

SAMRÅDSUNDERLAG - Lv 1029 Sjöbo – Marielundsvägen, gång- och cykelväg

Sjöbo kommun, Skåne län

Vägplan, 2021-09-30



Trafikverket

Postadress: Gibraltargatan 7, 201 23 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG – Lv 1029 Sjöbo – Marielundsvägen

Författare: Norconsult AB, Huvudförfattare Dagmar Clough

Uppdragsledare: Johanna Gervide, Norconsult AB,

Dokumentdatum: 2021-09-30

Ärendenummer: TRV 2021/50032

Åtgärdsnummer: 17608

Uppdragsnummer: 169193

Version: 1.0

Kontaktperson: Evelina Svensson, Trafikverket

Innehåll

1. Sammanfattning	5
2. Inledning	6
2.1. Bakgrund, brist och syfte	6
2.2. Tidigare utredningar	7
2.3. Ändamål och projektmål	8
2.4. Planerade åtgärder	8
3. Avgränsningar	9
3.1. Utrednings- och influensområde	9
3.2. Aspekter som inte behandlas	9
3.3. Tid	9
3.4. Osäkerheter i underlag och bedömningar	10
4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet	11
4.1. Områdets allmänna karaktär och målpunkter	11
4.2. Väg- och trafikförutsättningar	12
4.3. Markanvändning och planförhållanden	12
4.4. Miljöförutsättningar	14
4.5. Byggnadstekniska förutsättningar	26
5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	29
5.1. Lokalisering och omfattning	29
5.2. Vägutformning	30
5.3. Gestaltning	30
5.4. Avvattning	30
6. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	31
6.1. Landskapsbild	31
6.2. Natur- och kulturmiljö	31
6.3. Vattenförhållande och miljö kvalitetsnormer	31
6.4. Rekreation och friluftsliv	32
6.5. Barriäreffekter	32
6.6. Boende och människors hälsa	32
6.7. Klimatpåverkan och översvämningsrisk	32
6.8. Hushållning med mark och vatten	33
6.9. Rivningsarbeten och hantering av avfall	33

7.	Miljöåtgärder.....	34
7.1.	Utformning av vägföreslag	34
7.2.	Byggskede.....	34
8.	Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....	35
8.1.	Samlad bedömning.....	35
9.	Fortsatt arbete.....	36
9.1.	Planläggning	36
9.2.	Viktiga frågeställningar.....	36
10.	Källor.....	37

1. Sammanfattning

Denna handling utgör samrådsunderlag för en vägplan avseende utbyggnad och vägvisning av en gång- och cykelväg utmed väg 1029, sträckan Sjöbo-Marielundsvägen.

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

I nuläget saknas en gång- och cykelväg längs väg 1029 som förbinder orterna Sjöbo och Tolånga. Trafikverket planerar därför att anlägga en gång- och cykelväg mellan orterna med syfte att öka trafiksäkerheten och komforten för oskyddade trafikanter. Trafiksäkerheten är idag låg för cyklister längs landsvägen då de tvingas köra i blandtrafik på vägar med hög hastighet och på grund av avsaknaden av säkra passager över vägen.

Åtgärden omfattar anläggning av en cirka 1,4 km lång gång- och cykelväg med start i anslutning till korsningen med Sandåkravägen i väster och fram till korsningen med Marielundsvägen i öster. I åtgärden ingår även vägvisning för cykling hela vägen till Tolånga, exempelvis vid Marielundsvägen. Gång- och cykelvägen finns med i ”Åtgärdsvalsstudie för cykelvägsplan för Skåne 2018-2029”.

Landskapet i området består främst av åker- och betesmark med inslag av privata trädgårdar, alléer och vattendrag. Ett vattendrag, Grimstoftabäcken, korsar vägen via en vägtrumma ungefär mitt på sträckan. Resultat från fältinventering av naturmiljön visar att landskapets främsta naturvärden bedöms utgöras av biotopskyddade alléer med dels gamla, grova träd, samt fem naturvärdesobjekt med påtagligt till visst naturvärde.

De huvudsakliga miljöeffekterna som förväntas vid ett genomförande av planerade åtgärder är ett visst intrång i jordbruksmark, vilket väger lite tyngre på norra sidan om vägen, en eventuell påverkan på biotopskyddade landskapselement längs sträckan samt en negativ påverkan på naturvärden som finns vid framför allt väg- och dikeskanter. En placering av gång- och cykelvägen på södra sidan om väg 1029 kan ha vissa negativa effekter med tanke på fastighetsintrång längs denna sträcka, eftersom vägutrymmet är väldigt begränsat i början av sträckan vid Sjöbo. Intrånget kommer dock minska genom att anpassa gång- och cykelvägen vid dessa ställen i den mån det är möjligt.

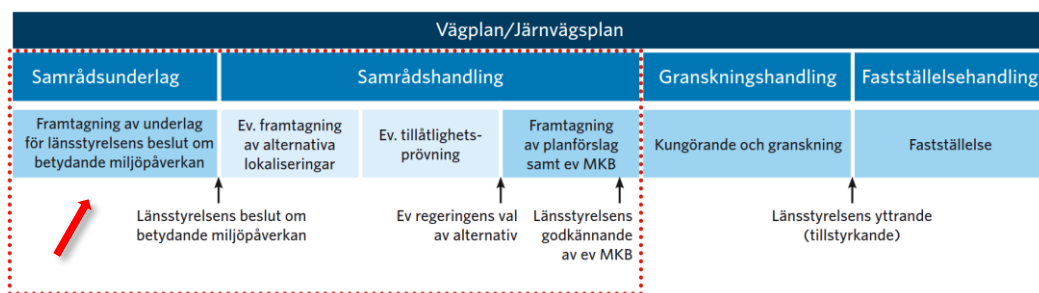
Trafikverket bedömer dock, med stöd av åtgärdernas egenskaper och deras miljöeffekter, att planerade åtgärder inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I bedömningen ingår föreslagna miljöåtgärder.

2. Inledning

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en *vägplan* (figur 1).

I början av planläggningen tar vi fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

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



Figur 1. Trafikverkets planläggningsprocess, röd pil visar befintligt skede

2.1. Bakgrund, brist och syfte

Trafikverket har tillsammans med Region Skåne och kommuner ingått i ett samarbete som har tagit fram en regional cykelvägsplan för perioden 2018-2029 (Region Skåne 2018a). Cykelvägsplanen utgår från de övergripande satsningsområden som Region Skåne har fastställt och som syftar mot visionen att göra Skåne till en cykelregion.

Idag finns ingen gång- eller cykelväg för oskyddade trafikanter på sträckan mellan Sjöbo och Tolånga, Sjöbo kommun (figur 2). Behovet av en cykelkoppling längs sträckan anses finnas för såväl arbetspendling och rekreation som turismsyfte. Vägen är idag inte anpassad för cykeltrafik och cykling sker i blandtrafik på landsväg (Lv) 1029. Större delen av sträckan är skyltad till hastighet 70 km/h men Trafikverkets trafikmätningar visar att hastigheten ofta är högre.

Objektet Sjöbo-Tolånga ingår därför i cykelvägsplanen med brist-id 117. Bristen ligger i att sträckan inte upplevs trafiksäker på grund av stora trafikflöden och höga hastigheter (Region Skåne 2018 a, b).

Inom projektet ska det utredas vilken placering och utformning för en ny gång- och cykelväg som är lämpligast mellan Sjöbo och Marielundsvägen. I uppdraget ingår även vägvisning som behövs för cykling hela vägen till Tolånga, exempelvis vid Marielundsvägens början och slut.



Figur 2. Översiktskarta som visar aktuell sträcka (blå) mellan Sjöbo och Marielundsvägen.

2.2. Tidigare utredningar

Trafikverkets beslut att upprätta en vägplan för gång- och cykelbana längs med väg 1029 mellan Sjöbo och Marielundsvägen har föregåtts av tidigare utredningar. De viktigaste utredningarna listas nedan:

- cykelvägsplanen för Skåne 2018-2029 (Region Skåne 2018a)
- åtgärdsvalsstudie för cykelvägsplan för Skåne (Region Skåne 2018b)
- cykelstrategi för Skåne (Region Skåne, 2018c)

I den regionala cykelvägsplanen har utredningen gjorts enligt fyrstegsprincipen. Sträckan pekas ut som strategiskt viktig i Region Skånes cykelstrategi (Region Skåne 2018a). Enligt cykelvägsplanen för Skåne var planen från början att bygga en separerad gång- och cykelväg längs hela väg 1029 fram till Tolånga.

En åtgärdsbeskrivning för projektet togs fram år 2020 där två möjliga alternativa sträckningar beaktades (Trafikverket, 2020):

Alternativ 1 där gång- och cykelvägen ska anläggas längs väg 1029, hela sträckan mellan Sjöbo och Tolånga som bygdeväg, eller alternativ 2, där den ursprungliga sträckan enligt cykelvägsplanen har justerats och gång- och cykelvägen ska ansluta till en enskild väg, Marielundsvägen. I alternativ 2 skulle cyklisterna hänvisas till blandtrafik längs den lågtrafikerade Marielundsvägen in till Tolånga. Detta är alternativet som har godkänts av Trafikverket och Region Skåne och som valts att gå vidare med. Trafikverkets bedömning är att syftet med den nedkortade sträckningen är fortsatt densamma enligt den regionala cykelvägsplanen.

Alternativ 1 valdes främst bort med hänsyn till höga naturvärden vid Tolångaån och av ekonomiska skäl samt eftersom alternativet inte bedöms vara lämpligt enligt Trafikverkets styrande dokument, *Vägar och gators utformning* (VGU).

Kommunen har tecknat avtal med vägföreningen för Marielundsvägen vilket möjliggör kompletterande vägvisning för cyklister längs vägen (Trafikverket, 2020).

2.3. Ändamål och projektmål

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

Ändamålet med föreslagna åtgärder är att skapa en trafiksäker förbindelse för oskyddade trafikanter på sträckan mellan Sjöbo och Tolånga.

Projektets syfte och effektmål är att:

- öka trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter längs sträckan
- åtgärda den utpekade funktionella bristen och möjliggöra cykling från Sjöbo österut
- öka andel cykelresor till 19 % år 2030 och därmed bidra till att nå färdmedelsmålen (regional plan)
- skapa en trafiksäker, bekväm lösning som inbjuder till en trygg och trafiksäker användning

2.4. Planerade åtgärder

Åtgärden omfattar en cirka 1,4 km lång gång- och cykelväg längs med väg 1029 (Stora Tolångavägen) samt vägvisning för cykeltrafik från och till Tolånga. Gång- och cykelvägen ska anläggas mellan Sjöbo och Marielundsvägen, se figur 3. I väst ska gång- och cykelvägen ansluta mot befintligt stråk i Sjöbo vid Tolångavägen och i öster ska den avslutas vid anslutning till Marielundsvägen. Marielundsvägen är en mindre trafikerad väg där gång- och cykeltrafik ska fortsätta in till Tolånga.

Idag behöver oskyddade trafikanter färdas längs vägrenen på väg 1029 för att ta sig mellan Sjöbo och Tolånga. Det finns heller inga passager tvärs vägen för oskyddade trafikanter på sträckan.

Inom projektet ska det utredas vilken placering och utformning som är lämpligast för den nya gång- och cykelvägen samt för eventuella passager. Dragningen kan ske på norra eller södra sidan utmed väg 1029.

Även förslag på standard för åtgärden, inklusive separeringsform och belysning vid eventuella passager ska utredas. Gång- och cykelvägen ska ha god standard och upplevas som trafiksäker och trygg för gående och cyklister i alla åldrar. Om den byter sida om väg 1029, ska trafiksäkra passager utformas. I uppdraget ingår även att se över den vägvisning som behövs för cykling hela vägen till Tolånga, exempelvis vid Marielundsvägens start och slut.

Finansiering sker enligt Regionens cykelvägsplan med 50 % kommunal medfinansiering.



Figur 3. Åtgärdens geografiska placering (källa: Lantmäteriet).

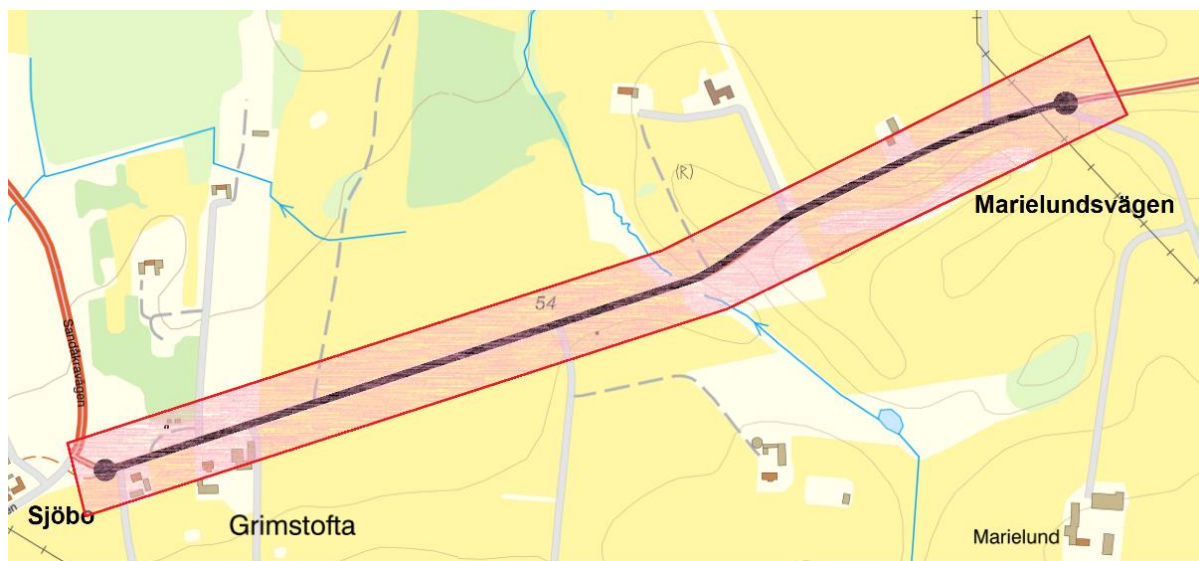
3. Avgränsningar

3.1. Utrednings- och influensområde

Utrednings- och influensområdet är det område som kan beröras av projektet. Ungefärligt utredningsområde för vägplanen framgår av figur 4 nedan. Sträckan utgår från start till slutpunkt cirka 1,4 km.

Influensområdet avser det område där miljöeffekter kan uppstå. Om projektet kan medföra kumulativa effekter ska influensområdets utbredning även ta hänsyn till dessa. Influensområdets utbredning kan också variera beroende på vilken miljöaspekt som studeras. För vissa aspekter, såsom kulturmiljöaspekter, är influensområdet begränsat till vägens omedelbara närområde, medan influensområdet för andra aspekter, såsom landskapsbild, naturmiljö och buller kan sträcka sig utanför utredningsområdet.

Eventuell påverkan på avvattningsområdet inom utredningsområdet kan komma att ge indirekt påverkan på områden som sträcker sig norr om utredningsområdet.



Figur 4. Ungefärlig avgränsning av utredningsområdet i rött.

Beskrivning av området och dess förutsättningar är inriktad på de aspekter som bedöms kunna påverkas av projektet och som har betydelse för den fortsatta planläggningen.

3.2. Aspekter som inte behandlas

Eftersom anläggning av gång- och cykelväg inte innebär nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av väg för fordonstrafik och därmed inte förändrar trafikflöden eller bullerbilden, behandlas inte aspekten buller för boende eller miljö kvalitetsnormer för trafikbuller. Av samma anledning behandlas inte aspekter såsom transporter av farligt gods och miljö kvalitetsnormer för utomhusluft.

3.3. Tid

Trafikverket kommer att hålla samrådsmöte med berörda och allmänheten under hösten 2021. En slutversion av vägplanen, för fastställelse, planeras vara klar under hösten 2022. Fastställelsen beräknas uppgå till cirka sex månader. Byggstart för projektet är preliminärt planerad till år 2024.

3.4. Osäkerheter i underlag och bedömningar

Bedömningar av miljöeffekter och omgivningspåverkan i föreliggande samrådsunderlag baseras på hittills inhämtad kunskap och data. Ett flertal utredningar kommer tas fram i den fortsatta planläggningen och kan komma att påverka placering och utformning av gång- och cykelvägen. Planerade och pågående utredningar listas nedan:

- Geotekniska undersökningar
- Markmiljöundersökningar (föroreningar i mark och vägdiken)
- Inmätning för detaljerad projektering

Generellt bedöms dock att befintligt underlag samt inventeringar som genomförts i detta skede av vägplanearbete givit tillräcklig information för att möjliggöra välgrundade och tillförlitliga värdebedömningar av en eventuell betydande miljöpåverkan.

4. Förutsättningar i utrednings- och influensområdet

4.1. Områdets allmänna karaktär och målpunkter

Väg 1029 går genom ett lätt kuperat odlingslandskap med partier av skog, se figur 5. Ungefär mitt på sträckan passerar Grimstoftabäcken i nord-sydlig riktning. Väg 1029 löper igenom ett mosaikartat odlat slättlandskap som omges av backlandskap på norra sidan.

Det finns enstaka byggnader längs sträckan med trädgårdar som ansluter direkt i vägkant. Anslutande vägar och infarter till enskilda hus eller till grupper med ett fåtal byggnader finns utmed sträckan på både norra och södra sidan om vägen.



Figur 5. Landskapets karaktär söder (t v) och norr (t h).

Cirka 600 meter söder om vägen ligger ett landskapsbildsskyddsområde, Sjöbo Ora, som är en viktig plats för rekreation för Sjöbos invånare. Skogen vid Sjöbo Ora består av 40 % ädellövskog.

Målpunkter som nås via den del av vägen som berörs av ny gång- och cykelväg är bland annat enskilda fastigheter utefter sträckan på både norra och södra sidan av vägen. Dessa nås via både direkta infarter och via anslutande mindre vägar, se figur 6.

Väster och öster om utredningsområdet ligger tätorterna Sjöbo och Tolånga som båda är målpunkter i området. Tolånga och Tolånga kyrka är främst mål för kyrkobesökare och boende medan Sjöbo även utgör målpunkt som arbetsplats och möjliggör för handel.

Söder om Tolånga ligger Eriksgården som bedriver bärödling och restaurang. Det är en målpunkt för både boende, arbetande och besökare. Till Eriksgården kan man komma både via Hörres Byaväg som ansluter mot väg 1029 och från Hörresväg som går från Tolånga och söderut.

Sjöbo Ora är ett natur- och skogsområde som är en viktig plats för rekreation för Sjöbos invånare och hit kan man komma från många håll. Främst de mindre södergående anslutningsvägarna i väster används för att nå naturområdet från aktuellt utredningsområde.



Figur 6. Målpunkter som nås via aktuell vägsträcka.

4.2. Väg- och trafikförutsättningar

Väg 1029 mellan Sjöbo och Tolånga har skyltad hastighet 70 km/h bortsett från en kort sträcka längst västerut där hastigheten är begränsad till 40 km/h. Vägsträckan har en årsdygnstrafik (ÅDT) på cirka 2 000 fordon/dygn varav tung trafik utgör cirka 7 %. Vägbredden är cirka 6 m.

Det saknas idag en cykelväg från Sjöbo och vidare österut och de cyklister som kommer från befintlig cykelbana leds ut i blandtrafik. Utmed vägsträckan förekommer även några kurvor med skydd sikt.

Längs med sträckan finns det anslutande vägar och utfarter från enskilda fastigheter till vägen.

4.3. Markanvändning och planförhållanden

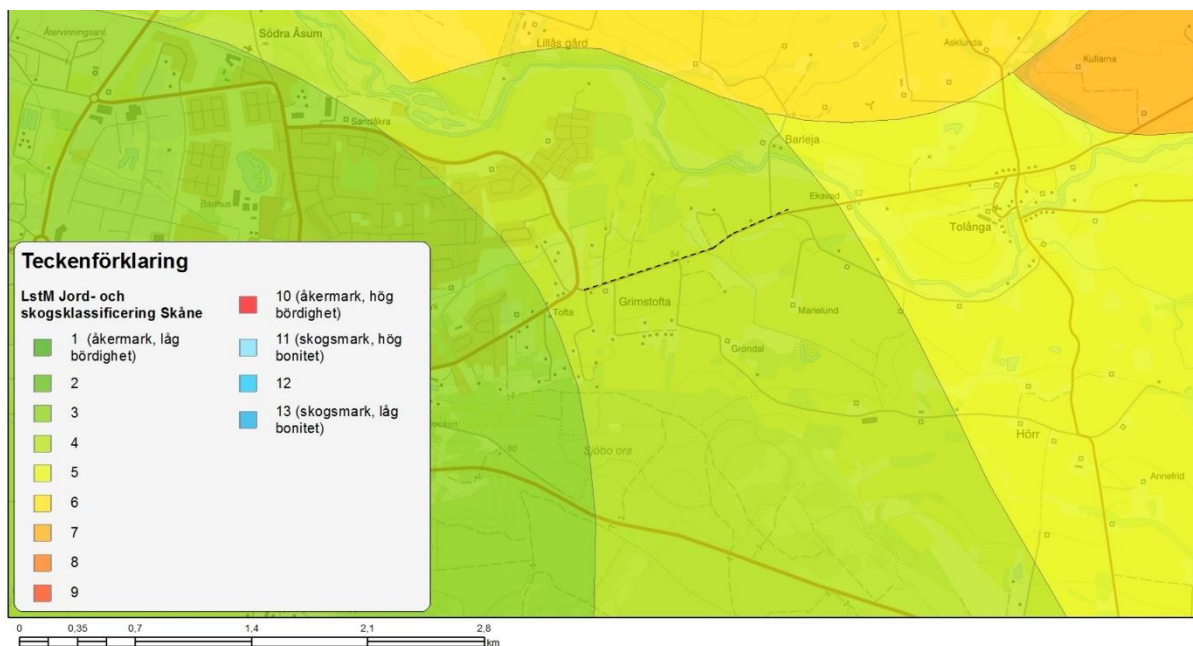
Enligt miljöbalkens 3 kap, om grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden, innebär god hushållning med mark- och vattenområden enligt 1 §:

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

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

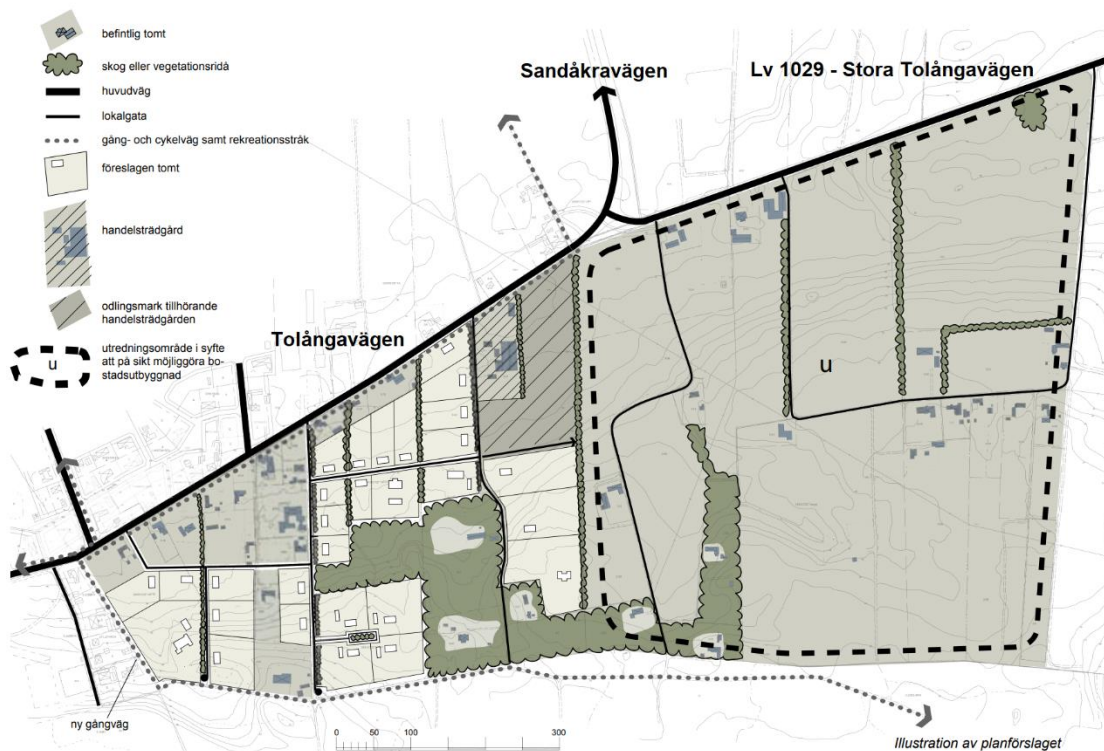
”Brukingsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk”.

Huvudsaklig markanvändning inom utredningsområdet är öppen jordbruksmark. Utredningsområdet innefattar även ett fåtal enskilda bostadsfastigheter. Enligt länsstyrelsens *Jord- och skogsklassificering Skåne* är jordbruksmarken inom inventeringsområdet klassificerat som klass 4-jord (figur 7).



Figur 7. Jord- och skogsklassificering i Skåne (källa: Planeringsunderlag Länsstyrelsen Skåne).

Söder om Tolångavägen mellan Sandåkravägen och väg mot Gröndal ligger utredningsområdet inom ”Fördjupad översiktsplan för Grimstofta söder”, antagen 2007-09-12 (figur 8). Området är utpekad som ett utredningsområde i syfte att på sikt möjliggöra bostadsutbyggnad. Några detaljplaner har dock inte startats upp i området.



Figur 8. Markanvändningskarta ”Fördjupad översiktsplan för Grimstofta söder” (FÖP Grimstofta Söder; antagen 2007-09-12).

Korsningen Sandåkravägen/Tolångavägen är belägen inom detaljplan 1265-P05/174, antagen 2005-08-31 (figur 9). Korsning samt den befintliga gång- och cykelväg som planerad gång- och cykelväg ska ansluta till är utbyggt i enlighet med detaljplanen.



Figur 9. Urklipp ur detaljplan 1265-P05/174 (detaljplan 1265-P05/174, antagen 2005-08-31).

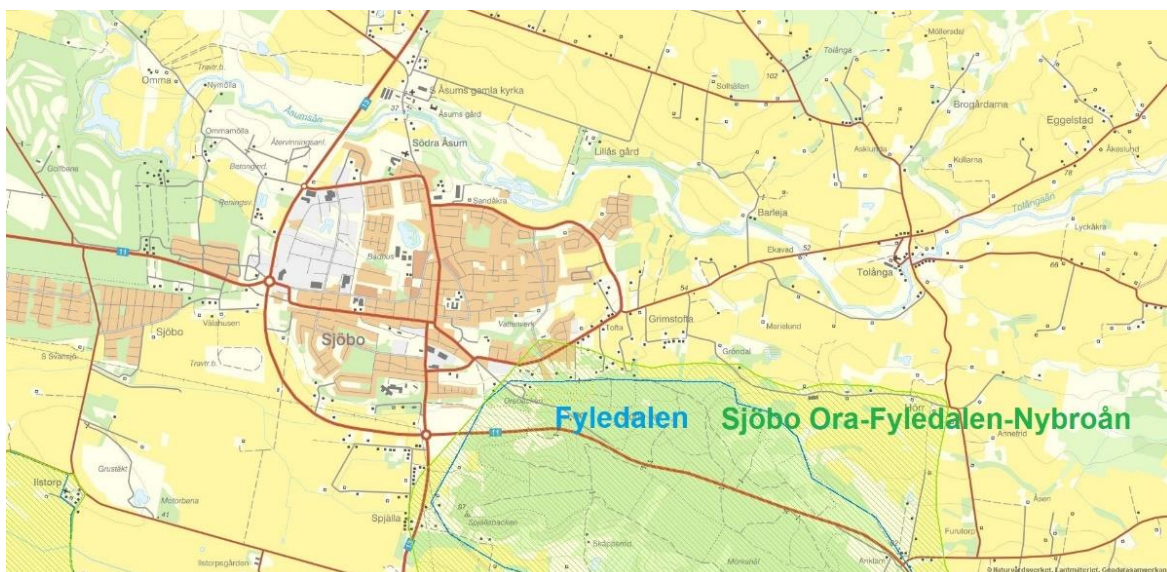
I övrigt finns inga pågående eller fastslagna detaljplaner eller områdesbestämmelser inom utredningsområdet.

4.4. Miljöförutsättningar

4.4.1. Naturmiljö

Marken runt vägen inom utredningsområdet består främst av åker- och betesmark, med inslag av privata trädgårdar, alléer och vattendrag.

Det finns två riksintressen enligt miljöbalken 3 kap 6 § utpekade i närheten av utredningsområdet. Riksintresse för friluftsliv: Fyledalen och riksintresse för Naturvård: Sjöbo Ora- Fyledalen-Nybroån med biflöden. Båda ligger inom delvis samma område och som närmast cirka 400 meter söder om vägen, se figur 10.

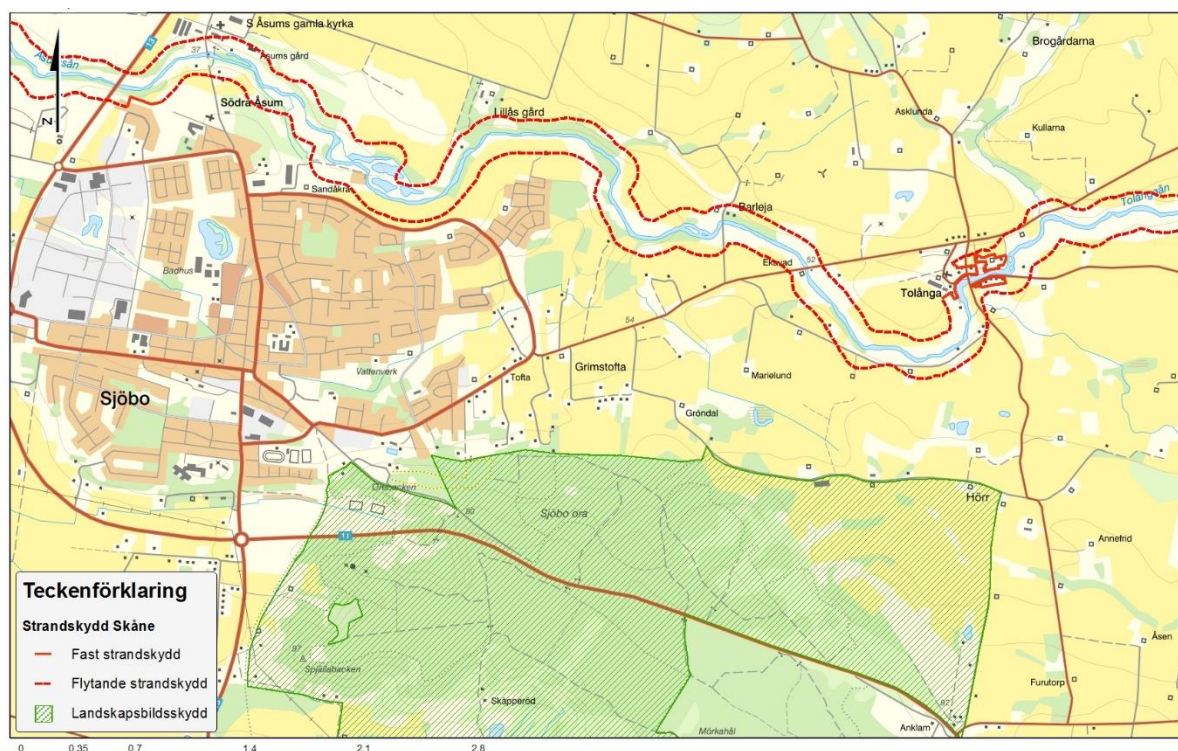


Figur 10. Översikt riksintressen friluftsliv och naturvård (källa: Skyddad natur, Naturvårdsverket GIS underlag).

Längs Tolångaån, en vattenförekomst som omfattas av miljö kvalitetsnormer (se avsnitt 4.3.3 *Vattenförhållanden*), råder strandskydd enligt Miljöbalken 7 kap 14-15 §. Strandskyddsområdet omfattar själva ån samt angränsande landområden intill 100 meter från strandlinjen vid normalt medelvattenstånd. Ungefärlig gräns för strandskyddsområdet framgår av karta i figur 10.

Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och till att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Skyddet innebär bland annat förbud mot uppförande av nya byggnader och mot ändring av byggnader eller deras användning samt utförande av anläggningar och anordningar som hindrar allmänheten att beträda ett område där den annars skulle ha fått färdas fritt. Skyddet innebär även förbud mot att vidta åtgärder som väsentligt förändrar livsvillkoren för djur- eller växtarter.

Cirka 600 meter söder om vägen ligger ett landskapsbildskyddsområde Sjöbo Ora, Sjöbo kommun (figur 11). Områden är skyddad enligt 19§ naturvårdslagen (1964:822).



Figur 11. Strandskyddsområden längs Tolångaån och landskapsbildskydd söder om väg 1029. Streckad begränsningslinje, "flytande strandskydd", innebär att strandskydds zonen omfattar land- eller vattenområden från strandlinjen vid normalt medelvattenstånd. Heldragen begränsningslinje, "fast strandskydd", innebär att strandskydds zonen avser exakt det område, som avgränsats på kartan.

Inom Jordbruksverkets ängs- och betesmarksinventering har ett flertal objekt registrerats i utredningsområdet varav ett objekt, C7A-IDY, ligger strax norr om vägen, se figur 12. Objektets status är klassificerad som "ej aktuell" och kan beskrivas som kultiverad betesmark.

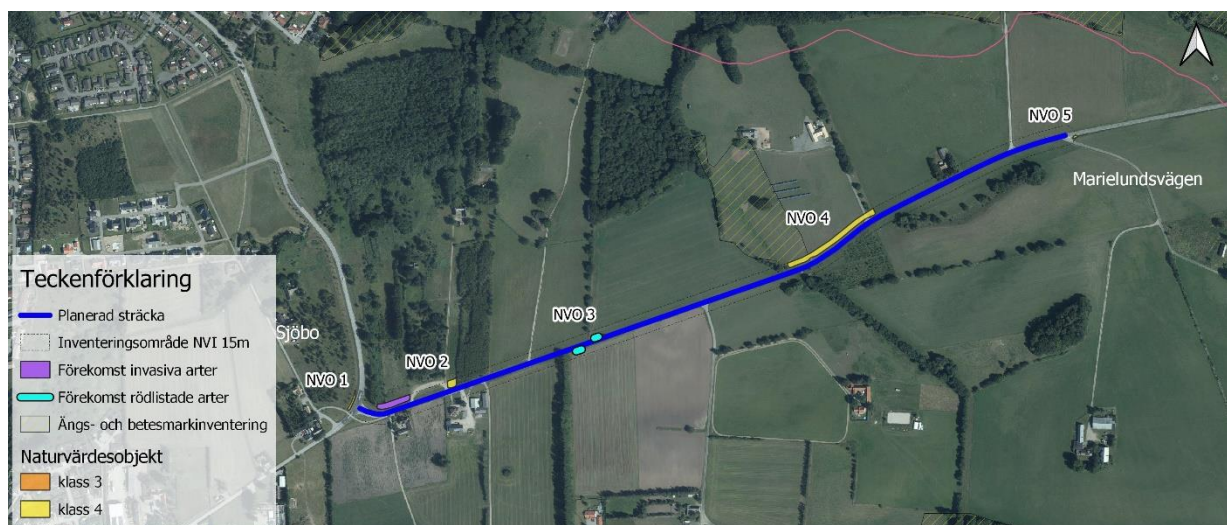


Figur 12. Kultiverad betesmark som har registrerats inom Jordbruksverkets ängs- och betesmarkinventeringen. Status av området är satt som ej aktuell.

Inga invasiva främmande arter är rapporterade enligt Artportalen (2021) eller kommunen. Inventering och redovisning av invasiva och främmande arter ingår i naturvärdesinventering på fältnivå vilken har utförts i juni 2021.

Vid platsbesök hittades ett större område med blomsterlupin, *Lupinus polyphyllus*, i västra delen av sträckan (figur 13 och 14). Blomsterlupin är en flerårig ört som räknas som invasiv art enligt TRV kategori A (Trafikverket, 2016) och som ska bekämpas eftersom arten sprider sig snabbt och medför negativa effekter för inhemska arter och biologisk mångfald.

Inom naturinventeringen vid fältnivå har fem naturvärdesobjekt pekats ut (figur 13-15). Områden med naturvärden har, i enlighet med Svensk Standard SS 199000:2014, klassificerats i en fyrgradig skala: naturvärdesklass 1 – högsta naturvärde, naturvärdesklass 2 – högt naturvärde, naturvärdesklass 3 – påtagligt naturvärde, samt naturvärdesklass 4 – visst naturvärde. Förutom objekt 3 har alla påträffade naturvärdesobjekt NVO klassificerats som naturvärdesklass 4 med visst värde; NVO 3, som har registrerats norr om väg 1029, har klassificerat med påtagligt värde, klass 3.

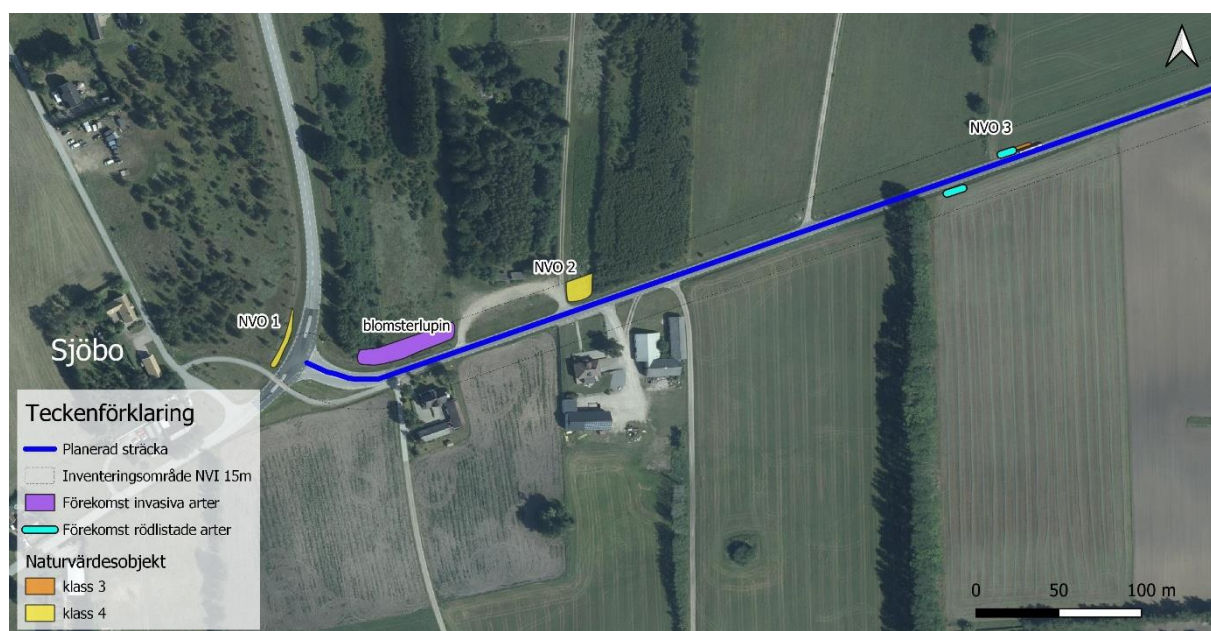


Figur 13. Översikt av registrerade naturvärdesobjekt, invasiva arter och rödlistade arter längs väg 1029 enligt naturvärdesinventering (Norconsult, 2021).

NVO1 utgörs av en blomrik, solbelyst väggkant med stort inslag av blommande växter som sträcker sig även utanför inventeringsområdet längs den befintliga allén. NVO2 är en öppen mager gräsmark med stort inslag av blommande örter. Även detta objekt fortsätter utanför inventeringsområdets gränser. Naturvärden av NVO 1 och 2 utgörs av torra, magra, och solvarma livsmiljöer samt en allmän hög artrikedom av blommande örter (figur 14).

NVO3 karakteriseras som en blomrik väggkant med riklig förekomst av den rödlistade arten fågelarv och ett mindre bestånd av vittätel som är också rödlistad enligt rödlistning 2020. En torr, mager, och solvarm livsmiljö samt en allmän hög artrikedom av blommande örter som har bedömts att vara av naturvärdesklass 3 (figur 14).

Vid NVO3 hittades en större förekomst av fågelarv *Holosteum umbellatum* och ett mindre område med vittätel *Aira caryophyllea* som båda är upptagna som nära hotad (NT) enligt 2020 års rödlista. Fågelarv har tidigare varit klassat som sårbar (VU) och har därmed förbättrat sin status sedan år 2015. Både fågelarv och vittätel är små växter som är konkurrenssvaga i området. De växer på torr, näringsfattig, sandig mark med t ex upphört bete eller skogsplanteringar. Även söder om väg 1029 påträffades ett större bestånd av vittätel *Aira caryophyllea* (figur 14).



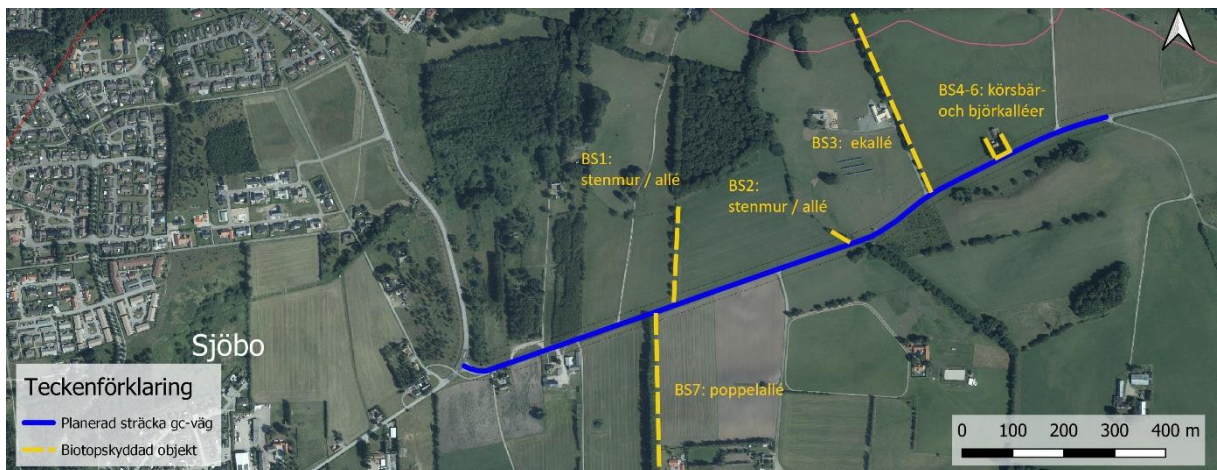
Figur 14. Redovisning av naturvärdesobjekt (gul och orange) och förekomst av invasiva arter (lila) samt förekomst av de rödlistade arterna vittätel och fågelarv (turkos) vid västra delen av den planerade sträckan.

Vid östra delen av sträckan registrerades ytterligare två naturvärdesobjekt, NVO 4 och 5 som beskrivs som kultiverad, artrik betesmark (NVO 4) och artrik väggkant (NVO 5) (se figur 15).



Figur 15. Redovisning av naturvärdesobjekt vid östra delen av sträckan. Inga invasiva, fridlysta eller rödlistade arter har registrerats längs den delen av sträckan.

Längs vägsträckan finns sju landskapselement som bedöms omfattas av generellt biotopskydd enligt 7 kap 11 § miljöbalken. Samtliga utgörs av stenmurar och alléer och redovisas på karta i figur 16.



Figur 16. Längs vägen har sju landskapselement som bedöms omfattas av generellt biotopskydd registrerats vid naturvärdesinventeringen.

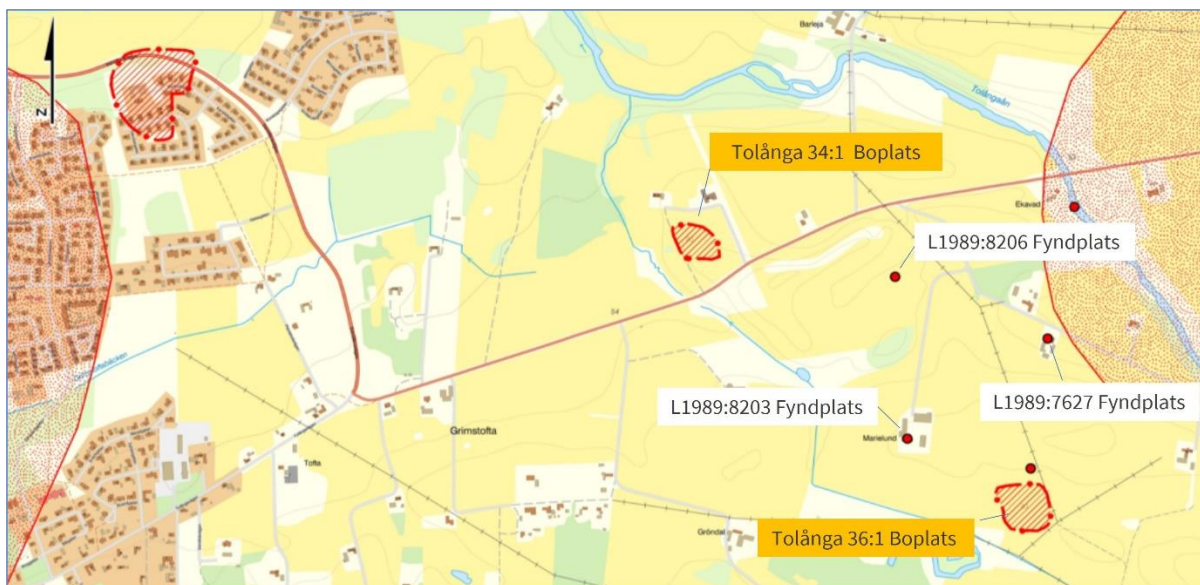
4.4.2. Kulturmiljö

Kulturlandskapet, i det som idag utgör Sjöbo kommun, har en rik historia att bygga vidare på. Här i området har människor levt och verkat länge och landskapet, så som vi känner det idag, bedöms framför allt ha påverkats av skiftesreformerna under slutet av 1700- och början av 1800-talet samt utbyggnaden av den svenska järnvägen, som sedan kom att läggas ner. Spåren av dessa händelser syns i flera delar av kommunen än idag (Sjöbo 2020).

Ett fåtal fornlämningar och fyndplatser är registrerade inom utredningsområde (figur 17). En fornlämning, Tolånga 34:1, ligger som närmast cirka 50 meter från vägkanten men då fornlämningen inte är undersökt så är utbredningen oklar (figur 17). Utifrån de fynd som gjorts bedöms det vara en boplats.

Cirka 700 meter söder om vägen har ännu en fornlämning registrerats, Tolånga 36:1, som även den bedöms vara en boplats. Söder om vägen finns även tre andra fyndplatser som är registrerade som övrig kulturhistorisk lämning, se figur 17. Den närmsta ligger cirka 180 meter söder om vägen.

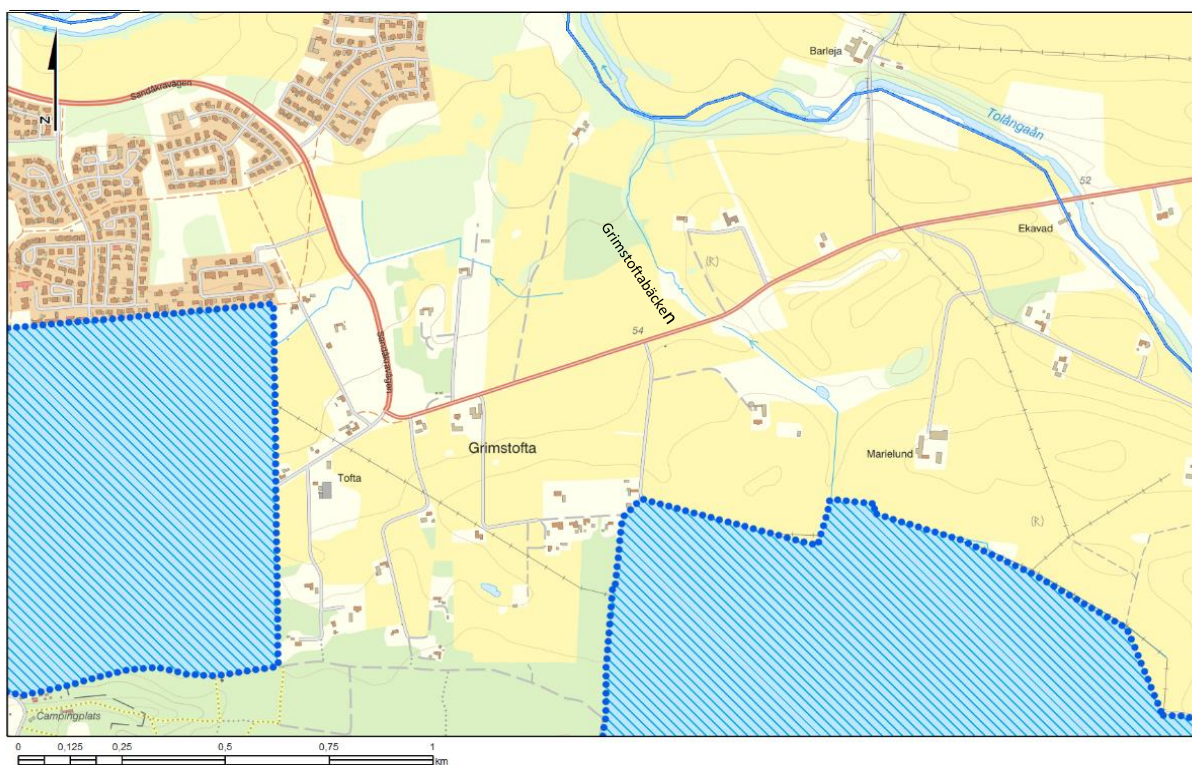
Det finns inga riksintressen för kulturmiljö utpekade inom utredningsområdet. Västra och östra delen av influensområdet berör dock två utpekade kulturmiljöer i Länsstyrelsens Skåne kulturmiljöprogram: de särskilt värdefulla kulturmiljöerna Sjöbo – S Åsum (figur 17, rött prickat område till vänster i bilden) och Tolånga (rött prickat område till höger).



Figur 17. Översikt kulturhistoriska värden (källa: Kulturmiljöprogram Skåne).

4.4.3. Vattenförhållanden

Grimstoftabäcken korsar vägen via en vägtrumma ungefär mitt på sträckan. Vattendraget är klassat som särskilt värdefullt vattendrag enligt miljö kvalitetsmålet ”Levande sjöar och vattendrag” vad gäller fiske avseende arterna tjockskalig målarmussla, ål och strömlevande öring. Cirka 400 meter öster om Marielundsvägen, där den nya gång- och cykelvägen kommer att ansluta, ligger Tolångaån, en vattenförekomst som omfattas av miljö kvalitetsnormer (figur 18).

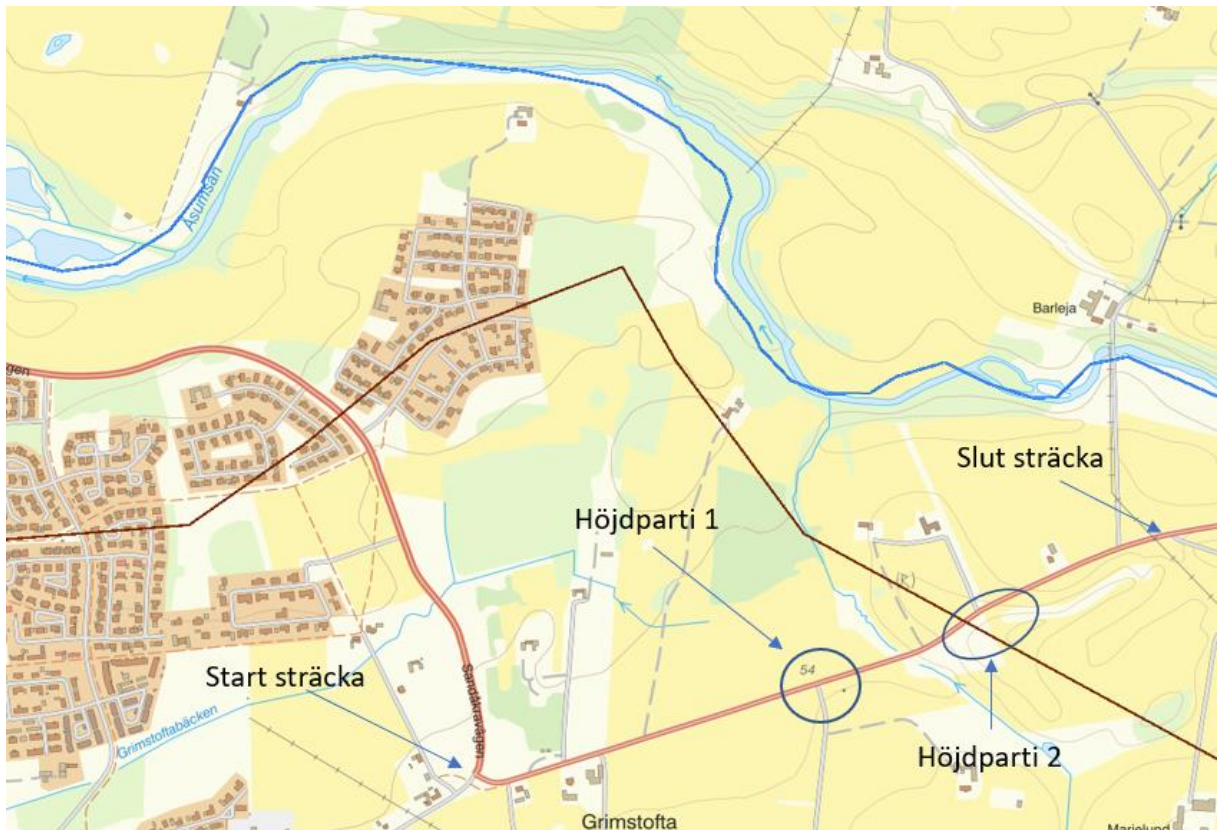


Figur 18. Vattenskyddsområden samt Tolångaån (kartmaterial Länsstyrelsen Skåne).

Vägområdet ingår i SMHI huvudavrinningsområde nr 92 Kävlingeån med delavrinningsområde id 105. Inom området finns öppna gräsbeklädda diken och eller slänter på båda sidor som tar emot avrinnande vatten från vägområdet. Vattnet infiltreras därefter i befintliga diken eller längre bort från vägområdet.

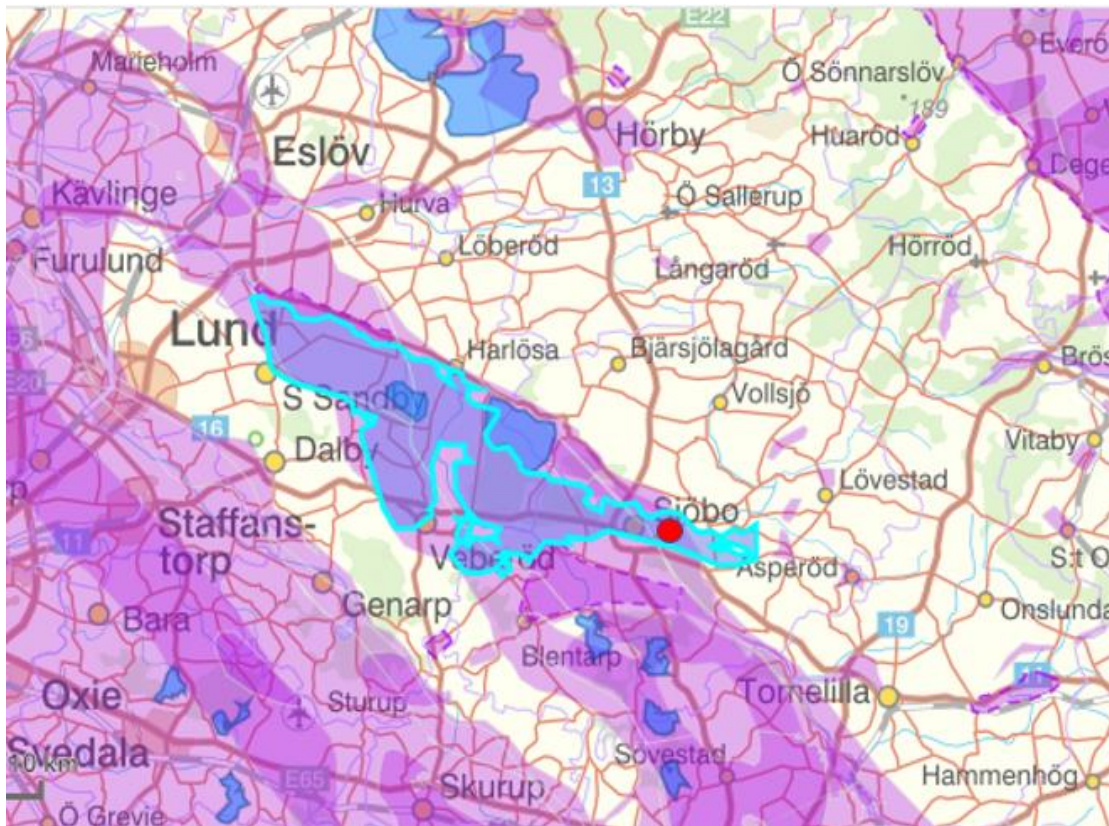
Enligt genomförd trum- och dikesinventering i området (juni 2021, Norconsult) är bedömningen att ytavrinning norr om väg 1029 huvudsakligen sker i nordlig riktning. Söder om väg 1029 bedöms ytavrinning ske i västlig riktning väster om höjdparti 1 och östlig riktning öster om höjdparti 2, se figur 19. Där emellan sker avrinning mot vattendraget mellan höjdpartierna.

Baserat på dessa uppgifter bedöms största delen av ytvattnet från utredningsområdet rinna dels via Grimstoftabäcken dels via Tolångaån för att slutligen mynna i Åsumån och ytvattenförekomst Vombsjön (EU id: SE61666-135851) cirka 9 km nordväst om Sjöbo, se vattenförhållanden i figur 20, Vombsjön dock ej i bild.

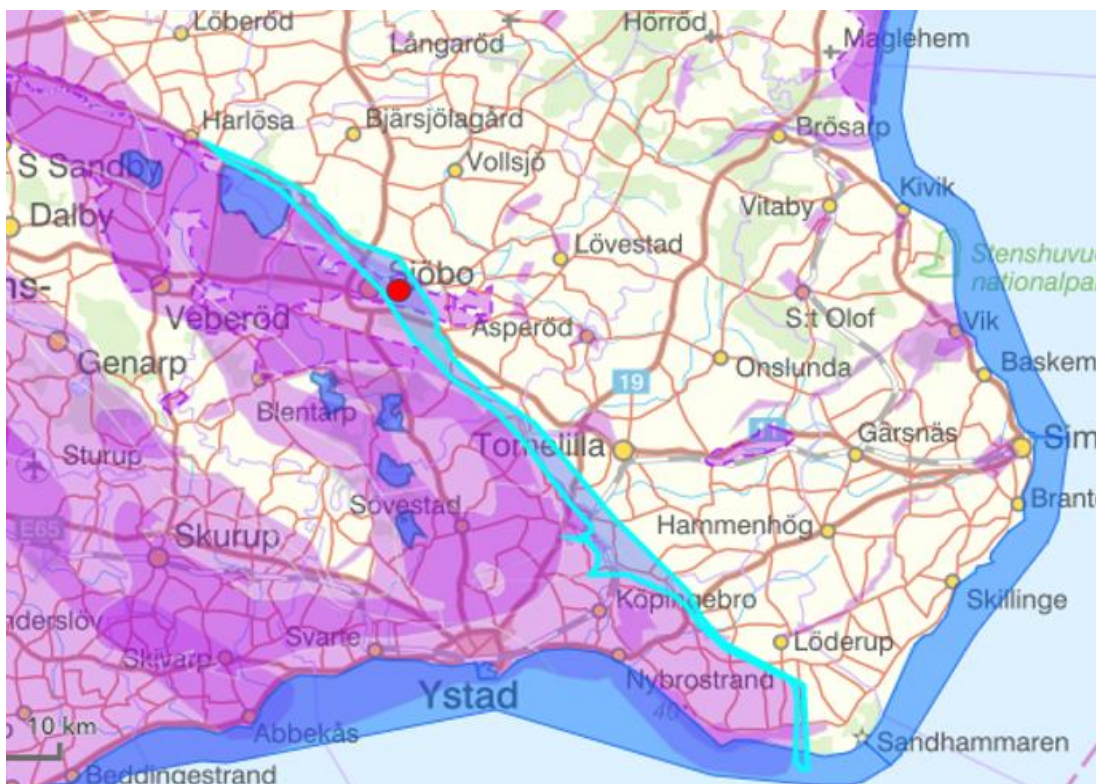


Figur 19. Avrinningsvägar och vattendrag i området leder till Grimstoftabäcken och Åsumsån. Brun linje markerar gräns för delavrinningsområde enligt SMHI för delavrinningsområde (källa: SMHI Vattenwebb).

I utredningsområdet finns sand- och grusförekomst Revingehed (preliminär grundvattenförekomst, VISS EU_CD: SE617076-407425) i VISS klassad som god kemisk och kvantitativ status (2017-06-20), se utbredning i figur 20. Utöver Revingehed finns i området den sedimentära grundvattenförekomsten Ericksdal (VISS EU_CD: SE61622-137600), i VISS klassad som god kemisk samt kvantitativ status (2020-11-02), se utbredning i figur 20. I figur 21 syns också den direkta anslutningen till grundvattenförekomst Vombsjön.

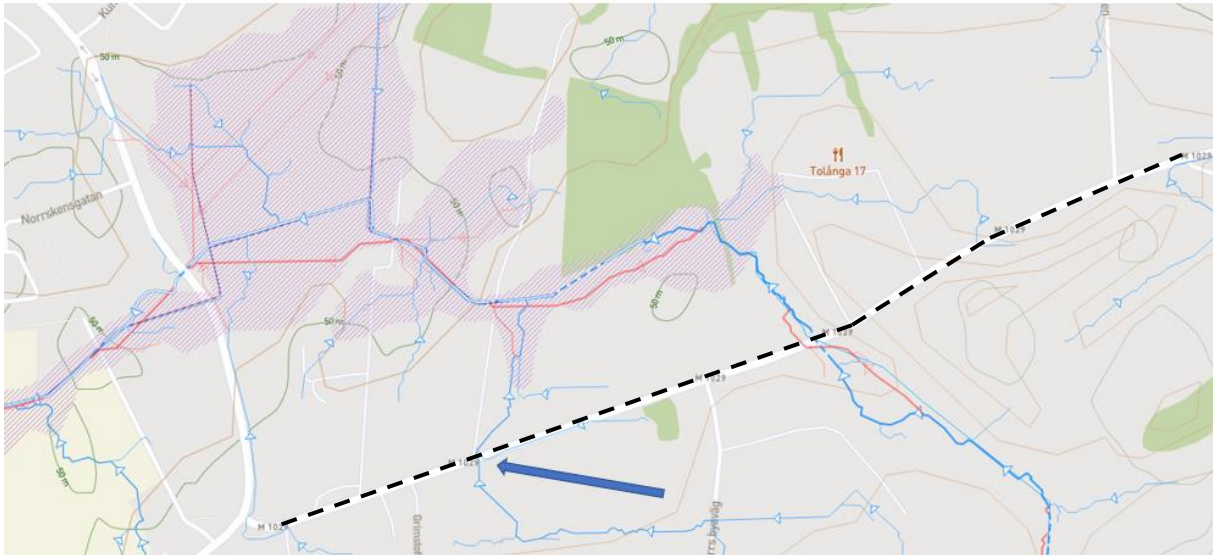


Figur 20. Grundvattenförekomst Revingehed (källa: VISS Länsstyrelsen).



Figur 21. Grundvattenförekomst Eriksdal (källa: VISS Länsstyrelsen).

Inga dikningsföretag finns inom själva området. Norr om väg 1029 (cirka 200 m), finns dikningsföretag Grimstofta nr 1 och 6, avrinning västerut, se figur 22. Figur 22 visar också en rinnväg som finns dokumenterad i VISS men som inte identifierades under trum- och dikesinventeringen.



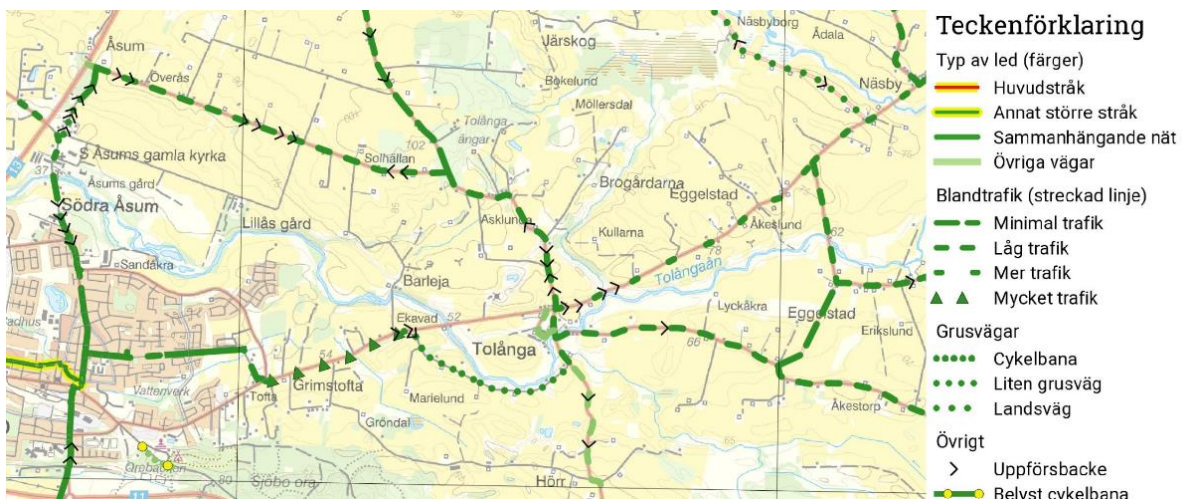
Figur 22. Rosa raster visar utbredning av båtadsområdet till dikningsföretag Grimstofta nr 1 och 6 m.fl. Pil visar oidentifierad rinnväg. Läget av planerad sträcka är markerad med svart-streckad linje (källa: <https://vattenatlas.se/>).

4.4.4. Rekreation och friluftsliv

Sträckan mellan Sjöbo och Tolånga är idag upptagen i Svenska Naturskyddsföreningens cykelkarta för Lund och kopplar samman cykelresor mellan de två orterna men även fortsatta resor österut. Den aktuella sträckan, där cykling idag sker längs vägen och i blandtrafik, är i cykelkartan markerad med ”mycket trafik”, se figur 23. Marielundsvägen är också markerad för fortsatt färd in mot Tolånga eller vidare åt både norr, söder och öster.

Även om landskapet kan vara en upplevelse i sig, gör den otrygga situationen för oskyddade trafikanter att området inte uppfattas som tillgängligt för rekreativ aktivitet.

Söder om Tolånga ligger Eriksgården som bedriver bärödling och restaurang. Det är en målpunkt för både boende, arbetande och besökare. Sjöbo Ora är ett natur- och skogsområde som är en viktig plats för rekreation för Sjöbos invånare.



Figur 23. Utsnitt ur Svenska Naturskyddsföreningens cykelkarta (källa: SNF).

4.4.5. Boende och människors hälsa

Trafiksäkerheten är låg för oskyddade trafikanter som måste färdas i blandtrafik längs väg 1029. Den relativt höga hastigheten på vägen, tillsammans med trångt vägutrymme och smala vägrenar sänker trafiksäkerheten och tillgängligheten ytterligare.

På sträckan har ingen person dött till följd av cykelolyckor, ingen har skadats allvarligt och ingen har skadats måttligt mellan åren 2000 och 2017.

4.4.6. Förorenad mark

En översiktlig markmiljöinventering har gjorts med syfte att få en indikation på områden med föroreningar som kan behöva hanteras i samband med schakt och eventuell länshållning.

Enligt samhällsbyggnadsnämnden i Sjöbo kommun har markundersökningar samt grundvattenanalyser kopplade till föroreningar i området genomförts sydväst om aktuell vägsträcka, vid Tofta, där Tofta plantskola tidigare låg. (Tyréns AB, 2016a; 2016b; 2018). Dessa undersökningar är en del i ett pågående ärende där föroreningssituationen inom plantskolan, som nämns ovan, utreds. På plantskolan har uppdrivning av granplantor för skogsplantering skett mellan 1940-talet och 1990-talet. Det är huvudsakligen DDT som hittats och då även på fält intill vägen. Fynden av DDT ligger cirka 200 meter väster om aktuell vägsträcka.

Under hösten 2021 ska markmiljöundersökningar och provtagningar genomföras för att se om eventuella föroreningar kan finnas även inom de delar av utredningsområdet där schaktning kan vara aktuell. Provtagning ska även ligga till grund för ställningstagandet om hur massorna i området ska hanteras.

I övrigt finns det inget som tyder på att det skulle finnas markföroreningar längs vägen på aktuell sträcka (se figur 24, länsstyrelsens MIFO-databas).



Figur 24. Misstänkta eller konstaterat förorenade områden enligt Länsstyrelsens EBH-stöd. Sydväst om projektets startpunkt, vid Tofta, visas ett ej riskklassat område med "E" (källa: Länsstyrelserna, EBH kartan).

4.4.7. Barriäreffekter

Väg 1029 utgör en barriär för rörelser för oskyddade trafikanter som vill röra sig till fots eller på cykel längs vägen. Förutom behovet att korsas vägen kan färden längs med vägen upplevas osäker med smala vägrenar och hög hastighet. Visuellt utgör vägen en mindre barriär eftersom den följer landskapet och topografin. På grund av vägens förhållandevis mindre bredd, bedöms befintlig väg 1029 i dagsläget inte utgöra en väsentlig barriär för flora och fauna.

4.4.8. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är bestämmelser som anger krav på kvaliteten i luft, buller, vatten eller miljön i övrigt som ska eftersträvas och uppfyllas. Miljökvalitetsnormer är juridiskt bindande och regleras i miljöbalkens femte kapitel.

Förordningar om miljökvalitetsnormer finns i dagsläget framtagna för föroreningar i utomhusluft (SFS 2010:477), omgivningsbuller (SFS 2004:675), vattenkvalitet i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554), havsmiljö (SFS 2010:1341) samt för ekologisk och kemisk status i vattenförekomster (SFS 2004:660). De miljökvalitetsnormer som bedöms beröras av planerade åtgärder och som bör beaktas i den fortsatta planläggningen samt under byggskede är MKN för vattenförekomster (grundvattentäcker VISS EU_CD: SE617076-407425 VISS EU_CD: SE61622-137600; se även avsnitt 4.3.3 *Vattenförhållanden*).

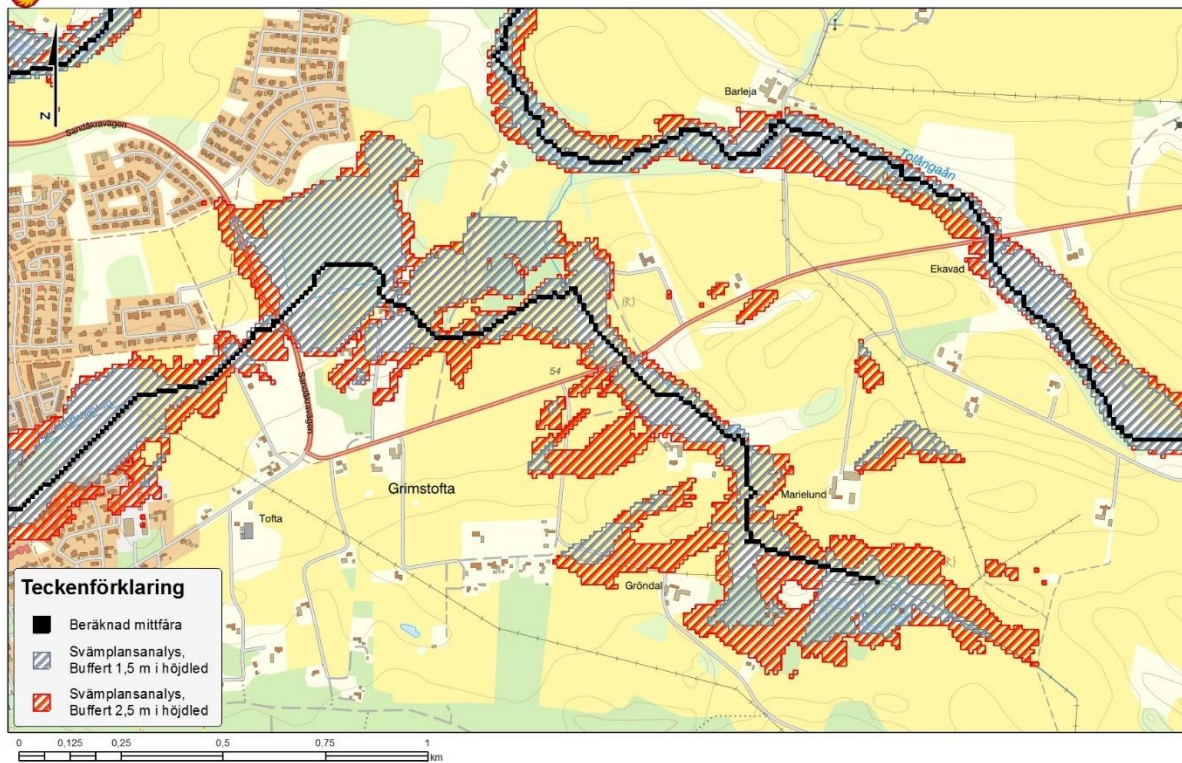
Eftersom anläggning av gång- och cykelväg inte innebär nybyggnation eller väsentlig ombyggnation av väg för fordonstrafik och därmed inte förändrar trafikflöden eller bullerbilden, behandlas inte miljökvalitetsnormer för trafikbuller och för utomhusluft.

För miljökvalitetsnormer och status för berörda yt- och grundvattenförekomster och påverkan från planerade åtgärder, se avsnitt 6 *De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper*.

4.4.9. Klimatpåverkan och översvämningsrisk

Nederbördsmängden i områden förväntas öka i takt med pågående klimatförändringar. Förändringar i nederbörd liksom ökad avdunstning kan leda till ökad sommartorka i södra Sverige. Samtidigt väntas antalet skyfall och oväder bli fler och öka i intensitet även i södra Sverige.

Berörd vägsträcka ingår inte i något område som är utpekad av MSB med förhöjd översvämningsrisk (Länsstyrelsen i Skåne Län, Karttjänster och geodata). Enligt Länsstyrelsens svämplansanalys översvämmas områdena längs Grimstoftabäcken vid kraftiga vattennivåhöjningar i vattendraget, se figur 25.



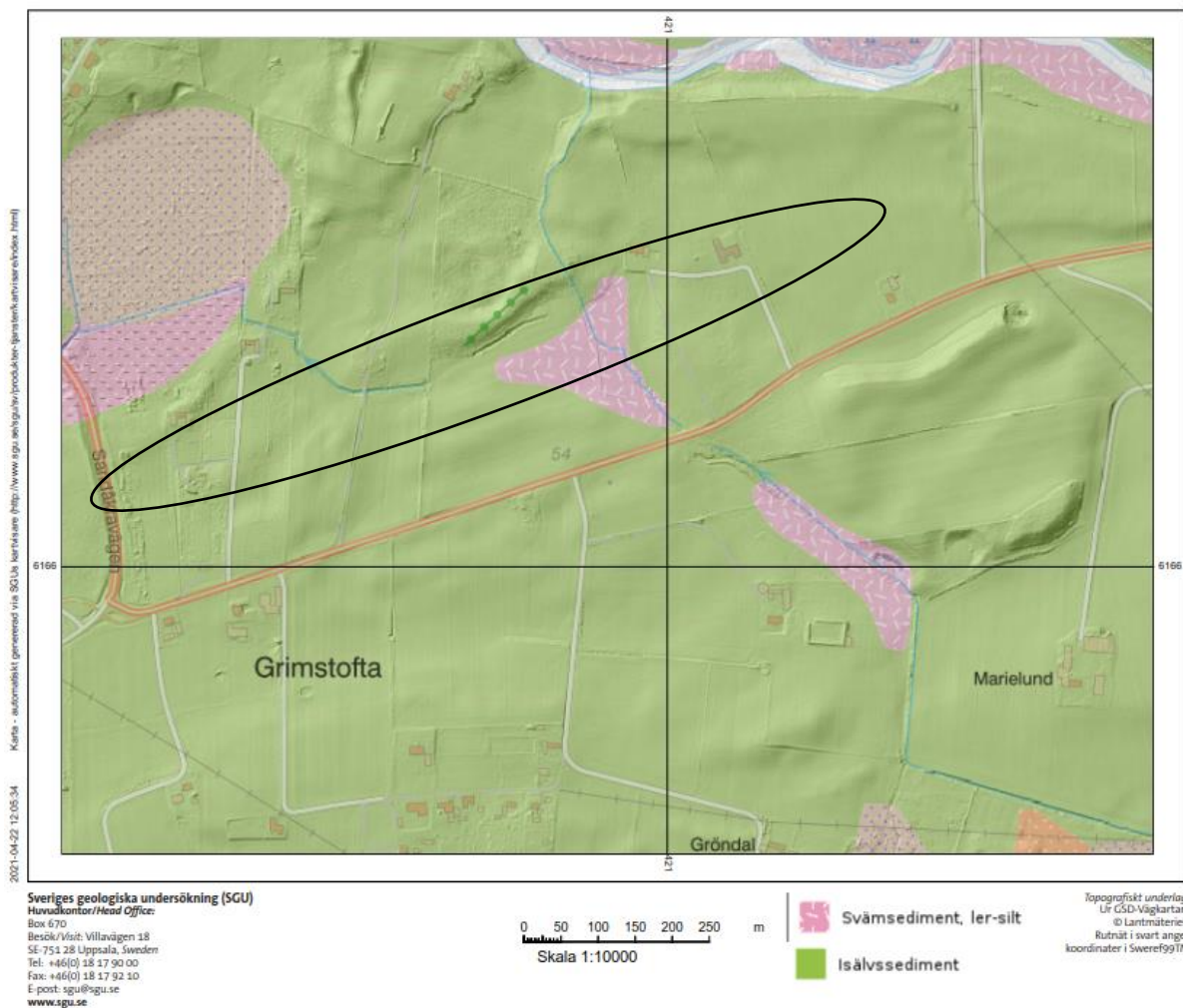
Figur 25. Länsstyrelsens svämplananalys inom aktuellt område. Utbredning av översvänningsområde vid 1,5 respektive 2,5 meter över normalvattenstånd (källa: Länsstyrelsen i Skåne Län, Karttjänster och geodata).

4.5. Byggnadstekniska förutsättningar

4.5.1. Geotekniska förutsättningar

Enligt SGUs jordartskarta går aktuell del av väg 1029 över ett område med isälvsediment, sannolikt bestående av grusig sand och sand, se figur 26. Vid Grimstoftabäcken som passeras mitt på sträckan överlagras isälvsedimenten av svämsediment bestående av lera och silt. Vid detta läge ligger den omgivande marken på södra sidan i samma nivå som vägen, vilket kan tyda på en uppfyllnad, medan det på den norra sidan släntar ner mot bäcken.

Djup till berg bedöms enligt SGUs jorrdjupskarta ligga mellan 10-20 meter, utom kring det korsande vattendraget där djup till berg bedömts till mellan 20-30 meter.



Figur 26. Utdrag ur SGUs jordartskarta. Aktuell väg går över ett område med isålvssediment, sannolikt bestående av grusig sand och sand (källa: SGU).

4.5.2. Avvattningstekniska förutsättningar

Avvattning av väg 1029 sker i huvudsak över väglänt till omgivande mark eller diken där det infiltreras och/eller leds vidare till recipient, se avsnitt 4.3.3 *Vattenförhållanden*. Marknivåer inom utredningsområdet varierar från lägsta område vid västra delen på sträckan på cirka +52 m ö h, till höjdpunkt på cirka +57 m ö h (se figur 28).



Vid ett platsbesök påträffades inget stående vatten inom området (torrt väderförhållande) förutom i samband med lågpunkt vid Grimstoftabäcken, ungefär på mitten av sträckan, där observerad trumma korsar vägen. I övrigt är infiltrationen god i gräsbeklädda diken tack vare genomsläppliga jordlager.

I SGU:s kartvisare för brunnar finns det två kända brunnar inom cirka 90 meter från vägmitt, se figur 27 och tabell 1.



Figur 27. Enskilda brunnar inom området, enligt SGU:s brunnsarkiv (källa: <https://apps.sgu.se/kartvisare/>).

Tabell 1. Information gällande befintliga brunnar registrerade i SGU:s brunnsarkiv.

	Fastighet	ID	Typ	Borrdatum	Vattenmängd (l/h)	Grundvattennivå (m under markytan)	Totaldjup (m)	Jorddjup (m)
	Grimstofta 6	23100126	Vattenbrunn i fel läge <100 m	19700708	1200	4	85	15
	Grimstofta	23100059	Okänd användning, fel i läge <100m	1955	1300	-	42	18,5

5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1. Lokalisering och omfattning

I Sjöbo ska gång- och cykelvägen ansluta till befintlig gång- och cykelväg. Österut ska gång- och cykelvägen ansluta mot Marielundsvägen, se figur 28 och 29. I detta skede är det inte beslutat på vilken sida av väg 1029 gång- och cykelvägen kommer att placeras utan detta kommer att utredas mer och beslutet grundas på en avvägning mellan olika intressen. Om den placeras på norra sidan skall trafiksäkra passager i plan utformas.



Figur 28. Start- och slutpunkt för ny cykelväg utmed Lv 1029 (källa: Trafikverket).



Figur 29. Startpunkt (tv) respektive slutpunkt (t.h.) för ny GC-väg (foto från platsbesök 2021-06-03).

5.2. Vägutformning

Utformningen av den nya gång- och cykelvägen ska projekteras enligt Trafikverkets styrande dokument, Vägar och gators utformning (VGU). Ingen detaljprojektering har ännu utförts men en ungefärlig utformning har legat till grund för de bedömningar som är gjorda.

Cykelvägen föreslås bli cirka 2,5 meter bred och på sträckor med tillräckligt utrymme kommer den att separeras från vägen med skiljeremsa och dike. På delar med utrymmesbrist kan den komma att separeras från vägen med kantsten, linjemålning, vägräcke eller GCM-stöd.

En omsorgsfull placering och anpassning av utformningen ska bidra till att intrånget i naturmiljövärden, jordbruksmark och privata tomter begränsas.

Projektet ska anpassas till kulturmiljön i närområdet och värna om denna genom att undvika eller minimera intrång i områden med höga kulturmiljövärden.

5.3. Gestaltning

Utformningen av den nya gång- och cykelvägen anpassas för att följa den befintliga vägens sträckning, det omgivande landskapet och topografin och göra så liten påverkan som möjligt på befintlig miljö. Där höjdskillnaden mellan körbana och omkringliggande landskap är stor, exempelvis på södra sidan, måste cykelvägens placering samt slänt- och dikesutformning detaljstuderas för att åstadkomma en upplevelsemässigt tilltalande lösning.

5.4. Avvattning

Avvattning av gång- och cykelvägen kommer främst att ske via öppna diken som placeras mellan gång- och cykelvägen samt vägen och vägtrummor där det skapas instängda områden. De befintliga rinnvägarna kommer att upprätthållas. Avvattning via öppna diken har fördelar ur både tekniska och ekonomiska aspekter och för drift och underhåll, jämfört med avvattning via ledningar.

6. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

6.1. Landskapsbild

Den planerade gång- och cykelvägen förmodas ge en begränsad påverkan på landskapsbilden med omsorgsfull utformning och anpassning till omgivande landskap.

6.2. Natur- och kulturmiljö

De naturvärden som har identifierats vid fältinventering inom avgränsande naturvärdes- och biotopskyddade objekt och som ligger i nära anslutning till väg 1029 är huvudsakligen belägna norr om väg 1029. Enstaka träd som ligger nära väg 1029 som del av en poppelallé kan komma att behöva tas ned vid anläggningen av gång- och cykelvägen söder om väg 1029 men intrånget bedöms vara obetydligt. Vid anläggning av en gång- och cykelväg på den södra sidan av väg 1029 kan en trädgård i början av sträckan vid Sjöbo komma att påverkas negativt och anläggningen kan komma att bidra till intrång i befintlig jordbruksmark. Omfattningen av påverkan beror på gång- och cykelvägens placering och kan minskas vid en omsorgsfull utformning.

Risken att fornlämningar berörs av placeringen för ny gång- och cykelväg bedöms som väldigt liten och bedöms vara lika stor på båda sidorna av vägen. Enligt Länsstyrelsen Skånes meddelande om samråd enligt 2 kap. 10 § kulturmiljölagen (dnr 33516-2021, den 25/8 2021) bedöms risken att skada fornlämningar vara så liten att inget krav på en arkeologisk utredning finns.

Även påverkan på de särskilt värdefulla kulturmiljöerna Sjöbo – S Åsum och Tolånga bedöms som väldigt liten, eftersom områdena inte direkt kommer att påverkas av de planerade åtgärderna.

Förekomsten av de rödlistade arterna vittåtäl och fågelarv kan komma att påverkas negativt vid anläggandet av gång- och cykelvägen eftersom båda arter förekommer vid vägdken på två områden; vid ett större område på norra sidan och ett mindre på södra sidan. Arterna kan dock gynnas av en viss störning om högre vegetation röjs bort och vid genomförande av miljöåtgärder vid utformning och byggarbete (se avsnitt 7 Miljöåtgärder).

Som en indirekt påverkan så syftar utbyggnaden till att få en överflyttning från bilresor till cykel, vilket bedöms ge mindre miljöbelastning.

Mot bakgrund av ovan bedöms de förväntade effekterna på naturmiljön vid ett genomförande av planerade vägåtgärder till största delen söder om väg 1029 vara obetydliga.

6.3. Vattenförhållande och miljö kvalitetsnormer

Grundvattennivån i området är i detta skede ej utredd. Dock bedöms planerad gång- och cykelbana ej påverka grundvattennivån, då banans dränering planeras att läggas som lägst i samma nivå som den befintliga vägens dräneringsnivå.

Anläggning av gång- och cykelvägen innebär ingen påverkan på dikningsföretag. Eventuell förlängning eller omläggning av befintliga kulvertar eller vägtrummor ingåendes i vattendrag Grimstoftabäcken eller dikningsföretag kommer att göras med hydrauliska beräkningar som grund, så att ingen påverkan sker på flödesförhållanden och den vattenavledande kapaciteten i vattensystemen. Om vägtrumman vid Grimstoftabäcken skulle behöva förlängas, kan det komma att kräva en anmälan om vattenverksamhet.

De enskilda vattenbrunnarna som finns i närheten av väg 1029 bedöms inte påverkas av planerade åtgärder då ingen temporär eller permanent grundvattensänkning bedöms vara aktuell.

Planerade åtgärder innebär ingen ökad biltrafik och därmed inga ökade utsläpp av trafikrelaterade föroreningar. Planerat avvattningsystem längs ny gång- och cykelväg, med till största delen öppet krossdike, innebär en förbättrad fördröjning och rening av dagvatten från landsväg 1029, jämfört med dagens situation.

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

6.4. Rekreation och friluftsliv

Den nya gång- och cykelvägen kommer att medföra en ökad tillgänglighet till landskapet vilket innebär förbättrade möjligheter för rekreation och ett rörligt friluftsliv, bland annat för cykelresor vidare österut mot Österlen.

6.5. Barriäreffekter

Den nya gång- och cykelvägen innebär att det blir lättare och säkrare för oskyddade trafikanter att röra sig längs med vägen och nå olika målpunkter, på så vis minskar barriäreffekten för oskyddade trafikanter.

Däremot kommer barriäreffekten för fauna att påverkas något eftersom vägområdets bredd ökar och både skiljeremsa med dike eller vägräcke försvårar korsande av vägen. Det är dock biltrafiken på vägen som bedöms bidra till den största barriäreffekten.

6.6. Boende och människors hälsa

Vid markintrång på de två bostadsfastigheter som ligger söder om väg 1029 längst i väster kan vissa negativa effekter för boende förväntas. Genom att med olika åtgärder begränsa detta intrång i den fortsatta projekteringen samt genom planerat samråd med berörda fastighetsägare, bör dessa effekter kunna minimeras.

Planerad gång- och cykelväg uppmuntrar till resor utan bil genom att tillgängligheten och trafiksäkerheten ökar för oskyddade trafikanter. Möjligheten att nå kollektivtrafik på ett trafiksäkert sätt ökar för dem som vill ta sig in till busshållplatser i Sjöbo.

Som en indirekt påverkan så syftar utbyggnaden till att få en överflyttning från bilresor till cykel, vilket bedöms ge positiva hälsoeffekter.

6.7. Klimatpåverkan och översvämningsrisk

Upprättande och bibehållande av rinnvägar samt dimensionering med hänsyn till ökad nederbörd, enligt Svenskt Vattens rekommendationer, bedöms bidra till att ingen påverkan på området med hänsyn till klimat och översvämning kommer att ske.

6.8. Hushållning med mark och vatten

Brukingsvärd jordbruksmark kommer att behöva tas i anspråk söder och/eller norr om väg 1029.

Tillgängligheten till åkermarken försämras inte nämnvärt av planerade vägåtgärder. Oavsett vilka sida gång- och cykelvägen anläggs på kommer en bit jordbruksmark att tas i anspråk. Tillgängligheten till åkermarken tas i beaktning när förslag tas fram. Befintliga åkertillfarter kommer att behållas.

Planerad gång- och cykelväg bedöms tillgodose ett väsentligt samhällsintresse, kollektivtrafikresande.

Användning av åkermark som tillfällig nyttjanderätt kommer att minskas genom att eftersträva uppställningsplatser på redan iordningställda ytor.

De enskilda brunnarna som har identifierats i området bedöms i nuläget inte påverkas av planerade åtgärder.

Inga vattenområden kommer att användas eller påverkas till följd av planerade åtgärder.

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

6.9. Rivningsarbeten och hantering av avfall

I nuläget bedöms planerade åtgärder inte generera några betydande rivningsarbeten eller större mängder av restprodukter och avfall, annat än mindre mängder av beläggning och bärlager i nuvarande vägs ytterkant samt eventuellt överskott av jord- och dikesmassor.

Planerade åtgärder bedöms innebära viss påverkan på befintligheter så som kablar och systemet för avvattnings.

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

Mot bakgrund av ovan bedöms inga negativa miljöeffekter avseende restprodukter och avfall uppkomma till följd av planerade miljöåtgärder.

7. Miljöåtgärder

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

7.1. Utformning av vägföreslag

De miljöaspekter som i det aktuella fallet löper risk att påverkas negativt av planerade åtgärder bedöms vara intrång i jordbruksmark och privata tomtmark, intrång i biotopskyddade objekt, påverkan på vägranter med högre naturvärden som delvis är utpekade som naturvärdesobjekt och ett eventuellt intrång i områden med den invasiva växtarten blomsterlupin. Hänsyn kommer att tas till dessa värden vid val av alternativ och i det fortsatta planlägnings- och projekteringsarbetet för att kunna minska intrånget och påverkan.

Exempel på möjliga åtgärder för att motverka negativa miljöeffekter är:

- att minska intrång i privat tomtmark genom att minska bredden av gång- och cykelvägen i den mån det är möjligt,
- begränsa intrånget i biotopskyddade objekt genom en omsorgsfull placering och anpassning av utformningen,
- att minimera påverkan på grund- och ytvatten genom att dagvattensystemet utformas med erforderlig fördröjning och rening med hänsyn till närliggande yt- och grundvatten,
- att anlägga nya slänter med jordmaterial i första hand från området eller motsvarande den som finns på plats för att möjliggöra återetablering av vegetation och flora som idag återfinns naturligt i väglänterna,
- att bidra till en bra återetablering av rödlistade arter och andra naturvärden längs vägdiken genom att det översta jordlagret hyvlas av innan byggnationen påbörjas så att fröbanken kan sparas och återföras efteråt.

I den fortsatta planläggningen, projekteringen och under byggskedet kommer hänsyn att tas till dessa bestämmelser beträffande bl. a utformning av vägranläggningens avvattningsystem, planering av hantering av massor och beläggning samt genom krav som ställs på entreprenör under byggske-
kede.

De biotopskyddade objekt som kommer att beröras av vägplanen kommer att markeras in i vägplanens plankarta.

7.2. Byggskede

Under upphandlings- och byggskede ställs miljökrav på upphandlad anläggningsentreprenör gällande exempelvis placering och lagring av material med mera, för att negativ miljöpåverkan ska minimeras. Utöver detta styr lagstiftningen entreprenörens egenkontroll och Trafikverkets miljökontroll i egenskap av verksamhetsutövare.

I händelse av att åkermark behöver tas i anspråk för tillfällig nyttjanderätt, föreslås att motverka en långtidspåverkan genom återställning av åkermark till tidigare befintliga skick vid behov.

Påträffas fornlämningar vid genomförandet av åtgärden ska arbetet avbrytas och länsstyrelsen kontaktas enligt 2 kap 10§ kulturmiljölagen.

I god tid före entreprenadens start kommer, vid behov, anmälan om vattenverksamhet till Länsstyrelsen att göras.

Byggbuller och utsläpp till luft från arbetsmaskiner kan temporärt uppkomma under vissa faser av anläggningsarbetena. Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser kommer att följas. Ingen risk bedöms finnas för att luftföroreningar från byggplatsen ska leda till att miljökvalitetsnormer överskrids.

8. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

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

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

8.1. Samlad bedömning

Trafikverket bedömer, med stöd av vägåtgärdernas egenskaper och deras miljöeffekter, att planerade åtgärder inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I bedömningen ingår föreslagna miljöåtgärder (kap 7), främst åtgärder för att minimera intrång på jordbruksmark och privata fastigheter, påverkan på befintliga och biotopskyddade alléer såväl påverkan på naturvärden längs väg 1029.

8.1.1. Vägåtgärdernas egenskaper

Planerade vägåtgärder, anläggning av gång- och cykelväg och tillhörande separationsformer (dike, räcke m m), ska lokaliseras utmed befintlig väg och dess närområde. Åtgärderna bedöms innebära en begränsad nybyggnation med kompletteringar av befintlig väg, utan några betydande ingrepp i befintlig väggropp. Planerade åtgärder ligger delvis inom befintligt vägområde. Mark för planerad gång- och cykelväg som ligger utanför befintligt vägområde kommer att tas i anspråk med vägrätt.

8.1.2. Miljöeffekter

De miljöeffekter som förväntas vid ett genomförande av planerade åtgärder bedöms vara relativt begränsade. De naturvärden, rödlistade och invasiva arter samt biotopskyddade objekt som har identifierats vid fältinventeringen är huvudsakligen belägna norr om väg 1029, varvid endast marginella effekter förväntas på naturmiljön. Även påverkan i form av de träd och vegetationspartier som kan beröras av vald sträckning bedöms vara marginella. Vidare innebär planerade åtgärder ett visst intrång och ianspråktagande av jordbruksmark. Visst markintrång är aktuellt på två fastigheter vid trånga partier i början av sträckan vid val av södra sidan.

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

9. Fortsatt arbete

9.1. Planläggning

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

Om åtgärden antas kunna medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådsrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram, där vägplanens bedömda konsekvenser för människors hälsa och för miljön redovisas och som är integrerad i planbeskrivningen.

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

Dispens från biotopskydd kommer att hanteras inom ramen för vägplan och därför kommer den inte sökas. Samråd om lämplig hänsyn kommer att ske med Länsstyrelsen inom vägplaneprocessen.

9.2. Viktiga frågeställningar

I det fortsatta arbetet kommer fokus i projektet att ligga på att hitta en kostnadsmässigt och tekniskt genomförbar, trafiksäker lösning som medför ett så litet intrång som möjlig i kringliggande landskap, framför allt på befintliga fastigheter och jordbruksmark, biotopskyddade objekt och naturvärden.

Övriga viktiga frågeställningar och fortsatta utredningar är:

- Val av placering och detaljerad utformning,
- utredning av markintrång och samråd med berörda fastighetsägare,
- samråd med övriga berörda parter,
- anmälan vattenverksamhet för förlängning av trumman vid Grimstoftabäcken vid val av norra sidan,
- utredning av grundvattennivåer och geotekniska undersökningar.

10. Källor

ArtDatabanken. (2021). Analysportalen. Data kontrollerades i juni 2021. Hämtad från <https://www.art-databanken.se/sok-art-och-miljodata/analysportalen/>

Cykelvägsplanen för Skåne 2018-2029. (Region Skåne 2018)

Cykelstrategi för Skåne. (Region Skåne 2017)

Jordbruksverket. (2018). Jordbruksblock och ängs- och betesmarkinventering. Data kontrollerades i juni 2021. Hämtad från <http://www.jordbruksverket.se/etjanster/etjanster/etjansterforstod/karttorochgis/inspiretjanster/laddanerkartskikt.4.2c4b2c401409a334931bfoe.html>

Länsstyrelsen i Skåne län (2021). Karttjänster och geodata. Hämtad från <https://www.lansstyrelsen.se/skane/tjanster/karttjanster-och-geodata.html>

Norconsult (2021). PM Naturvärdesinventering. Lv.1029 Sjöbo – Marielundsvägen, gång- och cykelväg Sjöbo kommun, Skåne län.

NVDB - Nationell vägdatas. (2019). Trafikverket. Hämtad från <https://nvdb2012.trafikverket.se/Se-Transportnatverket>

Region Skåne. 2018a. Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029. Ersätter tidigare Cykelvägsplan för Skåne 2014-2025

Region Skåne. 2018b. Åtgärdsvalsstudie för cykelvägsplan för Skåne 2018-2029.

SGU - Sveriges geologiska undersökning. Kartvisare, databas. Hämtad från <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-brunnar.html>

Trafikverket (2016). Invasiv arter som ska bekämpas. TDOK 2015:0469.

Trafikverket 2020. Åtgärdsbeskrivning; Lv 1029 Sjöbo – Tolånga GC – väg. Version 17608-1

Tyréns AB, 2016a. Utvärderingsrapport Tofta plantskola.

Tyréns AB, 2016b. MUR Mifo fas 2 Tofta f.d. plantskola.

Tyréns AB, 2018. Tofta f.d. Plantskola - Kompletterande undersökningar.

Vattenatlas, Höje å vattenråd. Hämtad från <https://vattenatlas.se/>

Vattenkartan VISS vatteninformationssystem Sverige. Hämtad från <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/>

Vatten och Klimat, Länsstyrelsen Skåne. Hämtad från <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/>

Åtgärdsvalsstudie för cykelvägsplan för Skåne 2018-2029. (Region Skåne 2018)



Trafikverket, Malmö. Besöksadress: Gibraltargatan 7.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se