



2012-04-27

343-14099-10, 343-2398-12
90-C-0058

Vår referens

Samhällsbyggnadsavdelningen
Enheten för samhällsplanering
Hanne Haas
040-25 22 48

Trafikverket

Att: Kerstin Åklundh
Box 543
291 25 Kristianstad



TRV 2010/13521

**Samråd om vägutredning väg 19, Kristianstad-Broby, delen
Bjälöv-Broby, Kristianstad kommun, Skåne län.
Objektnummer 881065**

Redogörelse för ärendet

Trafikverket har 2012-02-02 anhållit om Länsstyrelsens yttrande över rubricerat projekt.

Syftet med vägutredningen är att öka trafiksäkerheten och tryggheten, förbättra framkomligheten på sträckan samt att minska störningarna för boende utmed vägen. I utredningen redovisas vilka möjligheter som finns att bygga om eller åtgärda befintlig väg. Enligt Trafikverket är den önskade standarden "målstandard" en mötesfri landsväg, separerad med mitträcke, anpassad för 100 km/h och andelen sträcka med omkörningsmöjligheter bör ligga på 30-40%. Målsättningen med vägutredningen är främst att definiera alternativa korridorer, samt möjlig trafikteknisk standard i dessa, där en utbyggnad av vägen löser befintliga problem.

Sammanfattande synpunkter

Länsstyrelsen anser att motiveringen är bristfällig till de kriterier som angivits för den önskade vägstandard, den sk "målstandard". Därför kan Länsstyrelsen inte ta ställning till om de åtgärder som föreslås är de mest lämpliga för att lösa de utpekade problem och brister som finns på sträckan. Detta gäller särskilt en anpassning för 100 km/h. Det är svårt att i handlingarna få en överblick för var bristerna på sträckan finns och det saknas tydlig koppling mellan brister/problem och åtgärder längs varje delsträcka. Åtgärder för att t ex minska andelen viltolyckor, som utgör ca 50% av olyckorna på sträckan, kommenteras mycket kort med en hänvisning till kommande viltstyrningsplan. Enligt handlingarna är det samtidigt den typ av olyckor som ökar mest.

Handlingarna bör därför kompletteras innan Länsstyrelsen kan göra en slutlig bedömning av föreslagna alternativ.



Synpunkter på alternativen

På sträckan "Bjärlöv-Hanaskog" går det inte att bedöma vilket alternativ som är lämpligast då kriterierna för målstandard inte är tydligt redovisade. Länsstyrelsens kan därför inte ta ställning till om nollplus-alternativet kan bli rimligt med t ex lägre hastighet. Antalet tillfartsvägar och korsningar uppgår till 30 st men det saknas ett resonemang kring om samtliga kan anses problematiska eller om det är enbart delar av sträckan som behöver åtgärdas. I detta fall behöver även motiven för ett mitträcke förtydligas då det får stor konsekvens för hur man bör lösa anslutningar till fastigheterna längs med sträckan. Inom nollplus-alternativet redovisas även nya sträckningar av vägen (norr om Bössebacken och söder om korsningen mot Ballingstorp). Dessa motiveras inte. Länsstyrelsen kan dock konstatera att med föreslagen målstandard kan ett nytt läge anses lämpligare jämfört med nollplus-alternativet på sträckan "Bjärlöv-Hanaskog". Detta eftersom konsekvenserna av nollplus-alternativet blir så pass stora avseende buller, sämre tillgänglighet för närboende samt ger negativ påverkan på landskapsbilden och kulturmiljön med ökad fragmentering.

Vad gäller passagen "förbi Hanaskog" kan inte Länsstyrelsens bedöma vilket alternativ som kan anses lämpligast. Hela den utpekade korridoren ligger inom Kviinge backar varav de största naturvärdena utgörs av gamla ekar längst i väster. Påverkan på kulturmiljövärdena bör kompletteras eftersom bevarandeintentionerna i Länsstyrelsens kulturmiljöprogram inte finns redovisade. Länsstyrelsen anser att konsekvenserna av sänkt målstandard avseende hastigheten längs med denna sträcka är relevant att redovisa för att minska andelen mark som tas i anspråk för t ex slänter och profilsänkning och med detta minska behovet av att göra intrång på befintliga natur- och kulturvärden. Val av åtgärder för att säkra allmänhetens tillgänglighet till strövområdet påverkas också med en sänkt målstandard.

Alternativ med sänkt målstandard för passagen "genom Knisslinge" bör redovisas tydligare. Lägre hastighet bör vara relevant att utveckla med tanke behovet av omfattande bullerskydd som krävs för båda de alternativa sträckningarna. Även omfattningen av bullerskydd bör redovisas tydligare eftersom det blir en markant visuell barriär både för boende och för de som passerar igenom Knisslinge.

På sträckan "Hanaskog-Broby" skär väg 19 genom naturreservat/Natura 2000-område Matsalycke. Området väster om väg 19 är naturtypsklassificerad till "trädklädda betesmarker av fennoskandisk typ". Bevarandeplanen för Natura 2000 anger som bevarandemål att "naturtypen trädklädda betesmarker av fennoskandisk typ (9070) skall utgöra en areal på minst 1,2 ha". Vidare anger planen att det för Matsalycke är viktigt att bevara ett rikt träd- och buskskikt. Grova träd, hålträd, träd med död ved och helt döda träd måste få stå kvar. Området öster om vägen består av ett yngre albestånd i anslutning till Helge å. En breddning



av vägen bör därför göras i minsta möjliga mån och eventuellt breddningen bör göras åt öster då de största naturvärdena i reservatet/Natura 2000-området finns väster om nuvarande väg 19.

Redaktionella synpunkter

De olika förslagen och konsekvenserna av dessa är generellt svåra att överblicka. Det saknas en redovisning av hur stor andel av trafiken som är lokal respektive regional, dvs hur stor andel av trafiken som förväntas ha målpunkter längs med sträckan och hur stor andel som enbart ska fortsätta vidare till målpunkter bortanför det aktuella området. Detta kan ha betydelse för vilka åtgärder som är lämpligast.

Kartorna över hastighetsbegräsningar på sidan 28 saknar teckenförklaring.

I detta ärende har infrastrukturstrateg Camilla Burén varit beslutande I handläggningen har även deltagit miljöskyddshandläggare Linda Rosqvist, beredskapshandläggare Ann-Margerth Brick, naturvårdshandläggare Andrea Nowag, vattenvårdshandläggare Jan Grosen, antikvarie Markus Boxe, samt planhandläggare Hanne Haas, föredragande.


Camilla Burén


Hanne Haas