

Samrådsunderlag
**Plan- och miljöbeskrivning - Väg 755, Torsjö-Skivarp, ny gång-
och cykelväg**
Skurups kommun, Skåne län

2024-05-31



Trafikverket

Postadress: Neptunigatan 52, 211 18, Malmö

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

6.0

Dokumenttitel: Plan- och Miljöbeskrivning Torsjö-Skivarp

Författa: COWI AB

Dokumentdatum: 2024-05-31

Ärendenummer: TRV 2023/114219

Objektnummer: 182076

Uppdragsnummer: 181076210

Version: 1.2

Kontaktperson: Projektledare Katrin Andersson

Planbeskrivning

Innehåll

1	Sammanfattning.....	4
2	Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	5
2.1.	Bakgrund.....	5
2.2.	Ändamål och projektmål	7
2.3.	Planeringsprocessen.....	7
2.4.	Tidigare utredningar och beslut	8
3	Miljöbeskrivning	10
3.1.	Avgränsningar	10
3.2.	Metoder och osäkerheter i bedömningar	11
3.3.	Nollalternativ	11
3.4.	Klimatworkshop.....	11
4	Förutsättningar.....	13
4.1.	Vägens funktion och standard	13
4.2.	Trafik och användargrupper.....	14
4.3.	Lokalsamhälle och regional utveckling.....	14
4.4.	Landskapet	15
4.5.	Miljö och hälsa	17
4.6.	Byggnadstekniska förutsättningar.....	23
5	Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv.....	28
5.1.	Val av lokalisering.....	28
5.2.	Val av utformning	33
5.3.	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs.....	34
6	Effekter och konsekvenser av projektet	35
6.1.	Trafik och användargrupper	35
6.2.	Lokalsamhälle och regional utveckling	35
6.3.	Landskapet.....	35
6.4.	Miljö och hälsa.....	35
6.5.	Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)	36
6.6.	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser.....	36
6.7.	Påverkan under byggnadstiden.....	36
7	Samlad bedömning.....	38
7.1.	Sammanställning av konsekvenser.....	38
7.2.	Bedömd måluppfyllelse	38
8	Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden.....	42
8.1.	Allmänna hänsynsregler (2 kap. miljöbalken).....	42
8.2.	Hushållning med mark och vatten (3. Kap miljöbalken).....	42
8.3.	Miljö kvalitetsnormer	42
9	Markanspråk och pågående markanvändning	43
9.1.	Konsekvenser för pågående markanvändning	43
10	Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	44
11	Fortsatt arbete	44
11.1.	Tillstånd och dispenser.....	44
11.2.	Områden som undantas från förbud enligt miljöbalken.....	44
11.3.	Uppföljning och kontroll.....	44
12	Genomförande och finansiering	45
12.1.	Formell hantering.....	45
13	Underlagsmaterial och källor.....	48

1 Sammanfattning

Det finns behov att kunna cykla till arbetet och i rekreation- och turismsyfte mellan Bösarp och Abbekås. Därför är sträckan utpekad av Region Skåne som strategiskt viktig. Projektet är med i Region Skånes regionala transportinfrastrukturplan för Skåne 2000–2033 (Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033 - Utveckling Skåne (skane.se)).

I nuläget saknas cykelinfrastruktur längs väg 755 som förbinder orterna Torsjö–Skivarp. Därför planerar Trafikverket att anlägga en cirka 2 kilometer lång gång- och cykelväg mellan orterna, för att öka trafiksäkerheten och komforten för oskyddade trafikanter.

Idag är trafiksäkerheten låg för oskyddade trafikanter i blandtrafik längs väg 755 på grund av höga hastigheter, som mest 80 km/tim utanför tätbebyggt område, och relativt stora trafikflöden. Höga hastigheter, trafikflödet samt andel tung trafik på väg 755 gör att vägen inte lever upp till Trafikverkets krav på vägar där det är lämpligt att gå och cykla i blandtrafik.

Den aktuella sträckan Torsjö–Skivarp kommer ansluta från enskild vägs (Kyrkvägen) slut, i den norra delen av Skivarp. Gång- och cykelvägen ska sedan gå utmed väg 755 vidare till enskild grusväg som västerut ansluter till väg 731 som leder vidare till Bösarp. Gång- och cykelvägen kommer vidare mot Skurup att ske i blandtrafik.

Ändamålet med vägplanen är att skapa en trafiksäker förbindelse för oskyddade trafikanter på sträckan mellan Torsjö–Skivarp.

Val av gång- och cykelvägens sträckning grundar sig på ett utredningsarbete med avvägning mellan olika intressen, men där särskild hänsyn har tagits till områdets natur- och kulturmiljövärden. Planerad gång- och cykelväg bedöms uppfylla ändamålet med minsta möjliga intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Med hänsyn till planerade skyddsåtgärder bedöms planerade vägåtgärder innebära obetydlig till liten påverkan på natur- och kulturmiljön och Trafikverket gör bedömningen att projektet inte antas vara betydande miljöpåverkan.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1. Bakgrund

Det finns behov att kunna cykla till arbetet och i rekreation- och turismsyfte mellan Bösarps och Abbekås. Därför är sträckan utpekade av Region Skåne som strategiskt viktig. Projektet är med i Region Skånes regionala transportinfrastrukturplan för Skåne 2000–2033 (Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033 - Utveckling Skåne (skane.se)).

Projektet är en del av statlig medfinansiering till regionala stråk kommunala vägar till att utveckla supercykelvägar samt utvecklar nationella och regionala cykelleder. Utmed sträckorna vistas idag många barn och unga

I nuläget saknas cykelinfrastruktur längs väg 755 som förbinder orterna Torsjö–Skivarp. Därför planerar Trafikverket att anlägga en cirka 2 kilometer lång gång- och cykelväg mellan orterna, för att öka trafiksäkerheten och komforten för oskyddade trafikanter, se *Figur 1*. Gång- och cykelvägen kommer att vara cirka 2,5 meter bred och inte belyst enligt Trafikverkets standardnivå på gång- och cykelväg.



Figur 1. Planerad väggåtgård; anläggning av en ca 2,1 km lång separerad och gång- och cykelväg rosa linje är korridor för linjedragning (möjlig placering av gång- och cykelväg) och gul linje utredningsområdet (området som utreds inom projektet).

Den aktuella sträckan Torsjö–Skivarp kommer ansluta från enskild vägs (Kyrkvägen) slut, i den norra delen av Skivarp. Gång- och cykelvägen ska sedan gå utmed väg 755 vidare till enskild grusväg som västerut ansluter till väg 731 som leder vidare till Börsarp. Gång- och cykelvägen kommer vidare mot Skurup att ske i blandtrafik. Längs sträckan går en busslinje (305) och det finns hållplatser längs med vägen.

Idag är trafiksäkerheten låg för oskyddade trafikanter i blandtrafik längs väg 755 på grund av höga hastigheter, som mest 80 km/tim utanför tätbebyggt område, och relativt stora trafikflöden. Höga hastigheter, trafikflödet samt andel tung trafik på väg 755 gör att vägen inte lever upp till Trafikverkets krav på vägar där det är lämpligt att gå och cykla i blandtrafik.

Vidare är komforten dålig med hänsyn till de oskyddade trafikanternas utrymme längs vägen, och särskilt dålig förbi områden med bebyggelse. Bitvis är även sikten dålig förbi platser med uppvuxen vegetation och vid kurvor.

2.2. Ändamål och projektmål

2.2.1. Ändamål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och hållbar transportförsörjning. En viktig del av detta utgörs av funktionsmålet som handlar om tillgänglighet. Funktionsmålet säger vidare ”att barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet ökar att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras”. Transportsystemets funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Ändamålet med vägplanen är att skapa en trafiksäker förbindelse för oskyddade trafikanter på sträckan mellan Torsjö-Skivarp.

2.2.2. Projektmål

Dessutom gäller nedanstående projektmål, som bidrar till att effektmålen uppfylls:

- Max en korsningspunkt (trafiksäkerhet)
- Korsningspunkter ska vara så säkra som möjligt givet förutsättningar och krav
- Gång- och cykelvägen ska vara tillgänglig för barn och ungdomar
- Gång- och cykelvägen ska vara säker (geometri, sidoområden, korsningspunkter)
- Gång- och cykelvägen ska vara användbar alla dagar om året (tillgänglighet)
- Intrång i skyddsvärda områden ska undvikas (miljö)
- Minimera intrång i åkermark (areella näringar)
- Minimera intrång i antal fastigheter (marklösen beroende på funktion)
- Tillräcklig storlek och avvägd placering av tillfällig nyttjanderätt map etableringsplatser, materialupplag och masshantering
- Eftersträva massbalans.

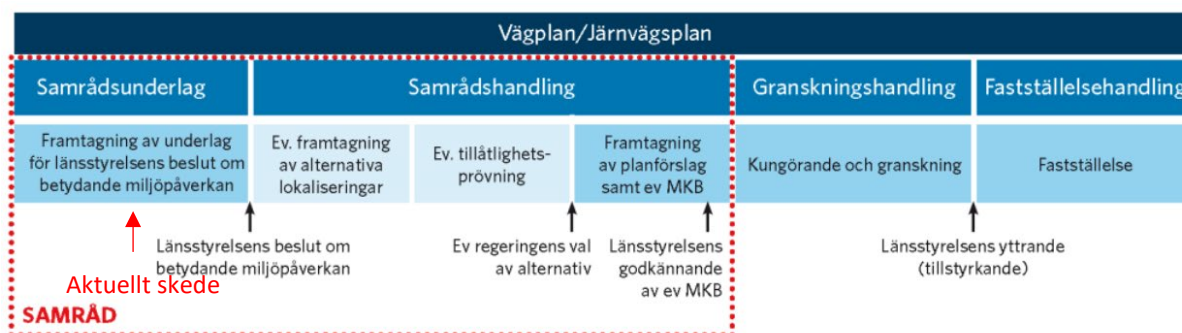
2.3. Planeringsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan. I Figur 2 syns en schematisk översikt över planläggningsprocessen

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

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

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



Figur 2. Övergripande bild över processen.

2.4. Tidigare utredningar och beslut

Sträckan är utredd i ÅVS Cykelvägsplan Skåne 2018–2019 och blivit prioriterad för utförande under åren 2024–2026.

En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) har tidigare genomförts för gång- och cykelväg längs aktuell vägsträcka enligt fyrstegsprincipen (Region Skåne, 2018, Åtgärdsvalsstudie för cykelvägsplan för Skåne 2018–2019). Fyrstegsprincipen är ett förhållningssätt som innebär att möjliga åtgärder för förbättring i transportsystemet prövas stegvis. Åtgärderna analyseras i turordning, från steg 1 till steg 4, för att säkerställa god resurshållning vid uppfyllande målen. De fyra stegen beskrivs nedan. I Figur 3 finns en schematisk figur över fyrstegsprincipen.

Sträckan finns utpekad i Skånes regionala transportinfrastrukturplan för Skåne 2000–2033. Projektet är en del av statlig medfinansiering till regionala stråk kommunala vägar till åtgärder på det kommunala vägnätet för åtgärder som bidrar till att utveckla supercykelvägar samt utvecklar nationella och regionala cykelleder.

Fyrstegsprincipen



Figur 3. Schematisk illustration över fyrstegsprincipen. Källa: Trafikverket.

Steg 1: Tänk om

Åtgärder enligt steg 1 i fyrstegsprincipen kan exempelvis omfatta förbättrad kollektivtrafik och samhällsplanering för minskat transportunderhåll. Här ingår åtgärder som påverkar val av transportsätt och behov av transporter.

Steg 2: Optimera

Åtgärder enligt steg 2 innebär åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av den befintliga infrastrukturen. Exempel på åtgärder enligt steg 2 fyrstegsprincipen är trafikstyrning, begränsning av bruttovikt på vägen, samåkning och samordning av transporter.

Steg 3: Bygg om

Åtgärder enligt steg 3 innebär ombyggnad av befintlig väg, till exempel trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningar, anläggning av cykelväg längs befintlig väg, asfaltering av grusväg och liknande.

Steg 4: Bygg nytt

Åtgärder enligt steg 4 avser större ombyggnads- eller nybyggnadsåtgärder där stor del ny mark tas i anspråk.

Åtgärdsvalsstudien resulterade i förslag steg 3 enligt fyrstegsprincipen, att cykelvägen bör byggas längs väg 755. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i detta planeringsskede. Åtgärden möjliggör cykling mellan Skurups tätort och Skivarp vidare söderut mot havet. Mellan Torsjö och Skurup kan gång- och cykeltrafiken vidare ske i blandtrafik eftersom det finns alternativvägar med mindre belastning.

3 Miljöbeskrivning

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

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

För detta projekt utgörs stommen i miljöbeskrivningen av följande avsnitt:

- I Kapitel 4, Förutsättningar, avsnitt 4.4 *Landskapet*, 4.5 *Miljö och hälsa* och delar ur 4.6 *Byggnadstekniska förutsättningar*.
- I Kapitel 6, Effekter och konsekvenser av projektet, främst avsnitt 6.3 *Landskapet*, 6.4 *Miljö och Hälsa*.
- Avsnitt 6.7 *Påverkan under byggnadstiden*.
- I Avsnitt 5.3 *Skyddsåtgärder och försiktighetsmått*. Här redovisas de skyddsåtgärder och anpassningar som inarbetats vid projektering, som planeras framöver i fortsatt projektering samt de kraven om skyddsåtgärder och försiktighetsmått som föreslås gälla entreprenören.

Som underlag till miljöbeskrivningen kommer flertal utredningar gällande bland annat geoteknik, markföroreningar, naturmiljö samt avvattnings tas fram. Underlagsutredningarna har varierande detaljeringsgrad och geografisk omfattning men relevanta resultat från dessa utredningar sammanfattas i miljöbeskrivningen.

Vidare har annat underlagsmaterial använts vid framtagande av miljöbeskrivningen däribland Länsstyrelsens EBH-karta, Länsstyrelsens Kulturmiljöprogram, Riksantikvarieämbetets databas Fornsök, SGU:s jordartskarta, Vattenkarta i Viss, Länsstyrelsens vattenkarta, kommunens översiktsplan samt annat relevant kommunalt underlag. Vid bedömning av konsekvenser har jämförelse gjorts mot ett så kallat nollalternativ, se nedan.

3.1. Avgränsningar

3.1.1. Geografiska avgränsningar

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

Det område inom vilket konsekvenser av betydelse bedöms kunna uppstå benämns som vägplanens influensområde. För vissa aspekter bedöms influensområdet vara begränsat till vägens omedelbara närområde. Gällande andra aspekter, såsom barriäreffekter för fauna, påverkan på nedströms liggande vattenmiljö, landskapsbild är dock influensområdet större eftersom konsekvenserna kan sprida sig utanför vägområdet. Utbredning varierar således beroende på miljöaspekt. Influensområdets ungefärliga utbredning för respektive aspekt framgår av beskrivningen av vägplanens miljöpåverkan i kapitel 5.

3.1.2. Beaktade miljöaspekter

Underlaget till vägplanen visar att verksamhetens påverkan på människors hälsa och på miljön är liten vilket innebär att vägplanen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan. Eftersom påverkan är liten kan beskrivningen av projektets miljöpåverkan handla om de miljöaspekter som bedöms kunna påverkas i sådan grad eller vara av sådant allmänt intresse att de är relevanta att belysa i miljöbeskrivningen och dessa är:

- Naturmiljö, biotopskyddsobjekt och skyddade områden;
- Vattenförhållanden och vattenförekomster, deras status och miljö kvalitetsnormer,
- Rekreation, friluftsliv och riksintresseområden samt
- Kulturmiljö och fornlämningar
- Landskapsbild

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

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

3.2. Metoder och osäkerheter i bedömningar

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

3.3. Nollalternativ

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

Enligt nollalternativet skulle situationen i framtiden troligtvis likna den situation som råder idag, det vill säga att cykling sker i blandtrafik längs väg 755. Nollalternativet innebär också fortsatt dålig tillgänglighet och låg attraktivitet för cykelpendling

Nollalternativet innebär att ingen mark behöver tas i anspråk för anläggandet av gång- och cykelvägen. Det innebär att intrång på åkermark, naturmiljö och kulturmiljö samt förändring av landskapsbilden inte sker.

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

3.4. Klimatworkshop

Den 18 april 2024 hölls en klimatworkshop i projektet med konsultgruppen och Trafikverket.

Följderna av en ny gång- och cykelväg genom landskapet bedömdes vara ett antal olika konsekvenser. Till exempel innebär anläggandet av en väl utformad gång- och cykelväg att fler väljer cykel i stället för bilen. En säkert utformad gång- och cykelväg kan även innebära att barn och ungdomar får mer frihet i landskapet.

Inom en stor del av området utgörs troligen det översta jordlagret generellt av mulljord. Ett effektivt resursanvändande av urschaktad mulljord kan i samråd med lantbrukare inom området bidra till bra effekter ur ett klimatperspektiv. Efter utredning kan möjligheten ges att anlägga gång- och cykelvägen på en del av den befintliga mulljorden. Trots att det då krävs en något tjockare överbyggnad kan projektet bli mer kostnadseffektivt och bättre ur klimatsynpunkt. Om projektet får ett överskott i massbalansen så finns det även möjligheter att använda mulljorden utanför projektet. En jämn massbalans är däremot något som eftersträvas i projektet.

Den biologiska mångfalden längs sträckan måste även bevakas. Det för att få så liten påverkan som möjligt på befintliga ekosystem, samt för att kunna bestämma eventuella skyddsåtgärder. Värdefull jordbruksmark kommer att tas i anspråk. Som kompensationsåtgärd för detta finns potential att öka den biologiska mångfalden med åtgärder som till exempel utläggning av död ved från nedtagna träd, anläggande av artrika slänter och plantering av träd. Området består inte av någon våtmark.

Identifierade möjligheter bedömdes som bland klimatsmarta val av asfalt, såsom återanvändning. Det går även att nyttja uppvärmd asfalt. Vid anslutningspunkten till väg 731 i norra delen av sträckan vid Torsjö är vägen en grusväg, vilket är bra ur klimatsynpunkt då ingen asfaltering krävs. För att bygga mot ett förändrat klimat finns även en del potential, som att anlägga fler öppna diken då det både är billigare och tar bättre hand om avrinning (i stället för till exempel Räckle). En annan potential är att prioritera fler gröna ytor, för att skapa ett landskap och en anläggning som tål klimatförändringar.

4 Förutsättningar

4.1. Vägens funktion och standard

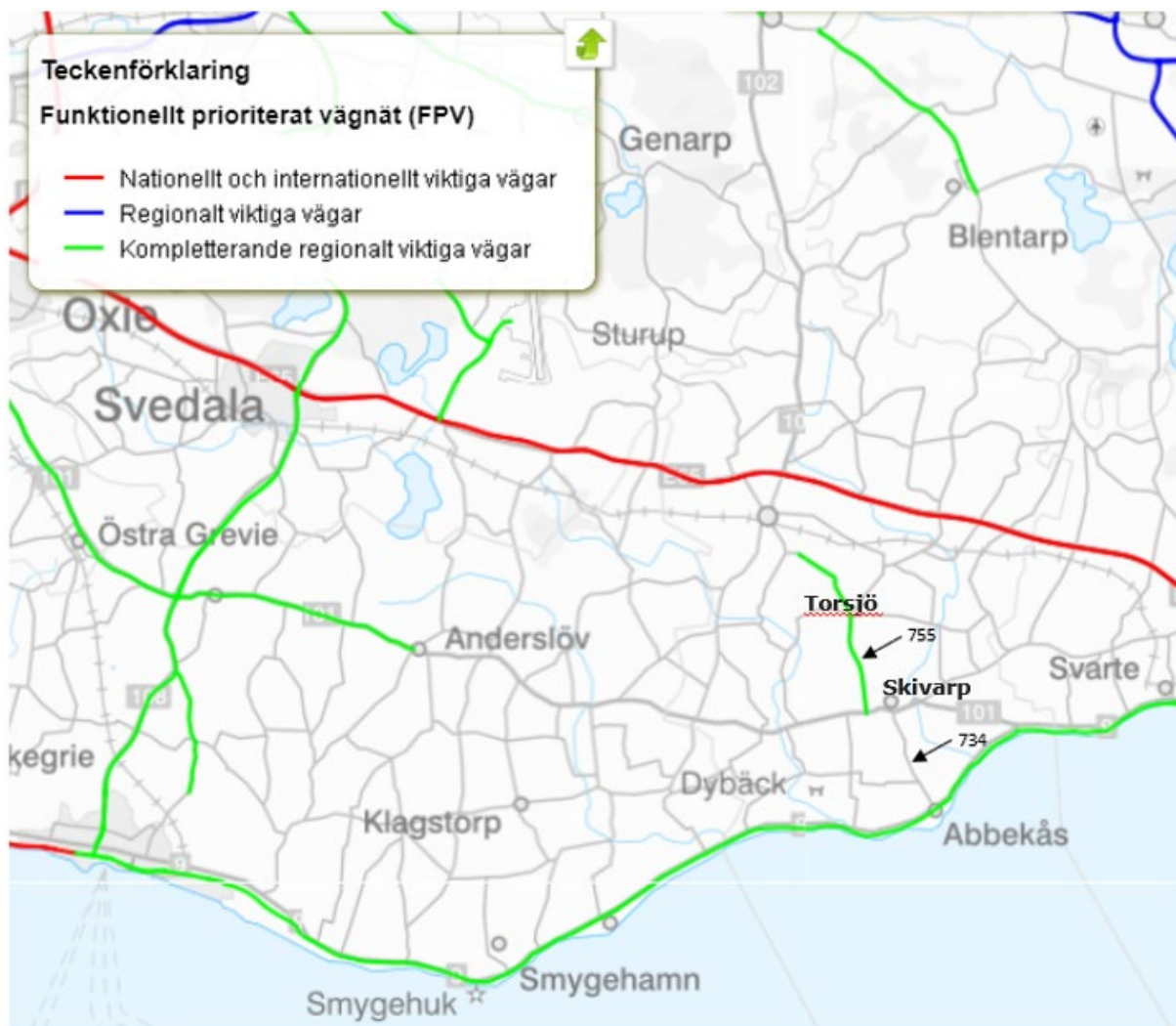
Väg 755 är utpekad i det funktionellt prioriterade vägnätet, se Figur 4. Den aktuella sträckan Torsjö–Skivarp är viktig för kollektivtrafik. Utpekandet av vägens roll i det funktionellt prioriterade vägnätet innebär att funktionen behöver värnas och att eventuella åtgärder inte bör utgöra hinder för funktionen.

Smalare gång- och cykelväg kan innebära att sedvanliga driftsfordon är för breda och det krävs smalare fordon för till exempel sopning och snöröjning med ökad kostnad som följd.

Det saknas en separat gång- och cykelväg längs väg 755, på en sträcka av cirka 2 km, mellan väg 731 och Kyrkvägen. Syftet med att öka tillgänglighet för oskyddade trafikanter längs sträckan är att möta behovet av att kunna cykla till kollektivtrafik, att ta sig mellan målpunkter i närområdet och för att gynna rekreations- och besöksnäringen samt turismen i Torsjö–Skivarp.

Sträckan har relativt stora trafikflöden och höga hastigheter vilket gör att sträckan varken är tillgänglig eller trafiksäker för oskyddade trafikanter.

Region Skåne tog 2018 fram en åtgärdsvalsstudie för en cykelvägplan där aktuell sträcka är utpekad som en sträcka med bristande möjlighet att cykla på.



Figur 4. Funktionellt prioriterat vägnät, FPV. (NVDB, Nationella vägdatabasen).

4.2. Trafik och användargrupper

4.2.1. Biltrafik

Nuläge

Väg 755 är en länsväg som går från väg 101 i Skivarp till E65 i Skurup. Vägen är på studerad sträcka en tvåfältsväg med en vägbredd på cirka 8 meter. Vägen går igenom ett relativt platt landskap av åkermark på låg bank. Den skyltade hastigheten på sträckan är 80 km/tim genom åkerlandskapet och 70 km/tim genom Torsjö. Vägen är skyddsklassad avseende trafik och skyddsanordningar.

På väg 755 har trafikmätningar utförts på en punkt under 2016. Årsdygnstrafiken (ÅDT) var cirka 1900 per dygn och en andel tung trafik på 8 %.

Ett utdrag ur olycksdatabasen STRADA visar att sju lindriga olyckor har rapporterats under de senaste 13 åren. Det är få olyckor som sker knappt en gång per år och det saknas tydliga mönster.

Trafiksäkerhetsklassen enligt NVDB (Nationella vägdatabasen) för GCM (Gång, cykel och moped) på sträckan bedöms som låg genom Torsjö, samt att två korsningar har standard som mindre god.

Prognos

Det dimensionerade trafikåret är 2046. Prognosen baseras på uppräkningsstatistik enligt Trafikverkets basprognos, daterad 2023-04-01.

Uppräkningen för väg 755 till år 2046 visar att trafikflödet för den västra punkten får ett flöde på 2771 f/d med en andel tung trafik på 9,3 %.

4.2.2. Kollektivtrafik

Mellan Skivarp och Torsjö trafikeras väg 755 av busslinje 305 med som tätast halvtimmestrafik i båda riktningarna, vilket innebär 4 bussar i timmen med båda riktningarna räknade.

Det finns skolskjuts längs sträckan som har frekvensen på ungefär två turer på förmiddagen och fyra turer på eftermiddagen, per vardag.

4.2.3. Gång- och cykeltrafikanter

Det saknas möjligheter för oskyddade trafikanter att färdas längs väg 755 på ett trafiksäkert sätt. Oskyddade trafikanter är hänvisade till att färdas i blandtrafik mellan Skivarp och Torsjö. I båda anslutningarna saknas det gång- och cykelväg. Oskyddade trafikanter hänvisas till blandtrafik. I Torsjö slutar den tänkta gång- och cykelvägen vid väg 731 som vidare leder till Bösarp. I Skivarp slutar den tänkta gång- och cykelvägen vid Kyrkvägen. Från Kyrkvägen till Skivarp är oskyddade trafikanter hänvisade till blandtrafik.

Region Skåne har som mål i sin cykelstrategi att öka antalet cykelresor med 58 % från 2013 till år 2030. Det innebär att antalet cykelresor ska öka från 435 000 till 690 000 år 2030. Sträckan Torsjö-Skivarp ingår i Regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2000–2030.

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

4.3.1. Planering av cykelväg

I översiktsplanen för Skurups kommun (ÖP 2035) finns strategier för fysisk planering och infrastruktur. Dessa omfattar bland annat utbyggnadsprincipen inom tätorterna att skapa ett cykel- och vägnät som har god kontinuitet och tillgänglighet samt har fokus på de oskyddade trafikanternas säkerhet. För att den enskilda individen ska ha möjlighet att kunna välja cykeln som transportmedel till och från jobbet, skolan och fritidsaktiviteter, krävs det att bygga ut ett hållbart trafiknät med gång- och cykelvägar som har god framkomlighet och är tryggt och säkert för de oskyddade trafikanterna. Cykelvägnätet behöver dels förbättras mellan tätorterna, dels inom tätorterna.

Skurups kommun har en gång- och cykelplan som antogs 2023. Denna anger en vision och mål för cykelutvecklingen i kommunen med sikte på år 2033, se Figur 5. Visionen för gång- och cykelplanen är:

”Gång- och cykelvägnätet inom kommunen ska vara och upplevas gent, trafiksäkert och tryggt.”
(Gång- och cykelplan för Skurups kommun, 2023)



Figur 5. Kartbilden är tagen ur Översiktsplan 2028 som omfattar orterna samt landsbygden med dess byar i Skurups kommun. Bilden visar hur den planerade cykelutvecklingen på landsbygden inom Skurups kommun ser ut.

4.3.2. Detaljplaner och områdesbestämmelser

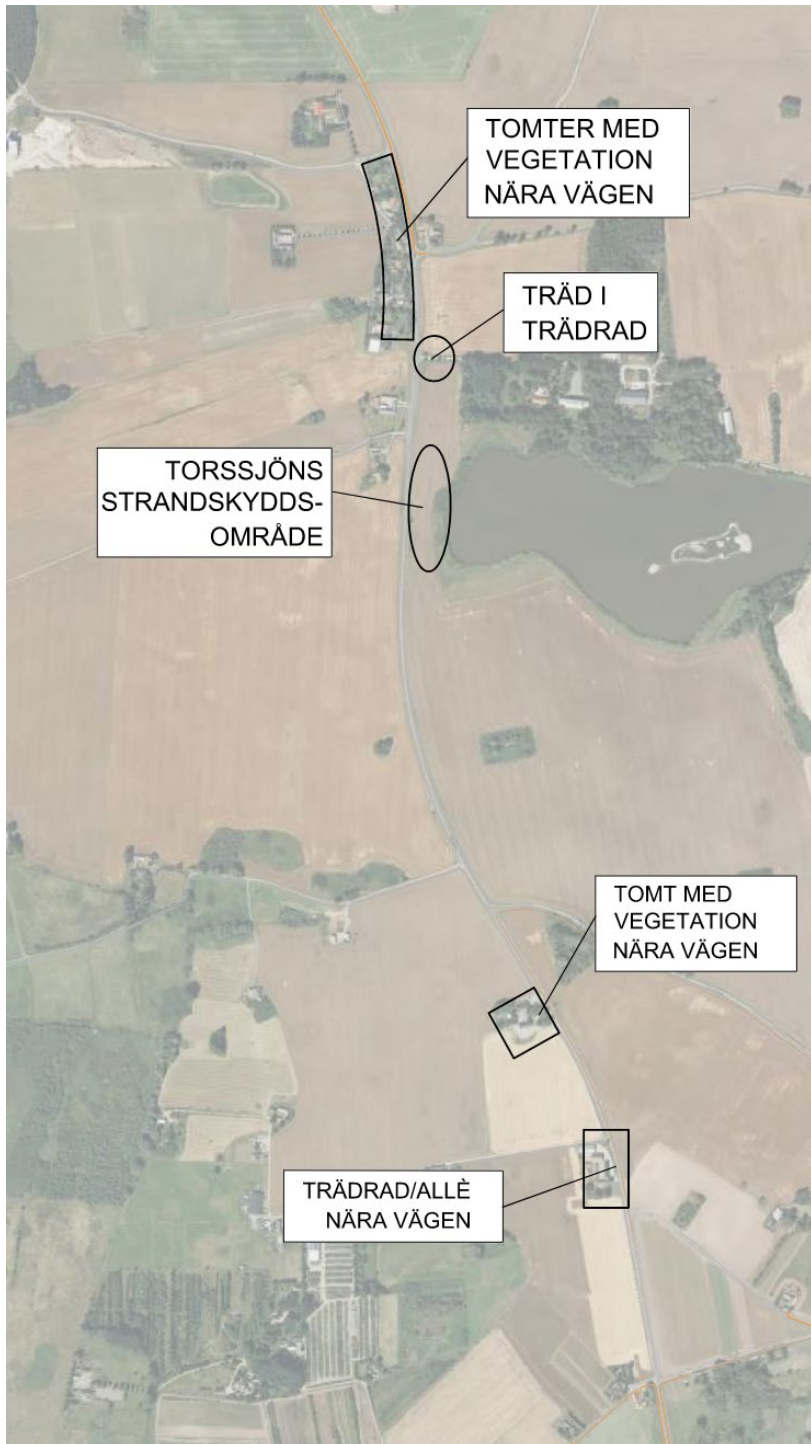
Planerad gång- och cykelväg berör inga detaljplaner eller områdesbestämmelser.

4.4. Landskapet

Utredningsområdet utgörs av landskapstyperna mosaikartat, odlat backlandskap och låglänt odlingslandskap med långsträckta vyer över ett öppet landskap. Sträckan för den planerade gång- och cykelvägen går igenom ett böljande öppet jordbrukslandskap med samlad bebyggelse i den norra delen. Därefter utgörs bebyggelsen av spridda gårdar. Det böljande landskapet innebär att det på flera platser finns nivåskillnad mellan vägbana och omgivande mark. I den norra delen ligger Torssjön på östra sidan av vägen med kringliggande träd och buskvegetation. Högre vegetation återfinns i övrigt framför allt kring bebyggelse. Längs vägen finns också enstaka solitära träd och trädader.



Figur 6. Landskapet mellan Torsjö och Skivarp.



Figur 7. Översikt över landskapsobjekt att ta särskild hänsyn till.

4.5. Miljö och hälsa

4.5.1. Kulturmiljö

4.5.1.1. *Landskapshistoria*

De goda markförhållandena medför att området är och har länge varit en utpräglad jordbruksbygd med flera storgods till exempel Torsjö gård. Området tillhör de platser som först genomgick Enskiftesreformen vilken bidragit till dagens landskapsbild med spridd gårdsbebyggelse. Stora förändringar skedde också beträffande markutnyttjandet till följd av utdikningar, bättre jordbruksredskap, nya växtföljder mm. Till följd av en kraftig befolkningsökning under 1800-talet ökade antalet gårdsbebyggelser genom att gårdar fortsatt delades. Andra konsekvenser av det ökade befolkningstrycket var att de gamla bytomterna åter förtätades med gatehusbebyggelse för husmän, hantverkare och arbetare, en process, som ännu syns spår av i flertalet av dagens bymiljöer inom området.

4.5.1.2. *Kända fornlämningar*

Det finns kända men ej bekräftade fornlämningar i det berörda området bland annat bytomt/gårdstomt vid Torsjö. Arkeologisk utredning steg 1 har utförts och rapport inväntas. Utifrån den information som inkommit i en preliminär rapport visar utredningen att det finns fynd i området. Majoriteten av fynd som berörs består av förhistoriska boplatser.

4.5.2. Naturmiljö

Vägsträckan går genom ett åkerdominerat och böljande landskap. Här och var finns gårdar, samlingar av bebyggelse, små trädbestånd, märgelgropar och andra spridda vattensamlingar och småsjöar. Det förekommer även sparsamt med betesmarker, dock inga naturbetesmarker. Områden som saknar naturvärde i inventeringsområdet utgörs främst av åkermark och vägar. Dessa områden saknar eller har liten betydelse för biologisk mångfald och bidrar i sitt nuvarande tillstånd inte till mångfald inom arter, mellan arter och av ekosystem. De områden som har större betydelse framgår och beskrivs nedan.

4.5.2.1. *Riksintresse och områdesskydd och strandskydd*

Strandskydd finns runt Torssjön och sträcker sig 100 meter från strandlinjen, enligt uppgifter från Skurups kommun sträcker sig strandskyddet fram till väg 755, se Figur 7. Detta innebär att strandskydd finns på den östra sidan av väg 755 och berör sannolikt inventeringsområdet utmed en sträcka om cirka 250 meter. Några andra utpekade och skyddade naturområden finns inte inom den planerade sträckan Torsjö-Skivarp.



Figur 8. Strandskydd runt Torssjön (Skurups kommun)

4.5.2.2. Natura 2000

Natura 2000 är ett nätverk av skyddade områden i hela EU. Syftet med nätverket är att skydda och förvalta utpekade arter och livsmiljöer. Natura 2000 omfattar värdefulla naturområden med arter eller naturtyper som är särskilt skyddsvärda.

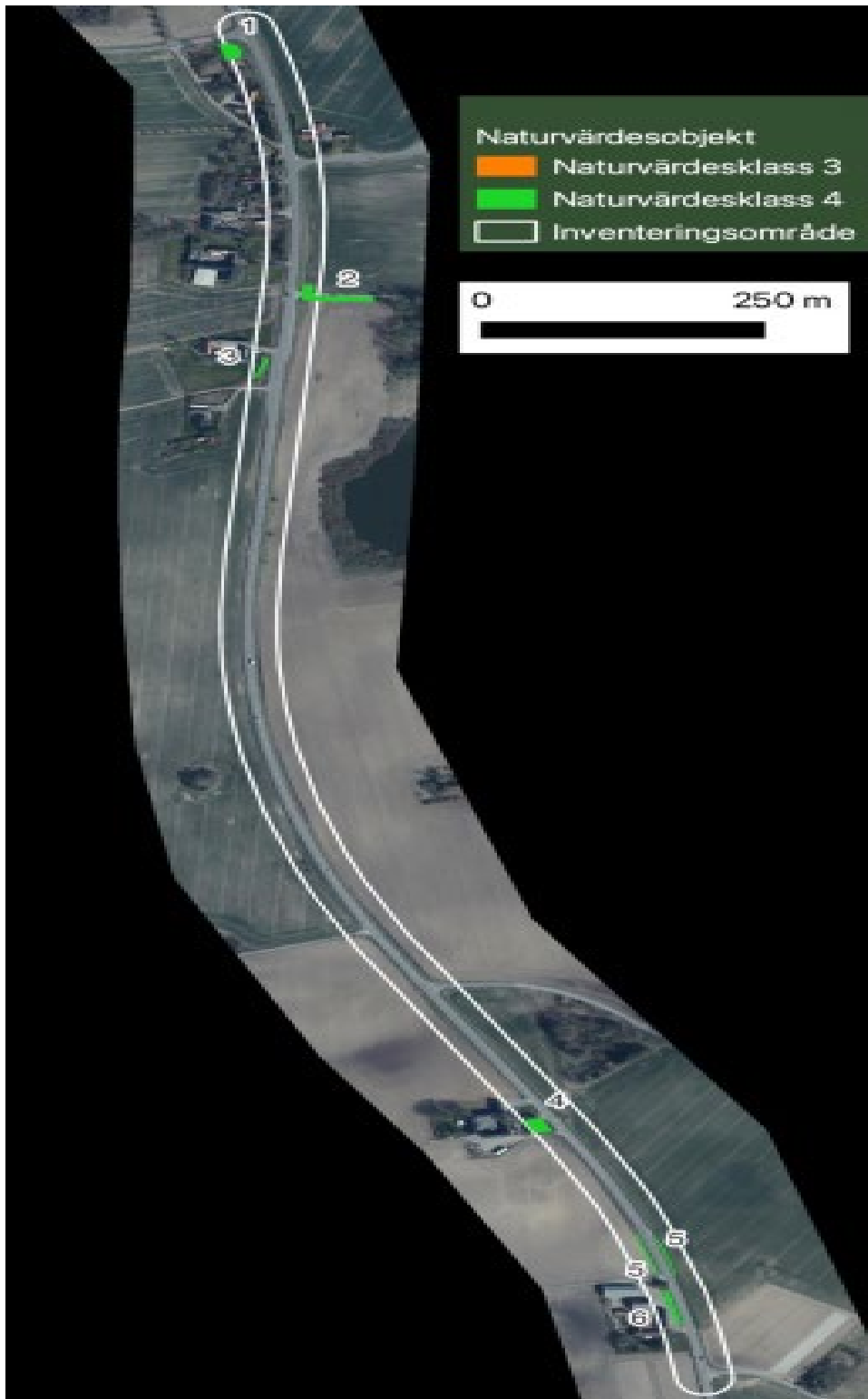
För sträckan Torsjö-Skivarp berörs inga Natura 2000 områden.

4.5.2.3. Tidigare dokumenterade värden

Inga uppgifter om riktade naturinventeringar inom eller i direkt närhet till området har påträffat.

4.5.2.4. Naturvärdesinventering

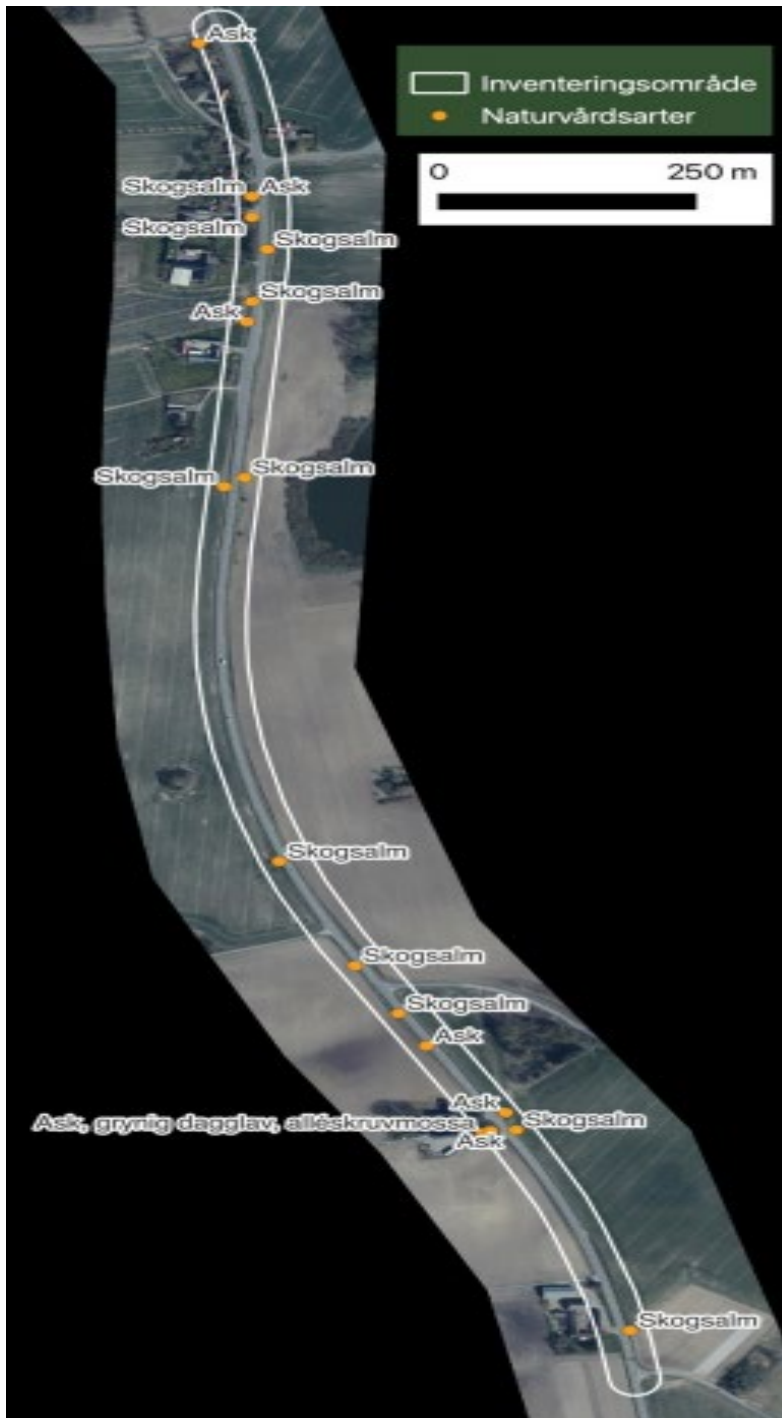
Vid inventering avgränsades sex naturvärdesobjekt, alla med naturvärdesklass 4 (nr 1-6) se Figur 9.



Figur 9. Naturvårdsobjekt på sträckan Torsjö-Skivarp

Landskapet består av intensiv spannmålsodling med begränsade förutsättningar för en artrik fauna och flora. Fem naturvårdsarter påträffades vid inventeringen och dessa är tämligen jämnt fördelade utmed både norra och södra delen. De båda trädslagen ask och skogsalm är rödlistade på grund av sjukdomar (almsjuka och askskottsajuka) som drabbat träden. Träden är fortfarande relativt välspredda i Skåne men äldre, levande träd av skogsalm är numera mycket sällsynt och många askar dör nu i förtid. Inom inventeringsområdet har de äldre träden en betydelse för den biologiska mångfalden bland annat viktiga träd för många arter av bark- och vedlevande lavar och mossor medan sly och unga

träd främst har betydelse som potentiella framtida äldre träd. Skogsalm har endast påträffats som sly och rester av döda träd. Inga fridlysta arter med fasta förekomster (inte fåglar eller fladdermöss) noterades.



Figur 10. Naturvårdsarter på sträckan Torsjö-Skivarp.

Tabell 1. Naturvårdsarterna som förekommer längs sträckan

Organism-grupp	Svenskt namn	Vetenskapligt namn	Kategori	Kommentar
Insekter	Bokoxe	<i>Dorcus parallelipedus</i>	S	Ett fynd på grov alm-högstubbe. Larven utveck-

				las främst i gamla solexponerade ädellövträd.
Lavar	Grynig dagglav	<i>Physconia grisea</i>	N	Mindre allmän lav som främst växer på barken av solexponerade ädellövträd i odlingslandskapet. Har tidigare varit rödlistad.
Mossor	Alléskruvmossa	<i>Syntrichia virescens</i>	N	Mindre allmän art som främst växer på barken av solexponerade ädellövträd, gärna ask, i odlingslandskapet. Troligtvis under spridning.
Kärlväxter	Ask	<i>Fraxinus excelsior</i>	EN	Enstaka träd och spridda yngre plantor.
Kärlväxter	Skogsalm	<i>Ulmus glabra</i>	CR	Högstubbar och sly. Inga äldre levande träd.

Inventering av naturvårdsarter syftar till att med rimlig säkerhet utgöra underlag för naturvärdesbedömning samt avgränsning av naturvärdesobjekt och landskapsobjekt. Det innebär att det kan finnas fler naturvårdsarter, rödlistade arter och skyddade arter utöver de som påträffats och redovisats. För att med större säkerhet konstatera eller utesluta om vissa arter finns eller inte finns i ett område krävs normalt upprepade, specialiserade, artinriktade och fördjupade inventeringar.

4.5.2.5. Främmande invasiva arter

Band främmande invasiva arter enligt Trafikverkets checklista "Invasiva arter som ska bekämpas", TDOK 2015:0469, med tillägg av skunkkalla och vresros, noterades blomsterlupin *Lupinus polyphyllus*, jätteloka *Heracleum mantegazzianum* och vresros *Rosa rugosa* på spridda platser (se nedan).



Figur 11. Invasiva arter

Tabell 2. Förekomst av invasiva arter

Id	Art	Plats	Utbredning
1	Blomsterlupin	Innerslänt, dikesbotten	10 m ²
2	Blomsterlupin	Innerslänt, dikesbotten, ytterslänt	160 m ²
3	Blomsterlupin	Innerslänt	4 m ²
4	Blomsterlupin	Innerslänt, ytterslänt, dikesbotten	50 m ²
5	Blomsterlupin	Innerslänt, ytterslänt, dikesbotten	40 m ²
6	Vresros	Innerslänt	7 m ²
7	Blomsterlupin	Ytterslänt	1 m ²

4.5.3. Vattenförhållanden

Området kan delas in i två huvudsakliga avrinningsområden, ett som avrinner västerut till Dybäcksån och ett som avrinner österut till Skivarpsån via Torsjödammen. Skivarpsån har måttlig ekologisk status och ej god kemisk status. Utslagsgivande för den kemiska statusen är de överallt överskridande prioriterade ämnena, bortser man från dessa uppnås god kemisk status. För den ekologiska statusen är övergödning utslagsgivande samt åns morfologi och hydrologi (VISS, 2024a). Dybäcksån har otillfredsställande ekologisk status och dess kemiska status är ej god. Åns ekologiska status beror på övergödning och påverkad morfologi och hydrologi på ån på grund av rätning och rensning. Vandringshinder finns i ån och försämrar dess ekologiska statusklassning. Särskilt förorenande ämnen nitrat och ammoniak har uppmätts överstiga gränsvärden, vilket också påverkar åns ekologiska status. Utslagsgivande för den kemiska statusen är de överallt överskridande prioriterade ämnena, bortser man från dessa uppnås god kemisk status (VISS, 2024b). Både Dybäcksån och Skivarpsån mynnar ut i Östersjön. Kuststräckan som åarna mynnar i har måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Utslagsgivande för den ekologiska statusen i kustvattnet är höga halter näringsämnen. Den kemiska statusen påverkas av de överallt överskridande prioriterade ämnena, samt av förhöjda halter TBT och antracen. Dessa ämnen överskrider dock inte gränsvärden i mät punkt utanför Torsjö, men på flera ställen längs kuststräckan (VISS, 2024c). Det är av vikt att exploatering som utförs ej påverkar möjligheterna för recipienterna Dybäcksån, Skivarpsån samt Östersjön att uppnå sina miljö kvalitetsnormer (MKN).

Området ligger inom det modellerade tillrinningsområdet för grundvattenmagasin. Tre grundvattenförekomster finns inom området; Sjørups sand- och grusförekomst, SV Skånes kalkstenar och Alnarpströmmen. Dessa tre har goda uttagsmöjligheter, SV Skånes kalkstenar används som dricksvattentäkt och uttag görs ur alla tre (Vattenkartan, 2024).

I närheten av Torsjödammen finns två brunnar med okänd användning. I närhet av väg 755 kan två vattenbrunnar identifieras via SGU:s karttjänst, en som används för hushåll, fritidshus eller mindre lantbruk (brunn 917572933) och en som används för bevattning av handelsträdgård (brunn 13300501).

Tänkbar åtgärd bedöms inte påverka vare sig ekologisk eller kemisk status.

Inga vattenskyddsområden finns i området.

4.5.4. Rekreation och friluftsliv

Området består mestadels av åkermark, vilken inte är tillgänglig att beträda. Det finns idag ingen gång- och cykelväg utmed väg 755 mellan Torsjö-Skivarp. Även om landskapet i sig är en upplevelse, gör den otrygga situationen för oskyddade trafikanter att området inte uppfattas som tillgängligt för rekreativ aktivitet.

Öst om Torsjö finns Torsjö herrgård som bidrar med historisk prägel för Skånes storgodskaraktär. I området finns en historisk sevärdhet i form av Solbergastenen som är en runsten.

4.5.5. Barnperspektivet

Ett av Trafikverkets mål är att arbeta för att öka barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer. Som barn räknas man upp till och med 18 års ålder.

4.6. Byggnadstekniska förutsättningar

4.6.1. Geoteknik

Enligt SGU:s jordartskarta med höjdsuggning, se Figur 11, utgörs de övre jordlagren längs den norra delen av sträckan generellt av lerig morän och morängrovlera (lermorän). I söder utgörs jordlagren generellt av isälvsediment. Längs hela sträckan förekommer ställvis områden med karrtorv. I den södra delen, strax innan Skivarp gränsar vägen till ett karrtorvområde. Vägsträckan går huvudsakligen

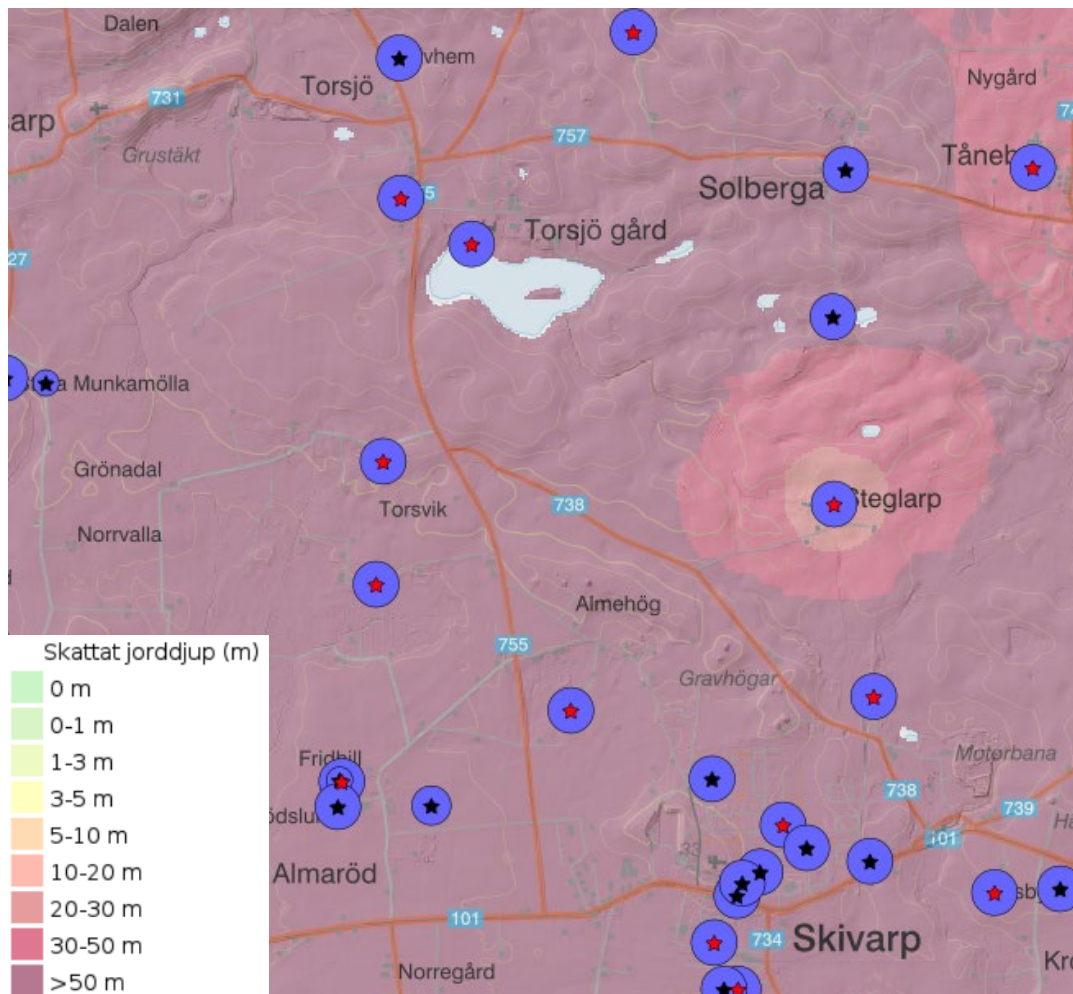
genom befintlig åkermark, vilket innebär att ett övre lager av humusjord kan förväntas på båda sidor av vägen.

Enligt SGU:s jorddjupskarta är jorddjupet (djup till berggrund) stort, större än 50 meter, se Figur 12.

Enligt terrängskuggningen är området relativt flackt, med undantag från ett höjdparti i den norra delen, där vägen slingrar sig förbi mellan höjderna. Den södra delen ligger lägre och är flack.



Figur 12. SGU:s jordartskarta med höjdsuggning. Ljusblå och ljuslila symboliserar lerig morän/lermorän, grön symboliserar isälvsediment och brun symboliserar kärrtorv. Jordartskartan visar översiktligt de övre jordlagren (SGU, 2024)

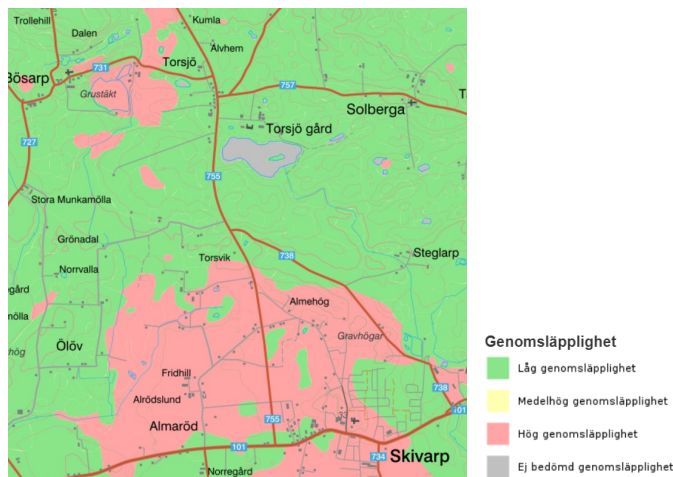


Figur 13. SGU:s jorddjupskarta med höjdsuggning. Kartan visar jorddjup (djup till berggrund) (SGU 2024)

4.6.2. Hydrologi, avvattnings och ledningar

Ledningsunderlag mottaget från Skurups kommun visar att ev. berörda dag- och dräneringsanläggningar ej ingår i den allmänna VA-anläggningen. En inventering av väg 755 avvattningsystem med lokalisering och inmätning av anslutningspunkter för omkringliggande mark förutsätts att ske i det fortsatta arbetet. Detta för att det befintliga systemet ska kunna utredas. Resterande VA-ledningar ligger på den östra sidan av väg 755.

Dräneringsförutsättningarna är avhängiga på underliggande jordarter och djup till berggrund. SGU har omvandlat sin jordartskartläggning till en förenklad uppskattning av markens genomsläpplighet, se Figur 13. Detta indikerar hur väl vatten kan antas dränera till underliggande marklager.



Figur 14. Uppskattat genomsläpplighet i marken i den norra delen. Röd yta indikerar hög genomsläpplighet, grön yta indikerar låg genomsläpplighet. Se teckenförklaring bredvid bilden.

Stora områden kan ses ha låg genomsläpplighet då lera påträffas på många platser. Detta fungerar som ett tätt lager mot underliggande jordarter/berggrund och medför svaga dräneringsförutsättningar.

Ytavrinningsanalys har utförts med SCALGO Live och indikerar att trummor under väg 755 finns. En inventering av berörda trummor ska utföras.

Kontaktuppgifter till dikningsföretag inom planområdet kan inte hittas i det digitala kartunderlaget ([Vattenarkivet](#), 2024). Berört dikningsföretag ska delges information om ny avvattning av den planerade GC-vägen. Identifierat dikningsföretag presenteras nedan:

1. Torsjö gård, omfattar cirka 21 hektar

Eventuell påverkan om utsläppspunkt av gång- och cykelvägens avvattningssystem förläggs här. I befintlig situation går delar av planområdets ytliga avrinning genom Torsjö gårds dikningsföretag. Målsättning när gång- och cykelvägens avvattningssystem utformas är att inte förändra flöde i utsläppspunkt.

Underlaget från Skurups kommun visar även vilka belysningsstolpar som kommunen anser kan avvecklas, se *Figur 14* och vilka som önskas behållas, se *Figur 15*. Detta utreds och kommer redovisas i nästa skede.



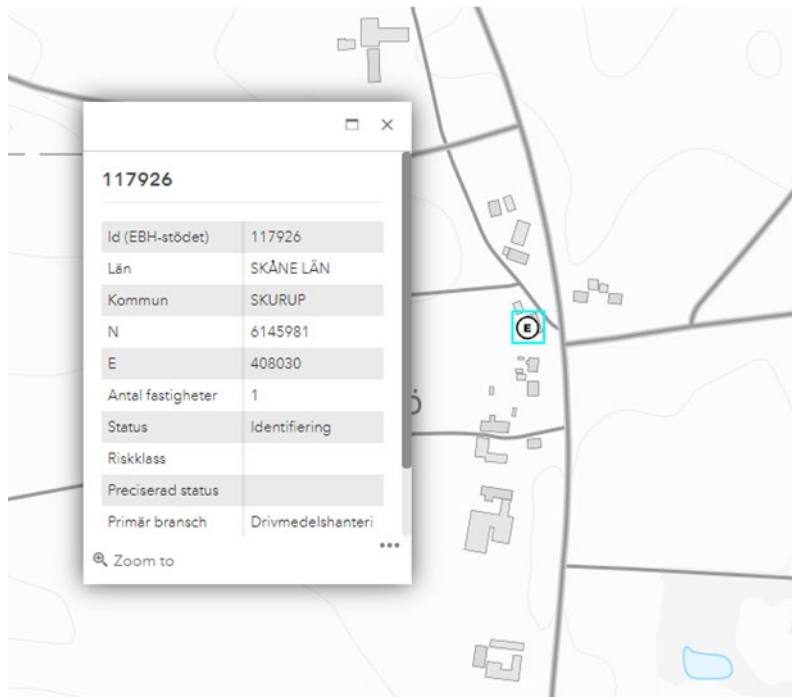
Figur 15. Ledningskoll, belysning som kan avvecklas enligt Skurups kommun.



Figur 16. Ledningskoll, som ska bevaras enligt Skurups kommun.

4.6.3. Markföreningar

Inom planerat område finns ett objekt i norra delen, det är en äldre drivmedelsanläggning som legat på den västra sidan av vägen. Enligt EBH-stödet är denna mack nedlagt innan 1956, enligt EBH-stödet finns ett uttalande från Miljöchefen vid Skurups kommun som ska ha uppgett att fastigheten är undersökt och sanerad. Provtagningar kommer att ske vid vägen i närheten av där macken har legat för att säkerställa att inga föroreningar finns. För övrigt finns inga kända föroreningar men det kan finnas föroreningar längs befintliga vägdike. Under projekteringen kommer jordprover tas ut stickprovsmässigt och även ett nollprov. Nollprovet kommer tas ut där man anser att marken är orörd, detta för att kunna göra en bedömning av de massor som ska tas bort. Utifrån klassificeringen av massorna så är tanken att de ska kunna användas inom projektet.



Figur 17. Lokalisering av tidigare drivmedelsanläggning

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1. Val av lokalisering

Sträckan mellan Torsjö-Skivarp är utpekad i den regionala transportinfrastrukturplan och tidigare genomförd ÅVS (avsnitt 2.4) har resulterat i ett förslag som i huvudsak överensstämmer med nu föreslagen placering av gång- och cykelvägen. Inom planarbetet har ett omfattande utredningsarbete kring val av placering och utformning av gång- och cykelvägen (väst/öst om väg 755, detaljerad placering) genomförts, i vilket markintrång och påverkan på människa och miljö har varit avgörande motiv för val av vägens sträckning, se avsnitt 5.1.1 Utredning val av sträckning.

Gång- och cykelvägen planeras förläggas till anslutande enskild väg mellan väg 731 och 757 där den ansluter direkt till busshållplatsen. Vidare söderut fortsätter ny gång- och cykelväg väst om väg 755 där

målpunkterna bostadsfastigheterna även befinner sig på samma sida om väg 755. Därefter sker en passage i höjd med väg 738 över till östra sidan om väg 755.

För detaljerade kartor se tillhörande illustrationskartor.

5.1.1. Utredning val av sträckning

Mellan väg 731 och 757

- Alternativ 1 ny gång- och cykelväg öst om väg 755 (svart markering i *Figur 16*)

Uppgifter i NVDB tolkas på sådant sätt att korsningen mellan väg 755 – 731 och korsning 755 – 757 är olycksdrabbade. Passage krävs enligt alternativet i den olycksdrabbad korsning väg 755 – 731. Sikten är inte heller optimal i korsningen. Alternativet innebär också stort intrång på Törsjö 39:6 vilket krävs för att rymma gång- och cykelvägen mellan körbana och fastighet, samt för att utforma trafiksäker passage över väg 757. Passage över väg 755 norr om väg 757 avråds på grund av sikt och markintrång. Med hänsyn till prioriterad linjedragning söder om korsning väg 755 – 757 krävs en till passage över väg 755 (östra sidan).

- Alternativ 2.a ny gång- och cykelväg väst om väg 755 (gul markering i *Figur 16*)

Uppgifter i NVDB tolkas på sådant sätt att korsning väg 755 – 731 och korsning 755 – 757 är olycksdrabbade. Gång- och cykelvägen ligger i en innerkurva med begränsad sikt. På Törsjö 25:5 ligger ett bostadshus nära väg 755. Risken finns att avståndet mellan gång- och cykelväg och fasad inte uppfyller kraven. Befintlig avvattning sker mot öst genom öppet dike. Då diket behöver flyttas behöver växtligheten tas ned. Borttagning förmodas påverka fastighetsägaren markant. Belysning behöver flyttas eller tas ned. Flyttas belysning till andra sidan väg 755 ökar kostnader och markintrång.

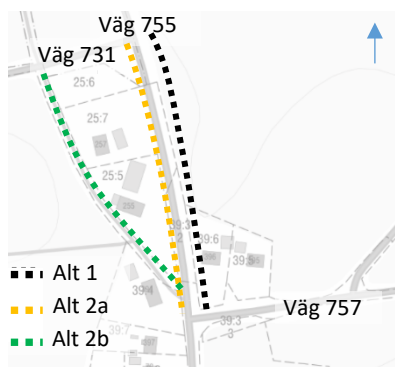
- Alternativ 2.b ny gång- och cykelväg på enskild väg (grön markering i *Figur 16*)

Alternativet är förespråken linjedragning. Alternativet förespråkar blandtrafik på enskild väg för att minska intrång på jordbruksmark. Linjedragning ansluter direkt till busshållplats (målpoint). Den enskilda vägen är den mest gena linjedragning för gång- och cykeltrafiken och kommer med hög sannolikhet användas. Markprover från före detta bensinmack kan innebära föroreningar, dock förväntas det inte finnas föroreningarna, då macken har lagts ner för flera år sedan.

Förordat alternativ: Alternativ 2.b

- Den rekommenderade linjedragningen är den mest direkta koppling för oskyddade trafikanter. Den förväntas därmed i högre utsträckning användas.
- Den rekommenderade linjedragningen är i högre grad trafiksäker, jämfört med alternativen utmed väg 755.
- Antalet påverkade fastigheter med bostadsändamål är färre jämfört med de andra alternativen.
- Vald linjeföring ansluter till förespråken linjedragning söder om delsträckan på samma sida av väg 755.
- Befintlig trafiksäkerhetshöjande vägutrustning (belysning) kring väg 755 bevaras.

För detaljerad karta se illustrationskarta 101TO501.



Figur 18. Alternativ mellan väg 731 och 757

Mellan väg 757 och Torsjö 34:15

Masshantering bedöms vara lika stor för båda alternativ då marknivån verkar vara lika hög på båda sidorna av vägen. Det finns en delvis outhärdad samfällighet från 1800-talet som ligger kring båda sidor av väg 755. Oberoende vilken sida som väljs berörs samfälligheten.

- Alternativ 1 ny gång- och cykelväg öst om väg 755 (svart markering i Figur 17)

Gång- och cykelvägen innebär intrång på jordbruksmark. Vid anslutning till Torsjö gård behöver antagligen minst två träd avverkas som är en del i en trädallé som bedöms vara skyddsvärd. För att skydda allén bör gång- och cykelvägen ledas via passage över väg 755. Med hänsyn till prioriterad linjedragning söder om Torsjö 34:15 kräver linjedragning öst om väg 755 en till passage över väg 755 (östra sidan), eftersom trafiksäkerheten minskat.

- Alternativ 2 ny gång- och cykelväg väst om väg 755 (gul markering i Figur 17)

Alternativet är förespråken sträckning. Bostadsfastigheter som målpunkter befinner sig väst om väg 755 och är i stort avstånd till körbanekant. Befintlig grönremsa med öppet dike behöver flyttas. Grönremsan ligger dock inom privat fastighet. Flera fastigheter berörs. Intrång på privat fastighet kan inte uteslutas. Anslutningar till fastigheter förses med trummor. Brevlådor och soptunnor kan behöva flyttas. Belysningsstolpar behöver rivras eller flyttas. Avvattningsprincip behöver utredas.

Förordat alternativ: Alternativ 2

- Rekommenderat alternativ ansluter till förordade alternativ norr och söder om delsträckan på den västra sidan av väg 755.
- Mindre intrång i jordbruksmark jämfört med det andra alternativet.
- Intrång i privata fastigheter berör ytor som ligger på avstånd från bostadsbebyggelse.

För detaljerad karta se illustrationskarta 101T0502.



Figur 19. Alternativ mellan väg 757 och Torsjö 34:15.

Mellan Torsjö 34:15 och väg 738 (Torsviksvägen)

- Alternativ 1 ny gång- och cykelväg öst om väg 755 (svart markering i Figur 18)

Strandskyddet Torssjön angränsar direkt till östra sidan på vägområde väg 755. Gång- och cykelvägen kommer behöva dispens vid alternativet. Marken öster om väg 755 ligger lägre än marken väst om väg 755. Söder om Torssjön ansluter en kulle. Följer gång- och cykelvägen terrängens markhöjder så blir vägen mycket kuperad och får låg bekvämlighet. Följer gång- och cykelvägen väg 755 markhöjd kommer mycket massor behövas för att fylla ut svackan. Alternativet kommer även innebära ett kostsamt byte av befintligt räcke. Där vägen ligger i skärning, kommer det behöva fyllas på med mycket massor.

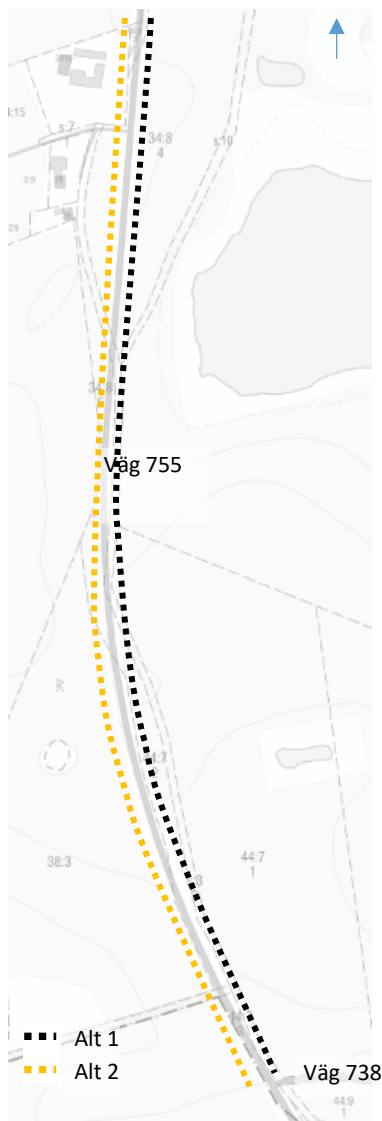
- Alternativ 2 ny gång- och cykelväg väst om väg 755 (gul markering i Figur 18)

Alternativet är förespråken linjedragning. Massor behöver tas bort, dock troligtvis mindre än vad som behöver fyllas på västra sidan. Gång- och cykelvägen tar mer jordbruksmark i anspråk om den följer befintlig marknivå än om anläggningen ligger i samma marknivå som väg 755. Avvägning behöver göras från plats till plats. Byte av räcke undviks genom att gång- och cykelvägen byggs i släntfot. Jordbruksmark behöver tas i anspråk i alla fall då anläggningen placeras i samma nivå som väg 755 kräver att slänten flyttas. Om gång- och cykelvägen följer markhöjd till jordbruksmarken i höjd med räcke slipper oskyddade trafikanter en kulle, vilket ökar komfort.

Förordat alternativ: Alternativ 2

- Inget intrång i strandskyddets område.
- Befintlig marknivå bidrar till högre komfort för oskyddade trafikanter, med hänsyn till lutningar, i jämförelse med det andra alternativet.

För detaljerad karta se illustrationskarta 101T0503.



Figur 20. Alternativ mellan Torsjö 34:15 och väg 738 (Torsviksvägen)

Mellan väg 738 och (Torsviksvägen) och Kyrkvägen

- Alternativ 1 ny gång- och cykelväg öst om väg 755 (svart markering i Figur 19)

Alternativet är förespråken linjedragning. Alternativet kräver en passage i höjd med väg 738 för att samla konfliktpunkter nära varandra och inte sprida ut dem över sträckan.

- Alternativ 2 ny gång- och cykelväg väst om väg 755 (gul markering i Figur 19)

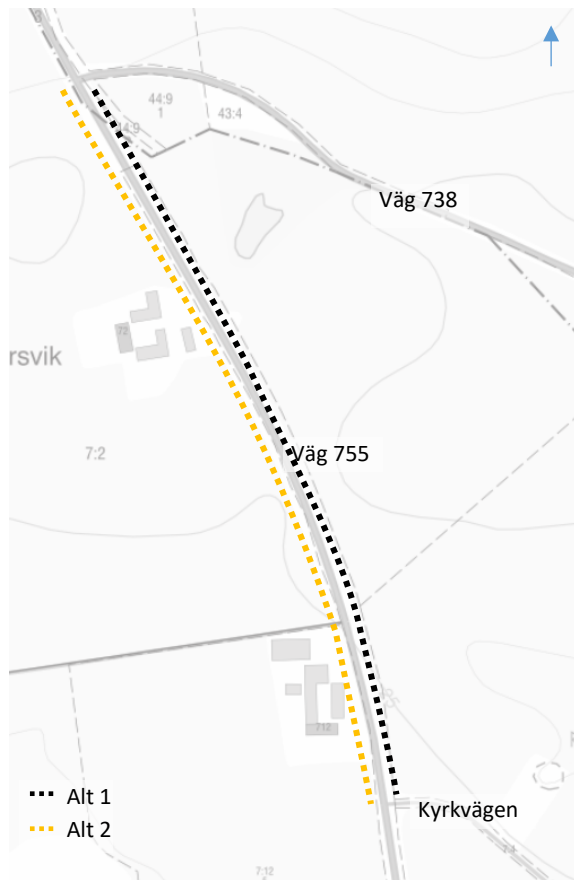
På Almaröd 7:2 drivs besöksverksamhet/handel. Parkeringsytan ansluter direkt till diket. Gång- och cykelvägen innebär intrång på fastigheten och eventuellt minskat antal parkeringsplatser och angöringsytor. Avvattning kan vara svårt att lösa då inga öppna diken ryms. Almaröd 7:2 har flera anslutningar till väg 755 som oskyddade trafikanter behöver korsa. Med hänsyn till handelstrafik bedöms detta som mindre trafiksäkert. På Almaröd 7:12 finns även en pilallé som bedöms vara värdefull. Med hänsyn till anslutning till Kyrkvägen söder om Almaröd 7:2 krävs en passage över väg 755 vid 738. Placeras passage norr om Almaröd 7:2 görs inget intrång på varken Almaröd 7:2 eller Almaröd 7:12. Markhöjder kring anslutningsväg till Almaröd 7:12, det vill säga norr om Almaröd 7:12 och på Almaröd 7:12 skiljer sig och mycket massor behövs för att jämna ut höjdskillnader.

Förordat alternativ: Alternativ 1

- Intrång i gårds- och bostadsfastigheter intill väg 755 undviks.

- Befintliga markhöjder bidrar till ökad komfort för oskyddade trafikanter öster om väg 755.
- Anslutningen till Kyrkvägen ligger öst om väg 755.

För detaljerad karta se illustrationskarta 101TO504 och 101TO505.



Figur 21. Alternativ mellan väg 738 (Torsviksvägen) och Kyrkvägen.

5.2. Val av utformning

Gång- och cykelvägen kommer att vara 2,5 meter bred och ger god framkomlighet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter. Bredden möjliggör vinterväghållning. Vissa lokala avsmalningar av gång- och cykelvägen kommer att göras vid trånga sektioner.

Den dimensionerande hastigheten för cykeltrafiken är 30 km/tim vilket ställer krav på stoppsikten. Separeringen består längs största delen av sträckan (i det öppna landskapet) av skiljeremsa med öppet dike och i trånga sektioner kan separeringen bestå av kantstöd eller GCM-stöd. Fotgängare och cyklister separeras inte sinsemellan.

Olika typer av separering kommer att väljas beroende på placering och utformning av gång- och cykelbanan.

Utformning kommer utgå utifrån gällande regelverk. Avsteg kan bero på klimatåtgärder, som att bygga på matjord.

5.2.1. Kollektivtrafik

Inga åtgärder för kollektivtrafik sker inom ramen för detta projekt.

5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

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

Utifrån kunskap i skrivande stund, det vill säga utan fältundersökningar och inmätningar gjorda, bedöms inga skyddsåtgärder och försiktighetsmått behövas.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper

Jämfört med nollalternativet kommer ett genomförande av planerade vägåtgärder att medföra förbättrad framkomlighet och avsevärt ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister längs väg 755 samt bidra till att ett sammanhängande gång- och cykelstråk skapas mellan Torsjö och Skivarp. Vidare innebär planerade vägåtgärder jämfört med nollalternativet förbättrad tillgänglighet och koppling till kollektivtrafik och hållplatser.

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Enligt Skurups översiktsplan (antagen av kommunfullmäktiga 2022) är kommunens befolkningsmål att bli 18 000 invånare till 2030, vilket innebär en ökning med cirka 2 000 invånare från 2024.

En anläggning av gång- och cykelväg utmed den aktuella sträckan ligger i linje med Skurups kommuns intresse och kommer inte i konflikt med kommunens översiktsplan.

Ingen mark inom berörda detaljplaner kommer att beröras av fysiska åtgärder eller tas permanent anspråk genom vägrätt.

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

6.3. Landskapet

Det öppna landskapet innebär en känslighet mot ingrepp och förändringar. För att minska negativa effekter på landskapsbilden bör man vid utformningen av gång- och cykelvägen sträva efter att följa den befintliga topografin i så stor utsträckning som möjligt. Då landskapet är kuperat kommer det dock troligen bitvis att krävas skärningar för att åstadkomma en godtagbar lutning på gång- och cykelvägen.

Värdefull jordbruksmark kommer att tas i anspråk. Som kompensationsåtgärd för detta finns potential att öka den biologiska mångfalden med åtgärder som tex utläggning av död ved från nedtagna träd, anläggande av artrika slänter och plantering av träd.

6.4. Miljö och hälsa

6.4.1. Kulturmiljö

Utifrån den information som inkommit i en preliminär rapport från Arkeologisk utredning steg 1 finns indikationer på att fynd av kulturmiljövärden kan finnas i utredningsområdet. Det råder osäkerhet kring lokaliseringen av eventuella fynd och ingen slutgiltig bedömning kan i nuläget göras avseende projektets negativa konsekvenser utifrån kulturmiljön.

6.4.2. Naturmiljö

Utifrån genomförd naturinventering så finns det inga värdefulla naturområden längs vägen men enstaka naturvårdsobjekt och planen är att dessa naturvårdsobjekt inte ska beröras av den planerade gång- och cykelvägen. Så inga negativa konsekvenser bedöms utifrån naturmiljön.

6.4.2.1. Riksintresse och områdesskydd

Vid Torssjön finns strandskyddsområde, men då gång- och cykelvägen dras i anslutning till befintlig väg så kommer inte strandskyddet påverkas negativt och någon strandskyddsdispens bedöms inte behövas.

6.4.3. Vattenförhållanden

Väg 755 går igenom delvis kuperat landskap med i huvudsak höjdfall från Torsjö till Skivarv. En god längslutning gynnar avvattningsmöjligheterna för att säkra gång- och cykelvägens stabilitet. Vid avvattning genom diken, vilket bör eftersträvas, kommer de relativt täta övre jordlagren medföra att avvattningsflödena ackumuleras i hög grad utmed avvattningssträckan. Det finns några trånga sektioner med fastigheter som nyttjar mark fram till befintligt vägområde. Detta förhållande är en utmaning vilket kan medföra att avvattning måste ske genom rörledning för att begränsa markintrånget. Antal vägtrummor som korsar väg 755 är enligt uppgift från Trafikverket tre, vilket kan påverka utformningen av avvattningen beroende på om trumman måste förlängas under gång- och cykelvägen eller inte.

6.4.4. Rekreation och friluftsliv

Landskapet kring väg 755 är i sig en värdefull visuell upplevelse för rekreationen i området. Böljande åkrar, korsade av vägar kantade av trädrader, alléer och kulturhistoriskt intressant bebyggelse, är inslag karaktäristiska för det sydsvenska landskapet. Det innebär att anläggandet av en gång- och cykelväg har potential att göra landskapet tillgängligt för cyklister och fotgängare samt att det blir avsevärt lättare att röra sig längs med vägen och mellan målpunkterna. Detta kan i sin tur även leda till positiva hälsoeffekter.

6.4.5. Barnperspektivet

Barns intressen påverkas positivt genom att en separat gång- och cykelväg förbättrar framkomligheten och minskar vägens barriärverkan. Korsande av vägen har i stor mån försökt undvikas och vägen korsas enbart på enstaka platser längs sträckan. Korsningar förekommer i gång- och cykelvägens båda ändar, där det övergår i blandtrafik. Korsningspunkterna utformas med barn i åtanke och sikten är i båda fallen god.

6.5. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

Projektet är inte bedömt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv i cykelvägsplan.

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

6.6. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Gång- och cykelvägen blir en del av ett större cykelnät kan den ha betydelse för cykelturismen i Skåne, vilket kan få vidare positiva effekter för möjligheten att driva verksamheter utmed sträckan.

6.7. Påverkan under byggnadstiden

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

För att minimera påverkan på trafiken längs väg 755 under byggskede kommer anläggning i möjligaste mån att ske från områden (åkermark) med tillfällig nyttjanderätt utanför nuvarande trafikerade vägområde. Trafiken kan dock att komma bli tillfälligt påverkad i samband med arbeten vid trånga sektioner genom att avstängning av ett körfält blir nödvändig och trafiken regleras med tillfällig trafiksignal.

Då åtgärderna i huvudsak kommer att utföras i en gles bebyggd miljö kan tillfälliga störningar i form av till exempel buller och damning antas utgöra ett relativt litet problem för boende.

För att skydda miljön och minska miljöriskerna under byggtiden kommer generella krav att ställas på entreprenören, till exempel avseende buller, kemikaliehantering, bränslen och miljöprestanda på arbetsfordon. Skyddsåtgärder ska under byggtiden följa gällande regelverk.

Vidare föreslås projektspecifika skyddsåtgärder och försiktighetsmått för att undvika och minimera miljöpåverkan under byggnadstiden, se avsnitt 4.3, bland annat avseende skydd av träd/vegetation och fornlämningar, hantering av förorenade massor och beläggning samt hantering och kontroll av påverkat vatten från byggarbetsplatsen.

Mot bakgrund av ovan och med hänsyn till föreslagna skyddsåtgärder och försiktighetsmått bedöms påverkan under byggnadstiden på omgivningen som liten.

Projektet eftersträvar en massbalans och att massorna ska kunna användas inom projektet men givetvis kommer vissa massor att behöva transporteras in till projektet. Vilka aktuella volymer och olika typer av massor som kommer att uppstå i projektet kommer att identifieras och kompletteras med i nästa skede.

7 Samlad bedömning

7.1. Sammanställning av konsekvenser

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

- Ett sammanhängande och trafiksäkert gång- och cykelstråk mellan Torsjö-Skivarp
- Ökad tillgänglighet för målpunkter längs med sträckan och för att nå kollektivtrafiken
- Minskad risk för olyckor för oskyddade trafikanter, möjlighet till ökat användande av cykel och kollektivtrafik
- Obetydliga små negativa konsekvenser för naturmiljö och landskapsbilden i området
- Jordbruksmark som idag nyttjas, kommer att behöva lösas in och anläggas på
- Anläggande av en ny gång- och cykelväg får negativa konsekvenser på klimatet, men det kan även innebära att färre väljer bilen
- Om gång- och cykelvägen utformas säkert att fler barn och ungdomar får ökad trygghet längs vägen

7.2. Bedömd måluppfyllelse

7.2.1. De transportpolitiska målen

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

Funktionsmålet, som berör resans eller transportens tillgänglighet

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

Hänsynsmålet, som handlar om säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter samt genom positiva hälsoeffekter.

7.2.2. De nationella miljökvalitetsmålen

Riksdagen har beslutat om 16 miljökvalitetsmål som ska utgöra en utgångspunkt för samhällets miljöarbeten (Figur 21). Vägplanens påverkan på de 16 miljökvalitetsmålen bedöms vara av liten betydelse. Sammantaget bedöms att vägplanen kan i någon mån påverka möjligheten att nå mål 1, 15, och möjligen i någon mån även 8,9 och 16.

Mål 1 – Begränsad klimatpåverkan

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

Mål 8 – Levande sjöar och vattendrag, Mål 9 – grundvatten av god kvalitet

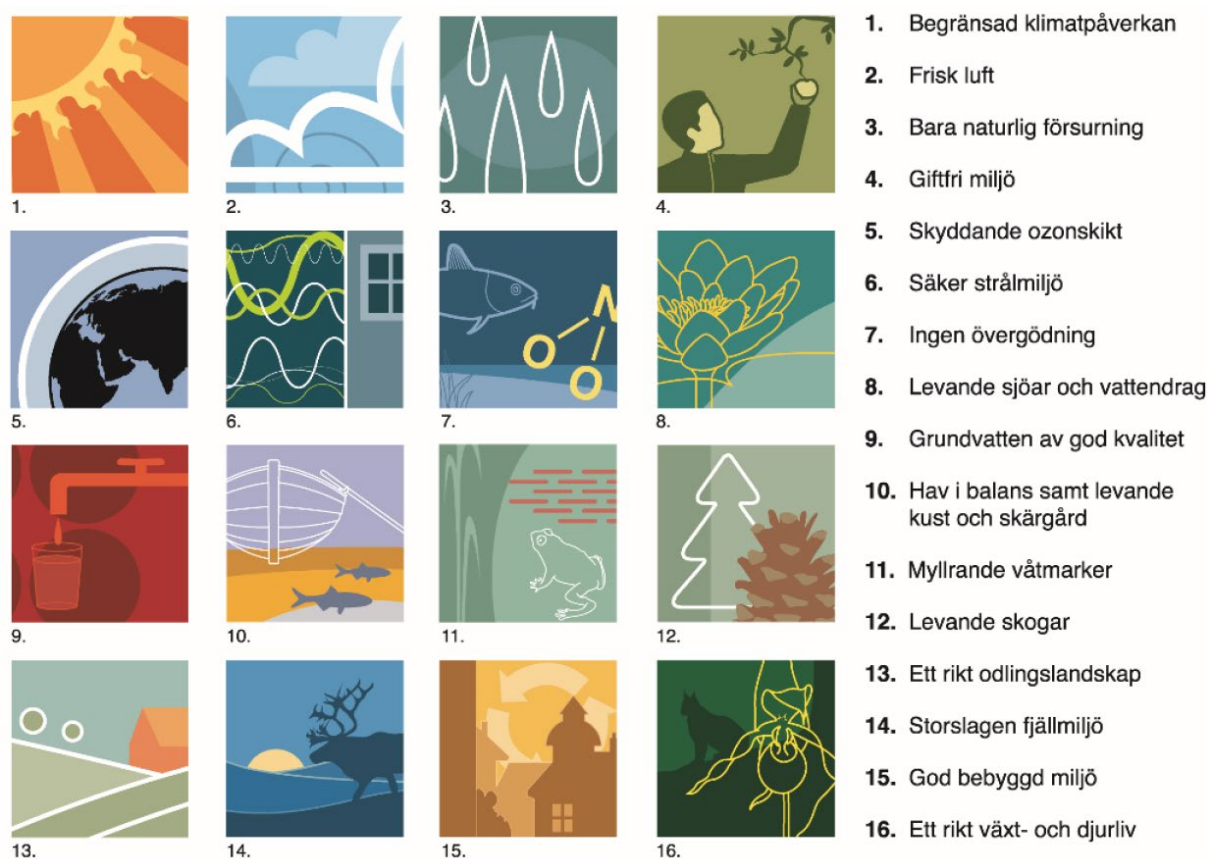
Planerat avvattnings- och fördröjningssystem för ny gång- och cykelväg föreslås att ske genom öppna och gräsbesådda diken. Vägdiken ger i allmänhet en god rening av ytvatten innan det avleds i ledningssystem för vidare transport till recipient. Hela sträckan av utredningsområdet utgör marken av jordlager täta jordlager vilket medför att infiltrationen till omgivande mark är låg. Genom att bygga upp mindre dämmen i GC-vägens diken kan vattnets uppehållstid öka vilket ger en bättre naturlig rening.

Mål 15 – God bebyggd miljö

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

Mål 16 – Ett rikt växt och djurliv

Anläggandet innebär att enstaka träd och buskpartier behöver tas ned, men ersätts i möjligaste mån. Miljökvalitetsmålet påverkas därav i begränsad mån negativt av åtgärden.



Figur 22. Sveriges 16 miljökvalitetsmål.

7.2.3. Ändamål

Begreppet ändamål är kopplat till reglerna i väglagen om att ändamålet med en väg ska uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Dessa regler överensstämmer också med lokaliseringsprincipen i miljöbalken 2 kap 6 § ”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 miljö.”

Planerade vägätgärder bedöms ha god måluppfyllelse av projektets ändamål (avsnitt 2.2.1). Med hänsyn till genomfört omfattande utredningsarbete vid val av placering och utformning (kapitel 5) i vilket stor hänsyn har tagits till miljöpåverkan och markintrång, bedöms ändamålet uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön och utan oskälig kostnad.

Måluppfyllelse: Ett genomförande av planerade vägåtgärder medför att ett sammanhängande stråk för fotgängare och cyklister pendlades till skola och arbete skapas mellan Torsjö och Skivarp.

Trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna ökar avsevärt på sträckan och tillgängligheten till landsvägsträckan, orterna och kollektivtrafiken förbättras.

Vidare innebär den planerade gång- och cykelvägen även att möjligheten till rekreation och upplevelsen av landskapet längs med sträckan ökar.

7.2.4. Projektmålen

Alternativ 1 avser huvudsakligen sträckning på östra sidan av vägen och alternativ 2 avser i huvudsak sträckning på västra sidan. För vissa delområden finns varianter och dessa beskrivs under respektive projekt mål. För projekt målet max en korsningspunkt innebär alternativ med fler korsningspunkter att de får en lägre måluppfyllelse.

Tabell 3. Bedömning av projekt målens måluppfyllelse

Projekt mål	Bedömning av måluppfyllelse alternativ 1	Bedömning av måluppfyllelse alternativ 2
Trafiksäkerhet		
Max en korsningspunkt	Planförslaget bidrar inte till måluppfyllelsen. Ej alternativskiljande.	Planförslaget bidrar till måluppfyllelsen. Ej alternativskiljande.
Korsningspunkterna ska vara så säkra som möjligt givet förutsättningar och krav	Utbyggnaden av gång- och cykelvägen har utformats med stor omsorg till trafiksäkerhet och bidrar till måluppfyllelse. Ej alternativskiljande.	Utbyggnaden av gång- och cykelvägen har utformats med stor omsorg till trafiksäkerhet och bidrar till måluppfyllelse. Ej alternativskiljande.
Gång- och cykelvägen ska vara säker (geometri, sidområden, korsningspunkter)	Utbyggnaden av gång- och cykelvägen utformas med stor omsorg till trafiksäkerhet och bidrar till måluppfyllelse. Ej alternativskiljande.	Utbyggnaden av gång- och cykelvägen utformas med stor omsorg till trafiksäkerhet och bidrar till måluppfyllelse. Ej alternativskiljande.
Eftersom vägsträckan är utpekad som en del av det kommunala skolvägnätet är gång- och cykeltrafik i blandtrafik ingen acceptabel lösning.	Planförslaget bidrar till måluppfyllelsen. Då alla valda alternativ tar hänsyn till att inte blanda oskyddade trafikanter med motortrafiken.	Planförslaget bidrar till måluppfyllelsen. Då alla valda alternativ tar hänsyn till att inte blanda oskyddade trafikanter med motortrafiken.
Tillgänglighet		
Gång- och cykelvägen ska vara tillgänglig för barn och ungdomar	Utbyggnaden av gång- och cykelvägen är planerad att utföras så att sträckan blir tillgänglig för barn och ungdomar, dels genom utformning och genom att separera ifrån blandtrafiken. Ej alternativskiljande.	Utbyggnaden av gång- och cykelvägen är planerad att utföras så att sträckan blir tillgänglig för barn och ungdomar, dels genom utformning och genom att separera ifrån blandtrafiken. Ej alternativskiljande.
Gång- och cykelvägen ska vara användbar alla dagar om året	Utbyggnaden av gång- och cykelvägen är planerad att utföras så att kapaciteten håller oavsett vägunderlag, genom en anpassning av utformningen. Ej alternativskiljande.	Utbyggnaden av gång- och cykelvägen är planerad att utföras så att kapaciteten håller oavsett vägunderlag, genom en anpassning av utformningen. Ej alternativskiljande.
Miljö		

Projektmål	Bedömning av måluppfyllelse alternativ 1	Bedömning av måluppfyllelse alternativ 2
Intrång i skyddsvärda områden ska undvikas	Vid placering av gång- och cykelvägen har hänsyn tagits för att i möjligaste mån undvika skyddsvärda områden. Inga skyddsvärda områden har identifierats längs sträckan. Ej alternativskiljande.	Vid placering av gång- och cykelvägen har hänsyn tagits för att i möjligaste mån undvika skyddsvärda områden. Inga skyddsvärda områden har identifierats längs sträckan. Ej alternativskiljande.
Klimat och resurshållning		
Minimera intrång i åkermark	Vid placering av gång- och cykelvägen har intrång i åkermark minimerats i största möjligaste mån.	Vid placering av gång- och cykelvägen har intrång i åkermark minimerats i största möjligaste mån. Alternativ 2 har med hänsyn till projekt målet valts i norra delen för att undvika att ta jordbruksmark i anspråk.
Minimera intrång i antal fastigheter	Vid placering av gång- och cykelvägen har intrång i antal fastigheter minimerats i största möjligaste mån. Samtliga alternativ har tagit hänsyn till projekt målet i största möjligaste mån. Ej alternativskiljande.	Vid placering av gång- och cykelvägen har intrång i antal fastigheter minimerats i största möjligaste mån. Samtliga alternativ har tagit hänsyn till projekt målet i största möjligaste mån. Ej alternativskiljande.
Tillräcklig storlek och avvägd placering av tillfällig nyttjanderätt map etableringsplatser, materialupplag och masshantering	Hanteras i nästa skede.	Hanteras i nästa skede.
Eftersträva massbalans	Hanteras i nästa skede.	Hanteras i nästa skede.

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

Avsnitt kommer ses över, utifrån resultat från fältundersökningar och inmätningar.

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

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

8.1. Allmänna hänsynsregler (2 kap. miljöbalken)

Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd, är skyldiga att visa att de allmänna hänsynsreglerna och övriga förpliktelser enligt miljöbalkens 2 kap iakttas.

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

I kapitlet anges också att vid ianspråktagande av mark- eller vattenområden ska det väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

8.2. Hushållning med mark och vatten (3. Kap miljöbalken)

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

8.3. Miljökvalitetsnormer

Enligt miljöbalken 5 kap 1 § får regeringen för vissa geografiska områden eller för hela landet meddela föreskrifter om kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt, om det behövs för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön eller för att avhjälpa skador. Planbeskrivning eller olägenheter för människors hälsa eller miljön. Miljökvalitetsnormer (MKN) är juridiskt bindande som anger krav på kvaliteten i luft, buller, vatten eller miljön i övrigt som ska eftersträvas och uppfyllas till en satt tidpunkt. Förordningar om miljökvalitetsnormer finns i dagsläget framtagna för föroreningar i utomhusluft (SFS 2010:477), omgivningsbuller (SFS 2004:675), vattenkvalitet i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554), havsmiljö (SFS 2010:1341) samt för ekologisk och kemisk status i vattenförekomster (SFS 2004:660). Miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller och havsmiljö är generella och kan inte tillämpas på projektnivå. Normerna för fisk- och musselvatten gäller endast vissa utpekade vattenområden och berör inte detta projekt. De miljökvalitetsnormer som bedöms beröras av planerade välgångsåtgärder och som kommer att beaktas i den fortsatta projekteringen samt under byggskede är MKN för vattenförekomster (yt- och grundvatten). Luftföroreningar härstammar ofta från motordriven trafik, och anläggandet av gång- och cykelvägen bedöms inte öka mängden

motordriven trafik. Tvärtom, är det möjligt att anläggandet kan minska biltrafiken till förmån för gång och cykel, vilket möjligtvis skulle minska nivåerna av luftföroreningar längs vägen.

9 Markanspråk och pågående markanvändning

Markanspråk gällande vägrätt, inskränkt vägrätt och tillfällig nyttjanderätt med angivna arealer kan inte redovisas i detta skede, utan kommer presenteras vid framtida samråd.

9.1. Konsekvenser för pågående markanvändning

Text kompletteras när granskningshandling finns framme.

Konsekvenser kan bland annat vara rätt dränering för åkermark kan behöva ändras. Åkermark blir gång- och cykelväg/vägområde. Del av privata fastigheter kommer att bli gång- och cykelväg.

10 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Åtgärden med att genomföra en gång- och cykelväg grundar sig på ett utredningsarbete med avvägning mellan olika intressen. Där särskild hänsyn har tagits till områdets natur- och kulturmiljövärden. Gång- och cykelväg bedöms uppfylla ändamålet med minsta möjliga intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

Med hänsyn till planerade skyddsåtgärder, att anlägga den utanför område med strandskydd, undvika att påverka kultur och naturvärdesobjekt samt lokalisera den nära befintlig väg för att minimera intrånget på jordbruksmark bedöms den planerade vägåtgärden innebära obetydlig till liten påverkan på natur- och kulturmiljön. Då vägplanen visar att påverkan är liten även på människors hälsa och på miljön gör Trafikverket bedömningen att projektet inte kan antas innebära betydande miljöpåverkan.

11 Fortsatt arbete

- Inmätningar
- Fältundersökningar
- Begäran om yttrande från Länsstyrelsen
- Samråd 2
- Vägplan

11.1. Tillstånd och dispenser

För att kunna genomföra projektet krävs separata prövningar i form av dispenser, tillstånd, lov eller anmälan för vissa särskilda åtgärder. Bedömning görs utifrån resultat från fältundersökningar och inmätningar samt Länsstyrelsens beslut om miljöpåverkan.

11.2. Områden som undantas från förbud enligt miljöbalken

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

11.3. Uppföljning och kontroll

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

- Arkeologisk utredning – steg 1
- Systematisk uppföljning av klimatworkshopen.
- Återställning av mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt under byggtiden.

Kommer utredas vidare i nästa skede.

12 Genomförande och finansiering

12.1. Formell hantering

Granskning och fastställelse

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

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

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

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

Hur vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 2 kap. 12–15 §§ lag (1995:1649) om byggande av järnväg respektive 17–18 §§ väglagen (1971:948).

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

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

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

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

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs 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 anläggningen som redovisas i vägplanen.

13 Underlagsmaterial och källor

Preliminära resultat Arkeologisk utredning steg 1, Torsjö-Skivarp. 2024.

Länsstyrelsen. 2024. EBH-kartan. [EBH-kartan \(lansstyrelsen.se\)](https://lansstyrelsen.se)

Länsstyrelsen. 2024. Kulturmiljöprogram: Skurup. [Kulturmiljöprogram: Skurup | Länsstyrelsen Skåne \(lansstyrelsen.se\)](https://lansstyrelsen.se).

Naturcentrum AB. 2023. Naturvärdesinventering inför planerad GC-väg för sträckorna Bösarpskivarp och Abbekås-Skivarp, enligt SS199000:2014, förstudie och fältstudie.

Region Skåne. 2018. Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029.

Region Skåne. 2018. Åtgärdsvalsstudie för cykelvägsplan för Skåne 2018–2019.

Region Skåne. 2022. Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033 - Utveckling Skåne (skane.se)

Riksantikvarieämbetet. 2024. Fornsök. [Fornsök \(raa.se\)](https://raa.se)

SGU. 2023. Kartjänst: Brunnar. [SGUs Kartvisare](https://sgu.se)

SGU. 2023. Kartjänst: Jordartskarta. [SGUs Kartvisare](https://sgu.se)

Skurups kommun. 2022. Översiktsplan Skurups kommun 2035.

Skurups kommun. 2023. Gång- och cykelplan för Skurups kommun. [Gång-och cykelplan Skurups kommun](https://skurups.se)

Trafikverket. 2023. Trafikuppräkningsstal – Vëganalyser trafikutredningar och buller. [Trafikuppräkningsstal - Vëganalyser trafikutredningar och buller 230401 \(trafikverket.se\)](https://trafikverket.se)

Trafikverket. 2024. NVDB. [NVDB på webb \(trafikverket.se\)](https://trafikverket.se).

Vattenkartan. 2024. [Vattenkartan \(lansstyrelsen.se\)](https://lansstyrelsen.se)

VISS. 2024a. Skivarpsån. [Skivarpsån - Vattendrag - VISS - VattenInformationssystem för Sverige \(lansstyrelsen.se\)](https://lansstyrelsen.se)

VISS. 2024b. Dybäcksån. [Dybäcksån - Vattendrag - VISS - VattenInformationssystem för Sverige \(lansstyrelsen.se\)](https://lansstyrelsen.se)

VISS. 2024c. Ö sydkustens kustvatten. [Ö sydkustens kustvatten - Kust - VISS - VattenInformationssystem för Sverige \(lansstyrelsen.se\)](https://lansstyrelsen.se)



Trafikverket, 211 18, Malmö. Besöksadress: Neptunigatan 52, Malmö.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se