

SAMRÅDSUNDERLAG

Väg 113, Stabbarp-Bosarp, ny gång- och cykelväg

Eslövs kommun, Skåne län

Vägplan, 2021-03-24



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Box 366, 201 23 Malmö, Gibraltargatan 7

E-post: jacob.larsson@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG

Väg 113, Stabbarp-Bosarp, ny gång- och cykelväg

Författare: Norconsult AB, Annika Ekström

Dokumentdatum: 2021-03-24

Ärendenummer: TRV 2018/132510

Åtgärdsnummer: 10558

Uppdragsnummer: 165028

Version: 1,0

Kontaktperson: Jacob Larsson

Bakgrundskartor och flygbilder: © Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Innehåll

1 SAMMANFATTNING	6
2 INLEDNING.....	8
2.1. Bakgrund	8
2.2. Planlägningsprocessen	9
2.3. Brister och behov.....	9
2.4. Tidigare utredningar	10
2.5. Ändamål och projektmål.....	11
2.6. Planerade åtgärder	11
3 AVGRÄNSNINGAR	12
3.1. Inledande analys inom utrednings- och influensområde.....	12
3.2. Aspekter som inte behandlas.....	14
3.3. Osäkerheter i underlag och bedömningar	15
3.4. Tid.....	15
4 FÖRUTSÄTTNINGAR I UTREDNINGS- OCH INFLUENSOMRÅDET	15
4.1. Områdets allmänna karaktär	15
4.2. Målpunkter i landskapet.....	16
4.3. Markanvändning och planförhållanden	20
4.4. Rådande miljöförhållanden	21
4.5. Befintlig väg.....	36
4.6. Byggnadstekniska förutsättningar	36
5 PROJEKTETS LOKALISERING, UTFORMNING, OMFATTNING OCH UTMÄRKANDE EGENSKAPER	37
5.1. Lokalisering och omfattning.....	37
5.2. Utredning val av sträckning	38
5.3. Vägutformning.....	46
5.4. Gestaltning	48
5.5. Trafiksäkerhet.....	48

5.6.	Avvattning	48
6	DE MÖJLIGA MILJÖEFFEKTERNAS TYP OCH UTMÄRKANDE	
	EGENSKAPER.....	49
6.1.	Landskapsbild	49
6.2.	Kulturmiljö.....	49
6.3.	Naturmiljö	49
6.4.	Vattenförhållanden och miljö kvalitetsnormer för vatten	52
6.5.	Rekreation och friluftsliv.....	53
6.6.	Barriäreffekter	53
6.7.	Klimatpåverkan och översvämningsrisk.....	53
6.8.	Befolkning och hälsa	53
6.9.	Hushållning med mark och vatten	54
6.10.	Rivningsarbeten och hantering av avfall och restprodukter	55
7	MILJÖÅTGÄRDER.....	55
7.1.	Planläggning	55
7.2.	Byggskede.....	55
8	BEDÖMNING AV VÄGÅTGÄRDENS MILJÖPÅVERKAN.....	56
8.1.	Samlad bedömning	56
9	FORTSATT ARBETE	57
9.1.	Planläggning	57
9.2.	Viktiga frågeställningar	57
10	KÄLLOR.....	58

1 Sammanfattning

Föreliggande handling utgör samrådsunderlag för vägplan avseende byggnation av en ny gång- och cykelväg utmed landsväg 113, sträckan Stabbarp-Bosarp.

I samrådsunderlaget beskrivs i ett tidigt utredningsskede hur projektet bedöms påverka miljön, i syfte att inhämta synpunkter från Länsstyrelsen och särskilt berörda inför den fortsatta planläggningsprocessen, då ett mer detaljerat förslag arbetas fram. Underlaget ligger sedan till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Trafikverket har tillsammans med Region Skåne och Skånes kommuner ingått i ett samarbete inom vilket det har tagits fram en regional cykelvägsplan för perioden 2014-2025. Cykelvägsplanen utgår från de övergripande satsningsområden som Region Skåne har fastställt och som syftar mot visionen att göra Skåne till en cykelregion.

Aktuell vägsträcka Stabbarp-Bosarp ingår i den regionala cykelvägsplanen. I nuläget finns en gång- och cykelväg på den västra sidan av väg 113 längs sträckan Eslöv-Stabbarp. Norr om Stabbarp upphör gång- och cykelvägen, vilket leder till att fotgängare och cyklister måste vistas i en blandtrafikmiljö.

För att det ska vara enklare att välja cykel som färdmedel och för att väg 113 ska bli tryggare, säkrare och mer attraktivt för cykeltrafikanter, planerar Trafikverket en ny gång- och cykelväg längs sträckan Stabbarp-Bosarp.

Den dominerande karaktären i området är öppet slättlandskap. Utmed den ca 3,5 km långa vägsträckan är landskapet i huvudsak uppodlat med åkrar, vilka kantas av åkerrennar och vägrenar med låga naturvärden. På några platser längs vägen bryts det öppna landskapet av olika trädmiljöer med inslag av grova ädellövträd vid den framträdande rullstensåsen Bosarps jär, kyrkogårdar och parkliknande äldre trädgårdar.

Naturvärdesinventering visar att landskapets främsta naturvärden bedöms ligga i de värden som är förknippade med gamla, grova träd och död ved, främst inom naturvärdesobjekt (nr 3 och 6) vid Bosarps prästgård och vid Bosarps jär, väster om väg 113.

Vägåtgärden omfattar en ca 3,5 km lång huvudsakligen separerad och dubbelriktad gång- och cykelväg mellan Stabbarp i söder via Bosarp till Öslöv i norr, fram till korsningen mellan väg 113 och väg 1282. I åtgärden ingår även att vid behov bredda befintlig bro (vägtrumma) över vattendraget Långgropen för att möjliggöra passage av gång- och cykelvägen.

Gång- och cykelvägen är ca 2,5 m bred. Gång- och cykelbanan utformas för en dimensionerande hastighet för cyklister på 30 km/h för att upprätthålla en god framkomlighet och tillgänglighet för cyklister.

I en tidigare genomförd åtgärdsvalsstudie (WSP 2017) föreslogs placering av gång- och cykelvägen väster om väg 113.

Inom vägplanearbetet har ett omfattande utredningsarbete kring val av placering och av gång- och cykelvägen (öster/väster om väg 113) bedrivits, inom vilket markintrång och påverkan på människa och miljö har varit avgörande motiv för val av vägens sträckning. Utredningsarbetet resulterade i tre alternativa sträckningar, vilka har bedömts ur tekniska, miljömässiga och ur övriga relevanta perspektiv, se avsnitt 5.2.

På grund av en trång passage på västra sidan av väg 113 intill slänten av rullstensås och naturreservat Bosarps jär samt naturvärden vid Bosarps prästgård väster om vägen, har alternativ 1, med placering av gång- och cykelvägen väster om väg 113, förkastats.

Alternativ 2, vilket innebär flytt av väg 113 österut för att på så vis skapa bättre utrymme till en gång- och cykelväg väster om väg 113 och undvika intrång i naturmiljön, har utretts men förkastats av bland annat tekniska och kostnadsmässiga skäl.

Förordat alternativ 3 innebär att gång- och cykelvägen delvis förläggs på östra sidan av väg 113 genom anordning av passage över väg 113, för att undvika intrång i åsen och naturmiljön väster om väg 113.

Trafikverket bedömer, med stöd av väggårdernas egenskaper och deras miljöeffekter, att planerade åtgärder inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I bedömningen ingår föreslagna miljöåtgärder (kap 7).

2 Inledning

2.1. Bakgrund

Föreliggande handling utgör samrådsunderlag för vägplan avseende byggnation av en gång- och cykelväg utmed landsväg 113, sträckan Stabbarp-Bosarp, se Figur 1.

Trafikverket har tillsammans med Region Skåne och Skånes kommuner ingått i ett samarbete inom vilket det har tagits fram en regional cykelvägsplan för perioden 2014-2025. Cykelvägsplanen utgår från de övergripande satsningsområden som Region Skåne har fastställt och som syftar mot visionen att göra Skåne till en cykelregion.

Aktuell vägsträcka Stabbarp-Bosarp ingår i den regionala cykelvägsplanen. Idag finns en gång- och cykelväg på den västra sidan av väg 113 på sträckan Eslöv-Stabbarp. Norr om Stabbarp upphör gång- och cykelvägen vilket leder till att gående och cyklister måste vistas i en blandtrafikmiljö.



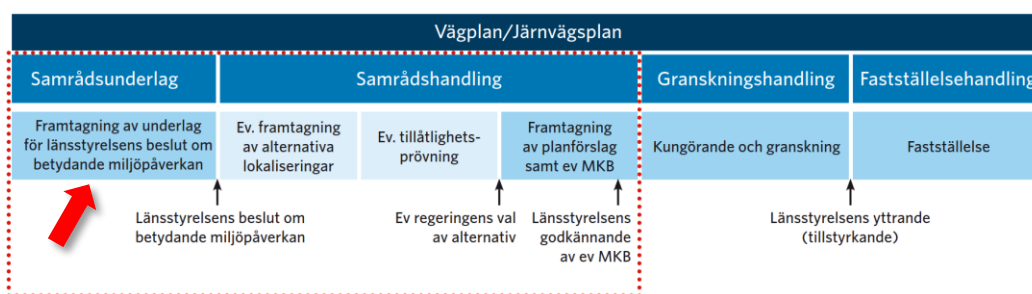
Figur 1. Sträcka utav väg 113 mellan Stabbarp-Bosarp/Öslöv (rosa linje) längs vilken gång- och cykelväg planeras.

För att det ska vara enklare att välja cykel som färdmedel och för att väg 113 ska bli tryggare, säkrare och mer attraktivt för cykeltrafikanter, planerar Trafikverket en ny gång- och cykelväg längs sträckan Stabbarp-Bosarp.

2.2. Planläggningsprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan, se Figur 2.

Processen startar med framtagande av ett samrådsunderlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger sedan till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en samrådsprocess bedrivas då enskilda som kan antas bli särskilt berörda får möjlighet att yttra sig.



Figur 2. Trafikverkets planläggningsprocess, röd pil visar befintligt skede.

I samrådsunderlaget beskrivs i ett tidigt utredningsskede hur projektet bedöms påverka miljön, i syfte att inhämta synpunkter från Länsstyrelsen och särskilt berörda inför den fortsatta planläggningsprocessen, då ett mer detaljerat förslag arbetas fram.

Förutsatt att Länsstyrelsen beslutar att vägplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, vilket Trafikverket preliminärt bedömer som sannolikt (se även kapitel 8), behöver ingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas för denna. Enligt väglagen, 16 a §, ska likväl planens förutsebara påverkan på miljön redovisas i en miljöbeskrivning.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och den allmänhet som berörs. De synpunkter som kommer in under samråden sammanställs i en samrådsredogörelse.

2.3. Brister och behov

Väg 113 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet som förbinder orterna Gårdsstänga, Eslöv och Stockamöllan. Vägen trafikeras av genomfartstrafik, arbetspendling, lokal trafik och med tung trafik.

Hastighetsbegränsningen längs den aktuella vägsträckan är i huvudsak 80 km/tim, förutom vid Bosarps kyrka där 50 km/tim råder. Norr om kyrkan är högsta tillåtna hastighet 70 km/tim.

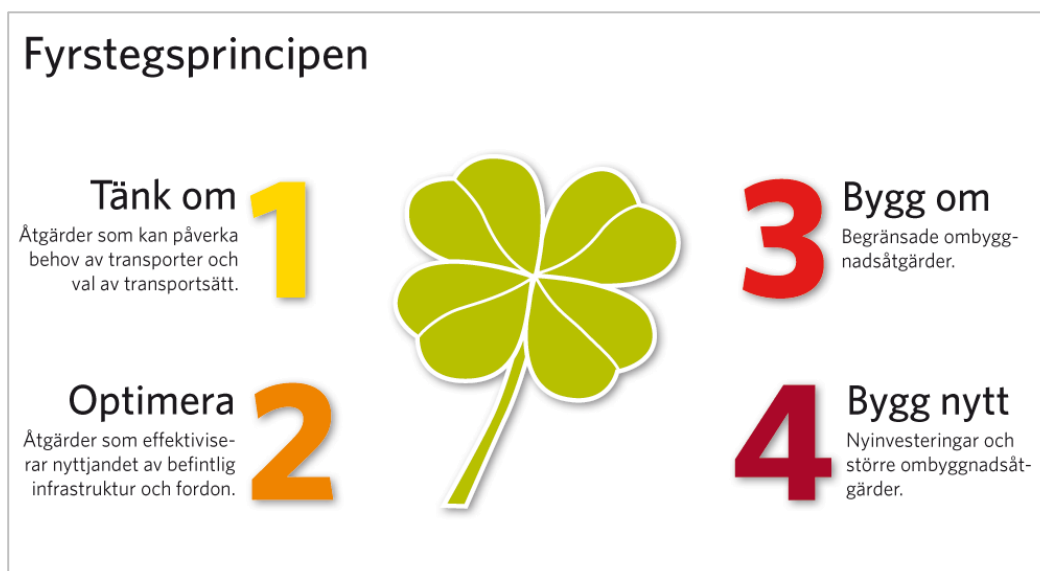
Hastighetsbegränsningen samt trafikflödet på väg 113 gör att vägen inte lever upp till Trafikverkets krav på vägar där det är lämpligt att cykla i blandtrafik.

Den relativt höga trafikbelastningen, dålig hastighetsefterlevnad i kombination med en bitvis relativt smal landsväg resulterar i en riskfylld och otrygg miljö för oskyddade trafikanter.

2.4. Tidigare utredningar

En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) har tidigare genomförts för gång- och cykelväg längs aktuell vägsträcka enligt fyrstegsprincipen (WSP 2017, Åtgärdsvalsstudie – Cykel, Väg 113 Stabbarp- Bosarp, Eslövs kommun).

Fyrstegsprincipen innebär att möjliga åtgärder för förbättringar i transportsystemet prövas stegvis. Åtgärderna analyseras i turordning, från steg 1 till steg 4, för att säkerställa god resurshushållning vid uppfyllande av målen. I Figur 3 finns en sammanfattande figur över fyrstegsprincipen.



Figur 3. Schematisk illustration över fyrstegsprincipen. Källa: Trafikverket

I första hand övervägs åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt, i andra hand åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur, i tredje hand ombyggnadsåtgärder och i fjärde hand nybyggnad.

Åtgärdsvalsstudien resulterade i ett förslag (A) vilket innebar bitvis friliggande och bitvis avskild gång- och cykelväg väster om väg 113, med kantstöd samt minskning av körbanebredd till 6 m vid kyrkan för att rymma gång- och cykelväg med kantstöd.

Förslaget bedömdes ha hög uppfyllelse gentemot ändamålet då ett genomförande av åtgärden skulle medföra förbättrad tillgänglighet, ökad trafiksäkerhet för oskyddade

trafikanter längs väg 113 och ett sammanhängande gång- och cykelstråk från Eslöv tätort i söder till Öslöv i norr.

2.5. Ändamål och projektmål

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

Aktuell vägsträcka ingår i den regionala cykelvägsplanen för år 2014-2025, framtagen av Trafikverket i nära samarbete med Region Skåne och Skånes kommuner.

Med avseende på Region Skånes sex insatsområden tillgänglighet med cykel kopplar målbilden för planerade gång- och cykelväg till fyra av dessa:

- Utbyggnad av cykelvägar för arbets- och skolpendling
- Ökad säkerhet på landsbygd och i tätort
- Förbättrade kopplingar till stationer/bytespunkter i Skåne
- Förbättrade cykelleder för rekreation och turism

Ändamålet beskriver vad som ska uppnås i vägprojektet och speglar vilka behov och problem som finns i vägnätet. I nuläget saknas cykelinfrastruktur längs väg 113 mellan Stabbarp-Öslöv, oskyddade trafikanter är hänvisade till blandtrafik och trafiksäkerheten är låg.

Ändamålet med projektet är att skapa goda förutsättningar för oskyddade trafikanter att pendla gåendes eller med cykel till arbete, skola längs ett sammanhängande stråk mellan Eslöv – Stabbarp -Bosarp - Öslöv. Vidare är ändamålet att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter längs med aktuell sträcka både på landsbygd och i tätort, att skapa kopplingar till stationer och bytespunkter samt att skapa kopplingar till befintliga cykelleder (Sverigeleden vid väg 1282 i Öslöv) för förbättrad rekreation och turism.

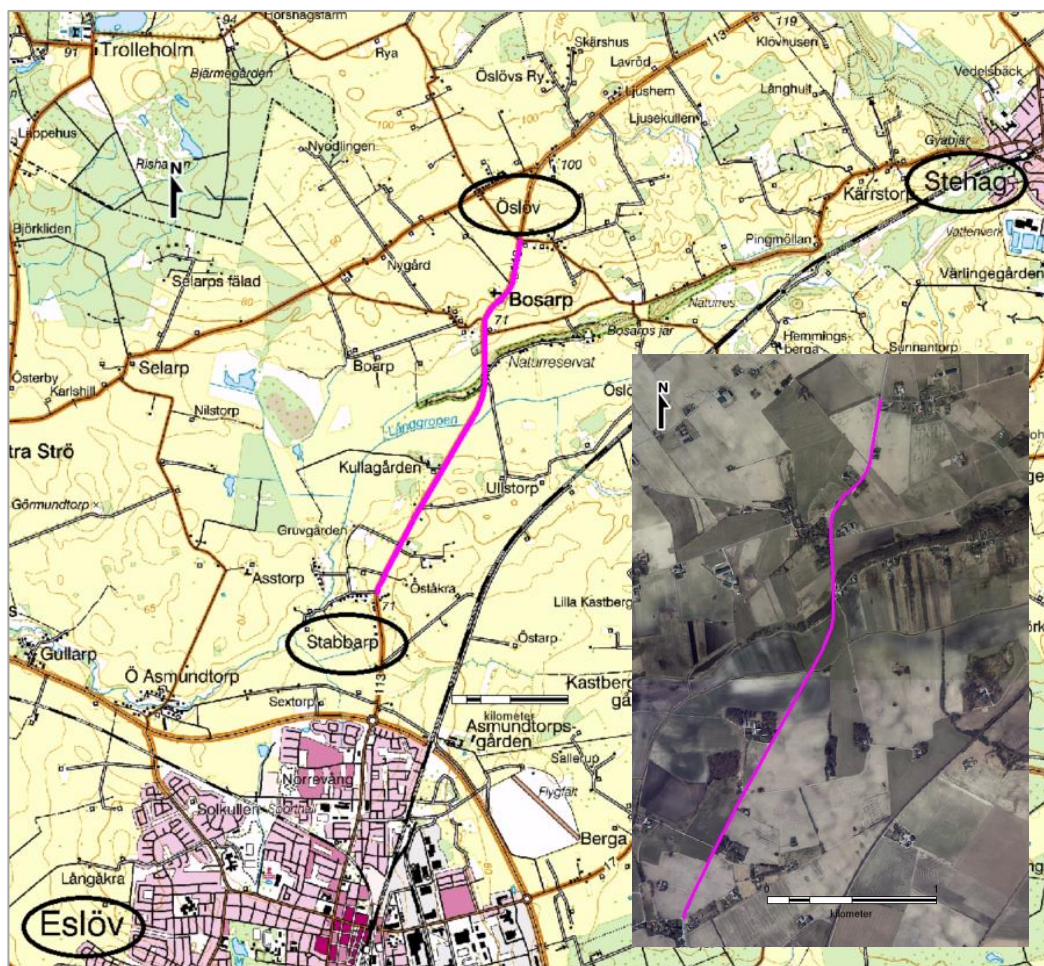
De övergripande målen med projektet är att fler ska välja cykel som färdmedel samt att antalet cykelolyckor med svårt skadade eller dödade ska minska.

2.6. Planerade åtgärder

Vägåtgärden omfattar en ca 3,5 km lång huvudsakligen separerad och dubbelriktad gång- och cykelväg mellan Stabbarp i söder via Bosarp till Öslöv i norr, fram till korsningen mellan väg 113 och väg 1282, se Figur 4 . I åtgärden ingår även att vid behov bredda befintlig bro (vägtrumma) över vattendraget Långgropen för att möjliggöra passage av gång- och cykelvägen.

Flera alternativa placeringar av gång- och cykelvägen har utretts (avsnitt 5.2 Utredning val av sträckning) och ett förslag till sträckning har tagits fram (avsnitt 5.2.3).

De övergripande målpunkterna är Eslövs tätort, Stehag, Stabbarp och Öslöv. Det finns även ett antal målpunkter utmed sträckan såsom enskilda fastigheter, besöksmål som strövområdet Bosarps jär, Bosarps kyrka och Stabbarpsgården. Dessa är spridda på olika delar av sträckan och på olika sidor om vägen.



Figur 4. Sträcka utav väg 113 mellan Stabbarp via Bosarp till Öslöv (lila) längs vilken gång- och cykelväg planeras. Huvudmålerna Eslövs tätort, Stehag, Stabbarp och Öslöv inringade i svart. Infällt ortofoto med aktuell vägsträckning i lila, © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

3 Avgränsningar

3.1. Inledande analys inom utrednings- och influensområde

Arbetet med vägplan för gång- och cykelväg mellan Stabbarp-Öslöv är fortfarande i ett tidigt skede. I ett inledande skede av vägplanarbetet genomfördes en analys av förutsättningar och miljöns känslighet inom utredningsområdet som berörs av planerad gång- och cykelväg. Arbetet syftade till att identifiera förhållanden och värden till vilka hänsyn bör tas i det fortsatta vägplanarbetet och påverkar gång- och cykelvägens placering, utformning och genomförande.

Utredningsområdets utbredning varierar mellan olika värden och aspekter samt beroende på i vilket skede och på vilken detaljeringsnivå utredningsarbetet pågår.

I Figur 5 illustreras utredningsområdet, motsvarande ca 200 m på vardera sida om väg 113, för miljöaspekterna kulturmiljö och naturmiljö (naturvärdesinventering förstudienivå). Utredning av aspekter såsom vattenförhållanden och landskap har gjorts i ett vidare perspektiv än övriga aspekter.

Influensområdet är det område inom vilket miljöeffekter av planerade åtgärder kan uppstå. Influensområdets utbredning varierar, liksom utredningsområdet, beroende på vilken aspekt som studeras. För vissa aspekter är influensområdet begränsat till vägåtgärdernas omedelbara närområde, medan det för andra, såsom landskapsbild, ytvatten och grundvatten kan omfatta ett mycket vidare kringområde.

På grund av denna variation redovisas här inga avgränsningar av influensområdet på karta. Istället framgår influensområdets ungefärliga utbredning vid beskrivningen av vägplanens miljöpåverkan i kapitel 6.



Figur 5. Utredningsområde för natur- och kulturmiljö samt fältinventeringsområde naturvärdesinventering. Ortofoto © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

3.2. Aspekter som inte behandlas

Beskrivningar i kapitel 4 av förutsättningar och värden i utrednings- och influensområde är avgränsad till de aspekter som bedöms kunna påverkas av planerade åtgärder eller som har betydelse för den fortsatta planläggningen och projekteringen.

Eftersom anläggning av gång- och cykelväg inte innebär nybyggnation eller väsentlig ombyggnation av väg för fordonstrafik och som därmed inte förändrar trafikflöden eller bullerbilden, behandlas inte aspekten buller för boende eller miljö kvalitetsnormer för trafikbuller.

Av samma anledning bedöms inte aspekter såsom transporter av farligt gods och miljö kvalitetsnormer för utomhusluft beröras av planerade väggårdar.

3.3. Osäkerheter i underlag och bedömningar

Bedömningar av miljöeffekter och omgivningspåverkan i föreliggande samrådsunderlag baseras på hittills inhämtad kunskap och data.

Följande underlag vilka tas fram i den fortsatta planläggningen, som kan komma att påverka placering och utformning av gång- och cykelvägen, har alltså inte legat till grund för bedömningar i samrådsunderlaget:

- Geotekniska undersökningar.
- Markmiljöundersökningar (föroreningar i mark och vägdiken).
- I nuläget har endast arkeologiska utredning steg 1 (AU1) genomförts. I den fortsatta vägplaneprocessen kommer arkeologisk utredning steg 2 (AU2) att genomföras.
- Trum- och dikesinventering.
- Inmätning inför detaljerad projektering.

3.4. Tid

Trafikverket kommer att hålla samrådsmöte med berörda och allmänheten på plats i under hösten 2021. En slutversion av vägplanen, för fastställelse, planeras vara klar våren 2022. Fastställsetiden beräknas uppgå till cirka sex månader. Byggstart för projektet är preliminärt planerad till år 2022-2023.

4 Förutsättningar i utrednings- och influensområdet

4.1. Områdets allmänna karaktär

Den dominerande karaktären i området är öppet slättlandskap (Figur 6). Utmed den ca 3,5 km långa vägsträckan är landskapet i huvudsak uppodlat med åkrar, vilka kantas av åkerrennar och vägrenar med låga naturvärden. Söder om Bosarp passerar väg 113 över vattendraget Långgropen, ett för slättlandskapet typiskt fördjupat och rätat vattendrag.

På några platser längs vägen bryts det öppna landskapet av olika trädmiljöer med inslag av grova ädellövträd vid den framträdande rullstensåsen Bosarps jär, kyrkogårdar och parkliknande äldre trädgårdar. Dessa miljöer utgör viktiga visuella aspekter av landskapet.

I landskapet finns ett antal byggnader. En del av dessa utgörs av enskilda gårdar medan andra är placerade i sammanhängande grupper. Bosarps kyrka sträcker sig över omgivande landskap och är karaktärgivande för området.

4.2. Målpunkter i landskapet

Utöver större målpunkter och orter utanför den aktuella sträckan, finns ett antal lokala målpunkter utmed vägen, se Figur 7.

Vid Stabbarp finns ett flertal bostadshus och öster om vägen, norr om Stabbarp, ligger Stabbarpsgården, ett hem för vård och boende. Stabbarpsgårdens vita huvudbyggnad ligger mitt i en parkliknande trädgård med uppväxta träd.

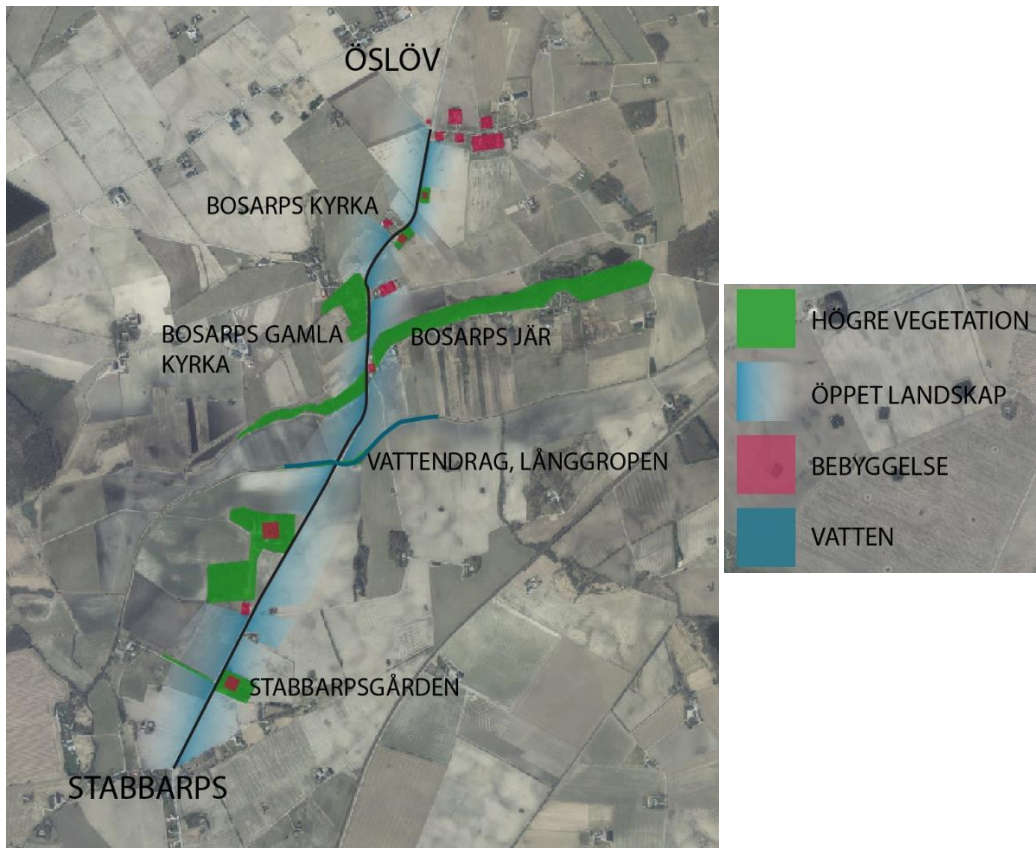
Bosarps jär (Figur 8), en rullstensås som sträcker sig över vägens båda sidor och som dessutom reser sig upp över omgivande landskap, är den mest tongivande trädförekomsten i området. Bosarps jär är ett rekreationsområde med upptrampade stigar.

Vid ruinen av Bosarps gamla kyrka finns en kyrkogård där friluftsgudstjänster hålls (Figur 10). Bosarps kyrka som ligger ett stycke norr om ruinen, uppfördes på 1800-talet och omgärdas av en kyrkogård (Figur 12).

Därutöver finns ett flertal bostadshus spridda utmed sträckan.



Figur 6. Området domineras av öppet jordbrukslandskap. I fonden syns Bosarps jär som sträcker sig rakt över den aktuella vägsträckan.



Figur 7. Målpunkter längs aktuell vägsträcka.



Figur 8. Vid Bosarps jär går vägen intill åsen och vegetation hänger över körbanan.



Figur 9. Vid ruinen av Bosarps gamla kyrka, ligger muren som omgärdar kyrkans kyrkogård nära vägen.



Figur 10. Från vägen syns ruinen av Bosarps gamla kyrka och den kringliggande kyrkogården.



Figur 11. Den värdefulla vegetationen på tomten till prästgården vid Bosarps gamla kyrka sträcker sig över körbanan.



Figur 12. Bosarps kyrka utmärker sig i det omgivande landskapet.

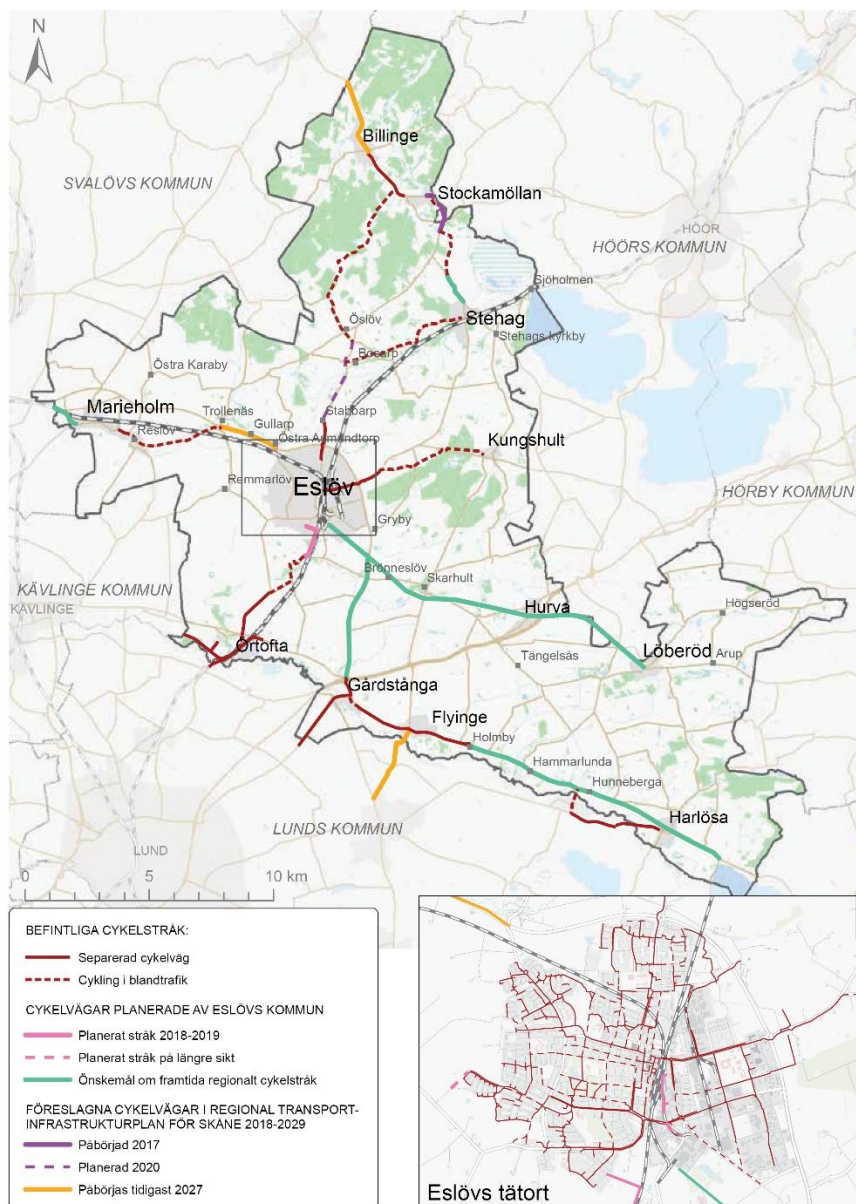


Figur 13: En byggnadssamling med kulturhistoriskt värde finns i Öslöv, i sträckans norra del.

4.3. Markanvändning och planförhållanden

Huvudsaklig markanvändning inom området är jordbruk.

I Eslövs översiktsplan, vilken antogs av kommunfullmäktige 2018, finns sträckan mellan Stabbarps - Öslöv med som föreslagen cykelväg, se Figur 14.



Figur 14 Kartbilden visar befintliga och föreslagna cykelvägar i Eslövs kommun, däribland sträckan mellan Stabbarp och Öslöv. Kartbilden är tagen ur Eslövs översiktsplan (Översiktsplan Eslöv 2035, antagen av kommunfullmäktige 28 maj 2018).

Det finns inga pågående eller befintliga detaljplaner inom utredningsområdet som kan komma att ha beröring med planerad vägätgård.

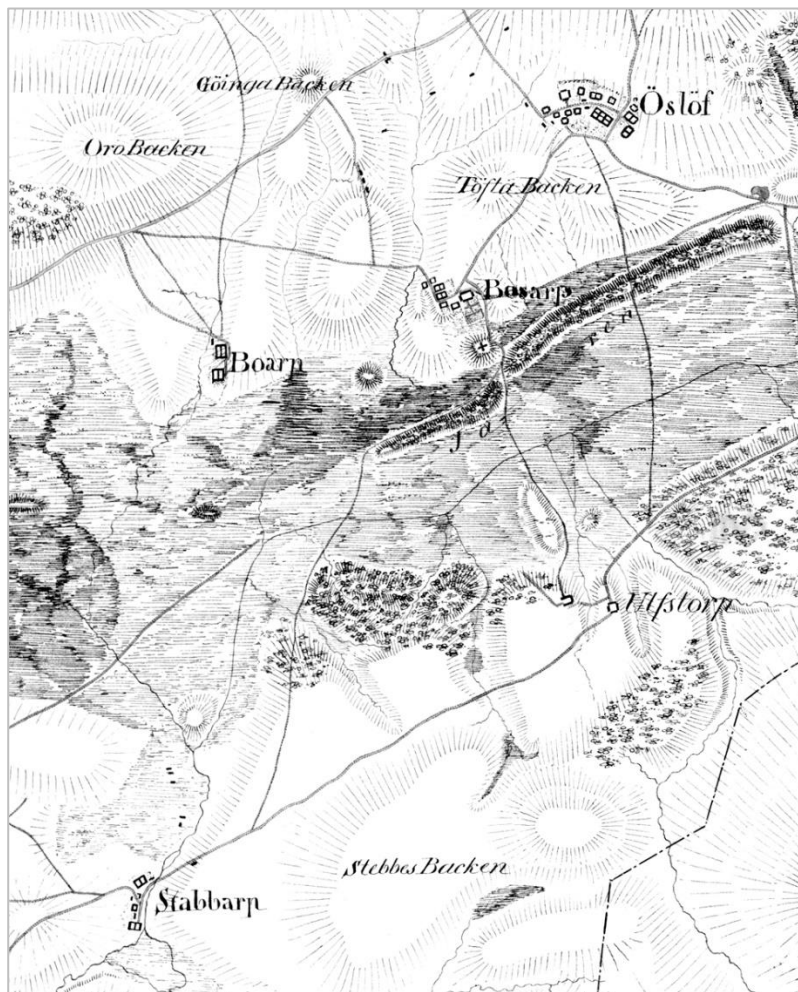
4.4. Rådande miljöförhållanden

4.4.1. Kulturmiljö

Vägområdets jordarter har satt ramarna för människans utnyttjande av landskapet under förhistorisk tid och långt fram i historisk tid, se även jordarter i avsnitt 4.6.1

Man skulle kanske förvänta sig att isälvsedimenten i anslutning till Bosarps Jär varit intensivt utnyttjade under förhistorisk tid, men så har nog inte varit fallet. Långt fram i historisk tid har partiet söder om Jären varit våtmarker med Långropen som ett centralt

vattendrag och även på nordsidan av åsen har det funnits en remsa våtmarker. Detta illustreras tydligt på den Skånska Rekognosceringskartan från början av 1800-talet (Figur 15), innan utdikningen av åkermarken hade påbörjats.



Figur 15 Skånska Rekognosceringskartan från början av 1800-talet över området mellan Stabbarp och Öslöv.

Trakten är inte särskilt rik på kända fornlämningar för att ligga i Skåne. De flesta kända fornlämningarna ligger i norra delen av området och utgörs förutom av de ovan nämnda stenåldersboplatserna av lämningar från historisk tid som bytomterna Bosarp och Öslöv (Figur 16). I söder ligger Stabbarps gamla tomt ungefär 500 meter väster om väg 113. Grusåsar har ofta varit platser för gravar från förhistorisk tid, men några sådana är inte kända från Bosarps Jär.

Söder om Bosarps Jär finns stenåldersboplatser vid de gamla våtmarkskanterna några hundra meter väster respektive öster om väg 113, se Figur 16. På den norra sidan av Bosarps Jär är det vid höjddpartierna vid Bosarps och Öslövs bytomter som vi kan förvänta oss spår av den tidiga bebyggelsen, men tidshorizonten skall kanske här avgränsas till senare förhistorisk tid och medeltid. Av ortnamnen att döma så kan Bosarp ha uppstått under vikingatid- medeltid och Öslöv vid järnålderns mitt.

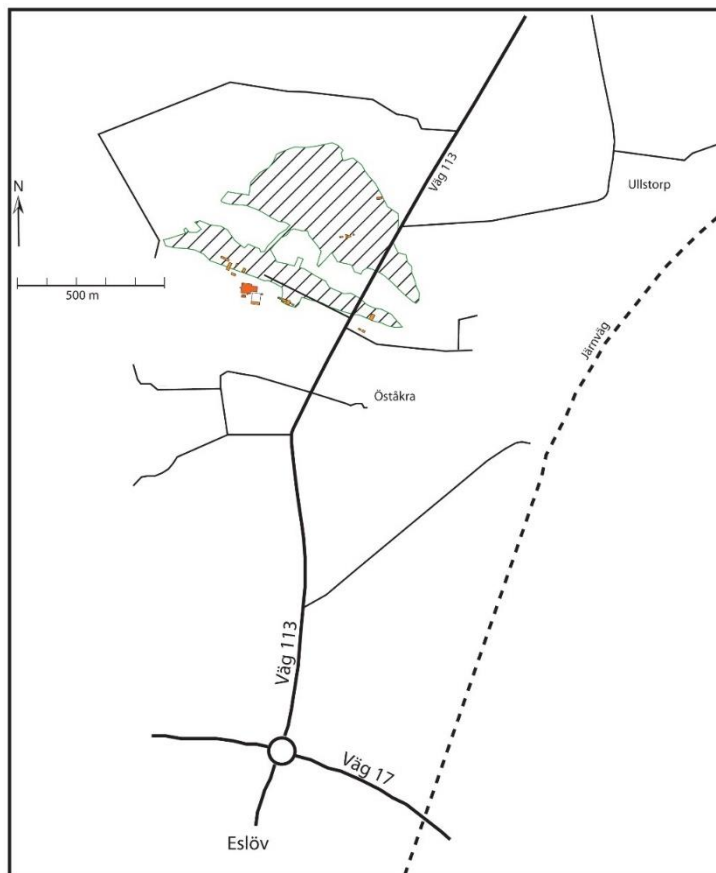


Figur 16. Fornlämningar och kulturmiljövärden inom utredningsområdet.

Bosarps medeltida kyrka var från 1100-talet och har legat en liten bit söder om bytomten där kyrkogården och delar av kyrkans grund är bevarad strax väster om väg 113 medan den nya kyrkan uppfördes 1868 mellan byarna Bosarp och Öslöv. Vid den nya kyrkan uppfördes även en skola och kyrkan och skolan bildade ett litet sockencentrum. Skolbyggnaden ligger fortfarande kvar på vägens östra sida.

Området ligger inom det som på 1700-talet kallades risbygden i Skåne. Ett mellanting mellan slättbygderna som dominerades av spannmålsproduktion och skogsbygden där skogens produkter stod för huvuddelen av befolkningens försörjning och där jordbruk och boskapsskötsel bara var komplement. I risbygden dominerade boskapsskötseln och den intensiva betningen skapade ett landskap med mycket lite skog, den högre vegetationen var risartad, därav benämningen.

I Stabbarp, strax väster om vägsträckningens södra del påträffades stenkol och eldfasta leror under 1860-talet. Ett gruvbolag bildades 1867 och ombildades ett par gånger tills det uppgick i Höganäsbolagen år 1888. Man bröt stenkol av ganska dålig kvalitet men en hel del eldfast lera av god och medelgod kvalitet samt lera för murstens och taktegeltillverkning. Lerorna förädlades på platsen i ett tegelbruk som eldades med stenkolen som man bröt. Idag finns mycket blygsamma spår av verksamheten kvar. De tydligaste är villabebyggelsen i en rät vinkel, det vill säga det gamla gruvsamhället samt disponentvillan öster om väg 113, men här har även funnits en station vid järnvägen där produkterna lastades. Verksamheten upphörde 1920. Två av gruvschakten har sträckt sig ut under dagens väg 113, och enligt uppgift legat 10-30 meter under markytan, se Figur 17.



Skiss visande de utbrutna delarna av kolfötsen. Skissen omfattar både övre- och undre flöts

Figur 17. Historiska gruvschakt av stenkol, under väg 113.

Vägsträckan berörs inte av något område av riksintresse för kulturmiljövården eller av länsstyrelsens kulturmiljöprogram. Det finns heller inte något omnämnande i kommunens kulturmiljöprogram eller i aktuell översiktsplan.

4.4.2. Naturmiljö

Vägsträckan går genom ett i huvudsak uppodlat landskap bestående till största delen av åkrar, åkerrenar och vägrenar med låga naturvärden. På några platser längs vägen bryts det öppna landskapet av olika trädmiljöer, dels vid Bosarps jär, men även vid kyrkogårdar och parkliknande äldre trädgårdar med inslag av grova ädellövträd.

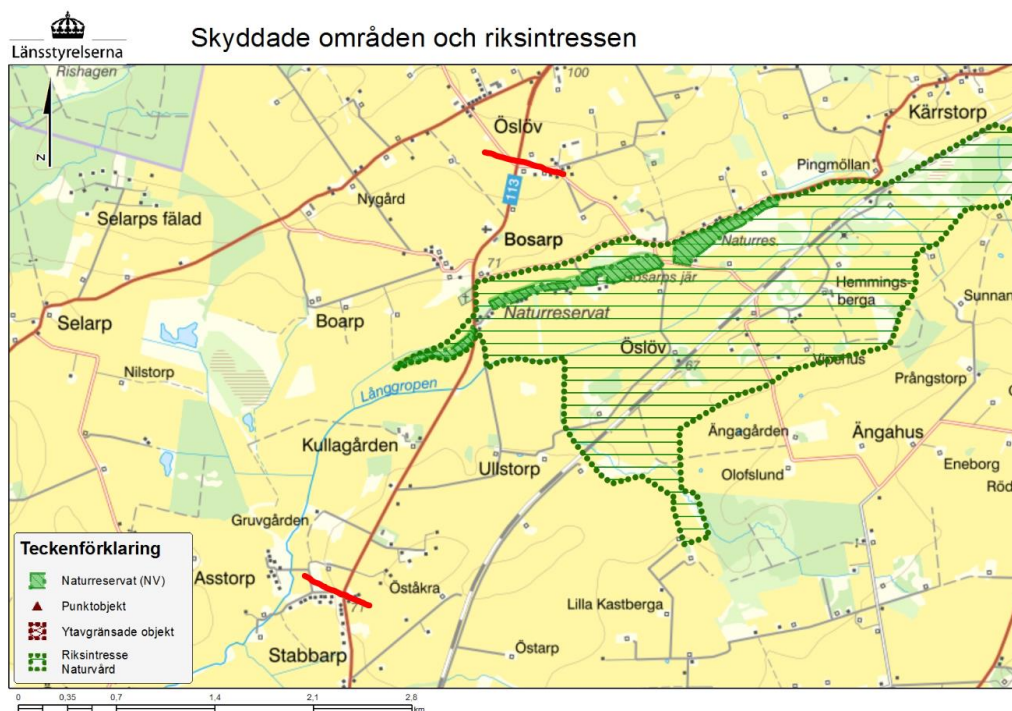
4.4.2.1. Riksintressen och områdesskydd

Rullstensås Bosarps jär utgör ett naturreservat och ingår i ett område av riksintresse för naturvård (N54 Hemmingsberga) enligt 3 kap. 6§ MB, se Figur 18.

Riksintresseområdet beskrivs som representativt i odlingslandskap i mellanbygd med små gårdar och ängs- och hagmarker. Bosarps jär ingår i riksintresseområdet och är en fem kilometer lång ås som reser sig över det omgivande slättlandskapet, varav tre kilometer är avsatt som naturreservat. Jären är en så kallad getryggsås, en slags rullstensås med smalt krön och branta sidor.

Naturreservatet bildades 1963 för att förhindra fortsatt grustäkt. Idag utgör åsen ett värdefullt ädellövskogsinslag på slätten norr om Eslöv.

Riksintresseområdet korsar väg 113 vid Bosarps jär. Naturreservatet är uppdelat i delområden och ligger bara precis intill vägen på västra sidan. Öster om vägen börjar reservatet igen först cirka 100 meter från vägen. Både Länsstyrelsen och Eslövs kommuns naturvårdsprogram tar upp Bosarps jär som högsta naturvärde.



Figur 18 Riksintresse för naturvård (N54 Hemmingsberga) och naturreservat Bosarps jär berörs av planerad vägätgård (Länsstyrelsen i Skåne Län, Karttjänster och geodata). Aktuell vägsträcka mellan röda markeringar.

I utredningsområdet förekommer inte skyddsformerna nationalpark, biotopskydd eller Natura 2000-område. Området omfattas heller inte av några naturvårdsavtal.

Ett vattendrag, Långgropen, som rinner i öst-västlig riktning under väg 113, omfattas väster om väg 113 av generellt strandskydd enligt 7 kap miljöbalken på vardera 100 m om vattendraget, se Figur 19.



Figur 19 Generellt strandskydd längs vattendrag Långgropen (Länsstyrelsen i Skåne Län, Kartjänster och geodata). Aktuell vägsträcka mellan röda markeringar.

4.4.2.2. Tidigare dokumenterade värden

I databasen Artportalen finns en stor mängd fynd från inventeringsområdet och dess omgivning (ArtDatabanken, 2019).

De fynd som är intressanta för planläggning av Gång- och cykelvägen är fynd av träd/vedlevande insekter rapporterade från Bosarps prästgård och den intilliggande lokalen Bosarps by samt Bosarps jär. Flera av de rapporterade insektsarterna är rödlistade, varav några i de högre hotkategorierna.

Från Bosarps prästgård finns bland annat de rödlistade arterna *Trinodes hirtus* (NT) och *aspögonbagge* (NT) rapporterade.

Från Bosarps jär finns fynd av fem rödlistade arter, bland annat rödhornad mulmstyltfluga (VU), fyrfläckad vedsvampbagge (NT) samt den lilla skalbaggen *Plegaderus dissectus* (NT).

I området finns sammanfattningsvis en påfallande rikedom av insektsarter som på ett eller annat sätt är beroende av gamla, grova lövträd och de olika mikrohabitat som sådana träd kan erbjuda.

Lavar och mossor med signalvärde (signalarter) såsom lönnlav, blyorangelav, guldlockmossa finns rapporterade från kyrkogården vid kyrkoruinen.

4.4.2.3. *Naturvärdesinventering*

En fältinventering har utförts den 23 juni 2019 av biolog Anna-Karin Olsson, på vardera 30 m om väg 113. Inventeringen har genomförts enligt svensk standard för naturvärdesinventering (SS199000:2014) med detaljeringsgraden detalj och med tillägget detaljerad redovisning av artförekomst med fokus på skyddade arter och invasiva arter.

Områden med naturvärden har, i enlighet med standarden, klassificerats i en tre-gradig skala: Naturvärdesklass 1 – högsta naturvärde, Naturvärdesklass 2 – högt naturvärde samt Naturvärdesklass 3 – påtagligt naturvärde.

Resultaten från inventeringen visar att landskapets främsta naturvärden bedöms ligga i de värden som är förknippade med gamla, grova träd och död ved, vilket också återspeglas i de fynd av arter som finns registrerade i Artportalen.

Åtta naturvärdesobjekt har identifierats och avgränsats vid fältinventeringen, 7 st i klass tre och 1 st i klass 2, se naturvärdesobjekt och fältinventeringsområde i Figur 20.



Figur 20. Avgränsade naturvärdesobjekt under fältinventering sommaren 2019.
Ortofoto © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

De högsta naturvärdena längs sträckan återfinns väster om väg 113 inom NVI-objekt nr 3 (klass 2) vid Bosarps prästgård samt inom NVI-objekt nr 6 (klass 3) som ligger inom gränserna för naturreservat Bosarps jär. De två naturvärdesobjekten beskrivs närmare nedan.

NVI-objekt 3, klass 2

NVI-objekt 3 vid Bosarps prästgård utgörs av träd- och buskrik ridå som vetter mot väg 113, en stor park- och trädgårdsanläggning samt igenväxande beteshagar, se Figur 21. I området finns stort inslag av grova lövträd, bland annat poppel, ask, avenbok och lind och rikligt med grov död ved, både stående och liggande. Buskskiktet domineras av snöbär med inslag av bland annat fläder, hassel och hagtorn. Fältskiktet är trivialt och saknas till stor del på grund av skuggning.

Sammantaget bedöms området ha *påtagligt* biotopvärde på grund av förekomsten av mycket grova lövträd och död ved, kontinuitet och sällsynthet. Artvärdet bedöms som *högt* med fynd av en rad olika rödlistade insekter som är beroende av grova lövträd och död ved.



Figur 21. Foto in mot NVI-objekt 3.

NVI-objekt 6, klass 3

NVI-objekt 6 vid Bosarps järn utgörs av ekskog med medelgrov ek (upp till 70 cm i diameter) och yngre träd på väg upp, bland annat av lönn och körsbär, se Figur 22. Buskskiktet är relativt tätt bestående av hassel, hagtorn och fläder. Marken är medelrik, fältskiktet glesst med bland annat lundgröe, buskstjärnblomma och storrams.

Sammantaget har området *påtagligt* biotopvärde på grund förekomsten av äldre ek som på lite sikt kan bli mycket värdefull. Inga naturvårdsarter hittades vid inventeringen men området bör ha åtminstone *visst* artvärde för arter knutna till ek och äldre lövträd.



Figur 22. Foto in mot NVI-objekt 6.

4.4.3. Vattenförhållanden

Berört markområde längs väg 113 ingår i det 50 km² stora SMHI delavrinningsområde nr 81 ”Mynnar i Saxån”.

Väg 113 passerar över vattendrag Långgropen längs aktuell vägsträcka. Långgropen har sitt upprinnelseområde vid Kärrstorp, Kastberga och Öslövs Ry och vid passage under Väg 113 uppgår avrinningsområdet uppskattningsvis till ca 2000 ha. Långgropen är rätat och fördjupat vattendrag som tidigare meandrade genom ett stort våtmarksområde. Omgivande mark runt Långgropen är numera utdikad och brukas som åkermark.

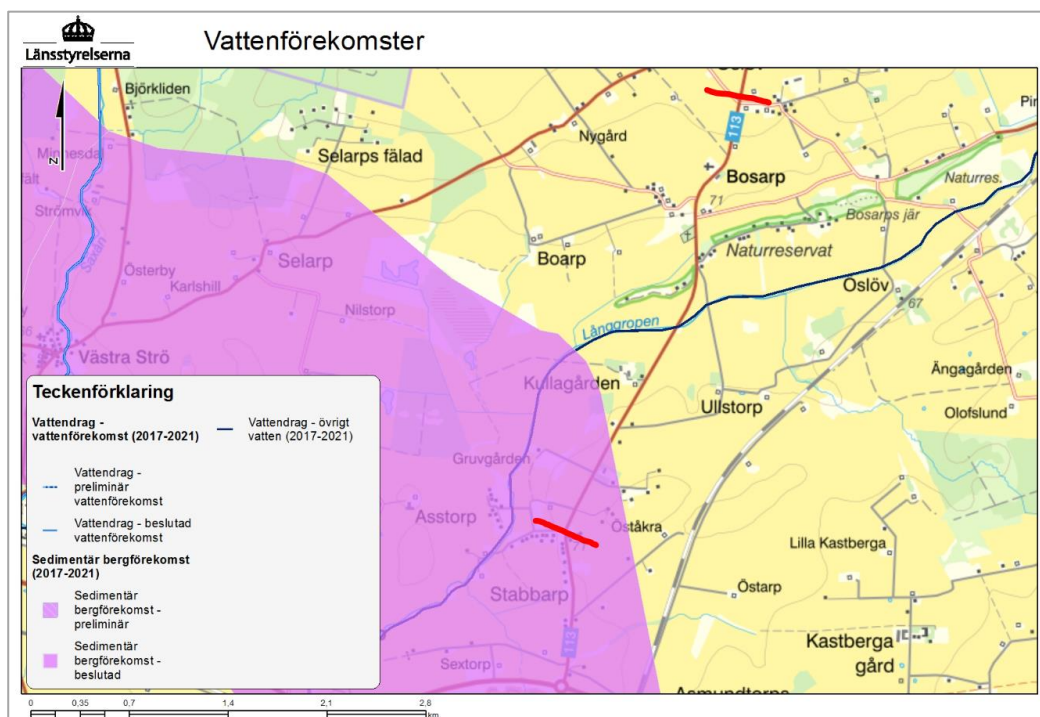
Långgropen utgör inom vattenförvaltningen ett sk övrigt vatten som inte omfattas av statusklassificering och miljökvalitetsnormer, se Figur 23. Långgropen mynnar ca 7 km nedström Lv 113 vid Trollenäs i Saxån, vilken utgör en klassificerad ytvattenförekomst (Saxån, Välabäcken-källa, (IDSE619484-133609), som omfattas av miljökvalitetsnormer.

Vattenförekomst Saxån (Välabäcken-källa) har enligt Vatteninformationsystem Sverige *måttlig* ekologisk status och *uppnår ej god* kemisk status. Avgörande för klassificering av den ekologiska statusen har de biologiska kvalitetsfaktorerna växtplankton och fisk (*måttlig* status) med stöd av de fysikalisk-kemiska kvalitetsfaktorerna näringsämnen och särskilda förorenande ämnen (*otillfredsställande* respektive *måttlig*).

Klassificeringen av kemisk status baseras på den alltjämt använda extrapoleringen av kvicksilver och PDBE i fisk, ämnesgrupper som i all analyserad fisk i landet överskrider gällande EU-gränsvärden.

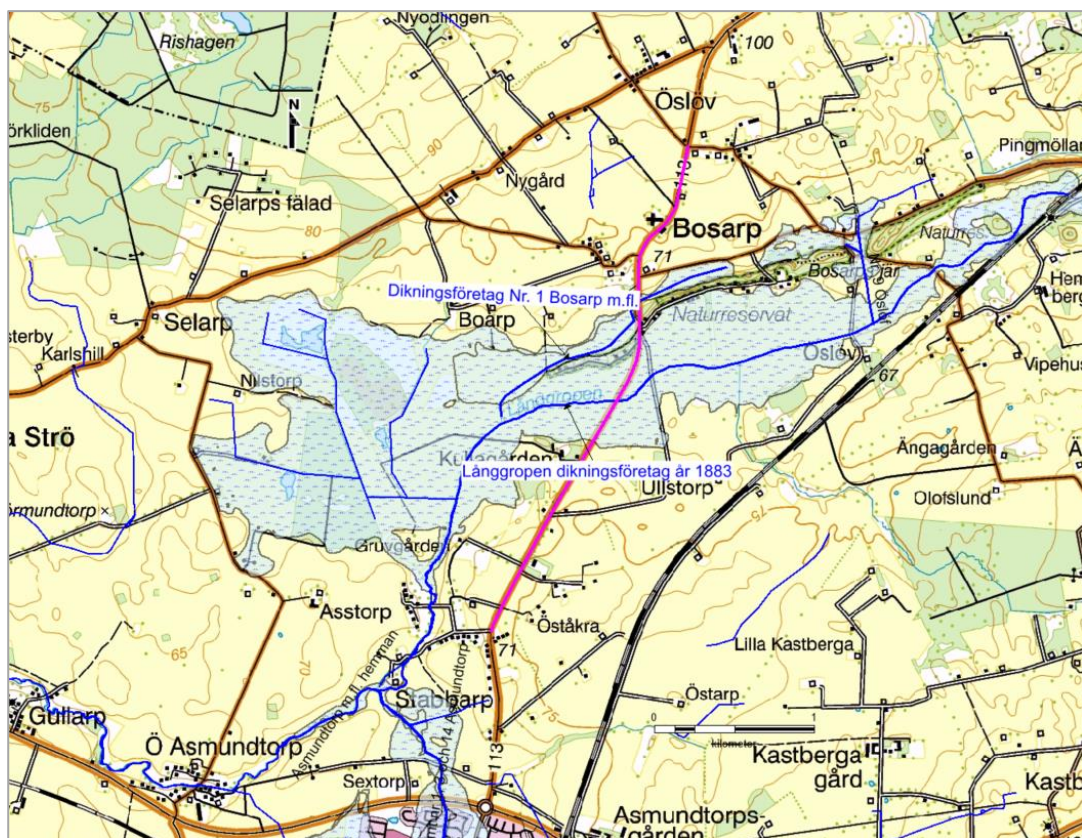
Långgropen och slutlig recipient Saxån är känslig för ytterligare negativ påverkan på vattenkvaliteten och biologiska värden i form av exempelvis grumlande partiklar, näringsämnen, med flera parametrar. En verksamhet kan endast tillåtas om den nuvarande ekologiska och kemiska statusen inte riskerar att försämrats, och om uppfyllandet av miljökvalitetsnormen inte äventyras.

Se även om förbud mot försämring av vattenförekomster i avsnitt Miljökvalitetsnormer 4.4.8.



Figur 23 Berörda yt- och grundvattenförekomster; Saxån (Välabäcken-källa), Långgropen (preliminär vattenförekomst) samt grundvattenförekomst Eslöv-Flyinge och med aktuell vägsträcka mellan röda markeringar. (Länsstyrelsen i Skåne Län, Karttjänster och geodata).

Långgropen ingår i dikningsföretag *Långgropen av år 1883*, se Figur 24. Biflödet till Långgropen ingår ett mindre kulverterat dikningsföretag, *Nr 1. Bosarp m.fl.*, vilket korsar väg 113 precis söder om Bosarps gamla kyrkoruin.



Figur 24. Berörda dikningsföretag längs aktuell vägsträcka (lila); Långgropen dikningsföretag av år 1883 öppna huvudfåra, samt kulverterat dikningsföretag "Nr 1. Bosarp m.fl." och biflöde till Långgropen, (Länsstyrelsen i Skåne Län, Karttjänster och geodata).

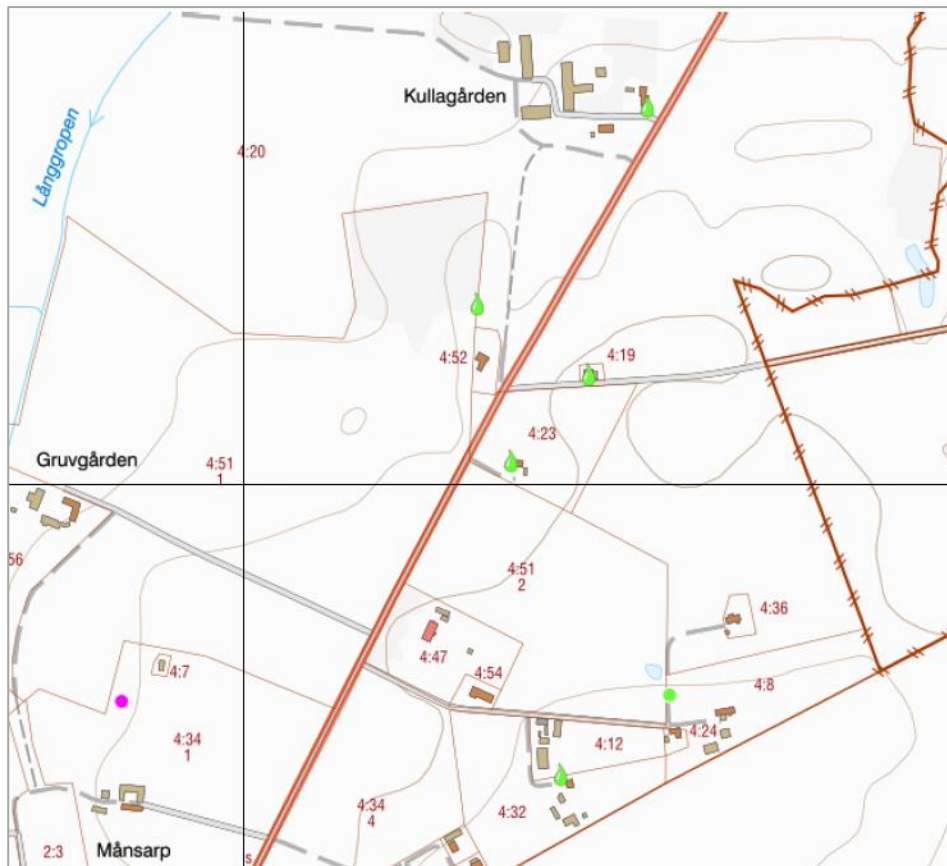
De södra delarna av aktuell vägsträcka ligger ovan grundvattenförekomst Eslöv-Flyinge (VISS EU_CD: SE618518-134721), se Figur 23. Förekomsten är en sedimentär bergförekomst, med god kvalitativ och kvantitativ status och en bedömd uttagsmöjlighet på 20 000 - 60 000 l/h.

Samma område är utpekad som en dricksvattenförekomst (ID: SEA7SE618518-134721) och som skyddas enligt vattendirektivets artikel 71 för framtida uttag.

Grundvattenförekomsten används inte idag som vattentäkt och ingår inte i något vattenskyddsområde.

I SGU's brunnarsarkiv framgår det att det finns ett antal enskilda vattenbrunnar utmed aktuellt vägavsnitt, se Figur 25 .

¹ Enligt vattendirektivets artikel 7 ska vattenförekomster som används för uttag av viss kvantitet, eller reserverats för framtida uttag, skyddas för att garantera tillgången på vatten av god kvalitet.



Figur 25. Utsnitt ifrån SGU's brunnarsarkiv som visar enskilda brunnar som ligger i anslutning till aktuell sträcka. "Gröna vattendroppar" anger vattenbrunnens läge, med en felmarginal på mindre än 100m.

4.4.4. Rekreation och friluftsliv

Rullstensåsen Bosarps jär är flera kilometer lång och som högst 20 meter hög. Åsen är som till största delen är bevuxen med lövblandskog, används idag för rekreation. Längs åschrönet finns upptrampade stigar, varifrån man kan få utsikt över det omgivande jordbrukslandskapet.

Vid ruinen av Bosarps gamla kyrka, finns en kyrkogård som används för friluftsgudstjänster. Även Bosarps kyrka omges av en kyrkogård.

I övrigt är området kring väg 113 relativt otillgängligt då det till stor del består av jordbruksmark med inslag av privata trädgårdar.

4.4.5. Boende och människors hälsa

Trafiksäkerheten är låg för oskyddade trafikanter som behöver färdas i blandtrafik längs väg 113. Den höga hastigheten tillsammans med de relativt höga trafikflödena sänker trafiksäkerheten.

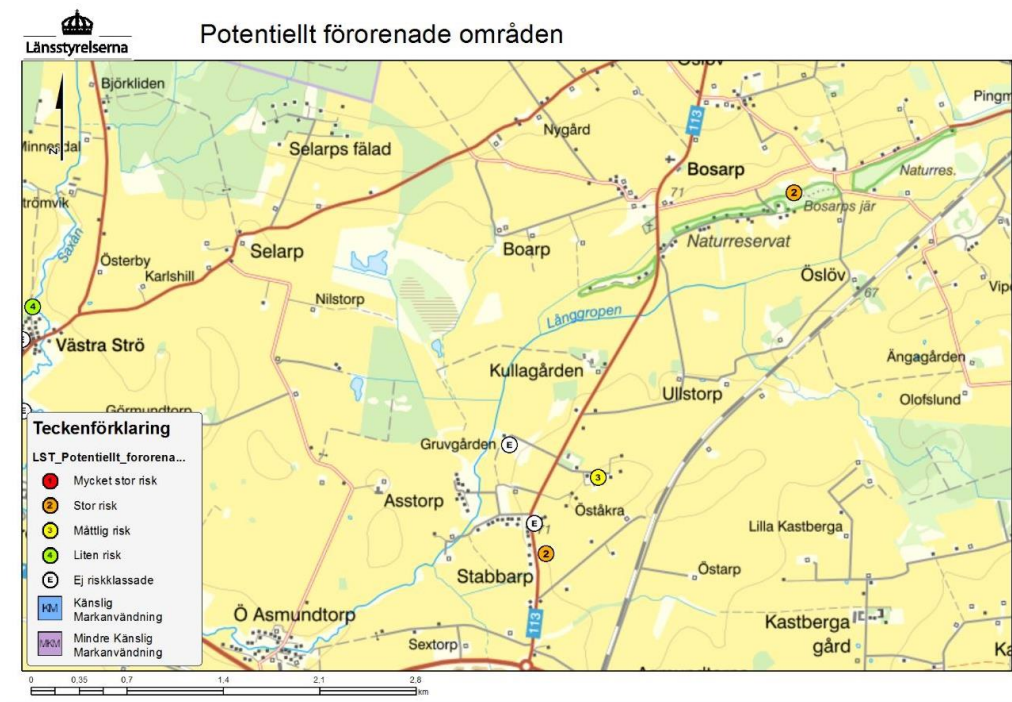
4.4.6. Förorenad mark

En inventering har genomförts inom utredningskorridoren avseende förorenad mark. Från Länsstyrelsens MIFO-databas framgår att det varken finns några historiska förorenade områden eller nuvarande förorenande verksamheter inom området som

berörs av planerad vägåtgärd. Enligt Miljöförvaltningen i Eslövs kommun har inga markundersökningar eller grundvattenanalyser kopplade till föroreningspåverkan i området genomförts.

De föroreningar som kan förekomma i berört område är trafikrelaterade (i vägdiiken) eller föroreningar knutna till den lantbruksverksamhet som har bedrivs på gårdar.

Översiktlig markmiljöprovtagning av berörda vägdiiken kommer att genomföras inom ramen för vägplanearbetet.



Figur 26. Potentiellt förorenade områden enligt Länsstyrelsens MIFO-databas.

4.4.7. Barriäreffekter

Väg 113 utgör en barriär för rörelser i öst-västlig riktning. Den höga hastigheten och relativt höga trafikflödena försvårar för oskyddade trafikanter som vill färdas längs med vägen eller korsa den. Visuellt utgör vägen en mindre barriär eftersom den följer landskapet och topografin.

4.4.8. Miljökvalitetsnormer

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

Förordningar om miljökvalitetsnormer finns i dagsläget framtagna för föroreningar i utomhusluft (SFS 2010:477), omgivningsbuller (SFS 2004:675), vattenkvalitet i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554), havsmiljö (SFS 2010:1341) samt för ekologisk och kemisk

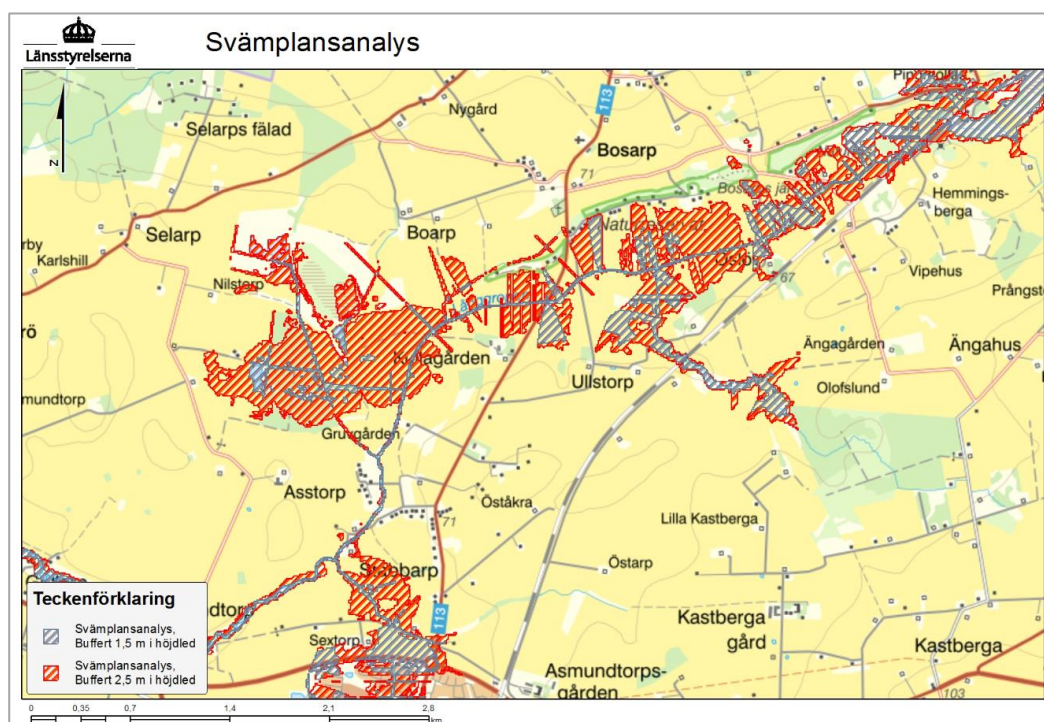
status i vattenförekomster (SFS 2004:660). De miljö kvalitetsnormer som bedöms beröras av planerade vägätgärder och som bör beaktas i den fortsatta planläggningen samt under byggskede är MKN för vattenförekomster (yt- och grundvatten), se berörda vattenförekomster i avsnitt 4.4.3 och bedömd miljö påverkan i avsnitt 6.4.

Alla inom vattenförvaltningen utpekade yt- och grundvattenförekomster omfattas av ett *förbud mot försämring* enligt 5 kap. 4 § miljöbalken. Försämringsförbudet innebär att en verksamhet eller åtgärd inte får påbörjas eller ändras om den ger upphov till en sådan ökad förorening eller störning att vattenförekomstens status försämras på ett otillåtet sätt eller att möjligheten att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer äventyras. Begreppet försämring av status ska tolkas som att en försämring för en enskild kvalitetsfaktor (ingående parameter som näringsämnen eller fisk) inom klassificeringssystemet, räcker för att försämring ska anses ha uppstått, även om den sammanvägda ekologiska eller kemiska statusen inte försämras.

4.4.9. Klimatpåverkan och översvämningrisk

Nederbördsmängden förväntas att öka i takt med pågående klimatförändring. Ökad nederbörd och mer intensiva regnfall ökar risken för översvämningar.

Berörd vägsträcka ingår inte något område som är utpekat av MSB med förhöjd översvämningrisk (Länsstyrelsen i Skåne Län, Karttjänster och geodata). Enligt Länsstyrelsens svämplansanalys översvämmas de f d våtmarksområdena längs Långgropen vid kraftiga vattennivåhöjningar i vattendraget, se Figur 27.



Figur 27 Länsstyrelsens svämplansanalys inom aktuellt område (Länsstyrelsen i Skåne Län, Karttjänster och geodata). Utbredning av översvämningssområde vid 1,5, respektive 2,5 m över normalvattenstånd.

4.5. Befintlig väg

Väg 113 är en länsväg som löper mellan Gårdstrånga, Eslöv och Stockamöllan. Vägen är en tvåfältsväg med en vägbredd på mellan 6,6 m till 9 m. Hastighetsbegränsningen längs den aktuella vägsträckan är i huvudsak 80 km/h, förutom vid Bosarps kyrka där 50 km/h råder och norr om kyrkan där 70 km/h råder.

Väg 113 är utpekad som funktionellt prioriterat vägnät och fungerar som en kompletterande regionalt viktig väg. Det innebär att det ställs höga krav tillgänglighet och användbarhet på vägen.

Trafikmätningar utfördes 2017 på två punkter längs aktuell vägsträcka. Den södra punkten, strax norr om korsningen med väg 17, visade på en årsdygnstrafiken (ÅDT) 5300 fordon, medan den norra punkten längre norrut Bosarps kyrka visade på en årsdygnstrafik 4510 fordon.

Vägen är utpekad som rekommenderad väg för farligt gods vilket ställer krav på vilka verksamheter som får etableras i anslutning till vägen.

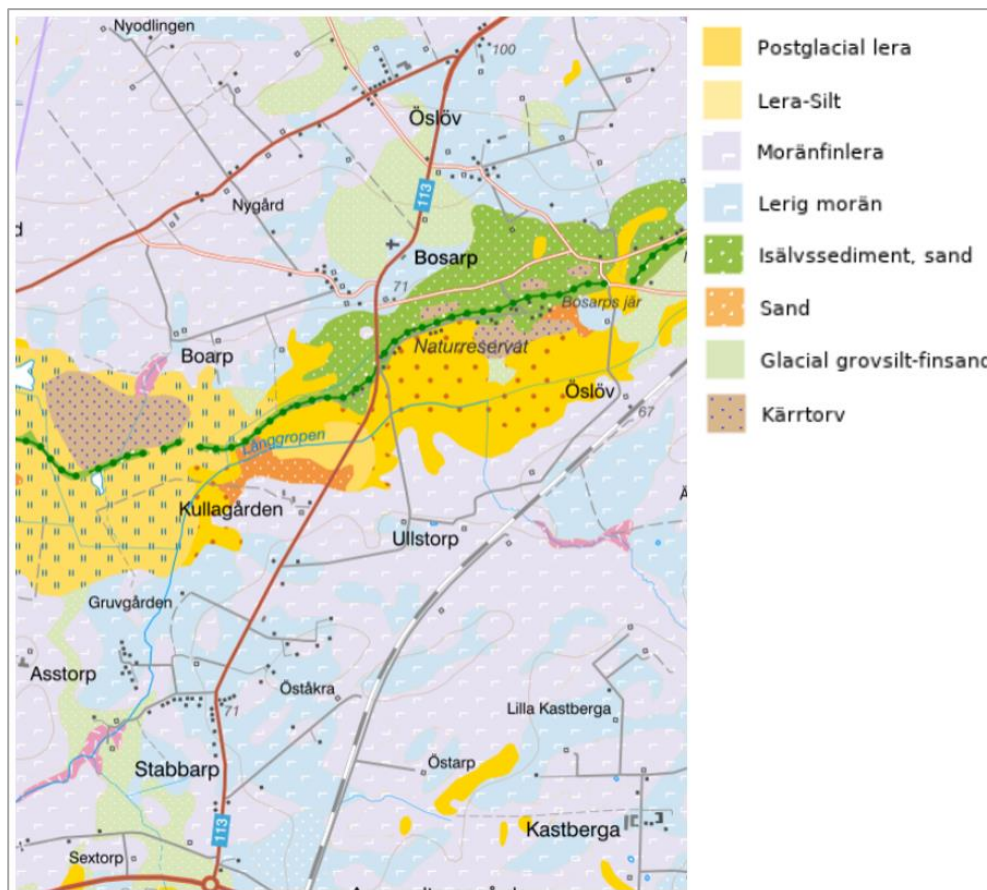
Inga busslinjer trafikerar studerad vägsträcka.

Ett utdrag ur olycksdatabasen STRADA visar att sju stycken olyckor har rapporterats under de senaste 5 åren. Det är främst singelolyckor med bil som inträffat på den studerade sträckan.

4.6. Byggnadstekniska förutsättningar

4.6.1. Geotekniska förutsättningar

De geotekniska förhållandena för aktuell sträcka består enligt SGU:s jordartskarta av morän/lermorän i söder, för att strax söder om Bosarp övergå till isälvssediment/lera/sand, se Figur 27. Mellan Bosarp och Öslöv består de geotekniska förhållandena främst av silt/sand alternativt morän. Jorddjup bedöms varierar mellan ca 0-20 m.



Figur 28. Jordartskarta från Sveriges geologiska undersökning (www.sgu.se).

4.6.2. Avvattningstekniska förutsättningar

Väg 113 avvattnas idag till diken alternativt dikesslänter ut mot omgivande åkermark. Utmed sträckan finns dagvattenbrunnar som samlar upp dagvatten och leder vattnet vidare till recipient. Nivåer utmed sträckan varierar från lågpunkt på ca +63 m ö h, till höjdpunkt på ca +84 m ö h.

I områden med täta material såsom lerig morän, moränlera och lermorän infiltrerar inte vägdagvatten i någon nämnvärd omfattning, medan områden med genomsläppliga jordlager som grus och/eller sand lämpar sig väl för infiltration.

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1. Lokalisering och omfattning

Väggårdens omfattning omfattar en 3,5 km lång huvudsakligen separerad och dubbelriktad gång- och cykelväg mellan Stabbarp i söder via Bosarp till Öslöv i norr till korsning mellan väg 113 och väg 1282, se Figur 4.

Ingen lokaliseringsutredning avseende geografiska landskapskorridorer har föregått vägplanarbetet. Detta eftersom utgångspunkten har sedan tidiga utredningsskedet varit att gång- och cykelvägen ska lokaliseras längs med och i omedelbar anslutning till väg 113, med begränsat markintrång och minimerad påverkan på landskapet som följd.

Startpunkt för gång- och cykelvägen har naturligt satts väster om väg 113 i Stabbarp i anslutning till befintlig gång- och cykelväg. Slutpunkt har satts till väster om väg 113 i Öslöv i korsning mellan väg 113 och väg 1282, eftersom en byggnad på fastighet Öslöv 20:3 öster om och i omedelbar anslutning till väg 113 inte lämnar utrymme för anläggning av en GC-väg.

Den tidigare genomförda åtgärdsvalsstudien (WSP 2017) förordar ett åtgärdsförslag, paketförslag A, med förläggning av gång- och cykelväg längs västra sidan av väg 113.

Inom planarbetet har ett omfattande utredningsarbete kring val av placering och av gång- och cykelvägen (öster/väster om väg 113) bedrivits, inom vilket markintrång och påverkan på människa och miljö har varit avgörande motiv för val av vägens sträckning, se nedan.

5.2. Utredning val av sträckning

I den tidigare genomförda åtgärdsvalsstudien (WSP 2017) föreslogs placering av gång- och cykelvägen väster om väg 113. På grund av en trång passage på västra sidan av väg 113, intill slänten av rullstensås och naturreservat Bosarps jär samt naturvärden vid Bosarps prästgård väster om vägen, har en omfattande utredning av alternativa placeringar av gång- och cykelvägen genomförts inom ramen för vägplanarbetet.

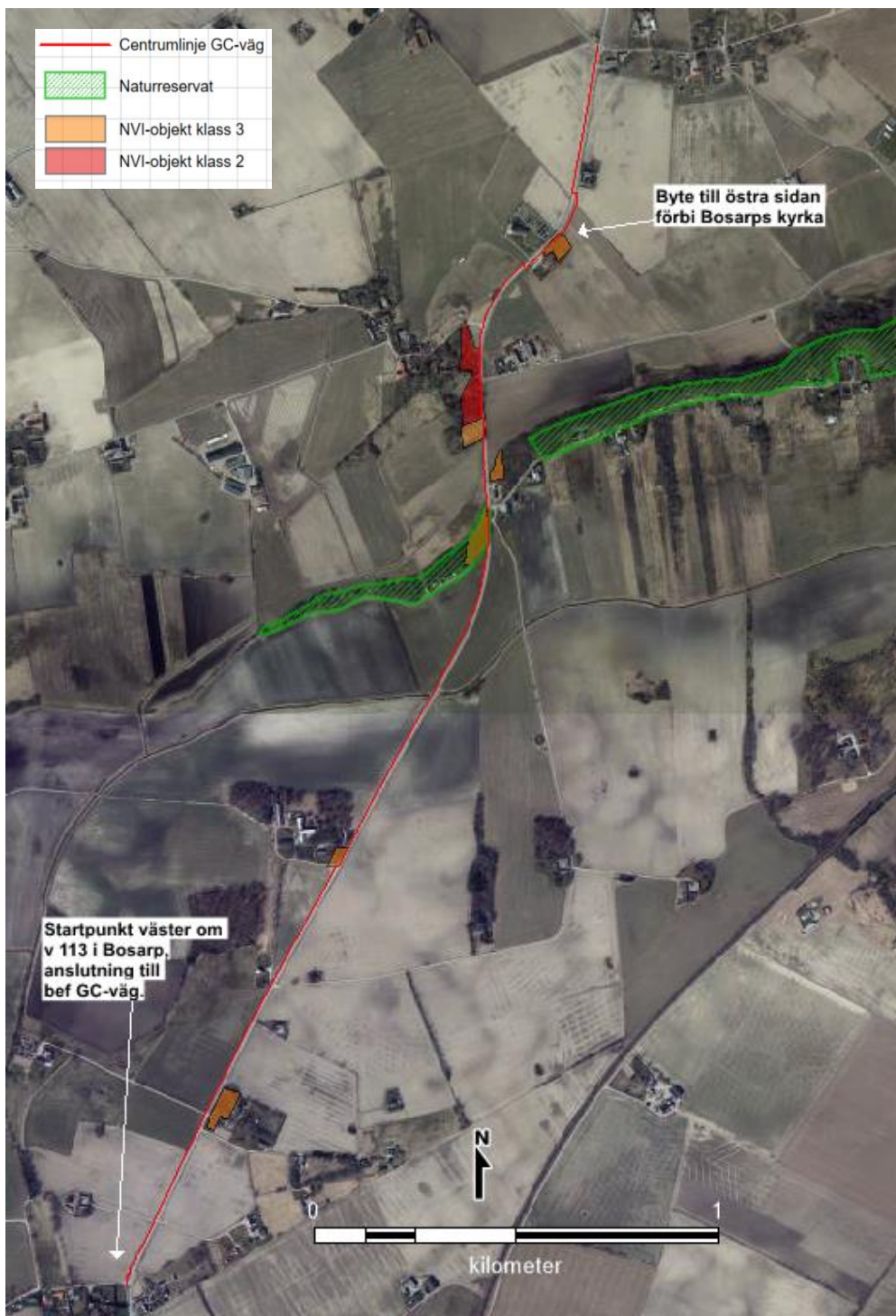
Båda sidor, östra och västra sidan om väg 113, har utretts som alternativa placeringar för gång- och cykelvägen. Möjligheter och konflikter för alla berörda aspekter och teknikområden (natur- och kulturvärden, landskapsbild, trafik, vägutformning, markintrång, kostnader etc.) för olika alternativa sträckningar har utretts. Vid val av sträckning av gång- och cykelvägen har särskild hänsyn tagits till markintrång och områdets natur- och kulturmiljövärden.

I avsnitt 5.2.1 till 5.2.3 nedan redovisas översiktligt tidigare utredda och förkastade alternativ (alternativ 1 och 2) och *slutligt förordat alternativ 3*.

5.2.1. Förkastat alternativ 1 - GC-väg väster om väg 113

Alternativ 1 motsvarar det alternativ som föreslogs i åtgärdsvalsstudien, med förläggning av gång- och cykelvägen väster om väg 113 och som i inledningsfasen av vägplanarbetet utgjorde huvudalternativ.

Gång- och cykelvägen börjar väster om väg 113 i Stabbarp där den ansluts till befintlig gång- och cykelväg. Gång- och cykelvägen löper därefter på västra sidan om väg 113, frånsatt vid Bosarps kyrka då den p g a utrymmesbrist mellan väg 113 och kyrkogårdsmur placeras en kortare sträcka på östra sidan, se Figur 29.



Figur 29. Planskiss över alternativ 1, med gång- och cykelväg huvudsakligen förlagd väster om väg 113.

Alternativet innebär tekniska svårigheter vid passagen vid åsen Bosarps jär, där man måste genomföra påtagligt ingrepp i åsens östra slänt för att rymma gång- och cykelvägen med tillhörande avvattnings (dike).

Vidare innebär intrånget i åsens slänt schaktning strax innanför naturreservatsgränsen samt påverkan på naturvärden, främst äldre ädellövträd och arter knutna till dessa, i ytterkanten av naturvärdesobjekt 6. Likaså påverkas liknande naturvärden i utkanten av naturvärdesobjekt 3 vid Bosarps prästgård längre norrut, vid en placering av gång- och cykelvägen väster om v 113.

I tabell 1 nedan bedöms genomförande och omgivningspåverkan för alternativ 1 ur olika aspekter.

Alternativet har *förkastats* med anledning av det intrång och den påverkan på naturreservatet och dokumenterade naturvärdena väster om väg 113 som alternativet medför.

Tabell 1 Sammanställning över genomförbarhet och omgivningspåverkan för alternativ 1.

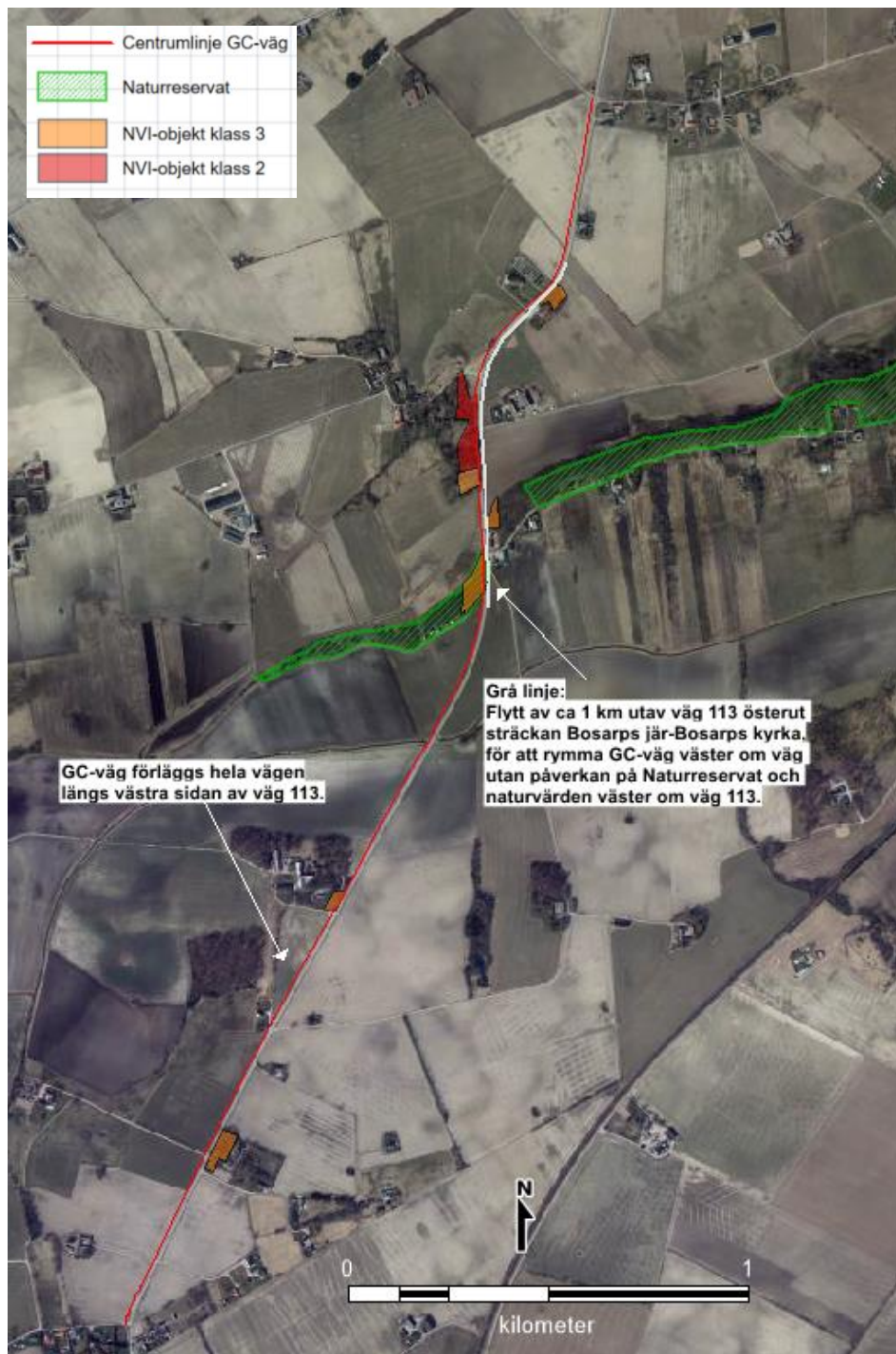
Aspekt	Kommentar
Ändamål	God uppfyllnad
Vägutformning, vägteknik	Trångt vid åsen, ev behov av avsteg i sektionsbredd för gång- och cykelväg (understandard). Trångt vid drift/underhållsnöröjning.
Trafiksäkerhet, upplevelse	Hela gång- och cykelvägen är separerad, frånsett två passager vid kyrkan, i 50 km/h. Upplevelse: Viss otrygghet vid passager, eftersom hastighetsefterlevnaden är dålig vid kyrkan. Eventuellt krävs fysiska åtgärder på vägen för att säkerställa trygg passage.
Miljö	Intrång i naturmiljön avseende NVI-område 2, 3 och 6 samt Naturreservat Bosarps jär. Flera grövre träd (hög biologisk mångfald) och biotoper i ytterkant av dessa områden kommer att påverkas.
Landskap	Visst intrång i Landskapsobjekt Bosarps jär.
Geoteknik	För att begränsa intrånget i åsen Bosarps jär (påverkan på åsens slänt och naturvärden) krävs relativt kostsamma geotekniska åtgärder.
Avvattning	Viss problematik vid Bosarps jär, går att lösa med ett mindre dike.
Markintrång, kostnad för markinlösen	Markintrång sker till största del på jordbruksmark och vid trånga passager vid tomtmark smalnas vägen av för att minimera intrång. Alternativ 1 är det alternativ som medför de lägsta marklösenkostnaderna.

5.2.2. Förkastat alternativ 2 - GC-väg väster om v 113, flytt av väg 113

För att skapa mer plats till gång- och cykelväg väster om väg 113 och undvika påverkan på Bosarps jär och naturvärden väster om vägen, utreddes ett alternativ med 2 m sidoflyttning österut av hela väg 113, sträckan Bosarps jär - Bosarps kyrka, se grå linje i Figur 30. Vid flytt av vägen uppstår en trång sektion vid fastighet Bosarp 1:9 öster om väg 113 och befintligt vägräcke måste bytas ut till ett för högre kapacitet. Eventuellt innebär alternativet även att muren längs fastigheten måste flyttas inåt (österut) tomt.

Alternativet innebär att standarden för vägen som en helhet avseende körfältsbredder, tvärfall, breddning, sikt måste utredas i detalj och utifrån detta avgörs om alternativet innebär en större vägombyggnad. Vidare innebär alternativet vägtekniskt övergång från befintlig till ny överbyggnad, vilket medför behov av fördjupad utredning av undergrund, tjällyft, armering med mera.

Eftersom hela väg 113 flyttas närmare ett antal bostadsfastigheter öster om väg 113, innebär alternativet att en bullerutredning måste genomföras och därav eventuellt genomförande av bullerreducerande åtgärder.



Figur 30. Planskiss över alternativ 2. Längs vitmarkerad sträcka flyttas väg 113 österut, för att gång- och cykelväg ska rymmas väster om väg 113, utan intrång i Bosarps jär och naturvärden väster om väg 113.

I tabell 2 nedan bedöms genomförande och omgivningspåverkan för alternativ 1 ur olika aspekter.

Alternativet har *förkastats* av kostnadmässiga skäl. Alternativet innebär, utöver anläggning av ny gång- och cykelväg, ombyggnad (flytt) av befintlig väg och därmed alltför omfattande utrednings- och anläggningskostnader i relation till nyttan med projektet.

Tabell 2 Sammanställning över genomförbarhet och omgivningspåverkan för alternativ 2.

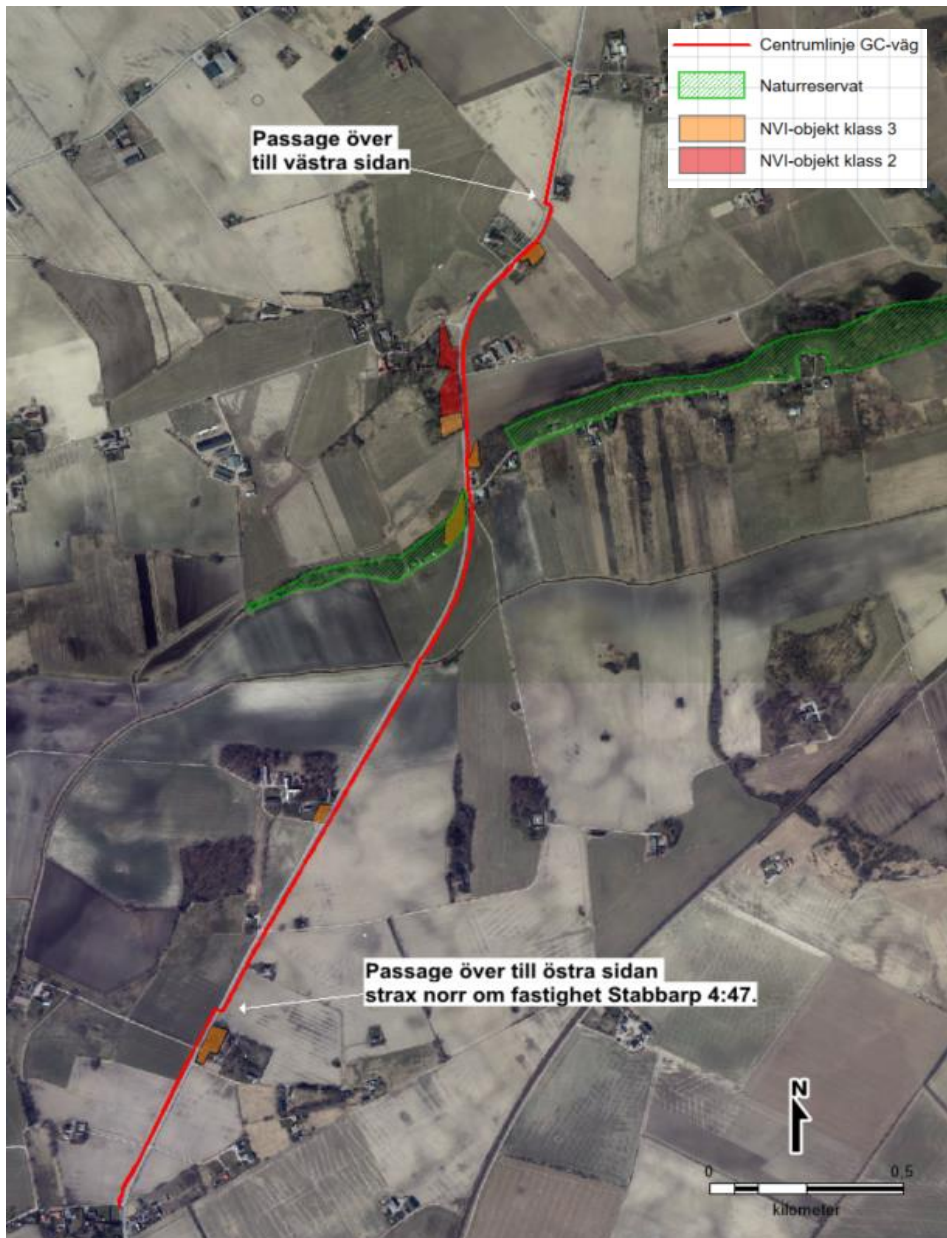
Aspekt	Kommentar
Ändamål	God uppfyllnad
Vägutformning, vägteknik	Kräver flytt/byte av räcke och ev även mur vid Bosarp 1:9. Översyn vägstandard som helhet => kan innebära större ombyggnad. Övergång från befintlig till ny överbyggnad måste utredas m a p undergrund, tjällyft och ev armering. Flytt av belysningsstolpar sträckan Bosarps jär – Bosarp kyrka. Högre projekterings- och anläggningskostnader j f m övriga alt.
Trafiksäkerhet, upplevelse	God trafiksäkerhet. Inga korsningspunkter.
Miljö	Mindre intrång och påverkan på naturmiljön än alternativ 1 (västra sidan). Ev påverkan på NVI-objekt 2 (trädrad). Ny bullerutredning, Bosarp 1:9 och Bosarp 1:2 m fl fastigheter. Ev behov av bullerreducerande åtgärder
Landskap	Ingen neg påverkan på Bosarps jär och området vid gamla kyrkoruinen och Bosarps prästgård. På fastigheten Bosarp 1:9 finns en mur som kan komma att påverkas.
Geoteknik	Neutral
Avvattning	Neutralt
Markintrång, kostnad för markinlösen	Marklösenkostnaderna bedöms bli cirka 20 % dyrare än för alternativ 1. Det beror främst på att intrång kommer att ske på enskilda bostadsfastigheter i samband med att vägen flyttas österut på sträckan mellan Bosarps Jär och Bosarps kyrka. Intrång på Bosarp 1:9 innebär att befintlig mur + plank behöver flyttas. Även tomtanläggningar innanför plank kan påverkas. Alternativet innebär även påverkan på parkeringen vid det gamla församlingshemmet på Bosarp 1:2.

5.2.3. Förordat alternativ 3, GC-väg öster om väg 113

Trafikverket förordar alternativ 3. Sammanfattningsvis är alternativ 3 det alternativ som uppfyller ändamålet med projektet med minsta påverkan och intrång på människa och miljön, till en skäligen kostnad, se beskrivning nedan och i avsnitt 6.3 Naturmiljö.

Alternativ 3 innebär att gång- och cykelvägen är förlagd till viss del på östra sidan om väg 113, i syfte att undvika den trånga passagen vid Bosarps jär och påverkan på åsen och naturvärden väster om vägen. Därför krävs anordning av en passage för gång- och cykelvägen över till östra sidan av väg 113 innan/söder om reservat Bosarps jär, se figur 31.

Flera alternativa lägen för passage för gång- och cykelvägen över till östra sidan av väg 113 har utretts, främst ur trafiksäkerhetssynpunkt. I ett tidigt utredningsskede föreslogs förläggning av passagen vid GC-vägens startpunkt i Stabbarp alternativt strax söder om Bosarps jär. Vidare har ett läge för passage utretts strax norr om busshållplatsen i Stabbarp.



Figur 31. Planskiss över alternativ 3. Gång- och cykelvägen är förlagd till viss del öster om väg 113, för att undvika påverkan på Bosarps jär och naturvärden väster om väg 113.

Alternativen med passage i Stabbarp har förkastats av tekniska och kostnadsmässiga skäl eftersom passagerna medför relativt omfattande behov av säkerhetsströggande åtgärder.

Fokus har därefter varit att lokalisera passagen längs en raksträcka med fri sikt, där behovet av säkerhetsströggande åtgärder vid passagen är lägre, och som samtidigt innebär minimerad påverkan på befintlig vegetation och naturvärden.

Nu föreslagen sträckning innebär passage strax norr om fastighet Stabbarp 4:47 belägen öster om väg 113, men söder om Kullagården på fastighet Stabbarp 4:20 belägen väster om väg 113, se figur 31 och 32. Här är sikten god och landskapet öppet och flackt på båda sidor om vägen en god sträcka före och efter passagen.



Figur 32. Föreslaget läge för passage av gång och cykelväg över väg 113, strax norr om fastighet Stabbarp 4:47, men söder om Kullagården, fastighet Stabbarp 4:20.

Föreslagen passage innebär minimerad påverkan på vegetationsridåer och träd jämfört med andra lokaliseringar för passage som har utretts inom alternativ 3. En passage nere i Stabbarp hade inneburit påverkan på häckar, träd och staket på fastighet Stabbarp 4:47 inom naturvärdesobjekt 8 och en passage strax söder om Bosarps jär hade inneburit påverkan på vegetation och träd vid Kullagården inom naturvärdesobjekt 7.

I tabell 3 nedan bedöms genomförande och omgivningspåverkan för alternativ 3 ur olika aspekter.

Tabell 3 Sammanställning över genomförbarhet och omgivningspåverkan för alternativ 3.

Aspekt	Kommentar
Ändamål	God uppfyllnad, dock innebär passage över väg 113, en lägre trafiksäkerhet än övriga alternativ.
Vägutformning, vägteknik	Avsteg sektionsbredd ned till 1,8-2,0 av gång- och cykelväg Bosarp 1:9. Anpassad sektion vid Långgropen utan påverkan på trumma.
Trafiksäkerhet, upplevelse	Passage över väg 113 till östra sidan. Lägre trafiksäkerhet än övriga alternativ. Att få till hastighetssänkning är svårt eller uteslutet eftersom vägen ingår i funktionellt prioriterat vägnät för dagliga personresor och riskerar att förskjuta tidplanen avsevärt. Kommer att upplevas som trångt vid muren vid fastighet 1:9 (räcke-mur). Problem med drift/underhåll.
Miljö	Minimerat intrång och påverkan på naturmiljön.
Landskap	Ingen negativ påverkan på Bosarps jär och området vid gamla kyrkoruinen och Bosarps prästgård.
Geoteknik	Neutral
Avvattning	Neutral

Markintrång, kostnad för markinlösen	Marklösenkostnaderna bedöms bli cirka 10-20 % dyrare än för alternativ 1. Det beror främst på att intrång kommer att ske på enskilda bostadsfastigheter. Intrång på Bosarp 1:9 kan innebära att befintlig mur + plank behöver flyttas. Även tomtanläggningar innanför plank kan i sådant fall påverkas. Ett sådant ingrepp medför högre marklösenkostnader. Alternativet innebär även påverkan på parkeringen vid det gamla församlingshemmet på Bosarp 1:2.
--------------------------------------	--

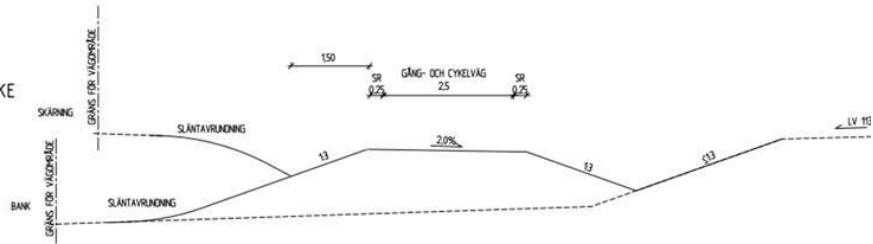
5.3. Vägutformning

Gång- och cykelvägen utformas 2,5 m bred, bortsett från en trång sektion strax norr om Bosarps Jär, där bredden minskas genom ett avsteg från VGU, till mellan 1,8-2,0 m. Avsteget görs för att minska markintrånget i bostadsfastigheter, Bosarp jär 1:9, 10:5, som ligger nära vägen. Gång- och cykelbanan utformas för en dimensionerande hastighet för cyklister på 30 km/h för att upprätthålla en god framkomlighet och tillgänglighet för cyklister.

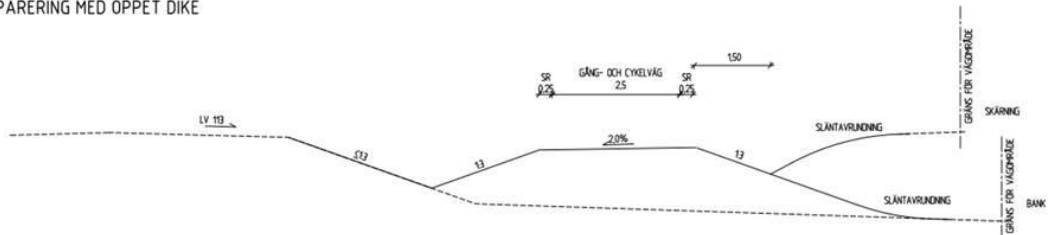
På hela sträckan separeras gång- och cykelvägen fysiskt från väg 113 för att öka trafiksäkerheten och upplevelsen av trygghet. På största delen av sträckan består separeringen av skiljeremsa med öppet dike, se typsektion A och B i Figur 33. Typsektion A och B är likvärdiga med skillnaden att gång- och cykelbanan ligger på östra respektive västra sidan om väg 113. Längs partier där det är ont om utrymme, består separeringen av GCM-stöd eller vägräcke, för att minimera markintrånget, se typsektion D och E i Figur 34-35. Typsektion D är aktuell då gång- och cykelbanan passerar vattendraget Långgropen. På denna sträcka förses vägen med vägräcke och gång- och cykelbanan med GC-räcka för att förhindra falloolyckor ner i vattendraget.

Anläggandet av gång- och cykelvägen kommer inte att påverka framkomligheten för biltrafiken på väg 113.

TYPSEKTION A
SEPARERING MED ÖPPET DIKE

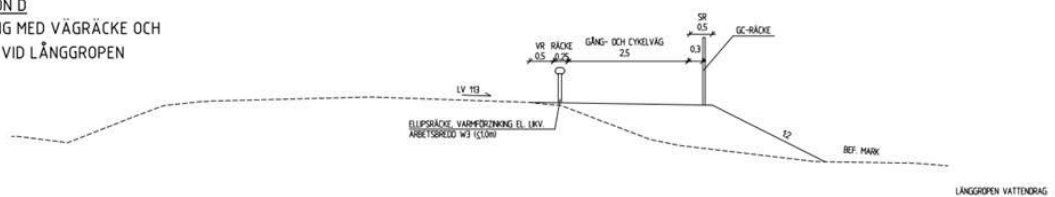


TYPSEKTION B
SEPARERING MED ÖPPET DIKE



Figur 33. Typsektion A och B.

TYPSEKTION D
SEPARERING MED VÄGRÄCKE OCH
GC-RÄCKE VID LÅNGGROPEN



Figur 34. Typsektion D förbi långgropen

TYPSEKTION E
SEPARERING MED GCM-STÖD
VID FASTIGHET 1:9, 10:5



Figur 35. Typsektion E förbi de två fastigheterna Bosarp jär 1:9, 10:5.

Två passager över väg 113 kommer att anläggas. Det södra passagen sker på en raksträcka några hundra meter från den södra startpunkten. Hastigheten på sträckan är 80 km/h vilket sänker trafiksäkerheten, sikten är god i korsningspunkten. Den andra

passagen är strax norr om Bosarps kyrka. Korsningspunkterna anläggs på en sträcka som är hastighetsbegränsad till 50 km/h vilket är en acceptabel standard.

Korsningspunkterna hastighetssäkras inte och utförs som oreglerade passager.

Eventuella trafiksäkerhetshöjande åtgärder utreds vidare.

5.4. Gestaltning

Gång- och cykelvägens gestaltning ska generellt göras på ett sätt som innebär ett så litet intrång i landskapet som möjligt.

För att minimera inverkan på landskapet behöver övergången mellan det kringliggande landskapet och de slänter som skapas i samband med anläggandet av gång- och cykelbanan, vävas samman. För att det ska kunna ske är det viktigt att de arter som växer på platsen idag har möjlighet att återetablera sig. Återetableringen kräver att växterna ges samma förutsättningar som finns på platsen idag, vilket innebär att markmaterialet har stor betydelse.

Områdets tillgång till högre vegetation är begränsad varför den högre vegetation som finns är desto mer betydelsefull. Vid behov av fällning av träd eller rivning av buskage, bör återplantering övervägas i den mån det är möjligt.

Att gång- och cykelvägen förläggs med närhet till omgivande element, som vegetation, murar och bebyggelse, kan vara positivt då gång- och cykelvägen uppfattas som händelserik. Det är dock viktigt att kollision mellan gång- och cykelvägen och omgivande element undviks i största möjliga mån, så att dessa inte påverkas negativt eller försvinner.

5.5. Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten kommer öka på sträckan efter det att gång- och cykelvägen har anlagts. Oskyddade trafikanter behöver inte längre färdas i blandtrafik på väg 113 utan kan färdas avskilt från biltrafiken.

Två passager över väg 113 kommer att anläggas (alternativ 3 avsnitt 5.2), vilka kommer att innebära konfliktpunkter som sänker trafiksäkerheten. Den södra passagen anläggs på en sträcka som hastighetsbegränsad till 80 km/h vilket ger låg trafiksäkerhet. Passagen anläggs på en raksträcka med god sikt. Den norra passagen anläggs på den sträcka av vägen som är hastighetsreglerad till 50 km/h, vilket ger en acceptabel standard men passagerna bedöms inte vara trafiksäkra. Passagerna utförs som oreglerade passager.

5.6. Avvattning

Avvattning av gång- och cykelvägen kommer främst att ske via öppna diken som placeras mellan gång- och cykelväg och väg 113. Avvattning via öppna diken har fördelar ur både tekniska och ekonomiska aspekter och för drift och underhåll, jämfört med avvattning via ledningar. Vidare innebär avvattning via diken en större flexibilitet i placeringen av GC-vägen i höjdläge så att väganläggningen kan anpassas till befintliga marknivåer och landskapsbilden. Planerat avvattningssystem innebär en standardhöjning avseende fördröjning och rening av avrinnande vägdagvatten jämfört med nuvarande situation.

Klimatförändringar och ökade nederbördsmängder kommer att beaktas vid beräkningen av dimensionerande flöde. Văganlăggningens dagvattensystem kommer dărför att dimensioneras efter dagens nederbördsdata tillsammans med en klimatkoeffaktor 1,25 motsvarande en framtida nederbördsökning på 25%.

6 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

6.1. Landskapsbild

Projektets påverkan på landskapsbildens bedöms bli begränsad. Gång- och cykelvägen kan kollidera med omgivande element, främst högre vegetation, men även mark och konstruktioner i marken. Den högre vegetationen utmed vägen har betydelse för områdets karaktär, men riskerar att delvis försvinna i samband med anläggandet av cykelvägen. Då andelen högre vegetation är relativt liten inom området kan fällning av endast mindre antal träd och buskar ha betydelse för upplevelsen av vägsträckan.

De möjliga effekterna av planerad v g tg rd på landskapsbildens bedöms som små förutsatt eftersom nu förordad alternativ 3 innebär minimerad påverkan på vegetation och träd, se även avsnitt 6.3 Naturmiljö nedan.

6.2. Kulturmiljö

Tidigare utredda men nu förkastade alternativ 1 och 2 med anläggning av GC-väg väster om väg 113, innebär viss påverkan alternativt fortsatt utredningsbehov för anpassning till kulturmilj v rden vid passagen förbi Bosarps gamla kyrka och Bosarps gamla bytomt (fornlämning Bosarp 19).

Samtliga alternativ inklusive nu förordad alternativ 3 genomkorsar Öslövs gamla bytomt (fornlämning Bosarp 23), som sträcker sig över och breder ut sig på båda sidor om väg 113. På denna plats kommer en arkeologisk förundersökning behöva utföras. En arkeologisk utredning steg 1 har utförts och fem områden har bed mats som möjliga lägen f r fornlämningar. Steg 2 av utredningen bör utföras inom de delar där en utbyggnad föreslås. Gång- och cykelvägen b r sedan kunna anläggas så att ytterligare arkeologiska undersökningar inte skall behöva utföras.

6.3. Naturmiljö

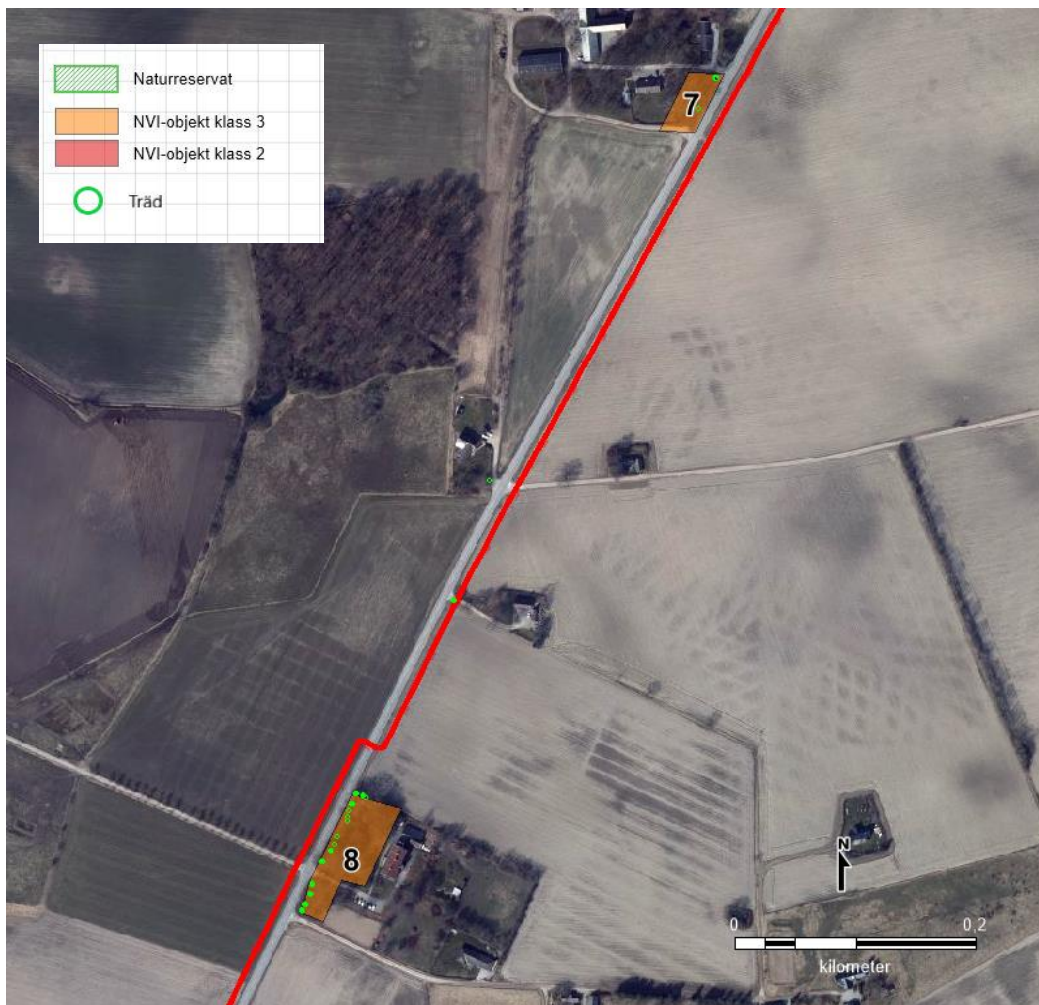
Tidigare utrett men nu förkastat alternativ 1, med gång- och cykelväg väster om väg 113, innebär intrång och påverkan på naturreservat Bosarps j r och naturvärden vid Bosarps prästgård väster om väg 113.

Nu förordad sträckning (alternativ 3) av gång- och cykelväg, till stor del öster om väg 113, innebär att påverkan på naturreservat Bosarps j r helt och hållet undviks, se Figur 36. Naturvärdesobjekt (NVI-objekt) 3,4 och 6, naturreservat Bosarps j r, samt träd, vegetationsrid er och flora inom området lämnas helt oberörda av alternativ 3. GC-vägen passerar i ytterkanten av NVI-objekt 5 (klass 3) och berör delar av en buskrid , men aktuell yta som tas i anspråk för GC-vägen bedöms inte hysa de värden som varit motiv för objektets avgränsande vid fältinventeringen. Stora delar av NVI-objekt 5 har efter genomförd inventering avverkats till följd av kommande husbygge på fastigheten.



Figur 36. Planerad gång- och cykelväg (alternativ 3), identifierade naturvärdesobjekt, naturreservat Bosarps jär och inmätta träd i mellersta delen av sträckan. Ortofoto © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

Vidare innebär förordat alternativ 3 med passage över väg 113 lokaliserad strax norr om fastighet Stabbarp 4:47, jämfört med tidigare utredda lägen för passager inom alternativ 3, att ingen påverkan sker på vegetation och träd inom naturvärdesobjekt 7 och 8, se Figur 37.



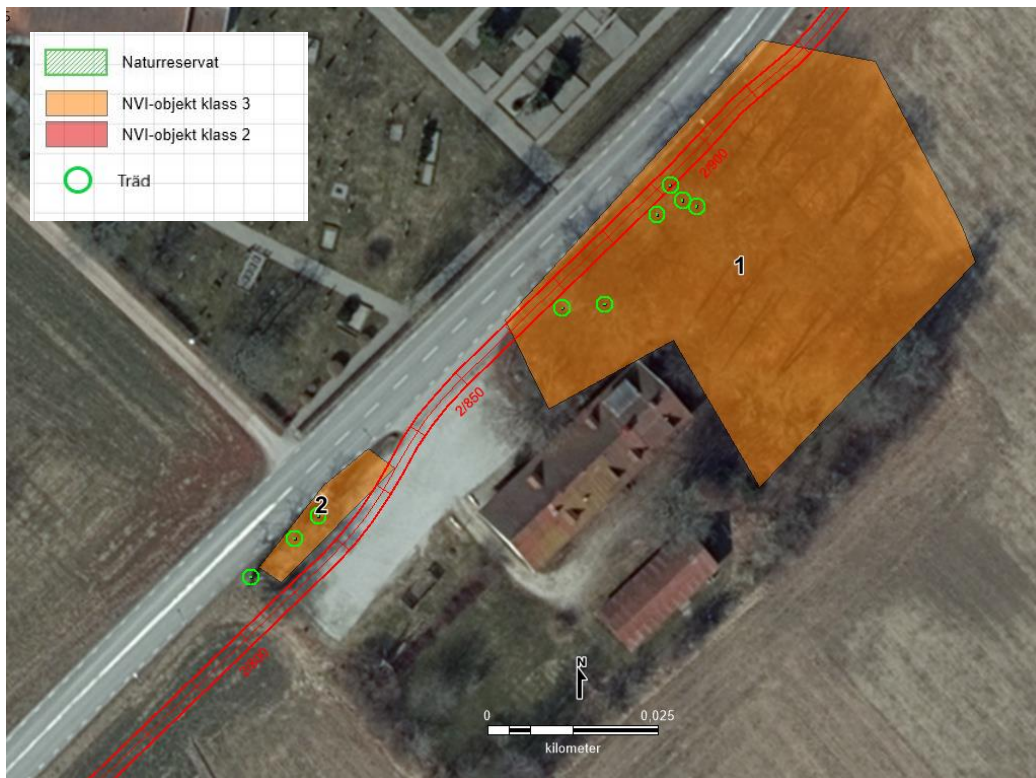
Figur 37. Planerad gång- och cykelväg (alternativ 3), identifierade naturvärdesobjekt och inmätta träd i södra delen av sträckan. Ortofoto © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

Vid Bosarps nuvarande kyrka och församlingshemmets parkering har GC-vägens sträckning anpassats för att i möjligaste mån undvika påverkan på träd inom NVI-objekt 1 och 2, se Figur 38. Påverkan på ett träd i ytterkanten av NVI-objekt 1 kommer eventuellt inte att kunna undvikas.

Vidare kan enstaka träd utanför avgränsade NVI-objekt komma att påverkas eller behöva tas ned vid anläggande av gång- och cykelvägen. Dessa är belägna strax söder om NVI-objekt 5 (Figur 36) och norr om NVI-objekt 8 vid en infart (Figur 35).

Under byggskedet kommer skadeförebyggande åtgärder att vidtas (kap 7) för att träd som står i angränsning till eller nära arbetsområde skyddas.

Mot bakgrund av ovan och med hänsyn till planerade skadeförebyggande åtgärder, bedöms att ett genomförande av planerade vägåtgärder innebär obetydlig-liten påverkan på naturmiljön.



Figur 38. Planerad gång- och cykelväg (alternativ 3), identifierade naturvärdesobjekt och inmätta träd i norra delen av sträckan. Ortofoto © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

6.4. Vattenförhållanden och miljö kvalitetsnormer för vatten

Anläggning av GC väg över Långgropen innebär marginellt i anspråkstagande av dikningsföretagets båtnadsområde.

Eventuellt behov av förlängning av befintliga vägtrummor i Långgropen innebär en ändring i Långgropen dikningsföretag av år 1883. I den fortsatta utredningen och dimensionering av ny trumma kommer projektet att tillse att ny trumma utformas så att den vattenavledande kapaciteten i dikningsföretaget inte försämras.

De enskilda vattenbrunnarna som finns i närheten av väg 113 bedöms inte påverkas av planerade väggårdar, men skulle stora grundvattensänkningar vara nödvändiga för uppdraget kommer påverkan på de enskilda brunnarna att utredas.

Planerade åtgärder innebär ingen ökad biltrafik och därmed inga ökade utsläpp av trafikrelaterade föroreningar. Planerat avvattningsystem längs ny gång- och cykelväg innebär en förbättrad fördröjning och rening av dagvatten från landsväg 113, jämfört med dagens situation.

Mot bakgrund av ovan och med hänsyn till planerade skadeförebyggande åtgärder för grund- och ytvatten under byggskede (kap 7), bedöms att ett genomförande av planerade väggåtgärder inte innebär någon negativ påverkan på yt- och grundvattenvattenförhållanden. Vidare bedöms att planerade åtgärder inte medför någon försämring av kvantitativ eller kvalitativ status på kvalitetsfaktornivå eller äventyr av miljökvalitetsnormer, för berörda vattenförekomster.

6.5. Rekreation och friluftsliv

En gång- och cykelväg utmed väg 113 kommer att medföra en ökad tillgänglighet till landskapet, vilket innebär förbättrade möjligheter för rekreation och ett rörligt friluftsliv, bland annat i naturreservatet Bosarps jär.

6.6. Barriäreffekter

Anläggandet av gång- och cykelväg längs med befintlig väg 113, kommer öka barriäreffekten något, eftersom vägområdets bredd ökar och både skiljeremsa med dike eller vägräcke försvårar korsande av vägen. Det är dock biltrafiken på väg 113 som bedöms bidra till den största barriäreffekten.

Samtidigt innebär gång- och cykelvägen att det blir mycket lättare att röra sig längs med vägen och nå olika målpunkter, och på så vis minskar barriäreffekterna.

6.7. Klimatpåverkan och översvämningrisk

Nederbördsmängden förväntas öka i takt med pågående klimatförändringar. Ökad nederbörd och mer intensiva regnfall ökar risken för översvämningar. Klimatförändring kommer därför att beaktas vid beräkning av dimensionerande flöde för väganläggningens avvattning. Dagvattenssystemet kommer att dimensioneras baserat på befintliga nederbördsdata med en klimatkfaktor motsvarande en framtida nederbördsökning på 25 %.

Nivåsättning av gång- och cykelväg vid lågpunkter i landskapet, t ex vid f d våtmarksområde vid Långgropen, kommer att göras med hänsyn till översvämningrisk och framtida nederbördsmängder.

6.8. Befolkning och hälsa

Planerad gång- och cykelväg uppmuntrar till resor utan bil genom att tillgängligheten och trafiksäkerheten ökar för oskyddade trafikanter. De två passagerna över väg 113 ökar komplexiteten då gång- och cykeltrafikanter behöver förhålla sig till vägtrafiken. Den södra passagen har låg trafiksäkerhet eftersom passagen ligger på en sträcka där hastighetsbegränsningen är 80 km/h. GC-vägen bidrar också till att möjligheten att nå kollektivtrafik på ett trafiksäkert sätt ökar.

Planerad gång- och cykelväg medför viss påverkan på tomt till bostadsfastighet Bosarp 1:9. För att minimera denna påverkan har GC-vägen vid denna sektion utformats med avsmalnad sektion ned till 1-8, 2,0 m, så att den löper omedelbart intill (väster om) tomtens mur.

6.9. Hushållning med mark och vatten

Enligt miljöbalkens 3 kap, om grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden, innebär god hushållning med mark- och vattenområden enligt 1 §:

”Mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företråde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning”.

Vidare är jord- och skogsbruk av nationell betydelse, men får tas i anspråk enligt om åtgärden tillgodoser väsentliga samhällsintressen, enligt 4 §:

”Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk”.

Till största delen kommer jordbruksmark att tas i anspråk för anläggning av ny gång- och cykelväg. Jordbruksmarken som tas i anspråk utgörs av en remsa (3-6 m bred) längs en befintlig väg 113, varför brukningsmöjligheten (arronderingen) inte bedöms försämrats nämnvärt.

Gång- och cykelvägen kommer främst att avvattnas genom anläggning av öppet dike mellan väg 113 och cykelvägen, eftersom denna teknik har fördelar jämfört med andra, se avsnitt 5.3. Detta kan komma att till viss del påverka tillgängligheten till jordbruksmarken för brukare, exempelvis i samband med bettransporter och skörd. I den kommande samrådsprocessen med berörda markägare kommer denna aspekt särskilt att uppmärksammas.

Mot bakgrund av ovan och med hänsyn till att utveckling av cykelvägnätet utgör ett väsentligt samhällsintresse, bedöms planerade vägåtgärder innebära god hushållning med mark.

De enskilda brunnarna som har identifierats inom utredningsområdet bedöms i nuläget inte påverkas av planerade åtgärder. I det fall stora grundvattensänkningar skulle bli aktuella, kommer brunnarna att beaktas och påverkan på dem utredas.

Inga vattenområden kommer att användas eller påverkas till följd av planerade åtgärder, se även avsnitt 6.4 och kap 7.

Vattendrag Långgropen berörs av planerad gång- och cykelväg eftersom befintlig bro (trumma) kommer att behöva breddas. Utformning och anläggning av ny bro kommer att utföras med hänsyn till vattenmiljön i Långgropen och utan att motverka dikningsföretag Långgropens funktion och syftet, se även avsnitt 6.4.

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

6.10. Rivningsarbeten och hantering av avfall och restprodukter

I nuläget bedöms planerade vägåtgärder inte generera några betydande rivningsarbeten eller större mängde av restprodukter och avfall annat än mindre mängder av beläggning, bärlager i nuvarande vägs ytterkant samt eventuellt överskotts jord- och dikesmassor där gång- och cykelväg anläggs.

I nuläget bedöms inga kablar påverkas av planerade åtgärder.

Uppgrävda massor som av tekniska skäl bedöms kunna återanvändas inom vägområdet och som har föroreningshalter upp till Mindre känslig markanvändning (MKM) (Naturvårdsverkets generella riktvärden, 2009), kan återanvändas inom projektets arbetsområde, efter samråd med tillsynsmyndigheten. Massor som av tekniska skäl inte kan återanvändas inom området eller massor med föroreningshalter över MKM kommer att hanteras externt på erforderligt sätt utifrån föroreningshalter.

Mot bakgrund av ovan och med hänsyn till planerad hantering av beläggning och förorenad mark under byggskede, bedöms inga negativa miljöeffekter avseende restprodukter och avfall uppkomma till följd av planerade vägåtgärder.

7 Miljöåtgärder

Trafikverket strävar generellt vid alla vägprojekt att så långt det är tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och praktiskt genomförbart med hänsyn till markåtkomst och andra omständigheter att motverka, minimera och kompensera för negativa miljöeffekter. Nedan redovisas generell miljöhänsyn och preliminära skadeförebyggande åtgärder som kommer att vidtas, fortsatt i planläggningsprocessen och under byggskede.

7.1. Planläggning

Det omfattande utredningsarbetet med utvärdering av olika sträckningar som har bedrivits inom vägplanearbetet har resulterat i en sträckning som bedöms medföra minimerat intrång och påverkan på människa och miljö (naturmiljön), se avsnitt 5.2.

För dolda fornlämningar under mark, finns möjlighet att lägga vägen ovanpå lämningarna förutsatt att de skyddas och överlagras av bevarat matjordstäckte, geoduk och överbyggnad, efter ett beslut från länsstyrelsen.

Vid anläggning av en gång- och cykelväg kommer nya slänter att anläggas med jordmaterial, i första hand från eller motsvarande det som finns på plats. Detta för att möjliggöra återetablering av vegetation och flora som finns idag naturligt i vägsränorna.

7.2. Byggskede

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

Påverkan på grund- och ytvatten kommer att minimeras genom att dagvattenssystemet utformas med erforderlig fördröjning och rening med hänsyn till närliggande yt- och grundvatten.

Krav kommer att ställas på entreprenör under byggtiden så att erforderlig hantering, rening samt miljökontroll av utgående vatten från byggarbetsplatsen sker innan det släpps till recipient. Vidare ställs även krav på entreprenör kring hantering och provtagning av förorenade massor, hantering av beläggning med mera, så att ingen risk föreligger för spridning av föroreningar till grund- och ytvatten. I god tid före entreprenad kommer vid behov anmälan till tillsynsmyndigheten avseende miljöfarlig verksamhet att genomföras. Likaså kommer, i det fall åtgärder vid Långgropen innebär vattenverksamhet, anmälan om vattenverksamhet till Länsstyrelsen att göras i god tid före entreprenad.

Byggbuller och utsläpp till luft från arbetsmaskiner kan temporärt uppkomma under vissa faser av anläggningsarbetena. Det förutsätts dock att Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser följs, och inga mer betydande olägenheter till följd av byggbuller bedöms bli följden av vägplanen. Ingen risk bedöms heller finnas för att luftföroreningar från byggplatsen ska leda till att miljö kvalitetsnormer överskrids.

Preliminärt bedöms ingen temporär sänkning av grundvatten krävas i samband med anläggningsarbetena.

8 Bedömning av vägåtgärdens miljöpåverkan

Enligt 10 § i miljöbedömningsförordningen (2017:966) ska, vid undersökning eller beslut om huruvida en verksamhet eller en åtgärd kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, hänsyn tas till:

- verksamhetens eller åtgärdens utmärkande egenskaper,
- verksamhetens eller åtgärdens lokalisering, och
- de möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

8.1. Samlad bedömning

Trafikverket bedömer, med stöd av vägåtgärdernas egenskaper och deras miljöeffekter, att planerade åtgärder inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I bedömningen ingår föreslagna miljöåtgärder (kap 7).

Vidare bedömer Trafikverket att förordat alternativ 3 har en god uppfyllelse av projektets ändamål samt att ändamålet uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön utan oskälig kostnad.

8.1.1. Vägåtgärdernas egenskaper

Planerade vägåtgärder, anläggning av gång- och cykelväg och tillhörande separationsformer (dike, räcke m m), är lokaliserade utmed befintlig väg och dess

närområde. Vägåtgärderna bedöms innebära en begränsad nybyggnation med kompletteringar av befintlig väg, utan några betydande ingrepp i befintlig väggropp.

Planerade vägåtgärder ligger delvis inom befintligt vägområde. Mark för planerad gång- och cykelväg som ligger utanför befintligt vägområde kommer att tas i anspråk med vägrätt.

8.1.2. Miljöeffekter

De miljöeffekterna som förväntas vid ett genomförande av planerade vägåtgärder är:

- Påverkan på landskapsbilden. Då GC-vägen utformas med hänsyn till omgivande landskap och topografi och vägens sträckningen har valts med hänsyn till befintlig vegetation och trädmiljöer bedöms denna påverkan som marginell-liten.
- Marginell påverkan på naturmiljön i form av de träd och vegetationspartier som kan beröras av vald sträckning, se avsnitt 6.3.

Med hänsyn till planerade skadeförebyggande åtgärder, bedöms sammantaget att planerade vägåtgärder inte har en betydande miljöpåverkan.

8.1.3. Måluppfyllelse

Begreppet ändamål är kopplat till reglerna i väglagen om att ändamålet med en väg ska uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Dessa regler överensstämmer också med lokaliseringsprincipen i miljöbalken 2 kap 6 § *"För en verksamhet eller åtgärd som tar i anspråk ett mark- eller vattenområde ska det väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön."*

Planerade vägåtgärder bedöms ha god uppfyllelse av projektets ändamål (avsnitt 2.5). Med hänsyn till genomfört omfattande utredningsarbete vid val av placering och utformning (kapitel 5.2) i vilket stor hänsyn har tagits till miljöpåverkan och markintrång, bedöms ändamålet uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön och utan oskälig kostnad.

9 Fortsatt arbete

9.1. Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

9.2. Viktiga frågeställningar

Viktiga frågeställningar och fortsatta utredningar är:

- Samråd och dialog med berörda fastighetsägare och övriga berörda parter.
- Arkeologisk utredning steg 2 genomförs på föreslagna undersökningsytor som berörs av valt alternativ. GC-vägens utformning anpassas till resultat och eventuella fynd som framkommer i undersökningarna.
- Utredning kring bro/trummor över Långgropen. I nuläget bedöms att passage av GC-väg enligt alternativ 3 på östra sidan om väg 113 kan ske över Långgropen utan att trummor i vattendraget behöver förlängas. Utformning och dimensionering av eventuell förlängning ska ske med hänsyn till dikningsföretag, vad gäller flöden och vattenavledande kapacitet.
- I det fall arbeten kommer att ske under högsta högvattennivån i Långgropen, ska en anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken inlämnas till Länsstyrelsen i god tid före byggskede.
- Ansökan om dispens från strandskyddsbestämmelserna vid vattendrag Långgropen väster om väg 113, troligtvis ej aktuellt då GC-väg förläggs enligt alternativ 3 öster om väg 113.

10 Källor

ArtDatabanken. (2019). Analysportalen.

<https://www.artdatabanken.se/sok-art-och-miljodata/analysportalen/>

Artportalen (2019). Rapportdatabas för växter, svampar och djur.

<https://www.artportalen.se/>

Länsstyrelserna (2019). Vatteninformationssystem Sverige (VISS).

<https://viss.lansstyrelsen.se/>

Länsstyrelsen i Skåne län (2019). Karttjänster och geodata.

<https://www.lansstyrelsen.se/skane/tjanster/karttjanster-och-geodata.html>

Naturskyddsföreningen (2019)

<https://skane.naturskyddsforeningen.se/hittaut/mellersta-skane/bosarps-jar>

Norconsult 2019. Naturvärdesinventering. Väg 113 Stabbarp-Bosarp, ny gång- och cykelväg (*arbetsmaterial*).

Norconsult 2019. Beslutsunderlag för val av principutformningsstandard. Väg 113 Stabbarp-Bosarp, ny gång- och cykelväg.

Norconsult 2019. Trafikprognos. Väg 113 Stabbarp-Bosarp, ny gång- och cykelväg.

Norconsult 2019. PM Inledande landskapsanalys. Väg 113 Stabbarp-Bosarp, ny gång- och cykelväg.

Norconsult 2019. PM Gestaltungsavsikter. Väg 113 Stabbarp-Bosarp, ny gång- och cykelväg.

Norconsult 2019. Rapport Avvattnings tekniska förutsättningar. Väg 113 Stabbarp-Bosarp, ny gång- och cykelväg.

NVDB - Nationell vägdatabas. (2019). Trafikverket. Hämtad från <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>

SGU:s Geokarta, <https://apps.sgu.se/geokartan>

Trafikverket 2016. Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar, En handledning. Version 1016.01. Publikationsnummer 2016:033.

Trafikverket 2014. Handbok för gestaltungsarbete och gestaltungsprogram i infrastrukturprojekt. Diarienummer: TRV 2014/78881. 2014-10-17

Trafikverket, 2018. Trafikuppräknings tal för EVA och manuella beräkningar 2014-2040-2060 gäller fr.o.m. 2018-04-01

Trafikverket 2016. Effektsamband för transportsystemet, bygg om eller bygg nytt kapitel 3 trafikanalyser.

Trafikverket 2015. TRVK Vägars och gators utformning 2015:086.

Trafikverket 2015. TRVK Vägars och gators utformning 2015:087.

WSP 2017. Åtgärdsvalsstudie – Cykel, Väg 113, Stabbarp-Bosarp.

Bakgrundskartor och flygbilder: © Lantmäteriet, Geodatasamverkan. En viss bearbetning har gjorts på kartunderlaget för att förtydliga informationen kopplat till projektet.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 291 25 Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsvägen 17
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se