

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg 23 delen Tjörnarp-Sandåkra, mötesfri väg

Höörs och Hässleholms kommuner, Skåne Län

Vägplan 2024-08-23

Projektnummer: 160882



Trafikverket

Postadress: Box 366, 201 23 Malmö

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse, Väg 23 delen Tjörnarp – Sandåkra, mötesfri väg

Författare: Tyréns AB

Dokumentdatum: 2024-08-23

Ärendenummer: TRV 2017/82394

Åtgärdsnummer: V8851115

Uppdragsnummer: 160882

Version: 6.0

Kontaktperson: Camilla Rasmusson, Trafikverket

Innehåll

SAMMANFATTNING	5
INLEDNING.....	6
PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	7
SAMRÅDSKRETS	8
SAMRÅD - SAMRÅDSHANDLING	9
Samråd med berörd länsstyrelse	9
Genomförda samrådsmöten	9
Yttrande	10
Samråd med berörda kommuner.....	16
Genomförda samrådsmöten med Hässleholms kommun	16
Yttrande Hässleholms kommun	17
Genomförda samrådsmöten med Höörs kommun	26
Yttrande Höörs kommun	27
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	40
Genomförda samrådsmöten med Hässleholms Miljö AB (tidigare Hässleholms vatten)	40
Yttrande Hässleholms Miljö AB	40
Genomförda samrådsmöten med Mittskåne Vatten	42
Sveriges geologiska undersökning SGU	43
Statens geotekniska institut SGI	43
Räddningstjänsten Hässleholms kommun	43
Räddningstjänsten Skånemitt	43
Genomförda samrådsmöten med LRF Skåne	44
Yttrande LRF Skåne	44
Region Skåne	46
SMHI	47
Statens fastighetsverk, SFV	48
Viltolycksrådet	49
Sösdala hembygds- och fornminnesförening	49
Norra Frosta Älgskötselområde	50
Tjörnarps föräldraförening	51
Gunnarp Nygårds vägsamfällighetsförening	52
Lunnahöja Vägsamfällighetsförening	53
Skoghus samfällighetsförening	53
Genomförda samrådsmöten med ledningsägare	54
E.ON	54
Mellersta Skånes Kraft	55
Skanova	55
Tele2 och GlobalConnect (f.d. IP-Only)	55
Hässleholm fiber	55

Samråd med fastighetsägare och allmänhet	56
Inkomna synpunkter	56

Sammanfattning

Inom ramen för arbetet med vägplanens samrådshandling har samråd genomförts med Länsstyrelsen i Skåne län, Höörs kommun, Hässleholms kommun samt Skånetrafiken i form av kollektivtrafikmyndighet. Dessutom har samråd hållits med enskilda särskilt berörda, andra myndigheter, berörda organisationer och ideella föreningar.

Denna samrådsredogörelse omfattar de synpunkter som inkommit mellan april 2019 och september 2022. Kompletteringar gällande fortsatt löpande samråd har skett vid följande tidpunkter: juni 2023, december 2023 och maj 2024.

Inledning

Väg 23 utgör en viktig förbindelse mellan Fogdarp (väster om Hörby) och Linköping, där aktuell del sträcker sig mellan Tjörnarp och Sandåkra i Höörs respektive Hässleholms kommun. Vägen nyttjas till såväl kortare arbetspendling som långväga resor och godstransporter. Vägen är särskilt viktig för regionala transporter och ingår i landtransportnätet för långväga godstransporter. På sträckan finns ett flertal korsningspunkter och sträckan är olycksdrabbad med låg trafiksäkerhet. Syfte och mål med projektet är att öka trafiksäkerheten samt förbättra framkomligheten på sträckan. Trafikverket planerar därför att bygga om vägen med mitträcke och omkörningsmöjlighet, en så kallad 2+1 väg, vilket innebär att trafiksäkerheten på väg 23 mellan Tjörnarp och Sandåkra ökar och att den högsta tillåtna hastigheten kan höjas till 100 km/tim.

Samråd ingår som en del i processen att ta fram en vägplan. Samråd innefattar allt som sker från det att planläggningsprocessen startar tills det att vägplanen kungörs och ställs ut för granskning.

Syftet med att ha samråd är bland annat att få kunskap om olika intressen som är viktiga att ta hänsyn till i planeringsarbetet. Inkomna synpunkter sammanställs sedan i en samrådsredogörelse. De inkomna synpunkterna redogörs för i avkortad version. Svaren från Trafikverket baseras på synpunkterna i sin helhet, inte i sammanfattad form. Den som vill ta del av hela innehållet i yttranden och mötesprotokoll som sammanfattats i samrådsredogörelsen kan kontakta Trafikverkets diarium och hänvisa till diarienummer TRV 2017/81394.

Efter samrådsunderlagsskedet har det funnits flera möjligheter att ta del av information om projektet digitalt och lämna in synpunkter. Samrådsredogörelsen tillhörande samrådsunderlaget finns bifogat, se bilaga 1.

Planläggningsbeskrivning

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

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har daterats vid följande tillfälle:
2018-11-19, 2019-06-03, 2020-02-05, 2021-03-25, 2022-03-25, 2023-12-22.

Samrådsrets

Samråd ska ske med berörda länsstyrelser, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Om vägplanen har betydelse för kollektivtrafiken ska samråd även ske med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter.

I projektet Väg 23 delen Tjörnarp – Sandåkra, mötesfri väg, ingår Länsstyrelsen i Skåne län, Höörs kommun, Hässleholms kommun, Skånetrafiken, som är regional kollektivtrafikmyndighet, samt enskilda särskilt berörda i samrådsretsen. Därutöver har andra myndigheter, berörda organisationer och ideella föreningar med flera som antas bli berörda av projektet ingått i samrådsretsen.

Inbjudan med tillhörande sändlista finns att tillgå i Trafikverkets diarium, diarienummer TRV 2017/81394.

Denna samrådsredogörelse omfattar samrådsperioden mellan april 2019 och september 2022. Kompletteringar gällande fortsatt löpande samråd har skett vid följande tidpunkter: juni 2023, december 2023 och maj 2024.

Samråd - samrådshandling

Samråd med berörd länsstyrelse

Genomförda samrådsmöten

Under perioden 2019-04-01 till 2022-09-30 har åtta samrådsmöten med Länsstyrelsen i Skåne län genomförts.

Under perioden 2022-10-01 till maj 2024 har projektet haft fortsatta samråd och korrespondens kring godkännande av miljökonsekvensbeskrivning samt innehåll och omfattning av vattenverksamhet och tillståndsplikten för denna.

Nedan redovisas vilka huvudsakliga ämnesområden som samråden med länsstyrelsen har omfattat. För mer information hänvisas till minnesanteckningarna från mötena, diarienummer TRV 2017/81394.

Perioden 2019-04-01 till 2022-09-30:

Länsstyrelsen har informerats om projektets omfattning, framskridande och hur tidplanen ser ut. Diskussion har förts om motiv till projektet och valda alternativ. Länsstyrelsen har påpekat att det är viktigt att beskriva bakgrunden till och ändamålet med projektet samt de bortvalda alternativen med motiv i vägplanen. Länsstyrelsen har också påpekat vikten av att säkerställa deltagandet av viktiga samrådsparter i processen med vägplanen.

Dialog har förts kring upplägg och avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen till vägplanen samt eventuellt behov av tillstånd och dispenser.

Fördjupningar av vissa miljöaspekter har gjorts under samrådsmötena. Dessa har bland annat handlat om buller, naturmiljö och kulturmiljö avseende arkeologi. Frågan kring hantering av viltstängsel och påverkan på kulturmiljön vid Vätteryds gravfält har lyfts vid flera möten. Länsstyrelsen ser stängslingsalternativet runt gravfältet som huvudalternativ, men är beredd att titta även på andra lösningar. Diskussion har också förts om behov av andra viltåtgärder. Ett separat möte har hållits gällande frågor kring artskyddsförordningen.

Länsstyrelsen har informerats om de pågående diskussionerna avseende vattenskyddsåtgärder längs sträckan. Diskussioner har också förts kring omfattningen av vattenverksamheterna och om bedömningen av tillståndsplikten. Länsstyrelsen menar att om det blir en för stor samlad påverkan av flera olika åtgärder i ett vattendrag bör de hanteras samlat i ett tillståndsärende i stället för separata anmälningsärenden. Länsstyrelsen menar också att tillstånd till vattenverksamhet avseende ytvatten bör underlätta på sikt och att omprövning av dikningsföretag kan hanteras i samband med tillståndsansökan. Därutöver har samråd förts kring de olika ansökningarna för vattenverksamhet.

Vidare har möjliga lösningar för oskyddade trafikanter att färdas längs aktuell vägsträcka diskuterats. Även utformning av korsningen i södra Tjörnarps och stängning av befintliga anslutningar har lyfts på möten.

Perioden 2022-10-01 till juni 2023

Under perioden har ingen formell samrådsperiod hållits. Diskussion har förts kring hantering av främst kompensationsåtgärder, faunapassage och lösningar för oskyddade trafikanter.

I frågan om vattenverksamhet har Länsstyrelsen fattat beslut om att denna inte innebär betydande miljöpåverkan, datering 2023-03-10.

Perioden juni till december 2023

Samråd kring fortsatta kompletteringar av miljökonsekvensbeskrivningen har hållits i oktober månad. Främst diskuterades kompensationsåtgärder, artskydd samt frågor kring vattenverksamhet.

Samrådsmöte kring avgränsning för miljökonsekvensbeskrivningen gällande tillståndspliktig vattenverksamhet hölls i september månad.

Perioden december 2023 till maj 2024

Samråd kring fortsatta kompletteringar av miljökonsekvensbeskrivningen har hållits i februari och maj månad. Diskussionerna gällde främst kompensationsåtgärder biotopskydd och frågor kring vattenverksamhet.

Yttrande

Samrådsperiod maj 2021

Bakgrund och motiv till projektet

Byggnation av infrastruktur ska föregås av en analys enligt fyrstegsprincipen för att tydliggöra vilket behov som ska tillgodoses samt om anläggande av infrastruktur är den bästa lösningen för detta behov. Länsstyrelsen har tidigare framfört vikten av att tillämpningen av fyrstegsprincipen beskrivs i handlingarna och kan konstatera att detta saknas i planbeskrivningen och utkast till miljökonsekvensbeskrivning. För att få en förståelse för behovet av åtgärden behöver förutom fyrstegsprincipen även trafiksystemet norr och söder om sträckan för vägplanen beskrivas samt hur föreslagen ombyggnation av vägen förhåller sig till utformningsstandarderna på övriga delar av vägen.

Trafikverkets kommentar:

Planbeskrivningen kompletteras med utförligare beskrivning av analysen enligt fyrstegsprincipen.

Trafikverket bedömer att den i vägplanen aktuella vägsträckan är den sträcka där risken för allvarliga olyckor är högst, vilket är ett av motiven för att Trafikverket väljer att åtgärda denna sträcka först. För att minska risken för olyckor på närmast anslutande vägsträckor avser Trafikverket att ansöka om flytt av en del av de fartkameror som slopas i den aktuella etappen till anslutande vägsträckor. Även vägmärken för att varna för att viltstängsel upphör planeras.

För sträckan söder om Tjörnarps har olika alternativ, helt eller delvis i ny sträckning, studerats i tidigare utredningar. Efter att Höörs kommun förkastat det alternativ som tidigare förordats och Trafikverket konstaterat brister i den åtgärdsvalsstudie som gjorts för sträckan mellan E22 och Ekeröd beslutade Trafikverket att göra ett omtag. Omtaget omfattar framtagande av en bredare och grundligare åtgärdsvalsstudie med hänsyn till frågans komplexitet. Då Höörs kommun i översiktsplanen förespråkar en östligare förbifart konstaterade Trafikverket att etappgränsen behövde flyttas norrut

från Ekeröd till Tjörnarp för att inte begränsa förutsättningarna för att studera olika alternativ för väg 23 söderut mot E22.

När den i vägplanen aktuella etappen, samt etappen från Tjörnarp till E22, är ombyggda återstår sträckan från Sandåkra till Stoby. Motivet till att denna sträcka har givits lägre prioritet är att trafikmängden är betydligt lägre. Det innebär att en ombyggnad med mitträcke ger mindre trafiksäkerhetseffekt där, än på omgivande sträckor.

Val av utformning av vägen

Länsstyrelsen saknar i handlingarna motivering till varför breddningen av väg 23 görs främst på den östra sidan av vägen.

Trafikverkets kommentar:

I planbeskrivningen, kapitel 3.2 Val av utformning, framgår motivet till den huvudsakligen ensidiga breddningen.

Barnkonventionen och ett jämställt transportsystem

Länsstyrelsen uppmärksammar att barnens perspektiv gällande barriäreffekter beskrivs i handlingarna, men saknar en beskrivning av hur projektet påverkar barnens möjlighet att utnyttja transportsystemet. Vägplanen behöver även kompletteras med jämställdhetsperspektivet, med hänvisning till målen för ett jämställt transportsystem, avseende exempelvis barriäreffekter, trafiksäkerhet och möjligheten att utnyttja transportsystemet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har kompletterat handlingarna med avseende på barnens möjlighet att utnyttja transportsystemet och jämställdhetsperspektivet.

Vatten, inklusive naturmiljö i vatten

Länsstyrelsen anser att Trafikverket inte har till fullo tagit hand om de synpunkter Länsstyrelsen lämnat tidigare, varför en del synpunkter är en upprepning av vad som redan framförts. Framförallt gäller detta oklarheter i beskrivningen av miljöpåverkan och Länsstyrelsens principiella och genomgående synpunkt att Trafikverket behöver underbygga redovisade antaganden och bedömningar. Länsstyrelsen vill så tidigt som möjligt peka på vilka frågor de ser kan bli aktuella, och som Trafikverket i planbeskrivningen åtminstone bör avisera att de kommer att belysa.

Länsstyrelsen anser att de planerade skyddsåtgärderna avseende vägvattning, åtminstone i anslutning till vattenskyddsområdena, bör säkerställas och redovisas under *Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs*. Som geografisk avgränsning av vattenskyddsområde anser Länsstyrelsen att hela den föreslagna zonindelningen i de reviderade vattenskyddsområdena ska gälla. Vidare bör Trafikverket även redovisa vilka avvägningar som gjorts avseende eventuella skyddsåtgärder inom vattenskyddsområdenas sekundära och tertiära zon.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har tagit del av de reviderade vattenskyddsområdena och de föreslagna skyddsföreskrifterna. Zonindelningen inom vattenskyddsområdena har varit utgångspunkten för de föreslagna skyddsåtgärderna. De planerade skyddsåtgärderna avseende vägvattning inom de primära skyddszonerna säkerställs på plankartorna och redovisas i planbeskrivningen i kapitel Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs.

Planbeskrivningen har kompletterats avseende vilka avvägningar som gjorts avseende eventuella skyddsåtgärder inom vattenskyddsområdenas sekundära och tertiära zon.

Handlingarna behöver kompletteras med avseende på vilka kompensationsåtgärder som planeras för de intrång som görs i berörda diken/vattenbiotoper och förankras med berörda markägare. Att det inte krävs separata dispensansökningar medför inte att åtgärder inte behöver vidtas för att skadelindra och kompensera för intrånget i objekten.

Trafikverkets kommentar:

Mark för kompensation kan inte tas i en vägplan, utan det krävs avtal med markägare eller att det går hitta restytor som kan användas.

Det är positivt att åtgärder planeras för att rena dagvatten och minska risken för spridning av föroreningar, men det bör ändå redovisas hur man kommit fram till de bedömningar som görs. Baseras de på generella antaganden om liknande dikens funktion eller finns utredningar utifrån förhållandena på plats (exempelvis hur fastläggning av föroreningar kommer ske i planerade diken samt och hur detta påverkar förhållandena i recipienten).

Avseende påverkan på grundvatten under byggtiden skriver länsstyrelsen att bedömningen av påverkan på grundvattennivåerna i omgivningen och vilka effekter sänkningen kan medföra för allmänna intressen (naturvärden) och enskilda intressen behöver underbyggas. Detta handlar exempelvis om den bedömda tillfälliga påverkan på våtmarks- och sumpskogsområden. Vidare bör det redovisas vad som ligger till grund för bedömningen att grundvattenavsänkningen inte innebär några väsentliga negativa effekter på allmänna intressen eller naturvärden. Det bör även redovisas vilka de eventuella åtgärderna (utöver de möjliga tidsrestriktioner som omnämns) som planeras är, samt hur dessa kommer att säkerställas. Länsstyrelsen efterfrågar även ytterligare information kring bland annat vilka pumpflöden som grundvattenbortledning kommer att ske med, vilka kontinuerliga kontroller som kommer att göras, vilka skyddsåtgärder som planeras för att förebygga påverkan på dricksvatten och känslig vegetation och vilka eventuella kompensationsåtgärder som planeras.

Vidare menar länsstyrelsen att det bör redovisas hur dagvatten och länshållningsvatten kommer att hanteras och kontrolleras/följas upp under byggtiden.

Trafikverkets kommentar:

De åtgärder som har föreslagits har baserats på genomförda utredningar och beräkningar. Där så det har bedömts som lämpligt har handlingarna kompletterats med information om vilka underlag som legat till grund för bedömningarna.

Trafikverket avser att söka tillstånd till vattenverksamhet hos Mark- och miljödomstolen för alla arbeten som berör vatten och för de mer omfattande tillfälliga grundvattenavsänkningarna under byggskedet vid byggande av broar, förlängning av trummor. I samband med tillståndsprocessen Även hur dagvatten och länshållningsvatten kommer att hanteras och kontrolleras/följas upp under byggtiden behandlas i tillståndsprocessen.

Avseende dikningsföretag påminner länsstyrelsen om att om överenskommelse träffas mellan Trafikverket och dikningsföretagen bör dessa omfatta alla medlemmar i respektive dikningsföretag.

Trafikverkets kommentar:

Hantering av dikningsföretag sker i en separat process, i vilken eventuella synpunkter beaktas.

Påverkan på enskilda brunnar avses hanteras genom individuella överenskommelser med berörda fastighetsägare. Eftersom tillvägagångssättet förutsätter att det samrätts och kommits överens med berörda fastighetsägare bör det redovisas om/hur detta har gjorts hittills i projektet.

Trafikverkets kommentar:

En bedömning avseende påverkansområde för dricksvatten- och bevattningsbrunnar gjordes i ett tidigt skede och har kompletterats efterhand. De fastigheter där grundvattenpåverkan bedöms kunna uppkomma har inventerats genom en brunnsenkät via brevutskick. Av de brunnar som framkommit av enkäten har de, där risk för påverkan inte kunde uteslutas genom de inkomna uppgifterna, inventerats i fält. Av brunnsinventeringen framgår att ett fåtal brunnar längs sträckningen riskerar att påverkas vid de tillfälliga arbeten som vägens ombyggnad medför. Uppföljning av vattennivåer i dessa samt ett större antal brunnar kommer göras i ett kontrollprogram som tas fram i ett senare skede. Eventuell påverkan hanteras i samband med markförhandling/marklösen.

Länsstyrelsen skriver i sitt yttrande att samrådshandlingen och miljökonsekvensbeskrivningen bör kompletteras med om och i så fall vilka föreskrifter för vattenskyddsområdena som berörs samt vilka tillstånd eller dispenser som behöver inhämtas. Trafikverket har i samband med tidigare samrådsmöte framfört att den samlade påverkan i såväl Tormestorpsån som i avrinningsområdet som helhet bedöms föranleda tillståndspliktig vattenverksamhet. I samrådshandlingen framgår att ett ställningstagande kommer att tas längre fram i projektet. Det har enligt Länsstyrelsen inte framkommit något stöd för att planerade vattenverksamheter (grundvattensänkning) skulle vara uppenbart oskadliga enligt 11 kap 12 § miljöbalken varför länsstyrelsen utgår från att åtgärderna är tillståndspliktiga. Länsstyrelsen har i samrådet framfört att vattenverksamheterna lämpligen tillståndsprövas som en helhet.

Trafikverkets kommentar:

Planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande vägplanen har kompletterats avseende föreskrifter för vattenskyddsområdena enligt länsstyrelsens önskemål. Trafikverket avser att söka tillstånd för vattenverksamhet samlat för arbetena som berör vatten och för de mer omfattande tillfälliga grundvattensänkningarna under byggtiden.

Naturmiljö

Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning att påverkan på områdets naturvärden främst är kopplat till omlokaliseringen av parallellvägnätet och inte till själva breddningen av vägen. Även faunastängslet kommer att medföra en ökad påverkan. Länsstyrelsen menar att det är positivt att Trafikverket bedömer barriäreffekterna för väg och järnväg och behov av åtgärder samlat, vilket stämmer överens med det som Länsstyrelsen har framfört tidigare.

I översikten över riksintressena i planbeskrivningen saknas det föreslagna, men ännu ej beslutade, Natura 2000-området vid Tjörnarp. För att få en korrekt helhetsbild behöver även detta objekt tas med i handlingarna.

Trafikverkets kommentar:

Planhandlingarna kompletteras med information om Natura 2000-området när det är beslutat.

De nya gång och cykelvägen fram till Norra Mellby passerar längs med Norra Mellbys naturreservat. I handlingarna behöver det förtydligas om detta innebär någon påverkan på naturreservatet.

Trafikverkets kommentar:

Enligt reservatsbeslutet kommer reservatets avgränsning anpassas till den planerade gång- och cykelvägen längs väg 2000.01. Utifrån detta görs bedömningen att ingen påverkan på naturreservatet sker.

Länsstyrelsen menar att i vägplanehandlingarna saknas resonemang rörande hur intrånget i biotopskyddade objekt ska kompenseras. Detta behöver tas med framåt i projektet och förankras med berörda markägare. Att det inte krävs separata dispensansökningar medför inte att åtgärder inte behöver vidtas för att skadelindra och kompensera för intrånget i objekten.

Trafikverkets kommentar:

Mark för kompensation kan inte tas i en vägplan, utan det krävs avtal med markägare eller att det går hitta restytor som kan användas.

I en del fall innebär anläggandet av parallellvägnätet ytterligare påverkan på de biotopskyddade objekt som vägplanen hanterar. Frågan rörande kompensationsåtgärder bör i dessa fall lämpligen samordnas för att nå största möjliga naturvårdsnytta.

Trafikverkets kommentar:

Påverkan på biotopskyddade objekt utanför vägplanen hanteras i lantmäteriförrättningarna för parallellvägnätet. Eventuella samordningsmöjligheter får undersökas i samband med lantmäteriförrättningen.

I planbeskrivningen och i miljökonsekvensbeskrivningen förs ett resonemang avseende artskyddsförordningen där det beskrivs hur intrånget inte bedöms vara av den typ som väsentligen skulle påverka eller äventyra arters bevarandestatus. Länsstyrelsen vill här informera om att det avgörande som kom från EU-domstolen den 4 mars 2021. I detta har domstolen tittat på de kriterier som har utvecklats i svensk praxis rörande att artskyddet inte aktualiseras om gynnsambevarandestatus inte påverkas (de så kallade Klinthagen-kriterierna). Domstolens anger att bedömningen av gynnsambevarandestatus är en del av dispensprövningen och att frågan inte kan användas för att föregripa prövningen. Däremot är den en förutsättning för att om dispens kan ges eller inte. Avgörandet gäller endast 4 § arterna i artskyddsförordningen och domstolen har alltså inte tittat på de nationellt fridlysta enligt 8 § artskyddsförordningen. Det är dock troligt att anta att samma tolkning kommer att göras framöver även för dessa arter. Med anledning av detta, och för att undvika risken för omtag i ett senare skede, rekommenderar Länsstyrelsen att projektet även för dessa arter undersöker påverkan på enskilda individer.

Trafikverkets kommentar:

Beträffande artskyddsfrågan har miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande vägplanen anpassats i stor utsträckning utifrån de förändringar och de nya lydelse

i artskyddsförordningen (2007:845) samt Naturvårdsverkets och Skogsstyrelsens gemensamma tolkning av förändringarna i 4 § artskyddsförordningen.

Avseende åtgärder som inte fastställs i vägplanen förutsätter Länsstyrelsen att det fortsatta arbetet med utformningen av lokalvägnätet strävar efter att minimera påverkan på områdets natur- och kulturvärden. Om lokaliseringen av lokalvägarna skulle hamna utanför de områden som omfattas av naturvärdesinventeringen krävs ytterligare inventeringar för att hänsyn ska kunna tas till områdets värden och eventuella behov av dispens från artskyddsförordningen utredas. I arbetet med lokaliseringen av lokalvägarna är det även önskvärt att inte fragmentera betesmarker och brukningsenheter för att säkerställa en fortsatt betes- och jordbruksdrift inom området. För betesmarker är ett fortsatt brukande nödvändigt för att upprätthålla områdets värden.

Trafikverkets kommentar:

Lokalvägarnas slutliga utformning och lokalisering regleras vid en lantmäteriförrättning. Som länsstyrelsen skriver är avsikten att minimera påverkan på natur- och kulturvärden samt jordbruksmarken. Vid behov kommer ytterligare naturvärdesinventeringar att utföras.

Kulturmiljövård

Länsstyrelsen ser positivt på att Trafikverket har tagit fram en kulturarvsanalys för utbredningsområdet vilket ger goda förutsättningar för att hantera kulturvärdena i arbetet med vägplanen.

Länsstyrelsen kan i utkastet till miljökonsekvensbeskrivning se att det lyfts fram stora negativa effekter för Norra Mellby, då möjligheten av att uppfatta byn som en helhet försvåras. Länsstyrelsen menar att det är önskvärt att åtgärdsförslag tas fram för hur denna påverkan skulle kunna mildras.

Trafikverkets kommentar:

Vid utformning av bullerskyddsskärmar har särskild hänsyn till den befintliga kulturmiljön i Norra Mellby tagits. Eventuella genomsiktliga partier utreds vidare.

Där det kommer korsande broar bör höjdläge på vägbana och utformning av bro göras med hänsyn till landskapsbilden.

Trafikverkets kommentar:

Landskapsanpassning av korsande broar har gjorts i så stor utsträckning som möjligt utifrån överväganden av samtliga aspekter som påverkar val av lokalisering.

Kulturmiljö - arkeologi

Länsstyrelsen beskriver i sitt yttrande de hittills gjorda arkeologiska utredningarna och informerar om att steg 2-utredning för enskilda vägar etcetera ska genomföras under hösten 2021 alternativt tidig vår 2022.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar informationen avseende arkeologiska utredningar.

Samråd med berörda kommuner

Genomförda samrådsmöten med Hässleholms kommun

Under perioden 2019-04-01 till 2024-06-07 2023-11-24 har sexton samrådsmöten med Hässleholms kommun genomförts. Även representanter från Räddningstjänsten har deltagit vid ett av mötena. Nedan redovisas vilka huvudsakliga ämnesområden som samråden med kommunen har omfattat. För mer information hänvisas till minnesanteckningarna från mötena, diarienummer TRV 2017/81394.

Perioden 2019-04-01 till 2022-09-30:

Projektet

Kontinuerlig dialog har förts kring projektets omfattning, status, tidplan, kommande samråd och kommunens möjlighet att yttra sig. Frågan kring vägplanens avgränsning i norr har också lyfts på möten.

Oskyddade trafikanter

Diskussioner har förts kring oskyddade trafikanter och möjligheten att passera väg 23 och färdas längs vägen. Kommunen har frågat varför det inte tas ett större grepp så att separata gång- och cykelförbindelser utmed väg 23 skulle ingå i projektet. Förslag till sommarcykelvägar har också diskuterats.

Gång- och cykelförbindelse mellan N Mellby och Sösdala

Gång- och cykelförbindelsen mellan Sösdala och Norra Mellby har diskuterats vid flera av mötena. Kommunen har meddelat att det inte finns möjlighet för kommunen att medfinansiera en gång- och cykelförbindelse mellan Sösdala och Norra Mellby.

Trafikverket har redovisat förslag till utformning av vägporten under väg 23, som ingår i projektet, och hur kopplingar till omgivande vägnät görs.

Kommunal planering

Kommunen har informerat om att utvecklingsområden för verksamheter utreds inom ramen för översiktsplanarbetet i Sösdala. Även påverkan på gällande detaljplaner och behov av ändring av detaljplaner har lyfts och hanterats på flera möten.

Bullerskyddsåtgärder och bygglov

Behovet av bullerskyddsåtgärder har diskuterats på flera av samrådsmötena. Trafikverket har redovisat förslag till lokalisering av bullerskyddsåtgärder längs vägen. Bullerskyddsskärmar är normalt bygglovspliktiga, men kommunen har gett ett medgivande om att dessa kan hanteras inom ramen för vägplanen vilket innebär att undantag från bygglovsplikten kan hanteras genom vägplanen.

Räddningstjänstens framkomlighet

Diskussion har också förts med kommunen och Räddningstjänsten om tillgängligheten på lokalvägnätet och omlidningsmöjligheter. Diskussion har också förts om mitträckets utformning.

Rastplatsen

Kommunen har påpekat att rastplatsen söder om Sandåkra är viktig. Vidare har kommunen informerat Trafikverket om en ny möjlig verksamhet vid rastplatsen. Detta kan medföra behov av anpassningar i rastplatsens utformning. Det är viktigt att Trafikverket får ta del av bygglovsärendet och att det sker en fortsatt diskussion om rastplatsen.

Trafikering byggtid

Hur trafikering under byggtiden kan hanteras har diskuterats med kommunen. Behov av omledning av trafik under byggtiden kan konstateras.

Vattenskydd

Diskussioner har förts kring berört vattenskyddsområde och de av Trafikverket föreslagna åtgärderna.

Perioden 2022-10-01 till december 2023

Under perioden efter september 2022 har inga formella yttranden inkommit eller bemötts. Frågor främst kring hantering av bullerskydd, vattenskydd, omfattning av projektet samt passage av Vätteryd gravfält har diskuterats vidare. Även frågor kring vägplanens påverkan på och överensstämmelse med detaljplaner har hanterats. Trafikverket har fortlöpande informerat kommunen om projektets innehåll och framdrift.

Perioden december 2023 till maj 2024

Under perioden har inga formella yttranden inkommit eller bemötts.

Yttrande Hässleholms kommun

Samrådsperiod maj 2021

Hässleholms kommuns tekniska nämnd har inkommit med ett yttrande. Nämnden anser att vägplanen är väl genomarbetad och anpassad till den framtida trafiksituationen. De föreslagna åtgärderna med planskildhet, färre utfarter, lokalkörbanor, viltstängsel och viltpassager samt bullerskydd bidrar alla till bättre framkomlighet och ökar trafiksäkerheten. Den tekniska nämnden har i övrigt inget att tillägga förutom att remisstiden är väldigt kort och nämnden önskar mer tid i kommande ärenden för att bättre möjliggöra en politisk beredning.

Trafikverkets kommentar:

Samrådstiden är satt enligt vad som är brukligt. I vissa fall vill kommuner hantera yttranden även politiskt i samrådsskedet och då brukar de begära förlängd tid vilket Trafikverket ska godta. I detta fall har Hässleholms kommun inte begärt längre tid, men ärendet kan ändå hanteras politiskt om kommunen vill det. Samrådsperioden varar ända tills handlingen stämplas om till granskningshandling. Trafikverket anser att det bör vara en löpande dialog och förankring, så att det inte ska återstå några större synpunkter i granskningsskedet, även om formella politiska beslut dröjer. Kvarstår större synpunkter som föranleder omarbetning av planen så kan tidplanen påverkas negativt.

Samrådsperiod maj 2022

Avgränsning

Hässleholms kommun har inkommit med ett yttrande. Kommunen önskar en flyttad avgränsning av plangränsen norrut för att projektet även ska inkludera befintlig korsning med väg 2010 mot Vinslöv. Detta då kommunen anser att trafiksäkerheten för anslutningarna mot väg 23 mellan väg 2010 och väg 1902 behöver ses över inom ramen för aktuellt projekt i syfte att öka trafiksäkerheten.

Kommunen vill se en tydligare plan för hur arbetet ska bedrivas vidare efter aktuellt projekt för att säkra en trafiksäker lösning på sträckan Sandåkra-Stoby.

Trafikverkets kommentar:

Avgränsningen av vägplanen har beslutats vid projektstart och innefattar inte anslutningen med väg 2010 mot Vinslöv. Trafikverket anser att omarbetning av denna anslutning ses bättre över vid ombyggnation av sträckan Sandåkra-Stoby norrut. En ombyggnad i detta projekt skulle föranleda att en låsning av utformningen norrut skulle ske.

Vidare har bedömningen gjorts att det är lämpligare att anslutningar och anpassning av dessa mellan väg 1902 och väg 2010 utförs i det projekt som tar vid norrut då denna del inte får ett mitträcke inom ramen för denna vägplan. Stängning av dessa anslutningar utan att ett mitträcke och/eller ett faunastängsel uppförs bedöms riskera att otidlighet och risk för ”egna” anslutningar mot väg 23 skapas.

Motiv till avgränsning av vägplanen i norr framgår i planbeskrivningen.

Vidare diskussion kring arbetet på vägsträckan norr om vägplanen kommer att föras mellan Trafikverket, Hässleholms kommunen och Region Skåne.

Barriäreffekt

Kommunen menar att barriäreffekten kommer att öka med ökad hastighet och mitträcke framförallt för de som vill korsa vägen (invånare, bilister, cyklister och djur). Det är av stor vikt att oskyddade trafikanter ska kunna röra sig på ett enkelt sätt längs med och över väg 23. Därför är det viktigt att planskilda korsningsmöjligheter ordnas.

Trafikverkets kommentar:

Vägplanen omfattar fem planskildheter för gång- och/eller cykeltrafik inom Hässleholms kommun. Två av dessa finns i anslutning till Norra Mellby; en ny statlig gång- och cykelvägsport söder om Norra Mellby samt en mindre passage i befintlig hästport som kommer att tas i anspråk av Trafikverket för ändamålet sommarcykelväg. Utöver dessa passagemöjligheter för oskyddade trafikanter finns det ytterligare planskildheter som kan nyttjas av oskyddade trafikanter, dock inte på separat gång- och cykelväg; en befintlig bro i södra Sösdala samt en bro i Sandåkra med lokalväg under väg 23. Samtliga passager är sammanbundna med en variation av statliga sidovägar/enskilda vägar/gång- och cykelväg samt sommarcykelväg för att minska den barriäreffekten som framhävs i kommunens yttrande.

De nya och befintliga planskildheterna för fordon och oskyddade trafikanter kompletteras med en ny faunabro för storvilt samt fyra nya rörbroar för korsande vattendrag med strandpassage för exempelvis utter. Även nya torrtrummor för småvilt anläggs längs vägsträckan.

Trafiksäkerhet

Kommunen önskar mer underlag som kan kopplas samman med de tidigare redovisade bristerna längs vägen. Kommunen anser att det underlag som lyfts upp i projektet pekar på främst singelolyckor och att det inte går i linje med att de planerade åtgärderna ska öka trafiksäkerheten.

Trafikverkets kommentar:

De planerade åtgärderna är baserade på tidigare förstudier och åtgärdsvalsstudie, med insamlingsperiod som skiljer sig från de för projektet. Aktuellt projekt har en insamlingsperiod som motsvarar 2009-2018.

Tillgänglighet

Kommunen anser att tillgängligheten för boende längs väg 23 behöver lösas. Som exempel lyfts det som positivt att sommarcykelväg ersätter cykling på vägren. Dock menar kommunen att en sommarcykelväg medför brister i drift och underhåll och därmed användandet över året. Vem bär ansvaret för drift och underhåll för sommarcykelvägen?

Trafikverkets kommentar:

Inskränkningen i drift innebär att sommarcykelvägen inte kommer att vinterväghållas. Det är enbart kortare perioder med snö som vanligtvis förekommer i Skåne varför det kommer större delen av året att gå utmärkt att cykla längs sommarcykelvägen. Om det visar sig att cyklingen längs sommarcykelvägen skulle öka markant om några år kan Trafikverket ta beslut om att öka standarden på cykelvägen.

Eftersom sommarcykelvägen ingår i vägplanen och tas med vägrätt är det Trafikverket som kommer att underhålla vägen.

Framkomlighet

Kommunen vill påtala vikten av att det blir en planskild korsning när sommarcykelvägen korsar väg 23. Kommunen önskar även en tydlig redogörelse i planbeskrivningen gällande förutsättningarna för sommarcykelvägen.

Vidare saknar kommunen lösning på koppling mellan lokalvägarna nordväst och sydost om Vätteryds gravfält. Den planbeskrivningen presenterade lösningen återfinns inte i ritningarna.

Trafikverkets kommentar:

Norr om Norra Mellby där sommarcykelvägen byter sida om väg 23 kommer befintlig hästport att nyttjas som planskildhet för sommarcykelvägen. Denna har en fri höjd på 2,8 meter. Trafikverket kommer att ta över driften av denna passage.

Koppling vid Vätteryds gravfält har förtydligats i ritningsunderlaget för vägplanen. Det planeras för öppning i sidoräcke och anslutning till lokalväg på östra sidan av väg 23. Möjlig koppling via faunapassagen och utformning av eventuell plankorsning studeras vidare.

Bullerskydd

Utifrån tidigare dialog har det framkommit att Trafikverket anser att det inte föreligger ett behov av bullerskyddande åtgärder av området mellan väg 23 och Farmgatan i Sösdala eftersom detaljplanen för området inte är genomförd. Kommunen menar att Trafikverket inom ramen för aktuellt projekt är ålagda att bullerskydda även obbyggda bygggrätter. Jämlikt 14 § väglagen får väg inte byggas i strid med gällande detaljplan. I praktiken kommer genomförande av detaljplanen avsevärt försvåras om skyddsåtgärderna ska bekostas av exploatören eller kommunen. Ett sådant förhållande borde rimligtvis träffas av nämnda bestämmelse i väglagen.

Trafikverkets kommentar:

Diskussion kring detta pågår via separata mötesserier mellan kommunen och Trafikverket samt via mailkorrespondans. Trafikverkets inställning är att enbart befintlig bebyggelse ska omfattas av bullerskyddsåtgärder.

Faunapassager

Kommunen anser att det är positivt att det planeras för en viltbro vid Vätteryds gravfält. Det är också positivt att befintlig passage under väg 23 vid Sandåkra bibehålls och kompletteras med ny lokalväg i samband med att bron byggs om. Det är då viktigt att utformningen anpassas så att befintlig faunapassage inte försämras utan i stället förbättras ytterligare.

Dock anser kommunen att det bör anläggas ytterligare en planskild faunapassage, anpassad för större vilt, mellan dessa två passager. En sådan faunapassage skulle med fördel kunna placeras mellan Sösdala och Norra Mellby, antingen i anslutning till av Skogsstyrelsen utpekade områden med naturvärden och nyckelbiotop nära Oskarsfarm eller i anslutning till naturreservatet Norra Mellby.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket anser att avståndet på sju kilometer mellan aktuella passager är en godtagbar standard vid utbyggnad av vägen. Vid val av lokalisering av faunapassager har hänsyn tagits till framtida faunaåtgärder på Södra stambanan. Inpassningen av faunabron i landskapet har gjorts utifrån ett flertal aspekter, men med fokus på vilt och de befintliga natur- och kulturmiljövärdena i landskapet.

Ritningar

Kommunen har ett flertal synpunkter avseende utformningen som redovisas på plankartorna. Dessa handlar bland annat om stängning av anslutningar och nya lokalvägar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har tagit till sig kommunens synpunkter och fortsatt diskussion kring utformningen pågår.

Bullerskyddsåtgärder

Kommunen ifrågasätter om det är rimligt att beräkna den samhällsekonomiska nyttan per bullerskyddsåtgärd och inte baserat på nyttan för hela objektet. Kommunen menar att utbyggnaden av väg 23 ska kunna bära samtliga bullerskyddsåtgärder som krävs för objektet baserat på den totala nyttan.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har en likabehandlingsprincip att förhålla sig till. Oavsett om en drabbas i Hässleholm eller någon annanstans ska alla behandlas lika. Därför studeras det om lösningarna är samhällsekonomiskt försvarbara. En bullerskyddsåtgärd ska ställas mot kostnad. En bullerskyddsskärm som är lång men låg och skyddar många kan vara samhällsekonomiskt lönsam men ger ingen märkbar effekt och byggs sannolikt inte medan en kort skärm kan ge en större effekt för en enskild och kan byggas även om den inte är lönsam. Bullerskyddsåtgärder ska även ställas mot värdet, men var i landet fastigheten finns ska inte vara en nackdel för att möjliggöra en rättvis process.

Kommunen anser att maxvärdet ska vara en självklar bedömningsgrund för åtgärder vid uteplatser.

Trafikverkets kommentar:

Maximalnivån är primär bedömningsgrund för uteplats men även ekvivalentnivån har ingått i bedömningen av uteplatser.

Samtliga berörda uteplatser inom Hässleholms kommun med maximalnivåer överstigande 70 dBA föreslås få åtgärd för skydd av uteplats.

Kommunen förutsätter att tillräckligt ljuddämpande fönster och ventiler erbjuds fastighetsägarna för att riktvärdena för inomhus både ekvivalent och maximalnivå (nattetid) innehåll. Framgår inte av utredningsmaterialet.

Trafikverkets kommentar:

I miljökonsekvensbeskrivningens bullerbilaga redovisas, fastighet för fastighet, krav på fönster för att klara riktvärdena inomhus samt vilka åtgärder som föreslås. Det framgår även utav plankartorna vilka fastigheter som kommer att erbjudas åtgärder.

Kommunen konstateras att åtta korta två meter höga skärmar med 2-8 dBAs dämpning föreslås. Kommunen anser att bullerdämpningen bör kunna bli bättre samt menar att utredningen ska kompletteras med nya förslag med längre och högre bullerskärmar.

Trafikverkets kommentar:

Som beskrivs i trafikbullerutredningen har förslaget till vägnära åtgärder föregåtts av en iterativ process där vägnära åtgärder med olika placeringar, höjder och längder på skärmar har prövats med avseende på bullerdämpande effekt, anläggningskostnad och samhällsekonomisk lönsamhet samt genomförbarhet. I utvärderingen av de studerade skärmarna har även miljöaspekter som intrång i natur- och kulturmiljö varit vägledande. Totalt har 88 skärmalternativ utvärderats mot hur de verkar mot gällande riktvärden, samhällsekonomiskt och mot kända miljöintressen samt, översiktligt, teknisk genomförbarhet. I bilaga AK60 redovisas sammanfattande tabeller för samtliga studerade skärmalternativ. Under processen har längre och högre skärmar prövats såväl för de kortare skärmarna, som söder om Sösdalas södra trafikplats och förbi Norra Mellby.

Kommunen anser att fastighetsnära bullerskärmar även bör utredas för fastigheterna söder om Sösdalas södra trafikplats. Här föreslås inga åtgärder alls.

Trafikverkets kommentar:

Vägnära bullerskyddsskärmar har studerats under processen, se ovan. Tre av de berörda fastigheterna erbjuds fönsteråtgärder för att säkra att inomhusnivåerna klaras. Övriga te berörda fastigheter har fönster som är tillräckligt bra för att klara inomhusnivåerna. Inga uteplatser beräknas få bullernivåer som överstiger riktvärdena.

Flerbostadshuset norr om trafikplats Sösdala får lägre bullernivåer i utredningsalternativet än i nollalternativet. Kommunen undrar hur detta kan stämma.

Trafikverkets kommentar:

Vid en jämförelse mellan de båda beräkningsmodellerna kan konstateras att skillnaden mellan dessa i och för sig är liten men att det finns skillnader. Väg 23 och stora delar av trafikplatsen ligger i stort sett på samma höjd och i samma läge i båda modellerna. Breddningen av väg 23 medför dock att trafiken ligger något annorlunda i utredningsalternativet jämfört med nollalternativet, delvis med en förskjutning mot öst. Ombyggnaden av trafikplatsen, där påfartsrampen till väg 23 mot norr placeras i ett nytt läge längre från bebyggelsen, innebär också att ramptrafiken hamnar längre från bebyggelsen. Rampen ligger också lägre, i skärning på en längre sträcka jämfört

med idag när den i stort sett ligger i plan. Totalt sett medför förändringarna en sänkning av bullernivåerna vid den aktuella bebyggelsen.

Skydd av kommunal vattentäkt i Sösdala

Kommunen anser att det tydligare behöver redovisas var skyddsåtgärder för vattentäkten planeras att anläggas.

Trafikverkets kommentar:

Omfattning av planerade vattenskyddsåtgärder inom Sösdalas vattenskyddsområde har arbetats in i plankartorna. Av sekretesskäl anges inte gräns mellan primär och sekundär skyddszon i planhandlingarna. Placering har utgått från det förslag på nytt vattenskyddsområde som skickats in av Hässleholm Miljö till Länsstyrelsen i Skåne och omfattar såväl väg 23 som ombyggd plankorsning vid väg 1978. Befintliga och planerade grundvattenskyddsåtgärder kommer att sammanstråla och överlappa varandra.

Kommunen vill att Trafikverket ska redovisa den riskanalys som ligger till grund för val av skyddsåtgärd, då kommunen anser att man valt en fördröjande åtgärd och inte en förhindrande åtgärd.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket skickar över utförd riskanalys i projektet efter genomsyn av sekretess. Trafikverket vill belysa att grundvattenskyddsåtgärder syftar till att minimera risk för skada, inga skydd kan helt eliminera eller förhindra en skada. Trafikverket har mångårig erfarenhet av anläggning och drift av täta diken och kan konstatera att dessa är förknippade med ett antal risker samt kräver en mottagare för vägdagvattnet (oftast en dagvattendamm) vilken ska underhållas.

Skydden med täta diken har en historia av att byggas på ett ej hållbart sätt, vilket av olika anledningar gör att de ej fungerar som de ska. Dessutom finns det flera riskfaktorer som innebär att dess funktion kan bli bristfällig. Sker en olycka med utsläpp så krävs sanering vilken också med stor sannolikhet förstör de täta dikena. De täta dikena är då inte helt enkla att laga så att de återfår sitt ursprungsskydd. Även om de får behålla sin funktion så har de en begränsad livslängd som beror på hur mycket föroreningar som de får ta emot under deras livslängd.

Sedan finns det risker för oavsiktliga skador kopplat till andra verksamhetsutövare (till exempel kommun) som väljer att utföra åtgärder på vägdikey där täta diken finns. Det handlar då oftast om exempelvis byte av trafikskylt, ledningsdragning för vatten, el eller fiber med konsekvensen att de täta dikena förstörs.

Slutligen så finns det studier som visar på att majoriteten av de föroreningar som bildas av trafiken stänker/flyger utanför vägbanan i samband med regn/snö vilket betyder att täta diken ej är en total lösning för diffus föroreningstransport. Detta framhålls och beskrivs bland annat i Trafikverkets rådsdokument för hantering av vägdagvatten (TDOK 2011:356).

Kommunen anser att skyddsåtgärderna bör jämföras med att flytta den olämpligt placerade vattentäkten till en annan säkrare plats.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket håller med om att en utredning av annan lokalisering av vattentäkt alternativt en överföringsledning från Tormestorp hade varit ett bra alternativ. Dock

kan det inte anses ligga inom ramen för de åtgärder som Trafikverket har rådighet över genom väglagen. En sådan utredning måste initieras och bedrivas utav huvudmannen.

Kommunen håller inte med Trafikverket i bedömningen att planerat utbyggnadsalternativ bedöms totalt sett innebära en måttligt positiv konsekvens jämfört med nollalternativet beaktat förhöjd hastighet på väg 23 och omedelbar närhet till kommunens vattentäkt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har i riskanalysen vägt in samtliga aspekter som en ombyggd väg föranleder ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Jämfört med dagens väg kommer planförslaget medföra betydande riskminimering på grund av att sannolikheten för en olycka minskar. Detta beror bland annat på att sträckan blir mötesfri, det anläggs en trafiksäkrare påfart norrut från väg 1978 till väg 23 samt att faunastängsel upprättas. Kommunen påpekar själva i yttrandet att trafiksäkerheten har varit av stor vikt vid framtagande av planförslaget. Ökad trafiksäkerhet generellt utmed sträckan medför att sannolikheten för en allvarlig olycka minskar trots att hastigheten ökar. Utöver detta åtar sig Trafikverket i planförslaget att anlägga grundvattenskydd utmed väg 23 genom båda vattenskyddsområdena på sträckan, vilket saknas helt i dagsläget.

Vägdagvatten och miljö kvalitetsnormer för vatten

Kommunen vill att Trafikverket redovisar hur de kommit fram till att infiltration i utökade vägslänter utgör en tillräcklig rening av vägdagvatten.

I Trafikverkets rådsdokument TDOK 2011:112 hänvisas till ett flertal källor som konstaterar att gräsklädda diken har god förmåga att fastlägga metaller men också olika petroleumprodukter som kan brytas ned på biologisk väg. Den främsta avskiljningen sker vid avrinning från vägen och över dikets innerslänt.

Var föroreningarna hamnar är starkt beroende av de hydrologiska förutsättningarna under vilka dagvattnet lämnar vägytan. Vid avrinning till sidoområde sker vanligen infiltration och vidare perkolation ner till grundvattnet direkt utanför den hårdgjorda ytan. I dessa fall kan det förväntas att merparten av dagvattenföroreningarna fastläggs i vägslänter. Utförd miljöprovtagning i ett antal vägslänter utmed väg 23 påvisar metaller och PAH vilket indikerar att partikelbundna föroreningar avskiljs idag. Samtidigt är halterna relativt låga och avtar med djupet. Därtill har provtagning av sediment i Tormestorpsån visat på låga föroreningshalter vilket indikerar att föroreningsbelastningen från vägen idag är begränsad.

Risk för avrinning av dagvatten till ytvattenrecipient minskar om infiltrationen i sidoområdet är god. Beräkningar visar att infiltrationen på årsbasis är mycket god utmed aktuell vägsträcka och risken för avrinning av dagvatten till ytvatten är därmed mycket låg.

Genom att fortsatt främja en god filtrering vid infiltration i gräsbevuxna vägslänter kan en stor del av de partikelbundna föroreningarna, såsom PAH och flera tungmetaller, avskiljas. I detta projekt kommer släntytan på östra sidan generellt att öka till nästan det dubbla efter ombyggnation. På vägens västra sida sker även där ställvis justeringar av vägområdet för att följa standardkrav enligt VGU. Där sidoområdet behöver justeras med avseende på VGU medför vägplanen fördjupade skärningsdiken jämfört med idag. Dessa diken kommer, istället för dagens djup på ca 0,5-0,7 m, istället anläggas med en bottennivå 0,3 m under terrass vilket innebär ett djup på ca 1,1 m. Ställvis kommer även

innerslänter få ett flackare släntutfall 1:4 vilket ytterligare bidrar till att öka sedimentationsytan inom vägområdet.

Detta bedöms ge bättre reningseffekt än dagens vägslänter eftersom ytan för avsättning av partikelbundna föroreningar ökar.

Kommunen vill även att Trafikverket ska utveckla sitt resonemang samt visa var de har stöd i att påverkan på yt- och grundvatten enligt miljökonsekvensnorm för vatten inte påverkas genom vägdagvattnets tillflöden till vattendrag som leds vidare till Tormestorpsån och Finjasjön.

Trafikverkets kommentar:

Även inom tillrinningsområdena till vattentäkterna i Tjörnarps och Sösdala kommer släntytan att öka. Dessutom anläggs planerade semitäta diken med trapetsformad tvärsektion med en bottenbredd på minst 0,5 meter, vilket ytterligare minskar risken för ytligt avrinnande dagvatten. Sammantaget medför det en större fastläggning av partikelbundna föroreningar, såsom metaller och PAH, och en minskad risk för erosion på lång sikt inom vattenskyddsområdenas skyddszoner. Däremot kommer lösta föroreningar inte att renas i någon större utsträckning.

Föroreningar kan också spridas via damning, stänk och vid plogning. Genom att sidoområdet blir bredare minskar risken för att föroreningar hamnar utanför vägområdet. Genom att anlägga bankdiken utmed jordbruksmark ökar sannolikheten även för att plogade snömassor fångas upp och föroreningar fastläggs lokalt utan avrinning.

Därtill har beräkningar av föroreningsbelastning före och efter utbyggnad av vägen utförts. Dessa har därefter jämförts med reningsgrader för vägdiken både i Stormtac och TDOK 2011:112. Det kan konstateras att reningsgraden och den ökade reningssytan med all sannolikhet kommer att väga upp för den tillkommande belastningen av metaller och PAH.

Med avseende på att ytan för fastläggning kommer öka efter ombyggnation, vilket utgör bästa möjliga teknik, samt med hänsyn till utförda föroreningsberäkningar och att kontaktsträckorna med ytvattenförekomsten är relativt liten bedöms vidtagna dagvattenreningsåtgärder utmed väg 23 vara tillräckliga för att säkra att ingen negativ påverkan sker på möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna.

Masshantering och förorenad mark

Kommunen konstaterar att det finns ett massöverskott samt att det utförts en miljöteknisk markundersökning. Denna har kommunen inte tagit del utav.

Trafikverkets kommentar:

Detta är en handling som ligger till grund för framtagandet av framtida förfrågningsunderlag och normalt inget som förmedlas vidare inom ramen för samrådet.

Avgränsning i miljökonsekvensbeskrivningen av aspekter

Kommunen har noterat att bland annat vibrationer är en del som inte bedöms innebära väsentliga miljöeffekter och därmed bör avgränsas bort. Kommunen har farhågor att det kan bli ett problem med komfortvibrationer då kommunen har erfarenhet från utbyggnaden av väg 21 vid Vanneberga. Kommunen vill ta del av vibrationsutredningen samt få en beskrivning av vilka fastigheter som ligger i riskzon samt eventuella åtgärder som kan vara relevanta för att minska komfortvibrationerna.

Trafikverkets kommentar:

Vibrationsmätningar har gjorts i tre fastigheter utmed sträckan inom tre olika områden som, utifrån geotekniska förutsättningar, bedömts vara mest vibrationskänsliga. Slutsatsen utifrån mätningarna är att efter ombyggnad av vägen är risken för vibrationer, över riktvärdet 0,4 mm/s, orsakade av passerande fordon på väg 23 försumbar. Framtida vibrationer på upp till 0,1 - 0,2 mm/s kan komma att förekomma (i synnerhet nära Sösdala).

Beträffande vibrationsproblematik i samband med vägombyggnaden så ställer Trafikverket krav på entreprenören i samband med upphandlingen att riskanalys tas fram för arbeten som riskerar att orsaka vibrationer i byggnader, att gällande riktvärden innehålls samt att vibrationsmätningar görs. Allt enligt Svensk standard gällande riktvärden och mätmetoder för vibrationer.

Genomförda samrådsmöten med Höörs kommun

Under perioden 2019-04-01 till 2024-06-07 har 16 samrådsmöten med Höörs kommun genomförts. Vid tre av mötena har Mittskåne Vatten medverkat och vid ett av mötena har Räddningstjänsten medverkat. Nedan redovisas vilka huvudsakliga ämnesområden som samråden med kommunen har omfattat. För mer information hänvisas till minnesanteckningarna från mötena, diarienummer TRV 2017/81394.

Perioden 2019-04-01 till 2022-09-30:

Projektet

Kontinuerlig dialog har förts kring projektets omfattning, status, tidplan, kommande samråd och kommunens möjlighet att yttra sig. Även frågor kring medfinansiering av åtgärder har lyfts.

Oskyddade trafikanter

Diskussioner har förts kring oskyddade trafikanter och möjligheten att passera väg 23 och färdas längs vägen. Trafikverkets utredning avseende en gång- och cykelpassage över/under väg 23 och det lokala vägnätet vid Tjörnarp har redovisats och diskuterats återkommande. Trafikverket har förmedlat att de har beslutat komplettera vägplanen med en gång- och cykelbro över väg 23 norr om norra infarten till Tjörnarp.

Korsning södra Tjörnarp

Lokalisering och utformning av korsningen i södra Tjörnarp har varit aktuell på ett flertal möten. Diskussioner har förts kring alternativen som Trafikverket har studerat.

Räddningstjänstens framkomlighet

Diskussion har förts med kommunen och Räddningstjänsten om framkomligheten på väg 23 och om omlidningsmöjligheter via lokalvägnätet.

Kommunal planering

Behov av upphävande och/eller ändring av detaljplaner och finansiering av dem har lyfts och hanterats på ett flertal möten.

Bullerskyddsåtgärder och bygglov

Behovet av bullerskyddsåtgärder har diskuterats på flera möten. Trafikverket har redovisat omfattningen av bullerskyddsåtgärderna. Bullerskyddsskärmar är normalt bygglovspliktiga, men kommunen har gett ett medgivande om att dessa kan hanteras inom ramen för vägplanen vilket innebär att undantag från bygglovsplikten kan hanteras genom vägplanen.

Vattenskyddsåtgärder

Hur den berörda vattentäkten och dess skyddsområde i Tjörnarp ska hanteras har lyfts vid mötena där Mittskåne Vatten har deltagit.

Perioden 2022-10-01 till december 2023

Under perioden efter september 2022 har inga formella yttranden inkommit eller bemötts. Frågor främst kring hantering av lokalvägar och anslutningar samt överensstämmelse med gällande och pågående detaljplaner har diskuterats vidare och hanterats. Även frågan om ny utformning av trafikplats Södra Tjörnarp har samråtts. Trafikverket har fortlöpande informerat kommunen om projektets innehåll och framdrift.

Perioden december 2023 till maj 2024

Under perioden har inga formella yttranden inkommit eller bemötts. Frågor kring intrång i detaljplaner kring trafikplatsen i Tjörnarp samt markanspråk kring gång- och cykeltunneln vid Tjörnarp skola har diskuterats vidare.

Yttrande Höörs kommun

Samrådsperiod maj 2021

Som helhet tycker kommunen att vägplanehandlingarna är bra och omfattande men ifrågasätter starkt ett antal frågeställningar, som redovisas nedan.

Planbeskrivning och miljöpåverkan/miljökonsekvensbeskrivning

Planläggning av väg

Kommunen anser att Trafikverkets samrådsprocess omöjliggör för kommunen att få till politiskt förankrade beslut kring yttrande på vägplanen under den formella samrådstiden. Kommunens process kräver som regel cirka två till tre månader för framtagande av ett yttrande som förankrats brett i förvaltningen och som kan antas politiskt. Även den interna processen på förvaltningen är problematisk att hinna med på den begränsade samrådstiden på mindre än fyra veckor.

Trafikverkets kommentar:

Samrådstiden är satt enligt vad som är brukligt. I vissa fall vill kommuner hantera yttranden även politiskt i samrådsskedet och då brukar de begära förlängd tid vilket Trafikverket ska godta. I detta fall har Höörs kommun inte begärt längre tid, men yttrandet kan ändå hanteras politiskt om kommunen vill det. Samrådsperioden varar ända tills handlingen stämplas om till granskningshandling. Trafikverket anser att det bör vara en löpande dialog och förankring, så att det inte ska återstå några större synpunkter i granskningsskedet, även om formella politiska beslut dröjer. Kvarstår större synpunkter som föranleder omarbetning av planen så kan tidplanen påverkas negativt.

Genomförande och finansiering

Höörs kommun undrar hur samrådsprocessen ser ut med berörda fastighetsägare som påverkas av projektet. Höörs kommun har fått uppfattningen att många berörda fastighetsägare som kommer att påverkas av projektet inte är införstådda med vilka konsekvenser det kommer innebära för dem i deras boendemiljö och i deras vardagliga resmönster.

Trafikverkets kommentar:

Samrådsprocessen pågår och projektet är mottagligt för frågor om oklarheter finns.

Ändamål och projektmål

Höörs kommun noterar att det i projektmålen endast finns med anläggandet av "en mer trafiksäker korsning vid Tjörnarp. Denna ska innefatta en planskild gång- och cykelpassage." Samrådshandlingarna innehåller två planskildheter för fotgängare och cyklister vilket kommunen ser som nödvändigt och en förbättring i förhållande till projektmålen.

Tidigare utredningar och beslut

Kommunen hänvisar till åtgärdsvalsstudien för det aktuella projektet (Ekeröd-Sandåkra, 2017) som landade i rekommendationen att det bör finnas en cykelvänlig färdväg mellan Höör och Tjörnarp, för att binda samman det studerade stråket med Höörs tätort. Höörs kommun ser fortfarande att cykelförbindelsen Höör-Tjörnarp är en viktig fråga att lösa.

Under det tidigare utredningsarbetet har hela sträckan från Ekeröd strax norr om Höör till Sandåkra i Hässleholms kommun ingått i samma projekt, där gång- och cykeltrafiken i samma stråk haft en naturlig del, vilket framgår av åtgärdsvalsstudien. Höörs kommun förutsätter att Trafikverket har frågan med i sin fortsatta åtgärdsplanering och att den blir en del av kommande projekt för att hantera väg 23 från Tjörnarp och söderut.

Från den tidigare processen vill Höörs kommun också trycka på att de fortfarande håller ett tidigare alternativ från 2019 som det bästa alternativet för lösningen av planskild korsning för gång- och cykeltrafik i södra Tjörnarp. Alternativet skulle innebära en mer genkoppling för oskyddade trafikanter och minska restiden för de cyklister och fotgängare som avser resa till och från tågstationen i centrala Tjörnarp.

Trafikverkets kommentar:

Pågående åtgärdsvalsstudie för väg 23 E22-Tjörnarp, inkluderar den aktuella sträckan Höör-Tjörnarp, där lämplig typ av cykelförbindelse kommer att utredas.

Utredning avseende ytterligare gångpassage i Tjörnarp pågår.

Trafikflöden

Enligt tabellerna räknar Trafikverket med att trafikmängden kommer att öka från 7600 fordon till 10 600 fordon dagligen om inga åtgärder vidtas längs med vägen. Höörs kommun undrar vilka flöden som kan förväntas med en utbyggd mötesseparerad väg i enlighet med samrådshandlingarna?

Trafikverkets kommentar:

Trafikflödena framgår i planbeskrivningens kapitel 4.2.1.

Angränsande infrastrukturprojekt

Kopplingar till angränsande infrastrukturprojekt söderut/österut är av stor betydelse för Höörs kommun och kommunen anser att deras status behöver framgå i planbeskrivningen. Möjligheterna att koppla vidare en cykelväg söderut från Tjörnarp mot Höörs tätort längs med väg 23 får inte byggas bort.

Höörs kommun anser också att samordning med dragningar av ny järnväg måste göras eftersom stora negativa kumulativa effekter kan förväntas vad gäller barriärverkan och buller med mera. Exempelvis behöver faunapassagen vid Vätteryd samordnas med faunapassage för Södra stambanan och eventuella tillkommande höghastighetsbanor.

Trafikverkets kommentar:

Möjligheten till framtida koppling söderut försvinner inte med föreslagen lösning. Med hänsyn till den formella planprocessen är det inte möjligt att ta med utförligare beskrivningar av angränsande projektet i planbeskrivningen. Trafikverket har valt gränssnittet mellan objekten för att beroendet ska vara så litet som möjligt.

Hela väg 23 mellan E22 och Tjörnarp hanteras i den pågående åtgärdsvalsstudien för E22 – Tjörnarp i vilken kommunen deltar. Resultatet av åtgärdsvalsstudien kommer att visa på vilket sätt väg 23 ska byggas ut.

Det har skett en samordning i utförd lokaliseringstudie för faunapassagen, kopplat till förutsättningarna för Södra stambanan. Faunapassagen utgör också förutsättning för fortsatt arbete med höghastighetsjärnvägen.

Kommunal planering

Höörs kommun framför att arbete med en ändring av översiktsplan för Tjörnarps tätort pågår och de anpassar sina planer till det aktuella projektet med väg 23. Kommunen

påpekar att projektet begränsar möjligheterna att peka ut stationsnära bebyggelse öster om väg 23. Vägprojektet med ökad barriärverkan blir problematiskt ur ett utvecklingsperspektiv då det innebär att det blir svårt att peka ut stationsnära utvecklingslägen (<2km) öster om väg 23 eftersom sträckan för oskyddade trafikanter ökar avsevärt för resor till stationen.

Kommunen delar inte Trafikverkets bild av att vägplanen bedöms inte strida mot kommunens översiktsplan. Kommunen menar att vägplanen försvårar för utbyggnad på fastigheten Korsaröd 2:186 i enlighet med översiktsplanen. Detta eftersom projektet medför ökade bullernivåer på fastigheten och bullernivån kommer att bli 55-60 dBA för de planerade bostäderna på fastigheten vilket medför att dessa inte klarar riktvärdena för uteplats på 55dBA.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket anser att ett område inom två till tre kilometer från en tågstation kan ses som stationsnära. Detta baseras på en värdering av vad som kan anses vara ett rimligt cykelavstånd. Genom föreslagen vägbro med gång- och cykelbana i den södra korsningen skapas förutsättningar för att planera nya bostadsområden på den östra sidan, med god tillgänglighet till Tjörnarps centrala delar. Utredning avseende ytterligare gångpassage vid skolan pågår.

Vid planering av bostadsbyggande utmed väg 23 i Tjörnarps bedöms redan dagens och framtida trafik på väg 23 innebära bullernivåer över gällande riktvärdet vid fasad Leq 60 dBA. Trafikverket anser att kommunen behöver ta höjd för höga bullernivåer vid placering och utformning av bostadsbyggnaderna, oavsett utbyggnad av väg 23 till 2+1 väg. Projektet med föreslagen bullerskyddsskärm medför att bullernivåerna blir lägre eller i nivå med bullernivåerna i nollalternativet, den framtida bullersituation som en planerad utbyggnad skulle få anpassas till om väg 23 inte byggs ut enligt vägplanen. Förutsättningar borde finnas att planera området så att samtliga riktvärden för ny bostadsbebyggelse enligt trafikbullerförordningen kan klaras. Trafikverket gör därmed bedömningen att planerad utbyggnad av bostäder i Tjörnarps inte försvåras betydligt av vägutbyggnaden.

Det behöver framgå i planbeskrivningen att kostnader för ny detaljplan inte ska belasta kommunen, utan Trafikverket som exploatör ska stå för samtliga kostnader kopplade till framtagande av ny detaljplan samt inlösen av mark. Kommunens bedömning är att Trafikverkets förslag förutsätter nya detaljplaner i södra delen av Tjörnarps tätort. Denna bedömning grundar sig i att privat kvartersmark för bostäder kommer att påverkas (Kärran 3) för att skapa sikt för trafik som kommer söderifrån på Landsvägen och ska svänga västerut på den nya kringlan och sedan ta sig över väg 23. Vägplanen gör också anspråk på ett område med påtagligt naturvärde enligt utförd naturvärdesinventering (Miljökonsekvensbeskrivningens bilaga 2, område 105). Samrådshandlingarna visar att hela detta område skulle behöva bli vägområde vilket kommunen inte blivit informerad om sedan tidigare. Kommunen anser att ny planreglering krävs för den detaljplan som benämns i handlingarna som "Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för Kv. Absalon m.fl. Tjörnarps stationssamhälle, 12-TJS-34".

Trafikverkets kommentar:

Utredning avseende utformning och anslutning av gång- och cykelväg mot befintlig väg i södra Tjörnarps har genomförts.

Trafikverket svarar endast för kostnader för vägplan och inte för erforderliga detaljplaner, i enlighet med Trafikverkets ställningstagande som gäller nationellt.

Risker

Avseende risker vill Höörs kommun påtala att det enligt länsstyrelsens databas över förorenade områden finns två potentiellt förorenade områden i anslutning till den södra infarten till Tjörnarp. Det är verksamhetsutövarens ansvar att skaffa sig den kunskap som krävs för att förhindra skada eller olägenhet på människors hälsa och miljö. Trafikverket bör utreda vilka risker som det finns för människors hälsa och miljö vid markarbeten i anslutning till dessa områden samt om det finns behov av avhjälpande åtgärder.

Vidare innebär själva vägombyggnaden i sig (med mitträcke) lägre risk för att det ska ske olyckor med utsläpp av föroreningar som följd. Mittskåne Vatten anser att de föreslagna åtgärderna med semitäta diken, förstärkta skyddsräcken och flackare slänter värnar om vattenskyddet. Sammantaget kommer risken för förorening av kommunens vattentäkter att minska, vilket Mittskåne Vatten ser som positivt.

Trafikverkets kommentar:

En inventering av de potentiellt förorenade områdena har skett liksom provtagningar i fält. Analys av resultaten utgör underlag för det fortsatta arbetet.

Landskapsbilden

Eftersom bullerskyddsskärmar innebär en stor förändring för boendemiljön i Tjörnarp menar kommunen att det behövs en mer ingående beskrivning av bullerskyddsskärmarnas utformning. Kommunen anser också att påverkan på de mindre vägarna, som bidrar till landskapsbilden och känslan av en levande och historisk landsbygd, bör beaktas även i avsnittet landskapsbild i miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverkets kommentar:

Dialog kring bullerskyddsskärmarnas utformning pågår.

Konsekvenser av sidovägar som försvinner eller förändras hanteras huvudsakligen under kapitlet 5.3 Kulturmiljö i miljökonsekvensbeskrivningen.

Buller

I vägplanehandlingarna framgår att buller på skolgården i Tjörnarp minskar jämfört med hur situationen hade varit utan bullerskyddsskärm. Kommunen undrar dock hur bullret för skolgården kommer förändras jämfört med idag. Kommunen ser det som en viktig fråga att skolgården bullerskyddas för att barnen ska ha en bra utemiljö och anser att hela skolans utemiljö ska bullerskyddas för att inte överstiga riktvärdet för ekvivalent ljudnivå för dygn på 55dBA.

Kommunen undrar också hur samrådsprocessen ser ut för de fastighetsägare som drabbas och om de har inflytande avseende vilken typ av bullerskydd som blir aktuell för deras fastigheter. Kan fastighetsägaren påverka om det blir åtgärder i fasad eller om bullerskyddet kan lösas med en skärm som placeras i anslutning till väg 23?

Trafikverkets kommentar:

I bullerbilagan (AKO4) redovisas bullernivåer vid skolans fasad ut mot väg 23 för nuläge, nollalternativ och utredningsalternativ utan och med föreslagen skärm utmed väg 23. Utifrån dessa kan konstateras att skärmen beräknas ge en minskning av de ekvivalenta bullernivåerna med 5 dBA jämfört med nuläget. På norra sidan av

skolbyggnaden kan av utbredningskartorna utläsas att de ekvivalenta bullernivåerna öka något jämfört med nuläget till följd av mer trafik och högre körhastigheter, men skärmen ger en minskning med 1-2 dBA jämfört med nollalternativet (mer trafik samma hastigheter).

Skolan och skolgården har utgjort en del av den utvärdering som gjorts av prövade skärmaalternativ i Tjörnarp. Det skulle krävas orimligt höga skärmar för att komma ner till ekvivalenta ljudnivåer som klarar riktvärdet på hela skolgården.

De skärmar som fastställs kan inte fastighetsägaren avstå ifrån. Fastighetsnära åtgärder är ett erbjudande vilket de kan tacka nej till. Vilka åtgärder som föreslås i planen bygger inte på de enskildas önskemål utan avvägningar i samband med utvärdering av möjliga alternativ. Erbjudande om åtgärd baseras på de skyddsåtgärder som redovisas i vägplanen.

Kommunen skriver att miljökonsekvensbeskrivningens bullerbilaga 30-42 behöver kompletteras med bullernivåer på den nya vägsträckan som ritats in i detaljplanerat område i Tjörnarps tätort, Spångahusvägen. Redovisning av vad den nya lokalgatan kommer att alstra för de boende utmed lokalgatan. Vidare redovisar bilaga ak-10-12 felaktiga bullernivåer för 2018 då dessa är högre än bullernivåerna i bilaga ak-30-42 som ska redovisa buller för 2045. Kommunen saknar också redovisning av buller från den nya kringlan vid södra infarten på bullerkartorna.

Trafikverkets kommentar:

Den nya lokalgatan ingår inte i bullerutredningen för väg 23.

”Kringlan” är med i bullerberäkningarna. Trafikflödet på denna är dock litet och hastigheten är betydligt lägre än på väg 23. Det är väg 23 som är dimensionerande för bullerutbredningen och tillskottet från trafiken på ”kringlan” är mycket litet. Det krävs en dubbling av trafikflödet för att få en ökning av den ekvivalenta bullernivån med 3 dBA.

Bullermodellen tar hänsyn till lutningar och dess effekt på bullernivåerna.

Utbredningskartorna redovisar bullersituationen inklusive fasadreflexer, vilket innebär att ekvivalentnivån vid fasad och på uteplats är cirka 3 dBA högre på utbredningskartorna än de frifältsvärden som redovisas i tabellen. Riktvärdena vid fasad och på uteplats som utvärderingen görs mot avser frifältsvärdet, det vill säga utan reflex i egen fasad.

Boendemiljö och barriärer

Höörs kommun är framför allt oroad för barriäreffekter för fotgängare och cyklister då projektet som helhet innebär försämrad framkomlighet för dessa trafikantgrupper.

Vidare menar kommunen att även om det blir högre trafiksäkerhet i de punkter där det skapas planskilda lösningar så innebär projektet som helhet att det blir längre och svårare att korsa vägen. Höörs kommun tycker också att det är problematiskt att det kommer att bli sämre framkomlighet längs med väg 23 för oskyddade trafikanter då de breda vägrenarna förvinner och utformas bara 0,5 meter breda.

Höörs kommun delar inte Trafikverkets bild av att projektet kommer att ge ”en viss minskad barriärverkan för en majoritet av såväl motortrafiken som oskyddade trafikanter” utan menar i stället att barriäreffekten kommer upplevas som påtaglig av alla som bor, rör sig eller vistas i nära anslutning till vägen. Precis som anges i handlingarna blir effekten extra påtaglig för grupper i samhället som inte har tillgång till

motorfordon, såsom barn och ungdomar. Dessa bedöms enligt handlingarna även få de största nyttorna och kommunen delar den bilden men bara för de som bor i nära anslutning till någon av de föreslagna planskilda korsningarna.

Trafikverkets kommentar:

Det är ett mycket litet antal bostäder på östra sidan som får en förlängd resväg. Samtidigt får samtliga bostäder på östra sidan och många på västra sidan en betydande trafiksäkerhetsförbättring. För de som bor på västra sidan påverkas inte möjligheten att ta sig till stationen, men några får en viss förlängd resväg med bil för att komma ut på väg 23. Sammantaget ger dessa förlängda resvägar liten påverkan på objektet som helhet.

I bedömningen av den upplevda barriäreffekten beaktas även tryggheten. Det är med nuvarande utformning olämpligt att gå eller cykla på nuvarande vägrenar och att korsa vägen. I objektet ingår tre nya planskilda förbindelser samt parallellvägar på stora delar av sträckan, vilket sammantaget ger förbättringar för flertalet gång- och cykeltrafikanter. Trafikverket kommer också att utreda möjligheten att tillskapa ytterligare en planskild passagemöjlighet i Tjörnarps.

Genom föreslagen vägbro med gång- och cykelbana i den södra korsningen och med ny gång- och cykelbro i norr i Tjörnarps kommer det att vara lättare och säkrare än idag att ta sig över väg 23. Det gäller alla som nyttjar korsningarna för att nå sina målpunkter, inte enbart dem som bor vid korsningarna. Genom utformningen av den södra korsningen kommer det även att vara lättare att ta sig ut på väg 23.

Väg 23 utgör redan idag en barriär på sträckan med hastighetsgränsen 80 km/timmen, och höga trafikflöden. En utbyggnad av mötesfri väg på väg 23 kommer att medföra en ökad barriärverkan för de oskyddade trafikanterna som bor vid Skogsvägen eller vill ta sig till östra sidan från Tjörnarps centrala delar. Det beror bland annat på mitträcke, bullerskyddsskärmar och viltstängsel. Detta bedöms dock inte utgöra något stort antal oskyddade. Trafikverket har dock inriktningen att vidta åtgärder som nya lokalvägar och planskildheter som motverkar barriäreffekten så långt det är samhällsekonomiskt motiverat.

Som framgår av planbeskrivningen ligger Tjörnarps på båda sidor om väg 23. Kopplingar mellan sidorna kommer att försämrats med den nya barriär som projektet innebär. Kommunen påpekar att avstånden för de som bor mitt på sträckan genom Tjörnarps kommer att bli avsevärt längre till motsvarande läge på andra sidan.

Trafikverkets kommentar:

Antalet möjliga korsningspunkter minskar vilket leder till längre väg för en del. Samtidigt skapas två trafiksäkra passager vilket är positivt för många.

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller ett viktigt resonemang och dilemma kring barriäreffekten. Ska vi verkligen vara nöjda med att vi år 2021 fortfarande bygger på ett sätt som mest gynnar bilister? Detta jämlikhetsperspektiv är mycket angeläget att belysa. Frågan är vilken nytta barn och unga har av gång- och cykelvägen vid den södra infarten. För många uppfattas troligen denna som skrämmande, liksom passage över väg 23 i dagsläget, och framför allt innebär den en lång omväg för många av de boende i Tjörnarps.

Trafikverkets kommentar:

Gång- och cykelbanan på bron över väg 23 i södra Tjörnarps kommer att utformas så att den blir säker och attraktiv med belysning. Planskildheten innebär att det kommer att bli både lättare och mer trafiksäkert att korsa väg 23 i södra delen av tätorten. Denna gång- och cykelförbindelse innebär en cirka 300 meter längre väg till centrala Tjörnarps jämfört med att ta sig via den befintliga fyrvägs korsningen. Resvägen till stationen i Tjörnarps för oskyddade trafikanter boende på östra sidan, i husen mitt för Skogsvägen, beräknas öka från knappt en kilometer till knappt tre kilometer.

Klimat

Höörs kommun tycker att det är relevant att titta på hur stängning av utfarter och omledning av trafikflöden kan komma att påverka klimatet. Trafikverket bör redovisa vilken klimatpåverkan som stängningar av in- och utfarter får. Antal resor och den sammanlagda körsträckan som tillkommer som en följd av avstängda in- och utfarter behöver redovisas.

Trafikverkets kommentar:

Objektets klimatpåverkan redovisas i den samlade effektbedömningen. Både vad gäller effekter vid byggnationen och driftskedet samt effekten av trafiken. Analysen görs inte på den detaljeringsnivån att enskilda körsträckor redovisas.

Det framgår av resonemanget i miljökonsekvensbeskrivningen att en mindre klimatpåverkande lösning hade kunnat väljas men att Trafikverket menar att den lösningen försämrar måluppfyllelsen vad gäller framkomlighet etcetera. Det framgår också att siktet var inställt på att reducera klimatpåverkan med 50 procent men att enbart 30 procent nås.

Bedömning av värde, effekt och konsekvens saknas i miljökonsekvensbeskrivningens konsekvenskapitel. I sammanställningen under samlad bedömning framgår att konsekvenserna för klimat bedöms vara små. Med tanke på att värdet av klimatet är stort och att effekten beräknas bli större än vad målsättningen angav borde konsekvenserna rimligtvis bli måttliga.

Trafikverkets kommentar:

Effekten beräknas visserligen bli större än i den ursprungliga målsättningen, men ändå avsevärt mindre än utgångsläget i projektet. Det är dock projektets faktiska påverkan/utsläpp som ligger till grund för konsekvensbedömningen.

Miljö och hälsa

Trafikverket bedömer att det kan bli tillfälliga grundvattenavsänkningar vid anläggande av broar. Mittskåne Vatten anser att byggskedet av broar bör anpassas så att den allmänna vattenförsörjningen inte riskerar att påverkas av låga grundvattennivåer, framförallt sommartid då vattenförbrukningen normalt ökar i allmänhet.

Trafikverkets kommentar:

Risken är redan identifierad och beaktas i det fortsatta arbetet.

Transportpolitiska mål

Höörs kommun anser att det är problematiskt att det transportpolitiska funktionsmålet inte uppfylls då situationen för oskyddade trafikanter längs med hela sträckan försämras.

Trafikverkets kommentar:

Sammantaget anses projektet bidra till såväl det övergripande transportpolitiska målet som de tillhörande funktions- och hänsynsmålen. Förslagna åtgärder leder till en försämring av tillgängligheten lokalt där tillgången till väg 23 begränsas genom ändrade anslutningar. Funktionen har dock säkerställts genom åtgärder i vägplanen och i ett större perspektiv ger den ökade framkomligheten och kortare restiden en förbättring av tillgängligheten.

Stängning av anslutningar/korsningar

Kommunen saknar konsekvensbedömningar för hur stängning av väganlutningar kommer att påverka det övriga vägnätet, enskilda och kommunala vägar, i och kring Tjörnarps.

En viktig förutsättning är att de åtgärder som föreslås i vägplanen inte ska belasta kommunens ekonomi och innebära investeringar för kommunen. Därmed behöver Trafikverket på ett tydligare sätt beskriva vad som gäller för det parallella vägnätet, hur de tänker kring väghållaransvar och anläggningskostnader för nya och upprustade parallella vägar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket för fortsatt dialog med Höörs kommun avseende konsekvenserna för anslutande och närliggande vägar.

Planbeskrivning med tillhörande plankartor och illustrationskartor visar tydligt vad som föreslås utgöra allmän respektive enskild väg. Förslaget väghållningsansvar framgår av 9.1.3 i planbeskrivningen. Anläggningskostnader, till följd av utbyggnaden, bärs av projektet.

Avgränsning av aspekter

Kommunen anser att barriäreffekten borde hanteras ur ett rekreations- och friluftslivsperspektiv i miljökonsekvensbeskrivningen. Tjörnarps är en viktig ort för friluftsliv och Extremsport. Den ökande barriäreffekten påverkar möjligheten att passera vägen då många mindre vägar stängs av som en följd av ombyggnation. Möjligheten till utveckling försämras betydligt. De negativa konsekvenserna förstärks ytterligare av att passager för cyklister och fotgängare i höjd med Tjörnarps samhälle av olika skäl har förkastats. Möjligheten till rekreation och friluftsliv i områden som angränsar till vägen försämras då tillgängligheten väsentligt minskar. Kommunen arbetar med utvecklandet av nya leder som kopplar från befintliga leder väster om Tjörnarps och vidare österut. Denna ledutveckling kommer att behöva samordnas med de planskildheter som presenteras i handlingarna.

Trafikverkets kommentar:

Några mindre vägar stängs vid Tjörnarps och ersätts med två planskilda passager som ger avsevärt säkrare korsningsmöjligheter med väg 23. Ur ett friluftslivsperspektiv bedöms detta som minst lika positivt jämfört med att den absolut genaste (men ur trafiksäkerhetssynpunkt sämre) vägen kan användas. Aspekten bedöms därmed (utifrån ovan och vad som anges i MKB kap 3.3.3) inte utgöra en väsentlig miljöeffekt.

Naturmiljö

I miljökonsekvensbeskrivningen görs bedömningen att utbyggnaden inte innebär intrång av den typ som kan påverka eller äventyra bevarandestatus för fladdermöss. Det framgår dock inte om det har gjorts någon kartläggning av förekomst av fladdermöss i området och vad denna i så fall visar. Med tanke på att en rad naturvärdesobjekt och biotopskyddsområden med bland annat grova lövträd, dammar och småvatten etcetera som utgör habitat för fladdermöss bedöms påverkas (försvinna?) som en följd av att väg 23 byggs om, finns stor risk att både fladdermöss påverkas negativt. Kommunen anser att artgruppen fladdermöss måste undersökas bättre innan ett sådant antagande görs.

Trafikverkets kommentar:

Då vägprojektet innebär en ombyggnad med smärre breddning av en redan befintlig väg så har detta inte bedömts innebära någon betydande påverkan på exempelvis fladdermöss, som sedan länge är vana vid och har anpassat sig till vägen och normalt inte heller bosätter sig i träd i nära anslutning till en starkt trafikerad väg när det finns gott om andra alternativa boplatser i närheten.

Jordbruksmark

Kommunen undrar om det har gjorts någon analys av hur ombyggnaden påverkar enskilda lantbrukare. Den totala arealen som berörs kanske inte är så stor men för en enskild lantbrukare kan konsekvenserna bli desto större med minskad lönsamhet som följd.

Trafikverkets kommentar:

Detta är en del i vad som analyserats i föreslagen lösning. Nödvändigt negativa konsekvenser kan också utgöra grund för ersättning.

Allmänna hänsynsregler

I avsnittet i miljökonsekvensbeskrivningen avseende hushållnings- och kretsloppsprinciper beskrivs att återanvändning av massor ska ske där så är möjligt. Kommunen påpekar att det är mycket angeläget att massor som kan innehålla rester av invasiva arter och därmed utgör risk för spridning, används eller flyttas från en plats till en annan.

Trafikverkets kommentar:

Hanteringen av invasiva arter finns beskriven i MKB:n i kapitel 10.2.

Miljö kvalitetsmålen

Avseende God bebyggd miljö menar kommunen att väg 23 utgör redan idag en barriär för dem som bor i närheten vilket gör att möjligheten att röra sig i landskapet är kraftigt begränsad. Utbyggnaden i kombination med bullerplank och framför allt faunastängsel förstärker barriäreffekten.

Trafikverkets kommentar:

För vissa innebär vägprojektet att barriäreffekten ökar, medan den kommer att minska för andra. Bullerskyddsplank utgör en barriär samtidigt som de bidrar till en bättre bullersituation för boende. Som så ofta handlar det om kompromisser. I miljökonsekvensbeskrivningens kapitel 7 görs sammanfattande helhetsbedömningar (samlad bedömning) av hur projektet i stort påverkar och förhåller sig till de för projektet relevanta miljö kvalitetsmålen.

Avseende Ett rikt växt- och djurliv påpekar kommunen att det finns risk för spridning av invasiva arter när massor flyttas och maskiner används i olika områden.

Trafikverkets kommentar:

Hanteringen av invasiva arter finns beskriven i MKB:n i kapitel 10.2.

Kartor

Kommunen har ett flertal detaljerade synpunkter avseende utformningen som redovisas på plankartorna. Kommunen menar exempelvis på att Trafikverket inte tycks efterleva sitt eget regelverk.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har tagit till sig kommunens synpunkter och fortsatt diskussion kring utformningen pågår.

Samrådsperiod maj 2022

Övergripande synpunkter

Kommunen står fast vid de skrivningar som finns i tidigare yttranden och väljer i detta yttrande att framför allt fokusera på de delar som är ändrade sedan förra samrådet. Kommunen är i stort positiv till flera av de ändringar i förslaget som gjorts sedan det förra samrådet i maj 2021.

Kommunen vidhåller att det på grund av avstängning av flera utfarter längs väg 23 kommer att bli ökade trafikmängder inne på Landsvägen vilket kommer att påverka situationen för oskyddade trafikanter. Kommunen anser att detta aktualiserar behovet av separat gång- och cykelväg längs Landsvägen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket vidhåller sin tidigare ståndpunkt om att det främst är stängning av anslutningar till väg 23 som medför en framtida trafikökning på Landsvägen eftersom trafikökningen från planerade utbyggnadsområden i Tjörnarps utgör den större delen.

Underlag för upphävande av detaljplan

Trafikverket har gjort en översiktlig beskrivning av val av trafiklösning. Kommunen har för avsikt att använda denna översiktliga Trafikutredning som underlag för kommande arbete med upphävande av detaljplan. Behov av förtydliganden i den utredningen kan behövas beroende på vilka synpunkter som kommer in under samrådet för upphävande av detaljplanen. Kommunen förutsätter då att Trafikverket står för erforderliga förtydliganden av sina handlingar.

Trafikverkets kommentar:

Processen för upphävande av detaljplaner pågår. Dialog får föras om behov av eventuella uppdateringar av trafikutredning.

Trafikprognoser

Kommunen kan inte följa vilken uppräkningsmetod som används för uppräknings av trafiken i vägplanen. Trafikverket brukar använda sig av kalkylverket EVA. Enligt kommunens beräkning med detta verktyg skulle exempelvis prognosen för antalet fordon för "vägavsnitt söder om Tjörnarps" bli betydligt högre än de 10 600 som redogörs för den aktuella vägsträckan 2045.

Trafikverkets kommentar:

Trafiken på väg 23 har räknats upp gällande trafikuppräkningsstal från 2018-04-01 för perioden 2014-2060. Uppräkningstalen har brutits ned till en årlig ökning under perioden. Detta ger en prognostiserad trafiksiffra på 10 600 fordon.

Under senare år har dock metoden för uppräknings av trafik ändrats så att uppräknings sker i två steg. Till år 2040 sker det med uppräkningsstal för perioden fram till 2040. Därefter, för perioden från 2040 till aktuellt prognosår, görs den med den relativa skillnaden i ökning mellan uppräkningsstalen för perioden 2014-2060 och perioden 2014-2040. Beräknat enligt denna metod blir trafikflödet cirka 5-6% högre, 11 200 fordon/dygn.

Buller

Kommunen saknar fortfarande beskrivning av bullerpåverkan och vilka kumulativa effekter som kan förväntas med buller från väg 23 i kombination med buller som genereras från de ramper som byggs för i samband med den södra infarten till Tjörnarps. De uppgifterna behövs som underlag för arbete med upphävande av detaljplan.

Kommunen har i tidigare dialog efterfrågat Spångahusvägens bullerpåverkan när tunga transporter hänvisas till denna väg i stället för att ansluta direkt till väg 23. Det går heller inte att hitta svaret i vägplanen om vilka bullervärden de boende utmed Spångahusvägen kan tänkas få när transporterna kör utmed deras bostadsgata.

Kommunen hittar inte heller någon redogörelse för miljö kvalitetsnormerna (MKN) för buller i miljökonsekvensbeskrivningen utan endast redogörelser för MKN vatten och luft.

Trafikverkets kommentar:

De av kommunen hänvisade ramperna ingår i bullerberäkningarna, tillsammans med all statlig infrastruktur. Trafik på nya lokalvägar ingår inte i bullerberäkningarna för vägplan.

Enligt förordningen om omgivningsbuller finns skyldighet att kartlägga buller och upprätta åtgärdsprogram för att följa miljö kvalitetsnormer för buller. Trafikverket ska vart femte år kartlägga buller, bland annat från vägtrafik vid vägar med en trafiktäthet på mer än tre miljoner fordon per år och ta fram strategiska bullerkartor som visar bullersituationen under det närmast föregående kalenderåret. Förordning (2012:51). Kartläggning och åtgärdsprogram görs på en övergripande nivå för hela landet och miljö kvalitetsnormer för buller är därför inte relevanta att behandla i enskilda projekt. Vid enskilda projekt med planeringsfall nybyggnad eller väsentlig ombyggnad tillämpas dessutom mer detaljerade riktvärden för buller (i enlighet med beslut från riksdagen).

Utvecklingsplan för Tjörnarps

I samband med arbetet med utvecklingsplanen för Tjörnarps, som formellt innebär en ändring av kommunens översiktsplan för de delar som gäller Tjörnarps, har frågan om behov av ytterligare en planskild korsning utöver de två planskilda korsningar som fanns med i samrådsförslaget 2021 kommit upp. Både privatpersoner och kommunen har lyft vikten av att det behöver finnas flera möjligheter att korsa väg 23.

Trafikverkets kommentar:

Vägplaneförslaget har kompletterats med ytterligare planskild korsning i Tjörnarps.

Planskild korsning vid Tjörnarps skola

Höörs kommun har ställt sig positiv till Trafikverkets förslag på ytterligare en planskild korsning i höjd med Tjörnarps skola och har försökt arbeta tillsammans med Trafikverket för att komma fram till en bra lösning som gynnar alla. Detaljerna för utformningen och framför allt avvattning av tunneln är fortfarande olösta. Förhandlingar pågår även om medfinansiering av denna planskilda koppling. Utgångspunkten från det samverkansavtal som Höörs kommun skrivit på under våren 2022 har varit att Trafikverket ska bekosta en tunnel i grundutförande medan kommunen ska stå för drift av anläggningen samt kostnader för belysning i tunneln.

Det medfinansieringsavtal som kommunen fått ett utkast på är inte längre aktuellt eftersom det förutsätter en annan lösning än den kommunen förespråkar. Avtalet behöver skrivas om och kommunen vill även att Trafikverket är med och tar sin del av kostnaden för det vatten som ska ledas ner i gångtunneln.

Trafikverkets kommentar:

Efter samrådet i maj 2022 har Trafikverket och Höörs kommun kommit överens om utformning, avvattning och medfinansiering avseende gångtunneln.

Naturvärden

Kommunen vill också lyfta frågan om naturvärden i förhållande till den planerade planskilda korsningen vid Tjörnarps skola och för projektet som helhet. Flera stora träd på båda sidor av vägen kommer att försvinna i samband med byggande av ramper och slänter ner till den planskilda korsningen. Höörs kommun hoppas att Trafikverket säkerställer att de träd som ligger utanför planerade ramper säkerställs och kan finnas kvar. Skador på kringliggande rotsystem behöver minimeras och eventuella rötter som behöver tas av ska beskäras med minimala snittytor. Även den självfallsledning som kommunen förespråkar för avledning av vatten från tunnel vid skolan kommer att innebära negativ påverkan på naturvärden. Stor hänsyn behöver tas i samband med grävning längs med sträckan samt i samband med utformning och placering av fördröjningsmagasin uppströms det dike dit vattnet sedan ska ledas.

Höörs kommuns förutsätter att naturvärden och träd som ligger utanför vägområdet ska värnas och säkerställas längs med hela sträckan för vägplanen. Höga natur- och rekreationsvärden är några av de stora kvaliteterna för Tjörnarps tätort, därmed blir det också viktigt att säkerställa bevarandet av dessa i samband med ombyggnad av vägen. Kommunen menar att Trafikverket behöver säkerställa att intrånget från vägen innebär minimala negativa konsekvenser utanför vägområdet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket är medvetna om att åtskilliga stora träd kommer att försvinna i samband med utbyggnaden av vägen och dessutom tillkommer ytterligare en mängd träd som försvinner till följd av byggande av planskilda korsningar och schaktning för ledningar med mera. För byggande av dessa anläggningar tillkommer även ytor som tillfälligt måste tas i anspråk under byggtiden för att säkerställa att bygg-, anläggnings- och schaktarbeten ska kunna genomföras. Även inom dessa ytor kommer träden att försvinna. Trafikverket ställer krav vid upphandling av entreprenad att

inga skador får uppkomma på mark eller vegetation utanför vägplanens arbetsområde, vilket i princip utgörs av vägområde och område med tillfällig nyttjanderätt. På vissa ställen kan dock entreprenörens arbetsområde begränsas snävare än vägområdets avgränsning. Ett exempel på detta är det trädbevuxna området direkt söder om Tjörnarps södra infart (naturvärdesobjekt nr 105) där arbetsområdet kan begränsas till att bara omfatta ytor som krävs för väganläggningen med dess kringutrustning (exempelvis faunastängsel). Eventuellt kan även någon mindre del av det tillfälliga nyttjanderättsområdet vid den planskilda passagen intill Tjörnarps skola undantas från entreprenörens arbetsområde i syfte att bevara något/några träd, vilket i så fall får ses över vid framtagande av förfrågningsunderlaget.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Följande myndigheter och organisationer avstår från att yttra sig i ärendet eller har inga synpunkter:

Samrådsperiod maj 2021

- Havs- och vattenmyndigheten
- Jordbruksverket
- MSB
- Naturvårdsverket
- Skogsstyrelsen
- Försvarsmakten

Samrådsperiod maj 2022

- Havs- och vattenmyndigheten
- Jordbruksverket
- MSB
- Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)
- Skogsstyrelsen
- SMHI

Genomförda samrådsmöten med Hässleholms Miljö AB (tidigare Hässleholms vatten)

Sex samrådsmöten har genomförts med Hässleholms Miljö AB (tidigare Hässleholms vatten). Nedan redovisas vad samrådsmötena omfattade huvudsakligen. För mer information hänvisas till minnesanteckningarna från möten, diarienummer TRV 2017/81394.

Trafikverket har presenterat de trafiksäkerhetshöjande åtgärder som berör vattenskyddsområdet i Sösdala. Riskanalysen, som omfattar hela vägsträckan mellan Tjörnarp och Sandåkra, och grundvattenskyddsåtgärder har presenterats och diskuterats.

Vidare har dialog förts kring placeringen av en befintlig brunn vid trafikplats södra Sösdala, hur brunnen påverkas av de planerade åtgärderna samt möjlig ersättningslösning. Beslut har tagits om att tills vidare utreda både grundvattenskydd gentemot befintlig vattentäkt och en möjlig ny överföringsledning och en nedläggning av brunnen. Vägplaneförslaget bygger dock fortsatt på befintligt läge för brunnen. På möten har även kloridpåverkan från halkbekämpning i brunnen vid trafikplatsen diskuterats och behov av skyddsåtgärder i trafikplatsens på- och avfartsramper.

Yttrande Hässleholms Miljö AB

Samrådsperiod maj 2021

Hässleholms Miljö AB anser inte att frågeställningar som finns kring förslag på åtgärder för dricksvattentäkt är färdigbehandlade och önskar därför en fortsatt dialog för att komma fram till lösningar som båda parter kan acceptera. I miljökonsekvensbeskrivningens kapitel 6 Allmänna hänsynsregler enligt miljöbalken,

finns punkter som behöver förtydligas bland annat avseende kunskapskravet och försiktighetsprincipen för de föreslagna åtgärderna för vattentäkten.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket utför mötteseparering samt uppförande av faunastängsel utmed hela den aktuella vägsträckan, vilket är en betydande åtgärd för att minska sannolikheten för en trafik- eller viltolycka. Därutöver föreslås grundvattenskyddsåtgärder, som utgörs av semitåta diken och skyddsräcken, genom de primära skyddszonerna i såväl Tjörnarps som Sösdalas vattenskyddsområden.

I utförd detaljerad riskanalys har olika åtgärder analyserats från en rad aspekter. Vald principiella lösning ger god skyddseffekt och en effektiv riskminimering. Kostnaden anses också rimlig jämfört med anläggningskostnad för ett vanligt sidoområde på motorväg. Vald lösning bedöms även vara i linje med projektets mål om att minska markintrång, minimera klimatpåverkan och ge en robust anläggning med lång livslängd, vilket står i kontrast till mer tekniskt avancerade grundvattenskyddsåtgärder.

Trafikverket har därutöver beaktat försiktighetsprincipen genom att föreslagna grundvattenskyddsåtgärder fastställs i vägplanen.

Samrådsperiod maj 2022

Tillgänglighet

Hässleholms Miljö AB skriver i sitt yttrande avseende vatten- och avloppsledningsnätet bland annat om bibehållen tillgänglighet, önskemål om ökad dimension på en spillvattenledning och önskemål om ny ledning.

Trafikverkets kommentar:

Dialog med Hässleholms Miljö AB pågår kontinuerligt.

Arbete och allmän väg i VSO

Hässleholms Miljö AB påpekar att den allmänna vattentäkten ligger i ett väldigt känsligt område, trafikplatsen i Sösdala och är en grusfilterbrunn. Det i vägplanen redovisade skyddet är egentligen tillgängliga massor i arbetsområdet eller som man kallar det, ”semitätt skydd”. Vad huvudmannen förstår är det en icke beprövad metod i stort sett utan referenser. Trafikverket tar med detta förslag en risk som kräver en långtgående garanti med beredskap om man förorenar den allmänna grundvattenbrunnen.

Grundvattenbrunnen inom vattenskyddsområdet har funnits innan planskildheten byggdes men har inte optimal lokalisering. Möjlighet att använda täktsjöarna i Ingnaberga kalkbrott (öster om Hässleholm) har tittas på. Dessa ska sänkas permanent och man tittar på möjligheten att ta vatten härifrån till Hässleholm och då finns det kapacitet för en ledning till Sösdala.

Hur ställer sig Trafikverket till en medfinansiering av överföringsledning Tormestorp-Sösdala om denna dammas av? Detta ligger i sin linda men kan vara en lösning.

Ny infartsväg till avloppsreningsverk innebär restriktioner inom vattenskyddsområdet. Dimensionering av väg ska utgå från ett 24 meter långt fordon.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket vill belysa att grundvattenskyddsåtgärder syftar till att minimera risk för skada, inga skydd kan helt eliminera eller förhindra en skada. Trafikverket har mångårig erfarenhet av anläggning och drift av täta diken och kan konstatera att

dessa är förknippade med ett antal risker samt kräver en mottagare för vägdagvattnet (oftast en dagvattendamm) vilken ska underhållas.

Skydden med täta diken har en historia av att byggas på ett ej hållbart sätt, vilket av olika anledningar gör att de ej fungerar som de ska. Dessutom finns det flera riskfaktorer som innebär att dess funktion kan bli bristfällig. Sker en olycka med utsläpp så krävs sanering vilken också med stor sannolikhet förstör de täta diken. De täta diken är då inte helt enkla att laga så att de återfår sitt ursprungsskydd. Även om de får behålla sin funktion så har de en begränsad livslängd som beror på hur mycket föroreningar som de får ta emot under deras livslängd.

Sedan finns det risker för oavsiktliga skador kopplat till andra verksamhetsutövare (till exempel kommun) som väljer att utföra åtgärder på vägdike där täta diken finns. Det handlar då oftast om till exempel byte av trafikskylt, ledningsdragnings för vatten, el eller fiber med konsekvensen att de täta diken förstörs.

Slutligen så finns det studier som visar på att majoriteten av de föroreningar som bildas av trafiken stänker/flyger utanför vägbanan i samband med regn/snö vilket betyder att täta diken ej är en total lösning för diffus föroreningstransport. Detta framhålls och beskrivs bland annat i Trafikverkets rådsdokument för hantering av vägdagvatten (TDOK 2011:356).

Trafikverket håller med om att en utredning av annan lokalisering av vattentäkt alternativt en överföringsledning från Tormestorp hade varit ett bra alternativ. Dock kan det inte anses ligga inom ramen för det åtgärder som Trafikverket har rådighet över genom väglagen. En sådan utredning måste initieras och bedrivs utav huvudmannen.

Avseende medfinansiering av överföringsledning behöver Trafikverket ta ställning till det, men det ligger utanför projektet och kan inte hanteras i vägplanen.

Anslutningen till avloppsreningsverket ska anpassas så att den fungerar för 24 meters fordon.

Perioden 2022-10-01 till december 2023:

Inga formella yttranden har inkommit eller besvarats men fortsatt dialog har skett kring hanteringen av lokalisering av vattentäkt. Ett samrådsmöte i frågan hölls i början av december mellan Trafikverket och Hässleholm miljö. Trafikverket har fortsatt samma ståndpunkt som vid tidigare kommentarer från maj 2022.

Perioden december 2023 till maj 2024:

Genom diskussioner vid ett antal samrådsmöten har slutligen en överenskommelse kring hanteringen av omlokalisering av vattentäkten träffats mellan Trafikverket och Hässleholm Miljö. Överenskommelsen ska formaliseras i ett avtal som reglerar kostnader och ansvar för respektive part. Hässleholm miljö ansvarar fortsatt för att driva själva tillståndsfrågan vidare.

Genomförda samrådsmöten med Mittskåne Vatten

Ett samrådsmöte har genomförts med Mittskåne Vatten. Nedan redovisas vad samrådsmötet omfattade huvudsakligen. För mer information hänvisas till minnesanteckningarna från mötet, diarienummer TRV 2017/81394. Utöver samrådsmötet har Mittskåne Vatten även deltagit på samrådsmöten med Höörs kommun. För vidare information se avsnittet Genomförda samrådsmöten med Höörs kommun.

Trafikverket har presenterat de trafiksäkerhetshöjande åtgärder som berör vattenskyddsområdet i Tjörnarps och riskanalysen som gjorts för hela vägsträckan mellan Tjörnarps och Sandåkra. Föreslagna grundvattenskyddsåtgärder har redovisats och Mittskåne Vatten har framfört att de föreslagna lösningarna bedöms som bra.

Sveriges geologiska undersökning SGU

Samrådsperiod maj 2021

SGU hänvisar till deras allmänna riktlinjer som bifogas.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten beaktas.

Statens geotekniska institut SGI

Samrådsperiod maj 2022

SGI undrar om vägplanen tar hänsyn till eventuella behov av tryckbankar eller andra förstärkningsåtgärder?

Trafikverkets kommentar:

Vid utformning av väganläggning har hänsyn till erforderliga förstärkningsåtgärder tagits.

Räddningstjänsten Hässleholms kommun

Räddningstjänsten anser att uppföra mitträcke på delar av sträckningen är positivt utifrån att konsekvenserna av trafikolyckorna minskar, men de önskar att hela sträckningen skulle erhålla ett mitträcke. Vidare önskar de att Trafikverket beaktar möjligheten för räddningstjänstens räddningsfordon att kunna vända och komma över i motsatt riktning. Detta gäller särskilt i anslutning till byggnationen av ny brandstation i Sösdala för att minska insatstiden.

Räddningstjänsten ser positivt på att Trafikverket beaktat föroreningsutsläpp i samband med till exempel trafikolyckor i vägplanen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har följt kraven i VGU (regler för vägars och gators utformning) avseende vägens utformning varmed räddningstjänstens synpunkter har redan beaktats.

Räddningstjänsten Skånemitt

Samrådsperiod maj 2021

Räddningstjänsten är positiv till att den aktuella vägsträckan planeras för ombyggnation, med hänsyn till trafiksäkerheten och risken för uppkomst av olyckor på sträckan.

Avstängning av lokalvägars anslutningar till väg 23 innebär förändringar i räddningstjänstens framkörningsvägar till vissa bostadsområden och enskilda fastigheter. Framkörningssträckan och framkörningstiden kan förväntas bli något längre till dessa områden. I de fall där den nuvarande framkörningssträckan kommer förflyttas till nya lokalvägar, måste det säkerställas att framkomligheten är tillräcklig för räddningstjänstens tunga fordon. Det behöver därför fastställas vem som ansvarar för upprustning och vidare underhåll av berörda vägar.

Vidare har räddningstjänsten noterat att ett flertal andra anslutningar, framförallt på östra sidan av väg 23, kommer begränsas till högersväng. För Räddningstjänsten Skånemitt, vars räddningsresurser kommer söderifrån, kommer dessa förändringar på östra sidan inte påverka framkörningen.

Slutligen önskar räddningstjänsten att även fortsättningsvis få vara delaktiga i projektet, för att i ett tidigt skede få information om dess utveckling och vad det innebär för deras verksamhet.

Trafikverkets kommentar:

Lokalvägarnas slutliga utformning, standard, fördelning av drift med mera regleras vid en vid en lantmäteri-förrättning efter att vägplanen har fastställts. Nya lokalvägar kommer att utformas för att klara trafikering med de fordonstyper som beräknas nyttja vägen.

Räddningstjänsten kommer även fortsättningsvis ha möjlighet att få information och yttra sig kring projektet.

Samrådsperiod maj 2022

Räddningstjänsten har yttrat sig i ärendet tidigare och har i detta skede inga ytterligare synpunkter.

Trafikverkets kommentar:

Se Trafikverkets kommentar samrådsperiod maj 2021.

Genomförda samrådsmöten med LRF Skåne

Två samrådsmöten har genomförts med LRF Skåne. Nedan redovisas vad samrådsmötena har omfattat huvudsakligen. För mer information hänvisas till minnesanteckningarna från mötena, diarienummer TRV 2017/81394.

Syftet med mötena har varit att gå igenom de inskickade synpunkterna våren 2020 och 2021 och diskutera projektets påverkan på de areella näringarna. På mötena har vägens utformning avseende sidoräcken och vägens bredd diskuterats. Vidare har möjligheten att gå- och cykla längs sträckan behandlats. Även parallellvägnätets utformning och lokalisering samt avstängning av anslutningar har lyfts. Andra frågor som har lyfts på mötena har handlat om faunapassager, faunastängsel, utformning av lokalvägar och ersättningsprinciper. Frågor kring rastplatser och renhållning av dem har diskuterats med. LRF har också framfört önskemål om gemensamt ombud som bekostas av Trafikverket.

Yttrande LRF Skåne

Samrådsperiod maj 2021

LRF Skåne har inkommit med två yttranden.

LRF Skåne är medvetna om Trafikverkets ambitioner att via mötesfria vägar minska antalet trafikolyckor och antalet omkomna, något som lantbruket är positiva till.

Åtgärder som till exempel mötesfria vägar innebär att växtodling och djurhållning försvaras och fördyras om inte hänsyn tas till lantbrukets intressen. LRF anser därför att åtgärder för att öka den svenska livsmedelsproduktionen även måste prioriteras av Trafikverket när nya vägar anläggs eller när åtgärder för att öka trafiksäkerheten exempelvis mötesfria vägar görs. Trafikverket måste ta stor hänsyn till den brukade marken och verka för att minimera intrång på jordbruksmark.

Vidare menar LRF Skåne att det krävs fungerande infrastruktur för att driva företag på landsbygden och vägarna måste vara anpassade för lantbrukets maskiner. Den föreslagna mötesfria vägen kommer att försvåra och fördyra livsmedelsproduktionen inom området. Det måste finnas realistiska förutsättningar för markägare att nå sina marker via väg 23 och via lokalt vägnät. Det finns ett stort antal på- och avfarter som leder till andra vägar samt till jordbruksmarker. Hur tillgängligheten till dessa marker ska lösas, utan allt för stora ekonomiska konsekvenser för berörda lantbruksföretagare, måste Trafikverket ta hänsyn till och lösa.

Många lantbrukare kommer att få betydligt högre kostnader när den mötesfria vägen har anlagts. Dels gäller det för högre transportkostnader till och från sina jordbruks- och skogsfastigheter, dels för den ökade tidspillen som dessa längre transporter innebär. För alla drabbade gårdar måste dessa ökade kostnader kompenseras om/när den mötesfria vägen anläggs.

LRF anser att det är bra med åtgärder som minskar trafikolyckorna på vägen, men ställer sig samtidigt tveksamma till anläggandet av en viltbro. Det är en dyr anläggning samtidigt som det behövs mer ekonomiska resurser för att rusta upp det mindre lokala vägnätet.

När en mötesfri väg anläggs så är det viktigt att det finns ett lokalt vägnät, samt "säkra" vänstersvängar på sträckan för att underlätta för lantbrukets transporter och för boenden inom området.

Eftersom lantbrukstransporter och lantbruksmaskiner kan färdas på väg 23 bör bredden på vägen vara minst 5,5 meter (enkel vägsträcka), samt bredden på dubbla körbanor behöver vara tillräcklig för att underlätta transporterna och omkörningar av långsamtgående fordon.

LRF anser att samtidigt med ombyggnaden bör en cykelväg anläggas, men den bör anläggas så att markintranget begränsas.

Vidare framför LRF Skåne att berörda markägare bör ha rätt till juridiskt ombud för att förhandla om den kompensation som bör utgå på grund av de ekonomiska konsekvenserna som förslaget i samrådet innebär för berörda företag. Trafikverket ska stå för de juridiska kostnaderna.

Det kan även finnas ett antal markägare som inte har marker i direkt anslutning till väg 23, men har marker på bäge sidor och som kommer att påverkas av den nya mötesfria vägen.

Avslutningsvis anser LRF att samrådsförslaget kommer att påverka jord- och skogsbruket negativt. Det är av största vikt att Trafikverket för en dialog med berörda markägare för lösa de problem som kan uppkomma under anläggningstiden och tillgängligheten till ägd/brukad mark när vägen är färdigbyggd.

Trafikverkets kommentar:

När en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Vid val av sida för breddning har det gjorts en samlad bedömning av olika aspekter, så som påverkan på omgivande mark.

Trafikverket har fört dialog, och kommer även fortsättningsvis föra dialog, kring berörda anslutningar, ersättningsvägar och ersättning av förändrade anslutningar. Trafikverket har en skyldighet att se till att varje fastighet får en anslutning till väg 23.

Generellt bär inte Trafikverket ansvaret för detaljutformningen av lokalvägarna utan kommer att ansöka om en lantmäteriförrättning. Vid förrättningen utreder och samråder lantmäterimyndigheten med berörda för att landa i en slutlig lösning avseende lokalvägarna. Denna lösning byggs sedan utav Trafikverkets entreprenör i samband med utbyggnaden av väg 23. I förrättningsarbetet ingår att räkna ut andelstal och avgöra hur kostnadsfördelningar etcetera ser ut.

Enligt jordbruksnormen kan fastighetsägare få ersättning för mark, men också för sådant som gör det svårare att bruka marken, till exempel att avståndet till ägorna blir längre, en väg måste passeras för att komma till sina ägor eller att åtkomsten till sin betesmark försvåras.

Avseende anläggandet av en viltbro är den aktuella sträckan drabbad av viltolyckor och generellt ses en god effekt av den här typen av åtgärder för att minska antalet viltolyckor. Åtgärden är även motiverad då ett faunastängsel placeras längs hela sträckan och att det då behövs faunapassager.

Trafikverket har följt kraven i VGU (regler för vägars och gators utformning) avseende vägens utformning vilket innebär en hinderfri bredd på 5,10 meter där det enbart är ett körfält.

Trafikverket utreder vidare möjlighet för oskyddade trafikanter att röra sig längs enklare gång- och cykelvägar/lokalvägar.

Berörda markägare har möjlighet att ansöka om att få ett juridiskt ombud bekostat av Trafikverket.

Region Skåne

Samrådsperiod maj 2022

Objektet finns med i den ännu ej beslutade Regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2022–2033, med kostnaden 520 miljoner kronor under perioden 2025–2030. Åtgärden var namngiven även i planen för 2018–2029 som Ekeröd-Sandåkra men har efter dialog med Trafikverket, i väntan på färdigställande av ÅVS E22-Tjörnarps, kortas av till Tjörnarps. Kostnaden för åtgärden har dubblerats mellan planerna och Region Skåne vill trycka i sin roll som länsplaneupprättare att det är viktigt att bygga kostnadseffektivt för att den regionala transportinfrastrukturplanens nyttor ska komma till stånd.

Region Skåne har varit med i arbetet och är positiva till förslaget. Väg 23 är en del av en viktig interregional förbindelse från sydvästra Skåne till Småland. Vägen är särskilt viktig för regionala transporter och ingår i landtransportnätet för långväga godstransporter. Åtgärden bidrar att binda samman Sydsverige.

Sträckan är idag olycksdrabbad och det är därför mycket viktigt att det skapas ett fungerande lokalvägnät som minimerar antalet punkter där vägen behöver korsas i plan. Idag finns det drygt 130 anslutande lokalvägar till väg 23 på aktuell sträcka.

I planbeskrivningen framgår det att man vill använda sig av vägrensseparatoring. Det är en fördel om denna typ av åtgärd är tillräcklig så att man i framtiden kan använda sträckan för cykelleder för rekreation och turism. Kriterier finns framtagna av Trafikverket i rapporten: *Cykelleder för rekreation och turism: 2021:175*. I övrigt anser Region Skåne att vägplanen tagit hänsyn till att det ska vara möjligt att trafiksäkert och sammanhängande ta sig med cykel inom planområdet.

Det rör sig mycket vilt längs sträckan och det är positivt att viltstängsel sätts upp längs hela sträckan. Faunastängslets barriärverkan kan kompenseras genom genomtänkta viltpassager, exempelvis genom att skapa en multifunktionalitet vid passagerna för gång och cykel. Det är viktigt att analysera och föreslå lösningar på hur barriärverkan från väg 23 kan minskas eftersom det i hög grad påverkar närheten till den grönstruktur som finns i närheten. Det är även viktigt att kopplingar i riktning mot Tjörnarpsjön beaktas även om de inte är i direkt i närområdet för väg 23.

Skånetrafiken har inte någon busstrafik på den aktuella sträckan. Tågtrafiken går parallellt. Skånetrafiken har därför inga synpunkter på vägplanen.

Trafikverkets kommentar:

Auseende kostnaderna arbetar Trafikverket med att ta fram kostnadseffektiva lösningar.

I samband med att ett flertal befintliga anslutningar stängs säkerställs framkomlighet på det lokala vägnätet.

Gällande vägrensseparatoring har förslaget till vägplanen kompletterats med ytterligare en sträcka med separat gång- och cykelväg i norr. Detta innebär att vägrensseparatoring enbart är aktuellt på sträckan söder om södra infarten till Tjörnarps.

Trafikverket är medvetna om att de föreslagna vägåtgärderna kan innebära en ökad barriäreffekt både för människor och djur. Därför har hänsyn till barriärverkan, exempelvis genom förslag till nya faunapassager och åtgärder för gång- och cykeltrafikanter, i utformning av vägplanen tagits.

SMHI

Samrådsperiod maj 2021

Vid planering av samhället bör hänsyn tas till det framtida klimatet. Exempelvis förväntas lufttemperaturen att stiga, risken för skyfall öka och flödena i våra vattendrag förändras med ändrade nederbördsförhållanden och snötillgångar. Stormar förväntas inte bli värre eller vanligare än vad de historiskt har varit.

Passager över vattendragen bör utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas.

På längre sikt kommer utsläppen från trafiken att minska eftersom det sker förbättring av motorer och övergång till alternativa bränslen. För att ta reda på frågan om den aktuella ombyggnaden kommer att innebära en miljövinst bör en emissionsinventering göras. Det bör framgå i utredningen hur stora de totala utsläppen av växthusgaser (koldioxid med mera) och av luftföroreningar (kväveoxider, partiklar med mera) kommer att vara i området efter ombyggnaden i förhållande till nuläget.

SMHI förordar att det underlättas för kollektivresenärer och cyklister för att minska utsläppen. Busshållplatser bör anläggas på platser dit det är enkelt att ta sig och cykelbanor bör byggas så att cykel är ett attraktivt alternativ att välja i stället för bil.

Det måste säkerställas att gällande miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid, partiklar med mera klaras för boende i området.

Trafikverkets kommentar:

Vid utformning av anläggningen har hänsyn till framtida klimatförändringar tagits. Detta innebär bland annat att samtliga korsningspunkter för naturliga vattendrag och diken dimensioneras för att klara minst 50-årsflöden. I utformningen av korsningspunkterna har även hänsyn till de naturliga hydrologiska förhållandena tagits.

Inom ramen för projektet har en klimatkalkyl tagits fram. Klimatkalkylen används för att beräkna den energianvändning och klimatpåverkan som projektet ger ur ett livscykelperspektiv. Projektets målsättning är att dess klimatpåverkan för byggnation- och underhåll ska minska kraftigt.

Väg 23 trafikeras inte av kollektivtrafik och inga kollektivtrafikåtgärder ingår i projektet. De planerade åtgärderna för gång- och cykeltrafik möjliggör bland annat säkrare passager av väg 23 vid Tjörnarp och Sösdala, båda orter som trafikeras av pågatåg.

Då de aktuella vägvägnarna ligger i ett fritt och öppet läge med god luftväxling bedöms halterna av luftföroreningar på lokal nivå i nära anslutning till vägen där människor vistas längre perioder (exempelvis vid närmsta bostad) inte överstiga miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft vare sig i nuläget eller vid framtida trafikering (prognosår 2045).

Statens fastighetsverk, SFV

Samrådsperiod maj 2021

Statens fastighetsverk är positiv till att öka trafiksäkerheten på väg 23, men är tveksam till en höjning av hastigheten i framtiden. Vätteryds gravfält är Skånes största gravfält och är upplåten som betesmark. Det är viktigt att hastigheten är låg vid gårdar och betesmark där det bedrivs ett aktivt jordbruk.

SFV ser positivt på att väg 23 inte breddas vid Vätteryds gravfält och att intrång minimeras i detta viktiga kulturlandskap. Vidare anser SFV att det aktiva brukandet av jorden är en förutsättning för att kunna bevara det värdefulla kulturlandskapet, den öppna landskapsbilden och naturmiljö i form av bland annat spridningskorridorerna. Statens fastighetsverk anser att stor hänsyn måste tas till jordbruket, kultur- och naturmiljö samt landskapsbilden vid den framtida ombyggnationen av väg 23.

Anslutningar till betesmark och diken behöver säkerställas så att användningen av marken inte hindras under byggtiden eller åtkomst med transporter eller funktion på diken försvåras efter byggnation.

SVF håller med om att alternativt gul för faunastängsel vid Vätteryd är det alternativ som påverkar kulturmiljön minst.

Samråd ska ske med SVF avseende påverkan på gravfältet.

Trafikverkets kommentar:

När en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Vidare ska hänsyn tas till landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.

Tillgängligheten till Vätteryds gravfält och omgivande marker kommer att säkerställas i projektet.

Efter fortsatt utredning och andra avväganden har Trafikverket kommit fram till ett annat förslag gällande lokalisering av faunastängsel vid Vätteryds gravfält i

jämförelse med samrådet 2021. Utifrån samråd med länsstyrelsen och den samlade bedömningen av påverkan på kulturmiljöintressen har det vägnära alternativet för lokalisering av faunastängsel bedömts som det mest lämpliga.

Samrådsperiod maj 2022

Statens fastighetsverk vidhåller synpunkterna i tidigare yttrande. SFV har utöver detta inga nya synpunkter.

Trafikverkets kommentar:

Se Trafikverkets kommentar för samrådsperiod maj 2021 ovan.

Viltolycksrådet

Samrådsperiod maj 2021

Erfarenheter från andra projekt visar att viltolyckor sjunker när viltstängsel uppförs längs vägar, varmed Viltolycksrådet menar på att viltstängsel är ett måste längs de större vägarna. Enligt Viltolycksrådet ökade viltolyckorna på väg 23 år 2020 med 40 % jämfört med år 2019, oklart varför. Så stor ökning har det aldrig varit förut.

Viltolycksrådet påtalar också att det har blivit kontaktat från Norra Frosta Älgskötselområde som är missnöjd över avslutning av viltstängsel på väg 23 cirka 800 meter söder om den södra infarten till Tjörnarps. Föreningen vill att viltstängslet förlängs norrut.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna och noterar dem.

Sösådala hembygds- och fornminnesförening

Samrådsperiod maj 2021

Sösådala hembygds- och fornminnesförening äger och förvaltar Hologården i Norra Mellby (Hässleholm Mellby 1:17). Det är för föreningen väldigt angeläget att bullernivån från nya väg 23 inte överstiger dagens nivåer, då dessa nivåer redan utgör ett intrång i den fridsamma miljön som hembygdsmiljön ska utgöra.

Föreningen vill på Hologården visa besökarna hur livet förr kunde te sig och har planer för att utveckla den pedagogiska verksamheten, där barn och unga kan ta del av traktens historia på plats. Vidare påpekar föreningen att många av deras besökare passar också på att besöka Norra Mellby kyrka och/eller kyrkogård. Hela Norra Mellby är att betrakta som en värdefull kulturmiljö som är viktigt att skydda från ljudföroreningar.

Föreningen noterar att bullerskydd ska byggas, men anser också att hastigheten förbi Norra Mellby ska sänkas till 70 km/h med hastighetskamera för att hålla nere ljudnivån.

Som Trafikverket själva noterar får utbyggnaden av väg 23 starkt negativa effekter för byn Mellby, som redan skärs i två delar av nuvarande vägen. Den nya vägen kommer att bli en än effektivare barriär mellan Mellbys norra och södra delar. I och med utbyggnaden kommer oskyddade trafikanter inte ens att kunna korsa vägen vid nuvarande södra infarten till kyrkbyn. I stället får de korsa vid cykeltunneln i Skea.

Föreningen är positiva till den nya cykeltunneln som innebär att passagen över vägen blir säkrare. De anser dock att Trafikverket måste tillse att oskyddade trafikanter kan ta sig säkert hela vägen in till Sösådala. I dag kan oskyddade trafikanter använda grusvägen som avviker från väg 1905 och ta sig ända fram till platsen där man kan korsa väg 23, men den möjligheten försvinner. Detta blir en försämring jämfört med nuläget. Därför

anser föreningen att Trafikverket är skyldiga att tillse att hela väg 1905 förses med säker cykelbana, oavsett om det finns kommunal medfinansiering eller ej.

Trafikverkets kommentar:

Inom ramen för projektet har en bullerutredning med förslag till bullerskyddsåtgärder tagits fram. Åtgärderna är föreslagna utifrån vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Vid Norra Mellby föreslås en vägnära bullerskyddsskärm på vägens östra sida.

Vägen är projekterad och utformad för en hastighet av 100 km/h. Den här typen av väg, 2+1 med mitträcke, byggs alltid för en hastighet av 100 km/h.

En gång- och cykelväg längs väg 1905, från väg 23 vidare mot Sösdala, kräver kommunal medfinansiering men Hässleholms kommun har sagt nej till detta. Därav ingår inte gång- och cykelvägen inom detta vägprojekt.

Norra Frosta Älgskötselområde

Samrådsperiod maj 2021

Norra Frosta Älgskötselområde är en sammanslutning av 55 jaktlag. Sammanslutningen anser att Trafikverkets slutsats om de tre redovisade faunastråken överensstämmer med deras uppfattning/kännedom om var viltet har sina huvudsakliga vandringsstråk. Det överensstämmer även om man studerar var viltolyckorna med klövvilt har förekommit.

Avseende sträckan söder om Tjörnarps, ner till befintligt viltstängsel, upplyser sammanslutningen att vilt, framförallt älg, som passerar söder om Tjörnarpsjön korsar väg 23 där viltstängslet slutar. Där har skett många viltolyckor med framförallt älg genom åren. Sammanslutningen ser det som ytterst angeläget att viltstängslet dras upp till nya viadukten vid södra infarten i Tjörnarps.

Sammanslutningen vill att föreslagen faunabro mellan Tjörnarps och Sösdala studeras ytterligare för att få en bättre anpassning till anslutande topografi och vegetation. In- och utgångarna till faunapassagen kan inte mynna ut på helt öppen åkermark. Vidare menar de att skyddande vegetation vid passagens anslutningar är ett måste för att faunapassagen ska fungera för klövviltet.

Sammanslutningen anser att det behövs en faunabro även på sträckan mellan Sösdala och Sandåkra. Föreslagen ny bro för lokaltrafik kombinerat med viltpassage vid Sandåkra är inte funktionell för vilt. Det är väl känt att större klövvilt inte passerar genom vägtunnlar. De menar att det finns naturliga möjligheter/topografi att lägga en fungerande faunapassage i närområdet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Avseende sträckan söder om Tjörnarps så ingår inte den i projektet varmed inga viltåtgärder planeras där inom ramen för denna vägplan.

Alternativa lokaliseringar av faunabron i landskapet har studerats. Vid val av lokalisering har hänsyn tagits till framtida faunaåtgärder på Södra stambanan. Inpassningen av faunabron i landskapet har gjorts utifrån ett flertal aspekter, men med fokus på vilt och de befintliga natur- och kulturmiljövärdena i landskapet. Vid detaljutformningen av passagen, exempelvis av mynningarna, är avsikten att skapa ledstråk med viss plantering av vegetation för att optimera passagens funktion för vilt.

Gällande viltpassagen vid Sandåkra kommer miljön kring den nya bron att anpassas för att leda viltet under bron. Exempelvis uppförs viltstängsel längs väg 23 som leder viltet till passagen som utformas med samma höjd som dagens, vilket innebär cirka 5,3 meter fri höjd. Höjden bedöms innebära möjlighet för större vilt att använda passagen under väg 23. Vidare kommer passagen utformas utan belysning.

Samrådsperiod maj 2022

Sammanslutningen konstaterar att Trafikverkets förslag ger en avsevärd förbättring gentemot nuläget för det vilda. De anser dock att det behövs en faunabro även längre norrut, vid faunastråk 3. Där finns det naturliga möjligheter/topografi att lägga en fungerande ekodukt. Det är väl känt att klövvilt ogärna passerar genom tunnlar. Vilket enkelt kan konstateras om man besöker viltundergången (passagen under väg 23) vid Sandåkra, norr om Tjörnarps.

Sammanslutningen vill återigen lyfta fram att vilt, framförallt älg, som passerar söder om Tjörnarpsjön korsar stambanan och väg 23 där viltstängslet slutar. Här har varit många viltolyckor med framförallt älg genom åren. Klarar viltet sig över vägen är risken uppenbar för en olycka med tåget. Under 2021 dödades fyra älgar av tåg på den aktuella platsen.

Vidare, som en direkt konsekvens av ett viltstaket enligt ovan, måste också en viltpassage/ekodukt (placerad på lämplig plats mellan Södra Rörumsvägen och söder om Tjörnarps) som överbryggar både väg 23 och stambanan för att viltet ska kunna röra sig fritt i området byggas.

Sammanslutningen ser det som ytterst angeläget att viltstängslet dras upp till nya viadukten vid avfart Tjörnarps samt att en viltpassage/ekodukt samtidigt uppförs på ovan föreslagna vägsträcka.

Trafikverkets kommentar:

Avseende ytterligare faunapassage i norr anser Trafikverket att avståndet på sju kilometer mellan aktuella passager är en godtagbar standard vid utbyggnad av vägen. Vid val av lokalisering av faunapassager har hänsyn tagits till framtida faunaåtgärder på Södra stambanan.

Trafikverket noterar synpunkterna avseende önskemål om faunastängsel och faunapassage söder om aktuell vägsträcka. Dessa ligger dock utanför ramen för aktuell vägplan.

Tjörnarps föräldraförening

Samrådsperiod maj 2021

Tjörnarps föräldraförening skriver i sitt yttrande att idag finns det tre möjligheter att korsa väg 23. De menar att enbart en möjlighet att korsa vägen som gående på en sträcka av 2,5 kilometer, dessutom långt ifrån centrum, är inte hållbart. Föreningen ser gärna en passage för gående och cyklister under väg 23 i närheten av skolan, till exempel vid Skogsvägen och en enklare passage vid Gunnarpsvägen/Brönnestadvägen.

Föreningen hade också gärna sett att Trafikverket samtidigt tar i beaktning att fortsätta på den nya cykelbanan så att den får en fortsättning genom byn. I dagsläget finns många unga cyklister i byn och det hade känts betydligt tryggare om en kombinerad gång och cykelbana kunde anläggas längs hela landsvägen.

Trafikverkets kommentar:

Förslaget till vägplan har kompletterats med ytterligare gångpassage i anslutning till skolan. Eventuella gång- och cykelåtgärder längs Landsvägen ligger utanför denna vägplan.

Gunnarp Nygårds vägsamfällighetsförening

Samrådsperiod maj 2021

Föreningen skriver i sitt yttrande att föreningens stadgar, anläggningsbeslut och fördelningstal påverkas av stängning av in- och utfart mot väg 23. Föreningen har inte fått svar på hur fördelningstal för medlemmarna i vägföreningen kommer att påverkas av stängande av in- och utfart mot väg 23. Detta kan komma att kraftigt påverka vägavgiften för enskilda medlemmar. Föreningen önskar tydliga besked från Trafikverket i denna fråga för att kunna lämna adekvata synpunkter.

Vägsamfällighetsföreningen har sökt svar från Trafikverket gällande påverkan av årligt statsbidrag men inte erhållit tydligt svar på hur det årliga stödet kommer att påverkas av stängning av in- och utfart mot väg 23. Då föreningen inte kan bedöma de ekonomiska konsekvenserna av stängning av in- och utfart mot väg 23 önskar föreningen tydliga besked från Trafikverket i denna fråga för att kunna lämna adekvata synpunkter.

Föreningen påpekar att vid stängning av in- och utfarten till väg 23 saknas vändplats för sophämtning rörande de fastigheter närmast anslutningen till väg 23. Vid stängning av in- och utfarten mot väg 23 behöver sådan vändplats anläggas och ingå i Trafikverkets ombyggnadsplan då backning av fordon inte får framtvingas.

Föreningen föreslår att i stället för stängd in- och utfart mot väg 23 öppna för medlöpande in- och utfart mot väg 23. Infart från väg 23 norrifrån och utfart till väg 23 söderut. Föreningen ser fram emot att diskutera detta förslag med Trafikverket, gärna vid ett platsbesök.

Föreningen finner samrådshandlingarna svårtydda och otillgängliga och det är svårt att få en överblick över projektet. Flera av filerna som finns som underlag är tunga att öppna och ta del av samt komplicerade att tyda. Föreningen anser även att tiden från besked kring samråd erhöles per post (2021-05-04) tills synpunkter ska vara Trafikverket tillhanda (2021-05-30) är alltför kort.

Trafikverkets kommentar:

Efter att en vägplan har vunnit laga kraft och det finns beslut om att vägen ska byggas begär Trafikverket en omprövning av anläggningsförrättningen gällande vägen. Andelstalen för de olika fastigheterna kommer därmed att ändras. Trafikverket står för kostnaderna kopplade till lantmäteriförrättningen.

Trafikverket gör bedömningen att med dagens riktlinjer kommer bidragsrätten på vägen troligen inte att förändras, förutom den del av vägen som utgår vid stängning av ut- och infarten.

Vid lantmäteriförrättningen regleras lokalvägarnas slutliga utformning och standard med mera. Nya lokalvägar kommer att utformas för att klara trafikering med de fordonstyper som beräknas nyttja vägen.

Trafikverket tar med sig synpunkterna avseende handlingarnas utformning i det fortsatta arbetet. Vidare bedömer Trafikverket utifrån projektets omfattning att samrådstiden var tillräcklig.

Lunnahöja Vägsamfällighetsförening

Samrådsperiod maj 2022

Det tycks som om Trafikverket försökt lösa varje av- och påfart var för sig utan att se någon helhetslösning. Det finns idag två vägsamfälligheter som ansluter inom området, fem lokala företag som är berörda samt dessutom ett antal privata anslutningar. Det är viktigt för alla dessa att lösningen blir så bra som möjligt för de berörda samtidigt som man tar hänsyn till målet att uppnå bästa möjliga trafiksäkerhet. Frågan är då om man inte, för att uppnå dessa mål måste dra ner något på önskemålet om snabbare trafik förbi denna knutpunkt. De lösningar som man visar på kartan känns i mångt och mycket också som att man glömt att det i området är stora höjdskillnader.

Vägsamfällighetsföreningens utfart mot söder och infart från norr drabbas till exempel med planförslaget, av en onödigt stor höjdskillnad som snarare ökas på av den nya tänkta dragningen. En över hundra gradig kurva innan backen är dessutom knappast en lyckad lösning för, inte minst, tung trafik under vinterhalvåret som ju både betjänar föreningen och tre av de företag som finns i området.

Angående utfarten mot norr och infarten från söder sker denna så vitt föreningen kan se på enfilig väg utan accelerationsfält med de säkerhetsproblem detta innebär med en trafikrytm som ligger på 100 km/tim (vilket ofta innebär klart högre hastigheter på enskilda fordon). Detta känns som en bit från målet om ökad trafiksäkerhet. En tanke vore att lösa alla anslutningarna via en rondell som skulle dels lösa flertalet av dessa problem. Föreningen önskar om att kunna ha fysiskt möte på plats för att hitta den bästa lösningen för väg 23 och trafiksäkerheten.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket förstår vägföreningens önskemål och ser över flödet på lokalvägnätet. Anslutningarna mot väg 23 ses över och vid behov anpassas dessa för att säkerställa god trafiksäkerhet. Förslag på cirkulationsplats kommer inte att genomföras då det inkräktar på framkomligheten längs väg 23, framförallt vid en utbyggnad norrut mot Hässleholm.

Skoghus samfällighetsförening

Samrådsperiod maj 2021

Skoghus samfällighetsförening förvaltar väg 21163, som ansluter till väg 23 i sydväst och till påfart vid trafikplats Sösdala södra.

Föreningen ser inga fördelar i att bygga en bilväg mellan föreningens anslutning till väg 23 i sydväst, snett emot Vätterys gravfält, och vidare mot Gunnarp och förordar starkt att anslutningen mellan de två olika vägavsnitten bara görs om till en gång- och cykelväg. Detta trots att flera fastigheter får en avsevärt längre körsträcka vid utfart och färd i riktning mot Malmö. Samfällighetsföreningen befarar en oönskad ökad genomfartstrafik till vår väg med ökat slitage och ökade olycksrisker.

Föreningen önskar också mycket starkt att behålla omfattningen på den samfällighetsförening som finns idag och inte utöka den med ytterligare vägavsnitt mot Gunnarp. Föreningen har idag en väl fungerande infrastruktur och organisation men skulle ha svårt att mäta med ytterligare vägsträckor.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket förstår föreningens önskemål om gång- och cykelväg, men gemensamhetsanläggningar för gång- och cykelvägar kan inte anordnas. Vidare kan Trafikverket inte anlägga en allmän gång- och cykelväg som ansluter till enskilt vägnät.

Det finns möjlighet att indela vägar i flera gemensamhetsanläggningar, som i sin tur kan delas i flera sektioner för att fördela ansvaret för driften på flera. Hur gemensamhetsanläggningar indelas i framtiden hanteras inom ramen för lantmäteriförrättningen efter att vägplanen har vunnit laga kraft.

Genomförda samrådsmöten med ledningsägare

Ett flertal samrådsmöten har genomförts med berörda ledningsägare. Nedan redovisas vad samrådsmötena har omfattat huvudsakligen. För mer information hänvisas till minnesanteckningarna från mötena, diarienummer TRV 2017/81394.

Trafikverket har redovisat projektets fortskridande och de planerade åtgärderna. Diskussion har förts kring underlagsmaterial samt påverkan och åtgärder på ledningsnätet.

E.ON

Samrådsperiod maj 2021

E.ON Energidistribution AB (E.ON) har lämnat yttranden vid tre tillfällen. De informerar om att de har ledningar som kan bli berörda och som behöver tas hänsyn till i det fortsatta arbetet med vägplanen. E.ON har också önskemål om fortsatt informationsutbyte.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Berörda ledningar hanteras vid separata samråd med ledningsägare.

Samrådsperiod maj 2022

Som E.ON har meddelat tidigare så berör vägplanen både det lokala och regionala elnätet. Lokalnät består av låg- och mellanspänningskablar både i mark och i luft. Regionnätet består av en 130 kV luftledning.

För arbete under och bredvid kraftledningar gäller särskilda bestämmelser och aktuella föreskrifter måste iakttas. Kontakt med E.ON ska tas i god tid. Vidare är det viktigt att byggnation i närheten av kraftledningar översänds till E.ON för vidare bedömning.

E.ON förutsätter att även hänsyn till tidigare inlämnade yttranden tas. Genomförandet av vägplanen får inte orsaka att E.ON:s anläggningar inte längre uppfyller starkströmsföreskrifterna. E.ON måste fortsättningsvis kunna sköta om sina anläggningar enligt gällande föreskrifter och standarder. Kan inte detta göras så måste E.ON flytta sina anläggningar och kostnaden för detta belastas den som förorsakar åtgärden.

Trafikverkets kommentar:

Fortsatt dialog avseende berörda ledningar kommer att föras med E.ON.

Perioden 2022-10-01 till maj 2024:

Inga formella yttranden har inkommit eller besvarats men fortsatt dialog har skett kring hantering av ledningar berörda av vägplanen samt hur avtal ska tecknas kring genomförandet av de åtgärder som krävs.

Mellersta Skånes Kraft

Samrådsperiod maj 2021

Dialog har förts med Mellersta Skånes Kraft. Diskussionerna har handlat om deras ledningsnät, den befintliga fördelningsstationen i Tjörnarps och krav på tillgänglighet för stora lastbilar till och från anläggningen. Mellersta Skånes Kraft har förmedlat att alternativet att flytta fördelningsstationen till ett nytt läge är inte längre aktuellt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Fortsatt dialog kommer att föras med ledningsägaren.

Perioden 2022-10-01 till maj 2024:

Inga formella yttranden har inkommit eller besvarats men fortsatt dialog har skett kring hantering av ledningar berörda av vägplanen samt hur avtal ska tecknas kring genomförandet av de åtgärder som krävs.

Skanova

Samrådsperiod maj 2021

Skanova hänvisar till att de har flera betydelsefulla kabelanläggningar dels längs väg 23, dels korsande vägen. Enligt Skanova krävs det ett omfattande utredningsarbete för att klargöra vilka åtgärder som behöver vidtas för att säkerställa anläggningarnas funktion under och efter genomförandet av projektet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Fortsatt dialog kommer att föras med ledningsägaren.

Perioden 2022-10-01 till maj 2024:

Inga formella yttranden har inkommit eller besvarats men fortsatt dialog har skett kring hantering av ledningar berörda av vägplanen samt hur avtal ska tecknas kring genomförandet av de åtgärder som krävs.

Tele2 och GlobalConnect (f.d. IP-Only)

Samråd har skett med Tele2 och GlobalConnet gällande det befintliga stråk där Tele2, ClobalConnect samt Telenor samförlagt fiber längs med väg 23. Telenor har företrätts av Tele2 vid dessa möten. Fyra möten har hållits gällande hantering av ledningar berörda av vägplanen samt hur avtal ska tecknas kring genomförandet av de åtgärder som krävs.

Hässleholm fiber

Inga formella yttranden har inkommit eller besvarats från Hässleholm fiber men dialog och samråd kring hantering av ledningar berörda av vägplanen har skett under samrådsperioden. Ett samrådsmöte har skett och ett avtal om genomförande av åtgärderna har tecknats

Samråd med fastighetsägare och allmänhet

Inkomna synpunkter

Frågor och synpunkter som har inkommit under perioden 2019-04-01 till 2023-06-07 är sammanställda ämnesvis nedan. Under frågorna och synpunkterna finns Trafikverkets kommentarer om hur dessa ska beaktas.

Trafikverket har även haft enskilda samråd kring kompensationsåtgärder för intrång i biotopskydd vilket redogörs för under rubriken Övriga frågor nedan.

Anslutningar och lokalvägnet

Ett stort antal frågor och synpunkter kring anslutningar och lokalvägnet har inkommit. Många har handlat om stängning av anslutningar, önskemål om ersättning av anslutningar på annan plats, utformning av kvarvarande anslutningar samt utformning och tillgänglighet via lokalvägnet. Flera har påpekat att anslutningar och lokalvägar behöver utformas för att klara av stora och tunga fordon, och att det ska finnas tillräckligt med mötesplatser. Någon uttrycker vidare att säkerheten för såväl befintliga som nya anslutningar bör ses över.

Det har också frågats hur befintliga gemensamhetsanläggningar för lokalvägar påverkas av exempelvis omdragning med mera och vem som ansvarar för drift och underhåll av en ny enskild väg.

Vidare har det uttryckts oro över att stängning av anslutningar leder till ökad trafikering på lokalvägnet. Några har uttryckt missnöje över vald utformning av lokalvägar och det har efterfrågats flera skogs- och åkeranslutningar.

Flera har menat att det är positivt att anslutningar till väg 23 som idag är osäkra stängs. Någon menar dock att det behövs andra lösningar än plankorsningar för kvarvarande anslutningar.

Någon påpekar också att anslutning till synpunktsinlämnarens fastighet saknas enligt presenterat samrådsmaterial.

Trafikverkets kommentar:

För att få en bra trafiksäkerhet behöver så många utfarter som möjligt stängas. Stängningarna innebär att många som har haft en egen utfart innan får nu dela utfart med en eller flera grannfastigheter, och ibland köra omvägar för att komma ut på väg 23. Detta kan leda till att vissa kan få mer lokaltrafik närmare inpå fastigheten, och att vissa kan få längre men säkrare körväg. Kvarvarande korsningar och anslutningar till väg 23 utformas enligt gällande regler.

Trafikverket har fört dialog, och kommer även fortsättningsvis föra dialog, kring berörda anslutningar, ersättningsvägar och ersättning av förändrade anslutningar. Genom hela planeringsarbetet behöver enskilda önskemål vägas mot allmänna intressen. Trafikverket lyssnar på alla förslag, synpunkter och önskemål och väger in för- och nackdelar innan ett slutgiltigt förslag tas fram inför lantmäteriförrättning.

Vid lantmäteriförrättningen regleras lokalvägarnas slutliga utformning, standard, fördelning av drift, framtida förvaltning med mera. I samband med förrättningarna kommer även frågor kring kompensationsåtgärder för intrång i biotopskyddade objekt så som stenmurar att hanteras. Nya lokalvägar kommer att utformas för att klara trafikering med de fordonstyper som beräknas nyttja vägen. Trafikverket kommer sedan bygga den nya lokalvägen. Det är lämpligt att en samfällighetsförening

bildas, som förvaltare av den enskilda vägen. Trafikverket står för kostnaderna kopplade till lantmäteriförrättningen.

Trafikverket har en skyldighet att se till att varje fastighet får en anslutning till väg 23 och ser över anslutningarna.

Intrång

Det finns berörda fastighetsägare som har uttryckt missnöje över intrång i deras fastigheter och betonat vikten av att minimera de planerade åtgärdernas påverkan. Någon har frågat om hänsyn kommer tas till betesmarker vid val av sida där vägen breddas. Hur mycket ska vägen breddas?

Trafikverkets kommentar:

När en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Vidare ska påverkan minimeras med hjälp av skyddsåtgärder. Vid val av sida för breddning har det gjorts en samlad bedömning av olika aspekter, så som påverkan på omgivande mark. Längs väg 23 sker breddning generellt ensidigt på den östra sidan av vägen. Huvudanledning till ensidig breddning är att minska intrången i landskapet som omfattar natur- och kulturmiljövärden, samt för att trafiken ska kunna flyta på så ostört som möjligt under byggtiden.

Den totala bredden av vägbanan blir efter ombyggnad 13 meter. Bredden på befintlig vägbanan varierar mellan nio och 13 meter, vilket innebär att vägen behöver breddas något på hela sträckan.

Utformning

En synpunkt har inkommit avseende vikten av att anpassa vägens utformning för specialtransporter, med minst sju meter breda enskilda avsnitt och med placering av skyltar minst två meter från vägkanten samt att inga skyltar bör finnas i vägbanans mitt.

Önskemål om att vägen inte ska förses med vajerräcken på vägkanterna med hänsyn till landskapsbild och oskyddade trafikanter har uttryckts. Även ifrågasättande av sidoräcken har gjorts.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har följt kraven i VGU (regler för vägars och gators utformning) avseende vägens utformning vilket innebär en hinderfri bredd på 5,10 meter där det enbart är ett körfält. Om specialtransporter behöver ta sig fram får detta ordnas genom att exempelvis köra nattetid, stänga av motgående körriktning och eventuellt plocka bort någon skylt som står i vägen.

Sidoräcken kommer inte att sättas längs hela sträckan utan bara på de partier där det bedöms som nödvändigt. Det handlar främst om sträckor genom vattenskyddsområden, på broar, där vägområdet har branta slänter samt där det finns vägnära bullerskyddsskärmar.

Hastighet

Några har ifrågasatt den tillåtna hastigheten 100 km/h genom sträckor med plankorsningar och på sträckan genom Tjörnarps, med hänvisning till andra sträckningar med tillåten hastighet på 40 eller 50 km/h. Sänkt hastighet har även önskats vid Norra Mellby. Vidare har önskemål om hastighetskameror och variabel fastighetsgräns lämnats. Någon har också föreslagit att i stället för att genomföra planerade åtgärder bör fartkameror flyttas närmare korsningar och har dem alltid på.

Trafikverkets kommentar:

Vägen är projekterad och utformad för en hastighet av 100 km/h. Den här typen av väg, 2+1 med mitträcke, byggs alltid för en hastighet av 100 km/h.

Hastighetsbegränsningen hör ihop med kravet på framkomlighet, som är en del av den samhällsekonomiska bedömningen. Ibland görs det dock inskränkningar av hastigheten på kortare sträckor, till exempel om det inte går hålla de radier och lutningar som krävs för 100 km/h, eller om det finns en olycksdrabbad korsning. Det är länsstyrelsen som beslutar om en hastighetsnedsättning, inte Trafikverket.

Beslut om fartkamera hanteras inte i en vägplan utan tas genom separat förfarande efter att vägen är byggd. Innan beslut om fartkamera fattas utvärderas vägen utifrån ett antal kriterier avseende bland annat medelhastighet och risken för olyckor.

En viktig del av projektet är att stänga så många anslutningar som möjligt men också att planera de kvarvarande med bra trafiksäkerhet. Detta handlar exempelvis om att säkerställa bra sikt och möjlighet att accelerera upp.

Buller

Flera har haft funderingar kring buller och boendemiljön. Redan idag kommer mycket buller från vägen och många har uttryckt oro för ökade bullernivåer vid bostadsfastigheter längs vägen till följd av hastighetsökningen.

Flera har efterfrågat bullerskyddsåtgärder vid bebyggelse generellt och vid sina fastigheter i synnerhet. Det har också påpekats att det behövs bullerskyddsåtgärder vid kulturmiljöer längs vägen, exempelvis vid Norra Mellby.

Vidare har boende i nordöstra delen av Norra Mellby framfört önskemål om bullerskyddsskärm utmed väg 23 även en bit norr om infarten till byn då de upplever att mycket buller kommer från den riktningen.

Vidare efterfrågas förtydliganden kring hur befintliga bullerskydd kommer att påverkas samt vart nya bullerskydd kommer att placeras.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket är medvetna om att den ökade hastigheten innebär en ökad ljudmiljö längs väg 23. Inom ramen för projektet har en bullerutredning med förslag till bullerskyddsåtgärder tagits fram. Åtgärderna är föreslagna utifrån vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Föreslagna bullerskyddsåtgärder omfattar dels vägnära bullerskyddsskärmar, dels fastighetsnära åtgärder exempelvis skydd av uteplatser. Vid Norra Mellby föreslås en vägnära bullerskyddsskärm på vägens östra sida, fram till infarten till byn. Avseende bullerskyddsskärm norr om byn innebär avsaknad av skärm vid korsningen att en bullerskyddsskärm norr om korsningen inte har effekt på bullernivåerna. Åtgärder norr om infarten bedöms inte som ekonomiskt rimliga heller. Bullerskyddsåtgärdernas placering framgår på plan- och illustrationskartor.

Gång- och cykelvägar

Flera har påpekat behovet av flera passagemöjligheter över/under väg 23 i höjd med Tjörnarps, gärna med en central placering. Det har också uttryckts önskemål om att gång- och cykelpassagen på en bro över väg 23 i södra Tjörnarps utformas i stället som en tunnel under vägen.

En planskild gång- och cykelpassage under väg 23 vid Norra Mellby anses som positivt av ett flertal, men det har påpekats att det är viktigt att möjliggöra kopplingar till

passagen utan omvägar från lokalvägnätet. Annars finns det en risk för att gående och cyklister korsar väg 23 i plan. Det har också frågats om gång- och cykelvägen samt passagen utrustas med belysning.

Angående den gång- och cykelvägsträckan från väg 23 till Sösdala, som är beroende av kommunal medfinansiering, har det föreslagits av någon att en befintlig skogsväg kan användas i stället. Någon annan menar att det är Trafikverkets ansvar att anordna en gång- och cykelväg in till Sösdala.

Vidare har det även efterfrågats en gång- och cykelväg mellan Tjörnarps och Höör samt mellan Norra Mellby och Hässleholm. Någon har efterfrågat en cykelväg längs hela sträckan mellan Tjörnarps och Sandåkra. Det har lämnats in också förslag till cykelvägsdragning mellan Norra Mellby och Sandåkra.

Trafikverkets kommentar:

Förslaget till vägplan har kompletterats med ytterligare gångpassage i anslutning till skolan i Tjörnarps.

Trafikverket ser över möjligheten att nå den planskilda gång- och cykelpassagen under väg 23 vid Norra Mellby från det lokala vägnätet på ett enkelt sätt. Själva tunneln kommer att bli belyst, men cykelvägen i övrigt kommer inte att ha belysning, då detta inte bedöms som samhällsekonomiskt lönsamt baserat på det förhållandevis låga underlaget (antalet cyklister).

Angående gång- och cykelvägen mellan väg 23 och Sösdala är det redan idag möjligt att använda sig av den föreslagna skogsvägen. För en fortsättning av gång- och cykelvägen från väg 23 vidare mot Sösdala krävs det kommunal medfinansiering, och Hässleholms kommun har sagt nej till detta.

Trafikverket är medvetna om att flera efterfrågar en gång- och cykelväg mellan Tjörnarps och Höör. Detta projekt är avgränsat till Tjörnarps-Sandåkra, en sådan åtgärd ligger därför utanför aktuellt projekt. Trafikverket kommer dock att titta på en lösning för gång- och cykelväg mellan Höör och Tjörnarps när utredning för ombyggnad av väg 13 öster om Höör fortsätter. En gång- och cykelväg mellan Norra Mellby och Hässleholm ligger också delvis utanför aktuellt projekt. Möjlighet till en gång- och cykelväg från Norra Mellby till Sandåkra kommer att studeras i det fortsatta arbetet.

Behovet av en parallell cykelväg längs hela sträckan mellan Tjörnarps och Sandåkra har utretts inom ramen för arbetet med vägplanen. Resultatet visar att behovet av att röra sig längs väg 23 varierar stort, och på större delen av sträckan är behovet litet eller mycket litet. Detta, tillsammans med anläggningskostnad och intrång i omgivande mark, innebär att en parallell cykelväg längs hela sträckan inte är samhällsekonomiskt motiverad.

Miljö

Någon har påpekat att det finns många kulturhistoriska lämningar i området som kommer med största sannolikhet påverkas av projektet.

Någon har undrat hur vattendrag som korsas eller ligger i närheten av vägen påverkas av de planerade vägåtgärderna. Vidare påpekar någon att det bedrivs fiske- och kräftodling i dammar i vägens närhet, väster om väg 23.

Någon har påpekat att det finns flera fina träd inom område för tillfällig nyttjanderätt på vägens östra sida.

Det har också frågats om det kommer att kompenseras för klimatpåverkan som sker till följd av ökad trafikvolym och därmed ökning av utsläpp.

Trafikverkets kommentar:

Vid utformning av de planerade åtgärderna har hänsyn tagits och anpassningar gjorts, så långt som är möjligt, till befintliga värden så som exempelvis kulturhistoriska lämningar, vattendrag och värdefulla träd. Den påverkan och de konsekvenser som dock fortfarande uppstår redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande vägplanen. De planerade åtgärderna i vattendragen redovisas i vägplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Eventuell påverkan på dammarna kommer att hanteras inom tillståndsprocessen för vattenverksamhet.

Utifrån den gjorda trafikprognosen beräknas inte trafiken på väg 23 öka mer till följd av utbyggnaden än den allmänna trafikökningen (nollalternativ) till år 2045.

Övriga frågor

Någon har undrat om vägen beräknas bli samhällsekonomiskt lönsam utan att trafikvolymen ökar kraftigt och uppvägs projektets nackdelar. Vidare har någon framfört att den samhällsekonomiska vinsten av den aktuella utbyggnaden av vägen inte redovisas tydligt i samrådsdokumenten.

Önskemål om samordning mellan nedläggning av fiber, nedgrävning av befintlig elledning samt åtgärder på lokala vägnätet har uttryckts.

Några har frågat om befintliga brunnar i vägens närhet kommer att påverkas av åtgärderna.

Någon har också påpekat att ett enskilt avlopp påverkas och behöver bytas ut, och undrar vem som står för kostnaden.

Vidare har det ställts frågor om bland annat hur Trafikverket hanterar dikningsföretag längs vägen.

Några har uttryckt önskemål om mer information om viltuthopp samt vilka konsekvenser de medför för lokalvägars placering i förhållande till väg 23. Förtydliganden kring hur vilt rör sig i området har framförts av flera boende. Det har påpekats att det är långt mellan större viltövergångar/faunapassager och uttryckts oro kring hur den planerade faunapassagen kommer påverka viltets rörelsemönster. Någon har påpekat att faunastängsel borde placeras runt om befintliga rastplatser för personbilar för att inte viltet ska ta sig upp på väg 23 via rastplatserna. Frågor kring hur faunapassagen och byggandet av denna kommer att påverka markavvattning och dikningsföretag har inkommit.

Enskilda samråd kring möjligheterna att anlägga nya stenmurar alternativt att förbättra eller förlänga befintliga stenmurar för att kompensera för intrång i biotopskyddade stenmurar har först under våren 2024. Avsiktsförklaringar för detta har tecknats med ett antal fastighetsägare.

Flera har uttryckt oro över värdeminskning på sin fastighet till följd av de planerade åtgärderna.

Det har också uttryckts behov av skyltning vid väg 23 till en befintlig verksamhet.

En ny vägdragningsplan från Hörby, via Södra Rörum, till Sösdala har föreslagits med syfte att omfördela trafik så att en ombyggnad av väg 23 inte ska behövas. Den nya vägdragningsplanen kan också användas för omledning av trafik vid olyckor och underhåll. Någon annan har ansett att ombyggnad av väg 23 på sträckan mellan Rolsberga och Höör borde prioriteras i stället. Någon har frågat om hur vägplanen kan överklagas.

Trafikverkets kommentar:

Den samhällsekonomiska bedömningen, som är en sammanvägning av olika aspekter, visar på att projektet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt. Den redovisade detaljeringsgraden för den samhällsekonomiska konsekvensen har bedömts som tillräcklig i planbeskrivningen. Mer detaljer redovisas i underliggande utredningar.

Åtgärder kopplade till ledningsnät hanteras inom projektets ledningssamordning.

En bedömning avseende påverkansområde för dricksvatten- och bevattningsbrunnar gjordes i ett tidigt skede och har kompletterats efterhand. De fastigheter där grundvattenpåverkan bedöms kunna uppkomma har inventerats genom en brunnsenkät via brevvetskick. Av de brunnar som framkommit av enkäten har de, där risk för påverkan inte kunde uteslutas genom de inkomna uppgifterna, inventerats i fält. Av brunnsinventeringen framgår att ett fåtal brunnar längs sträckningen riskerar att påverkas vid de tillfälliga arbeten som vägens ombyggnad medför. Uppföljning av vattennivåer i dessa samt ett större antal brunnar kommer göras i ett kontrollprogram som tas fram i ett senare skede.

Skador på enskilda anläggningar, så som brunnar och avloppsanläggningar, hanteras genom förhandling av ersättningar.

Hanteringen av de generellt små intrång som projektet medför i dikningsföretagen bedöms i första hand vara en markförhandlingsfråga, men i något enstaka fall kan dikningsföretag komma att behöva omprövas.

Vad gäller viltuthopp och andra faunaåtgärder följer Trafikverket gällande riktlinjer. Vid val av lokalisering av faunapassager har hänsyn också tagits till framtida faunaåtgärder på Södra stambanan. Inpassningen av den planerade faunabron i landskapet har gjorts med fokus på vilt. Utifrån inkomna synpunkter från berörda markägare har påverkan på dikningsföretagets anläggning begränsats, och frågan om kompensation för intrånget i naturvärden i vattendraget har samrätts och diskuterats. Att kompensera med nytt meandrande dike inom vägplanen har inte varit möjligt och därför har kompensation i form av anläggandet av groddamm samrätts med markägare.

Avseende värdeminskning har fastighetsägaren rätt till ersättning för mark som Trafikverket tar i anspråk vid ett väg- eller järnvägsbygge och för de flesta skador som uppstår i samband med byggandet. För mer information om ersättningar se Trafikverkets hemsida.

Gällande skyltning så kan vägvisning ansökas hos Trafikverket.

Den aktuella delen av väg 23 är en av de hårdast trafikbelastade riksvägarna i södra Sverige och en av få som ännu inte försätts med mitträcke. Region Skåne har prioriterat en ombyggnad av hela väg 23 mellan E22 och Hässleholm i den regionala transportplanen, eftersom den har stor betydelse för regionens utveckling och Trafikverket arbetar parallellt med utredning av sträckan söder om Tjörnarps.

Vägplanen kommer att ställas ut för granskning under hösten 2024 och i samband med granskningen finns det återigen möjlighet att lämna synpunkter. Efter det kommer vägplanen skickas för fastställelse hos Trafikverkets centrala funktion Juridik och planprövning, preliminärt våren 2025. Den fastställda vägplanen går sedan att överklaga till regeringen.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 366, 201 23 Malmö. Besöksadress: Gibraltargatan 7
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se