

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg 19 Kristianstad-Broby, delen Bjärlöv-Broby

Kristianstads och Östra Göinge Kommuner, Skåne Län

Vägplan 2018-07-06

Projektnummer: 144215



Trafikverket

Postadress: Box 543, 291 25 Kristianstad

E-post: trafikverket@trafikverket.se Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: Ida Blomqvist, Vatten och samhällsteknik AB

Dokumentdatum: 2017-07-06 Ärendenummer: TRV 2014/15 926 Version: 1.0

Kontaktperson: Daniel Rosenqvist

Innehåll

Sammanfattning	4
Planlägningsbeskrivning	6
Samrådsrets	6
Samråd	7
Samråd med berörd länsstyrelse	7
Samråd med berörd kommun	8
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	9
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	12
Samråd med allmänheten	12

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.

Sammanfattning

Förstudie

Samråd har skett i samband med att förstudie togs fram daterad maj 1994. Samråd genomfördes då med berörda kommuner som satt med i referensgrupp vid framtagandet. Tidigt samråd med Länsstyrelsen hölls den 27:e april 1994.

Vägutredning 1994

Vägutredning togs fram daterad september 1994. I samband med detta genomfördes två utställningar i maj 1994, en i Färlöv och en i Broby, där framtaget material från förstudie redovisades. Särskild samrådsredovisning finns redovisad som bilaga i vägutredningen på inkomna muntliga och skriftliga synpunkter framförda före 1994-09-01 (se bilaga 1).

1995-01-11 skickades vägutredningen ut på remiss enligt sändlista till bland annat Länsstyrelsen och berörda kommuner. Remisstiden förlängdes till 1995-10-09 då kompletterande material skickades ut under våren. Remissvar finns sammanfattade i handling "Vägutredning Väg 19 delen Kristianstad-Broby – Val av vägkorridor och sammanfattning av remissvar 1996-02" (se bilaga 2).

En informationsutställning annonserades i dagspress och fanns tillgänglig och bemannad i Kristianstad och Broby mellan den 17:e februari och den 31 mars 1995. En informationsutställning om fördjupade studier annonserades också i dagspress och fanns tillgänglig och bemannad i Kristianstad och Broby mellan den 15:e augusti och den 15 september 1995. Efter remisshanteringen informerade dåvarande Vägverket vid två tillfällen, 4:e mars 1996 i Knislinge och 6:e mars 1996 i Färlöv. Ytterligare ett offentligt möte om fördjupningarna hölls i Knislinge den 25:e september 1996. I samband med detta sattes en informationsutställning upp i Knislinge och Kristianstad.

Länsstyrelsen beslutade att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I skrivelse daterad 2000-04-0102 ansöker Vägverket om Länsstyrelsens godkännande av MKB med hänvisning till framtagen vägutredning samt fördjupande utredningar. I skrivelse 2001-10-18 begär Länsstyrelsen komplettering av MKB. 2008-05-19 ställer dåvarande Vägverket frågan till Länsstyrelsen om ytterligare kompletteringar är aktuella i projektet. I skrivelse 2008-10-17 yttrar sig Länsstyrelsen i ärendet och man anser att ny vägutredning samt en MKB bör tas fram.

Vägutredning 2009

Under 2009 påbörjas arbetet med ny vägutredning samt MKB. Samråds hölls med Länsstyrelsen 2009-01-27 samt 2009-06-16. Vidare hölls samråd med Skånetrafiken,

Kristianstad och Östra Göinge kommuner 2009-02-10. Samråd med allmänheten hålls i Knislinge 2009-04-15 och i Färlöv 2009-04-16.

Länsstyrelsen beslutade att godkänna MKB i beslut daterat 2009-09-04.

2009-12-17 skickade dåvarande Vägverket ut vägutredning samt tillhörande MKB på samrådsremiss enligt sändlista. En samrådsredogörelse daterad 2010-03-29 togs fram (se bilaga 3).

2010-10-15 skickar Trafikverket brev med tillhörande bilagor i form av vägutredning, MKB samt samrådsredogörelse till Länsstyrelsen för yttrande. 2012-02-01 skickar Trafikverket en påminnelse till Länsstyrelsen där man begär Länsstyrelsen sammanvägda yttrande i ärendet. Länsstyrelsen svarar i beslut daterat 2012-04-27. Yttrandet innehåller ett antal synpunkter och bland annat ifrågasätts den valda målstandarderna.

2013-09-04 hålls samråd med Länsstyrelsen där man beslutar att Vägutredningen slutförs med val av vägkorridor inför fortsatt arbete med vägplan. Ställningstagande angående val av lokaliseringalternativ (val av vägkorridor) beslutas 2013-11-29.

Polisen inkommer med skrivelse i ärendet daterat 2014-01-31.

Beslutet gällande Ställningstagande angående val av lokaliseringalternativ skickas in till de som inkommit med skriftliga synpunkter i ärendet 2014-03-10, sesändlista.

Vägplan

Samråd med Länsstyrelsen enligt Kulturmiljölagen är daterad 2014-04-01. Ett antal samråd har hållits med Länsstyrelsen för vägplan, MKB och övriga tillståndsansökningar, datum för dessa är 2014-04-23, 2015-01-21, 2015-09-25, 2016-02-18, 2016-05-10, 2017-10-04, 2017-12-20 och 2018-04-18.

Samråd med Skånetrafiken och Region Skåne hölls 2014-04-03.

Samråd med Östra Göinge kommun hölls 2014-05-05 samt 2014-06-17. Samråd med Kristianstad kommun hölls 2014-05-22.

Ett gemensamt samråd hölls med Region Skåne/Skånetrafiken, Kristianstads kommun samt Östra Göinge kommun 2015-02-10.

Öppet hus arrangerades i Knislinge 2014-05-08 och 2014-12-16 för allmänheten. Öppet hus arrangerades i Knislinge 2015-02-10 och i Bjärlöv 2015-02-12.

Öppet hus arrangerades i Bjärlöv 2017-03-02 och i Knislinge 2017-03-06.

Planlägningsbeskrivning

I planlägningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskrets är tänkt att vara. Planlägningsbeskrivningen 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 planlägningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planlägningsbeskrivningen för detta här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2013-07-26, 2013-09-02, 2013-10-07, 2014-03-10, 2014-06-11, 2014-11-17, 2015-01-09 och 2016-06-22.

Samrådsrets

Samråd har hållits med Länsstyrelsen i Skåne samt berörda kommuner Kristianstad och Östra Göinge. Vidare har samråd hållits med Skånetrafiken som är kollektivtrafikmyndighet.

Vidare har samråd hållits med:

- Polismyndigheten i Skåne
- NTF Skåne
- Regionmuseet i Kristianstad
- Naturskyddsföreningen i Skåne
- Försvarsmakten
- LRF i Skåne
- Åkeriföreningen
- Lantbrukarnas Provisionsförbund i Skåne
- Skogsvårdsstyrelsen i Kristianstad län
- Banverket, Södra regionen
- Milo Syd

Samråd hölls under vägutredningen 1994 med en bred krets. Flera samrådsmöten med allmänheten har genomförts under processen.

Samråd

Samråd med berörd länsstyrelse

Tidigt samråd med Länsstyrelsen hölls den 27:e april 1994 i samband med framtagande av förstudie.

Vägutredning togs fram 1994 och 1995-01-11 skickades vägutredningen ut på remiss enligt sändlista till bland annat Länsstyrelsen och berörda kommuner. Remisstiden förlängdes till 1995-10-09 då kompletterande material skickades ut under våren. Remissvar finns sammanfattade i handling "Vägutredning Väg 19 delen Kristianstad-Broby – Val av vägkorridor och sammanfattning av remissvar 1996–02" (se bilaga 2).

2000-03-03 beslutade Länsstyrelsen att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I skrivelse daterad 2000-04-0102 ansöker Vägverket om Länsstyrelsens godkännande av MKB med hänvisning till framtagen vägutredning samt fördjupande utredningar. I skrivelse 2001-10-18 begär Länsstyrelsen komplettering av MKB. 2008-05-19 ställer dåvarande Vägverket frågan till Länsstyrelsen om ytterligare kompletteringar är aktuella i projektet. I skrivelse 2008-10-17 yttrar sig Länsstyrelsen i ärendet och man anser att ny vägutredning samt en MKB bör tas fram.

Under 2009 påbörjas arbetet med ny vägutredning samt MKB. Samråds hålls med Länsstyrelsen 2009-01-27 samt 2009-06-16. Länsstyrelsen beslutade att godkänna MKB i beslut daterat 2009-09-04.

2010-10-15 skickar Trafikverket brev med tillhörande bilagor i form av vägutredning, MKB samt samrådsredogörelse till Länsstyrelsen för yttrande. 2012-02-01 skickar Trafikverket en påminnelse till Länsstyrelsen där man begär Länsstyrelsen sammanvägda yttrande i ärendet. Länsstyrelsen svarar i beslut daterat 2012-04-27. Yttrandet innehåller ett antal synpunkter och bland annat ifrågasätts den valda målstandarderna.

Utökat samråd hölls under vägutredningen enligt Miljöbalken 6 kap 5§. Två informations- och samrådsmöten hölls med länsstyrelsen i samband med framtagandet av vägutredningens miljökonsekvensbeskrivning, MKB. Formella samråd genomfördes i projektet och utöver det deltog representanter för länsstyrelsen, berörda kommuner och Skånetrafiken i ordinarie projektmöten under arbetet med vägutredningen.

Samråd med Länsstyrelsen 2013-09-04

Man beslutar att Vägutredningen slutförs med val av vägkorridor inför fortsatt arbete med vägplan.

Beslutet gällande Ställningstagande angående val av lokaliseringalternativ skickas in till de som inkommit med skriftliga synpunkter i ärendet 2014-03-10, sesändlista.

Samråd med Länsstyrelsen enligt Kulturmiljölagen är daterad 2014-04-01.

Samråd med Länsstyrelsen i vägplan hålls 2014-04-23.

Bakgrunden till mötet är att stämma av det arbetet som bedrivits i projektet Väg 19 Bjärlöv- Broby där man tagit fram förstudie och vägutredning.

Samråd med Länsstyrelsen 2015-01-21

Trafikverket/Sweco presenterade projektets bakgrund och vägförslaget med lokalisering, utformning, omfattning, förutsedd miljöpåverkan och MKB:ns innehåll.

Samråd med Länsstyrelsen 2015-09-25

Trafikverket/Tyréns presenterade projektet med fokus på Vattenverksamhet, Dispensansökningar och avgränsningar MKB.

Samråd med Länsstyrelsen 2016-02-18

Trafikverket/Tyréns presenterade projektet med fokus på Vattenverksamhet, Natura 2000 och MKB.

Samråd med Länsstyrelsen 2016-05-10

Trafikverket/Tyréns presenterade projektet med fokus på Tillståndsprocessen Natura 2000 för Matsalycke och Helge Å och MKB för dessa.

Samråd med Länsstyrelsen 2017-10-04

Trafikverket/Tyréns presenterade föreslagna ändringar i projektet avseende faunastängsel längs i stort sett hela sträckan. Diskussion fördes kring vad förändringen medför för vägplanens godkända miljökonsekvensbeskrivning, MKB.

Samråd med Länsstyrelsen 2017-12-13

Trafikverket/Tyréns presenterade nya föreslagna faunaåtgärder längs sträckan samt en uppdaterad lägesrapport av arbetet med ansökan för Natura 2000-området tillika naturreservatet Matsalycke.

Samråd med Länsstyrelsen 2018-04-18

Mötet hölls för att diskutera föreslagna faunaåtgärder inom vägplanen samt den nya lagstiftningen, MB 6 kap, som berör miljökonsekvensbeskrivningar.

Samråd med berörd kommun

Samråd i samband med framtagandet av förstudie 1994 genom att berörda kommuner satt med i referensgrupp vid framtagandet.

1995-01-11 skickades vägutredningen ut på remiss enligt sändlista till bland annat berörda kommuner. Remisstiden förlängdes till 1995-10-09 då kompletterande material skickades ut under våren. Remissvar finns sammanfattade i handling "Vägutredning Väg 19 delen Kristianstad-Broby – Val av vägkorridor och sammanfattning av remissvar 1996–02" (se bilaga 2).

Under 2009 påbörjas arbetet med ny vägutredning samt MKB. Samråd hölls med Skånetrafiken, Kristianstad och Östra Göinge kommuner 2009-02-10.

2009-12-17 skickade dåvarande Vägverket ut vägutredning samt tillhörande MKB på samrådsremiss enligt sändlista. En samrådsredogörelse daterad 2010-03-29 tas fram (se bilaga 3).

Länsstyrelsens yttrande om vägutredningen kom 2012-04-27. Länsstyrelsen ansåg i yttrandet att Trafikverkets målstandard är bristfälligt motiverad i vägutredningen, särskilt hastigheten 100 km/h. Länsstyrelsen önskade tydligare redovisning av var bristerna på Sträckan finns och vilka brister de föreslagna åtgärderna är kopplade till. De önskade också mer konkreta åtgärder för att minska antalet viltolyckor, som uppgavs utgöra cirka 50 % av Antalet olyckor. Slutligen önskade länsstyrelsen en uppdelning av trafiken utifrån mål på sträckan respektive regional genomfartstrafik (Länsstyrelsen i Skåne län 2012).

Beslutet gällande Ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ skickas in till de som inkommit med skriftliga synpunkter i ärendet 2014-03-10.

Samråd med Östra Göinge kommun hölls 2014-05-05 samt 2014-06-17 samt med Kristianstad kommun 2014-05-22 i samband med uppstarten av Vägplan.

Ett gemensamt samråd hölls med Region Skåne/Skånetrafiken, Kristianstads kommun samt Östra Göinge kommun 2015-02-10

Mötet syftade till att presentera framtaget vägförslag för planläggning av ny 2+1-väg mellan Bjärlöv och Broby. Förslaget innebär till stor del utbyggnad i befintlig vägsträckning men även en delsträcka med vägutbyggnad i ny sträckning mellan Bjärlöv och Hanaskog förbi Bössebacken.

Samråd har hållits löpande med Östra göinge kommun under 2017 och 2018 för att tillsammans hitta lösningar inom projektet.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Vägutredning togs fram daterad september 1994. I samband med detta genomfördes två utställningar i maj 1994, en i Färlöv och en i Broby, där framtaget material från förstudie redovisades för allmänheten. Särskild samrådsredovisning finns redovisad som bilaga i vägutredningen på inkomna muntliga och skriftliga synpunkter framförda före 1994-09-01 (se bilaga 1).

En informationsutställning annonserades i dagspress och fanns tillgänglig och bemannad i Kristianstad och Broby mellan den 17:e februari och den 31 mars 1995. En informationsutställning om fördjupade studier annonserades också i dagspress och fanns tillgänglig och bemannad i Kristianstad och Broby mellan den 15:e augusti och den 15 september 1995. Efter remisshanteringen informerade dåvarande Vägverket vid två tillfällen, 4:e mars 1996 i Knislinge och 6:e mars 1996 i Färlöv. Ytterligare ett offentligt möte om fördjupningarna hölls i Knislinge den 25:e september 1996. I samband med detta sattes en informationsutställning upp i Knislinge och Kristianstad.

Under 2009 påbörjas arbetet med ny vägutredning samt MKB. Samråd med allmänheten hålls i Knislinge 2009-04-15 och i Färlöv 2009-04-16.

Vid samrådsmötena med allmänheten framkom bland annat synpunkter om att en ny väg borde byggas utanför samhällena (framför allt Knislinge), att vägen borde ligga så långt bort från bebyggelse som möjligt samt önskemål om att korridoren för ny sträckning mellan Bjärlöv och Hanaskog skulle breddas så att en ny väg skulle kunna läggas närmare järnvägsbanken mellan Bjärlöv och Hanaskog. En synpunkt om att en väg genom skogsbacken söder om Hanaskog förstör för friluftslivet framkom. En annan synpunkt var att trafikökningen de senaste åren upplevts som större än vad trafiksiffrorna visar, speciellt för tung trafik

Vägutredning samt tillhörande MKB fanns tillgängligt på Trafikverkets hemsida mellan 2009-12-17 och 2010-02-26 samt på Trafikverkets kontor i Kristianstad.

Vägverket har upprättat en Vägutredning med separat Miljökonsekvensbeskrivning med syftet att öka trafiksäkerheten och tryggheten, förbättra framkomligheten på sträckan samt att minska störningarna för boende utmed vägen. Den önskade standarden ”målstandard” på väg 19 mellan Bjärlöv och Broby är en mötesfri landsväg, separerad med mitträcke, anpassad för 100 km/h och andelen sträcka med omkörningsmöjlighet ca 30–40%. I dagsläget ligger etappen mellan Bjärlöv och Hanaskog för utbyggnad under perioden 2016–2021. Övriga delar är inte finansierade inom planperioden 2010–2021.

Öppet hus arrangerades i Knislinge 2014-05-08.

Denna annonserades ut i Kristianstadsbladet lördagen den 3:e maj samt i Lokaltidningen Kristianstad onsdagen den 30:e april samt på Trafikverkets hemsida. Mötet syftade till att i ett tidigt skede presentera planerad utbyggnad av väg 19, delen Bjärlöv och Broby för allmänheten. Mellan Hanaskog och Broby kommer vägen att byggas om i befintlig sträckning. Mellan Bjärlöv och Hanaskog utreds tre stycken alternativa vägsträckningar, dels utbyggnad i befintlig sträckning, dels två alternativ (A och B) i ny sträckning väster om befintlig väg. Trafikverket har tagit ett ställningstagande om nybyggnad av väg 19 i ny sträckning mellan Bjärlöv och Hanaskog men en utbyggnad i befintlig sträckning utreds ytterligare med anledning av synpunkter från länsstyrelsen.

Målstandard 2+1-väg med 100 km/h avser avsnitt utanför tätorterna Hanaskog och Knislinge. Inom tätorterna blir det trafikdämpande åtgärder och ombyggnad av vissa korsningar i kombination med hastighetsbegränsning till 60 km/h.

Trafikverket har i tidigare ställningstagande undantagit ny sträckning förbi Hanaskog i Kviinge backe samt förbi Knislinge på grund av natur-, kultur och rekreationsvärden.

Öppet hus hölls i Knislinge 2014-12-16

Denna annonserades ut i Kristianstadsbladet lördagen den 29:e november samt i Lokaltidningen Kristianstad onsdagen den 3:e december samt på Trafikverkets hemsida. Mötet syftade till att i ett tidigt skede presentera planerad utbyggnad av väg 19, delen Bjärlöv och Broby för allmänheten. Mellan Hanaskog och Broby kommer vägen att byggas om i befintlig sträckning. Mellan Bjärlöv och Hanaskog utreds tre stycken alternativa vägsträckningar, dels utbyggnad i befintlig sträckning, dels två alternativ (A och B) i ny sträckning väster om befintlig väg. Trafikverket har tagit ett ställningstagande om nybyggnad av väg 19 i ny sträckning mellan Bjärlöv och Hanaskog men en utbyggnad i befintlig sträckning utreds ytterligare med anledning av synpunkter

från länsstyrelsen.

Målstandard 2+1-väg med 100 km/h avser avsnitt utanför tätorterna Hanaskog och Knislinge. Inom tätorterna blir det trafikdämpande åtgärder och ombyggnad av vissa korsningar i kombination med hastighetsbegränsning till 60 km/h.

Trafikverket har i tidigare ställningstagande undantagit ny sträckning förbi Hanaskog i Kviinge backe samt förbi Knislinge på grund av natur-, kultur och rekreationsvärden.

Öppet hus hölls i Knislinge 2015-02-10 och i Bjärlöv 2015-02-12.

Denna annonserades ut i Kristianstadsbladet lördagen den 24:e januari samt i Lokaltidningen Kristianstad onsdagen den 28:e januari och 4:e februari samt på Trafikverkets hemsida. Mötet syftade till att presentera framtaget vägförslag för planläggning av ny 2+1-väg mellan Bjärlöv och Broby. Förslaget innebär till stor del utbyggnad i befintlig vägsträckning men även en delsträcka med vägutbyggnad i ny sträckning mellan Bjärlöv och Hanaskog förbi Bössebacken.

Målstandard 2+1-väg med 100 km/h avser avsnitt utanför tätorterna Hanaskog och Knislinge. Inom tätorterna blir trafikdämpande åtgärder och ombyggnad av vissa korsningar aktuella i kombination med hastighetsbegränsning till 60 km/h.

Trafikverket har i tidigare ställningstagande undantagit ny sträckning förbi Hanaskog i Kviinge backe samt förbi Knislinge på grund av natur-, kultur och rekreationsvärden.

Generella synpunkter som kom fram på de öppna husen rörande skedevägplan

På mötet framkom många synpunkter på de höga bullernivåerna utmed vägen, framförallt där väg 19 passerar genom tätort. Vidare framfördes fler önskemål om bulleråtgärder utmed sträckan.

Många önskemål om att Trafikverket skall sätta upp fartkameror i tätorterna så att skyltad hastighet efterlevs på ett bättre sätt än för närvarande.

Det är viktigt med någon form av hastighetsbegränsande åtgärder i tätorterna för att få ner hastigheten. Idag upplevs hastigheten av många som alltför hög. Många ser förslag på tätortsport som en bra lösning.

Flera personer med direktanslutning till väg 19 upplevde att man idag hade problem att ta sig ut på vägen pga. den ökade trafiken.

Flera anser att väg 19 borde byggas i ny förbifart väster om Hanaskog och Knislinge för att skydda byarna från buller och andra trafikrelaterade problem.

Några deltagare föreslog järnvägsbanken mellan Bjärlöv och Hanaskog som alternativ lokalisering av ny väg.

Frågan hur den tunga trafiken från stenkross/stenbrott mellan Bjärlöv och Hanaskog öster om väg 19 kommer att hanteras ställdes.

Många reagerade negativt på indragning av busshållplatser mellan Bjärlöv och Hanaskog. Cykelväg önskas hela vägen från Hanaskog till Färlöv.

Klagomål framfördes avseende arbetsfordon för geotekniska fältmätningar som ansågs störa vägtrafiken.

Trafikverkets hemsida upplevs som rörig och svår när det gäller att hitta rätt information. Det finns t.ex. flera projekt på väg 19.

Öppet hus hölls i Bjärlöv 2017-03-02 och i Knislinge 2017-03-06

Öppet hus hölls i samband med att vägplanen ställdes ut för granskning. Under de öppna husen fanns möjlighet för allmänheten att ställa frågor samt lämna synpunkter på vägplanen.

Flera av de inkomna yttrandena berörde vilt. Med anledning därav samt att ett nytt regelverk kring utformning av viltstängsel och ny inriktning i viltfrågor hos Trafikverket har beslut tagits att omarbota vägplanen med avseende på just viltstängsel och viltpassager. Till följd av detta kommer även miljökonsekvensbeskrivningen att behöva uppdateras och kompletteras och planen kommer att ställas ut för granskning igen.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

1995-01-11 skickades vägutredningen ut på remiss enligt sändlista. Remisstiden förlängdes till 1995-10-09 då kompletterande material skickades ut under våren. Remissvar finns sammanfattade i handling "Vägutredning Väg 19 delen Kristianstad-Broby – Val av vägkorridor och sammanfattning av remissvar 1996–02" (se bilaga 2).

2009-12-17 skickade dåvarande Vägverket ut vägutredning samt tillhörande MKB på samrådsremiss enligt sändlista. En samrådsredogörelse daterad 2010-03-29 tas fram (se bilaga 3).

Polisen inkommer med skrivelse i ärendet daterat 2014-01-31 där man förespråkar att viltstängsel sätts upp utmed hela vägsträckan.

Beslutet gällande Ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ skickas in till de som inkommit med skriftliga synpunkter i ärendet 2014-03-10, sesändlista.

Samråd med allmänheten

Vägutredning togs fram daterad september 1994. I samband med detta genomfördes två utställningar i maj 1994, en i Färlöv och en i Broby, där framtaget material från förstudie redovisades för allmänheten. Särskild samrådsredovisning finns redovisad som bilaga i vägutredningen på inkomna muntliga och skriftliga synpunkter framförda före 1994-09-01 (se bilaga 1).

En informationsutställning annonserades i dagspress och fanns tillgänglig och bemannad i Kristianstad och Broby mellan den 17:e februari och den 31 mars 1995. En informationsutställning om fördjupade studier annonserades också i dagspress och fanns tillgänglig och bemannad i Kristianstad och Broby mellan den 15:e augusti och den 15 september 1995. Efter remisshanteringen informerade dåvarande Vägverket vid två tillfällen, 4:e mars 1996 i Knislinge och 6:e mars 1996 i Färlöv. Ytterligare ett offentligt möte om fördjupningarna hölls i Knislinge den 25:e september 1996. I

samband med detta sattes en informationsutställning upp i Knislinge och Kristianstad.

Under 2009 påbörjas arbetet med ny vägutredning samt MKB. Samråd med allmänheten hålls i Knislinge 2009-04-15 och i Färlöv 2009-04-16.

Vägutredning samt tillhörande MKB fanns tillgängligt på Trafikverkets hemsida mellan 2009-12-17 och 2010-02-26 samt på Trafikverkets kontor i Kristianstad.

Arbetet fortsätter med Vägplan. Öppet hus arrangerades i Knislinge 2014-05-08. Denna annonserades ut i Kristianstadsbladet lördagen den 3:e maj samt i Lokaltidningen Kristianstad onsdagen den 30:e april samt på Trafikverkets hemsida. Ett nytt öppet hus arrangerades 2014-12-16.

Vidare hölls öppet hus i Knislinge 2015-02-10 och i Bjärlöv 2015-02-12. Dessa går att läsa om i kapitel *Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda*.

Öppet hus hölls i Bjärlöv 2017-03-02 och i Knislinge 2017-03-06. Även dessa går att läsa om i kapitel *Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda*.



Daniel Rosenqvist

Projektledare

Bilaga 1 - Förstudie maj 1994

Bilaga 2 - Vägutredning Väg 19 delen Kristianstad-Broby – Val av vägkorridor och sammanfattning av remissvar 1996–02

Bilaga 3 - Samrådsredogörelse daterad 2010-03-29



TRAFIKVERKET

Postadress: Box 543, 291 25 Kristianstad.
Besöksadress: Björkhemsvägen 17,
Kristianstad. Telefon: 0771-921 921,
Texttelefon: 0243- 750 90

www.trafikverket.se

1994-09-07

SAMRÅDSREDOVISNING

INNEHÅLL

I det följande görs en kortfattad redovisning av de synpunkter som skriftligen framförts till vägverket under och efter de båda utställningarna i Kristianstads och Östra Göinge kommun. Synpunkter framförda före 1994-09-01 ingår i redovisningen.

De skrivelser som kommit in till vägverket är inte jämnt fördelade längs utredningsområdet. Heller inte jämnt fördelade på de delsträckor som använts i vägutredningen. I många fall avser synpunkterna mer än en delsträcka.

Redovisningen följer därför inte vägutredningens delsträckor. Följande indelning används:

- A. Från Härlöv till förbi Färlöv
- B. Från Färlöv till förbi Hanaskog
- C. Från förbi Knislinge till Broby

Utöver inkomna skriftliga synpunkter har muntliga synpunkter och intryck från utställningen summerats och diskuterats i utredningsarbetet.

Länsstyrelsens yttrande och slutsatser från utställningen redovisas i kapitel 1.5 och 1.6 i vägutredningen.

A. SYNPUNKTER PÅ STRÄCKAN HÄRLÖV-FÄRLÖV

På detta avsnitt har skrivelser kommit in från

- 5 enskilda personer (jordbruk)
- Assi Domän
- Boende i Isgrannatorp (21 st i samlad skrivelse)
- Fastighetsägare i Karpalund (11 st i samlad skrivelse)

Upprustning av befintlig väg med inriktning mot Härlöv, eventuellt i ny sträckning närmast Härlöv, framförs som förslag i flera skrivelser, bland annat från boende i

Isgrannatorp. Mot detta förslag står det samlade yttrandet från fastighetsägarna i Karpalund, som vill ha den nya vägen väster om Vinnö och Karpalund.

Flera skrivelser önskar bättre detaljinpassning av vägen i förhållande till ägo gränser och brukningsenheter.

Kommentar:

Det fördjupade arbete som skett efter förstudie och utställning har inneburit att två korridorer utgått och att återstående korridorer modifierats för att i möjligaste mån ta hänsyn till de synpunkter som framförts.

B. SYNPUNKTER PÅ STRÄCKAN FÄRLÖV-HANASKOG

På detta avsnitt har skrivelser kommit in från:

- 8 enskilda personer (jordbruk)
- Tarkett AB
- Hanaskogs Idrottssällskap

Flertalet skrivelser pläderar för en sträckning i västligare läge, någon önskar breddning längs befintlig väg och två talar för ett läge i Kviinge backe. Tarkett stöder en förbättring av vägen och vill vara med vid detaljutformningen av tillfarterna till Hanaskog.

Kommentar:

Sedan förstudien har ett västligare läge förbi Bjärlöv tillförts vägutredningen samtidigt som tidigare redovisat läge omedelbart väster om Bjärlöv utgått. Vägutredningen täcker därför upp de önskemål som framförts. Utvärderingen efter remissbehandlingen får avgöra vilket läge som slutligen kan väljas.

C. SYNPUNKTER PÅ STRÄCKAN KNISLINGE-BROBY

Sträckan från söder om Knislinge fram till Broby har fått flest reaktioner. På detta avsnitt har skrivelser kommit in från:

- 11 enskilda (blandat boende, jordbruk)
- Samlad skrivelse från 27 jordbrukare
- Dito från ca 300 boende på Väster i Knislinge
- Dito från ca 150 boende längs nuvarande vägsträckning
- Västerskolan i Knislinge, personal, skolklasser och föräldraföreningen
- Östra Göinge Ryttarförening
- LRF, 3 olika enheter
- Företagarna i Östra Göinge
- Scania, Sibbhultsverkstaden
- Centerpartiet
- Moderata Samlingspartiet

- Vänsterpartiet Östra Göinge

Ett stort antal skrivelser och personer protesterar mot den redovisade korridoren väster om Knislinge. Flera av dessa och även andra pläderar för en upprustning längs befintlig väg, vilket boende längs vägen inte vill ha.

I några skrivelser föreslås en sträckning öster om Knislinge. Liknande synpunkter framfördes muntligen vid utställningen. Även modifierad upprustning med delvis nya sträckningar diskuteras, såväl genom Knislinge som på avsnittet längs Helgeå längre norrut.

Företagarna i Östra Göinge och Scania belyser behovet av bättre vägförbindelser.

Kommentar:

Efter förstudien har korridorens läge väster om Knislinge flyttats längre västerut. Sträckan längs Helgeå har specialstuderats. Två nya korridorer har tillförts, en öster om Knislinge och en som utgår från Östra Olinge och fortsätter mot Broby väster om järnvägen. Fördjupade studier har också genomförts av upprustningsmöjligheterna genom Knislinge.

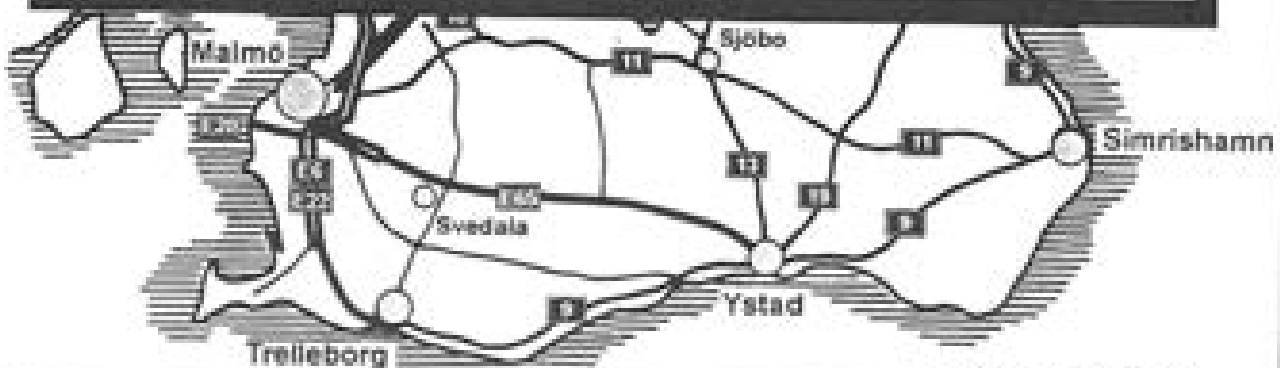
Vägutredning

Väg 19

delen Kristianstad - Broby



**Val av vägkorridorer och
sammanfattning av remissvar 1996-02**



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. VAL AV KORRIDOR OCH VÄGSTANDARD	2
2. INKOMNA REMISSVAR (SAMMANFATTNING)	11
Kristianstads kommun (1995-09-20)	11
Östra Göinge kommun (1995-10-05).....	12
Länstyrelsen i Kristianstads län (1995-10-11).....	13
Banverket (1995-10-16).....	15
Länsmuseet (1995-09-26)	15
Milo Syd (1995-03-07)	15
Skogsvårdsstyrelsen i Kristianstads län (1995-02-03).....	16
Statens Fastighetsverk (1995-10-09)	16
Riksantikvarieämbetet (1995-09-29)	16
Sydkraft (1995-02-06).....	16
Sydgas (1995-03-10).....	17
Företagarna i Skåne (1995-09-01 samt 1995-02-14)	17
Lantbrukarnas Provinsförbund i Skåne (1995-09-11).....	17
LRF:s Kommungrupp, Kristianstad (1995-08-10).....	18
LRF:s Kommungrupp, Östra Göinge (1995-09-08 och 1995-03-25)	18
Naturskyddsföreningen i Osby/Östra Göinge kommun (95-10-01).....	19
Kristianstad Naturskyddsförening (1995-10-17)	19
Nordöstra Skånes Fågelklubb (1995-09-25).....	20
Enskilda.....	21
3. YTTRANDEN	24
Begäran om yttranden	24
Sändlista	25
Förlängd remisstid.....	26
4. BILAGOR	
Karta Kristianstads kommun	Bilaga A
Karta Naturskyddsföreningen	Bilaga B1-B2

1. Val av korridor och vägstandard

Planeringsavdelningen

PP20-A 95:120

Kerstin Åklundh, 044-195183

VÄGUTREDNING, VÄG 19 DELEN MELLAN KRISTIANSTAD OCH BROBY. VAL AV KORRIDOR OCH VÄGSTANDARD INFÖR ARBETSPLANEARBETET

Vägutredningen enligt ovan har under 1995 varit ute på remiss. Information och diskussion om utredningens olika korridorer har förts med berörda kommuner, länsstyrelsen, intressegrupper och boende längs vägen. Fördjupningar har tagits fram för att underlätta remissinstansernas ställningstagande.

Utredningsarbetet har varit föremål för ett mycket starkt intresse och engagemang från pressens och allmänhetens sida. Under 1995 har drygt 90 artiklar och insändare publicerats och 100 brev med synpunkter har kommit från boende som engagerat sig i vägfrågan.

Val av vägkorridor är ett led i vägprojekteringsprocessen och ligger till grund för det fortsatta arbetsplanarbetet. Arbetsplanen ger underlag för fastställande av vägens sträckning, vägstandard och det vägområde som behövs för att bygga vägen.

Följande material har använts som underlag:

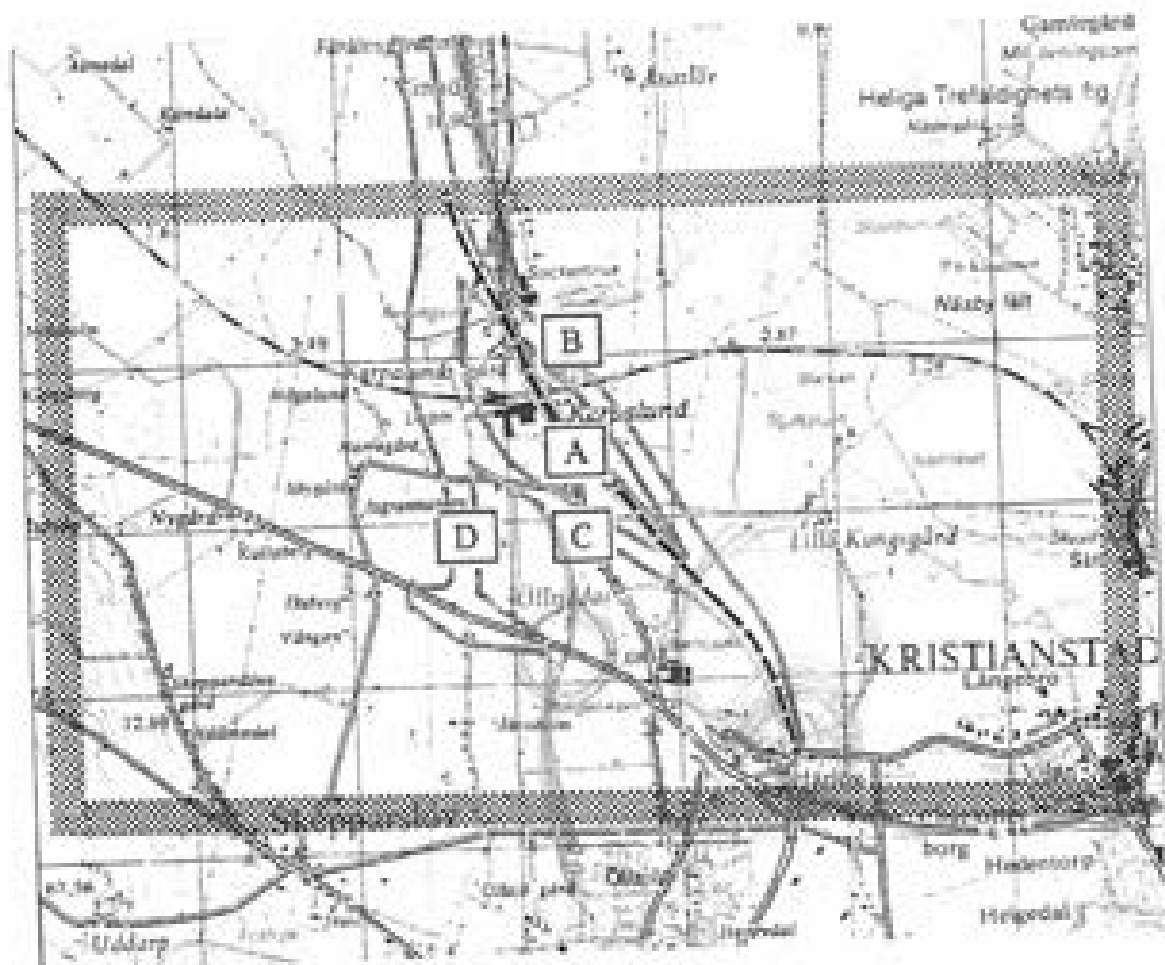
- Förstudie, daterad maj 1994
- Vägutredning, daterad september 1994
- Fördjupade studier längs befintlig väg, daterad maj 1995
- Tillägg till fördjupade studier, daterat juni 1995
- Översiktlig arkeologisk utredning, daterad 1995
- Fördjupning av riksintresset Araslövs farmer, daterad 1995
- Synpunkter framförda i samband med att tre olika informationutställningar varit bemannade vid åtta olika tillfällen
- Sammanställning av remissvar och övriga synpunkter, daterad oktober 1995

VAL AV KORRIDOR
Delen mellan Härlöv och Karpalund

Remissvar: Kristianstads kommun, Länsstyrelsen, Kristianstads Naturskyddsförening och Nordöstra Skånes flägelklubb förordar alternativ A som innebär ny sträckning av vägen norrut från trafikplats Härlöv med anslutning till befintlig väg söder om järnvägen i Karpalund och att resterande del av vägen genom Karpalund rustas upp. Man önskar också att intrånget på Lillö Kungsgård om möjligt minskas genom att förskjuta korridoren något västerut.

Länsmuseet förordar nollalternativet dvs ingen åtgärd alls med hänsyn till riksintresset Araslövs farmer. Statens fastighetsverk och Riksantikvarieämbetet förordar alternativ D, ny sträckning i väster från väg 21, vilket är det enda alternativ som inte berör Lillö Kungsgård. LRF i Skåne och den lokala LRF-kommungruppen förordar att vägen läggs öster om Araslövssjön och om detta inte kan genomföras så förordar man upprustning av befintlig väg.

Vald korridor: Alternativ A enligt vägutredningen sid 37.



Möjligheten att förskjuta korridoren något västerut vid Lillö Kungsgård samt omläggning av industrijärnvägen undersöks mer noggrant i arbetsplanarbetet.

Motivering: Kopplingen till trafikplats Färlöv stämmer överrens med kommunens fördjupade översiktsplan och det blir en naturlig förlängning av vägen som den ligger i dag. Sträckningen medför inga intrång i naturvårdsintressena i de låglänta områdena öster och väster om Karpalund.

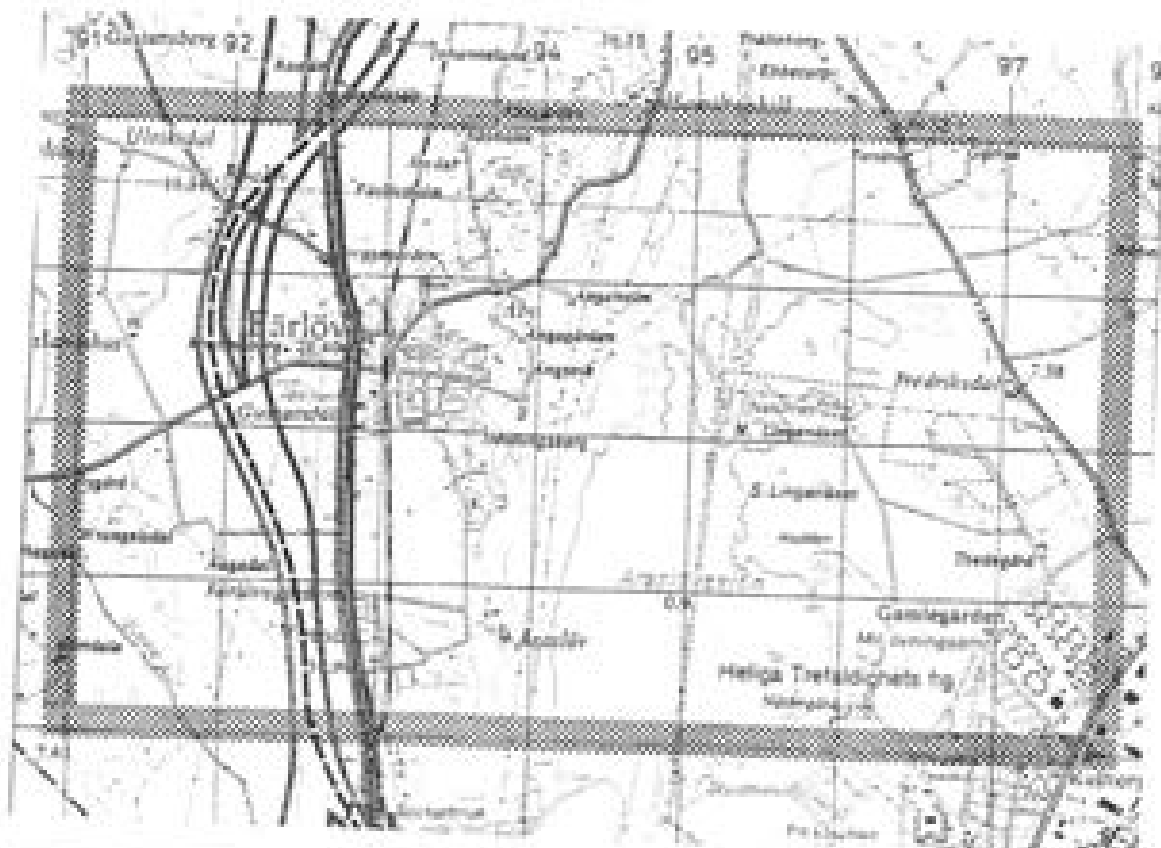
Avgränsningar i förestudien visar att en ny väg öster om befintlig väg och därmed öster om Araslövssjön har förkastats. Kristianstads kommun skriver också i sitt remissvar att en sådan sträckning inte kan accepteras då det medför påtagliga skador på området av riksintresse för naturvården kring Araslövssjön och Helge Å. Dessutom kvarstår problemen vid Vinnö och Färlöv då en sådan sträckning inte ersätter väg 19.

Delen Karpalund och förbi Färlöv

Remissvar: Kristianstads kommun, Länsstyrelsen och Företagarna i Skåne förordar väg i ny sträckning vilket medför att från Vinnö å går vägen västerut i förbifartsalternativet vid Vinnö och Färlöv. Man anger också att vägen bör gå väster om Hallabacken.

Länsmuseet förordar nollalternativet med hänsyn till riksintresset Araslövs farmer. Kristianstads Naturskyddsförening och Nordöstra Skånes Fågelklubb förordar uppustningsalternativet. LRF i Skåne och den lokala LRF-kommungruppen förordar att vägen läggs öster om Araslövssjön och om detta inte kan genomföras så förordar man uppustning av befintlig väg.

Vald korridor: Alternativ ny sträckning väster om Färlöv och väster om Hallabacken enligt vägutredningen sid 57.





Förstärkning av riksintresset för Araslövs farmar med allérestaurering ska utredas mer inom arbetsplanarbetet.

Motivering: Upprustningsalternativet skulle medföra stora negativa konsekvenser för kulturmiljövårdens riksintresse för Araslövs farmar samt betydande intrång för de boende längs vägen.

Även förbifartsalternativet innebär intrång i riksintresset men boendemiljö, trafiksäkerhet och framkomlighet väger tyngre. Länsmuseum skriver i sin fördjupning av Araslövs farmar att om utbyggnaden inte kan ske på annat sätt så måste vägen utformas så att skadorna minimeras då trots allt mycket kan göras genom val av läge och utformning.

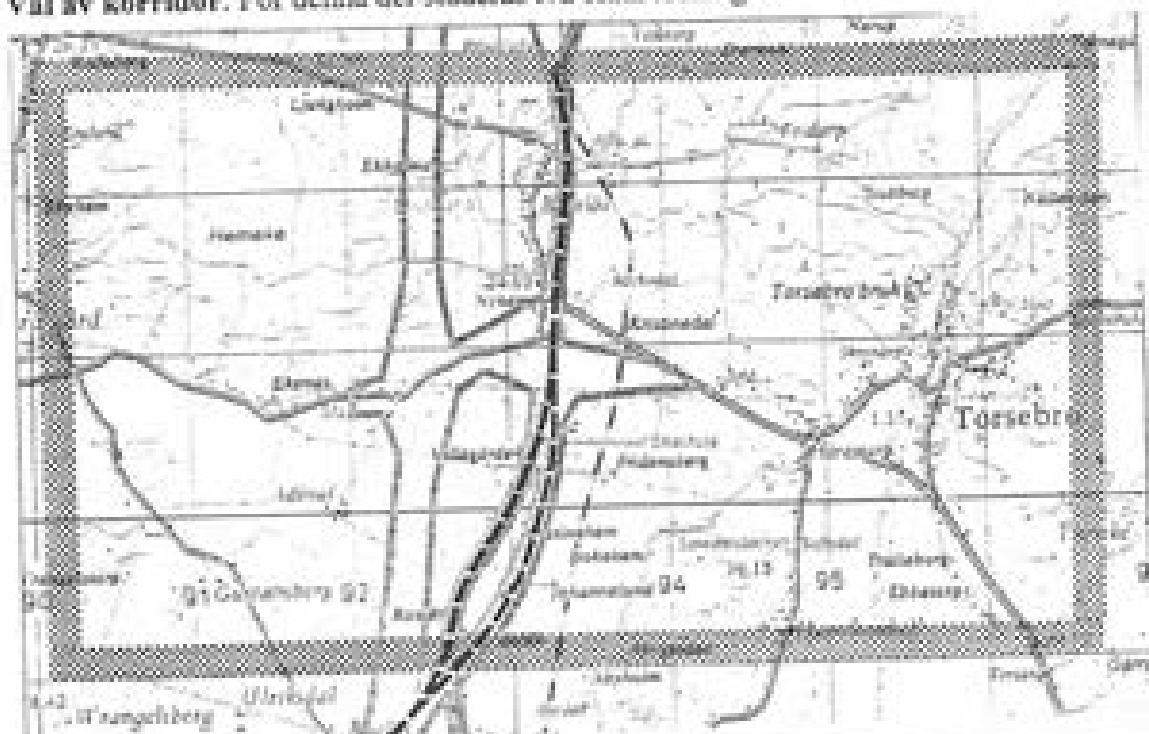
Vid Hallabacken väljs den västra sträckningen då den medför minst påverkan på landskapsbilden.

Delen mellan norra Färlöv och förbi Bjärlöv

Remissvar: Kristianstads kommun förordar upprustning av befintlig väg enligt de fördjupade studierna. Länsstyrelsen visar på konsekvenser för upprustningsalternativet och det östra förbifartsalternativet men är beredd att ta ställning först efter att kompletterande studier utförts.

Länsmuseum förordar nollalternativet med hänsyn till riksintresset Araslövs farmar. Företagarna i Skåne förordar ny sträckning väster om Bjärlöv. LRF i Skåne och den lokala LRF-kommungruppen förordar att vägen läggs öster om Araslövssjön och om detta inte kan genomföras så förordar man upprustning av befintlig väg.

Val av korridor: För denna del studeras två olika lösningar.



A. Upprustning av befintlig väg enligt den fördjupade studien.

B. Ny sträckning öster om Villagården enligt vägutredningen sid 69.

Korsningen mellan väg 19 och 118 utförs antingen som en trafikplats enligt den fördjupade studien eller med lägre standard. Korsningstyp och utformning studeras mer i detalj inom arbetsplanen.

Förbi Bjärlöv har vägen redan i dag rätt målstandard men behovet av en planskiild korsning för GC-trafiken undersöks mer noggrant.

Motivering: Upprustningsalternativet innebär betydande intrång för de boende längs vägen och det östra förbifartsalternativet gör intrång i jordbruket samt kan innebära risk för grundvattnet. Val av alternativ sker efter det att de olika lösningarna studerats mer noggrant. Korsningspunkten mellan väg 19 och 118 enligt den fördjupade studien medför mindre påverkan på landskapet och jordbruksmarken än den redovisade trafikplatsen enligt vägutredningen. Båda lösningarna medför att delen förbi Bjärlöv som redan i dag har rätt målstandard kan användas.

Sträckningen väster om Bjärlöv förkastas då den skär igenom den bäst bevarade delen av kulturmiljövårdens riksintresse för Araslövs famer enligt länsstyrelsen samt att den medför betydande ingrepp i jordbruket och ett stort opåverkat område som fungerar som närströvsområde till Bjärlöv.

Delen mellan Bjärlöv och förbi Hanaskog

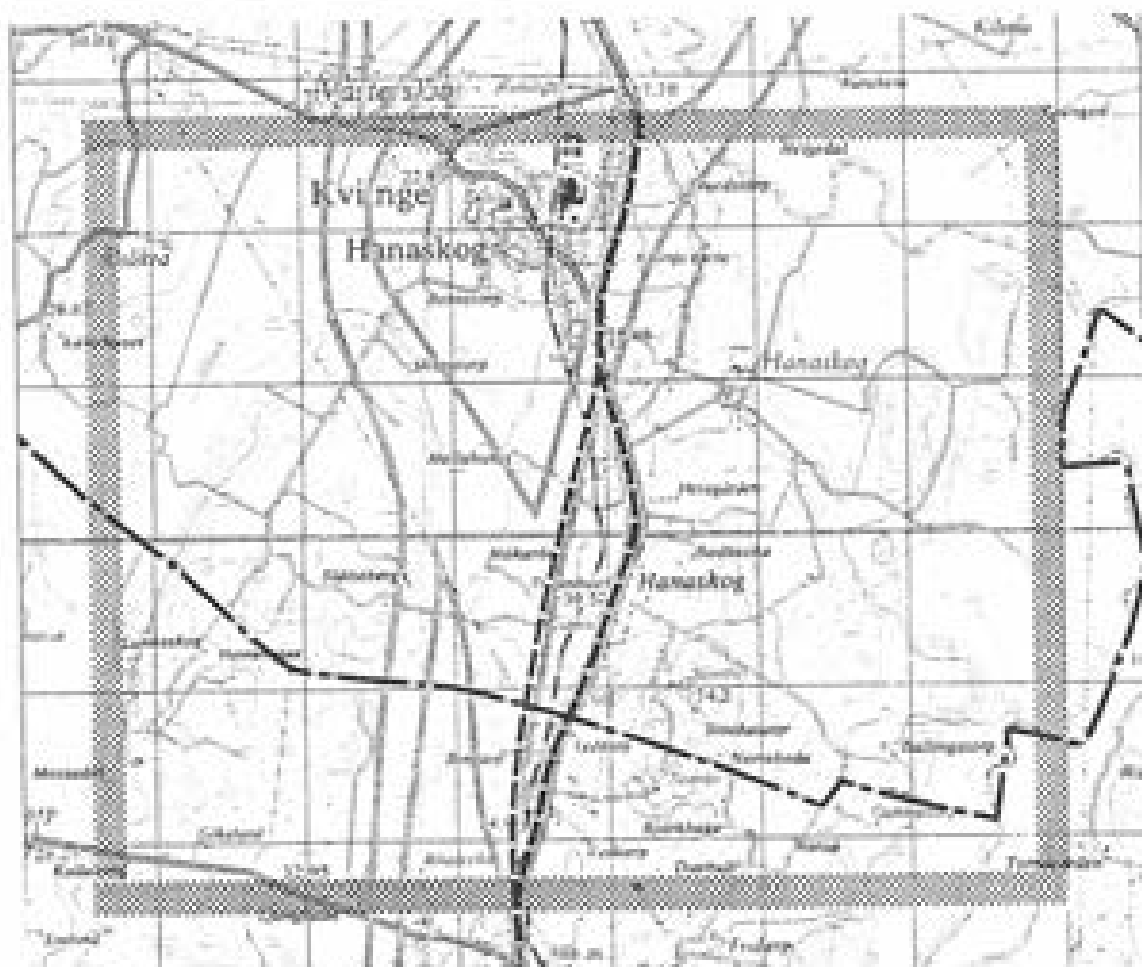
Remissvar: Länsstyrelsen samt LRF:s provinsförbund och kommungrupp förordar ny sträckning väster om och intill järnvägen upp till Hanaskog och därefter upprustning enligt de fördjupade studierna. Länsstyrelsen påpekar också att det kulturhistoriskt värdefulla 1700-talshuset i norra Hanaskog bör flyttas. Östra Göinge kommun förordar upprustning av befintlig väg men att vägdragnings väster om järnvägen är ett alternativ om järnvägsviadukten söder om Hanaskog kan inordnas i landskapet på ett av kommunen godtagbart sätt. Kristianstads kommun förordar ny sträckning väster om och intill järnvägen.

Länsmuseet förordar upprustning av befintlig väg. Naturskyddsföreningen i Osby/Östra Göinge kommun förordar upprustningsalternativet förutom vid Kvlinge backe där man anser att vägen bör dras en bit upp dvs österut. Skogsvårdsstyrelsen har inga synpunkter på sträckningen söder om Hanaskog men förordar upprustning av befintlig väg förbi Hanaskog. Företagarna i Sölne förordar ny sträckning väster om Hanaskog.

Vald korridor: Även för denna del studeras två olika lösningar.

A. Ny sträckning väster om järnvägen förbi Bössebacken enligt vägutredningen sid 85.

B. Upprustning av befintlig väg enligt de fördjupade studierna.



Motivering: Dragningen i väster innebär ingrepp i landskapsbilden då järnvägsviadukten söder om Hanaskog medför en ca 7 meter hög vägbank. Upprustningen kräver nybyggnad längs i stort sätt hela sträckan inklusive järnvägsviadukten norr om Bjärlöv. Val av alternativ sker efter att de olika lösningarna studerats mer noggrant.

Vid Hanaskog rustas vägen upp enligt den fördjupade studien vilket medför intrång längs den östra sidan av vägen dels för de boende dels i Kviinge backe.

En västligt förbifartsalternativ vid Hanaskog förkastas bl a därför att det också medför att Knislinge passeras väster om tätorten. En sådan lösning innebär stora intrång i sammanhängande natur- och kulturområden med stora värden. Läs även motiveringen till nästa delsträcka.

Deln Hanaskog och förbi Knislinge

Remissvar: Östra Göinge kommun, Länsstyrelsen, Länsmuseet, Skogsvårdsstyrelsen, Naturskyddsföreningen i Osby/Östra Göinge kommun samt LRF:s provinsförbund och kommungrupp förordar upprustning av befintlig väg enligt något av de tre fördjupade studien visar. Val av alternativ genom Knislinge menar kommun och länsstyrelse att man får ta ställning till i ett senare skede.

Företagarna i Skåne förordar ett västligt förbifartsalternativ.

Val av korridor: Upprustningsalternativet väljs mellan Hanaskog och Knislinge södra, väg 1054, enligt vägutredningen sid 101. Genom Knislinge väljs något av alternativen enligt den fördjupade studien dock inte det som tar järnvägsbanken i anspråk.



Sträckan genom Knislinge är svår, särskilt i norra delen. Viktigt är att visa på sådana lösningar som minimerar intrång och störningar för de närboende. Även förbättring av befintlig väg med lägre standard än målstandarden utreds. Detta liksom behovet av en trafikplats vid södra infarten till Knislinge ska detaljstuderas inom arbetsplanen.

Motivering: De aktuella förbifartsalternativen i öster och väster vid Knislinge enligt vägutredningen innebär stora konflikter med främst kulturmiljövården och landbrukets intresse. Enligt länsstyrelsen är området väster om Knislinge ett av Skånes mest rika och komplexa fornlämningsområden som har mycket stort värde från kulturmiljösynpunkt. En dragning öster om samhället medför att man går igenom ett känsligt område längs Helge å samt tangerar ett skyddsområde för vattentäkt. An passeras två glänger och den ena bron måste bankas upp på en 800 m lång sträcka med en brolängd på mellan 100-350 m. Enigheten bland remissin-

stanserna och de stora inträngen som förbifartsalternativen medför gör att vi väljer upprustningsalternativet.

Delen mellan Knislinge och Broby

Remissvar: Östra Göinge kommun förordar ett upprustningsalternativ där plankorsning med järnvägen övervägs. Läget för en trafikplats vid Broby kan fastställas först efter det att en trafikplan har upprättats för samhället. Länsstyrelsen förordar också upprustning av vägen och menar att utformningen av korsningen mellan järnväg och väg bör studeras närmare. Länsstyrelsen, Skogsvårdsstyrelsen, Naturskyddsföreningen i Osby/Östra Göinge kommun samt LRF:s provinsförbund och kommungrupp förordar upprustning av befintlig väg.

Banverket tar inte ställning då det gäller val av sträckning men kan acceptera att vägen i enstaka fall korsar järnvägen i plan på sträckan Karpalund-Broby. Företagarna i Skåne förordar ny sträckning väster om järnvägen.

Val av korridor: Upprustning enligt vägutredningen sid 115.



Utformning av korsningen mellan järnväg och väg vid Mannagården studeras närmare i arbetsplanen.

Läget för trafikplatsen vid Broby avgörs först efter det att en trafikplan tagits fram där bl a genomfarts- och infartstrafikens fördelning på olika vägar visas.

Motivering: Söder om Broby hamnar vägen bitvis mycket nära Helge å men mätningar visar att intrången i den befintliga miljön inte är så stora som kan befaras. Norr om den södra infarten till Broby har vägen redan i dag rätt målstandard.

Ny sträckning i väster är kopplat till det västra förbifartsalternativet vid Knislinge och faller bort enligt motivering ovan.

VAL AV VÄGSTANDARD

Vägen planeras som en 13 meter bred väg med hög linjeföringsstandard.

Avsteg från målstandarden övervägs för delen genom Knislinge där en lägre standard utreds av miljöhänsyn samt för vägavsnitt och korsningspunkter med mindre trafikflöden där en lägre utformningsstandard kan vara motiverad.

FÖRTSATT ARBETE

Vägprojekteringsprocessen fortsätter med upprättandet av en arbetsplan där projektet prövas och fastställs i enlighet med Väglagen. I detta arbete ingår markägarsammanträden dit bl a markägare och direkt berörda kallas för att ges möjlighet att framföra synpunkter.

Projektet som omfattar knappt 3 mil väg kan lämpligen delas upp i olika utbyggnadsetapper enligt följande:

1. delen mellan Härlöv och Karpalund samt delen förbi Färlöv
2. delen mellan norra Färlöv och förbi Bjärlöv
3. delen mellan Bjärlöv och förbi Hanaskog
4. delen genom Knislinge och till Broby.

VÄGVERKET REGION SKÅNE



Richard Montgomery

2. Inkomna remissvar (sammanfattning)

Fullständiga remissvar finns på Vägverket Region Skåne.

KRISTIANSTADS KOMMUN (1995-09-20)

Kommunens yttrande är 18 sidor långt. Delar av det sammanfattas nedan:

Mellan Härlöv och Vinnö förordas alt A enligt vägutredningen dvs från trafikplats Härlöv sneddar man över fälten för att gå på befintlig väg vid Karpalund. Möjligheten att lägga vägkorridoren närmare nuvarande väg och minska intrånget på Lillö Kungsgård bör utredas närmare. Gång- och cykelväg mellan Härlöv och södra Vinnö anordnas.

Vid Vinnö och Härlöv är en västlig förbifart nödvändig trots det stora intrång i riksintresset Araslövs farmer som det medför. Här väger boendemiljö, trafiksäkerhet och framkomlighet på väg 19 tyngre.

Förbi Hallabacken förordas den västra sträckningen med tanke på landskapsbilden vilket bedöms vara möjligt att kombinera med uppgrusningsalternativet förbi Villagården. Det sistnämnda medför ett ingrepp i bebyggelsen då ca 4 hus behöver rivras men bedöms vara bättre med hänsyn till grundvattnet. Kommunen menar att det finns en påtaglig risk att dagvatten från en östlig förbifart kan förorena grundvattnet och för att vattentäkter längs åsen, däribland kommunens egen, i värsta fall kan slås ut vid en olycka med farligt gods.

Trafikplatsen i korsningen med väg 118 utförs enligt den fördjupade studien dvs i närheten av nuvarande korsningspunkt och vid norra infarten till Bjärlöv anordnas en planskild gång- och cykelväg.

Norr om Bjärlöv vid järnvägsvisdukten förordas en ny sträckning väster om bebyggelsegruppen strax söder om kommungränsen.

Kommunen skriver också

- att mot bakgrund av de utredningar som de olika regeringsuppdragen om miljöanpassat transportsystem resulterat i är det viktigt att planeringen av väg 19 utgår från att järnvägen mellan Kristianstad och Broby ska finnas kvar

- att det är av stor vikt att en ny vägsträckning så långt möjligt tar hänsyn till ågoslagsgränser och övriga linjelement i landskapet för att minimera den nya vägens påverkan på de berörda brukningsenheterna

- att det varit värdefullt att delta i den referensgrupp Vägverket bildat för arbetet med vägutredningen. Det har tillsammans med det omfattande utredningsmaterialet i hög grad underlättat kommunens bedömning.

Kommunen bifogar en kartbilaga med förordad vägkorridor, se bil A.

ÖSTRA GÖINGE KOMMUN (1995-10-05)

Yttrandet är 3 sidor långt och sammanfattas nedan. Till yttrandet har en bilaga på 22 sidor bifogats.

Kommunen konstaterar att en ur alla aspekter bra sträckning av ny väg 19 ej är lätt att åstadkomma och att det svåraste avsnittet är vid Knislinge.

Man förordar upprustning av vägen inom kommunen enligt den fördjupade studien vilket innebär en rejäl vägförbättring med relativt god ekonomi samtidigt som värdefulla områden lämnas intakta. Man menar att västra och östra förbifartsalternativen vid Knislinge innebär för stora intrång i sammanhängande natur- och kulturområden.

Ställningstagande för den fortsatta projekteringen:

- Vägdragning väster om järnvägen förbi Bössebacken är ett alternativ om järnvägsviadukten söder om Hanaskog kan inordnas bättre i landskapet än vad som visas i vägutredningen.
- Vid Knislinge kan alternativ sträckning intill järnvägen övervägas men det förutsätter dock en godtagbar överenskommelse med fastighetsägare. Även befintligt läge är tänkbart, dock bör vägen försänkas en meter för att bullerplanken ska bli lägre och cykelbron få gynnsammare anslutning. Alternativet att gå på järnvägsbanken är omöjligt att genomföra pga järnvägstrafiken genom Knislinge.
- Vid Mannagården bör plankorsning med järnvägen övervägas.
- Vid Broby är tillfarten till industriområdet i konflikt med trafiksäkerheten. En vägplan bör upprättas för att belysa trafikmängd, anslutning till väg 19 och avlastning av tung trafik i centrala samhället varefter placering av planskild korsning kan fastställas.
- Vid etappindelning måste den mest trafikerade och svårframkomliga sträckan mellan Bjärlov och Knislinge prioriteras.

Kommunen skriver också att tidsperioden fram till ett slutgiltigt beslut och ett byggande av vägen måste minimeras så att de boendes ovisshet och osäkerhet om vad som gäller framöver skingras.

LÄNSSTYRELSEN I KRISTIANSTADS LÄN (1995-10-11)

Yttrandet omfattar sex sidor och sammanfattas sträckvis nedan. Till yttrandet har tre bilagor bifogats som omfattar 23 sidor.

Delsträcka trafikplats Härlöv-Karpalund

Länsstyrelsen föredrar alternativ A eftersom detta ger en bra knytning till trafikplatsen vid Härlöv samt bedöms förorsaka minst påverkan på landskapet. För att så långt möjligt minimera skadorna på lantbrukets och kulturmiljövårdens intressen bör den nya vägen anläggas så långt västerut som möjligt. Bullerproblematiken för de boende söder om Karpalund måste särskilt beaktas av arbetsplanen liksom avlastningen av Långebrogatan.

Delsträcka Karpalund-Färlöv

Länsstyrelsen föredrar en ny sträckning väster om 'Wrangels alle' och väster om Hallabacken. De huvudsakliga skälen till ställningstagandet är att byggandet av en 13-meters väg i befintlig vägsträckning får mycket negativa konsekvenser för kulturmiljövårdens intresse samt att vägen skulle innebära betydande miljöstörningar för de boende längs vägen i Vinnö och Färlöv. Dessutom skulle målstandarderna inte kunna uppnås.

I det fortsatta arbetet med arbetsplanen är det särskilt angeläget att studera hur man på bästa sätt skall kunna minimera skadorna för lantbruket och kulturmiljövården. Länsstyrelsen önskar delta i diskussioner om detta i ett inledande skede av arbetsplanprocessen.

Delsträcka Färlöv-Bjälöv

Länsstyrelsen anser att det västliga alternativet inte kan komma ifråga eftersom detta bl a kommer att innebära mycket stor påverkan på kulturmiljövårdens och lantbrukets intressen. Länsstyrelsen finner att upprustningsalternativet innebär betydande ingrepp och bullerstörningar för de boende. Det östliga alternativet skadar betydelsefulla lantbruksintressen och kan innebära risk för grundvarentillgångarna. Länsstyrelsen är inte nu beredd att ta ställning till vilket av de två senast nämnda alternativen som bör väljas utan anser att en fördjupning bör göras i samband med att arbetsplanen upprättas. Länsstyrelsen föredrar principlösning av trafikplatsen vid Bjälöv som redovisas i vägverkets fördjupade studie.

Delsträcka Bjälöv-Hanaskog

Länsstyrelsen föredrar ny dragning väster om järnvägen, eftersom det västligaste alternativet innebär betydande intrång i landskapet och en upprustning av befintlig väg innebär avsevärda miljöstörningar för de boende.



Delsträcka Hanaskog-Knislinge

Länsstyrelsen förordar upprustning av befintlig väg. Visst intrång i Kviinge bäcke kan accepteras för att minimera bullerproblemen i Hanaskogs samhälle. Länsstyrelsen förutsätter att bullerfrågorna studeras särskilt i arbetsplanen.

Förbifart/genomfart Knislinge tätort

Länsstyrelsen förordar genomfart vid Knislinge. Den närmare sträckningen får övervägas i arbetsplanen. Alla möjligheter för att begränsa störningar för de närboende måste belysas. Även sänkt målstandard bör utredas. Länsstyrelsen vill erinra om järnvägens framtida funktion och status är föremål för behandling i den pågående planeringen av investeringar av järnväg, vägar m m för perioden 1998-2007. Länsstyrelsen anser därför att att det inte nu bör fattas beslut som omöjliggör framtida trafikering. Nydragning i såväl västligt som östligt läge innebär så stora konflikter med främst kulturmiljövårdens och lantbrukets intressen att dessa inte kan accepteras.

Delsträcka Knislinge-Broby

Länsstyrelsen förordar upprustningsalternativet. Utformningen av korsningen järnväg-väg vid Mannagård bör studeras närmare i arbetsplanen.

Länsstyrelsen konstaterar i slutorden att:

- Utbyggnad av väg 19 innebär mycket stora konflikter.
- Länsstyrelsen förutsätter att det förtroendefulla samarbete som hittills förevarit mellan länsstyrelsen och vägverket och den lyhördhet som vägverket visat gentemot olika önskemål från länsstyrelsen kommer att fortsätta.
- Länsstyrelsen anser att det finns skäl för ett nära samarbete vid upprättandet av arbetsplanen särskilt beträffande de mest konfliktfyllda avsnitten dvs främst sträckan Härlov-Färlov och vid Knislinge.

BANVERKET (1995-10-16)

Banverket remissvar är en sida och sammanfattas:

Då det gäller val av sträckning tar Banverket inte ställning. Banverket kan acceptera att väg 19 i enstaka fall korsar järnvägen Karpalund-Booby i plan. En sträckning som innebär ett flertal plankorsningar kan ej accepteras.

LÄNSMUSEET (1995-09-26)

Länsmuseets yttrande är tre sidor långt och har följande slutord:

Sträckan Booby-Bjälöv/väg 118 bör utföras som en breddning/förbättring längs befintlig väg. Det västliga alternativet förbi Knäslinge är oacceptabelt.

Sträckan Bjälöv-Härlöv/väg 21, E22 kan inte byggas ut med hänsyn till riksintresset Araslövs farmer.

Man skriver också:

En utbyggnad av väg 19 medför i likhet med andra vägbyggen med samma målstandard omfattande ingrepp i kulturmiljön. Samhällsbehovet av vägutbyggnaden måste därför vara sådant att det väger tyngre än skadorna på kulturmiljön.

I riksintresset Araslövs farmer förespråkas nollalternativet eller att ny sträckning söks utanför riksintresset. I det fall länsstyrelsen gör bedömningen att utbyggnaden av väg 19 är av riksintresse som måste prioriteras högre än riksintresset Araslövs farmer och att utbyggnaden inte kan tillgodoses på annat sätt måste vägen utformas så att skadorna minimeras.

MILO SYD (1995-03-07)

Yttrandet omfattar en sida och sammanfattas nedan:

Milostaben har inga synpunkter på den geografiska dragningen av de olika alternativen men om alt C, från Härlöv och väster Karpalund, väljs vill man delta i studiet av den exakta vägdragningen med representanter från Flygvapnet.

SKOGSVÅRDSSTYRELSEN I KRISTIANSTADS LÄN (1995-02-03)

Yttrandet omfattar fyra sidor varav tre utgör kartor och sammanfattas nedan:

Skogsvårdsstyrelsen har granskat de föreslagna vägkorridorerna och bedömt hurvida dessa kommer att beröra områden med höga naturvärden som registrerats vid nyckelbiotopsinventering och förordar:

- breddning av nuvarande väg på sträckan mellan Hanaskog och Broby.

Man önskar också att möjligheten att utnyttja järnvägsområdet genom Knislinge undersöks närmare.

För vägsträckningarna söder om Hanaskog har man inget att erinra.

STATENS FASTIGHETSVERK (1995-10-09)

Yttrandet omfattar två sidor och sammanfattas:

Statens fastighetsverk förordar ett vägalternativ som inte berör nationalarvet Lillö Kungsgård.

En vägdragnin enligt alternativ A,B eller C har så stark negativ inverkan på såväl kulturmiljö som på den ekonomiska bärkraften, att de är ur Statens fastighetsverks synpunkt, helt oacceptabla.

RIKSANTIKVARIÉÄMBETET (1995-09-29)

Yttrandet omfattar en sida och sammanfattas:

Riksantikvarieämbetet förordar ett alternativ som överhuvudtaget inte berör Lillö Kungsgård.

SYDKRAFT (1995-02-06)

Yttrandet omfattar en sida och sammanfattas nedan:

Sydkraft AB har överförings- och distributionsledningar som kommer att beröras vid vägutbyggnaden och kostnaderna för anpassningsåtgärder kommer att bli betydande.

Förutsatt att vägverket står för de kostnader som kommer att uppstå på grund av vägutbyggnaden, har Sydkraft AB ingen erinran.

SYDGAS (1995-03-10)

Yttrandet omfattar en sida och sammanfattas nedan:

Sydgas konstaterar att de aktuella vägkorridorerna korsar planeringsstråk för en framtida högttrycksledning för naturgas mellan Klippan och Bromölla några kilometer norr om Färlövs samhälle. Vidare interfererar vägkorridorerna i stora delar av planeringsstråk för en naturgasavgrening mot Karpalund.

Sydgas föredrar de östliga vägkorridorerna med undantag för Färlöv där det västliga alternativet förordas men framhåller också att det är fullt möjligt att anpassa de framtida naturgasledningarna oberoende av vägsträckningssalternativ.

FÖRETAGARNA I SKÅNE (1995-09-01 SAMT 1995-02-14)

Yttrandet omfattar en resp två sidor och har följande slutord:

Företagarna förodrar nybyggnad i det västliga alternativet. Företagarna anser att en annan dragning av vägen kommer att leda till olägenheter och bromsa tillväxten av näringslivet i trakten.

Slutligen konstaterar Företagarna att en vägdragning genom Knäslinge samhälle för alltid ommöjliggör utbyggnad till ännu bättre vägstandard.

Man betonar också vikten av huvudvägar från väg E4 ned genom centrala och östra Skåne då näringslivets utveckling i dessa delar av Skåne måste stödjas av infrastruktursatsningar.

LANTBRUKARNAS PROVINSFÖRBUND I SKÅNE (1995-09-11)

Yttrandet omfattar en sida och har följande slutord:

Provinsförbundet förordar att:

- vägen i möjligaste mån följer befintlig sträckning
- en dragning öster om Araslövssjön enligt förslag från LRF:s kommungrupp i Kristianstad utreds
- en förlängd dragning väster om förbi Bössebacken enligt förslag från LRF:s kommungrupp i Östra Göinge utreds.

Provinsförbundet framför även en begäran om att i de fall då vägen får en ny dragning att denna i möjligaste mån följer befintliga ägogränser då delade fastigheter alltid medför problem för fastighetsägaren och brukaren.

LRF:S KOMMUNGRUPP, KRISTIANSTAD (1995-08-10)

Yttrandet är tre sidor långt och har följande slutoed:

LRF:s kommungrupp förordar i första hand att väg 19 läggs öster om Araslövssjön med anslutning till väg 118 vid Fredriksdal.

I andra hand att man följer befintlig väg så långt som möjligt. Samt att man följer fastighetsgränserna i största möjliga utsträckning men sänker målstandarden på vägen genom Färlöv och Bjärlöv.

LRF:S KOMMUNGRUPP, ÖSTRA GÖINGE (1995-09-08 OCH 1995-03-25)

Yttrandena är två respektive tre sidor långt och det förstnämnda har följande slutoed:

LRF:s kommungrupp i Östra Göinge förordar:

- att vägen dras i befintlig sträckning och
- att man utreder en förlängd västlig dragning förbi Bössebacken för att återgå i befintlig sträckning söder om Hanaskog samt
- att genom Knislinge följes befintlig väg.

Man konstaterar att genomfarten av Knislinge inte blir någon bra lösning men det är det enda förslaget som LRF kan ansluta sig till.

Vid nydragning av vägen är det av stor vikt att man i största möjliga mån försöker följa befintliga ägo- och gränser.



NATURSKYDDSFÖRENINGEN I OSBY/ÖSTRA GÖINGE KOMMUN (95-10-01)

Yttrandet omfattar fyra sidor varav två är kartor och sammanfattas nedan.

Generellt har Naturskyddsföreningen har en mycket restriktiv syn på ökad nyvägsutbyggnad och förordar i stället ett ökat samhällsstöd till befintligt vägnät, kollektivtrafik, järnvägstrafik och sjöfart på bekostnad av investeringar i nya vägar.

Gällande väg 19 föredrar man upprustningsalternativet genom Östra Göinge kommun och lämnar följande förslag/förordande:

- Ingen planfri korsning med järnvägen vid Mannagården.
- Vid Nöbbelövs båda naturreservat skall breddning ske åt öster.
- Genom Krislinge läggs väg 19 och järnvägen i ny sträckning parallellt med varandera längre västerut och går på befintlig väg i höjd med golfbanan. Vägbredden dras ner till 11 meter.
- Vid Kvlinge backe är det bättre ur naturvårdssynpunkt att dra vägen en bit upp i backen dvs österut.
- Vägsträckning väster om järnvägen mellan Hanaskog och Bjärlov med planfri korsning både med järnvägen och vägaranslutningen till Hanaskog på samma plats.

Se bilaga B1-B2.

KRISTIANSTAD NATURSKYDDSFÖRENING (1995-10-17)

Yttrandet omfattar en sida och sammanfattas nedan:

Föreningen anser att vägens egenskaper med några undantag i största möjlig omfattning tillvaratas för att nå upp till en förbättring.

- Alternativ A föredras Härlöv-förbi Karpalund.
- Mellan Karpalund och Färlöv är en upprustning av befintlig väg att föredra.
- Vägen söder om Gustavsålt antar en västlig sträckning norrut och väster om Hallabacken för att ansluta vid Färlövslund.
- Söder om Villagården kommer den nya vägen att få en östlig sträckning.
- Norr om Villagården skall befintliga sträckningen följas, planerad s.k. ruter korsning får ej anta en dominerande ställning.

NORDÖSTRA SKÅNES FÅGELKLUBB (1995-09-25)

Yttrandet omfattar en sida och delar av det sammanfattas nedan:

Med utgångspunkt från trafikplats Härlöv bör den nya vägsträckningen ligga så långt västerut som möjligt för att minska fragmenteringen av markerna kring Lillö Kungsgård.

Med Öllsjödal som utgångspunkt bör vägen ligga så nära befintlig väg som möjligt.

Vägsträckningen förbi Karpalund bör ske så nära befintlig väg som möjligt och vägpassagen över Vinnö å måste ske på ett sätt som ger minsta möjliga skada på de mycket fågelrika våtmarksområdena kring Karpalund.

Mellan Karpalund och Färlöv bör vägen förläggas antingen i direkt anslutning till befintlig väg eller så nära den som möjligt för att inte fragmentera jordbruksmarken.

ENSKILDA

Det har inkommit synpunkter från följande enskilda och föreningar, de listas nedan i kronologisk ordning som de inkommit. Fullständiga synpunkter finns på Vägverket Region Skåne.

Namn	Gata/Fastighet	Ort
Hans Månsson	Gustavsält	Färlöv
Ann-Margret Nilsson	Villagården	Bjälöv
Gerard De Geer		Hanaskog
Johan Malmström	Adinals gård	Färlöv
Erik Nilsson	Bonarp	
Assi Domän		Växjö
Lars Falek	Isby gård	
Lennart Nilsson	Ekeberg gård	
Sven Nilsson	Hovgården	Hanaskog
Hans Åkesson	Ångamöllan	Kristianstad
Marika Wachtmeister	Wanis	Knislinge
Tarkett AB		Hanaskog
Carl-Gustaf Wachtmeister	Wanks gods	Knislinge
Johan Malmström	Adinals gård	Färlöv
Mats-Erik Nilsson	Fridhem	Knislinge
Jordbruksägare		Östra Göinge
Sigurd Strand	Mannagården	Broby
Lantbrukarnas Riksförbund i Skåne		
Boende i Isgrannatorp		
Klass 1-2B	Västerskolan	Knislinge
Personalen på Västerskolan		Knislinge
Roy o. Charlotte Hansson	Åsminnevägen	Stockholm
Kerstin Ohlsson mfl	Tennringen	Knislinge
Fastighetsägare väster om väg 19 vid		
Centerns kommunkrets Östra Göinge		
Hanaskogs idrottssällskap		Hanaskogs
SCANIA		Sibbhult
Östra Göinge Ryttarförening		Knislinge
Per Åke Nygren	Skogstorp	Hanaskog
Företagarna i Östra Göinge		
Axel Wachtmeister	Wästerlövs gård	Hanaskog
Fam. Gylling	Ö. Ölinge	Ö. Ölinge
LRF:s kommungrupp i Östra Göinge		
Eva o. Peter Larsson		Bjälöv
Moderata samlingspartiet i Östra Göinge		
Broby Emmislöv LRF lokalavdelning		
Inge Lennartsson	Norregård Nöbbelöv	Broby

Lars Falk		Isgrannatorp
Boende båda sidor av väg 19 Knislinge		Knislinge
Hans Nilsson	Hällsleholmsvägen	Kristianstad
Hugo o. Elly Andersson		Knislinge
Erlend Johansson	Nöbbelöv	Broby
Charles Carbonnier		Hanaskog
Västerskolans Föräldraförening		Knislinge
Lars Andersson	Nöbbelöv	Nöbbelöv
Nöbbelövs Byalag		Östra Göinge
Knislinge Bygdgård 5/10		Knislinge
Ungdomssektionen i Östra Göinge RF		
Mona o. Ingvar Andersson	Araslöv	Kristianstad
Fastighetsägare mellan Ringelikors/Färlöv		Kristianstad
Henric o. Susanne Werner		Knislinge
Lena Asheim	Lillö Kungsgård	Kristianstad
Ulf Herrström	Östergårdsvägen	Knislinge
Conny Carlsson	Furusvängen	Knislinge
Magnus Erlansson	Tage Erlanders v.	Lund
Marianne Liljenberg	Röalycke	Bjälöv
Olof o. Åke Carlsson	Nöbbelöv	Broby
Margareta Cerkial	Hagagatan	Knislinge
Marianne o. Rickner Persson	Gryt	Knislinge
Föreningen Värna Väster		Knislinge
Personalen på Västerskolan		Knislinge
Magdalena Persson		Emmislöv
Inge Knutsson	Fläderstigen	Knislinge
Boende i Nöbbelövs by		Nöbbelövs
Ingvar o. Per-Erik Bjerstedt		Bjälöv
Hanna o. Greta Svensson	Isgrannatorp	Kristianstad
Tore o. Gunilla Adolsson	Isgrannatorp	Kristianstad
Skånes Hembygdsförening		Kristianstad
Knut-Erik Persson		Nöbbelöv
Mats-Erik Nilsson	Fridhem	Knislinge
Göran Bergkvist	S:t Persg.	Uppsala
Boende Hjävlilla by		Knislinge
Boende Knislinge nuvarande sträckning		Knislinge
Jan Bruhno	Villag.	Knislinge
Anonym		
Linda		
Torsten Sölling	Höjeloftsvej	Danmark
Boende vid väg 19		Knislinge
Fastighetsägare öster om		Knislinge
Gösta Svensson	Riksväg	Knislinge



Johan Nilsson	Tenneringen	Knislinge
Annika o. Bo Holgersson	Frejagatan	Knislinge
Erling Dahl	Aspg.	Sibbhult
Matti Vuorinen	Grängsgatan	Broby
Rainhild Stjernberg		Knislinge
Hans o. Margareta Akesson	Ångamöllan	
Annika o. Bosse Holgersson	Frejag. 4	Knislinge
Maria o. Magnus Nilsson, Christer o. Mary Magnusson	Fågelsång	Hanaskog

3. Yttranden

BEGÄRAN OM YTTRANDE

Planeringsavdelningen
Kerstin Åklundh

1995-01-11

PP20-A 95:120

Enligt sändlista

VÄGUTREDNING VÄG 19

delen Kristianstad - Broby

Vägverket har genomfört bifogade vägutredning avseende utbyggnad av väg 19 på sträckan mellan Kristianstad och Broby.

Utredningsarbetet för väg 19 inleddes med en förstudie. Den syftade till att klargöra de problem som finns och de förutsättningar som gäller för projektet. Vägutredningen är nästa steg i den översiktliga planeringen för vägen. Här genomförs fördjupade studier av tänkbara korridorerna.

Arbetet har bedrivits i samarbete med företrädare för Kristianstads och Östra Göinge kommuner som bidragit med värdefull kompetens och synpunkter så att sambanden med kommunernas verksamhet och planering beaktats. Länsstyrelsen har informerats och lämnat synpunkter underhand som arbetet har bedrivits.

Vi önskar nu Era synpunkter på de olika förslagen och de ska vara Vägverket, Region Skåne, tillhanda senast 1995-03-13. Avsikten är att efter behandling av inkomna synpunkter kunna fatta beslut om en korridor för framtida utbyggnad.

Om Ni önskar ytterligare information eller fler exemplar av rapporten kan Ni kontakta Kerstin Åklundh, tel 044-19 51 83.

Med vänlig hälsning

VÄGVERKET

Richard Montgomery

Bilaga: Vägutredning Väg 19 delen Kristianstad - Broby

SÄNDLISTA

Följande instanser kommer att få utredningen

- för synpunkter:

Kristianstads kommun
Östra Göinge kommun
Länsstyrelsen i Kristianstads län
Lantbrukarnas Provinsförbund i Skåne
Skogsvårdsstyrelsen i Kristianstads län
Banverket, Södra Regionen
Milo Syd

- för kännedom och ev synpunkter:

Kristianstads Länstrafik
Länsstyrelsens styrelse
Länsmuseet
Åkeriföreningen i Kristianstads län
Skånes Naturvårdsförbund
Kristianstads läns Trafik säkerhetsförbund
Nordöstra Skånes fågelklubb
Naturskyddsföreningen i Kristianstads- resp Östra Göinge kommun
Företagarna i Skåne
Sydsvenska Handelskammaren, Kristianstad
Nordöstra Skånes samarbetskommitté
LRF:s kommungrupp, Kristianstad
LRF:s kommungrupp, Östra Göinge
AssiDomän, Växjö
Sydkraft
Sydgas
Statens fastighetsverk
Riksantikvarieämbetet

FÖRLÄNGD REMISSTID

1995-03-03 PP20-A 95:120
Planeringsavdelningen
Kerstin Åkandh, 044-195183

Enligt sändlista

FÖRLÄNGD REMISSTID**VÄGUTREDNING
VÄG 19**

delen Kristianstad - Broby

Efter det att vägutredningen har skickats ut på remiss har vi vid ett antal olika tillfällen varit inbjudna att medverka vid olika informationsmöten. Vid dessa möten har en del frågeställningar gjorts och vi har även i tidiga samråd med berörda kommuner och länsstyrelse fått önskemål om att utföra vissa fördjupningar.

Vi kommer därför att komplettera remissunderlaget med följande material

- en översiktlig arkeologisk utredning inom samtliga korridorer
- en fördjupning av riksintresset Araslövs färmer
- en studie om hur tillfarterna till Hansskog utformas från de olika korridorerna
- konsekvenserna av att bredda upp vägen längs hela sträckan ska närmare belysas
- samråd med Banverket då frågan om att trafikera järnvägen mellan Hansskog och Broby åter har aktualiserats
- trafikräkningar i ett antal punkter för att närmare belysa frågan om tvärgående trafik samt tung trafik i främst Ö Gölinge kommun.



Vi har för avsikt att lämna ut vårt nya material underhand som det tas fram men som senast den 28 april. För att berörda remissinstanser ska kunna beakta det i sina svar måste remisstiden utökas till den 9 oktober.

Ytterligare fördjupningar ska aktualiseras av berörda remissinstanser inom den närmsta veckan för att kunna hanteras inom den nya remisstiden.

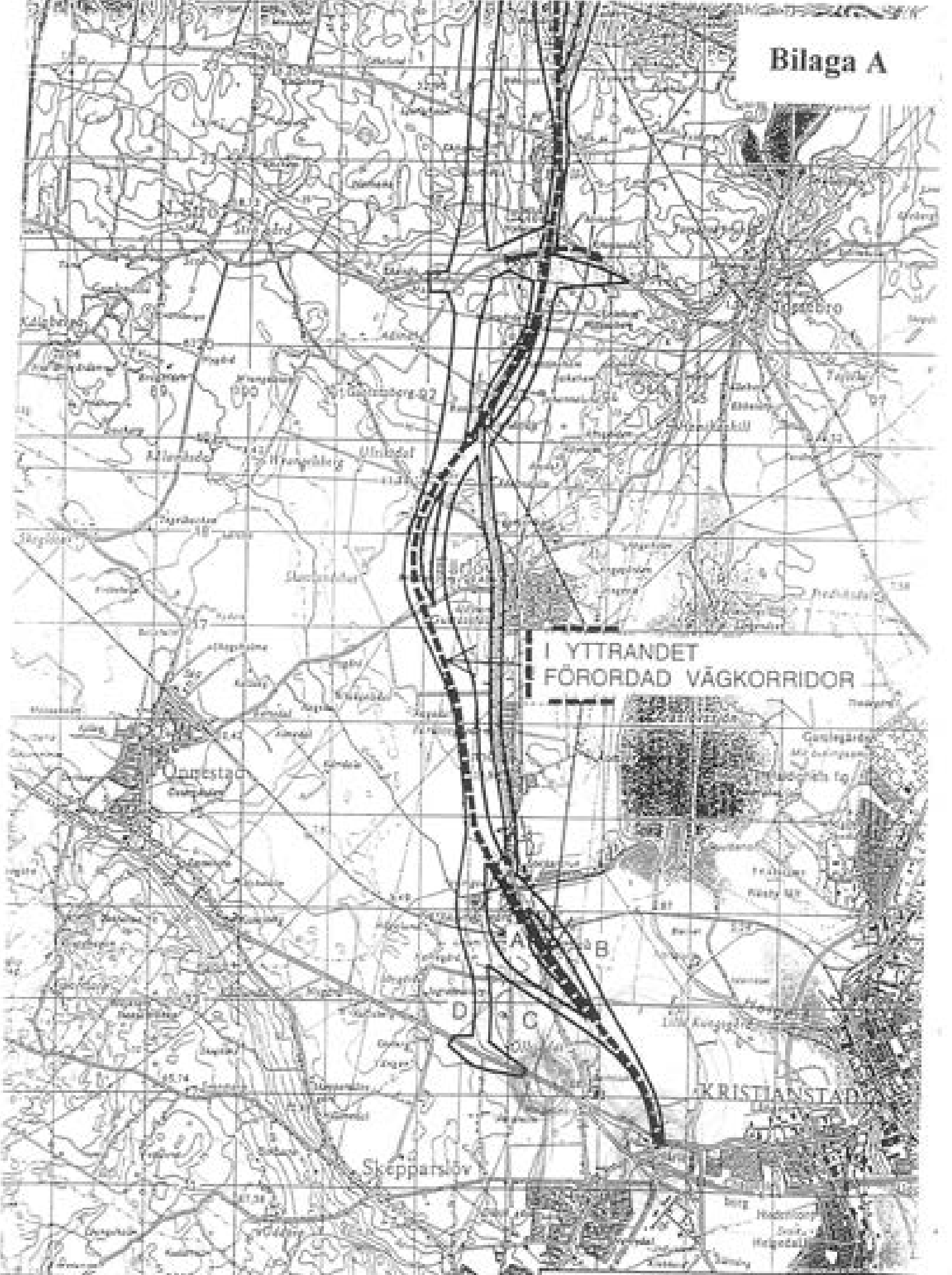
Ni som redan lämnat synpunkter kan komma in med kompletteringar om så önskas.

Med vänlig hälsning

VÄGVERKET

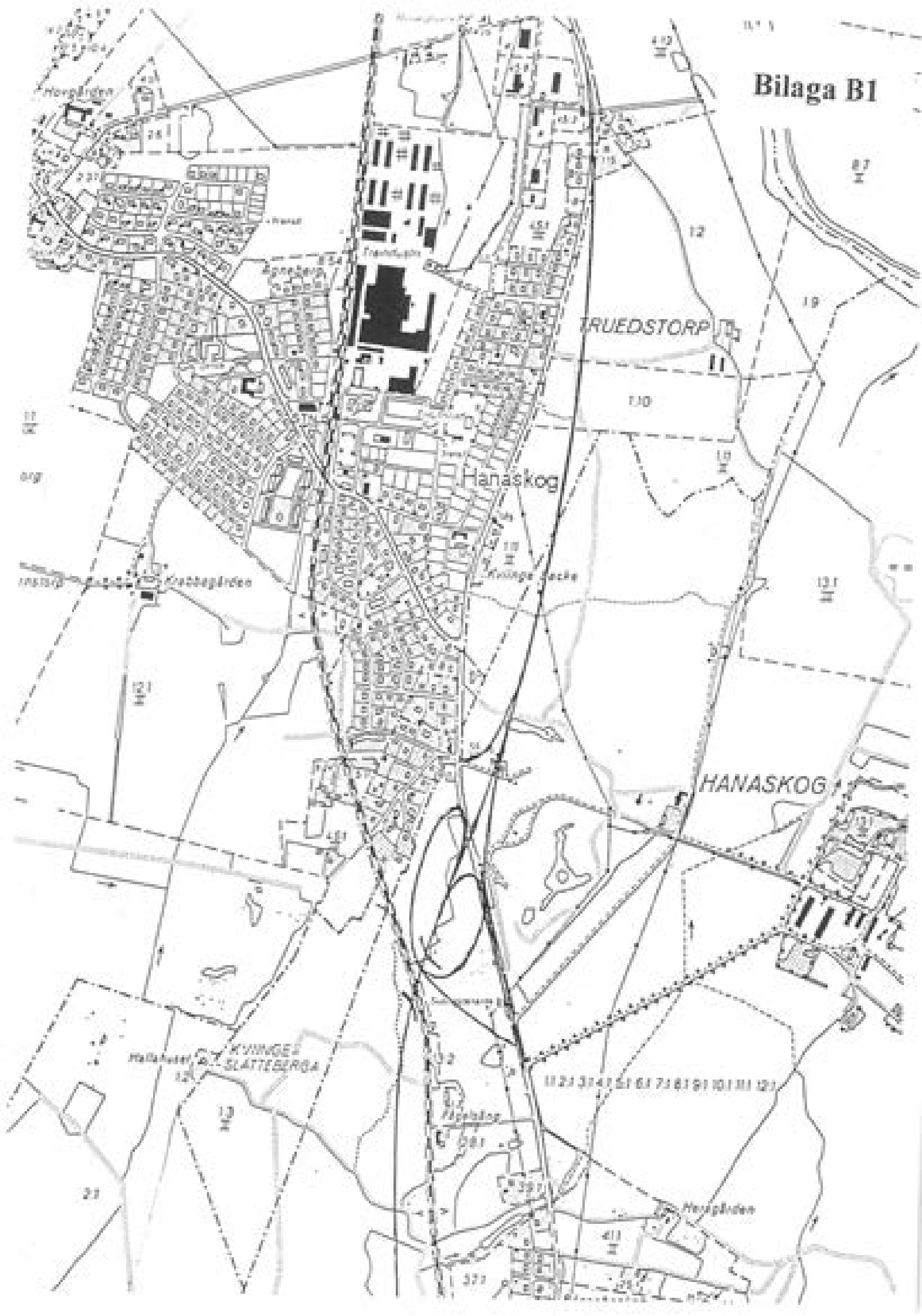
Ulf Book

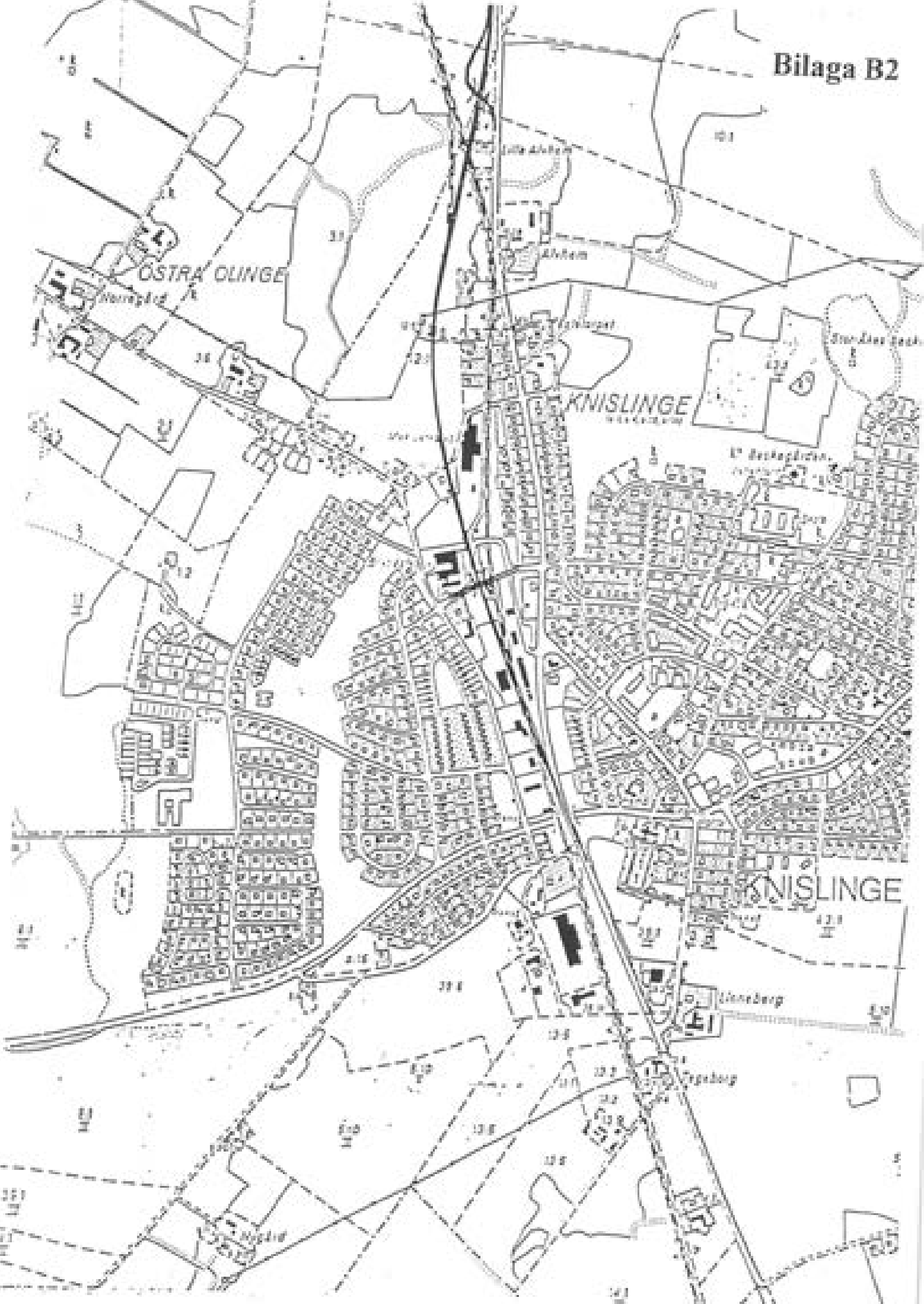
Bilaga A



RIKSVÄG 19, VÄGKORRIDORER
TILLHÖR YTTRANDE 1995 08 29

Bilaga B1





Ostra Dlinge

Knislinge

Knislinge

Sjöberg

Sjöberg

Upphovsman Åklundh Kerstin VGBpm	Dokumentdatum 2010-03-29	Behörighet VV2009/38764 A
Dokumentansvarig [Ansvartig]	Vägnummer 19	Skede Vägutredning
Projektnummer SS1065	Projektnamn Väg 19, Kristianstad-Broby (huvu	Version [Version]
Samrådsredogörelse		

Vägutredning Väg 19, Kristianstad-Broby, delen Bjärlöv - Broby

SAMMANFATTNING

Vägverket har haft aktuell Vägutredning (2009-07-07) inkl. MKB (2009-12-15) på remiss under perioden 2009-12-17 – 2010-02-26.

På begäran från Östra Göinge kommun har remisstiden förlängts tom 2010-03-18.

Tabellen på nästa sida redovisar vilka som fått remissen och vilka som lämnat synpunkter samt en sammanfattning av inkomna synpunkter. Remissvaren finns i sin helhet i bilaga 1.

INFORMATION- OCH SAMRÅDSMÖTEN

Under vägutredningsskedet har följande samrådsmöten hållits:

- 2009-01-27. Samråd med Länsstyrelsen.
- 2009-02-10. Samråd med Kristianstads kommun, Östra Göinge kommun samt Skånetrafiken.
- 2009-04-15. Samråd med allmänhet och berörda i Krislinge.
- 2009-04-16. Samråd med allmänhet och berörda i Färlöv.
- 2009-06-15. Samråd med Länsstyrelsen.

Minnesanteckningar från möten med lst och kommuner finns i bilaga 2.

Vid samråd med allmänheten framkom många synpunkter. Vi har i största möjliga mån arbetat in synpunkterna i det slutliga vägutredningsdokumentet där också minnesanteckningarna från dessa två möten finns.

Kristianstad 2010-03-29



Kerstin Åklundh, VGBpm

Bilagor:

1. Inkomna yttranden
2. Samråd genomförda inom vägutredningen

Projektnummer 881065	Dokumentdatum 2010-03-29	Bezeichnung VV2009/38764 A
-------------------------	-----------------------------	-------------------------------

INKOMNA SYNPUNKTER UNDER SAMRÅDSTIDEN

Det inkomna yttrandet finns i sin helhet som bilaga 1.

Avsändare	Dokumentdatum	Sammanfattning
Kristianstads kommun	2010-02-24	Kommunen förordar ny sträckning delen Bjärlov-Hanaskog. Resterade del ligger utanför kommunens gränser.
Östra Göinge kommun	2010-03-10	Kommunstyrelsen förordar alternativet ny sträckning delen Bjärlov-Hanaskog samt alternativet befintlig sträckning i delen Hanaskog-Bröby.
Skånetrafiken	2010-02-26	Är positiva till 2+1-väg dock inte en gles 2+1:a.
Polismyndigheten i Skåne,	Ej inkommit	
NTF Skåne	Ej inkommit	
Regionmuseet i Kristianstad	Ej inkommit	
Landsantikvarien i Skåne län	Ej inkommit	
Naturskyddsföreningen i Skåne	Ej inkommit	
Försvarmakten, Högkvarteret	2009-12-22	Inget att erinra.
Åkerföreningen LRF i Skåne	2010-02-24	Förordar väg i ny sträckning väster om järnvägen mellan Bjärlov och Hanaskog samt förbi Hanaskog via delar av Kvlinge backe.

Stadsbyggnadskontoret

2010-02-24

Dan Jänerus

Tfn: 044-133527

E-post: dan.jaenerus@kristianstad.se

Vägverket

VÄGVERKET	
Ordförande	Kristine
Stadsbyggnadschef	McLennan
Inkom	2010-02-25
Beviljningsdatum	2010-03-29
Projektnummer	VV 2009/35764

Vägutredning väg 19, Kristianstad-Broby, delen Bjärlöv - Broby

Dnr ADM 10-0010

Sökande
Vägverket

Sammanfattning

Vägverkets förslag till vägutredning innebär ur ett övergripande perspektiv en förbättring av väg 19 delen Kristianstad – Broby. Att försöka uppnå önskad målstandard är bra då väg 19 är en viktig regional riksväg i denna del av Skåne.

Beslutsunderlag

Vägutredning, Väg 19, Kristianstad – Broby, delen Bjärlöv- Broby, Mötesfri landsväg, 2009-12-29

Miljökonsekvensbeskrivning, vägutredning, Väg 19, delen Bjärlöv – Broby, 2009-12-29.

Ärendet

Vägverket har upprättat en vägutredning med separat miljökonsekvensbeskrivning med syftet att öka trafiksäkerheten och tryggheten, förbättra framkomligheten på sträckan samt minska störningarna för boende utmed vägen. Den önskade standarden "målstandard" på väg 19 mellan Bjärlöv och Broby är en mötesfri landsväg, separerad med mitträcke, anpassad för 100 km/h och andelen sträcka med omkörningsmöjlighet ca 30-40%.

Kristianstad kommun berörs då en liten del av vägutredningens avgränsning ligger inom kommunen. Det från cirkulationsplatsen vid väg 118, förbi Bjärlöv till kommungränsen. Totalt en sträcka på ca 2,5 km. För närvarande berörs inga bygglov eller detaljplaner av utlagd vägorridor.

Kommunen förordade redan vid förra vägutredningen i mitten av 90-talet den nya sträckningen väster om bebyggelsegruppen strax söder om kommungränsen. Denna åsikt kvarstår för att uppnå tillräcklig standard utan ytterligare störningar för de boende utmed vägen med färre bullerstörda, ökad trafiksäkerhet och bättre framkomlighet.

Vägen är idag bitvis smal med dålig linjeföring samt att det på berörd del mellan Färlöv - Hanaskog är den sträckan som har mest trafik inom det studerade området. Därför är det viktigt att vägen åtgärdas då den är det viktigaste stråket i nord-sydlig riktning i östra Skåne för både buss, gods och biltrafik.

För busstrafiken gäller bästa möjliga lösning då vägen är ett starkt region-busstråk med högt resandetal, vilket kommunen är angelägen att behålla och förbättra.

Det är en brist att det saknas ett alternativt och attraktivt gång- och cykelvägnät utmed den aktuella sträckan. För gång- och cykeltrafiken är det därmed bra med en ny dragnig av vägen då det ger möjlighet att avskilja och anlägga i den gamla vägens sträckning.

I ärendet har samverkan skett med C4 Teknik.



Roger Jönsson
T f avdelningsschef



Dan Janérus
planeringsarkitekt



VÅ Kopie
Bil 1

VÄGVERKET	
Ordningsnummer	881005
Inkom	2010-03-19
År	2010-03-19
Diagnos - Årskost	38764

- Tid och plats** Onsdagen den 10 mars 2010, kl 13.00-16.35, Sessionsalen i kommunhuset, Broby
- Närvarande Ledamöter**
- Tommy Johansson (s), ordförande
 - Sven-Gunnar Linné (s), 1:e vice ordförande
 - Karl-Erik Innala (s)
 - Kenneth Johannesson (s)
 - Ann Ahlbin (s)
 - Josip Krmaric (s)
 - Patric Åberg (m), 2:e vice ordförande
 - Yvonne Sjöllfors Wiktorsson (m)
 - Lars Lindbom (c)
 - Olle Henriksen (fp)
 - Tove Breckhøj (kd)
- Ersättare**
- Lena Olsson (s) tjug ersättare för Ulf Holmér (mp)
 - Tommy Aspegren (fp), tjug ersättare för Kajjören Svensson(c) § 30
 - Ingrid Johansson (c) tjug ersättare för Kajjören Svensson(c) från § 31
- Övriga närvarande**
- Christina Andersson, tf kommunchef
 - Anne-Kristin Palmgren, enhetschef ekonomi
 - Kerstin Wastadius, sekreterare
- Justerare** Patric Åberg (m)
- Justerings utfrående** Enheten Utvecklingsenhet & ärendehantering, kommunhuset
2010-03-17, kl 13.00
Justeringen har offentliggjorts på kommunens anslagstavla
2010-03-17

Underskrifter

Paragrafer 30-50

Sekreterare Kerstin Wastadius

Ordförande Tommy Johansson (s)

Justerare Patric Åberg (m)

Christina Gustafsson



§ 34

**Samrådsremiss Vägutredning, Väg 19, Kristianstad -
Broby, delen Bjärlöv - Broby. Objekt 88 10 65**

Önr K3 2009/1154.217

Sammanfattning

Vägrverkets syfte med Vägutredning och Miljökonsekvensbeskrivning är att öka trafiksäkerheten och tryggheten, förbättra framkomligheten på sträckan samt att minska störningarna för de boende utmed vägen. Den önskade standarden "målstandarden" är mötesfri landsväg, separerad med mitträcke och anpassad för 100 km/h med omkörningmöjligheter på ca 30-40%. Målstandarden uppnås bäst med alternativen nya sträckningar på sträckan Bjärlöv - förbi Hanaskog varför det alternativet förordas av kommunen.

Beslutsunderlag

- Ledningsutskottets förslag 2010-02-17, § 5
- Kommunförvaltningens tjänsteskrivelse 2010-02-11
- Vägutredning, Väg 19, 2009-12-15
- Miljökonsekvensbeskrivning, Väg 19 2009-07-07

Kommunstyrelsens beslut:

- Kommunstyrelsen förordar alternativet ny sträckning delen Bjärlöv - Hanaskog samt alternativet befintlig sträckning i delen Hanaskog - Broby.

Beslutet, inkl tjänsteskrivelse expedieras till
Vägrverket

Justerares sign.

Utdragsbestyrkande

8



Östra Göinge Kommun

Kommunförvaltningen

Monka Ericssonstrågsgröngår 10

Tel: 044-775 6229

Webb: 0709-53 6229

Till:

Kommunstyrelsen

2010-03-08

Tjänsteskrivelse

Sid 1/2

Vägutredning, Väg 19, delen Bjärlöv-Broby med miljökonsekvensbeskrivning, samrådsyttrande

Der 2009/1134

Sammanfattning

Vägrverkets syfte med Vägutredning och Miljökonsekvensbeskrivning är att öka trafiksäkerheten och tryggheten, förbättra framkomligheten på sträckan samt att minska störningarna för de boende utmed vägen. Den önskade standarden "målstandard" är mötesfri landsväg, separerad med mitträcke och anpassad för 100 km/h med omkörningsmöjligheter på ca 30-40%. Målstandard uppnås bäst med alternativen nya sträckningar på sträckan Bjärlöv - förbi Hanaskog varför det alternativet föredras av kommunen.

Beslutsunderlag

- Vägutredning, Väg 19, 2009-12-15
- Miljökonsekvensbeskrivning, Väg 19 2009-07-07

Samrådsyttrande

Delen Bjärlöv - förbi Hanaskog

Alternativ Ny sträckning, ger minst påverkan av landskapet, kulturen och nya sidovägsystem behöver inte byggas. Sträckan kan hela vägen ges en hastighet med 100 km/h och inget intrång i befintliga fastigheter behöver göras. Området runt Bösebacken kan utvecklas till ett bättre boendalternativ liksom bostadsområdet väster om väg 19 i Hanaskog.

Gamla vägen kan användas som lokalgata samt för långsamtgående fordon och oskyddade trafikanter, vilket innebär att gc-vägen från Broby till Hanaskog kan förlängas vidare till Bjärlöv och ner vidare mot Kristianstad.

Delen Hanaskog - Broby

Vägens sträckning från Hanaskog till Broby förändras inte i något alternativ förutom genom Knislinge. Två alternativ finns i Knislinge, ett i befintlig sträckning och ett längs gamla Järnvägsområdet. Båda alternativen ger en hastighet på 80 km/h. Skillnaden ligger i sträckan mellan Stationsgatan och Skolgatan där en lokal sänkning av hastigheten till 40 km/h i alternativet befintlig sträckning.



Östra Göinge Kommun

Kommunförvaltningens förslag till beslut

- Att förorda alternativet ny sträckning delen Bjärlöv - Hanaskog.
- Att förorda alternativet befintlig sträckning i delen Hanaskog - Broby.

Christina Anderson
TT Kommunledare

Monika Ericsson
Strategisk planering och utveckling

Beslutet expedieras till:

Vägarverket

317

Herrlin Inger SSKv

Från: Emma Morin [Emma.Morin@skanetraffiken.se]
Skickat: den 26 februari 2010 08:36
Till: vägverket kni@vv.se; Åklundh Kerstin VGGpm
Kopia: berti.ahsberg@vv.se; gert-inge.schodin@vv.se; ein.engevist@vv.se; Ingemar Bryman; st.dianum; Maria Prati; Marie F Larsson@skane.se; Mats Améen; Mattias Schiöth; Stefan.malmberg@m.lst.se; veronika.sorvik@skane.se; enik.lonnerholm@tengbom.se; Mikael Thylander; Andreas Ekberg; exp-samhall.skane@lansstyrelsen.se; Maria Holmgren; Cecilia Eriksson
Ämne: REMISS: Samrådsremiss för Vägutredning Väg 19, Kristianstad-Broby, delen Bjärlov-Broby, Kristianstad kommun och Östra Ginge kommun, Objekt 88 1065 (LÖPNR 2009.644)

REMISS Samrådsremiss för Vägutredning Väg 19, Kristianstad-Broby delen Bjärlov-Broby (LÖPNR 2009.644)

Skånetrafiken har fått rubricerat material för yttrande

Väg 19 utgör ett mycket viktigt stråk för kollektivtrafiken inom och mellan kommunerna utmed sträckan. Skånetrafiken är positiv till 2+1-väg men vill samtidigt markera att den varierat med gles 2+1 som finns föreslagen i 0+-alternativet inte är en acceptabel lösning ur kollektivtrafiksynpunkt, då omkörningssträckorna utgör en alltför liten del av den totala sträckan.

Jm mycket riktigt framgår i texten går all busstrafik utom expressbussarna inom Hanaskog och kommer med all sannolikhet att göra så även vid en ombyggnad av väg 19. Detta innebär att en ny hållplats för expressbussarna kan komma att behövas ute vid väg 19 då befintlig hållplats (Hanaskog Hartverksagatan) inte längre trafikeras. Vi vill även framhålla vikten av goda anslutningsmöjligheter från väg 19 och till och från Hanaskog för bussen.

Med en ny sträckning mellan Bjärlov och Hanaskog kommer, vilket även framgår av utredningen, hållplatserna Bjärlov Norra, Dammhuset samt Bossebacken att läggas ner. I utredningen under kapitlet om "Studerade alternativ" uppges att de boende längs befintlig väg hänvisas till hållplatserna i Hanaskog eller Bjärlov vilket inte nödvändigtvis stämmer. Det kan nämligen eventuellt bli aktuellt med en ny hållplats väster om Bossebacken, i korsningen med vägen till Hökaröd, beroende på den nya vägsträckningens läge i korridoren. Denna formulering återkommer i kap 6.2.3 och bör kompletteras även här.

Mellan Knälinge och Broby finns hållplatserna Nöbbelöv Grytvägen samt Nöbbelöv Kraftstationen. Observera att korrekt namn på hållplatsen är Nöbbelöv Kraftstationen och inte Nöbbelöv väg 19 som det står på ett par ställen i utredningen.

kap 6.3.3 där konsekvenser för kollektivtrafiken finns beskrivna står att Nöbbelöv Kraftstationen ska läggas ned vilket inte stämmer. Hållplatsen som ska läggas ned är Nöbbelöv Grytvägen. I samma kapitel finns ett stycke om åtgärder för att öka tillgängligheten till hållplatsen Nöbbelöv Grytvägen. Då hållplatsen kommer att läggas ner behövs således inte dessa åtgärder.

Remissen besvaras endast genom denna e-post

Med vänliga hälsningar
SKÅNETRAFIKEN

Ingemar Bryman
Tf. Planeringschef

Vänliga hälsningar

Emma Morin
Projektledare infrastruktur
Avd för Långsiktig Trafikplanering

Postadress: 281 83 Helsingborg
Besöksadress: Andra Avdym 7
Telefon: 0451-28 85 87 (även mobil)
Fäx: 0451-28 84 00

VÄGVERKET	
Organisationsenhet <i>Kerstin Åklundh</i>	Distriktschef <i>Åke Samuel</i>
881065	
Inkom	2010-02-26
Avslutningsdatum: Sj <i>2010-02-25</i>	Ansvarig <i>[Signature]</i>
Disseminationsdatum <i>27/2009</i>	Ansvarig <i>[Signature]</i>
38764	

2010-02-24

Er ref: VV 2009/35764 A
Er datum: 2009-12-17

Vad kopra
Bil 1.

Vägverket
Väg Kerstin Akhundh
Box 543
291 25 Kristianstad

VÄGVERKET	
Ordförande	Kerstin Akhundh
Ordförande	Kerstin Akhundh
88/1065	
Inkom	2010-02-26
Behandlingsperiod	2010-03-29/Vad
Utskriftsdatum	VV 2009/35764 A

**Angående väg 19, Kristianstad-Broby, delen Bjärlöv -
Broby, objekt 88 1065**

LRF har fått ovan rubricerade förslag på remiss, och önskar härmed avge följande synpunkter.

LRF förordar det alternativ som innebär att vägen ges en ny sträckning väster om järnvägen från norra Bjärlöv till söder om Hanaskog, med anslutning norr om infarten till Hanaskogs gård. Förbi Hanaskog är det mest lämpligt att ta i anspråk delar av Kvinge bäcke, även om det inkräktar på natur- och rekreationsområde.

Järnvägen ska liggas ner efter beslut av Banverket. En ny cykelväg kan därför lämpligen anläggas på den gamla banvallen och den del av den gamla vägen som blir kvar.

Vi vill betona att vägen är en mycket viktig länk för Östra Göinge söderut, och även väg 19 norrut från Ö Göinge. Hela väg 19 bör därför byggas så att den tillgodoser framtida behov för bygden, och med en sådan standard att den blir användbar för lång tid framöver.

Vad beträffar den del som ska byggas i ett senare skede genom Knislinge, bör det utredas om man genom sänkning eller kulvertering kan minska störningen för boende i samhället.

Med vänlig hälsning
LRF:s kommungrupp i Östra Göinge

Börje Pettersson
ordförande

317.



Sändlista

En tjänsteställe, handläggare

Kerstin Åklundh

Ytter tjänsteställe, handläggare

PROD INFRA Cecilia Häckner 08-7887666

cecilia.hackner@mil.se

En datum

2009-12-17

Vårt föregående datum

En beteckning

vv 2009/38764 A

Vår föregående beteckning:
(13 920:34649)

**Samrådsremiss gällande väg 19, delen Bjärlöv-Broby,
Kristianstads och Östra Göinge kommuner Skåne län**

Försvarsmakten har inget att erinra avseende rubricerad remiss.

Anders Järm

Chef Produktionsledningens Infrastrukturstavdelning

Cecilia Häckner

Sändlista

Välgverket

kerstin_aklundh@vv.se

Som orientering

Kristianstads kommun

Östra Göinge

P 7

sbk@kristianstad.se

kommunen@ostragoinge.se

Inom HKV

PROD INFRA

||

- 3 Tidigare underlag och fördjupningar som tagits fram och som delvis finns på Vägverkets hemsida resp kontor är:
- Förstudie, 1994
 - Vägutredning, 1994
 - Översiktlig arkeologisk utredning, väg 19 Kristianstad – Broby, KLM rapport 1995:8
 - Araslövs farmer och väg 19. En miljökonsekvensbeskrivning för utbyggnad av väg 19 Kristianstad – Broby, KLM rapport 1995:9
 - Väg 19 delen Kristianstad – Broby, Fördjupade studier, maj 1995
 - Väg 19 delen Kristianstad – Broby, Fördjupade studier vid Bjärlöv, Hanaskog och Knislinge, september 1996
 - Vägutredning väg 19 delen Kristianstad-Broby. Val av korridor och sammanfattning av remissvar 1996-02.
 - Tillägg till fördjupade studier för väg 19 delen Kristianstad – Broby. Samhällsekonomiska kalkyler, alternativ 3 genom Knislinge, juni 1995
 - Väg 19 delen Kristianstad – Broby, Fördjupade studier vid Bjärlöv, Hanaskog och Knislinge. Remisshandling och slutsatser, mars 1997
 - VV önskan om synpunkter över vägutredningen och fördjupningar. Länsstyrelsens yttrande.
 - Teknisk bilaga-Geoteknik
 - Linjestudie på hela väg 19
 - Objektbeskrivningar och successivkalkylering.
 - Avsiktsförklaring GC-utbyggnad i Kristianstads kommun och Östra Göinge kommun
- 4 Kerstin redogjorde för de ändrade förutsättningarna samt genomförda åtgärder. Tidigare målstandard var 13-metersväg, den nu gällande målstandard är 2+1-väg (14 meter). Genomförda åtgärder sedan beslut om vägkorridor 1996 och 1997 är: nyplantering av Wrangels allé genom riksintresset för Araslövs farmer, ny cirkulationsplats i korsningen väg 19/18 samt ny cirkulation i korsningen väg 19/19.
- Kristianstad kommun har även de nya planer på handelsområden i Härlov, varav nya förutsättningar på placering av en ny trafikplats har diskuterats mellan de två tidigare anslutningarna till väg 21/E22.
- 5 En genomgång av sträckan och tidigare vägkorridorer och motiv till vald korridor gjordes av Kerstin och Stefan, då de varit med i de tidigare skederna.
- I det fortsatta arbetet med Vägutredning och MKB diskuterades att göra avgränsningar av tidigare bortvalda korridoralternativ och upplägget i MKB resp Vägutredning. Kontentan av diskussionen blev att avgränsningar av tidigare bortvalda korridorer kan göras i ett inledande mer utvecklande kapitel, länsstyrelsen var av samma uppfattning.
- 6 Länsstyrelsen påpekade att i det fortsatta arbetet ska man ta hänsyn till farligt gods som kommer nära bebyggelse, buller och hastigheter mm. Särskilt viktigt blir detta genom Knislinge.

- .7 Kerstin påpekar att det är viktigt med en bra samrådsprocess och inbjöd länsstyrelsen till att medverka vid projektmötena framöver. Det bestämdes att en kallelse till projektmötena kommer att skickas till Ivan och kopia till Stefan på länsstyrelsen. Dagordningen vid mötena får avgöra deltagandet.

4 Tidsplanen

- .1 MKB till länsstyrelsen 30 april 2009
Vägutredningen klart för remiss 15 juni 2009

5 MKB - etapp indelning och redovisning (Tyréns)

- .1 Cristiano Piga framförde att utseendet/presentationen av korridorerna och tidigare etappindelning preliminärt kommer att ändras och redovisas i en annan sträckindelning.
- .2 Cristiano redogjorde kort för vad som kommer att gå igenom och kompletteras med i MKB med de nya förutsättningarna.

6 Övriga synpunkter

- .1 Länsstyrelsen påpekade riksintresset för kulturmiljövården som man går rakt igenom. Vid Araslövs farmar har man diskuterat att göra kulturresevat norr om Karpalund och Wrangels allé. Kerstin påpekade att här har man gjort fördjupningar vid Araslövs farmar och kommit fram till en korridor väster om befintlig väg och Färlöv var det bästa.
- Länsstyrelsen påpekade att det är av stor vikt att man så långt som möjligt följer ägogränser där man går i nya korridorer.
- .2 Länsstyrelsen påpekade även att det är viktigt att ha med nollalternativet samt även ett noll+ alternativ kan beskrivas i vägutredningen.
- .3 Diskussion angående två separat dokument diskuterades. Länsstyrelsen ser helst att man har ett separat dokument för MKB'n som godkänns. Länsstyrelsen är medvetna om att allt som redovisas i Vägutredningen inte kommer att vara med i MKB'n, men har önskemål om att få se arbetsmaterial från vägutredningen under resans gång. Detta får Tyréns och Vägverket se hur man kan lösa.
- .4 Hans Åström undrar om de besluten från 1996 och 1997 väger så tungt att man inte kan omvärdera nya och även befintliga korridorer? Stefan menar att det ska det självklart inte göra. Det viktigaste är att motivera allt och har förutsättningarna ändrats så ska dessa givetvis beaktas.

Vid anteckningarna

Viktoria Carlsson

**Protokoll
Projektmöte nr 2**

Delges:	Närvarande samt fackansvariga inom Tyréns resp Vägverkets tekniskansvariga
Uppdrag:	Objekt 88 1065, Vägutredning med MKB för väg 19 delen Kristianstad - Broby
Ärende:	Projektmöte nr 2
Tid och plats:	090210 kl 09.00 på Vägverket i Kristianstad
Närvarande:	Kerstin Åklundh (KÅ), Vägverket Viktoria Carlsson (VC), Tyréns AB Cristiano Piga (CP), Tyréns AB Per Bergström (PB), Tyréns AB Lennart Pettersson (LP), Skånetrafiken Jenny Moberg (JM), Kristianstad kommun S Stefan Strömbäck (SS), Kristianstad kommun Mats Augbeck (MA), Kristianstad kommun Monika Eriksson (ME), Östra Göinge kommun Christer Vigren (CV), Östra Göinge kommun Tommy Johansson (TJ), Östra Göinge kommun

1 Presentation av deltagare

- .1 En kort presentation av deltagarna gjordes.

2 Föregående protokoll

- .1 Inga synpunkter på föregående protokoll förekom.

3 Inledning och bakgrund – Information angående nystartad vägutredning och MKB

- .1 KÅ inledde kort om tidigare vägutredning från 1994. Lärostyrelsen har rekommenderat att tidigare framtagna vägutredning bör kompletteras med en urskiljbar miljökonsekvensbeskrivning för att kunna godkännas, eftersom förutsättningarna ändrats under dessa år. Lärostyrelsen har haft tidigare utredningar som underlag för denna bedömning samt haft diskussioner med Vägverket och KÅ.

- .2 KÅ redogjorde för Vägverkets nuvarande infrastrukturplan 2004-2015 där det är planerat utbyggnad av följande sträckor:

- 2+1 – väg Bjärlöv – Hanaskog byggstart 2012 (7 km)
- 2+1 – väg Härlöv – Karpalund byggstart 2015 (2,8 km)

I ny plan för åren 2010-2021 föreslår Vägverket utbyggnad av hela sträckan Kristianstad - Broby.

3. KÅ fortsatte att informera om att Länsstyrelsen beslutade att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan 2000-03-03.

Efter upprättad vägutredning 1994 samt en del fördjupningar gjorde man ett val av korridor 1996. 1996 och 1997 gjorde man ytterligare kompletteringar och fördjupningar i Bjärlov, Knislinge och Broby. I dag finns ingen godkänd MKB, enligt pkt 2.1 ovan.

4. KÅ redogjorde för de ändrade förutsättningarna samt genomförda åtgärder. Tidigare målstandard var 13-metersväg, den nu gällande målstandard är 2+1-väg (14 meter). Genomförda åtgärder sedan beslut om vägkorridor 1996 och 1997 är ; nyplantering av Wrangels allé genom riksintresset för Araslövs farmar, ny cirkulationsplats i korsningen väg 19/118 samt ny cirkulation i korsningen väg 19/119.

Kristianstad kommun har även de nya planer på handelsområdet i Härlov, varav nya förutsättningar på placering av en ny trafikplats har diskuterats mellan de två tidigare anslutningarna till väg 21/E22.

5. I det fortsatta arbetet med Vägutredning och MKB har det diskuterats att avgränsa bort tidigare beslutade korridoralternativ i ett inledande mer utvecklande kapitel. Länsstyrelsen var av samma uppfattning och upplägget i MKB resp Vägutredning kommer troligen att bli sådana.
6. MKB och Vägutredning kommer även att bli två separata dokument eftersom Länsstyrelsen ska godkänna MKB.

4 Arbetsläge och teknikfrågor

4.1 Fältinventeringen 4/2 (trafik, MKB resp projektör)

Tyréns har gjort en fältinventering av befintlig sträcka samt av de olika vägkorridorerna utanför befintlig väg. Trånga och komplicerade passager som kan nämnas är; Karpalund, Söder Hanskog/Bösebacken samt genom Knislinge.

4.2 Vägutformningsdiskussioner-korridorer

PB gick igenom de trånga /knepiga passagerna efter inventering. Det har tillkommit nya förutsättningar med den nya målstandard som hastighet, anslutningar, väggeometri. Detta måste studeras så att vägkorridorerna inrymmer de nya förutsättningarna.

Anslutning väg E22/väg 21/väg 19 - Karpalund

Passagen över befintlig bro över järnvägen vid Karpalund med 2+1 samt gc-förbindelse är en trång passage.

Efter Kristianstad kommuns trafikutredningar och planer på nya handelsområden i Härlöv efterlyser kommunen ytterligare en korridor/anslutning till väg 21. Efter inventering på plats har Tyréns ytterligare förslag på "korridor" och anslutning väster om Karpalund, järnvägen och Campbell. Att gå med en ny korridor väster om järnväg och bef väg ger man möjlighet att använda befintlig väg till gc-trafik, och passagerna av järnvägen minimeras.

SS påpekar att det tidigare har varit problematiskt med tillgängligheten till mark då de utförde utredningen på logistikcenter. Det var då många protester och man tog ett politiskt beslut att inte gå vidare med detta område.

MA påpekade att det ev finns diskussioner om dubbelspår på Skånebanan.

Helheten med placeringen av trafikplats/anslutning till väg 21, nya handelsområden och väg 19 får ses som en helhet. Den nya korridoren som uppkommit läggs in i den fortsatta planeringen.

VP påpekar att om det visar sig att en trafikplatslösning inte erfordras ur ett väg 19 perspektiv utan enbart ur handelsområdets utbyggnads-perspektiv vill vägverket återkomma om en del finansiering.

Bösebacken – Hanaskog

På denna sträckan finns två alternativa korridorer; väster om järnvägen/banvallen resp befintlig väg. Att gå med en 2+1 –väg på befintlig väg raserar en hel del. Här finns även fornlämningar och rekreationsområden i det västra alternativet. *TJ påpekade att tomtutfarterna i Bösebacken ska gå bakom fastigheterna.*

Knislinge

Passagen genom Knislinge är också en av de besvärligaste. Att gå i befintlig väg alternativt att passera vid Knislinge verken (Kv). Möjligheterna finns att passera vid Kv på befintlig banvall som blivit gc-väg mellan Hanaskog och Broby. *Detta ses inte så positivt från Östra Göinge kommun.* Utfarterna längs befintlig väg kan förläggas till en "matargata" bakom fastigheterna.

Målstandard

Målstandard för ny väg 2+1 är 14 meter. Vid passager genom Karpalund, Bösebacken, Hanaskog och Knislinge erfordras avsteg från målstandard. Hur stora avsteg kan vi göra och vad ska redovisas i vägutredningen? Det kommer inte att bli många sträckor som kan hålla målstandard 2+1 vid ett alternativ på befintlig väg. Detta måste redovisas i vägutredning. *KA återkommer med avsteg från målstandard 2+1.*

4.3 Buss hållplatser

- 1 Skånetrafikens Linjestudie har gått igenom. LP påpekar att lokalbussen 545 kommer att fortsätta trafikera genom byarna. För att få en attraktiv bussförbindelse och bra komfort önskas bra utfarter.
- 2 I dagsläget har hpl Bjärlov åtgärdats tillfälligt, men kommer att åtgärdas permanent i samband med ny väg 19.
- 3 Hållplats vid Nöbbelöv kraftverket – detta borde avvakta med. Skånetrafiken tar ställning till om den ska byggas ut eller inte och återkommer. Övriga hållplatser som diskuteras i Linjestudien för åtgärd berörs ej av denna vägutredning.

4.4 MKB – Intressen

- CP har uppdaterat intressena i området. Inget nytt av större vikt har tillkommit.
CP efterfrågar kommunens synpunkter och om det finns något annat av intresse.
- 1 TJ (Östra Göinge kommun) påpekar de fina natur- och skönhetsvärdena i Kviingebacke, men ser en möjlighet att gå över/bakom backen. Detta innebär dock att man klyver strövmråde både vid Bössebacken och Kviinge backe. Det finns även uttrar som passerar väg 19 vid Ölingeln och att en utterpassage har anordnats.

Det finns även vindkraftsplaner söder om Kriålinge, men dessa bedöms inte strida mot vägutredningens korridorer.

4.5 Frågelista

Tyréns har tagit fram en frågelista som skickas ut innan mötena. Dagens frågelista biläggs detta protokoll.

5 Samrådsmöten-synpunkter från kommunerna resp skånetrafiken

5.1 Tidigare samrådsmöte med länsstyrelsen 27/1-09

Vid tidigare samrådsmöte med länsstyrelsen framkom att de önskar ett separat dokument för MKB som de ska godkänna. I övrigt sammanföll deras synpunkter med VV och Tyréns att försöka göra avgränsningar och motivera varför man gjort dessa avgränsningar av korridorer väster resp. öster om samhällena. Separat protokoll från detta mötet finns.

5.2 Kristianstad kommun

SS meddelar Kristianstad kommuns planer på en utbyggnad av bostadsområden söder om väg 21 resp handelsområden norr och väster om



Härlöv: Kristianstad kommuns ståndpunkt är att man förespektar det nya läget av en trafikplats på väg 21/väg 19.

SS påpekade även att kulturmiljöintressena vid Lillö Kungsgård bedöms som stora och att Statens Fastighetsverk hade synpunkter på den östra korridoren i tidigare vägstrredning.

Detaljplaner kan komma att beröras i Färlöv och Vinå

5.3 Östra Göinge kommun

TJ påpekade att det finns utredningar/diskussioner på olika sätt att utnyttja järnvägen i framtiden med "spårbussar" etc.

TJ poängterade rastplatsplanerna söder om Krislinge och att dessa är långt gångna. Beskrivningen finns på VV hemsida.

TJ meddelade att översiktsplanen kommer att ses över, men där kommer det inte att finnas några kollisioner med nu kommande väg 19.

Detaljplaner kan komma att beröras i Krislinge och Hanaskog.

5.4 Skånetrafiken

LP påpekade att ev kan väg 19 få en ökad betydelse då Tvärleden kommer – det blir en mellan regional väg.

Inget utöver ovanstående noterades.

5.5 Banverket

- .1 Banverket har tidigare yttrat sig om att plankorsningar kan förekomma om det är en väg av mindre betydelse och lite trafik. Samråd med representant från Banverket erfordras ev. *Kd tar kontakt*. Tillsvidare arbetar vi efter hypotesen att järnvägen ska ligga kvar och att vissa plankorsningar kan förekomma.

5.6 Framtida möten med allmänheten etc

- .1 Ett informationsmöte/samråd med allmänheten kommer att hållas den 18 resp 19/3-09 i resp kommun. Respektive kommun bokar lokal, se pkt 11.

6 Avvikelser/avsteg från styrande dokument

- .1 Inget att notera i dags läget.

7 Kvalitet/miljö

- .1 Inget att notera i dags läget.

8 Tider, tidplan

- .1 Deltider:
 - MKB för länsstyrelsens godkännande klar 2009-04-30
 - Uppdraget i sin helhet klar 2009-06-15
- .2 Tyréns har tagit fram ett utkast på tidplan och översänt till KÅ. Tidplanen distribuerades till närvarande vid mötet. Biläggs även detta protokoll.

9 Ekonomi, eventuella ändrings- och tilläggsarbeten

- .1 Ändrings- och tilläggsarbeten aviseras i protokoll och godkännes i ÅTOR.

10 Övriga frågor

- .1 Angående frågelistan skickas denna över 1 vecka innan kommande projmöten till berörda. Frågelistan biläggs detta protokoll.
- .2 Dagens redovisade plankarta med korridorer önskas digitalt till resp kommun. *FC årgårdar.*

11 Nästa möte

- .1 Nästa projmöte nr 3 bestämdes till den 5/3-09 kl 09.00 hos Vägverket i Kristianstad. Till detta mötet kallas även Banverket. KÅ tar kontakt med Banverket för deltagare. Projmöte nr 4 bestämdes till den 7/4-09 kl 09.00 på Vägverket i Kristianstad.
- .2 Informationsmöte med allmänheten bestämdes till den ;
18/3-09 kl 19.00 i Knislinge. Kommunen ombesörjer lokal.
19/3-09 kl 19.00 i Färlöv. Kommunen ombesörjer lokal.

VV annonserar angående informationsmötena.

Vid pennan
Viktoria Carlsson

Justeras



Kerstin Åklundh, VV



Viktoria Carlsson, Tyréns

**Protokoll Samrådsmöte/
Informationsmöte med
Länsstyrelsen**
Delges:

Uppdrag:

Stefan Malmberg samt enligt bilagd deltagarlista och fackansvariga inom Tyréns resp Vägverkets teknikanvariga
Objekt 88 1065, Vägutredning med MKB för väg 19 delen Bjärlöv - Broby

Ärende:

Samrådsmöte/Informationsmöte med länsstyrelsen angående vägutredning med MKB för rubricerat uppdrag.
090615 kl 10.00-11.00 på Länsstyrelsen i Malmö

Tid och plats:

Närvarande:

Stefan Malmberg	Lst
Ivan Gallardo	Lst
Peter Malmqvist	Lst
Magdalena Lindberg Eklund	Lst
Andrea Nowag	Lst
Ann-Margreth Brick	Lst
Kerstin Åklundh	Vägverket
Sofia Bremer	Vägverket
Anne Andersson	Vägverket
Henrik Bertheden	Vägverket
Per Bergström	Tyréns AB

1 Presentation av deltagare

.1 Kort presentation gjordes av deltagare.

2 Inledning

.1 Stefan Malmberg inledde kort och konstaterade att Länsstyrelsen har fått ett utkast till MKB för synpunkter. Kerstin Åklundh informerade att förslagshandling kommer att lämnas för godkännande i höst.

Kerstin Åklundh informerade att Vägutredningen har delats i två etapper. Kristianstad-Bjärlöv respektive Bjärlöv-Broby. Delningspunkten är vid befintlig cirkulationsplats i korsningen med väg 118. Huvudanledningen är Kristianstads kommuns planer på utbyggnader av Hälövsområdet i västra Kristianstad och att konsekvenserna på det övergripande vägrätet till följd av detta behöver studeras ytterligare. Sträckan Bjärlöv-Hanaskog finns med i förslaget till kommande infrastrukturplan och för att kunna fortsätta planeringen för denna sträcka delas vägutredningen.

3 MKB – redovisning (Tyréns)

.1 En genomgång av sträckan gjordes av Per Bergström. Följande revideringar/förändringar har uppkommit under arbetets gång och efter samrådsmöterna med allmänheten:

- Beroendet har fattat ett internt beslut om att föreslå att järnvägen mellan Karpalund och Hanaskog läggs ner. Vägutredningen utgår därför från att järnvägen inte behöver korsas planskilt, vilket bl.a. ger mindre påverkan på landskapsbilden framförallt söder om Hanaskog.

- Efter synpunkter på samrådsmötet i Knislinge har korridoren för ny sträckning mellan Bjärlov och Hanaskog Justerats. Korridoren utvidgas österut fram till järnvägen på södra delen av sträckan samt minskas i västra delen så att gårdens Hökaröd hamnar utanför korridoren.
- Olyckstatistik visar på ett kraftigt ökande antal viltolyckor på aktuell sträcka under de senaste åren. Särskilt utsatt är sträckan mellan Bjärlov och Hanaskog men också norr om Knislinge har olyckor inträffat. Viltstängsel bör övervägas, men i så fall i kombination med viltpassager. En viltstyrningsplan bör arbetas fram i eller inför arbetsplaneskedet.

4 Synpunkter

- 1 Stefan Malmberg konstaterade att många avgränsningar redan är gjorda där korridorer som innebär stora ingrepp/stor påverkan på bl.a. kulturmiljön är bortvalda. En svår passage som återstår är den mellan Bjärlov och Hanaskog förbi Börsbacken där dagens väg har dålig linjeföring och är kantad av mycket randbebyggelse.
- 2 Ann-Margret Brick påpekade att hälsa och säkerhet bör nämnas, bl.a. avseende farligt gods, och efterlyste en enklare riskbedömning med förslag till eventuella åtgärder.
- 3 Peter Malmqvist efterlyste resonemang om olika möjliga lösningar på bullerskyddsåtgärder, t.ex. bullerdämpande beläggning.
- 4 Andrea Nowag hade inga synpunkter angående naturmiljövård och landskap men påpekade att dispens från Artskyddsförordningen kan komma att krävas, vilket kan hanteras i arbetsplaneskedet.
- 5 Kontaktperson på länsstyrelsen angående viltfrågor är Nils Carlsson.
- 6 Synpunkter från Länsstyrelsen angående Kulturmiljövård kommer att skickas skriftligt. Ivan Gallardo bevakar att detta sker.
- 7 Magdalena Lindberg Eklund uttryckte att delarna rörande vattenskydd var bra beskrivet i MKB:n. För passagen av med ny bro över Almadn krävs dispens från Avskyddsförordningen (angående bl.a. tjockskalig målarmussla) och Magdalena påpekade att det är viktigt att inte låta fast ett läge för passagen innan vet Skutsättningarna för att minimera skadorna för fortlevnad.

När det gäller passagen av Ötingeln är det eventuellt anmälningspliktig vattenverksamhet. Detta gäller också passagen av Nöbbelövskärnet beroende på omfattning av utbyggnaden.

Vid anteckningarna

Per Bergström