

RAPPORT

Samrådsredogörelse

Väg 755, Torsjö-Skivarp, ny gång- och cykelväg

Skurups Kommun, Skåne Län

Vägplan

2025-12-18



Trafikverket

Postadress: Neptunigatan 52, 211 18, Malmö

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Torsjö-Skivarp

Författare: COWI AB

Dokumentdatum: 2025-12-18

Ärendenummer: TRV 2023/114219

Objektsnummer: 181077

Uppdragsnummer: 181077210

Version: 3.0

Kontaktperson: Projektledare Katrin Andersson

Innehåll

1 Sammanfattning	4
2 Samrådsrets.....	5
3 Samråd	6
3.1 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse	6
3.1.2 Samråd med berörd kommun	6
3.1.3 Samråd med Skånetrafiken	6
3.1.4 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	7
3.1.5 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	8
3.2 Samråd vid utformning av planförslaget.....	9
3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse	9
3.2.2 Samråd med berörd kommun	10
3.2.3 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	10
3.2.4 Samråd med övriga myndigheter	16

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Synpunkter, protokoll etc. har diarieförts under ärendenummer 2024/64255.

1 Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse redovisar de samråd som ägt rum sedan planprocessen för Väg 755, Torsjö-Skivarp, ny gång- och cykelväg inleddes. Dokumentet beskriver de samråd som hållits med berörda markägare, företag, kommunen och myndigheter.

Under vintern 2023 påbörjades arbetet med att ta fram en Plan- och miljöbeskrivning för en ny gång- och cykelväg mellan Torsjö och Skivarp. Arbetet ligger till grund för Länsstyrelsens kommande beslut om projektet medför betydande miljöpåverkan. Arbetet har därefter fortsatt med att ta fram ett förslag till vägplan.

Samråd har skett under perioden 13/6–15/8 2024 och knappt 20 yttranden har inkommit. Samråd hölls i Skivarp den 26/6 2024.

Ett ytterligare samråd för utformning av planförslag har skett under perioden 11/8–5/9 2025 och knappt 20 yttranden har inkommit.

Inför båda samråden har infobrev skickats ut till berörda samt med en annonsering via Trafikverkets hemsida. Trafikverket har även varit på besök hos ett antal berörda fastighetsägare för att samla in information.

2 Samrådsrets

Under planläggningsprocessen genomförs samråd kontinuerligt med olika parter och med olika inriktning beroende på hur långt processen har kommit.

Samrådsretsen ser olika ut beroende på när i processen samråd ska genomföras.

Samrådsretsen har definierats utifrån närområdet längs med sträckan. Övriga intressenter har identifierats utifrån de myndigheter, organisationer och föreningar som Trafikverket normalt brukar samråda vid vägutbyggnader. I inledningen av projektet var samrådsretsen tämligen stor för att täcka in samtliga tänkbara alternativ. I takt med utredningsarbetet och samråden har avgränsningar kunnat göras för att minska på omfattningen av samrådsretsen.

Inför båda samråden har infobrev skickats ut till berörda samt med en annonsering via Trafikverkets hemsida. Trafikverket har även varit på besök hos ett antal berörda fastighetsägare för att samla in information.

3 Samråd

Läsanvisning

Under respektive samrådsyttrande/synpunkt återfinns *Trafikverkets svar kursiverat*.

3.1 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Ett samrådsmöte hölls med Länsstyrelsen Skåne den 28/8 2024. Mötet syftade till att samla in Länsstyrelsens synpunkter inför beslut om betydande miljöpåverkan.

Sammanfattning av synpunkter:

- Det är viktigt att motivera markanspråket tydligt, såsom cykelvägens och skiljeremsans bredd och det tillfälliga markanspråket (varför behov av byggväg på åkermark etc).
- Det är viktigt att motivera varför alternativ är bortvalda.
- Det är viktigt att ta hänsyn till den höga genomsläppligheten och grundvattenförekomsten nära Skivarp.

3.1.2 Samråd med berörd kommun

Samråd har hållits med Skurups kommun. Kommunen uppmanar Trafikverket att se på kostnadseffektiva lösningar som inte innebär kostnadsdrivande kraftig överdimensionering av gång- och cykelvägen.

Trafikverkets svar: Vi tar med oss de framförda synpunkterna i den kommande planeringen för att optimera gång- och cykelvägen så att förslaget blir så trafiksäkert och kostnadseffektivt som möjligt.

3.1.3 Samråd med Skånetrafiken

Samråd hölls med Skånetrafiken den 04/10 2022. Det är lågt antal resande längs sträckan vilket innebär att det inte ställs några krav på tillgänglighetsanpassning av busshållplatserna. Om gång- och cykelvägens sträckning sammanfaller med busshållplatserna kommer detta att förbättra för resande.

3.1.4 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samråd har hållits under perioden 13/6 – 15/8–2024 och samrådsmöte har hållits i Skivarp 25/6–2024. Nedan sammanfattas de synpunkter som inkommit under samrådet. Synpunkterna redovisas kategorivis på principiell nivå och efterföljs av Trafikverkets kommentarer (kursiverad text).

3.1.4.1 Påverkan på jordbruk och verksamheter

Ett antal synpunkter berör jordbruket och verksamheters möjlighet att rationellt bedrivas med avseende på tillgänglighet och tex transport/lastning av betor.

- Så liten del av högt klassad jordbruksmark som möjligt ska tas i anspråk. Viss mark blir också mer svårbrukad om för mycket mark tas i anspråk och det bildas mindre block.
- När gång- och cykelvägen är anlagd måste det finnas möjligheter att nå jordbruket väster om väg 755. Insticksvägar på minst 6 meter på båda sidor av vägen måste tillgodoses för att förutsätta tillgång till jordbruksmarken.
- Väg 755 kan inte minska i bredd, då den redan är för smal för lantbruksfordon. Det måste även ges tillgång till andra fordon såsom post- och sopbilar.

Trafikverkets svar: Vi tar med oss de framförda synpunkterna i den kommande planeringen för att säkerställa fortsatt rationell jordbruksproduktion och drift av verksamheter.

3.1.4.2 Alternativ sträckning

Ett antal synpunkter berör val av stäckning på de olika partierna. Övervägande andel förordar östligt alternativ.

Synpunkt inkom om att infarter till fastigheterna på västra sidan i Torsjö redan har svårigheter, med små ytor för parkering, och dålig sikt vid utfart. Intrång på västra sidan hade även inneburit sämre insynsskydd för boende.

Östra sidan förordas vid Torsjö med anledning att det är färre fastigheter som påverkas negativt av intrång och minskat insynsskydd. Den östra sidan undviker även påverkan på en brunn och avrinningen till ett dike.

Det framkom i synpunkter att tung trafik sker från grustaget via grusvägen i Torsjö.. Grustaget planerar även att expandera sin verksamhet, vilket kommer att innebära mer tung trafik i framtiden. En sträckning vidare norrut föredras via Dalaled, då den inte är lika kuperad och mera cykelvänlig.

Trafikverkets svar: Vi tar med oss de framförda synpunkterna i den kommande planeringen för att på bästa möjliga vis tillgodose så många sakägare som möjligt.

3.1.4.3 Gång- och cykeltrafik i blandtrafik

Ett antal granskningskommentarer berör gång- och cykeltrafik i blandtrafik mot Hassle Bösarps där det framhävdes att vägen är smal och kuperad, vilket innebär att blandtrafik blir en otrygg och dålig komfort för oskyddade trafikanter i blandtrafik längs med grusvägen.

Trafikverkets svar: Mellan Torsjö och Skurup bedömer Trafikverket att gång- och cykeltrafiken kan ske i blandtrafik eftersom det finns alternativvägar med mindre belastning.

3.1.5 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Inga synpunkter har inkommit.

3.2 Samråd vid utformning av planförslaget

3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Ett kompletterande samråd hölls med Länsstyrelsen efter beslut om ny placering av gång- och cykelvägen 24/9 2025.

Sammanfattning av synpunkter:

- Placeringen av gång- och cykelvägen öster om primärvägen innebär att de boende i Torsjö måste korsa primärvägen för att nå gång- och cykelvägen.

Trafikverkets svar: Detta föredrogs av de boende på grund av minskat intrång i deras fastigheter och att gång- och cykelvägen inte hamnar nära bostäderna.

- Länsstyrelsen anser att påverkan på biotopskyddade objekt ska undviks i första hand och om de inte går så ska de i andra hand kompenseras på ett tillräckligt sätt.

Trafikverkets svar: Projektet kommer inte att påverka något biotopskyddat objekt.

- Länsstyrelsen meddelar att detta intrång på strandskyddet måste motiveras med särskilda skäl. Trafikverket uppmanas tydligt redogöra för både allmänna och privata intressen när man motiverar val av sida. Länsstyrelsen påminner om att allmänna intressen väger tyngre än enskilda intressen enligt 3 kap 1 § miljöbalken.

Trafikverkets svar: Detta har beskrivits i plan- och milöbeskrivningen.

- Länsstyrelsen baserade sin inledande bedömning om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte för hela utredningsområdet.

Trafikverkets svar: -

- Länsstyrelsen står kvar i sin bedömning efter det kompletterande samrådet att oavsett val av sida kvarstår beslutet om ej betydande miljöpåverkan.

Trafikverkets svar: -

Länsstyrelsen ser positivt på Trafikverkets plan att minimera intrång och bruk av matjord för gång- och cykelvägen samt reduktion av tillfälliga markytor, men påpekar risker med att ta för lite mark i anspråk då detta kan medföra att entreprenörer tecknar egna avtal med markägare och Trafikverket därmed förlorar kontroll över återställande.

3.2.2 Samråd med berörd kommun

Samråd har hållits med Skurups kommun. Kommunen har inga ytterligare att tilläga utan hänvisar till samrådet 2024-08-02.

Trafikverkets svar: Gång- och cykelvägens överbyggnad är dimensionerad för att bygga på matjord. Metoden att bygga på matjord innebär mindre schaktmassor än traditionell utformning och är därmed kostnadseffektiv.

3.2.3 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samråd har hållits under perioden 11/8–5/9 2025 och besök på begäran har gjorts under dagarna 26/8 – 28/8 2025. Nedan sammanfattas de synpunkter som inkommit under samrådstiden. Synpunkterna redovisas kategorivis på principiell nivå och efterföljs av Trafikverkets kommentarer (kursiverad text).

3.2.3.1 Påverkan på jordbruk och verksamheter

Ett antal synpunkter berör jordbruket och verksamheters möjlighet att rationellt bedrivas med bland annat avseende på tillgänglighet och intrång.

- Så liten del av högt klassad jordbruksmark som möjligt ska tas i anspråk. Viss mark blir också mer svårbrukad om för mycket mark tas i anspråk och det bildas mindre block. För placering på den östra sidan skulle mer värdefull jordbruksmark tas i anspråk i jämförelse med den västra. Uppskattningsvis dubbelt så mycket jordbruksmark skulle påverkas. Det innebär även att vissa delar får lägre brukningsvärde.

Trafikverkets svar: Vid placering av gång- och cykelvägen har intrång i åkermark minimerats i största möjligaste mån. Det har dock inte kunnat undvikas helt då projektet även ska minimera intrång i antal fastigheter enligt projektmålen. Längs väg 755 finns det färre fastigheter på den östra sidan än den västra. Med hänsyn till detta bedöms den östra sidan ha en högre måluppfyllelse ur ett helhetsperspektiv. Vid jämförelse av påverkad jordbruksmark på väster respektive öster sida uppskattas det att ca. 20-25% mer jordbruksmark påverkas vid placering av gång- och cykelvägen på den östra sidan.

- Mängden trafik som skulle passera gång- och cykelvägen från gården jämfört med mängden som skulle passera från privata fastigheter på västra sidan är betydligt lägre. Dessutom är det ofta tung trafik som kommer från gården jämfört med västra sidan med privata fastigheter.

Utfarten från Torsjö gård har dålig sikt för större fordon, och allén är i vägen. Blir inte trafiksäkert för oskyddade trafikanter på östra sidan.

Trafikverkets svar: Gång- och cykelvägen kommer att korsas av sekundärvägar med mer trafik på östra sidan än vad en placering på västra sidan hade inneburit. Samtliga korsningar mellan infarter/vägar och gång- och cykelvägen har utformats enligt gällande infrastrukturregelverk och bedöms ha god standard.

- Fastighetens inritade avloppsledningar stämmer inte. Underlaget Trafikverket fått av kommunen är gammalt. Två ledningar ligger fel. Den ligger parallellt med allén vid infarten till gården.

Trafikverkets svar: Det som syns på plankartan är endast ledningsrätter (3 st) som ligger söder om infarten. Vid frågor om läget på befintliga avloppsledningar hänvisar Trafikverket till Skurups kommun.

- Befintlig belysning önskas vara kvar.

Trafikverkets svar: Det är Skurups kommuns belysning. Trafikverket har ingen rådighet och kommer inte att påverka belysningen i detta projekt.

- Risk med snöröjning, snön på vägbanan kommer hamna på gång- och cykelvägen och asfalt/salt kommer hamna på åkern.

Trafikverkets svar: Risken har beaktats vid projekteringen. Gång- och cykelvägen lutar i huvudsak mot huvudvägen för att undvika att salt och snö hamnar på åkrar. Trafikverkets underhållsavdelning ansvarar för framkomlighet och snöröjning vid drift.

- Kommer det att släppas vatten från hela vägsträckan mot fastigheterna.

Trafikverkets svar: Avvattning längs sträckan görs i diken mellan gång- och cykelvägen och väg 755. Dikesvattnet samlas till kupolsilar som kopplas till befintliga brunnar längs väg 755.

- Befintliga åkerinfarter har svår terräng med stora nivåskillnader. Gång- och cykelvägen kommer att nivåmässigt vara belägen lägre än den allmänna vägen på flera platser vilket leder till stora svårigheter att ta sig ner på åkerinfarter utan att skada maskiner eller gång- och cykelvägen.

- *Trafikverkets svar: Gång- och cykelvägens längdprofil är anpassad till väg 755 höjdnivåer vid åkerinfarter och lokala anpassningar kommer att utföras vid respektive åkerinfart.*

3.2.3.2 Alternativ sträckning

Ett antal synpunkter berör val av stäckning på de olika partierna.

- Fastighetsägarnas uppfattning är att Trafikverket i sin egen miljöbeskrivning förordar den västra sidan. Även Länsstyrelsen skriver i sitt beslut att den västra sidan är bättre enligt fastighetsägarna, då något strandskydd på den västra sidan inte hade påverkats och inte heller alléträden vid infarten till gården. Gång- och cykelvägen i marknivå kommer ge större tillgång till sjön då avståndet till denna minskar ger en negativ påverkan på fågellivet och riskerar att ökat spring av obehöriga i fältet. Idag är det en hög nivåskillnad och längre avstånd från busshållplatsen. Gång- och cykelvägen på västra sidan ger inte samma utsatthet. Allén är skyddade enligt Miljöbalkens generella biotopskydd.

Trafikverkets svar: Nytt samråd med Länsstyrelsen har skett och deras bedömning om ingen betydande miljöpåverkan kvarstår oavsett val av sida.

Gång- och cykelvägen följer befintliga markhöjder och ligger i bredvid befintlig väg. Därför 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.

Träden kommer inte att påverkas av den nya gång- och cykelvägen. Därmed har påverkan på den biotopsskyddade allén undvikits.

- Utseendet på nuvarande infart med tillhörande kastanjer, allé och stenpelare är viktiga att bevara.

Trafikverkets svar: Både stenpelare och träd kommer att bevaras i sitt läge och kommer att skyddas vid behov i entreprenad.

- Fördelar med placering på västra sidan, är att de går att släppa åkermark norr om gården för breddning av vägbanan, så att gång- och cykelvägen hade kunnat fortsätta på den västra sidan förbi tomterna, där gång- och cykelvägen inte fått plats intill befintlig väg bana. Där de sedan kan välja om de svänger av mot enskild väg eller fortsätter längs väg 755 vilket bådaddera innebär blandtrafik.

Trafikverkets svar: Vi bedömer att sträckan längs den norra åkermarken inte räcker till för att utforma breddökningen i enlighet med de geometriska kraven i gällande infrastrukturregelverk, för att göra det kommer fastigheterna norr om denna åker påverkas samt allén. Fallet uppfyller inte kraven för att den enskilda vägen ska tas i anspråk enligt vägplagen och Trafikverkets egna riktlinjer: sträckan måste vara längre än 400 meter. ÅDT mer än 50 motorfordon/dygn undantaget lokalt alstrad trafik. Omvägen utan den enskilda vägen ska vara mer än 10 km eller mer än 10 min. Trafikverket har även bedömt att blandtrafik längs väg 755 innebär dålig trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

- Finns kostnadsberäkning på den västra sidan? Så det går att jämföra med den östra.

Trafikverkets svar: Ja det finns en kostnadsberäkning för anläggning på den västra sidan av väg 755, bedömningen är att det skulle vara en marginell skillnad.

- En cykelväg som placeras intill tomter och kommer att innebära att förbipasserande får fri insyn i trädgården och i vissa fall även in i bostaden. Detta minskar möjligheten att vistas avslappnat på fastigheten, och förlorar den privata sfär som är grundläggande för hemfriden. Det skapar risk för känsla av iakttagande vid varje utomhusvistelse, vilket är en tydlig försämring av livskvaliteten.

Trafikverkets svar: Efter avvägning mellan projektmål samt enskilda och allmänna intressen bedöms den östra sidan ha en lägre påverkan ur ett helhetsperspektiv. Det innebär tyvärr att den enskilde i vissa fall kan uppleva en försämring. Specifika eventuella skyddsåtgärder får diskuteras mellan fastighetsägare och Trafikverket och är inget som regleras i en vägplan.

- Det finns ingen förekomst av jätteloka i området.

Trafikverkets svar: OK, tack för informationen. Plan- och miljöbeskrivningen är uppdaterad med informationen.

- Fornlämningar på fastigheten Örsjö 33:1 har angivits ligga i den allmänna vägen. Fastighetsägarna önskar att det utreds vidare om det finns fornlämningar som Trafikverket måste ta hänsyn till och om fornlämningen på Örsjö 33:1 är rätt markerad i karta.

Trafikverkets svar: Fornlämningen som är markerad på Örsjö 33:1 är hämtad från Fornssök där den benämns som bytomt/gårdstomt. Det är hela det violetta området som avses och inte specifikt där

symbolen ligger. Inom detta område kan finnas lämningar efter tidigare bebyggelse. Vidare utredningar görs i kommande skeden.

- "Dikningsföretag Torsjö gård" finns inte.
Trafikverkets svar: OK, tack för informationen.

3.2.3.3 Trafiksäkerhet och komfort

- En fördel med placering på västra sidan är att höjdskillnaden är bättre för cyklister på västra sidan.

Trafikverkets svar: Höjdskillnaderna är inte avgörande för placering av gång- och cykelvägen. Gång- och cykelvägens längdprofil är utformad enligt de geometriska kraven i gällande infrastrukturregelverk och håller god standard för längslutning.

- Fastighetsägarna efterfrågar aktuella siffror på antal cyklister samt prognos för användning av den nya gång- och cykelvägen dvs finns det ett reellt behov av gång- och cykelvägen på den aktuella sträckan. Trafikverket hänvisade endast till den allmänna informationen i Plan- och miljöbeskrivningen och det finns ingen direkt behovsprövning för gång- och cykelvägen eller prognos för hur stort antal cyklister och mopedister som kommer att nyttja gång- och cykelvägen.

Trafikverkets svar: Gång- och cykelvägen är en prioriterad satsning från regionen, ingen beräkning eller prognos görs inom vägplanen. Men en mätning av befintliga cykelflöden har utförts och ytterligare mätningar kommer att utföras efter anläggning för att åtgärden ska utvärderas.

- Projektmålet "Max en korsningspunkt" avser endast väg 755, men tar ingen hänsyn till övriga korsningar.

Trafikverkets svar: Målet "Max en korsningspunkt" avser endast väg 755. Då övriga anslutande vägar har en lägre trafikmängd och är utformade som sekundärvägar till väg 755 genom väjning- eller stopplikt omfattas inte dessa av projektmålet. Samtliga korsningar är utformade enligt gällande krav för trafiksäkerhet och komfort.

- Vid jämförelse av Plan- och miljöbeskrivningarna från maj 2024 och maj 2025 har projektmålen ändrats: Formuleringen "GC-vägen ska vara tillgänglig för barn och ungdomar" fanns i förslaget 2024, men har tagits bort i 2025 års version.

Trafikverkets svar: Detta var en felaktig formulering som inte borde varit med alls. Projektmålet skulle enbart ha varit med i den södra sträckan mellan Abbekås-Skivarp som är en utpekad skolväg.

- Ett antal granskningskommentarer berör gång- och cykeltrafik i blandtrafik mot Hassle Börsarp där det framhävdes att vägen är smal och kuperad, vilket innebär att blandtrafik blir en otrygg och dålig komfort för oskyddade trafikanter i blandtrafik längs med grusvägen.

Trafikverkets svar: Gång- och cykelvägen längs väg 755 är en prioriterad satsning från regionen. Åtgärdsförslaget har föregåtts av en analys enligt fyrstegsprincipen. Som underlag har förutom det kommunala önskemålet också en trafiksäkerhetsklassning och en klassning av cykelvägnätets funktion använts. Detta beskrivs i Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029. Vägplanen omfattas endast av sträckan mellan väg 731 och Kyrkvägen.

- Av/påfarter till åkrarna måste finnas kvar som idag 3–4.

Trafikverkets svar: Alla av- och påfarter från åkern kommer vara kvar.

- Tillgängligheten för oskyddade fotgängare och barn från privata fastigheter till en gång- och cykelväg är avsevärt lägre om den läggs på östra sidan.

Trafikverkets svar: Trafikverket instämmer i att tillgängligheten till fastigheterna på den västra sidan blir lägre än till fastigheterna på östra sidan. Förslaget är bedömt ur ett helhetsperspektiv och enskilda fastigheter bedöms inte som målpunkter i den utsträckningen som huvudorterna gör.

- Snön samlas lättare på östra sidan, särskilt i backen söder om sjön. Detta kommer att leda till att gång- och cykelvägen kommer att bli svår att hålla öppen under vintertid då det är stora nivåskillnader mellan allmän väg och gång- och cykelvägen. Snön kommer att samlas på den östra sidan av vägen.

Trafikverkets svar: Det är Trafikverkets underhållsavdelning som ansvarar för framkomlighet och snöröjning vid drift samt prioriteringsordningen mellan den allmänna vägen och gång- och cykelvägen.

3.2.4 Samråd med övriga myndigheter

3.2.4.1 Försvarsmakten

Försvarsmakten avstår från att yttra sig och har därmed inte handlagt denna remiss vidare.

TRV har gjort en skyddsvärdesinventering och gjort bedömning att projektet inte kommer att påverka några försvarsintressen.

3.2.4.2 Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom planområdet Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga tele anläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när ledningssamordning påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya och befintliga ledningar. Tvingas Skanova vidta undanflyttnings åtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra vägplanen så skall kostnadsfördelning mellan Trafikverket och Skanova ske enligt gällande avtal och lagar. För flytt av ledningar eller samordning gå in på Telia som nätägare Om så önskas kan ledningars läge skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan.

Samråd med ledningsägare har genomförts under detta skede och kommer fortgå i nästa skede.

3.2.4.3 Region Skåne

Region Skåne har ansvar för det regionala tillväxtarbetet och transportinfrastrukturplaneringen i Skåne samt är regional kollektivtrafikmyndighet och beställare av den skånska kollektivtrafiken.

Region Skåne är positiv till att en gång- och cykelväg byggs längs väg 755 mellan Torsjö och Skivarp. Sträckan är, tillsammans med cykelvägen längs väg 734 mellan Abbekås och Skivarp, investeringar som stärker cykelmöjligheterna i Skurups kommun. Region Skåne värnar om möjligheten för alla att ta sig fram på cykel, och vill därför understryka vikten av att gång- och cykelvägen utformas på ett sätt som möjliggör säker framkomlighet för alla typer av cykelfordon. Den aktuella sträckan Torsjö-Skivarp längs trafikeras idag av regionbusslinje 305 vid hållplatserna Torsjö, Torsvik vägskälet och Almarödkorset. Resandet från dessa hållplatser är lågt och inga krav på tillgänglighetsanpassning ställs. Region Skåne ser gärna att Trafikverket i samband med anläggning av en ny gång- och cykelväg skapar goda kopplingar till hållplatserna utmed landsvägen för att bidra till ett ökat

resandeunderlag. Region Skåne önskar fortsatt bli informerade gällande kostnadsutvecklingen på cykelvägen under projektets gång. För att stärka den regionala kopplingen till de åtgärder som genomförs med finansiering via den regionala transportinfrastrukturplanen önskar Region Skåne att regionens logotyp finns med. Det ska tydligt framgå att åtgärdens genomförande sker tack vare prioritering av Region Skåne.

Synpunkterna har beaktats i projekteringen. Vi följer Trafikverkets grafiska profil. Vid byggnation kommer Region Skånes logotyp finnas med på byggskylten.

Trafikverket, 211 18, Malmö. Besöksadress: Neptunigatan 52, Malmö.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)