

Väghållningsmyndigheten,
Trafikverket Södra regionenKopia till
Diariet

Fastställelse av vägplan för ombyggnad av väg 1022 och 1500, delen Hammar–Skillinge, ny gång- och cykelväg, samt inskränkt drift av väg, Ystads och Simrishamns kommuner, Skåne län

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 18 § väglagen (1971:948) att fastställa vägplanen för ombyggnad av väg 1022 och 1500, delen Hammar–Skillinge, ny gång- och cykelväg i Ystads och Simrishamns kommuner.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade 101To201–101To242, daterade den 1 december 2022.

Väganläggningen ska dessutom utformas i huvudsak så som den sökande har åtagit sig enligt planbeskrivningen och i övrigt. Genomförandet av vägplanen ska ske med största möjliga hänsyn till de trädgårdar som berörs längs sträckan.

Trafikverket avslår ansökan endast i den delen begäran avser frågan om inskränkt drift av väg enligt 26 § tredje stycket väglagen. Det innebär att gång- och cykelvägen omfattas av vinterväghållning.

Sökande

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Södra regionen (dåvarande Region Syd).

Beskrivning

Den sökande har redovisat bl.a. följande.

Den planerade vägen

Väg 1022 och 1500 mellan Hammar och Skillinge är en belagd tvåfältsväg som varierar mellan ca 6 och 6,5 meter i bredd. Vägren saknas. Utmed den ca 22 kilometer långa sträckan är cyklister i dag hänvisade till blandtrafik på vägar som är smala med hög skyltad hastighet och periodvis stor trafikmängd.

Vägförslaget innebär byggande av en ca 22 km lång gång- och cykelväg (gc-väg) på norra sidan längs väg 1022 och 1500 mellan Hammar och Skillinge där den ansluter till befintlig gc-väg. Gång- och cykelvägen är en s.k. sommarcykelväg vilket innebär att den inte kommer att vinterväghållas.

Bebyggelse förekommer utmed hela sträckan, främst småskaliga strukturer med hus omgivna av trädgårdar med inslag av häckar, murar, gårdsgårdar, alléer och uppvuxna träd. Vägkorridoren passerar bl.a. byarna Hammar, Backåkra, Örnahusen och Norrekås. På vissa avsnitt finns bebyggelse mycket nära inpå båda sidor om vägen. Stora delar av vägkorridoren går längs jordbrukslätt med inslag av spridda gårdar, åkerholmar, pilealléer, skogsdungar, hagar, gravhögar och fuktängar. Delar av bebyggelsen har kulturhistoriska värden.

Utformningen av gc-vägen följer Trafikverkets infrastrukturregelverk, Vägars och gators utformning (VGU). Standard för en trafiksäker gc-väg innebär en körbana på minst 2,5 meter enligt VGU och en utformning med

bredden 2,5 meter har eftersträvat längs hela gc-vägen. I sektioner där detta inte har varit möjligt har olika avsteg gjorts. En utgångspunkt har varit att i största möjliga mån försöka minimera anspråk av mark på tomtmark samt minimera intrång och olägenheter där gc-vägen anläggs mycket nära bostadshus. Längs vissa sträckor har gc-vägen smalnats av för att minimera intrång i natur- och kulturskyddsområden. Hänsyn har tagits till landskapets topografi och karaktär. Utformningen följer även de generella kriterierna i Trafikverkets dokument Cykelleder för rekreation och turism, vilket innebär att bredden inte ska understiga 1,5 meter. Denna bredd har använts endast för en kort del av sträckan där sikten är god och andra alternativ har bedömts som olämpliga. Endast på ett fåtal platser, där en vägnära sträckning bedömts vara olämplig, avviker gc-vägen från vägen under korta avsnitt.

Den planerade gc-vägen kopplar samman samhällena Hammar och Skillinge och knyter ihop Sydkustleden. För att Sydkustleden ska uppnå standard för en nationell turistcykelled rekommenderas att dess beläggning ska vara hårdgjord. För att uppnå en god tillgänglighet är det ett projektmål att gc-vägen ska vara hårdgjord.

Det finns målpunkter söder om vägen vilket innebär att gångtrafikanter och cyklister kommer att behöva korsa vägen för att nå målpunkterna. Passager anläggs och utformas med släpp i separeringen av GCM-stöd eller skiljeremsa. Utformningen har anpassats så att cyklister och fotgängare ska ha god sikt över korsande trafik i båda riktningar. Busshållplatser flyttas något för att ge plats åt gc-vägen och befintliga anslutningar justeras och anpassas. En enskild anslutning till fastigheten Valleberga 46:40, sektion 5/945, föreslås stängas genom särskilt beslut.

Ändamålet med projektet är att skapa en sammanhängande, tillgänglig och trafiksäker cykelförbindelse för att förbättra förutsättningarna att cykla samt öka trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter mellan Hammar och Skillinge. Ändamålet är i linje med nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling.

Lokalisering

I utredningen kring lokaliseringen av gc-vägen har alternativa dragningar som inte följer väg 1022 och 1500 undersökts. Förslag på sträckningar norr om och en bit ifrån vägen, beskrivna i en förstudie, har inte bedömts vara meningsfulla då en dragning längre norrut innebär en omväg och att gc-vägen kommer längre bort från målpunkterna som främst ligger söder om vägen. I en förenklad åtgärdsvalsstudie studerades åtgärder längs hela sträckan och flera möjliga alternativ till sträckning redovisades. I studien rekommenderades som en möjlig steg 3-åtgärd, enligt fyrstegsprincipen, att en ny cykelväg byggs längs med delar av sträckan i kombination med optimering av befintlig infrastruktur. Studien finns i grova drag i delar beskriven i vägplanens miljökonsekvensbeskrivning, se vidare nedan under *Andra utredningar och beslut*.

Under arbetet med vägplanen har rekommendationerna i åtgärdsvalsstudien om optimering av befintlig infrastruktur visat sig inte vara möjliga att genomföra då regelsystemet omöjliggör att befintliga enskilda, fristående grusvägar och markvägar utan koppling till allmän väg tas i anspråk. Enligt väglagen ska en allmän gc-väg ha ett s.k. funktionellt samband till en allmän väg för att kunna anläggas. Det innebär att det behöver finnas en koppling mellan en allmän väg och en allmän gc-väg och det krävs att gc-vägen byggs i anslutning till vägen för att det ska vara möjligt att ta mark i anspråk för den enligt väglagen.

Kriterierna för nationella turistcykelleder anger att beläggningen bör vara hårdgjord. Även om enskilda grusvägar hade kunnat tas i anspråk skulle anläggningsarbete krävas för att göra dessa asfalterade. Möjligheterna till anläggningsarbeten söder om vägen begränsas av berörda Natura 2000-områden och naturreservat liksom möjligheterna att ta mark i anspråk för breddning av befintliga markvägar. Reservatsbestämmelserna har bidragit till valet att lokalisera gc-vägen längs den befintliga vägen eftersom de bitvis begränsar möjligheterna att anlägga en gc-väg söder om vägen genom föreskrift om förbud att anlägga väg och vissa fall även stig.

Merparten av Natura 2000-områdena finns söder om vägen där det finns stora sammanhängande områden som innehåller arter och/eller naturtyper som är särskilt skyddsvärda. Om gc-vägen förläggs i Natura 2000-områden på den södra sidan av vägen riskerar den att försämra de biologiska värdena som utgör grund för skyddet, och det skulle krävas en tillåtlighetsprövning av regeringen för att få anlägga den. En sådan prövning kan endast göras om det saknas alternativa dragningar. Eftersom det finns alternativa dragningar är bedömningen att regeringen inte kommer att kunna ge tillåtelse för en lokalisering söder om väg 1022 och 1500. Om gc-vägen i stället förläggs i direkt anslutning till vägen på den norra sidan är bedömningen att den inte riskerar att försämra de biologiska värdena som utgör grund för skyddet och kräver ingen tillåtlighetsprövning.

Möjligheten att låta gc-vägen byta sida med dragning på både norra och södra sidan för vissa avgränsade partier har undersökts inom projektet. Alternativet bedöms innebära att oskyddade trafikanter vid ett antal platser skulle behöva 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 och går emot två av projektets mål inom trafiksäkerhet och attraktivitet.

Från trafiksäkerhetssynpunkt bedöms det inte föreligga någon väsentlig skillnad mellan norra och södra sidan av väg 1022 och 1500. Boendemöjligheter och målpunkter finns på båda sidor men målpunkterna är främst belägna söder om vägen vilket gör att trafikflödet är högt i korsningspunkterna i södergående riktning. Antalet anslutande vägar samt in- och utfarter till fastigheter har bedömts vara färre och mindre trafikerade på norra än södra sidan vilket ger oskyddade trafikanter en mer sammanhängande gc-väg utan större avbrott på den norra sidan.

Den sökande har bedömt att en lokalisering i anslutning till norra sidan av väg 1022 och 1500 tillgodoser ändamålet med projektet bäst. Bedömningen har gjorts efter dialog med länsstyrelsen, berörda kommuner och Region Skåne. Hänsyn har tagits till flera aspekter. Den nya gc-vägen ska bl.a. vara attraktiv för trafikanter, trafiksäker och inte göra intrång i skyddade områden om det kan undvikas. Avvägningar har även gjorts med hänsyn till bl.a. målpunkter och områdesbestämmelser längs sträckan. Regelverket kring Natura 2000-skyddet har varit en avgörande faktor i den slutliga bedömningen. Genom den valda placeringen har intrång kunnat undvikas i merparten av områdena med höga naturvärden.

Utformning

Gång- och cykelvägens utformning har anpassats för att anspråk av mark på tomtmark längs sträckan i största möjliga mån ska minimeras. Möjliga lösningar med att smalna av befintlig vägbanan från två till ett körfält vid vissa partier har utretts men valts bort på grund av att en avsmalning av vägbanor i vissa fall leder till otrygghet i trafiken. Följande typsektioner beskriver översiktligt gc-vägens utformning.

Typsektion 1 används som projektets optimala typsektion sett till trafiksäkerhet och framkomlighet för vägparter utan närliggande bebyggelse, murar, naturskyddade eller kulturhistoriskt känsliga miljöer. Den innebär en 2,5 meter bred gc-väg avskild från vägen med en 2,0 meter bred gräsbeklädd skiljeremsa och slänt mot intilliggande mark. Alternativa typsektioner används vid partier längs vägen där det tillgängliga utrymmet är begränsat och kan kombineras med olika typer av sidoområde beroende på om gc-vägen ligger på bank eller i skärning. På ett fåtal platser där en vägnära sträckning bedömts olämplig och gc-vägen föreslås anläggas friliggande används typsektion 2. För partier med bykaraktär föreslås separering mot vägen med kantsten enligt typsektion 3. För trånga partier samt vid vissa intrång i tomtmark föreslås gc-vägen utformas enligt typsektion 4 vilket innebär en 2,2 meter bred gc-väg avskild från fordonstrafik med GCM-stöd i stället för skiljeremsa. Typsektion 5 innebär att gc-vägen utformas med bredden 2,0 meter och separeras från vägen med heldragen linjemålning. Den används bl.a. för att minimera intrånget i naturreservatet Hagestad-Järarna

och i tomtmark. Som skydd vid branta slänter eller stående vatten används en utformning enligt typsektion 6 vilket innebär att gc-vägen avskiljs från vägtrafiken med ett vägräcke och ett fallskyddsräcke mot slänt och vatten. För mycket trånga partier smalnas gc-vägen av till 1,5 meter och separeras med heldragen linje mot vägen enligt typsektion 7. Utformningen används endast vid mycket trånga partier för en kort del av sträckan där sikten är god. För att minimera intrång i tomtmark kan stödmur bli aktuellt i stället för platskrävande slänter. Gång- och cykelvägen separeras då från fordonstrafik med vägräcke och kompletteras med fallskyddsräcke längs med muren enligt typsektion 8. För passage av Tyge å anläggs en gång- och cykelbro parallellt med den befintliga vägbron enligt typsektion 9. Broutformningen har gjorts utifrån ambitionen att minimera intrång i vegetationen samtidigt som bredden möjliggör drift och underhåll av bron. Typsektion 10 innebär en utformning med spång och typsektion 11 innebär att gc-vägen separeras från vägen med vägräcke för att minimera intrång i särskilt känslig naturmiljö och i vissa fall för ökad säkerhet. Typsektion 12 motsvarar typsektion 1 men med en stödmur i sidoområdet som skapar en grodbarriär.

En närmare redogörelse för typsektionerna och för trånga partier som försvårar anläggning av gc-vägen enligt typsektion 1 finns i planbeskrivningen (s. 43–49 avsnitt 4.2.2 och s. 52–78 avsnitt 4.3.1–4.3.16). För respektive trångt parti finns en beskrivning om dess lokalisering, problematik och lösningsförslag för dragning av gc-vägen samt motiv för bortvalda alternativ.

Mark som kommer att tas i anspråk

Mark och särskilda rättigheter som belastar marken kommer att tas i anspråk för gc-vägen på det sätt som redovisas på plankartorna. Sammanlagt kommer ca 9 hektar mark att tas i anspråk som nytt vägområde. Marken består i huvudsak av skogsmark, åkermark och tomtmark.

Därutöver tas ca 300 kvadratmeter mark i anspråk med inskränkt vägrätt. Inskränkningen innebär att väghållaren inte får bestämma över markens användning på annat sätt än vad som behövs för att anlägga, bibehålla och underhålla stödmur, diken och trummor. Fastighetsägaren får fortsätta att använda området i alla avseenden som inte påverkar stödmurens, dikenas och trummornas funktion eller väghållarens möjlighet att utföra drift och underhåll. Användningen får inte heller hindra vägens funktion, drift och brukande.

Cirka 5,1 hektar mark, som behövs för att bygga vägen, planeras att tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Nyttjanderätten gäller under den tid som anges på plankartorna. Ytorna som berörs av tillfällig nyttjanderätt kommer att återställas till ursprungligt skick. Likhet med omgivande terräng ska eftersträvas.

Kommunala planer

Ystads kommuns översiktsplan från 2005 redogör för planer på utbyggnad av bostäder i nordöstra delen av Kåseberga. I december 2016 beslutade kommunfullmäktige att en ny översiktsplan för kommunen ska tas fram med nytt förslag för hur Kåseberga ska utvecklas med fokus på bostadsbyggande. I utställningshandlingen av den nya översiktsplanen finns Sydkustleden, sträckan Hammar–Skillinge, illustrerad som ett planerat cykelstråk längs med väg 1022. Anläggandet av en gc-väg längs med vägen förväntas inte stå i strid med den nya översiktsplanen som antogs av kommunfullmäktige i juni 2021.

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.

Vägplanen berör följande detaljplaner och områdesbestämmelser i Ystads kommun:

- Detaljplan för Hagestad 33:18.
- Områdesbestämmelser för del av området kring Hagestad mosse.

- Områdesbestämmelser för område söder om Österlenvägen samt byarna Hammar, Ingelstorp, Peppinge.

Vägplanen berör följande detaljplaner i Simrishamns kommun:

- Detaljplan för Sandby 3:79 m.fl.
- Detaljplan för Sandby 21:24 i Mälarhusen.
- Förslag till byggnadsplan för fastigheterna Borrby 58:3 m.fl.
- Byggnadsplan (1974), akt 11-SIM-577/72.
- Detaljplan för Borrby 58:3 och 58:5 samt del av 46:31 Borrby camping.
- Detaljplan för del av Hoby 33:29 m.fl.
- Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för de västra delarna av Skillinge samhälle (1974).

Den sökande har bedömt att den planerade gc-vägen innebär mindre avvikelser från i Ystads kommun berörda detaljplan och områdesbestämmelser på ett sätt som inte motverkar syftet med detaljplanen och områdesbestämmelserna.

Enligt Ystads kommun syftar områdesbestämmelserna för del av området kring Hagestad mosse bl.a. till att analysera landskapets värden för att kunna bevara det unika landskapet vid eventuell ny bebyggelse. Områdesbestämmelser för område söder om Österlenvägen m.m. syftar till att säkra riksintresset för totalförsvaret inom regleringsområdet samt skydda kulturmiljön i de berörda byarna. Kommunen har bedömt att avvikelserna i båda fallen är förenliga med områdesbestämmelsernas syften. Intrång inom detaljplan för Hagestad 33:18 sker på prickad mark inom kvartersmark för bostäder och handel och byggrätter påverkas inte. Kommunen har bedömt att avvikelserna är mindre och inte strider mot detaljplanens syfte.

Den sökande har bedömt att planerad gc-väg strider mot de två berörda detaljplanerna Sandby 3:79 m.fl. och del av Hoby 33:29 m.fl. i Simrishamns kommun på ett sätt som inte kan anses vara en mindre avvikelse. Den sökande har vidare, som det får förstås, bedömt att gc-vägen i Simrishamns kommun endast innebär mindre avvikelser från övriga berörda detaljplaner som inte motverkar syftet med detaljplanerna.

Fastigheterna Sandby 16:31 och Hoby 33:31 är privatägda bostadsfastigheter. Detaljplanerna anger som användning för område som berörs av ny gc-väg prickad mark och skydd för siktskymmande. Samhällsbyggnadsnämnden i Simrishamns kommun har bedömt att ändringarna i detaljplanerna Sandby 3:79 m.fl. och del av Hoby 33:29 m.fl. kan ske genom upphävande av berörda delar för vägplanen genom samordnat planförfarande. Samhällsbyggnadsnämnden har vidare beslutat att godkänna den sökandes bedömning om mindre avvikelser.

Buller

Den nya gc-vägen bedöms inte innebära en väsentlig ombyggnad varvid åtgärdsnivåer för befintlig miljö ska innehållas. Projektet kommer inte att ge upphov till ökade trafikmängder, eller till att trafikströmmar hamnar närmare bostadsbebyggelse med undantag för vid Lushögen, sektion 7/400 – 7/620 där vägen breddas söderut, vid Hagestad-Järarna, sektion 12/030 – 12/340 där vägen breddas norrut och vid Hagestad 33:18, sektion 14/600 – 14/910 där vägen sidoförflyttas söderut. Bullerberäkningar för de närmast berörda bostadshusen har utförts på dessa sträckor. Breddningarna och sidoförflyttningen bedöms inte vara av sådan dignitet att de uppfyller kriteriet för väsentlig ombyggnad. För bostäder i befintlig miljö bör normalt följande åtgärdsnivåer inte överskridas: 40 dBA ekvivalent ljudnivå inomhus, 55 dBA maximal ljudnivå inomhus nattetid och 65 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad. Förändringar i ekvivalent ljudnivå beräknas jämfört med nollalternativet bli som mest 1 dBA. Inga åtgärdsnivåer kommer att överskridas och det är därför inte aktuellt med några bullerskyddsåtgärder.

Natura 2000, riksintressen, annan reglering av markanvändningen och miljö kvalitetsnormer

Söder och delvis öster om väg 1022 ligger Natura 2000-områdena Sandhammaren-Kåseberga och Sandhammaren som är skyddade enligt art- och habitatdirektivet respektive fågeldirektivet. Sandhammaren-Kåseberga utgör ett av landets största kustdynsområden och har mycket höga biologiska värden med mycket artrik flora och insektsfauna. Sandhammaren är ett viktigt område för sträckande sjö- och landfåglar med stor förekomst av rastande fåglar. Området utgör en viktig lokal för häckande fåglar och hyser flera sällsynta arter. 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. Längs delar av sträckan utgör befintlig väg nordlig gräns för Natura 2000-områdena.

För att undvika att gc-vägen på ett betydande sätt ska påverka miljön inom Natura 2000 har intrång i Natura 2000-områden så långt möjligt begränsats. Trots det finns det platser där åtgärder inom Natura 2000-områden inte kan undvikas helt. Dessa platser är sträckan förbi Kåseberga och Kåsebergaåsen där befintlig väg ligger inom Sandhammarens Natura 2000-område, vid Lushögen förbi Mälarhusens stugby där bebyggelse ligger mycket nära befintlig beläggningskant och vägen behöver sidoförflyttas söderut inom befintligt vägområde och korsningen vid Backåkra där en landningszon planeras på södra sidan om befintlig väg. Vid Lushögen och Backåkra berörs både Natura 2000-området Sandhammaren-Kåseberga och Sandhammaren. Under förutsättning att den planerade gc-vägen inte anläggs under häckningstid för törnskata bedöms gc-vägen kunna anläggas utan att de arter och naturtyper som avses skyddas, eller miljön, inom Natura 2000-områdena påverkas på ett betydande sätt.

Delar av Natura 2000-områdena är även skyddade som naturreservat enligt 7 kap. 4 § miljöbalken. Inom respektive naturreservat gäller inskränkningar i rätten att använda mark- och vattenområden. Syftet med naturreservatet avgör vilka begränsningar som gäller. Söder om vägen finns naturreservaten Backåkra, Hagestad, Hagestad-Järarna, Sandhammaren, Mälarhusen och Sandby backar samt naturvårdsområdet Hammars backar-Kåsebergaåsen. Vid startpunkten för gc-vägen norr om Hammar finns naturvårdsområdet Ingelstorps mosse. Åtgärderna i vägplanen innebär intrång i Hagestad-Järarna och i Hammars backar-Kåsebergaåsen som båda sträcker sig något norr om den befintliga vägen på begränsade vägavsnitt. Påverkan bedöms bli liten och den sökande har bedömt att det finns förutsättningar för att få dispens för åtgärderna.

Vägplanen berör områden som har pekats ut som riksintresse för naturvärden och kulturmiljövärden enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Värdena i riksintresset för naturvård (Kusten Simrishamn-Nybrostrand) är bl.a. kopplade till betesmarker och systemet av strandvallar. Riksintresset för kulturmiljövård gäller för områden vid Kåseberga och Sandhammaren. Ales stenar tillhör landets märkligaste fornlämningar bestående av 59 stenar av typen skeppssättning och miljön i Kåseberga bevarar karaktären av 1800-talets fiskeläge. Området utgör tillsammans med de kring Ingelstorp, Löderup, Hagestad och Sandhammaren en unik förhistorisk bygd. Med gc-vägens föreslagna lokalisering till norra sidan av vägen påverkas varken den välbevarade gårdsmiljön vid Margretevall eller den övriga agrara bebyggelsen söder om vägen. Påverkan på den väghistoriska miljön vid Margretevall blir också lägre. Den sökande har bedömt att riksintresset för kulturmiljövärden inte kommer att påverkas negativt. Andra känsliga kulturmiljöer kring områdena Hammar, Backåkra och Örnahusen bedöms inte påverkas på ett betydande sätt. Påverkan på riksintresset för naturvärden bedöms bli liten.

Kuststräckan Trelleborg-Abbekås-Sandhammaren-Mälarhusen-Simrishamn har pekats ut som område av riksintresse för friluftslivet enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Området ligger söder om väg 1022 och 1500 och är tillgängligt för allmänheten med många målpunkter och aktiviteter såsom strandbad och vandring. Gång- och cykelvägen bedöms antingen inte leda till någon konsekvens eller få positiva konsekvenser för riksintresset.

Kabusa skjutfält vid Hammar har pekats ut som område av riksintresse för totalförsvaret enligt 3 kap. 9 § miljöbalken. Gång- och cykelvägen planeras inom influensområdet och bedöms inte leda till någon skada på riksintresset. Samråd har skett med Försvarsmakten som i yttrande meddelat att de inte har något att erinra.

Från Kyls strandbad och norrut fram till Skillinge berör vägplanen riksintresseområde för rörligt friluftsliv och turism enligt 4 kap. 2 § miljöbalken. Riksintresset bedöms påverkas positivt av den föreslagna gc-vägen som kommer bidra till det rörliga friluftslivet i området. Hela kuststräckan mellan Hammar och Skillinge ligger inom område av riksintresse för högexploaterad kust enligt 4 kap. 4 § miljöbalken. Inom området gäller restriktivitet för bl.a. ytterligare bebyggelse. Eftersom gc-vägen följer längs befintlig väg är bedömningen att projektet inte kommer att innebära någon ny sådan exploatering som leder till skada på riksintresset.

Anläggandet av gc-vägen innebär att nytt vägområde tas i anspråk på jordbruksmark. Bestämmelser om hushållning av jordbruksmark finns i 3 kap. 4 § miljöbalken. Den minskade arealen jordbruksmark är begränsad till att följa befintlig väg. Intrånget bedöms vara nödvändigt då den föreslagna gc-vägens ändamål inte bedöms kunna tillgodoses på ett fullgott sätt genom någon annan åtgärd än den som tar marken i anspråk. Hänsyn till befintliga jordbruksanslutningar har tagits vid utformningen av gc-vägen.

Vägplanen berör områdena Hammars backar-Löderupsåsen och Östersjöns kust inom Simrishamns kommun som omfattas av landskapsbildsskydd. Föreskrifterna innebär att det krävs tillstånd att utföra vissa åtgärder som kan ha en negativ effekt på landskapsbilden. Landskapsbildsskyddet Hammars backar-Löderupsåsen bedöms inte påverkas av den föreslagna gc-vägen. Tillstånd kommer att krävas för anläggning av gc-vägen inom området Östersjöns kust.

Inom utredningsområdet finns grundvattenförekomsterna Eriksdal, Vombsänkan (som är en dricksvattenförekomst) samt SE614242-138679 (utan namn) med beslutade miljökvalitetsnormer. Samtliga har god kemisk och kvantitativ status. Under anläggningstiden finns risk för påverkan kopplad till eventuella läckage från anläggningsmaskiner. Behovet av skydd bör utvärderas och eventuella skyddsåtgärder inarbetas i bygghandling. Grundvattenförekomsterna kommer inte beröras av den färdiga gc-vägen. Planerad gc-väg berör två övriga ytvattenförekomster, Mossabäcken/Tyge å och Kvarnbybäcken. Bäckarna är inte klassade som vattenförekomster enligt ramdirektivet för vatten och har inte beslutade miljökvalitetsnormer. Det finns inga vattenskyddsområden inom eller i närheten av utredningsområdet.

Projektet att anlägga en gc-väg bedöms inte leda till att miljökvalitetsnormerna för luft överskrids.

Inom utredningsområdet finns ett stort antal dikningsföretag och det finns få inslag av vatten eftersom odlingslandskapet är kraftigt utdikad och kulverterat. Förbud mot markavvattning råder i större delen av södra och mellersta Sverige. Den befintliga vägen passerar över ett flertal diken där nya trummor anläggs. Om anläggningstiden anpassas efter vattenflödet, nya trummor anläggs så att de inte utgör vandringshinder och hänsyn tas till eventuella groddjurs fortplantning och förflyttning bedöms påverkan bli liten.

Befintligt dike vid Sandby behöver grävas om närmast vägen vilket berör dikningsföretaget Sandby mosse. Det omgrävda diket planeras hålla samma dimensionering som är fastställd i dikningsföretagets akt. Åtgärden bedöms ge stora konsekvenser för växt- och djurlivet samt vattenförhållandena på platsen. För att mildra konsekvenserna och kompensera för den negativa påverkan på naturmiljön föreslås att de nya slänterna längs diket utformas med lokala avbaningsmassor som kompletteras med frösådd så att återetablering av lämplig växtlighet snabbt kan ske. I fall miljöer med buskar och träd påverkas runt diket ska dessa återställas.

Våtmarken Hagestad mosse är en utdikad mosse beväxande med lövbuskar och lövträd. Över Mossabäcken/Tyge å anläggs en träbro i höjd med mossen och delar av den närmast vägen kommer att fyllas ut. Bron

kommer grundläggas på pålar för att minimera intrånget i växt- och vattenmiljön. Anläggning av brostöden kan medföra en tillfällig grundvattensänkning.

Åtgärderna i vägplanen berör elva områden som omfattas av generellt biotopskydd enligt 11 kap. miljöbalken. Förutom vattendraget vid Hagestad mosse och diket vid Sandby berörs diket vid Kylsgården. Därutöver bedöms sannolikt åtta biotopskyddade alléer komma att beröras genom avverkning av träd för att ge plats åt gc-vägen. Alléträd som tas ned kommer att kompenseras genom plantering av nya träd.

Vid Kåseberga går en allé tvärs över vägen och 1-3 träd kan behöva avverkas. Träden kommer att ersättas med sex nya träd. Vid Lushögen går en allé tvärs över vägen och det kan bli aktuellt att avverka 1-3 träd. Träden ersätts med tolv nya alléträd. Norr om Sandby går en allé längs vägen. Det kan bli aktuellt att avverka hela allén som då kompenseras i sin helhet med 21 nya träd. Norr om Kylsgården går två alléer tvärs över vägen. Det kan bli aktuellt att avverka 3-5 träd i allén väster om Spraggehusvägen. Träden kommer att ersättas i en ny allé väster om Gottfrid Åkessons väg. Öster om Spraggehusvägen kan det bli aktuellt att avverka ett träd i pilallén som kommer ersättas med flera nya pilträd. Väster om Gottfrid Åkessons väg på den norra sidan om vägen finns en pilallé där 3-5 träd sannolikt kommer att behöva tas ned. Träden kommer att ersättas med tio nya träd sydväst om allén. Öster om Gottfrid Åkessons väg finns ytterligare en allé där ett träd kan behöva tas ned närmast vägen som då kommer ersättas. I allén vid Margretevall behöver troligen inga träd tas ned.

Delar av den nya gc-vägen berör strandskyddsområde. Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Eftersom påverkan främst sker under anläggningsarbetet bedöms åtgärderna i vägplanen inte väsentligt förändra livsvillkoren för växt- och djurlivet på lång sikt. Gång- och cykelvägen bidrar till att trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandnära områden på lång sikt.

Inventering på fältnivå har omfattat ett område på 40 meter på ömse sidor om väg 1022 och 1500. Arter som omfattas av artskyddsförordningen (2007:845) som finns eller kan finnas i området förutom fåglar är bl.a. större och mindre vattensalamander, åkergroda, ätlig groda, vanlig groda, lövgroda, lökgroda och klockgroda. Inventeringen av groddjur visade att lökgrodan har ett av sina svenska kärnområden i landskapet kring Kåseberga. Om anläggningstiden anpassas bedöms groddjuren inte påverkas. Vid inventeringen noterades 77 olika fågelarter. Sammanlagt har 17 fågelarter observerats som antingen är rödlistade eller listade i bilaga 1 till fågeldirektivet. Bland dessa finns den rödlistade och starkt hotade arten kornsparv som har en av sina starkaste populationer i Sverige i landskapet vid den planerade gc-vägen. De artskyddade kärlväxterna skogskniprot och hedblomster har återfunnits i utredningsområdet vilket innebär att stor försiktighet krävs vid anläggningsarbeten på specifika platser. För fåglar behöver byggtiden anpassas så att den inte sker vid häckningsperioden. Området hyser höga värden kopplade till specifika arter men med rätt anpassningar kan skada undvikas. Någon artskyddsdispens bedöms därför inte krävas.

Den studerade vägsträckan finns i ett område rikt på fornlämningar med sedan tidigare 20 kända fornlämningar. En arkeologisk utredning steg 1 genomfördes 2017 och en steg 2-utredning genomfördes 2019 för att vidare utreda under mark dolda fornlämningar. Utredningen omfattade sammanlagt 33 utredningsobjekt. 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 framför allt boplatslämningar. Fornlämningsområden är skyddade genom bestämmelserna i 2 kap. kulturmiljölagen. Ingrepp eller markförändrande åtgärder inom fornlämningsområdena kräver tillstånd av länsstyrelsen.

Finansiering och byggstart

Kostnaden för de åtgärder som ingår i vägplanen har beräknats till ca 105 miljoner kronor i 2020 års prisnivå. Simrishamns kommun är medfinansiär med 25 procent av den del som anläggs inom Simrishamns kommun och Ystads kommun är medfinansiär med 25 procent av den del som anläggs inom Ystads kommun. Objektet ingår i fastställd regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033. Byggstart planeras tidigast 2026.

Andra utredningar och beslut

En förstudie, Förutsättningar för Sydkustleden av Region Skåne (2015-20-16), syftade till att beskriva de infrastrukturella förutsättningarna för att få till stånd en ny nationell cykelled för rekreation och turism. Cykelleden skulle ha utgångspunkt i Trafikverkets uppsatta kriterier för nationella turistcykelleder. I förstudien pekades sträckan mellan Hammar och Skillinge ut med "lila standard" vilket innebär att vägen upplevs som särskilt farlig att cykla på och därför inte bör skyltas som cykelled. Det visades också en alternativ dragning av en gc-väg på enskilda vägar, norr om väg 1022 och 1500. Denna sträckning bedömdes innebära en omväg på 4,4 km jämfört med en sträckning längs befintlig väg. Alternativet avfärdades.

En förenklad åtgärdsvalsstudie togs fram för projektet (2016-01-13). Studien bygger på en förstudie från 2010 som inte slutfördes formellt och som inte samrådes. I den förenklade åtgärdsvalsstudien studerades åtgärder på den 22 kilometer långa sträckan enligt Trafikverkets fyrstegsprincip. Studien redovisade flera möjliga alternativ till sträckning. Det konstaterades att steg 1, tänk om, och steg 2, optimera, inte räckte som ensamma åtgärder. I stället rekommenderades steg 3, bygg om, som en möjlig åtgärd där en 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 dessa rekommenderades att fyra anläggs längs statlig väg 1022 och 1500 där andra alternativ saknas. För övriga sträckor föreslogs olika alternativ, som att gå mer kustnära, i naturreservat, på parallella vägar eller på enskilda vägar.

Åtgärdsvalsstudien presenterades på ett möte med länsstyrelsen 2017-01-11 i ett tidigt skede i planlägningsprocessen och arbetet med vägplanen. Vid mötet framkom att området söder/öster om väg 1022 i naturreservat och Natura 2000 i första hand ska undvikas. Länsstyrelsen framförde att det var möjligt att utreda användandet av befintliga markvägar i naturreservat men att ingen ny mark får tas i anspråk till nya sträckningar eller till breddning av befintliga markvägar samt att beläggning med asfalt inte får ske. Länsstyrelsen framförde vidare att sträckan längs stranden mellan Skillinge och Örnahusen inte är ett möjligt alternativ. Utifrån länsstyrelsens synpunkter och Trafikverkets uppsatta kriterier för nationella turistcykelleder förkastades samtliga alternativ som inte följer i nära anslutning och parallellt med väg 1022 och 1500.

Länsstyrelsen har med hänvisning till områdets höga natur- och kulturmiljövärden, den höga förekomsten av fridlysta och rödlistade arter och den stora risken för skada på dessa värden om exploateringsprojekt utförs på fel plats eller fel sätt beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen har den 5 december 2019 beslutat att godkänna vägplanens miljökonsekvensbeskrivning.

Den sökandes handläggning av vägplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med miljökonsekvensbeskrivning och övrigt underlag och låtit det granskas vid tre tillfällen. Första granskningen ägde rum mellan 2019-12-18 och 2020-01-31. Vid denna granskning kom det in 115 yttranden. Andra granskningen ägde rum mellan 2020-12-07 och 2021-01-24. Vid denna granskning kom det in 60 yttranden. Tredje granskningen ägde rum mellan 2021-04-23 och 2021-05-23. Vid denna granskning kom det in 34 yttranden.

I samband med granskningarna av vägplanen har ett stort antal synpunkter kommit in från enskilda framför allt med invändningar mot gc-vägens föreslagna lokalisering till norra sidan av väg 1022 och 1500. Några har lämnat synpunkter och framfört att det är många som sympatiserar med lokaliseringen till norra sidan men att de som sympatiserar med den föreslagna lokaliseringen inte kommer att lämna synpunkter och därför inte alls kommer att höras i samma utsträckning som de som är emot lokaliseringen. Flera har anfört att det finns ett stort behov av en gc-väg i området som påverkar fastighetsägare minimalt. Förslag har lämnats om att lokalisera gc-vägen på befintliga vägar och stigar både norr och söder om väg 1022 och 1500.

Inkomna synpunkter från enskilda ifrån samtliga tre granskningar sammanfattas i huvuddrag i det följande.

Huvudsakliga invändningar mot gc-vägens föreslagna lokalisering:

Boende, verksamheter, intrång, trafiksäkerhet och besöksmål, m.m.

- En lokalisering längs med vägens norra sida skadar näringsidkare, lantbruk och boende.
- Norra sidan har fler boende, åretruntboende och åretruntverksamheter än södra sidan. Dragningen medför katastrofala konsekvenser för lokalsamhället. 234 fastigheter tvingas till markinlösen.
- Sträckningen genom Backåkra by innebär för stora konsekvenser och är oacceptabel. Gång- och cykelvägen behöver dras annorlunda förbi vandrarhemmet.
- En lokalisering längs med vägens norra sida tar i anspråk orimligt mycket jordbruksmark – de största skadorna kommer av att vägplanen kraftigt försvårar ett rationellt brukande av stora arealer jordbruksmark genom att omöjliggöra lastning och lossning av jordbruksprodukter.
- En dragning på norra sidan av vägen kommer att förhindra odling av sockbetor och eventuellt även morötter, lök och potatis eftersom lastfordon i dessa fall behöver kunna köra in på åkrarna.
- Gång- och cykelvägen orsaker betydligt mindre hinder för jordbruket på södra sidan av vägen. Det finns mycket åkermark söder om Kustvägen som kan upplåtas till gång och cykel.
- In- och utfarter påverkas – kommer gc-vägens beläggning att hålla för 70 ton tunga fordon/maskiner?
- Förslaget innebär en betydande olägenhet då tomter reduceras.
- Det är inte acceptabelt att gc-vägen gör intrång på tomtmark. Alla intrång på tomtmark ska behandlas som tränga passager och Trafikverket behöver vara mer konsekvent i användandet av olika typsektioner.
- Både boende på norra sidan om vägen och de på södra sidan har sina trädgårdar åt söder. En lokalisering på norra sidan skövlar brutalt uppvuxna, gamla älskade och vårdade trädgårdar på framsidan av husen.
- Gång- och cykelvägen inkräktar på den privata sfären och fastighetsägare får cyklister in på husknuten.
- Södra sidan är bättre för trafiksäkerheten, det är inte motiverat varför norra sidan skulle vara säkrare.
- En stor mängd tillfartsvägar norrifrån till väg 1022 och 1500 korsar den planerade gc-vägen.
- Det är dåligt för trafiksäkerheten att lantbrukare och tunga transporter kommer behöva korsa gc-vägen.
- Förslaget uppfyller inte syftet med en trafiksäker och attraktiv cykelväg för turism och rekreation.
- Förslaget tvingar cyklister att i onödan korsa den kraftigt trafikerade landsvägen för att nå de mest besökta turistmålen söder om vägen – Ale stenar, Restauranger vid hamnen i Kåseberga, Löderups strandbad, Dag Hammarskjölds Backåkra, Hagestad naturreservat, Sandhammarens fyr, Mälarhusen, Kyls strand, Borrby strand med camping, Örnahusen och Norrekås.
- Befintlig gc-väg på sträckan Trelleborg–Hammar och även efter Skillinge är byggd söder om vägen.
- Den planerade gc-vägen passar cykelpendlare bättre men det är inte så vägen kommer att användas.
- Det är varken demokratiskt eller försvarbart att handha ett ärende under flertalet år utan att lyssna på de synpunkter som sakägare har lämnat.

Regelverk, miljöpåverkan, planläggningsprocessen, underlaget, m.m.

- Väglagen har inte följts om samråd i tidigt skede. Val av sida bestämdes redan före samrådsprocessen och samråd om lokaliseringen har inte skett.
- Lokaliseringsprincipen i miljöbalken har åsidosatts och alternativa dragningar har inte utretts enligt 7 kap. 7 § miljöbalken.
- En lokalisering på norra sidan är inte förenlig med miljöbalkens bestämmelser.
- Natura 2000 hindrar inte en sträckning av gc-vägen söder om befintlig väg.
- Båda sidor gör intrång i Natura 2000. Det borde inte vara tillåtet att anlägga en belagd gc-väg i Natura 2000-området Kåseberga. Skyddsvärdena är likvärdiga på båda sidor vilket med samma resonemang omöjliggör en anläggning även på den norra sidan om vägen.
- Natura 2000-frågan bör prövas av högre instans än länsstyrelsen. Möjligheten att få dispens har inte undersökts.
- Förslaget att bygga gc-vägen på norra sidan kommer påverka rödlistade fåglar och skyddade arter.
- Det finns ett undantag för anläggande av gc-väg i naturvårdsområdet Hammars backar-Kåsebergaåsen.
- Kulturmiljön i Kåseberga inbegriper Kåsebergakorset som tillhör det viktiga landskapet på Österlen.
- Förslaget skadar naturmiljön, kulturmiljön och landskapsbilden onödigt mycket.
- Artikel 6 C i den europeiska landskapskonventionen har inte iakttagits.
- Det finns fler fornlämningar på norra sidan än på södra.
- Det är inte förenligt med väglagen med så stora ingrepp i jordbrukets och andra näringsidkares intressen.
- Det är inte förenligt med livsmedelsstrategin att fördärva 10 hektar av bästa odlingsmark.
- Vägförslaget innebär inte minsta intrång och olägenhet till oskälig kostnad och är inte förenligt med egendomsskyddet i regeringsformen.
- Det är inte förenligt med EU:s proportionalitetsprincip att anlägga en 4,5 meter bred gc-väg norr om vägen för minst 100 miljoner kronor, på tomtmark och produktiv jordbruksmark, som maximalt kommer att användas av cyklister fyra veckor per år.
- Vägsträckningen har inte ett så stort antal cyklister att det motiverar en så omfattande nybyggnation.
- Öster om Sandhammaren/Mälarhusen finns inte Natura 2000 och naturreservat. Härifrån och österut skulle gc-vägen kunna förläggas på södra sidan av vägen. Argumentet med avseende på områdesskydden mot en förläggning söder om vägen finns inte här. Stranden är närmre här vilket rimligtvis ökar spontana avstickare på fler ställen än de som har markerats som målpunkter.
- Handläggningen av projektet har stora brister i frågor om samråd, beaktande av synpunkter, utredande av alternativ, felaktiga uppgifter i granskningshandlingar och miljökonsekvensbeskrivning. Effekterna på lokalsamhället är felaktigt beskrivna. Bedömningen av påverkansgraden på hushållningen med naturresurser ("måttlig") är uppenbart felaktig och strider mot 16–17 §§ miljöbedömningsförordningen.
- Många frågor har antingen inte blivit besvarade eller inte fått sakliga svar.
- Processen är dåligt skött och behöver tas om från början. Alla alternativ, inte bara norra och södra sidan av väg 1500, behöver studeras och jämförs i en öppen och transparent process. En jämförelse behöver åtminstone göras mellan norra och södra sidan i en öppen och transparent process.
- Avvakta genomförandet av de regelverksändringar som riksdagen kräver som ska möjliggöra byggandet av gc-vägar utan koppling till väg.

Huvudsakliga synpunkter till förmån för gc-vägens föreslagna lokalisering:

- Många sympatiserar med att gc-vägen planeras till norrsidan.
- De som sympatiserar med lokaliseringen och är positiva till projektet kommer inte att lämna synpunkter och därmed inte höras vilket är ett demokratiskt problem.
- Betydligt fler boende utmed Kustvägen skulle drabbas av intrång om gc-vägen lades på sydsidan.
- Det är lättare att göra speciallösningar på norrsidan för att minska påverkan på boende i trånga partier.
- Det är av största vikt att minimera intrång i Natura 2000-områden och naturreservat.
- Föreslagen sträckning norr om väg 1500 medför mindre negativa konsekvenser i den kultur- och naturskyddade miljön än på södra sidan.
- Många fler boende och målpunkter finns på södra sidan vilket medför fler korsningar och fler som ska ut.
- Det är stora trafiksäkerhetsproblem i dag – att lägga gc-vägen på södra sidan skulle förvärra problemen.
- Att lägga gc-vägen på norra sidan skulle lindra trafiksäkerhetsproblemen.

Andra lösningar som har framförts eller avstyrkts:

- I Åtgärdsvalsstudien från 2016 fanns ett kustnära alternativ söder om väg 1022 på/intill militärt område och Natura 2000, ett alternativ längs med väg 1022 på södra sidan och ett alternativ norr om vägen. Alla tre paketalternativ från åtgärdsvalsstudien skulle tas vidare till planläggning. En arbetsgrupp inom Trafikverket tog över planläggningen och presenterade i stället ett förslag till sträckning på norra sidan längs med väg 1022 för hela sträckan. Åtgärdsvalsstudien avfärdades tidigt och på oklara grunder.
- Gång- och cykelvägen har under många år varit inplanerad söder om vägen.
- Det är bättre att bygga på befintliga vägar, söder och/eller norr om väg 1022 och 1500, avskilt från vägen.
- Gång- och cykelvägens klassning som sommarcykelväg öppnar upp för att befintliga vägar utan asfalt borde kunna användas.
- Nyttja befintliga vägar inne i Kåseberga hellre än att fördärva landskapet och åsen.
- Den självklara utgångspunkten för gc-vägen är söder om landsvägen så havsnära som möjligt.
- Gång- och cykelvägen borde byggas som Kattegattleden eller Sydostkustleden genom skog och i slingrande natur.
- Placera gc-vägen på norra sidan, i första hand norr om väg 1022/1500 och i andra hand längs vägen.
- Låt gc-vägen ligga där nuvarande väg ligger och förlägg bilvägen söder om densamma.
- Bygg inte gc-vägen i en sträckning söder om väg 1500.
- Låt gc-vägen byta sida några gånger.
- Utred och bygg en kombinerad cykel- och ridled.

Därutöver har många detaljerade synpunkter kommit in som berör specifika fastigheter bl.a. i frågor om gc-vägens exakta placering förbi fastigheterna, önskemål om specifika typsektioner, möjligheterna att minimera intrång i tomter samt bevara träd och växtlighet som insynsskydd, återställande av staket, in- och utfarter, hastighetsbegränsningar, buller, påverkan under byggtiden, ersättning, m.m. Många har även framfört en oro för minskade fastighetsvärden på grund av gc-vägen.

Frågor har också ställts om varför intrång endast minimeras i vissa fastigheters trädgårdar vid Örnahusen och Norrekås och inte i alla berörda trädgårdar och varför det ges detaljerade förslag till en smalare sektion av gc-vägen och sidoförflyttning av landsvägen för två mindre fornlämningar men inte för det stora antalet enskilda fastigheter. Många har även frågat varför gc-vägen inte byggs längs med södra sidan av vägen om den byggs som en sommarcykelväg i huvudsak för turister med många turistmål lokaliserade söder om vägen.

LRF Skåne har anfört bl.a. följande. Dragningen på norra sidan längs med väg 1022/1500 måste omprövas. Avvägningen av allmänintressen har skett på felaktiga grunder. Intrång i Natura 2000 utgör inte hinder för en söderplacerad gc-väg. Dragningen innebär så stora ingrepp i jordbrukets och andra näringsidkares intressen att den inte är förenlig med väglagen. Hushållningsbestämmelsen i 3 kap. 4 § miljöbalken, om att långsiktigt säkra tillgången till jordbruksmark, har inte beaktats i tillräcklig utsträckning. Det ankommer på Trafikverket att visa att behovet av en gc-väg inte kan tillgodoses genom att annan mark tas i anspråk än jordbruksmark. Riksdagen och Region Skåne har beslutat om ökad svensk livsmedelsproduktionen och självförsörjningsgrad. Det framgår inte av handlingarna om hänsyn tagits till jordbrukets intressen vid val av sträckning. Alternativa sträckningar finns men har inte prövats och något nollalternativ har inte presenterats vilket innebär att regelverket för tvångsinlösen av mark inte är uppfyllt. På ett systematiskt sätt har invändningar som Trafikverket inte har några faktabaserade svar på dolts i redovisningen av samrådet. Cyklister tvingas till sidbyten för att ta sig från norra sidan till målpunkterna som i huvudsak finns på den södra sidan. Enligt åtgärdsvalsstudien är en gc-väg på södra sidan det mest optimala från trafiksäkerhetssynpunkt. I ca 40 år har diskussioner förts om att gc-vägen bör anläggas på södra sidan. I naturreservaten finns en grusväg som på ett enkelt och kostnads-effektivt sätt kan iordningsställas som cykelväg. Många privatpersoner har ställt sig bakom LRF:s yttrande.

Samhällsbyggnadsnämnden i Simrishamns kommun har i yttrande efter första granskningen bedömt att gc-vägens föreslagna lokalisering är rimlig. Kommunen har hänvisat till att högkvalitativ jordbruksmark berörs i mindre omfattning samtidigt som kommunen har en hög andel tomtmark söder om vägen. Kommunen har vidare anfört bl.a. följande. Sträckan mellan Skillinge och Hammar utgör i dag en felande länk i systemet med begränsad tillgänglighet till utpekade målpunkter. Trafiksäkerhetsmässigt finns ett stort behov av att separera oskyddade trafikanter från biltrafiken. Underlaget redogör för att det med hänsyn till miljölagstiftningen inte finns några andra alternativ än att planlägga gc-vägen till norra sidan av vägen vilket stämmer överens med vad som framfördes på ett möte med representanter från berörda kommuner, länsstyrelsen och Trafikverket.

Ystads kommun har i yttrande efter första granskningen framfört att kommunen är positiv till byggandet av gc-vägen men att samrådsprocessen lämnar en del att önska. Med större tydlighet om avgörande vägval och ställningstaganden och med större lyhördhet hade rimligtvis större anpassningar till platsspecifika förutsättningar kunnat göras. Kommunen saknar två viktiga aspekter i granskningshandlingarna där förslaget är bristfälligt eller otydligt. Det gäller cyklisters säkra tillgänglighet till målpunkter söder om Östra Kustvägen och jordbrukets funktionella tillgänglighet till åkerarealer norr om cykelvägen. Man anser vidare att Trafikverket ska utreda alternativa möjligheter till sträckning av gc-vägen och undersöka nödvändiga dispenser.

Ystads och Simrishamns kommuner har efter andra granskningen lämnat ett gemensamt yttrande den 28 januari 2021 och framfört bl.a. följande. Den största frågan under processen har handlat om placering norr eller söder om Kustvägen. Trafikverket har i handlingarna förtydligat att det är svenska myndigheters skyldighet att se till att de naturtyper och livsmiljöer som har motiverat ett Natura 2000-utpekande inte försämrats eller att skyddade arter inte störs på ett betydande sätt. Kommunerna har inte gjort någon fullständig bedömning eller prövning om det skulle vara möjligt med placering söder om Kustvägen. Simrishamns kommun har dock totalt 20 detaljplaner som berörs av en placering i söder, vilket har meddelats Trafikverket som en komplicerande förutsättning då nästan samtliga av dessa detaljplaner skulle behöva ändras för en cykelväg. Dessutom berörs området söder om vägen av en mängd riksintressen med höga skyddsvärden. Eftersom projektet har så pass stor påverkan på ett antal enskilda fastigheter och verksamheter har kommunerna ställt som krav att Trafikverkets projektledare sätter sig direkt med de enskilda sakägarna i syfte att visa på möjligheter och vara öppen för anpassningar innan vägplanen lämnas in för fastställande. Detta för att, enligt kommunerna, minimera negativa effekter och säkerställa att verksamheter som jordbruk, besöksnäring m.m.

inte får sina möjligheter att driva verksamhet begränsade. Endast genom direktdialog kan Trafikverket göra de platsspecifika anpassningar som krävs för att genom detaljutformning minimera intrång. Lyhörd kommunikation är en förutsättning för projektets genomförande. Kommunerna anser att typsektionerna 5 och 7 som endast avskiljer biltrafik från cyklister och gående med en målad linje bör utgå och att typsektion 6 utan fallskyddsräcke, där det inte behövs, är att föredra vid trånga passager för en trygg och säker passage.

Region Skåne accepterar en lokalisering på norra sidan och understryker vikten av att intrången och olägenheterna minimeras. E.ON. Energidistribution AB, Telia och IP-Only AB har inte framfört några invändningar mot projektet. Sveriges geologiska undersökning, Jordbruksverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Naturvårdsverket har avstått från att yttra sig.

Den sökande har sammanställt och kommenterat de skriftliga synpunkter som kom in under granskningstiden i tre granskningsutlåtanden och sammanfattningsvis lämnat bl.a. följande svar:

För vägens placering och utformning har hänsyn tagits till flera faktorer. Gång- och cykelvägen ska på bästa sätt uppfylla projektets ändamål samtidigt som intrång på tomtmark, och i skyddade områden, i möjligaste mån ska undvikas. Att anlägga gc-vägen söder om befintlig väg har inte bedömts vara möjligt med hänsyn till Natura 2000-områden och naturreservat. Utöver de krav som följer av reservatsföreskrifterna gäller tillståndsplikt för att vidta åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område. Möjligheter till dispens för intrång i Natura 2000 saknas. En förläggning av gc-vägen till södra sidan av vägen inom Natura 2000 bedöms inte vara tillåtlig. För att minimera intrånget i och påverkan kring Kåsebergaåsen och Kåsebergakorset placeras gc-vägen intill befintlig vägkorridor parallellt med och på samma höjd som vägen vilket minimerar den visuella påverkan på landskapsbilden. Vägutformningen har anpassats efter topografi och landskap. Utformningen har skett med utgångspunkt i att minimera skärningar och liknande ingrepp. En naturvärdesinventering är gjord längs hela sträckan. En placering på norra sidan bedöms inte riskera försämra de biologiska värdena till skillnad från en placering på södra sidan. Av den kulturarvsanalys som har tagits fram framgår att byggandet av gc-vägen på norra sidan av vägen är att föredra eftersom den varken kommer i konflikt med enskilda kulturhistoriska lämningar eller med kulturmiljövärden som helhet längs sträckan inom riksintresset Kåseberga. Enligt analysen har Norrekås och Örnahusen identifierats som känsliga utifrån kulturmiljösynpunkt. Lokaliseringsprincipen har tillämpats och miljöbalkens regler beaktats.

För att få kontinuitet och för trafiksäkerheten i gång- och cykelvägnätet har det eftersträvat att gc-vägen ska ligga på samma sida om befintlig väg 1022/1500. Korsningar över vägen begränsas till målpunkter för att få en gen och trafiksäker väg. Det ingår inte i projektet att utreda en ridväg. En sidoförflyttning av vägen kostar betydligt mer än att bygga en ny gc-väg. Möjligheten att låta gc-vägen byta sida med dragning på södra sidan för vissa avgränsade partier har undersökts inom projektet. Att göra sidbyten under kortare sträckor bedöms inte vara trafiksäkert. Norra sidan ger oskyddade trafikanter en mer sammanhängande gc-väg. Utöver detta bedöms det ur trafiksäkerhetssynpunkt inte föreligga någon väsentlig skillnad mellan norra eller södra sidan av väg 1022 och 1500.

Ett av Trafikverkets beslutade projektmål är att gc-vägens beläggning ska vara hårdgjord.

Gång- och cykelvägen utformas enligt kraven i VGU. För vägpartier utan närliggande bebyggelse, murar eller kulturhistoriskt känslig miljö har den utformats enligt typsektion 1 med bredden 2,5 meter avskild från vägen med en 2,0 meter bred gräsbeklädd skiljeremsa och slänt mot intilliggande mark. Vid särskilt trånga passager har avvägningar gjorts mellan trafiksäkerhet och intrång och flera olika sektioner har tagits fram som frångår den optimala sektionen. Avvägningarna innebär en balansgång mellan att göra små intrång med så liten påverkan som möjligt samtidigt som gc-vägen ska uppfylla krav och vara trafiksäker.

Gång- och cykelvägen avviker från vägen endast i undantagsfall där ingen av gc-vägens sektioner får plats i direkt anslutning till vägen. Enligt väglagen betraktas en gc-väg inte som en allmän väg utan som ett tillbehör till vägen. En allmän gc-väg ska, för att kunna byggas med stöd av väglagen, ha ett funktionellt samband till en allmän väg. Väglagen möjliggör således inte att anlägga en gc-väg helt fristående från en befintlig allmän väg då det skulle innebära att ett funktionellt samband inte skulle existera. Riksdagen beslutade 2021 om ett tillkännagivande till regeringen om att återkomma med förslag som möjliggör anläggande av friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik. När ett förslag kommer och vad det kommer att säga är i dagsläget oklart. Det aktuella projektet behöver utgå från gällande lagar och regler.

Förbi Backåkra vandrarhem är sektioner i direkt anslutning till vägen möjliga. Olika sträckningar runt fastigheten har analyserats. En omledning runt vandrarhemmet bedöms bli för lång och innebära risk för att cyklister i stället väljer att cykla ut i den blandade trafiken.

Trafikverket Södra regionen har efter genomförda granskningar tagit till sig alla yttranden som kommit in och varit ute på plats för att träffa enskilda fastighetsägare. Inkomna synpunkter har beaktats så långt möjligt och utifrån synpunkterna har anpassningar gjorts längs sträckan där det har varit möjligt utan att äventyra trafiksäkerheten. Hänsyn har tagits till verksamheter. Intrång på fastigheter, i lantbruket och andra verksamheter har så långt möjligt minimerats. Växter som är rimliga att spara kommer att behållas och träd skyddas.

Lastning av betor från statliga vägar är en nytta som många fastigheter använder men är inte en rättighet. Gång- och cykelvägen kommer att anpassas vid befintliga åkernedfarter och få en högre bärighet vid dessa. Anslutningar till lantbrukets in- och utfarter samt anpassningar av in- och utfarter kommer att hanteras när förfrågningsunderlaget tas fram. Förlusten av jordbruksmark längs med den befintliga vägen bedöms vägas upp av samhällsintresset om hållbara transporter och stärkt infrastruktur för gång- och cykeltrafik.

Vid planläggning har både enskilda och allmänna intressen beaktats.

Projektet startades upp med interna möten och med avstämningar med länsstyrelsen, kommunerna och regionen 2016–2017 med efterföljande digitalt samråd under november–december 2017 inför vilket brev skickades ut. Inför samrådet på orten i juni 2018 har brev skickats ut och annonsering skett i lokaltidningen Österlen och i Ystads Allehanda. Dokument fanns hos Trafikverket på dåvarande Region Syds kontor. Information om projektet har under hela projekttiden funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida. Lokala aktörer har på så sätt informerats om projektet och fått möjlighet att lämna synpunkter. Samrådsprocessen pågår i praktiken fram till dess att planen ställs ut på granskning. Den lösning som presenterades under samrådet på orten var ett förslag på placering till norra sidan om väg 1022 och 1500. Motivet till placeringen bygger på ett tidigt möte med kommunerna och länsstyrelsen där det bedömdes som osannolikt med Natura 2000-tillstånd för en placering på södra sidan. En åtgärdsvalsstudie görs tidigt i planeringen. Den föregår planläggningsprocessen och prövar inte föreslagna åtgärder utan kommer endast med åtgärdsförslag och rekommendationer. Det är sedan upp till den sökande att bedöma om åtgärdsförslagen är rimliga att pröva i en planläggningsprocess. Åtgärdsvalsstudien tillgängliggörs mark- och fastighetsägarna under samrådsprocessen. Den togs fram tillsammans med kommunerna och regionen.

Frågor om ersättning hanteras i senare skede först i fall det finns en lagakraftvunnen plan. Hastighetsbegränsningar beslutas antingen av länsstyrelsen eller kommunen.

Efter de tre granskningarna har den sökande ändrat förslaget till vägplan. Ändringarna redovisas i en särskild handling, *PM Ändringar efter granskning av vägplan*, daterad 1 december 2022. Promemorian beskriver dels ändringarna av vägplaneförslaget efter den andra granskningen (2020-12-07–2021-01-24) som

bedömdes vara väsentliga och därmed föranledde en tredje granskning i enlighet med 3 kap. 21 § första stycket vägförordningen, och dels ändringarna efter den tredje granskningen (2021-04-23–2021-05-23) vilka bedömdes vara mindre. De som berörs av de mindre ändringarna har underrättats i enlighet med 3 kap. 21 § andra stycket vägförordningen.

Länsstyrelsens yttrande

Länsstyrelsen i Skåne län har den 21 januari 2021 i yttrande framfört bl.a. följande.

Kuststräckan har många utpekade värden inte minst ur naturmiljösynpunkt. Natura 2000-områden finns både söder och norr om vägen. På den södra sidan i direkt anslutning till vägen finns Natura 2000-området Sandhammaren-Kåseberga enligt art- och habitatdirektivet längs ca 4 km och Sandhammaren enligt fågeldirektivet längs ca 9,5 km. Natura 2000 enligt fågeldirektivet finns även på den norra sidan längs en ca 1,5 km lång sträcka. Natura 2000-nätverkets övergripande bevarandesyfte är att bidra till bevarande av biologisk mångfald genom att bibehålla eller återskapa gynnsam bevarandestatus för arter och naturtyper som omfattas av EU:s art- och habitatdirektiv samt fågeldirektiv.

I bevarandeplanen för Sandhammaren nämns så som en risk för områdets värden för fåglar bl.a. exploatering av häcknings-, vilo- eller födosöksområden genom att ta mark eller vatten, dvs. habitat, i anspråk för anläggningar, byggnader eller mänsklig aktivitet. I bevarandeplanen för Sandhammaren-Kåseberga framgår att stora delar av redovisade naturtypsarealer har en icke fullgod bevarandestatus. Bebyggelse, vägar, anläggningar och annan markexploatering och markanvändningsförändring anges som exempel på åtgärder som kan skada områdets bevarandevärden. Längs delar av område öster om Löderup når naturtypsklassad mark fram till vägen. I den till vägplanen hörande naturvärdesinventeringen har gräsmarksområden med hög naturvärdesklassning identifierats inom Natura 2000-området.

Enligt länsstyrelsen har sökanden gjort stora ansträngningar för att anpassa sträckningen i syfte att minimera skada och intrång i de skyddade områdena och värdena som de har för avsikt att bevara. Med gjorda anpassningar av gc-vägen vad gäller lokalisering och utformning har länsstyrelsen bedömt att intrånget i Sandhammarens Natura 2000-område och i det delvis överlappande naturvårdsområdet kan hållas nere på ett sådant sätt att åtgärden inte medför en betydande störning.

Länsstyrelsen delar den sökandes bedömning att intrång genom anläggande av en gc-väg på södra sidan av vägen riskerar att skada bevarandevärdena i Natura 2000-området Sandhammaren-Kåseberga.

Enligt länsstyrelsen har genomförda utredningar inte visat på några särskilda skäl till varför en lokalisering inom de skyddade naturområdena söder om vägen skulle vara att föredra ur allmän synpunkt, även om det framgår av samrådsredogörelsen att detta önskas av enskilda berörda. Miljökonsekvensbeskrivningen har, enligt länsstyrelsen, tvärtom tydligt visat på andra lösningar för att nå projektets ändamål och projektmål.

Länsstyrelsen anser att de anpassningar som gjorts, både med val av sida samt av vägbanans bredd, är godtagbara för att tillgodose kulturmiljöintresset. Länsstyrelsen bedömer att planerade åtgärder inte riskerar att påtagligt skada Sandhammaren och Kåseberga som pekats ut som områden av riksintresse för kulturmiljövärden.

Länsstyrelsen i Skåne län har i yttrande den 17 februari 2023 tillstyrkt att vägplanen fastställs. I sin tillstyrkan har länsstyrelsen redogjort för myndighetens bedömning i fråga om vägplanens förenlighet med 2-4 kap. och 5 kap. 3-5 §§ miljöbalken, inklusive frågor om fornlämningar. Länsstyrelsen har vidare redogjort för bedömningar i förhållande till 7 kap. miljöbalken inklusive landskapsbildsskydd samt artskyddsförordningen.

Länsstyrelsen delar Väghallningsmyndighetens bedömning att placeringen norr om vägen medför att en betydande påverkan på de värden som de utpekade Natura 2000-områdena har att skydda har kunnat undvikas.

Skälen för Trafikverkets beslut

Allmänt

Förbättrade cykelmöjligheter mellan Hammar och Skillinge är en viktig förutsättning för att färdigställa Sydkustleden. Sydkustleden är en nationell cykelled som sträcker sig från Simrishamn längs med Skånes kust via bl.a. 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.

De åtgärder som föreslås i vägplanen innebär att cyklister får tillgång till en trafiksäkrare gc-väg med bättre tillgänglighet och framkomlighet både regionalt och lokalt med ökad tillgänglighet till bebyggelse och målpunkter i området. Genom att gång- och cykeltrafik separeras från de periodvis mycket högt trafikerade vägarna ökar trafiksäkerheten både för oskyddade trafikanter och motortrafiken.

Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in under granskningen 2019-12-18–2020-01-30 i ett granskningsutlåtande daterat 2024-04-04, de synpunkter som kom in under granskningen 2020-12-07–2021-01-24 i ett granskningsutlåtande daterat 2021-05-18 och de synpunkter som kom in under granskningen 2021-04-23–2021-05-23 i ett granskningsutlåtande daterat 2021-06-07. Den sökande har vidare sammanställt de synpunkter som kom in efter ändring av vägplaneförslaget efter tredje granskningen i två kompletterande utlåtanden daterade 2021-10-26 och 2022-11-02. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning samt vill tillägga följande.

Sverige har ratificerat den europeiska landskapskonventionen vilket innebär att landet förbundit sig att inarbeta konventionens intentioner i sin nationella lagstiftning och politik. Konventionens krav på skydd, planering och förvaltning tillämpas genom de lagar och regelverk som gäller i Sverige.

Kompletteringar under fastställelseprövningen m.m.

Under prövningen har ärendet kompletterats enligt följande.

Ett stort antal enskilda har ställt sig bakom och instämt i LRF:s granskningsyttrande. Dessa hade inte blivit kommunicerade i enlighet med 25 § förvaltningslagen. Ett mycket begränsat antal hade inför granskningen inte blivit underrättade i rekommenderad försändelse i enlighet med 3 kap. 17 § vägförordningen.

Under fastställelseprövningen har den sökande även kompletterat ärendet med ett granskningsutlåtande daterat 2024-04-04 upprättat för den första granskningen. Denna granskning avbröts och något granskningsutlåtande upprättades därför aldrig. Att den första granskningen avbröts framgick dock varken i brevutskick eller i annonser inför granskningen av den justerade vägplanen 2020/2021. Utlåtandet har tillsammans med andra i ärendet tillkommande handlingar kommunicerats med de som kom in med granskningssynpunkter 2019/2020. Trafikverket informerar upplysningsvis att de andra tillkommande handlingarna (dvs. de utöver utlåtandet) under fastställelseprövningen har kommunicerats endast med dem som inte redan sen tidigare fått del av handlingarna.

Den sökande har därefter på anmodan av prövningsmyndigheten Trafikverket sammanställt de synpunkter som kommit in till Trafikverket under kommunikeringen och kommenterat synpunkterna i ett kommunikationsutlåtande daterat 2024-09-30. Utlåtandet har kommunicerats med de som framfört synpunkter under kommunikeringen, se vidare nedan.

Trafikverket bedömer att ärendet kan avgöras på befintligt underlag.

Kommunicering under fastställelseprövningen, frågan om gc-vägens lokalisering, m.m.

De som har framfört synpunkter under granskningen har fått se det som senare har tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning. De har också fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Under denna kommunikering kom det in 86 stycken yttranden från bl.a. ett fyrtiotal enskilda.

Sveriges geologiska undersökning, Jordbruksverket och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har avstått från att lämna synpunkter. Räddningstjänsten Syd har hänvisat till Räddningstjänsten Sydöstra Skåne och Sveaskog har informerat om att Simrishamns kommun är ny ägare av fastigheten Simrishamn Hoby 2:3.

Ystad-Österlenregionens miljöförbund har bl.a. framfört att närheten till odlad mark och djurstallar bör beaktas, så att planerad verksamhet inte innebär inskränkningar eller restriktioner av betydelse för områdets djurhållare, jordbrukare eller fruktodlare när det gäller djurhållning, gödselspridning eller besprutning med bekämpningsmedel och att lämpligheten avseende anspråkstagande av brukningsvärd jordbruksmark behöver prövas enligt 3 kap. 4 § miljöbalken. Förbundet har vidare framhållit den stora vikten av att skydds-föreskrifter och bevarandeplaner för aktuella naturreservat och Natura 2000-områden efterlevs samt lämnat synpunkter i fråga om markföroreningar, hantering av massor, återställande av vegetation och i fråga om störningar som kan uppstå under anläggningsskedet som kan innebära olägenheter för människor och miljön.

Trafikverket konstaterar att nästan samtliga enskilda som har yttrat sig under kommunikeringen till prövningsmyndigheten Trafikverket uttrycker ett mycket stort missnöje dels över vägplanen som sådan, dels över hanteringen av lämnade synpunkter och ställda frågor som man anser antingen har lämnats obesvarade, delvis obesvarade, besvarats felaktigt eller avfärdats med standardformuleringar. Flera enskilda har anfört att underlaget skapar förvirring och i delar är så otydligt att det inte går att utläsa när och på vilka grunder Vaghållningsmyndigheten, Trafikverket Södra regionen, bytt fot och tagit beslutet att lokalisera gc-vägen till norra sidan av vägen när inriktningen sedan tidigare under lång tid har varit en annan. Trafikverket kan konstatera att yttrandena från enskilda i stora delar innehåller samma eller liknande synpunkter som tidigare har framförts under granskningarna och som i allt väsentligt har besvarats av den sökande. En återkommande fråga är varför vägplaneförslaget skiljer sig från åtgärdsförslagen i den förenklade åtgärdsvalsstudien. Trafikverket poängterar att syftet med en förberedande studie är att ge underlag för att, enligt fyrstegsprincipen, bestämma vad som ska göras för att lösa ett transportproblem. Det är först om den förberedande studien leder fram till att lösningen är en konkret vägåtgärd som den fysiska planeringen ska starta. Den fysiska planeringen handlar sedan om att klara ut hur vägåtgärden ska genomföras (prop. 2011/12:118 s. 90).

Många inkomna synpunkter är likartade och i de allra flesta yttranden framförs invändningar mot det sökta förslaget att lokalisera gc-vägen till norra sidan av väg 1022 och 1500. Som skäl för detta anges bl.a. att ingreppen i landskapet, skadorna på enskilda fastigheter och kostnaderna inte står i proportion till samhällsnyttan. Att avvägningar inte gjorts mellan allmänna och enskilda intressen och att minsta möjliga intrång inte har eftersträvat. Att proportionalitetsprincipen har åsidosatts. Att hänsyn inte har tagits till människors hälsa och miljön med avseende på boende, jordbruk och de övriga verksamheter som skapar den för området kulturella landskapsbilden. Att all väsentlig jordbruksmark finns på norra sidan. Att en dragning av cykelleden i anslutning till Kustvägen kraftigt kommer radera de klassiska miljöerna typiska för de kustnära samhällena som Backåkra by och Örnahusen och att Örnahusen redan har en cykelled som är väl integrerad i bebyggelsen och kan användas utan att strukturen på byarna förändras. Att det finns fullgoda alternativ på befintliga vägar för delar av sträckan och att projektet inte är tillräckligt utrett. Att en dragning med minst påverkan på natur, med hög trafiksäkerhet för cyklister och gående sannolikt med lägst kostnad aldrig har prövats. Att förslaget

inte kommer i närheten av motsvarande nytta och nettonuvärdeskvot som de alternativ som utgår från befintliga vägar med punktvisa kompletteringar. Att stora delar av Sydkustleden i dag går på befintliga småvägar, även grusade, och att det inte stämmer att optimering av befintlig infrastruktur inte är möjligt. Att länsstyrelsen öppnat för möjligheten att utreda användandet av befintliga markvägar i naturreservat och att den sökande avfärdat denna möjlighet med att varken asfalt eller belysning skulle få förekomma trots att medfinansieringsavtalet med kommunerna uttrycker att cykelvägen inte kommer att belysas. Att en grusad gc-väg inte behöver asfalteras för att uppfylla kriteriet hårdgjord yta. Att processen vid beslutsfattande har varit bristfällig och felaktig. Att ingen alternativ dragning har arbetats fram och att en sidoförflyttning av vägen är möjlig på delar av sträckan. Att landskapsbildsskyddet har åsidosatts och att skydd och anpassning för områden med högt kulturvärde inte har beaktats. Att arkeologiska utgrävningar visar på betydande skador på fornlämningar om vägförslaget genomförs och att den sökandes slutsatser inte är förenliga med utgrävningsresultaten. Att turistmålen finns söder om vägen och att antalet besökare räknas i 100 000-tal. Att trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter vid överfarter till målpunkter är missvisande. Att Trafikverket begår ett stort misstag från trafiksäkerhetssynpunkt som placerar gc-vägen norr om vägen och att underlaget behöver kompletteras i fråga om trafiksäkerhet. Att det är en ologisk slutsats att överfarterna till turistmålen är säkra men att sidbyten skulle vara riskfyllda. Att beskrivningarna i naturvärdesinventeringen i fler fall är direkt felaktiga. Att Natura 2000 inte hindrar att anlägga gc-vägen och att en sträckning söder om vägen därför inte kan uteslutas. Att Natura 2000-skyddsvärdena är likvärdiga på båda sidor i vart fall vad avser EU:s fågeldirektiv vilket är tillräckligt för att vägra tillstånd till att anlägga en gc-väg norr om Kustvägen. Att det saknar betydelse att det finns fler Natura 2000-områden söder om vägen och att avgörande enbart är om man får eller inte får tillstånd för varje enskilt Natura 2000-område. Att Natura 2000-tillstånd och tillåtlighet borde sökas för södra sidan. Att naturvårdsområdet Hammars backar-Kåsebergaåsen har ett inskrivet undantag för anläggande av en cykelväg och att undantaget därför kan användas för att anlägga en gc-väg på södra sidan från Hammar till Kåseberga även i Natura 2000-område. Att undantaget endast gäller södra sidan av vägen vid Kåseberga och att nuvarande förslag därför inte är förenligt med miljölagstiftningen. Att norrsidan är skyddad under Natura 2000 med hänvisning till landskapsbilden vilket södra sidan inte är och att projekteringen bygger på en felaktig bedömning av skyddet av Kåsebergaåsen. Att ett intrång i Natura 2000-området som motsvarar endast några meter i ytterkanten av området rimligtvis inte kan ha någon betydelse för insekter och fåglar inom det vidsträckta Natura 2000-området, och att ett sådant minimalt intrång måste vägas mot den mycket stora risk som en placering av gc-vägen norr om bilvägen medför när människor, som vill ner till stranden, måste korsa vägen där det inte finns övergångsställen.

Flera bestrider länsstyrelsens tillstyrkan med hänvisning till tvåinstansjämvärde och invändningar har framförts mot länsstyrelsens bedömningar i frågor om bl.a. lokalisering, landskapsbild, Natura 2000 och arkeologi. Synpunkter har även kommit in om att vägplanen i nuvarande skick varken kan lämnas in för fastställelse eller godkännas samt inte heller fastställas så länge som det inte framgår vad gc-vägen är budgeterad till och finansieringsfrågan är klarlagd eller så länge som den samhällsekonomiska analysen och den ekonomiska planeringen är så bristfällig. Flera uttrycker att den ekonomiska analysen bör göras likvärdig med övriga investeringskalkyler och baseras på relevanta modeller. Ytterligare synpunkter avser bl.a. brister i fråga om underlaget och miljökonsekvensbeskrivningen, samrådsprocessen, om utlovade dialogmöten som inte hållits, att inga tillfrågade sakägare oavsett när de försökte ta del av vägplanen möttes av något annat än ouppackade lådor och att någon utställning därför inte genomfördes, samt att Trafikverket ska invänta riksdagens beslut om friliggande gc-vägar och ny väglag.

Prövningsmyndigheten Trafikverkets svar***Prövningsram***

Eftersom många synpunkter avser frågor som ligger utanför fastställelseprövningen vill Trafikverket inledningsvis tydliggöra prövningsramen. Vid fastställelseprövningen har Trafikverket att bedöma och pröva om sökta åtgärder stämmer överens med väglagen och vägförordningen. Vid prövning av ärenden enligt väglagen tillämpas reglerna i 2-4 kap. och 5 kap. 3-5 §§ miljöbalken. Prövningsramen i ett fastställelseärende begränsas av de åtgärder som den aktuella vägplanen omfattar. Trafikverket kan därför inom ramen för detta ärende varken pröva eller fastställa andra vägåtgärder än vad den sökande har ansökt om. Fastställelsebeslutet omfattar inte heller ersättningsfrågor och frågor som tillhör byggskedet. Sådana frågor behandlas vid exempelvis markåtkomstförhandlingar eller lantmäteriförrättning eller när bygghandlingar upprättas. Se Bilaga 2, Allmänna upplysningar fastställd vägplan, Frågor som inte omfattas av fastställelsebeslutet.

Aktualitet m.m.

Av 3 kap. 23 § vägförordningen följer att om vägutbyggnadsprojektet har tillräcklig aktualitet och vägplanen tillstyrks av länsstyrelsen ska Trafikverket pröva frågan om att fastställa planen. Aktualitetsbegreppet kopplar bl.a. till den ekonomiska planeringen. Projektet behöver vara finansierat för att byggstart ska kunna ske under fastställelsebeslutets giltighetstid.

Enligt 1 § förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur ska det inom varje län upprättas en länsplan till ledning när medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas och ska med hänsyn till de regionala förutsättningarna bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Regeringen har genom beslut den 7 juni 2022 fastställt definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2022–2033. Regeringen har därefter den 20 mars 2025 beslutat att ge regionerna i uppdrag att upprätta nya regionala transportinfrastrukturplaner för perioden 2026–2037. Objektet Hamar–Skillinge, ny gång- och cykelväg, finns med som ett namngivet regionalt vägobjekt i regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033 och i remissversionen av ny transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037. I den senare planen föreslås 3 325 miljoner kronor avsättas för finansiering av namngivna regionala vägobjekt och kostnaden för åtgärden beräknas preliminärt till 150 miljoner kronor. Trafikverket konstaterar att projektet i det avseendet således har aktualitet.

Samråd, granskning samt beslutsunderlagets innehåll och kvalitet m.m.

Trafikverket finner inte att det framkommit att samrådsprocessen eller förfarandet vid granskningarna skulle ha sådana brister som innebär att samrådet om och granskningen av vägplanen inte kan godkännas. Trafikverket kan konstatera att det under granskningarna har kommit in ett mycket stort antal synpunkter som har sammanställts och kommenterats i ett granskningsutlåtande för var och en av granskningarna i enlighet med 3 kap. 20 § vägförordningen. Trafikverket finner inte heller med beaktande av vad som framförts i fråga om bl.a. nollalternativ och beslutsunderlagets innehåll och kvalitet eller med hänsyn till vad som även i övrigt anförts att utredningen skulle ha sådana brister eller att det i övrigt skulle föreligga sådana omständigheter som innebär att ansökan om att fastställa vägplanen ska avvisas.

Proportionalitetsprincipen

Proportionalitetsprincipen är en allmän rättsgrundsats inom förvaltningsrätten som gäller oavsett om den har uttryckts i en viss lag eller inte. Principen innebär att en myndighet inte får använda mer ingripande åtgärder än vad som krävs med hänsyn till ändamålet. Vid fastställelseprövning av ärenden enligt väglagen tillämpar Trafikverket förvaltningslagens bestämmelser. Av 5 § tredje stycket förvaltningslagen följer att en myndighet får ingripa i ett enskilt intresse endast om åtgärden kan antas leda till det avsedda resultatet. Åtgärden får

aldrig vara mer långtgående än vad som behövs och får vidtas endast om det avsedda resultatet står i rimligt förhållande till de olägenheter som kan uppstå för den som åtgärden riktas mot. Som stöd i proportionalitetsbedömningen vid ärendehandläggning utgår Trafikverket från ett antal frågeställningar. Är den aktuella åtgärden avsedd för att tillgodose det avsedda ändamålet? Är åtgärden nödvändig för att uppnå det avsedda ändamålet eller finns det mindre ingripande alternativ? Står den fördel som det allmänna vinner genom åtgärden i rimlig proportion till det intrång och den olägenhet som åtgärden innebär för de enskilda?

Jäv

Med anledning av framförda invändningar om jäv redogör Trafikverket för följande. Av 14 b § väglagen följer att den som avser att upprätta en vägplan ska samråda med länsstyrelsen. Av 15 § väglagen följer att länsstyrelsen under samrådet ska besluta om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Vidare framgår av 14 b § tredje stycket och 16 b § samma lag att länsstyrelsen ska verka för att miljökonsekvensbeskrivningen får den omfattning och detaljeringsgrad som behövs för prövningen av vägplanen och godkänna den. Av 18 § väglagen framgår att Trafikverket prövar frågan om att fastställa en vägplan efter samråd med länsstyrelsen och av 3 kap. 22 § vägförordningen följer att Trafikverket ska inhämta länsstyrelsens yttrande över vägplaneförslaget. Sammanfattningsvis innebär det att länsstyrelsen har en långtgående lagstadgad skyldighet att på olika sätt och vid olika tillfällen agera inom planläggningsprocessen.

Frågan om gc-vägens lokalisering

Av 2 kap. 6 § miljöbalken framgår att för en verksamhet eller åtgärd som tar i anspråk 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. Prövningen ska således ske med utgångspunkt i den sökta åtgärdens eller verksamhetens ändamålsbeskrivning vilket i detta fall är att skapa en sammanhängande, tillgänglig och trafiksäker cykelförbindelse för att förbättra förutsättningarna att cykla samt öka trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter mellan Hammar och Skillinge. Uttryckta projektmål preciserar kvaliteter och funktioner för att uppnå ändamålet med projektet.

Vad först avser lokaliseringsfrågan av gc-vägen i ett större perspektiv konstaterar Trafikverket följande. Av vägplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning framgår att stora sammanhängande områden söder om vägen ända fram till havet är skyddade som Natura 2000 och naturreservat (inklusive naturvårdsområdet Hammars Backar-Kåsebergaåsen). Med undantag för vissa avgränsade områden utgör i princip hela kuststräckan från strax nordväst om Hammar vid startpunkten för vägplanen och ända fram till och med Sandby backars naturreservat antingen Natura 2000-område, naturreservat eller både och. För stora delar av denna sträcka utgör vägen en nordlig gräns för Natura 2000-områdena och naturvårdsområdet. Vid Mälarhusen där väg 1022 övergår till väg 1500 strax före Sandby backars naturreservat tilltar bebyggelsen söder om vägen. Området mellan vägen och havet är därifrån och vidare fram till Skillinge i större utsträckning exploaterat av bebyggelse och delar av området omfattas av landskapsbildsskydd.

Vidare framgår att hela kuststräckan mellan Hammar och Skillinge utgör en del av ett större kustområde mellan Simrishamn och Nybrostrand som har pekats ut som riksintresse för naturvården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Från Hammar fram till Natura 2000-områdenas östra gräns strax före Mälarhusen, breder riksintresseområdet ut sig på båda sidor om vägen. Därifrån fram till Skillinge avgränsas riksintresset till att avse ett område söder om väg 1022 och 1500 närmare strandlinjen. Väg 1022 och 1500 mellan Hammar fram till strax öster om Kyls strandbad, utgör i huvudsak nordlig gräns för utpekade områden av riksintresse för friluftslivet enligt 3 kap. 6 § miljöbalken, varifrån avgränsningen på land vidare fram till Skillinge i stora drag följer riksintresset för naturvården. Befintlig väg passerar genom två utpekade områden av riksintresse för

kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Riksintresseområdena sträcker sig både söder och norr om vägen. Området från Kyls strandbad fram till Skillinge är av riksintresse för rörligt friluftsliv och turism enligt 4 kap. 2 § miljöbalken och hela kuststräckan mellan Hammar och Skillinge ligger inom riksintresseområde för högexploaterad kust enligt 4 kap. 4 § miljöbalken.

Trafikverket konstaterar således att kustområdet mellan Hammar och Skillinge har mycket höga biologiska värden samt andra mycket höga värden från allmän synpunkt med hänsyn till kustområdets natur- och kulturvärden, värden för friluftslivet och landskapsbilden, i synnerhet söder om väg 1022 och 1500.

Den sökande har redogjort för att det med hänsyn till ändamålet med projektet inte är möjligt att anlägga en gc-väg söder om vägen i områden som skyddas som naturreservat och Natura 2000. Även om naturvårdsområdet Hammars backar-Kåsebergaåsen öppnar upp för vissa möjligheter, då föreskrifterna inte ska "utgöra hinder för anläggandet av en planerad gång- och cykelstig utmed den kuststräcka som omfattas av naturvårdsområdet" (vidare definierat i skötselplanen), innebär andra naturreservat ett förbud mot att anlägga både väg och stig. Regelverket om Natura 2000 har sin grund i EU-rätten och innebär en från naturreservaten skild prövningsprocess med krav på tillstånd för att få bedriva verksamheter eller vidta åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område. Trafikverket poängterar att Natura 2000-nätverkets övergripande bevarandesyfte är att bidra till bevarande av biologisk mångfald i unionen genom att bibehålla eller återskapa gynnsam bevarandestatus för arter och naturtyper som omfattas av EU:s art- och habitatdirektiv samt fågeldirektiv, och att en Natura 2000-prövning utgår från andra bestämmelser i miljöbalken än en prövning av en dispens från föreskrifterna i ett naturreservat eller upphävande av ett beslut om naturreservat. Av 7 kap. 7 § tredje stycket miljöbalken framgår att regeringens tillåtelse i vissa fall behövs innan det beslutas om upphävande eller dispens för ett sådant särskilt skyddsområde eller särskilt bevarandeområde som anges i 7 kap. 28 §. Även om en åtgärd kan vara tillåten i ett naturreservat genom att föreskrifterna i reservatsbeslutet inte utgör hinder mot åtgärden innebär inte det att ett Natura 2000-tillstånd med nödvändighet inte behöver sökas eller för den delen kan påräknas för åtgärden om området även har pekats ut och förklarats som ett Natura 2000-område. Trafikverket vill med anledning av den stora mängd synpunkter som kommit in i denna fråga göra tydligt att Natura 2000-prövningen är en tillståndsprövning och att Natura 2000-tillstånd får lämnas endast under vissa förutsättningar, se vidare nedan. Trafikverket konstaterar att det av underlaget totalt sett framgår att den sökande har analyserat frågan och bedömt att Natura 2000-tillstånd inte kommer att kunna ges för en mer kustnära utbyggnad av planerad gc-väg.

Den sökande har vidare med hänsyn till tillämpningen av väglagen och vägförordningen framfört att det saknas regelverksmässiga förutsättningar att ta mark i anspråk för att bygga en gc-väg utan ett funktionellt samband till vägen (dvs. friliggande) eftersom en allmän gc-väg utgör en väganordning till allmän väg och väganordningar ska anläggas inom en viss närhet till vägen.

Trafikverket konstaterar att den sökande, enligt vad som anförts, redogjort för två av varandra oberoende omständigheter där var och en enskilt, enligt sökanden, utgör hinder mot en lokalisering av gc-vägen helt eller i delar i ett läge söder om vägen som är mer kustnära. Trafikverket konstaterar vidare att det i underlaget finns beskrivet att en lokalisering norr om väg 1022 och 1500 dels blir en omväg och dels innebär att gc-vägen kommer längre ifrån målpunkterna varför en sådan lokalisering sedan tidigare avfärdats.

Vad sen avser gc-vägens lokalisering till södra eller norra sidan av vägen konstaterar Trafikverket följande. Länsstyrelsen i Skåne län har framfört att Natura 2000-området Sandhammaren, som av regeringen har förklarats som ett särskilt skyddsområde enligt Europaparlamentets och rådets direkt 2009/147/EG om bevarande av vilda fåglar, det s.k. fågeldirektivet, finns längs ca 9,5 km på sydsidan och längs ca 1,5 km på

nordsidan av vägen och att Natura 2000-området Sandhammaren-Kåseberga, som av regeringen har förklarats som ett särskilt bevarandeområde enligt rådets direktiv 92/43/EEG om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter, det s.k. art- och habitatdirektivet gränsar längs ca 4 km på sydsidan av vägen.

Av 7 kap. 28 a § miljöbalken följer att tillstånd krävs för att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område. Av 7 kap. 28 b § samma balk följer att tillstånd får lämnas endast om verksamheten eller åtgärden inte kan skada den livsmiljö eller de livsmiljöer i området som avses skyddas och om verksamheten eller åtgärden inte medför att den art eller de arter som avses skyddas utsätts för en störning som på ett betydande sätt kan försvåra bevarandet i området av arten eller arterna.

Den sökande har bedömt att om gc-vägen förläggs i Natura 2000-områden på södra sidan av vägen riskerar vägätgärden försämra de biologiska värdena som utgör grund för områdets skydd. Av underlaget framgår vidare att länsstyrelsen har bedömt att intrång genom anläggande av en gc-väg på södra sidan av vägen riskerar att skada bevarandevärdena i Natura 2000-området Sandhammaren-Kåseberga. Detta innebär att Natura 2000-tillstånd skulle kunna lämnas först efter en regeringsprövning enligt 7 kap. 29 § miljöbalken om tillåtelse till Natura 2000-tillstånd. Enligt 7 kap. 29 § miljöbalken får trots bestämmelserna i 28 b § tillstånd enligt 28 a § lämnas om det saknas alternativa lösningar, verksamheten eller åtgärden måste genomföras av tvingande orsaker som har ett väsentligt allmänintresse och de åtgärder vidtas som behövs för att kompensera för förlorade miljövärden så att syftet med att skydda det berörda området ändå kan tillgodoses. Den sökande har efter dialog med länsstyrelsen bedömt att förutsättningarna för regeringens prövning enligt 7 kap. 29 § miljöbalken inte är uppfyllda eftersom det finns en alternativ lösning till den södra sidan som inte aktualiserar regeringens tillåtlighetsprövning.

Utöver vad som redan har sagts i Natura 2000-frågan kan Trafikverket konstatera följande. Av bevarandeplanen för Natura 2000-området Sandhammaren-Kåseberga framgår att några av de naturtyper som området är utpekad för är förtecknade med ett P i bilaga 4 till förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m., vilket innebär att livsmiljötyperna är prioriterade enligt art- och habitatdirektivet. En sådan livsmiljötyp, som finns inom Natura 2000-området, är artrika silikatgräsmarker nedanför trädgränsen (6270) och av bevarandeplanen framgår att livsmiljötypens bevarandestatus till övervägande del bedömts som icke fullgod. Om en tillåtlighetsprövning av regeringen enligt 7 kap. 29 § miljöbalken avser en verksamhet eller åtgärd som kan påverka miljön i ett område som innehåller en prioriterad art eller en prioriterad livsmiljötyp aktualiseras reglerna i 20 § förordningen om områdesskydd enligt miljöbalken m.m. Regeringen får vid prövningen då ta hänsyn endast till sådana omständigheter som rör (1) människors hälsa, (2) den allmänna säkerheten, (3) väsentliga miljöskyddsintressen eller (4) andra tvingande orsaker som har ett allt över- skuggande allmänintresse, och i fallet med punkten 4 ska Europeiska kommissionen ges tillfälle att yttra sig.

Av underlaget i ärendet framgår vidare att Simrishamns och Ystads kommuner har yttrat sig under planläggningsprocessen och att en lokalisering till norra sidan av vägen inom Simrishamns kommun, enligt kommunen, berör högkvalitativ jordbruksmark i mindre omfattning samtidigt som kommunen har anført att det finns en hög andel tomtmark söder om vägen. Totalt berörs 20 detaljplaner i Simrishamns kommun av en placering i söder vilket den sökande har meddelats om som en komplicerande förutsättning av kommunen då nästan samtliga detaljplaner skulle behöva ändras för en cykelväg. Trafikverket noterar att kommunerna även har uppmärksammat att området söder om vägen berörs av en mängd riksintressen med höga skyddsvärden.

Sett från ett trafiksäkerhetsperspektiv har den sökande redogjort för att den södra och norra sidan är jämförbara. Trafikverket kan konstatera att detta starkt har ifrågasatts av de boende utmed sträckan som har

framfört invändningar mot den föreslagna lokaliseringen. Frågor har även ställts om varför överfarterna till turistmålen skulle vara säkra samtidigt som sidbyten av gc-vägen skulle vara riskfyllda. Enligt den sökande har det från trafiksäkerhetssynpunkt eftersträövats att gc-vägen ska ligga på samma sida om vägen längs hela sträckan. Trafikverket konstaterar att den sökande har undersökt möjligheten att låta gc-vägen byta sida med dragning på södra sidan för vissa avgränsade partier men att sidbyten under kortare sträckor inte bedömts vara en trafiksäker lösning. Sett till antalet anslutande vägar, in- och utfarter till fastigheter, mängden biltrafik och målpunkternas placering, ställt mot ändamålet med projektet, anser Trafikverket att det finns trafiksäkerhetsmässiga fördelar och nackdelar med endera sidan. Trafikverket instämmer i bedömningen att sidbyten på kortare sträckor bör undvikas av trafiksäkerhetsskäl.

Med ovan anförda, och med beaktande av vad som följer av länsstyrelsens yttranden, bedömer Trafikverket att frågan om gc-vägens lokalisering totalt sett har blivit väl belyst och att den sökande i tillräcklig omfattning utrett, redovisat och motiverat det sökta förslaget att lokalisera gc-vägen mellan Hammar och Skillinge intill befintlig väg 1022 och 1500 på den norra sidan längs med hela sträckan i Ystads och Simrishamns kommuner.

Ytterligare kommunikationssynpunkter

Utöver de synpunkter som sammanfattats på s. 18–19 som framförts av många och utöver flera retoriska frågor och starka åsiktsyttringar som har kommit in till Trafikverket och prövningsmyndigheten har tagit del av, har även bl.a. följande synpunkter lämnats.

Ronny Larsson ägare av fastigheten Ystad Hagestad 44:58 har framfört bl.a. följande. Han äger och driver Backåkra Vandrarhem som är anslutet till Svenska Turistföreningen. Han har under de senaste 20 åren utvecklat verksamheten till att bli en stabil och mycket omtyckt turistverksamhet i kommunen. Vandrarhemmet har ca 80 bäddar och ca 3 000 gästnätter per år och är en av kommunens större logiverksamheter. Vandrarhemmet ligger längs väg 1022 och berörs av anläggandet av gc-vägen. Vägförslaget innebär att Trafikverket kommer att ta 4,5 meter mätt från den befintliga vägbanan i anspråk längs hela fastigheten och mestadels från vandrarhemmets befintliga huvudparkering. Det innebär att knappt hälften av parkeringsplatserna till övernattande och ätande gäster skulle gå förlorade. Vandrarhemmet skulle därmed inte kunna ta emot så många gäster som det har plats för vilket skulle innebära stor ekonomisk förlust och det skulle antagligen inte gå att fortsätta driva vandrarhemmet. Han menar att han påpekade detta redan 2019 vid Trafikverkets fysiska besök, vid besöket 2023 och vid granskningarna men att ingen hänsyn har tagits. Han har lämnat förslag på en lösning som innebär en dragning av gc-vägen norr om både hans och hans grannars fastigheter där det tidigare har funnits en väg, som vid grannfastigheten Hagestad 44:53 och i Hammars by, men lösningen har lämnats utan förklarande kommentar. Han har även presenterat ett andra förslag om att minska ner bredden till samma bredd som planeras förbi grannfastigheten till öster (Hagestad 44:25) och i stället för en ca 1,5 meter bred sluttning från gc-vägen in mot parkeringen sätta s.k. L-stöd, men även detta förslag anser han har ignorerats. Denna lösning skulle öka chansen att kunna bibehålla nuvarande kapacitet på parkeringsplatsen. Han anser att den sökandes bemötande med några enstaka intetsägande rader, på hans tre sidor långa yttrande som han lämnat in flera gånger, är förnedrande. Han har inte heller fått svar på hur han ska bli ersatt för de ekonomiska förlusterna eller kompenseras för värdeminskningen på verksamheten. Anläggningsarbeten som försvårar för besökare speciellt perioden 1 maj–30 september kommer innebära en ekonomisk förlust för näringsverksamheten. Han kräver svar från Trafikverket som i möte med kommunerna meddelat att det ska gå att parkera på ett likvärdigt sätt som i dag på hans parkering efter att gc-vägen är byggd. Som sakägare fick han inte närvara vid mötet och har aldrig fått en konkret förklaring på hur det ska vara möjligt. Vid besöket 2023 framgick det genom mätning att det inte är möjligt att bibehålla antalet nuvarande parkeringsplatser ens med snedställda platser. Han kräver att någon från projektet kommer ut på plats och

genom mätningar visar och förklarar hur gästparkeringen ska lösas samt visar hur turistbuss och leveranser med lastbil ska kunna ske. Han kräver att Trafikverket löser problemet med antalet parkeringsplatser i samspråk och samråd med honom, visar förståelse och kompromissvilja och går honom till mötes i strävan att minimera intrånget på fastigheten. Han kräver vidare att bli behandlad med respekt och lyhördhet och att hans frågor blir besvarade och förslag bemötta på ett seriöst sätt. Han motsätter sig helt att anläggandet av gc-vägen ska ta bort ca hälften av parkeringsplatserna.

Trafikverkets svar:

Enligt Trafikverkets regler för vägars och gators utformning ska en gc-väg för dubbelriktad trafik vara minst 2,5 meter bred exklusive skyddszon. Av utredningen i ärendet framgår att detta utgjort en grundläggande förutsättning för planeringen av gc-vägen mellan Hammar och Skillinge. Vid trånga passager har avsteg gjorts från den optimala sektionen efter avvägningar mellan aspekter om trafiksäkerhet och intrång. Avvägningarna innebär en balansgång mellan att göra små intrång med så liten påverkan som möjligt samtidigt som gc-vägen ska uppfylla krav och vara trafiksäker. Sträckan förbi Backåkra har i vägplanen tagits upp under avsnittet för trånga partier. Förbi vandrarhemmet föreslås gc-vägen att anläggas längs med befintlig väg med bredden 2,2 meter och med GCM-stöd enligt typsektion 4 i stället för med en 2 meter bred skiljeremsa enligt typsektion 1, detta för att minska intrånget på parkeringsplatserna. Enligt den sökande har olika sträckningar runt fastigheten analyserats. En omledning runt vandrarhemmet bedöms bli för lång och innebära en risk för att cyklister i stället väljer att cykla ut i den blandade trafiken. Trafikverket delar den bedömningen. Enligt den sökande avviker gc-vägen från vägen i undantagsfall och endast där ingen av gc-vägens sektioner får plats i direkt anslutning till vägen. Jämfört med delen genom Hammar har den senare bebyggelse mycket nära inpå vägen på ömse sidor, och även med en avsmalnad gc-väg med kantsten skulle flera fastigheter i Hammars by få markintrång där gc-vägen hamnar alltför tätt inpå bebyggelsen längs vägen. Förbi Backåkra Vandrarhem har det bedömts vara möjligt att anlägga gc-vägen längs med väg 1022. En omledning runt fastigheten Hagestad 44:53 krävs för att undvika intrång på fastigheten som skulle innebära att gc-vägen kommer mycket nära inpå bostadshuset på fastigheten. Fastigheten är knappt 20 gånger 13 meter vilket innebär att gc-vägen kommer att avvika från vägen längs endast en mycket kort sträcka. På grannfastigheten Hagestad 44:25 ligger ett hus nära vägen som har en infart med uppställningsplats där en bil precis får plats mellan väggkant och garagebyggnaden varför gc-vägen där anläggs enligt typsektion 5 med heldragen linjemålning.

Trafikverket kan konstatera att den sökande har anført att vandrarhemmets parkeringsplatser avses lösas inom fastigheten utan att i detalj precisera hur detta kan komma att ske. Trafikverket bedömer dock att det med hänsyn till fastighetens storlek bör finnas förutsättningar för detta och noterar att den sökande genom projektledaren har erbjudit sig att komma ut på plats och visa vad det ungefär kommer att innebära och se på förutsättningarna. Kompensation av befintliga parkeringsplatser som eventuellt går förlorade är en ersättningsfråga och omfattas inte av fastställelseprövningen. På s. 20 ovan har Trafikverket allmänt redogjort för prövningsramen och i bilaga 2 finns exempel på sådana frågor som inte omfattas av fastställelsebeslutet, såsom ersättningsfrågor, och när och i vilken ordning dessa behandlas. Trafikverket anser mot bakgrund av ovan anförda sammanfattningsvis att den sökande, vad gäller gc-vägens utformning på sträckan förbi Backåkra Vandrarhem, gjort en godtagbar avvägning mellan å ena sidan trafiksäkerhetsaspekter och å andra sidan behovet av att minska intrånget och påverkan på fastigheten.

Anne Vesterlund och Kai Svensson har tagit upp flera av synpunkterna mot den sökta lokaliseringen som sammanfattats ovan på s. 18–19 i beslutet. De har hänvisat till en tidigare inlämnad skrivelse från 2019 med frågor som de menar att de inte har fått besvarade samt framfört bl.a. följande. De vill ha en källförteckning över avtal och möten med länsstyrelsen, regionen och kommunerna då gc-vägens placering till norra sidan

beslutades. De skulle vilja få klarhet i när det beslutades att förlägga gc-vägen på norra sidan längs hela sträckan och vilka som var delaktiga i beslutet. De har sedan länge oroats över handläggningen av ärendet och de framhåller betydelsen av en noggrann, allsidig, korrekt och rättssäker ärendehandläggning. De ställer sig frågande till hur en nybyggd gc-väg som anses vara en breddning av befintlig väg och placerad intill så många fastigheter kan särskiljas i driftsunderhåll från själva vägen. De anser att tillgängligheten och trafiksäkerheten behöver säkras under hela året om gc-vägen ska anses uppfylla mål om trafiksäkerhet och de undrar vilka orsakerna är till att den sökande valt att inte vinterväghålla gc-vägen samt vilka anpassningar som gjorts möjliga på grund av utebliven vinterväghållning. De har hänvisat till rapporten Sommarcykelväg, utformning och råd från 2019 som de menar ger bra möjligheter till anpassning men att sökanden i sitt senaste svar skrivit att sommarcykelvägen inte är en sommarcykelväg utan endast en gc-väg som inte ska vinterväghållas. De har vidare tagit upp frågor kring rapporten Cykelleder för rekreation och turism. De menar att gruppen bakom rapporten inte är en myndighet och saknar såväl befogenhet som behörighet att utfärda föreskrifter och att kriterierna i rapporten därför inte har någon rättslig betydelse i sammanhanget. De menar att kriteriet hårdgjord yta är en rekommendation och att rapporten gör klart att rekommendationen under vissa förutsättningar inte gäller för sträckor i naturområden. De undrar hur Trafikverket tänker när kriteriet om hårdgjord yta framställts som ofrånkomligt och vilka rättsliga grunder Trafikverket åberopar till stöd för att göra kriteriet till en grundläggande förutsättning för projektets alla delar. De har uppmärksammat att fastigheterna Löderup 12:33 och 12:34 har en gemensam vändplan som behövs för tyngre fordon placerad ca 5,5 till 6 meter från Östra kustvägen. De menar att vändplatsen kom till den sökandes kännedom via mejl den 25 september 2022 men att den inte står omnämnd i PM Ändring efter granskning. De menar att en anpassning av gc-vägen borde vara en rimlig lösning men att den sökande undviker frågan. De vill påminna om att det står ett skyddsvärt hålträd på fastigheten Löderup 12:34 ca 4–5 meter från vägen. De har hänvisat till att skyddsvärda träd liksom alléer är skyddade enligt lagen. De menar att det inte är visat hur trädet ska skyddas och att det är oacceptabelt att skjuta upp frågan. De har poängterat vikten av att hänsyn tas till trädets rotzon och de menar att förslaget till vägplan inte har något sådant hänsynstagande. De kräver att hänsyn ska tas till trädet. I annat fall anser de att Trafikverket bryter mot lagen och det skydd som hålträdet står under. De ställer sig undrande till den sökandes påstående om att de har hindrat inmätning av hålträdet.

Trafikverkets svar:

Det ankommer ytterst på den sökande, verksamhetsutövaren, i detta fall Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Södra regionen, att formulera ändamål och projektmål för den verksamhet som ansökan avser, att ta nödvändiga ställningstaganden och beslut i arbetet med vägplanen som leder fram till ansökan och att slutligt formulera ansökan vilket även inkluderar att ta fram det underlag som ansökan bygger på. Ansökan om att få vägplanen prövad och fastställd lämnas in till prövningsmyndigheten Trafikverket, Juridik och planprövning som granskar och analyserar underlaget och prövar ansökan. Trafikverket kan konstatera att rapporten Cykelleder för rekreation och turism, version 3.0 från 2021 rekommenderar en belagd yta för cykelleder för rekreation och turism men att grus också kan vara ett acceptabelt alternativ och är något som får bedömas från fall till fall av verksamhetsutövaren. Trafikverket kan vidare konstatera att dokumentet Sommarcykelväg, utformning och råd från 2019 uttrycker att en sommarcykelväg normalt inte är belagd med asfalt och att konstruktionen för en sommarcykelväg inte är avsedd för att kunna nyttjas av tunga fordon. Med detta sagt vill prövningsmyndigheten åter poängtera att det är upp till den sökande, verksamhetsutövaren, att utifrån ändamålet med projektet ta ställning i frågor om bl.a. lokalisering, vägutformning och val av konstruktion. Trafikverkets bedömning och ställningstagande i frågan om driftsunderhåll/vinterväghållning framgår nedan under *Speciella frågor i projektet, Inskränkt drift*.

Den vändplan som har tillkommit efter granskningen av vägplanen och som ligger ca 5,5–6,0 meter från vägbanan kommer att påverkas i mycket begränsad omfattning eftersom markanspråk för gc-vägen kan komma att beröra vändplanen endast i dess ytterkantssområde. Frågan om påverkan på vändplanen är en ersättningsfråga och omfattas därför inte av fastställelseprövningen. Trafikverket konstaterar att den sökande har svarat att eventuell påverkan på vändplatsen kommer att hanteras som en ersättningsfråga.

Grova hålträd räknas som särskilt skyddsvärda träd och har stor betydelse för bevarande av biologisk mångfald. En verksamhet eller åtgärd som riskerar att väsentligt ändra naturmiljön t.ex. genom att väsentligt påverka ett skyddsvärt träd, och som inte omfattas av tillstånds- eller anmälningsplikt enligt andra bestämmelser i miljöbalken, ska enligt 12 kap. 6 § miljöbalken anmälas för samråd hos den myndighet som utövar tillsynen. Skyldigheten att anmäla för samråd gäller enligt 12 kap. 6 a § miljöbalken inte byggande av allmän väg om verksamheten eller åtgärden anges i en fastställd vägplan enligt väglagen. Av kommunikationsutlåtandet framgår att hålträdet inte är inmätt på grund av att fastighetsägarna motsatte sig inmätningen våren 2024, något som fastighetsägarna i sitt bemötande har ställt sig frågande till. Trafikverket anser att ombyggnaden av vägen behöver ske med största möjliga hänsyn till träd och annan växtlighet på enskilda fastighetsägarers tomter vilket myndigheten särskilt uttrycker i beslutet. Trafikverket förutsätter att den sökande kontaktar fastighetsägarna för att följa upp frågan om hålträdet och möjligheterna att skydda trädet.

Trafikverket hänvisar i övrigt till svaren ovan på s. 18 och 20–24.

Ingegerd Mejäre har tagit upp flera av synpunkterna mot den sökta lokaliseringen som sammanfattats ovan på s. 18–19 i beslutet samt ställt ett stort antal frågor kring synpunkterna. Hon har framfört att många fastigheter kommer drabbas av intrång oavsett val av sida samt anfört bl.a. följande. Hon ställer sig frågande till på vilket sätt olika aspekter har viktats i den samlade bedömningen och menar att trafiksäkerheten måste vara den viktigaste faktorn. Hon finner att den sökandes motiveringar till att förlägga cykelvägen till norra sidan av vägen lider av allvarliga brister.

Trafikverkets svar:

Enligt vad som framgår av underlaget i ärendet har den sökande bedömt att det inte råder någon väsentlig skillnad mellan den södra och norra sidan sett från ett trafiksäkerhetsperspektiv. I granskningsutlåtandet daterat 2021-05-18 framgår på s. 33 att frågan inte heller varit drivande för val av placering, utan det har i stället varit Natura 2000-frågan som varit avgörande för placeringen norr om vägen. Att Natura 2000-frågan haft en avgörande roll framgår även på många andra ställen i underlaget, bl.a. i planbeskrivningen.

Trafikverket hänvisar i övrigt till svaren ovan på s. 18 och 20–24.

Mats Brink och Greta Brink har tagit upp flera av synpunkterna mot den sökta lokaliseringen som sammanfattats ovan på s. 18–19 i beslutet samt ställt ett stort antal frågor kring synpunkterna med yrkande om att vägplanen inte fastställs. De har vidare framfört bl.a. följande. De undrar om bärigheten på cykelvägen för hela sträckan kommer att tåla att korsas av jordbruksmaskiner och transportfordon. De menar att ingen hänsyn tagits till topografin vid bedömningen att stänga infart från väg 1022 till jordbruksmark. Infarten från väg 1022 är enda möjliga för maskiner och jordbruksredskap med hänsyn till branter på norra sidan som inte möjliggör att nå södra sidan av marken. Att skaffa maskiner för alpint bruk är inte ekonomiskt försvarbart.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kan konstatera att det av underlaget i ärendet framgår att bärigheten på gc-vägen kommer att anpassas vid befintliga åkernedfarter på så sätt att gc-vägen kommer att få en högre bärighet där den passerar nedfarterna för att klara jordbruksmaskiner och transportfordon. Vad gäller bärigheten på övriga delar kan

Trafikverket konstatera att den sökande i olika granskningsutlåtanden svarat att gc-vägen inte får nyttjas av jordbruket med hänvisning till 3 kap. 48 § trafikförordningen. Trafikverket förtydligar att bestämmelsen reglerar att andra fordon än tvåhjuliga cyklar och tvåhjuliga mopeder klass II inte får stannas eller parkeras på en gång- eller cykelbana. Vad gäller infarten i fråga som används för åtkomst till jordbruksmark delar Trafikverket den sökandes bedömning att det varken finns något formellt beslut om anslutning till allmän väg eller någon hårdgjord anvisning för åkerinfart, att det finns flera andra möjliga vägar att komma in på fastigheten och att åtkomst till fastigheten från Minkvägen kommer att bli likvärdig som i dag.

Trafikverket hänvisar i övrigt till svaren ovan på s. 18 och 20–24.

Håkan Jönsson och Charlotta Lindqvist har tagit upp flera av synpunkterna mot den sökta lokaliseringen som sammanfattats ovan på s. 18–19 i beslutet. De har, med hänvisning bl.a. till att sökanden spridit desinformation om sakförhållanden, yrkat att vägplanen återremitteras och färdigställs av en ny projektorganisation i dialog med kommuner, region och sakägare. De har bifogat mejlväxling med länsstyrelsen som de menar inte bara deltagit i samråd utan varit drivande i beslutet om dragningen av gc-vägen och de yrkar att ärendet återsänds även till länsstyrelsen för prövning av en annan avdelning. De har vidare framfört bl.a. följande. Projektmålet om att ytan ska vara hårdgjord och asfalterad är inte ett argument som kan åsidosätta lagstiftningen om att begränsa intrång och är därför inte relevant. De kräver att sträckningen förbi fastigheten ändras och att överfarten till landningszonen flyttas till en plats som innebär så lite olägenhet som möjligt. Trafikverkets markförhandlare gjorde efter ett platsbesök en skiss över en möjlig förändring i enlighet med deras synpunkter men när planen ställdes ut hade detta inte beaktats. I stället hade landningszonen flyttats från intilliggande fastighet till att ligga mitt framför huset. Landningszonen och överfarten i nuvarande förslag är placerad inne i trädgården för Hagestad 44:83 och inte på den plats som skissen visar. Att förvärra redan allvarliga intrång på grund av att en sakägare haft synpunkter på vägplanen är inte förenligt med god myndighetsutövning. Förflyttningen av landningszonen till öster om infarten i den reviderade vägplanen innebär jämfört med det första förslaget ett avsevärt större intrång, ytterligare olägenheter och en ökad bullernivå när cyklister ska stanna, göra trafiksäkra överfarter och diskutera planering av fortsatt väg utanför dörren direkt framför bostadshuset. Att det fortfarande kommer gå att köra ut från fastigheten är inte att göra ett försök till att minska intrånget. Det framgår inte vilka fastigheter som är undantagsfall och vilka kriterier som i så fall krävs för att det ska göras justeringar. Det visar på bristande transparens och ett åsidosättande av likabehandlingsprincipen då liknande fastigheter på oklara grunder behandlas olika. Av minnesanteckningar från Trafikverkets möten med konsulten som tagit fram vägplanen framgår att anledningen till att det inte har gjorts några anpassningar vid enskilda fastigheter inte handlar om kostnaderna utan om att konsulten inte anser att anpassningarna ingår i avtalet. Att på det sättet åsidosätta väglagens skrivningar om oskäliga intrång för att man haft ett dåligt upphandlingsunderlag är inte förenligt med god myndighetsutövning. Att gc-vägen inte använder skiljeremsa när intrång görs i trädgårdar är standard och inte att betrakta som en anpassning av vägen för att så långt som möjligt minska ingreppen. Att välja en av de bredare typsektionerna, bara inte den allra bredaste, förbi fastigheten, är inte tillräckligt för att uppfylla väglagen om minsta möjliga intrång till minsta möjliga kostnad.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har granskat plankartorna ifrån samrådshandlingen daterade 2018-05-14, de ifrån granskningshandlingen daterade 2020-11-30 och de som nu är föremål för fastställelseprövning daterade 2022-12-01. Trafikverket konstaterar att markanspråk för landningszonen i Backåkra sker söder om vägen och att landningszonen i sig därmed inte medför något intrång på fastigheten Hagestad 44:83 som är belägen norr om vägen. Trafikverket konstaterar vidare att landningszonen ser ut att vara lokaliserad på samma

geografiska plats i samtliga nämnda versioner av plankartorna vilket har bekräftats av den sökande i utlåtande daterat 2024-09-30. Det betyder att angöringen på södra sidan, som är styrande för placeringen av överfarten på den norra sidan, ligger på likvärdig plats i samtliga versioner av plankartorna. Avståndet från huset till överfarten på den norra sidan är ungefär 18 meter. Trafikverket informerar om att äldre plankartor finns tillgängliga via projektets webbplats.

Enligt Trafikverkets regler för vägars och gators utformning ska en gc-väg för dubbelriktad trafik vara minst 2,5 meter bred exklusive skyddszon. Av utredningen i ärendet framgår att detta utgjort en grundläggande förutsättning för planeringen av gc-vägen mellan Hammar och Skillinge. Vidare framgår att den sökande gjort avvägningar och anpassningar längs sträckan och bl.a. strävat efter att minimera markanspråk på tomtmark. Avvägningarna innebär en balansgång mellan att göra små intrång med så liten påverkan som möjligt samtidigt som gc-vägen ska uppfylla krav, vara trafiksäker och ytterst uppfylla ändamålet med projektet. Trafikverket bedömer att markanspråket på fastigheten är rimligt och motiverat.

Trafikverket hänvisar i övrigt till svaren ovan på s. 18 och 20–24.

Arnold Larsson har tagit upp flera av synpunkterna mot den sökta lokaliseringen som sammanfattats ovan på s. 18–19 i beslutet samt framfört bl.a. följande. Han anser att det är meningslöst att lägga så många miljoner på en cykelväg som inte blir bästa möjliga alternativ. Det finns ett flera år gammalt beslut att cykelvägen ska gå på södra sidan. Under de intensiva sommarmånaderna med all denna biltrafik som kör alldeles för fort är det ett helt företag att komma till brevlådan över vägen. Han undrar hur det då ska bli för barnfamiljer som vill korsa vägen.

Trafikverkets svar: Trafikverket hänvisar till svaren ovan på s. 18 och 20–24.

Carin Åström och Kjell Åström har tagit upp flera av synpunkterna mot den sökta lokaliseringen som sammanfattats ovan på s. 18–19 i beslutet. De motsätter sig helt nuvarande vägplan och har framfört bl.a. följande. De anser att vägplanen inte ska fastställas och förutsätter att en omprövning av lokaliseringen kommer att ske men om gc-vägen mot förmodan placeras norr om vägen kräver de tydlig information om GCM-stöd vid fastighetens (Hoby 10:11) södra framsida och dialog med Trafikverket gällande nuvarande parkering och vändplats vid infarten till fastigheten för att undvika trafikchaos. Infarten anknyter till enskild väg rakt ner mot målpunkt, havsbad. De menar att sikten fortsatt kommer att vara trafikfarlig på grund av Kustvägens backkrön 75 meter från infarten, något som den sökande inte har tagit hänsyn till. De kräver dialog för planering i god tid, i närtid för att kunna rädda och flytta växter och omorganisera infarten. Det är viktigt att asfalteringen inte kväver och skadar trädens rötter. De anser att en naturvärdesinventering gällande tomtens södersida bör ske i samråd med markägaren. De är starkt kritiska till att sökanden inte har återkopplat till berörda fastighetsägare – en nonchalans som orsakat stor oro.

Trafikverkets svar:

Trafikverket konstaterar att flera av synpunkterna redan har besvarats av den sökande genom kommentarer i granskningsutlåtanden vilka Trafikverket i allt väsentligt delar. Gång- och cykelvägen bedöms varken leda till försämrad trafiksäkerhet eller försämrad sikt vid fastigheten. Eftersom gc-vägen placeras mellan biltrafiken och fastigheten uppstår ytterligare en yta som kan användas för förbättrad sikt. Risken för kollision med cyklister bedöms vara liten. Avvägningar har gjorts mellan trafiksäkerhetsaspekter och behovet av att minska intrånget. För att minimera markintrånget och skydda oxlarna i så stor utsträckning som möjligt har en sektion med GCM-stöd valts förbi fastigheten. Av underlaget framgår att de växter som är rimliga att spara kommer att behållas och träd kommer att skyddas i byggskedet. Trafikverket anser att ombyggnaden av vägen

behöver ske med största möjliga hänsyn till träd och annan växtlighet på enskilda fastighetsägares tomter vilket myndigheten särskilt uttrycker i beslutet.

Trafikverket hänvisar i övrigt till svaren ovan på s. 18 och 20–24.

Mustafa Mujkovic har framfört önskemål om att gc-väg flyttas två meter norrut för att minska påverkan på tomten. Han har framfört att det är bättre att en del av tomten tas i anspråk än att den delas i två delar. Området är bevuxet av ogräs och har inte använts på länge. Insynen på insidan av tomten skulle bli mindre och det skulle öppna upp utsikten över fältet. De har parkeringsplatser vid den planerade gc-vägen och för att undvika kollision är det en bättre lösning. Cyklisterna får bättre sikt och det underlättar att komma ut med bilen. Om gc-vägen inte flyttas vill han ha bullerskydd med en höjd av minst 1,6 meter uppsatt längst hela sträckan samt staket runt hela tomten som kompensation för att den delas och för dragningen över tomten.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kan konstatera att planerad gc-väg skär över fastigheten i dess nordöstra hörn på ett sätt som skär av en yta om ca 100 kvadratmeter som hamnar på andra sidan gc-vägen. Den sökande har uttalat sig i frågan och framfört att en flytt av gc-vägen skulle innebära att mer jordbruksmark skulle behöva tas i anspråk och därför bedömt att det inte är möjligt att flytta gc-vägen enligt önskemålet. Av plankartorna framgår att gc-vägen på sträckan förbi Hammar leds om bakom bebyggelsen i byn och att gc-vägen förlagts i en rak linje nära gränsen mellan tomtmark och jordbruksmark. Även om Trafikverket kan förstå önskemålet om en förskjutning delar myndigheten den sökandes bedömning att det skulle innebära ett ökat i ianspråktagande av jordbruksmark som inte är motiverat. I denna bedömning har Trafikverket vägt in att fastigheten är totalt över 2300 kvadratmeter stor och att gc-vägen kommer att hamna som närmast ca 22 meter från huset.

Frågor om ersättning för markintrång omfattas inte av fastställelseprövningen utan kommer att hanteras i kommande förhandlingar. Trafikverkets bedömning i fråga om bullerskyddsåtgärder framgår nedan under *Speciella frågor i projektet, Buller*.

Göran Lundborg och Kristina Lundborg har tagit upp flera av synpunkterna mot den sökta lokaliseringen som sammanfattats ovan på s. 18–19 i beslutet. De har bifogat minnesanteckningar från platsbesök och inskickade skrivelser och är starkt kritiska mot placeringen norr om bilvägen framför allt av trafiksäkerhetsskäl. De har vidare framfört bl.a. följande. De äger fastigheten Valleberga 46:29 och menar att det är nödvändigt att ta hänsyn till en fastställd servitutsväg som kommer att korsa gc-vägen och i tomtens östra del. Vägen leder till en från deras fastighet avstyckad tomt (46:44) och finns inskriven i Lantmäteriets handlingar men har aldrig använts som infart till deras egen tomt. För att nå deras fastighet från vägen måste man först köra några meter på väg 158:1. De har framfört önskemål om att infarten till väg 158:1 breddas något österut och blir lätt gränsoverskridande. Därigenom skulle de få en egen infart till tomten och slippa använda grannens väg. De har vidare upplyst om att infarten till deras tomt omgärdas av två massiva murade grindstolpar med en upphängd järngrind och att den sydligaste stolpen kan komma i konflikt med cykelvägen.

Trafikverkets svar:

Av underlaget i ärendet framgår att endast en infart på hela sträckan kommer att stängas genom särskilt beslut vilket inte berör någon av de båda fastigheterna i fråga. Enligt vad som framgår av mejlväxling mellan sökanden och fastighetsägarna har sökanden bekräftat att fastigheten Valleberga 46:29 även med den nya gc-vägen kommer att ha två infarter likt i dag. Den sökande har även, så som det får förstås, öppnat upp för möjligheten att se över och eventuellt anpassa ena infarten något i enlighet med det framförda önskemålet.

Trafikverket hänvisar i övrigt till svaren ovan på s. 18 och 20–24.

Ärendenummer
TRV 2023/63184Dokumentdatum
2026-02-17

Ingemar Rosberg har tagit upp flera av synpunkterna mot den sökta lokaliseringen som sammanfattats ovan på s. 18–19 i beslutet. Han anser att det är ett fruktansvärt feltänk att lägga cykelvägen på norra sidan av vägen och hoppas förslaget ändras och speglar vad boende längs vägen tycker och tänker. Han har vidare framfört bl.a. följande. De som bor söder om vägen bryr sig inte om gc-vägen skulle ligga på södra sidan då de mest är intresserade av havet och utsikten. I Heljaröd inkräktar cykelvägen delvis på vägbanan. Där är hastigheten också sänkt till 40 km/h för motortrafik. Detta har även gjorts på vägen mellan Ystad och Beddinge. Han undrar varför inte detta görs också på Kustvägen mellan Skillinge och Hammar.

Trafikverkets svar:

Hastighetsbegränsningar beslutas antingen av kommunen eller länsstyrelsen beroende på om det avser inom eller utom tätbebyggt område. Trafikverket hänvisar i övrigt till svaren ovan på s. 18 och 20–24.

Dyveke Zadig har tagit upp flera av synpunkterna mot den sökta lokaliseringen som sammanfattats ovan på s. 18–19 i beslutet. Hon anser att nuvarande plan inte ska fastställas och förespråkar planläggning till södra sidan av vägen. Hon har vidare framfört att hon återigen vill överklaga vägplanen och har anfört bl.a. följande. Hon är ägare av fastigheterna Hagestad 44:92 och 44:94 på norra sidan om Östra kustvägen och driver Galleri/Butik Zadigart. Hon hyr även ut boendet Backåkra Loft Living via Airbnb under april–oktober. Hon har två in- och utfarter till parkering vid tomt 44:92 och en vid tomt 44:94. Enligt ritningarna ska cykelvägen dras utan hänsyn till utfarterna vilket kommer drabba hennes verksamheter mycket negativt och cyklisters och fotvandrande turisternas säkerhet. Även den befintliga miljön med större träd, uppvuxna häckar och staket kommer att drabbas. Hon anser att det är odemokratiskt och inte försvarbart att år efter år handa ett ärende utan att hörsamma synpunkter från markägare, affärsidkare och lantbrukare och att det är en fråga om bristande kompetens från handläggande tjänstemän. Hon har hänvisat till tidigare inskickade synpunkter som hon menar att hon inte har fått svar på. Hon har även refererat till ett möte på plats där boende i Backåkra by framförde förslag på andra dragningar av cykelvägen genom byn men att svaret de fick var att det inte hinns med inför granskningen. Hon menar att en kompromisslösning som innebär en breddning av vägen med 2 meter på vardera sidan om vägen för cyklister och vandrare inte hade medfört så stor förödelse. Hon anser att informationen kring praktisk och ekonomisk ersättning i saken har varit ytterst bristfällig och som hon förstår missvisande gällande vägrättens omfattning när olika regler gäller för gammal och ny väg.

Trafikverkets svar:

Av underlaget i ärendet framgår att endast en infart på hela sträckan kommer att stängas genom särskilt beslut vilket inte berör någon av de båda fastigheterna i fråga. Trafikverket kan konstatera att den sökande även har kommenterat och svarat att anslutningarna till fastigheterna kommer att anpassas och finnas kvar.

Trafikverket anser att ombyggnaden av vägen behöver ske med största möjliga hänsyn till träd och annan växtlighet på enskilda fastighetsägares tomter vilket myndigheten särskilt uttrycker i beslutet.

På s. 20 ovan har Trafikverket allmänt redogjort för prövningsramen och i bilaga 2 finns exempel på sådana frågor som inte omfattas av fastställelsebeslutet, såsom ersättningsfrågor, och när och i vilken ordning dessa behandlas. Ersättning för tillkommande markanspråk ingår inte i fastställelseprövningen utan kommer att hanteras i kommande förhandlingar. Trafikverket hänvisar i övrigt till svaren ovan på s. 18 och 20–24.

Bernt Håkansson och Birgitta Åkesson har, så som det får förstås, lämnat synpunkter mot den föreslagna utbyggnaden av gc-vägen med en förhoppning om att kommunerna bestämmer sig för att säga upp avtalet med Trafikverket om cykelvägen så att den i stället kan realiseras på ett annat sätt.

Trafikverkets svar: Trafikverket hänvisar till svaren ovan på s. 18 och 20–24.

Inger Johansson, Gunvor Johansson och Jan-Inge Johansson har tagit upp flera av synpunkterna mot den sökta lokaliseringen som sammanfattats ovan på s. 18–19 i beslutet. De godkänner inte intrånget på fastigheterna Sandby 4:7 och Hagestad 33:22 som de anser är oskäligt och långtifrån vad som skulle vara förenligt med EU:s proportionalitetsprincip. De har vidare framfört bl.a. följande. De inkommer för åttonde året med ännu en skrivelse. Några personliga svar på tidigare skrivelser har de inte fått. Att lyssna på och kommunicera med lokalbefolkningen har inte varit Trafikverkets starka sida. Flera lantbrukare längs sträckan känner sig åsidosatta och framhåller problem med sina utfarter t.ex. vid lastning av betor och mycket tunga transporter. De kan själva inte se hur de ska kunna komma till sin åkermark och sina fastigheter med skördetröskor och andra stora fordon. Om vägplanen verkställs kommer de att kräva att skadorna på marken återställs i sin helhet med häckar, buskar, träd, staket m.m. och att Trafikverket ska stå för merkostnaderna liksom för förlusten av framtida skördar.

De anser vidare att brister begicks när Sveriges länsstyrelser fick i uppdrag att sända in till EU vilka områden som skulle utgöra Natura 2000 och att det var okunnighet som gjorde att länsstyrelsen rakt av sände in områden som utgjorde naturreservat. De menar att växtligheten längs Kustvägen består av gräs och att varken sanddyner eller ljung finns och att de fåglar som finns synliga i luftrummet kan flyga var som helst. De anser att länsstyrelsens felaktiga insända uppgifter om Natura 2000 bör upphävas eftersom de är felaktiga och att södra sidan inte har något som är mer skyddsvärt än norra sidan. De har hänvisat till en artikel i tidningen Jordbruks/Skogsaktuellt om hur svenska myndigheter väljer att tolka art- och habitatdirektivet till nackdel för svenskar när andra länder tolkar direktiven så att de inte totalt missgynnas.

Inger Johansson har därutöver själv kommit in med en skrivelse genom vilken hon yrkar att vägplanen inte fastställs på grund av fel och brister som projektet fortfarande har. Hon har under projektets gång vid flera tillfällen påtalat alla de fel och brister som gjorts vid planeringen av gc-vägen. Hon är mycket besviken på hanteringen av projektet. Hon har framfört att dikningsföretaget som hon är med i ska flyttas upp till 10 meter vilket ger betydande intrång i fastigheterna. Hon menar att Trafikverket felaktigt skriver att flytten av diket är en anmälningspliktig åtgärd vilket hon menar inte stämmer. Eftersom vattenanläggningen är tillståndsgiven krävs en ansökan om omprövning av tillståndet.

Trafikverkets svar:

Av underlaget i ärendet framgår att enbart en infart på hela sträckan kommer att stängas genom särskilt beslut vilket inte berör fastigheterna Sandby 4:7 eller Hagestad 33:22. Trafikverket kan konstatera att den sökande i kommunikationsutlåtandet daterat 2024-09-30 svarat att anslutningar till jordbruksmarken kommer att bibehållas och att åtkomsten kommer finnas likvärdig som i dag.

Flera av synpunkterna är ersättningsfrågor och omfattas inte av fastställelseprövningen. I samma utlåtande har den sökande dock generellt svarat att vid inlösen av en del av en fastighet utgår ersättning som motsvarar fastighetens minskade marknadsvärde plus 25 procent samt att ersättning även kan utges för vissa andra ekonomiska skador. Trafikverket förtydligar att ersättningsfrågor behandlas vid markåtkomstförhandlingar.

Fastställelseprövningen omfattar inte heller frågor om omprövning av en tillståndsgiven vattenanläggning enligt 7 kap. lag (1998:812) som särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. Trafikverket informerar upplysningsvis om att frågan om omprövning bedöms från fall till fall och att omprövning kan aktualiseras t.ex. om anläggningen förändras, båtadsområde tas i anspråk eller om belastningen på markavvattningsanläggningen förändras. Om en ansökan om omprövning skulle bli aktuell på grund av en vägåtgärd kan Trafikverket i egenskap av väghållare initiera en sådan omprövning. Trafikverket står för de kostnader som omprövningen innebär.

En rättssäker ärendehandläggning förutsätter bl.a. att den handläggande myndigheten utgår från gällande lagar och regler och tar som utgångspunkt i att gällande beslut fattade av andra myndigheter och regeringen är korrekta. Detta inkluderar även beslut i fråga om Natura 2000. Det är Sveriges regering som beslutar att till EU-kommissionen föreslå att områden ska upptas i nätverket Natura 2000.

Trafikverket hänvisar i övrigt till svaren ovan på s. 18 och 20–24.

Hagestad Gärars Dikningsföretag 1936 genom Ann-Sofi Högborg, Dikningsföretaget Sandby Mosse 1919 genom Inger Johansson och Henric Brinte samt Sandby Utmarksdikning 1933 genom Henric Brinte och Kerstin Brinte har framfört liknande synpunkter och anfört bl.a. följande. De har en tillståndsprövad vattenanläggning. Planerad gc-väg innebär ett intrång i deras tillstånd som därför måste omprövas. Ansökan om omprövning är aktuell där diket måste flyttas och där trummor behöver byggas. För Sandby Mosse kommer underhållet försvåras genom en försämrad tillgänglighet och det kommer inte heller vara möjligt att lägga upp rensmassorna mellan bäck och väg vilket innebär att underhållskostnaderna ökar. För Sandby Utmarksdikning kan flytten av rörsystemet bli problematisk då fallet i systemet är minimalt. För Hagestad Gärars Dikningsföretag måste eventuellt vissa brunnar tillsammans med rörsystem flyttas vilket kan påverka diket funktion negativt. Trafikverket skriver felaktigt att flytten av diket är en anmälningspliktig åtgärd. Eftersom de har en tillståndsgiven vattenanläggning krävs en omprövning. De vill se en plan för vattenverksamheten som inkluderar omprövningen och påverkan på underhållet. De anser att Trafikverket ska stå för erforderliga omprövnings- samt merkostnader som uppstår till följd av dikesändringen som är en konsekvens av gc-vägen. Dikningsföretaget Sandby Mosse har därutöver hänvisat till ett möte och anfört att protokollet är ofullständigt samt tagit upp ett antal frågor om påverkan, tillståndskrav, underhåll, kostnader och tillgänglighet. Företaget yrkar att vägplanen inte fastställs innan allt är klart kring dikesföretaget. Hagestad Gärars Dikningsföretag yrkar att planen inte fastställs eftersom det florerar olika rykten.

Trafikverkets svar:

Fastställelseprövningen omfattar inte frågor om omprövning av en tillståndsgiven vattenanläggning enligt 7 kap. lag (1998:812) om särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. Trafikverket har dock i sitt svar på bl.a. Inger Johansson synpunkter på s. 32 upplysningsvis informerat i frågan.

Göran Jacobson och Annika Jacobson har tagit upp flera av synpunkterna mot den sökta lokaliseringen som sammanfattats ovan på s. 18–19 i beslutet. De motsätter sig att vägplanen fastställs och godkänner inte att mark tas i anspråk för gc-vägen. De anser att anläggande på tomtmark och produktiv jordbruksmark är helt oacceptabelt och oproportionerligt och de yrkar att ärendet återförvisas till Vaghållningsmyndigheten för ny handläggning. De menar att den sökande i granskningsutlåtandet valt att misstolka, missbedöma och manipulera sina kommentarer. De har vidare framfört bl.a. följande. De bestrider valet av sida och hemställer i första hand att Östra kustvägen breddas med två cykelbanor på vardera sidan om vägen med ca 1–1,5 meter för att möjliggöra cykelvägen och i andra hand att gc-vägen anläggs söder om Östra kustvägen då det inte finns några hinder för detta. De har tagit upp frågan om naturvärdesinventeringens klassningar i Natura 2000-området och, så som det får förstås, hänvisat till en person som varit sakkunnig vid inventeringen och som anser att kartläggningen i bevarandeplanen och själva naturvärdesinventeringens klassningar i Natura 2000-området i flera fall är felaktiga bortom rimligt tvivel. De menar att uppgifterna har varit avgörande för Trafikverkets bedömning om val av sida och att Trafikverket grundat sin bedömning på ett felaktigt underlag. De har vidare med hänvisning till 31 § väglagen anfört att vägrätten inte sträcker sig utanför asfaltskanten/vägbanan därför att ingen mark eller annat utrymme för Östra kustvägen tagits i anspråk. För deras fastigheter Sandby 66:3 och 66:5 och Hagestad 35:6 finns inget ianspråktagande av vägområdet för väganordningar såsom eventuella diken och slänter. De anser att vägområdet är feltolkat utifrån presenterade ritningar

och att den planerade gc-vägen tar för mycket mark i anspråk och annekterar mark som Trafikverket inte har nyttjanderätt till. Skulle cykelvägen i stället anläggas på vardera sidan om vägen skulle det innebära att väghållaren kantförstärker den bristfälliga vägen och därigenom skulle området tas i anspråk med vägrätt. Därutöver anser de att Trafikverket inte tagit hänsyn till infartsvägar till deras fastigheter. De har även informerat om förekomsten av vatten- och kabelledningar, avloppsbrunn och en jordvärmeanläggning.

Trafikverkets svar:

I väglagen definieras begreppet vägområde som mark som har tagits i anspråk för en väganordning, och som väganordning räknas anordningar som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande. Förutom själva vägbanan kan t.ex. dike, slänt, säkerhetszon (sidoområde) och gc-väg räknas som väganordning. Av underlaget i ärendet framgår att vägområdet i projektet är tolkat utifrån väganordningar. På s. 68 i granskningsutlåtandet daterat 2024-04-04 har den sökande förklarat att Vaghållningsmyndigheten inte strävar efter att övertolka det befintliga vägområdet. Trafikverket har efter inkomna synpunkter granskat vägområdet utmed fastigheterna och därvid inte funnit några uppenbara skäl att ifrågasätta den sökandes tolkning av befintligt vägområde utmed Sandby 66:3 och 66:5 samt Hagestad 35:6. Trafikverket informerar om att tolkning av befintligt vägområde inte är ovanligt förekommande när det kommer till äldre vägar.

Anslutningar till fastigheterna kommer bibehållas och ledningsfrågor hanteras i samråd med ledningsägarna.

En rättssäker ärendehandläggning förutsätter bl.a. att den handläggande myndigheten utgår från gällande lagar och regler och tar som utgångspunkt i att gällande beslut fattade av andra myndigheter och regeringen är korrekta. Detta inkluderar även beslut i fråga om Natura 2000. Det är Sveriges regering som beslutar att till EU-kommissionen föreslå att områden ska upptas i nätverket Natura 2000.

Trafikverket hänvisar i övrigt till svaren ovan på s. 18 och 20–24.

Henrik Sturesson har tagit upp flera av synpunkterna mot den sökta lokaliseringen som sammanfattats ovan på s. 18–19 i beslutet. Han yrkar att planen inte fastställs och inte heller vinner laga kraft och har vidare framfört bl.a. följande. Vägplanen har kantats av felaktiga processer. Handlingar som Trafikverket utgått ifrån har inte varit korrekta och synpunkter har sänts in i det oändliga. Natura 2000-kartläggningen som använts i bevarandeplanen och naturvärdesinventeringens klassningar i Natura 2000-området är felaktiga bortom rimligt tvivel och arealerna i bevarandeplanen är inte korrekta. Det är felaktigt att åkermark är karterad som silikatgräsmark (naturtyp 6270). Han har hänvisat till vad han menar är en av landets främsta experter på naturvårdsinventering som enligt honom ska ha sagt att Natura 2000 inte är ett hinder mot att anlägga cykelvägen söder om Kustvägen. Genom att Trafikverket utgått från felaktiga klassificeringar av naturvärdesobjekt har hela projektet dröjt ut på tiden och medfört fördyringar som inte är acceptabla. Underlaget kan inte heller utgöra grund för val av sida av vägen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket hänvisar till sitt svar omedelbart ovanför på s. 34 i den delen svaret avser utgångspunkter för en rättssäker ärendehandläggning. Trafikverket hänvisar i övrigt till svaren ovan på s. 18 och 20–24.

Glenn Ottomers och Ylva Palmér Ottomers undrar varför det inte är möjligt att göra som på andra ställen och bygga gc-vägen genom slingrande natur på befintliga vägar och stigar. Synpunkter har även framförts om att markavvattningsföretaget Sandby utmarksdikning av år 1933 har en nedgrävd rörledning som löper nära vägen läng fastigheterna Sandby 24:5 och 24:6 vilket kan komma i konflikt med gc-vägen.

Trafikverkets svar: Trafikverket hänvisar till svaren ovan på s. 18 och 20–24.

Kjell-Erik Mårtensson har tagit upp flera av synpunkterna mot den sökta lokaliseringen som sammanfattats ovan på s. 18–19 i beslutet. Han har vidare framfört bl.a. följande. Han reagerar starkt på att den sökande inte bedömt trafiksäkerheten mellan södra och norra sidan i en djupare analys. Han förstår inte hur det skulle kunna vara farligare att korsa en anslutningsväg där bilar färdas i låg hastighet än att korsa en hårt trafikerad kustväg där bilar ofta kör i mycket höga hastigheter. Han anser att lösningar måste hittas för att förbättra de befintliga cykelstigarna på södra sidan och där det inte är möjligt leda cyklisterna via cykelväg som ligger på den södra sidan av kustvägen. Han anser att Österlen förtjänar bättre än en tråkig 22 km lång cykelväg på fel sida av vägen som blir farlig att korsa för alla, särskilt för de som cyklar med barn.

Trafikverkets svar:

Enligt vad som framgår av underlaget i ärendet har den sökande bedömt att det inte råder någon väsentlig skillnad mellan den södra och norra sidan sett från ett trafiksäkerhetsperspektiv. I granskningsutlåtandet daterat 2021-05-18 framgår på s. 33 att frågan inte heller varit drivande för val av placering. Trafikverket hänvisar i övrigt till svaren ovan på s. 18 och 20–24.

Torsten Thuresson har tagit upp flera av synpunkterna mot den sökta lokaliseringen som sammanfattats ovan på s. 18–19 i beslutet samt ställt ett stort antal frågor om synpunkterna. Han menar att hela projektet har präglats av desinformation, formaliafel och fördröjningar och att processen varit ett hån mot alla boende och verksamma längs vägen. Han har yrkat att vägplanen inte fastställs och inte vinner laga kraft och har framfört bl.a. följande. Den planerade cykelvägen har i alla översiktsplaner legat på södra sidan varför nya etableringar endast skett på norra sidan de sista 60 åren. Nya och utökade verksamheter för jordbruket och turistnäringen har anlagts på norra sidan och det är en ren provokation att nu göra stora intrång och förstöra dessa anläggningar. Trafikverkets nuvarande argument för den norra sidan är bara ett sätt att komma undan att de inte gjort en fel bedömning från början. Trafikverket vill med alla medel komma ifrån att göra en ny projektering. Oavsett vilken sida gc-vägen hamnar på till slut, så är det en ännu värre skandal och hänsynslöshet att inte kunna sidoförflytta vägen där gc-vägen kommer att snudda bostadsbyggnader med endast ett fåtal meter. Trafikverket har argumenterat för den biologiska mångfalden och att inte störa det starka naturskyddet. Ändå gör Trafikverket motsatsen. Det kommer att bli trafikchaos för alla inblandade. Även biltrafikanterna kommer att bli störda. Cyklister som kommer från målpunkterna från södra sidan som ska korsa landsvägen kommer att utsättas för stor trafikfara för att komma ut på gc-vägen på den norra sidan. En gc-väg på södra sidan kräver inte dessa landningsytor. Om det nu måste bytas sida, varför just innan Hammar, när undantaget gav möjlighet att fortsätta på södersidan ända fram till Löderups strandbad?

Trafikverkets svar:

Trafikverket kan konstatera att den sökande i kommunikationsutlåtandet daterat 2024-09-30 svarat att undantaget för en gc-väg i naturvårdsområdet inte gäller för områden som ingår i nätverket Natura 2000. Trafikverket förtydligar att Natura 2000-området Sandhammaren sträcker sig hela vägen från Hammar fram till Löderups strandbad och vidare österut. På sträckan mellan Hammar och Löderups strandbad utgör befintlig väg, med undantag för delen mellan Margretevall fram till korsningen Minkvägen/Östra kustvägen, nordlig gräns för Sandhammarens Natura 2000-område. Trafikverket hänvisar i övrigt till svaren på s. 18 och 20–24.

Jörgen Arfwedson har framfört att han har sommarhus längs vägen och oroar sig varje år han ska flytta dit att en allvarlig olycka ska ske med cykel och har frågat hur projektet ligger till.

Trafikverkets svar: Trafikverket har tidigare informerat om att ärendet är under handläggning.

Adde Malmberg och Siw Erixon har tagit upp flera av synpunkterna mot den sökta lokaliseringen som sammanfattats ovan på s. 18–19 i beslutet och framfört bl.a. följande. De äger fastigheten Hoby 32:10 i Örnahusen där det är som allra mest trångt med hus alldeles intill vägen på båda sidor om vägen. Även utan en cykelbana är det trångt på sommaren när trafiken är tät. Sikten är delvis skymd och många kör betydligt fortare än den skyltade hastigheten 70 km/h. Trafikverket har varit på plats och tittat men inte under sommaren när trafiken är som tätast. De är bekymrade för trafiksäkerheten. Underlaget utgår från mätningar av trafiken från 2007 och det vore lämpligt att göra en ny mätning eftersom trafiken har ökat avsevärt sen dess. Från garageutfarten har de skymd sikt mot landsvägen. Vägförslaget innebär att de nu också ska korsa cykelvägen innan de kommer ut på vägen vilket kommer att öka risken för incidenter eller olyckor. De undrar hur de ska få tillgång till sitt garage på ett trafiksäkert sätt. Deras korsning väg 1022/Per Ols väg har i vägplanen identifierats som en trång och problematisk korsning i projektet. De undrar hur projektplanen har förhållit sig till den omständigheten och vilken av bredderna 2,2, 2,0 eller 1,5 meter som har planerats in på gc-vägen vid den belastade fyrvägs-korsningen. De har en häck som enda skydd mot trafiken och undrar hur lång tid det kommer att ta för en ny häck att växa upp. De har frågor om avrinningen från vägen som kommer betydligt närmare huset och om Trafikverket kommer att göra en ny stenkista om den befintliga förstörs på grund av vägbygget. De har även ställt frågor om förlorat värde på fastigheten. Deras hus är byggt ca 1875 och det finns en detaljplan för området med stränga riktlinjer för vad och hur man får och inte får bygga. Nu kommer de att få en asfalterad väg precis framför huset. De väddar till Trafikverket att vid detta specifika område ta hänsyn till konsekvenserna och titta på andra alternativ.

Trafikverkets svar:

Sträckan förbi Per Ols väg har i vägplanen tagits upp under avsnittet för trånga partier. Vid trånga passager har avsteg gjorts från den optimala sektionen efter avvägningar mellan aspekter om trafiksäkerhet och intrång. Avvägningarna innebär en balansgång mellan att göra små intrång med så liten påverkan som möjligt samtidigt som gc-vägen ska uppfylla krav och vara trafiksäker. Av underlaget framgår att en omledning av gc-vägen bakom fastigheten har utretts och valts bort med motiveringen att omledningen skulle innebära dels ett större intrång i jordbruksmark, dels vara ett ogent alternativ för cyklister med risk för att förbipasserande väljer att cykla ut i blandtrafiken. Trafikverket delar den bedömningen. Enligt den sökande avviker gc-vägen från vägen i undantagsfall och endast där ingen av gc-vägens sektioner får plats i direkt anslutning till vägen. Av granskningsutlåtandet daterat 2021-05-18 har den sökande svarat att flera sektioner i direkt anslutning till vägen är möjliga på sträckan förbi fastigheterna Hoby 32:10 och Hoby 32:11. För att minimera intrånget på tomtmark, undvika avbrott i gc-vägen och inte göra vägen smalare har den allra smalaste sektionen valts. Den sökande har i utlåtandet förtydligat att gc-vägen smalnas av till 1,5 meter och separeras med heldragen linje mot vägen mellan km 20/414 och 20/520 (en sträcka på 106 meter) och att möjligheterna att förändra planförslaget utifrån inkomna önskemål utretts i allra längsta mån. Vidare framgår att den senaste mätningen av trafikflödet är gjord 2018 och att skillnaden sedan 2007 inte är utmärkande. Förbi Örnahusen har årsdygnstrafiken ökat från 1050 till 1100 fordon per dygn och påverkar inte utformningen av gc-vägen. Gång- och cykelvägen bedöms inte leda till försämrad trafiksäkerhet eller försämrad sikt vid fastigheten. Eftersom gc-vägen placeras mellan biltrafiken och fastigheten uppstår ytterligare en yta som kan användas för förbättrad sikt. Risken för kollision med cyklister bedöms vara liten. Trafikverket delar bedömningen.

Påverkan på stenkistan är en ersättningsfråga och omfattas inte av fastställeprövningen. Trafikverket kan konstatera att den sökande har kommenterat att stenkistor och äldre dränering kommer att beaktas, att gc-vägens avvattning ska säkras för att inte påverka berörda hus och att ersättning för eventuell flytt av stenkistor och/eller dränering är en avtalsfråga. Trafikverket informerar upplysningsvis att vid inlösen för en

del av en fastighet utgår ersättning som motsvarar fastighetens minskade marknadsvärde plus 25 procent. Frågor om ersättning behandlas vid markåtkomstförhandlingar. Trafikverket kan konstatera att fastigheten Hoby 32:10 inte ligger inom detaljplanelagt område.

Trafikverket hänvisar i övrigt till svaren ovan på s. 18 och 20–24.

Henric Brinte och Kerstin Brinte har tagit upp flera av synpunkterna mot den sökta lokaliseringen som sammanfattats ovan på s. 18–19 i beslutet samt framfört bl.a. följande. Som representant för jordbruksfastigheterna Sandby 21:26, 24:3, 24:4 och Borrby 62:1 motsätter de sig en gc-väg på norra sidan av väg 1500. De har mark även på södersidan men med tanke på säkerheten och vilka som kommer att använda gc-vägen är södersidan ett bättre alternativ. Huvudsakliga användare kommer att vara turister/nöjesåkare till eller från havet eller attraktioner och knappast jobbpendlare. På de korta sträckor som det skulle kunna bli problem med tillstånd kan bilvägbanan flyttas. Det viktigaste är att säkerheten blir maximal för barn och vuxna användare. Annars blir det billigast att låta det vara som det är – då är i alla fall cyklisterna medvetna om faran.

Trafikverkets svar:

Enligt vad som framgår av underlaget i ärendet har den sökande bedömt att det inte råder någon väsentlig skillnad mellan den södra och norra sidan sett från ett trafiksäkerhetsperspektiv. I granskningsutlåtandet daterat 2021-05-18 framgår på s. 33 att frågan inte heller varit drivande för val av placering. Trafikverket hänvisar i övrigt till svaren ovan på s. 18 och 20–24.

Bo och Yonne Bernhardsson ägare av fastigheten Hoby 17:35 har hänvisat till tidigare framförda synpunkter samt anfört bl.a. följande. De förordar att gc-vägen lokaliseras på den sydöstra sidan av väg 1500 i stället för på den nordvästra. Vägen skär genom strandskyddsområde varför ingreppet ur den synvinkeln är att betrakta som likvärdigt oavsett sida. En sådan dragnings innebär mindre ingrepp i jordbruksnäringen då marken på nordvästra sidan i högre grad används för jordbruksproduktion och har ett större ekonomiskt värde, inte bara för enskilda näringsidkare utan för hela samhället vilket mer eller mindre är fallet längs hela väg 1500. Det sydöstra läget borde vara mer praktiskt för det rörliga friluftslivet, cykelburet eller till fots eftersom det innebär att den på sommaren ganska hårt trafikerade vägen inte behöver korsas för att ta sig ner till hav, bad och andra attraktioner. De har vidare hänvisat till att det på tidigare utsända kartor på deras fastighet ritats in ett mindre område som beskrivs som en kulle/slänt och bedömts redan ingå i befintligt vägområde. De menar att området inte ingår i vägområdet och att skälet till att området inte odlats är att där har lämnats kvar en rot från det sista trädet, innan vägen, i en längre pilallé som ännu inte tagits bort.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kan konstatera att frågan om befintlig vägområdesgräns för området tagits upp redan tidigare i processen. Av granskningsutlåtandet daterat 2021-05-18 på s. 83 framgår att gränsen för befintligt vägområde är justerat till markägarens fördel. Av plankartorna med status fastställelsehandling daterade 2022-12-01 framgår att vägområdesgränsen är justerad. Trafikverket hänvisar i övrigt till svaren ovan på s. 18 och 20–24.

Hans Christerson protesterar mot att gc-vägen föreslås att läggas norr om väg 1022 och 1500. Den byggs för att värna om cyklisternas trafiksäkerhet och bör därför läggas söder om vägen ur trafiksäkerhetssynpunkt. Han undrar vilka som tagit beslut och var beslutet finns om att förlägga gc-vägen norr om Kustvägen.

Trafikverkets svar:

Det ankommer ytterst på den sökande, verksamhetsutövaren, i detta fall Vaghållningsmyndigheten, Trafikverket Södra regionen, att formulera ändamål och projektmål för den verksamhet som ansökan avser,

att ta nödvändiga ställningstaganden och beslut i arbetet med vägplanen som leder fram till ansökan och att slutligt formulera ansökan vilket även inkluderar att ta fram det underlag som ansökan bygger på.

Enligt vad som framgår av underlaget i ärendet har den sökande bedömt att det inte råder någon väsentlig skillnad mellan den södra och norra sidan sett från ett trafiksäkerhetsperspektiv. I granskningsutlåtandet daterat 2021-05-18 framgår på s. 33 att frågan inte heller varit drivande för val av placering. Trafikverket hänvisar i övrigt till svaren ovan på s. 18 och 20–24.

Marie Meijer har tagit upp flera av synpunkterna mot den sökta lokaliseringen som sammanfattats ovan på s. 18–19 i beslutet. Hon har hänvisat till tidigare insänt material och framfört bl.a. följande. Hon anser att gevägen ska gå söder om väg 1022 och 1500 och att påverkan på jordbruksmarken som tas i anspråk är orimlig.

Trafikverkets svar: Trafikverket hänvisar till svaren ovan på s. 18 och 20–24.

Speciella frågor i projektet

Detaljplan

Av handlingarna framgår att vägplanen berör åtta detaljplaner och två områdesbestämmelser. Den sökande har bedömt att markanspråken i den mån de strider mot den tillåtna markanvändningen, med undantag för två av detaljplanerna, är att betrakta som mindre avvikelser som inte motverkar syftet med detaljplanerna och områdesbestämmelserna. Ystads och Simrishamns kommuner har i yttranden i detalj redogjort för vägplanens påverkan på berörda detaljplaner och områdesbestämmelser och instämt i den sökandes bedömning om att vägplanens markanspråk kan ses som mindre avvikelser förutom i två fall för vilka Samhällsbyggnadsnämnden i Simrishamns kommun meddelat att ändringarna i de två detaljplanerna kan ske genom upphävande av berörda delar för vägplanen. Det har kommit till prövningsmyndigheten Trafikverkets kännedom att detaljplanerna som initierats av den sökande har vunnit laga kraft i april 2021. Trafikverket finner därmed ingen anledning att göra någon annan bedömning än att avvikelserna mot de detaljplaner som berörs är sådana mindre avvikelser som kan tillåtas.

Buller

Trafikverket konstaterar att den sökande har bedömt att vägombyggnaden ur bullersynpunkt inte bedöms innebära en väsentlig ombyggnad av infrastruktur. Det har motiverats med att projektet inte kommer att ge upphov till ökade trafikmängder och att trafikströmmar inte kommer att hamna närmare bostadsbebyggelse annat än på tre vägavsnitt som är mellan ca 200 och 300 meter långa där vägen antingen sidoförflyttas eller breddas. Bullerberäkningar har genomförts på dessa sträckor som visar att den ekvivalenta ljudnivån jämfört med nollalternativet kommer att öka med som mest 1 dBA för en bostadsfastighet och att åtgärdsnivåerna för befintlig miljö kommer att klaras. För en av bostadsfastigheterna för vilka beräkningar har gjorts blir det ingen skillnad i ljudnivå. Bullerskyddsåtgärder har därför inte föreslagits.

Enligt Trafikverkets riktlinje om buller TDOK 2014:1021 och handledning om buller TDOK 2016:0246, framgår att åtgärder som inte ska bedömas som väsentlig ombyggnad t.ex. är utbyggnad med enbart delar som inte alstrar nämnvärt buller så som gång- och cykelbanor. Det framgår vidare att vid bedömning av om en åtgärd eller ett s.k. åtgärds paket innebär en väsentlig ombyggnad ska hänsyn tas till om det uppstår en väsentlig ökning av störningen. Om den ekvivalenta ljudnivån ökar med 2 dBA eller mer bör det bedömas som en väsentlig ökning av störningen. Efter vad som framkommit i frågan bedömer Trafikverket att det är tillämpligt att åtgärderna ska betraktas som åtgärder i befintlig miljö och delar den sökandes bedömning i frågan om bullerskyddsåtgärder. Trafikverket bedömer att det för övriga delar av projektet är uppenbart att åtgärderna inte kommer att medföra något tillkommande buller från vägtrafiken.

Påverkan på Natura 2000

Vägplanen berör Natura 2000-områdena Sandhammaren (SE0430088) som av regeringen har förklarats som ett särskilt skyddsområde enligt Europaparlamentets och rådets direkt 2009/147/EG om bevarande av vilda fåglar, det s.k. fågeldirektivet, och Sandhammaren-Kåseberga (SE0430093) som av regeringen har förklarats som ett särskilt bevarandeområde enligt rådets direktiv 92/43/EEG om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter, det s.k. art- och habitatdirektivet. Trafikverket kan konstatera att sökanden har bedömt att vägtåtgärderna inom Natura 2000-områdena inte kommer att påverka miljön på ett betydande sätt och att länsstyrelsen instämt i denna bedömning och uttryckt att placeringen norr om vägen medför att en betydande påverkan på de värden som Natura 2000-områdena har att skydda har kunnat undvikas. Trafikverket finner mot denna bakgrund att regelverket om Natura 2000 inte utgör hinder mot att fastställa planen.

Påverkan på naturreservat och landskapsbildsskydd

Av länsstyrelsens tillstyrkan framgår att det trots omfattande anpassningar ändå kommer att ske ett visst intrång i naturreservatet Hagestad-Järarna och i naturvårdsområdet Hammars backar-Kåsebergaåsen vilket kräver dispens för åtgärderna och att tillstånd därutöver krävs från förordnandet om landskapsbildsskydd för området Östersjöns kust inom Simrishamns kommun. Prövningsmyndigheten Trafikverket kan konstatera att nödvändiga dispenser och tillstånd för intrång i nyss nämnda områden har meddelats av länsstyrelsen.

Påverkan på riksintressen

Vägombyggnaden berör Kusten Simrishamn-Nybrostrand som pekats ut som område av riksintresse för naturvärden, Sandhammaren och Kåseberga som pekats ut som områden av riksintresse för kulturmiljövärden samt Kuststräckan Trelleborg-Abbekås-Sandhammaren-Mälarhusen-Simrishamn som pekats ut som område av riksintresse för friluftslivet, allt enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Vid Hammar berörs Kabusa skjutfält som pekats ut som område av riksintresse för totalförsvaret enligt 3 kap. 9 § miljöbalken. Områden av riksintresse ska enligt 3 kap. 6 och 9 §§ miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada natur- eller kulturmiljön eller som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Den föreslagna gc-vägen berör även större geografiska områden med särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten och som med hänsyn till natur- och kulturvärdena i sin helhet är av riksintresse. Kustområdet i Skåne från Örnahusen söder om Skillinge till Åhus är av riksintresse för det rörliga friluftslivet enligt 4 kap. 2 § miljöbalken och Kustzonen är av riksintresse för högexploaterad kust enligt 4 kap. 4 § miljöbalken. I dessa områden får exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön komma till stånd endast om det inte möter något hinder enligt 4 kap. 2-8 §§ miljöbalken och det kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden.

Efter vad som framkommit bedömer Trafikverket likt den sökande och länsstyrelsen att de åtgärder som föreslås i vägplanen inte kommer att leda till att något av de berörda riksintressena skadas påtagligt. Trafikverket bedömer att det inte heller i övrigt föreligger några hinder enligt 4 kap. miljöbalken mot att fastställa planen.

Anspråkstagande av jordbruksmark

Av 3 kap. 4 § miljöbalken följer att brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och behovet inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Den sökande har anfört att ändamålet med projektet inte bedöms kunna tillgodoses genom någon annan åtgärd än den som tar marken i anspråk och att intrånget därför är nödvändigt. Länsstyrelsen, som särskilt

har uttalat sig i frågan, menar att behovet av vägåtgärden och dess lokalisering och utformning är motiverad i vägplanen.

Trafikverket bedömer att den föreslagna gc-vägen mellan Hammar och Skillinge innebär ett sådant väsentligt samhällsintresse som kan motivera ett ianspråktagande. Vid en helhetsbedömning av omständigheterna i ärendet delar Trafikverket den sökandes och länsstyrelsens bedömning att ianspråktagandet är motiverat. Arealen jordbruksmark som minskar kommer vara begränsad till att följa den befintliga vägen.

Miljökvalitetsnormer – luftkvalitet och vattenförekomster

Trafikverket bedömer att projektet inte kommer att medföra att miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Projektet kommer inte heller medföra att miljökvalitetsnormer för berörda vattenförekomster inte kommer att kunna följas.

Biotopskydd

Av 7 kap. 11 § miljöbalken följer att regeringen i fråga om små mark- eller vattenområden som på grund av sina särskilda egenskaper är värdefulla livsmiljöer för hotade djur- eller växtarter eller som annars är särskilt skyddsvärda får meddela föreskrifter om att samtliga lätt igenkännbara områden av ett visst slag i landet ska utgöra biotopskyddsområden (s.k. generellt skyddade biotopskyddsområden). Inom ett biotopskyddsområde får en verksamhet inte bedrivas eller åtgärd vidtas som kan skada naturmiljön. Av 7 kap. 11 a § miljöbalken följer dock att förbuden inom de generellt skyddade biotopskyddsområdena inte gäller byggande av allmän väg enligt en fastställd vägplan enligt väglagen.

Omfattande åtgärder finns beskrivna som kompensation för den skada som gc-vägen oundvikligen kommer att medföra på berörda biotopskyddsobjekt längs väg 1022 och 1500. Trafikverket noterar att länsstyrelsen funnit att kompensationsåtgärderna är genomförbara och bedömt att syftet med biotopskyddet inte kommer att motverkas. Trafikverket bedömer att den påverkan som vägplanen kommer att medföra på biotopskyddade objekt är godtagbar. Trafikverket förutsätter att redovisade kompensationsåtgärder genomförs.

Strandskydd

Trafikverket bedömer att ombyggnaden av vägen inte motverkar syftet med strandskyddsbestämmelserna.

Artskydd

Berörda landskapsavsnitt hyser höga naturvärden och arter som omfattas av artskyddsförordningen. Frågor om dispens från artskyddet prövas i första hand av länsstyrelsen. Den sökande har bedömt att med rätt anpassningar kan skada undvikas och att någon artskyddsdispens därför inte kommer att krävas. Trafikverket konstaterar att länsstyrelsen delar den sökandes bedömning om att artskyddet inte aktualiseras. Hinder mot att fastställa vägplanen på grund av artskydd föreligger därför inte.

Inskränkt drift

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Södra regionen har ansökt om inskränkt drift av planerad gc-väg.

Av 26 § väglagen följer att om särskilda skäl föreligger, får Trafikverket besluta om inskränkning i skyldigheten att vidta åtgärder för drift av väg. Vad som utgör särskilda skäl bedöms utifrån omständigheterna i det enskilda fallet. Bedömningen sker bl.a. med utgångspunkt i den sökta inskränkningen ställd mot ändamålet med projektet. Hänsyn tas till om inskränkningen kan anses medföra olägenheter för den allmänna samfärdseln. Särskilda skäl kan t.ex. föreligga om vägen enbart är till för myndighetens eget behov för utförande av drifts- och underhållsåtgärder av anläggningen (se beslut TRV 2024/24718 och TRV 2024/74335).

Trafikverket kan konstateras att flera enskilda har ställt sig frågande till inskränkningen. Framförda synpunkter avser bl.a. hur gc-vägen kan särskiljas i driftsunderhåll från vägen, att den inte följer rapporten Sommarcykelvägar och därför inte är att betrakta som en sommarcykelväg och att tillgängligheten och trafiksäkerheten behöver säkras under hela året om gc-vägen ska anses uppfylla mål om trafiksäkerhet.

Den sökande har som svar bl.a. hänvisat till att det i för projektet gällande VGU-krav inte finns några krav som ska uppfyllas för att en gc-väg ska klassas som en sommarcykelväg och att en sommarcykelväg i det här projektet innebär att gc-vägen inte ska vinterväghållas. Den sökande har även framfört att aktuell sträcka är till för rekreationscykelstråk och bedömt att särskilda skäl därför skulle finnas.

Prövningsmyndigheten Trafikverket gör följande bedömning. Av Trafikverkets infrastrukturregelverk Vägars och gators utformning, krav med rådtext, TRVINFRA-00396, version 1.0, publicerad 2024-11-01, framgår bl.a. att en sommarcykelväg är en enklare friliggande förbindelse utan krav på vinterunderhåll. Vidare framgår att en sommarcykelväg bör ha en hårdgjord yta men bör ej beläggas med asfalt. Trafikverket konstaterar att den sökande inte gjort gällande att gc-vägen planerats som en enklare friliggande förbindelse. Tvärtom framgår av underlaget i ärendet inget annat än att planerad gc-väg kommer att ha samma kvalitetskrav som gäller för en gc-väg. Utifrån detta och med beaktande av att ändamålet med projektet är att skapa en sammanhängande, tillgänglig och trafiksäker cykelförbindelse för att förbättra förutsättningarna att cykla samt öka trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter mellan Hammar och Skillinge finner Trafikverket att särskilda skäl enligt 26 § väglagen i detta fall inte föreligger. Att gc-vägen kommer att användas mer under sommarhalvåret än under vinterhalvåret är i sig inte ett särskilt skäl för att gc-vägen inte ska omfattas av vinterväghållning. Ansökan om inskränkt drift bör därför avslås.

Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att en ombyggnad enligt vägplanen är motiverad och har tillräcklig aktualitet. Vägplanen har handlagts i enlighet med reglerna i väglagen och vägförordningen. Vägens sträckning strider inte mot intentionerna i kommunernas översiktsplaner. Den planerade vägen innebär i några fall små avvikelser från berörda detaljplaner och områdesbestämmelser vilka inte motverkar syftet med detaljplanerna och områdesbestämmelserna.

Trafikverket bedömer att projektet är förenligt med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och bestämmelser om miljö kvalitetsnormer. Anläggningen innebär även i övrigt en lämplig användning av mark- och vattenresurser. Trafikverket instämmer i länsstyrelsens bedömning att placeringen till den norra sidan av vägen innebär att intrånget i och påverkan på en ur allmän synpunkt mycket värdefull naturmiljö har kunnat hållas nere.

Den föreslagna ombyggnaden av väg 1022 och 1500 kommer att ske i ett natur- och kulturlandskap med mycket höga värden och i en komplex miljö som bitvis präglas av bebyggelse mycket nära inpå vägen. Ombyggnaden på sträckan mellan Hammar och Skillinge kommer ofrånkomligt att påverka många enskilda fastighetsägare och näringsidkare negativt och innebära ett delvis nytt inslag i natur- och kulturmiljön. Trafikverket finner dock att den sökande gjort stora ansträngningar genom anpassningar av gc-vägen för att minska intrånget och olägenheterna och mildra de negativa konsekvenserna. Ombyggnaden innebär att gång- och cykeltrafikanter separeras från fordonstrafiken vilket är mycket angeläget från ett trafiksäkerhetsperspektiv. Det innebär sammantaget att vägen får ett lämpligt läge och utförande. Trafikverket bedömer att ändamålet med gc-vägen tillgodoses med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskäligen kostnad.

Ärendenummer
TRV 2023/63184Dokumentdatum
2026-02-17

Beroende på hur vägplanen genomförs kan de negativa konsekvenserna för enskilda fastighetsägare bli större eller mindre. Trafikverket poängterar därför vikten av att åtgärden i efterföljande projekterings-, anläggnings- och byggskede genomförs på ett sådant sätt som innebär att största möjliga hänsyn tas till de trädgårdar som berörs längs sträckan, så att träd och annan växtlighet på tomtmark så långt möjligt kan sparas eller flyttas. En förutsättning för detta är kontinuerlig kommunikation med berörda sakägare. Trafikverket poängterar även betydelsen av att ombyggnaden genomförs med hänsyn tagen till berörda näringsidkare.

Trafikverket bedömer att de fördelar som planen medför överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda när den sökande får ta mark och särskilda rättigheter i anspråk.

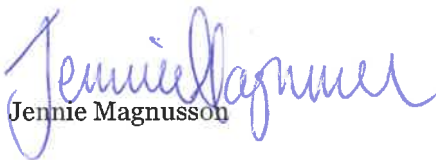
Trafikverket bedömer att det behov och den omfattning av tillfällig nyttjanderätt som har redovisats i vägplanen är skäligen.

Trafikverket gör sammantaget bedömningen att vägplanens utformning, omfattning och åtgärder innebär en lämplig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen.

Överklagande

Detta beslut får överklagas hos regeringen, se bilaga.

Beslutande i detta ärende har varit chefsjuristen Jennie Magnusson med Jan Gutman som föredragande. I den slutliga handläggningen har även avdelningschefen Lisa Eriksson deltagit.


Jennie Magnusson

Bilagor

1. Anvisning "Hur man överklagar"
2. Allmänna upplysningar – fastställd vägplan

Kopia till:

Länsstyrelsen i Skåne län
Lantmäteriet (efter laga kraft)
Region Skåne
Ystads kommun
Simrishamns kommun
Fastighetsägare och rättighetsinnehavare, m.fl. enligt ärendets fastighetsförteckning
Övriga som yttrat sig skriftligen under granskningen

Ärendenummer
TRV 2023/63184
Motpartens ärendenummer

Dokumentdatum
2026-02-17

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Bilaga 1

Hur man överklagar

Om ni vill överklaga Trafikverkets beslut ska ni skriftligen ange vilket beslut ni överklagar och redogöra för den ändring som ni begär.

I skrivelsen ska ni ange i vilken egenskap ni överklagar. Om ni klagar i egenskap av ägare till en fastighet som berörs bör ni även ange fastighetens registerbeteckning.

Ange Trafikverkets ärendenummer **TRV 2023/63184** på skrivelsen.
Ert eget och eventuellt ombuds namn och kontaktuppgifter bör även framgå.
Ett ombud bör bifoga en fullmakt.

Skrivelsen ställs till regeringen men skickas eller lämnas till Trafikverket, Ärendemottagningen, Planprövning, Box 810, 781 28 Borlänge eller till trafikverket@trafikverket.se.

Skrivelsen måste vara hos Trafikverket **senast den 25 mars 2026**.

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2023/63184, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2026-02-17, Dokumenttyp BREV, Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Bilaga 2

Allmänna upplysningar, fastställd vägplan

Fastställelsebeslutets giltighetstid

Beslutet gäller det år då det får laga kraft och följande fem kalenderår. Beslutet upphör alltså att gälla om inte hela vägsträckningen har blivit utmärkt på marken och vägbygget har påbörjats inom den tiden.

Rätt att använda mark

När beslutet fått laga kraft kan väghållaren ta mark inom vägområdet i anspråk med vägrätt. Väghållaren får då fullt ut använda marken och ta till vara naturtillgångar inom vägområdet. Vägrätten kan ibland vara mindre omfattande, och det ska då framgå av vägplanen att vägrätten har inskränkts. Väghållaren är skyldig att betala ersättning för intrång och annan skada till följd av att marken tas i anspråk.

Beslutet innebär också att väghållaren har rätt att få tillfällig nyttjanderätt till de särskilt markerade områden som framgår av vägplanen. Det kan till exempel handla om mark som behövs för transportvägar, upplag eller baracker under byggtiden. Nyttjanderätten gäller under så lång tid som anges i vägplanen.

Undantag från bestämmelser i miljöbalken

Beslutet innebär att:

- förbud mot åtgärder inom generellt biotopskyddsområde inte gäller
- dispens från strandskydd inte krävs, och att
- samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken inte behövs för åtgärder som ingår i den fastställda planen.

Utgångspunkter för bedömning av buller

Följande riktvärden för trafikbuller anges i proposition 1996/97:53 "Infrastrukturinriktning för framtida transporter", som har antagits av riksdagen:

- 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dB(A) maximal ljudnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad
- 70 dB(A) maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Riktvärdena ska ses som långsiktiga mål för bostäder som påverkas av buller från trafiken. Riktvärdena bör normalt inte överskridas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av väg, men de är inte rättsligt bindande. Vid tillämpningen bör man ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

När det inte är nybyggnad eller väsentlig ombyggnad genomför Trafikverket ett åtgärdsprogram som syftar till att förbättra inomhusmiljön. Då anses det, enligt Mark- och miljööverdomstolens praxis, rimligt att genomföra skyddsåtgärder om bullernivån utomhus överskrider 65 dB(A) ekvivalent ljudnivå.

När man bedömer behovet av skyddsåtgärder gör man normalt först en bedömning av bostadshusens fasaddämpning. Om en sådan bedömning inte har gjorts antas schablonmässigt att fasaden dämpar

ljudnivån inomhus med 25 dB(A). Normalt är fasaddämpningen större. Beräkningar av buller tar bland annat hänsyn till trafikmängder, trafikslag, hastighet, terrängförhållanden och bebyggelse.

Vägen måste stämma med detaljplan och områdesbestämmelser

En väg måste byggas så att den stämmer med kommunens detaljplaner. Om vägprojektet medför att någon detaljplan måste ändras får den berörda delen av projektet inte påbörjas förrän beslutet om detaljplanen har börjat gälla. Motsvarande gäller för områden med områdesbestämmelser.

Frågor som inte omfattas av fastställelsebeslutet

Fastställelsebeslutet omfattar inte frågor som hör till byggskedet. Sådana frågor behandlas vid exempelvis markåtkomstförhandling eller lantmäteriförrättning eller i samband med att bygghandlingar för projektet upprättas. Detta gäller bland annat

- ersättning för mark som tas i anspråk
- ersättning för miljöskador
- läget av nya enskilda vägar
- omläggning av ledningar
- rivning eller flyttning av byggnader utanför det fastställda området
- tillstånd och villkor för att bygga eller riva anläggningar i vatten
- påverkan på omgivningen under byggnadstiden
- anslutningar till allmän väg samt spärrningar av anslutningar
- trafikreglering och skyltning
- hastighetsgränser
- bortforsling av vägkropp m.m. inom indragna vägdelar.

Väg och väganordningar

Till en väg hör vägbanan samt de väganordningar som finns intill vägbanan.

Väganordningar är anordningar som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande. Det är normalt väglänter, diken, gång- och cykelbanor, ledningar för avvattning av vägkroppen, bullerskyddsanordningar i anslutning till andra väganordningar, broar och vägtrummor, tunnlar med skyddszoner, säkerhetszoner, en maximalt två meter bred kantremsa intill vägen, bryggor som är anslutna till en allmän väg, och allmänna färjor med färjeläge.

Lantmäteriförrättning

En vägplan kan illustrera förslag till nya enskilda vägar och anslutningar samt ledningsomläggningar utanför vägområdet. Sådana frågor kan komma att hanteras i lantmäteriförrättningar.

Lantmäteriförrättning kan också behövas för att ordna enskild väghållning när en väg dras in från allmänt underhåll. Sådan förrättning bekostas av väghållningsmyndigheten.

Byggförbud

Fastställelsebeslutet innebär att det krävs tillstånd från väghållningsmyndigheten för att uppföra byggnader, göra tillbyggnader, utföra andra anläggningar eller vidta andra åtgärder som väsentligt kan försvåra användningen av vägområdet för vägändamål.