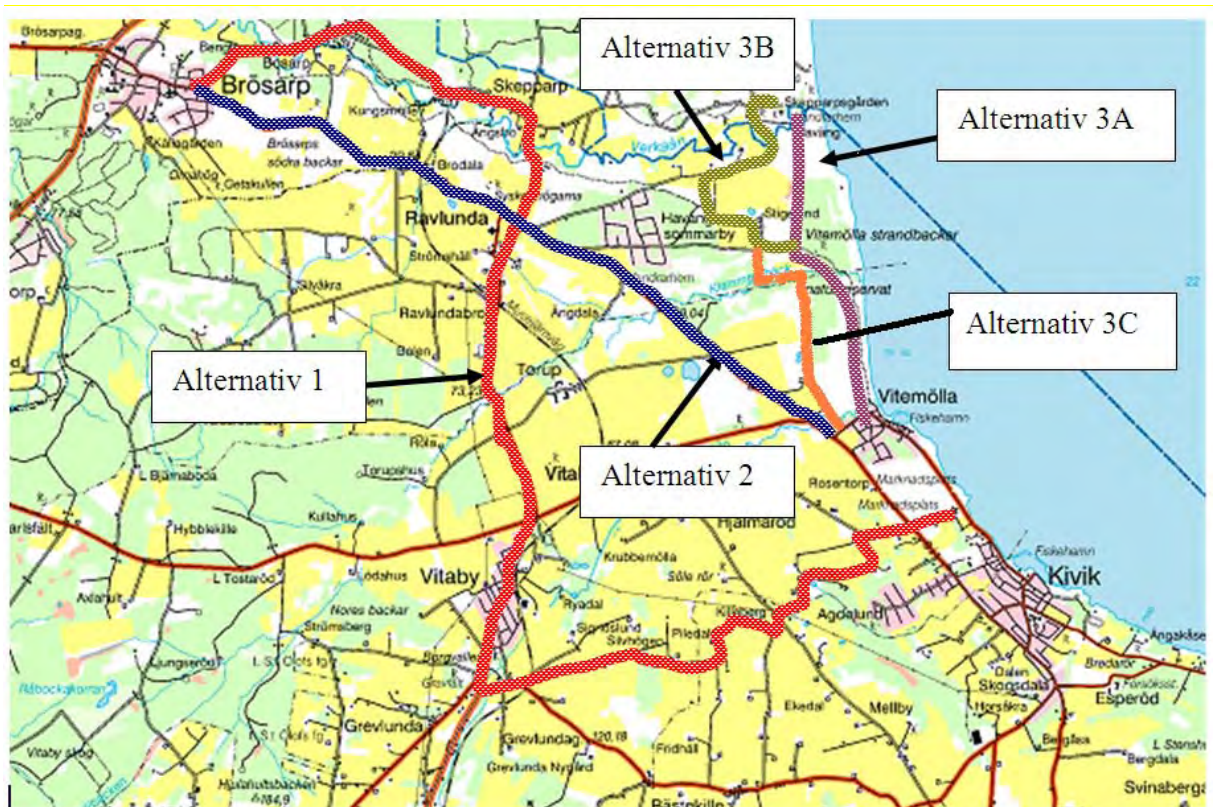


Det finns tre olika huvudalternativ som har studerats inom förstudiens utredningsområde; alternativ 1, 2, 3A, 3B och 3C.

De beskrivs mer noggrant på följande sidor men i korthet omfattar de;

- Alternativ 1 följer befintliga bilvägar och medför ingen nybyggnad - enbart skyltning
- Alternativ 2 omfattar nybyggnad av cykelväg längs rv 9
- Alternativ 3, såväl A som B, följer Skåneleden i den södra delen och i övrigt redan etablerade markvägar eller stigar. Alternativ 3C sammanfaller med alternativ 3B i norr och följer därefter naturreservatets yttre gräns ner till Vitemölla.

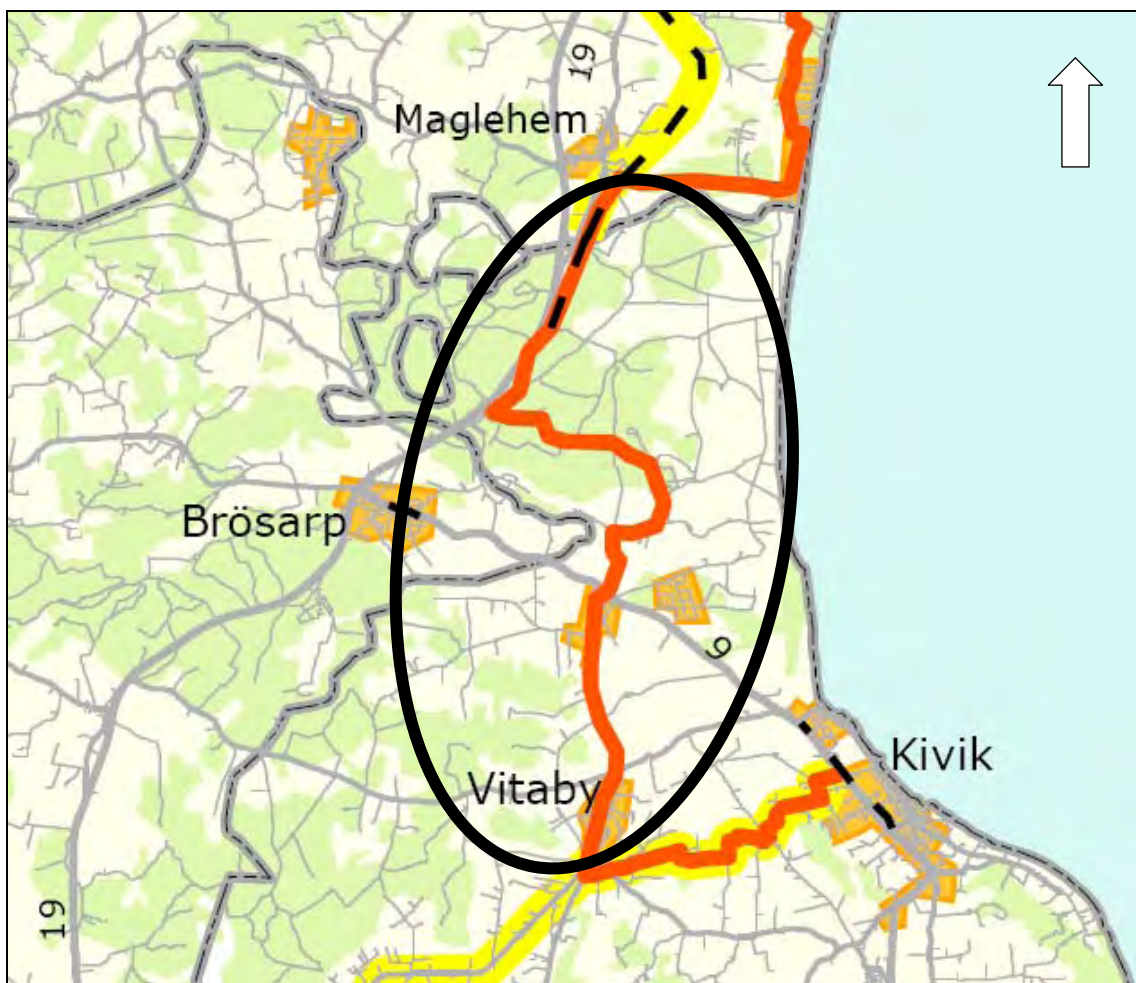


- Alternativ 1: Cykla i blandtrafik via skyltat lågtrafikerat vägnät

Detta alternativ innebär att inga fysiska vägåtgärder utförs. I stället vägvisas cyklisterna, via särskilda cykelvägvisningsskyltar, på ett lågtrafikerat vägnät. Kriterierna för detta vägnät är att trafikmängden, i snitt per dygn, inte överstiger 500 fordon och att den skyltade hastigheten inte överstiger 70 kilometer per timme. Vi har redan startat med denna skyltning i ett Skåneprojekt och bilderna till höger visar vad som är klart redan idag i de östra delarna.

Här saknas alltså skyltning inom aktuellt utredningsområde och det har främst berott på en felande länk i cykelsystemet, söder om Maglehem, vid gränsen mellan Kristianstads kommun och Simrishamns kommun som numer är utbyggd.

Vi börjar därför den föreslagna skyltningen norr om Brösarps station där den iordningställda banvallen slutar för att övergå till museijärnväg. Vidare i utkanten av skjutfältet för att fortsätta söderut och korsa väg 9 i höjd med Ravlunda. Därefter till Kivik via Vitaby. Denna sträcka blir drygt 16 km lång och är inringad i bilden nedan. Kostnaden för detta alternativ, som enbart omfattar vägvisning, blir alltså mer eller mindre försumbar i jämförelse med att bygga nytt.

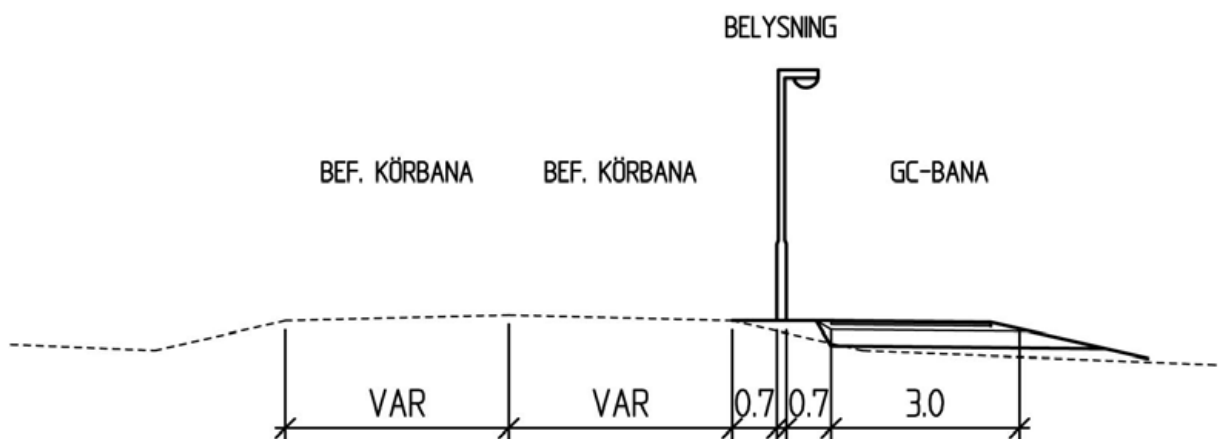
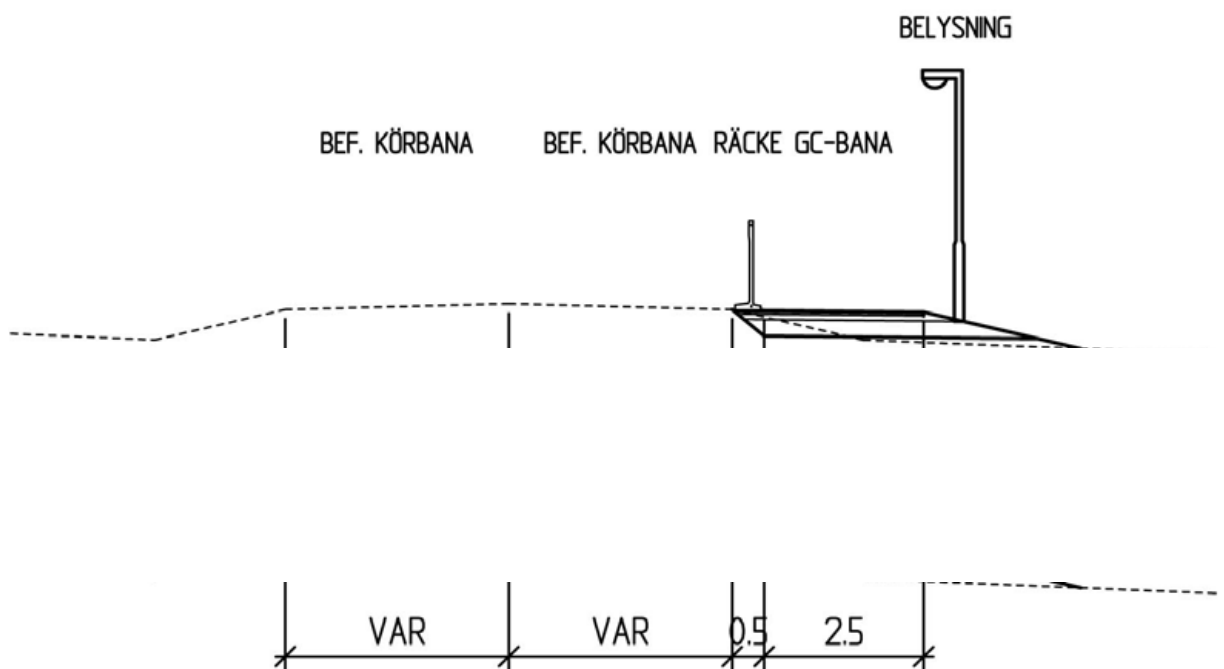




Alternativ 2: Ny GC-väg längs riksväg 9

En ny cykelväg längs väg 9 mellan Brösarp och norra infarten till Vitemölla blir knappt 7 kilometer lång. Den skulle gå igenom Brösarps backar – den norra porten till Österlen och hemvist för korna i "Bregottfabriken". Den passerar även äppelodlingarna och vandrarhemmet vid Ängdala. Klammersbäck, med sin vindlande bäckravin, letar sig genom skogspartier med pelarliknande bokar och dunkla, inbäddade strandbrinkar strax norr om Vitemölla.

Två olika möjliga utformningar redovisas nedan. Kostnaden för dessa lösningar kommer troligen att hamna på runt 20 mkr inklusive belysning.



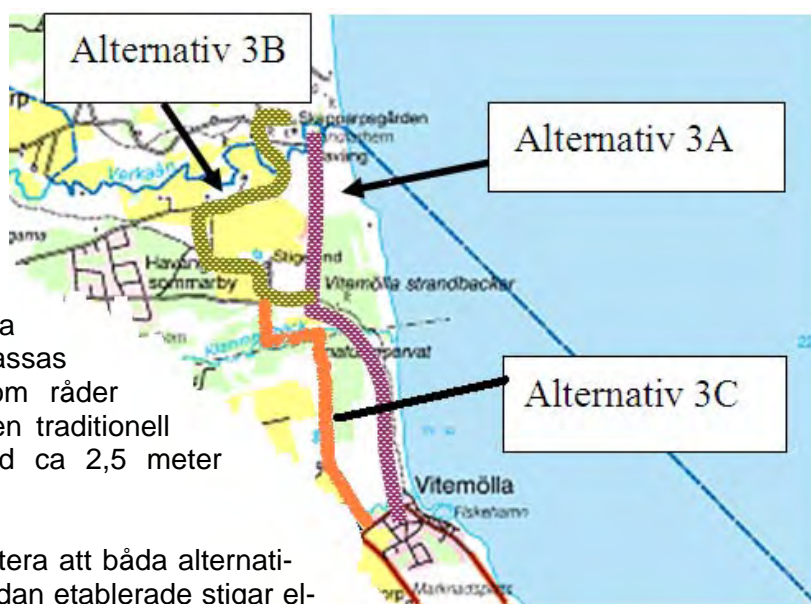
Alternativ 3A, 3B och 3C

Redan idag finns från bilparkeringen i Haväng en spång ner mot havet och över Verkeån. Därifrån går ett par olika upptrampade stigar till Vitemölla - i bland på rätt bra underlag och ibland i lös sand men till största del längs staketet, i nord-sydlig riktning, som avgränsar stranden mot Lindgrens backar.

En annan möjlighet är att använda de markvägar som finns från Haväng samt via P-platsen använda stigen vidare ner till Vitemölla.

Den eventuella cykelleden genom Vitemölla naturreservat ska anpassas efter förhållandena som råder och inte utföras som en traditionell cykelled dvs asfalterad ca 2,5 meter bred med belysning.

Det är viktigt att poängtera att båda alternativen använder sig av redan etablerade stigar eller markvägar.



Samtidigt ska cykelleden, där förutsättningar finns, tillgänglighetsanpassas för funktionshindrade. Det innebär att den kan utföras som spångad led, i grus/stenmjöl eller på annat sätt som inte bedöms medföra negativ påverkan. Det är efter diskussioner med Region Skåne, Planering och miljö, som möjligheten att ordna en spångad led växt fram.



Topografin avgränsar var denna lösning är möjlig och det är den södra delen mellan Vitemöllas parkering och Klammersbäck som kan tillgänglighetsanpassas. Den norra delen vid Haväng har för stora lutningar för att fungera för funktionshindrade.

Topografin avgränsar var denna lösning är möjlig och det är den södra delen mellan Vitemöllas parkering och Klammersbäck som kan tillgänglighetsanpassas. Den norra delen vid Haväng har för stora lutningar för att fungera för funktionshindrade.

Bilden är hämtad från Kristianstads kommuns hemsida och visar en ny spångad led i Vattenriket.

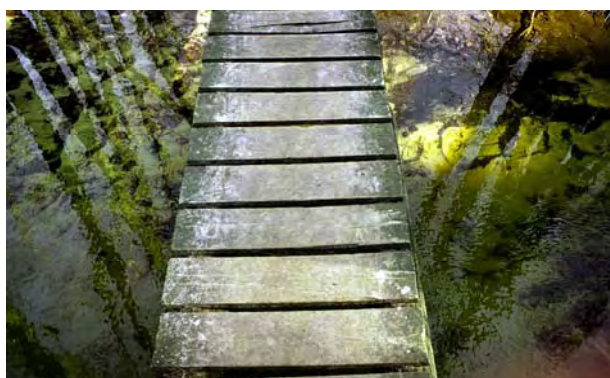
På nästa sida beskrivs de tre olika alternativen lite mer detaljerat.

- Alternativ 3A: Kustnära gång- och cykelstråk

Detta alternativ innebär att man utnyttjar möjligheten att lägga leden i ett så kustnära läge som möjligt. Vi utgår från den träspång som finns från Haväng redan idag samt föreslår att den samordnas med Skåneleden i den mån det är möjligt. Längden på den nya cykelleden blir ca 3,1 km och kostnaden ca 2-3 mkr.

Alternativet passerar Klammersbäck och Verkeån samt har i sin fulla längd utblickar mot havet och är mycket naturskönt.

Bilderna nedan visar bron över Verkeån respektive och spången över Klammersbäck.



- Alternativ 3B: Kustnära gång- och cykelstråk samt befintliga markvägar

Från Haväng till P-platsen vid Havängs sommarby går vägarna delvis genom lös sand och är i dag riktigt svårcyklade. Bl.a. passerar man Lindgrens länga - en äldre byggnad i korsvirke - som idag inrymmer ett lokalt museum. Man passerar dessutom en ihängnad beteshage som är försedd med "stakettrappa" och grind för att underlätta passage.

Från Klammersbäck och söderut mot Vitemölla följer alternativ A och B samma sträckning. Längden på den nya länken blir ca 4,2 km och kostnaden ca 3-4 mkr. Bilden nedan visar vyn mot Vitemölla.



- Alternativ 3C: Kustnära gång- och cykelstråk utanför naturreservatet

I norr, från Haväng till P-platsen vid Havängs sommarby, följer man alternativ 3B. Därefter följer man gränsen till naturreservatet – som är stängslat – ner till Vitemölla.



Bilden visar var den tänkta cykelleden skulle komma. Hur man sedan kopplar den ner mot Vitemölla får studeras mer noggrant. Antingen fortsätter man söderut längs befintliga "naturliga" gränser eller viker av österut för att närmre havet koppla på en eventuellt ny spångad led. Klammersbäck passerar där den är som smalast men ny bro/spång.

Längden på den nya länken blir ca 4,2 km och kostnaden ca 3-4 mkr.

4. Tänkbara effekter och konsekvenser

Biltrafik

Ingen förändring för biltrafiken på väg 9 då en överflyttning av cyklister troligen är marginell. Det övriga nätet som används är enskilt med eller utan statsbidrag. Här kommer cykeltrafiken att öka något. Särskilt tillstånd måste inhämtas från väghållaren eller markägaren innan vi infogar dem i cykelnätet.

Kollektivtrafik

Alternativ 2 längs väg 9 skulle påverka kollektivtrafiken, Skåneexpressen 3, positivt då man på ett säkert sätt skulle kunna cykla på egen bana till de olika busshållplatserna längs sträckan. Övriga alternativ har ingen effekt på kollektivtrafiken.

Trafiksäkerhet

Alternativ 1 som följer befintliga, lågtrafikerade, bilvägar bör vara mer trafiksäkert än att cykla längs rv 9. Det är dock osäkert om man väljer denna omväg då den är dubbelt så lång som att cykla längs väg 9.

Alternativ 2, med egen cykelbana parallellt med rv 9, är det klart bästa alternativet från trafiksäkerhetssynpunkt.

Alternativ 3 genom eller i kanten på naturreservatet är nästan lika trafiksäkert som alternativ 2. Men eftersom man även delvis cyklar i blandtrafik så blir det inte riktigt det samma.

Gång- och cykeltrafik

”Alternativ 1”

Alternativ 1 har en positiv effekt och det är att man förhoppningsvis kan leda cyklister från väg 9 till ett lågtrafikerat, och förhoppningsvis mer trafiksäkert, vägnät. En annan fördel är att kostnaden i stort sett blir noll. Nackdelen är förstås omvägen och risken att man ändå väljer att cykla längs väg 9 då det är betydligt kortare. Man förlorar även helt utblickarna mot havet.

Skytningen bör genomföras oavsett om man bestämmer sig för ett mer kustnära alternativ.

”Alternativ 2”

Alternativ 2 är att bygga en GC-väg utmed rv 9.

Fördelen med en sådan sträckning är att det är det kortaste alternativet. Nackdelen är att kostnaden blir så hög, drygt 20 mkr, att det inte finns ekonomiska förutsättningar för byggande inom planperioden 2006 – 2015. En annan nackdel är förstås att man förlorar utblickarna mot havet.

”Alternativ 3A”

Alternativ 3A innebär ökad tillgänglighet och bättre framkomlighet för rekreativ cykling längs havet. Troligtvis kommer även rörelserna till fots och med cykel att öka när möjligheterna förbättras. Att dessutom funktionshindrade får tillgång till en del av leden är

ett steg mot ett tillgängligt vägnät för alla – och som är ett mål uppställt av länsstyrelsen i Skåne.

Vi föreslår därför att detta alternativ utförs som spång i söder fram till Klammersbäck (ca 1200 meter) och med grusyta i norr längs havet (ca 1500 m) till Haväng. Bron över Verkeån är smal och måste förmodligen förbättras liksom spången över Klammersbäck. Kostnaden för alternativet är låg.

”Alternativ 3B”

Nackdelen med alternativ 3B i förhållande till alternativ 3A är att man förlorar kopplingen med havet längs stora delar i norr där man dessutom får samsas med biltrafik. Man kommer även in i en beteshage vilket känns mycket tveksamt. Vi föreslår att detta alternativ i sådant fall utförs som spång i söder fram till Klammersbäck och med grusyta i norr där man följer befintliga markvägar, dvs längs ca 2,5 km i norr.

”Alternativ 3C”

Detta alternativ liknar i rätt mycket alternativ 3B i beskrivningen. Är dock ännu mindre kustnära och saknar utblickar mot havet men känns ändå som ett bra alternativ. Man följer naturreservatets gräns i väster längs befintligt stängsel.



Bilden visar var den tänkta cykelleden skulle passera utanför stängslet.

Foto: Per Kågeson



Bilden visar hur det ser ut där man tänkt passera Klammersbäck där den inte är så bred. I dagsläget finns ingen bro.

Foto: Per Kågeson

Kostnadsbedömning

Kostnaden varierar beroende på standarden dvs. slitytan. I snitt brukar vi räkna med att kostnaden för en asfalterad 2,5 meter bred cykelväg är 1 500 - 3 000 kr per längdmeter inklusive belysning. I detta fall är miljön känslig och kostnaden hamnar troligtvis i det övre spannet.

De kustnära alternativen föreslås utföras med en lägre standard – och till en betydligt lägre meterkostnad - antingen i grus eller som en träspång. Tabellen nedan visar kostnaden för dessa olika material per längdmeter.

Slityta	Bredd (m)	Kostnad per längdmeter (kr)
Grus/stenmjöl	1,8	200
Lärkträ	1,4	400
Asfalt	2,5	3 000

Sammanställning

Tabellen nedan redovisar de olika alternativens längder från startpunkten i Brösarp till slutpunkten i Vitemölla. Du kan även se hur lång tid det tar att cykla sträckan om du håller en snitthastighet på 20 km per timme. Alternativen kan du se i kartan på sid 15.

Alt.	Total längd	Längd Blandtrafik (km)	Längd ny gc-led i asfalt (km)	Längd genom Vitemölla naturreservat	Kostnad (mkr)	Cykeltid vid 20 km/h
1	16,6	16,6	0	0	0	50 min
2	8,8	2,1	6,7	0	20	26 min
3A	12,9	9,9	0	3	2-3	39 min
3B	14,3	9,9	0	4,4	3-4	43 min
3C	14,3	9,9	0	4,4	3-4	43 min

Miljö

Oberoende av vilket nybyggnadsalternativ man väljer, förutom **alternativ 1**, så går man genom ett område av riksintresse för natur- och kulturmiljö, friluftsliv samt kustzon.

Alternativ 3A går helt och hållet genom Naturreservatet Vitemölla strandbackar, som dessutom är ett Natura 2000-område. **Alternativ 3B** passerar till hälften samma område. På en sträcka av ca 150 meter går Skåneleden och följaktligen även den föreslagna cykelleden genom ett område med sandstäpp⁴.



En iordningställd yta för gång- och cykeltrafik styr upp rörelserna inom området. Det bör i sin tur föra med sig att skyddsvärda områden blir mindre utsatta.

Länsstyrelsen i Skåne anger i sin skötselplan för området att besöksfrekvensen i framtiden ska öka. Detta bidrar kanske också till att området blir mera utsatt om inget görs.

Alternativ 3C går helt utanför naturreservatet men till en viss del genom Natura 2000-området. Detta alternativ torde vara det minst känsliga att genomföra inom det kustnära området.

Byggnadstekniska förutsättningar

Förekommande jordlager kräver inga särskilda förstärkningsåtgärder. Åtgärder kan dock - beroende på utförande - behöva vidtas för att hårdgöra/stabilisera ytan mot spårbildning och annan yttlig påverkan av den relativt finkorniga sedimentjorden. Gäller särskilt alternativ 3B och 3C där man längs halva sträckan i norr samsas med biltrafiken i höjd med Lindgrens länga.

⁴ Enligt Länsstyrelsens inventering 2002

5. Måluppfyllelse

Om den felande länken mellan Haväng och Vitemölla kommer till stånd fås ett sammanhängande nät för cyklister - på egen bana eller i blandtrafik - mellan Kristianstad och Kivik. Förutom en felande länk mellan Kivik och Rörum kan man sedan cykla på egen bana till Brantevik.

Ytterligare en effekt är att funktionshindrade, barnvagnar m.fl. skulle kunna ta sig in i reservatet från Vitemölla om man spångar leden på en begränsad sträcka.

6. Rekommendation

- Skyltningen av alternativ 1 utförs omgående.
- Alternativ 2 beräknas kosta ca 20 mkr och ryms inte i nuvarande budget för cykelledsplanen 2006-2015. Det är osäkert om det, med nuvarande medelstillsättning, någonsin kan inrymmas eftersom det tar mer än en hel årsbudget för gång- och cykelvägar i anspråk.
- Om alternativ 3A-C väljs bör möjligheten att tidigarelägga åtgärden, helt eller delvis, från 2012 till 2010, prövas.

Samarbetet med *Stiftelsen för fritidsområden i Skåne* bör fortsätta för att hitta förutsättningarna för en spångad led inom naturreservatet. Det ger även goda möjligheter till en trepartslösning vad gäller finansiering



7. Samråd

Samråd med såväl Simrishamns kommun som länsstyrelsen har genomförts vid ett flertal tillfällen då åtgärden har diskuterats under en längre tid.

Möte i Simrishamn mellan Länsstyrelsen, Vägverket Region Skåne samt Simrishamns kommun ang. ny skötselplan för Vitemölla naturreservat. Skötselplanen är ännu inte antagen.

Möte i Simrishamn mellan Länsstyrelsen, Vägverket Region Skåne samt Simrishamns kommun om koncept "Förstudie, Cykelled Haväng – Vitemölla". Framförda synpunkter har inarbetats i denna version.

Tidigt samråd med länsstyrelsen genomfördes i september 2008 och framförda synpunkter har arbetats in. Minnesanteckningar finns som bilaga.

Efter att ha tagit del av aktuella delar i projektet "Sydostleden, En cykelturistled genom Kronoberg, Blekinge och Österlen" är förstudien kompletterad med alternativ 3C..

Samråd med allmänheten ska genomföras, och annonseras i dagspressen, i enlighet med miljöbalken. Vid detta tillfälle ges boende i området möjlighet att framföra sina synpunkter. Framtagen förstudie finns på vår hemsida www.vv.se under *Vägprojekt*.

8. Beslut om betydande miljöpåverkan samt övriga tillstånd

Förstudien ligger till grund för länsstyrelsens beslut om föreslagna åtgärder är att betrakta som betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 4 § miljöbalken. Beslutet kommer att bifogas förstudien som en bilaga.

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).

9. Förslag till beslut och fortsatt arbete

Mot bakgrund av framtaget material förespråkar Vägverket alternativ 3A, B eller C. Samtliga alternativ uppfyller satta projektmål om en kustnära cykelled och kan kopplas ihop med befintligt cykelnät.



Framtagen förstudie kommer att skickas på remiss till berörda instanser. Därefter tar Vägverket beslut om fortsatt arbete.

Bilaga 1. Översiktskarta Natura 2000-området Verkeåns dalgång med naturtyper enligt Natura 2000.



VÄGVERKET

Region Skåne
Simrishamns kommun

376 Bilaga 2

Kopia

Avsiktsförklaring 2005-12-19
Inkom Rev 2005-12-22

Väghållningsregion Skåne	
Organisationsenhet Korsbäckskanalen	Objekt nr. Projekt nr.
Avslutningsår TR 40-A 2005:4889	Diarienumr. 2005:4889
Dokument Arkivkod TR 40-A	

**Avsiktsförklaring om gång- och cykelvägskonstruktion
i Simrishamns kommun 2006 – 2015**

1 Bakgrund

Vägverket har efter samråd med Skånes kommuner tagit fram en plan för utbyggnad av gång- och cykelvägar i Skåne. Vägverket och Simrishamns kommun har ett gemensamt intresse av effektiv utbyggnad av gång- och cykelvägnätet. Detta avtal syftar till att underlätta en sådan utbyggnad genom samordnad planering och finansiering mellan parterna.

2 Parter

Detta avtal har tecknats mellan Simrishamns kommun, nedan kallad kommunen, och Vägverket Region Skåne nedan kallad Vägverket.

3 Omfattning

Avtalet omfattar planering, projektering och byggande av gång- och cykelvägar under 2006 – 2015 i mån av tillgång på medel. Om kostnaden för något objekt väsentligt avviker från den beräknade äger part rätt att häva avtalet avseende detta objekt. Parter ansvarar för kommande drift och underhåll inom respektive väghållningsområde.

Sedan tidigare finns motsvarande avsiktsförklaring för objekten Tångdala, Tångdala – Rörum och Brantevik – Skillinge.

4 Parternas åtagande

Part åtar sig att genomföra planering, projektering, marklösen och byggande av objekt samt drift- och underhåll enligt nedan.

Planering och projektering, marklösen och byggande beräknas översiktligt till ca 3,5 - 4 MSEK och bekostas lika av parterna. Kilometerkostnader mm redovisas på baksidan.

Objekt	År	Ansvarig part	Bygg- och marklösen (MSEK)	Belysning (ja/nej)	Standard	Drift och underhåll	Vinterväg - hållning
Skillinge hamn - Skillinge Idrottsplatsen	2012 - 2015	Vägverket	2,0	delvis	asfalt	Vägverket	ja
Spångad GC-led Vitemölla - Haväng	2012 - 2015	Vägverket	1,5 - 2 ¹	nej		Vägverket	
Totalkostnad			3,5 - 4				

5 Betalning

Parterna fakturerar halvårsvis varandra nedlagda kostnader i samband med byggandet.

För Vägverket, Region Skåne
2006-08-11

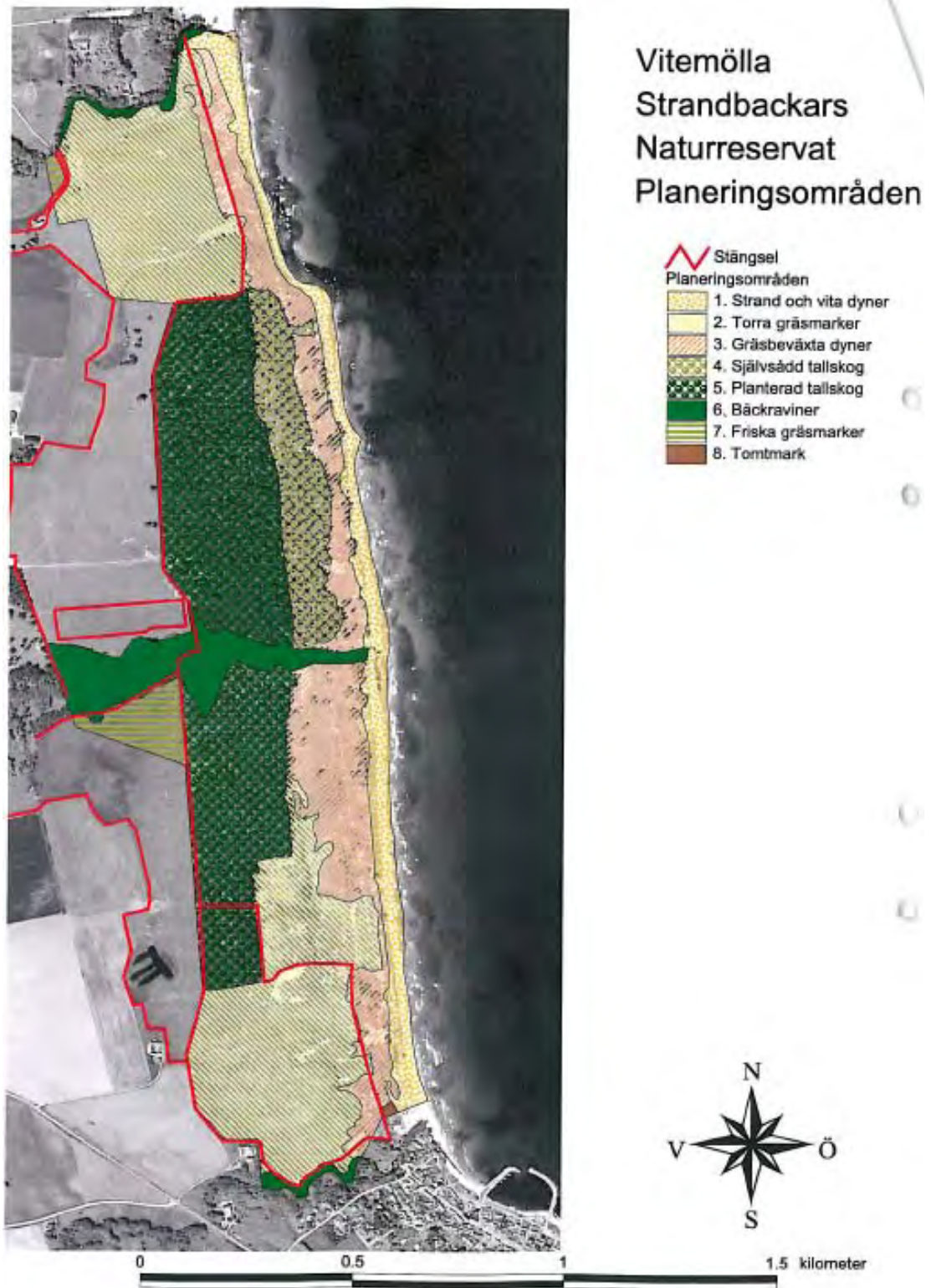
.....
Thomas Erlandsson,
Vägdirektör

För Simrishamns kommun
2006-

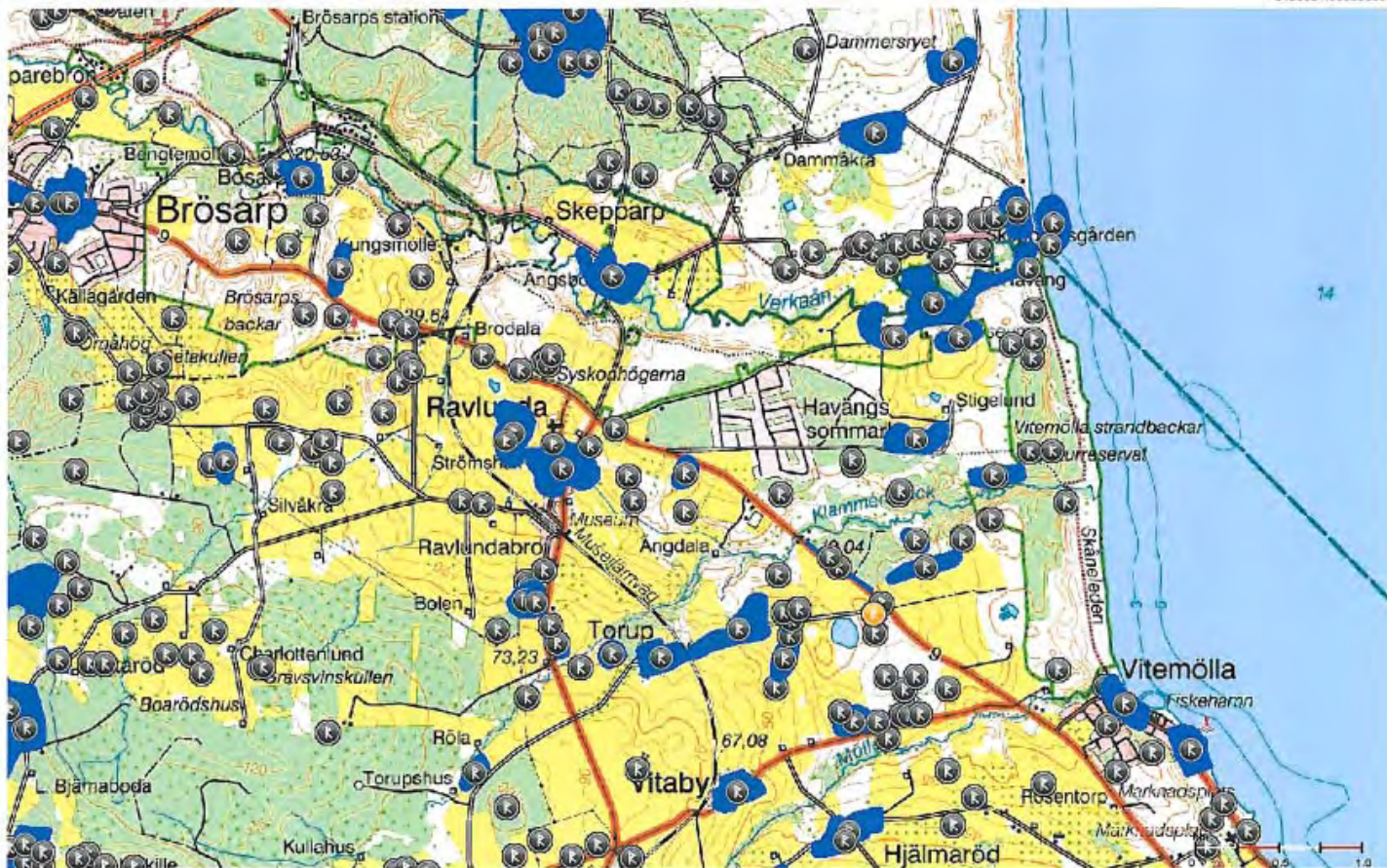
.....
Christina Berg

¹ Kostnaden är beräknad i förstudiekonceptet Haväng – Vitemölla. Även Region Skåne, Planering och miljö, Stiftelsen för fritidsområden i Skåne bör finnas med som ansvarig part.

Bilaga 3



Bilaga 4



Bilaga 5

Minnesanteckningar från möte på länsstyrelsen i Malmö 080923

Ärende: Tidigt samråd ang. förstudie för GC-led mellan Vitemölla och Haväng

Närvarande: Göran Skoog, Andrea Novac, Ola Jönsson, - Länsstyrelsen

Matts Lundgren- Simrishamns kommun

Kerstin Åklundh, Kristoffer Söderstedt, Helena Niordson- Vägverket Region Skåne

1. Kerstin Åklundh presenterade förstudien. Efterfrågan av en cykelled längs kusten mella Kristianstad/Åhus via Simrishamn och vidare söderut är stor. Idag är det möjligt att cykla på cykelväg eller längs ett lågtrafikerat vägnät från Kristianstad till Kivik bortsatt från sträckan längs Vitemölla naturreservat.

Syftet med förstudien är att utreda förutsättningarna för att knyta ihop cykelleden längs kusten samt även om möjligt göra delar av kusten tillgänglig för funktionshindrade. Tre alternativ presenteras i förstudien. Alternativ 1 utnyttjar befintliga lågtrafikerade vägar. Alternativ 2 planeras som en ny cykelled längs väg 9. Alternativ 3 A och B går helt eller delvis inom Vitemölla naturreservat.

2. Matts Lundgren kommenterade att Simrishamns kommun gärna ser att en cykelförbindelse kommer till stånd från Vitemölla. Man önskar dock så lite "spångat" som möjligt utan föredrar förstärkning med grusmaterial. På Göran Skoogs fråga om antalet cyklister idag så svarade Matts att man inte har någon uppgift idag men att det går att ta reda på.
3. Andrea Novac konstaterade att ärendet hade varit uppe tidigare och att länsstyrelsens naturvårdssida är negativ till en GC-väg i området. Vitemölla naturreservat utgör även Natura 2000-område och just den typ av sandstätt som finns här är en prioriterad Natura 2000-typ som man gärna vill ska öka i areal. I denna typ av mark vill man gärna ha rörelse inom hela området för att åstadkomma omrörning som främjar vissa växter, tex den underart av Sandnejlika som finns här och är gemensam med Baltikum. Man vill därför inte kanalisera besökarna för mycket och man vill undvika barriärer. Åtgärdsprogram håller på att upprättas för vissa naturtyper och vad gäller sandstätt så är det Gabriella ?... som arbetar med detta. Andrea var osäker på om Skötselplanen för Vitemölla naturreservat var antagen ännu.

Även en GC-väg utmed väg 9 enligt alternativ 2 kommer i konflikt med Natura 2000 områden

Andreas bedömning är att Alternativ 2 med GC-väg utmed väg 9 utgör betydande miljöpåverkan medan alternativen 3A och B utgör en mycket betydande miljöpåverkan. Om vägverket väljer att gå vidare med något av dessa alternativ kommer tillstånd att krävas och till detta behövs en väl genomarbetad MKB. Andreas bedömning är att det kommer att krävas tillstånd från regeringen och detta bara kan ges "vid tvingande orsak" och när "inga andra alternativ finns".

Vad gäller strandskydd så skulle en GC-förbindelse visserligen öka tillgängligheten för allmänheten men strandskyddet ska även skydda växt och djurarter.

4. Ola redovisade bedömningar från övriga sektioner. Vattensektionen och Miljöskyddssektionen gör bedömningen att det inte är betydande miljöpåverkan ur deras perspektiv. Vad gäller kulturmiljö så berörs fornlämningar och tillstånd enligt KML kommer att krävas.
5. Matts Lundgren redovisade kort ett förslag från en privatperson om att knyta ihop befintliga enskilda vägar väster om väg 9 till ett GC-nät. Detta skulle innebära att man undviker intressekonflikter med Natura 2000 men samtidigt tappar kontakten med kusten vilket sannolikt gör vägen mindre attraktivt fr.a. för turister.
6. Förstudien kompletteras med text om att även alternativ 2 påverkar Natura 2000- områden. Text om sanstätt kompletteras också.

Vid pennan
Helena Niordson