

RAPPORT

# Samrådsredogörelse

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

Skurups Kommun, Skåne Län

Vägplan

2026-03-12



**Trafikverket**

Postadress: Neptunigatan 52, 211 18, Malmö

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

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Abbekås-Skivarp

Författare: COWI AB

Dokumentdatum: 2026-03-12

Ärendenummer: TRV 2025/40082

Objektsnummer: 181076

Uppdragsnummer: 181076210

Version: 2.0

Kontaktperson: Projektledare Katrin Andersson

# Innehåll

<b>1 Sammanfattning .....</b>	<b>4</b>
<b>2 Samrådsrets.....</b>	<b>5</b>
<b>3 Samråd .....</b>	<b>6</b>
3.1 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan .....	6
3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse .....	6
3.1.2 Samråd med berörd kommun .....	7
3.1.3 Samråd med Skånetrafiken .....	7
3.1.4 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda .....	7
3.1.5 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer .....	9
3.2 Samråd vid utformning av planförslaget.....	9
3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse .....	9
3.2.2 Samråd med berörd kommun .....	10
3.2.3 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda .....	10
3.2.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer .....	17

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

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

# 1 Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse redovisar de samråd som ägde rum sedan planprocessen för Väg 734, Abbekås-Skivarp, ny gång- och cykelväg inleddes. Dokumentet beskriver de samråd som hölls med berörda markägare, företag, kommunen och myndigheter.

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

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

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

Inför båda samråden skickades infobrev ut till berörda samt annonsering gjordes via Trafikverkets hemsida. Trafikverket besökte även ett antal berörda fastighetsägare för att samla in information.

## 2 Samrådsrets

Under planläggningsprocessen genomförs samråd kontinuerligt med olika parter och med olika inriktning beroende på hur långt processen har kommit. Samrådsretsen ser olika ut beroende på när i processen samrådska genomförs.

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

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

# 3 Samråd

## Läsanvisning

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

## 3.1 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

### 3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse

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

Sammanfattning av synpunkter:

- Det är viktigt att motivera markanspråket tydligt, såsom cykelvägens och skiljeremsans bredd och det tillfälliga markanspråket (varför behov av byggväg på åkermark etc).

*Trafikverkets svar: Vi delar uppfattningen och har tagit det med oss i det fortsatta arbetet. Gång- och cykelvägen har utformats helhetligt med hänsyn till projektmålen och beaktanden har gjorts för att minimera markanspråket. I de flesta fall samlokaliseras cykelvägen med befintlig väg 734 vilket minimerar markanspråket.*

- Det är viktigt att motivera varför alternativ är bortvalda.

*Trafikverkets svar: I plan- och miljöbeskrivningen motiveras vilka val och bortval som har gjorts under projektets gång.*

- Det är viktigt att ta hänsyn till den höga genomsläppligheten och grundvattenförekomsten nära Skivarp.

*Trafikverkets svar: Hänsyn har tagits till denna och ingen påverkan bedöms ske till följd av anläggandet av ny gång- och cykelväg. I byggskedet behöver försiktighet iakttas för att undvika påverkan på denna förekomst.*

### **3.1.2 Samråd med berörd kommun**

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

Vid trånga passager anser kommunen att trafiksäkra lösningar ska prioriteras. Kommunen ser positivt på att i samverkan med Trafikverket och berörda fastighetsägare hitta bästa lösningen för anslutning till kommunal infrastruktur i södra Skivarp.

*Trafikverkets svar: Vi tar med oss de framförda synpunkterna i den kommande planeringen för att optimera gång- och cykelvägen så att förslaget blir så trafiksäkert och kostnadseffektivt som möjligt. Trafikverket delar uppfattningen att genom samverkan kommer projektet att finna den bästa lösningen för koppling till kommunal infrastruktur.*

### **3.1.3 Samråd med Skånetrafiken**

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

*Trafikverkets svar: I de delar av sträckningen som innehålls i denna vägplan följer gång- och cykelvägen till största del befintlig väg 734 och därmed samförläggs också cykelvägen med busshållplatserna eller i deras direkta närhet. Inga särskilda åtgärder har i övrigt planerats vid hållplatslägena.*

### **3.1.4 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda**

Samråd har hållits under perioden 13/6 – 15/8–2024 och samrådsmöte har hållits i Skivarp 26/6–2024. Nedan sammanfattas de synpunkter som inkommit under samrådstiden. Synpunkterna redovisas kategorivis på principiell nivå och efterfölj av Trafikverkets kommentarer (kursiverad text).

### 3.1.4.1 Påverkan på jordbruk och verksamheter

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

- Örmöllavägens bredd kan inte minskas då den redan är smal för breda landskapsfordon.
- När gång-och cykelvägen är anlagd måste det finnas bra möjligheter att nå fälten från Örmöllavägen.
- Hänsyn behöver tas till att lastning och transport av betor ska kunna genomföras även när gång-och cykelvägen är anlagd. Broschyr från Nordic sugar med krav är bifogad synpunkterna.

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

### 3.1.4.2 Alternativ sträckning

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

Synpunkt inkom om en annan utformning av passagen vid Prästgårdsvägen.

Det framkom synpunkter på sträckan strax söder om Skivarp. Om gång- och cykelvägen skulle anläggas enligt förslaget på den östra sidan skulle intrånget bli för stort enligt inkomna synpunkter och det skulle allvarligt försvåra för hästverksamheten placerad där.

Norra Örmölla:

Väster om byn är att föredra då det skulle kunna medföra hastighetsdämpande åtgärder vid passager och mindre påverkan på ledningar och befintliga träd.

Gång- och cykelväg placeras på den östra sidan för att undvika passager över vägen där hastigheten upplevs var hög.

Södra Örmölla 2:

Synpunkter om att minst påverkan på jordbruksmark erhålls vid alternativ 1 (följer vägen) men även att alternativ 3 öster om vägen skulle påverka insyn till trädgårdar minst.

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

### **3.1.4.3 Hastighet**

Ett antal synpunkter berör hög hastighet samt önskar fardämpande åtgärder.

*Trafikverkets svar: Trafikverket äger inte frågan avseende hastighet, det är Länsstyrelsen som är beslutande. Inom ramen för detta projekt ser Trafikverket ingen möjlighet till hastighetssänkning eller hastighetsdämpande åtgärder.*

### **3.1.5 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer**

Inga synpunkter har inkommit.

## **3.2 Samråd vid utformning av planförslaget**

### **3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse**

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

Sammanfattning av synpunkter:

- Eftersom vägen används av skolbarn har vägsträckan ett extra projektmål för att inte blanda oskyddade trafikanter med blandtrafik.

*Trafikverkets svar: Anläggandet av ny gång- och cykelväg har utformats för samtliga åldersgrupper samt skolbarn. Den kommer även att bidra till skyddandet av oskyddade trafikanter då trafiken kan separeras.*

- Det finns ett stort träd som inte är klassat som skyddsvärt. Länsstyrelsen påminner om att ifall trädet har hållighet och diameter över 40 cm är det skyddsvärt om det är av en art som är naturligt förekommande. Trafikverket ska utreda det vidare. Om det uppfyller de kriterierna ska det framgå på plankartan på samma sätt som biotopskyddade objekt. Om det inte framgår på underlaget måste frågan samrådask enskilt enligt bestämmelser i miljöbalken (12 kap. 6 §).

- *Trafikverkets svar: Påverkan på träd har utretts i projektet och inga skyddsvärda träd kommer att påverkas till följd av anläggandet av den nya gång- och cykelvägen.*

Trafikverket har inte ändrat konsekvensbedömningen till följd av ändrad lokalisering. Beslutet för betydande miljöpåverkan för åtgärden framgår det att beslutet gäller för hela utredningsområdet.

### **3.2.2 Samråd med berörd kommun**

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

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

### **3.2.3 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda**

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

#### **3.2.3.1 Södra Skivarp: delsträcka A och alternativ 3 i Plan- och miljöbeskrivningen**

- Gång- och cykelvägens dragning kommer stänga in stora delar av fältet för jordbruket.
- Gång- och cykelvägen ringar in husen med barriärer på båda sidor. Önskemål om att förlägga gång- och cykelvägen längs med nuvarande väg i stället och komplettera med farthinder.
- Oro för ökad brottslighet då cykelvägen kommer ge tillgång till fastigheterna och ge snabb rymningsväg.
- På en stor del av ytan av förslaget som visar att cykelvägen ska anläggas på, är mark i träda där väldigt många vilda djur och insekter bor. Avtalet på marken som ligger i träda kommer inte längre vara giltigt. Nya avtal om mark i träda är väldigt svåra att få till i dagsläget.

- Det finns en oro om att gång- och cykelvägen inte kommer nyttjas eftersom det inte finns någon belysning på västra sidan av husen.
- Det finns en risk för stor mängd av matjord, på grund av tjocka matjordslager.
- Insynsskyddet anses bli sämre om cykelvägen anläggs på västra sidan om fastigheterna vilket skapar oro för eventuella inbrott.
- Att gå väster om fastigheterna har för stor påverkan på miljön och upplevelsevärden kan komma att försvinna.
- Uppvuxna träd längs sträckan är till som vindskydd och dess rötter kommer påverkas av anläggningen.
- Fastigheternas marknadsvärden kommer att påverkas eftersom fridfull miljö försvinner.
- Nedskräpning kommer nu även ske på baksidan av tomerna.
- Fara för lekande barn och djur om det sker trafik på båda sidor av husen. El-fordon har en tendens att ha en hög hastighet vilket är farligt.

*Trafikverkets svar: Vi har mottagit synpunkterna om sträckning väster om fastigheterna och har ändrat dragning till öster om fastigheter, längs med väg 734.*

- En fastighet motsätter sig att vägen ska läggas på framsidan av tomten, då det skulle bli ett alltför stort intrång och förstörelse av trädgården. Fastighetsägaren anser att den enda acceptabla lösningen skulle vara om gång- och cykelvägen på sträckan (cirka 20 meter) smalnas av, så att mur och uppväxt häck inte berörs.

*Trafikverkets svar: Trafikverkets samlade bedömning medför att sträckningen hamnar öster om fastigheterna längs med väg 734. Intrånget är minskat och mur och häck får vara kvar.*

- Vid delsträcka A önskas att asfaltera om vägen och markera en av sidorna av vägen med vita streck likande som på väg 101 som går genom byn eller annan markering som ger utrymme där gångtrafikanter och cyklar kan färdas. Om lagen kräver märkning på båda sidor hade det också varit önskvärt.

*Trafikverkets svar: Gång- och cykelvägen förläggs längs med väg 734. Det finns inte plats inom befintligt vägområde för att skapa en gång- och cykelväg även om man endast målar.*

### 3.2.3.2 Avvattning och grundvatten

- Vissa av husägarna är beroende av sina egna brunnar för bevattning och vattenförsörjningen och det finns en oro att markarbetena kommer att påverka grundvattnet. Slutligen mynnar källan ut i Skivarpsån som i sin tur är en vattenkälla för många bönder för bevattning samt för fiske vid mynningen.

*Trafikverkets svar: Vi påverkar ingen brunn och genomför inga djupa schakter. Frågan bevakas löpande under entreprenaden i byggskedet.*

- En markägare har varit i kontakt med Trafikverket angående avvattningsproblem som anser att det är Trafikverkets avvattning om orsakar detta.

*Trafikverkets svar: vi noterar synpunkten. Avvattning av gång- och cykelvägen hanteras inom vägplanen.*

- Befintlig dränering av åkermarken är gammal (tegelrör) och behöver bytas ut vid åverkan.

*Trafikverkets svar: kommer att hanteras av Trafikverkets marklösen tillsammans med övriga intrångsfrågor.*

- Befintlig brunn är upphöjd och kommer ligga kvar men i gång- och cykelvägen med ny betäckning.

*Trafikverkets svar: körbar betäckning krävs och kommer hanteras i kommande skede.*

### 3.2.3.3 Trafiksäkerhet

- Enligt alternativ 3 i delsträcka A skulle gång- och cykelvägen korsa väg 734 strax efter Öremöllavägen mot Abbekås. Trafiksäkerhetsmässigt anses detta vara en farlig placering av en korsning. Av erfarenhet verkar många använda de sista få 100 meterna som en accelerationssträcka med höga hastigheter. Det skulle vara säkrare att placera passagen närmre Skivarp, där hastigheten är närmre 40 km/tim. Vägen går också i nedförsbacke vilket medför att även cyklister kommer komma upp i högre hastighet vid passagen.

*Trafikverkets svar: hastighetsdämpande åtgärder i korsningspunkten har arbetats in i vägplanens ritningar.*

- Trafiken håller sällan 70 km/tim och det finns en önskan om att sänka hastigheten och etablera väghinder samt bättre belysning längs med väg 734.

*Trafikverkets svar: Ändring av hastigheter och belysning tillhör inte vägplanen. Frågan om hastigheten ägs inte av Trafikverket. Byte av armatur och ljuskälla sker enligt planerat underhåll.*

- I delsträcka A anses att anlägga gång- och cykelvägen längs med grusvägen vid Krabbholmsvägen vara bättre än alternativ 3 eftersom den är i direkt anslutning till den tilltänkta gång- och cykelvägen som kommer ifrån norr. Samt att den ansluter till resterande gång- och cykelväg ner mot Abbekås är mellan två fält.

*Trafikverkets svar: Gång- och cykelvägen förläggs längs med väg 734 på grund av att Krabbholmsvägen är enskild och uppfyller inte kraven för att den enskilda vägen ska tas i anspråk enligt väglagen och Trafikverkets egna riktlinjer: sträckan måste vara längre än 400 meter. ÅDT mer än 50 motorfordon/dygn undantaget lokalt alstrad trafik. Omvägen utan den enskilda vägen ska vara mer än 10 km eller mer än 10 min, vilket medför att förläggning längs väg 734 inte kan räknas som en tillräckligt stor omväg för att dra gång- och cykelvägen längs en enskild väg.*

#### **3.2.3.4 Utformning och intrång**

- I delsträcka A undrar man över om marken kommer lösas in från nuvarande markägaren?

*Trafikverkets svar: Enligt det framtagna förslaget kommer mark behöva tas i anspråk för vägändamål med stöd av väglagen, ersättning för intrånget berättigas fastighetsägaren enligt expropriationslagens ersättningsbestämmelser och hanteras av Trafikverkets markförhandlare. Fastigheter som blir särskilt berörda av intrånget presenteras i fastighetsförteckningen och plankartan.*

- En fråga som framkom i ett yttrande, var om det blev billigare på delsträcka A med alternativ 3 jämfört med alternativ 1, som tidigare planerats längs med väg 734 på östra sidan.

*Trafikverkets svar: Anläggningskostnaden är en faktor som ingår i den samlade bedömningen för utformningsförslag där allmänna och enskilda intresse ställs mot varandra och har resulterat i presenterat förslag. Kostnadsbedömning har skett för*

*båda alternativen och visar på marginell skillnad som ej påverkar utfallet av val av förslag.*

- I delsträcka A, om kommunen följer alternativ 3 dragningen, hur nära tomtgränsen kommer den att gå?

*Trafikverkets svar: Den delen som Trafikverket ansvarar för kommer att förläggas längs med väg 734.*

- I delsträcka A ställdes en fråga rörande alternativ 3 ifall det skulle sättas upp någon form av staket för att skydda de boende från intrång.

*Trafikverkets svar: Nej, vägen kommer i huvudsak vara likadant utformad som tidigare. Gång- och cykelvägen byggs enligt gällande normer och krav. Alternativet kommer även dras längs med väg 734 så fastigheterna påverkas inte längre på den sidan som yttrandet avser.*

- Vid den norra infarten finns två träd och två ”tegeltorn” på var sin sida av infarten. Det södra trädet behöver eventuellt tas ner. Träden är redan halvdöda och ger inga konsekvenser enligt markägaren. Det viktiga är att tegeltornen bevaras och vid behov flyttas.

*Trafikverkets svar: tegeltornen kommer att bevaras och skyddas under byggskedet.*

- Det finns oro kring att infarter ska stängas och för staketet till hästhagen beroende på hur nära gång- och cykelvägen anläggs. Om den anläggs nära önskar markägaren ett trästaket.

*Trafikverkets svar: Infarterna kommer att bevaras. Utformning och övriga praktiska frågeställningar kring staketet hanteras i dialog med Trafikverkets markförhandlare.*

- Ett servitut för jordvärme finns på en fastighet. Jordvärmen ligger cirka 80–100 cm djupt och cirka 3 meter från långsidan på ridhuset. Det finns oro för påverkan på jordvärmen i både bygg och drift.

*Trafikverkets svar: vid eventuella problem kan man anmäla skada till Trafikverket och få ersättning. Regleras inte inom vägplanen.*

- I delsträcka C anses föreslagen placering i alternativ 3 bli ett för stort ingrepp och föreslås att flyttas längre österut. Det befintliga

trädet tas ner men "allén" skyddas med förslaget. Det finns dock en risk att sikten blir för dålig.

*Trafikverkets svar: Gång- och cykelvägen har förlagts längre österut enligt synpunkt.*

- Tidigare förslag om att dra cykelvägen längs ridhuset, anses på grund av nedgrävd jordvärmeledning gör placeringen olämplig. Därför anses placering väster om den lilla byn vara mer lämpligt. Där finns öppen, lämplig terräng med väg runt fastigheterna på väster sida om landsvägen. Där finns fri sikt i den norra delen av passagen.

*Trafikverket svar: den samlade bedömningen är att det enbart blir en ytterligare korsningspunkt, vilket innebär att det därmed blir den mest trafiksäkra lösningen.*

### **3.2.3.5 Jordbruksändamål**

- Om gång- och cykelvägen gör att vissa ytor blir obrukbara och dessa redovisas som tillfällig nyttjanderätt, föreligger önskemål om inlösen.

*Trafikverkets svar: Utformning och övriga praktiska frågeställningar, inklusive hantering av tillfällig nyttjanderätt – det vill säga rätt att använda mark under en begränsad period utan äganderätt – hanteras i dialog med Trafikverkets markförhandlare.*

- Tätortspassagen på den östra sidan tar för mycket plats vilket väsentligt försämrar brukandet av marken.

*Trafikverkets svar: Det finns ett regelverk som måste följas och som påverkar den mark som krävs för anläggandet av passagen. Vi har justerat tätortspassagen så mycket som möjligt efter yttrandet.*

- Önskemål om att vägbanan är minst 4,20 meter bred för att deras fordon ska kunna ta sig fram vid en refug.

*Trafikverkets svar: Tillgängligt fritt mått om 4,20 meter har utretts i projekteringen och utformningen av passager anpassas efter specialfordon.*

- Där dräneringsledningar kommer att påverkas av gång- och cykelvägen vill markägarna att ledningar byts ut.

*Trafikverkets svar: De dräneringsledningarna som påverkas av anläggningen kommer att hanteras i bygghandlingsskede och avskärande dränering anläggs, alternativt pluggas.*

- Önskemål om att befintliga åkerinfarter behålls och förstärks. Det anses att gång- och cykelvägen bör hålla för minst 35–40 ton. När betorna täcks med en presenning behöver markägaren kunna köra runt ”bethögen” med traktor och önskar därför att gång- och cykelvägen förstärks för att klara den vikten.

*Trafikverket svar: Gång- och cykelvägen dimensioneras efter full bärighet. Åkerinfarterna redovisas på illustrationskartorna. Det används samma överbyggnadstjocklek för åkerinfarter och anslutningar som för körbanan.*

- Det saknas en åkerinfart utmärkt på vägplanen/illustrationskartan.

*Trafikverkets svar: Åkerinfarterna redovisas på illustrationskartorna och är tillagd enligt synpunkten.*

- Varför det inte är den smalare sektionen på delsträcka E som möjliggör för betupptagning på sträckan jämfört med resten där den är bredare?

*Förslag på svar: Då den nämnda sträckan ligger i innerkurvan är det av trafiksäkerhetsskäl ej lämpligt att betupptagning ska ske där på grund av skymd sikt. Avvattning med dike är den lösning som gäller främst och smal sektion nyttjas enbart i undantagsfall.*

- I södra delen vid anslutningen till Abbekås tätort, svänger gång- och cykelvägen ut på fältet, vilket innebär att befintlig bevattningshydrant kommer hamna mellan bilvägen och gång- och cykelvägen. Då måste hydranten flyttas ut på åkersidan av gång- och cykelvägen. Alternativt måste rör läggas över gång- och cykelvägen för att kunna ansluta till brunnen.

*Trafikverket: kommer att hanteras av Trafikverkets marklösen tillsammans med övriga intrångsfrågor.*

### **3.2.3.6 Övriga kommentarer**

- Hur prioriteras de synpunkter som skickas in och på vilket sätt beaktas synpunkterna i beslutsfattandet?

*Trafikverket: Alla synpunkter hanteras likvärdigt och besvaras i samrådsredogörelsen. Trafikverket gör en bedömning utifrån samhällsnytta men tar även hänsyn till enskilda synpunkter i den mån det går.*

- Fastighetsägare ser positivt till de uppdaterade handlingarna och kartan efter första samrådet med gång- och cykelvägen som börjar väster om Öremöllavägen från Skivarp. Det blir den bästa lösningen för att inte påverka boende på Öremöllavägen samtidigt som tryggheten ökar på vägen mot Abbekås.

*Trafikverkets svar: tack för din synpunkt.*

- Fastighetsägare är mycket tacksamma över det omarbetade förslaget till dragning av cykelvägen. Under förutsättning att detta förslag är det som kommer att genomföras så har vi inte något att invända mot ovanstående projekt.

*Trafikverkets svar: tack för din synpunkt.*

- Positiva till att det blir en gång- och cykelväg särskilt med avseende på trafiksäkerhet för de oskyddade men en önskan om att även anlägga ytterligare längs med väg 101 även till Skivarp.

*Trafikverkets svar: tack för din synpunkt.*

### **3.2.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer**

#### **3.2.4.1 Försvarsmakten**

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

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

#### **3.2.4.2 Skanova**

Skanova, som har markförlagda teleanläggningar inom planområdet. De vill behålla sina ledningar i nuvarande läge för att undvika störningar och kostnader vid flyttning. De vill involveras tidigt i planarbetet för att kunna samordna nya och befintliga ledningar och delta i samrådsmöten. Om flytt eller skydd av telekablar behövs för att möjliggöra vägplanen ska kostnaderna fördelas mellan Trafikverket och Skanova enligt gällande

avtal och lagar. Ledningslägen kan även skickas digitalt i dwg-format för insättning på plankartan.

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

### **3.2.4.3 Region Skåne**

Region Skåne, är positivt inställd till byggandet av en gång- och cykelväg. Projektet, tillsammans med cykelvägen längs väg 755 mellan Torsjö och Skivarp, stärker cykelmöjligheterna i Skurups kommun. De betonar vikten av att vägen utformas för säker framkomlighet för alla typer av cykelfordon.

Region Skåne stödjer det förordade alternativet (alternativ 1) eftersom det kopplar bra till befintlig cykelväg och minimerar korsningspunkter över väg 734.

Eftersom gång- och cykelvägen i tätbebyggda områden avviker från väg 734 och inte passerar hållplatserna, förespråkar Region Skåne att sikta på trafiksäkra anslutningar mellan gång- och cykelväg och hållplatslägen för att skapa tryggare hållplatsmiljöer.

Region Skåne önskar även att informeras om kostnadsutvecklingen för cykelvägen under projektets gång och vill att deras logotyp syns på informationsmaterial för att visa deras prioritering och finansiering av åtgärden.

*Trafikverkets svar: Synpunkterna har beaktats i projekteringen och gång- och cykelvägen följer nu i möjligaste mån väg 734. Vi följer Trafikverkets grafiska profil. Vid byggnation kommer Region Skånes logotyp finnas med på byggskylden.*

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

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

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