

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

E22, vid Kristianstad, broar över Helge å

Kristianstads kommun, Skåne län

Vägplan 2019-04-01

Projektnummer: 154 805



Trafikverket

Postadress: 291 25 Kristianstad

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse E22, vid Kristianstad, broar över Helge å, Kristianstads kommun, Skåne län

Författare: WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2019-04-01

Ärendenummer: TRV 2016/76958

Objektnummer: 154 805

Kontaktperson: Lars Sätmark, Trafikverket

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	5
SAMRÅDSKRETS	5
SAMMANFATTNING AV SYNPUNKTER SOM INKOMMIT UNDER SAMRÅD	5
Samråd med Länsstyrelsen i Skåne län	5
Samråd med berörd kommun	7
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda samt med allmänheten	8
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	11

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

Minnesanteckningar från de samråd som hållits för detta projekt finns i Trafikverkets diarium under diarienummer TRV 2016/76958.

Sammanfattning

Trafikverket Region Syd planerar för ombyggnad av väg E22 förbi Kristianstad. Projektet innebär att befintliga broar över Helge å rivs och ersätts med nya broar i samma läge. De nya broarna kommer att ligga något högre än de befintliga för att bättre klara av framtida vattenflöden i Helge å. Väganslutningarna på båda sidor av broarna kommer att byggas om och anpassas till de nya brohöjderna. Gång- och cykelporten under väg E22, öster om Helgeå, kommer samtidigt att ersättas av en ny och bredare gång- och cykelport. Bullerskyddsåtgärder föreslås för bostadsområdet på Udden. Projektet innebär att arbete kommer att ske i Helge å och i Natura 2000-området vid Hammarsjön.

När en vägplan tas fram sker samråd under hela planprocessen. I början av projektet tas det fram en vägplan med status "Samrådsunderlag" som Trafikverket samråder om. Samrådsunderlaget utgör tillsammans med samrådsredogörelsen underlag för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Om Länsstyrelsen beslutar att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan så medför det att projektet därefter ska samråda med en större samrådkrets. Efter Länsstyrelsens beslut tas en vägplan med status "Samrådshandling" fram, vilken Trafikverket också samråder om. I detta skede hålls även ett samrådsmöte på orten.

Vid framtagande av vägplan för "E22, vid Kristianstad, broar över Helge å" har Trafikverket haft samråd med berörda myndigheter, organisationer, enskilda som kan antas bli särskilt berörda och allmänheten.

Trafikverket har haft två samråd och ett antal teknik- och samordningsmöten med Kristianstads kommun där bland annat avstämningar gjorts mellan vägprojektet, gällande detaljplaner och kommunens invallningsprojekt. Kommunen har även bidragit med kunskap om naturvärden i områden. Ett antal möten har hållits med Länsstyrelsen i Skåne län där bland annat miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning, planerade naturinventeringar och kommande miljöprovningar stämts av.

Vägplanens samrådsunderlag var tillgängligt för synpunkter 19 nov – 3 dec 2017 och dess samrådshandling var tillgängligt för synpunkter 1-20 sept. 2018. Sammanlagt två möten har hållits med boende i området. Vid det första mötet dominerade frågeställningar om bullersituationen i bostadsområdet Udden. De boende informerade om hur bullernivåerna upplevdes och det framkom önskemål om åtgärder som, i större utsträckning än de föreslagna, skulle sänka bullernivåerna utomhus i området. Av denna anledning togs det fram ett nytt förslag till bullerskyddsåtgärder, vilket presenterades på ett andra möte. Det är detta, mer omfattande bullerskyddsförslag, som föreslås i vägplanen.

Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2017-10-27, 2018-06-28 och 2019-01-09.

Samrådskrets

Samrådskretsen för Samrådsunderlaget har definierats till följande:

Länsstyrelsen i Skåne län, Kristianstads kommun och Kollektivtrafikmyndigheten, vilka kontaktades via brev, samt de enskilda som kan antas bli särskilt berörda, allmänheten och övriga intressenter, vilka nåddes via annonsering i Kristianstadsbladet 2017-11-18 och i Post och inrikes tidningar 2017-11-20.

Länsstyrelsen beslutade 2017-12-18 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Samrådskretsen för projektet utökades därför till att förutom ovanstående även omfatta Naturskyddsföreningen, Räddningstjänsten, Försvarsmakten, Boverket, Havs- och vattenmyndigheten, MSB Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Skånetrafiken, Naturvårdsverket, Polisen, Regionmuseet Kristianstad, Sveriges åkeriföretag syd, Naturum Vattenriket, Nedre Helgeåns fiskevårdsområde, Nedre Helgeåns regleringsföretag, Helgeåns vattenråd, NÖ Skånes Fågelklubb, Skånes ornitologiska förening, Svenska Botaniska föreningen, Kristianstads scoutkår, Kristianstads kajak- och kanotklubb, Kristianstad motorbåtklubb och Nedre Helgeåns regleringsföretag. Listan har kompletterats successivt när fler aktörer uppmärksammas av projektet.

Sammanfattning av synpunkter som inkommit under samråd

Samråd med Länsstyrelsen i Skåne län

Samråd med länsstyrelsen i Skåne län har hållits 2016-08-31 (tidigt samråd), 2017-12-13 (inför beslut om betydande miljöpåverkan), 2018-06-20 (avgränsningssamråd) och 2018-10-10 (avgränsningssamråd).

I mötet med Länsstyrelsen har bland annat diskuterats hur de olika miljöprövningarna ska hanteras såsom vattenverksamhet, Natura 2000 och eventuell artskyddsdispens. Gränsdragning mellan aktuellt projekt och Kristianstad kommuns invallningsprojekt har också diskuterats.

Länsstyrelsen menar att projektet kommer att kräva en vattendom och förespråkar att MKB för vattenverksamhet och Natura 2000 tas fram parallellt med vägplanen under en tidsperiod. Länsstyrelsen vill veta hur man avser att ta hänsyn till utter och arter som omfattas av artskyddet och Natura 2000 i området. Eventuella artskyddsdispenser kan prövas i vattendomsförfarandet. Länsstyrelsen tycker det är viktigt att Trafikverket synliggör klimataspekterna samt vilka konsekvenser och begränsningar som kan uppkomma avseende vattenflöden. Projektet kommer att medföra arbete i vatten, där utgångspunkten bör vara att orsaka så lite grumling som möjligt. Länsstyrelsens anser att Trafikverkets projekt endast utgör en del av det större, kommunala invallningsprojektet och att dessa projekt ska prövas var för sig.

Vid avgränsningssamrådet i juni 2018 redovisade Trafikverket bland annat hur man avsåg att anpassa konstruktionerna till kommunens invallningsprojekt, hur arbetet planeras att bedrivas i byggskedet och vilka naturinventeringar som planeras göras under sommaren 2018. Länsstyrelsen såg inget behov av ytterligare inventeringar utöver dem som redovisats på mötet.

Vid mötet redovisades även resultat från bullerberäkningar för nuläget, nollalternativet år 2042 samt utredningsalternativet år 2042. Det konstaterades att det finns bostadshus på Udden nordost om Helge å som kommer att få bullernivåer överstigande 55 dBA. Länsstyrelsen råder projektet att studera värdebeskrivningarna av Natura 2000-område och riksintresse för att se om ökade bullernivåer kan bedömas medföra skada på de värden som områdena skyddar. Det är slutligen domstolen som avgör vilken nivå som anses rimlig.

Vid avgränsningssamrådet i oktober 2018 redovisades resultaten från musselinventeringen och naturmiljöinventeringen samt vilka aspekter som Trafikverket bedömt vara viktiga att beskriva i vägplanens miljökonsekvensbeskrivning. Länsstyrelsen hade inga synpunkter på detta. Det diskuterades om det fanns behov av passage för småvilt. Det viktigaste bedömdes vara att skapa en hylla vid broanslutningarna där exempelvis utter ska kunna passera.

Vad gäller buller berättade Trafikverket om de synpunkter från boende som inkommit rörande bullerskydd och att man med anledning av detta kommer att titta på olika alternativ för att sänka utomhusnivåerna vid bostäderna. En diskussion hölls rörande hur man ska redovisa bullerpåverkan i Natura 2000-området, eftersom beräkningsmodellen endast gäller upp till ett avstånd på ca 300 meter från bullerkällan, när Natura 2000-området är betydligt större än så.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket kommer att ta fram en vägplan samt en tillståndsansökan för vattenverksamhet och Natura 2000. Artskyddsdispensen kommer att hanteras genom tillståndsansökan.

Genom de inventeringar, undersökningar och samråd som gjorts har fördjupad kunskap erhållits rörande arter som omfattas av artskyddet och Natura 2000. Dessa kommer att beskrivas närmare i miljökonsekvensbeskrivningarna för vägplan respektive tillståndsansökan, där fokus kommer vara lite olika i de båda handlingarna. I vägplanen redovisas exempelvis terrester naturmiljö utanför Natura 2000-området, medan naturmiljön inom Natura 2000-området kommer att ha en mer detaljerad beskrivning i miljökonsekvensbeskrivningen för tillståndsansökan för vattenverksamhet och Natura

2000. I vägplanen kommer det att föreslås passager för utter under broarna längs med vardera åstranden.

Broarna kommer att dimensioneras efter det scenario som Kristianstads kommun tagit fram i sitt invallningsprojekt. Scenariot innebär bland annat förändrade vattennivåer till följd av klimatförändringar, vilket medfört att vägprofilen höjts så att den ska kunna anslutas till kommunens vallar.

Trafikverket håller med om att det är önskvärt att minimera grumling i vatten under byggtiden.

Samråd med berörd kommun

Samråd har hållits med Kristianstads kommun 2018-06-04 och 2018-10-24. Trafikverket har även medverkat i ett antal teknik- och samverkansmöten med kommunen. Kommunen har lämnat ett formellt yttrande på samrådsunderlaget.

Kristianstads kommun planerar för utbyggnad och förstärkning av vallar runt staden för att skydda den mot översvämning. Kommunen konstaterar att broläget över Helge å utgör en strategisk punkt både med hänsyn till trafikflöden och till klimatanpassningen inom kommunens invallningsprojekt, där det är av yttersta vikt att lyfta väglinjen så att den klarar dimensioneringsförutsättningarna inom invallningsprojektet.

Vid ett antal möten har vägens föreslagna utformning diskuterats och stämmts av mot de dimensioneringsparametrar som kommunen tagit fram för invallningsprojektet. Kommunen har även lämnat synpunkter på de ytor som avses att utnyttjas tillfälligt under byggtiden.

Kommunen konstaterar att projektet angränsar mot ett Natura 2000-område, där Trafikverket behöver visa hur anläggningsarbetena påverkar utpekade värden i Natura 2000-området. Kommunen menar att antalet brostöd i vattnet är en parameter som har stor betydelse i utredningen liksom grumlande verksamheter. Undervattensvegetationen i Hammarsjön är känd och det förekommer speciella arter söder om broarna som är typiska för Vattenriket. Bland annat leker mal i vattnet söderut.

En avstämning har gjorts mellan vägplan och befintliga detaljplaner, där kommunen bedömer att vägplanen är förenlig med befintliga detaljplaner.

Kommunen meddelade att de bullernivåer som uppstår efter ombyggnaden av vägen måste hanteras av projektet samt att bullerpåverkan inom naturområdet söder om motorvägen också är viktig att lyfta i projektet. Kommunen meddelar att bygglov för bullerskydd kan hanteras genom vägplanen under förutsättning att den innehåller uppgifter om skärmarnas utformning.

Vägplanens samrådsunderlag sändes på remiss till Kristianstads kommun som i ett beslut daterat 2017-12-06 meddelade att de ställer sig positiv till samrådsremissen.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket avser att fortsätta samarbetet med Kristianstads kommun för att samordna vägplanen med kommunens invallningsprojekt. Utbredningen av de ytor som avses att nyttjas tillfälligt under byggtiden har reviderats med anledning av kommunens synpunkter. Naturinventeringar har gjorts för att kunna bedöma påverkan på utpekade värden i Natura 2000-området och en bullerutredning har gjorts som underlag för hantering av bullerproblematiken i området. De nya broarna kommer att ha färre brostöd i vattnet än de befintliga broarna.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda samt med allmänheten

De enskilda som kan antas bli särskilt berörda samt allmänheten har haft möjlighet att lämna synpunkter på samrådsunderlaget samt vid två samrådsmöten. Ett samråd hölls på orten 2018-09-11, vilket besöktes av ca 25-30 personer. Därefter hölls ett samråd rörande buller 2018-10-24, vilket besöktes av ca 30 personer.

Boende på Udden, ett bostadsområde i projektets nordöstra del, har både enskilt och i en gemensam skrivelse (undertecknad av ca 60 personer) liksom på samrådsmöte meddelat att bullernivåerna från väg E22 är höga i dag och upplevs som mycket störande då de omöjliggör samtal i trädgården och leder till att man inte längre kan utnyttja sina trädgårdar. Man är orolig för att höjningen av broarna kommer medföra ökat buller från vägen och därmed försämra förhållandena ytterligare. Situationen uppges ha förvärrats de senaste två åren, vilket möjligen kan bero på att en vall anlagts på den södra sidan av väg E22, vägbeläggningen har gjorts om samt att mängden tung trafik har ökat under denna tid.

Enligt de som bott länge i området har det tidigare funnits en minst tre meter hög vall av organiskt material längs med hela sträckan mellan vägen och bostadsområdet. Vallen har sjunkit med åren och är i dag i princip obefintlig.

På det första samrådsmötet redovisades bland annat förslag på ett bullerskydd i form av en två meter hög bullerskärm söder om bostadsområdet på Udden. Under mötet nämnde många att ljudutbredningen från sydväst (varifrån vinden oftast uppgavs komma och där Helge å ligger) är den mest störande och frågan ställdes varför man inte föreslagit bullerskydd över broarna. Man undrade även varför man valt en bullerskärm som är just två meter hög och inte föreslog högre skärmar för att förbättra utemiljön. Frågan ställdes om modellen tar hänsyn till att Helge å är en hård yta som sprider ljudet på ett annorlunda sätt än exempelvis en gräsplan. Man undrade också om man inte kunde använda sig av så kallad tyst asfalt.

Det framkom önskemål om absorberande bullerskydd så att inte ljudet studsar söderut i rekreationsområdet utmed Hammarsjön, där bullernivåerna redan uppgavs vara oacceptabelt höga. Man menade att en absorberande ljudvall utmed den södra sidan av vägen kan förbättra förhållandena i rekreationsområdet ytterligare, liksom en ljudsänkande vägbeläggning. Även bullerskydd mellan vägbanorna föreslogs.

Med anledning av de många diskussionerna rörande bullerskyddsåtgärder på samrådsmötet så kallades de boende inom bostadsområdet till ett extra samrådsmöte i oktober 2018. Inför detta möte hade ett nytt förslag tagits fram, där skärmarna sträckte sig längre västerut än

tidigare (över Helge å) och var 3,5 meter höga på en delsträcka söder om bostadsområdet. På mötet ställdes bland annat frågor om bullerskyddens utseende och utsträckning samt om den inventering av fasader och uteplatser som görs i området. Man önskade även veta varför skärmen inte kunde vara 3,5 meter hög över broarna.

Vidare önskade man att det görs en samlad bedömning av människors hälsa och miljön med fokus på bullernivåer, eventuella partiklar och föroreningar från motorvägen liksom en fullständig analys av konsekvenser av att så mycket farligt gods transporteras på E22:an.

Frågor ställdes även över byggtiden, bland annat om det skulle medföra sänkt hastighet på motorvägen och om det skulle förekomma nattarbete.

I ett yttrande angavs att man skulle saknade en analys av de trafikmässiga förutsättningarna för den framtida väganläggningen. Om man disponerar om den totala bredden på broarna och deras tillhörande påldäck skulle 3+3 körfält kunna anläggas mellan trafikplatserna "Vilan" och "Kristianstad" och tätortsintern trafik behövde därigenom inte komma i konflikt med den genomgående trafiken på motorvägen. Med detta förslag menade man att även trafiksituationen på den andra broförbindelsen över Helge å – Långebro – skulle förbättras genom att lokaltrafiken flyttas över till väg E22.

Trafikverkets bemötande:

En bullerutredning genomförs för vägplanen, vilken kommer att vara baserad på beräknade bullervärden. Modellen tar hänsyn till att ljud sprider sig annorlunda över hårda ytor som vatten än över mjuk, gräsbevuxen mark.

Så kallad tyst asfalt kräver stora underhållsåtgärder för att vara effektiv, framförallt på en så högrafikerad väg som väg E22. Tyst asfalt har även kortare livslängd än normal asfalt vilket kräver tätare omläggning av slitlager. Tyst asfalt slits hårt av dubbdäck och är därför vanligare utomlands där det inte är tillåtet att köra med dubbdäck. Trafikverket bedömer att driftskostnaderna blir för stora och kommer därför inte föreslå tyst asfalt.

Ett nytt förslag på bullerskydd togs fram efter det första samrådsmötet. Det nya förslaget sträcker sig även över Helge å, men är 2 meter över broarna eftersom det är kostsamt och konstruktionsmässigt komplicerat att montera en högre skärm på broarna.

Bullerskärmarna kommer vara absorberande. Den inventering som görs av fastigheterna görs för att bestämma vilken bullerdämpning som finns i fasader och fönster samt för att se var uteplatserna är belägna.

Kristianstads kommun anger i sin översiktsplan att miljökvalitetsnormerna för utomhusluft hålls inom kommunen och kommunen gör även mätningar av partiklar och kvävedioxid i centrala Kristianstad som visar att dessa halter ligger under de nationella miljökvalitetsnormerna. Området runt motorvägen är mer välventilerat än i centrum, varför miljökvalitetsnormerna inte väntas överskridas här.

En riskbedömning har gjorts med anledning av att väg E22 är en rekommenderad väg för transport av farligt gods. Den förhöjda vägbanan bedöms inte påverka konsekvenserna av en olycka med farligt gods på ett oacceptabelt sätt. Risknivån bedöms påverkas positivt till följd av de riskreducerande åtgärder som föreslås.

Dubbelriktad trafik kommer att ledas på en av broarna under hela byggtiden, det vill säga under ca 2 år. Vilka åtgärder i form av sänkt hastighet på vägen mm som arbetena medför är svårt att uttala sig om idag eftersom det är något som antagen entreprenör får föreslå, men sannolikt blir det sänkt hastighet förbi arbetsplatsen. Inget arbete kommer att bedrivas nattetid.

Det planeras inte att byggas några additionskörvägar i aktuellt projekt. Trafikverket ser inte att denna åtgärd kommer att påverka valet att använda väg E22 istället för att köra över Långebro och trafikflödena på väg E22 är inte heller så stora så att de utgör något hinder för trafiken mellan trafikplats Vilan och trafikplats Kristianstad.

Nedre Helgeåns regleringsföretag

Information till dikningsföretaget skickades ut via mail där även länk fanns Trafikverkets hemsida.

Dikningsföretaget Nedre Helgeåns regleringsföretag önskade få förtydligande om projektet väntas påverka åns djup, bredd, hur slänterna utformas och om något kommer placeras i ån som inte tidigare varit där. Regleringsföretaget vill ha maximal vattenkapacitet i ån både under byggtid och då den nya är färdigbyggd. Dikningsföretaget kommer att ha synpunkter om det blir allra minsta försämringar på vattenflödet eftersom det ger värdeminskningar på alla fastigheter längs ån, som alla är beroende av bra och effektiv dränering/avvattning så att inte skog, åkermark och byggnader skadas. Avkapade gamla fundament bör kapas med god marginal, ca 0,5 meter under nuvarande botten för att ge plats för eventuell resning av ån.

I underlaget tas en rad aspekter upp men jordbruket nämns ej utöver att det står att det förekommer naturbetesmarker. Sker grumling av vattnet vid högvattennivåer kan dessa partiklar sedimenteras på de översvämmade naturbetesmarkerna som används både för slåtter och bete. I samrådsunderlaget diskuteras påverkan på Hammarsjöns bottenmiljö och på häckande fåglar. Bedöms åtgärden kunna påverka dessa faktorer bör även jordbruksmark som ligger inom översvämningsområdet behandlas.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket avser inte att förändra befintliga bottennivåer när broarna är färdigställda utan botten kommer efter byggtiden att återställas. Åns bredd påverkas inte och slänterna kommer ha samma lutning som de har idag. Dagens brostöd i ån, som består av 3 pelare i 6 rader för varje bro, kommer att tas bort och ersättas med 3 skriupelare på varje bro, se bifogad fil. De brostöd som finns där idag kommer att kapas 0,5 meter under botten på ån.

Under byggtiden kommer avskärmningar kring nya och befintliga brostöd att öka dämningseffekten periodvis. Även tillfälliga pålbryggor kan vid höga flöden påverka dämningen. Under byggtiden kommer även viss urgrävning öka bottendjupet lokalt.

Färre brostöd och ökad frihöjd under broarna leder till mindre dämningseffekt när de nya broarna är färdigställda. Effekterna blir störst vid höga flöden, då mer vatten än idag kommer kunna passera vid broarna.

Turbiditeten eller grumligheten (FNU) är ett mått på vattnets innehåll av partiklar och påverkar ljusförhållandet. Partiklarna kan vara oorganiska såsom lermaterial och organiska såsom humusflockar och plankton. I 2017 års recipientkontroll så har både proppunkterna direkt uppströms och nedströms brolägena vid flertalet tillfällen under

året värden som uppgår till starkt grumligt (>7,0 FNU). Medeltalet under året ligger på 6,8 FNU vid Helge å vid Långebro respektive 6,1 FNU i Hammarsjön, men kan periodvis vara mer än dubbelt så höga.

Eftersom turbiditeten, grumligheten, i Helge å naturligt är mycket hög så finns det naturligt en förmåga hos arterna i vattendraget att tolerera sådana halter. Grumling från byggarbetsplatsen med de försiktighetsmått som föreslagits bedöms inte påverka de grumlande halterna i större omfattning än variationen av bakgrundshalterna. Vid starkt grumligt förhållande krävs stora mängder partiklar för att kunna påverka värdena i ett vattendrag med de höga medelflödesnivåer som finns vid broläget kring 35 m³/s. Bedömningen är att byggnationen av broarna påverkar turbiditeten mindre än de naturliga bakgrundshalterna. Vattenkvaliteten bedöms således inte påverkas i någon betydande omfattning.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Kollektivtrafikmyndigheten Region Skåne

I dagsläget trafikerar Skånetrafiken med SkåneExpressen 1, 3 och 4 mellan Kristianstad och Malmö, Simrishamn respektive Ystad på den aktuella sträckan. Region Skåne vill framhålla vikten av att minimera påverkan på kollektivtrafiken under själva byggtiden. Utifrån samrådsmaterialet drar Region Skåne slutsatsen att de nya broarna, när de står färdiga, inte påverkar förutsättningarna för kollektivtrafiken negativt jämfört med i dag.

Region Skåne framhåller nyttan av att prioritera kollektivtrafiken för att utnyttja kapaciteten på bästa sätt när framkomligheten över Helge å är begränsad under byggtiden. Det är viktigt att samråda med Skånetrafiken i god tid om tillfälliga trafikomläggningar som påverkar kollektivtrafiken.

Gång- och cykelvägen som passerar i en port under E22 öster om Helge å ingår i Sydostleden, en nationellt klassad turistcykelled som sträcker sig mellan Växjö och Simrishamn. Säsongen för leden är 15 april – 15 oktober men den ska vara tillgänglig året runt. Underlaget behöver kompletteras med denna information och det är av stor vikt att leden inte stängs av under byggtiden. Trafikverket bör i god tid samråda med Region Skåne, som är ledhuvudman, om eventuell omledning av leden.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket avser att samråda med Skånetrafiken och Region Skåne inför ombyggnaden av broarna och gång- och cykelporten.

Skånes Ornitologiska förening och Nordöstra Skånes Fågelklubb

Skånes Ornitologiska förening och Nordöstra Skånes Fågelklubb anger i ett gemensamt yttrande att de utifrån det lämnade underlaget inte har något att erinra mot ombyggnaden ur ett fågelskyddsperspektiv.

Havs- och vattenmyndigheten

Myndigheten avstår från att lämna synpunkter på underlaget.

Räddningstjänsten

Räddningstjänsten var närvarande på samrådsmötet 2018-09-11 och önskade då i god tid få information om trafikeringen under byggtiden.

Trafikverkets bemötande:

Trafikverket avser att informera berörda om den förändring som kommer ske av trafikeringen på E22:an under byggtiden.

Kristianstad scoutkår

Vid telefonsamtal 2018-09-26 informerades en representant för Kristianstads Scoutkår om planerad ombyggnad samt framtagandet av vägplan och MKB. Det redogjordes översiktligt om vad ombyggnaden innebär samt de bullerskyddsåtgärder som planeras längs väg E22. Scoutkåren informerade om att bullernivåerna upplevs som höga vid utomhusaktiviteter i anslutning till scoutgården. Vidare bestämdes att scoutgården kunde användas som möteslokal vid ett extra samråd kring bullerfrågan.

Kristianstads kanotklubb

För kanotklubben är det viktigt att hålla ner vass så att man kan få se mer av naturen samt att få fler ställen där man kan lägga till när man är ute och paddlar.

Trafikverkets bemötande:

Eftersom det finns skyddsvärd natur runt vattendraget kommer arbetena att koncentreras till närområdet runt broarna. Under byggtiden kommer vegetation behöva tas ner för att man ska kunna nå vattnet för att riva befintliga broar och bygga de nya. Efter det att arbetena slutförts kommer de ytor som använts under byggtiden att återställas. Det finns i dagsläget inga planer på att plantera nya växter utmed vattendraget utan man kommer istället tillåta den vegetation som finns naturligt runt vattendraget att återetablera sig.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 291 25 Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsgatan 17.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se