

## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

# E22 Fjälkinge – Gualöv, ny motorväg

Kristianstad och Bromöllas kommuner, Skåne Län

Vägplan, val av lokaliseringalternativ, 2016-03-18, uppdaterad 2016-06-30

Projektnummer: 146388



**Trafikverket**

Postadress: Box 366, 201 23 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse, Vägplan, val av lokaliseringsalternativ, E22 Fjälkinge - Gualöv, ny motorväg

Författare: Structor Mark Malmö AB, uppdaterad Johan Månsson

Dokumentdatum: 2016-06-30

Ärendenummer: TRV 2015/6662

Uppdragsnummer: 146388

Version: 1.0

Kontaktperson: Johan Månsson, Trafikverket

## Innehåll

<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>4</b>
<b>PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING</b>	<b>5</b>
<b>LÄNSSTYRELSENS BESLUT</b>	<b>6</b>
<b>SAMRÅDSKRETS</b>	<b>6</b>
<b>SAMRÅD</b>	<b>7</b>
Samråd med berörd länsstyrelse	7
Samråd med berörda kommuner	7
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	7
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	10
Samråd med allmänheten	13

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

## Sammanfattning

Samråd i de olika skedena har hållits i olika former med olika parter. Samrådsmöten i de olika skedena har hållits med berörda myndigheter, berörda kommuner, fastighetsägare och sammanslutningar för yttranden och kännedom.

Sträckan mellan Fjälkinge och Gualöv har utretts under en längre tid. Nedan följer en kortfattad sammanställning över tidigare utredningar och samråd:

- 1994. Förstudie togs fram för sträckan Kristianstad-Gualöv. Länsstyrelsen fattade beslut om att projektet kan medföra betydande miljöpåverkan.
- 1997. Vägutredningen för E22 på delen Fjälkinge-Gualöv togs fram. Vägutredningen remisshanterades men Vägverket (nuvarande Trafikverket) fattade inte beslut om alternativ.
- 1999. En kompletterande studie av hur vägalternativen i Vägutredningen förhåller sig till riksintresset för kulturmiljö, Trolle Ljungby, togs fram.
- 2001. Vägutredning togs fram för E22 på delen Fjälkinge-Gualöv baserades på tidigare utförda utredningar. Utredningen omfattade alternativa sträckningar för väg E22, alternativ för val av vägstandard, tvärförbindelser och lokalvägnät. Vägutredningen lämnades för tillåtlighetsprövning till Regeringen 2003 men drogs tillbaka när projektet inte rymdes inom den Nationella Investeringsplanen för åren 2004-2015.
- 2002-2003. Arbetet med Arbetsplan för ombyggnad i ny sträckning påbörjades 2002 men då projektet inte prioriterades i Investeringsplanen för 2004-2015 så avbröts arbetet.
- 2003. E22 Fjälkinge-Gualöv, Förstudie för mötesfri landsväg med GC-bana. Syftet var att förbättra trafiksäkerheten på den befintliga vägen i väntan på en motorvägsutbyggnad. I förstudien utreds fem olika alternativ, gemensamt för alla alternativ är mitträcke, separerad gång- och cykelbana samt säkrare passagemöjligheter för oskyddade trafikanter.
- 2005. Delen Fjälkinge-Gualöv försågs med mitträcke på den befintliga 13-meters vägen. Cykelväg/markväg ordnades på sträckan Fjälkinge-Bäckaskog men inte längs sträckan Bäckaskog-Gualöv.
- 2009. Samrådsmöte med allmänheten hölls den 10 november i Fjälkinge skola. Alla synpunkter antecknades och diskuterades.
- 2009-2010. Vägutredning inklusive separat Miljökonsekvensbeskrivning finns framtagen i syfte att klarlägga förutsättningarna för vägens utbyggnad samt ge underlag för val av vägkorridor och trafikteknisk standard. Länsstyrelsen har i beslut 2010-01-20 godkänt miljökonsekvensbeskrivningen, upprättad 2009 med tillhörande komplettering, som är en del av denna vägutredning. Under 2010 har miljökonsekvensbeskrivningen åter kompletterats och godkänts av Länsstyrelsen enligt beslut daterat 2010-09-29.

- 2011. Öppet hus i Fjälkinge skola den 26 januari i samband med utställningen av Vägutredning inkl. Miljökonsekvensbeskrivning under remisstiden. Inga skriftliga synpunkter kom in till Trafikverket.
- 2011. Vägutredning daterad 2010-10-10, inklusive separat Miljökonsekvensbeskrivning remissades under perioden 2010-12-18 – 2011-02-28 till berörda myndigheter med flera. Sex yttranden kom in. Se Samrådsredogörelse bilaga 1.
- 2011. Trafikverket skickar den 28 mars en Samrådsredogörelse Vägutredning till Länsstyrelsen för deras sammanvägda yttranden. Trafikverket förordar en korridor som innebär väg i ny sträckning.
- 2012. Länsstyrelsens yttrande kommer till Trafikverket den 2012-02-08. Länsstyrelsen förordar ombyggnad i befintlig sträckning. Ett motiv till detta är att man anser att det tar minst ny mark i anspråk samt minst åkermark.
- 2012-2013. Trafikverket tar fram ett "Utrednings-PM" där Trafikverket bemöter Länsstyrelsen frågor. I september 2013 har Trafikverket ett samrådsmöte med Länsstyrelsen angående förutsättningar inför ställningstagande och beslut om val av korridor. Vägutredning slutförs hösten 2013.
- 2014. 2014-01-22 tar Trafikverket ett ställningstagande för val av lokaliseringsalternativ. Trafikverket väljer att gå vidare med utbyggnad enligt alternativ 2, det vill säga utbyggnad i ny sträckning Fjälkinge-Bäckaskog och utbyggnad i befintlig sträckning Bäckaskog-Gualöv. Beslutet skickades ut 2014-02-25 till de som inkommit med skriftliga synpunkter.

Ett samrådsunderlag för denna fördjupade utredning har tagits fram under 2015. I uppstarten av arbetet med den fördjupade utredningen hölls samråd under våren 2015. Under våren 2016 publicerades resultatet på Trafikverkets projekthemsida och under maj-juni 2016 pågick samråd avseende resultatet. Samrådsunderlaget, både myndigheter och kommunala nämnder samt fastighetsägarna och sammanslutningar har gjorts uppmärksamma på publicerad handling via brev och därmed inbjudna att lämna synpunkter. Inbjudan har annonserats i dagstidningar och på Trafikverkets hemsida samt via hushållsutskick.

## Planläggningsbeskrivning

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

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2013-10-07, 2014-02-25, 2015-06-22 samt 2016-06-27.

## Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Skåne har tagit följande beslut:

- Daterat 1999-12-21 bedömt att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, bilaga 2.
- Länsstyrelsen beslutade 2001-01-09 att godkänna miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande vägutredningen 2001.
- Daterat 2010-09-29 Länsstyrelsen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen, bilaga 3.
- Daterat 2012-02-08 Länsstyrelsens förordar alternativ 1 i vägutredningen, bilaga 4.

Trafikverkets ställningstagande angående fortsatt arbete framgår av bilaga 5.

## Samrådsrets

I samrådsretsen för förstudien har ingått de berörda myndigheter, kommunala nämnder, fastighetsägare, föreningar och sammanslutningar.

### **Samrådsrets i skedet vägplan, val av lokalisering**

Samrådsmöten har hållits med berörda myndigheter, kommunala nämnder, fastighetsägare och sammanslutningar för yttranden och kännedom.

Samråd har hållits med följande:

- Allmänheten
- Kristianstad kommun
- Bromölla kommun
- Region Skåne
- Länsstyrelsen i Skåne län
- Skånetrafiken
- Bergendahlsgruppen-EKO
- Polismyndigheten i Skåne
- Regionmuseet i Kristianstad
- Naturskyddsföreningen i Skåne
- Försvarsmakten
- LRF i Skåne
- Åkeriföreningen
- NTF Skåne
- Fastighetsägare
- Skogsstyrelsen, kompletteras med 2016-08-31.

# Samråd

## Samråd i skedet vägplan, val av lokalisering

### Samråd med berörd länsstyrelse

Under skedet vägplan, val av lokalisering har ett tidigt samråd med representanter från Länsstyrelsen i Skåne län hållits 2015-09-02. Förslag på alternativa sträckningar samt disposition till miljöunderlag för lokaliseringsbeslut har översänts till Länsstyrelsen i Skåne län.

Representanter från Länsstyrelsen framförde synpunkter på samrådsmötet. Nedan sammanfattas synpunkterna:

- Länsstyrelsen stämmer av internt om någon ytterligare input kan ges angående fladdermusinventeringen som är betydelsefull för projektet.

Minnesanteckningar från mötet med Länsstyrelsen är daterade 2015-09-03, rev 2015-09-25.

### Samråd med berörda kommuner

Under skedet vägplan, val av lokalisering har kontinuerliga samråd med en grupp bestående av berörda kommuner, såsom Kristianstad kommun, Bromölla kommun samt Region Skåne. Samråden har skett 2015-12-04, 2016-05-13 och 2016-06-20.

Trafikverket presenterade en sammanfattning av resultatet från den fördjupade utredningen för KSAU i Kristianstad kommun 2016-04-06 och för allmänna utskottet i Bromölla kommun 2016-03-30.

### Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Under skedet vägplan, val av lokalisering har ett tidigt samråd med en grupp berörda enskilda. Förslag på alternativa sträckningar för lokaliseringsbeslut har diskuterats.

Samrådsmöte har hållits den 2015-11-10. Gruppen enskilda berörs framförde synpunkter på samrådsmötet. Nedan sammanfattas synpunkterna:

- Gruppen har tagit fram ett eget förslag vilket presenterades för Trafikverket.
- Informerade om att fältet norr om Västra Ljungby nyligen är dränerat.
- Hur kan fastigheter som ligger konstigt till hanteras? Dels avseende om ev markbyte men även gamla fastighetsregleringar som bara ser konstiga ut. Bristfälliga fastighetsregleringar där t ex befintlig väg ligger över på konstiga sätt får studeras när valet av alternativ är klart för att kunna se om det är något som kan rättas till. Trafikverket ställer sig positiva till byte av fastigheter som hamnar på "fel" sida vid utbyggnaden. Trafikverket kan dock inte tvinga någon till ett fastighetsbyte.
- Fråga – vem beslutar? Trafikverket menar att det är beslutsunderlaget som avgör. Diskussion förelåg om hur synpunkterna vid detta möte kommer med i utredningsarbetet. Trafikverket svarar att detta kommer att utgöra en del i det som beaktas och kommer att kunna utläsas i utredningsmaterialet.

Mötesanteckningar från mötet med grupp berörda enskilda är daterat 2015-11-10, reviderat 2015-11-23. Ärendenr TRV 2015/6662.



Markägare mailade till Trafikverket 2015-12-17 en begäran om att de vill att Trafikverket gör ett nytt remissförfarande oavsett alternativ. Region Skåne har mottagit brev från berörda markägare där det framförs önskemål om att Region Skåne ska återkalla sitt yttrande över "Vägutredning Fjälkinge-Gualöv", daterat 2011-02-14. Trafikverket och Region Skåne (Regionala utvecklingsnämnden) har besvarat detta i ett brev, daterat 2016-01-15. Region Skåne och Trafikverket svarade följande: Region Skåne kommer inte att ompröva det remissvar som skickades 2011, det bygger på det underlag som var framme då. Men om Trafikverkets fördjupade utredning redovisar nytt underlag så har Region Skåne möjlighet att lämna synpunkter i samband med att det skickas på remiss. Om nya förutsättningar redovisas kan även Region Skånes ställningstagande om vilken/vilka korridorer som förordas komma att ändras. Det är dock inget som Region Skåne kan ta ställning till idag. Beslut fattades med stöd av regionala utvecklingsnämndens beslut 2015-01-29, § 14.

Boende i Bäckaskog mailade Trafikverket 2015-11-26 om att de vill att Trafikverket väljer alternativ 3 i sträckningen mellan Fjälkinge och Gualöv.

Under skedet vägplan, val av lokalisering har ett "Öppet hus" möte hållits den 24 maj 2016. Information om alternativa sträckningar för lokaliseringsbeslut har lagts ut på Trafikverkets hemsida. Inbjudan har annonserats i dagstidningar och på Trafikverkets hemsida samt via hushållsutskick.

Följande synpunkter inkom och är diariemärkta med nr TRV2015/6662:

1. Fastighetsvärdet kommer att sjunka.  
Svar: När val av alternativ har skett kommer det att framgå vilka fastigheter som blir berörda av intrång eller annan påverkan. Först då kan eventuell ekonomisk skada bedömas och ersättning diskuteras. En flyttning av vägen medför i normalläget inte rätt till ersättning om inte fastigheten berörs av markintrång.
2. Fastigheten kommer att bli bullerstörd.  
Svar: I nästa skede kommer det att framgå vilka fastigheter som blir berörda. Bulleråtgärder kommer då att diskuteras med de som blir berörda av buller som överskrider gällande riktvärden.
3. Skogsstyrelsen är inte hörd.  
Svar: Trafikverket kommer att samråda med Skogsstyrelsen.
4. Brister i beskrivningar av effekter. Avsatt område för naturvård påverkas.  
Svar: Den yta som avsatts för naturvård är upptagen som ett naturvärdesobjekt (ID: 07) av värdeklass 4 (visst värde). Med de exempel på dragning som utarbetats för de olika alternativen sker dock inga, eller ytterst små, direkta ingrepp i det aktuella objektet i samtliga alternativ.
5. Brister i beskrivningar av effekter. 14 st äldre tallar påverkas.  
Svar: Ytan där de äldre tallarna finns är för liten för att tas upp som ett separat naturvärdesobjekt. Det kan också konstateras att det exempel på sträckning av lokalvägen som presenterats för alternativ 1, innebär att de allra flesta av dessa värdeobjekt hamnar söder om lokalvägen och kan bevaras.
6. Biologisk mångfald påverkas. Utredningsmaterialet behöver kompletteras med beskrivningar angående naturvärden i skogsmark.  
Svar: Ekplanteringen från 2001 har ansetts vara för ung för att ta upp som ett värdeobjekt. Det äldre beståndet med ek och bok är upptaget som ett värdeobjekt (ID 06) av klass 3 (påtagligt naturvärde). Även för detta bestånd bedöms dock att nämnda värden är av lokal karaktär, och inte unika sett från ett större perspektiv. Värdena bedöms därmed inte vara av sådan tyngd att det, i den typ av



lokaliseringsstudier som nu bedrivs, är anmärkningsvärt att utreda vägsträckningar som berör detta skogsbestånd.

7. Påtaglig fragmentering av skogsbestånden på en enskild fastighet.  
Svar: Fragmenteringen av skogsbestånden inom Fjälkinge 28:10 och närmast öster därom är redan idag mycket omfattande, främst till följd av befintlig väg E22 och järnvägen. De analyser av vägarnas fragmenterings- och barriäreffekter, samt åtföljande konsekvenser för naturmiljön, som görs i samrådshandlingen har dock förts, och ska så göra, från ett mer övergripande perspektiv. Det finns då fördelar med att samla stora infrastrukturstråk, som var för sig innebär mycket starka barriärer, förhållandevis nära varandra och på så vis i högre grad skona omgivande landskap från splittring.
8. Varför har det inte satts upp ett liknande projektmål för skogsmark som för jordbruksmark?  
Svar: I MB 3 kap. 4 § anges att "skogsmark som har betydelse för skogsnäringen skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra ett rationellt skogsbruk". För jordbruksmark finns i samma paragraf en starkare formulering som säger att "brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk".
9. Beskrivningen av de biologiska värdena generellt sett är begränsad. Att hävda att alt 1 inverkar endast marginellt på den biologiska mångfalden i skog är inte rätt.  
Svar: Bedömningar av detta slag rymmer oundvikligen ett visst mått av subjektivitet och för att minimera denna komponent har en Svensk standard, SS 199000 med komplement SIS/TR 199001, för naturvärdesinventeringar tagits fram. Utförd naturvärdesinventering har gjorts i enlighet med denna standard.
10. Hur ska trafik till och från bostäderna i Fjälkinge gamla idrottsplats ledas i alt 1?  
Svar. Trafiken kommer att ledas norrut och anslutas vid Eko. Förslag på vägdragning redovisas på ritning 101T0101.
11. Både alt 1 och 2 föreslår att den lokala trafiken leds genom Bäckaskog. Innebär traktortrafik genom byn. Övrig trafik kommer också att öka markant genom byn. Maglestensvägen som lokalväg är olämpligt. Trafiken kommer att öka framförallt av tung trafik.  
Svar: Enligt den trafikprognos som tagits fram kommer trafiken genom Bäckaskog inte att öka markant. Dock kommer en viss ökning att ske men fortsatt till måttliga trafikmängder. Trafikverket kommer i nästa skede att utreda behovet av åtgärder för oskyddade trafikanter i Bäckaskog.
12. Det känns inte tryggt att försöka ta en promenad längs den Gamla vägen än värre att ta sig till bl a EKO.  
Svar: Från både Fjälkinge och Bäckaskog kommer det att vara möjligt att ta sig till Eko via den gång- och cykelbana som planeras.
13. Det bästa vore om man stänger utfarten vid Östra Fjälkinge och använder befintlig E22 som lokalväg. Då hade det blivit bättre trafikmiljö i Fjälkinge.  
Svar: Denna frågeställning har inte dokumenterats i handlingen men bedömningen är att en stängning kommer att medföra ett betydligt lägre trafikflöde på Gamla vägen samtidigt som det skulle bli ett betydligt högre trafikflöde på Kumlevägen. Med hänsyn till de trafikmängder som bedömts på Gamla vägen står det inte i proportion till det intrång och investering som det innebär att låta den gamla delen av E22 vara kvar som lokalväg och investera ytterligare i en anslutning in till Fjälkinge.

14. Hur tänker ni lösa trafikkaoset som kommer att uppstå vid alternativ 1?

Svar: Något trafikkaos kommer inte att uppstå för något av alternativen i den slutliga lösningen. Under byggskedet kommer viss påverkan ske på trafiken. E22:an kommer att vara öppen för trafik med ett körfält i vardera riktningen samt nedsatt hastighet på de platser där arbetsmiljön kräver det. Beroende på alternativ, kommer delar av sträckan för den nya vägen att byggas bredvid den nuvarande vägen och på vissa delar kommer breddningen att utföras på antingen norra eller södra sidan. Mer detaljerade lösning för trafikomläggningarna kommer att studeras i kommande skeden av projektet.

15. Önskemål om en busshållplats i anslutning till östra Fjälkinge.

Svar: Exakta placeringar av busshållplatser kommer att utredas i samråd med Skånetrafiken under nästa skede.

16. Viltstängsel längs E22.

Svar: I nuläget är inget beslut fattat om den planerade vägen kommer att förses med viltstängsel. Frågan om viltstängsel och viltpassager kommer att utredas under kommande skeden av projektet.

17. GC-väg bör inte ligga för nära motorvägen med tanke på buller, kraftig vind mm.

Svar: Inga GC-vägar planeras i motorvägens direkta närhet.

## Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

### *Skånetrafiken*

Under skedet vägplan, val av lokalisering har ett tidigt samråd med representanter från Skånetrafiken 2015-12-22. Förslag på alternativa sträckningar för lokaliseringsbeslut har översänts till berörda 2015-10-02.

Representant från Skånetrafiken framförde synpunkter på samrådsmötet.

Nedan sammanfattas synpunkterna:

- Hållplats Gualöv avser flyttas in i byn, vilket innebär att trafiken kommer att gå via Byvägen istället för Kristianstadsvägen.
- Lokalvägssystemet önskas generellt att trafikeras av busslinjen och ligger bra till för fortsatt trafik. För busstrafikens skull så ligger lokalvägen bättre på norra än på södra sidan i den östra delen, från förlängningen av Kristianstadsvägen och västerut.
- I alternativ 1 och 2 bedöms att hållplatsen Knutehusvägen (vid Västra Ljungby) bör flyttas in till ny lokalväg. Alternativa placeringar är vid Trolle Ljungbyvägen eller stärkelsefabriken.
- Hållplatsen Bäckaskog ska ligga utmed lokalvägssystemet. Eventuellt kan den flyttas in i byn.
- Hållplatserna EKO och Kumlevägen ställs eventuellt emot varandra. I det fall trafikplatsen ligger vid Nymövägen kan linjen trafikera EKO och sedan in till Fjälkinge via gamla vägen. Då når man inte hållplats Kumlevägen. Fördelen är dock en genare väg om ca 2 – 2,5 km beroende på alternativ. Detta gäller för alla alternativen. I alternativ 1 har en placering av trafikplats mellan EKO och östra Fjälkinge studerats. Skulle det bli aktuellt kan busslinjen trafikera både EKO och Kumlevägen.

Mötesanteckningar från mötet är upprättade, daterade 2015-11-27 med diarienummer TRV2015/6662.

### *Bergendahlgruppen (EKO) och Granen*

Under skedet vägplan, val av lokalisering har ett tidigt samråd med representanter från Bergendahlsgruppen (EKO) och Granen hållits 2015-11-19.

Representanter från Bergendahlsgruppen (EKO) och Granen framförde synpunkter på samrådsmötet.

Nedan sammanfattas synpunkterna:

- EKO och Granens största farhåga är att den nya vägen blir en barriär för tillgängligheten till affärsområdet.
- Bedömer att upptagningsområdet för affärsområdet är bilburna kunder från cirka 5 mils omkrets. Tillkommande handel bedöms ha ungefär samma eller mindre upptagningsområde.
- EKO och Granen anser att alternativ 1 är det bästa, sedan alternativ 2 och sist alternativ 3.
- EKO är mycket orolig för att omsättningen ska gå ner bara något eftersom det slår direkt på marginalerna vilket kan leda till att anläggningen inte är bärkraftig med konsekvensen att den läggs ner.
- Diskussion förelåg avseende trafikplatsens placering.
- De undrar om Trafikverket kan tänka sig en avfart som anpassas till den direkta infarten till parkeringen. Trafikverket återkommer.
- Bestämde att Trafikverket, Bergendahlsgruppen (EKO) samt Granen ska ha ett möte med Kristianstad kommun innan ett beslut tages.

Mötesanteckningar från mötet är upprättade, daterade 2015-11-27.

Under skedet vägplan, val av lokalisering har ett "Öppet hus" möte hållits den 24 maj 2016. Information om alternativa sträckningar för lokaliseringsbeslut har lagts ut på Trafikverkets hemsida. Inbjudan har annonserats i dagstidningar och på Trafikverkets hemsida samt via hushållsutskick.

Följande synpunkter inkom och är diariemärkta med nr TRV2015/6662:

*Region Skåne*

1. Framkomlighet och tillgänglighet för såväl personer som gods samt boende längs vägen är viktiga att beakta.  
Svar: Framkomligheten och tillgängligheten blir bättre än den är idag.
2. Vägen förbättrar trafiksäkerheten samt löser kapacitetsproblemen på sträckan. Genom att samla alla anslutningar till en anslutningspunkt vid ny trafikplats förbättras trafiksäkerheten och tillgängligheten. Korsnings- och mötesolyckor kommer att minskas. Säkrare trafikmiljö för gång- och cykeltrafik eftersom de separeras från övrig trafik.  
Svar: Detta har beaktats i arbetet. Eventuellt behov av ytterligare åtgärder kommer att utredas i nästa skede.
3. Konsekvenser för möjligheten till ett ökat och förtätat bostadsbyggande är viktiga att beakta.  
Svar: Detta har beaktats i arbetet. Inget alternativ går emot inriktningarna i kommunernas översiktsplaner.
4. Vid en utbyggnad kan kollektivtrafikens hållplatslägen förläggas till lokalvägnätet som har mindre trafikmängder och lägre skyltad hastighet än E22, vilket är positivt för de oskyddade trafikanterna då trafiksäkerheten och tillgängligheten ökar. Samtidigt medför lokalvägens standard att bussens framkomlighet försämras i förhållande till i dag. Lokalvägens dragning innebär

en längre körväg och därmed längre restid, vilket påverkar kollektivtrafikens attraktivitet och produktionskostnader.

Svar: Vägsträckningens längd för lokaltrafiken beror även på hur man väljer att fortsätta trafikera befintlig hållplats Kumlevägen, vid trafikplats Fjälkinge.

Enligt tidigare samråd kan sträckan kortas ner om den leds via lokalvägnätet istället. Framkomligheten på lokalvägen kommer att vara god då trafikmängderna är små om än hastigheten är lägre. Väntetider vid utfart till E22 vid Gualöv undviks och väntetider vid utfart från hållplatserna utmed befintlig E22. Lokalvägens standard kommer medge omkörningsmöjligheter för bussar om så skulle behövas.

5. Skåne ska stärkas som cykelregion. Stråket Bromölla och Kristianstad ingår i det utpekade pendlingscykelnätet. I princip innebär detta en separerad gång- och cykelväg. En cykelväg mellan Bäckaskog och Gualöv håller på att färdigställas.

Svar: Cykelvägen mellan Fjälkinge och Gualöv är ej komplett då det saknas en länk i Bäckaskog. I det fortsatta arbetet med vägplan kommer denna sträckning att utredas.

6. Skåne tar ansvar för att hushålla med den värdefulla marken då Skåne både har stora arealer av Europas bästa åkermark och värdefull natur. Att bygga längs redan etablerade stråk och att förtäta är även viktigt ur klimatsynpunkt. Projektets konsekvenser för jord- och skogsbruksnäringen är viktiga att beakta. Svar: Dessa aspekter beaktas i lokaliseringsstudien. Beroende på alternativ påverkas jord- och skogsbruksnäringen i olika omfattning.

#### *EKO*

1. Alternativ 1 förordas med direktavfart till EKO i ena riktningen.

Svar: Om alternativ 1 blir aktuellt kommer denna fråga att utredas i nästa skede.

#### *Kalkbruket AB/Granen*

1. Förordar alternativ 1. Fullskalig trafikplats bör utföras i direkt anslutning till EKO. Ny dragning av lokalvägen i anslutning till trafikplatsen görs så att intrång och nuvarande/framtida möjligheter för nyttjande och exploatering minimeras. Alternativ 1 med direktavfart till EKO i ena riktningen.

Svar: Om alternativ 1 blir aktuellt kommer detaljutformningen kring fastigheten att utredas i nästa skede.

#### *LRF*

1. Nära samråd ska ske med berörda markägare så att odlingsförhållanden ändras så lite som möjligt och arrondering inte försämras och framkomlighet med moderna lantbruksmaskiner tryggas. Fälten som berörs i alternativ 2 och 3 blir svårbrukade.

Svar: Denna frågeställning har diskuterats med de som brukar marken längs sträckan. Beroende på alternativ påverkas jord- och skogsbruksnäringen i olika omfattning.

2. Areella näringar. De lokala förutsättningarna för jordbruket ska inte försämras. Jordbruksmark ska hållas öppen. Alternativ 1 är bäst ur dessa aspekter.

Svar: Trafikverket noterar synpunkterna.

*Regionmuseet Kristianstad*

1. Förordar alternativ 1 då det ger minst avtryck både på befintligt landskap och sannolikt även på hittills okända fornlämningar.

Svar: Trafikverket noterar synpunkten.

**Samråd med allmänheten**

Under skedet vägplan, val av lokalisering har ett "Öppet hus" möte hållits med allmänheten den 26 maj 2015. Information om alternativa sträckningar för lokaliseringsbeslut har lagts ut på Trafikverkets hemsida. Inbjudan har annonserats i dagstidningar och på Trafikverkets hemsida samt via hushållsutskick.

Under skedet vägplan, val av lokalisering har ett "Öppet hus" möte hållits den 24 maj 2016. Information om alternativa sträckningar för lokaliseringsbeslut har lagts ut på Trafikverkets hemsida. Inbjudan har annonserats i dagstidningar och på Trafikverkets hemsida samt via hushållsutskick.



Johan Månsson

projektledare

Bilaga 1, Samrådsredogörelse, Vägutredning E22 Fjälkinge-Gualöv, 2011-03-28

Bilaga 2, Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, 1999-12-21

Bilaga 3, Länsstyrelsen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen, 2010-09-29

Bilaga 4, Länsstyrelsens förordar alternativ 1 i vägutredningen 2012-02-08

Bilaga 5, Trafikverkets ställningstagande angående fortsatt arbete, 2014-01-22



## **TRAFIKVERKET**

Trafikverket, Box 366, 201 23 Malmö

Telefon: 0771-921 921,

Texttelefon: 010-123 50 00

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)



Skapat av Åklundh Kerstin, IVsyvs	Dokumentdatum 2016-03-28	Beteckning TRV 2010/13399 A
Fastställt av [Fastställt av]	Vägnummer E22	Skede Vägutredning
Projektnummer V881052	Projektnamn E22 Fjälkinge-Gualöv	
Version 0.2		
<b>Samrådsredogörelse</b>		

## Vägutredning E22 Fjälkinge - Gualöv

### SAMMANFATTNING

Inom Skåne är E22 en viktig regional förbindelseled och pendlingsväg. Målstandard E22 genom Skåne är motorväg för att skapa samkomlighet och säkerhet. Dagens E22 mellan Fjälkinge och Gualöv lever inte upp till målstandard som är önskvärd. Vägen utgörs av mötesfri landsväg 2+1, som färdigställdes 2005, och vägens bredd 13 m. Nuvarande hastighet på sträckan varierar mellan 70 och 90 km/h. Den på aktuella vägsträckan varierar mellan 144 000 fordon per år 2006. Andelen tung trafik är cirka 12 %.

Dagens trafikbelastning ligger nära kapacitetstaket vilket innebär risk för att kapacitet blem uppstår. Från Kristianstad och vidare österut mot Blekinge är Fjälkinge och Gualöv den enda sträckan som inte har motorvägsstandard. Detta gör därmed en flaskhals i vägstråket. Genom utbyggnad till motorväg undanröjs trängselproblemet till gagn för såväl arbetspendlare som godstransport och för höga motorvägsstäckningar knyts samman.

Idag finns separerad gång och cykelväg mellan Fjälkinge och Bäckaskog men saknas på resten av sträckan. Gång och cykeltrafik hänvisas därmed till att använda det lokala vägnätet vilket bitvis innebär omvägar. I dagsläget ligger också busshållplatserna utmed E22. Hållplatsernas läge innebär att de oskyddade karlarna måste korsa E22 i plan. Ett utbyggt gång och cykelnät ska för att ge oskyddade trafikanterna ett alternativ mellan Bäckaskog och Gualöv. Vid utbyggnad kan kollektivtrafik och hållplatslägen förläggas till lokalnätet som har mindre trafik och lägre skyltad hastighet än E22.

I den förstudie som upprättats redovisas behov av utbyggnad till motorväg. Utredningen är att klarlägga förutsättningarna för vägens utbyggnad som ett underlag för vägkorridor och teknisk standard. Utredningsområdet framgår översiktskartan på sid 3.

Länsstyrelsen har i BESLUT

- x daterat 19921 bedömt projektet kan antas medföra betydande miljöpverkan
- x daterat 20029 godkänt MKB:n

### INFORMATIONS- OCH SAMRÅDSMÖTEN

- 20090519. Information till Ist om projektet.
- 20091204. Möte med kommunen och EKO



Projektnummer V881052	Dokumentdatum 2011-03-28	Beteckning TRV 2010/13399 A
--------------------------	-----------------------------	--------------------------------

200912-15. Dragning på Ist inför godkännande MKB.  
 200911-10. Samrådsmöte öppet för allmänheten hölls i Fjälkinge skola. Annonser i Kristianstadsbladet Bilaga 7.  
 201002-17. Dragning i tvärfunktionella rådet. Råd; remissas trots projektet strukits i ny nationell plan 2010-2021. Ingentillåtighetsansökan hos regeringen.  
 201101-26. Öppet hus i Fjälkinge skola kl. 18-20. Annonser i Kristianstadsbladet 4 personer. Minnesanteckningar bifoga Bilaga 6.  
 201102-16. Presenterat VU på KS Kristianstads kommun

## UTSTÄLLNING

VU har ställts upp på Biblioteket i Kristianstad och Bromölla under perioden 18 dec 2011 tom 28 februari 2011. Samtliga sidor under vägprojektet några skriftliga synpunkter har skickats till Trafikverket.

Annonsering i Kristianstadsbladet 18 dec 2010 med uppmaning om reaktion med synpunkter under remisstiden Bemanning vid Öppet hus. Se ovan.

## INKOMNASYNPUNKTER UNDER SAMRÅDSTIDEN

Vid annonseringen i dagspressen hänvisades till framtagning av vägprojektet som fanns utlagd på Vägverkets hemsida [www.vv.se/vagprojekt](http://www.vv.se/vagprojekt) och en handfull personer har tagit möjligheten att lämna synpunkter i samband med Öppet hus i Kristianstads kommun har önskat, och beviljats, förlängd remisstid tom 28 mars 2011.

Bilaga	Avsändare	Dokumentdatum	Sammanfattning
1	Kristianstads kommun	201103-24	Förordar alt 3
2	Bromölla kommun	<Ange text>	Ej inkommit med yttrande
3	Region Skåne	201102-14	8 W E \ J J Q D G D Y Y I J I U D C utveckling. Förordar alt 3
4	Skånetrafiken	201103-02	Förordar i första hand alt 3. Mån om att inte brens framkomlighet försämras.
5	Polismyndigheten i Skåne	201102-21	Positiva till den förbättrade trafiksäkerheten för främst oskyddade trafikanter. Förordar alt 3.
6	Regionmuseet i Kristianstad	201102-21	Förordar alt. 1 och 2 som innebär minst negativ påverkan på riksintresset Trolle Ljungby
7	Naturskyddsföreningen i Skåne	<Ange text>	Ej inkommit med yttrande
8	Försvarsmakten	<Ange text>	Ej inkommit med yttrande
9	LRF i Skåne	201102-24	Önskar ett nära samråd med berörda markägare så att framkomlighet med moderna lantbruksmarkskiner tryggas.
10	Åkeriföreningen	<Ange text>	Ej inkommit med yttrande
11	NTF Skåne		Ej inkommit med yttrande

Projektnummer V881052	Dokumentdatum 2011-03-28	Beteckning TRV 2010/13399 A
--------------------------	-----------------------------	--------------------------------

Denna samrådsredogörelse inklusive bilagor skickas till länsstyrelsen i Skåne. Efter att de har lämnat sitt remissvar tar Trafikverket beslut om val av vägkorridor och trafikteknisk standard. Trafikverkets beslut delges därefter projektets remissinstanser (se tabell sid 2).

Ort och datum  
Kristianstad 2011-03-28

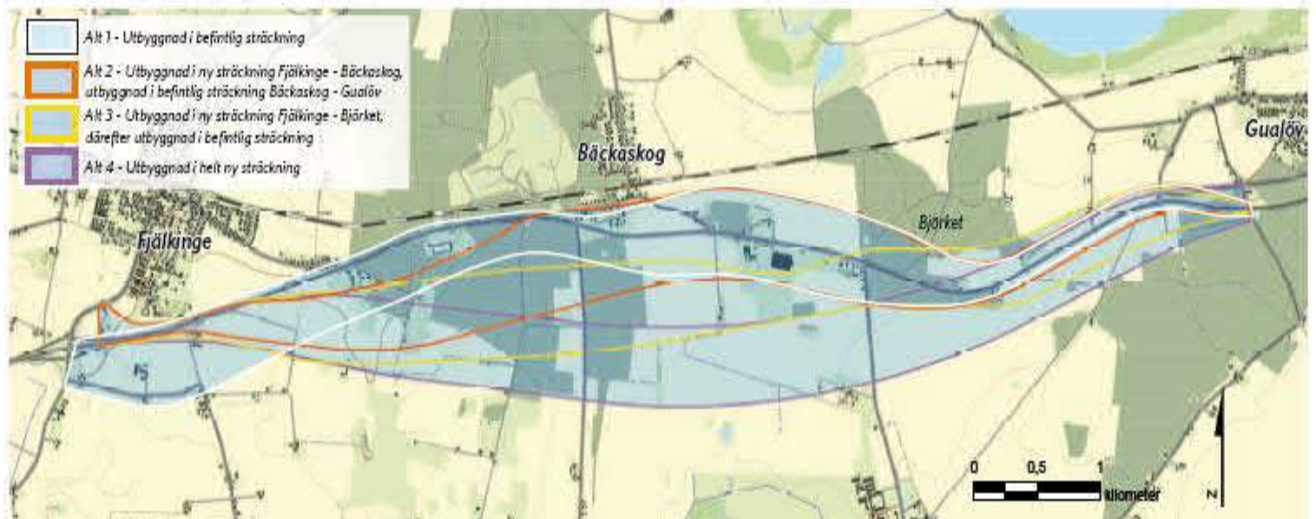
Kerstin Åklundh  
projektledare

Bilagor:

Bilaga 1 ±6. Inkomna yttrander under remisstiden.

Bilaga 7. Öppet hus i Fjälkinge skola 2011-26.

Bilaga 8 Samrådsmöte öppet för allmänheten hölls i Fjälkinge skola 2011-10.



Översiktskarta



# Polismyndigheten i Skåne

Polisområde Nordöstra Skåne  
Närpolisområde Kristianstad  
Thom Nilsson  
Kommissarie

1 (1)

## YTTRANDE

Datum  
2011-02-21

Dariennr (åberopas vid korresp)  
AA-596-44812/10

Er referens  
V 881052

Trafikverket  
Box 543  
291 43 Kristianstad

TRAFIKVERKET KRISTIANSTAD
Inkom 2011-02-23
Ärendnr. TRV 2010/13399 881052

### Yttrande över remiss i ärende rörande vägutredning E 22, Fjälkinge - Gualöv.

Polismyndigheten har tagit del av handlingarna i ärendet och är positiva till den förbättrade trafiksäkerhet en ombyggnad kommer att medföra för främst oskyddade trafikanter.

Vid en sammantagen bedömning av utbyggnadsalternativen förordar Polismyndigheten alternativ 3.

Thom Nilsson  
C Närpolisområde Kristianstad  
010- 56 15 485, 0706 - 99 33 86







































































