

SAMRÅDSHANDLING

Väg 2000, Ovesholm-Vä, ny gång- och cykelväg

Kristianstads kommun, Skåne län

Vägplanbeskrivning, 2024-06-14



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Box 543, 291 25 Kristianstad

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Väg 2000, Ovesholm-Vä, ny gång- och cykelväg, Vägplansbeskrivning

Författare: Tyréns Sverige AB

Dokumentdatum: 2024-06-14

Ärendenummer: TÄHS-2023-000896

Åtgärdsnummer: 22078

Uppdragsnummer: 182789

Version: 1.0

Kontaktperson: Henrietta Wagland, Trafikverket

Innehåll

| | |
|--|----|
| 1. Sammanfattning | 6 |
| 2. Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål | 7 |
| 2.1. Bakgrund | 7 |
| 2.2. Planlägningsprocessen | 7 |
| 2.3. Åtgärdsvalsstudie | 8 |
| 2.4. Ändamål och projektmål | 9 |
| 2.4.1. Ändamål..... | 9 |
| 2.4.2. Projektmål | 9 |
| 2.5. Tidigare utredningar och beslut | 9 |
| 2.6. Geografiska och tidsmässiga avgränsningar..... | 10 |
| 2.7. Angränsande projekt | 10 |
| 3. Miljöbeskrivning | 11 |
| 3.1. Metod och underlag..... | 11 |
| 3.2. Osäkerheter..... | 12 |
| 3.3. Avgränsning av miljöaspekter | 12 |
| 4. Förutsättningar | 14 |
| 4.1. Vägens funktion och standard..... | 14 |
| 4.2. Trafik och användargrupper | 14 |
| 4.2.1. Kollektivtrafik..... | 15 |
| 4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling..... | 15 |
| 4.3.1. Översiktsplan | 15 |
| 4.3.2. Detaljplan | 17 |
| 4.3.3. Regional planering..... | 17 |
| 4.3.4. Markavvattningsföretag | 17 |
| 4.4. Byggnadstekniska förutsättningar..... | 17 |
| 4.4.1. Topografi | 17 |
| 4.4.2. Geotekniska förutsättningar | 17 |
| 4.4.3. Förorenad mark..... | 17 |
| 4.4.4. Hydrogeologiska förutsättningar..... | 18 |
| 4.4.5. Ytvatten | 18 |
| 4.4.6. Avvattning | 18 |
| 4.5. Riksintressen..... | 18 |
| 4.6. Miljökvalitetsnormer | 18 |

| | | |
|---------|---|----|
| 4.7. | Områdesskydd..... | 19 |
| 4.8. | Landskapet och staden..... | 20 |
| 4.9. | Kulturmiljö..... | 22 |
| 4.9.1. | Forn- och kulturhistoriska lämning..... | 22 |
| 4.10. | Naturmiljö..... | 23 |
| 4.10.1. | Naturvårdsarter..... | 24 |
| 4.10.2. | Invasiva arter..... | 24 |
| 4.11. | Jordbruksmark..... | 24 |
| 4.12. | Klimat..... | 25 |
| | Klimatpåverkan..... | 25 |
| | Klimatanpassning..... | 25 |
| 5. | Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv..... | 26 |
| 5.1. | Val av lokalisering..... | 26 |
| 5.2. | Val av utformning..... | 26 |
| 5.2.1. | Gång- och cykelväg..... | 26 |
| 5.2.2. | Trumförlängningar..... | 28 |
| 5.2.3. | Ny tätortsport väster om Ovesholm..... | 28 |
| 5.2.4. | Bortvalda alternativ med motiv..... | 29 |
| 5.3. | Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs..... | 29 |
| 6. | Effekter och konsekvenser av projektet..... | 30 |
| 6.1. | Trafik och användargrupper..... | 30 |
| 6.1.1. | Oskyddade trafikanter..... | 30 |
| 6.2. | Lokalsamhälle och regional utveckling..... | 30 |
| 6.3. | Miljö och hälsa..... | 31 |
| 6.3.1. | Befolkning och människors hälsa..... | 31 |
| 6.3.2. | Miljöaspekter..... | 31 |
| | Landskapsbild..... | 31 |
| | Kulturmiljö..... | 31 |
| | Naturmiljö..... | 31 |
| | Jordbruksmark..... | 33 |
| | Klimatpåverkan..... | 33 |
| | Klimatanpassning..... | 33 |
| 6.4. | Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)..... | 33 |
| 6.5. | Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser..... | 33 |
| 6.6. | Påverkan under byggnadstiden..... | 33 |
| 6.6.1. | Skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtiden..... | 34 |

| | | |
|---------|---|----|
| 7. | Samlad bedömning..... | 35 |
| 7.1. | Sammanställning av påverkan, effekt och konsekvens..... | 35 |
| 7.2. | Ändamål och projektmål | 35 |
| 7.3. | Transportpolitiska mål..... | 35 |
| 7.4. | Nationella miljökvalitetsmål..... | 36 |
| 7.5. | Trafikverkets målbild för 2030 | 36 |
| 8. | Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden | 37 |
| 8.1. | Allmänna hänsynsregler | 37 |
| 8.2. | Miljökvalitetsnormer | 38 |
| 8.3. | Hushållningsbestämmelser | 38 |
| 9. | Markanspråk och pågående markanvändning..... | 39 |
| 10. | Fortsatt arbete..... | 40 |
| 10.1. | Viktiga frågeställningar och behov av anmälningar, dispenser och tillstånd | 40 |
| 10.1.1. | Kulturmiljölagen | 40 |
| 10.1.2. | Kompensationsåtgärder för förlust av stenmurar och allér..... | 40 |
| 10.1.3. | Vattenverksamhet enligt 11 kapitlet miljöbalken | 40 |
| 10.1.4. | Redovisning invasiva arter..... | 41 |
| 11. | Genomförande och finansiering..... | 41 |
| 11.1. | Formell hantering | 41 |
| 11.1.1. | Detaljplan | 42 |
| 11.2. | Genomförande | 42 |
| 11.3. | Finansiering | 42 |
| 12. | Underlagsmaterial och källor | 43 |

1. Sammanfattning

Trafikverket planerar för en ny gång- och cykelväg längs med och norr om väg 2000, Mansdalavägen, på sträckan mellan Ovesholm och Vä. Inriktningen är att gång- och cykelvägen så långt som det är möjligt ska vara 2,5 meter bred och vara avskild från befintlig väg 2000 med en 2 meter bred skiljeremsa. På vissa trängre sektioner kan det bli aktuellt med gatusten och/eller räcke. Det planeras även för en hastighetsdämpande åtgärd västerifrån in mot Ovesholms tätort.

Markanvändningen inom utredningsområdet utgörs främst av tätortsbebyggelse i Ovesholm och Vä, enstaka hus och gårdar på sträckan mellan tätorterna samt jordbruk. De två mindre vattendragen Rambrobäcken och Mansdalabäcken passerar väg 2000 i trummor.

Det finns inga utpekade riksintresseområden inom utredningsområdet. Det finns en grundvattenförekomst med miljö kvalitetsnormer kopplade till sig inom utredningsområdet: Södra Kristianstadsslätten (SE619618-444855). Grundvattenförekomsten har god kvantitativ status och otillfredsställande kemisk status.

Rambrobäcken omfattas av strandskydd söder om väg 2000 samt är identifierad som naturvärdesbiotop. Generella biotopskydd har noterats längs sträckan i form av alléer, stenmurar och dike. Utredningsområdet består till stora delar av jordbruksmark/åker, vars homogena markanvändning inte brukar förknippas med höga naturmiljövärden. Insprängt i landskapet finns dock även mindre skogsdungar, ofta bestående av lövträd, samt de mindre vattendragen, som erbjuder livsmiljöer för bland annat fåglar, insekter och vattenlevande organismer.

Kulturmiljön i området är särskilt präglad av 1700- och 1800-talen, vilket konkret kan innefatta äldre byggnader, vägar, alléer, bokskogar och öppna åkerfält. Ett antal fornlämningar finns inom eller i nära anslutning till utredningsområdet.

På en övergripande nivå bedöms den planerade utbyggnaden kunna medverka till uppfyllelsen av de nationella miljö kvalitetsmålen, ligga i linje med de allmänna hänsynsreglerna och hushållningsbestämmelserna i miljöbalken samt inte innebära negativ påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten.

Länsstyrelsen har den 29 maj 2024 beslutat att projektet inte antas medföra betydande miljö påverkan.

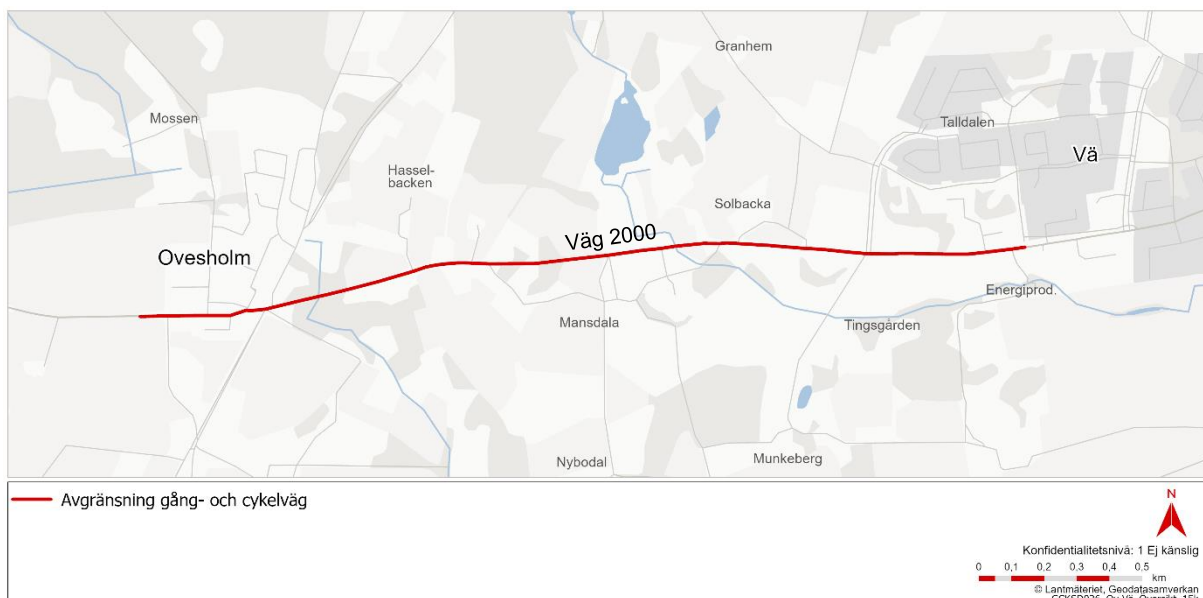
2. Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1. Bakgrund

Det finns ett ökat behov av att kunna cykla till arbete och kollektivtrafik på sträckan Ovesholm till Vä. I dagsläget upplevs denna sträcka inte som trafiksäker på grund av höga hastigheter och omfattande trafik.

Sträckan Ovesholm-Vä är av Region Skåne (2022[a]) en prioriterad sträcka då den spelar en viktig roll för regionens olika cykelstråk. Det är därför angeläget att göra en översyn av denna sträcka för att möjliggöra en säker cykeltrafik - detta genom att bygga en gång- och cykelväg parallellt med befintlig bilväg.

Det kommer även anläggas belysning längs sträckan för gång- och cykelvägen.



Figur 1. Översikt över området där ny gång- och cykelväg planeras.

2.2. Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan. Detta gäller även för gång- och cykelvägar.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas. Hur mycket tid som krävs 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 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 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. Vägplaneprocessen vid icke betydande miljöpåverkan.

2.3. Åtgärdsvalsstudie

Trafikverkets och Region Skånes Åtgärdsvalsstudie daterad 2015-11-11 har legat till grund för val av lokalisering. Studien bedömde flertalet åtgärder exempelvis friliggande dubbelriktad gång- och cykelbana på landsbygdsdelen vilket bedömdes som en god lösning för såväl cyklister som för fotgängare. Cykling i blandtrafik på befintliga vägar genom Mansdala på del av sträcka har studerats och behållits med motiveringen något längre sträckning som dock kopplar till bebyggelse. Åtgärden cykelfält har studerats men förkastats då väg 2000 är för smal och har för stor trafikmängd. Vägvisning för cyklister på mindre vägar söder eller norr om väg 2000 har studerats men förkastats då det skulle leda till omvägar, mer än 1,5 gånger fågelavståndet. En annan studerad åtgärd har varit att sänka hastigheten på väg 2000 till 60 km/h vilket förkastades med motiveringen att trafikflödet fortfarande skulle varit alltför besvärande.

Åtgärdsvalsstudien nämner att det generellt sett är trevligare att cykla i blandtrafik på en lågtrafikerad väg än på en cykelbana längs med en högtrafikerad väg. Ett lämpligt parallellt vägnät som uppfyller trafiksäkerhetskriterier men inte ger en för stor omväg är oftast att föredra då detta ofta ger bättre framkomlighet. Vid separerade cykelbanor ökar attraktiviteten om det finns en mellanremsa i gräs.

I valet av lokalisering har fyrstegsprincipen legat till grund. Fyrstegsprincipen innebär att åtgärder för att lösa en brist eller ett behov prövas och analyseras i fyra olika steg:

1. Tänk om – Åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt. Här kan generella kampanjer användas för att främja cyklandet. I fall det bedöms att trafiksäkerheten är bristande kan man först försöka påverka användandet efter en förbättring av trafiksäkerheten. Åtgärder för att öka användandet av det befintliga cykelnätet är mycket viktiga och behandlas i Region Skånes cykelutvecklingsprogram.
2. Optimera – Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och fordon. Förbättring av befintliga cykelförbindelser är en viktig åtgärd i denna kategori. Här inkluderas även till exempel cykelparkeringar, lånecykelsystem, cykelvägvisning mm, men även

anläggande av cykelfält på befintlig väg eller en så kallad 2-1 lösning (1 körfält för bilar, 2 breda fält på vardera sidan avsedda för cyklister).

3. Bygg om – Begränsade ombyggnadsåtgärder. Dessa åtgärder är fysiska åtgärder som omfattar till exempel cykelbanor längs med befintliga vägar, asfaltering av grusvägar eller anläggande av hastighetssäkrande eller -sänkande åtgärder. Det omfattar även förbättringar i befintlig infrastruktur som krävs mindre ombyggnad.
4. Bygg nytt – Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder; omfattar nybyggnad av friliggande cykelvägar som inte ligger direkt längs med vägen och vilka betyder ett större ingrepp i landskapet.

De åtgärder som studerats och förts vidare hamnar på steg 3, bygg om, enligt fyrstegsprincipen.

Accepterade åtgärder paketerades i två paket:

- A – Friliggande och separerad dubbelriktad gång- och cykelbana.
- B – Friliggande dubbelriktad gång- och cykelbana samt cykling i blandtrafik på befintliga gator genom Mansdala på del av sträcka.

En effektbedömning gjordes på paket A och B där paket A valdes att gå vidare med.

2.4. Ändamål och projektmål

2.4.1. Ändamål

Projektets ändamål är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade gång- och cykeltrafikanter på sträckan Ovesholm-Vä.

2.4.2. Projektmål

- Projektet ska bygga en separerad och inbjudande gång- och cykelväg som är driftbar och som inte påverkar befintligt väg negativt.
- Projektet ska genomföras med hänsyn till befintliga landskaps-, natur- och kulturvärden och ta så lite värdefull odlingsmark i anspråk som möjligt.
- Projektet ska sträva efter att ta så lite tomtmark i anspråk som möjligt och ta hänsyn till befintlig bebyggelse.
- Projektet ska bedrivas med fokus på effektiv resursanvändning med avseende på klimat och ekonomi.

2.5. Tidigare utredningar och beslut

- En åtgärdsvalsstudie (TRV 2015/98466), daterad 2015-11-11, är genomförd på sträckan och syftade till att beskriva problemställningar och förutsättningar för projektet för att därefter presentera ett åtgärds paket att utgå ifrån.
- Under våren 2024 togs ett samrådsunderlag fram. Samrådsunderlagets syfte är att studera områdets förutsättningar samt projektets potentiella effekter på de skydd och värden som projektet omfattar, vilket ligger till grund för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Det genomfördes även samrådsmöten med allmänheten, ledningsägare, Kristianstads kommun, Skånetrafiken och Länsstyrelsen. Samråden och inkomna yttranden finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

- Länsstyrelsen har den 29 maj 2024 beslutat att projektet inte antas medföra betydande miljöpåverkan, varför en miljöbeskrivning ska upprättas i denna planbeskrivning.

2.6. Geografiska och tidsmässiga avgränsningar

Planförslaget omfattar i skede samrådshandling (nuvarande skede) sträckan väster ifrån infarten in i Ovesholm till anslutningen till gång- och cykelvägen mellan Månvägen respektive Lyckegårdsvägen i Vä, se figur 1.

Influensområdet omfattar det område som berörs direkt och indirekt. Influensområdet är inte geografiskt avgränsat, utan varierar beroende på miljöaspekt. De områden och värden som bedöms kunna påverkas beskrivs i avsnitt 6.

Byggstart är planerad till 2026–2027. Byggtiden beräknas till cirka 6-12 månader. Prognosår för trafik och miljöeffekter är 2040.

2.7. Angränsande projekt

I Kristianstads kommuns (2019) Trafikplan lyfts ett behov av gång- och cykelväg längs Tueängsvägen för att sammanbinda gång- och cykelvägen vid Kalvåkersvägen med den utmed Örmatoftavägen. Tueängsvägen är kommunalägd.

3. Miljöbeskrivning

Då projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt länsstyrelsens beslut 29 maj 2024 hanteras förutsedd miljöpåverkan genom en miljöbeskrivning. Syftet med miljöbeskrivningen är att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som den planerade verksamheten kan medföra samt bedöma dess konsekvenser för miljö och hälsa.

Miljöbeskrivningen har integrerats i den här planbeskrivningen. Det innebär att förutsättningar för de miljöaspekter som behandlas i miljöbeskrivningen redovisas i avsnitt 4 och effekter och konsekvenser behandlas i avsnitt 6. Överensstämmelse och bidrag till de transportpolitiska målen, miljö kvalitetsmålen, miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden redovisas i avsnitt 7 och 8.

3.1. Metod och underlag

För miljöbeskrivningen som görs i detta dokument används begreppen påverkan, effekt och konsekvens.

Påverkan avser förändring av miljön genom exempelvis fysiskt intrång eller störningar i form av buller.

Effekt är en förändring i miljön som påverkan medför, som till exempel förlust av värdefulla naturmiljöer eller förändringar i miljö kvalitet som kan mätas, beräknas eller på annat sätt beskrivas.

Konsekvens är en bedömning av den verkan de uppkomna effekterna har på en viss företeelse, till exempel biologisk mångfald.

Som underlag för att bedöma olika effekters betydelse används där det är tillämpligt exempelvis lagkrav, riktvärden, miljö kvalitetsnormer (MKN), skyddade områden, värdebeskrivningar och miljö kvalitetsmål. Inventeringar/undersökningar är geotekniska undersökningar, arkeologisk utredning och naturvärdesinventering.

| | | | | | | | | |
|-------------------------------|----------|-----------------------------|--------------------------------|---------------------------|----------------|--------------------------------|-----------------------------|--------------|
| Intressets värde / känslighet | Högt | Stora negativa konsekvenser | | | | | Stora positiva konsekvenser | |
| | Måttligt | | Måttliga negativa konsekvenser | | | Måttliga positiva konsekvenser | | |
| | Lågt | | | Små negativa konsekvenser | | Små positiva konsekvenser | | |
| | | Stor negativ | Måttlig negativ | Liten negativ | Ingen störning | Liten positiv | Måttlig positiv | Stor positiv |

Figur 3. Konsekvenser av projektet definieras som en sammanvägning av miljöaspektens värde och omfattning.

3.2. Osäkerheter

Bedömningar i en miljöbeskrivning är alltid förknippade med ett visst mått av osäkerhet, dels till följd av att de är kopplade till en framtida utveckling som inte alltid helt går att förutse utan ofta är baserade på prognoser och antaganden. Exempelvis kan sådana osäkerheter i detta projekt handla om antaganden och prognoser som görs beträffande framtida trafikmängder, utsläppsmängder, nederbörds mängder samt yt- och grundvattenflöden. Vidare finns även osäkerheter beträffande åtgärder och vilken effekt sådana åtgärder kommer att ha vid ett framtida prognosår. Prognoser och antaganden ligger till grund för beräkningar som görs för yt- och grundvatten. Generellt görs konservativa beräkningar, vilket innebär att resultatet i vissa fall kan vara något överdrivet mot vad som kan förväntas i det verkliga utfallet.

Påverkan på biologisk mångfald är beroende av många olika faktorer och samspelet dem emellan, vilket kan bli avgörande för vilken effekt en påverkan kan få på exempelvis en viss art eller miljö. Andra delar, som exempelvis landskapsbilden eller kulturlandskapet kan analyseras och beskrivas förhållandevis objektivt, medan själva upplevelsen och värderingen av landskapet alltid innehåller ett visst mått av subjektivitet.

3.3. Avgränsning av miljöaspekter

En miljöbeskrivning ska innehålla uppgifter om miljöförutsättningarna i det område som kan komma att påverkas av den planerade vägen, de förändringar i miljö kvalitet som projektet kan medföra och vad dessa förändringar bedöms innebära för människors hälsa och miljön. Miljöbeskrivningen bör stå i proportion till projektets eller åtgärdens miljöpåverkan och ha en omfattning och detaljeringsgrad som är rimlig med hänsyn till rådande kunskaps- och bedömningsmetoder samt innehålla de uppgifter som behövs för att en bedömning ska kunna göras av de väsentliga miljöeffekterna. Detta innebär att vissa aspekter som har liten eller marginell betydelse behandlas översiktligt, avgränsas bort eller utelämnas.

Utifrån genomförda samråd och det inledande arbetet med vägplanen har följande aspekter bedömts som relevanta att beskriva i denna miljöbeskrivning:

- Landskapsbild,
- Kulturmiljö,
- Naturmiljö,
- Jordbruksmark,
- Klimatanpassning och klimatpåverkan, samt
- Påverkan under byggskedet.

Yt- och grundvatten beskrivs under byggnadstekniska förutsättningar i avsnitt 4.4 och under miljö kvalitetsnormer i avsnitt 4.6. Där det är relevant beskrivs vattenaspekter även under de ovan nämnda miljöaspekterna.

Aspekter som inte bedöms innebära väsentliga miljöeffekter och därmed avgränsas bort och ej bedöms som relevanta att konsekvensbeskriva i detta projekt är:

- Barriärer samt rekreation och friluftsliv
Väg 2000 utgör redan idag en barriär. Det är dock ingen definitiv barriär, vilket innebär att det går att passera över vägen. Detta påverkas inte av den planerade gång- och cykelvägen. Ur naturmiljösynpunkt bedöms den inte heller innebära någon väsentlig förändring för djurlivets

möjligheter att passera över vägarna. Det finns inga utpekade friluftsvärden inom planförslaget som påverkas negativt av projektet.

- **Buller och vibrationer**
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 aspekterna buller och vibrationer i driftskedet i det här dokumentet. Buller och vibrationer under byggtiden behandlas övergripande i avsnitt 6.6.
- **Luftmiljö**
Projektet innebär inga förändrade trafikflöden och därmed bedöms det inte heller innebära någon negativ effekt på luftkvaliteten i driftskedet. Utsläpp från arbetsmaskiner under byggtiden behandlas övergripande i avsnitt 6.6.
- **Förorenad mark**
Ingen av de kända potentiella föroreningarna riskerar att direkt påverkas av den nya gång- och cykelvägen.

4. Förutsättningar

4.1. Vägens funktion och standard

Väg 2000, Mansdalavägen, är en statligt ägd väg med en bredd på 6 meter. Skyltad hastighet är 40 km/h inom Ovesholm respektive Vä samt 70 km/h strax utanför tätorterna.

25 vägar ansluter till väg 2000 inom planförslaget, varav sex av de anslutande vägarna är kommunala vägar och 19 är enskilda vägar. De kommunalägda vägarna är Marbäcksvägen, del av Alexandras väg, gång- och cykelvägen utmed Örmatoftavägen, Tueängsvägen, Planeternas väg samt Månvägen. Samtliga vägar har en skyltad hastighet på 40 km/h förutom Planeternas väg och Månvägen som har en hastighetsgräns på 30 respektive 50 km/h.

Enskilt ägda anslutande vägar är Toftagårdsvägen, Tvärtoftsvägen, del av Alexandras väg, Örmatoftavägen, Mansdala bygata, Munkebergsvägen samt 13 icke namngivna vägar. Vägar inom tätorterna har en hastighetsgräns på 40 km/h, medan vägar utanför har en högsta tillåtna hastighet på 70 km/h.

4.2. Trafik och användargrupper

Det finns inga tillgängliga mätningar för cykeltrafik på sträckan.

Tillgänglig data i form av trafikmängder avseende biltrafik har samlats in för länsvägen (väg 2000) och för den kommunala vägen Planeternas väg. På de enskilda vägarna längs utredningssträckan finns inga tillgängliga trafikmätningar. Trafikmängderna på dessa vägar bedöms som begränsade.

Trafikflöden har samlats in via Trafikverket (2024) och resultaten av senast utförda trafikräkningar redovisas i Tabell 1 nedan.

Tabell 1. Trafikmängder enligt senast utförda räkningar på vägar med statlig väghållning.

| Väg | Delsträcka | Mätår | ÅDT (årsmedel- dygnstrafik, fordon/dygn) | Andel tung trafik |
|------|-------------------------------------|-------|---|-------------------------|
| 2000 | Mellan Planeternas väg och Månvägen | 2021* | 2330 | 2 % |
| | | 2012 | 2810 | 5 % |

*ÅDT-siffrorna kan vara påverkade av Covid-19-pandemin, därav redovisas även ÅDT för tidigare år.

Kristianstads kommun har även utfört en trafikmätning på Planeternas väg. Denna redovisas nedan.

Tabell 2. Trafikmängder enligt senast utförda räkningar på vägar med kommunal väghållning.

| Väg | Delsträcka | Mätår | Medel- dygnstrafik (fordon/dygn) | Andel tung trafik |
|-----------------|-------------------------|-------|--|-------------------------|
| Planeternas väg | Söder om Lyckedalsvägen | 2020* | 640 | Ej känt** |

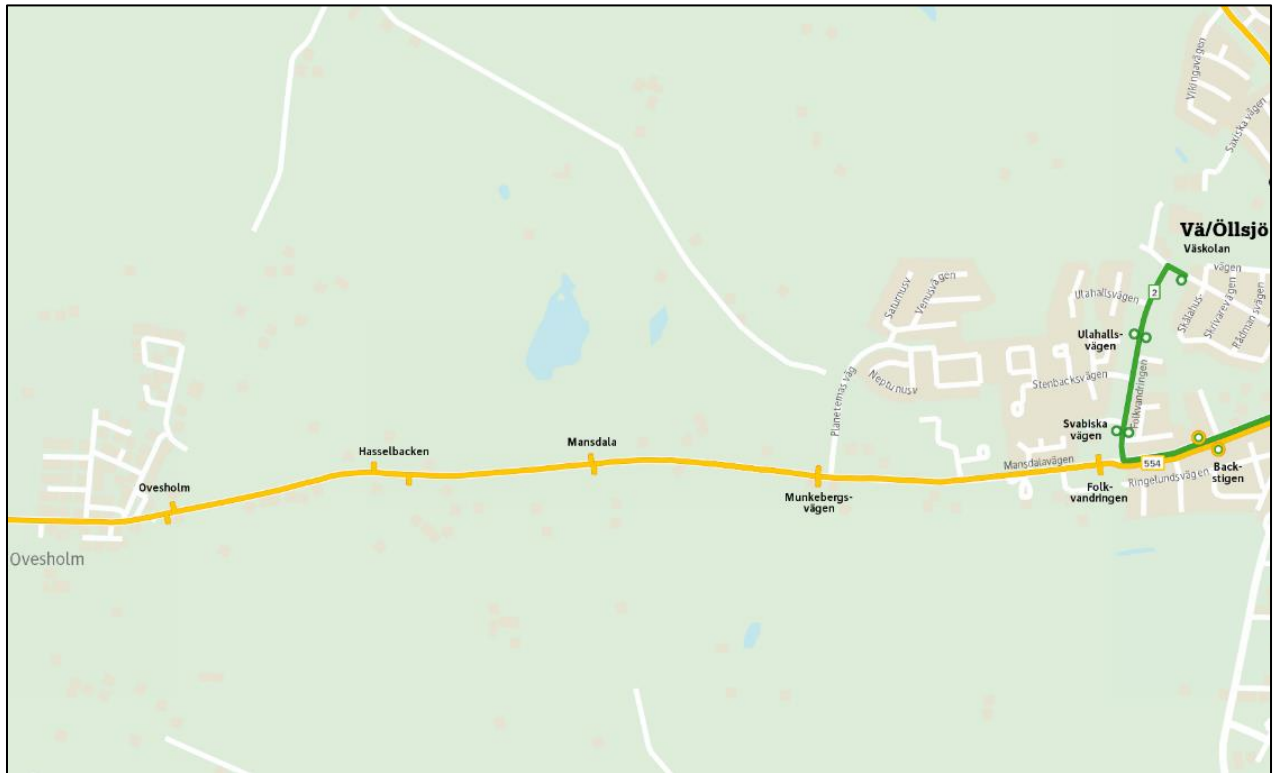
*ÅDT-siffrorna kan vara påverkade av Covid-19-pandemin, ingen tidigare mätning finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida.

**data ej tillgänglig via Trafikverkets hemsida.

Mätningar utförda under covid-19-pandemin bör tolkas med viss försiktighet då pandemin påverkade trafikarbetet under denna period. För gator med sådana mätningar används normalt en tidigare mätning i det fortsatta arbetet, t.ex. för uppräknings till prognosår, då dessa bedöms bättre spegla en normal trafiksituation.

4.2.1. Kollektivtrafik

Väg 2000 trafikeras av regionbusslinje 554. Figur 4 visar linjesträckning och busshållplatser längs planförslaget.



Figur 4. Busslinjekarta över utredningssträckan. Skånetrafiken (2024[b])

Linje 554 trafikeras mellan Äsphult och Kristianstad. Linjen trafikeras med två ordinarie dubbelturer per vardagsdygn samt tre anropsstyrda turer i riktning Äsphult-Kristianstad och fyra anropsstyrda turer i riktning Kristianstad-Äsphult (Skånetrafiken 2024[a]).

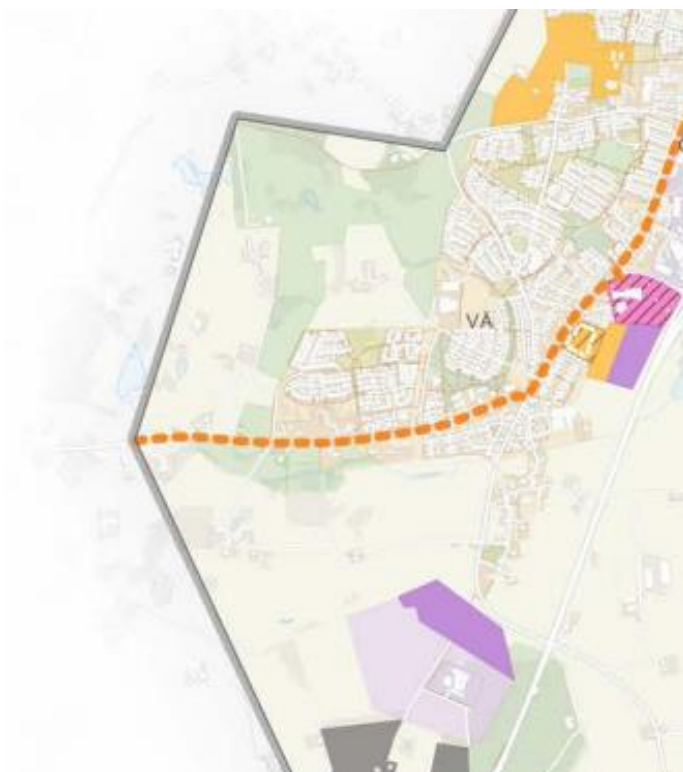
4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

4.3.1. Översiktsplan

Kristianstads kommuns *Översiktsplan 2013* antogs av kommunfullmäktige 2013-03-12 och aktualitetsprövades december 2021. En ny översiktsplan planeras vara antagen 2026. Planförslaget omfattas även av en fördjupad översiktsplan för Kristianstad stad från 2021. I båda planer är sträckan utmed Mansdalavägen föreslagen som ny cykelväg för utvecklad turism och rekreation, se figur 5 och 6. Planförslaget berörs även av grönstruktur och område som bedömts som lämpligt för mindre etableringar av vindkraftverk.



Figur 5. Utdrag ur markanvändningskartan från Översiktsplan 2013. Grönprickigt fält: grönstruktur av regionalt och kommunalt intresse, mörkt fält: vindbruksområde. Det vita fältet redovisar gränsen för fördjupad översiktsplan för Kristianstad stad.



Figur 6. Utdrag ur markanvändningskartan från Översiktsplan för Kristianstad stad. Orange streckad linje illustrerar potentiell lokalisering av ny gång- och cykelväg.

4.3.2. Detaljplan

Planförslaget berör totalt tre detaljplaner inom Ovesholm och Vä:

- Förslag till byggnadsplan för Ovesholms stationssamhälle i Träne socken, Träne kommun, Kristianstads län (11-TRÄ-285)
- Del av Örmatofta 6:1 m fl i Ovesholm, Kristianstads kommun, Kristianstads län (11-KRI-1873/80)
- Detaljplan för Atlas 1, Vä 2:72 m.fl., Vä, Kristianstad (1290K-P2022/10)

Området mellan orterna saknar detaljplaner.

4.3.3. Regional planering

Väg 2000 mellan Ovesholm och Vä är listad som prioriterad sträcka i Region Skånes (2022[a]) gällande transportinfrastrukturplan.

4.3.4. Markavvattningsföretag

Dikningsföretaget *Mansdalabäckens uppgrävning* från 1910 ligger inom planförslaget vilket genomleds väg 2000 i en trumma och med ett öppet dike intill (Mansdalabäcken).

4.4. Byggnadstekniska förutsättningar

4.4.1. Topografi

Markanvändningen utgörs främst av tätortsbebyggelse i Ovesholm och Vä, enstaka hus och gårdar på sträckan mellan tätorterna samt jordbruk. Två mindre vattendrag passerar väg 2000 i trummor. Längs sträckan är topografin böljande med nivåer inom intervallet ca +41,9 till +63,9.

4.4.2. Geotekniska förutsättningar

Jordlagren längs planförslaget utgörs huvudsakligen av ett ca 0,3-0,7 m ytlager av, humushaltig sand respektive grusig sand. I terrängens lågpunkter förekommer organisk jord (kärrtorv och torv), med en mäktighet som mest ca 2 meter. Under ytlagret hittas sandig morän och friktionsjord. Jordtyp och djup varierar längs sträckan. Djupast undersökningspunkt är 6 m.

4.4.3. Förorenad mark

Enligt länsstyrelsernas verktyg för hantering av förorenad mark (EBH-karta) finns två riskklassade förorenade områden i närheten av planförslaget, se figur 7. Ett område gäller verksamhet med träimpregnering kring Tueängsvägen i Ovesholm och det andra gäller en plantskola vid Mansdalavägen. Båda dessa verksamheter har getts riskklass 2 (stor risk). Två ej riskklassade potentiella föroreningar som båda kopplas till drivmedelshantering finns i Vä. Dessa ligger cirka 900 meter ifrån Månvägen där den planerade cykelvägen ansluter till befintlig infrastruktur.

4.4.4. Hydrogeologiska förutsättningar

Grundvattenytan förutsätts ligga som lägst 4 m och som högst 0,0 m under markytan inom planförslaget.

Brunnar för vatten- och energiförsörjning samt brunnar med okänd användning finns inom planförslaget. Mansdalavägen avvattnas över asfaltkant till gräsklädda slänter och diken.

4.4.5. Ytvatten

Aktuell vägsträcka ligger inom SMHI delavrinningsområde benämnt *Mynnar i Vramsån* samt *Inloppet i Hammarsjön* som i sin tur ingår i huvudavrinningsområde Helge å.

Sträckan korsas av Rambrobäcken samt Ängamöllebäcken/Mansdalabäcken. Det senare vattendraget benämns som Mansdalabäcken vid korsning med väg 2000 inom projektet.

4.4.6. Avvattning

I dagsläget sker huvudsakligen avrinningen i öppna gräsbeklädda diken. Vägtagvatten rinner mot korsande vattendrag. Korsande vattendrag leds under väg 2000 via trummor. Det finns även sträckor där vägtagvatten rinner av till befintlig mark.

4.5. Riksintressen

Områden som har så speciella värden eller förutsättningar att de bedömts vara av nationellt intresse kan klassas som riksintresse enligt 3 eller 4 kapitlet miljöbalken. Områden som är av riksintresse ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada de värden som legat till grund för utpekandet.

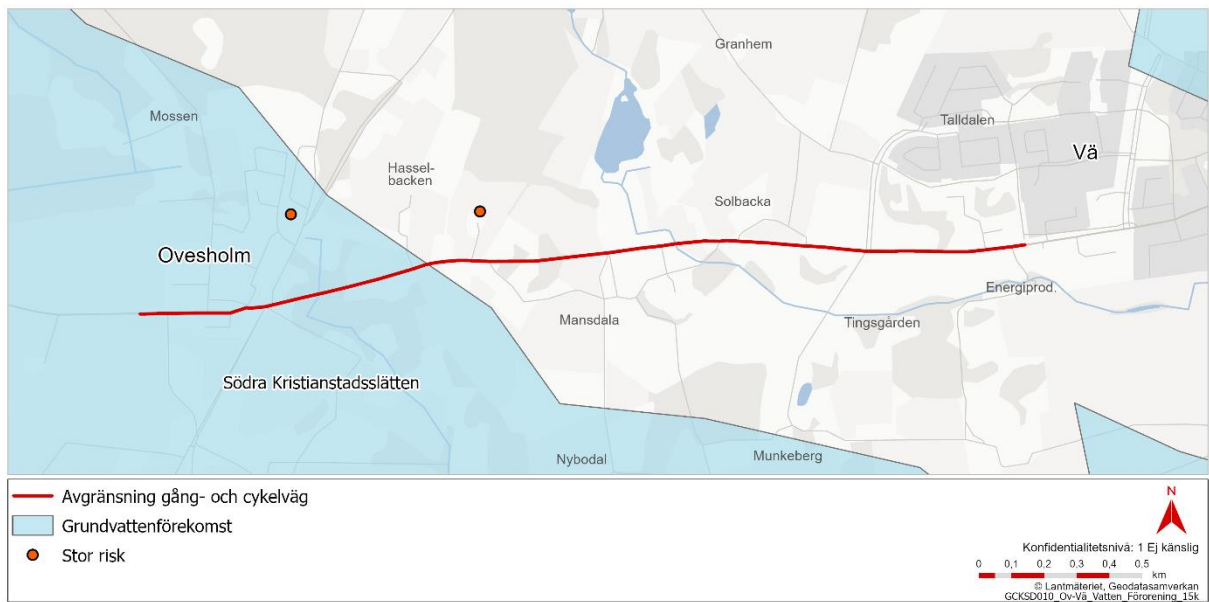
Det finns inga utpekade riksintresseområden inom planförslaget. Ett riksintresse för kulturmiljövård (Väs kyrkby) ligger strax utanför planförslaget, som närmst cirka 260 meter, se figur 10.

4.6. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt styrmedel som anger lägsta godtagbara miljö kvalitet utifrån kunskap om vad människan och naturen anses tåla. Miljökvalitetsnormerna omfattar buller, utomhusluft och vattenkvalitet.

Inom projektet är det relevant att bedöma påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten. Det finns en grundvattenförekomst med miljö kvalitetsnormer kopplade till sig inom planförslaget: Södra Kristianstadsslätten (SE619618-444855), se figur 7. Grundvattenförekomsten har god kvantitativ status och otillfredsställande kemisk status. Miljö kvalitetsnormerna innebär att kvantitativ status ska vara fortsatt god samt att kemisk status ska vara god, med tidsfrist till år 2027. Miljö kvalitetsnormerna omfattas även av områdesskydd för känsliga jordbruksområden samt för dricksvattenförsörjning. De kvalitetskrav som gäller för de skyddade områdena gäller parallellt med, och i förekommande fall utöver kraven för ekologisk och kemisk status.

Varken Rambrobäcken eller Mansdalabäcken utgör vattenförekomster och har därmed inga miljö kvalitetsnormer kopplade till sig. Närmsta nedströms liggande vattenförekomster är Vramsån (Helge å-Ryabäcken, SE620341-139491) respektive Helge å (Hammarsjön-Råbelövskanalen, SE621134-139723).



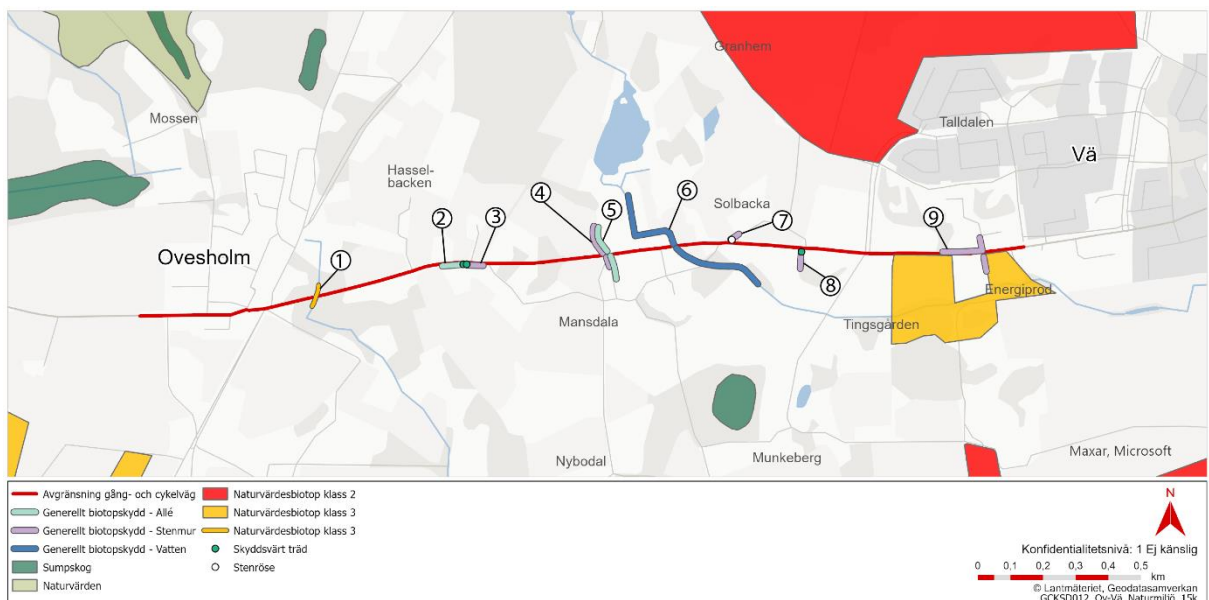
Figur 7. Grundvattenförekomst och potentiella föroreningar.

4.7. Områdesskydd

Följande områdesskydd enligt 7 kapitlet miljöbalken finns inom planförslaget:

- Rambrobäcken omfattas av strandskydd på den södra sidan av väg 2000.
- Generella biotopskydd se tabell 3.

Områdesskydden redovisas på karta i figur 8.



Figur 8. Områdesskydd enligt 7 kapitlet miljöbalken samt naturmiljövärden.

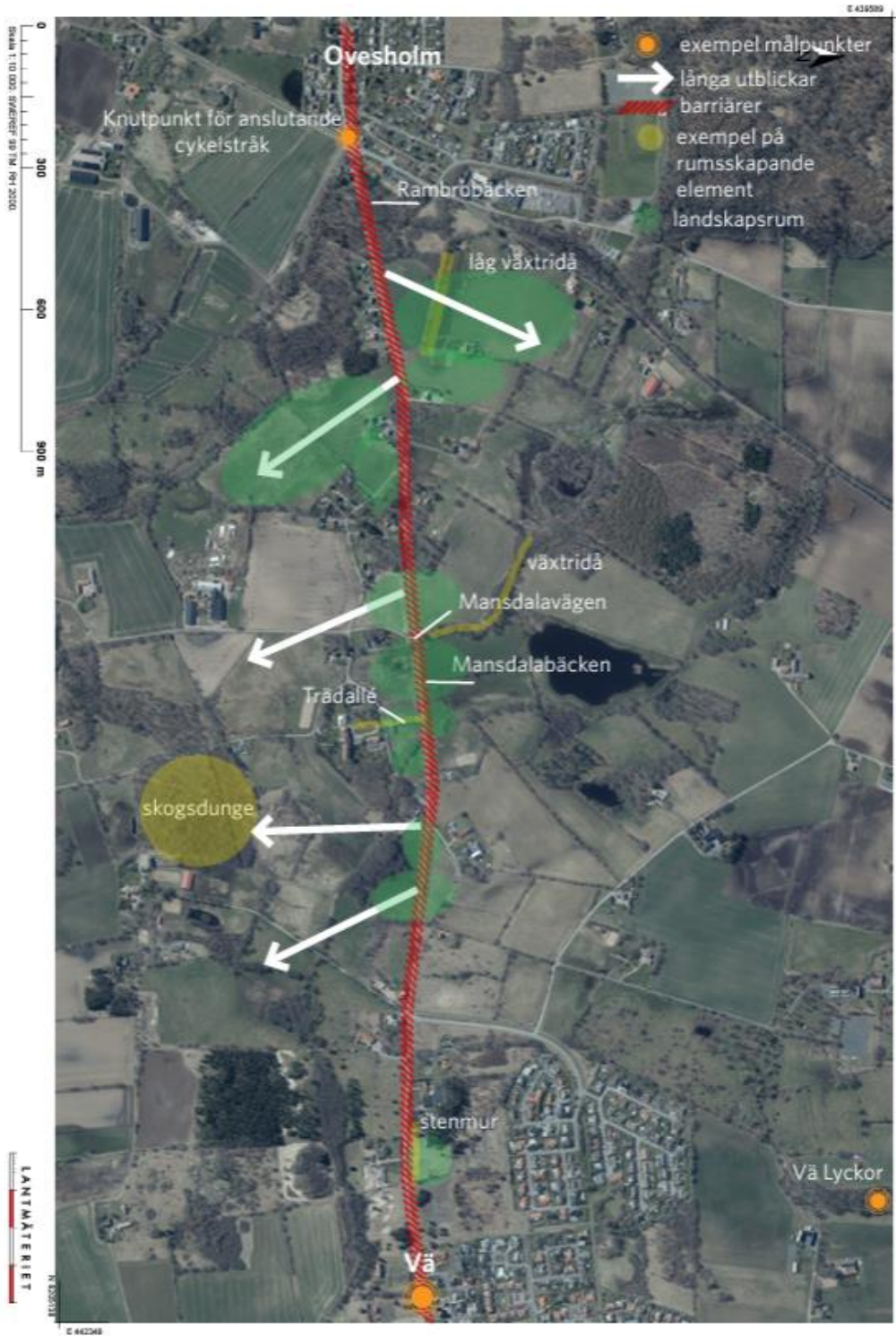
Tabell 3. Objekt som omfattas av generellt biotopskydd.

| ID-nr. (se figur 10) | Biototyp | Namn/plats | Kommentar |
|----------------------|-----------|---|--|
| 1 | Småvatten | Rambrobäcken | Trumman i Rambrobäcken, ca 0/570 enligt längdmätning, förlängs ca 3m. Påverkas av projektet. |
| 2 | Allé | Nordväst om Mansdala | Påverkas inte av projektet. |
| 3 | Stenmur | Nordväst om Mansdala | Påverkas inte av projektet. |
| 4 | Allé | Strax norr om Mansdala bygata | Delas av väg 2000. Delar norr om vägen påverkas av projektet. Delar söder om vägen påverkas inte av projektet. |
| 5 | Stenmur | Strax norr om Mansdala bygata | Delas av väg 2000. Delar norr om vägen påverkas av projektet. Delar söder om vägen påverkas inte av projektet. |
| 6 | Småvatten | Mansdalabäcken | Trumman i Mansdalabäcken, ca 1/680 enligt längdmätning, förlängs ca 7m. Påverkas av projektet. |
| 7 | Stenmur | Söder om Solbacka | Påverkas av projektet. |
| 8 | Stenmur | Söder om väg 2013 i längdmätning med Solbacka | Påverkas inte av projektet. |
| 9 | Stenmur | Väster om Planeternas väg | På majoriteten av sträckan förväntas stenvuren hamna i skiljeremsan, vilket ger minimal påverkan av projektet. |

4.8. Landskapet och staden

Planförslaget ligger på Kristianstadsslätten, ett låglänt mosaiklandskap präglad av ett långvarigt jordbruk med utspridda gårdar samt skogsdungar. Flera träd och buskar finns längs Mansdalavägen. Vid Ovesholm utgörs trädbeståndet främst av lövträd, medan förekomst av tall finns närmare Vä. Odlingslandskapet är något kuperat men samtidigt öppet, vilket bidrar till stora siktlinjer. Mindre vattendrag rinner genom landskapet. I väst och öst hittas två mindre tätorter: Ovesholm respektive Vä, varav Vä är betydligt större än Ovesholm. Både Ovesholm och Vä domineras av villabebyggelse från olika tidsperioder, men har även inslag av lägenhetsbyggnader, småindustrier och andra samhällsfaciliteter.

Barriärerna i upplevelsen av landskapet är, förutom vägarna, alla de olika inslagen av avgränsningar mot hag-, betesmark och fastigheter. Ur ett annat perspektiv kan även åkermarken innebära en barriär i sin otillgänglighet för passage/rörelse genom landskapet. I det större landskapet utgör E22:an väster om Vä en stor barriär som fragmenterar landskapet.



Figur 9. Landskapsbildsanalys.

4.9. Kulturmiljö

Följande kulturmiljövärden har identifierats inom eller i direkt närhet till planförslaget:

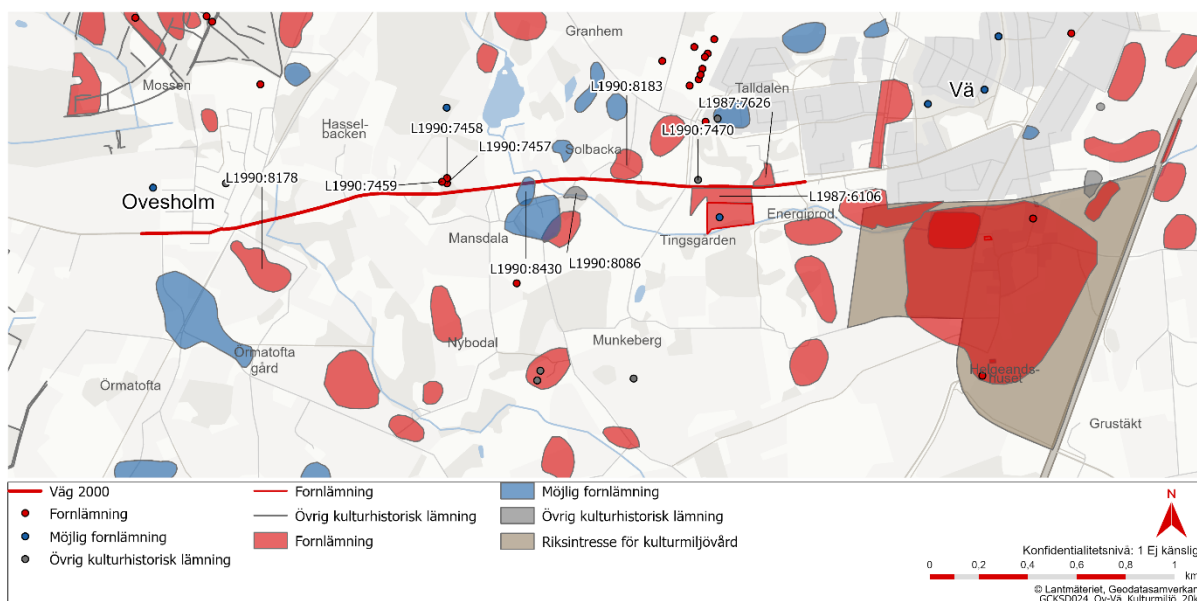
- Riksintresse kulturmiljövård: Vä [L16], se figur 10.
- Särskilt värdefull kulturmiljö i regionalt kulturmiljöprogram: Ovesholm. Området präglas av Ovesholms storgodsdrift, förhistoriska lämningar och bylandskapets småskalighet. Viktiga delar av området är de äldre byggnaderna, vägarna, alléerna, bokskogen och de öppna åkerfälten.
- Särskilt värdefull kulturmiljö i regionalt kulturmiljöprogram: Vä. Både utbredningen och områdets värden är i stort samma som för riksintresset Vä. Kulturmiljöprogrammet beskriver en unik bebyggelsekontinuitet under nära tvåtusen år. Av särskilt betydelse för miljön är kyrkan och de medeltida ruinerna liksom de öppna markerna runt bykärnan.
- Miljöer utpekade i Kristianstads kommuns kulturmiljöprogram: Vä, Klackabacken, Munkeberga, Tingsgården och Ovesholms betesmarker.
- Äldre byggnader, strukturer och landskapselement: stenvägar samt det öppna skifteslandskapet med jordbruksmark och beteshagar.

4.9.1. Forn- och kulturhistoriska lämning

Det finns ett flertal lämningar inom eller i direkt närhet till planförslaget, se tabell 4 och figur 10. En arkeologisk utredning steg 1 preliminär redovisning pågår och resultatet har inte färdigställts från Arkeologerna.

Tabell 4. Lämningar inom eller i direkt närhet till planförslaget.

| KMR: nummer | Lämningstyp | Antikvarisk Bedömning | Kommentar |
|-------------|------------------------------|--------------------------------|--------------------------|
| L1987:7626 | Boplatsområde | Fornlämning | Stor risk för påverkan. |
| L1987:6106 | Boplats | Fornlämning | Ingen risk för påverkan. |
| L1990:7470 | Fornlämningsliknande lämning | Övrig kulturhistorisk lämning | Risk för påverkan. |
| L1990:8183 | Boplats | Fornlämning | Påverkas. |
| L1990:8086 | Kvarn | Övrig kulturhistorisk lämning. | Ingen risk för påverkan. |
| L1990:8430 | Boplats | Möjlig fornlämning | Påverkas. |
| L1990:7457 | Hög | Fornlämning | Stor risk för påverkan. |
| L1990:7458 | Stensättning | Fornlämning | Stor risk för påverkan. |
| L1990:7459 | Stensättning | Fornlämning | Stor risk för påverkan. |
| L1990:8178 | Boplats | Fornlämning | Ingen risk för påverkan. |



Figur 10. Lämnings- och riksintresseområde/värdefull kulturmiljö.

4.10. Naturmiljö

Planförslaget består till stora delar av jordbruksmark/åker, vars homogena markanvändning inte brukar förknippas med höga naturmiljövärden. Insprängt i landskapet finns dock även mindre skogsdungar, ofta bestående av lövträd, samt de mindre vattendragen, som erbjuder livsmiljöer för bland annat fåglar, insekter och vattenlevande organismer. En naturvärdesinventering genomfördes våren 2024 med en omkrets på 15 meter från väg 2000.

Följande naturmiljövärden har identifierats inom eller i direkt närhet till planförslaget:

- Regionalt utpekade värdestrakter för grön infrastruktur: Hanöbukstens-Hammarsjöns gräsmarker, öppna landskap med ädellövträd och öppna landskap med ek (Länsstyrelsen i Skåne län, utan år).
- Miljöer utpekade i Kristianstads kommuns grönplan på grund av dess ekosystemtjänster: Mansdalavägens fält på den norra sidan av väg 2000. Området utgörs av en delvis sandig mark och huserar flera konkurrenskänsliga växter. Här finns även inslag av buskar och träd.
- Miljöer utpekade i Kristianstads kommuns naturvårdsprogram: Vä Tingsgården på den södra sidan av väg 2000 strax väster om Planeternas väg. Området hyser betesmark, gräsmark, sumpskog och vattendrag. Dessa miljöer utgör goda förutsättningar för bland annat insekter, fåglar och växter som exempelvis backsippa och mandelblom.
- Kristianstads kommun förvaltar en kommunal naturvårdsfond vars syfte är att säkerställa värdefulla marker för naturvård och rekreation. Genom detta arbete kan mark avsättas och undantas från exploatering.
- Två naturvärdesobjekt i klass 3, där den ena motsvarar Vä Tingsgården (se ovan) och den andra identifierades under naturvärdesinventeringen och omfattar Rambrobäcken. Naturvärdet bedöms utifrån biotopvärde och artvärde, och får en klassning mellan 1 och 4 där klass 1 är högsta naturvärde, klass 2 är högt naturvärde, klass 3 är påtagligt naturvärde och klass 4 är visst naturvärde.

- Värdeelement i form av skyddsvärda ekträd respektive stenröse.
- Hela planförslaget ingår i biosfärområdet Kristianstads Vattenrike (Vattenriket, utan år). Biosfärområden är modellområden som utses av UNESCO och utgör därför inget juridiskt skydd för naturmiljön, men de omfattar ändå höga kulturhistoriska och ekologiska värden. Ett av målen med biosfärområden är att bidra till ett hållbart samhälle, bland annat genom kunskapsspridning.

Naturmiljövärden redovisas på karta i figur 8.

4.10.1. Naturvårdsarter

Begreppet naturvårdsarter är ett samlingsnamn för arter som anses vara extra skyddsvärda. Begreppet omfattar skyddade arter, rödlistade arter, signalarter, nyckelarter, typiska arter och ansvarsarter. Naturvårdsarter har ofta särskilda krav på att naturmiljön har låg påverkan från mänsklig verksamhet och kan därför indikera att ett område har höga naturvärden med goda förutsättningar för biologisk mångfald. Naturvårdsarter kan även i sig själva vara av särskild betydelse för biologisk mångfald genom att skapa förutsättningar och livsmiljöer för andra arter. Med skyddade arter menas arter som är skyddade enligt artskyddsförordningen (fridlysta arter) och arter som finns upptagna i någon av art- och habitatdirektivets samt fågeldirektivets bilagor ("Natura 2000-arter").

Inom eller i direkt anslutning till planförslaget finns ett stort antal naturvårdsarter, varav majoriteten är fåglar. Utöver fåglar har även de fridlysta arterna backsippa, hedblomster och gullviva samt skogsödla och större vattensalamander rapporterats in i området i tidigare inventeringar. Bland rödlistade fåglar kan nämnas årta, smådopping, strandskata, tofsvipa och bläsand. Övriga rödlistade arter inkluderar skogsalm, igelkott, stortapetserarbi, hedsidenbi och sexfläckig bastardsvärmare. Under naturvärdesinventeringen identifierades även stare och ask.

4.10.2. Invasiva arter

Jätteloka har inrapporterats inom planförslaget. Ytterligare fynd av jättebalsamin registrerades vid Rambrobäcken under naturvärdesinventeringen.

4.11. Jordbruksmark

Stora delar av planförslaget utgörs av produktiv jordbruksmark. Från utfarten ur Ovesholm och cirka en kilometer österut bedöms jordbruksmarken norr om väg 2000 ha relativt låg bördighet, klass 2 av 10, där klass 1 är låg bördighet och klass 10 är hög bördighet. Resterande sträcka till infarten till Vä har bedömts som klass 4 i bördighet (Länsstyrelsen i Skåne län, utan år).

Jordbruksmarken är en av våra viktigaste resurser för att producera livsmedel, foder och andra råvaror. Jordbruksmark kan ses som en ändlig naturresurs då det i praktiken är mycket svårt att återskapa jordbruksmark som exploaterats.

Enligt miljöbalkens grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden är jord- och skogsbruk av nationell betydelse (3 kapitlet 4 §). Detta innebär att brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

4.12. Klimat

Med klimat menas här dels den påverkan som projektet kan ha på utsläpp av växthusgaser ("klimatpåverkan"), dels de åtgärder som görs för att anpassa den planerade anläggningen till ett förändrat klimat i framtiden ("klimatanpassning").

Klimatpåverkan

Klimatpåverkan handlar om att växthusgaser (även kallade klimatgaser, innefattande till exempel koldioxid, metan och kväveoxid) släpps ut i atmosfären och bidrar till att förstärka växthuseffekten och därmed den globala uppvärmningen.

FN:s klimatpanel (IPCC) använder fyra olika scenarier för att beräkna framtida klimatförändringar. I det värsta scenariot kan Skåne län bli cirka 4 grader varmare vid 2100 jämfört med referensperioden 1961-1990 där störst temperaturskillnad beräknas ske under vinter och sommar (SMHI, 2015). Ett varmare klimat kan medföra regnigare och blötare vintrar respektive varmare och torrare somrar vilket bland annat kan leda till ökad risk för översvämningar och värmeböljor. Dessa klimatförändringar kan påverka trafikanläggningars status och hållbarhet. Det innebär att hänsyn måste tas till förändrade förhållanden när en ny anläggning projekteras.

Klimatanpassning

Den globala uppvärmningen bidrar till ett förändrat klimatsystem och därmed nya förutsättningar, vilket skapar påfrestningar för samhället. Det innebär att hänsyn måste tas till förändrade förhållanden när en ny anläggning projekteras för att mildra effekterna från bland annat stigande temperaturer, kraftigare skyfall och översvämningar.

Ökad risk för översvämningar ställer exempelvis högre krav på avvattningsystemet, såsom trummor, diken och brunnar. Översvämningar och erosion eller liknande kan också öka risken för spridning av föroreningar.

5. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1. Val av lokalisering

Beslut är taget att i planförslaget anlägga gång- och cykelvägen på den norra sidan på hela sträckan mellan Ovesholm och Vä.

De åtgärder som förkastats under arbetets gång är bland annat att anlägga gång- och cykelvägen på södra sidan om väg 2000 alternativt att ha något sidbyte/passage längs sträckan. Motiv som talar för annat beskrivs nedan.

Majoriteten av målpunkterna såsom tågstation och skola samt de större samhällena i Ovesholm och i Vä finns på norra sidan vilket bidrar till att norra sidan lämpar sig väl. Det är önskvärt att ha så få passager och sidbyten som möjligt vilket motiverar att behålla gång- och cykelvägen på samma sida längs hela sträckan. För att få så få korsningspunkter med huvudvägen samt sekundärvägar blir det därför naturligt ur dessa aspekter att placeringen läggs på den norra sidan. Det finns även reserverad yta i detaljplan i Vä som är utpekad med ändamålet naturmark/cykelväg på norra sidan vilket är ytterligare ett motiv till norra sidan. Gång- och cykelvägen ska ansluta mot befintlig gång- och cykelväg vid Månvägen, vilken även denna är placerad norr om väg 2000. De skyddsvärda träd som identifierats är placerade söder om väg 2000 vilket är i linje med ovan nämnda argument.

Vägsektionen rekommenderas att utföras med gräsbeklädd skiljeremsa i så stor utsträckning som möjligt för att bevara landskapsbilden samt ur ett drift och underhållsperspektiv.

Att anlägga gång- och cykelvägen på norra sidan om väg 2000 är även förenligt med ändamålet att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade gång- och cykeltrafikanter på sträckan Ovesholm-Vä, vilket det även hade varit om gång- och cykelvägen anlagts på södra sidan. Genom detta blir gång- och cykelvägen tillgänglig för oskyddade trafikanter och samhällena Ovesholm och Vä kopplas samman ytterligare.

5.2. Val av utformning

5.2.1. Gång- och cykelväg

Gång- och cykelvägen startar strax väster om Ovesholm och avslutas i Vä genom att ansluta mot befintlig cykelväg vid Månvägen. Den sträcka som gång- och cykelvägen ska byggas mellan Ovesholm och Vä blir ca 2,7 km. Inriktningen är att gång- och cykelvägen så långt som det är möjligt ska vara 2,5 meter bred och vara avskild från befintlig Väg 2000 med en minst 2 meter bred skiljeremsa. Remsans syfte är att skapa ett säkerhetsavstånd gentemot biltrafiken samt att avvattna vägen. På vissa trängre sektioner blir det aktuellt med GCM-sten och/eller räcke.

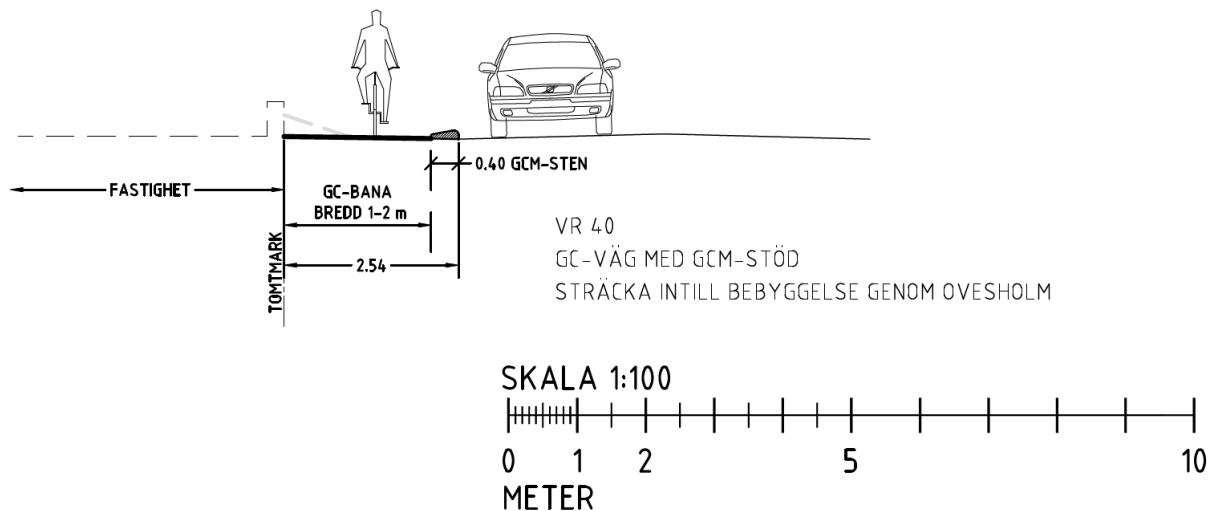
Vid utformning av gång- och cykelväg ska slänter ej avrundas, detta till förmån för en smalare sektion som utgör mindre påverkan såväl horisontellt som vertikalt i landskapet.

För att uppnå en tillgänglig och inbjudande gång- och cykelväg ska linjeföringen innebära små höjdskillnader, så få omvägar som möjligt och en följsam tur. För att den ska upplevas som trygg ska gång- och cykelvägen utformas med skiljeremsa på så stor del av sträckan som möjligt.

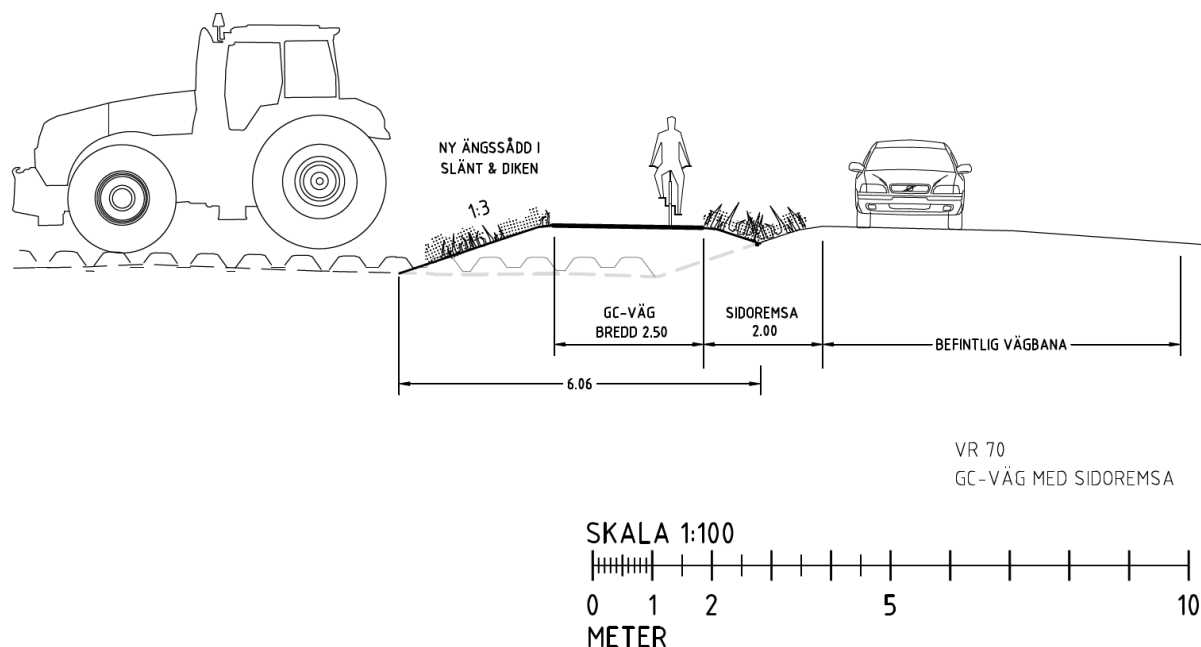
För att minimera intrånget i jordbruks- och tomtmark ska gång- och cykelvägen följa befintlig väg i största möjliga mån.

Bakomliggande motiv vid val av sträckning är att gång- och cykelvägen ska ha så få passager och sidbyten som möjligt. En annan aspekt vid val av sida är närhet till omkringliggande målpunkter och minsta möjliga påverkan på landskapet.

Det ska även etableras en hastighetsdämpande tätortsport väster ifrån in mot Ovesholms tätort för att reducera hastigheten på trafikanter in mot samhället. Vid östra utfarten ut ur Ovesholm planeras en plankorsning över Tueängsvägen.



Figur 11. Typsektion som visar möte med tomtmark och användning av GCM-sten. Denna sektion visar specifikt på en situation inne i Ovesholm såväl som generell lösning för mötet med smalare passager och tomtmark. Streckad svart linje kommunicerar befintlig mark. Ljusgrå streckad linje visar befintlig mark som tas bort.



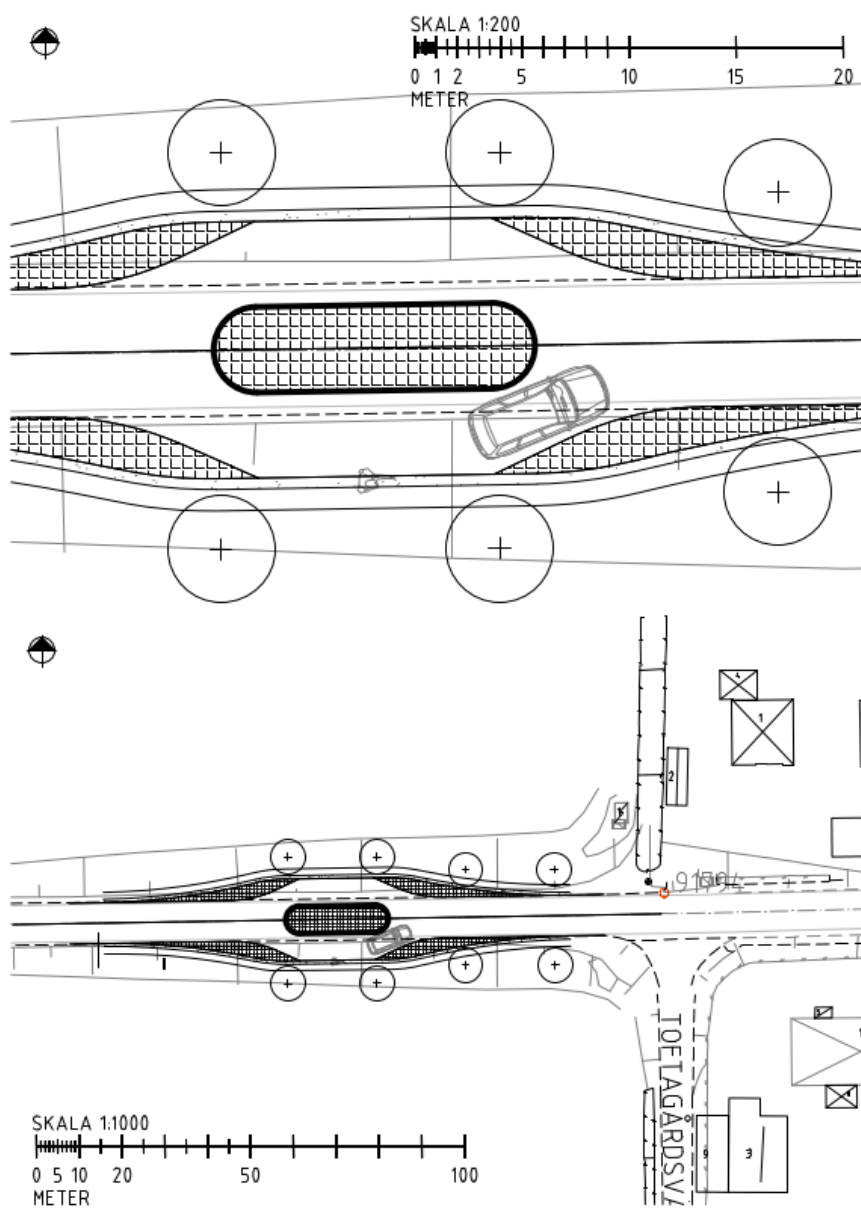
Figur 12. Typsektionen visar sträckans generella utformning med skiljeremsa. Den grå färgen visar befintligt som tas i anspråk/förändras/tas bort.

5.2.2. Trumförlängningar

Längs sträckan finns två trummor som påverkas. Trumman i Rambrobäcken, ca 0/570 enligt längdmätning, förlängs ca 3m. Trumman i Mansdalabäcken, ca 1/680 enligt längdmätning, förlängs ca 7m.

5.2.3. Ny tätortsport väster om Ovesholm

En tätortsport utformad som en refug anläggs vid Ovesholms västra in- och utfart i syfte att sänka hastigheten på väg 2000. Tätortsporten kan utformas med ett småskaligt uttryck genom bland annat plantering av buskage och träd och därmed anpassas till det omgivande landskapet. En cirka 50 centimeter bred grusad yta adderas längs med tätortsportens kanter, som en förlängning av stödremsan, med funktion att oskyddade trafikanter ska kunna gå av vägen vid möte med större fordon.



Figur 13. Planskiss för tätortsport in till Ovesholm från väst.

5.2.4. Bortvalda alternativ med motiv

Till en början utreddes möjligheterna att anlägga gång- och cykelvägen på båda sidor om befintlig väg 2000. Att anlägga gång- och cykelvägen på södra sidan mellan Ovesholm och Vä har förkastats med motiveringen att majoriteten av målpunkterna är på norra sidan.

Grundförutsättningen är att gång- och cykelvägen ska separeras med en skiljeremsa på minst 2 m vilket inte är möjligt på alla platser. Skiljeremsa har därmed förkastats på de sektioner som är trängre och ersatts med separering med GCM-sten.

För att ta så lite mark i anspråk som möjligt har beslut tagits att inte tillämpa släntavrundning.

5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Skyddsåtgärder som ska fastställas är inte aktuellt.

6. Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper

Separeringen av motortrafik och gång- och cykeltrafik bedöms som positivt ur säkerhetssynpunkt för samtliga trafikslag. Den nya gång- och cykelvägen bedöms som helhet främja ett ökat cykelanvändande.

För framtida bedömda trafikprognosituationer har biltrafiken räknats upp till respektive prognosår med hjälp av Trafikverkets gällande uppräkningsstal, det vill säga för Skåne län gällande från 2023-04-01, vilka redovisas i tabell 5 nedan.

Tabell 5. Gällande uppräkningsstal för Skåne län, gäller fr.o.m. 2023-04-01.

| | Kvot 2017-2040 | Kvot 2017-2065 |
|------------------|-----------------------|-----------------------|
| Personbil | 1.37 | 1.65 |
| Lastbil | 1.48 | 2.04 |

I tabell 6 nedan anges trafikökning per år, nedbrutet utifrån den angivna kvoten ovan.

Tabell 6. Trafikökning per år enligt gällande uppräkningsstal för Skåne län.

| | Årlig trafikökning under perioden 2017-2040 | Årlig trafikökning under perioden 2041-2065 |
|------------------|--|--|
| Personbil | 1,38 % | 0,75 % |
| Lastbil | 1,72 % | 1,29 % |

6.1.1. Oskyddade trafikanter

Risken för olyckor bland oskyddade trafikanter minimeras när den nya separerade gång- och cykelvägen anläggs. På sträckan sker inga sidbyten på gång- och cykelvägen vilket ökar säkerheten för de oskyddade trafikanterna. Det kommer däremot finnas ett fåtal öppningar längs sträckan som möjliggör att oskyddade trafikanter kan ansluta till gång- och cykelvägen från närliggande fastigheter, vilket kan påverka säkerheten. Som helhet bedöms siktlinjerna för oskyddade trafikanter längs sträckan som goda. Tätortsporten bedöms som positiv ur säkerhetssynpunkt.

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Planförslaget stöds av den regionala transportinfrastrukturplan samt gällande översiktsplaner, där den föreslås som cykelväg för utvecklad turism och rekreation. Mindre avvikelser förekomma bland två detaljplaner i området. I dagsläget bedöms inte planförslaget innebära ändring eller upphävning av någon detaljplan.

Planförslaget bedöms förbättra framkomligheten för invånarna i Ovesholm och Vä med omnejd. Det underlättar även för kollektivtrafiken då resenärerna enklare kan ta sig till och från busshållplatser. Planförslaget kan på så sätt främja en lokal samhällsutveckling.

6.3. Miljö och hälsa

6.3.1. Befolkning och människors hälsa

Under driftskedet bedöms ingen betydande negativ påverkan uppstå på människors hälsa. Det bedöms som positivt både ur ett trafiksäkerhetsperspektiv och ett folkhälsoperspektiv att möjligheterna till promenader och cykling förbättras.

Utformningen av gång- och cykelvägen anpassas efter bostäder och andra byggnader. Därför medför inte projektet någon fysisk påverkan på befintliga byggnader.

6.3.2. Miljöaspekter

Landskapsbild

Området Ovesholm-Vä är ett mosaiklandskap som definieras av sin brokiga småbrutenhet, variation i topografi och kulturhistoriska element och strukturer. Landskapet bedöms därför som känsligt för förändring som innebär tillförande av nya element/objekt som inte återfinns i befintlig natur- och kulturmiljö eller återspeglar karaktären på landskapet, skärningar, förändringar som påverkar landskapets varierade men små höjdskillnader, samt påverkan på eller uträdering av kulturhistoriska värden såsom trädalléer, vägstrukturer, stenmurar och den för området stora variationen.

I samband med projektet bedöms det finnas potential att lyfta fram och förstärka samt synliggöra historiska element såsom stenmurar genom nära anläggning av gång- och cykelvägen. Genom att öka tillgängligheten till och synliggöra landskapets natur- och kulturmiljö som pedagogisk funktion för lärande och berättande kan den planerade gång- och cykelvägen bidra till kulturella ekosystemtjänster och öka möjligheterna till rörelse och rekreation i landskapet.

Kulturmiljö

Planförslaget omfattar kulturmiljöprogram i såväl Ovesholm som i Vä, där Ovesholm kan påverkas något av tätortsporten medan Vä inte bedöms påverkas fysiskt. Ingen påverkan bedöms uppstå i övriga utpekade kulturmiljöer.

Det finns en risk att forn- och kulturhistoriska lämningar påträffas under byggskedet, främst genom den kulle där skärning tillämpas. Kullen lyfts som en fornlämningstät plats med stensättning och gravhög. Den arkeologiska steg 1-utredningen antyder förekomst av dolda gravar i kullen. Gång- och cykelvägen anpassas så långt som möjligt för att minska den negativa påverkan. Konsekvenserna av planförslaget bedöms sammantaget som små.

Naturmiljö

Där den planerade gång- och cykelvägen går genom skogsdungar och växtlighet kan viss negativ påverkan uppstå på naturmiljövärden till följd av planförslagets markanspråk. Preliminärt bedöms dock gång- och cykelvägen kunna anpassas till landskapet i relativt hög mån, vilket minskar den negativa påverkan.

Gång- och cykelvägen anpassas för att minska den negativa påverkan på den generella biotopskydden alléer och stenmurar. På så sätt kan planförslaget också synliggöra befintliga värdefulla strukturer. De objekt som omfattas av generellt biotopskydd som påverkas av projektet är Rambrobäcken (id-nummer 1 i figur 8), allé och stenmur norr om Mansdala bygata (id-nummer 4 och 5 i figur 8), Mansdalabäcken (id-nummer 6), stenmur söder om Solbacka (id-nummer 7) och stenmur väster om Planeternas väg (id-nummer 9).

De båda vattendragen påverkas genom att befintliga trummor förlängs. Stenmurarna påverkas genom att en sektion av murarna med id-nummer 5 och 7 tas bort för att ge plats åt gång- och cykelvägen. Den huvudsakliga strukturen på muren bevaras. För att minska negativa effekter kan de stenar som

tas bort läggas tillbaka på kvarvarande delar av befintlig stenmur. Detta behöver dock samrådats med markägare innan en sådan åtgärd genomförs. Påverkan på stenmur med id-nummer 9 bedöms bli minimal eftersom på majoriteten av sträckan förväntas stenmuren hamna i skiljeremsan. Eventuellt borttagna stenar föreslås läggas på återstående del av muren.

Allé med id-nummer 4 påverkas genom att ett träd behöver avverkas för att ge plats åt gång- och cykelvägen. Förlusten av trädet föreslås kompenseras genom att plantera ett nytt träd i samma allé. Åtgärden behöver samrådats med berörd markägare.

Det finns inga tidigare inrapporteringar av fladdermöss inom planförslaget, men det är inte uteslutet att fladdermöss kan flyga längs trädkorridorerna och vattendragen. Även om viss växtlighet kan påverkas bedöms påverkan bli marginell och inte medföra att flygvägar försvinner. Då det blir aktuellt med belysning i framtiden kan den anpassas exempelvis genom att rikta ljuset nedåt för att minska ljusföroreningar.

Anläggandet av gång- och cykelvägen medför risk för påverkan på invasiva arter. Spridningsrisk ska minimeras och hantering av växtdelar från invasiva arter ska följa gällande direktiv.

| ID-nr. (se figur 10) | Biotoptyp | Namn/plats | Kommentar |
|----------------------|-----------|---|--|
| 1 | Småvatten | Rambrobäcken | Trumman i Rambrobäcken, ca 0/570 enligt längdmätning, förlängs ca 3m. Påverkas av projektet. |
| 2 | Allé | Nordväst om Mansdala | Påverkas inte av projektet. |
| 3 | Stenmur | Nordväst om Mansdala | Påverkas inte av projektet. |
| 4 | Allé | Strax norr om Mansdala bygata | Delas av väg 2000. Delar norr om vägen påverkas av projektet. Delar söder om vägen påverkas inte av projektet. |
| 5 | Stenmur | Strax norr om Mansdala bygata | Delas av väg 2000. Delar norr om vägen påverkas av projektet. Delar söder om vägen påverkas inte av projektet. |
| 6 | Småvatten | Mansdalabäcken | Trumman i Mansdalabäcken, ca 1/680 enligt längdmätning, förlängs ca 7m. Påverkas av projektet. |
| 7 | Stenmur | Söder om Solbacka | Påverkas av projektet. |
| 8 | Stenmur | Söder om väg 2013 i längdmätning med Solbacka | Påverkas inte av projektet. |
| 9 | Stenmur | Väster om Planeternas väg | På majoriteten av sträckan förväntas stenmuren hamna i skiljeremsan, vilket ger minimal påverkan av projektet. |

Jordbruksmark

Projektet strävar efter att ta så lite jordbruksmark i anspråk som möjligt. Visst intrång kommer dock ske. Påverkan minimeras genom gång- och cykelvägens placering utmed väg 2000. Planförslaget medför inte någon fragmentering av jordbruksmark och påverkar inte heller möjligheten att bruka marken.

Klimatpåverkan

Klimatpåverkan från projektet bedöms bland annat bero på storleken på markanspråket och hur mycket massor som behöver köras iväg från området, materialval och resurshantering samt utsläpp av växthusgaser från arbetsmaskiner under byggtiden. Gång- och cykelvägarna ska byggas på matjord, i den mån det är möjligt, vilket minskar andelen massor som körs bort. Ur ett klimatpåverkansperspektiv är det positivt att utbyggnaden av gång- och cykelvägen inte innebär att det behövs några större konstruktioner, som broar, eftersom sådana konstruktioner byggs med material med stor klimatpåverkan, som betong och stål. Planförslaget innebär däremot skärning i kulle vilket bland annat leder till ökat utsläpp från transport i och med den tillkommande masshanteringen. Att anlägga en ny gång- och cykelväg bedöms även möjliggöra för fler människor att välja bort bilen på kortare sträckor, vilket är positivt ur ett klimatsperspektiv.

Klimatanpassning

Beräkningar indikerar på att översvämningssituationen vid kraftigt regn inte förvärras av planförslaget. Hänsyn bör tas till Rambrobäcken respektive Mansdalabäcken och deras tillhörande trummor.

6.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och hållbar transportförsörjning.

Nytto-kostnadsbedömningen visade att åtgärden medför ett ökat resande med cykel och att det ökar cykelns attraktivitet i förhållande till biltrafiken. Åtgärden bidrar positivt till de transportpolitiska målen genom ökade hälsoeffekter samt ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet.

6.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Indirekta effekter innebär exempelvis ombyggnader och omläggningar som är en följd av projektet men som inte omfattas av vägplanen. Med samverkande effekter menas pågående verksamheter som tillsammans med projektets effekter kan ge större konsekvenser. Inga större indirekta eller samverkande effekter har identifierats.

6.6. Påverkan under byggnadstiden

Anläggningsarbeten under byggtiden består av markarbeten för den nya gång- och cykelvägen respektive sidoområden, uppbyggnad av väggkropp samt asfaltering.

Under byggtiden kommer ytor att tas i anspråk tillfälligt för olika typer av byggverksamhet. Arbetet avslutas med driftsättning och ibruktagande av anläggningen, samt återställning av tillfälligt ianspråktaga ytor.

Väg 2000 kommer under hela byggtiden att beröras av vägtrafik såväl motorfordonstrafik som gång- och cykeltrafik. Under byggtiden på väg 2000 kommer en etappvis avspärrning av ett körfält utföras med signal eller skyltar. Minsta körfältsbredd ska vara 3,5 meter eller befintlig bredd och minst 4,5 meter mellan fasta hinder.

Under byggskedet kan viss negativ påverkan ske gällande miljö och hälsa i form av buller och vibrationer från byggarbeten. Påverkan är tillfällig under byggtiden och bedöms som låg.

6.6.1. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtiden

Följande skyddsåtgärder och försiktighetsmått kan bli aktuella under byggtiden:

- Arbetsplatsen, upplagsytor och etableringsytor ska vara instängslade.
- Skyltning på omkringliggande vägar genomförs för säker passage.
- Information till närboende görs successivt under arbetet.
- Åtgärder för att förhindra dammspridning genomförs vid behov exempelvis genom lätt bevattning.
- Riktvärden för buller enligt Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser, NFS 2004:15 ska tillämpas.
- Under byggskedet får ej packning av jordbruksmark förekomma. Arbetsytor som ej ska nyplanteras ska återställas till ursprungligt skick.
- Om avbaningsmassor används ska massorna återföras inom samma vegetationstyp som de tagits ifrån för att sidoområdena ska få samma karaktär som anslutande mark. Massor från olika vegetationstyper får inte beblandas. Det översta lagret jordmån/matjord, innehållande platsens fröbank, ska hanteras separat från underliggande terrassmassor vid upplag. När massorna lagras är det viktigt att jorden inte packas vilket bidrar till avsevärt sämre förhållanden för de frön och växtrester som vilar i jorden.
- Ytor för tillfälligt utnyttjande ska återställas till befintligt skick efter avslutad arbete.
- Jordmån ska lagras enligt Trafikverkets informationsblad om "Återetablering av vegetation med tillvaratagna avbaningsmassor".
- Överskottsmassor som transporteras bort från området ska hanteras utifrån föroreningsgrad, vilket kan innebära att ett godkännande från tillsynsmyndigheten behövs.
- Eventuell återanvändning av massor med föroreningshalter över Naturvårdsverkets generella riktvärden för MKM inom byggområdet ska godkännas av tillsynsmyndigheten.
- Allt växtmaterial från invasiva arter som avlägsnas ska hanteras som brännbart avfall, där alla växtdelar läggs i förslutna soppåsar eller liknande så att inga växtfragment sprids under frakt och riskerar att bilda nya bestånd. Ytjord som kan innehålla frön eller rottdelar från de invasiva arterna får inte flyttas inom området eller användas inom andra delar i projektet. Aktuella vägledande råd från länsstyrelsen och Naturvårdsverket ska följas.
- Intrång ska minimeras och skyddsavstånd ska beaktas gällande kultur- och fornlämningar. Om fynd, kulturlager eller anläggningar påträffas i samband med byggnationen av gång- och cykelvägen ska arbetet omedelbart avbrytas och kontakt tas med länsstyrelsen.
- Rójning/nedtagning av träd och buskar och andra åtgärder som kan påverka fåglar bör undvikas under häckningssäsong, vilket vanligtvis sker under maj-juli.

7. Samlad bedömning

På en övergripande nivå bedöms den planerade utbyggnaden kunna medverka till uppfyllelsen av de nationella miljö kvalitetsmålen, ligga i linje med de allmänna hänsynsreglerna och hushållningsbestämmelserna i miljöbalken samt inte innebära negativ påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten.

7.1. Sammanställning av påverkan, effekt och konsekvens

Genom att öka tillgängligheten till och synliggöra landskapets natur- och kulturmiljö som pedagogisk funktion för lärande och berättande kan den planerade gång- och cykelvägen bidra till kulturella ekosystemtjänster och öka möjligheterna till rörelse och rekreation i landskapet.

7.2. Ändamål och projektmål

Projektets ändamål och projektmål redovisas i avsnitt 2.4. Att gång- och cykelvägen till stora delar separeras från väg 2000 samt att tätortssport och plankorsning etableras bedöms vara en viktig åtgärd för att uppfylla ändamålet. Planförslaget har anpassats i enlighet med projektmålen för att så långt som möjligt minimera intrång och påverkan på kringliggande miljö värden, tomtmark och infrastruktur.

7.3. Transportpolitiska mål

Trafikverket har i uppdrag att verka för att de nationella transportpolitiska målen nås. Målen är uppdelade på ett övergripande mål, ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Funktionsmålet innebär att 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 innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Funktionsmålet och hänsynsmålet är jämbördiga. Enligt regeringens bedömning behöver funktionsmålet utvecklas inom ramen för hänsynsmålet för att det övergripande målet ska nås.

Projektet bedöms bidra till det övergripande transportpolitiska målet samt funktionsmålet genom att möjliggöra för fossilfria transporter och fysisk rörelse samt ökar tillgängligheten mellan stad och land. Hänsynsmålets formuleringar har funnits med vid utformningen av den nya anläggningen. Måluppfyllelse av miljö kvalitetsmålen redovisas i avsnitt 7.4.

7.4. Nationella miljö kvalitetsmål

Beträffande miljö kvalitetsmålen bedöms projektet medverka till uppfyllnad av mål för begränsad klimatpåverkan, frisk luft, bara naturlig försurning och ingen övergödning, genom att möjliggöra att fler cyklar istället för att köra bil på korta sträckor. Projektet bedöms även medverka till målet för god bebyggd miljö genom att underlätta för människor att välja cykel istället för bil.

Miljö kvalitetsmålen för giftfri miljö, skyddande ozonskikt, säker strålmiljö, hav i balans samt levande kust och skärgård, myllrande våtmarker, levande skogar och storslagen fjällmiljö bedöms varken med- eller motverkas av projektet. Målen för grundvatten av god kvalitet samt levande sjöar och vattendrag bedöms inte heller påverkas av projektet, dock bedöms viss kontroll krävas i form av exempelvis behov av grumlingshindrande åtgärder och regler för arbetsfordon under byggskedet.

Miljö kvalitetsmålen för ett rikt odlingslandskap och ett rikt växt- och djurliv bedöms kunna komma att motverkas något av projektet till följd av markintrång i jordbruksmark och växtlighet intill väg 2000.

7.5. Trafikverkets målbild för 2030

I rapporten *Tillgänglighet i ett hållbart samhälle – Målbild 2030* (Trafikverket, 2019) har Trafikverket tagit fram en målbild som beskriver transportsystemets roll i ett hållbart samhälle samt konkretiserar de transportpolitiska målen. Målbild 2030 omfattar 10 prioriterade aspekter med 14 tillhörande mål, se figur 14.



Figur 14. Trafikverkets 10 prioriterade hållbarhetsaspekter i Målbild 2030 (Trafikverket, 2019).

Planförslaget bedöms främst bidra till hållbarhetsaspekterna Tillgänglighet i hela landet, Tillgänglighet för alla, Trygghet, Trafiksäkerhet och Aktiv mobilitet. Detta görs bland annat genom att projektet tillför ett säkert cyklande på landsbygden. Planförslaget bedöms även kunna bidra till målen om Klimatpåverkan, Luftkvalitet och Buller genom att främja ett mobilitetsskifte från bil till cykel samt genom att arbeta med materialanvändning och masshantering. Flera aspekter i det här dokumentet är viktiga för att inte motverka målen för biologisk mångfald.

8. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

8.1. Allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens andra kapitel beskriver hänsynsreglerna de förpliktiggande åtaganden hos den som avser att bedriva en verksamhet vilken påverkar eller riskerar att påverka människors hälsa eller miljön. Dessa regler listas nedan tillsammans med hur Trafikverket som verksamhetsutövare tillämpar dem.

Bevisbörderegeln

Den som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd är skyldig att visa att förpliktelserna i miljöbalken 2 kapitel iakttas.

Trafikverket ansvarar för att vägplanen uppfyller miljöbalkens bestämmelser. Detta sker genom miljöbedömningen och egenkontrollen vid bygg- och driftskede.

Kunskapskravet

Verksamhetsutövaren skall anskaffa tillräcklig kunskap för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet.

Planlägningsprocessen möjliggör ett gott kunskapsunderlag. Vägplanen bygger på ett antal undersökningar, utredningar och samråd. Detta kunskapsmaterial har sedan legat till grund för de beslut som tagits och genomsyrar på så sätt hela vägplanen. Under byggskedet samt vid den framtida driften är egenkontrollen en del i inhämtandet av kunskap.

Försiktighetsprincipen

Verksamhetsutövaren skall utföra de skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått som behövs för att förebygga, hindra eller motverka negativ påverkan på människors hälsa eller miljön. Samtidigt ska bästa möjliga teknik användas.

Skyddsåtgärder arbetas successivt in i vägplanen. Vägplanens miljöbeskrivning belyser också vilka risker och konsekvenser som planen kan medföra. För byggskedet kommer kontrollprogram upprättas med krav på miljöåtgärder och byggmetoder som förebygger/minimerar miljöpåverkan.

Produktvalsprincipen

De kemiska produkter eller biotekniska organismer som är minst farliga för människors hälsa och miljön skall eftersträvas av verksamhetsutövaren.

Hantering av kemiska produkter regleras genom Trafikverkets generella miljökrav vid upphandling av entreprenader. Kemiska produkter som används i Trafikverkets verksamhet finns registrerade och klassade i kemikaliehanteringssystemet Chemsoft. Det ställs även skärpta krav på entreprenören gällande tunga fordon och arbetsmaskiner.

Hushållnings- och kretsloppsprinciperna

Råvaror och energi skall användas så effektivt som möjligt. Möjligheterna för återvinning ska utnyttjas och förnybara energikällor ska i första hand användas.

Trafikverket har som mål att minska växthusgasutsläppen inom projekt jämfört med nivåer från 2015. Återanvändning kommer således ske där det är möjligt. Andra optimeringar, som minimering av transportsträckor, kommer ske i linje med föreslagna åtgärder via klimatkalkylen. Detta ställer även krav på entreprenörer.

Lokaliseringsprincipen

Alla som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd som innebär ett anspråk av ett mark- eller vattenområde skall välja en plats som lämpar sig för att ändamålet uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

Den nya gång- och cykelvägens utformning har valts efter att alternativ vägts mot varandra. Placeringen på den norra sidan av väg 2000 bedöms uppfylla projektets ändamål samtidigt som åtgärden endast medför acceptabla försämringar på befintliga värden.

Skälighetsprincipen

Hänsynsreglerna skall tillämpas efter en avvägning mellan nytta och kostnader. Särskild hänsyn ska tas till nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder.

De föreslagna skyddsåtgärderna i vägplanen har tagits fram utifrån ett skälighetsperspektiv.

Skadeansvaret

Den som orsakat en skada eller olägenhet för miljön ansvarar för att skadan blir avhjälpd.

Skulle skada uppstå genom projektet är Trafikverket ansvarsskyldigt.

8.2. Miljökvalitetsnormer

Projektet medför ingen direkt påverkan på vattenförekomster och bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna varken för grundvattenförekomsten Södra Kristianstadsslätten eller de närmast nedströms liggande ytvattenförekomsterna.

8.3. Hushållningsbestämmelser

Miljöbalkens hushållningsbestämmelser 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. Områden som har så speciella värden eller förutsättningar att de bedömts vara av nationellt intresse kan klassas som riksintresse enligt tredje eller fjärde kapitlet i miljöbalken. Områden som är av riksintresse ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada de värden som legat till grund för utpekandet.

Projektet bedöms inte påverka några riksintresseområden enligt 3 eller 4 kapitlen miljöbalken.

9. Markanspråk och pågående markanvändning

På plankartorna 101T0201-101T0205 framgår nytt vägområde, tillfällig nyttjanderätt och vägrätt som återgår till markägaren.

Tabell 7. Mark som tas i anspråk eller återgår med förslagen i vägplanen.

| Erforderlig rätt | Markslag | Areal (m2) |
|--|-----------------------------|--------------|
| Vägrätt | Skogsmark | 825 |
| | Impediment mark | 1437 |
| | Åkermark | 5759 |
| | Betesmark | 6188 |
| | Tomtmark bostad | 2429 |
| | Tomtmark industri | 0 |
| | Tomtmark kontor | 0 |
| | Totalsumma vägrätt: | 16668 |
| | Tillfällig nyttjanderätt | Skogsmark |
| Impediment mark | | 1374 |
| Åkermark | | 1783 |
| Betesmark | | 126 |
| Tomtmark bostad | | 97 |
| Tomtmark industri | | 0 |
| Tomtmark kontor | | 0 |
| Totalsumma tillfällig nyttjanderätt | | 3380 |
| Inskränkt vägrätt | | Skogsmark |
| | Impediment mark | 0 |
| | Åkermark | 0 |
| | Betesmark | 0 |
| | Tomtmark bostad | 0 |
| | Tomtmark industri | 0 |
| | Tomtmark kontor | 0 |
| | Totalsumma inskränkt | 0 |
| | Summa | 20017 |

Tillkommande vägområde med vägrätt enligt denna vägplan omfattar ca 16700 m². Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en upprättad och fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består.

I vägplanen föreslås att ca 3400 m² mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Områdena kommer att användas till etablering, upplag av material och uppställning av maskiner under byggtiden samt för en säker arbetsmiljö under byggtiden. Nyttjanderätten ska gälla under tiden byggnation pågår. Marken kommer att återställas innan den återlämnas.

10. Fortsatt arbete

Efter att granskning av vägplanen genomförts samlas inkomna synpunkter och yttranden i ett granskningsutlåtande. De slutliga planhandlingarna och granskningsutlåtandet skickas sedan till länsstyrelsen för tillstyrkande. När länsstyrelsen tillstyrkt vägplanen skickas den för fastställelse, vilket prövas av en särskild myndighetsfunktion (planprövning) inom Trafikverket. När planen är fastställd följer en överklagansperiod på tre veckor innan planen kan vinna laga kraft.

Under tiden som vägplanen hanteras av planprövning tas förfrågningsunderlag för utförandeentreprenad fram. När planen vunnit laga kraft skickas förfrågningsunderlag ut och upphandlingsarbetet av byggprojektering och byggnation påbörjas. Projektet kommer att handlas upp som en utförandeentreprenör, vilket innebär att upphandlad konsult tar fram bygghandlingar som entreprenören sedan bygger efter. Entreprenaden kan starta när vägplanen har fastställts och vunnit laga kraft.

10.1. Viktiga frågeställningar och behov av anmälningar, dispenser och tillstånd

10.1.1. Kulturmiljölagen

Om fynd, kulturlager eller anläggningar påträffas i samband med byggnationen av gång- och cykelvägen ska arbetet omedelbart avbrytas och länsstyrelsens kontaktas.

10.1.2. Kompensationsåtgärder för förlust av stenmurar och allér

Samråd ska genomföras med berörda markägare för att säkerställa att föreslagna åtgärder vid de påverkade objekten som omfattas av generellt biotopskydd kan genomföras (stenmurar med id-nummer 5, 7 och 9 i figur 8 samt allé med id-nummer 4 i figur 8).

10.1.3. Vattenverksamhet enligt 11 kapitlet miljöbalken

Förlängning av trummor i ytvatten innebär vattenverksamhet enligt 11 kapitlet miljöbalken. Åtgärderna bedöms kunna hanteras med anmälan om vattenverksamhet till länsstyrelsen.

10.1.4. Redovisning invasiva arter

I kommande skede kompletteras plan- och miljöbeskrivningen med en redovisning av lokalisering av invasiva arter på karta.

11. Genomförande och finansiering

11.1. Formell hantering

Denna vägplan kommer i nästa skede 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 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.

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.

11.1.1. Detaljplan

En väg får inte anläggas i strid mot en gällande detaljplan. Avvikelse förekommer i Kristianstads kommuns detaljplan 11-TRÄ-285 samt 1290K-P2022/10 vilken delvis regleras som Område som ej får bebyggas respektive Gata, Natur samt Kvartersmark (prickad). I dagsläget bedöms inte planförslaget innebära ändring eller upphävning av någon detaljplan. Se tabell 8.

Tabell 8 Detaljplaner som påverkas av planförslaget

| Beteckning | Typ av markanspråk | Överensstämmer med vägplan (ja/nej) | Mindre avvikelse som inte motverkar planens syfte (ja/nej) | Ändra/upphäva detaljplan (ja/nej) | Kommentar |
|----------------|--------------------|-------------------------------------|--|-----------------------------------|--|
| 11-TRÄ-285 | Vägrätt | Nej | Ja | Nej | Markanspråket är beläget på prickad mark vilket kan anses medge en gång- och cykelväg. |
| 1290K-P2022/10 | Vägrätt | Nej | Ja | Nej | Markanspråk för ny gång- och cykelväg är till störst del belägen på mark med bestämmelse GATA eller NATUR. En mindre del gör anspråk på kvartersmark med planbestämmelse n2 vilken innebär "Ingen byggnation eller andra fasta föremål som kan inverka menligt på trafiksäkerheten får anläggas. Eftergivliga anläggningar såsom staket tillåts." En liten del av anspråket är beläget på kvartersmark med bestämmelse n1 "Stenmur", detta bör utredas vidare. Bedömning är att gång- och cykelväg kan ses som mindre avvikelse. |

11.2. Genomförande

Under hösten 2024 tas granskningshandlingen fram samt ställs ut till allmänheten. Enligt projektets tidplan ska en fastställelsehandling finnas framtagen vid årsskiftet 2024-2025. Efter inskick av vägplan till Planprövning så börjar arbetet med att ta fram förfrågningsunderlag för entreprenad.

Anmälan om vattenverksamhet behöver göras för de trumförlängningar som görs längs sträckan.

11.3. Finansiering

Projektets totala kostnad uppskattas till omkring 30 miljoner kr (inkl. marklösen, byggherrekostnader, produktionsstöd, projektering och produktion) och finansieras genom 50/50 medfinansiering mellan stat och kommun.

12. Underlagsmaterial och källor

- Biosfärkontoret Kristianstads Vattenrike. (utan år). <https://vattenriket.kristianstad.se/>
- Kristianstads kommun. (2013). *Översiktsplan för Kristianstads kommun*. Antagen 2013-03-12.
- Kristianstads kommun. (2019). *Trafikplan för Kristianstads kommun*.
<https://www.kristianstad.se/download/18.706672e318c62447285220e/1716529171959/Trafikplan%20of%C3%B6r%20Kristianstads%20kommun.pdf>
- Kristianstads kommun. (utan år). *Naturvårdsprogram*.
https://old.kristianstad.se/contentassets/74837d9cd73742b18ce61926a5a79cf6/naturvardsprogram_del3_objekt_odlingslandskapet.pdf
- Länsstyrelsen i Skåne län. (utan år). *Kartor och karttjänster (GIS) för Skåne*.
<https://www.lansstyrelsen.se/skane/om-oss/vara-tjanster/karttjanster-och-geodata.html>
- Länsstyrelsen i Skåne län. (utan år). *Kulturmiljöprogram för Skåne län*.
<https://www.lansstyrelsen.se/skane/besoksmal/kulturmiljoprogram.html>
- Naturvårdsverket. (utan år). Kartverket Skyddad natur. <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>
- Region Skåne. (2015). *Åtgärdsvalsstudie – Cykel, Kristianstads kommun*. 2015-11-11.
- Region Skåne. (2022[a]). *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022-2033*.
<https://utveckling.skane.se/siteassets/verksamhetsomraden/regional-fysisk-planering/dokument/regional-transportinfrastrukturplan-for-skane-2022-2033.pdf>
- Region Skåne. (2022[b]). *Regionplan för Skåne 2022-2040*.
- Riksantikvarieämbetet. (2023). *Områden av riksintresse för kulturmiljövården i Skåne län (M) enligt 3 kap 6 § miljöbalken*. Uppdaterat 2023-10-26.
- Skånetrafiken. (2024[a]). *Kollektivtrafikens tidtabell*. <https://www.skanetrafiken.se/sok-resa/tidtabeller/#/> 2024-02-14
- Skånetrafiken. (2024[b]). *Skånetrafikens busslinjekarta*. <https://skanekarta.skanetrafiken.se/> 2024-05-22
- SLU Artdatabanken. (utan år). *Artportalen*. <https://www.artportalen.se/>
- SMHI. (2015). *Framtidsklimat i Skåne län - enligt RCP-scenarier*.
- Trafikverket. (2019). *Tillgänglighet i ett hållbart samhälle – Målbild 2030*.
- Trafikverket. (2024). *Trafikmängder enligt mätningar på statliga vägar*.
<https://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation> 2024-02-14
- VISS: VattenInformationSystem Sverige. (2024). *Status och miljö kvalitetsnormer för yt- och grundvattenförekomster*. Hämtat från <https://viss-lansstyrelsen.se/> 2024-02-05.
- Vattenriket Kristianstads kommun. Hämtat från <https://vattenriket.kristianstad.se/mer-kommunal-mark-till-naturvard-och-rekreation/> 2024-04-09.

