



Kontaktperson

Samhällsbyggnadsavdelningen
Enheten för samhällsplanering
Lisa Callréus
010-224 17 55
skane@lansstyrelsen.se

Trafikverket
trafikverket@trafikverket.se

Beslut om godkännande av miljökonsekvensbeskrivning för vägplan för Väg 19, Kristianstad-Broby, delen Bjärlöv – Broby, Kristianstad och Östra Göinge kommuner, Skåne län

TRV 2014/15926

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen godkänner med stöd av 16 b § andra stycket väglagen (1971:948) miljökonsekvensbeskrivningen för rubricerat projekt, daterad 2018-11-28.

Länsstyrelsens beslut kan enligt 74 § andra stycket väglagen inte överklagas.

Redogörelse för ärendet

Trafikverket Region Syd har till Länsstyrelsen skickat in miljökonsekvensbeskrivning (MKB) daterad 2018-11-28 med begäran om Länsstyrelsens godkännande.

Länsstyrelsen har 2016-09-10 godkänt MKB för projektet. Under granskningen 2017-02-27 – 2017-03-24 inkom flera yttranden som berör vilt. Med anledning av det, samt att ett nytt regelverk kring utformning av viltstängsel trätt i kraft och att Trafikverket antagit en ny inriktning i viltfrågor, har beslut tagits att omarbete väglagen med avseende på just viltstängsel och viltpassager. Detta medför att väglagen har ställts ut för ny granskning. Till följd av förändringarna i väglagen har även MKBn reviderats. Eftersom inskickad MKB är en revidering av tidigare godkänd MKB hanteras ärendet enligt miljöbalken (1998:808) i dess lydelse som var gällande före 2018-01-01.

Beskrivning av projektet

Riksväg 19 utgör en viktig nordsydlig regional förbindelse mellan Småland, nordöstra Skåne och Österlen. Den är utpekad som riksintresse för kommunika-



tioner, som primär led för farligt gods samt som särskilt viktigt regionalt stråk för trafikförsörjning och regional utveckling. Den aktuella vägsträckan har idag längs stora delar brister avseende trafiksäkerhet och framkomlighet. Vägens standard är generellt låg med smal vägbana utan mötesseparering och med en linjeföring och profil som ger dåliga siktförhållanden. Vägen medför betydande buller och barriäreffekter.

Vägplaneförslaget är utformat för att ge ökad framkomlighet och ökad trafiksäkerhet genom att hastigheten planeras till 100 km/h utanför tätorterna och att vägen mittsepareras med vägräcke. Sidoområdena görs fria från fasta hinder eller skyddas med sidoräcke. Faunastängsel placeras längs hela sträckan med undantag för sträckorna genom tätorterna Hanaskog och Knislinge. Omkörningsmöjligheterna förbättras och blir säkrare genom en körfältsindelning med två körfält i en riktning och ett körfält i motsatt riktning, så kallad 2+1-väg. För att öka trafiksäkerheten i korsningspunkter förbättras vissa korsningar medan några korsningar stängs och även en del anslutningar till enskilda fastigheter och enskilda vägar stängs. I tätorterna Hanaskog och Knislinge sker små förändringar av vägen, främst tätortsportar och bullerskyddande åtgärder. Anpassning till framtida vattennivåer sker genom högre vägprofil och ny bro över Almaån samt högre vägprofil i närheten av Helge å.

Gång- och cykeltrafik förutsätts ske huvudsakligen på cykelvägar och det parallella vägnätet utanför väg 19. Åtgärder föreslås som ger ett sammanhängande cykelnät mellan Bjärlöv och Broby. Busstrafik har anpassats till Skånetrafikens planerade superbusskoncept med koncentrerade stopp utmed väg 19. Hänsyn till ökad framkomlighet och åkkomfort för busstrafiken har tagits i utformningen av de föreslagna korsningarna.

Konsekvenser av föreslagen vägutbyggnad är bland annat att vägen behöver breddas till 13,5 meter och att vissa nya lokalvägar behöver anläggas. Ökad hastighet, framtida trafikökning och fler väganordningar leder till att vägens barriäreffekt ökar något, vilket delvis motverkas av en föreslagen planskild korsning i Bjärlöv, planskilda faunapassager där vägen går i ny sträckning samt på båda sidor om Almaån under ny bro, faunapassage i plan norr om Knislinge, planskild gång- och cykelpassage söder om Hanaskog, gång- och cykelpassage i plan i den södra tätortsporten i Hanaskog samt en planskild gång- och cykelpassage söder om Broby.

Information gällande det fortsatta arbetet

Passagen förbi Matsalycke innebär upphävande av delar av naturreservatet samt prövning av påverkan på Natura 2000-området. MKBn beskriver det intrång i Natura 2000 området som vägen medför samt listar de åtgärder som Trafikverket har för avsikt att vidta för att minimera effekter och påverkan på Natura 2000 området. Av MKBn framgår att Trafikverket kommer att söka tillstånd från mark-



och miljödomstolen för de tillståndspliktiga vattenverksamheter som vägplanen föranleder, enligt 11 kap. Miljöbalken (MB). Natura 2000-tillstånd ska sökas för Natura 2000-område Matsalycke enligt 7 kap 28–29 § MB och Trafikverket avser att göra ansökan tillsammans med tillståndsansökan för vattenverksamhet i Helge å. Eventuell dispens från Artskyddsförordningen för tjockskalig målarmussla i Helge å, Olingeån och Almaån kommer Trafikverket att utreda i samband med respektive ansökan om vattenverksamhet. Dispens från Artskyddsförordningen för orkidén St Pers nycklar planerar Trafikverket att göra i samband med Natura 2000-tillstånd för Matsalycke och tillstånd för vattenverksamhet i Helge å.

Tillstånd ska sökas för delvis upphävande av naturreservat Matsalycke enligt 7 kap. 7 § MB. Föreslagen kompensationsåtgärd för upphävandet är en utökning av Matsalycke naturreservat söderut. Länsstyrelsen har tagit fram en arbetsordning för beslut om upphävande av naturreservat och dispens från reservatsföreskrifter för vilka det krävs eller kan krävas att kompensationsåtgärder vidtas på mark som inte ingår i väg/järnvägsområdet. Arbetsordningen daterad 2018-09-18 är kommunicerad med Trafikverket och innebär att Länsstyrelsen fattar beslut om upphävande av naturreservat när avtal som säkerställer markåtkomsten gällande kompensationsåtgärd är tecknad med markägaren. Arbetsordningen tydliggör även att Länsstyrelsens beslut gällande naturreservat är en förutsättning för Länsstyrelsens tillstyrkan av vägplanen.

Prövning av vattenverksamheten i mark- och miljödomstolen görs först när vägplanen är fastställd. Länsstyrelsen vill därför framhålla att godkännandet av MKB för vägplanen inte innebär ett ställningstagande inför kommande prövningar rörande påverkan på Natura 2000-område eller artskydd.

Beslutande

Detta yttrande har beslutats av ställföreträdande enhetschef Hanne Romanus och infrastrukturstrateg Lisa Callréus har varit föredragande.

Detta beslut har bekräftats digitalt och har därför ingen namnunderskrift.

Hanne Romanus

Lisa Callréus

Du hittar information om hur länsstyrelsen behandlar personuppgifter på www.lansstyrelsen.se/dataskydd