöva tas ner	Om träd behöver tas ner kan om möjligt motsvarande antal träd planteras i luckorna som finns i den befintliga allén.

Som framgår av tabellen ovan kommer åtta alléer att bli direkt påverkade av anläggningen. Förutsatt att träden ersätts med nya träd bedöms ingreppet ge måttliga konsekvenser. Specifika platser för kompensation kopplade till träd som behöver tas ner anges i miljökonsekvensbeskrivningen. Förhandling med berörda fastighetsägare är avslutad.

På de platser där den befintliga vägen passerar över diken kommer nya trummor att anläggas. Om trummorna utformas som en halvtrumma (valvbåge) bibehålls den naturliga botten inne i trumman vilket minskar risken för fall vid utloppet. En naturlig botten minskar även risken för urspolning av bottenmaterial vilket är gynnsamt för bottenfaunans möjlighet att vandra uppströms. Förutsatt att anläggningstiden anpassas efter vattenflödet, hänsyn tas till eventuella groddjurs fortplantning och förflyttning samt att nya trummor anläggs på ett sådant sätt att de inte utgör vandringshinder för vattenlevande organismer bedöms påverkan bli liten och konsekvenserna måttliga.

Vid Hagestads mosse anläggs en bro över ett småvatten, följt av en utfyllnad i mossen. Åtgärden bedöms ge stora konsekvenser för växt- och djurliv samt vattenförhållandena på den aktuella platsen. Då två olika anläggningssätt genom mossen har valts görs separata bedömningar för respektive sträckning:

- Att grundlägga på pålar gör minimalt intrång i miljön. Växt- och djurliv kan fortsätta leva under spången. Arbetet kan utföras med en mindre maskin. Bedömningen blir, för pålad spång, måttlig konsekvens på grund av högt värde och liten negativ påverkan.

- Geotextil med utfyllnad ger en negativ påverkan på växt- och djurliv samt förändrar vattnets möjlighet till rörelse i mossen. Vattnet kommer helt stoppas upp av geotextil med utfyllnad och kommer därför behöva ta andra vägar i mossen. Detta kan påverka djur- och växtlivet. Bedömningen blir, för geotextil, stor konsekvens på grund av högt värde och stor negativ påverkan.

Ytterligare ett dike påverkas i höjd med Sandby, där förslås diket grävas om på en sträcka om cirka 30–40 meter och sidoförflyttas 5–10 meter. Åtgärden kommer att innebära en negativ påverkan på växt- och djurliv under byggskedet. Detta ger temporärt en stor konsekvens på den aktuella platsen.

För att mildra konsekvenserna och kompensera för åtgärdernas negativa påverkan på naturmiljön föreslås att de nya slänterna längs diket utformas med lokala avbaningsmassor som kompletteras med frösådd. Frösådden ska innefatta arter som förekommer på platsen så att återetablering av lämplig växligheten kan ske snabbt. I de fall miljöer med buskar och träd påverkas runt diket, ska dessa återställas med nya träd och buskar.

5.4.5. Strandskydd

På följande platser berör den planerade gång- och cykelvägen områden som omfattas av strandskydd, varvid frågan om strandskyddsdispens behöver hanteras inom ramen för vägplanen. Strandskyddsobjekten har markerats på plankartor.

Tabell 6: Åtgärder inom strandskyddat område

Plats	**Längdmätning**	**Åtgärd**
Hagestads mosse	11/180-11/380	Anläggande av bro över Mossabäcken/Tyge å, utfyllnad
Sandby strand	15/700-15/915	Sidoförflyttning av dike, ny trumma
Kylsgården	18/580-18/830	Ny trumma, gång- och cykelväg
Risteören	19/940-20/225	Gång- och cykelväg
Örnahusen	20/595-20/890	Gång- och cykelväg
Skillinge	21/490-22/635	Gång- och cykelväg

Gång- och cykelvägen tryggar förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandnära områden på lång sikt. Därmed bedöms de planerade åtgärderna inverka positivt på syftet med strandskyddet.

Under anläggningstiden kommer tillgängligheten för allmänheten att vara begränsad. Anläggningsarbetena kommer även att temporärt påverka på växt- och djurlivet såväl på land som i

vattnet. Faktorer som utan skyddsåtgärder kan ge upphov till negativa effekter för områdenas växt- och djurliv är grävning och schaktning, grumling och partikelspridning samt utsläpp orsakade av fordon och maskiner.

För att begränsa negativa effekter på växt- och djurlivet under och efter anläggningstiden föreslås följande skydds- och försiktighetsåtgärder:

- Ny trumma vid Kylsgården ska anläggas på ett sådant sätt att den inte utgör något vandringshinder för vattenlevande organismer
- Arbeten i vattenområden ska utföras vid lågvattenföring (augusti/september)
- Miljövänliga hydraulvätskor, godkända enligt Svensk standard SS 155434, ska användas i de maskiner som nyttjas
- Medel för omhändertagande av läckage och spill från maskiner ska finnas tillgängligt på plats
- Uppställning av maskiner får inte ske i närheten av vattendraget
- Ingrepp i områden med dokumenterade naturvärden ska i största möjliga mån begränsas

Med de föreslagna skydds- och försiktighetsåtgärderna bedöms de planerade åtgärderna inte medföra någon väsentlig påverkan på strandskyddets syften.

5.4.6. Artskydd

Resultatet av utökad inventering av fåglar och groddjur samt kärlväxter visade att området hyser höga värden kopplade till specifika arter men att med rätt anpassning kan skada undvikas. Någon artskyddsdispens krävs därför inte.

Alla Sveriges vilda fågelarter är fridlysta i hela landet. Utredningsområdet hyser flera fågelarter med särskilt bevarandevärde. Bland dessa arter finns den rödlistade arten kornsparv som har en av sina starkaste populationer i Sverige i landskapet vid den planerade gång-och cykelvägen. Bedömningen är att anläggandet av en gång-och cykelväg enligt förslaget kommer få svag positiv inverkan på förutsättningarna för kornsparv i området på grund av att arealen mark som är uppodlad med spannmål minskar något och arealen ruderatmark i vägrenen till väg och gång-och cykelväg eventuellt ökar något.

De artskyddade kärlväxterna skogsknipprot och hedblomster har återfunnits i utredningsområdet. Det innebär att det krävs stor försiktighet på specifika platser vid anläggningsarbetet. Hedblomster påträffades cirka 30 meter från vägen och ingen särskild åtgärd krävs. Området med skogsknipprot finns norr om befintlig väg i höjd med naturreservat Hagestad-Järarna. Skogsknipprot påträffades vid ett avstånd om cirka 6,5 meter från vägen. Där kommer området som hyser skogsknipprot att hägnas in under anläggningsarbetet. Bevarandestatusen för fridlysta kärlväxter bedöms inte påverkas.

Vid byggnationen kommer den befintliga groddjursbarriären, se Figur 76, i korsningen vid Kåseberga ersättas med en ny då den befintliga ligger där gång- och cykelvägen föreslås anläggas. Bevarandestatusen för groddjur i området bedöms inte påverkas.

Figur 76 Grodbarriär vid korsningen vid Kåseberga.

5.5. Kulturmiljö

5.5.1. Värdefull kulturmiljö

Kåseberga-området (inklusive sträckan Margretevall-Lejongården) ligger inom riksintresse för kulturmiljö. Då byggandet av gång- och cykelvägen sker på den norra sidan av befintlig väg uppstår ingen konflikt med enskilda kulturhistoriska lämningar eller kulturmiljövärden som helhet. Enligt kulturarvsanalysen så är byggnation på norra sidan av vägen är att föredra. Då påverkas varken den välbevarade gårdsmiljön vid Margretevall eller övrig agrar bebyggelse söder om vägen. Påverkan på den väghistoriska miljön vid Margretevall blir också lägre. Kulturmiljön bedöms ha ett högt värde men då ingen påverkan sker, blir det heller ingen konsekvens.

De känsliga områdena avseende kulturmiljön kring områdena Hammar, Backåkra och Örnahusen bedöms inte påverkas betydande av gång- och cykelvägen. Kylsgården bedöms inte påverkas alls då den ligger långt ifrån vägen. Enligt kulturarvsanalysen bedöms gång- och cykelvägen inte få någon stor påverkan på bebyggelsemiljön. Bedömningen blir måttligt värde och liten till måttlig negativ påverkan vilket ger måttlig konsekvens. Dock kommer gång- och cykelvägen innebära intrång i enskilda fastigheter.

5.5.2. Fornlämningar

Gång- och cykelvägen bidrar till att synliga fornlämningarna tillgängliggörs. Gång- och cykelvägen förbi Lunnabjär kommer att kunna anläggas utan att fornlämningarna påverkas. Lushögen kommer också kunna passeras utan att fornlämningen påverkas men här krävs en större anpassning för att undvika intrång i fornlämningen. Fornlämningarna har höga värden men genom försiktighetsmått och anpassningar medför åtgärden liten påverkan vilket ger måttlig konsekvens.

Mängden dolda fornlämningar under mark kan vara stor och kulturmiljölagen är en bevarandelagstiftning. Vid arkeologisk utredning steg 2 längs den planerade sträckan för gång- och cykelvägen påträffades fornlämningar inom 15 områden. Vid en exploatering ska delar av dessa områden gå vidare till förundersökning för att klargöra lämningarnas bevarandegrad, karaktär, datering och komplexitet.

De 15 fornlämningsområdena är skyddade genom bestämmelserna i 2 kap. kulturmiljölagen (KML). Det innebär att eventuella ingrepp eller markförändrande åtgärder inom fornlämningsområdena kräver länsstyrelsens tillstånd.

5.6. Miljö och hälsa

5.6.1. Boendemiljö

Gång- och cykelvägen kommer inte påverka boendemiljön i form av ökat buller, vibrationer eller luftföroreningar. Dock kan störningar i form av buller och damning förkomma under byggskedet. På de platser där gång- och cykelvägen kommer nära inpå bostadshus kan åtgärden försämra boendemiljön. Påverkan på enskilda personers boendemiljö kan på dessa platser upplevas som stor. I de intrång som gjorts på tomtmark är det gång- och cykelvägen som anlagts, vilken i färdigt skick påverkar boendemiljön mindre än om den befintliga vägen skulle flyttas och ligga inom befintlig tomtgräns. I den av länsstyrelsen godkända MKBn avgränsades påverkan från buller bort med motivet att inga trafikströmmar kommer att flyttas närmare bostadsbebyggelse. Efter att MKBn godkänts har projekteringen av gång- och cykelvägen ändrats vilket i sin tur innebär en förändring av befintlig väg på tre kortare sträckor som gör att trafiken kommer närmare några bostadsfastigheter. Förändringen och de effekter som den innebär redovisas nedan.

På tre ställen föreslås befintlig väg breddas och sidoförflyttas. Se nedan för bedömning av buller från vägtrafik.

Vid fornlämningen Lushögen och förbi naturreservat Hagestad-Järarna föreslås befintlig väg breddas av säkerhetsskäl för att gång- och cykelvägen ska kunna anläggas med en smal sektion och minimera intrång. Förbi Mälarhusens stugby föreslås vägen sidoförflyttas för att kunna ge plats att anlägga gång- och cykelvägen.

Bullerberäkningar har gjorts för de närmast berörda bostadshus där väg 1022 föreslås breddas alternativt sidoförskjutas. Beräkningsförutsättningarna för planalternativet är ett framtida scenario med föreslagen gång- och cykelväg. Befintlig hastighet och en högre trafiknivå enligt trafikprognos år 2040 har använts.

Bullernivåer har utvärderats mot åtgärdsnivåer för befintlig miljö. (Källa:Trafikverkets TDOK 2014:1021, Trafikverkets riktlinje Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg.)

Planförslaget innebär att inga åtgärdsnivåer kommer överskridas för de aktuella fastigheterna, se Tabell 7. Det är därför inte aktuellt med några bullerskyddsåtgärder.

Tabell 7 Resultat av bullerberäkningar för bostäder längs väg 1022 där breddning och sidoförskjutning av befintlig väg föreslås. Inga bostäder beräknas utsättas för buller från vägtrafik över gällande åtgärdsnivåer. Ljudnivå anges i enheten dB(A).

	Nollalternativet		Utbyggnadsalternativet	
	Leq	Lmax	Leq	Lmax
Vid Lushögen (breddning söderut)				
Löderup 6:19	56	74	56	74
Vid Hagestad-Järarna (breddning norrut)				
Hagestad 40:4	40	50	40	50
Vid Mälarhusens Stugby (sidoflytt söderut)				
Hagestad 31:20	57	76	57	79
Hagestad 33:16	42	55	43	55

Sidoförflyttningen av vägen vid Mälarhusens Stugby medför en marginell ökning av bullernivån vid närmsta bostäder. Riktvärdena för vägtrafikbuller överskrids i både noll- och utbyggnadsalternativet för Hagestad 31:20. Sidoförflyttningen av vägen är inte av en sådan dignitet att den uppfyller kriteriet för väsentlig ombyggnad utan omfattas av åtgärdsnivåerna för befintlig miljö. Inga av dessa nivåer överskrids.

Breddningen av vägen vid Lushögen och Järarna visar ingen skillnad i beräknat buller vid bostäder mellan nollalternativet och utbyggnadsalternativet. Riktvärdena för vägtrafikbuller överskrids i noll- och utbyggnadsalternativet för Löderup 6:19. Sidoförflyttningen av vägen är inte av en sådan dignitet att den uppfyller kriteriet för väsentlig ombyggnad utan omfattas av åtgärdsnivåerna för befintlig miljö. Inga av dessa åtgärdsnivåer överskrids.

Projektet bedöms ge obetydliga konsekvenser på boendemiljön då inga åtgärdsnivåer för buller överskrids.

5.6.2. Rekreation och friluftsliv

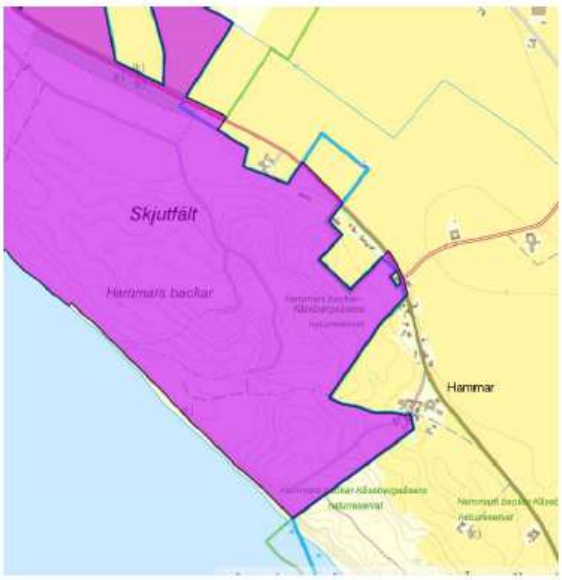
Gång- och cykelvägen ansluter till befintliga gång- och cykelvägar vid Hammar respektive Skillinge och kopplar samman samhällena tillsammans med mellanliggande orter. Detta möjliggör hållbara och hälsofrämjande resor till fots och cykel samt att Sydkustleden knyts ihop.

Gång- och cykelvägen innebär att cyklisterna får tillgång till en trafiksäkrare och mer rekreativ gång- och cykelväg med bättre tillgänglighet och framkomlighet både lokalt och regionalt. Åtgärden bör få fler att välja cykeln istället för bilen för kortare resor. Gång- och cykelvägen bidrar även med ökad tillgänglighet till bebyggelse och målpunkter i området. I gestaltningen av gång- och cykelvägen har en konsekvent och tydlig utformning eftersträvats som underlättar trafikantens orienterbarhet och samspelar med aspekter gällande trafiksäkerhet. För att ytterligare förbättra upplevelsen och skapa variation längs gång- och cykelvägen föreslås att nya platser för paus anläggs längs sträckan där cyklister och fotgängare kan stanna till för att vila och njuta av landskapet.

5.7. Riksintressen och områdesskydd

5.7.1. Riksintresse Totalförsvaret

Samråd har skett med Försvarsmakten som i yttrande 2017-12-11 har meddelat att de inte har något att erinra. Anläggandet av en gång- och cykelväg inom område för riksintresse för totalförsvaret innebär inte någon skada på riksintresset. Gång- och cykelvägen kommer visserligen förläggas inom influensområdet men utanför skjutområdet. Därför görs bedömningen att påverkan blir liten och konsekvensen måttlig. Föreslagen gång- och cykelväg innebär ingen skada på riksintresset, se Figur 77 för placering av skjutområdet nära befintlig väg.



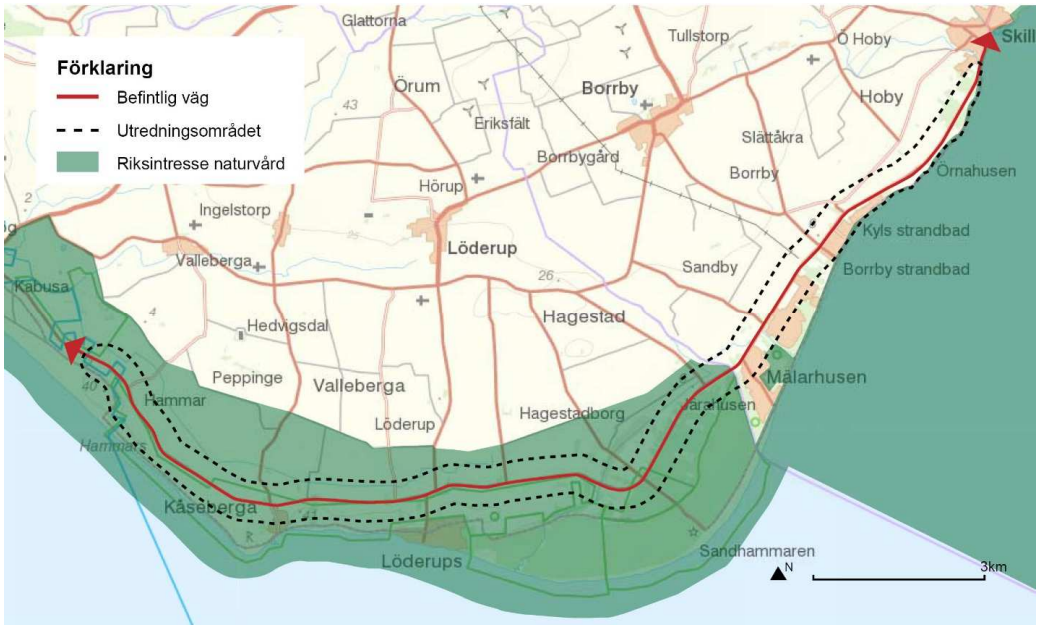
Figur 77 Skjutområde markerat i lila. (Länsstyrelsens WebbGIS).

5.7.2. Riksintresse Högexploaterad kust

För hela kuststräckan gäller restriktivitet för exploatering som kan innebära påtaglig skada på natur- och kulturmiljövärden, bland annat i form av ytterligare bebyggelse. Projektet innebär ingen ny bebyggelse eller ny exploatering eftersom gång- och cykelvägen anläggs längs befintlig väg. Föreslagen gång- och cykelväg innebär ingen skada på riksintresset.

5.7.3. Riksintresse Naturvård

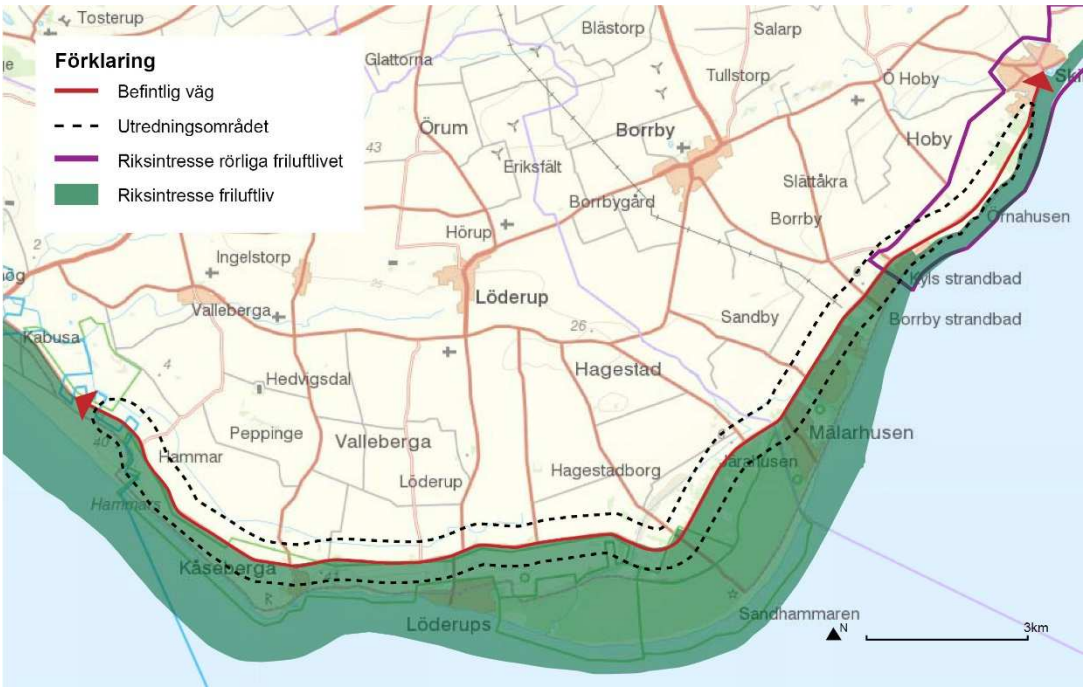
Riksintresse för naturvård är främst kopplat till betesmarker och systemet av strandvallar. Enligt registerbladet för området kan det vara negativt för området med schaktning och utfyllnad. Gång- och cykelvägen kommer att läggas i direkt anslutning till befintlig väg och i det flacka landskapet behövs det således inte schaktas i någon större omfattning. Anläggningen av gång- och cykelvägen kommer att få påverkan i byggskedet men bedöms inte skada riksintresset på lång sikt. Påverkan på riksintresset bedöms vara liten och det ger en måttlig konsekvens.



Figur 78 Utredningsområde, vägkorridor och riksintresse naturvård som berör området. (AFRY, Grundkarta ©Lantmäteriet, Geodatasamverkan)

5.7.4. Riksintresse Friluftsliv och rekreation

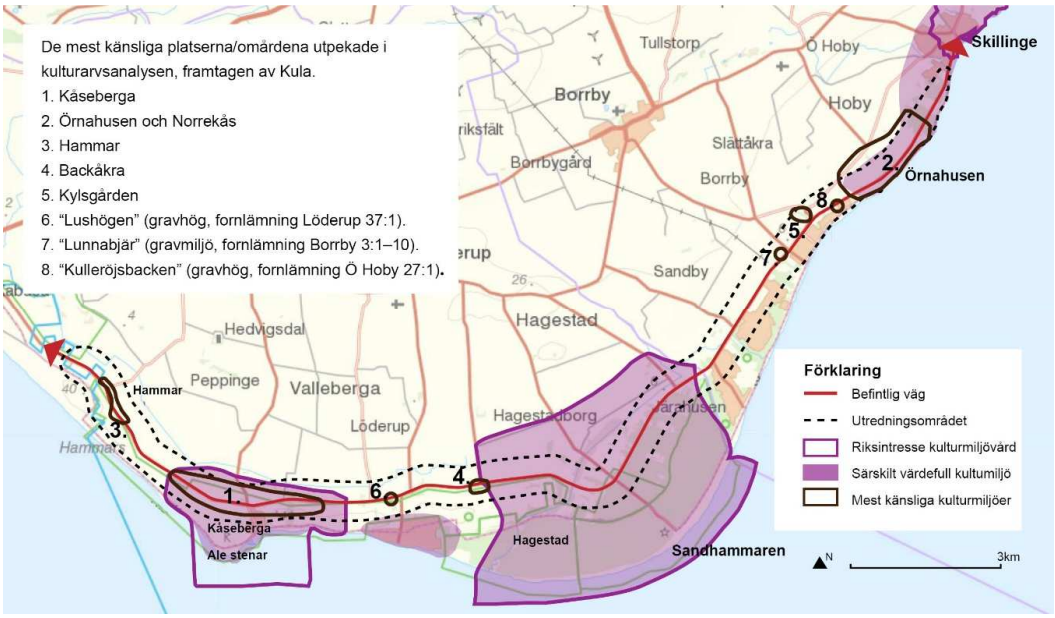
Området är ett varierat kustlandskap med långa sandstränder, sanddynsområden delvis planterade med tall, betesmarker och odlingslandskap. Det är väl tillgängligt för allmänheten med många målpunkter och aktiviteter som strandbad, vandring och skärmflygning. Området slutar vid vägen vilket innebär att norra sidan av vägen inte omfattas av riksintresset. Delar av kustområdet från Örnahusen söder om Skillinge till Åhus vidare norrut är även utpekat som riksintresse för Rörligt friluftsliv enligt 4 kap. 2 § MB. Enligt miljöbalkens fjärde kapitel gäller särskilda bestämmelser för vissa områden i Sverige. Inom dessa områden ska turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas vid bedömningen av om täktetableringar ska tillåtas. Riksintresset bedöms påverkas positivt av den föreslagna gång- och cykelvägen som kommer få en positiv påverkan på det rörliga friluftslivet i området. Projektet bidrar även till förbättrad säkerhet för gång- och cykeltrafiken och att målpunkter lättare kan nås. Vid byggskedet kommer området dock påverkas negativt genom begränsad tillgänglighet men det bedöms inte skada riksintresset på lång sikt. Sammantaget görs bedömningen att föreslagen gång- och cykelväg kommer få ingen eller positiv konsekvens för riksintresset.



Figur 79 Utredningsområde, vägkorridor och riksintresse friluftsliv och riksintresse för rörliga friluftslivet som berör området. (AFRY, Grundkarta ©Lantmäteriet, Geodatasamverkan)

5.7.5. Riksintresse Kulturmiljö

Riksintresse för kulturmiljövård berör området vid Kåseberga och Sandhammaren. Byggandet av gång- och cykelvägen sker längs med befintlig väg och det bedöms inte uppstå någon konflikt med varken enskilda kulturhistoriska lämningar eller kulturmiljövärden som helhet. Bedömningen är således att åtgärden inte innebär någon konsekvens på Riksintresse kulturmiljö. Under byggskedet kommer området dock påverkas genom begränsad tillgänglighet men det bedöms inte skada riksintresset på lång sikt.



Figur 80 Riksintresse kulturmiljö, särskilt värdefulla kulturmiljöer samt de mest känsliga platserna som beskrivs i kulturarvsanalysen (AFRY, Grundkarta ©Lantmäteriet, Geodatasamverkan)

5.8. Hushållning av mark och vatten

5.8.1. Jord- och skogsbruk samt tomtmark

Gång och cykelvägen kommer att anläggas norr om befintlig väg 1022 och 1500. Detta innebär att cirka 9 ha mark tas i anspråk permanent med vägrätt. Ytterligare cirka 5 ha mark kommer att krävas under anläggningstiden med tillfällig nyttjanderätt.

De ytor som berörs av tillfällig nyttjanderätt kommer att återställas till sitt ursprungliga skick, där likhet med omgivande terräng ska eftersträvas. Vid återställande ska i första hand jord och vegetation från platsen användas.

För brukningsvärd jordbruksmark gäller, enligt miljöbalkens grundläggande hushållningsbestämmelser, att den endast får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar 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. Bedömningen är att den minskade arealen jordbruksmark, begränsad till att följa längs med befintlig väg, vägs upp av samhällsintresset avseende hållbara transporter och stärkt infrastruktur för gång- och cykeltrafik längs sträckan. Hänsyn till befintliga jordbruksanslutningar har tagits vid utformningen av gång- och cykelvägen.

Anläggandet av en gång- och cykelväg innebär också intrång på flera bostadsnära tomter norr om väg 1022 och 1500. Utformningen vid dessa platser har gjorts med största möjliga hänsyn till boendes trädgårdar. På plankartorna 101T0201-42 redovisas nytt vägområde.

5.8.2. Vatten

Ytvattenförekomster

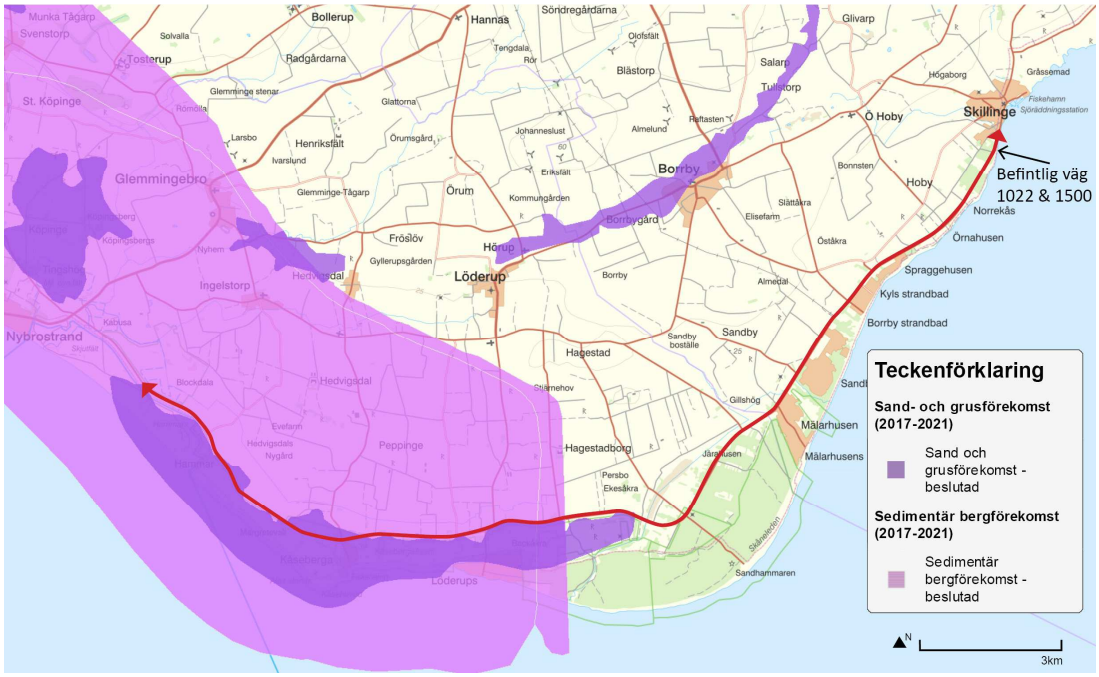
Det finns två övriga ytvattenförekomster som berörs av planerade åtgärder: Mossabäcken/Tyge å samt Kvarnbybäcken. Att de är så kallade övriga vatten innebär att de inte är klassade som vattenförekomster enligt ramdirektivet och således inte har beslutade miljökvalitetsnormer. Cirka 1500 meter söder om där Mossabäcken passerar vägen finns det en provtagningslokal för fisk. Där finns det ett fynd av ål från 1994.

Figur 81 Ytvattenförekomst och övrigt vatten (AFRY, Länsstyrelsens webbGIS Vattenkartan, hämtad 2020-10)

Grundvattenförekomster

De grundvattenförekomster som ligger inom utredningsområdet är Eriksdal, Vombsänkan, samt en icke namngiven, se Figur 82. Vombsänkan är en dricksvattenförekomst. Det finns inget vattenskyddsområde inom utredningsområdet.

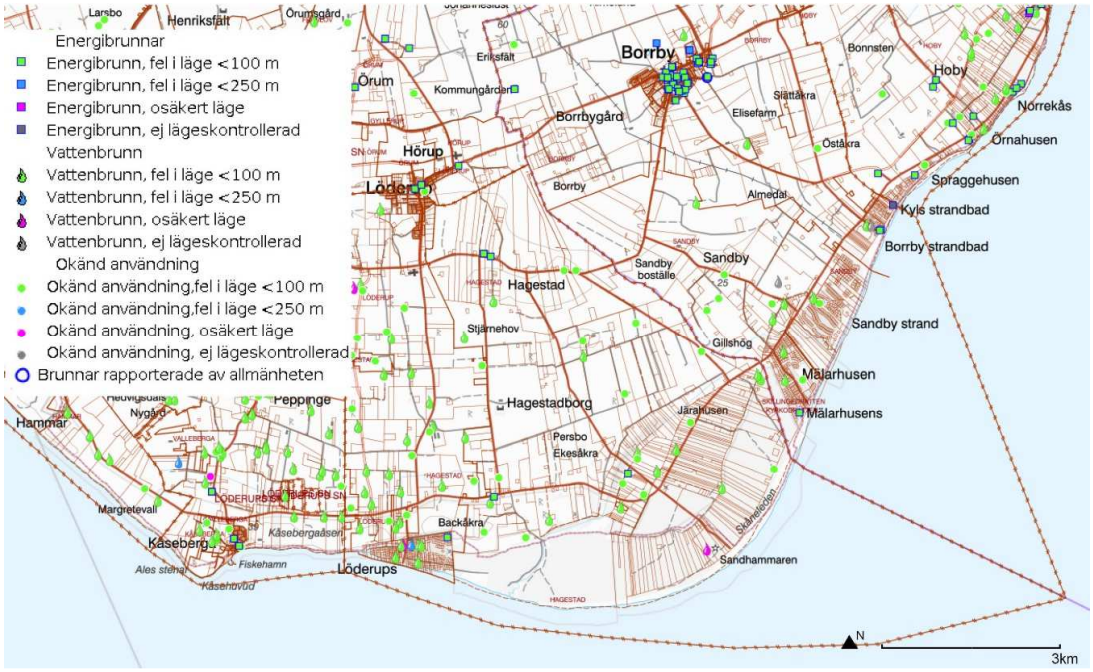
Inga grundvattenförekomster bedöms beröras av gång- och cykelvägen i drift eftersom inga utsläpp kan förväntas som kan påverka grundvattnet. Under anläggningstiden finns risk för påverkan kopplad till eventuella läckage från anläggningsmaskiner. Behov av skydd under anläggningstiden bör utvärderas och eventuella skyddsåtgärder inarbetas i bygghandling. Föreslagen gång- och cykelväg bedöms därmed inte ge någon konsekvens med avseende på påverkan på grundvattenförekomster i området.



Figur 82 Grundvattenförekomster (AFRY, Länsstyrelsens webbGIS Vattenkartan, hämtad 2020-10)

Enskilda vattentäkter

Det finns ett stort antal brunnar för bevattning och dricksvatten registrerade i SGU:s kartvisare för brunnar längs med sträckan, se Figur 83. Inga av dessa brunnar bedöms beröras permanent av anläggning av föreslagen gång- och cykelväg.



Figur 83 Brunnar kring utredningsområdet. (SGU, hämtad 2020-10)

Jorddjupet i området varierar generellt mellan 10 och 50 meter nära Hammar för att sedan minska och variera mellan 3 och 10 meter nära Skillinge. Grundvattenytans nivå varierar mellan 1 och 5 meter under markytan. Denna nivå ska dock endast ses som en indikation, då nivåmätning endast utförts vid tillfället för brunnsborrningen. Grundvattenytans nivå varierar med nederbördsförhållanden och årstid.

Inga enskilda vattentäkter berörs av föreslagen gång- och cykelvägs anläggning. Det ger ingen konsekvens med avseende på enskilda vattentäkter.

Avrinningsområden

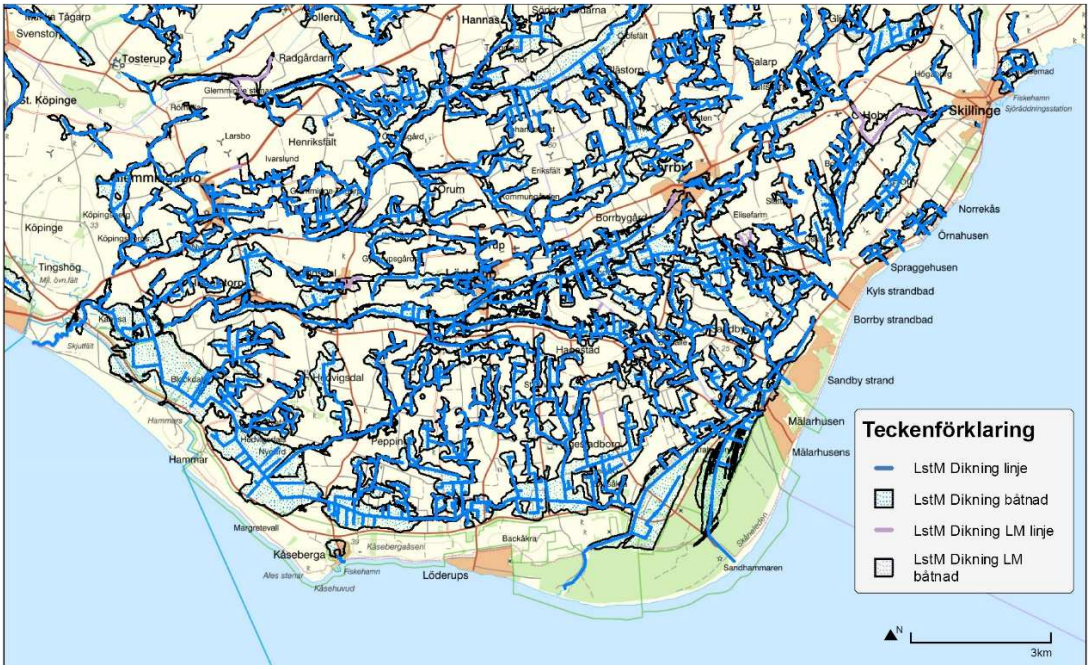
Huvudavrinningsområde (88/89) har följande delavrinningsområden:

- Mynnar i Kabusaån
- Rinner mot kustvatten Östra sydkustens kustvatten
- Rinner mot kustvatten Sandhammaren – Simrishamn
- Mynnar i havet

Den befintliga vägen passerar över ett flertal diken i dagsläget och på de platserna kommer nya trummor att anläggas. Om anläggningstiden anpassas till vattenflödet och halvtrummor med lämpliga bottensubstrat väljs bedöms påverkan bli liten och således ge en måttlig konsekvens.

Markavvattning

Förbud mot markavvattning råder i större delen av södra och mellersta Sverige. Inom utredningsområdet finns ett stort antal dikningsföretag ses i Figur 84.



Figur 84 Dikningsföretag (Länsstyrelsens WebbGIS Vatten och Klimat, hämtad 2020-10).

Närmast vägen finns följande dikningsföretag:

- Hammarsrännan och Kabusaån inom Löderups m fl. byar
- Hagestad – Rödkillebäck
- Hagestadborg
- Hagestads mosse utdikning inom Hagestad och Sandby byar
- Hagestad Gärars dikningsföretag
- Sandby mosse och Sandby dikningsföretag
- Sandby utmarksdikning
- Borrby och Himladikens nygrävningsföretag I och II
- Hovby kustdikning 1 och 2
- Örnahusen
- Hovby stranddikning

Befintligt dike vid Sandby behöver grävas om närmast vägen, vilket berör dikningsföretaget Sandby mosse. Det omgrävda diket planeras att hålla samma dimensionering som är fastställd i dikningsföretagets akt.

I övrigt bedöms inga dikningsföretag bli påverkade negativt, vatten från den tillkommande hårdgjorda ytan bedöms vara försumbart. Eftersom sträckan till största del utgörs av sand bedöms infiltrationsförutsättningarna som goda. Där gång och cykelvägen utformas med skiljeremsa föreslås avvattningen ske genom infiltration i slänter och skiljeremsa. På vissa sträckor där vägslänter inte bedöms som tillräckliga för att kunna infiltrera dagvattnet anläggs makadamdiken under släntfot. Vid trånga partier där gång- och cykelvägen utformas med GCM-stöd eller kantsten kommer dagvattenbrunnar behöva anläggas.

5.8.3. Masshantering

I projektet uppkommer två typer av schaktmassor med två olika typer av teknisk kvalitet. Massor av typen Fall A har fysikaliska egenskaper som passar sig för fyllning i anläggningssyfte medan massor av typen Fall B inte lämpar sig för fyllning, och därmed inte kan återanvändas.

Fall A kan återanvändas internt inom projektet. Projektet kommer att medföra ett överskott av Fall B massor.

I mer naturlika miljöer som skogsplanteringar och längre sträckor med hagmark föreslås att avbaningsmassor används för spontanetablering av lokal flora. För områden med backsilja är det extra viktigt att avbanade massor och avbanat växtmaterial läggs på slänter och skiljeremsa. I Kåseberga samt eventuellt andra platser där den invasiva arten vresros påträffats, ska denna tas ned. Avbaningsmassor som vresros påträffats i ska inte återanvändas utan föras bort från anläggningsplatsen till godkänd mottagare för vidare hantering. De borttagna växtdelarna ska hanteras i slutna säckar för att inte riskera fröspridning och förbrännas. Specifik information och krav ska införas vid upphandling av entreprenör.

5.9. Samhällsekonomisk bedömning

Projektet bedöms innebära en osäker lönsamhet med hänvisning till flera osäkra faktorer och svåra värderingar. Projektets investeringskostnader är stora i förhållande till liknande projekt och gång- och cykelvägen förväntas inte överflytta några större mängder fotgängare eller cyklister. Inga större tidsvinster genereras för de olika trafikslagen. De största vinsterna består i ökad trafiksäkerhet för befintliga trafikanter samt ökad tillgänglighet för boende och besökare i området. Samtidigt tillgängliggörs flera viktiga målpunkter och åtgärden bidrar till att främja hållbara transporter, aktiv rekreation samt ökad tillgänglighet och mobilitet för såväl närboende och besökare. Turistnäringen bedöms få positiva effekter av åtgärden samtidigt som näringslivets transporter och förutsättningar inte påverkas negativt.

5.10. Påverkan under byggtiden

De störningar som uppstår under byggtiden är främst buller, vibrationer, damning och luftsläpp från arbetsmaskiner. Störningarna kommer i första hand drabba närboende samt vägtrafiken. Väg 1022 och 1500 kommer vara öppen för trafik under byggtiden, med så liten påverkan på det lokala trafikflödet som möjligt. Se plankartor 101T0201-42 för etableringsytor.

Påverkan av olika naturmiljöer kommer att vara betydande på vissa ställen såsom vid skärningen i topografin vid Kåseberga, avverkning av träd längs sträckan, arbetsmaskiner som kör nära områden med höga naturvärden och arter av olika skyddsvärde. Växtlighet kommer att återhämta sig till stor grad. Påverkan på områden med fridlysta kärlväxter kommer att undvikas. Nya trummor anläggs så att de inte hindrar vattenlevande organismer.

Byggtiden för anläggning av gång- och cykelväg bör ta hänsyn till flera aspekter för att minimera störningar för djurliv, men även trafiken. Anläggningstiden bör anpassas så att hänsyn tas till grodors fortplantning samt så att fåglars häckning inte störs. Då trafikflödet längs väg 1022 och 1500 är som högst under turistsäsongen bör arbete som påverkar framkomligheten planeras under andra perioder. Samtliga av ovan nämnda aspekter sker under vår och sommar.

De ytor som berörs av tillfällig nyttjanderätt kommer att återställas till sitt ursprungliga skick, där likhet med omgivande terräng ska eftersträvas. Vid återställande ska i första hand jord och vegetation från platsen användas. Avbaningsmassor från specifika platser som påvisats ha rödlistade kärlväxter ska återanvändas inom projektet på nya slänter och i skiljeremsa.

Vid byggnationen ska också tidigare åtgärder för groddjur beaktas så att nuvarande funktion bibehålls, detta gäller den barriär som finns i anslutning till korsningen vid Kåseberga. Barriären kommer att behöva flyttas men det kommer att anläggas en ny med likadan funktion strax norr om den befintliga. Barriärens funktion är att hindra passage av groddjur från norr till söder, men att groddjur från söder till norr ska kunna passera barriären.

5.10.1. Tillgång till anläggningsområdet

Entreprenören kommer kunna ha tillfarter till arbetsområdet/väglinjen längs hela sträckan beroende på vilken del som för tillfället är aktuell för byggnation, huvudsakligen kommer väg 1022 och 1500 att användas. Trafik till och från byggarbetsplatsen får nyttja befintligt vägnät i de fall detta är möjligt, arbetsområdet ligger i anslutning till befintlig infrastruktur, se Figur 85.

Figur 85 Sträckningen med tillfartsvägar från Hammar till Skillinge (AFRY, Grundkarta ©Lantmäteriet, Geodatasamverkan)

5.10.2. Trafik under byggtiden

Framkomligheten kommer att bli inskränkt längs aktuell sträcka på väg 1022 och 1500 under anläggningstiden. För att minimera skada, kostnader och tidsförluster med avseende på trafik, bör anläggningsarbetet planeras så att produktionen blir så effektiv som möjligt.

Väg 1022 och 1500 kommer att vara öppen för trafik under hela byggtiden så långt det går. Under byggtiden kommer hastigheten sänkas från 70 km/h till 50 km/h vid aktuellt arbetsområde, detta görs av trafiksäkerhetsskäl.

6. Samlad bedömning

6.1. Överrensstämmelse med de transportpolitiska målen

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Funktionsmålet
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
Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

Åtgärden bidrar till att främja hållbara transporter med gång- och cykel och utvecklar dessutom näringsgrenen cykelturism. Åtgärden påverkar landskap och natur negativt i viss mån i form av intrång men åtgärden anses dock som nödvändig i förhållande till den positiva påverkan projektet har i sin helhet. Gång- och cykelvägar är relativt sett billiga och enkla åtgärder som främjar hållbara transporter. Projektet bedöms bidra till en ekonomisk hållbar utveckling genom att stödja en balanserad regional utveckling. Gång- och cykelvägar innebär ökade möjligheter för barn och äldre personer att röra sig fritt i samhället och stödjer utveckling av aktiv rekreation i transportsystemet. Samtidigt förbättras tillgängligheten till transportsystemet för samhällets alla grupper, inklusive personer som inte har tillgång till körkort eller bil samt personer med funktionsnedsättning.

Åtgärden bedöms bidra till ökad tillgänglighet och förbättrad kvalitet och tillförlitlighet i transportsystemet i form av bland annat förkortade restid för cyklister i stråket. Samtidigt kan restiden för vissa typer av resor de facto bli längre vid överföring av transporter från exempelvis bil eller kollektivtrafik till cykel. Åtgärden bidrar också till intrång i viktiga kultur- och naturmiljöer. Åtgärden innebär byggande av ny infrastruktur men åtgärden i sig är en kapacitetsåtgärd som kan minska behovet av framtida investeringar i befintlig och ny infrastruktur i stråket.

6.2. Överrensstämmelse med miljökvalitetsmål

Riksdagen har beslutat om 16 nationella miljökvalitetsmål. Målen syftar till att främja människors hälsa, värna den biologiska mångfalden, bevara ekosystemens långsiktiga produktionsförmåga, trygga en god hushållning av naturresurser samt ta tillvara natur- och kulturmiljön. Riksdagen tog den 22 juni 2010 beslut om en ny målstruktur för miljöarbetet, en ny organisation och ny bedömningsgrund för miljökvalitetsmålen. Målstrukturen utgörs numera av generationsmål, etappmål och miljökvalitetsmål. Miljökvalitetsmålen har preciseringar och följs upp med hjälp av indikatorer.

De nationella miljökvalitetsmålen är även regionalt anpassade. Av de 12 miljökvalitetsmålen som bedöms på regional nivå i Skåne är prognosen att inget kommer att nås till 2020. Länsstyrelsen Skåne har beslutat om ett åtgärdsprogram som ska ge vägledning och stöd för skånska aktörer i arbetet med

att nå miljömålen. Istället för att dela upp åtgärderna per miljömål har länsstyrelsen valt att dela upp arbetet i fem utmaningar för Skåne, under varje utmaning finns ett antal åtgärder som kan vidtas.

- Hållbara transporter i Skåne
- Hänsyn till Skånes hav, sjöar och vattendrag
- Hushållning med Skånes mark- och vattenresurser
- Skydd av Skånes natur- och kulturmiljövärden
- Hållbar konsumtion i Skåne

En av åtgärderna för hållbara transporter är ”Stärkt infrastruktur för gång- och cykeltrafik” där cykel- och gångtrafik prioriteras och främjas genom utbyggnad av gång- och cykelvägnätet, förbättrat underhåll, fysiska åtgärder som förbättrar och trafiksäkrar gång- och cykelbanor, bra cykelparkeringar och cykelpooler i anslutning till kollektivtrafik och arbetsplatser. Utbyggnad med gång- och cykelväg Hammar-Skillinge är i linje med åtgärden.

Nedan redogörs för eventuell påverkan på de miljömål som bedöms vara relevanta (fet stil) för projektet (anlägga gång- och cykelvägen) jämfört med nollalternativet (befintliga vägar). Bedömning av påverkan ses i Tabell 8.

1. **Begränsad klimatpåverkan**
2. **Frisk luft**
3. Bara naturlig försurning
4. Giftfri miljö
5. Skyddande ozonskikt
6. Säker strålmiljö
7. Ingen övergödning
8. **Levande sjöar och vattendrag**
9. Grundvatten av god kvalitet
10. **Hav i balans samt levande kust och skärgård**
11. **Myllrande våtmarker**
12. Levande skogar
13. **Ett rikt odlingslandskap**
14. Storslagen fjällmiljö

15. **God bebyggd miljö**

16. **Ett rikt växt- och djurliv**

Tabell 8 Bedömning av påverkan på miljökvalitetsmål relevanta för anläggande av aktuell gång- och cykelbana.

Miljökvalitetsmål	**Nollalternativ vid drift**	**Vägplan förslag**	**Kommentar**
Begränsad klimatpåverkan	0	+	Negativ klimatpåverkan sker endast i byggskedet då arbetsmaskiner används, vägbyggnadsmaterial tillförs, och träd avverkas. I drift är förutsättningarna bättre för att cykeln väljs framför bilen som transportmedel. Fordonstrafiken vid nollalternativet förväntas öka.
Frisk luft	-	+	I drift är förutsättningarna bättre att cykeln väljs framför bilen som transportmedel vilket bidrar till minskade utsläpp från trafik. Fordonstrafiken vid nollalternativet förväntas öka.
Levande sjöar och vattendrag	0	-	Vattendrag kommer att påverkas genom intrång i strandskyddsområden, passage över vattendrag samt anläggande av en ny bro.
Hav i balans samt levande kust och skärgård	0	0	Området ligger vid kusten men projektet bedöms inte påverka miljömålet.
Myllrande våtmarker	0	-	Passagen genom Hagestads mosse, tidigare våtmark, har höga naturvärden. Gång- och cykelvägen innebär ett intrång.
Ett rikt odlingslandskap	0	-	Gång- och cykelvägen kommer att gå längs med befintlig väg genom landskapet. Ett visst markintrång på odlingsmark kommer att behövas längs med vägen. Biotopskyddade alléer och vattendrag kommer att beröras.

God bebyggd miljö	-	+	Gång- och cykelvägen bidrar till en god bebyggd miljö. Oskyddade trafikanter får det bättre. I nollalternativet, då fordonstrafiken förväntas öka, skulle oskyddade trafikanter få det sämre.
Ett rikt växt- och djurliv	0	-	Området har stora värden avseende växt- och djurliv. Projektet kommer bitvis att påverka dessa värden i och med att ny mark behöver tas i anspråk för anläggandet av gång- och cykelvägen. Denna löper dock längs med befintlig väg och närområdet bedöms därav redan i viss mån som påverkat.

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

7.1. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

I de sammanhang där miljöbalkens bestämmelser gäller ska hänsynsreglerna i miljöbalkens andra kapitel tillämpas. Syftet med hänsynsreglerna är dels att förebygga negativa effekter av verksamheter och åtgärder, dels att öka miljöhänsynen. Nedan beskrivs de allmänna hänsynsreglerna.

Bevisbörderegeln

Den som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet är skyldig att visa att förpliktelserna i 2 kap. miljöbalken följs. Regeln uppfylls genom att en vägplan med miljökonsekvensbeskrivning tas fram samt genom den fortgående miljösäkringen.

Kunskapskravet

Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet ska skaffa sig den kunskap som behövs för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet. Kunskap om relevanta miljöförhållanden inhämtas under hela vägplaneringsprocessen genom fältbesök, samråd, inventeringar och utredningar.

Försiktighetsprincipen

Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet ska vidta de försiktighetsmått som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas de åtgärder som föreslås för att förhindra eller minska miljökonsekvenserna av projektet.

Produktvalsprincipen

Alla ska undvika att sälja eller använda produkter som kan vara skadliga för människor eller miljön om produkterna kan ersättas med andra, mindre farliga produkter. Produktvalsprincipen kommer att beaktas vid kommande upphandling och entreprenad.

Hushållnings- och kretsloppsprincipen

Alla som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd ska hushålla med råvaror och energi samt utnyttja möjligheterna till återanvändning och återvinning. I första hand kommer förnyelsebara energikällor att rekommenderas. Hushållnings- och kretsloppsprincipen beaktas i kommande upphandling och entreprenad. Massor kommer att återanvändas inom projektet förutsatt att de är fria från förorening.

Lokaliseringsprincipen

För verksamheter som tar mark- eller vattenområden i anspråk ska en plats väljas så att ändamålet kan uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. I projektet eftersträvas minsta möjliga intrång i skyddade områden och jordbruksmark och samtidigt följa uppsatta trafiksäkerhetskriterier och ändamålet med anläggningen.

Skälighetsprincipen
Hänsynsreglerna ska tillämpas efter en avvägning mellan nytta och kostnader. Åtgärderna som föreslås ska vara miljömässigt motiverade utan att vara ekonomiskt orimliga att genomföra. Vägplanförslagets avvägningar med hänsyn till såväl miljö som teknik, ekonomi och samhällsplanering beskrivs i vägplanen och miljökonsekvensbeskrivningen.

Skadeansvaret
Den som har orsakat en skada på miljön är ansvarig för att skadan blir avhjälpt. Om det trots skadeförebyggande åtgärder uppstår skador åtar sig Trafikverket eller entreprenören det underhåll och de eventuella kompensationsåtgärder som krävs i enlighet med gällande lagstiftning.

7.2. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer är föreskrifter om lägsta godtagbara miljökvalitet hos mark, vatten, luft eller miljön i övrigt. Miljökvalitetsnormerna började införas i samband med att miljöbalken trädde i kraft 1999, som ett sätt att komma till rätta med miljö- och hälsopåverkan från diffusa källor som trafik och jordbruk. Det finns i dag miljökvalitetsnormer som rör vattenkvalitet, luftkvalitet och omgivningsbuller.

7.2.1. Vatten

Sverige har implementerat EU:s ramdirektiv för vatten genom vattenförvaltnings-förordningen (SFS 2004:660). Fem vattendelegationer i Sverige beslutar om kvalitetskrav (miljökvalitetsnormer) för ekologisk status och kemisk ytvattenstatus för vattenförekomster inom respektive distrikt. Kvalitetskraven fastställs medan statusen uppdateras fortlöpande.

Syftet är att tillståndet i våra vatten inte ska försämras och att alla vatten ska uppnå en bestämd miljökvalitet. Grundregeln är att miljökvalitetsnormen ska fastställas till ”God status”. Beroende på vattenförekomstens nuvarande status kan vattendelegationerna fastställa kvalitetskrav på en nivå som är lägre än god status alternativt att tiden för när god status ska vara uppnådd skjuts fram.

De grundvattenförekomster som ligger inom utredningsområdet är Eriksdal, SE616122-137 600 samt Vombsänkan, SE615867-137086. Vombsänkan är en dricksvattenförekomst. Då anläggningen under drift inte genererar några utsläpp bedöms inte grundvattnet beröras av gång- och cykelvägen.

Det finns två övriga vatten som berörs av planerade åtgärder: Mossabäcken/Tyge å samt Kvarnbybäcken. Att de är så kallade övriga vatten innebär att de inte är klassade som vattenförekomster enligt ramdirektivet och således inte har beslutade miljökvalitetsnormer.

7.2.2. Luft

Miljökvalitetsnormer för luft finns i Luftkvalitetsförordningen (2010:477) och omfattar gränsvärdesnormer och riktvärdesnormer för kvävedioxid och kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, ozon, bensen, partiklar PM10 och PM2,5, bens(a)pyren, arsenik, kadmium, nickel och bly.

Projektet att anlägga gång- och cykelbana bedöms inte bidra till att någon utav miljökvalitetsnormerna för luft överskrids.

7.2.3. Buller

Miljökvalitetsnormer för omgivningsbullerförordning (2004:675) Miljökvalitetsnormerna för buller innebär att kommuner med fler än 100 000 invånare och Trafikverket för vägar, järnvägar och flygtrafik över specificerade trafiktätheter, ska kartlägga bullernivåerna och utifrån kartläggningen utarbeta åtgärdsprogram.

Befintlig vägs trafiktäthet hamnar under angivna nivåer. Projektet att anlägga gång- och cykelbana omfattas inte av miljökvalitetsnormerna för buller.

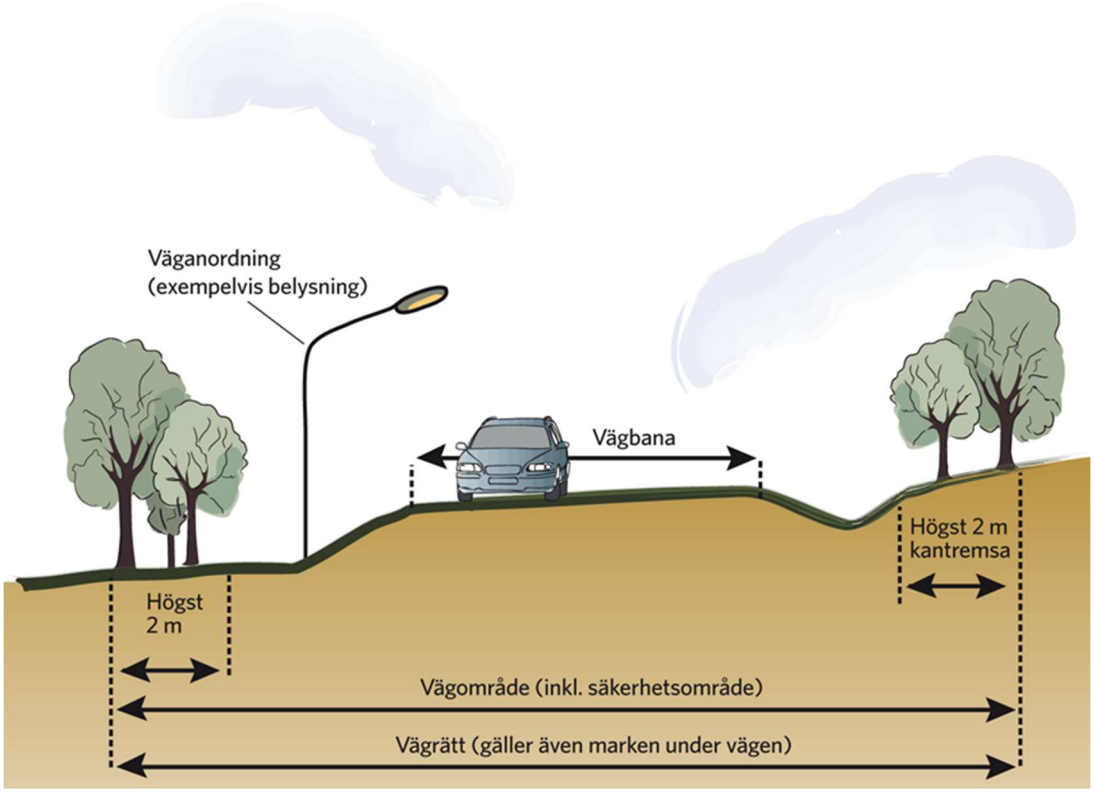
8. Markanspråk och pågående markanvändning

8.1. Allmänt

Nytt vägområde för vägåtgärder som föreslås vid allmän väg omfattar, förutom själva vägen, utrymme för de väganordningar som krävs.

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 använda mark eller annat utrymme som behövs för vägen inom vägområdet. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får väghållaren tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in.

Vägrätten innebär inte att fastighetsgränserna ändras. Till vägområdet hör inte bara vägbanan utan också diken, slänter, bullerskydd, räcken, vägmärken, belysning med mera som har direkt koppling till vägen.



Figur 86 Visualisering av begreppen som beskrivs i avsnitt 8.1 samt 8.2.

8.2. Vägområde för allmän väg med vägrätt

På plankartorna visas det nya vägområdet som projektet bidrar till, det vill säga det som ligger utanför befintligt vägområde för allmän väg. Det tillkommande vägområdet anges även i fastighetsförteckningen.

Nytt vägområde i aktuell vägplan omfattar cirka 90 000 m² med vägrätt. Marktypen består i huvudsak av skogsmark, åkermark samt tomtmark.

8.3. Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

Med inskränkt vägrätt avses sådana ytor som Trafikverket kommer att behöva åtkomst till för att klara drift och underhåll av vägen.

Vi1 innebär att väghållaren:
1. inte får bestämma över markens användning på annat sätt än vad som behövs för att anlägga, bibehålla och underhålla stödmur.

2. inte har rätt att tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken på annat sätt än vad som behövs för att anlägga, bibehålla och underhålla stödmur. Detta innebär att fastighetsägaren får använda området i alla avseenden som inte påverkar stödmurens funktion eller väghållarens möjlighet att utföra drift och underhåll. Denna användning får dock inte hindra vägens funktion, drift och brukande.

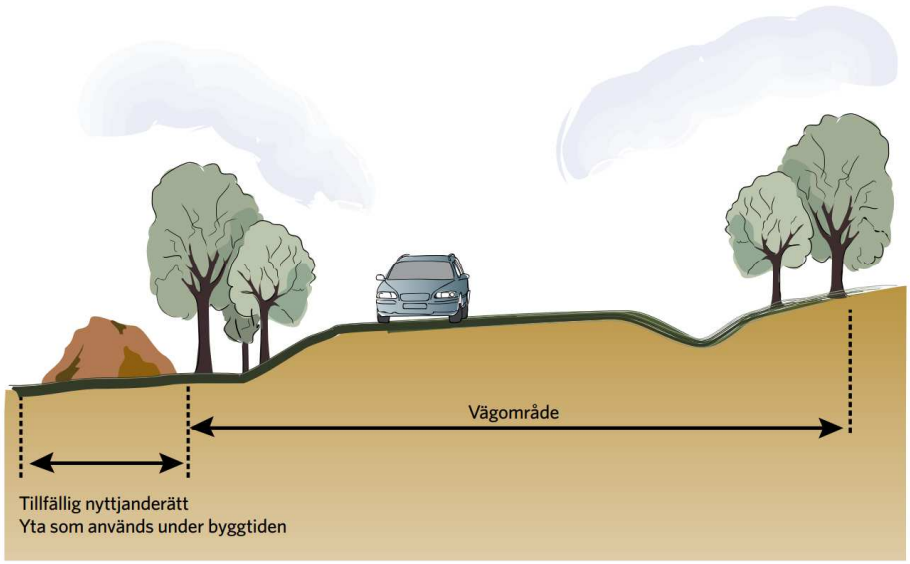
Vi2 innebär att väghållaren:
1. inte får bestämma över markens användning på annat sätt än vad som behövs för att anlägga, bibehålla och underhålla diken och trummor.

2. inte har rätt att tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken på annat sätt än vad som behövs för att anlägga, bibehålla och underhålla diken och trummor. Detta innebär att fastighetsägaren får använda området i alla avseenden som inte påverkar diken och trummors funktion eller väghållarens möjlighet att utföra drift och underhåll. Denna användning får dock inte hindra vägens funktion, drift och brukande.

Inskränkt vägrätt som finns markerat på plankartor omfattar cirka 300 m².

8.4. Område för tillfällig nyttjanderätt

Områden med tillfällig nyttjanderätt behövs för att vägen ska kunna byggas. Det är tillfälliga förbifarter, etablering, massupplag osv. Nyttjanderätten ska gälla under byggtiden och markytorna kommer att återställas innan de återlämnas.



Figur 87 Visualisering av tillfällig nyttjanderätt.

Det totala området som omfattas av tillfällig nyttjanderätt i aktuell vägplan är cirka 51 000 m².

8.5. Vägområde inom detaljplan

Inom område med detaljplan eller områdesbestämmelser får väg inte byggas i strid mot planen eller bestämmelserna. Om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas, får dock mindre avvikelser göras (14 § Väglagen).

Ystads kommun
Vägplanen berör följande detaljplaner och områdesbestämmelser i Ystads kommun:

Detaljplan för Hagestad 33:18 (2003), akt 1286-P03/304
Vägplanen tar ett område av detaljplanen i anspråk för vägrätt längs med väg 1022 inom fastigheten Hagestad 33:18. Det område som gång- och cykelvägen berör är planlagt som kvartersmark med användningsområde bostäder och handel och förlagt med prickmark, det vill säga mark som inte får bebyggas. Gång- och cykelväg är inte förenligt med gällande användningsområden. Intrånget sker dock på i detaljplanen prickad mark vilket innebär att inga byggrätter påverkas av planerad gång- och cykelväg. Prickmark innebär vidare inte att mark inte får hårdgöras, utan reglerar enbart att marken inte får förses med byggnadsverk. Gång- och cykelvägens intrång i detaljplanen kommer inte att påverka i detaljplanen redovisad parkeringsyta. Vidare redovisar detaljplanen förbud mot att anordna körbar förbindelse ut och in från fastigheten till väg 1022 längs delar av berört område.

Sammantaget görs bedömningen att intrånget i gällande detaljplan är en mindre avvikelse som inte motverkar syftet med detaljplanen. Dialog med Ystads kommun angående vägplanens intrång i detaljplanen har förts. Trafikverket inkom 2020-09-08 med en begäran om yttrande över mindre avvikelse mellan gällande detaljplan och vägplanen till Myndighetsnämnden som 2020-09-22 beslutade att godkänna Trafikverkets bedömning om mindre avvikelse från aktuell detaljplan.

Områdesbestämmelser för del av området kring Hagestads mosse (2013), akt 1286-P429
Vägplanen sträcker sig cirka 6,5 kilometer längs väg 1022 genom området med områdesbestämmelser. Vägplanen tar mark i anspråk för vägrätt och tillfällig nyttjanderätt för byggvägar, materialupplägg samt etableringsytor på norra sidan av väg 1022. Markanvändningen inom området som gång- och cykelvägen berör är i områdesbestämmelserna i huvudsak reglerad till jordbruk. En mindre del av markanvändningen inom området som berörs är reglerad till natur, detta intill fastigheten Hagestad 5:16. Områdesbestämmelserna anger huvudsaklig markanvändning, vilket utgörs av jordbruk och natur, men fler befintliga markanvändningar finns inom området såsom bostadsbebyggelse och vägar. I områdesbestämmelserna anges att ny bebyggelse ska anpassas till omgivningen och inordnas i områdets småskaligheten. En ny gång- och cykelväg intill befintlig väg 1022 bedöms inte medföra negativ omgivningspåverkan eller stå i strid med befintlig bebyggelsestruktur, infrastruktur och landskapsbild.

Sammantaget görs bedömningen att intrånget i gällande områdesbestämmelser är mindre avvikelser som inte motverkar syftet med bestämmelserna. Dialog med Ystads kommun angående vägplanens intrång i områdesbestämmelserna har förts. Trafikverket inkom 2019-05-14 med en begäran om yttrande över mindre avvikelse mellan gällande områdesbestämmelser och vägplanen till Myndighetsnämnden som 2019-06-18 beslutade att godkänna Trafikverkets bedömning om mindre avvikelse från bestämmelserna.

Områdesbestämmelser för område söder om Österlenvägen samt byarna Hammar, Ingelstorp och Peppinge, akt 1286-P2020/4 (2020)
Vägplanen sträcker sig även genom ett område söder om Österlenvägen som enligt områdesbestämmelserna omfattas av utökad lovplikt. Inom detta område gäller bygglovsplikt för: Alla radio-, telemaster och torn; Ekonomibyggnader och anläggningar för jordbruk, skogsbruk och liknande näring med en totalhöjd som överstiger +33 meter över havet; Alla fasta cisterner och andra fasta anläggningar; Alla vindkraftverk; Vindmaster. Den ändrade lovplikten syftar till att säkra riksintresse för totalförsvaret genom en störningsfri miljö. Planerad gång- och cykelväg har en mycket låg byggnadshöjd och bedöms inte påverka aktuell bestämmelse.

Vägplanen passerar byn Hammar som omfattas av områdesbestämmelser. Vid Hammar tar vägplanen mark i anspråk för vägrätt på östra sidan av väg 1022. Det område som gång- och cykelvägen berör är i områdesbestämmelserna markerat som en kulturhistoriskt värdefull miljö och är försedd med varsamhetsbestämmelser. Varsamhetsbestämmelserna anger bland annat att bebyggelseområdet inte får förvanskas, att nya byggnader och tillbyggnader skall anpassas till områdets kulturmiljö samt att träd med en stamdiameter större än 100 cm generellt inte får fällas eller beskäras. Om något träd måste tas bort ska det ersättas med nytt träd av liknande karaktär. På den västra sidan av väg 1022 finns bebyggelse som i områdesbestämmelserna anges som kulturhistoriskt värdefull bebyggelse respektive bebyggelse med miljöskapande värde, denna bebyggelse bedöms dock ej påverkas av planerad gång- och cykelväg. Gång- och cykelvägen kommer att gå norr om väg 1022, det vill säga på motsatt sida av vägen som den befintliga bebyggelsen i byn Hammar, och berör således inte kärnan i den kulturhistoriskt värdefulla miljön. En ny gång- och cykelväg intill befintlig väg 1022 bedöms inte medföra negativ omgivningspåverkan eller stå i strid med befintlig bebyggelsestruktur, infrastruktur och landskapsbild.

Sammantaget görs bedömningen att intrånget i gällande områdesbestämmelser är mindre avvikelser som inte motverkar syftet med bestämmelserna. Dialog med Ystads kommun angående vägplanens intrång i områdesbestämmelserna har förts. Ystads kommun instämmer i Trafikverkets bedömning om en mindre avvikelse mellan gällande områdesbestämmelser och vägplanen.

Simrishamns kommun
Vägplanen berör följande detaljplaner i Simrishamns kommun:

Detaljplan för Sandby 3:79 m fl. (2000), akt 1291-P02/122
Vägplanen tar ett område av detaljplanen i anspråk för vägrätt längs med väg 1500 inom fastigheten Sandby 16:31 som är en privatägd bostadsfastighet. Det område som gång- och cykelvägen berör inom fastigheten är planlagt som kvartersmark med användningsområde bostäder och handel och förlagt med prickmark, det vill säga mark som inte får bebyggas. Gång- och cykelväg är inte förenligt med gällande användningsområden. Inom berört område finns även en egenskapssbestämmelse om skydd, preciserad till att det inom egenskapsområdet inte får finnas växtlighet eller annat siktskymmande med högre höjd än 0,7 meter över körbanekant.

Norr om korsningen väg 1500/Lundavägen tar vägplanen ett område av detaljplanen i anspråk för vägrätt och tillfällig nyttjanderätt inom fastigheten Sandby S:7. Aktuell fastighet är planlagd som allmän plats med användningsområde natur med en bestämmelse om att skogsdungen ska bevaras. I användningen natur ingår komplement till naturområdets användning, som till exempel anlagda gångstingar, motionsslingor, gång- och cykelvägar. Den planerade gång- och cykelvägens intrång på naturmark bedöms därför inte strida mot användningen. Vägplanen berör även ett område som i detaljplanen är planlagt som allmän plats med användningsområde lokalgata. Lokalgata är avsedd för alla trafikslag och separata cykelvägar kan ingå i användningen gata.

Vägplanen bedöms strida mot gällande detaljplan inom fastigheten Sandby 16:31 där gång- och cykelvägen inte anses vara en mindre avvikelse i denna del av detaljplanen. Trafikverket inkom 2019-05-31 med ansökan om planbesked till Simrishamns kommun för att upphäva detaljplanen i den del av planen där ny gång- och cykelväg planerar att anläggas inom fastigheten Sandby 16:31. Samhällsbyggnadsnämnden beslutade 2019-08-22 att godkänna planprövning för upphävning av planbestämmelser inom berörda delar av detaljplanen inom aktuell fastighet.

Detaljplan för Sandby 21:24 i Mälarhusen (2015), akt 1291-P363
Vägplanen tar ett område av detaljplanen i anspråk för vägrätt samt tillfällig nyttjanderätt längs med väg 1500 inom fastigheten Sandby 21:24. Det område som gång- och cykelvägen berör är planlagt som allmän plats med användningsområde naturmark som ska utformas som ängsmark. I användningen natur ingår även mindre park-, vatten- och friluftsanläggningar och andra komplement till naturområdets användning. Sådana komplemt till användningen kan till exempel vara anlagda gångstingar, motionsslingor, gång- och cykelvägar. Den planerade gång- och cykelvägens intrång på naturmark bedöms därför inte strida mot användningen.

Sammantaget görs bedömningen att intrånget i gällande detaljplan är en mindre avvikelse som inte motverkar syftet med detaljplanen. Dialog med Simrishamns kommun angående vägplanens intrång i detaljplanen har förts. Trafikverket inkom 2019-05-14 med en begäran om yttrande över mindre avvikelse mellan gällande detaljplan och vägplanen till Samhällsbyggnadsnämnden som 2019-06-18 beslutade att godkänna Trafikverkets bedömning om mindre avvikelse från aktuell detaljplan.

Förslag till byggnadsplan för fastigheterna Borrby 58:3 m fl. (1985), akt 1181-P85/0815
Vägplanen tar ett område av byggnadsplanen i anspråk för vägrätt samt tillfällig nyttjanderätt i korsningen mellan väg 1500 och 1513. Det område som gång- och cykelvägen berör är planlagt som allmän plats med områdesbeteckningen park eller plantering. Park eller plantering var en områdesbeteckning i äldre bygglag för allmän plats som med gällande bestämmelser kan tolkas som antingen allmän plats natur eller allmän plats park. I båda användningarna kan komplement till användningen som exempelvis gång- och cykelvägar ingå. Området som berörs av vägplanen är idag delvis ersatt av detaljplan för Borrby 58:3 och 58:5 samt del av 46:31 Borrby camping där delar av området som i byggnadsplanen var planlagt för park eller plantering i den nya detaljplanen är ersatt med parkering.

Sammantaget görs bedömningen att intrånget i byggnadsplanen är en mindre avvikelse som inte motverkar byggnadsplanens syfte. Dialog med Simrishamns kommun angående vägplanens intrång i byggnadsplanen har förts. Trafikverket inkom 2019-05-14 med en begäran om yttrande över mindre avvikelse mellan gällande byggnadsplan och vägplanen till Samhällsbyggnadsnämnden som 2019-06-18 beslutade att godkänna Trafikverkets bedömning om mindre avvikelse från aktuell byggnadsplan.

Detaljplan för Borrby 58:3 och 58:5 samt del av 46:31 Borrby camping (2012), akt 1291-P320
Vägplanen tar ett område av detaljplanen i anspråk för vägrätt samt tillfällig nyttjanderätt i korsningen mellan väg 1500 och 1513. Det område som gång- och cykelvägen berör är planlagt som allmän plats med användningsområde parkering. Parkering är en generell användningsbestämmelse som är avsedd att användas för parkering av alla sorters fordon inom allmän plats. En gång- och cykelväg överenstämmer inte med användningen parkering, men bidrar i likhet med parkering på allmän plats till att upppfylla ett gemensamt allmänt behov. Vägplanens intrång i användningen parkering är vidare begränsat till ett fåtal kvadratmeter och bedöms inte få någon större påverkan på användningen i helhet.

Sammantaget görs bedömningen att intrånget i gällande detaljplan är en mindre avvikelse som inte motverkar syftet med detaljplanen. Dialog med Simrishamns kommun angående vägplanens intrång i detaljplanen har förts. Trafikverket inkom 2019-05-14 med en begäran om yttrande över mindre avvikelse mellan gällande detaljplan och vägplanen till Samhällsbyggnadsnämnden som 2019-06-18 beslutade att godkänna Trafikverkets bedömning om mindre avvikelse från aktuell detaljplan.

Detaljplan för del av Hoby 33:29 m fl. (1993), akt 1181-P92/1214
Vägplanen tar ett område av detaljplanen i anspråk för vägrätt längs med väg 1500 inom fastigheten Hoby 33:31 som är en privatägd bostadsfastighet. Det område som gång- och cykelvägen berör är planlagt som kvartersmark med användningsområde bostäder och förlagt med prickmark, det vill säga mark som inte får bebyggas. Gång- och cykelväg är inte förenligt med gällande användningsområde. Vägplanen berör även i mindre utsträckning område som i detaljplanen är planlagt som allmän plats med användningsområde H-GATA (gata som ingår i huvudnätet). Huvudgata är avsedd för alla trafikslag och separata cykelvägar kan ingå i användningen gata.

Vägplanen bedöms strida mot gällande detaljplan inom fastigheten Hoby 33:31 och anses där inte vara en mindre avvikelse. Trafikverket inkom 2019-05-31 med ansökan om planbesked till Simrishamns kommun för att upphäva detaljplanen i den del av planen där ny gång- och cykelväg planerar att anläggas inom fastigheten Hoby 33:31. Samhällsbyggnadsnämnden beslutade 2019-08-22 att godkänna planprövning för upphävning av planbestämmelser i berörda delar av detaljplanen inom aktuell fastighet.

Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för de västra delarna av Skillinge samhälle (1974), akt 11-SKI-156/74
Vägplanen tar ett område av detaljplanen i anspråk för vägrätt och tillfällig nyttjanderätt längs med väg 1500 inom fastigheten Hoby 11:50. Det område som gång- och cykelvägen berör är planlagt med användningsområde idrottsändamål (Ri) och förlagt med prickmark, det vill säga mark som inte får bebyggas. Område för idrottsändamål med beteckningen Ri får endast användas för idrottsändamål och därmed samhörigt ändamål, användningen kan dock utöver platser för utövande av idrotter av olika slag om lämpligt även innefatta andra anläggningar avsedda för friluftsliv som till exempel friluftsbad eller golfbanor. Vägplanens intrång inom användningen sker på mark som inte får bebyggas, vilket innebär att gång- och cykelvägen inte konkurrerar med uppförande av bebyggelse som hör samman med idrottsändamål. Prickmark innebär inte att mark inte får hårdgöras, utan reglerar enbart att marken inte får förses med byggnadsverk.

Sammantaget görs bedömningen att intrånget i gällande detaljplan är en mindre avvikelse som inte motverkar syftet med detaljplanen. Dialog med Simrishamns kommun angående vägplanens intrång i detaljplanen har förts. Trafikverket inkom 2019-09-19 med en begäran om yttrande över mindre avvikelse mellan gällande detaljplan och vägplanen till Samhällsbyggnadsnämnden som 2019-10-24 beslutade att godkänna Trafikverkets bedömning om mindre avvikelse från aktuell detaljplan.

9. Fortsatt arbete

9.1. Områden som undantas från förbud enligt miljöbalken

Skyldighet att göra en anmälan för samråd enligt 12 kap. 6§ miljöbalken krävs inte för byggande av allmän väg enligt fastställd vägplan. Om åtgärder, som väsentligt kan förändra naturmiljön, skulle uppkomma i senare skede under byggtiden kommer samråd genomföras med tillsynsmyndighet enligt 12 kap. 6§.

9.2. Tillstånd och kontroll

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 är:

Naturreservat:

- Intrång i naturreservatet Hammars backar Kåsebergaåsen kommer ske och dispens måste sökas. I beslutet för naturreservatet vid Kåseberga står det att föreskrifterna inte får utgöra ett hinder för anläggande av en gång- och cykelväg. Det finns således utrymme för en dispens från föreskrifterna för den föreslagna åtgärden.

- Intrång i naturreservat Hagestad-Järarna kommer att ske och dispens måste sökas. Specifikt samråd har skett med länsstyrelsen Skåne om utformningen, naturreservatsgränser i detta parti och förutsättning dispens. Se avsnitt 5.4.2 Naturreservat.

Vattenverksamhet:

- Anläggning av bro över Mossabäcken/Tyge å i Hagestads mosse. Flöde Tyge å – MQ medelvattenföring 0,18 m^3/s (HQ50 >2 m^3/s).

- Grävning och fyllning i vattenområde vid Hagestads mosse. Area utfyllnad cirka 300–400 m^2.

- Pålning i Hagestads mosse cirka 300-400 m^2.

- Anläggande trumma invid Kylsgården.

- Omgrävning av befintligt dike vid Sandby.

- Anläggande trumma samt vid diket i Sandby där diket passerar under befintlig väg.

För sträckan vid Hagestads mosse planeras en gemensam ansökan om tillstånd för de samlade anmälningspliktiga åtgärderna: Anläggande av bro över Tyge å samt pålning, grävning och utfyllnad i mossen.

Landskapsbildsskydd:

- Dispens gällande anordning av upplag, schakt/fyllning kommer att krävas för anläggning av gång- och cykelväg och tillfälliga ytor (T1-ytor och T2-ytor) under byggtiden inom området som skyddas av landskapsbildskyddet Ostkusten Simrishamns kommun.

Vägdikesmassor:

- Samråd ska ske med tillståndsmyndighet för att kunna återanvända vägdikesmassor inom projektet som överstiger naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM).

- I närheten av Skillinge där det i en provpunkt fanns halter av barium (över MKM) ska hanteras särskilt i det fortsatta arbetet. Vid en eventuellt markarbete i samband med anläggande av gång- och cykelvägen kan sanering bli aktuellt och en anmälan om avhjälpande åtgärder enligt 28 § Förordningen (1998:889) om miljö och hälsoskydd skickas in till tillsynsmyndigheten innan saneringsåtgärder påbörjas.

- I anläggningsskedet ska massor att hanteras på erforderligt sätt enligt resultat från respektive provtagen delsträcka och hur massorna ska användas. Om massor inte kan återanvändas inom anläggningsområdet ska de omhändertas och transporteras till godkänd mottagningsanläggning. Om massorna innehåller halter som överstiger mindre än ringa risk, MRR (Återvinning av avfall i anläggningsarbeten, Naturvårdsverket, 2010), ska det samrådas med och anmälas till den kommun där massorna ska hanteras.

Ytterligare anmälningar/dispenser/tillstånd kan komma att krävas under byggperioden.

Fornlämningar

- En steg 2-utredning genomfördes i april 2019 för att vidare utreda under mark dolda fornlämningar. Utredningen omfattade inte de ytor som ligger inom befintlig tomtmark och tillgängligheten för de utredningsobjekt som ligger i skogsmark var också begränsad. Ytor i tomtmark och skogsmark måste utredas vidare.

- Vid arkeologisk utredning steg 2 längs den planerade sträckan för gång- och cykelvägen påträffades fornlämningar inom 15 områden. Vid en exploatering ska delar av dessa områden gå vidare till förundersökning för att klargöra lämningarnas bevarandegrad, karaktär, datering och komplexitet.

9.3. Uppföljning och kontroll

Miljökontroll och miljöuppföljning syftar till att säkerställa att entreprenaden genomförs med miljöhänsyn och enligt de intentioner och beslut som framkommit under tidigare skeden. Som stöd i arbetet har en checklista för miljösäkring tagits fram för att säkerställa att åtgärder från miljökonsekvensbeskrivningen förs vidare till förfrågningsunderlag och byggskede.

Följande punkter har identifierats som väsentliga att kontrollera under byggskede samt att följa upp efter genomförda åtgärder:

- Kontroll att arbeten sker inom fastställt vägområde.

- Kontroll av hantering av avbaningsmassor från naturvärdesobjekt (korrekt förvaring och får inte blandas med övriga massor).

Andra krav på kontroll och uppföljning än de som här anges kan även komma att krävas i samband med de tillstånd/anmälningar och dispenser som kommer att sökas för projektet.

10. Genomförande och finansiering

10.1. Formell hantering

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

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

Vägplan och granskningsutlåtande skickas till länsstyrelsen som ger ett yttrande gällande 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 i granskningsutlåtandet.

Om vägplanen kan godtas och uppfyller de lagkrav som finns, kan vägplanen fastställas. Om beslutet överklagas är det regeringen som prövar överklagandet.

Hur vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 2 kap 17-18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs samt 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 Trafikverket har rätt, men också skyldighet om fastighetsägare begär det, att lösa in mark som behövs permanent för vägen.

Mark som behövs permanent respektive tillfälligt framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår även markens storlek (areal) samt 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 byggandet av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

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

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

10.1. Genomförande

Planerad byggstart är 2022 och byggnationen väntas pågå ca 1 år.

Under byggnationen av projektet kommer trafik att vara tillåten på väg 1022 och 1500 men med stundtals nedsatt hastighet och begränsad framkomlighet.

10.2. Finansiering

Projektet finansieras av Trafikverket och ingår i den regionala planen. Simrishamns och Ystads kommun finansierar 25 % av den del som anläggs inom vardera kommun. Projektets totala kostnad uppskattas till cirka 78 MSEK (2020 års prisnivå). Denna kostnad inkluderar nyanläggningen av gång- och cykelvägen i enlighet med denna vägplan samt administration, projektering och marklösen. Den uppskattade kostnaden är förknippad med osäkerhet och kan komma att justeras både uppåt och nedåt.

11. Underlagsmaterial och källor

Ecocom, 2018. Artinventering vid väg mellan Hammar och Skillinge.

Ekologigruppen, 2017. Naturvärdesinventering Hammar-Skillinge.

Försvarsmakten, 2015. Redovisning av riksintressen och områden av betydelse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap. §9 Miljöbalken i Skåne län.

Kula, 2017. Inledande kulturarvsanalys Hammar Skillinge Arbetsmaterial.

Länsstyrelsen Skåne, 2011. Bildande naturreservat Hagestad-Järarna i Ystads kommun.

Länsstyrelsen Skåne, 2017. Naturreservat Hammars backar – Kåsebergaåsen.

Länsstyrelsen Skåne, 2020. *Kulturmiljöprogram: Hagestads mosse - Sandhammaren*. https://www.lansstyrelsen.se/skane/besoksmal/kulturmiljoprogram/omraden/hagestads-mosse-sandhammaren.html

Länsstyrelsens WebbGIS, 2017. https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/

Naturvårdsverket, 2009. Riktvärden för förorenad mark: Modellbeskrivning och vägledning. Rapport 5976.

Naturvårdsverket, 2010. Återvinning av avfall i anläggningsarbeten. Handbok 2010:1.

Naturvårdsverket, 2017. *Skyddad natur (webbtjänst)*. https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/

Naturvårdsverket, 2019. *Ekologisk kompensation*. https://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledningar/Samhallsplanering/Ekologisk-kompensation/

Region Skåne, 2015. Förstudie Förutsättningar för Sydkustleden.

Riksantikvarieämbetet, 2017. https://app.raa.se/open/fornsok/

SGU, 2017. *Jord- och berggrundskarta*. https://apps.sgu.se/geokartan/

SGU, 2018. *Kartvisare brunnar*. https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-brunnar.html

SHM, 2019. Arkeologisk utredning steg 2.

Simrishamns kommun, 2014. Natur på Österlen – Naturvårdsprogram för Simrishamns kommun, ny och något omarbetad upplaga.

Trafikverket. 2010. Cykelled Ystad – Simrishamn, delen Hammar – Skillinge.

Trafikverket, 2014. Planläggning av vägar och järnvägar. TRV 2012/85426

Trafikverket, 2016. Förenklad åtgärdsvalsstudie: Bättre cykelmöjligheter mellan Hammar och Skillinge, Skåne län, Ystads och Simrishamns kommun. TRV 2015/69742

Trafikverket, 2017. Cykelleder för rekreation och turism. Klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning.

VISS, 2017. *Vatteninformationssystem Sverige Vattenkartan*. https://viss.lansstyrelsen.se/Maps.aspx

Ystads kommun, 2012. Naturvårdsprogram för Ystads kommun.

ÅF, 2018. Gestaltningsprogram Väg 1022 och 1500, Hammar-Skillinge, gång- och cykelväg Ystads kommun och Simrishamns kommun, Skåne län.

Österlenarkeologi, 2017. GC-väg längs väg 1022 och 1500 mellan Hammar och Skillinge. Gång- och cykelväg. Borrby, Ingelstorps, Löderups, Valleberga och Östra Hoby socknar i Simrishamns och Ystads kommuner, Skåne län.

TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se