

## Samrådsunderlag

# Plan- och miljöbeskrivning - Väg 734, Abbekås-Skivarp, ny gång- och cykelväg

Skurups kommun, Skåne län

2024-05-31



6.0

**Trafikverket**

Postadress: Neptunigatan 52, 211 18, Malmö

E-post: [investeringsprojekt@trafikverket.se](mailto:investeringsprojekt@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Plan- och Miljöbeskrivning Abbekås-Skivarp

Författare: COWI AB

Dokumentdatum: 2024-05-31

Ärendenummer: TRV 2023/114219

Objektnummer: 181076

Uppdragsnummer: 181076210

Version: 1.2

Kontaktperson: Projektledare Katrin Andersson

Planbeskrivning

	<b>Innehåll</b> .....	2
1	Sammanfattning.....	4
2	Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål .....	5
	2.1. Bakgrund.....	5
	2.2. Ändamål och projektmål .....	7
	2.3. Planeringsprocessen.....	8
	2.4. Tidigare utredningar och beslut .....	8
3	Miljöbeskrivning.....	10
	3.1. Avgränsningar.....	10
	3.2. Metoder och osäkerheter i bedömningar .....	11
	3.3. Nollalternativ.....	11
	3.4. Klimatworkshop.....	12
4	Förutsättningar.....	13
	4.1. Vägens funktion och standard .....	13
	4.2. Trafik och användargrupper.....	13
	4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling.....	14
	4.4. Landskapet .....	19
	4.5. Miljö och hälsa .....	21
	4.6. Byggnadstekniska förutsättningar.....	28
5	Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv.....	32
	5.1. Val av lokalisering .....	32
	5.2. Val av utformning .....	38
	5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs.....	39
6	Effekter och konsekvenser av projektet.....	40
	6.1. Trafik och användargrupper .....	40
	6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling .....	40
	6.3. Landskapet.....	40
	6.4. Miljö och hälsa.....	40
	6.5. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning) .....	41
	6.6. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser .....	41
	6.7. Påverkan under byggnadstiden .....	42
7	Samlad bedömning.....	43
	7.1. Sammanställning av konsekvenser.....	43
	7.2. Bedömd måloppfyllelse .....	43
8	Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden.....	47
	8.1. Allmänna hänsynsregler (2 kap. miljöbalken).....	47
	8.2. Hushållning med mark och vatten (3. Kap miljöbalken).....	47
	8.3. Miljökvalitetsnormer .....	47
9	Markanspråk och pågående markanvändning .....	48
	9.1. Konsekvenser för pågående markanvändning .....	48
10	Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan .....	49
11	Fortsatt arbete .....	49
	11.1. Tillstånd och dispenser .....	49
	11.2. Områden som undantas från förbud enligt miljöbalken .....	49
	11.3. Uppföljning och kontroll.....	49
12	Genomförande och finansiering .....	50
	12.1. Formell hantering .....	50
	Granskning och fastställelse.....	50
13	Underlagsmaterial och källor .....	52

# 1 Sammanfattning

Det finns behov att kunna cykla till arbetet och i rekreation- och turismsyfte mellan Skivarp och Abbekås. Därför är sträckan utpekade 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)).

I nuläget saknas cykelinfrastruktur längs väg 734 som förbinder orterna Abbekås-Skivarp. Därför planerar Trafikverket att anlägga en cirka 3 kilometer lång gång- och cykelväg mellan orterna, för att öka trafiksäkerheten och komforten för oskyddade trafikanter.

Idag är trafiksäkerheten låg för oskyddade trafikanter i blandtrafik längs väg 734 på grund av höga hastigheter, som mest 70 km/tim utanför tätbebyggt område, och relativt stora trafikflöden. Höga hastigheter, trafikflödet samt andel tung trafik på väg 734 gör att vägen inte lever upp till Trafikverkets krav på vägar där det är lämpligt att gå och cykla i blandtrafik.

Den planerade gång- och cykelvägen Skivarp–Abbekås kommer koppla an till den redan befintliga gång- och cykelvägen som sträcker sig i norra delen av Abbekås längs väg 734 upp till Prästgårdsvägen i Skivarp. Utmed väg 734 finns det två tätbebyggda partier.

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

Val av gång- och cykelvägens sträckning grundar sig på ett utredningsarbete 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 välgångsåtgärder innebära obetydlig till liten påverkan på natur- och kulturmiljön och Trafikverket gör bedömningen att projektet inte antas vara betydande miljöpåverkan.

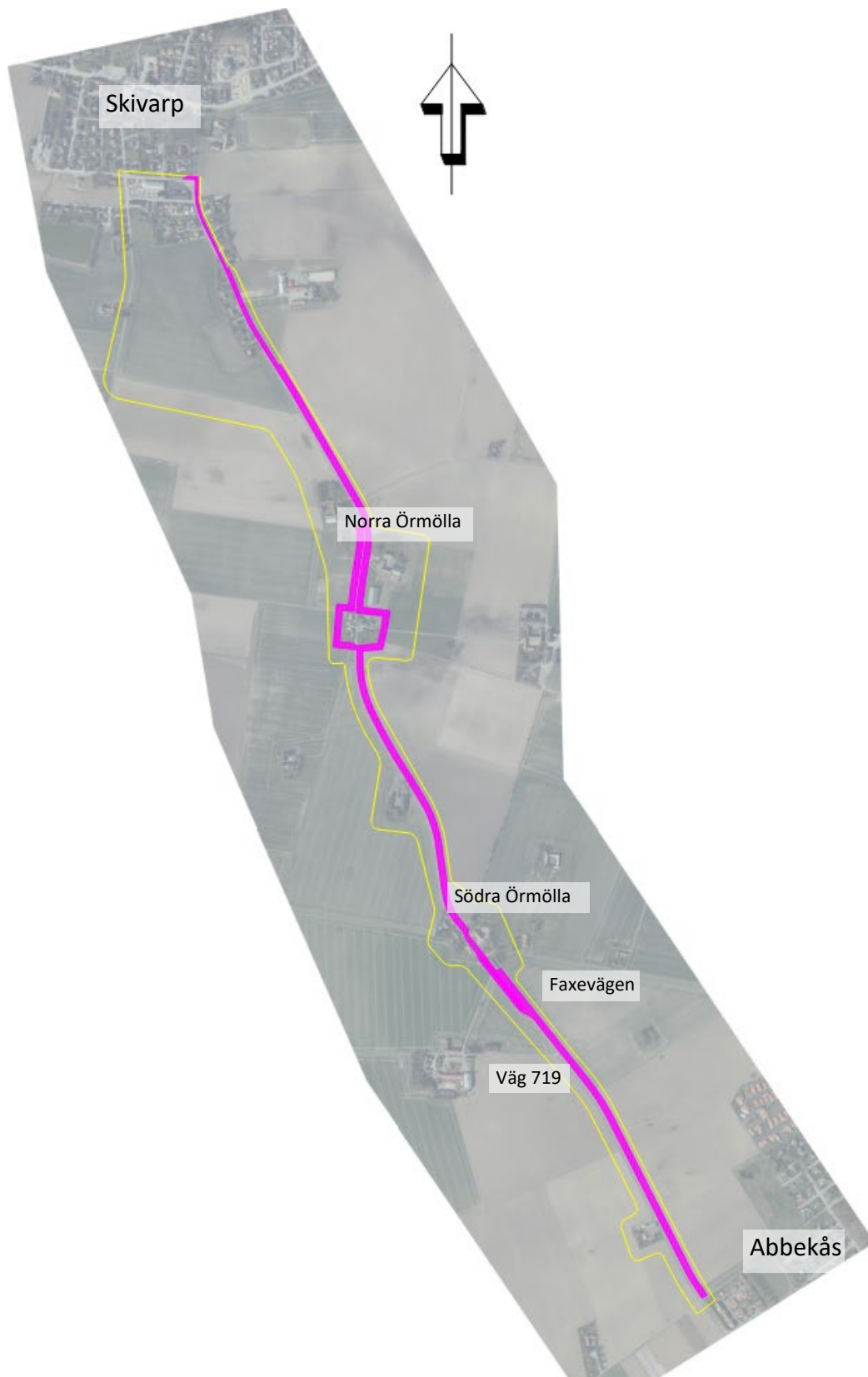
## 2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

### 2.1. Bakgrund

Det finns behov att kunna cykla till arbetet och i rekreation- och turismsyfte mellan Skivarp och Abbekås. 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 regionala stråk kommunala vägar till att utveckla supercykelvägar samt utvecklar nationella och regionala cykelleder. Utmed sträckorna vistas idag många barn och unga.

I nuläget saknas cykelinfrastruktur längs väg 734 som förbinder orterna Skivarp–Abbekås. Därför planerar Trafikverket att anlägga en cirka 3 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.



*Figur 1. Planerad vägåtgärd; anläggning av en cirka 3 km lång separerad gång- och cykelväg, rosa linje är korridor för linjedragning (möjlig placering av gång- och cykelväg) och gul linje utredningsområdet (området som utreds inom projektet).*

Den planerade gång- och cykelvägen Skivarp–Abbekås kommer koppla an till den redan befintliga gång- och cykelvägen som sträcker sig i norra delen av Abbekås längs väg 734 upp till Prästgårdsvägen

i Skivarp. Utmed väg 734 finns det två tätbebyggda partier. Längs sträckan går en busslinje (305) och det finns hållplatser längs med vägen.

Idag är trafiksäkerheten låg för oskyddade trafikanter i blandtrafik längs väg 734 på grund av höga hastigheter, som mest 70 km/tim utanför tätbebyggt område, och relativt stora trafikflöden. Höga hastigheter, trafikflödet samt andel tung trafik på väg 734 gör att vägen inte lever upp till Trafikverkets krav på vägar där det är lämpligt att cykla i blandtrafik.

Vidare är komforten dålig med hänsyn till cyklisternas utrymme längs vägen, och särskilt dålig förbi områden med bebyggelse. Bitvis är även sikten dålig förbi platser med uppvuxen vegetation vid bostadsamlingarna.

## 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 att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel 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 Skivarp–Abbekås.

### 2.2.2. Projektmål

Dessutom gäller nedanstående projektmål, som bidrar till att effektmålen uppfylls:

- Max en korsningspunkt (trafiksäkerhet)
- Korsningspunkter ska vara så säkra som möjligt givet förutsättningar och krav
- Gång- och cykelvägen ska vara tillgänglig för barn och ungdomar
- 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 (areella näringar)
- Minimera intrång i antal fastigheter (marklösen beroende på funktion)
- Tillräcklig storlek och avvägd placering av tillfällig nyttjanderätt map etableringsplatser, materialupplag och masshantering
- Eftersträva massbalans.
- Eftersom vägsträckan är utpekad som en del av det kommunala skolvägnätet är gång- och cykeltrafik i blandtrafik ingen acceptabel lösning.

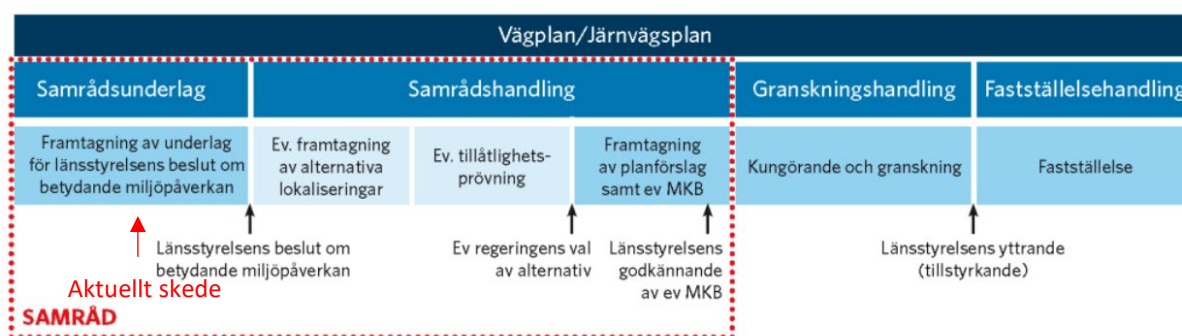
## 2.3. Planeringsprocessen

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 det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget 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. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen 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 berörd allmänhet för att Trafikverket ska få 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 blivit prioriterad för utförande under åren 2024–2026.

En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) har tidigare genomförts för gång- och cykelvägen 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. Åtgärdena analyseras i turordning, från steg 1 till steg 4, för att säkerställa god resurshållning vid uppfyllande av målen. De fyra stegen beskrivs nedan. I Figur 3 finns en schematisk figur över fyrstegsprincipen.

Sträckan finns utpekad i Skånes regionala transportinfrastrukturplan för Skåne 2000–2033. Projektet är en del av statlig medfinansiering till regionala stråk kommunala vägar där kommuner i Skåne har möjlighet att söka bidrag till åtgärder på det kommunala vägnätet för åtgärder 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 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 steg 3 enligt fyrstegsprincipen, att cykelvägen bör byggas längs väg 734. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i detta planeringsskede.

## 3 Miljöbeskrivning

En miljöbeskrivning ska, liksom en MKB, beskriva den förutsebara påverkan på människors hälsa och miljön som vägplanen innebär och jämföra dessa med ett nollalternativ, det vill säga den sannolika utvecklingen i området om vägplanen inte genomförs. Eftersom planens konsekvenser inte anses bli betydande är en miljöbeskrivning normalt 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:

- I Kapitel 4, Förutsättningar, avsnitt 4.3 *Landskapet*, 4.4. *Miljö och hälsa* och delar ur 4.5 *Byggnadstekniska förutsättningar*, avsnitt 4.6.
- I Kapitel 6, Effekter och konsekvenser av projektet, främst avsnitt 6.3 *Landskapet* och avsnitt 6.4 *Miljö och Hälsa*.
- Avsnitt 6.7 *Påverkan under byggnadstiden*.
- 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.

Som underlag till miljöbeskrivningen kommer flertal utredningar gällande bland annat geoteknik, markföroreningar, naturmiljö samt avvattning tas 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. Vid bedömning av konsekvenser har jämförelse gjorts mot ett så kallat nollalternativ, se nedan.

### 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, 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 vilket innebär att vägplanen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan. Eftersom påverkan är liten kan beskrivningen av projektets miljöpåverkan handla om de miljöaspekter som bedöms kunna påverkas i sådan grad eller vara av sådant allmänt intresse att de är relevanta att belysa i miljöbeskrivningen och dessa är:

- Naturmiljö, biotopskyddsobjekt och skyddade områden, område med landskapsbildskydd,
- Vattenförhållanden och vattenförekomster, deras status och miljö kvalitetsnormer,
- Rekreation, friluftsliv och riksintresseområden samt
- Kulturmiljö och fornlämningar
- Landskapsbild

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

Anläggandet av gång- och cykelväg utmed den aktuella sträckan anses inte innebära en väsentlig ombyggnad av vägen, även om man justerar väg 734 söder om södra Örmölla en bit för att få plats med gång- och cykelväg. Bedömningen att justera vägen innebär ingen ökad bullerpåverkan från vägen då det är en mindre ändring och vägen dessutom flyttas längre från befintlig bostad vilket innebär att bullernivån minskar. Gång och cykel ger inte upphov till förhöjda bullernivåer. Bullernivåerna kan möjligtvis minska i de fall biltrafik avstås till förmån för gång och cykel.

## 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. Trafikverkets bedömning är dock att kunskapen om området och de planerade åtgärderna, har varit erforderliga för att ge tillräckligt säkra och välgrundade bedömningar.

## 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 cykling sker i blandtrafik längs väg 734. Nollalternativet innebär också fortsatt dålig tillgänglighet och låg attraktivitet för 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.

### 3.4. Klimatworkshop

Den 18 april 2024 hölls en klimatworkshop i projektet med konsultgruppen och Trafikverket.

Följderna av en ny gång- och cykelväg genom landskapet bedömdes vara ett antal olika konsekvenser. Tillexempel innebär anläggandet av en väl utformad gång- och cykelväg att fler väljer cykel i stället för bilen. Väg 734 är utpekad som en kommunal skolväg. En säkert utformad gång- och cykelväg kan även innebära att barn och ungdomar får mer frihet i landskapet.

Inom en stor del av området utgörs troligen det översta jordlagret generellt av mulljord. Ett effektivt resursanvändande av urschaktad mulljord kan i samråd med lantbrukare inom området bidra till bra effekter ur ett klimatperspektiv. Efter utredning kan möjligheten ges att anlägga gång- och cykelvägen på en del av den befintliga mulljorden. Trots att det då krävs en något tjockare överbyggnad kan projektet bli mer kostnadseffektivt och bättre ur klimatsynpunkt. Om projektet får ett överskott i massbalansen så finns det även möjligheter att använda mulljorden utanför projektet. En jämn massbalans är däremot något som eftersträvas i projektet.

Den biologiska mångfalden längs sträckan måste även bevakas. Det för att få så liten påverkan som möjligt på befintliga ekosystem, samt för att kunna bestämma eventuella skyddsåtgärder. Värdefull jordbruksmark kommer att tas i anspråk. Som kompensationsåtgärd för detta finns potential att öka den biologiska mångfalden med åtgärder som till exempel utläggning av död ved från nedtagna träd, anläggande av artrika slänter och plantering av träd. Området består inte av någon våtmark.

Identifierade möjligheter bedömdes som bland att klimatsmarta val av asfalt, såsom återanvändning. Det går även att nyttja uppvärmd asfalt. För att bygga mot ett förändrat klimat finns även en del potential, som att anlägga fler öppna diken då det både är billigare och tar bättre hand om avrinning (i stället för till exempel Räckle). En annan potential är att prioritera fler gröna ytor, för att skapa ett landskap och en anläggning som tål klimatförändringar.

## 4 Förutsättningar

### 4.1. Vägens funktion och standard

Det saknas en separat gång- och cykelväg längs väg 734, på en sträcka av cirka 3 kilometer, mellan Prästvägen i Skivarp och befintlig gång- och cykelväg norr om Abbekås i Abbekås. Syftet med att öka tillgänglighet för oskyddade trafikanter längs sträckan är att möta behovet av att kunna cykla till kollektivtrafik, att ta sig mellan målpunkter i närområdet och för att gynna rekreations- och besöksnäringen samt turismen i Skivarp–Abbekås. Kommunen planerar att en blivande gång- och cykelväg kommer vara utpekad som en del av det kommunala skolvägsnätet.

Smalare gång- och cykelväg kan innebära att sedvanliga driftsfordon är för breda och det krävs smalare fordon för till exempel sopning och snöröjning med ökad kostnad som följd.

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

Region Skåne tog 2018 fram en åtgärdsvalsstudie för en cykelvägplan där aktuell sträcka är utpekad som en sträcka med bristande möjlighet att cykla säkert på.

### 4.2. Trafik och användargrupper

#### 4.2.1. Biltrafik

##### *Nuläge*

Väg 734 är en länsväg som går från väg 101 i Skivarp till väg 9 i Abbekås. Vägen är på denna sträcka en tvåfältsväg med en vägbredd på cirka 6 meter, vägen går igenom ett relativt platt landskap av åkermark på låg bank. Den skyltade hastigheten på sträckan är 70 km/tim genom åkerlandskapet och nedsatt till 40 km/tim i Skivarps tätort. Vägen är normalklassad avseende trafik och skyddsanordningar.

På väg 734 har trafikmätningar utförts på en punkt under 2020. Årsdygnstrafiken (ÅDT) var drygt 1000 per dygn och en andel tung trafik på cirka 7 procent.

Ett utdrag ur olycksdatabasen STRADA visar att åtta 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.

Trafiksäkerhetsklassen enligt NVDB (Nationella vägdatabasen) för GCM (Gång, cykel och moped) på sträckan bedöms som låg, samt att några av de anslutande och korsande vägarna har standard som mindre god.

##### *Prognos*

Det dimensionerade trafikåret är 2046. Prognosen baseras på uppräkningsstatistik enligt Trafikverkets basprognos, daterad 2023-04-01 (Trafikverket, 2023).

Uppräkningen för väg 734 till år 2046 visar att trafikflödet för den västra punkten får ett flöde på 1475 f/d med en andel tung trafik på 8,0 %.

#### 4.2.2. Kollektivtrafik

Mellan Skivarp och Abbekås trafikeras väg 734 av busslinje 305 med som tätast halvtimmestrafik i båda riktningarna, vilket innebär 4 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 734 på ett trafiksäkert sätt. Oskyddade trafikanter är hänvisade till att färdas i blandtrafik mellan Skivarp och Abbekås. I den tänkta anslutningen i Abbekås ansluter ny gång- och cykelvägen till redan befintlig gång- och cykelväg längs med väg 734. Cykelvägen ansluter i Skivarp till befintlig gångbana vid Prästgårdsvägen. Det saknas cykelnät inom det tätbebyggda området och cykeltrafikanter hänvisas till blandtrafik.

Region Skåne har som mål i sin cykelstrategi att öka antalet cykelresor med 58 % från 2013 till år 2030. Det innebär att antalet cykelresor ska öka från 435 000 till 690 000 år 2030. Sträckan Abbekås-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 cykel- och vägnät som har god kontinuitet och tillgänglighet samt har fokus på de oskyddade trafikanternas säkerhet. För att den enskilda individen ska ha möjlighet att kunna välja cykeln som transportmedel till och från jobbet, skolan och fritidsaktiviteter, 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. 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)

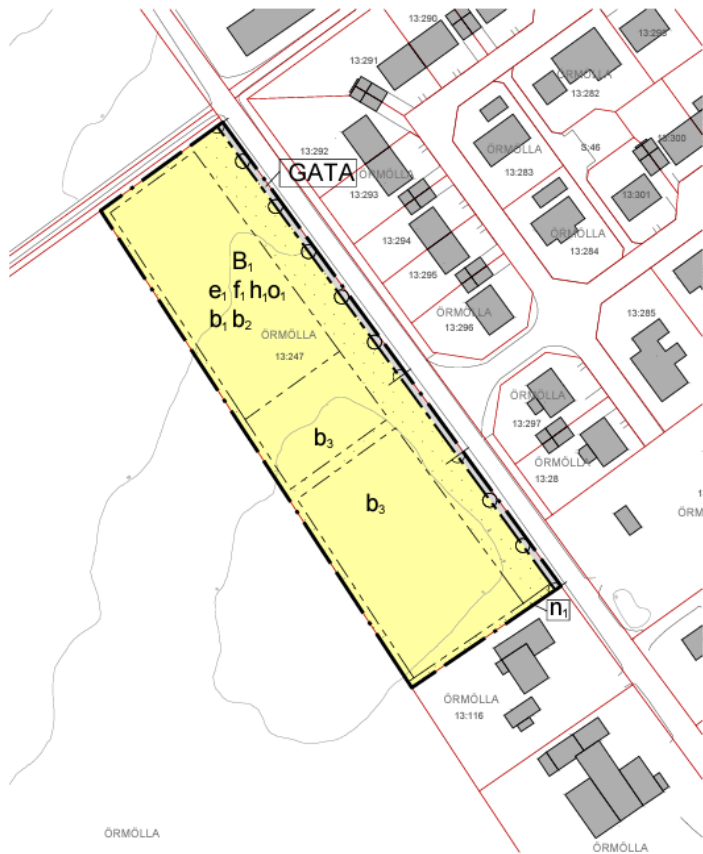


Figur 4. Kartbilden är tagen ur Översiktsplan 2028 som omfattar orterna samt landsbygden med dess byar i Skurups kommun. Bilden visar hur den planerade cykelutvecklingen på landsbygden inom Skurups kommun ser ut.

#### 4.3.2. Detaljplaner och områdesbestämmelser

Planerad gång- och cykelväg berör inga områdesbestämmelser.

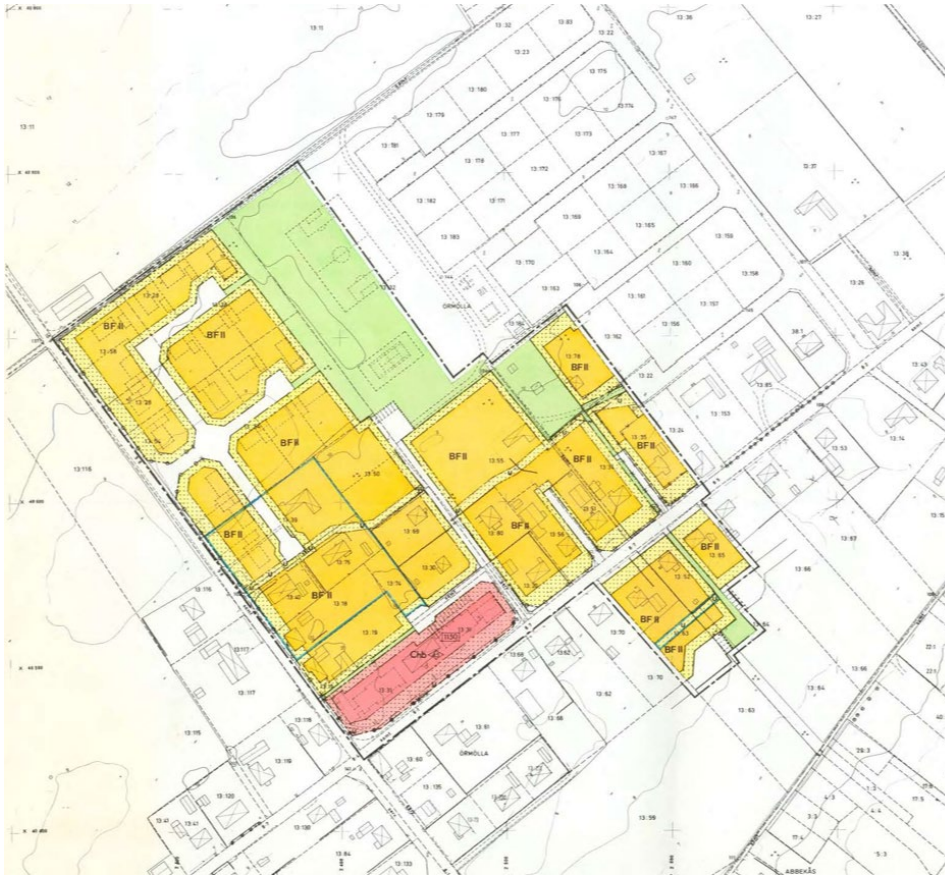
Pågående Detaljplan Örmölla 13:247 sträcker sig utmed västra sidan av väg 734 i Abbekås nordvästra del, se Figur 5. Detaljplanen anger område för bostadsändamål fram till väg 734. Sträckan närmast vägen består av mark som inte får bebyggas. Den planerade gång- och cykelvägen kommer förläggas i detaljplanens närområde och det kommer vidare kontrolleras huruvida det kommer få en påverkan när lokaliseringen är bestämd.



Figur 5. Pågående Detaljplan Örmölla 13:247

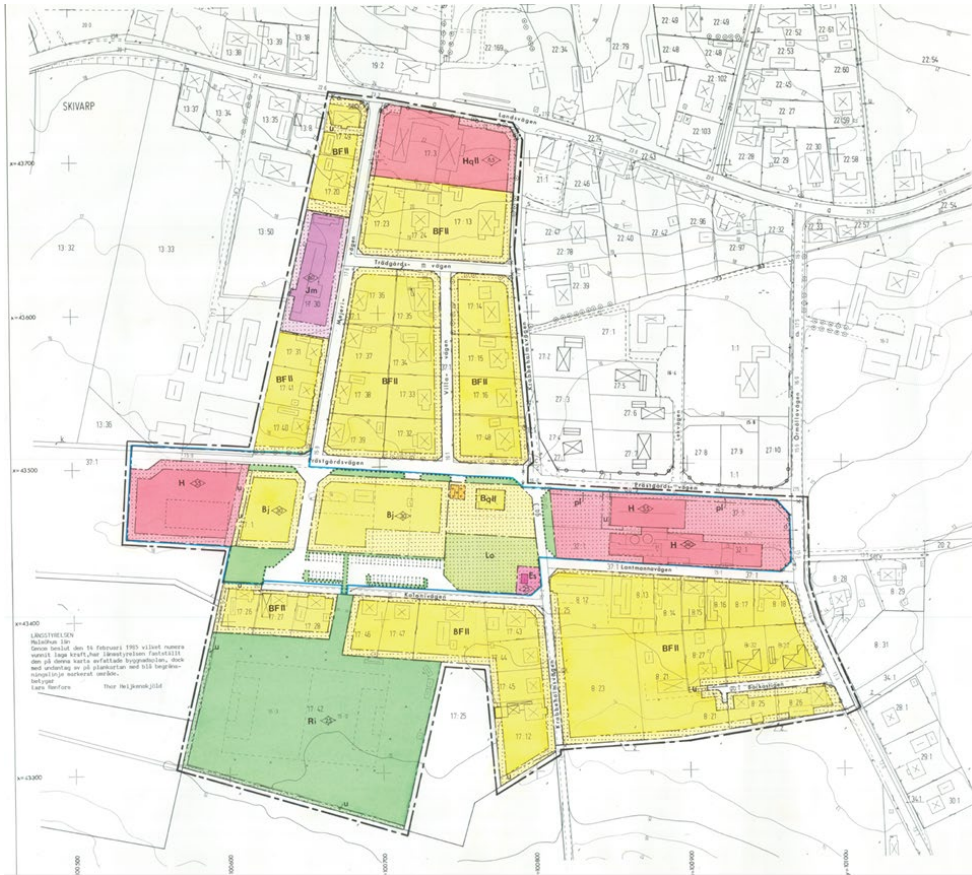
Detaljplan Örmölla 13:31 m.fl. Förslag till byggnadsplan samt ändring av byggnadsplan för Örmölla 13:35, 13:63 m.fl. (Antagen 1982) förlagd på nordöstra sidan om väg 734 i nordvästra delen av Abbekås, se Figur 6. I detaljplanen är området närmast väg 734 främst reglerad som område för bostadsändamål. Detta område består av en del som inte får bebyggas. Utmed vägen finns även ett mindre stycke mark av centrumbebyggelse. Den planerade gång- och cykelvägen kommer förläggas i detaljplanens närområde och det kommer vidare kontrolleras huruvida det kommer få en påverkan när lokaliseringen är bestämd.





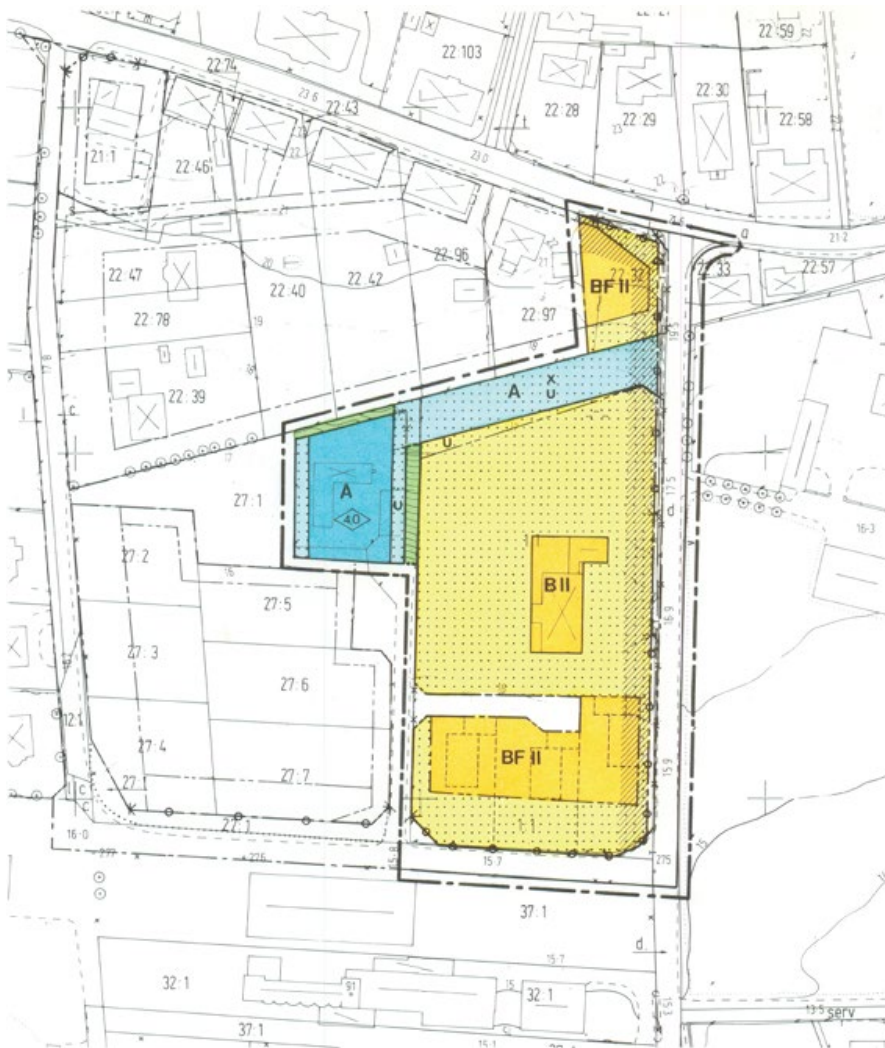
Figur 6. Detaljplan Örmölla 13:31 m.fl. Förslag till byggnadsplan samt ändring av byggnadsplan för Örmölla 13:35, 13:63 m.fl.

Detaljplan, Förslag till byggnadsplan för Södra delen av Skivarp Skurups kommun (Antagen 1985) utgör den västra delen av den aktuella vägsträckan och täcker den södra delen av Skivarp, se Figur 7. Detaljplanens plangräns omfattar del av väg 734. Där vägplanen slutar är detaljplanen planlagd som skyddsbälte. Den planerade gång- och cykelvägen kommer förläggas i detaljplanens närområde och det kommer vidare kontrolleras huruvida det kommer få en påverkan när lokaliseringen är bestämd.



Figur 7. Detaljplan, Förslag till byggnadsplan för Södra delen av Skivarp Skurups kommun

Detaljplan Skivarp 1:1, *Förslag till ändring och utvidgning av byggnadsplanen* (Antagen 1981). Utgör område nordväst om aktuell vägsträcka och täcker södra delen av Skivarp, se Figur 8. Den planerade gång- och cykelvägen kommer förläggas i detaljplanens närområde och det kommer vidare kontrolleras huruvida det kommer få en påverkan när lokaliseringen är bestämd.



Figur 8. Detaljplan Skivarp 1:1, *Förslag till ändring och utvidgning av byggnadsplanen*.

#### 4.4. Landskapet

Utredningsområdet utgörs av landskapstypen låglänt odlingslandskap med långsträckta vyer över ett öppet landskap. Sträckan för den planerade gång- och cykelvägen går igenom ett svagt böljande öppet jordbrukslandskap med bebyggelse i form av både samlad bebyggelse och spridda gårdar. Det böljande landskapet innebär att det på flera platser finns nivåskillnad mellan vägbana och omgivande mark. Högre vegetation återfinns framför allt kring bebyggelse. Längs vägen finns också enstaka solitära träd och trädtrader.



Figur 9. Översikt över landskapsobjekt att ta särskild hänsyn till.



Figur 10. Foto från vägsträckan. Öppet jordbrukslandskap med spridd bebyggelse nära inpå vägen.



Figur 11. Landskapet mellan Skivarp och Abbekås.

## 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. Området tillhör de platser som först genomgick Enskiftesreformen vilken bidragit till dagens landskapsbild med spridd gårdsbebyggelse. Stora förändringar skedde också beträffande markutnyttjandet 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 gatehusbebyggelse 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 kända men ej bekräftade fornlämningar i det berörda området bland annat bytomt/gårdstomt vid Örmölla norra. Arkeologisk utredning steg 1 har utförts och rapport inväntas. Utifrån den information som inkommit i en preliminär rapport visar utredningen att det finns fynd i området. Majoriteten av fynd som berörs består av förhistoriska boplatser.

#### *4.5.2. Naturmiljö*

Vägsträckan går genom ett åkerdominerat och svagt böljande landskap. Här och var finns gårdar, samlingar av bebyggelse, små trädbestånd, mägerlgropar och andra spridda vattensamlingar och småsjöar. Det förekommer även sparsamt med betesmarker, dock inga naturbetesmarker. 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, mellan arter och av ekosystem. De områden som har större betydelse framgår och beskrivs nedan.

##### *4.5.2.1. Riksintresse och områdesskydd och strandskydd*

Inga riksintressen eller skyddade naturområden finns inom den planerade sträckan Skivarp–Abbekås.

##### *4.5.2.2. Natura 2000*

Natura 2000 är ett nätverk av skyddade områden i hela EU. Syftet med nätverket är att skydda och förvalta utpekade arter och livsmiljöer. Natura 2000 omfattar värdefulla naturområden med arter eller naturtyper som är särskilt skyddsvärda.

För sträckan Skivarp–Abbekås berörs inga Natura 2000 områden.

##### *4.5.2.3. Tidigare dokumenterade värden*

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

##### *4.5.2.4. Naturvärdesinventering*

Vid inventering avgränsades sex naturvärdesobjekt, fyra med naturvärdesklass 4 (nr 8, 10, 11 och 12 och två med naturvärdesklass 3 (nr 7 och 9), se Figur 12.



Figur 12. Naturvårdsobjekt på sträckan Abbekås-Skivarp

Landskapet består av en intensiv spannmålsodling med begränsade förutsättningar för en artrik fauna och flora. Fem naturvårdsarter påträffades vid inventeringen och dessa är tämligen jämnt fördelade utmed både norra och södra delen. 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 inventeringsområdet har de äldre träden en betydelse för den biologiska mångfalden bland annat viktiga 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 (inte fåglar eller fladdermöss) noterades.



Figur 13. Naturvårdsarter på sträckan Abbekås-Skivarp.



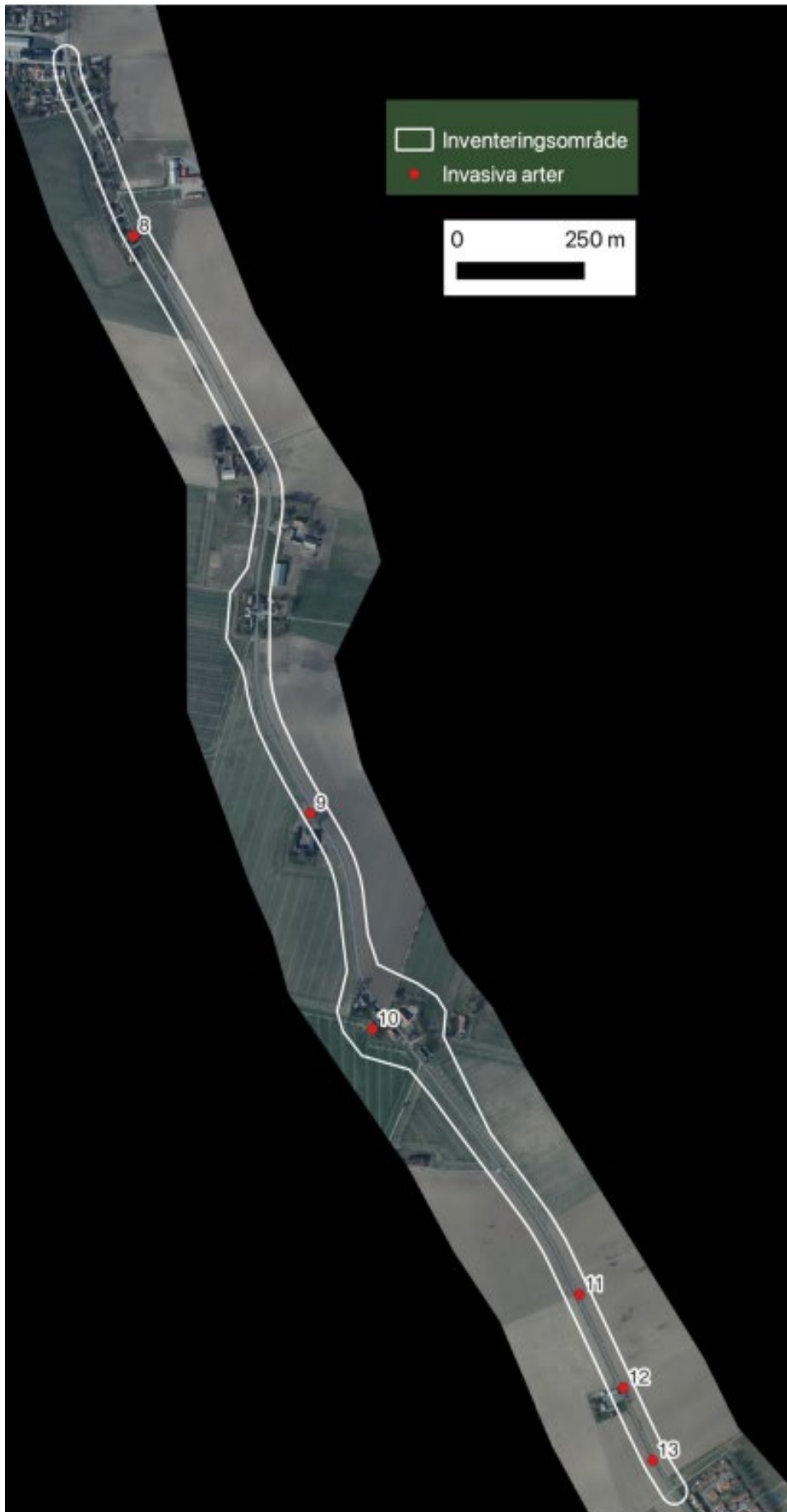
Tabell 1. Naturvårdsarterna som förekommer längs sträckan

Organism-grupp	Svenskt namn	Vetenskapligt namn	Kategori	Kommentar
Insekter	Bokoxe	<i>Dorcus parallelipedus</i>	S	Ett fynd på grov almhögstubbe. Lavern 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.

Inventering av naturvårdsarter syftar till att med rimlig säkerhet utgöra underlag för naturvärdesbedömning samt avgränsning av naturvärdesobjekt och landskapsobjekt. Det innebär att det kan finnas fler naturvårdsarter, rödlistade arter och skyddade arter utöver de som påträffats och redovisats. För att med större säkerhet konstatera eller utesluta om vissa arter finns eller inte finns i ett område krävs normalt upprepade, specialiserade, artinriktade och fördjupade inventeringar.

#### 4.5.2.5. Främmande invasiva arter

Band främmande invasiva arter enligt Trafikverkets checklista "Invasiva arter som ska bekämpas", TDOK 2015:0469, med tillägg av skunkkalla och vresros, noterades blomsterlupin (*Lupinus polyphyllus*), jätteloka (*Heracleum mantegazzianum*) och vresros (*Rosa rugosa*) på spridda platser (se nedan).



Figur 14. Invasiva arter

Tabell 2. Förekomst av invasiva arter

id	Art	Plats	Utbredning
8	Blomsterlupin	Trädgård nära väg	1 m <sup>2</sup>
9	Blomsterlupin	Väggkant	2 m <sup>2</sup>
10	Vresros	Trädgårdskant	spridd
11	Jätteloka	Dikesbotten	2 plantor
12	Jätteloka	Innerslänt	1 planta
13	Vresros	Innerslänt	0,5 m <sup>2</sup>

#### 4.5.3. Vattenförhållanden

Området kan delas in i två huvudsakliga avrinningsområden, ett som avrinner söderut till Östersjön via ytavledning och ett som avrinner österut till Skivarpsån. Skivarpsån har måttlig ekologisk status och ej god kemisk status. Utslagsgivande för den kemiska statusen är de överallt överskridande prioriterade ämnena, bortser man från dessa uppnås god kemisk status. För den ekologiska statusen är övergödning utslagsgivande samt åns morfologi och hydrologi. (VISS, 2024a) Skivarpsån mynnar slutligen ut i Östersjön som också har måttlig ekologisk status och ej god kemisk status.

Utslagsgivande för den ekologiska statusen i kustvattnet är höga halter näringsämnen. Den kemiska statusen påverkas av de överallt överskridande prioriterade ämnena, samt av förhöjda halter TBT och antracen. Dessa ämnen överskrider dock inte gränsvärden just utanför Abbekås, men på flera ställen längs kuststräckan (VISS, 2024b). Det är av vikt att exploatering som utförs inte påverkar möjligheterna för recipienterna Skivarpsån samt Östersjön att uppnå sina miljö kvalitetsnormer (MKN).

Området ligger delvis inom det modellerade tillrinningsområdet för grundvattenmagasin. Grundvattenförekomsten Alnarpströmmen finns inom området. Det är goda uttagsmöjligheter i grundvattenförekomsten men den är inte huvudsaklig dricksvattentäkt, uttag görs dock (Vattenkartan, 2024).

I Skivarp finns tre registrerade energibrunnar, tre brunnar med okänd användning och tre vattenbrunnar. Vattenbrunnarnas användning är inte rapporterad i SGU:s databas utom en brunn (brunn 989034152) som använts för provborrning. Inom området, närmare Abbekås, finns en vattenbrunn som används för bevattning av handelsträdgård (brunn 13300502).

Tänkbar åtgärd bedöms inte påverka vare sig ekologisk eller kemisk status.

Inga vattenskyddsområden finns i området.

#### 4.5.4. Rekreation och friluftsliv

Området består mestadels av åkermark, vilken inte är tillgänglig att beträda. Det finns idag ingen gång- och cykelväg utmed väg 734 mellan Skivarp–Abbekås. Även om landskapet i sig är en upplevelse, gör den otrygga situationen för oskyddade trafikanter att området inte uppfattas som tillgängligt för rekreativ aktivitet.

Nordöst om Abbekås finns Abbekås Golfbana. I anslutning till den är också Bongska marken belägen som är en naturmark som går längs med Skivarpsån.

#### 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. Sträckan är utpekad skolväg och som sådan viktig för barn och ungdomar.

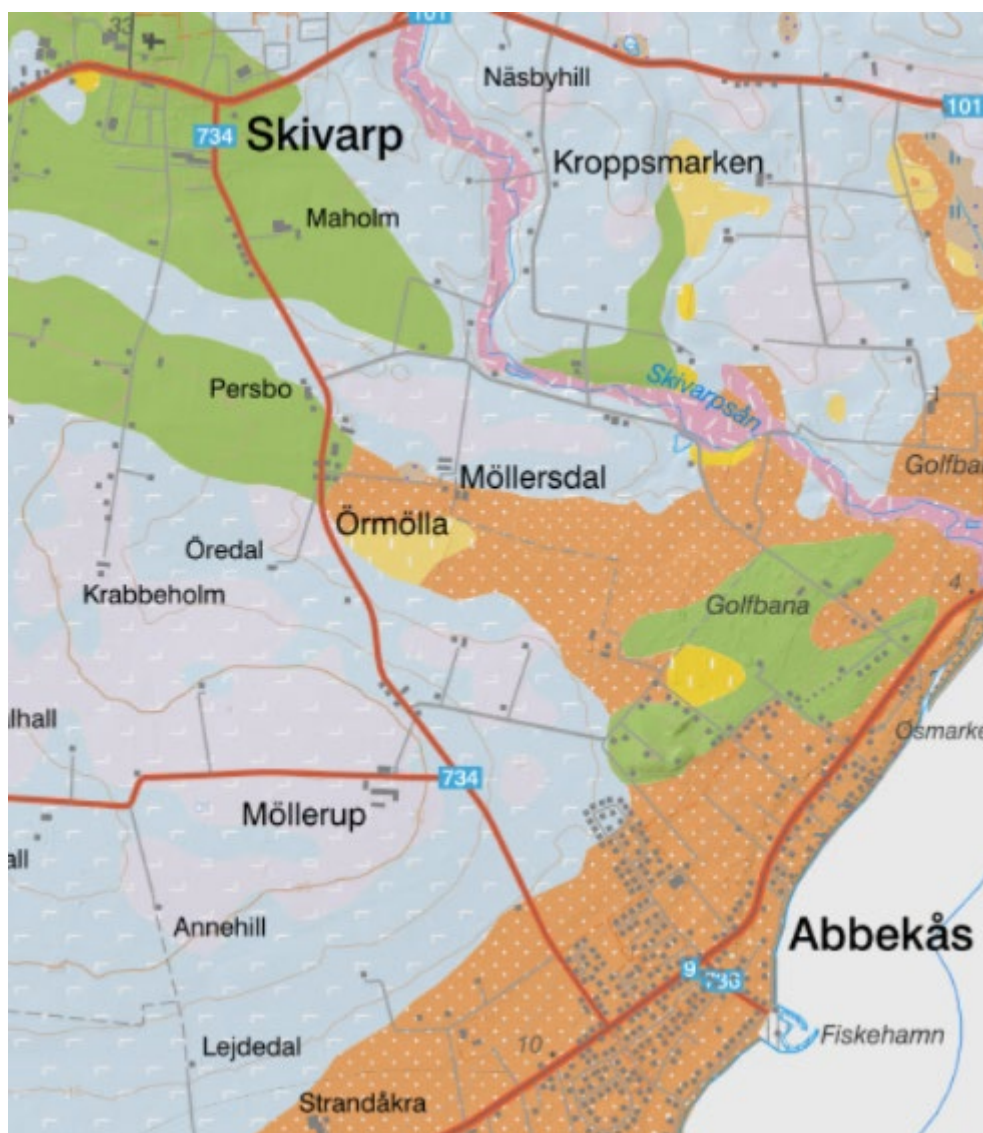
## 4.6. Byggnadstekniska förutsättningar

### 4.6.1. Geoteknik

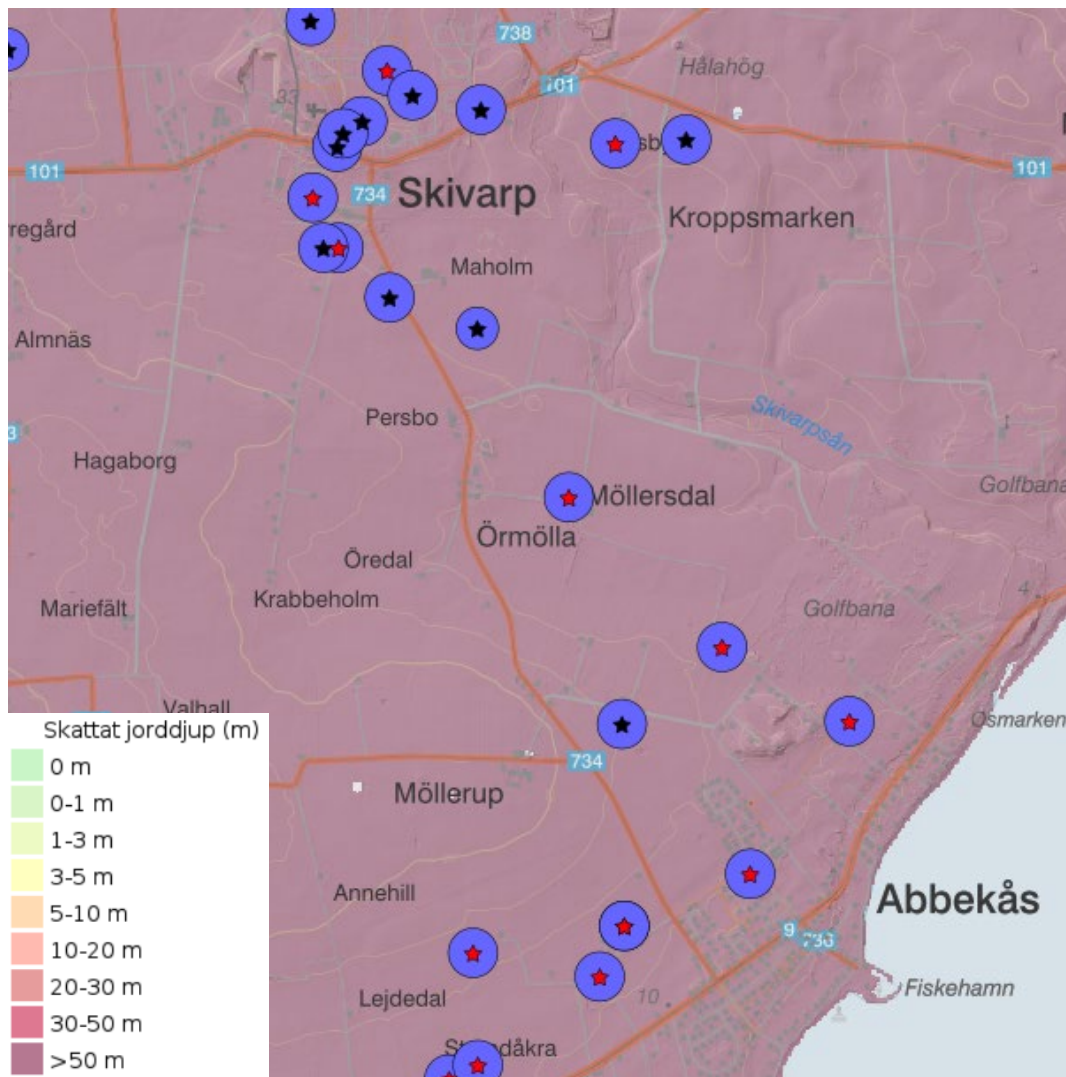
Enligt SGU:s jordartskarta med höjdsuggning, se Figur 14, utgörs de övre jordlagren längs sträckan generellt av lerig morän, morängrovlara (lermorän) och isälvsediment. Längst ner i söder utgörs jordlagren överst av postglacial sand. Ungefär mitt på sträckan passerar vägen ett område med postglacial silt. 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 terrängskuggningen är området flackt.



Figur 15. SGU:s jordartskarta med höjdsuggning. Ljusblå och ljuslila symboliserar lerig morän/lermorän, grön symboliserar isälvsediment, gul symboliserar postglacial silt och orange symboliserar postglacial sand. Jordartskartan visar översiktligt de övre jordlagren (SGU, 2024)

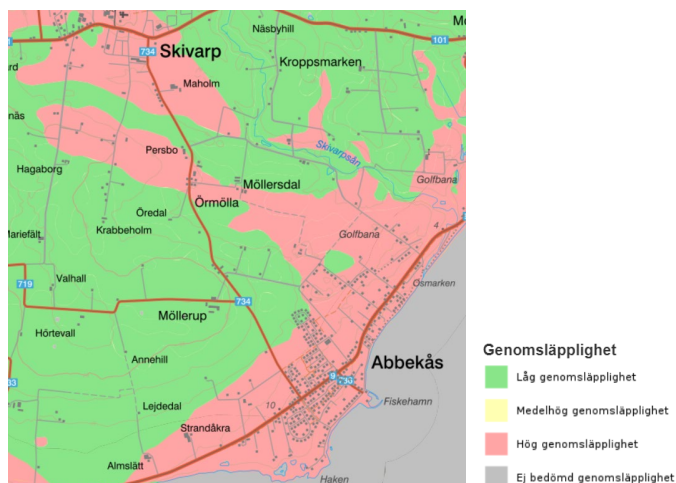


Figur 16. SGU:s jorddjupskarta med höjdsuggning. Kartan visar jorddjup (djup till berggrund) (SGU 2024)

#### 4.6.2. Hydrologi, avvattning och ledningar

Ledningsunderlag mottaget från Skurups kommun visar att ev. berörda dag- och dräneringsanläggningar ej ingår i den allmänna VA-anläggningen. Inventering av väg 734 avvattningsystem med lokalisering och inmätning av anslutningspunkter för omkringliggande mark förutsätts att ske i det fortsatta arbetet.

Dräneringsförutsättningarna är avhängiga på underliggande jordarter och djup till berggrund. SGU har omvandlat sin jordartskartläggning till en förenklad uppskattning av markens genomsläpplighet, se Figur 16. Detta indikerar hur väl vatten kan antas dränera till underliggande marklager.



Figur 17. Uppskattat genomsläpplighet i marken i den södra delen. Röd yta indikerar hög genomsläpplighet, grön yta indikerar låg genomsläpplighet. Se teckenförklaring bredvid bilden.

Dräneringen av väg kommer behöva anpassas beroende på vilken jordartsföljd som påträffas på den specifika delsträckan. Det är av vikt att förorenat vatten ej tillåts infiltrera till grundvattentäcker, risken att detta sker varierar starkt beroende på markens genomsläpplighet.

Ytavrinningsanalys har utförts med SCALGO Live och indikerar att trummor under väg 734 finns. En inventering av trummor ska utföras.

Kontaktuppgifter till dikningsföretagen inom planområdet kan inte hittas i det digitala kartunderlaget ([Vattenarkivet](#), 2024). Berörda dikningsföretagen ska delges information om ny avvattning av den planerade gång- och cykelvägen. Identifierade dikningsföretag presenteras nedan:

1. Örmölla nr.20, omfattar cirka 30 hektar.
2. Örmölla-Möllersdal, omfattar cirka 13 hektar.
3. Ytlig avrinning från planområdet går idag igenom dikningsföretaget Örmölla-Möllersdal. Om målsättning att nedströms områden inte påverkas av exploateringen nås, skall inte dikningsföretaget beröras.
4. Skivarp nr.8, 17 och 22, omfattar cirka 20 hektar.
5. Uppströms i planområdet. Eventuella anslutningspunkter från eller till dikningsföretaget kan behöva utredas i utformningen av gång- och cykelvägens avvattningssystem. Sannolikt kommer de att inte påverkas av planrådets gång- och cykelväg.

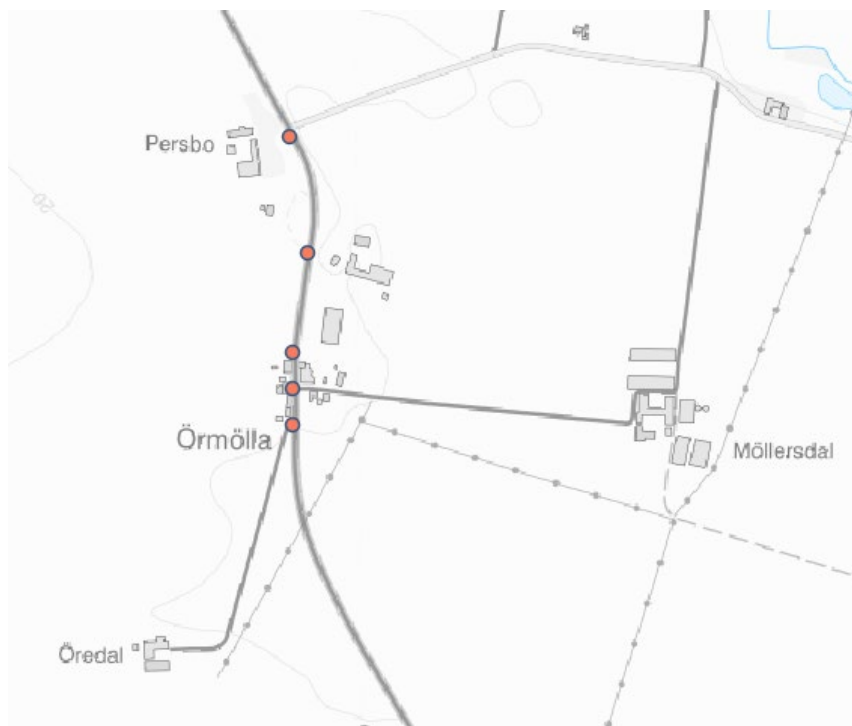
Övrigt gällande ytavrinning.

En del diken parallellt med vägen kan behöva omläggas om gång- och cykelvägen projekteras på västra sidan av vägen.

Underlaget från Skurups kommun visar även vilka belysningsstolpar som kommunen anser kan avvecklas, se Figur 17 och Figur 18. Detta utreds och kommer redovisas i nästa skede.



Figur 18. Ledningskoll, belysning som kan avvecklas enligt Skurups kommun.



Figur 19. Ledningskoll, belysning som kan avvecklas enligt Skurups kommun.

#### 4.6.3. Markföroreningar

Inom planerat område finns inga kända föroreningar. Det kan finnas föroreningar längs befintliga vägdiken, under projekteringen kommer jordprover tas ut stickprovsmässigt och även ett nollprov. Nollprovet kommer tas ut där man anser att marken är orörd, detta för att kunna göra en bedömning av de massor som ska tas bort. Utifrån klassificeringen av massorna så är tanken att de ska kunna användas inom projektet.

## 5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

### 5.1. Val av lokalisering

Sträckan mellan Abbekås-Skivarp är utpekad i den regionala transportinfrastrukturplan och tidigare genomför ÅVS (avsnitt 2.4) har resulterat i ett förslag som i huvudsak överensstämmer med nu föreslagen placering av gång- och cykelvägen. Inom planarbetet har ett omfattande utredningsarbete kring val av placering och utformning av gång- och cykelvägen (väst/öst om väg 734, 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 Utredning val av sträckning.

Gång- och cykelvägen planeras förläggas norr om Skurup Örmölla 8:7 öster om väg 734 med en passage i höjd med väg 734-Prästgårdsvägen. Gång- och cykelvägen fortsätter söderut väst om väg 734. Vidare går förespråken dragning runt norra Örmölla, väst eller öst om bostäderna längs med väg 734. Efter passagen runt norra Örmölla krävs även en passage söder om norra Örmölla för att gång- och cykelvägen kan fortsätta på östra sidan om väg 734. På det sättet undviks konflikt med bebyggelsen på fastighet Skurup Örmölla 20:1. Genom södra Örmölla förläggs ny gång- och cykelväg längs väg 734. Linjedragningen påverkar fastigheten Skurup Örmölla 32:1, då den innebär att träden kommer behöva tas ned och mur behöver flyttas. Vidare fortsätter ny gång- och cykelväg öst om väg 734 och ansluter till befintlig gång- och cykelväg norr om Abbekås.

För detaljerade kartor se tillhörande illustrationskartor.

#### 5.1.1. Utredning val av sträckning

##### *Mellan Prästgårdsvägen och Örmölla 8:7*

- Alternativ 1 ny gång- och cykelväg öst om väg 734 norr om Örmölla 8:7 (svart markering i Figur 19)

Alternativet är det förordade förslaget och kräver en passage i höjd med väg 734 – Prästgårdsvägen. Alternativet ansluter till befintlig trottoar. Eventuellt kommer gång- och cykelvägens bredd att behöva minskas till 2,0 meter. Alternativet innebär också intrång på fastigheter, såsom Skurup Skivarp 28:1, 29:1, 30:1 och 38:35, med flera.

Med hänsyn till prioriterad linjedragning kring norra Örmölla kräver linjedragningen en passage i höjd med Örmölla 8:7. Exakt placering behöver utredas efter inmätningar. Placeringen av passagen bör vara norr om Örmölla 12:32 för att undvika konflikt med fastigheten. Att byta sida i gott avstånd till norra Örmölla kan ha effekten att fler väljer att följa den nya gång- och cykelvägen och inte blanda med biltrafik, vilket innebär att fler oskyddade trafikanter gör det säkra vägvalet.

- Alternativ 2 ny gång- och cykelväg väst om väg 734 norr om Örmölla 8:7 (gul markering i Figur 19)

Alternativ 2 väljs bort med anledning att fler fastigheter berörs jämfört med alternativ 1. Alternativet innebär att befintlig belysning behöver rivas eller flyttas till den andra sidan vägen. Vidare så finns på Skivarp 8:26 ett bostadshus nära väggkanten. Den uppvuxna häcken fungerar som insynsskydd och hade behövts tas ned.

- Alternativ 2.a Flytt av körbana (blå markering i Figur 19)



Alternativet har samma lokalisering som alternativ 2 dock skiljer sig alternativ 2 och 2.a genom att alternativ 2.a innebär att väg 734 flyttas österut för att ge mer utrymme åt gång- och cykelvägen väster om väg 734. Alternativet innebär därmed att körbanan flyttas närmare bostadshus öster om väg 734.

- Alternativ 2.b Via Skivarp 38:19 (röd markering i Figur 19)

Alternativet innebär samma sträckning som alternativ 2, med skillnad av att gång- och cykelvägen passerar väster om fastigheter, dock påverkar denna linjedragning fastigheternas kvalitetssida.

Alternativet innebär att mer jordbruksmark kommer att behöva tas i anspråk jämfört med alternativ 1.

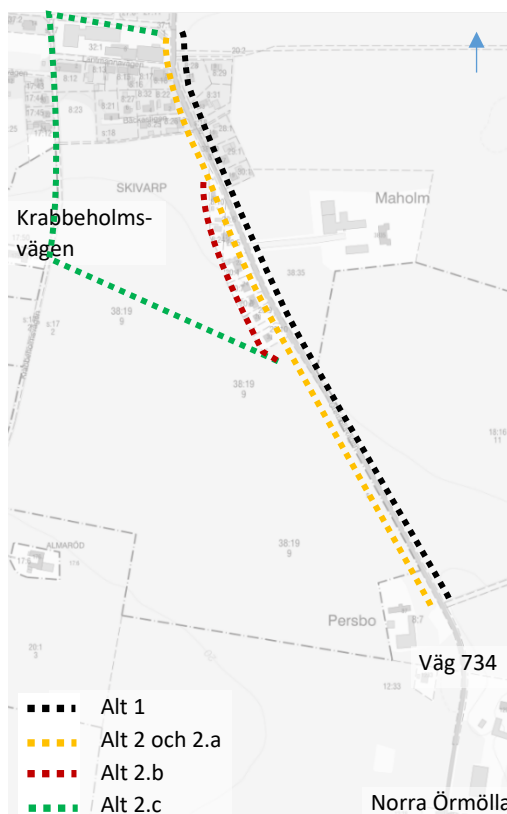
- Alternativ 2.c Via Krabbeholmsvägen (grön markering i Figur 19)

Den kommunala delen av Krabbeholmsvägen är asfalterad. I höjd med Skivarp 17:15 går vägen över till att ha en enskild väghållare. Koppling mellan Krabbeholmsvägen och väg 734 delar jordbruksmarken på ett ineffektivt sätt.

Förordad alternativ: Alternativ 1

- Alternativ 1 knyter ihop redan befintligt gångvägnät och stödjer befintliga rörelsemönstren. Ny gång- och cykelväg kommer användas i stor utsträckning och ökar trafiksäkerhet och trygghet för trafikanter.
- Linjedragningen tar mindre jordbruksmark i anspråk än övriga alternativ och att större brukbara ytor bevaras.
- Antal påverkade fastigheter för valt alternativ är låg för alternativ 1.

För detaljerad karta se illustrationskarta 101T0501.



Figur 20. Alternativ mellan Prästgårdsvägen och Örmölla 8:7.

#### Mellan Örmölla 8:7 och norra Örmölla

Med hänsyn till prioriterad linjedragning kring norra Örmölla och prioriterad linjedragning mellan Prästgårdsvägen och Örmölla 8:7 krävs en passage över väg 734 norr om Örmölla. Exakt placering

utreds utifrån resultat från inmätningar. Lämplig placering beror även på förespråken linjedragning mellan Örmölla 8:7 och norra Örmölla.

- Alternativ 1 ny gång- och cykelväg öst om väg 734 (svart markering i Figur 20)

På Örmölla 12:32 (öst om väg 734) finns det två stora uppvuxna träd intill väg 734 som behöver tas ned och en brunn som behöver flyttas.

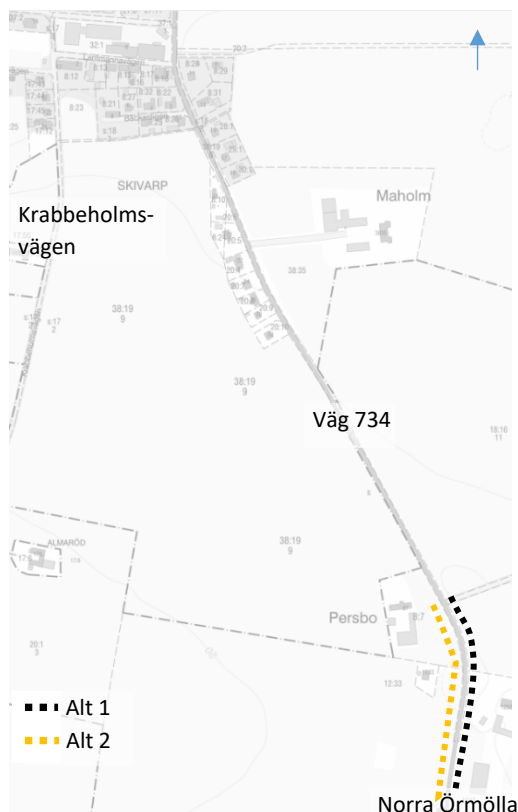
- Alternativ 2 ny gång- och cykelväg väst om väg 734 (gul markering i Figur 20)

Alternativ 2 är förespråken linjedragning. Med hänsyn till prioriterad linjedragning kring norra Örmölla prioriteras placering av gång- och cykelvägen väst om väg 734. Att byta sida i gott avstånd till norra Örmölla kan ha effekten att fler väljer den nya gång- och cykelvägen och inte blandas med biltrafik, vilket innebär att fler oskyddade trafikanter gör det säkra vägvalet.

Förordad alternativ: Alternativ 2

- Delsträckan är en koppling mellan förordade linjedragningar norr och söder om denna delsträcka.
- Alternativ 2 rekommenderas då uppvuxen vegetation och befintlig struktur som brunnar och mur på privat fastighet bedöms vara mindre än för alternativ 1.

För detaljerad karta se illustrationskarta 101T0502.



Figur 21. Alternativ mellan Örmölla 8:7 och norra Örmölla

#### Norra Örmölla

- Alternativ 1 ny gång- och cykelväg längs väg 734, genom norra Örmölla

Utrymme mellan fasaderna är för trångt och utesluter etablering av gång- och cykelväg.

Gång- och cykelvägen ingår i det kommunala skolvägsnätet och därmed är det utesluten att blanda oskyddade trafikanter med motoriserad trafik. Detta oberoende gällande hastighetsgräns. Sträckan är 90 meter.

- Alternativ 2 ny gång- och cykelväg runt norra Örmölla (väst)

Alternativet är förespråken linjedragning. Alternativet går väster om fastigheterna i norra Örmölla och är kortare (150 meter) jämfört med alternativ 3 (200 meter). Med hänsyn till prioriterad linjedragning kring Örmölla vid Faxevägen krävs en till passage söder om Örmölla vid de enskilda vägar. De privata fastigheternas kvalitetssida kommer antagligen att påverkas.

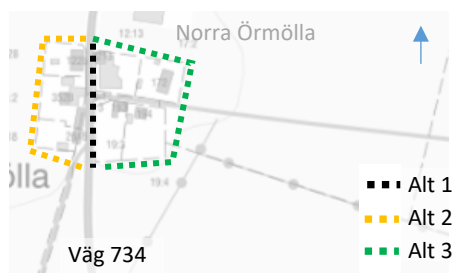
- Alternativ 3 ny gång- och cykelväg runt norra Örmölla (öst)

Fastigheter är större än på västra sidan vilket medför en längre väg jämfört med alternativ 2. Ju längre vägen är jämfört med den raka vägen längs väg 734 desto större sannolikhet är det att väg 734 används i stället för gång- och cykelvägen. Om inte den nya gång- och cykelvägen används innebär det att jordbruksmark tagits i anspråk i onödan och bedöms som mindre hållbart. Antagligen påverkas de privata fastigheternas kvalitetssida. Alternativ 3 bedöms som mer trafiksäkert.

- Förordad alternativ: Alternativ 2 och alternativ 3

Alternativ 2 och 3 är mer eller mindre likvärdiga. Alternativ 2 innebär att linjedragningen går väst om bebyggelsen är kortare jämfört med den öst om bebyggelsen, samt att påverkan på fastighet Örmölla 12:32 och dess byggnader och uppvuxna träd undviks. Alternativ 3 innebär att inga passager behövs. Gång- och cykelvägen norr och söder om delsträckan planeras öst om väg 734. Alternativerna är även likvärdiga vad gäller restid.

För detaljerad karta se illustrationskarta 101T0503.



Figur 22. Alternativ genom norra Örmölla.

#### *Mellan norra Örmölla och södra Örmölla.*

- Alternativ 1 ny gång- och cykelväg öst om väg 734 (svart markering i Figur 22)

Alternativet är förespråken linjedragning. Alternativet innebär att bostäderna på Örmölla 20:1 undviks. Det kommer dock krävas en passage söder om norra Örmölla med hänsyn till prioriterad linjedragning genom södra Örmölla.

- Alternativ 2: ny gång- och cykelväg väst om väg 734 (gul markering i Figur 22)

Alternativet innebär trångt avstånd mellan fasad och uppvuxna träd. Träden står direkt intill körbanan och behöver tas ner. Antagligen används ytan mellan fasad och träd för att trafikera med tunga fordon och specialfordon. För att undvika blandtrafik med oskyddade trafikanter behöver separerad gång- och cykelväg etableras. Ytan mellan fasad och vegetation bedöms vara för smal.

Förordad alternativ: Alternativ 1

- Vald linjedragning gör inget intrång i områden med bebyggelse, vilket gör denna linjedragning mer trafiksäker.
- Alternativet ansluter söder om delsträckan till förespråken linjedragning, där ny gång- och cykelvägen endast ryms öst om väg 734 genom södra Örmölla.

För detaljerad karta se illustrationskarta 101T0504.



Figur 23. Alternativ mellan norra Örmölla och södra Örmölla.

### Södra Örmölla

Gång- och cykelvägen ingår i det kommunala skolvägsnätet och därmed är det utesluten att blanda oskyddade trafikanter med motoriserad trafik. Detta oberoende gällande hastighetsgräns.

Faxevägen är en enskild väg. Utfart från Faxevägen till väg 734 har dåligt sikt mot båda körriktningar med anledning av mur och uppvuxna träd med låga kronor.

- Alternativ 1 ny gång- och cykelväg längs väg 734, genom södra Örmölla (svart markering i Figur 23)

Alternativet är förespråken linjedragning. Alternativet innebär att de stora uppvuxna träden behöver tas ned och en mur behöver flyttas. Vidare behöver avvattningsprincipen utredas utifrån resultat från inmätningar, med anledning av marknivåskillnaderna mellan väg 734 och fastigheten.

Sträckan är kortare (160 meter mellan Faxevägen och norra början på södra Örmölla) än sträckorna öst (290 meter) och väst (230 meter) runt södra Örmölla.

Ett bostadshus på Örmölla 1:11 ligger så nära väggkant att gång- och cykelvägen inte ryms i befintlig sektion. Den föreslagna linjeföringen innebär en ändring av linjedragning för väg 734 så att gång- och cykelvägen ryms mellan fasad och körbana. På grund av framflyttad körbanekant förbättras även

sikten från Faxevägen mot väg 734 Syd i korsning Faxevägen – väg 734. Med hänsyn till prioriterad placering av gång- och cykelvägen söder om södra Örmölla behövs ingen tillkommande passage. Alternativet innebär ingen passage söder om södra Örmölla.

En alternativ placering är att anlägga gång- och cykelvägen väst om väg 734. Därmed behövs passage i höjd med Faxevägen. Med hänsyn till prioriterad linjedragning mellan södra Örmölla och Abbekås krävs det i så fall en till passage söder om södra Örmölla. Vidare är sikten i korsningen med Faxevägen begränsad.

- Alternativ 2: ny gång- och cykelväg runt södra Örmölla (väst) (gul markering i Figur 23)

Linjedragning medför en längre sträcka jämfört med den direkta sträckan genom södra Örmölla. Därmed ökar sannolikhet att oskyddade trafikanter använder väg 734 i stället för gång- och cykelvägen. Används inte den nya gång- och cykelvägen som anläggs på jordbruksmark, innebär det slöseri med resurser och bedöms som mindre hållbart. Med hänsyn till prioriterad linjedragning mellan södra Örmölla och Abbekås krävs det passage söder om södra Örmölla. Antagligen påverkas de privata fastigheternas kvalitetssida.

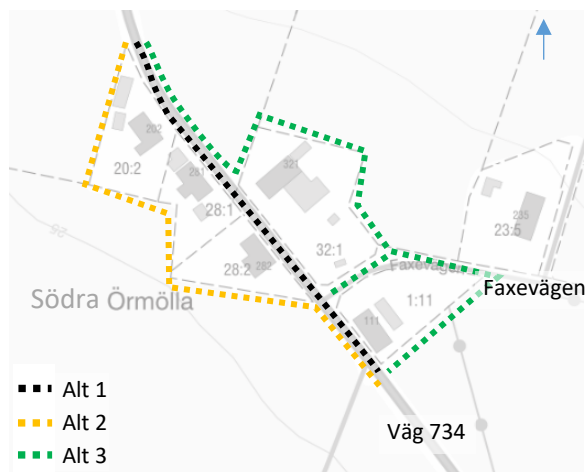
- Alternativ 3 ny gång- och cykelväg runt södra Örmölla (öst) (grön markering i Figur 23)

Fastigheterna är större än på västra sidan vilket medför en längre sträcka. Därmed ökar sannolikhet att oskyddade trafikanter använder väg 734 i stället för gång- och cykelvägen. Används inte den nya gång- och cykelvägen som är byggd på jordbruksmark innebär det slöseri med resurser och åtgärd bedöms som mindre hållbart. En möjlighet är att använda Faxevägen, dock är Faxevägen en enskild väg. Gång- och cykeltrafiken på Faxevägen skulle endast rymmas som blandtrafik. Vid placering av gång- och cykelvägen söder om Örmölla 1:11 i stället så undviks korsning Faxevägen – väg 734. I så fall är sträckan 370 meter. Med hänsyn till prioriterad linjedragning mellan södra Örmölla och Abbekås krävs ingen passage söder om Örmölla. Antagligen påverkas de privata fastigheternas kvalitetssida.

Förordat alternativ: Alternativ 1

- Förespråket alternativ har en direkt koppling mellan gång- och cykelvägen norr och söder om delsträckan och är därmed det kortaste alternativet.
- Sannolikheten att gång- och cykelvägen används bedöms som avsevärd större jämfört med de andra alternativen.
- Mindre jordbruksmark tas i anspråk jämfört med de andra alternativ.

För detaljerad karta se illustrationskarta 101T0505.



Figur 24. Alternativ genom södra Örmölla.

### *Mellan södra Örmölla och befintlig gång- och cykelväg i Abbekås*

I Abbekås ansluter ny gång- och cykelväg till befintlig gång- och cykelväg. Befintlig gång- och cykelväg ansluter östra sidan till väg 734.

- Alternativ 1 ny gång- och cykelväg öst om väg 734 (svart markering i Figur 24)

Alternativet är förespråket linjedragning. Alternativet innebär att konflikt med Örmölla 25:14 undviks.

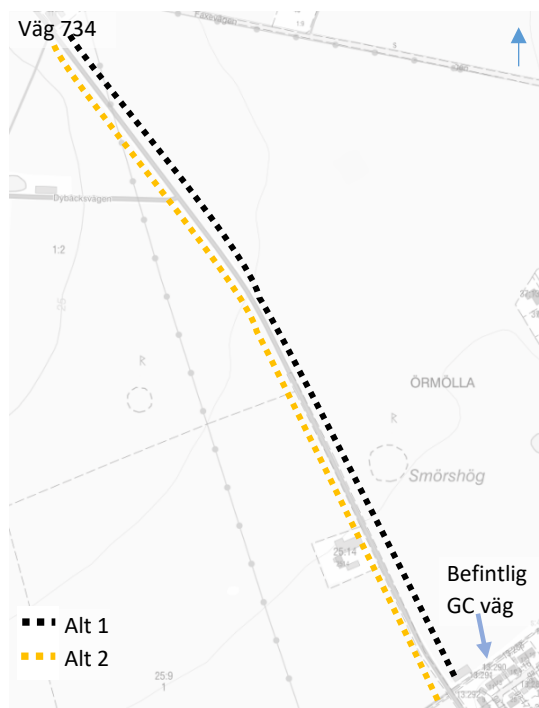
- Alternativ 2 ny gång- och cykelväg väst om väg 734 (gul markering i Figur 24)

På Örmölla 25:14 finns en trädrad med fyra stora uppvuxna träd som behöver tas ned. Vidare finns en byggnad (ladugård eller liknande) mycket nära väg 734 som gör det svårt att leda gång- och cykelvägen bakom allén och samtidigt bevara angöring med tunga fordon till ladugården.

Förordad alternativ: Alternativ 1

- Undviker intrång på gårdar med bostadsbebyggelse i anslutning till väg 734.
- Direkt anslutning till befintlig gång- och cykelväg norr om Abbekås som ligger öster om väg 734.

För detaljerad karta se illustrationskarta 101T0506.



Figur 25. Alternativ mellan södra Örmölla och befintlig gång- och cykelväg i Abbekås.

## 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. Vissa lokala avsmalningar av gång- och cykelvägen kommer att göras vid trånga sektioner.

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

Gång- och cykeltrafiken separeras från biltrafiken på hela sträckan från Skivarp till Abbekås.

Separeringen består längs största delen av sträckan (i det öppna landskapet) av skiljeremsa med öppet dike och i trånga sektioner kan separeringen bestå av kantstöd eller skiljeremsa med makadamdike.

Fotgängare och cyklister separeras inte sinsemellan.

Olika typer av separering kommer att väljas beroende på placering och utformning av gång- och cykelbanan.

Utformning kommer utgå utifrån gällande regelverk. Avsteg kan bero på klimatåtgärder, som att bygga på matjord.

#### 5.2.1. Kollektivtrafik

Inga åtgärder för kollektivtrafik sker inom ramen för detta projekt.

### 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.

Utifrån kunskap i skrivande stund, det vill säga utan fältundersökningar och inmätningar gjorda, bedöms inga skyddsåtgärder och försiktighetsmått behövas.

## 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 734 samt bidra till att ett sammanhängande gång- och cykelstråk skapas mellan Skivarp och Abbekås. 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 kommunfullmäktige 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.

Ingen mark inom berörda detaljplaner kommer att beröras av fysiska åtgärder eller tas permanent anspråk genom vägrätt, vidare bedöms anläggningen av gång- och cykelväg stämma överens med syftet med detaljplanerna.

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.

### 6.3. Landskapet

Det öppna landskapet innebär en känslighet mot ingrepp och förändringar. För att minska negativa effekter på landskapsbilden bör man vid utformningen av gång- och cykelvägen sträva efter att följa den befintliga topografin i så stor utsträckning som möjligt.

Värdefull jordbruksmark kommer att tas i anspråk. Som kompensationsåtgärd för detta finns potential att öka den biologiska mångfalden med åtgärder som till exempel utläggning av död ved från nedtagna träd, anläggande av artrika slänter och plantering av träd.

Vid norra och södra Örmölla ligger bebyggelsen mycket nära vägen på båda sidor. Det kommer här att bli svårt att få plats med en gång- och cykelväg i de trånga passagerna och olika typer av åtgärder blir därför aktuella. I norra Örmölla är alternativet att leda runt gång- och cykelvägen runt fastigheterna för att säkerställa framkomlighet och trafiksäkerhet det troliga då byggnadernas placering utgör en mycket trång passage. I södra Örmölla finns förutom att gå runt bebyggelsen även möjligheten att bredda passagen på tomtmark för att få plats med en gång- och cykelbana. Detta intrång innebär dock att stora träd behöver tas ner och att en mur behöver flyttas.

### 6.4. Miljö och hälsa

#### 6.4.1. Kulturmiljö

Utifrån den information som inkommit i en preliminär rapport från Arkeologisk utredning steg 1 finns indikationer på att fynd av kulturmiljövärden kan finnas i utredningsområdet. 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

Utifrån genomförd naturinventering så finns det inga värdefulla naturområden längs vägen men enstaka naturvårdsobjekt och planen är att dessa naturvårdsobjekt inte ska beröras av den planerade gång- och cykelvägen. Inga negativa konsekvenser bedöms utifrån naturmiljön.

#### 6.4.3. Vattenförhållanden

Enligt SGU:s redovisning av befintliga borrhållanden finns det endast ett fåtal djupa dricksvattenbrunnar inom utredningsområdet. Detta pekar på att vattenförsörjningen för fastigheterna sker genom grävda brunnar vilka måste beaktas vid utformning av avvattningen för gång- och cykelvägen. De övre jordlagren närmast Skivarp utgörs av isälvsediment vilket medför att infiltration från gång- och cykelvägens diken kan bli betydande. Inom den norra delen finns också tätt med befintliga korsande vägtrummor vilket medför att en säker avvattning är lokalt god. Den södra delen närmast Abbekås saknar korsande kända vägtrummor som tillsammans med de täta jordlagren medför att avvattningen från gång- och cykelvägen måste ske på långa sträckor utan mottagande ledning eller trumma för vidare avledning.

Ett flertal dikningsföretag finns inom utredningsområdet, vilket tyder på en riklig förekomst av ytligt beläget markvatten. Det måste hanteras vid avvattning av gång- och cykelvägen.

#### 6.4.4. Rekreation och friluftsliv

Landskapet kring väg 734 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 sydska 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.

#### 6.4.5. Barnperspektivet

Barns intressen påverkas positivt genom att en separat gång- och cykelväg förbättrar framkomligheten och minskar vägens barriärverkan. Längs två avsnitt på sträckan är sektionen trång med bebyggelse tätt intill vägen. Vid norra Örmölla och södra Örmölla går det att få plats med gång- och cykelvägen intill vägbanan. För att inte släppa barn i blandtrafik i norra Örmölla, förslås gång- och cykelvägen anläggas runt på utsidan av bebyggelsen. I södra Örmölla föreslås att justera fastighetsgränsen och flytt av väg 734 för att ge utrymme till gång- och cykelväg genom byn.

För att minska antalet korsande rörelser tvärs vägen har det eftersträvat att gång- och cykelvägen ligger på en och samma sida i största möjliga mån. Korsande rörelser går dock inte att undvika helt. Utformningen av anslutningen har gjorts med barns säkerhet i åtanke och där sikten är god.

### 6.5. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

Projektet är inte bedömt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv i cykelvägsplan.

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 kan den ha betydelse för cykelturismen i Skåne, vilket kan få vidare positiva effekter för möjligheten att driva verksamheter utmed sträckan.

## 6.7. Påverkan under byggnadstiden

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 734 under byggskede kommer anläggning i möjligaste mån att ske från områden (åkermark) med tillfällig nyttjanderätt utanför nuvarande trafikerade vägområde. Trafiken kan dock att komma bli tillfälligt påverkad i samband med arbeten vid trånga sektioner genom att avstängning av ett körfält blir nödvändig och trafiken regleras med tillfällig trafiksignal.

Då åtgärderna i huvudsak kommer att utföras i en gles 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 byggnadstiden, se avsnitt 4.3, 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 byggnadstiden på omgivningen som liten.

Projektet eftersträvar en massbalans och att massorna ska kunna användas inom projektet men givetvis kommer vissa massor att behöva transporteras in till projektet. Vilka aktuella volymer och olika typer av massor som kommer att uppstå i projektet kommer att identifieras och kompletteras med i nästa skede.

## 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 Abbekås-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
- Värdefull jordbruksmark som idag nyttjas, kommer att behöva lösas in och anläggas på
- Anläggande av en ny gång- och cykelväg får negativa konsekvenser på klimatet, men det kan även innebära att färre väljer bilen
- Då vägen är utpekad som kommunal skolväg, innebär en säker utformad gång- och cykelväg att fler barn och ungdomar får ökad trygghet längs vägen.

### 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. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

*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.

*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.

#### 7.2.2. De nationella miljökvalitetsmålen

Riksdagen har beslutat om 16 miljökvalitetsmål som ska utgöra en utgångspunkt för samhällets miljöarbeten (Figur 25). Vägplanens påverkan på de 16 miljökvalitetsmålen bedöms vara av liten betydelse. Sammantaget bedöms att vägplanen kan i någon mån påverka möjligheten att nå mål 1, 15, och möjligen i någon mån även 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 utgörs av längs den största delen av vägsträckan av öppna gräsbesådda diken. Vägdiken ger en god rening av ytvatten från GC-

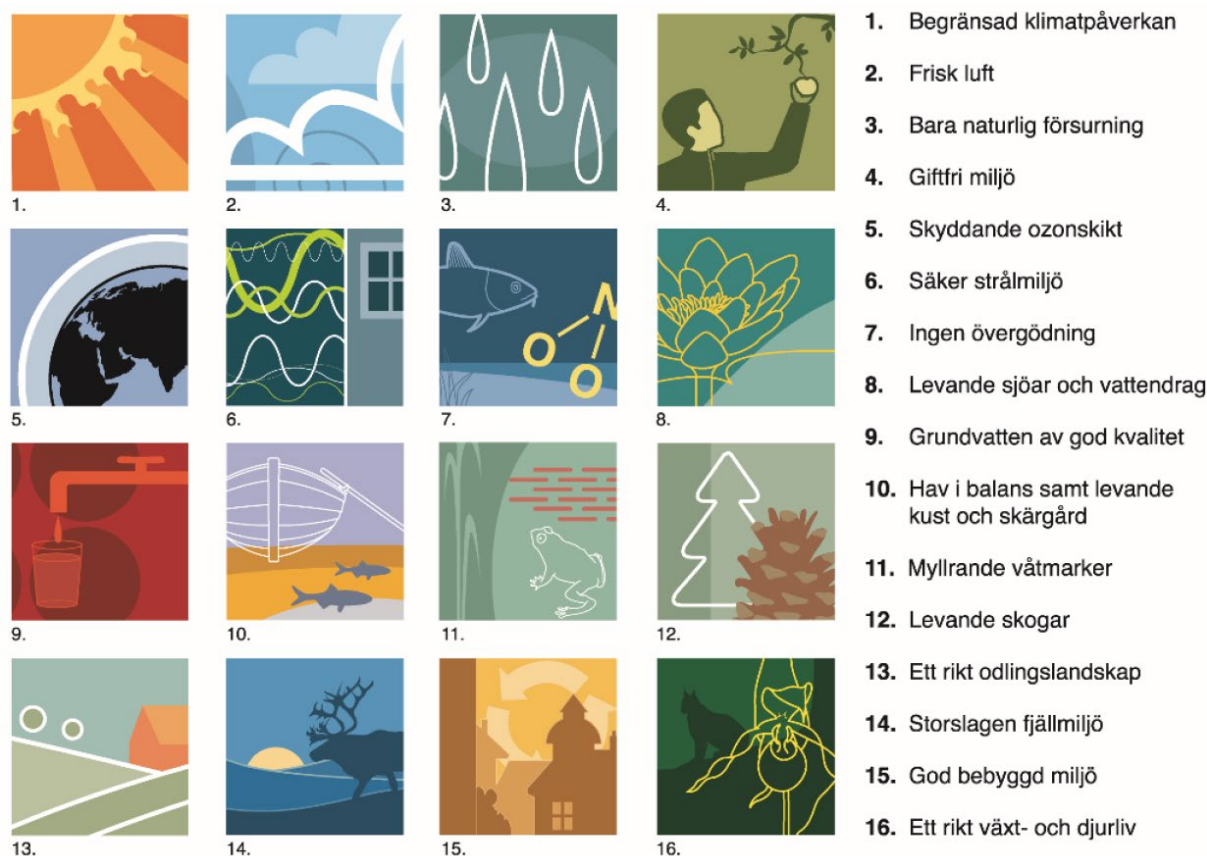
vägen innan det avleds i ledningssystem för vidare transport till recipient. I norra delen av utredningsområdet utgör marken av jordlager med hög genomsläpplighet för vägvatten vilket medför att den lokala avledning av ytvatten från gång- och cykelvägens diken till ledningssystemet blir mindre och därmed en lägre belastning till recipient.

### 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 ersätts i möjligaste mån. Miljökvalitetsmålet påverkas därav i begränsad mån negativt av åtgärden.



Figur 26. Sveriges 16 miljö kvalitetsmål.

#### 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 (avsnitt 2.2.1). Med hänsyn till genomfört omfattande utredningsarbete vid val av placering och utformning (kapitel 5) 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 pendlades till skola och arbete skapas mellan Skivarp och Abbekås.

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

Alternativ 1 avser huvudsakligen sträckning på östra sidan av vägen och alternativ 2 avser i huvudsak sträckning på västra sidan. För vissa delområden finns varianter och dessa beskrivs under respektive projekt mål. För projekt målet max en korsningspunkt innebär alternativ med fler korsningspunkter att de får en lägre måluppfyllelse.

Tabell 3. Bedömning av projekt målens måluppfyllelse

Projekt mål	Bedömning av måluppfyllelse alternativ 1	Bedömning av måluppfyllelse alternativ 2
<b>Trafiksäkerhet</b>		
Max en korsningspunkt	Planförslaget bidrar inte till måluppfyllelsen. Väg 734 korsas på två ställen. Ej alternativskiljande.	Planförslaget bidrar inte till måluppfyllelsen. Väg 734 korsas på två ställen. Ej alternativskiljande.
Korsningspunkterna ska vara så säkra som möjligt givet förutsättningar och krav	Utbyggnaden av gång- och cykelvägen har utformats med stor omsorg till trafiksäkerhet och bidrar till måluppfyllelse. Ej alternativskiljande.	Utbyggnaden av gång- och cykelvägen har utformats med stor omsorg till trafiksäkerhet och bidrar till måluppfyllelse. Ej alternativskiljande.
Gång- och cykelvägen ska vara säker (geometri, sidområden, korsningspunkter)	Utbyggnaden av gång- och cykelvägen utformas med stor omsorg till trafiksäkerhet och bidrar till måluppfyllelse. Ej alternativskiljande.	Utbyggnaden av gång- och cykelvägen utformas med stor omsorg till trafiksäkerhet och bidrar till måluppfyllelse. Ej alternativskiljande.
Eftersom vägsträckan är utpekad som en del av det kommunala skolvägnätet är gång- och cykeltrafik i blandtrafik ingen acceptabel lösning.	Planförslaget bidrar till måluppfyllelsen. Då alla valda alternativ tar hänsyn till att inte blanda oskyddade trafikanter med motortrafiken. <b>Alternativ 1 förespråkades förbi södra Örmölla</b> med hänsyn till projekt målet.	Planförslaget bidrar till måluppfyllelsen. Då alla valda alternativ tar hänsyn till att inte blanda oskyddade trafikanter med motortrafiken. <b>Alternativ 2 eller 3 förespråkas förbi norra Örmölla</b> med hänsyn till projekt målet.
<b>Tillgänglighet</b>		
Gång- och cykelvägen ska vara tillgänglig för barn och ungdomar	Utbyggnaden av gång- och cykelvägen är planerad att utföras så att sträckan blir tillgänglig för barn och ungdomar, dels genom utformning och genom att separera ifrån blandtrafiken. Ej alternativskiljande.	Utbyggnaden av gång- och cykelvägen är planerad att utföras så att sträckan blir tillgänglig för barn och ungdomar, dels genom utformning och genom att separera ifrån blandtrafiken. Ej alternativskiljande.
Gång- och cykelvägen ska vara användbar alla dagar om året	Utbyggnaden av gång- och cykelvägen är planerad att utföras så att kapaciteten håller oavsett vägunderlag, genom en anpassning av utformningen. Ej alternativskiljande.	Utbyggnaden av gång- och cykelvägen är planerad att utföras så att kapaciteten håller oavsett vägunderlag, genom en anpassning av utformningen. Ej alternativskiljande.
<b>Miljö</b>		
Intrång i skyddsvärda områden ska undvikas	Vid placering av gång- och cykelvägen har hänsyn tagits för att i möjligaste mån undvika skyddsvärda områden. Inga skyddsvärda områden har identifierats längs sträckan. Ej alternativskiljande.	Vid placering av gång- och cykelvägen har hänsyn tagits för att i möjligaste mån undvika skyddsvärda områden. Inga skyddsvärda områden har identifierats längs sträckan. Ej alternativskiljande.

Projekt mål	Bedömning av måluppfyllelse alternativ 1	Bedömning av måluppfyllelse alternativ 2
<b>Klimat och resurshållning</b>		
Minimera intrång i åkermark	Vid placering av gång- och cykelvägen har intrång i åkermark minimerats i största möjligaste mån. <b>Alternativ 1 har med hänsyn till projekt målet valts i den nordligaste delen och förbi södra Örmölla</b> för att undvika att ta jordbruksmark i anspråk.	Vid placering av gång- och cykelvägen har intrång i åkermark minimerats i största möjligaste mån. <b>Alternativ 2 eller 3 väljs med hänsyn till projekt målet förbi norra Örmölla</b> för att undvika att ta jordbruksmark i anspråk.
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 projekt målet i största möjligaste mån. Ej alternativskiljande.	Vid placering av gång- och cykelvägen har intrång i antal fastigheter minimerats i största möjligaste mån. Samtliga alternativ har tagit hänsyn till projekt målet i största möjligaste mån. Ej alternativskiljande.
Tillräcklig storlek och avvägd placering av tillfällig nyttjanderätt map etableringsplatser, materialupplag och masshantering	Hanteras i nästa skede.	Hanteras i nästa skede.
Eftersträva massbalans	Hanteras i nästa skede.	Hanteras i nästa skede.

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

Kapitlet kommer ses över, utifrån resultat från fältundersökningar och inmätningar.

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.

I avsnitten nedan redovisas vilka konsekvenser den planerade åtgärden har på aktuella hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och miljökvalitetsnormer, samt hur hänsyn till dessa bestämmelser tas.

### 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 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.

### 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.

### 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. Planbeskrivning 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. De miljökvalitetsnormer som bedöms beröras av planerade välgångsåtgärder och som kommer att beaktas i den fortsatta projekteringen samt under byggskedet 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 längs vägen.

## 9 Markanspråk och pågående markanvändning

Markanspråk gällande vägrätt, inskränkt vägrätt och tillfällig nyttjanderätt med angivna arealer kan inte redovisas i detta skede, utan kommer presenteras vid framtida samråd.

### 9.1. Konsekvenser för pågående markanvändning

Text kompletteras när granskningshandling finns framme.

Konsekvenser kan bland annat vara rätt dränering för åkermark kan behöva ändras. Åkermark blir gång- och cykelväg/vägområde. Del av privata fastigheter kommer att bli gång- och cykelväg.



## 10 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Åtgärden med att genomföra en gång- och cykelväg grundar sig på ett utredningsarbete med avvägning mellan olika intressen. Där särskild hänsyn har tagits till områdets natur- och kulturmiljövärden. Gång- och cykelväg bedöms uppfylla ändamålet med minsta möjliga intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

Med hänsyn till planerade skyddsåtgärder, att anlägga den utanför område med strandskydd, undvika att påverka kultur och naturvärdesobjekt samt lokalisera den nära befintliga väg för att minimera intrånget på jordbruksmark bedöms den planerade vägåtgärden innebära obetydlig till liten påverkan på natur- och kulturmiljön. Då vägplanen visar att påverkan även är liten på människors hälsa och på miljön gör Trafikverket bedömningen att projektet inte kan antas innebära betydande miljöpåverkan.

## 11 Fortsatt arbete

- Inmätningar
- Fältundersökningar
- Begäran om yttrande från Länsstyrelsen
- Samråd 2
- Vägplan

### 11.1. Tillstånd och dispenser

För att kunna genomföra projektet krävs separata prövningar i form av dispenser, tillstånd, lov eller anmälan för vissa särskilda åtgärder. Bedömning görs utifrån resultat från fältundersökningar och inmätningar samt Länsstyrelsens beslut om miljöpåverkan.

### 11.2. 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.

### 11.3. 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.

- Arkeologisk utredning – steg 1
- Systematisk uppföljning av klimatworkshopen.
- Återställning av mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt under byggtiden.

Kommer utredas vidare i nästa skede.

## 12 Genomförande och finansiering

### 12.1. Formell hantering

#### Granskning och fastställelse

Denna vägplan kommer 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 möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

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).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

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 markens 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. På plankartan och 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 anläggning som redovisas i vägplanen.

## 13 Underlagsmaterial och källor

Preliminära resultat Arkeologisk utredning steg 1, Skivarp-Abbekås. 2024.

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

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

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

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://www.raa.se)

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

SGU. 2023. Kartjänst: Jordartskarta. [SGUs Kartvisare](https://www.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)

Trafikverket. 2023. Trafikuppräkningsstal – Väganalyser trafikutredningar och buller. [Trafikuppräkningsstal - Väganalyser trafikutredningar och buller 230401 \(trafikverket.se\)](https://www.trafikverket.se)

Trafikverket. 2024. NVDB. [NVDB på webb \(trafikverket.se\)](https://www.trafikverket.se).

Vattenkartan. 2024. [Vattenkartan \(lansstyrelsen.se\)](https://www.lansstyrelsen.se)

VISS. 2024a. Skivarpsån. [Skivarpsån - Vattendrag - VISS - VattenInformationssystem för Sverige \(lansstyrelsen.se\)](https://www.lansstyrelsen.se)

VISS. 2024b. Ö Sydkustens kustvatten. [Skivarpsån - Vattendrag - VISS - VattenInformationssystem för Sverige \(lansstyrelsen.se\)](https://www.lansstyrelsen.se)



**TRAFIKVERKET**

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

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