

Underlag för samråd vid upprättande av vägplan Plan- och miljöbeskrivning – Lv 734, Abbekås-Skivarp, ny gång- och cykelväg

Skurups kommun, Skåne län

2025-05-05



Trafikverket

Postadress: Neptunigatan 52, 211 18, Malmö

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Plan- och Miljöbeskrivning – Lv 734, Abbekås-Skivarp, ny gång- och cykelväg

Författare: COWI AB

Dokumentdatum: 2025-05-05

Ärendenummer: TRV 2025/40082

Objektsnummer: 181076

Uppdragsnummer: 181076210

Version: 3.1

Kontaktperson: Projektledare Katrin Andersson

Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	5
2.1.	Bakgrund	5
2.2.	Ändamål och projektmål	5
2.3.	Planeringsprocessen.....	6
2.4.	Tidigare utredningar och beslut	6
3	Miljöbeskrivning	8
3.1.	Avgränsningar.....	8
3.2.	Metoder och osäkerheter i bedömningar	9
3.3.	Nollalternativ.....	9
4	Förutsättningar.....	10
4.1.	Vägens funktion och standard.....	10
4.2.	Trafik och användargrupper	10
4.3.	Lokalsamhälle och regional utveckling.....	11
4.4.	Landskapet	12
4.5.	Miljö och hälsa.....	15
4.6.	Byggnadstekniska förutsättningar.....	21
5	Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	24
5.1.	Val av lokalisering	24
5.2.	Val av utformning	31
5.3.	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	35
5.4.	Buller	35
6	Effekter och konsekvenser av projektet.....	36
6.1.	Trafik och användargrupper	36
6.2.	Lokalsamhälle och regional utveckling.....	36
6.3.	Landskapet	36
6.4.	Miljö och hälsa.....	36
6.5.	Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning).....	38
6.6.	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	38
6.7.	Påverkan under byggtiden	38
6.8.	Massbalans	38
7	Samlad bedömning.....	39
7.1.	Sammanställning av konsekvenser.....	39
7.2.	Bedömd måluppfyllelse.....	39
8	Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden	43
8.1.	Allmänna hänsynsregler (2 kap. miljöbalken)	43
8.2.	Hushållning med mark och vatten (3. Kap miljöbalken)	43
8.3.	Miljökvalitetsnormer	43
9	Markanspråk och pågående markanvändning.....	45
9.1.	Vägområde för allmän väg	45
9.2.	Område med tillfällig nyttjanderätt	45
9.3.	Konsekvenser för pågående markanvändning.....	45
10	Fortsatt arbete.....	46
10.1.	Tillstånd och dispenser.....	46
10.2.	Områden som undantas från förbud enligt miljöbalken.....	46
10.3.	Uppföljning och kontroll.....	46
11	Genomförande och finansiering.....	47
11.1.	Formell hantering	47
11.2.	Finansiering	48
12	Underlagsmaterial och källor	49

1 Sammanfattning

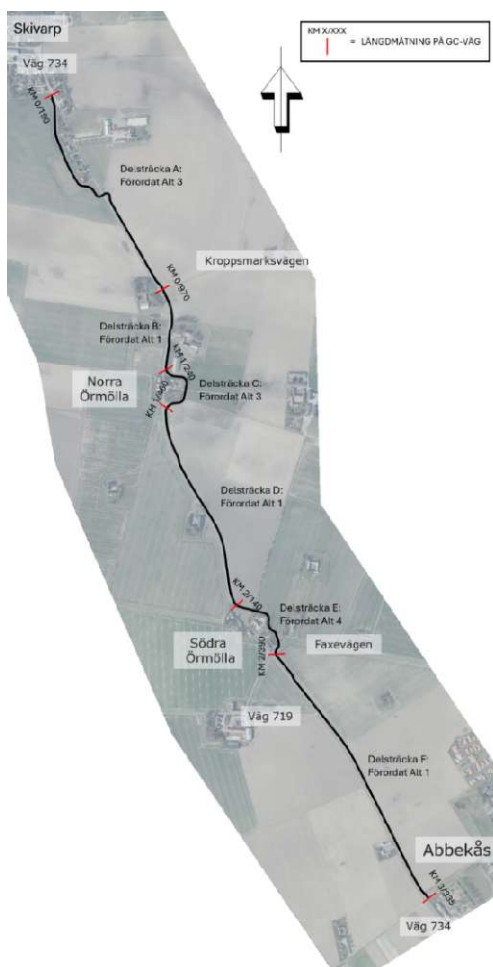
Åtgärden omfattar en cirka 3 kilometer lång och 2,5 meter bred ny gång- och cykelväg med dubbelriktad trafik mellan Abbekås och Skivarp, se Figur 1.

Bakgrunden är ett behov av att kunna gå och cykla mellan Abbekås och Skivarp på ett trafiksäkert sätt. Sträckan är utpekad av Region Skåne som strategiskt viktig. Projektet är med i Region Skånes regionala transportinfrastrukturplan för Skåne 2000–2033 (Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033 - Utveckling Skåne (skane.se)).

Idag är trafiksäkerheten låg för oskyddade trafikanter i blandtrafik längs väg 734 på grund av höga hastigheter, som mest 70 km/tim utanför tätbebyggt område.

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

Val av gång- och cykelvägens sträckning grundar sig på ett utredningsarbete och samråd med avvägning mellan olika intressen, men där särskild hänsyn har tagits till områdets natur- och kulturmiljövärden. Planerad gång- och cykelväg bedöms uppfylla ändamålet med minsta möjliga intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Planerade välgångar innebära obetydlig till liten påverkan på natur- och kulturmiljön. Länsstyrelsen Skåne beslutade den 27 januari 2025 (Dnr 39475–2024) att projektet inte har betydande miljöpåverkan.



Figur 1. Planerad välgång; med förordat alternativ, cirka 3 km lång separerad gång- och cykelväg.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1. Bakgrund

Det finns behov att kunna gå och cykla till arbetet och i rekreation- och turismsyfte mellan Skivarp och Abbekås. Därför är sträckan utpekad av Region Skåne som strategiskt viktig. Projektet är med i Region Skånes regionala transportinfrastrukturplan för Skåne 2000–2033 (Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033 - Utveckling Skåne (skane.se)).

Projektet är en del av statlig medfinansiering till regionala stråk/kommunala vägar för att utveckla supercykelvägar samt utveckla nationella och regionala cykelleder.

I nuläget saknas cykelinfrastruktur längs väg 734 som förbinder orterna Skivarp–Abbekås. Därför planerar Trafikverket att anlägga en drygt 3 kilometer lång gång- och cykelväg mellan orterna, för att öka trafiksäkerheten och komforten för oskyddade trafikanter, se Figur 1. Gång- och cykelvägen kommer att vara cirka 2,5 meter bred och inte belyst enligt Trafikverkets standardnivå på gång- och cykelväg förutom vid passage över väg 734.

Den aktuella sträckan Skivarp–Abbekås kommer att ansluta från väg 734 i Skivarp till den befintliga gång- och cykelvägen norr om Abbekås. Utmed väg 734 finns det två tätbebyggda partier. Längs sträckan går en busslinje (305) och det finns hållplatser längs med vägen.

Idag är trafiksäkerheten låg för oskyddade trafikanter i blandtrafik längs väg 734. Det på grund av höga hastigheter, som mest 70 km/tim utanför tätbebyggt område.

Vidare är trafiksäkerheten dålig med hänsyn till oskyddade trafikanternas utrymme längs vägen, och särskilt dålig förbi områden med bebyggelse. Bitvis är även sikten för samtliga trafikanter dålig förbi platser med uppvuxen vegetation vid bostadsamlingarna.

2.2. Ändamål och projektmål

2.2.1. Ändamål

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

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

2.2.2. Projektmål

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

- Högst en korsningspunkt (trafiksäkerhet)
- Korsningspunkter ska vara så säkra som möjligt givet förutsättningar och krav
- Gång- och cykelvägen ska vara tillgänglig för barn och ungdomar
- Gång- och cykelvägen ska vara säker (geometri, sidoområden, korsningspunkter)
- Gång- och cykelvägen ska vara användbar alla dagar om året (tillgänglighet)

- Intrång i skyddsvärda områden ska undvikas (miljö)
- Minimera intrång i åkermark
- Minimera intrång och påverkan på berörda fastigheter
- Tillräcklig storlek och avvägd placering av tillfällig nyttjanderätt med etableringsplatser, materialupplag och masshantering
- Eftersträva massbalans (det vill säga höjdläget på den nya gång- och cykelvägen anpassas för att minska schakt- och fyllnadsarbeten)
- Eftersom vägsträckan är utpekad som en del av det kommunala skolvägnätet är gång- och cykeltrafik i blandtrafik ingen acceptabel lösning.

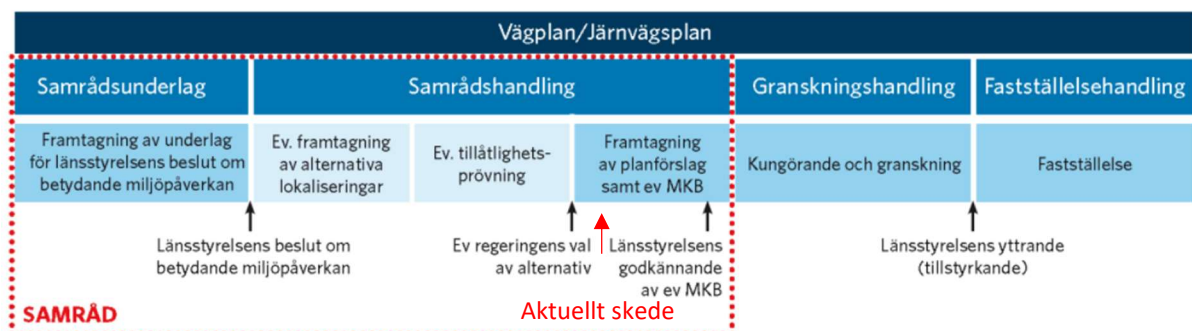
2.3. Planeringsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planlägningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan. I Figur 2 syns en schematisk översikt över planlägningsprocessen.

I planlägningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas. Hur lång tid utredningen tar beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilka ekonomiska förutsättningar som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram till vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan planen slutligen fastställs. När vägplanen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt med och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörda för att ta del av deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.



Figur 2. Övergripande bild över processen.

2.4. Tidigare utredningar och beslut

Sträckan är utredd i ÅVS Cykelvägsplan Skåne 2018–2019 och är prioriterad för utförande under åren 2024–2026.

En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) har tidigare genomförts för gång- och cykelvägen längs aktuell vägsträcka enligt fyrstegsprincipen (Region Skåne, 2018, Åtgärdsvalsstudie för cykelvägsplan för Skåne 2018–2019). Fyrstegsprincipen är ett förhållningssätt som innebär att möjliga åtgärder för förbättring i transportsystemet prövas stegvis. Åtgärder analyseras i turordning, från steg 1 till steg 4, för att säkerställa god resurshållning vid uppfyllande av målen. De fyra stegen beskrivs nedan. I Figur 3 finns en schematisk figur över fyrstegsprincipen.

Sträckan finns utpekad i Skånes regionala transportinfrastrukturplan för Skåne 2000–2033. Projektet är en del av statlig medfinansiering till regionala stråk/kommunala vägar för åtgärder på det kommunala vägnätet som bidrar till att utveckla supercykelvägar samt utvecklar nationella och regionala cykelleder.

Fyrstegsprincipen



Figur 3. Schematisk illustration över fyrstegsprincipen. Källa: Trafikverket.

Steg 1: Tänk om

Åtgärder enligt steg 1 i fyrstegsprincipen kan exempelvis omfatta förbättrad kollektivtrafik och samhällsplanering för minskat transportunderhåll. Här ingår åtgärder som påverkar val av transportsätt och behov av transporter.

Steg 2: Optimera

Åtgärder enligt steg 2 innebär åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av den befintliga infrastrukturen. Exempel på åtgärder enligt steg 2 i fyrstegsprincipen är trafikstyrning, begränsning av bruttovikt på vägen, samåkning och samordning av transporter.

Steg 3: Bygg om

Åtgärder enligt steg 3 innebär ombyggnad av befintlig väg, till exempel trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningar, anläggning av cykelväg längs befintlig väg, asfaltering av grusväg och liknande.

Steg 4: Bygg nytt

Åtgärder enligt steg 4 avser större ombyggnads- eller nybyggnadsåtgärder där stor del ny mark tas i anspråk.

Åtgärdsvalsstudien resulterade i steg 3 enligt fyrstegsprincipen, att gång- och cykelvägen bör byggas längs väg 734. Exakt utformning fastställs av Trafikverket i detta planeringsskede. Åtgärden möjliggör cykling mellan Skivarp och Abbekås.

3 Miljöbeskrivning

En miljöbeskrivning ska, liksom en Miljökonsekvensbeskrivning (MKB), beskriva den förutsebara påverkan på människors hälsa och miljön som vägplanen innebär när man ska genomföra en utbyggnad av gång- och cykelväg. Detta ska jämföras med ett nollalternativ, det vill säga den sannolika utvecklingen i området om åtgärden inte genomförs. Länsstyrelsen Skåne beslutade den 27 januari 2025 (Dnr 39475-2024) att projektet inte medför någon betydande miljöpåverkan. Eftersom genomförandet av att anlägga en gång- och cykelväg inte anses bli en betydande påverkan på människors hälsa eller miljön kan man genomföra en miljöbeskrivning som är mindre omfattande än en MKB.

En miljöbeskrivning omfattas inte heller av samma formella lagkrav som en MKB och ska till exempel inte godkännas formellt av länsstyrelsen.

Till skillnad från en MKB utgör en miljöbeskrivning normalt heller inte ett eget dokument utan ingår i vägplanens planbeskrivning. Så är fallet även för denna vägplan vars miljöbeskrivning utgörs av de texter i planbeskrivningen som belyser rådande miljöförhållanden och befintliga värden, samt vägplanens effekter och konsekvenser för dessa värden.

För detta projekt utgörs stommen i miljöbeskrivningen av följande avsnitt:

- Avsnitt 3.3 Nollalternativ. Vid bedömning av konsekvenser har jämförelse gjorts mot ett nollalternativ.
- I Kapitel 4 Förutsättningar, avsnitt Lokalsamhälle och regional utveckling 4.3, Landskapet 4.4, Miljö och hälsa, och Byggnadstekniska förutsättningar 4.6.
- I Avsnitt 5.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått. Här redovisas de skyddsåtgärder och anpassningar som inarbetats vid projektering, som planeras framöver i fortsatt projektering samt de kraven om skyddsåtgärder och försiktighetsmått som föreslås gälla entreprenören.
- I Kapitel 6 Effekter och konsekvenser av projektet, främst avsnitt 6.3 Landskapet och avsnitt 6.4 Miljö och Hälsa.
- Avsnitt 6.7 Påverkan under byggtiden.

Som underlag till miljöbeskrivningen har ett flertal utredningar gällande bland annat geoteknik, markföroringar, naturmiljö samt avvattnings tagits fram. Underlagsutredningarna har varierande detaljeringsgrad och geografisk omfattning men relevanta resultat från dessa utredningar sammanfattas i miljöbeskrivningen.

Vidare har annat underlagsmaterial använts vid framtagande av miljöbeskrivningen däribland Länsstyrelsens EBH-karta, Länsstyrelsens Kulturmiljöprogram, Riksantikvarieämbetets databas Fornsök, SGU:s jordartskarta, Vattenkarta i Viss, Länsstyrelsens vattenkarta, kommunens översiktsplan samt annat relevant kommunalt underlag.

3.1. Avgränsningar

3.1.1. Geografiska avgränsningar

Miljöbeskrivningen ska belysa alla effekter och konsekvenser som kan uppkomma till följd av vägplanens genomförande; såväl konsekvenser till följd av direkta fysiska ingrepp som indirekta konsekvenser.

Det område inom vilket konsekvenser av betydelse bedöms kunna uppstå benämns som vägplanens influensområde. För vissa aspekter bedöms influensområdet vara begränsat till vägens omedelbara närområde. Gällande andra aspekter, såsom barriäreffekter för fauna, påverkan på nedströms liggande vattenmiljö och landskapsbild är dock influensområdet större eftersom konsekvenserna kan sprida sig

utanför vägområdet. Utbredning varierar således beroende på miljöaspekt. Influensområdets ungefärliga utbredning för respektive aspekt framgår av beskrivningen av vägplanens miljöpåverkan i kapitel 5.

3.1.2. Beaktade miljöaspekter

Underlaget till vägplanen visar att verksamhetens påverkan på människors hälsa och på miljön är liten utifrån buller, luftföroreningar och påverkan på miljön när cykel- och gångvägen byggs och används. Detta innebär att vägplanen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan. Beskrivningen av projektets miljöpåverkan kan därmed fokusera på de miljöaspekter som bedöms kunna påverkas i störst utsträckning, eller de miljöaspekter som bedöms vara av allmänt intresse.

Dessa är:

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

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

3.2. Metoder och osäkerheter i bedömningar

Bedömningar av framtida miljökonsekvenser är alltid behäftade med en viss osäkerhet. Hur stor denna är varierar mellan olika aspekter och ökar med tidsperspektivet. Trafikverket har de kunskaper och erfarenheter från tidigare liknande projekt inom området att de planerade åtgärderna är tillräckligt säkra och att en välgrundad bedömning kan göras i de enskilda fallet.

3.3. Nollalternativ

Nollalternativet innebär den sannolika utvecklingen i området om vägplanen inte genomförs, och är ett jämförelsealternativ till vägplanen. I detta fall innebär nollalternativet att planerad gång- och cykelväg inte anläggs.

Enligt nollalternativet skulle situationen i framtiden troligtvis likna den situation som råder idag, det vill säga att gång och cykling sker i blandtrafik längs väg 734. Nollalternativet innebär också fortsatt dålig tillgänglighet samt låg attraktivitet och trafiksäkerhet för gång- och cykelpendling.

Nollalternativet innebär att ingen mark behöver tas i anspråk för anläggandet av gång- och cykelvägen. Det innebär att intrång på åkermark, naturmiljö och kulturmiljö samt förändring av landskapsbilden inte sker.

Nollalternativet innebär också att den omgivningspåverkan som sker under byggskede avseende buller, trafikpåverkan och transporter inte sker.

4 Förutsättningar

4.1. Vägens funktion och standard

Det saknas en separat gång- och cykelväg längs väg 734, på en sträcka av cirka 3 kilometer, mellan Skivarp och befintlig gång- och cykelväg norr om Abbekås. Syftet med att anlägga gång- och cykelvägen är att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter längs sträckan för att möta behovet av att kunna gå och cykla till kollektivtrafik, att ta sig mellan målpunkter i närområdet och för att gynna rekreations- och besöksnäringen samt turismen i Abbekås–Skivarp.

Sträckan har relativt lågt trafikflöde men höga hastigheter vilket gör att sträckan varken är tillgänglig eller trafiksäker för oskyddade trafikanter.

4.2. Trafik och användargrupper

4.2.1. Biltrafik

Nuläge

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

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

Ett utdrag ur olycksdatabasen STRADA visar att åtta lindriga olyckor har rapporterats under de senaste 13 åren. Det är få olyckor som sker knappt en gång per år och det saknas tydliga mönster.

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

Prognos

Det dimensionerade trafikåret är 2046. Prognosen baseras på uppräkningsstatistik enligt Trafikverkets basprognos, daterad 2023-04-01 (Trafikverket, 2023). Det dimensionerade trafikåret är 2046. Prognosen baseras på uppräkningsstatistik enligt Trafikverkets basprognos, daterad 2023-04-01 (Trafikverket, 2023). Uppräkningen för väg 734 till år 2046 visar att trafikflödet för den västra punkten får ett flöde på 1475 fordon/dygn med en andel tung trafik på 8,0 procent. Om en gång- och cykelväg inte utförs innebär detta att trafiksäkerheten blir försämrad.

4.2.2. Kollektivtrafik

Mellan Skivarp och Abbekås trafikeras väg 734 av busslinje 305 med som tätast halvtimmestrafik i båda riktningarna, vilket innebär 4 bussar i timmen med båda riktningarna räknade.

Det finns skolskjuts längs sträckan som har frekvensen på ungefär två turer på förmiddagen och fyra turer på eftermiddagen, per vardag.

4.2.3. Gång- och cykeltrafikanter

Det saknas möjligheter för oskyddade trafikanter att färdas längs väg 734 på ett trafiksäkert sätt. Oskyddade trafikanter är hänvisade till att färdas i blandtrafik mellan Skivarp och Abbekås. Strax norr om Abbekås finns kommunal gång- och cykelväg som ansluter till väg 734.

Region Skåne har som mål i sin cykelstrategi att öka antalet cykelresor i Skåne med 58 procent från 2013 till år 2030. Det innebär att antalet cykelresor ska öka från 435 000 till 690 000 år 2030. Sträckan Abbekås–Skivarp ingår i Regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2000–2030.

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

4.3.1. Planering av gång- och cykelväg

I översiktsplanen för Skurups kommun (ÖP 2035) finns strategier för fysisk planering och infrastruktur. Dessa omfattar bland annat utbyggnadsprincipen inom tätorterna att skapa en gång, cykel- och vägnät som har god kontinuitet och tillgänglighet samt har fokus på de oskyddade trafikanternas säkerhet. För att den enskilda individen ska ha möjlighet att kunna välja cykeln som transportmedel till och från jobbet, skolan och fritidsaktiviteter. Därmed krävs det att bygga ut ett hållbart trafikinät med gång- och cykelvägar som har god framkomlighet och är tryggt och säkert för de oskyddade trafikanterna. Gång- och cykelvägnätet behöver dels förbättras mellan tätorterna, dels inom tätorterna.

Skurups kommun har en gång- och cykelplan som antogs 2023. Denna anger en vision och mål för cykelutvecklingen i kommunen med sikte på år 2033, se Figur 4. Visionen för gång- och cykelplanen är:

”Gång- och cykelvägnätet inom kommunen ska vara och upplevas gent, trafiksäkert och tryggt.”
(Gång- och cykelplan för Skurups kommun, 2023)

Översiktsplanen och vägplanen överensstämmer.



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

4.3.2. Detaljplaner och områdesbestämmelser

Planerad gång- och cykelväg berör inga detaljplaner eller områdesbestämmelser.

4.3.3. Betupptagning

De platser som uppfyller kraven för betupptagning innan nybyggnation av gång- och cykelväg eftersträvas att göras tillgängliga för betupptagning även efter nybyggnationen. Platser och utformning har baserats på "Råd och anvisningar om betstukans placering och lastningsplats" (Nordic Sugar, member of Nordzucker group, 2022). Se 5.2.3 Separering med makadamdike för vilka sträckor som anpassats för betupptagning.

4.4. Landskapet

Utredningsområdet utgörs av landskapstypen låglänt odlingslandskap med långsträckta vyer över ett öppet landskap. Sträckan för den planerade gång- och cykelvägen går igenom ett flackt till svagt böljande öppet jordbrukslandskap med bebyggelse i form av både samlad bebyggelse och spridda gårdar. Vid byarna i Örmölla är vägpassagen smal med bebyggelse nära vägen. Längs vägen finns enstaka solitära träd och trädtrader. Högre vegetation återfinns framför allt kring bebyggelse.

4.4.1. Karaktärsområden

I utredningsområdet har fyra karaktärsområden identifierats, se Figur 5. Ett karaktärsområde är ett unikt avsnitt i landskapet baserat på karaktär, funktion och relation och kan bara finnas på en plats.

De karaktärsområden som identifierats är

- Samlad bebyggelse i Skivarp
- Bybildning i Örmölla
- Öppet odlingslandskap med spridd bebyggelse
- Samlad bebyggelse i Abbekås



Figur 5. Karaktärsområden.



Figur 6. Översikt över landskapsobjekt såsom vegetation och bebyggelse att ta särskild hänsyn till.



Figur 7. Foto från vägsträckan. Öppet jordbrukslandskap med spridd bebyggelse nära inpå vägen.



Figur 8. Odlingsandskapet mellan Skivarp och Abbekås.

4.5. Miljö och hälsa

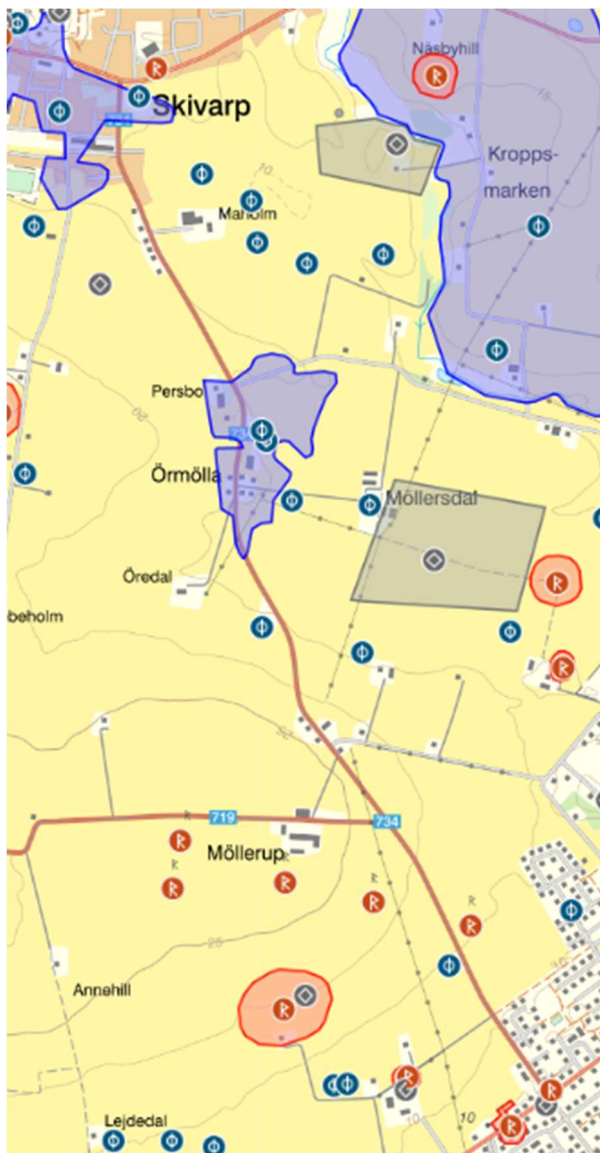
4.5.1. Kulturmiljö

4.5.1.1. Landskapshistoria

De goda markförhållandena medför att området är och under lång tid har varit en utpräglad jordbruksbygd med flera storgods. Området tillhör de platser som först genomgick Enskiftesreformen vilken bidragit till dagens landskapsbild med spridd gårdsbebyggelse. Stora förändringar beträffande markutnyttjandet har också skett till följd av utdikningar, bättre jordbruksredskap, nya växtföljder med mera. Till följd av en kraftig befolkningsökning under 1800-talet ökade antalet gårdsbebyggelser genom att gårdar fortsatt delades. Andra konsekvenser av det ökade befolkningstrycket var att de gamla bytomterna åter förtätades med gatehusbebyggelse för husmän, hantverkare och arbetare, en process, som ännu syns spår av i flertalet av dagens bymiljöer inom området.

4.5.1.2. Kända fornlämningar

Det finns enligt fornsök kända men ej bekräftade fornlämningar i det berörda området bland annat Skivarp 128:1 bytomt/gårdstomt vid Örmölla norra. Arkeologisk utredning steg 1 har utförts och av utföraren av denna har ett antal områden utpekats som intressanta, se Figur 9.



Figur 9. Fornlämningar och kulturhistoriska lämningar enligt Forssök

4.5.2. Naturmiljö

Naturmiljön i området domineras av en intensiv spannmålsodling med begränsade förutsättningar för en artrik fauna och flora. Det förekommer även sparsamt med betesmarker, dock inga naturbetesmarker. Här och var finns gårdar, samlingar av bebyggelse, små trädbestånd, mägergropar och andra spridda vattensamlingar och småsjöar. Områden som saknar naturvärde i inventeringsområdet utgörs främst av åkermark och vägar. Dessa områden saknar eller har liten betydelse för biologisk mångfald och bidrar i sitt nuvarande tillstånd inte till mångfald inom arter, mellan arter och av ekosystem.

4.5.2.1. Riksintresse, Natura 2000, områdesskydd och strandskydd

Största delen av sträckan omfattas av riksintresse för högexploaterad kust enligt 4 kap 2 § miljöbalken. Några andra riksintressen, Natura 2000, områdesskydd eller strandskydd finns inte inom den planerade sträckan Skivarp–Abbekås.

4.5.2.2. Tidigare dokumenterade värden

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

4.5.2.3. Naturvärdesinventering

Vid inventering avgränsades totalt sex naturvärdesobjekt, se figur 10. Dessa naturvärdesobjekt bestod av äldre lövträd, stenmur, häck/läplantering, park/trädgård och betesmark. Naturvärdesobjektens betydelse för biologisk mångfald bedöms enligt en skala i tre eller fyra naturvärdesklasser. Naturvärdesklass 1–3 är obligatoriska och naturvärdesklass 4 är ett tillägg. Vid denna inventering har naturvärdesklass 4 ingått. Definitionen och färgerna för dessa klasser framgår i tabell 1. Tabell 1.

Tabell 1. Definition av naturvärdesklasser.

Högsta naturvärde – naturvärdesklass 1
Störst positiv betydelse för biologisk mångfald
Högt naturvärde – naturvärdesklass 2
Stor positiv betydelse för biologisk mångfald
Påtagligt naturvärde – naturvärdesklass 3
Påtaglig positiv betydelse för biologisk mångfald
Visst naturvärde – naturvärdesklass 4
Viss positiv betydelse för biologisk mångfald

Vid inventeringen klassades nr 8, 10, 11 och 12 in under naturvärdesklass 4 och nr 7 och 9 under naturvärdesklass 3.



Figur 10. Naturvärdesobjekt på sträckan Abbekås-Skivarp.

Inventering av naturvårdsarter syftar till att med rimlig säkerhet utgöra underlag för naturvärdesbedömning samt avgränsning av naturvärdesobjekt och landskapsobjekt inom området för den planerade cykel- och gångvägen.

Fem naturvårdsarter (signalarter, rödlistade, fridlysta och andra naturvårdsarter) påträffades inom inventeringsområdet i samband med naturvärdesinventeringen. Naturvårdsarterna som hittats består av insekter, mossor, lavar och träd, dess placering och organismgrupp framgår i figur 11 och Tabell 2. Dessa kategoriseras enligt rödlistningskategori Akuthotade (CR), Starkt hotad (EN), Sårbar (VU) och Nära hotad (NT). Signalarter är markerade med S medan andra arter som inventeras och bedömt som naturvårdsarter är markerade med N.



Figur 11. Naturvårdsarter på sträckan Abbekås-Skivarp.

De båda trädslagen ask och skogsalm är rödlistade på grund av sjukdomar (almsjuka och askskottsjuka) som drabbat träden. Träden är fortfarande relativt välspredda i Skåne men äldre, levande träd av skogsalm är numera mycket sällsynt och många askar dör nu i förtid. Inom inventeringsområdet har de äldre träden en betydelse för den biologiska mångfalden och bör sparas, bland annat är de viktigt äldre träd för många arter av bark- och vedlevande lavar och mossor, medan sly och unga träd främst har betydelse som potentiella framtida äldre träd. Skogsalm har endast påträffats som sly och rester av döda träd. Inga fridlysta arter med fasta förekomster (som fåglar eller fladdermöss) noterades.

Tabell 2. Naturvårdsarterna som förekommer längs sträckan.

Organism-grupp	Svenskt namn	Vetenskapligt namn	Kategori	Kommentar
Insekter	Bokoxe	<i>Dorcus parallelipedus</i>	S	Ett fynd på grov alm-högstubbe. Larverna utvecklas främst i gamla solexponerade ädellövträd.
Lavar	Grynig dagglav	<i>Physconia grisea</i>	N	Mindre allmän lav som främst växer på barken av solexponerade ädellövträd i odlingslandskapet. Har tidigare varit rödlistad.
Mossor	Alléskruvmossa	<i>Syntrichia virescens</i>	N	Mindre allmän art som främst växer på barken av solexponerade ädellövträd, gärna ask, i odlingslandskapet. Troligt-vis under spridning.
Kärlväxter	Ask	<i>Fraxinus excelsior</i>	EN	Enstaka träd och spridda yngre plantor.
Kärlväxter	Skogsalm	<i>Ulmus glabra</i>	CR	Högstubbar och sly. Inga äldre levande träd.

4.5.2.4. Främmande invasiva arter

Bland främmande invasiva arter enligt Trafikverkets checklista "Invasiva arter som ska bekämpas", TDOK 2015:0469, med tillägg av skunkkalla och vresros, noterades blomsterlupin (*Lupinus polyphyllus*), jätteloka (*Heracleum mantegazzianum*) och vresros (*Rosa rugosa*) på några få spridda platser längs sträckan, se Figur 12 och Tabell 33.



Figur 12. Invasiva arter.

Tabell 3. Förekomst av invasiva arter.

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

4.5.3. Vattenförhållanden

Närmaste lokaliserat vattendrag är Skivarpsån. Hela vattendraget utgör även en ytvattenförekomst (Vattenid MS_CD: WA65070323) som därmed berörs av miljö kvalitetsnormer för vatten (MKN). Vid den senaste statusklassningen av Skivarpsån beskrevs vattendraget negativt påverkat av

näringsämnen, fysisk påverkan samt miljöfarliga ämnen. Skivarpsån rinner nedströms vidare ut i kustvattenförekomsten Ö sydkustens kustvatten (Vattenid MS_CD: WA86165154). Ytterligare vattenförekomster finns i området och utgörs av grundvattenförekomsten Alnarströmmen (Vattenid MS_CD: WA66277431) (VISS, 2025).

Inga vattenskyddsområden finns i området (Naturvårdsverket 2025).

4.5.4. Rekreation och friluftsliv

Området består mestadels av åkermark, vilken inte är tillgänglig att beträda. Även om landskapet i sig är en upplevelse, gör den otrygga situationen för oskyddade trafikanter att området inte uppfattas som tillgängligt för rekreativ aktivitet.

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

4.5.5. Barnperspektivet

Ett av Trafikverkets mål är att arbeta för att öka barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer. Som barn räknas man upp till och med 18 års ålder. Sträckan är utpekad skolväg och som sådan viktig för barn och ungdomar.

4.6. Byggnadstekniska förutsättningar

4.6.1. Geoteknik

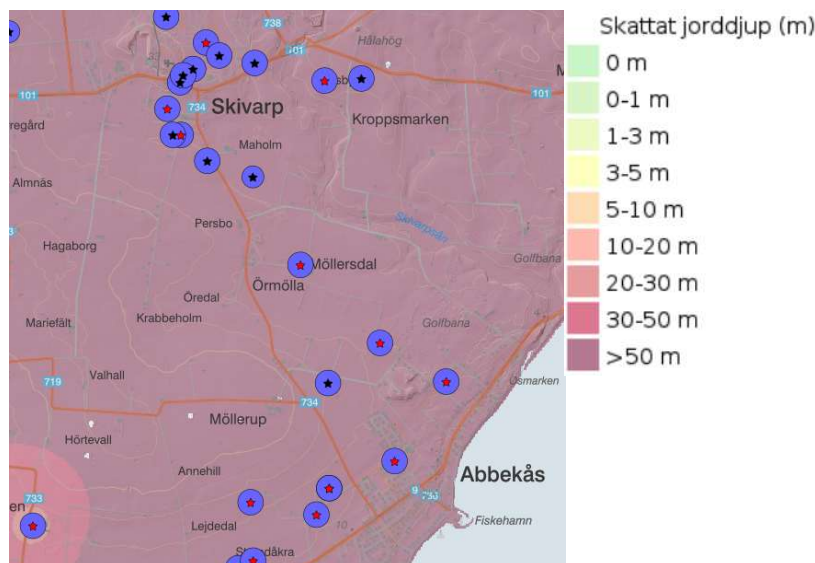
Enligt SGU:s jordartskarta med höjdsuggning, se Figur 13, utgörs de övre jordlagren längs sträckan generellt av lerig morän, morängrovlara (lermorän) och isälvssediment. Längst ner i söder utgörs jordlagren överst av postglacial sand. Ungefär mitt på sträckan passerar vägen ett område med postglacial silt. Vägsträckan går huvudsakligen genom befintlig åkermark, vilket innebär att ett övre lager av humusjord kan förväntas på båda sidor av vägen.

Enligt SGU:s jorddjupskarta är jorddjupet (djup till berggrund) stort, större än 50 meter, se Figur 14.

Enligt terrängskuggningen är området flackt.



Figur 13. SGU:s jordartskarta med höjdsuggning. Ljusblå och ljuslila symboliserar lerig morän/lermorän, grön symboliserar isälvsediment, gul symboliserar postglacial silt och orange symboliserar postglacial sand. Jordartskartan visar översiktligt de övre jordlagren (SGU 2024)



Figur 14. SGU:s jorddjupskarta med höjdsuggning. Kartan visar jorddjup (djup till berggrund) (SGU 2024).

Fältundersökningar utförda under november 2024 verifierar den generella jordlagerbeskrivningen utifrån SGU:s jordartskartor. Utifrån utförda undersökningspunkter utgörs jordlagren överst av humushaltig lermorän eller humushaltig sand. Lokalt förekommer humusjord ner till ca 1 m djup under markytan. Under ytlagren återfinns generell lermorän eller sand. Längst ner i söder, närmast Abbekås förekommer sand under ytlagren.

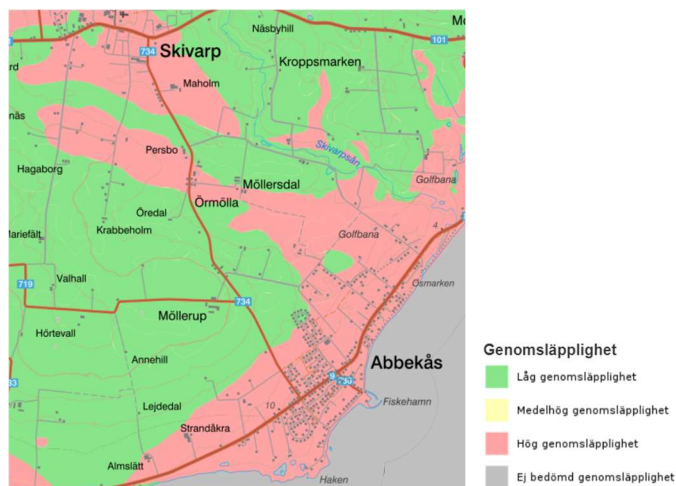
4.6.2. Hydrologi, avvattnings och ledningar

Ledningsunderlag mottaget från Skurups kommun visar att eventuellt berörda dag- och dräneringsanläggningar inte ingår i den allmänna VA-anläggningen.

Utmed planerad GC-väg Skivarp-Abbekås är kommunala VA-ledningar utbyggt till fastigheterna från Skivarp till södra Örmölla. De kommunala VA-ledningarna kommer inte att påverkas av byggnationen av GC-vägen.

Inventering av väg 734 avvattningsystem med lokalisering och inmätning av anslutningspunkter för omkringliggande mark har utförts.

Dräneringsförutsättningarna är avhängiga på underliggande jordarter och djup till berggrund. SGU har omvandlat sin jordartskartläggning till en förenklad uppskattning av markens genomsläpplighet, se Figur 15. Detta indikerar hur väl vatten kan antas dränera till underliggande marklager.



Figur 15. Uppskattat genomsläpplighet i marken i den södra delen. Röd yta indikerar hög genomsläpplighet, grön yta indikerar låg genomsläpplighet. Se teckenförklaring bredvid bilden.

Dräneringen av väg har anpassats beroende på vilken jordartsföljd som påträffas på den specifika delsträckan. Det är av vikt att förorenat vatten inte tillåts infiltrera till grundvattentäkter, risken att detta sker varierar starkt beroende på markens genomsläpplighet.

Ytavrinningsanalys har utförts med SCALGO Live och indikerar att trummor under väg 734 finns, vilket inventering bekräftar.

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

1. Örmölla nr.20, omfattar cirka 30 hektar.
2. Örmölla-Möllersdal, omfattar cirka 13 hektar.
3. Ytlig avrinning från planområdet går idag igenom dikningsföretaget Örmölla-Möllersdal. Målsättning är att nedströms områden inte ska påverkas av exploateringen och därmed ska inte dikningsföretagets avvattning påverkas.
4. Skivarp nr.8, 17 och 22, omfattar cirka 20 hektar.

4.6.3. Markföroreningar

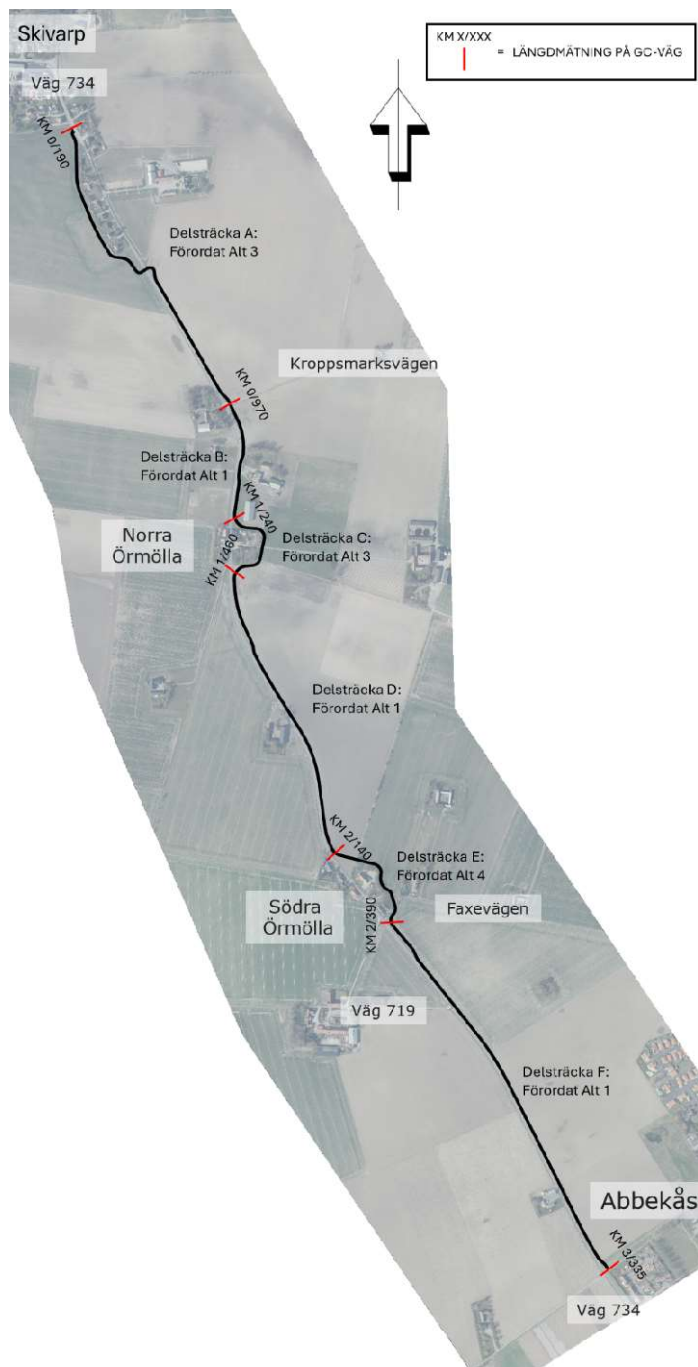
Inom planerat område finns inga kända föroreningar. Provtagning har skett av både dikesjord och uttag av jordprov stickprovsmässigt, längs hela sträckan enligt Trafikverkets TDOK 2014:0931 som kravställer provtagning och hantering av vägdikesmassor. Även ett grundvattenprov har tagits ut och analyserats utifrån miljöföroreningar.

I projektet togs även ett av jordproverna ut som ett nollprov. Nollprovet togs ut på en plats i området där man anser att marken är opåverkad. Samtliga vägdikesprov, jordprov och vattenprov visar inga förhöjda värden av några av de analyserade parametrarna. Alla massorna i projektet anses kunna användas inom projektet och inga massor behöver tas bort på grund av föroreningar.

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1. Val av lokalisering

Inom planarbetet har ett omfattande utredningsarbete och samråd kring val av placering och utformning av gång- och cykelvägen (väst/öst om väg 734, detaljerad placering) genomförts, i vilket markintrång och påverkan på människa och miljö har varit avgörande motiv för val av vägens sträckning, se avsnitt 5.1.1-5.1.6. Vald lokalisering av ny gång- och cykelväg presenteras i Figur 16.



Figur 16. Vald lokalisering för ny gång- och cykelväg mellan Abbekås-Skivarp med längdmätning och delsträckor.

Sträckan har delats upp i flera delsträckor där placering av gång- och cykelvägen har utretts. Den samlade bedömningen ger att gång- och cykelvägen huvudsakligen anläggs på öster sida om väg 734.

- För delsträcka A förordas alternativ 3 med avseende på säkerheten av passagens placering och utformning, samt att den uppfyller projektmålen kring trafiksäkerhet och intrång i antal fastigheter.
- För delsträcka B rekommenderades alternativ 1 för att inte påverka uppvuxen vegetation, brunnar samt mur på en fastighet.
- För delsträcka C förordades alternativ 3 eftersom alternativen är likvärdiga med avseende på restid och projektmål kring antal korsningspunkter, trafiksäkerhet och jordbruksmark överväger de övriga projektmålen.
- För delsträcka D förordades alternativ 1 eftersom alternativet uppfyller projektmål kring trafiksäkerhet samt intrång i bostadsfastigheter.
- Delsträcka E förordades alternativ 4 eftersom alternativet har en större sannolikhet att användas jämfört med de andra alternativen. Alternativet uppfyller även projektmålet kring antal korsningspunkter, trafiksäkerhet och intrång i fastigheter.
- Delsträcka F förordades alternativ 1 eftersom den undviker intrång på gårdar med bostadsbebyggelse, samt ansluter till befintlig gång- och cykelväg norr om Abbekås.

För detaljerade kartor se tillhörande illustrationskartor.

5.1.1. Utredning av delsträcka A



Figur 17. Alternativ för delsträcka A

- Alternativ 1: ny gång- och cykelväg öst om väg 734 (svart markering i Figur 17)

Eventuellt kommer gång- och cykelvägens bredd att behöva minskas till 2,0 meter på grund av otillräckligt utrymme. Alternativet innebär intrång på bostadsfastigheterna belägna på östra sidan om väg 734.

- Alternativ 2: ny gång- och cykelväg väst om väg 734 (gul markering i Figur 17)

Alternativet innebär intrång på bostadsfastigheter och innebär att befintlig vägbelysning behöver rivas eller flyttas till den andra sidan vägen.

- Alternativ 3: Väster om väg 734 med passage och vidare söderut öst om väg 734 (blå markering i Figur 17). Alternativet togs fram efter inkomna samrådssynpunkter.

Alternativet innebär inget intrång på bostadsfastigheter. Den nya korsningspunktens placering säkras av att tätortsgräns och hastighetsgräns flyttas söderut. Alternativet möjliggör en framtida anslutning till Krabbeholmsvägen utan ny passage över väg 734.

Förordat alternativ: Alternativ 3

- Inget intrång på bostadsfastigheter.
- Projekt mål kring trafiksäkerhet prioriteras över de övriga projektmålen.

För detaljerad karta se illustrationskarta 101TO501.

5.1.2. Utredning av delsträcka B



Figur 18. Alternativ för delsträcka B.

- Alternativ 1: ny gång- och cykelväg öst om väg 734 (svart markering i Figur 18)

Alternativet innebär att gång- och cykelvägen placeras nära väg 734 och det bedöms att ett uppvuxet träd kan behöva tas ned på en fastighet (öst om väg 734).

- Alternativ 2: ny gång- och cykelväg väst om väg 734 (gul markering i Figur 18)

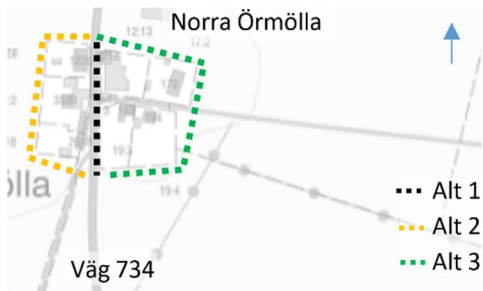
Alternativet innebär att två stora uppvuxna träd behöver tas ned.

Förordat alternativ: Alternativ 1

- Projekt mål kring antal korsningspunkter och trafiksäkerhet prioriteras över de övriga projektmålen.

För detaljerad karta se illustrationskarta 101TO502.

5.1.3. Utredning av delsträcka C



Figur 19. Alternativ för delsträcka C.

Gång- och cykelvägen ingår i det kommunala skolvägsnätet och det är eftersträvaransvärt att inte blanda oskyddade trafikanter med övrig trafik. Detta oberoende gällande hastighetsgräns.

- Alternativ 1: ny gång- och cykelväg längs väg 734 (svart markering i Figur 19)

Utrymmet mellan fasaderna är trångt och utesluter etablering av gång- och cykelväg. Sträckan är 90 meter.

- Alternativ 2: ny gång- och cykelväg väster om fastigheterna (gul markering i Figur 19)

Alternativet går väster om fastigheterna och sträckan är 150 meter. Passage av enskild väg krävs. Fastigheternas ostörda sida kommer att påverkas.

- Alternativ 3: ny gång- och cykelväg öster om fastigheterna (grön markering i Figur 19)

Alternativ 3 går öster om fastigheterna och sträckan är 200 meter. Passage av enskild väg krävs. Fastigheternas ostörda sida kommer att påverkas.

Det förordade alternativet: Alternativ 3

- Projekt mål kring antal korsningspunkter och trafiksäkerhet prioriteras över de övriga projektmålen.

För detaljerad karta se illustrationskarta 101T0502.

5.1.4. Utredning av delsträcka D



Figur 20. Alternativ för delsträcka D.

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

Alternativet innebär att intrång på bostadsfastighet undviks och att väg 734 inte behöver korsas.

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

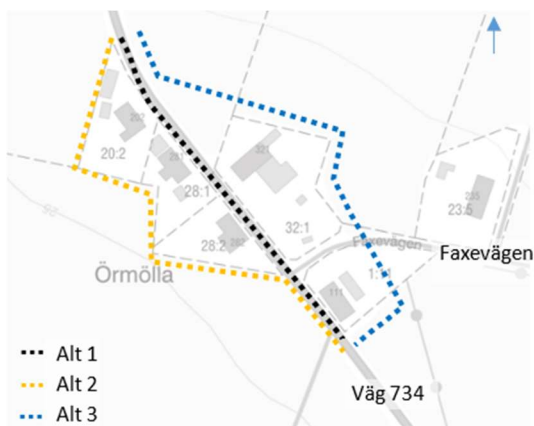
Alternativet innebär att uppvuxna träd behöver tas ned samt att två infarter behöver passeras. Ytan mellan fasad och vegetation bedöms vara smal och kräver åtgärder för att kunna etablera en gång- och cykelväg.

Förordat alternativ: Alternativ 1

- Inget intrång på bostadsfastigheterna.
- Projekt mål kring antal korsningspunkter och trafiksäkerhet prioriteras över de övriga projektmålen.

För detaljerad karta se illustrationskarta 101To502.

5.1.5. Utredning av delsträcka E



Figur 21. Alternativ för delsträcka E.

Gång- och cykelvägen ingår i det kommunala skolvägsnätet och det är eftersträvaransvärt att inte blanda oskyddade trafikanter med övrig trafik. Detta oberoende gällande hastighetsgräns.

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

- Alternativ 1: ny gång- och cykelväg längs väg 734 (svart markering i Figur 21)

Sträckan är ca 160 m. Alternativet innebär att de stora uppvuxna träden kan behöva tas ned och att en mur behöver flyttas. Det saknas utrymme för gång- och cykelvägen bredvid fastigheten söder om Faxevägen.

- Alternativ 2: ny gång- och cykelväg runt bostäderna på västra sidan (gul markering i Figur 21). Alternativet togs fram efter inkomna samrådssynpunkter.

Sträckan är ca 230 m. Alternativet ger en korsningspunkt över väg 734. Bostadsfastigheternas ostörda sida kommer att påverkas. En fastighetsinfart behöver passeras.

- Alternativ 3: ny gång- och cykelvägen runt bostäderna på östra sidan (blå markering i Figur 21). Alternativet togs fram efter inkomna samrådssynpunkter.

Sträckan är ca 290 m. Alternativet innebär att linjedragningen ansluter gent mellan väg 734 norr om bebyggelsen och sträcks öster om alla bostäderna längs väg 734. Jordbruksmark i norra delen delas för att skapa möjligheter för en så gen väg som möjligt. Faxevägen behöver passeras. Gång- och cykelvägens placering anpassas till trädens utbredningsområde på två fastigheter. En av dem påverkas betydligt då gång- och cykelvägen skär genom fastigheten, söder om befintlig elcentral. I fastighetens sydöstra gräns finns en häck/läplantering med ett visst naturvärde, som kommer att påverkas då 3-4 av dessa träd i planteringen behöver tas bort för att ge plats för gång- och cykelvägen. Trafikverket har för avsikt att ersätta dessa träd i samråd med fastighetsägaren. Se även under kap 6.4.2 Naturmiljö.

Förordat alternativ: Alternativ 3

- Sannolikheten att gång- och cykelvägen används bedöms som större jämfört med alternativ 2 då väg 734 inte behöver korsas.
- Projekt mål kring antal korsningspunkter och trafiksäkerhet prioriteras över de övriga projektmålen.
- Påverkan på färre fastigheter.

För detaljerad karta se illustrationskarta 101T0502 och 101T0503.

5.1.6. Utredning av delsträcka F



Figur 22. Alternativ för delsträcka F.

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

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

Alternativet innebär att intrång på bostadsfastigheter undviks och att väg 734 inte behöver korsas.

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

På en fastighet finns en trädrad med fyra stora uppvuxna träd som kan behöva tas ned. Vidare finns en byggnad nära väg 734 som gör det svårt att leda gång- och cykelvägen bakom allén och samtidigt bevara angöring med tunga fordon till brukningsenheten.

Förordat alternativ: Alternativ 1

- Projekt mål kring antal korsningspunkter och trafiksäkerhet prioriteras över de övriga projektmålen.
- Inget intrång på bostadsfastigheterna.
- Direkt anslutning till befintlig gång- och cykelväg norr om Abbekås som ligger öster om väg 734.

För detaljerad karta se illustrationskarta 101To503.

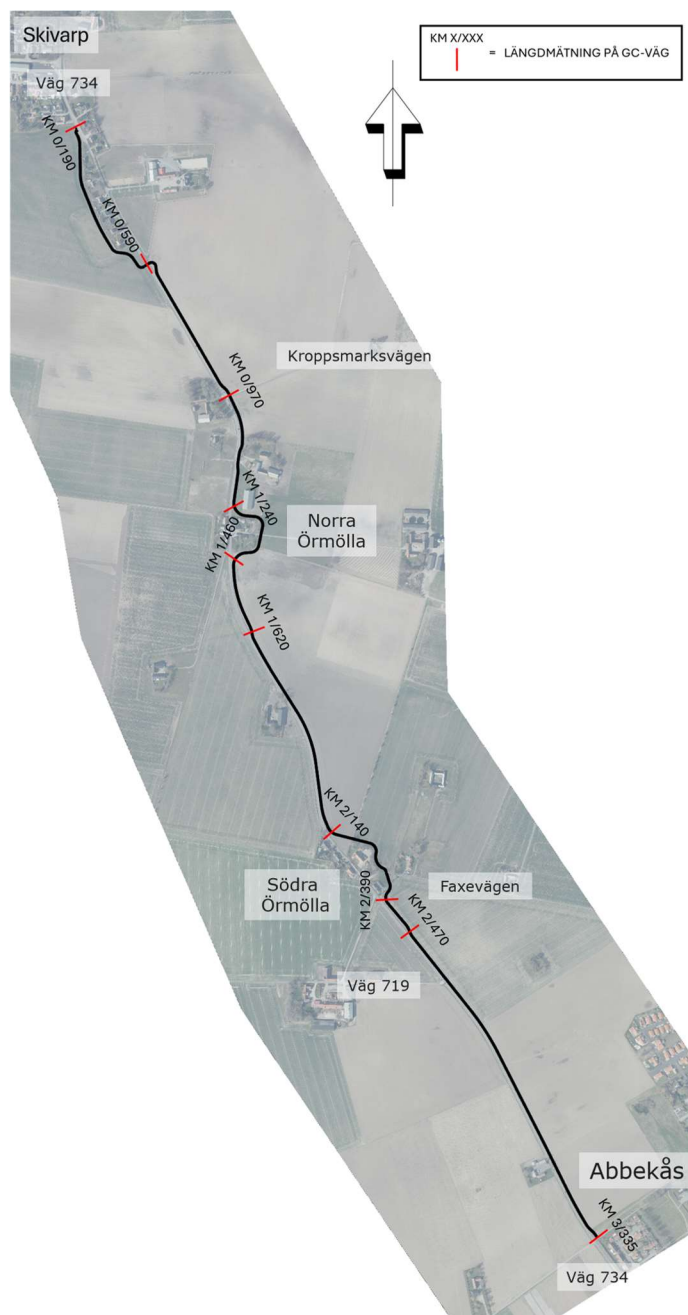
5.2. Val av utformning

Gång- och cykelvägen kommer att vara 2,5 meter bred och ger god framkomlighet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter. Bredden möjliggör vinterväghållning.

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

Gång- och cykeltrafiken separeras från biltrafiken på hela sträckan från Skivarp till Abbekås. Separeringen längs sträckan består av öppet dike eller makadamdike med dräneringsrör. Fotgängare och cyklister separeras inte sinsemellan.

Utformning kommer utgå utifrån gällande regelverk.



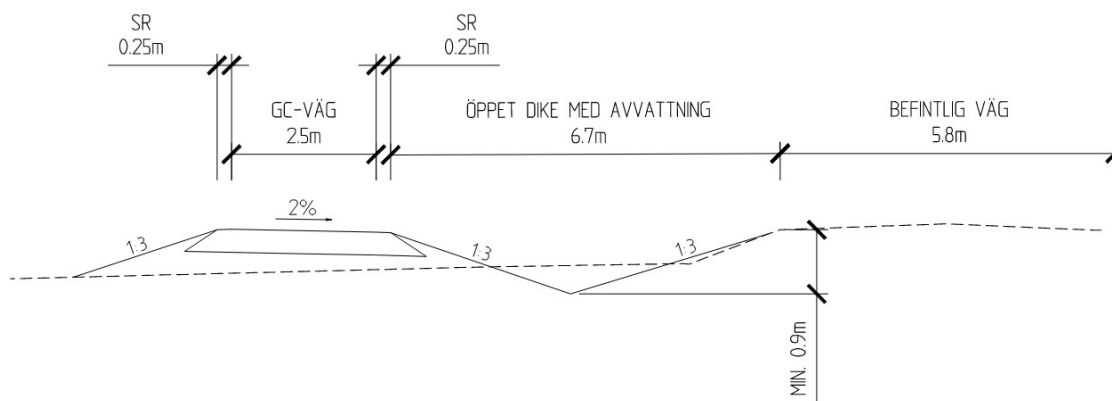
Figur 23. Vald lokalisering för ny gång- och cykelväg mellan Abbekås-Skivarp med längdmätning för indelning av separeringstyper.

5.2.1. Kollektivtrafik

Inga åtgärder för kollektivtrafik sker inom ramen för detta projekt.

5.2.2. Separering med öppet dike

Gång- och cykelvägen separeras från biltrafiken med öppet dike på sträckan km 0/970–1/1240 dock med anpassning till infarter, samt på sträckorna km 1/460–1/620 och km 2/390–2/470 enligt Figur 23. Slänter anläggs med lutning 1:3. Bredden på utrymmet mellan befintlig väg och gång- och cykelvägen varierar och styrs av djupet på diket som behöver vara tillräckligt ur ett avvattningsperspektiv. Se Figur 24 för typsektion.



Figur 24. Typsektion över separering med öppet dike.

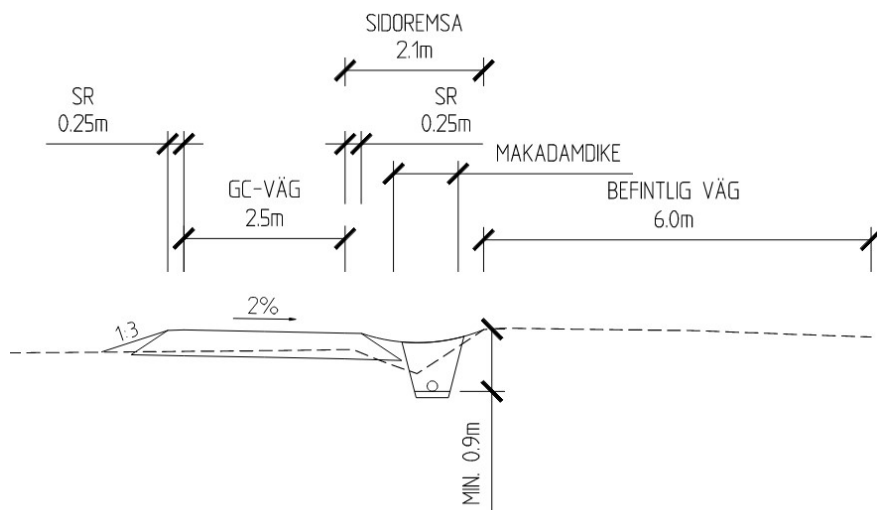
5.2.3. Separering med makadamdike

Principlösningen innebär en smalare sektion för att minska avstånd mellan körbana och betupplägningsplatser. Den smalare sektionen uppnås genom att gång- och cykelväg flyttas närmare körbana genom att öppna diken ersätts med makadamdike med ledning i dikesbotten.

Väg 734, Skivarp – Abbekås har följande platser möjliggjorts för betupptagning:

- Mellan tätortsgräns Skivarp och Kroppsmarksvägen, km 0/590–0/970
- Mellan norra Örmölla och södra Örmölla, km 1/620–2/140
- Mellan södra Örmölla och Abbekås, km 2/470–3/335

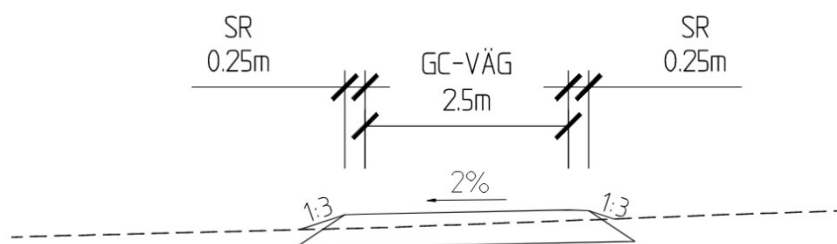
Bredden på utrymmet mellan befintlig väg och gång- och cykelvägen kommer vara minst 2 m och styrs av en mjuk linjeföring för gång- och cykelbanan. Se Figur 25 för typsektion.



Figur 25. Typsektion över separering med makadamdike.

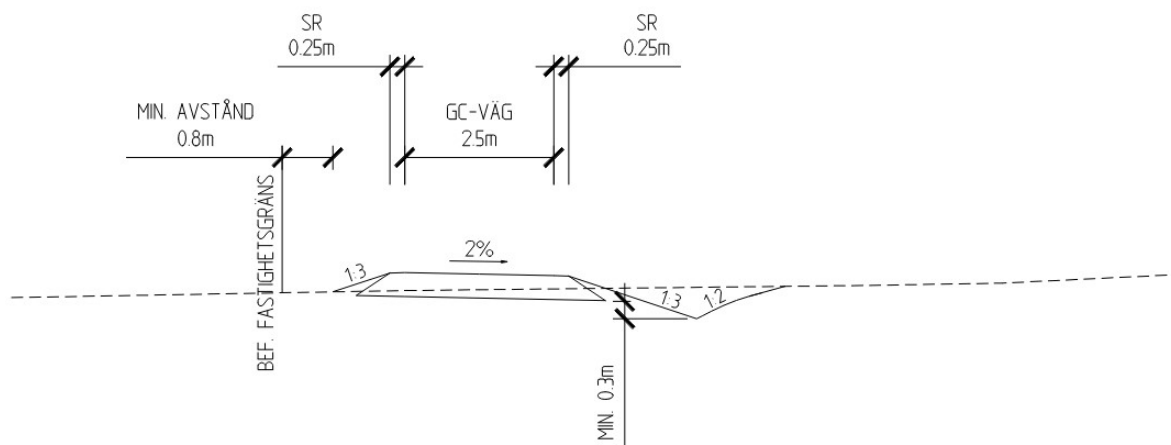
5.2.4. Avskild gång- och cykelväg med och utan dike

Där gång- och cykelvägen inte anläggs parallellt med väg 734 utformas den med eller utan dike. GC-vägen kommer att anläggas utan dike enligt Figur 26 på sträckorna km 1/240–1/460 och km 2/140–2/390. Se Figur 26 för typsektion.



Figur 26. Typsektion över avskild gång- och cykelväg utan dike.

GC-vägen kommer att anläggas med dike enligt Figur 27 på sträckan km 0/190–0/590. Då gång- och cykelvägen utformas utan dike anläggs slänter med lutning 1:3 mot befintlig terräng. På de sträckor som gång- och cykelvägen utformas med ett dike anläggs dikets bakslänt med lutning 1:2. Se Figur 27 för typsektion.



Figur 27. Typsektion över avskild gång- och cykelväg med dike.

5.2.5. Tätortsport till Skivarp

Där gång- och cykelvägen korsar väg 734 i Skivarp kommer en tätortsport med mittrefug att anläggas i samband med gång- och cykelpassage för att ge en hastighetsdämpning på trafiken på väg 734. Tätortsgränsen och den befintliga hastighetsbegränsningen på 40 km/h kommer att flyttas söderut för att breddningen av väg 734 ska rymmas mellan tätortsgränsen och bebyggelsen på väster sida om väg 734. Den breddning som krävs för att ge utrymme åt tätortsporten kommer att göras västerut, se Figur 28 för illustration av tätortsport. Den befintliga vägen är 5,6 meter bred och kommer vid tätortsporten att breddas och övergå till två separerade körbanor med mellanliggande refug. En åkerinfart i sektion 0/650 stängs, åtkomst till åkern finns längre söder ut via befintlig åkerinfart.



Figur 28. Tätortsport på väg 734 söder om Skivarp.

5.2.6. Avvattnings

Väg 734 avvattnas till omgivande mark alternativt uppsamlade öppna vägdiken. GC-vägen går till största delen utmed östra sidan av väg 734 och kommer där ha ett gemensamt uppsamlade öppet vägdike alternativt slutet makadamdike med väg 734. Nya utloppspunkter, totalt 3 st anordnas vid ny

dagvattenbrunn benämnd DB4 som placeras intill befintliga dagvattenbrunn där håltagning i brunnsvägg utförs.

Placering av tillkommande utloppspunkter samt befintliga dagvattenbrunnar och vägtrummor framgår av illustrationskartor 101To501 till 101To503.

5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Trafikverket strävar generellt vid alla vägprojekt att så långt det är tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och praktiskt genomförbart med hänsyn till markåtkomst och andra omständigheter att undvika, minimera och kompensera för negativa miljöeffekter.

Inga skyddsåtgärder och försiktighetsmått bedöms behövas i detta projekt.

5.4. Buller

Anläggande av en gång- och cykelväg alstrar inget buller. Den nya gång- och cykelvägen kommer korsa väg 734. Passagen kommer utformas med refug, belysning och tätortsport. Tätorts- och hastighetsgränsen flyttas så att den sammanfaller med passagen vilket innebär att hastigheten sänks från dagens 70 km/h till 40 km/h ca 100 meter längre söderut jämfört med nuläget. Utifrån ett bullerperspektiv innebär en sänkning på 30 km/h en sänkning av bullernivåerna på ca 4–5 dBA. Anläggandet av tätortsporten medför även att körfältet ut från Skivarp, på väg 734, flyttas ca 7 meter västerut men här finns inga bostäder belägna längs med vägen.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper

Jämfört med nollalternativet kommer ett genomförande av planerade vägåtgärder att medföra förbättrad framkomlighet och avsevärt ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister längs väg 734 samt bidra till att ett sammanhängande gång- och cykelstråk skapas mellan Skivarp och Abbekås. Vidare innebär planerade vägåtgärder jämfört med nollalternativet förbättrad tillgänglighet och koppling till kollektivtrafik och hållplatser.

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Enligt Skurups översiktsplan (antagen av kommunfullmäktige 2022) är kommunens befolkningsmål att bli 18 000 invånare till 2030, vilket innebär en ökning med cirka 2 000 invånare från 2024.

En anläggning av gång- och cykelväg utmed den aktuella sträckan ligger i linje med Skurups kommuns intresse och kommer inte i konflikt med kommunens översiktsplan.

Åtgärderna i denna vägplan berör inga detaljplaner eller områdesbestämmelser

Gång- och cykelvägen bedöms göra det säkrare och enklare att röra sig i området. Den kommer att underlätta för personer utan tillgång till bil. Att på ett mer trafiksäkert sätt kunna röra sig utan motorfordon utmed sträckan, vilket även ger förutsättningar för att den med tillgång till bil oftare kommer att välja ett hållbart färdssätt.

6.3. Landskapet

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

Jordbruksmark kommer att tas i anspråk vid byggandet av gång- och cykelväg.

Vid norra och södra Örmölla ligger bebyggelsen mycket nära vägen på båda sidor. Gång- och cykelväg får inte plats i de trånga passagerna genom byarna. För att säkerställa framkomlighet och trafiksäkerhet dras i stället gång- och cykelvägen öster om fastigheterna på den östra sidan av vägen. I södra delen av Örmölla läggs gång- och cykelvägen genom tomten för fastighet Örmölla 1:11 vilket bedöms vara betydande intrång för den enskilda fastighetsägaren.

6.4. Miljö och hälsa

6.4.1. Kulturmiljö

Den sammantagna bedömningen från den arkeologiska utredningen steg 1 resulterade i att ett antal av utföraren intressanta områden utpekats. Det råder osäkerhet kring lokaliseringen av eventuella fynd och ingen slutgiltig bedömning kan i nuläget göras avseende projektets negativa konsekvenser utifrån kulturmiljön.

6.4.2. Naturmiljö

Genomförd naturinventering visade att det inte finns några värdefulla naturområden längs vägen, men det finns enstaka naturvärdesobjekt. Placeringen av gång- och cykelvägen görs så att de flesta av dessa inte kommer att påverkas alls. Påverkan på naturvärdesobjekt 12, som är en häck/läplantering med ett visst naturvärde i den nedre delen av naturklass 4 kommer att ske genom att 3-4 av dessa träd i planteringen behöver tas bort för att ge plats för gång- och cykelvägen. Denna plantering är betrakta mer som en större häck än som en skyddad allé, då den är planterad längs en trädgårdstomt och en markväg. Trafikverket har för avsikt att ersätta dessa träd i samråd med fastighetsägare. Genom att anpassa dragningen av cykel- och gångvägen enligt förordat alternativ så görs bedömningen att påverkan på naturmiljön är mycket liten totalt sett.

6.4.2.1. Riksintresse

Största delen av sträckan omfattas av riksintresse för högexploaterad kust men anläggandet av cykel- och gångväg påverkar inte riksintresset negativt.

6.4.2.2. Främmande invasiva arter

Främmande invasiva arter som blomsterlupin (*Lupinus polyphyllus*), jätteloka (*Heracleum mantegazzianum*) och vresros (*Rosa rugosa*) finns dokumenterade på några få platser inom området. Dessa kommer behöva hanteras under byggskedet för att förhindra ytterligare spridning.

6.4.3. Bullerpåverkan

Anläggandet av gång- och cykelväg utmed den aktuella sträckan bedöms inte ha någon negativ påverkan på bullernivåerna i området under driftskedet, eftersom trafikslagen gång och cykel inte ger upphov till förhöjda bullernivåer. Därmed bedöms inte bullerriktvärden vid väsentlig ombyggnad av väg vara tillämplbara för projektet. Bullernivåerna kan möjligtvis minska i de fall biltrafik avstås till förmån för gång och cykel.

6.4.4. Vattenförhållanden

Planerad gång- och cykelväg kommer inte att korsa eller anläggas i direkt anslutning till något vattenområde. Sammantaget bedöms gång- och cykelvägen inte påverka vattenområdena. Därmed bedöms det inte heller finnas någon risk för påverkan på vattenförekomsternas statusklassningar och miljö kvalitetsnormer. För att ändå få en översikt över vattenförekomster och eventuella vattenuttag i närområdet beskrivs dessa kortfattat nedan.

Enligt SGU:s redovisning av befintliga borrhållsbrunnar finns det endast ett fåtal djupa dricksvattenbrunnar inom utredningsområdet. Detta pekar på att vattenförsörjningen för flertalet fastigheter har skett genom grävda brunnar innan kommunal VA-ledningar nyligen byggdes ut till fastigheterna inom utredningsområdet. De övre jordlagren närmast Skivarp utgörs av isälsediment vilket medför att infiltration från gång- och cykelvägens diken kan bli betydande. Inom den norra delen finns också tätt med befintliga korsande vägtrummor vilket medför att en säker avvattning är lokalt god. Den södra delen närmast Abbekås saknar korsande kända vägtrummor som tillsammans med de täta jordlagren medför att avvattningen från gång- och cykelvägen måste ske på långa sträckor utan mottagande ledning eller trumma för vidare avledning.

Ett flertal dikningsföretag finns inom utredningsområdet, vilket tyder på en riklig förekomst av ytligt beläget markvatten. Detta har beaktats vid utformning av gång- och cykelvägen avvattning.

6.4.5. Rekreation och friluftsliv

Landskapet kring väg 734 är i sig en värdefull visuell upplevelse för rekreationen i området. Böljande åkrar, korsade av vägar kantade av trädrader, alléer och kulturhistoriskt intressant bebyggelse, är inslag karaktäristiska för det sydsvenska landskapet. Det innebär att anläggandet av en gång- och cykelväg har potential att göra landskapet tillgängligt för cyklister och fotgängare samt att det blir avsevärt lättare att röra sig längs med vägen och mellan målpunkterna. Detta kan i sin tur även leda till positiva hälsoeffekter.

6.4.6. Barnperspektivet

Det har genomförts en barnkonsekvensanalys för projektet. Framkomligheten och säkerheten längs vägen påverkas positivt. Längs två avsnitt på sträckan är sektionen trång med bebyggelse tätt intill vägen. Vid norra Örmölla och södra Örmölla går det inte att få plats med gång- och cykelvägen intill vägbanan. För att inte släppa barn i blandtrafik, förslås gång- och cykelvägen anläggas runt på utsidan av bebyggelsen.

För att minska antalet korsande rörelser tvärs väg 734 har det eftersträövats att gång- och cykelvägen ligger på en och samma sida i största möjliga mån. Korsande rörelser går dock inte att undvika helt. Utformningen av passagen över väg 734 har gjorts med barns säkerhet i åtanke och där sikten är god.

6.5. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

Detta projekt är bedömt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv i cykelvägsplanen för 2015–2025.

Generellt innebär utbyggnad av gång- och cykelvägar en ökad andel cyklister i förhållande till bilister. Detta för med sig positiva effekter för såväl hälsa som miljö, vilket ger samhällsekonomisk fördel.

6.6. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Gång- och cykelvägen blir en del av ett större cykelnät och kan ha betydelse för cykelturismen i Skåne, vilket kan få vidare positiva effekter för möjligheten att driva verksamheter utmed sträckan.

6.7. Påverkan under byggtiden

Under byggtiden kommer, utöver det vägområde som krävs för själva gång- och cykelvägen, även tillfälliga arbetsområden att tas i anspråk för att få plats med arbetsfordon, upplag med mera.

För att minimera påverkan på trafiken längs väg 734 under byggskedet kommer anläggning i möjligaste mån att ske från områden (åkermark) med tillfällig nyttjanderätt utanför nuvarande vägområde. Trafiken kan dock att komma bli tillfälligt påverkad i samband med arbeten vid trånga sektioner genom till exempel avstängning av ett körfält.

Då åtgärderna i huvudsak kommer att utföras i en gles bebyggd miljö kan tillfälliga störningar i form av till exempel buller och damning antas utgöra ett relativt litet problem för boende.

För att skydda miljön och minska miljöriskerna under byggtiden kommer generella krav att ställas på entreprenören, till exempel avseende buller, kemikaliehantering, bränslen och miljöprestanda på arbetsfordon. Skyddsåtgärder ska under byggtiden följa gällande regelverk.

Vidare föreslås projektspecifika skyddsåtgärder och försiktighetsmått för att undvika och minimera miljöpåverkan under byggtiden, bland annat avseende skydd av träd/vegetation och fornlämningar, hantering av förorenade massor och beläggning samt hantering och kontroll av påverkat vatten från byggarbetsplatsen.

Mot bakgrund av ovan och med hänsyn till föreslagna skyddsåtgärder och försiktighetsmått bedöms påverkan under byggtiden på omgivningen som liten.

6.8. Massbalans

Projektet eftersträvar en massbalans och att massorna ska kunna användas inom projektet men givetvis kommer vissa massor att behöva transporteras in till projektet. Gång- och cykelvägens överbyggnad som består av obundna material förstärkningslager och bärlager behöver införskaffas utanför projektet och köras till området.

Beräkningar av schakt och fyll för sträckan pekar på att massbalansen har ett överskott av mulljord/matjord. Dessa massor bedöms kunna fördelas ut inom projektområdet. Detta leder till att överskottet kan minimeras.

7 Samlad bedömning

7.1. Sammanställning av konsekvenser

I korthet bedöms vägplanen ge följande konsekvenser i jämförelse med nollalternativet:

- Ett sammanhängande och trafiksäkert gång- och cykelstråk mellan Abbekås-Skivarp
- Ökad tillgänglighet för målpunkter längs med sträckan och för att nå kollektivtrafiken
- Minskad risk för olyckor för oskyddade trafikanter, möjlighet till ökat användande av cykel och kollektivtrafik
- Obetydliga små negativa konsekvenser för naturmiljö och landskapsbilden i området
- Jordbruksmark som idag nyttjas, kommer att behöva tas i anspråk så att gång- och cykelvägen kan anläggas.
- Anläggande av en ny gång- och cykelväg får negativa konsekvenser på klimatet, men det kan även innebära att färre väljer bilen.
- Då vägen är utpekad som kommunal skolväg, innebär en säker utformad gång- och cykelväg att fler barn och ungdomar får ökad trygghet längs vägen.

7.2. Bedömd måluppfyllelse

7.2.1. De transportpolitiska målen

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Målet har preciserats genom funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden. Gång- och cykelvägen bidrar till det som målen syftar till.

Funktionsmålet, som berör resans eller transportens tillgänglighet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Projektet bedöms bidra till målet genom att komplettera infrastrukturen med en gång- och cykelväg för alternativa färdssätt för alla trafikanter.

Hänsynsmålet, som handlar om säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter samt genom positiva hälsoeffekter. Projektet bedöms bidra till målet genom att komplettera infrastrukturen med en gång- och cykelväg för miljövänligt och trafiksäkert färdssätt.

7.2.2. De nationella miljökvalitetsmålen

Riksdagen har beslutat om 16 miljökvalitetsmål som ska utgöra en utgångspunkt för samhällets miljöarbeten, se Figur 29. Vägplanens påverkan på de 16 miljökvalitetsmålen bedöms vara av liten betydelse. Sammantaget bedöms att vägplanen i någon mån kan påverka möjligheten att nå mål 1 och 15, och möjligen i någon mån även mål 8,9 och 16.

Mål 1 – Begränsad klimatpåverkan

Ny gång- och cykelväg gör det lättare att välja hållbara transportmedel, eftersom cyklister inte tvingas vistas i blandtrafik. Transport via cykel och gång ger inte upphov till utsläpp av växthusgaser, som biltrafik gör. Miljökvalitetsmålet kan således påverkas positivt av åtgärden.

Mål 8 – Levande sjöar och vattendrag, Mål 9 – grundvatten av god kvalitet

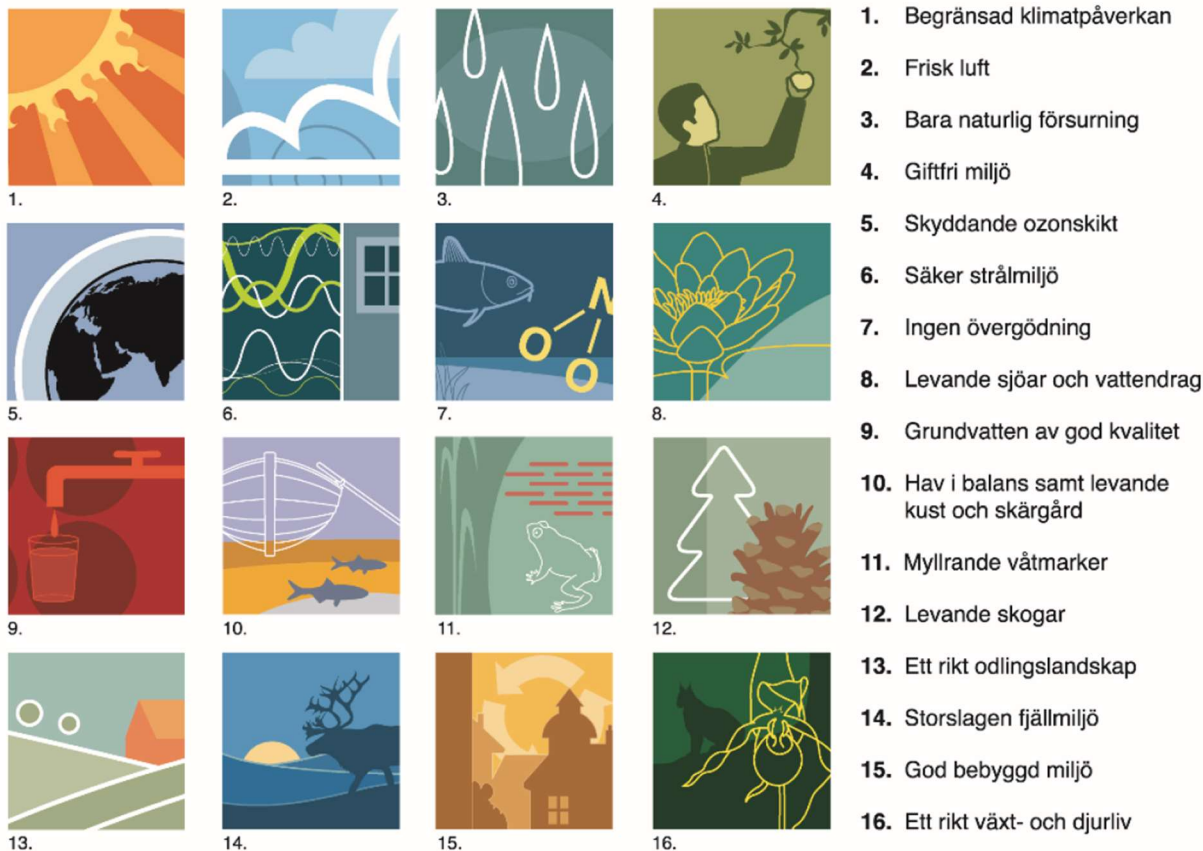
Planerat avvattnings- och fördröjningssystem för ny gång- och cykelväg föreslås att ske genom öppna och gräsbesådda diken, samt i slutna makadamdiken. Vägdiken och makadamdiken ger i allmänhet en god rening av ytvatten innan det avleds i ledningssystem för vidare transport till recipient. Hela sträckan av utredningsområdet utgör marken av täta jordlager vilket medför att infiltrationen till omgivande mark är låg.

Mål 15 – God bebyggd miljö

När transport via gång och cykel väljs framför bil minskar buller och luftföroreningar som orsakas av biltrafik. Miljökvalitetsmålet kan således påverkas positivt av åtgärden.

Mål 16 – Ett rikt växt och djurliv

Anläggandet innebär att enstaka träd och buskpartier behöver tas ned, men ska i möjligaste mån ersättas. Miljökvalitetsmålet påverkas därav i begränsad mån negativt av åtgärden.



Figur 29. Sveriges 16 miljökvalitetsmål.

7.2.3. Ändamål

Begreppet ändamål är kopplat till reglerna i väglagen om att ändamålet med en väg ska uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Dessa regler överensstämmer också med lokaliseringsprincipen i miljöbalken 2 kap 6 § *”För en verksamhet eller åtgärd som tar i anspråk ett mark- eller vattenområde ska det väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljö.”*

Planerade vägåtgärder bedöms ha god måluppfyllelse av projektets ändamål (avsnitt 2.2.1). Med hänsyn till genomfört omfattande utredningsarbete och samråd vid val av placering och utformning (kapitel 5) i vilket stor hänsyn har tagits till miljöpåverkan och markintrång, bedöms ändamålet uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön och utan oskälig kostnad.

Måluppfyllelse: Ett genomförande av planerade vägåtgärder medför att ett sammanhängande stråk för fotgängare och cyklister pendlades till skola och arbete skapas mellan Skivarp och Abbekås. Trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna ökar avsevärt på sträckan och tillgängligheten till landsvägsträckan, orterna och kollektivtrafiken förbättras.

Vidare innebär den planerade gång- och cykelvägen även att möjligheten till rekreation och upplevelsen av landskapet längs med sträckan ökar.

7.2.4. Projektmålen

Måluppfyllelsen för det den valda placeringen av gång- och cykelvägen redovisas i Tabell 4.

Tabell 4. Bedömning av projektmålen måluppfyllelse

Projektmål	Bedömning av måluppfyllelse
Trafiksäkerhet	
Max en korsningspunkt	Planförslaget bidrar till måluppfyllelsen genom att väg 734 korsas på ett ställe.
Korsningspunkterna ska vara så säkra som möjligt givet förutsättningar och krav	Utbyggnaden av gång- och cykelvägen har utformats med stor omsorg till trafiksäkerhet och bidrar till måluppfyllelsen. Korsningspunkten har utformats med refug.
Gång- och cykelvägen ska vara säker (geometri, sidoområden, korsningspunkter)	Utbyggnaden av gång- och cykelvägen utformas med stor omsorg till trafiksäkerhet och bidrar till måluppfyllelsen.
Eftersom vägsträckan är utpekad som en del av det kommunala skolvägnätet är gång- och cykeltrafik i blandtrafik ingen acceptabel lösning.	Planförslaget bidrar till måluppfyllelsen, då alla valda alternativ tar hänsyn till att inte blanda oskyddade trafikanter med motortrafiken.
Tillgänglighet	
Gång- och cykelvägen ska vara tillgänglig för barn och ungdomar	Utbyggnaden av gång- och cykelvägen är planerad att utföras så att sträckan blir tillgänglig för barn och ungdomar, dels genom utformning och genom att separera ifrån blandtrafiken.
Gång- och cykelvägen ska vara användbar alla dagar om året	Gång- och cykelvägen anpassats efter omgivningarna och har utformats för att b.l.a. undvika riskerna med snödrev.
Miljö	
Intrång i skyddsvärda områden ska undvikas	Vid placering av gång- och cykelvägen har hänsyn tagits för att i möjligaste mån undvika skyddsvärda områden.

Projektmål	Bedömning av måluppfyllelse
Klimat och resurshållning	
Minimera intrång i åkermark	Vid placering av gång- och cykelvägen har intrång i åkermark minimerats i största möjligaste mån. Det har dock inte kunnat undvikas helt med hänsyn till andra projektmål.
Minimera intrång i antal fastigheter	Vid placering av gång- och cykelvägen har intrång i antal fastigheter minimerats i största möjligaste mån.
Tillräcklig storlek och avvägd placering av tillfällig nyttjanderätt map etableringsplatser, materialupplag och masshantering	Vid placering av gång- och cykelvägen har tillräcklig och avvägd placering gjorts i största möjligaste mån. Extra ytor har placerats på mark som inte kan brukas.
Eftersträva massbalans	Visst överskott råder

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

Vägutbyggnaden omfattas av miljöbalkens hänsynsregler enligt 2 kap. och hushållningsbestämmelser enligt 3 och 4 kap. I miljöbalkens 2 kap redovisas de allmänna hänsynsregler som är grundläggande för prövningen av tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens, villkor (förutom ersättning) samt tillsyn. Dessa ska även ligga till grund för hur Trafikverket som verksamhetsutövare ska agera för att minimera negativ påverkan och främja en god hushållning.

8.1. Allmänna hänsynsregler (2 kap. miljöbalken)

Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd, är skyldiga att visa att de allmänna hänsynsreglerna och övriga förpliktelser enligt miljöbalkens 2 kap. iakttas.

Försiktighetsprincipen ställer krav på skyddsåtgärder, begränsningar och försiktighetsmått för att förebygga, hindra eller motverka att skada eller olägenhet uppstår för människors hälsa eller miljön. I samma syfte ska bästa möjliga teknik användas vid yrkesmässig verksamhet.

Kraven i försiktighetsprincipen anses vara uppfyllda genom att skyddsåtgärder systematiskt upprättas av Trafikverket, för att i största möjliga mån hindra att negativ påverkan uppstår för människors hälsa och miljön i detta projekt bedöms detta uppnås.

I kapitlet anges också att vid ianspråktagande av mark- eller vattenområden ska det väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön i detta projekt bedöms detta uppnås.

8.2. Hushållning med mark och vatten (3 kap. miljöbalken)

Miljöbalkens hushållningsbestämmelser i miljöbalken 3 kap. anger att mark- och vattenområden ska användas till det som de är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet samt läge och föreliggande behov. Användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning ska ges företräde. Vidare är jord- och skogsbruk av nationell betydelse, men får tas i anspråk enligt om åtgärden tillgodoser väsentliga samhällsintressen i detta projekt bedöms detta uppnås.

8.3. Miljökvalitetsnormer

Enligt miljöbalken 5 kap. 1 § får regeringen för vissa geografiska områden eller för hela landet meddela föreskrifter om kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt, om det behövs för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön eller för att avhjälpa skador eller olägenheter för människors hälsa eller miljön. Miljökvalitetsnormer (MKN) är juridiskt bindande som anger krav på kvaliteten i luft, buller, vatten eller miljön i övrigt som ska eftersträvas och uppfyllas till en satt tidpunkt. Förordningar om miljökvalitetsnormer finns i dagsläget framtagna för föroreningar i utomhusluft (SFS 2010:477), omgivningsbuller (SFS 2004:675), vattenkvalitet i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554), havsmiljö (SFS 2010:1341) samt för ekologisk och kemisk status i vattenförekomster (SFS 2004:660). Miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller och havsmiljö är generella och kan inte tillämpas på projektnivå. Normerna för fisk- och musselvatten gäller endast vissa utpekade vattenområden och berör inte detta projekt.

Miljökvalitetsnormerna som bedöms beröras av planerade vägåtgärder och som kommer att beaktas i den fortsatta projekteringen samt under byggskede är MKN för vattenförekomster (yt- och grundvatten). Miljökvalitetsnormerna för föroreningar i utomhusluft bedöms inte påverkas negativt av anläggandet av gång- och cykelvägen. Luftföroreningar härstammar ofta från motordriven trafik, och anläggandet av gång- och cykelvägen bedöms inte öka mängden motordriven trafik. Tvärtom, är det

möjligt att anläggandet kan minska biltrafiken till förmån för gång och cykel, vilket möjligtvis skulle minska nivåerna av luftföroreningar och buller längs vägen.

9 Markanspråk och pågående markanvändning

9.1. Vägområde för allmän väg

Trafikverket tar marken i anspråk med så kallad vägrätt, vilket innebär att Trafikverket har rätt att använda marken inom vägområdet. Vägrätten innebär dessutom att Trafikverket till exempel får avverka skog och ta ut jord- och bergmassor inom vägområdet samt även ge någon annan rätt att till exempel lägga ned ledningar inom vägområdet.

Vägrätten uppkommer när Trafikverket märker ut vägens sträckning över fastigheten och påbörjar vägarbetet efter att vägplanen vunnit laga kraft. Vägrätten innebär inte att fastighetsgränserna ändras. Om vägen inte längre behövs som allmän väg kan Trafikverket besluta att dra in vägen från allmänt underhåll. Då upphör också vägrätten och fastighetsägaren får disponera marken igen.

Till vägområdet hör inte bara vägbanan utan också diken, slänter, räcken, vägmärken, belysning med mera som har direkt koppling till vägen.

Nytt vägområde för allmän vägrätt i denna vägplan omfattar cirka 19 290 kvadratmeter.

9.2. Område med tillfällig nyttjanderätt

I vägplanen föreslås att Trafikverket under hela eller delar av byggtiden tillfälligt får nyttjanderätt till markområden enligt redovisning på plankarta och i fastighetsförteckning. Byggtiden uppskattas vara sex månader. Den tillfälliga nyttjanderätten avser område som behövs för byggande av väganordning och ligger i direkt anslutning till föreslaget vägområde.

I denna vägplan är det aktuellt med område med tillfällig nyttjanderätt för upplag av avbanad vegetation och mulljord samt utrymme för arbetsmaskiner. Markområdena kommer att återställas i samråd med fastighetsägaren och i förekommande fall med hänsyn till områdets miljövärden.

Områden med tillfällig nyttjanderätt i denna vägplan omfattar cirka 21 840 kvadratmeter och utgörs av T1-T3 (se plankarta). Samtliga tillfälliga nyttjanderätter gäller från byggstart till sex månader efter godkänd slutbesiktning.

9.3. Konsekvenser för pågående markanvändning

Den pågående markanvändningen omfattar i huvudsak jordbruksmark. Sju fastigheter påverkas genom minskad bruksareal, men det sker begränsad fragmentering av jordbruksmark.

Konsekvenser kan bland annat vara att dränering för åkermark kan behöva ändras. Konsekvenser i form av intrång på tomtmark uppstår även för ytterligare en fastighet. Utöver ovannämnda fastigheter berörs även fyra samfälligheter och tre enskilda vägar men inga kommunala vägar.

10 Fortsatt arbete

10.1. Tillstånd och dispenser

Tillstånd enligt kulturmiljölagen kommer att sökas.

10.2. Områden som undantas från förbud enligt miljöbalken

En fastställd vägplan innebär att separat dispens enligt 7 kap. miljöbalken (1998:808) för dispenspliktiga åtgärder inom biotopskyddsområde (7 kap. 11 § miljöbalken) eller inom strandskyddsområde (7 kap. 15 § miljöbalken) inte krävs för byggande av allmän väg enligt fastställd vägplan. Skyddet enligt miljöbalken försvagas eller förändras inte genom hantering i en väg- eller järnvägsplan utan endast formerna för beslutanderätten förändras.

10.3. Uppföljning och kontroll

I arbetet med vägplanen pågår kontinuerlig bevakning av miljöfrågor och värden inom utredningsområdet. Denna så kallade miljösäkring sker genom ett tätt samarbete mellan miljökunniga i projektet, projektörer och projektledning genom bland annat anpassning av placering och utformning av vägen i tidiga skeden i förhållande till kända miljöförhållanden samt genom inarbetning av skyddsåtgärder i projektet.

11 Genomförande och finansiering

11.1. Formell hantering

Efter ett första samråd har inkomna synpunkter arbetats in i förslaget till vägplanen som nu presenteras till ett andra samråd där berörda sakägare och övriga kan lämna synpunkter på planen.

Vidare kommer vägplanen att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 2 kap. 12–15 §§ lag (1995:1649) om byggande av järnväg respektive 17–18 §§ väglagen (1971:948).

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 ytans 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. I fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen.

11.2. Finansiering

Projektet finansieras av Trafikverket och Skurups kommun och ingår i den regionala planen. Projektets kostnad uppskattas till cirka 45 miljoner SEK (2024 års prisnivå). I kostnaden ingår ersättning för tillfälligt nyttjande samt permanent ianspråktagande av mark, miljöåtgärder, mark och anläggningsarbeten, projektunika åtgärder och störningskostnad. Kostnaden är förknippad med osäkerhet och kan komma att justeras både uppåt och nedåt.

12 Underlagsmaterial och källor

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

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

Länsstyrelsen, 2025. Länsstyrelsen Skåne beslut den 27 januari 2025 (Dnr 39475-2024) att projektet inte är betydande miljöpåverkan.

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

Nordic Sugar, member of Nordzucker group. 2022. Råd och anvisningar om betstukans placering och lastningsplats.

Region Skåne. 2018. Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029.

Region Skåne. 2018. Åtgärdsvalsstudie för cykelvägsplan för Skåne 2018–2019.

Region Skåne. 2022. Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033 - Utveckling Skåne (skane.se)

Riksantikvarieämbetet. 2024. Fornsök. [Fornsök \(raa.se\)](https://raa.se)

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

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

Skurups kommun. 2022. Översiktsplan Skurups kommun 2035.

Skurups kommun. 2023. Gång- och cykelplan för Skurups kommun. [Gång-och cykelplan Skurups kommun](https://skurups.se)

Sydsvensk arkeologi. 2024. Arkeologisk utredning steg 1, GC-väg Abbekås-Skivarp och Skivarp-Bösarp.

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

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

Naturvårdsverket 2025. Skyddad natur. [Skyddad natur](https://naturvardsverket.se)

VISS 2025. Vatteninformation Sverige. [Välkommen till VISS](https://viss.se)



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se