

Vägplan

Plan- och miljöbeskrivning - Lv 755, Torsjö-Skivarp, ny gång- och cykelväg

Skurups kommun, Skåne län

2025-12-18



Trafikverket

Postadress: Neptunigatan 52, 211 18, Malmö

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Plan- och miljöbeskrivning – Lv 755, Torsjö-Skivarp, ny gång- och cykelväg

Författa: COWI AB

Dokumentdatum: 2025-12-18

Ärendenummer: TRV 2025/40073

Objektsnummer: 181077

Uppdragsnummer: 181077210

Version: 4.0

Kontaktperson: Projektledare Katrin Andersson

6.0

Planbeskrivning

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	5
2.1.	Bakgrund	5
2.2.	Ändamål och projektmål	5
2.3.	Planeringsprocessen.....	6
2.4.	Tidigare utredningar och beslut	6
3	Miljöbeskrivning	8
3.1.	Avgränsningar.....	8
3.2.	Metoder och osäkerheter i bedömningar	9
3.3.	Nollalternativ.....	9
4	Förutsättningar.....	10
4.1.	Vägens funktion och standard.....	10
4.2.	Trafik och användargrupper	10
4.3.	Lokalsamhälle och regional utveckling.....	11
4.4.	Landskapet	13
4.5.	Miljö och hälsa.....	15
4.6.	Byggnadstekniska förutsättningar.....	21
5	Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	24
5.1.	Val av lokalisering	24
5.2.	Val av utformning	29
5.3.	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	32
5.4.	Buller	32
6	Effekter och konsekvenser av projektet.....	33
6.1.	Trafik och användargrupper	33
6.2.	Lokalsamhälle och regional utveckling.....	33
6.3.	Landskapet	33
6.4.	Miljö och hälsa.....	33
6.5.	Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning).....	34
6.6.	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	35
6.7.	Påverkan under byggtiden	35
6.8.	Massbalans	35
7	Samlad bedömning.....	36
7.1.	Sammanställning av konsekvenser.....	36
7.2.	Bedömd måluppfyllelse.....	36
8	Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden	40
8.1.	Allmänna hänsynsregler (2 kap. miljöbalken)	40
8.2.	Hushållning med mark och vatten (3 Kap. miljöbalken)	40
8.3.	Miljökvalitetsnormer	40
9	Markanspråk och pågående markanvändning.....	42
9.1.	Vägområde för allmän väg	42
9.2.	Område med tillfällig nyttjanderätt	42
9.3.	Konsekvenser för pågående markanvändning.....	42
10	Fortsatt arbete.....	43
10.1.	Tillstånd och dispenser	43
10.2.	Områden som undantas från förbud enligt miljöbalken	43
10.3.	Uppföljning och kontroll.....	43
11	Genomförande och finansiering.....	44
11.1.	Formell hantering	44
11.2.	Finansiering.....	45
12	Underlagsmaterial och källor	46

1 Sammanfattning

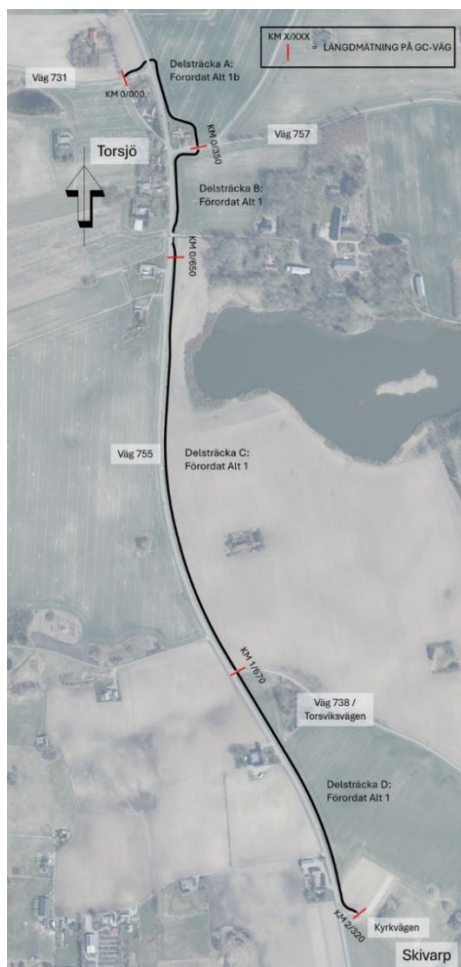
Åtgärden omfattar en cirka 2,3 kilometer lång och 2,5 meter bred ny gång- och cykelväg med dubbelriktad trafik mellan Torsjö och Skivarp, se Figur 1.

Bakgrunden är ett behov av att kunna gå och cykla mellan Torsjö och Skivarp på ett trafiksäkert sätt. Sträckan är utpekad av Region Skåne som strategiskt viktig. Projektet är med i Region Skånes regionala transportinfrastrukturplan för Skåne 2000–2033 (Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033 - Utveckling Skåne (skane.se)).

Idag är trafiksäkerheten låg för oskyddade trafikanter i blandtrafik längs väg 755 på grund av höga hastigheter, som mest 80 km/tim utanför tätbebyggt område.

Den aktuella sträckan Torsjö–Skivarp kommer ansluta från Kyrkvägen, i den norra delen av Skivarp. Gång- och cykelvägen ska sedan gå utmed väg 755 vidare norrut till väg 757, därefter runt om fastigheterna på östra sidan och vidare längs med väg 755. Därefter leds cykelvägen till väg 731 vidare mot Bösarps. Gång- och cykelvägen kommer vidare mot Skurup att ske i blandtrafik.

Val av gång- och cykelvägens sträckning grundar sig på ett utredningsarbete och samråd med avvägning mellan olika intressen, men där särskild hänsyn har tagits till områdets natur- och kulturmiljövärden. Planerad gång- och cykelväg bedöms uppfylla ändamålet med minsta möjliga intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Med hänsyn till planerade skyddsåtgärder bedöms planerade välgångsplaner innebära obetydlig till liten påverkan på natur- och kulturmiljön. Länsstyrelsen Skåne beslutade den 27 januari 2025 (Dnr 39990–2024) att projektet inte har betydande miljöpåverkan.



Figur 1. Planerad välgångsplan; med förordade alternativ, cirka 2,3 km lång separerad och gång- och cykelväg.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1. Bakgrund

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

Projektet är en del av statlig medfinansiering till att utveckla supercykelvägar, nationella och regionala cykelleder inom regionala stråk och på kommunala vägar.

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

Den aktuella sträckan Torsjö–Skivarp kommer att ansluta från Kyrkvägen, i den norra delen av Skivarp. Gång- och cykelvägen ska sedan gå utmed väg 755 vidare norrut till väg 757, därefter runt om fastigheterna på östra sidan och vidare längs väg 755. Därefter leds cykelvägen till väg 731 som vidare går mot Bösarps. Ska man ta sig vidare till Skurup härifrån får gång- och cykling ske i blandtrafik. Längs sträckan går en busslinje (305) och det finns hållplatser längs med vägen.

Idag är trafiksäkerheten låg för oskyddade trafikanter längs väg 755 på grund av höga hastigheter, som högst 80 km/tim utanför tätbebyggt område.

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

2.2. Ändamål och projektmål

2.2.1. Ändamål

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

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

2.2.2. Projektmål

Dessutom gäller nedanstående projektmål, som bidrar till att hänsynsmålen (se avsnitt 7.2.1) uppfylls:

- Högst en korsningspunkt (trafiksäkerhet)
- Korsningspunkter ska vara så säkra som möjligt givet förutsättningar och krav
- Gång- och cykelvägen ska vara säker (geometri, sidoområden, korsningspunkter)
- Gång- och cykelvägen ska vara användbar alla dagar om året (tillgänglighet)

- Intrång i skyddsvärda områden ska undvikas (miljö)
- Minimera intrång i åkermark
- Minimera intrång och påverkan på berörda fastigheter (marklösen beroende på funktion)
- Tillräcklig storlek och avvägd placering av tillfällig nyttjanderätt med etableringsplatser, materialupplag och masshantering
- Eftersträva massbalans (det vill säga höjdläget på den nya gång- och cykelvägen anpassas för att minska schakt- och fyllnadsarbeten)

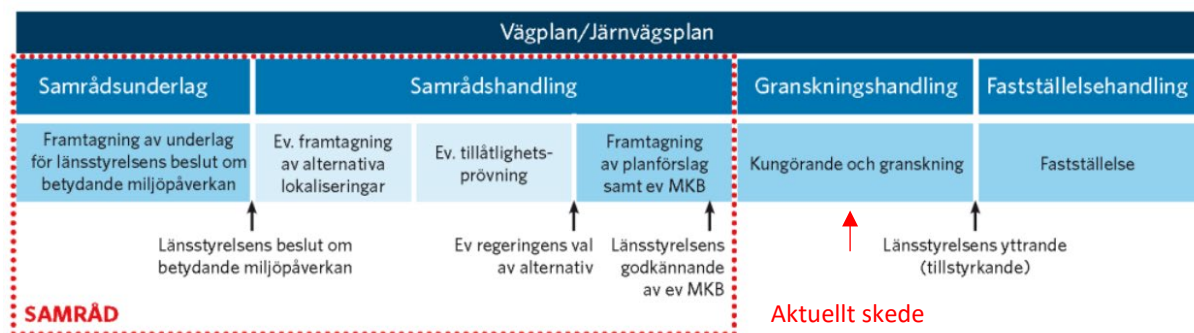
2.3. Planeringsprocessen

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

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas. Hur lång tid utredningen tar beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilka ekonomiska förutsättningar som finns och vad de berörda tycker.

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

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



Figur 2. Övergripande bild över processen.

2.4. Tidigare utredningar och beslut

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

En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) har tidigare genomförts för gång- och cykelväg längs aktuell vägsträcka enligt fyrstegsprincipen (Region Skåne, 2018, Åtgärdsvalsstudie för cykelvägsplan för Skåne 2018–2019). Fyrstegsprincipen är ett förhållningssätt som innebär att möjliga åtgärder för förbättring i

transportsystemet prövas stegvis. De fyra stegen beskrivs nedan. Åtgärderna analyseras i turordning, från steg 1 till steg 4, för att säkerställa god resurshållning vid uppfyllande av målen, se Figur 3.

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

Fyrstegsprincipen



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

Steg 1: Tänk om

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

Steg 2: Optimera

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

Steg 3: Bygg om

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

Steg 4: Bygg nytt

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

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

3 Miljöbeskrivning

En miljöbeskrivning ska, liksom en Miljökonsekvensbeskrivning (MKB), beskriva den förutsebara påverkan på människors hälsa och miljön som vägplanen innebär när man ska genomföra en utbyggnad av gång- och cykelväg. Detta ska jämföras med ett nollalternativ, det vill säga den sannolika utvecklingen i området om åtgärden inte genomförs. Länsstyrelsen Skåne beslutade den 27 januari 2025 (Dnr 39990-2024) att projektet inte medför någon betydande miljöpåverkan. Eftersom genomförandet av att anlägga en gång- och cykelväg inte anses bli en betydande påverkan på människors hälsa eller miljön kan man genomföra en mindre miljöbeskrivning som är mindre omfattande än en MKB. En miljöbeskrivning omfattas inte heller av samma formella lagkrav som en MKB och ska till exempel inte godkännas formellt av länsstyrelsen.

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

För detta projekt utgörs stommen i miljöbeskrivningen av följande avsnitt:

- Avsnitt 3.3 Nollalternativ. Vid bedömning av konsekvenser har jämförelse gjorts mot ett nollalternativ.
- I Kapitel 4 Förutsättningar, avsnitt 4.4 Landskapet, 4.5 Miljö och hälsa och delar ur 4.6 Byggnadstekniska förutsättningar.
- I Avsnitt 5.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått. Här redovisas de skyddsåtgärder och anpassningar som inarbetats vid projektering, som planeras framöver i fortsatt projektering samt de kraven om skyddsåtgärder och försiktighetsmått som föreslås gälla entreprenören.
- I Kapitel 6 Effekter och konsekvenser av projektet, främst avsnitt 6.3 Landskapet, 6.4 Miljö och Hälsa.
- Avsnitt 6.7 Påverkan under byggtiden.

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

Vidare har annat underlagsmaterial använts vid framtagande av miljöbeskrivningen däribland Länsstyrelsens EBH-karta, Länsstyrelsens kulturmiljöprogram, Riksantikvarieämbetets databas Fornsök, SGU:s jordartskarta, Vattenkarta i Viss, Länsstyrelsens vattenkarta, kommunens översiktsplan samt annat relevant kommunalt underlag.

3.1. Avgränsningar

3.1.1. Geografiska avgränsningar

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

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

ungefärliga utbredning för respektive aspekt framgår av beskrivningen av vägplanens miljöpåverkan i kapitel 5.

3.1.2. Beaktade miljöaspekter

Underlaget till vägplanen visar att verksamhetens påverkan på människors hälsa och på miljön är liten utifrån buller, luftföroreningar och påverkan på miljön när cykel- och gångvägen byggs och används. Detta innebär att vägplanen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan. Beskrivningen av projektets miljöpåverkan kan därmed fokusera på de miljöaspekter som bedöms kunna påverkas i störst utsträckning, eller de miljöaspekter som bedöms vara av allmänt intresse.

Dessa är:

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

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

3.2. Metoder och osäkerheter i bedömningar

Bedömningar av framtida miljökonsekvenser är alltid behäftade med en viss osäkerhet. Hur stor denna är varierar mellan olika aspekter och ökar med tidsperspektivet. Trafikverket har de kunskaper och erfarenheter från tidigare liknande projekt med anläggande av cykel och gångvägar att de planerade åtgärderna är tillräckligt säkra och att en välgrundad bedömning kan göras i de enskilda fallet.

3.3. Nollalternativ

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

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

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

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

4 Förutsättningar

4.1. Vägens funktion och standard

Det saknas en separat gång- och cykelväg längs väg 755, på en sträcka av cirka 2,3 km, mellan väg 731 vid Torsjö och Kyrkvägen i Skivarp. Syftet med att anlägga gång- och cykelvägen är att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter längs sträckan för att möta behovet av att kunna gå och cykla till kollektivtrafik, att ta sig mellan målpunkter i närområdet och för att gynna rekreations- och besöksnäringen samt turismen i Torsjö–Skivarp.

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

4.2. Trafik och användargrupper

4.2.1. Biltrafik

Nuläge

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

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

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

Prognos

Det dimensionerade trafikåret är 2046. Prognosen baseras på uppräkningsstal enligt Trafikverkets basprognos, daterad 2023-04-01. Uppräkningen för väg 755 till år 2046 visar att trafikflödet för den västra punkten får ett flöde på 2771 fordon/dygn med en andel tung trafik på 9,3 procent. Om en gång- och cykelväg inte utförs innebär detta att trafiksäkerheten blir försämrad.

4.2.2. Kollektivtrafik

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

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

4.2.3. Gång- och cykeltrafikanter

Det saknas möjligheter för oskyddade trafikanter att färdas längs väg 755 på ett trafiksäkert sätt och på hela sträckan är de hänvisade till blandtrafik.

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

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

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

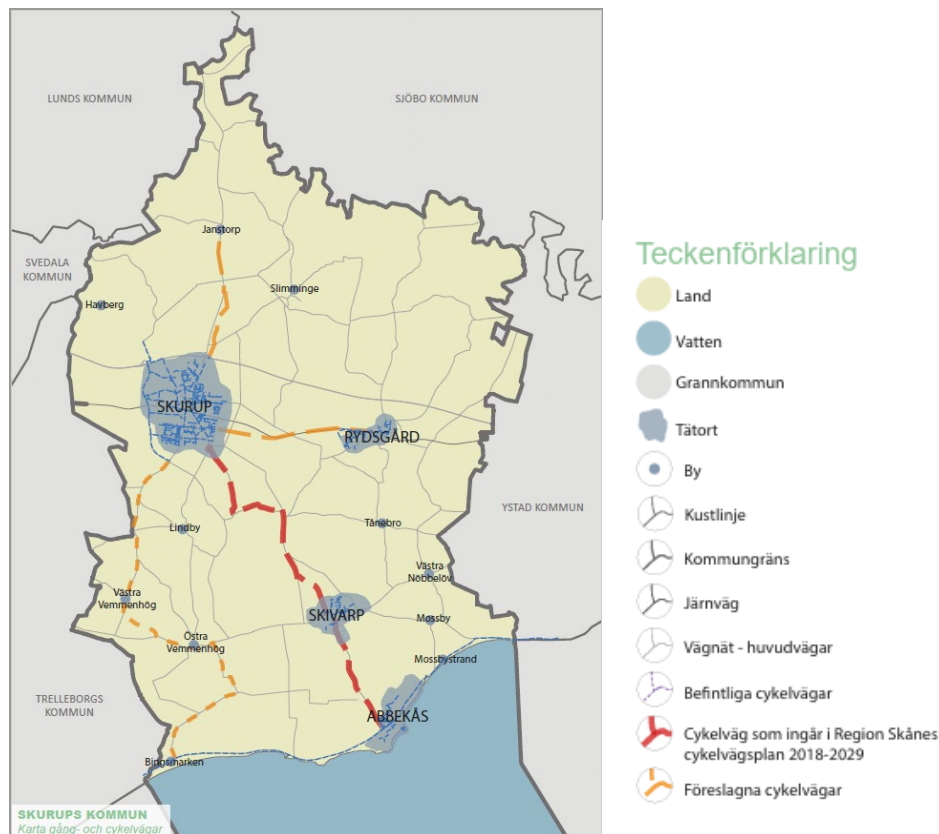
4.3.1. Planering av cykelväg

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

Skurups kommun har en gång- och cykelplan som antogs 2023. Denna anger en vision och mål för cykelutvecklingen i kommunen med sikte på år 2033, se Figur 4. Visionen för gång- och cykelplanen är:

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

Översiktsplanen och vägplanen överensstämmer.



Figur 4. Kartbilden är tagen ur Översiktsplan 2028 som omfattar orterna samt landsbygden med dess byar i Skurups kommun. Bilden visar den planerade cykelutvecklingen på landsbygden inom Skurups kommun.

4.3.2. Detaljplaner och områdesbestämmelser

Planerad gång- och cykelväg berör inga detaljplaner eller områdesbestämmelser.

4.3.3. Betupptagning

För Torsjö–Skivarp finns möjligheter för betupptagning längs väg 755 och intilliggande allmänna vägar. Möjlighet för betupptagning har utvärderats längs sträckan enligt ”Råd och anvisningar om betstukans placering och lastningsplats” (Nordic Sugar, member of Nordzucker group, 2022). Det bedöms att grönmarkerad sträckor i Figur 5 lämpar sig för betupptagning enligt Nordic Sugars anvisningar. Sträckor markerade orange och rött lämpar sig inte för betupptagning då avstånd till korsningar och fältkant inte uppnås respektive höjdskillnader mellan väg och åkermark.



Figur 5. Sträckor längs östra sidan av väg 755 som har bedömts utifrån Nordic Sugars anvisningar. Gröna ytor lämpar sig för betupptagning. Sträckor markerade orange och rött lämpar sig inte för betupptagning då avstånd till korsningar och fältkant inte uppnås respektive höjdskillnader mellan väg och åkermark.

4.4. Landskapet

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

4.4.1. Karaktärsområden

I utredningsområdet har tre karaktärsområden identifierats, se Figur 6. Ett karaktärsområde är ett unikt avsnitt i landskapet baserat på karaktär, funktion och relation och kan bara finnas på en plats.

De karaktärsområden som identifierats är

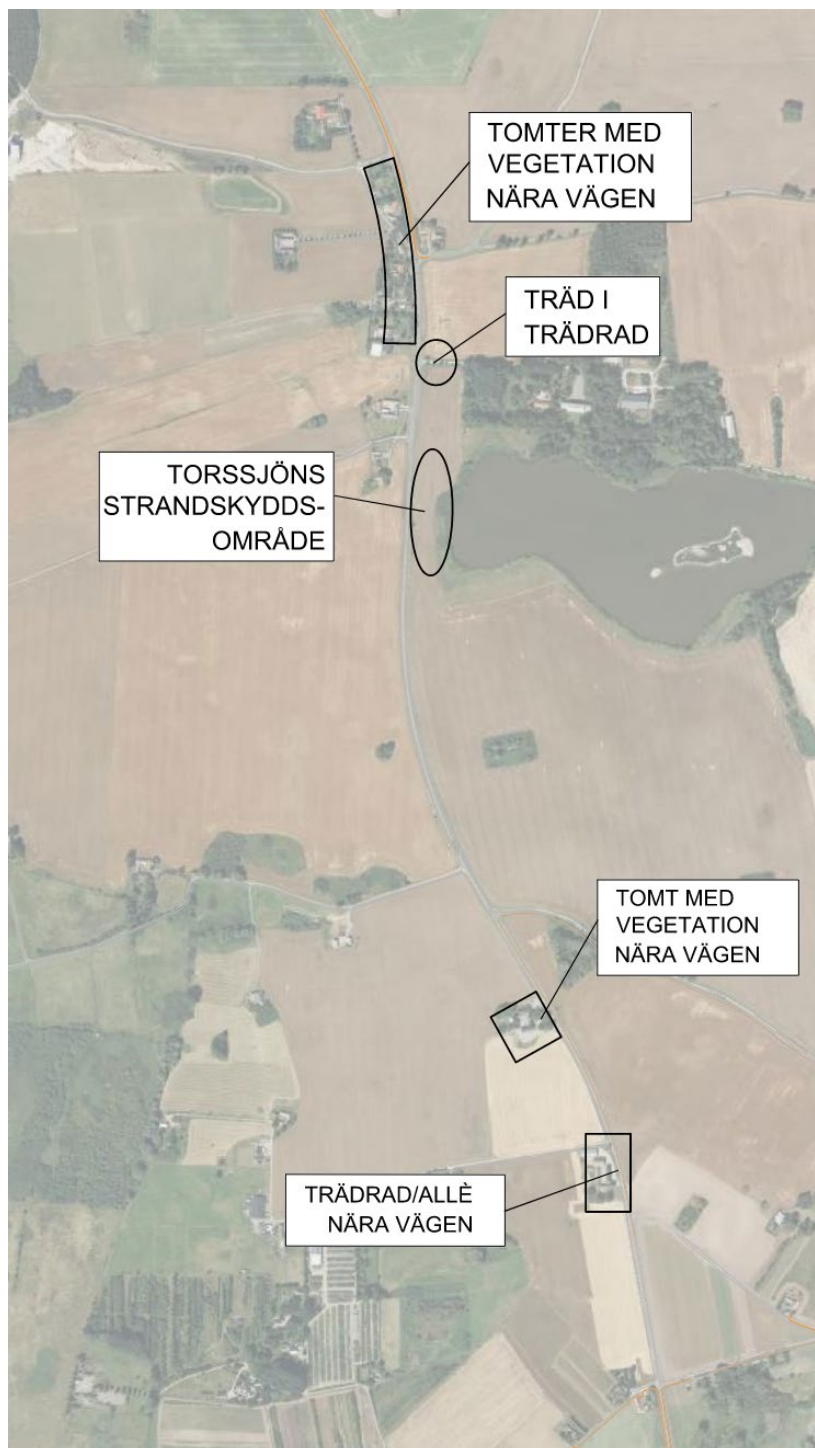
- Samlad bebyggelse vid Torsjö
- Odlingslandskap vid Torssjön
- Öppet odlingslandskap med spridd bebyggelse



Figur 6. Karaktärsområden.



Figur 7. Landskapet vid Torsjö med samlad bebyggelse.



Figur 8. Översikt över landskapsobjekt såsom vegetation och bebyggelse att ta särskild hänsyn till.

4.5. Miljö och hälsa

4.5.1. Kulturmiljö

4.5.1.1. Landskapshistoria

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

4.5.1.2. Kända fornlämningar

Det finns enligt fornsök kända men ej bekräftade fornlämningar i det berörda området bland annat Örsjö 33:1 bytomt/gårdstomt vid Torsjö. Arkeologisk utredning steg 1 har utförts och av utföraren av denna har ett antal områden utpekats som intressanta, se Figur 9.



Figur 9. Fornlämningar och kulturhistoriska lämningar enligt Forsök.

4.5.2. Naturmiljö

Naturmiljön i området domineras av en intensiv spannmålsodling med begränsade förutsättningar för en artrik fauna och flora. Det förekommer även sparsamt med betesmarker, dock inga naturbetesmarker. Här och var finns gårdar, samlingar av bebyggelse, små trädbestånd, mägergropar

och andra spridda vattensamlingar och småsjöar. Områden som saknar naturvärde i inventeringsområdet utgörs främst av åkermark och vägar. Dessa områden saknar eller har liten betydelse för biologisk mångfald och bidrar i sitt nuvarande tillstånd inte till mångfald inom arter eller mellan arter och ekosystem.

4.5.2.1. *Strandskydd, Riksintresse, Natura 2000 och områdesskydd*

Strandskydd finns runt Torssjön och sträcker sig 100 meter från strandlinjen. Enligt uppgifter från Skurups kommun sträcker sig strandskyddet fram till väg 755, se Figur 10. Detta innebär att strandskydd finns på den östra sidan av väg 755 och berör utredningsområdet utmed en sträcka om cirka 250 meter. Några andra utpekade och skyddade naturområden som Riksintressen, Natura 2000 eller områdesskydd finns inte inom den planerade sträckan Torsjö-Skivarp.



Figur 10. Strandskydd runt Torssjön (Skurups kommun)

4.5.2.2. *Tidigare dokumenterade värden*

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

4.5.2.3. *Naturvärdesinventering*

Vid inventering avgränsades sex naturvärdesobjekt, se Figur 11. Dessa bestod av skogsbryn, allé, pilevall, äldre träd och sandig väglänt.

Naturvärdesobjektens betydelse för biologisk mångfald bedöms enligt en skala i tre eller fyra naturvärdesklasser. Naturvärdesklass 1–3 är obligatoriska och naturvärdesklass 4 är ett tillägg. Vid denna inventering har naturvärdesklass 4 ingått. Definitionen och färgerna för dessa klasser framgår Tabell 1.

Tabell 1. Definition av naturvärdesklasser.

Högsta naturvärde – naturvärdesklass 1
Störst positiv betydelse för biologisk mångfald
Högt naturvärde – naturvärdesklass 2
Stor positiv betydelse för biologisk mångfald
Påtagligt naturvärde – naturvärdesklass 3
Påtaglig positiv betydelse för biologisk mångfald

Vid inventeringen klassades alla dessa objekt nr 1-6 in under naturvärdesklass 4.



Figur 11. Naturvärdesobjekt på sträckan Torsjö-Skivarp

Inventering av naturvårdsarter syftar till att med rimlig säkerhet utgöra underlag för naturvärdesbedömning samt avgränsning av naturvärdesobjekt och landskapsobjekt inom området för den planerade cykel- och gångvägen.

Fem naturvårdsarter (signalarter, rödlistade, fridlysta och andra naturvårdsarter) påträffades inom inventeringsområdet i samband med naturvärdesinventeringen. Dessa kategoriseras enligt rödlistningskategori Akuthotade (CR), Starkt hotad (EN), Sårbar (VU) och Nära hotad (NT). Signalarter är markerade med S medan andra arter som inventeras och bedöms som naturvårdsarter är markerade med N. Naturvårdsarterna som hittats består av insekter, mossor, lavar och träd, dess placering och organismgrupp framgår i Figur 12 och Tabell 2.



Figur 12. Naturvårdsarter på sträckan Torsjö-Skivarp.

De båda trädslagen ask och skogsalm är rödlistade på grund av sjukdomar (almsjuka och askskottsjuka) som drabbat träden. Träden är fortfarande relativt välspredda i Skåne men äldre, levande träd av skogsalm är numera mycket sällsynt och många askar dör nu i förtid. Inom området för cykel och gångvägen har de äldre träden en betydelse för den biologiska mångfalden och kommer sparas. Det är viktigt med gamla träd för många arter av bark- och vedlevande lavar och mossor, medan sly och unga träd främst har betydelse som potentiella framtida äldre träd. Skogsalm har endast påträffats som sly och rester av döda träd. Inga fridlysta arter med fasta förekomster (som fåglar eller fladdermöss) har noterades.

Tabell 2. Naturvårdsarterna som förekommer längs sträckan.

Organism-grupp	Svenskt namn	Vetenskapligt namn	Kategori	Kommentar
Insekter	Bokoxe	<i>Dorcus parallelipedus</i>	S	Ett fynd på grov alm-högstubbe. Larverna utvecklas främst i gamla solexponerade ädellövträd.
Lavar	Grynig dagglav	<i>Physconia grisea</i>	N	Mindre allmän lav som främst växer på barken av solexponerade ädellövträd i odlingslandskapet. Har tidigare varit rödlistad.
Mossor	Alléskruvmossa	<i>Syntrichia virescens</i>	N	Mindre allmän art som främst växer på barken av solexponerade ädellövträd, gärna ask, i odlingslandskapet. Troligtvis under spridning.
Kärlväxter	Ask	<i>Fraxinus excelsior</i>	EN	Enstaka träd och spridda yngre plantor.
Kärlväxter	Skogsalm	<i>Ulmus glabra</i>	CR	Högstubbar och sly. Inga äldre levande träd.

4.5.2.4. Främmande invasiva arter

Bland främmande invasiva arter enligt Trafikverkets checklista "Invasiva arter som ska bekämpas", TDOK 2015:0469, med tillägg av skunkkalla och vresros, noterades blomsterlupin (*Lupinus polyphyllus*) och vresros (*Rosa rugosa*) på några få spridda platser längs sträckan se, Figur 13 och Tabell 3.



Figur 13. Invasiva arter.

Tabell 3. Förekomst av invasiva arter.

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

4.5.3. Vattenförhållanden

Närmaste lokaliserade vattendrag är Skivarpsån i öst och Dybäcksån i väst. Båda dessa vattendrag utgör också ytvattenförekomster som därmed berörs av miljö kvalitetsnormer för vatten (MKN). Både Skivarpsåns (Vattenid MS_CD: WA65070323) Dybäcksåns (MS_CD: WA49012733) senaste klassning visade att vattendragen är negativt påverkade av näringsämnen, fysisk påverkan samt miljöfarliga ämnen. Skivarpsån och Dybäcken rinner nedströms vidare ut i kustvattenförekomsten Ö sydkustens kustvatten (Vattenid MS_CD: WA86165154). Ytterligare vattenförekomster finns i området och utgörs av grundvattenförekomsterna Sjörup (Vattenid MS_CD: WA39547519), SV Skånes kalkstenar (Vattenid MS_CD: WA69177643) och Alnarpsströmmen (Vattenid MS_CD: WA66277431) (VISS 2025). Inga vattenskyddsområden finns i området (Naturvårdsverket 2025).

4.5.4. Rekreation och friluftsliv

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

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

4.5.5. Barnperspektivet

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

4.6. Byggnadstekniska förutsättningar

4.6.1. Geoteknik

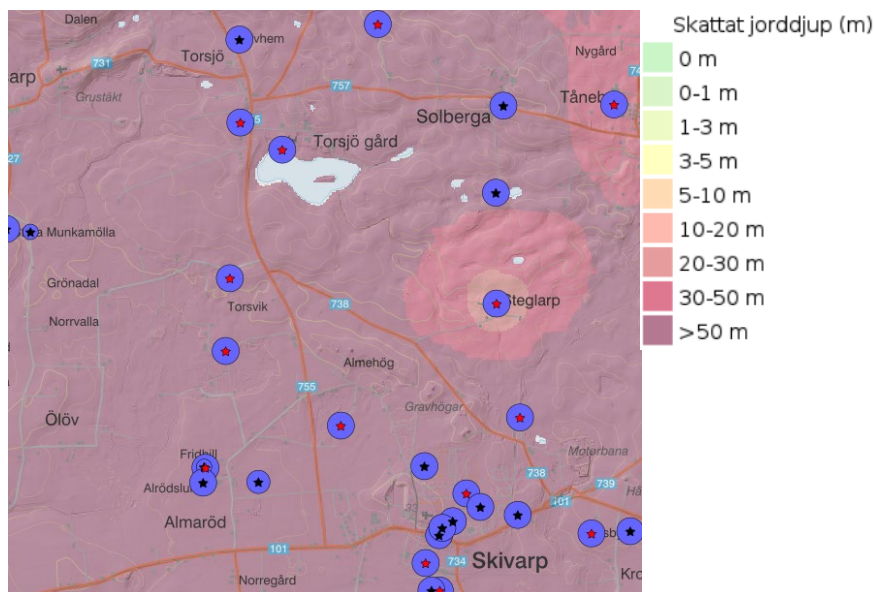
Enligt SGU:s jordartskarta med höjdsuggning, se Figur 14, utgörs de övre jordlagren längs den norra delen av sträckan generellt av lerig morän och morängrovlera (lermorän). I söder utgörs jordlagren generellt av isälvsediment. Längs hela sträckan förekommer ställvis områden med kärrtorv. I den södra delen, strax innan Skivarp gränsar vägen till ett kärrtorvområde. Vägsträckan går huvudsakligen genom befintlig åkermark, vilket innebär att ett övre lager av humusjord kan förväntas på båda sidor av vägen.

Enligt SGU:s jorddjupskarta är jorddjupet (djup till berggrund) stort, större än 50 meter, se Figur 15.

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



Figur 14. SGU:s jordartskarta med höjdsuggning. Ljusblå och ljuslila symboliserar lerig morän/lermorän, gröna symboliserar isälvsediment och bruna symboliserar kärrtorv. Jordartskartan visar översiktligt de övre jordlagren (SGU, 2024)



Fältundersökningar utförda under november 2024 verifierar den generella jordlagerbeskrivningen utifrån SGU:s jordartskartor. Utifrån utförda undersökningspunkter utgörs jordlagren överst av humushaltig sand och humushaltig lermorän. Lokalt förekommer humusjord ner till ca 1 m under markytan. Under ytlagren förekommer lermorän i den norra delen av sträckan och sand i den allra sydligaste delen av sträckan. I lermoränen förekommer lager av sand.

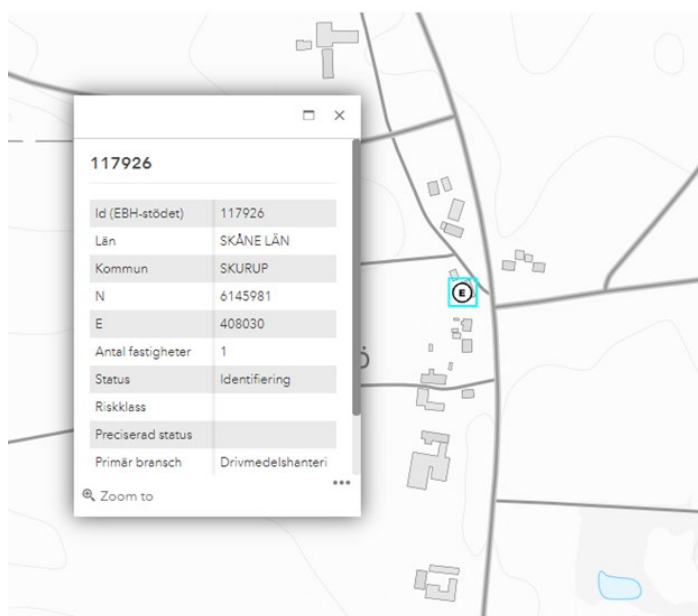
Stora områden kan ses ha låg genomsläpplighet då lera påträffas på många platser. Detta fungerar som ett tätt lager mot underliggande jordarter/berggrund och medför svaga dräneringsförutsättningar.

Ytvavrinningsanalys har utförts med SCALGO Live och indikerar att det finns trummor under väg 755. En inventering av berörda trummor har utförts.

4.6.3. Markföroreningar

Inom utredningsområdet finns ett objekt i norra delen, det är en äldre drivmedelsanläggning som legat på den västra sidan av vägen. Enligt EBH-stödet är denna mack nedlagd innan 1956, enligt EBH-stödet finns ett uttalande från Miljöchefen vid Skurups kommun som har uppgett att fastigheten är undersökt och sanerad. Dragningen av gång- och cykelvägen planeras öster om väg 755 vilket innebär att avståndet till den nedlagda drivmedelsanläggningen är större än om dragningen sker väster om väg 755. Provtagning har gjorts av både dikesjord och uttag av jordprov som skett stickprovsmässigt längs hela sträckan enligt Trafikverkets TDOK 2014:0931 som kravställer provtagning och hantering av vägdikesmassor. Även ett riktat prov togs ut mitt för den nedlagda drivmedelsanläggningen.

I projektet togs även ett av jordproverna ut som ett nollprov. Nollprovet togs ut på en plats i området där man anser att marken är opåverkad. Samtliga vägdikesprov och jordprov visar inga förhöjda värden av några av de analyserade parametrarna. Alla massorna i projektet anses kunna användas inom projektet och inga massor behöver tas bort på grund av föroreningar.

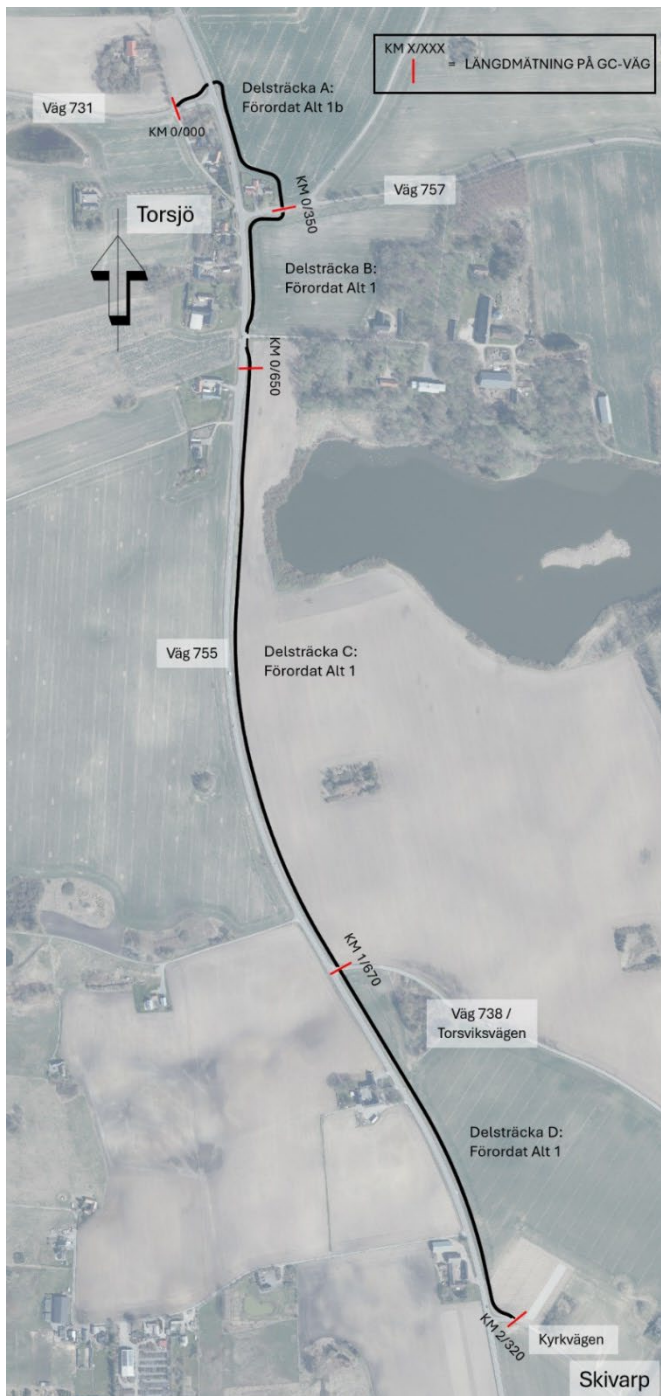


Figur 17. Lokalisering av tidigare drivmedelsanläggning

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1. Val av lokalisering

Inom planarbetet har ett omfattande utredningsarbete och samråd kring val av placering och utformning av gång- och cykelvägen (väst/öst om väg 755, detaljerad placering) genomförts, i vilket markintrång och påverkan på människa och miljö har varit avgörande motiv för val av vägens sträckning, se avsnitt 5.1.1–5.1.4. Vald lokalisering av ny gång- och cykelväg presenteras i, Figur 18.



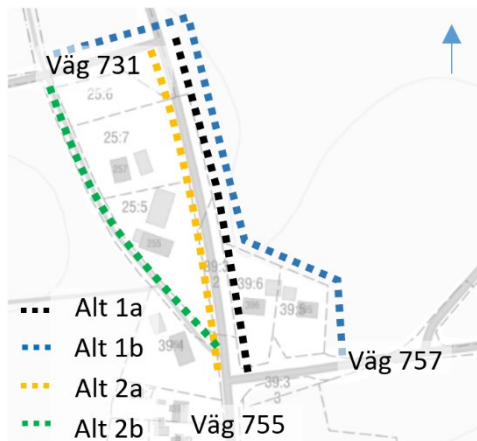
Figur 18. Vald lokalisering för ny gång- och cykelväg mellan Torsjö-Skivarp med längdmätning och delsträckor.

Sträckan har delats upp i flera delsträckor där placering av gång- och cykelvägen har utretts. Den samlade bedömning ger att gång- och cykelvägen huvudsakligen anläggs på öster sida om väg 755.

- För delsträcka A förordas alternativ 1.b med avseende på trafiksäkerheten av passagens placering och utformning.
- För delsträcka B, C och D förordas alternativ 1 med avseende på projektmålet om antal korsningspunkter och trafiksäkerhet.

För detaljerade kartor se tillhörande illustrationskartor.

5.1.1. Utredning av delsträcka A



Figur 19. Alternativ för delsträcka A.

Tillgängliga uppgifter om inträffade olyckor antyder att korsningen mellan väg 755–731 och korsning 755–757 är olycksdrabbade.

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

Alternativet innebär att cykelvägen behöver passera de olycksdrabbade korsningarna mellan väg 731/755 samt väg 757/755. Vidare behövs ett stort intrång på en bostadsfastighet.

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

Det blå alternativet, 1b, är det förordade alternativet. Alternativet är det trafiksäkraste, där väg 755 breddas för att få plats med en mittrefug och belysning. Intrång i en bostadsfastighet undviks genom att sträckningen går runt fastigheterna. Alternativet har framkommit efter samråd.

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

Alternativ 2.a innebär begränsad sikt. Intrång krävs på flera bostadsfastigheter. Ett dike behövs flyttas och växtlighet tas ner, även vägbelysning behöver flyttas som följd.

- Alternativ 2.b ny gång- och cykelväg på enskild väg (grön markering i Figur 19)

Alternativet innebär blandtrafik på enskild väg. Linjedragning ansluter direkt till busshållplats (målpoint).

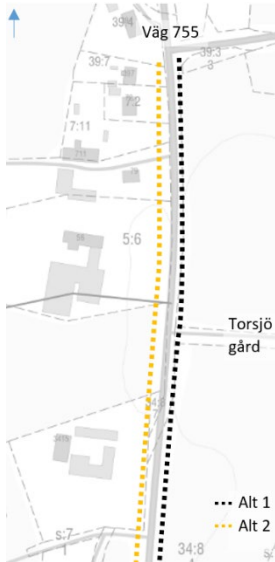
Förordat alternativ: Alternativ 1.b

- Den rekommenderade linjedragningen är med sin planerade utformning och placering av passagen en trafiksäker lösning.
- Inga fastigheter med bostadsändamål påverkas.
- Befintlig trafiksäkerhetshöjande vägutrustning (belysning) kring väg 755 bevaras.
- Projekt mål "Högst en korsningspunkt (trafiksäkerhet)" innebär att väg 755 korsas endast på den platsen.

- Projekt mål avseende trafiksäkerhet och minskat intrång i bostadsfastigheter prioriteras över övriga projekt mål.

För detaljerad karta se illustrationskarta 101TO501.

5.1.2. Utredning av delsträcka B



Figur 20. Alternativ för delsträcka B.

Det finns en delvis outredd samfällighet från 1800-talet som ligger kring båda sidor av väg 755. Oberoende vilken sida som väljs berörs samfälligheten.

- Alternativ 1 ny gång- och cykelväg öst om väg 755 (svart markering i Figur 20).

Det förordade alternativet innebär intrång på jordbruksmark. Vid anslutning till Torsjö gård förläggs gång- och cykelvägen så nära väg 755 som möjligt för att bevara en trädallé som bedöms vara skyddsvärd.

- Alternativ 2 ny gång- och cykelväg väst om väg 755 (gul markering i Figur 20)

Bostadsfastigheterna på västra sidan om väg 755 är målpunkter. Befintlig grönremsa med öppet dike behöver flyttas. Alternativet innebär intrång på flertalet bostadsfastigheter. Belysningsstolpar behöver rivas eller flyttas.

Förordat alternativ: Alternativ 1

- Projekt mål kring antal korsningspunkter och trafiksäkerhet samt intrång i antal fastigheter prioriteras över övriga projekt mål.

För detaljerad karta se illustrationskarta 101TO501.

5.1.3. Utredning av delsträcka C



Figur 21. Alternativ för delsträcka C.

Marken öster om väg 755 ligger lägre än marken väst om väg 755.

- Alternativ 1 ny gång- och cykelväg öst om väg 755 (svart markering i Figur 21)

Det förordade alternativet. Strandskyddet för Torssjön angränsar direkt till östra sidan på väg 755. Gång- och cykelvägen kommer inte påverka strandskyddet negativt. Gång- och cykelvägen följer terrängens markhöjder. Föreslagen placering av gång- och cykelvägen kräver inget byte av befintligt räcke.

- Alternativ 2 ny gång- och cykelväg väst om väg 755 (gul markering i fFigur 21)

Gång- och cykelvägen tar mer jordbruksmark i anspråk om den följer befintlig marknivå än om anläggningen ligger i samma marknivå som väg 755. Byte av räcke undviks genom att gång- och cykelvägen byggs i släntfot.

Förordat alternativ: Alternativ 1

- Genom att anpassa gång- och cykelvägen till omgivande marknivå skapas komfort då större lutningar undviks.
- Projekt mål kring antal korsningspunkter och geometrin prioriteras över övriga projekt mål.

För detaljerad karta se illustrationskarta 101To501 och 101To502.

5.1.4. Utredning av delsträcka D



Figur 22. Alternativ för delsträcka D.

- Alternativ 1 ny gång- och cykelväg öst om väg 755 (svart markering i Figur 22)

Det förordade alternativet ansluter till Kyrkvägen öst om väg 755, för att vidare leda till Skivarp.

- Alternativ 2 ny gång- och cykelväg väst om väg 755 (gul markering i Figur 22)

På en av fastigheterna drivs besöksverksamhet/handel. Gång- och cykelvägen innebär intrång på fastigheten och eventuellt minskat antal parkeringsplatser och angöringsytor. Fastigheten har flera anslutningar till väg 755 som oskyddade trafikanter behöver korsa. Med hänsyn till handelstrafik bedöms detta som mindre trafiksäkert. På fastigheten finns även en pilallé som bedöms vara värdefull.

Förordat alternativ: Alternativ 1

- Intrång i gårds- och bostadsfastigheter intill väg 755 undviks.
- Befintliga markhöjder bidrar till ökad komfort för oskyddade trafikanter öster om väg 755.
- Intrång i jordbruksmark sker i båda alternativ. Projekt mål kring antal korsningspunkter och trafiksäkerhet samt intrång i bostadsfastigheter uppfylls vid val av alternativ 1.

För detaljerad karta se illustrationskarta 101To502.

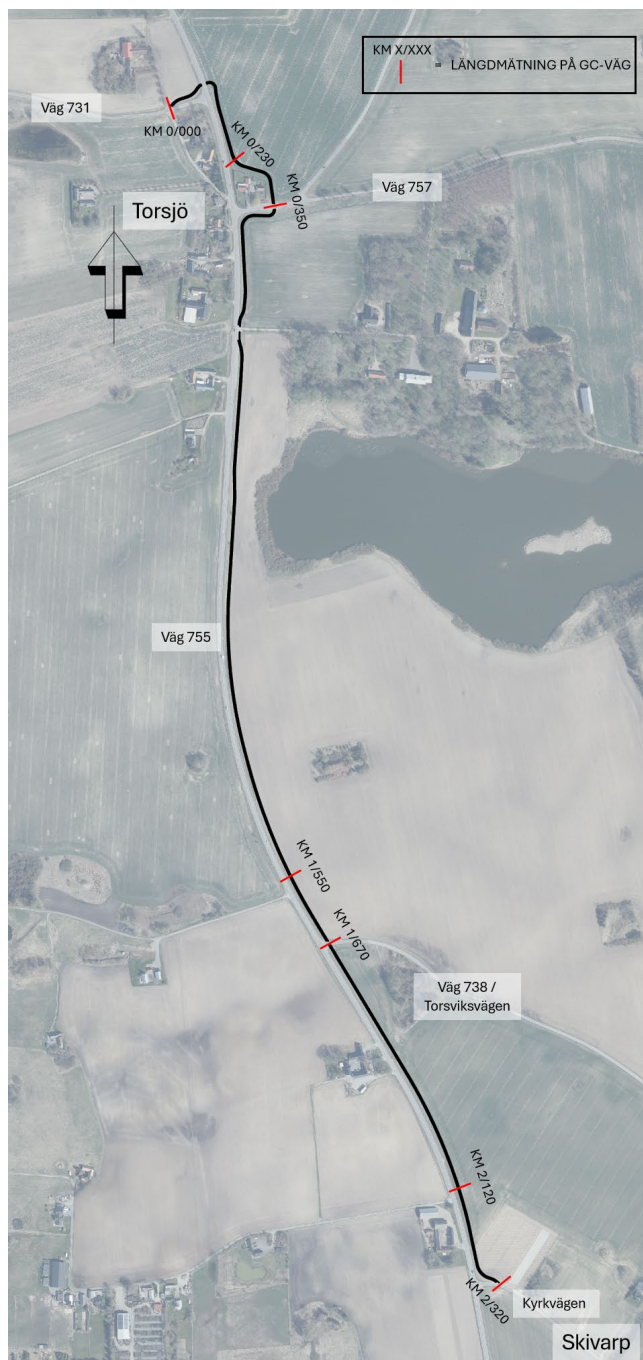
5.2. Val av utformning

Gång- och cykelvägen kommer att vara 2,5 meter bred och ger god framkomlighet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter. Bredden möjliggör vinterväghållning.

Den dimensionerande hastigheten för cykeltrafiken är 30 km/tim vilket ställer krav på stoppsikten.

Gång- och cykeltrafiken separeras från biltrafiken på hela sträckan från Torsjö till Kyrkvägen. Separeringen längs sträckan består av öppet dike. Fotgängare och cyklister separeras inte sinsemellan.

Utformning baseras på gällande regelverk.



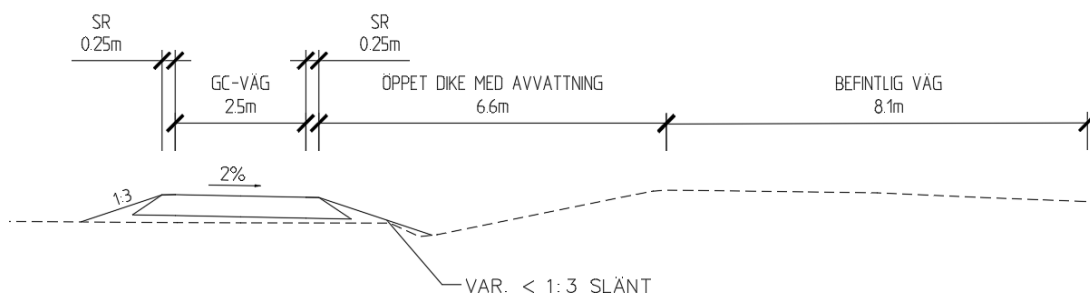
Figur 23. Vald lokalisering för ny gång- och cykelväg mellan Torsjö-Skivarp med längdmätning för indelning av separeringstyper.

5.2.1. Kollektivtrafik

Inga åtgärder för kollektivtrafik sker inom ramen för detta projekt.

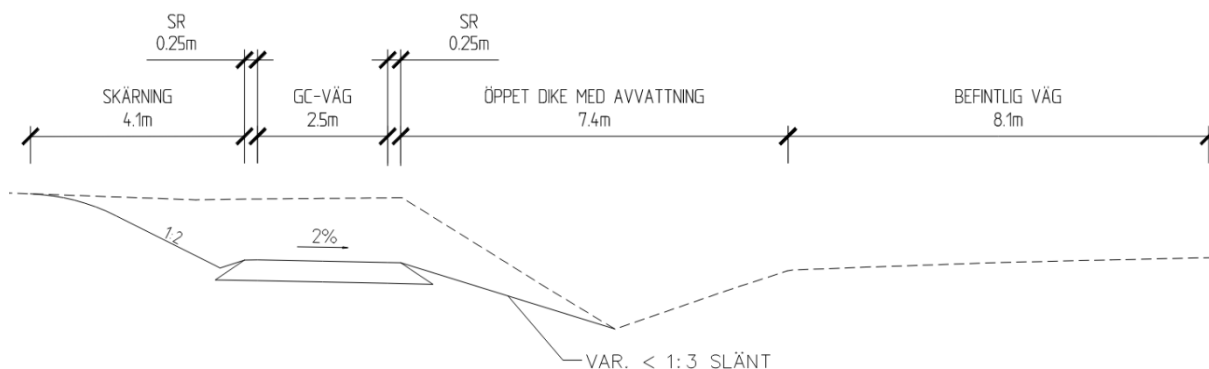
5.2.2. Separering med öppet dike

Gång- och cykelvägen separeras från biltrafiken med ett öppet dike på sträckorna km 0/350–1/550 och km 1/670–2/120. Slanter till diket anläggs med lutning 1:3. Bredden på utrymmet mellan befintlig väg och gång- och cykelvägen varierar och styrs av djupet på diket som behöver vara tillräckligt ur ett avvattningsperspektiv. Se Figur 24 för typsektion. I samband med att gång- och cykelvägen korsar väg 757 vid km 0/350 kommer befintlig parkeringsficka på söder sida om väg 757 att tas bort.



Figur 24. Typsektion över separering med öppet dike.

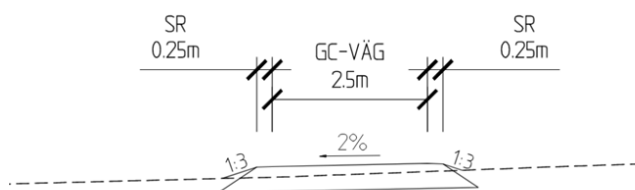
På sträckan km 0/000–0/230 samt km 1/550–1/670 kommer gång- och cykelvägen att anläggas med svackdike mot intilliggande åkermark för att ytvattnet ska ledas bort. Se Figur 25 för typsektion.



Figur 25. Typsektion över separering med öppet dike mot befintlig väg samt svackdike på sidan mot åkermark.

5.2.3. Avskild gång- och cykelväg utan dike

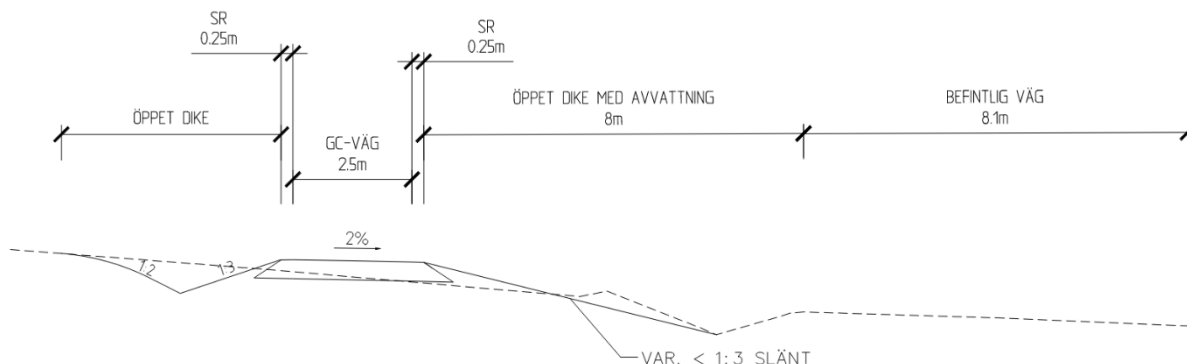
Där gång- och cykelvägen inte utformas med ett dike ansluter slänterna till den befintliga terrängen, se Figur 26 för typsektion. Slanter mot den befintliga terrängen anläggs med lutning 1:3. Detta gäller sträckan km 0/230–0/350. Se Figur 26 för typsektion.



Figur 26. Typsektion över avskild gång- och cykelväg utan dike.

5.2.4. Gång- och cykelväg vid anslutning till Kyrkvägen

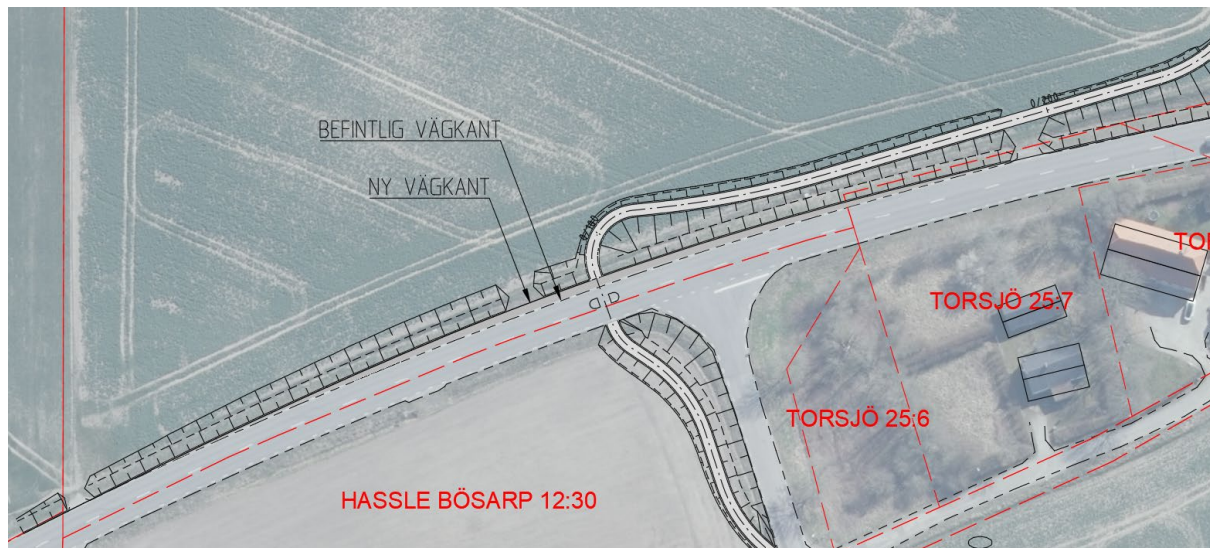
Vid delsträckan km 2/120–2/320 i anslutning till Kyrkvägen lutar den befintliga åkermarken kraftigt mot den planerade gång- och cykelvägen. På den här delsträckan utformas gång- och cykelbanan med ett öppet dike för att avleda dagvatten med eroderat material från intilliggande åkermark. Slänter anläggs med lutning 1:3. Se Figur 27 för typsektion.



Figur 27. Typsektion över gång- och cykelväg på delsträckan km 2/120–2/320.

5.2.5. Passage över väg 755

I samband med att gång- och cykelvägen korsar väg 755 i Torsjö kommer en gångpassage att anläggas med mittrefug. Mittrefugen blir 2 meter bred och körfälten 4 meter i bägge riktningar. För att ge utrymme åt mittrefugen kommer väg 755 att breddas med 2 meter ensidigt mot norr. Hastigheten på väg 755 genom passagen är 70 km/tim. Se Figur 28 för illustration över passage.



Figur 28. Passage över väg 755.

5.2.6. Avvattning

Väg 755 avvattnas till omgivande mark alternativt uppsamlade vägdiken. Gång- och cykelvägen går till största delen utmed östra sidan av väg 755 och kommer där ha ett gemensamt uppsamlade öppet vägdike med väg 755. Antal nya utloppspunkter till befintliga dagvattenbrunnar är 3 samt nyttjande av befintliga utsläppspunkter i dagvattenbrunnar för ny gång- och cykelväg är 4.

Placering av tillkommande utloppspunkter (grön halvmåne vid brunn) resp. befintliga utsläppspunkter (blå halvmåne vid brunn) framgår av illustrationskartor 101To501 till 101To502. Illustrationskartorna redovisar också befintliga dagvattenbrunnar och vägtrummor

5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Trafikverket strävar generellt vid alla vägprojekt att så långt det är tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och praktiskt genomförbart med hänsyn till markåtkomst och andra omständigheter att undvika, minimera och kompensera för negativa miljöeffekter. Inga skyddsåtgärder eller försiktighetsmått bedöms behövas i detta projekt då påverkan är minimal.

5.4. Buller

Anläggande av en gång- och cykelväg alstrar inget buller. Den nya cykelvägen kommer att korsa väg 755 för att ansluta till väg 731 vidare norrut. Passagen utformas och placeras anpassad till trafiksäkerhet det vill säga med refug och belysning med trafiksäkert avstånd, utifrån siktanalys. För att ge utrymme åt mittrefugen breddas väg 755 med ca 2 meter i östlig riktning och därmed från de fastigheter som ligger längs den aktuella sträckan. Därav kommer bullernivåerna för platsen inte öka mot dagens. I stället kan nivåerna minska något då bullerkällan flyttas från fastigheterna.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper

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

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

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

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

Åtgärderna i denna vägplan berör inga detaljplaner eller områdesbestämmelser.

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

Efter anläggning av gång- och cykelvägen kommer betupptagning inte kunna utföras längs väg 755 då avståndet mellan väg 755 och åkerkanten blir för stort. För betupptagning hänvisas brukare till intilliggande och anslutande vägar.

6.3. Landskapet

Det öppna landskapet innebär en känslighet mot ingrepp och förändringar. För att minska negativa effekter på landskapsbilden har utformningen av gång- och cykelvägen strävat efter att följa den befintliga topografin i så stor utsträckning som möjligt. Då landskapet är kuperat kommer det i höjd med Torsviksvägen att schaktas ned för gång- och cykelvägen för att komma i nivå med korsande väg.

Jordbruksmark kommer att tas i anspråk vid byggandet av gång- och cykelväg.

6.4. Miljö och hälsa

6.4.1. Kulturmiljö

Den sammantagna bedömningen från den arkeologiska utredningen steg 1 resulterade i att ett antal av utföraren intressanta områden utpekats. Det råder osäkerhet kring lokaliseringen av eventuella fynd och ingen slutgiltig bedömning kan i nuläget göras avseende projektets negativa konsekvenser utifrån kulturmiljön.

6.4.2. Naturmiljö

Genomförd naturinventering visade att det inte finns några värdefulla naturområden längs vägen, men det finns enstaka naturvärdesobjekt. Placeringen av gång- och cykelvägen görs så att de flesta av dessa inte kommer att påverkas alls. Dock finns en risk att naturvärdesobjekt 5, som består av två sandiga och solexponerade vägsrännor på vardera sidan av vägen, kan bli påverkade på den sida där gång- och cykelvägen kommer anläggas. I möjligaste mån kommer man att försöka bibehålla dessa rännor. Den blottade sanden ger förutsättningar för sandmarkslevande insekter. Områdena är dock påfallande små och isolerade vilket begränsar värdet. Genom att anpassa dragningen av gång- och cykelvägen enligt förordat alternativ så görs bedömningen att påverkan på naturmiljön är mycket liten totalt sett.

6.4.2.1. Strandskyddsområde

Vid Torssjön finns strandskyddsområde, men då gång- och cykelvägen följer befintliga markhöjder och ligger i bredvid befintlig väg bedöms det att gång- och cykelvägen inte förhindrar allemansrättslig tillgång till strandområdet. Gång- och cykelvägen byggs därutöver på åkermark och kommer inte kräva att växtlighet behöver tas bort. Därför påverkas livsvillkoren för djur- och växtlivet inte negativt.

6.4.3. Främmande invasiva arter

Främmande invasiva arter som blomsterlupin (*Lupinus polyphyllus*), och vresros (*Rosa rugosa*) finns dokumenterade på några få platser inom området. Dessa kommer behöva hanteras under byggskedet för att förhindra ytterligare spridning.

6.4.4. Bullerpåverkan

Anläggandet av gång- och cykelväg utmed den aktuella sträckan bedöms inte ha någon negativ påverkan på bullernivåerna i området under driftskedet, eftersom trafikslagen gång och cykel inte ger upphov till förhöjda bullernivåer. Därmed bedöms inte bullerriktvärden vid väsentlig ombyggnad av väg vara tillämplbara för projektet. Bullernivåerna kan möjligtvis minska i de fall biltrafik avstås till förmån för gång och cykel.

6.4.5. Vattenförhållanden

Planerad gång- och cykelväg kommer inte att korsa eller anläggas i direkt anslutning till något vattenområde. Sammantaget bedöms gång- och cykelvägen inte påverka vattenområdena. Därmed bedöms det inte heller finnas någon risk för påverkan på vattenförekomsternas statusklassningar och miljökvalitetsnormer.

Väg 755 går igenom delvis kuperat landskap med i huvudsak höjdfall från Torsjö till Skivarp. En god längslutning gynnar avvattningsmöjligheterna för att säkra gång- och cykelvägens stabilitet. Vid avvattning genom diken, vilket har eftersträfvats, kommer de relativt täta övre jordlagren medföra att avvattningsflödena ackumuleras i hög grad utmed avvattningssträckan innan vägvattnet avleds med strypt utlopp till befintlig dagvattenbrunn.

6.4.6. Rekreation och friluftsliv

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

6.4.7. Barnperspektivet

Det har genomförts en barnkonsekvensanalys för projektet. Framkomligheten och säkerheten längs vägen påverkas positivt. Korsande av vägen har i stor mån försökt undvikas och vägen korsas enbart på enstaka platser längs sträckan. Korsningar förekommer i gång- och cykelvägens båda ändar, där det övergår i blandtrafik. Korsningspunkterna utformas med barn i åtanke och sikten är i båda fallen god.

6.5. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

Detta projekt är bedömt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv i cykelvägsplanen för 2015–2025.

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

6.6. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

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

6.7. Påverkan under byggtiden

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

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

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

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

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

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

6.8. Massbalans

Projektet eftersträvar en massbalans och att massorna ska kunna användas inom projektet men givetvis kommer vissa massor att behöva transporteras in till projektet. Gång- och cykelvägens överbyggnad som består av obundna material förstärkningslager och bärlager behöver införskaffas utanför projektet och köras till området.

Beräkningar av schakt och fyll för sträckan pekar på att massbalansen har ett underskott av fyllnadsmassor. Schaktmassor som finns att tillgå är huvudsakligen av sådan geoteknisk klassificering, främst jord med hög organisk halt, att det ej går att använda som fyllning. Detta bidrar till att fyllnadsmassor behöver införskaffas till projektet.

7 Samlad bedömning

7.1. Sammanställning av konsekvenser

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

- Ett sammanhängande och trafiksäkert gång- och cykelstråk mellan Torsjö-Skivarp
- Ökad tillgänglighet för målpunkter längs med sträckan och för att nå kollektivtrafiken
- Minskad risk för olyckor för oskyddade trafikanter, möjlighet till ökat användande av cykel och kollektivtrafik
- Obetydliga små negativa konsekvenser för naturmiljö och landskapsbilden i området
- Jordbruksmark som idag nyttjas, kommer att behöva tas i anspråk så att gång- och cykelbanan kan anläggas.
- Anläggande av en ny gång- och cykelväg får negativa konsekvenser på klimatet, men det kan även innebära att färre väljer bilen

7.2. Bedömd måluppfyllelse

7.2.1. De transportpolitiska målen

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Målet har preciserats genom funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden. Gång- och cykelvägen bidrar till det som målen syftar till.

Funktionsmålet, som berör resans eller transportens tillgänglighet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Projektet bedöms bidra till målet genom att komplettera infrastrukturen med en gång- och cykelväg för alternativa färdssätt för alla trafikanter.

Hänsynsmålet, som handlar om säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter samt genom positiva hälsoeffekter. Projektet bedöms bidra till målet genom att komplettera infrastrukturen med en gång- och cykelväg för miljövänligt och trafiksäkert färdssätt.

7.2.2. De nationella miljökvalitetsmålen

Riksdagen har beslutat om 16 miljökvalitetsmål som ska utgöra en utgångspunkt för samhällets miljöarbeten, Figur 29. Vägplanens påverkan på de 16 miljökvalitetsmålen bedöms vara av liten betydelse. Sammantaget bedöms att vägplanen i någon mån kan påverka möjligheten att nå mål 1 och 15, och möjligen i någon mån även mål 8, 9 och 16.

Mål 1 – Begränsad klimatpåverkan

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

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

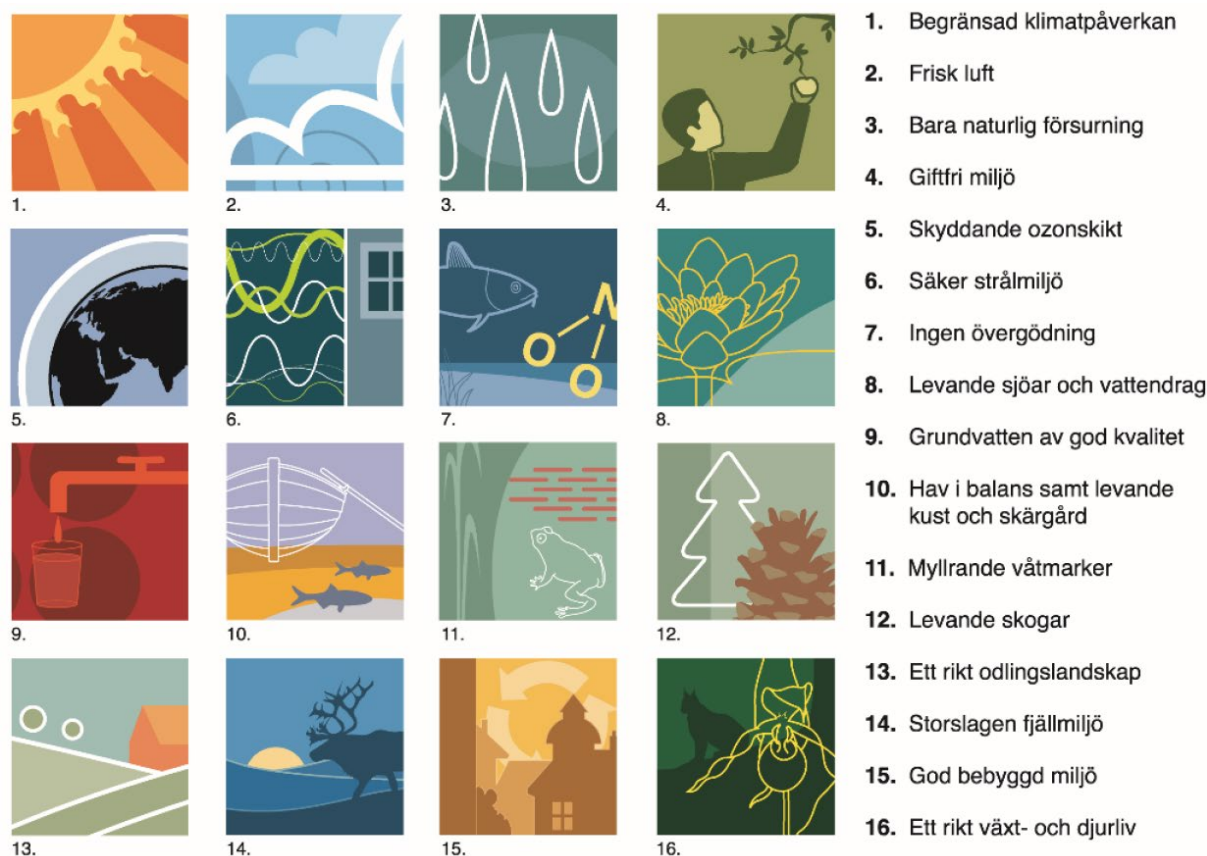
Planerat avvattnings- och fördröjningssystem för ny gång- och cykelväg föreslås att ske genom öppna och gräsbesådda diken. Vägdiken ger i allmänhet en god rening av ytvatten innan det avleds i ledningssystem för vidare transport till recipient. Hela sträckan av utredningsområdet utgör marken av täta jordlager vilket medför att infiltrationen till omgivande mark är låg.

Mål 15 – God bebyggd miljö

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

Mål 16 – Ett rikt växt och djurliv

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



Figur 29. Sveriges 16 miljökvalitetsmål.

7.2.3. Ändamål

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

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

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

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

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

7.2.4. Projektmålen

Måluppfyllelsen för det den valda placeringen av gång- och cykelvägen redovisas i Tabell 4.

Tabell 4. Bedömning av projektmålen måluppfyllelse.

Projektmål	Bedömning av måluppfyllelse
Trafiksäkerhet	
Max en korsningspunkt	Planförslaget uppfyller målet genom att väg 755 korsas på ett ställe.
Korsningspunkterna ska vara så säkra som möjligt givet förutsättningar och krav	Gångpassagen på väg 755 har utformats med mittrefug.
Gång- och cykelvägen ska vara säkra (geometri, sidoområden, korsningspunkter)	Utbyggnaden av gång- och cykelvägen har utformats med stor omsorg till trafiksäkerhet och bidrar till måluppfyllelsen.
Tillgänglighet	
Gång- och cykelvägen ska vara användbar alla dagar om året	Gång- och cykelvägen har anpassats efter omgivningarna och har utformats för att b.la. undvika riskerna med snödrev.
Miljö	
Intrång i skyddsvärda områden ska undvikas	Vid placering av gång- och cykelvägen har hänsyn tagits för att i möjligaste mån undvika skyddsvärda områden. Strandskyddet har identifierats som ett skyddsvärt område, men bedöms inte få någon negativ påverkan.
Klimat och resurshållning	
Minimera intrång i åkermark	Vid placering av gång- och cykelvägen har intrång i åkermark minimerats i största möjligaste mån. Det har dock inte kunnat undvikas helt med hänsyn till andra projektmål.
Minimera intrång i antal fastigheter	Vid placering av gång- och cykelvägen har intrång i antal fastigheter minimerats i största möjligaste mån. Samtliga alternativ har tagit hänsyn till projektmålet.
Tillräcklig storlek och avvägd placering av tillfällig nyttjanderätt map etableringsplatser, materialupplag och masshantering	Ytor finns för tillfällig nyttjanderätt för etablering och materialupplag. Förslaget har tagit hänsyn till projektmålet i största möjligaste mån.
Eftersträva massbalans	Massunderskott råder.

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

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

8.1. Allmänna hänsynsregler (2 kap. miljöbalken)

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

Försiktighetsprincipen ställer krav på skyddsåtgärder, begränsningar och försiktighetsmått för att förebygga, hindra eller motverka att skada eller olägenhet uppstår för människors hälsa eller miljön. I samma syfte ska bästa möjliga teknik användas vid yrkesmässig verksamhet.

Kraven i försiktighetsprincipen anses vara uppfyllda genom att skyddsåtgärder systematiskt upprättas av Trafikverket, för att i största möjliga mån hindra att negativ påverkan uppstår för människors hälsa och miljön i detta projekt bedöms detta uppnås.

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

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

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

8.3. Miljökvalitetsnormer

Enligt miljöbalken 5 kap. 1 § får regeringen för vissa geografiska områden eller för hela landet meddela föreskrifter om kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt, om det behövs för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön eller för att avhjälpa skador eller olägenheter för människors hälsa eller miljön. Miljökvalitetsnormer (MKN) är juridiskt bindande som anger krav på kvaliteten i luft, buller, vatten eller miljön i övrigt som ska eftersträvas och uppfyllas till en satt tidpunkt. Förordningar om miljökvalitetsnormer finns i dagsläget framtagna för föroreningar i utomhusluft (SFS 2010:477), omgivningsbuller (SFS 2004:675), vattenkvalitet i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554), havsmiljö (SFS 2010:1341) samt för ekologisk och kemisk status i vattenförekomster (SFS 2004:660). Miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller och havsmiljö är generella och kan inte tillämpas på projektnivå. Normerna för fisk- och musselvatten gäller endast vissa utpekade vattenområden och berör inte detta projekt.

Miljökvalitetsnormerna som bedöms beröras av planerade vägåtgärder och som kommer att beaktas i den fortsatta projekteringen samt under byggskede är MKN för vattenförekomster (yt- och grundvatten). Miljökvalitetsnormerna för föroreningar i utomhusluft bedöms inte påverkas negativt av anläggandet av gång- och cykelvägen. Luftföroreningar härstammar ofta från motordriven trafik, och anläggandet av gång- och cykelvägen bedöms inte öka mängden motordriven trafik. Tvärtom, är det

möjligt att anläggandet kan minska biltrafiken till förmån för gång och cykel, vilket möjligtvis skulle minska nivåerna av luftföroreningar och buller längs vägen.

9 Markanspråk och pågående markanvändning

9.1. Vägområde för allmän väg

Trafikverket tar marken i anspråk med så kallad vägrätt, vilket innebär att Trafikverket har rätt att använda marken inom vägområdet. Vägrätten innebär dessutom att Trafikverket till exempel får avverka skog och ta ut jord- och bergmassor inom vägområdet samt även ge någon annan rätt att till exempel lägga ned ledningar inom vägområdet.

Vägrätten uppkommer när Trafikverket märker ut vägens sträckning över fastigheten och påbörjar vägarbetet efter att vägplanen vunnit laga kraft. Vägrätten innebär inte att fastighetsgränserna ändras. Om vägen inte längre behövs som allmän väg kan Trafikverket besluta att dra in vägen från allmänt underhåll. Då upphör också vägrätten och fastighetsägaren får disponera marken igen.

Till vägområdet hör inte bara vägbanan utan också diken, slänter, räcken, vägmärken, belysning med mera som har direkt koppling till vägen.

Nytt vägområde för allmän vägrätt i denna vägplan omfattar cirka 18 240 kvadratmeter.

9.2. Område med tillfällig nyttjanderätt

I vägplanen föreslås att Trafikverket under hela eller delar av byggtiden tillfälligt får nyttjanderätt till markområden enligt redovisning på plankarta och i fastighetsförteckning. Byggtiden uppskattas vara sex månader. Den tillfälliga nyttjanderätten avser område som behövs för byggande av väganordning och ligger i direkt anslutning till föreslaget vägområde.

I denna vägplan är det aktuellt med område med tillfällig nyttjanderätt för upplag av avbanad vegetation och mulljord samt utrymme för arbetsmaskiner. Markområdena kommer att återställas i samråd med fastighetsägaren och i förekommande fall med hänsyn till områdets miljövärden.

Områden med tillfällig nyttjanderätt i denna vägplan omfattar cirka 15 070 kvadratmeter och utgörs av T1-T3 (se plankarta). Samtliga tillfälliga nyttjanderätter gäller från byggstart till sex månader efter godkänd slutbesiktning.

9.3. Konsekvenser för pågående markanvändning

Den pågående markanvändningen omfattar i huvudsak jordbruksmark. Tio fastigheter påverkas genom minskad bruksareal, men det sker begränsad fragmentering av jordbruksmark.

Konsekvenser kan bland annat vara att dränering för åkermark kan behöva ändras. Utöver ovannämnda fastigheter berörs även tre samfälligheter och tre enskilda vägar samt en statlig väg.

10 Fortsatt arbete

10.1. Tillstånd och dispenser

Tillstånd enligt kulturmiljölagen kommer att sökas.

10.2. Områden som undantas från förbud enligt miljöbalken

En fastställd vägplan innebär att separat dispens enligt 7 kap. miljöbalken (1998:808) för dispenspliktiga åtgärder inom biotopskyddsområde (7 kap. 11 § miljöbalken) eller inom strandskyddsområde (7 kap. 15 § miljöbalken) inte krävs för byggande av allmän väg enligt fastställd vägplan. Skyddet enligt miljöbalken försvagas eller förändras inte genom hantering i en väg- eller järnvägsplan utan endast formerna för beslutanderätten förändras.

10.3. Uppföljning och kontroll

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

11 Genomförande och finansiering

11.1. Formell hantering

Efter ett första samråd har inkomna synpunkter arbetats in i förslaget till vägplanen som nu presenteras till ett andra samråd där berörda sakägare och övriga kan lämna synpunkter på planen.

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

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

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

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

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

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

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

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

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. I fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

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

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

11.2. Finansiering

Projektet finansieras av Trafikverket och Skurups kommun och ingår i den regionala planen. Projektets kostnad uppskattas till cirka 35 miljoner SEK (2024 års prisnivå). I kostnaden ingår ersättning för tillfälligt nyttjande samt permanent ianspråktagande av mark, miljöåtgärder, mark och anläggningsarbeten, projektunika åtgärder och störningskostnad. Kostnaden är förknippad med osäkerhet och kan komma att justeras både uppåt och nedåt.

12 Underlagsmaterial och källor

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

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

Länsstyrelsen, 2025. Länsstyrelsen Skåne beslut den 27 januari 2025 (Dnr 39990-2024) att projektet inte är betydande miljöpåverkan.

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

Nordic Sugar, member of Nordzucker group. 2022. Råd och anvisningar om betstukans placering och lastningsplats.

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

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

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

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

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

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

Skurups kommun. 2022. Översiktsplan Skurups kommun 2035.

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

Sydsvensk arkeologi. 2024. Arkeologisk utredning steg 1, GC-väg Abbekås-Skivarp och Skivarp-Bösarp.

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

Trafikverket. 2024. NVDB. NVDB på webb (trafikverket.se).

Naturvårdsverket 2025. Skyddad natur. [Skyddad natur](https://naturvardsverket.se/Skyddad-natur)

VISS 2025. Vatteninformation Sverige. [Välkommen till VISS](https://viss.se/Valkommen-till-VISS)



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se