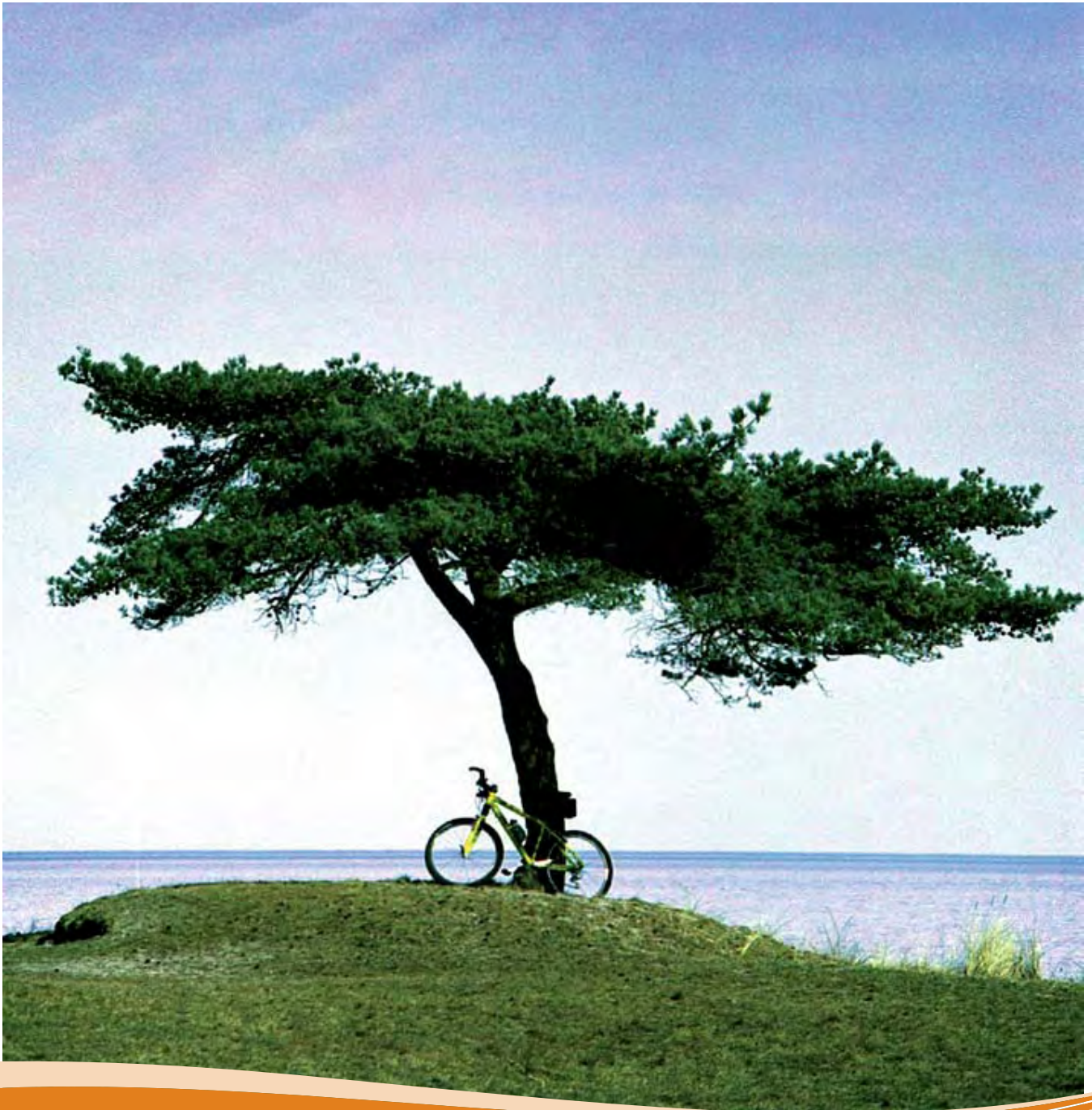




Vägverket



FÖRSTUDIE

Gång- och cykelled Vitemölla Naturreservat
Objekt 8850568

December 2008

Titel: Förstudie. Gång- och cykelled Vitemölla Naturreservat, objekt 8850568

Utgivningsdatum: December 2008

Utgivare: Vägverket Region Skåne

Kontaktperson: Kerstin Åklundh telefon 044-19 51 53

Distributör: Vägverket Region Skåne, Box 543, 291 25 Kristianstad
vagverket.kri@vv.se, telefon: 0771-119 119, fax: 044-195 195

Inledning	sid. 1
Sammanfattning	sid. 1
1. Bakgrund	sid. 3
2. Förutsättningar/Befintliga förhållanden	sid. 7
3. Tänkbara åtgärder	sid. 14
4. Tänkbara effekter och konsekvenser	sid. 22
5. Måluppfyllelse	sid. 25
6. Rekommendation	sid. 25
7. Samråd	sid. 25
8. Beslut om betydande miljöpåverkan samt övriga tillstånd	sid. 26
9. Fortsatt arbete	sid. 26

Bilaga 1. Översiktskarta Natura 2000-området Verkeåns dalgång

Bilaga 2. Avsiktsförklaring med Simrishamns kommun

Bilaga 3. Vitmölla Strandbackars naturreservat, planeringsområden

Bilaga 4. Fornlämningar

Bilaga 5. Minnesanteckningar från samrådsmöte med länsstyrelsen

Inledning

I Skåne ligger tätorterna relativt nära varandra och såväl terräng som klimat är gynnsamt för cykeltrafik. Det gör att förutsättningarna för cykelresor mellan t ex bostad och arbete samt rekreationscykling är särskilt goda. Många förbindelser passerar kanske en kommungräns, varför cykelvägar är en angelägen regional fråga.

Fler och bättre cykelvägar gör det lättare för cyklisterna att ta sig till större målpunkter som t ex arbetsplatser, centrum i tätorter, skolor, tågstationer och hållplatser för kollektivtrafik. En följd av att nya gång- och cykelvägar planeras och byggs är att det blir tryggare och säkrare att transportera sig med cykel.

Vägverket Region Skåne, VSK, prioriterar i första hand cykelvägar för arbets- och skolresor och därefter rekreationscykelvägar. Ett undantag är att vi aktivt arbetar med att knyta samman länkar för rekreation och turism – först och främst längs Skånes kust. Då tittar vi även på lämpliga vägar i blandtrafik med låga trafikmängder och skyltad hastighet max 70 km per timme.

Sammanfattning

Simrishamns kommun önskar cykelväg mellan Brösarp och Kivik. Kostnaden för en ny GC-väg längs väg 9 skulle hamna på drygt 20 miljoner kronor. I relation till den totala årsbudgeten runt 15-20 mkr för hela Skåne finns andra, mer samhällsekonomiskt lönsamma objekt, att genomföra.

Men...efterfrågan av en cykelled längs kusten mellan Kristianstad/Åhus via Simrishamn och vidare söderut är stor. I dag kan man cykla på cykelväg eller längs ett lågtrafikerat vägnät från Kristianstad till Kivik bortsett från sträckan längs Vitemölla naturreservat. Vi har under ett par års tid samlat information och diskuterat med såväl länsstyrelsen, Simrishamns kommun som Region Skåne om hur en sådan lösning skulle kunna bli verklighet.

Syftet med denna förstudie är att hitta alternativa, billigare lösningar, än en traditionell GC-väg.

Regeringen har i skrivelse¹ till Riksdagen framhållit bland annat friluftslivets stora betydelse för folkhälsan - att det bidrar till livskvalitet och ger en social dimension till naturvården. På regional nivå är det bl.a. Region Skåne som arbetar med frågan inom



Stiftelsen för
fritidsområden
i Skåne

Stiftelsen för fritidsområden i Skåne. Stiftelsen har som ändamål "att ra områden som är av väsentlig betydelse för allmänhetens friluftsliv och att trygga tillgången i Skåne till platser för bad och friluftsliv vid havet eller vid insjö eller vattendrag även som att åt nuvarande och framtida

generationer bevara områden, som finnes böra särskilt skyddas eller vårdas på grund av sin betydelse för kännedomen om skånsk natur, sin skönhet eller eljest märkliga beskaffenhet".

¹ En samlad naturvårdspolitik, 2001/02:173

Stiftelsen arbetar aktivt med att se över möjligheterna samt rättigheterna för olika grupper att kunna vistas i naturen. En cykelled, som även görs tillgänglig för funktionshindrade, utmed stranden från Vitemölla till Klammersbäck är helt i överrensstämmelse med stiftelsens intentioner och Stiftelsen är därför mycket intresserade av ett samarbete med Vägverket för att möjliggöra denna led.

Redan i dag finns goda exempel på hur man anordnat spångade leder som t ex Fiskestigen vid Bjeverödsdammen i Fulltofta strövområde och Kristianstads vattenrike. Även Söderåsens nationalpark och Dalby Söderskog har spångade leder.

Föreliggande förstudie är ett led i planerings- och projekteringsprocessen för en eventuell gång- och cykelmöjlighet i området som är anpassad för funktionshindrade längs lämpliga delar. Den omfattar ett utredningsområde från Brösarp/Haväng i norr till Vitemölla/Kivik i söder.

Olika alternativ för att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter har studerats i förstudien. Bilden på sidan 15 illustrerar de olika alternativen.

- *Alternativ 1* utnyttjar befintliga bilvägar som cykelvägar. Eftersom dessa vägar inte är speciellt gena blir det dubbelt så långt som att cykla längs väg 9. Trafiksäkerhetsmässigt bör det bli bättre än att cykla längs väg 9 – men frågan är hur många som ser det som ett alternativ.
- *Alternativ 2* planeras som ny cykelled längs väg 9. Trafiksäkert och gent – men till en kostnad som skulle ta så stort ekonomiskt utrymme att det inte ryms i nuvarande plan 2006-2015.
- *Alternativ 3 A, B & C* går helt eller delvis inom Vitemölla Naturreservat. Använder sig av befintliga stigar och markvägar. Planeras att spångas i den södra delen vid Vitemölla så att området blir tillgängligt för funktionshindrade. Alternativ 3C ligger utanför naturreservatet längs gränsen.

Förstudiedokumentet är framtaget av Vägverket Region Skåne i egen regi. Det har bearbetats i omgångar av såväl sommarpraktikanter som undertecknad.

Så länge som projektet pågår finns aktuell information att hämta på www.vv.se under Vägprojekt.

Vägverket Region Skåne

Kerstin Åklundh

1. Bakgrund

Brister och problem

Från Brösarp till Vitemölla och Kivik är man i dag hänvisad att cykla längs väg 9. Med tanke på trafikmängd, vägbredd mm är det inte någon väg som vi kan rekommendera cyklister från trafiksäkerhetssynpunkt.

En eventuell ny cykelled längs väg 9 skulle bli ca 7 km lång och förmodligen kosta runt 20 mkr. Simrishamns kommun har framfört det som ett önskemål inför arbetet med cykelledsplanen för åren 2006-2015 men kostnadsmissigt kan Vägverket inte motivera ett sådant objekt.

För att hitta en lösning på problemet försöker vi istället koppla ihop ett alternativt nät som består både av vägar i blandtrafik – med låga trafikmängder – och befintliga cykelleder. I dag är den 3 km långa delen vid Vitemölla naturreservat en felande länk på sträckan Kristianstad – Kivik.

Det är redan idag tillåtet att cykla genom naturreservatet men förutsättningarna är mindre goda om man inte på något sätt stabiliserar en yta. Sommartid rör sig många cyklister i området men ett sammanhängande nät saknas. Om dessa cyklister får en led kommer de troligtvis hålla sig där och spridningen av slitaget på naturen minskar.

Det finns ett tydligt samband mellan människors hälsa och motion i olika former. Ett aktivt friluftsliv ger möjligheter till naturupplevelser och bidrar till att minska ohälsan. Att få möjligheter till rekreation i form av friluftsliv bör därför vare en rättighet som samhället underlättar och stimulerar.

Mål

Det övergripande transportpolitiska målet på nationell nivå är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och hållbar trafikförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta mål kan indelas i sex delmål som anger ambitionsnivån på lång sikt; tillgängligt transportsystem, hög transportkvalitet, säker trafik, god miljö, positiv regional utveckling samt ett jämställt transportsystem.

Projektet kommer främst att påverka delmålen avseende tillgängligt och jämställt transportsystem, god miljö och säker trafik.

Målet med projektet är att skapa en gång – och cykelmöjlighet mellan Brösarp/Haväng och Vitemölla/Kivik. Länken är en del i ett Skåprojekt som syftar till att skapa ett sammanhängande nät där Du som cyklist färdas säkert och tryggt på egen bana eller i blandtrafik. Men den är även en länk i ett projekt som sträcker sig utanför Skånes gränser; "Sydostleden" En cykelturistled genom Kronoberg, Blekinge och Österlen.

Syfte

Syftet med förstudien är att utgöra underlag för Vägverkets beslut om projektet ska drivas vidare eller ej och att klarlägga förutsättningarna för det fortsatta arbetet. Förstu-

dien ska också utgöra ett underlag för länsstyrelsens beslut avseende om objektet antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt Miljöbalken 4§, 6 kap.

Aktualitet

Gång- och cykelmöjligheten Haväng – Vitemölla ingår i "Cykelledsplan för Skåne, 2006-2015". En påskriften avsiktsförklaring finns mellan Vägverket Region Skåne och Simrishamns kommun och som anger ett planerat genomförandeår 2012. Se bilaga 2. I anslutning till utredningsområdet för aktuellt objekt och i stråket längs Skånes ostkust finns ytterligare ett antal gång- och cykelledsobjekt planerade för utbyggnad. Se bild sid 8.

- Piraten – Brösarp, Tomelilla kommun. Planerad utbyggnad 2009 i anslutning till att ny bussterminal i Brösarp byggs ut.
- Tångdala, Simrishamns kommun. Planerad utbyggnad 2008.
- Tångdala – Rörum, Simrishamns kommun. Planerad utbyggnad 2009-2011.
- Brantevik – Skillinge, Simrishamns kommun. Planerad utbyggnad 2008-2009.

Geografisk avgränsning

Förstudien omfattar ett område som sträcker sig genom Tomelilla och Simrishamns kommuner. Det är drygt 10 km långt och 7 km brett.



Vägplaneringsprocessen

Vid byggande av väg skall, enligt väglagen, vägen få sådant läge och utförande att ändamålet med vägen vinnas med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Dessutom skall hänsyn tas till stads- och landskapsbild samt till natur- och kulturvärden.

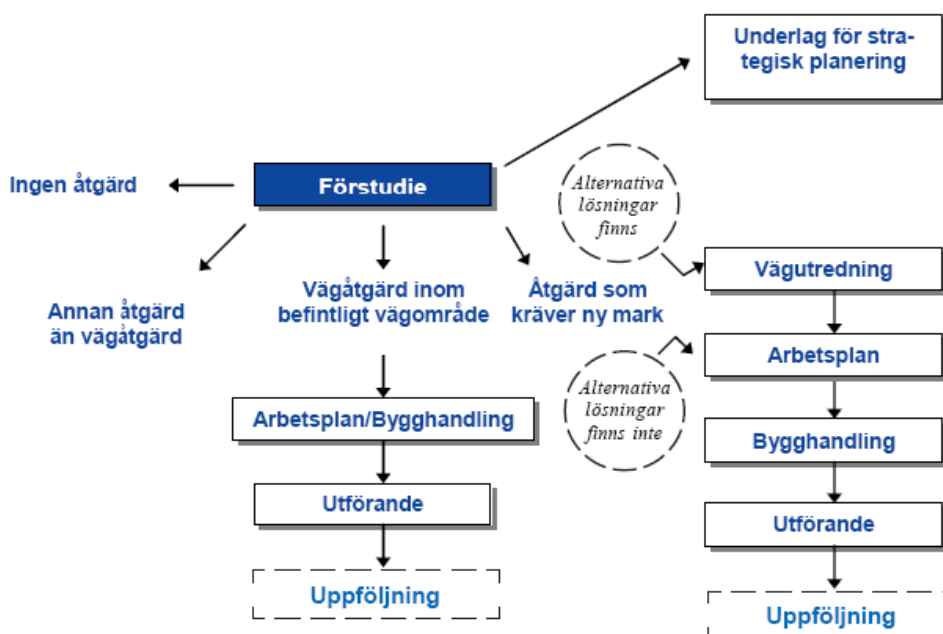
En förstudie är första steget i planeringen av ett statligt vägobjekt, se figur nedan. Den skall vara en hjälp i det fortsatta arbetet och ligga till grund för samråd, då den beskriver vilka problem och frågeställningar som är viktiga att studera vidare. Det huvudsakliga syftet är att ge underlag för beslut om objektet skall drivas vidare eller inte och klarlägga förutsättningarna för den fortsatta planeringen och projekteringen.

Om det finns flera alternativa vägkorridorer är nästa steg i processen att upprätta en vägutredning.

Vid endast en lösning påbörjas arbetsplaneskedet direkt efter förstudien. Syftet med en arbetsplan är bland annat att väghållaren skall få vägrätt. Vägrätt innebär att väghållaren får tillgång till det markområde som krävs för objektets uppbyggnad, drift och brukande.

När arbetsplanen är fastställd och beslutet vunnit laga kraft kan en bygghandling färdigställas. Bygghandlingen innehåller främst tekniska data och kostnadsuppgifter och utgör underlag för upphandling och genomförande av anläggningsarbetet.

Planeringsprocessen för ett vägobjekt kan illustreras grafiskt enligt följande;



Vägverkets fyrstegsprincip

En åtgärdsanalys enligt fyrstegsprincipen bygger på ett transportslagsövergripande synsätt men hanterar främst brister och problem inom vägtransportsystemet.

Fyrstegsprincipen är ett allmänt förhållnings-/angreppssätt för att hitta den bästa åtgärden för att uppfylla ett behov. Åtgärder utanför vägsystemet kan minska behovet av vägtransporter och därmed behovet av åtgärder inom vägtransportsystemet. I ett första steg skall därför åtgärder utanför vägtransportsystemet prövas. Därefter prövas och analyseras åtgärder inom vägtransportsystemet.

Aktuella åtgärder medför en förbättring för cyklisterna, som i sin tur bör ge en minskning i bilresandet, och påverkar därför både transportbehovet och valet av transportsätt.



2. Förutsättningar/Befintliga förhållanden

Biltrafik

Biltrafiken på väg 9 mellan Brösarp och Vitemölla är ca 2 160 – 2 610 fordon per dygn² varav drygt 8 % tung trafik. Den högre trafiksiffran gäller delen närmast Brösarp. Enligt en fast räknepunkt norr om Simrishamn ökar trafiken sommartid med knappt 40 % och då blir spannet 3 025 – 3 650 fordon per dygn. Skyltad hastighet är 50 km per timme genom Brösarp och 70 km per timme mellan Brösarp och Vitemölla. Vägbredden är 6,5 meter.

Kollektivtrafik

Utredningsområdet trafikeras av tre av Skånetrafikens regionbusslinjer;

- Skåneexpressen 3 mellan Kristianstad och Simrishamn med 19 turer per dag i varje riktning.
- 574 Vitaby – St Olof – Simrishamn med fyra turer per dag i varje riktning.
- 579 Brösarp – Tomelilla med tre turer per dag i varje riktning.



En gång har det funnits järnvägstrafik inom utredningsområdet. År 1860 tillkom Ystad – Tomelilla – Eslöv, som en av Skånes första enskilda järnvägar och sträckan Ystad – Kristianstad tillkom 1901. På 70-talet lades den sista trafikeringen ner och sedan 1971 bedriver Skånska järnvägar ångtågstrafik på sträckan mellan Brösarp och S:t Olof.

Gång- och cykeltrafik

I dag kan man cykla från Kristianstad till Maglehem antingen via Degeberga på iordningställd banvall eller via Åhus till Yngsjö på cykelväg och vidare längs kusten till Maglehem i blandtrafik.

Från Maglehem kan man ta sig i blandtrafik - på ett lågtrafikerat vägnät - till Brösarp och Haväng. Under sommaren kan man även cykla genom Ravlunda skjutfält till Haväng eftersom skjutfältet då är öppet för allmän trafik.

Vid Haväng passerar Skåneleden. Den går via en träspång ner över sanddynen och över Verkeån. Topografin gör den inte lämplig för funktionshindrade. Vidare sträcker den sig genom naturreservatet till Vitemölla. Den är väl i första hand tänkt för gående - men det finns inget förbud för cyklister. I norra delen av naturreservatet saknas i stort sett en synlig väg men i södra delen finns en enkel markväg till en fiskestuga.

Från Vitemölla till Kivik kan man cykla i blandtrafik men vidare ner till Rörum är förutsättningarna mindre goda. Mellan Rörum och Brantevik finns cykelväg.

Speciellt under sommaren är det många cykelturister som rör sig i området.

² Enligt räkning från 1998



Bilden till vänster visar ett klipp från Cykelledsplanen i Skåne för åren 2006-2015 och redovisar bl.a hur läget är längs ostkusten i dag.

De gröna linjerna visar var vi har utbyggda cykelleder redan idag och de röda linjerna redovisar vad vi planerar att bygga ut inom planperioden.

Barns säkra skolväg

God tillgänglighet och rörelsefrihet kan ses som ett övergripande mål för barnens välfärd och livskvalitet. Barnen ska på egen hand kunna ta sig till sina målpunkter som skola, fritidsaktiviteter och kamrater utan att utsätta sig för olycks- och hälsorisker och utan att de känner sig rädda eller måste färdas långa omvägar. Det moderna samhället begränsar barnens rörelsefrihet. Föräldrar är idag mycket medvetna om riskfaktorer i barnens liv, vilket är bra, men det kan också hindra barn att utnyttja sina omgivningar.

Inom utredningsområdet finns två skolor; en i Brösarp, och en i Kivik.

Målpunkter inom utredningsområdet

Utredningsområdet rymmer inom Österlen och är fyllt av målpunkter – efter eget tycke och smak. Här ges ett axplock;

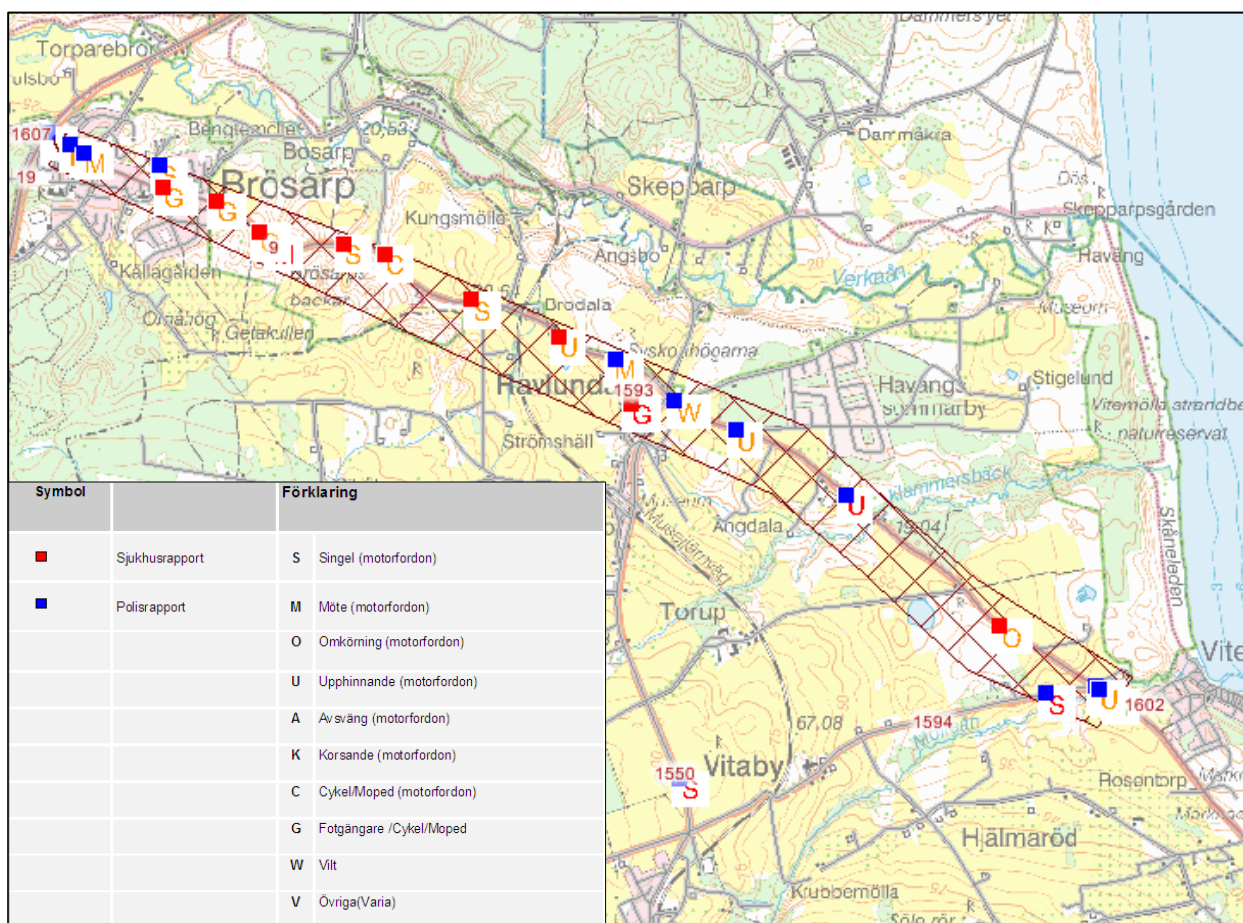
- Brösarps station med ångtåg
- Brösarps samhälle med service, busskommunikation mm
- Haväng, badplats och vandrarhem
- Vitemölla naturreservat med vandringsleder, bad mm
- Vitemölla by
- Ravlunda kyrka med Piratens grav
- Ravlunda by
- Vitaby
- Mellan Kivik och Vitemölla ligger Kiviks marknadsplats som under tre dagar varje sommar hyser Kiviks marknad och området fylls av försäljare och nöjesattraktioner.
- Kivik, äpplemarknad och musteri



Trafiksäkerhet

I dagsläget tvingas de oskyddade trafikanterna att cykla på den 6,5 meter breda väg 9 som i stort sett saknar vägrenar. Möjligheten att cykla på ett lågtrafikerat vägnät via Ravlunda finns, men är ca dubbelt så långt, och lockar förmodligen enbart ett fåtal cyklister.

Enligt Vägverkets olycksstatistik har 25 olyckor rapporterats längs väg 9 under de senaste fem åren, dvs. 2003 – 2007. Sex av dessa olyckor har inträffat med oskyddade trafikanter och resulterat i 5 lindrigt skadade och en svårt skadad. Se bild nedan.

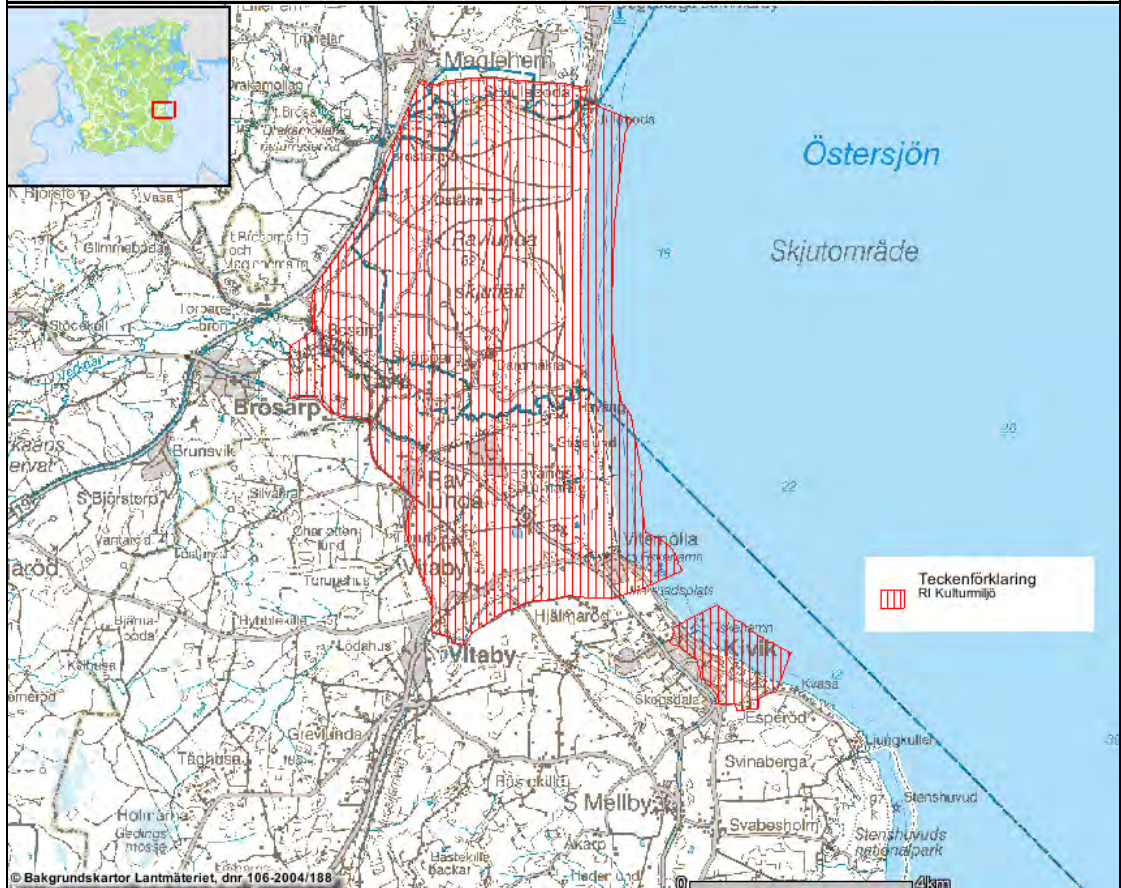
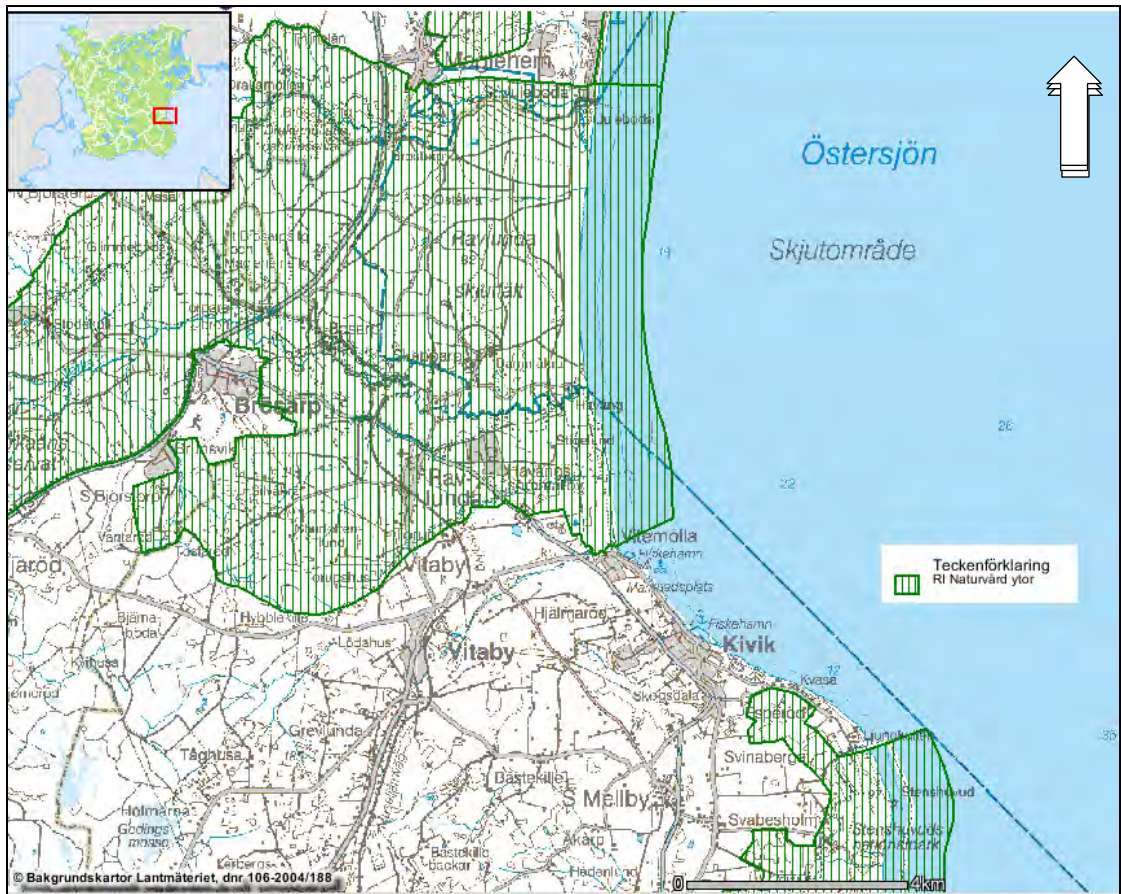


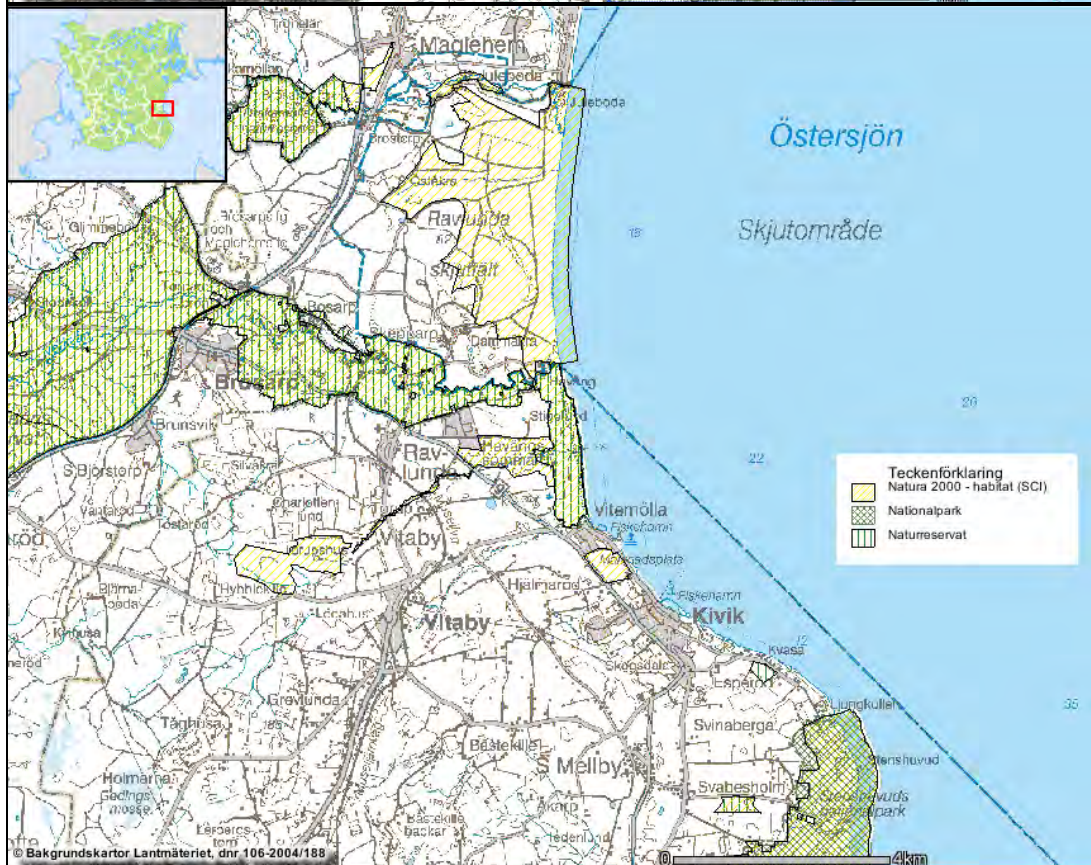
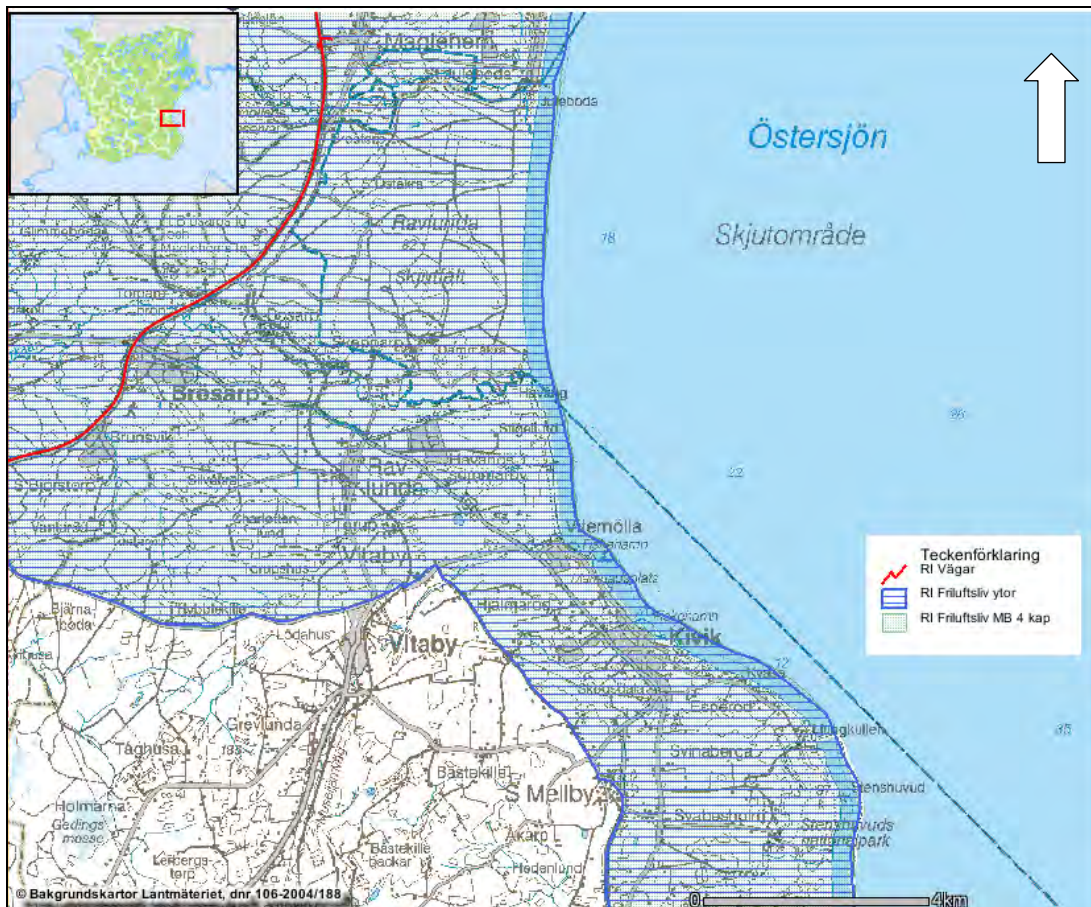
Miljö

De kuperade och sandrika strandbackarna mellan Haväng och Kivik är präglade av långvarigt bete. De många kulturlämningarna från en mängd olika perioder under flera tusen år visar att det funnits rika förutsättningar till försörjning i denna kusttrakt.

Riksintressen

Förstudien omfattar ett område med riksintresse för naturvård (Verkeån med dalgång N66), friluftsliv (Kuststräckan Åhus – Simrishamn med Stenshuvud – Verkeån L: F4) och kultur. Följande kartor redovisar respektive riksintresse och är hämtade från länsstyrelsens hemsida.





Naturresevat

Vitemölla strandbackar. Mellan Vitemölla och Verkeåns utlopp ligger naturresevatet på de kuperade strandbackarna. Större delen av området är betesmark med landets största förekomst av sandstäpp och med en mycket artrik och skyddsvärd flora. På försommaren lyser backarna vita av bl.a sandnejlika och sandliljor. I de inre delarna av resevatet finns tallskog och hagmarker där man bland annat kan träffa på den sällsynta lövgrodan. Nära Verkeån ligger det lilla museet Lindgrens långa där området historia och naturförutsättningar beskrivs.

Stiftelsen för fritidsområden i Skåne äger Vitemölla naturresevat. Stiftelsen förvaltas av Region Skåne. Naturresevatet bildades i december 1964 genom ett länsstyrelsebeslut (dåvarande länsstyrelsen i Kristianstads län). I beslutet finns föreskrifter om tillsyn samt skötselplan. Ett utkast till "Skötselplan för naturresevatet Vitemölla Strandbackar" finns framtaget av Simrishamns kommun men är inte fastställt. Se bilaga 4 som är ett udrag ur skötselplanen och visar naturresevatets olika planeringsområden.

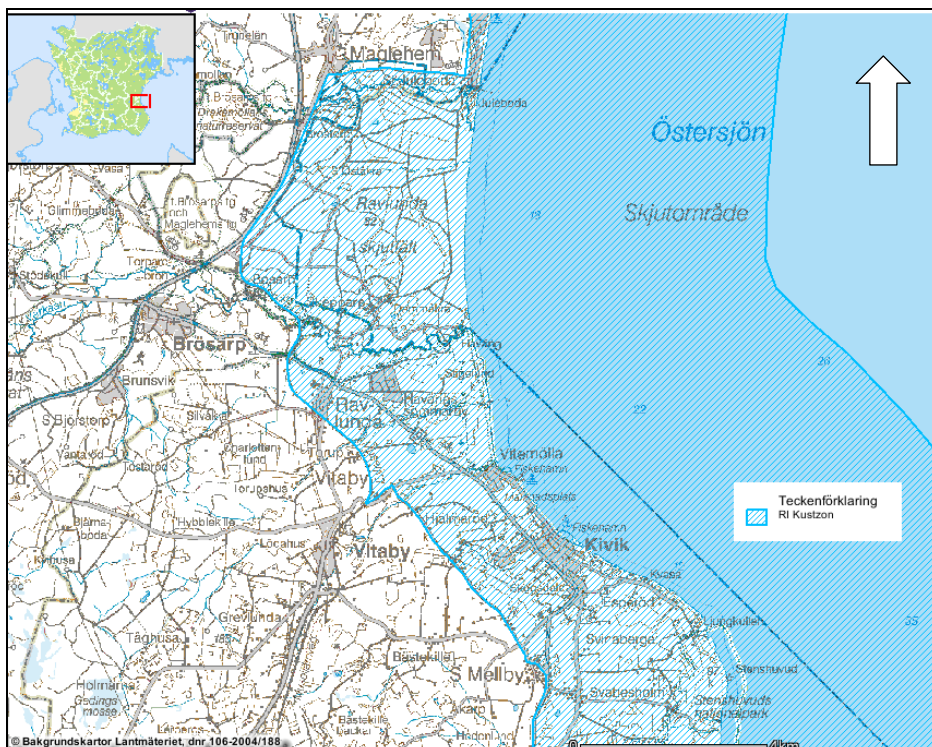
Natura 2000-habitat

Vitemölla strandbackar är ett Natura 2000-område.

Natura 2000 är ett nätverk inom EU som startades för att motverka utrotningen av djur och växter och för att förebygga att deras livsmiljöer förstörs. I Sverige är de flesta Natura 2000-områden skyddade med stöd av miljöbalken och alla är klassade som riksintresse. För att bedriva verksamheter eller utföra åtgärder i ett Natura 2000-område som innebär att miljön påverkas betydande krävs det tillstånd enligt kapitel 7, 28a § i miljöbalken (Naturvårdsverket 2004). Se bilaga 1.

Strandskydd

Längs Verkeån, Klammersbäck och Mölleån är strandskyddet 100 meter. Utmed havskusten gäller strandskydd 300 meter från strandlinjen vid normalt medelvattenstånd. Se bild nedan.



Brösarps backar, som är avlagringar från senaste istiden, hålls öppna genom betning. De är kalkhaltiga och består främst av mo och sand. Området är känt för att vara naturskönt och för sin flora. Den norra delens vegetation har gräsheds- och sandstäpps-karaktär. Där växer bland annat sandnejlika, sandlilja och hedblomster.

I den södra delen av Brösarps backar hittar man gullviva, backsippa och mandelblom. Skåneleden går genom backarna.



Fornminnen

Det finns en hel del fornminnen inom utredningsområdet. Se bilaga 4.

Byggnadstekniska förutsättningar

Geologi³

Det strandnära området, en ca 100 - 250 m bred zon, utgörs av svallsediment, som avlagrats i strandzonen. Innanför det strandnära området förekommer issjösediment och även glaciala finkorniga sediment. Utmed Klammerbäck, som mynnar i havet mellan Haväng och Vitemölla, finns lokalt partier med svämsediment dvs. relativt finkorniga sediment, som kan innehålla organiskt material.

Väster om det strandnära området består marken huvudsakligen av issjösediment - främst finsand och silt.

³ Referens: SGU Jordartskartan 2D Tomelilla NO, 2E Simrishamn NV (Serie Ae nr 135, 2000)

3. Tänkbara åtgärder

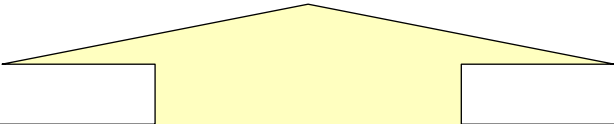
Tänkbara åtgärder enligt fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för vägtransportsystemet. Den lanserades ursprungligen för att hushålla med investeringsmedel, men har utvecklats till en allmän planeringsprincip för hushållning av resurser och minskning av vägtransportsystemets negativa effekter.

De fyra stegen innebär att åtgärder skall analyseras i följande ordning;

- *Steg 1 Åtgärder som påverkar transportbehovet och val av transportsätt*
Omfattar planering, styrning, reglering, påverkan och information med avseende på transportsystemet och på samhället. Målet är att minska transportefterfrågan eller att föra över transporter till mindre utrymmeskrävande, säkrare eller miljövänligare färdmedel.
- *Steg 2 Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät*
Omfattar insatser inom styrning, reglering, påverkan och information riktade till vägsystemets olika komponenter för att använda befintligt vägnät effektivare, säkrare och miljövänligare.
- *Steg 3 Vägförbättringsåtgärder*
Omfattar förbättringsåtgärder och ombyggnader i befintlig sträckning, till exempel trafiksäkerhets- eller bärighetsåtgärder.
- *Steg 4 Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder*
Omfattar om- och nybyggnadsåtgärder som ofta tar ny mark i anspråk, till exempel nya vägsträckningar.

Principen bygger på ett transportslagsövergripande synsätt, men hanterar i första hand brister och problem inom vägtransportsystemet. En grundtanke är att åtgärder utanför vägtransportsystemet kan minska behovet av vägtransporter och därmed behovet av åtgärder inom vägtransportsystemet. I ett första steg ska därför åtgärder utanför vägtransportsystemet prövas. Därefter handlar principen i stor utsträckning om analys av åtgärder inom vägtransportsystemet.



Aktuella åtgärder medför en förbättring för cyklisterna, som i sin tur bör ge en minskning i bilresandet, och påverkar därför både transportbehovet och valet av transportsätt
Åtgärden är därför att betrakta som en steg 1-åtgärd i enlighet med resonemanget ovan.

Studerade åtgärder