

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

E22 Fjälkinge - Gualöv

Kristianstad kommun och Bromölla kommun, Skåne Län

Vägplan, utformning av planförslag, 2019-08-19

Ärendenummer: TRV 2015/6662



Trafikverket

Postadress: Box 366, 201 23 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: Christina Lindberg, Sweco

Dokumentdatum: 2019-08-19

Ärendenummer: TRV 2015/6662

Objektsnummer: 146388

Dokumentnummer: 1C140001

Uppdragsnummer: 12701327

Version: 5.0

Kontaktperson: Johan Månsson, Trafikverket

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	4
SAMRÅD I TIDIGARE SKEDEN	5
Samråd i förstudieskedet	5
Samråd i vägutredningsskedet.....	6
Samråd i vägplan, val av lokaliseringsalternativ	7
SAMRÅDSKRETS	9
SAMRÅD OM VÄGPLAN MED TILLHÖRANDE MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING	9
Samråd med berörd länsstyrelse	9
Samråd med berörda kommuner.....	12
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda.....	18
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	20
Samråd med allmänheten	27

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 bemöter Trafikverket inte varje enskilt yttrande, utan de yttranden som inkommit sammanfattas och bemöts ämnesvis. För att ta del av inkomna yttranden i sin helhet hänvisas till Trafikverkets diarium, diarienummer TRV 2015/6662.

Sammanfattning

Samråd har skett i både förstudie- och vägutredningsskedet. Studierna har skett i flera omgångar och omtag har gjorts då förutsättningarna förändrats.

I vägplaneprocessen har samråd skett med länsstyrelse, kommuner, allmänhet och särskilt berörda liksom med övriga myndigheter, organisationer och föreningar.

Samråd med länsstyrelsen har skett fortlöpande under arbetet med vägplanen och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Diskussionerna har bland annat förts kring vägens utformning samt dess påverkan på natur- och kulturmiljöer, generella biotoper, vattenförekomster samt buller.

Kristianstad kommun och Bromölla kommun har varit delaktiga under hela planläggningsprocessen med vägplanen och bidragit med information och synpunkter kring utformning av anläggningen, tillhörande sidoanläggningar och påverkan på befintligt vägnät.

Med övriga myndigheter, organisationer och föreningar har samråd skett brevlades samt vid särskilda samrådsmöten. Inkomna synpunkter rörde främst påverkan på befintliga och planerade ledningar samt trafik till och från berörda anläggningar.

Samråd med allmänheten skedde under oktober år 2017. Samrådsmöten i form av öppet hus hölls i Fjälkinge. Inbjudan skedde via brev och annonsering i lokala och inrikes tidningar. De vanligaste frågorna på samråden rörde påverkan på och omlokalisering av det lokala och enskilda vägnätet, buller, markintrång på den egna fastigheten samt hur byggskedet är tänkt att bedrivas.

Extra samråd med särskilt berörda skedde i november 2018. Möten hölls på Trafikverkets regionkontor i Kristianstad. Frågorna som behandlades rörde främst buller, bullerskyddsåtgärder samt markintrång.

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 har varit tillgänglig på Trafikverkets hemsida.

Planlägningsbeskrivningen för just det här projektet har upprättats och publicerats på Trafikverkets hemsida 2017-03-24. Planlägningsbeskrivningen har under arbetet med vägplanen därefter uppdaterats vid följande tillfällen: 2017-09-21, 2018-02-09 och 2018-11-06.

Samråd i tidigare skeden

Sträckan mellan Fjälkinge och Gualöv har studerats i ett flertal utredningar innan vägplaneskedet. I detta kapitel redogörs kort för tidigare genomförda utredningar.

Den 1 januari 2013 trädde en ny infrastrukturlagstiftning i kraft. Den gamla planlägningsprocessen bestod av tre separata planeringssteg för väg; förstudie, vägutredning och arbetsplan. Motorvägsprojekt skulle även inhämta regeringens tillåtlighet. Parallellt med de olika planeringsstegen hölls samråd där både Trafikverket och övriga samhället medverkade för att lämna synpunkter på föreslagen utformning. Med anledning av den nya lagstiftningen har en ny planlägningsprocess för väg- och järnvägsprojekt tagits fram. Projektet E22 Fjälkinge - Gualöv har startats upp i den gamla planeringsprocessen och sedan fasats över till den nya planlägningsprocessen vid årsskiftet 2012/2013. I korthet innebär den nya planlägningsprocessen att de tre tidigare skedena förstudie, utredning och plan, ersätts av en sammanhängande planlägningsprocess.

Resultaten från de tidigare stegen utgör ett viktigt underlag för vägplanen. Resultatet från samråden i föregående steg, förstudie och vägutredning och vägplan – val av lokaliseringalternativ, sammanfattas därför nedan.

Samråd i förstudieskedet

En förstudie för E22 delen Kristianstad – Gualöv slutfördes av Vägverket år 1994. Syftet med förstudien var att klargöra förutsättningarna för en utbyggnad till motorväg, efter att riksdagen 1993 beslutat att E22 ska tillhöra det nationella stamvägnätet. Slutsatser i förstudien var att bygga ut E22 till motorväg och för delsträckan Fjälkinge – Gualöv föreslogs att närmare utreda förbifartsalternativ i en vägutredning följt av en arbetsplan för vald sträckning. Förstudien utgjorde underlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan samt för tidigt samråd.

Arbetet med förstudien har skett i samarbete med företrädare för Kristianstad kommun. Samråd har i förstudieskedet skett med Länsstyrelsen i Skåne, länsmuseet, Bromölla kommun och allmänheten. Informationsutställning riktad till allmänheten genomfördes i november 1994.

Efter färdigställd förstudie har samråd skett med allmänheten vid informationsmöte 1997-06-10 och via brev 1998-03-06.

Länsstyrelsen i Skåne har 1999-12-21 beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Samråd i vägutredningskedet

Vägutredning, 1997 – 2003

Vägutredningen för E22 på delen Fjälkinge-Gualöv togs fram. 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.

Dokumentation från genomförda samråd återfinns i Trafikverkets e-arkiv.

Arbetsplan, 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.

Dokumentation från genomförda samråd återfinns i Trafikverkets e-arkiv.

Förstudie 2003 och utbyggnad till 2+1-väg med mitträcke 2005

Förstudie togs fram år 2003 för mötesfri landsväg med gång- och cykelbana. Syftet var att förbättra trafiksäkerheten på den befintliga vägen i väntan på en motorvägsutbyggnad. I förstudien utreddes fem olika alternativ, gemensamt för alla alternativ var mitträcke, separerad gång- och cykelbana samt säkrare passagemöjligheter för oskyddade trafikanter. Under år 2005 byggdes sträckan Fjälkinge – Gualöv om till 2+1-väg med mitträcke på den befintliga 13-metersvägen. Cykelväg/markväg ordnades på sträckan Fjälkinge – Bäckaskog.

Dokumentation från genomförda samråd återfinns i Trafikverkets e-arkiv.

Vägutredning, 2009 – 2013

År 2009 återupptogs vägutredningen för utbyggnad till motorvägsstandard. På grund av oenighet kring val av alternativ fördjupades utredningsarbetet i olika omgångar. Vägutredning inklusive separat miljökonsekvensbeskrivning togs fram i syfte att klarlägga förutsättningarna för vägens utbyggnad samt ge underlag för val av vägkorridor och trafikteknisk standard.

För vägutredningen har en samrådsredogörelse tagits fram där genomförda samråd finns dokumenterade. Samrådsredogörelsen är daterad 2011-03-28 och återfinns i sin helhet hos Trafikverket under diarienummer TRV 2010/13399.

Samrådsmöte med allmänheten hölls den 2009-11-10 i Fjälkinge skola. Alla synpunkter antecknades och diskuterades.

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.

Vägutredningen, 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.

Öppet hus hölls i Fjälkinge skola 2011-01-26 i samband med utställningen av Vägutredningen under remisstiden. Inga skriftliga synpunkter kom in till Trafikverket.

Trafikverket skickade 2011-03-28 samrådsredogörelsen, daterad 2011-03-28, till länsstyrelsen för deras sammanvägda yttranden. Trafikverket förordade en korridor som innebär väg i ny sträckning. Länsstyrelsen förordade i yttrande 2012-02-08 ombyggnad i befintlig sträckning. Ett motiv till detta är att länsstyrelsen anser att det tar minst ny mark i anspråk samt minst åkermark. Kristianstad kommun förordade alternativ 1 och Bromölla kommun inkom inte med något yttrande.

Efter att länsstyrelsen lämnat sitt sammanvägda yttrande över vägutredningen i februari 2012 tog Trafikverket fram ett Utrednings-PM där Trafikverket bemötte länsstyrelsens frågor. Vägutredningen slutfördes hösten 2013. I september 2013 hade Trafikverket ett samrådsmöte med länsstyrelsen angående förutsättningar inför ställningstagande och beslut om val av korridor.

Trafikverket meddelade 2014-01-22 ett ställningstagande för val av lokaliseringsalternativ. Beslutet skickades ut till de som inkommit med skriftliga synpunkter. Trafikverket valde att gå vidare med utbyggnad i delvis ny sträckning. Länsstyrelsen vidhöll då att hela ombyggnaden ska utföras i befintlig sträckning. Trafikverket beslutade att genomföra en ny fördjupad studie för de förespråkade alternativen.

Samråd i vägplan, val av lokaliseringsalternativ

Den fördjupade studien genomfördes år 2015 - 2016. Studien var mer djuplodad och detaljerad än tidigare vägutredning avseende lokalvägnätet. Dessutom genomfördes naturvärdesinventering, en kulturvärdesanalys samt arkeologisk utredning steg 1. För alternativ 1 studerades att inte bara att bredda befintlig väg utan även om det är lämpligare att bygga helt ny väg i anslutning till befintlig väg. Förutsättningarna för kollektivtrafiken hade också förändrats då Fjälkinge och Bromölla numera trafikeras med pågatåg, vilket resulterat i andra förutsättningar för busstrafiken.

För Vägplan, Samrådshandling – val av lokaliseringsalternativ har en särskild samrådsredogörelse tagits fram där genomförda samråd finns dokumenterade. Samrådsredogörelsen är daterad 2016-06-30 och återfinns i sin helhet hos Trafikverket under diarienummer TRV 2015/6662. Nedan sammanfattas denna samrådsredogörelse.

Ett samrådsunderlag val av lokaliseringsalternativ togs fram under 2015 innehållande förslag på alternativa sträckningar samt disposition till miljöunderlag för lokaliseringsbeslutet.

Öppet hus hölls med allmänheten 2015-05-26. Information om alternativa sträckningar för lokaliseringsbeslut publicerades på Trafikverkets hemsida. Inbjudan annonserades i dagstidningar och på Trafikverkets hemsida samt via hushållsutskick.

Tidigt samråd hölls med länsstyrelsen 2015-09-02.

Ett tidigt samråd hölls också 2015-11-10 med en grupp enskilda berörda. Förslag på alternativa sträckningar för lokaliseringsbeslut diskuterades. Gruppen enskilda presenterade ett eget förslag för Trafikverket på mötet. Frågor som lyftes var bland annat gamla och bristfälliga fastighetsregleringar samt markbyte av fastigheter som hamnar på "felsida" vid utbyggnaden.

Trafikverket har även haft kontakt med några enskilda markägare som via e-post kontaktat Trafikverket avseende vilka utredningsalternativ de önskar att Trafikverket går vidare med, samt önskan om ett nytt remissförfarande oavsett alternativ. Trafikverket svarade tillsammans med Region Skåne att ett nytt remissförfarande blir aktuellt efter att den fördjupade utredningen färdigställts.

Samråd har hållits kontinuerligt med en grupp bestående av 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 Kristianstad kommun 2016-04-06 och för Bromölla kommun 2016-03-30.

Samråd med verksamhetsutövare Bergendahlsgruppen (EKO) och fastighetsägare Granen hölls 2015-11-19. Synpunkter avseende bland annat tillgängligheten till affärsområdet, trafikplatsens placering och avfart från E22 framfördes.

Samråd med Skånetrafiken har hållits 2015-12-22. Synpunkter avseende bland annat hållplatslägen samt färdväg för kollektivtrafiken på lokalvägnätet framfördes.

Under våren 2016 publicerades samrådshandlingen på Trafikverkets projekthemsida och under maj-juni 2016 pågick samråd. Ett nytt öppet hus hölls med allmänheten 2016-05-24. Myndigheter, kommunala nämnder, fastighetsägarna och sammanslutningar har gjorts uppmärksamma på publicerad handling via brev och därmed även blivit inbjudna att lämna synpunkter. Inbjudan annonserades i dagstidningar och på Trafikverkets hemsida samt via hushållsutskick.

Trafikverket begärde i maj 2016 in sammanvägda synpunkter från länsstyrelsen, Kristianstad kommun och Bromölla kommun inför val av lokalisering. Synpunkter inkom till Trafikverket enligt nedan:

- Länsstyrelsen i Skåne förordar vägkorridor enligt alternativ 1 i yttranden daterade 2012-02-08, 2016-06-29 samt 2016-09-05.
- Kristianstad kommun förordar vägkorridor enligt alternativ 1 i tjänsteutlåtande daterat 2016-08-31.
- Bromölla kommun förordar vägkorridor enligt alternativ 1 i remissvar daterat 2016-08-17.

Trafikverket beslutade i ställningstagande, daterat 2016-10-14, att fortsätta vägplaneprocessen för utbyggnaden enligt korridor för Alternativ 1 - Utbyggnad i befintlig sträckning. Meddelande om ställningstagande skickades ut 2016-10-24 till berörda fastighetsägare och verksamhetsutövare, Länsstyrelsen i Skåne, Kristianstad och Bromölla kommuner, Skogsstyrelsen samt Region Skåne.

Samrådsrets

I vägplanens planläggningsprocess har samråd skett med berörda länsstyrelser, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Då vägplanen har betydelse för kollektivtrafiken har samråd även skett med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter. Länsstyrelsen har beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan och samråd har därmed också skett med övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Berörd allmänhet har definierats utifrån befintliga vägars närområde. Samtliga fastigheter inom postnummer 290 34 och 295 72 har underrättats om samråden via brev och hushållsutskick. Avgränsningen har gjorts för att täcka in de fastigheter som är eller kan bli direkt eller indirekt berörda av projektet. Övrig allmänhet har underrättats via annonsering i lokala tidningar (Post- och Inrikes Tidningar, Lokaltidningen Kristianstad och Kristianstadsbladet).

Övriga intressenter har identifierats utifrån vilka samrådsparter som deltog i skedet *vägplan, val av lokaliseringalternativ* samt de myndigheter, organisationer och föreningar som Trafikverket normalt brukar samråda med vid vägutbyggnader.

Samråd om vägplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning

Samråd med berörd länsstyrelse

Samråd med Länsstyrelsen i Skåne län har skett 2017-09-06 och 2018-11-28. Dagordning och diskussionsunderlag har översänts till länsstyrelsen två veckor innan mötet. Protokoll från samrådsmötena med länsstyrelsen finns diarieförda under diarienummer TRV 2015/6662.

Den 6 september 2017 hölls ett samrådsmöte där syftet och behovet av projektet redovisades tillsammans med en övergripande bild av den kommande miljökonsekvensbeskrivningens innehåll samt projektets huvudsakliga miljöfrågor. Mötet utgjorde också tidigt samråd avseende vattenverksamheter och vilken påverkan projektet har på yt- och grundvatten.

Länsstyrelsen upplyste om att Kristianstad kommun planerar storskalig dricksvattenproduktion i området genom infiltration av vatten från Ivösjön, vilket behöver beaktas och samordnas tillsammans med kommunen. Länsstyrelsen lyfte vidare en önskan att se över möjligheten att rena vägdagvatten i diken. Är det möjligt att hitta nya innovativa lösningar och undvika täta diken, vilka kan vara en nackdel i driftskedet och vid sanering?

Länsstyrelsen hade önskemål om kompletteringar avseende naturvärden i alléträd som behöver tas ned och möjligheten att ta vara på träden genom att till exempel skapa faunadepå. Länsstyrelsen lyfte vidare att groddjur kan vara en faktor att beakta vid utformningen av nya fördröjningsdammar för vägdagvatten. Vidare lyftes möjligheten att

nyttja utformningen av vägområdet och impedimentytor för kompensationsåtgärder för flora och fauna till exempel genom plantering av särskilda växter för att stödja vissa arter.

Länsstyrelsen påpekade att förorenad mark och barriäreffekter behöver beaktas i miljökonsekvensbeskrivningen och att samrådskretsen behöver utökas med SGI och Nordöstra Skånes Fågelklubb.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket har löpande bedrivit samråd med berörda kommuner för att fånga upp intentioner i översiktsplaner och detaljplaner. Påverkan på den kommunala planeringen framgår även i ett kapitel i vägplanens planbeskrivning liksom i miljökonsekvensbeskrivningen.

En tät dialog har förts med Kristianstads kommun avseende val av och inarbetning av skyddsåtgärder och avvattningslösningar i vägplanen för de ur grundvattensynpunkt särskilt känsliga områdena.

Beroende på omfattningen av påverkan på alléträd kommer möjligheten att till exempel skapa faunadepåer eller andra anpassningar och åtgärder att studeras vidare. Trafikverket kommer i det fortsatta arbetet studera möjligheten att anpassa utformning av dammar och vägområde för flora och fauna.

Förorenad mark och barriäreffekter redovisas och konsekvensbeskrivs i vägplanens miljökonsekvensbeskrivning. Inför samrådsperioden utökade Trafikverket samrådskretsen med SGI och Nordöstra Skånes Fågelklubb.

Trafikverket har beaktat länsstyrelsens synpunkter vid framtagandet av miljökonsekvensbeskrivningen.

Den 28 november 2018 hölls ett samråd med länsstyrelsen i samband med att miljökonsekvensbeskrivningen levererades för länsstyrelsens godkännande. Mötet syftade till att ge en övergripande bild av miljökonsekvensbeskrivningens innehåll samt projektets bedömda miljöpåverkan.

Länsstyrelsen undrade bland annat om hur den föreslagna faunapassagen kommer att underhållas i framtiden, samt framförde rekommendationer att faunapassagen inte bör kunna utnyttjas för det rörliga friluftslivet.

Resultatet av genomförda bullerberäkningar och den bedömda efterlevnaden av riktvärden redovisades. Det finns bland annat en skolgård där riktvärdena inte kan efterlevas för hela skolgården. Länsstyrelsen framförde att det är viktigt att motiv till varför riktvärden för skolgården inte klaras framgår tydligt i miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverket framförde önskemål om att samråda om vattenverksamhet under byggtiden med länsstyrelsen. Länsstyrelsen framförde att stärkelsefabriken har tillstånd för uttag av vatten för sin verksamhet, samt att kommunerna i området har planer på att ändra och utöka området för vattenuttag.

Nya krav på miljökonsekvensbeskrivningar har införts i miljöbalken. Länsstyrelsen undrade hur de nya kraven efterlevts i miljökonsekvensbeskrivningen, bland annat avseende energideklaration och kompetenskrav.

Trafikverkets kommentarer

Avseende faunapassagens framtida drift och skötsel så kommer Trafikverket att äga marken som behövs för passagen och därmed sköta underhållet. Skötselplaner och instruktioner kommer att upprättas i samband med överlämnandet från byggorganisationen till driftsorganisationen.

Vid avsteg från riktvärden för buller så kommer de tydligt att motiveras i både miljökonsekvensbeskrivningen och järnvägsplanens planbeskrivning.

Eventuell påverkan på grundvattnet i området har samråtts med berörda kommuner och verksamheter, där även frågorna kring vattenskyddsområdena har diskuterats.

Målsättningen i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen har varit att efterleva de nya kraven i miljöbalken. Men då projektet är ett av de första som tar fram en miljökonsekvensbeskrivning enligt de nya kraven finns vissa osäkerheter kring detaljeringsnivå och dylikt.

Trafikverket genomförde ett kompletterande samråd med länsstyrelsen via brev **den 22 maj 2019** angående ändringar i vägplanen efter länsstyrelsens godkännande av miljökonsekvensbeskrivningen daterad 2019-02-22.

Länsstyrelsen framförde att miljökonsekvensbeskrivningen behöver uppdateras så att den beskriver den handling som ställs ut för granskning.

Trafikverkets kommentarer

Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras avseende de ändringar, för bullerskydd vid Östra Fjällkinge och gång- och cykelväg utmed Maglestensvägen, som gjorts i vägplanen efter att länsstyrelsen den 26 mars 2019 godkände miljökonsekvensbeskrivningen daterad 2019-02-22.

Samråd med berörda kommuner

Samråd med de två berörda kommunerna, Kristianstad och Bromölla, har skett avseende planen, dess utformning och funktion.

Under samrådstiden för *vägplan, utformning av planförslag* har yttranden från Kristianstad kommun och Bromölla kommun inkommit. Yttranden är diarieförda under diarienummer TRV 2017/1732.

Kristianstad kommun, yttrande 2017-10-13

Kristianstad kommun ställer sig positiva till utbyggnadsförslaget som är en mycket angelägen och behövd åtgärd och påtalar behovet av en snar utbyggnad.

En direktavfart vid EKO är av stor vikt för verksamheten och kommunen ställer sig positiv till en avfart. Kommunen informerar om att fastighetsägaren avser att utveckla handelsområdet vid EKO och att ansökan om planbesked är inlämnat till kommunen.

Kommunen framhåller att cykelvägar är nödvändigt till EKO både från Östra Fjälkinge och Bäckaskog. Motiven är att cyklister från Bäckaskog inte ska lockas att cykla genom trafikplatsen när omvägen via passagen väster om EKO blir lång och att föreslagna hastigheter och förväntade trafikmängder på lokalvägarna motiverar separerade gång- och cykelvägar.

Kommunen är positiva till att gång- och cykelvägen mellan Fjälkinge och Bäckaskog får en gen sträckning och att cykelvägen byggs ut längs Maglestensvägen. Som en del av Sydostleden bör cykelvägen hålla hög standard och vara belyst. För att undvika att Sydostleden mellan Fjälkinge och Bäckaskog blir avstängd under byggtiden föreslår kommunen att cykelvägen byggs i sin nya sträckning innan arbetet med E22 påbörjas.

Kommunen förutsätter att Trafikverket vidtar de åtgärder som krävs för att bullernivåerna vid bullerstörda fastigheter inte överstiger gällande riktvärden.

Kommunen anser inte att det är motiverat att kommunen ska ta över väghållaransvaret på del av Gamla vägen i Fjälkinge och del av Maglestensvägen i Bäckaskog då resterande huvudledsvägar i orterna har fortsatt statligt väghållarskap. Sträckorna som de föreslagna ändringarna avser blir en viktig omledningsväg för Trafikverket vid drift- och underhållsbehov på E22 vilket talar för ett fortsatt statligt väghållarskap. Dessutom kommer inte alla trafikslag att tillåtas på E22 och Trafikverket behöver en alternativ väg för att tillgodose behovet för dessa trafikslag.

Kommunen ställer sig positiva till den nya färdvägen för bussen på Gamla vägen förbi stationen i Fjälkinge och att en ny hållplats planeras inne i Bäckaskog. Kommunen påpekar att det är viktigt att parallellvägen är tillräckligt bred för att bussarna ska ha möjlighet att köra om långsamtgående fordon och därmed kunna hålla restiden.

Kommunen planerar under de närmaste åren att lägga ner vattenverket i Fjälkinge och upphäva skyddsområdet. Istället kommer vattenproduktionen i Bäckaskog att byggas ut med nya vattentäkter och nytt vattenverk samt nytt skyddsområde föreslås. Detta kan eventuellt beröra E22. Kommunen har som del i samarbetet Skåne Blekinge Vattentjänst

(SBVT) planer på att anlägga en överföringsledning mellan Kristianstad och Bromölla via Viby-Fjälkinge-Bäckaskog-Gualöv. Önskemål framförs om att samförlägga ny överföringsledning då befintlig spillvattenledning mellan Fjälkinge och Bäckaskog kommer att behöva läggas om i samband med vägutbyggnaden. Förutom samordning på sträckan Fjälkinge-Bäckaskog kan det även finnas möjlighet till samordning för ledningsdragnings längs E22 mellan Bäckaskog och Gualöv. Samhällena Nymö, Vanneberga och Landön kommer att få kommunalt vatten och avlopp i början av 2020-talet och ledningskorsningar under E22 föreslås att anläggas i samband med ombyggnaden av E22.

Samarbetet mellan kommunerna undersöker också möjligheterna att på sikt förstärka vattentillgångarna i nordöstra Skåne genom infiltration eller injektering av vatten från Ivösjön i grusåsen vid Bäckaskog (Oppmannaåsen), i andra hand grusåsen vid Gualöv. Kommunen menar därför att på sträckan där den nya vägen passerar Oppmannaåsen behöver skydd mot spridning av föroreningar anläggas och avledning av dagvatten ske utanför åsens kärna.

Trafikverkets kommentarer

Förslaget om en direktaufart vid EKO har kommenterats i Trafikverkets bemötande av samrådsyttrande från EKO i kapitel Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer nedan.

Att bygga en separat gång- och cykelväg till EKO har valts bort. De låga flödena av gång- och cykeltrafik som har verksamheten (EKO) som målpunkt motiverar inte en separat gång- och cykelväg på sträckan. Frågan om att leda cyklister från norra till södra sidan E22 och vice versa studeras vidare i arbetet med vägplanen.

Den nya gång- och cykelvägen som knyter ihop Sydostleden utformas med en god standard utifrån gällande krav och rekommendationer. Belysning planeras utmed gång- och cykelvägar inom tätbebyggt område men inte ute på landsbygden mellan tätorterna. Önskemålet att hålla Sydostleden öppen under hela byggtiden kommer att studeras och i möjligaste mån tillgodoses.

Den högre hastigheten som möjliggörs på E22 och den ökade trafiken medför i flera fall ökade bullernivåer för de fastigheter som ligger utmed vägen. Bullerskyddsåtgärder vidtas för de fastigheter som utsätts för bullernivåer över gällande riktvärden. Trafikverket eftersträvar att samtliga riktvärden ska innehållas men kravet från miljöbalkens allmänna hänsynsregler är att verksamhetsutövaren ska vidta de åtgärder som är ekonomiskt rimliga och tekniskt möjliga. Bullerskydd utmed vägen i form av skärmar eller vallar föreslås i tätorter och mindre bebyggelsegrupper. Även fastighetsnära åtgärder i form av till exempel skyddad uteplats, fönsterbyte eller tilläggsisolering krävs för ett stort antal fastigheter, både i tätorterna och på landsbygden, för att nå ljudnivåer enligt gällande riktvärden. I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer särskilt bullerutsatta fastigheter att inventeras i fält för att kunna föreslå lämpliga åtgärder.

För vägar som till stora delar tjänar kommunala syften anser Trafikverket att väghållaren bör vara kommunal. Omledning av trafik vid drift- och underhållsarbete kan även ske på kommunala allmänna vägar. Detsamma gäller för trafik som inte tillåts köra på motorvägen. Förändrat väghållarskap från statligt till kommunalt är inte längre

aktuell inom vägplanen. Fortsatt diskussion om väghållarskap kommer att ske med kommunen i annat forum via Trafikverkets planeringsavdelning.

Kommunens önskemål gällande framkomligheten för bussar på lokalvägarna har kommenterats i Trafikverkets bemötande av Region Skånes samrådsyttrande i kapitel Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer nedan.

Samordning pågår kontinuerligt med Kristianstad kommun under arbetet med vägplanen bland annat avseende samförläggning av ledningar för ett så effektivt och samordnat genomförande som möjligt.

En riskanalys avseende påverkan på grundvatten av såväl olyckor som av vägdagvatten har utförts inom särskilt känsliga områden, inkluderande Oppmannaåsen. Riskanalysen ligger till grund för vald av utformning av avvattningslösning, inkluderande dikesutformning för bortledning av vägdagvatten samt placering och utformning av fördröjningsmagasin, samt för valda skyddsåtgärder i vägens sidoområde i händelse av en olycka.

Bromölla kommun, yttrande 2017-10-12

Bromölla kommun accepterar inte förslaget ändrat väghållaransvar för del av Byavägen (väg 2079) och Månsavägen (väg 1670) från statligt till kommunalt ansvar. Detta har även framförts vid dialogmöte med Trafikverket. Motiven är att vägarna inte angränsar till E22 och därför inte berörs av vägplanen, att samtliga vägar i Gualöv har antingen enskild eller statligt huvudmannaskap idag och kommunalt ansvar för dessa två vägar skulle därför medföra stora kostnader för kommunen, att busslinje 558 kommer att trafikera Byvägen från och med december 2017 och att det nationella cykelstråket Sydostleden passerar genom samhället längs Byvägen. Kommunen kan inte vara väghållare för dessa två vägar då det inte finns någon detaljplan som medger det samt då kommunen inte äger marken.

Kommunen påpekar att avsnittet som beskriver befintliga vägar i planbeskrivningen saknar en beskrivning av vägarna i Gualöv och att avsnittet som beskriver kollektivtrafik behöver ändras för regionbuss 558 och den nya linjedragningen genom Gualöv från och med december 2017.

Kommunen informerar om en isälvsavlagring i planområdets östligaste del, som hyser en stor grundvattentäkt, bör skyddas. Kommunen planerar i framtiden för att öka uttaget i denna täkt inom ramen för ett samarbete gällande dricksvattenförsörjning i Skåne nordost.

Trafikverkets kommentarer

För vägar som till stora delar tjänar kommunala syften anser Trafikverket att väghållaren bör vara kommunal. Förändrat väghållarskap från statligt till kommunalt är inte längre aktuell inom vägplanen. Fortsatt diskussion om väghållarskap kommer att ske med kommunen i annat forum via Trafikverkets planeringsavdelning.

Avsnittet i planbeskrivningen som beskriver befintliga vägar har avgränsats till de vägar som berörs av vägplanen. Planbeskrivningen har kompletterats med information avseende väg 2079 (Byavägen) som idag ansluter till E22 via Kristianstadsvägen och väg 1670 (Östra Ljungbyvägen) som passerar under E22 strax öster om plangränsen. Vägarna inne i Gualöv påverkas inte av vägplanen och har därför inte beskrivits ytterligare.

Planbeskrivningen har ändrats och kompletterats avseende förändrad linjedragning för Regionbuss 558.

En riskanalys avseende påverkan på grundvatten av såväl olyckor som av vägdagvatten har utförts inom särskilt känsliga områden, inkluderande grusåsen i Gualöv.

Riskanalysen ligger till grund för vald utformning av avvattningslösning, inkluderande dikesutformning för bortledning av vägdagvatten samt placering och utformning av fördröjningsmagasin, samt för valda skyddsåtgärder i vägens sidoområde i händelse av en olycka.

Särskilda samråd

Samråd med Kristianstad kommun och Bromölla kommun har skett under arbetet med vägplanen genom avstämningsmöten med kommunernas tjänstemän. Utredningar, skisser och annat material har presenterats vid mötena för att utgöra diskussionsunderlag. Trafikverket har haft en god löpande dialog med kommunerna och bedömer att detta har medfört att kommunernas synpunkter har inarbetats kontinuerligt. Samråd har skett med kommunerna avseende planen, dess utformning och funktion.

Samråden har till stor del fokuserat på de delar som behöver samordnas med kommunernas planerade utveckling av orter och områden kring vägen. Därför berör de frågor som diskuterats främst utformningen av E22 och lokalvägar, flytt av påverkade vägar och ersättning av de plankorsningar som stängs, samordning av planerade större kommunala ledningsarbeten med ledningsomläggningar föranledda av vägplanen samt omfattning och utformning av fördröjningsmagasin.

Under skedet *vägplan, utformning av planförslag* har särskilda samrådsmöten hållits med både Kristianstad kommun och Bromölla kommun.

Nedan redovisas en sammanställning av de synpunkter som framkommit under samrådsmötena. Minnesanteckningar från dessa möten är diarieförda under diarienummer TRV 2015/6662.

Kristianstad kommun

Samråd har hållits med Kristianstad kommun 2017-05-09, 2017-07-03, 2017-09-05, 2017-09-25, 2017-12-15, 2018-03-16 och 2018-09-03. Under mötena har framför allt frågor kring vatten, avvattningslösningar, olika samordningsfrågor mellan Trafikverket och kommunen samt frågor rörande gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik diskuterats.

Kommunen framhåller vikten av att knyta ihop det nationella cykelstråket på sträckan mellan Fjälkinge och Bäckaskog.

Kommunen framhåller att en cykelväg är nödvändigt från Bäckaskog till EKO med motivet att cyklister från Bäckaskog inte ska lockas att cykla genom trafikplatsen när de ska till EKO. Det blir en relativt lång omväg att först cykla utmed järnvägen till passagen väster om EKO för att sedan cykla i blandtrafik tillbaka till EKO. Även Östra Fjälkinge behöver knytas till EKO med en egen cykelväg. Kommunen menar att då motorvägen byggs behöver möjligheterna att ta hand om oskyddade trafikanter även till EKO tillgodoses. Idag finns en passage tvärs E22 mittemot EKO vid busshållplatsen som tas bort i samband med

utbyggnaden. Vidare blir trafikmängderna så höga på vägen till EKO vilket medför att en separat GC-väg bör byggas.

Kommunen önskar att busshållplatsen i Bäckaskog placeras centralt i byn.

Kommunen föreslår att en passage för gång- och cykeltrafik över Bäckaskogsvägen kan läggas mitt mellan Maglestensvägen och järnvägen alternativt i korsningen Maglestensvägen/Bäckaskogsvägen för att underlätta vid bomfällning då det skapas kö på Maglestensvägen.

Kommunen pekar ut området mellan Östra Fjälkinge och Bäckaskog som särskilt skyddsvärt med avseende på den rika vattenföringen i åsen och den höga genomsläppligheten i marken i kombination med närhet till befintliga och planerade vattenskyddsområden.

Kommunen anser att trygghetskänslan för skulle öka om man genomförde mer belysning, även utmed sträckorna mellan tätorterna, framförallt vid skogspartier.

Kommunen önskar att busshållplatsen i riktning mot Gualöv vid EKO flyttas längre västerut.

Trafikverkets kommentarer

Cykelstrategiplanen omfattar ett stråk mellan Gualöv via Bäckaskog till Fjälkinge och in till Kristianstad. Ny cykelväg planeras därför utmed järnvägen (Blekinge kustbana) mellan Fjälkinge och Bäckaskog för att knyta ihop det nationella cykelstråket.

Kommunens önskemål om cykelvägar från Östra Fjälkinge och Bäckaskog till EKO har kommenterats i Trafikverkets bemötande av Kristianstad kommuns samrådsyttrande i kapitel Samråd med berörda kommuner ovan. Trafikverket har studerat kravställningen i VGU för om sträckan mellan Östra Fjälkinge och Bäckaskog förbi EKO kan motivera en separat gång- och cykelväg. Kravet på separat gång- och cykelväg hade varit tillämpligt för tätbebyggt område men inte för landsbygd som råder på den aktuella sträckan. Men för att underlätta för oskyddade trafikanter att röra sig i blandtrafik längs med lokalvägen mellan Östra Fjälkinge och EKO har Trafikverket beslutat att bygga vägen med bredare vägrenar (0,75 meter på vardera sidan). Vidare har Trafikverket föreslagit en ny gång- och cykelväg mellan Maglestensvägen och Nymövägen på en separat gång- och cykelbro över E22 i höjd med där Nymövägen ansluter till E22 idag, för att möjliggöra en säker passage av E22 för oskyddade trafikanter. Tidigare föreslagen gång- och cykelväg mellan Maglestensvägen och Nymövägen genom trafikplatsen har därmed utgått.

Ny busshållplats i Bäckaskog placeras centralt i byn utmed Maglestensvägen mellan den västra infarten och korsningen med Bäckaskogsvägen.

Trafikverket har sett över behovet av en gång- och cykelpassage över Bäckaskogsvägen och föreslagit en passage strax söder om där befintlig gång- och cykelväg från Gualöv ansluter Bäckaskogsvägen idag.

Avvattningslösningen i området mellan Östra Fjälkinge och Bäckaskog har utformats med beaktande av åsens känslighet och den höga genomsläppligheten i jordlagren. Föreslagen avvattningslösning innebär att vattnet leds bort från detta område österut genom ett

system av diken, magasin, pumpar och ledningar. Vattnet kommer slutligen att infiltreras i området öster om Trolla sten som är mindre känsligt ur grundvattensynpunkt.

Trafikverket belyser normalt inte sträckor på landsbygd mer än de platser som kräver det av trafiksäkerhetsskäl till exempel vid busshållplatser, planskilda passager, under broar och i större korsningar. Utmed sträckor i tätortsmiljö kommer gång- och cykelvägar att belysas.

Bullhållplatsen vid EKO är placerad med hänsyn tagen till krav på sikt vid hållplatsen och i korsningen. Att flytta busshållplatsläget (i riktning mot Gualöv) längre västerut ger sämre siktförhållanden och därmed försämrade trafiksäkerhet i korsningen.

Trafikverket genomförde ett kompletterande samråd med Kristianstad kommun via brev **den 13 april 2019** angående planerad utbyggnad av gång- och cykelväg utmed Maglestensvägen genom Bäckaskog. Den i vägplanen föreslagna utbyggnaden inryms inte helt inom gällande byggnadsplan för Bäckaskogs stationssamhälle, rev dec 1963. Trafikverket bedömer att föreslagen utformning utgör en mindre avvikelse som inte strider mot byggnadsplanens syfte och önskade därför kommunens yttrande i frågan.

Kristianstad kommun tog beslut i Byggnadsnämnden den 28 maj 2019 att åtgärderna föranleder att en ny detaljplan behöver upprättas. För de åtgärder (gång- och cykelbana, slänter, diken etc) som förläggs på allmän platsmark för park kan tolkningen göras att detta överensstämmer med planens syfte. Däremot finns inte detta tolkningsutrymme avseende intrång som berör kvartersmark för bostadsändamål. Utbyggnaden av gång- och cykelvägen i Bäckaskog, i sin helhet, kan inte enligt PBL anses vara förenlig med detaljplanens syfte, utan en ny detaljplan behöver upprättas för ändamålet.

Trafikverkets kommentarer

Lösningen för gång- och cykeltrafikanterna i Bäckaskog ändras. Trafikverket bedömer inte det skäligt att i detta skede ansöka om ny detaljplan för att undvika blandtrafik, med hänsyn till trafikmängden. Öster om de nya busshållplatserna i Bäckaskog släpps därför gång- och cykeltrafiken ut i blandtrafik österut samt norrut på Bäckaskogsvägen på grund av utrymmesbrist både fysiskt och i byggnadsplanen.

Bromölla kommun

Samråd har hållits med Bromölla kommun 2017-09-25.

Kommunen informerar om att det finns en kommunal rastplats i Bromölla.

Trafikverkets kommentarer

Rastplatsen i Bromölla kommer inte att påverkas av vägplanen.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samrådsmöte på orten har hållits för de som berörs av markanspråk, det vill säga fastighetsägare, innehavare av samfälligheter, arrendatorer med flera. Dessa har blivit inbjudna till samrådsmöte på orten via brev. Samrådsmötet har dessutom kungjorts via post och inrikes tidningar, se vidare under kapitlet Samråd med allmänheten nedan.

Enskilda samråd

Enskilda samråd har skett med flera av de enskilda fastighetsägare som kan bli direkt berörda av vägutbyggnaden. Minnesanteckningar från samrådsmötena finns diarieförda under diarienummer TRV 2015/6662.

Bland annat har möten hållits med fastighetsägare utmed de sträckor där mark kommer att tas i anspråk liksom med boende nära intill befintliga vägar som blir påverkade av utbyggnaden och de nya bullerskydden.

I november 2018 bjöd Trafikverket in fastighetsägare berörda av markintrång eller buller över gällande riktvärden till dialogmöten. Mötena hölls den 19-21 november 2018 på Trafikverkets regionkontor i Kristianstad. Vid mötena diskuterades vägätgårdens påverkan på den berörda fastigheten. Vid mötena överlämnades ett informationsblad till respektive fastighetsägare med information om påverkan på den aktuella fastigheten i form av bullervärden och eventuella markintrång. Totalt hölls 14 separata möten.

Under mötena har framför allt synpunkter kring väganläggningens utformning diskuterats med önskemål om att minska intrång och påverkan på fastigheterna och pågående verksamheter. Nedan redovisas en sammanställning av de frågeställningar som diskuterats vid enskilda samråd:

- Önskemål om att minska intrång och påverkan på fastigheterna.
- Sträckningen av den planerade gång- och cykelvägen genom Bäckaskog.
- Sträckningen av planerade enskilda vägar.
- Utformning av E22:s sidoområde för att minimera intrång på tomtmark och i privata befintliga anläggningar för vatten, värme med mera.
- Påverkan på anläggningar på tomtmark, såsom brunnar, avlopp, jordvärme och infartsvägar, samt åtgärder för att ersätta dessa.
- Möjlighet till inlösen av fastigheter, markbyte och ersättning för intrång i befintliga anläggningar, häckar med mera. Frågor kring hur fastighetsvärdering sker i samband med inlösen av fastigheter.
- Frågor kring bullernivåer och skydd för de fastigheter som har bullernivåer över riktvärdena.
- Utformning och gestaltning av vägnära bullerskydd.

- Frågor kring enskilda vägar, väghållningsansvaret och processen kring förrättning av nya gemensamhetsanläggningar för enskilda vägar samt lokalisering av enskilda vägar vid de fall de behöver flyttas.
- Problem på tomtmark med stående vatten från E22 vid kraftigare och långvariga regn.
- Omfattning och läge för befintliga bevattningssystem, avvattningsanläggningar, brunnar och dikningsföretag på enskilda fastigheter och projektets påverkan på dessa.
- Markintrång, utformning och placering av fördröjningsmagasin eller dammar samt de problem dessa skapar för jordbruket.
- Alternativ sträckning av lokalvägen mellan Östra Fjälkinge och Bäckaskog söder om EKO.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket arbetar för att göra så litet intrång som möjligt för den anläggning som är nödvändig. När de tekniska förutsättningarna är helt klarlagda kan en detaljerad redovisning av intrånget presenteras. Intrången framgår av vägplanens plankartor och arealer för intrången redovisas i en fastighetsförteckning. Dessa handlingar kommer att göras tillgängliga för synpunkter under den period då vägplanen ställs ut för granskning.

Synpunkterna angående gång- och cykelvägar utmed Maglestensvägen samt från Bäckaskog och söderut mot Nymö och EKO har bemötts under kapitlet Samråd med allmänheten nedan.

Bullerskyddsåtgärdernas utformning och gestaltning redovisas i vägplanen. Omfattning av bullerskyddsåtgärder framgår av vägplanens plankartor och utformningen redovisas i vägplanens gestaltungsprogram. Dessa handlingar kommer att göras tillgängliga för synpunkter under den period då vägplanen ställs ut för granskning.

Frågor kring marklösen, markbyten och ersättning för intrång och skada på mark och egendom regleras inte inom ramen för vägplanen, utan hanteras i separata avtal som upprättas efter vägplaneskedet. Berörda fastighetsägare kommer att kontaktas av Trafikverkets markförhandlare som ansvarar för de aktuella frågorna.

En väg föreslås som enskild då vägen i huvudsak tjänar de som har fastigheter utmed vägen. Fastighetsägaren får en viss andel i den enskilda vägen beroende på behovet. Andelen fastställs av lantmäteriet genom en anläggningsförrättning. Den enskilda vägen kan inte fastställas innan vägplanen har vunnit laga kraft.

De tekniska förutsättningarna för såväl befintliga som nya system för bevattning, avvattning (inklusive fördröjningsmagasin), brunnar och dikningsföretag har utretts vidare i arbetet med vägplanen för så bra samordning och placering som möjligt med minsta möjliga intrång. Omfattning av nya anläggningar och åtgärdsbehov på befintliga system framgår av vägplanens illustrationskartor och i planbeskrivningen. Dessa handlingar kommer att göras tillgängliga för synpunkter under den period då vägplanen ställs ut för granskning.

Lokalvägen mellan Östra Fjälkinge och Bäckaskog har placerats nära E22 samt norr om EKO för att kunna nyttja befintlig E22 och befintlig infart till EKO i så stor utsträckning som möjligt när E22 flyttas norrut på denna sträckan. Vidare minskar den totala fragmenteringen av marken i området när infrastrukturen (järnvägen, E22 och lokalvägen) samlas till en gemensam korridor.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Övriga myndigheter och organisationer har inbjudits till samråd brevlades via ett hushållsutskick. Hushållsutskicket innehöll en beskrivning av projektet samt att mer information fanns att tillgå på Trafikverkets hemsida. Inkomna yttranden finns diarieförda under diarienummer TRV 2017/1732.

Under samrådet 21 september till 23 oktober 2017 inkom svar från ett flertal myndigheter och organisationer vilka redovisas nedan.

EKO framför att en ny avfart till EKO från E22 är nödvändig för att kunna fortsätta bedriva verksamheten. Att som föreslaget låta kunderna västerifrån passera förbi EKO för att svänga av i den nya trafikplatsen anser verksamhetsutövaren kommer att påverka antalet besökare negativt och därmed skada verksamheten. Verksamhetsutövaren påpekar risken att trafik västerifrån istället kommer att köra genom Östra Fjälkinge till EKO med ökad trafik i samhället som följd och informerar om att det planeras för ett handelsområde med fler verksamheter öster om EKO vilket också ökar behovet av en direktavfart.

Trafikverkets kommentarer

Principerna för trafikplatser på landsbygden är ett avstånd på cirka tio kilometer med hänsyn till framkomlighet och trafiksäkerhet. Trafikverket har gjort avsteg från den principen för att möjliggöra god tillgänglighet till såväl Bäckaskog, Nymö och övriga samhälle i nära anslutning till E22, som EKO. Därav har trafikplatsen vid Bäckaskog tillkommit. Trafikplatsen medför att stora delar av den lokala trafiken flyttas ut på E22. Att bygga en avfart för en enskild verksamhetsutövare utöver denna utformning anser Trafikverket inte möjligt och står inte i proportion till nyttan. Vidare får Trafikverket inte (enligt väglagen) ta mer mark i anspråk än vad som är nödvändigt för vägen och driften av den.

Trafikverket delar inte uppfattningen som EKO framför avseende trafikomfördelningen på Gamla vägen. Trafikprognoser som tagits fram i projektet visar på en viss ökning av trafiken på Gamla vägen, men inte i storleksordningen att det motiverar en direktavfart. Inte heller den längre färdvägen via den nya trafikplatsen, för besökare som kommer västerifrån, bedöms så lång att den motiverar en avfart.

E.ON (E.ON Eldistribution AB) informerar om att de inom planområdet har befintligt elnät bestående av hög- och lågspänningsledningar i både mark och luft, transformatorstation samt en fördelningsstation (Bäckaskog BSG). Dessa anläggningar kommer att behöva flyttas/skyddas på ett antal platser och E.ON önskar därför att samordning sker i god tid före projektstart för att gå igenom sträckning och eventuella åtgärder som behövs.

E.ON påpekar även vikten av att ha åtkomst till sin fördelningsstation även efter ombyggnaden.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket kommer att kalla till ledningssamråd med berörda ledningsägare och diskussion förs då om lämpliga åtgärder för att förhindra påverkan på anläggningarna.

Åtkomst till fördelningsstationen kommer att anordnas från den nya lokalvägen som planeras på norra sidan E22 mellan Bäckaskog och Gualöv.

Försvarsmakten har inget att erinra mot planförslaget.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar yttrandet.

Jordbruksverket avstår från att lämna synpunkter på planförslaget.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar yttrandet.

Lyckeby Starch AB (Stärkan) informerar om behoven för de transporter som sker till Stärkan. Lokalvägen genom viadukten och den enskilda vägen till Stärkan behöver dimensioneras för fordon med totalvikter på cirka 70 ton avseende lutningar och asfaltbeläggning. Den enskilda vägen behöver vara så bred att möte mellan traktor och lastbil är möjligt och en vändplats behövs strax öster om fabriksområdet.

Vidare framförs ett behov av att bredda Maglestensvägen så att tunga fordon kan mötas på ett säkert sätt.

Slutligen önskas att tidplanen för byggnation av anläggningen anpassas till tider då verksamhetens transportbehov är lågt.

Trafikverkets kommentarer

Utformningen av enskilda vägar, vilket gäller även vägen till stärkelsefabriken, sker via en anläggningsförrättning av lantmäteriet. Trafikverket noterar behoven och tar med sig dessa in i kommande anläggningsförrättning.

Lokalvägarna utförs med en belagd vägbredd på 7 meter för att öka framkomligheten och möjliggöra möte mellan lastbilar. Ytterligare breddökning av lokalvägnätets vägar sker där små radier används. På sträckan genom Bäckaskog och mellan Bäckaskog och Trollasten breddas Maglestensvägen, som idag är cirka 5,5 meter, till 7 meter.

Transporter till och från stärkelsefabriken planeras att vara möjliga under hela byggtiden. Tanken är att den nya anslutningen via vägpassagen för Trolle Ljungbyvägen och den enskilda vägen från Västra Ljungby kommer att byggas innan nuvarande in- och utfart från E22 stängs.

Naturvårdsverket avstår från att lämna samrådsyttrande på planförslaget.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar yttrandet.

Region Skåne¹ stödjer och driver tillsammans med Region Blekinge och kommunerna i Skåne nordost på en utbyggnad av E22 till motorväg mellan Fjälkinge och Gualöv. Region Skåne ser redan idag ett behov av utbyggnad till fyra körfält och planskilda korsningar och anser att det är olyckligt att byggstarten är framskjuten från år 2019 till år 2021.

Region Skåne önskar att cykelvägen utmed järnvägen utformas med en varierande geometri. Cykelvägen från Fjälkinge österut genom Bäckaskog (del av cykelstråket Sydostleden) måste fungera för cyklister under hela byggtiden då det saknas en alternativ omledningsväg och Region Skåne föreslår därför att den nya cykelvägen utmed järnvägen byggs innan arbetet med E22 påbörjas. Region Skåne förordar även en cykelförbindelse från EKO till Östra Fjälkinge respektive Bäckaskog.

I Fjälkinge ser Region Skåne en möjlighet att bygga en samåkningsparkering vid E22, Kumlevägen, när busshållplatsen dras in.

Hållplatsen vid stationen i Fjälkinge behöver tillgänglighetsanpassas.

Region Skåne anser att den nya färdvägen för bussen på lokalvägnätet medför bättre tillgänglighet för resenärerna men att bussens framkomlighet behöver säkerställas bland annat med hänsyn till vägbredder och ökad trafik med långsamtgående fordon.

Region Skåne önskar fortsatta samråd avseende framkomlighet för bussarna under byggtiden samt placering och utformning av nya hållplatser.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket arbetar för att få till stånd trafiköppning med motorvägsstandard på E22 så snart som möjligt och samtidigt uppfylla de krav på planering och förberedelser som krävs enligt planläggningsprocessen.

Nya gång- och cykelvägar utformas med en god standard utifrån gällande krav och rekommendationer. Önskemålet att hålla Sydostleden öppen under hela byggtiden kommer att studeras och i möjligaste mån tillgodoses.

Önskemålet om cykelvägar från Östra Fjälkinge och Bäckaskog till EKO har kommenterats i Trafikverkets bemötande av Kristianstad kommuns samrådsyttrande, se kapitel Samråd med berörda kommuner ovan.

Befintlig parkering på norra och södra sidan om busshållplatsen vid trafikplats Fjälkinge föreslås lämnas utan åtgärd och bibehållas i sin nuvarande form och därigenom kunna fortsätta att användas som pendlarparkering.

Nya busshållplatser som omfattas av projektet, det vill säga hållplatserna Ekohallen, Bäckaskog och Knutehusvägen, flyttas till sina nya platser och kommer att tillgänglighetsanpassas. Trafikverket har ett parallellt projekt för åtgärder utmed Gamla

¹ Region Skåne ansvarar för det regionala tillväxtarbetet och transportinfrastrukturplaneringen i Skåne och är sedan 2012 regional kollektivtrafikmyndighet (Skånetrafiken) med ansvar för att ta fram långsiktiga mål för den regionala kollektivtrafiken.

vägen i Fjälkinge. Hållplatsen vid stationen i Fjälkinge kommer att hanteras inom ramen för det projektet och utreds därför inte vidare i denna vägplan.

Nya lokalvägar utförs med en belagd vägbredd på 7 meter för att öka framkomligheten och möjliggöra möte mellan bland annat tyngre fordon och bussar. Ytterligare breddökning av lokalvägnätets vägar sker där små radier användas för att öka framkomligheten. På sträckan mellan Bäckaskog och Trollasten breddas Maglestensvägen från 5,5 meter idag till den önskade vägbredden 7 meter. Genom Bäckaskog föreslås vägbanebredden variera mellan 6,25 meter och 6,5 meter för att inte inbjuda till höga hastigheter genom samhället.

Trafikverket fortsätter att samråda med Region Skåne för att i möjligaste mån tillgodose tillgängligheten för busstrafik och för placering och utformning av nya hållplatser.

Räddningstjänsten i Kristianstad (öppet hus 2017-10-04) är positiva till projektet. Infarten till och från EKO via den nya trafikplatsen anser räddningstjänsten är en mycket bättre lösning än nuvarande direktanslutning till E22.

Räddningstjänsten framförde en önskan om täta kontakter med Trafikverket och dennes entreprenör under byggtiden.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket fortsätter att samråda med Räddningstjänsten inför och under byggskedet.

Skånes Ornitologiska Förening har inget att erinra mot planen så som den presenterats i handlingar för samråd. Detta kan dock förändras om ändringar av utformningen sker under framtagningen av vägplanen.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar yttrandet.

Svenska kraftnät har tagit del av samrådshandlingarna och har inget att erinra mot planförslaget eftersom de inte har några ledningar i anslutning till planområdet. Svenska kraftnät önskar inte medverka i fortsatt remissförfarande, förutsatt att planförslaget inte förändras.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar yttrandet.

Särskilda samråd

Under skedet *vägplan, utformning av planförslag* har särskilda samrådsmöten hållits med övriga berörda myndigheter, verksamhetsutövare, ledningsägare och andra organisationer. Vid dessa samråd har specifika frågor och lösningar diskuterats för att minimera påverkan på deras anläggningar och verksamhet i samband med motorvägsutbyggnaden. Minnesanteckningar från dessa möten är diarieförda under diarienummer TRV 2015/6662.

Nedan redovisas en sammanställning av de synpunkter som framkommit under samrådsmötena.

Region Skåne²

Samråd har hållits med Region Skåne 2017-09-25 och 2017-10-10.

- Befintlig cykelväg utmed E22, från Östra Fjälkinge till Bäckaskog, är en del i det nationella cykelstråket och behöver vara öppen för cykeltrafik under byggtiden.
- För ny busshållplats i Bäckaskog föreslår Region Skåne en timglashållplats centralt i samhället, för att dels ge utrymme åt cykelparkeringar och väderskydd på båda sidor, dels som en hastighetsdämpande åtgärd.
- Busshållplatsen vid Trafikplats Fjälkinge används mycket av elever till och från skolan. Det blir ett par hundra meter längre sträcka att gå till hållplatsen vid Stationen där bussen kommer att stanna istället när hållplatsen vid trafikplatsen slopas. Detta behöver stämmas av med kommunen samt om andra alternativ finns för eleverna.
- Inne i Gualöv kommer hållplatsen vid Kristianstadvägen att flyttas in till Byavägen, längs vilken bussen kommer att köra. Två nya hållplatser byggs på Byavägen, en vid skolan och en vid återvinningsstationen, inom ramen för ett annat projekt som Trafikverket driver.

Trafikverkets kommentarer

Önskemålet att hålla Sydostleden öppen under hela byggtiden kommer att studeras och i möjligaste mån tillgodoses.

Trafikverket fortsätter att samråda med Region Skåne och Kristianstad kommun för att i möjligaste mån tillgodose tillgängligheten för bussresenärerna och för placering och utformning av nya hållplatser. Den exakta utformningen behöver studeras vidare med hänsyn till hur framkomligheten påverkas av till exempel en timglashållplats.

Skånetrafikens kollektivtrafik används av resenärerna till och från Fjälkinge skola. Redan idag reser elever med både tåg och buss. Förändringen i avstånd från busshållplatserna vid trafikplatsen och tågstationen bedöms som ringa, vilket Skånetrafiken bekräftar vid ett samrådsmöte.

Planbeskrivningen har ändrats och kompletterats avseende förändrad linjedragning för Regionbuss 558 och nya hållplatser i Gualöv.

C4 Teknik

Samråd har hållits med C4 Teknik 2017-09-25, 2017-12-15, 2018-01-23, 2018-04-26, 2019-01-29, 2019-02-20.

Vid mötena diskuterades framför allt påverkan på befintliga och planerade vattentäkter i vägens närhet, påverkan på befintliga ledningar och avvattningsystem, frågor om

² Region Skåne ansvarar för det regionala tillväxtarbetet och transportinfrastrukturplaneringen i Skåne och är sedan 2012 regional kollektivtrafikmyndighet (Skånetrafiken) med ansvar för att ta fram långsiktiga mål för den regionala kollektivtrafiken.

anslutningar till C4 Tekniks ledningsnät samt avtalsfrågor för att reglera flytt av de ledningar som påverkas av vägutbyggnaden.

Vid mötet 2019-02-20 diskuterades utöver ämnena ovan även samordning av upprustning av vatten- och avloppsledning utmed Maglestensvägen i samband med att vägen byggs om.

Trafikverkets kommentarer

Fortsatt dialog kommer att bedrivas med berörda ledningsägare för att säkerställa hantering av påverkade ledningar och kablar.

E.ON

Samråd har hållits med E.ON 2017-12-07 och 2019-02-12.

Vid mötena diskuterades vägåtgärdernas påverkan på befintliga ledningar, samt behov av flytt eller skydd av ledningarna. E.ON upplyser om läge för markförlagda högspänningsledningar som korsar E22 och följer lokalvägens södra sida mellan Bäckaskog och Trolla sten samt rekommenderar att lokalvägen breddas norrut för att undvika flytt av ledningarna eller att de skadas.

Trafikverkets kommentar

Lokalvägen saknar idag avvattninglösning i form av diken. Den nya breddade vägen kommer att behöva kompletteras med sådana för att uppfylla krav på säkerhet och standard varför vägen på aktuell sträcka kommer behöva breddas på båda sidor. Trafikverket kommer att föra fortsatt dialog med E.ON kring konsekvens för ledningarna och lösningar för detta.

Skanova

Samråd har hållits med Skanova 2019-02-27.

Vid mötet redovisades planerad vägutbyggnad och påverkan på befintliga och planerade kablar diskuterades. Även en telemast bedöms påverkas. Möjliga lösningar för att flytta eller skydda ledningar diskuterades.

Trafikverkets kommentarer

Fortsatt dialog kommer att bedrivas med berörda ledningsägare för att säkerställa hantering av påverkade ledningar och kablar. Dialog gällande telemast förs med Telia som äger masten.

Bergendahlsgruppen (EKO) och Granens fastighet

Samråd har hållits med EKO och Granens fastighet 2017-09-05 och 2017-09-05.

- En direktavfart från trafik österut till EKO är av mycket stor vikt för EKO/Granen, trots att direktavfart kan komma att påverka parkeringens yta. Önskemål om avfart från E22 till EKO har framförts redan i tidigare utredning (val av lokalisering).

- Vidare anser EKO/Granen att insyn till området från vägen är viktig att beakta samt möjlighet till uppförande av pyloner som informerar om området.
- EKO/Granen ser inget behov av att bygga ut med cykelväg till sina anläggningar.
- Granen planerar för en ny detaljplan för utbyggnad av verksamhetsområdet öster om EKO.

Trafikverkets kommentarer

Förslaget om en direktavfart vid EKO har kommenterats i Trafikverkets bemötande av samrådsyttrande från EKO, se kapitel Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer ovan.

Det är möjligt att uppföra pyloner och skyltar utanför vägens säkerhetszon. Inom detaljplanelagt område krävs det ett bygglov för uppförande av pyloner och skyltar. Bygglov söks av verksamhetsutövaren hos byggnadsnämnden i Kristianstad kommun.

Trafikverket beaktar pågående detaljplanering för verksamhetsområdet i vägplanen. Påverkan på pågående detaljplaner framgår i ett kapitel i vägplanens planbeskrivning liksom i miljökonsekvensbeskrivningen. I de fall vägplanen strider mot pågående detaljplanering åtgärdas det genom att detaljplanen anpassas till vägplanens gränser och markanvändning.

Stärkelsefabriken

Samråd har hållits med Stärkelsefabriken 2017-07-05.

Trafiken till, från och inom Stärkelsefabriken behöver styras ungefär som den styrs idag inom fastigheten, det vill säga infart och utfart i befintliga lägen. Asfalterade ytor används för verksamheten varför ny tillfartsväg behöver anläggas utanför dessa utmed E22.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket ser över möjligheten att knyta ny tillfartsväg till nuvarande in- och utfart samt att inte ta befintliga asfalterade ytor i anspråk.

Samråd med allmänheten

Minnesanteckningar från genomförda samråd samt inkomna synpunkter finns diarieförda hos Trafikverket under diarienummer TRV 2015/6662.

Samråd med allmänheten genomfördes 2017-10-04, kl. 15.00-19.00, i Fjälkinge skola.

Information om samrådet skickades med hushållsutskick den 19 september 2017 till samtliga fastighetsägare inom postnummerområde 290 34 och 295 72. Inbjudan till samråd via brev skickades den 19 september till de fastighetsägare som kan bli direkt berörda av markintrång. Samråden kungjordes även i Post- och inrikes tidningar den 15 september 2017 och i Lokaltidningen Kristianstad och Kristianstadsbladet den 16 september 2017. Samrådet bedrevs som öppet hus där allmänheten hade möjlighet att få information, ställa frågor och lämna synpunkter till Trafikverkets representanter.

Huvuddelen av det material som redovisades på samrådet fanns även tillgängligt på Trafikverkets hemsida under samrådstiden som pågick under perioden 21 september till 23 oktober 2017.

Nedan redovisas en sammanställning av de frågor som framkom under Öppet hus samt de synpunkter som inkommit under samrådstiden. Trafikverket bemötte de synpunkter och frågor som ställdes under Öppet hus.

- Flera framförde att de är positiva till projektet som helhet och till föreslagen sträckning som minskar intrång i jordbruksmark jämfört med tidigare förslag. Några hade dock hellre sett en utbyggnad i ny sträckning enligt något av tidigare utredda lokaliseringsförslag.
- Frågor om sträckning av parallellvägar och till- och påfarter till E22.
- Frågor om längre transportvägar mellan bruksfastigheter p.g.a. befintliga anslutningar till E22 stängs.
- Frågor om intrång av och placering av fördröjningsmagasin/dammar.
- Frågor om prognostiserade trafiksiffror och trafikfördelning efter utbyggnad på Nymövägen, Östra Fjälkinge, Bäckaskog, Trolle Ljungbyvägen och vad det kan medföra för konsekvenser.
- Frågor avseende väghållningsansvaret för föreslagna enskilda vägar.
- Flera frågade om vilka bullerskyddsåtgärder som kommer att utredas.
- Några undrade varför den nya trafikplatsen hamnade i Bäckaskog och inte vid Trolle Ljungbyvägen där det borde vara fler som kommer från Åhus och vill ansluta österut.
- Det framkom information om att det ska finnas/ha funnits en koport under E22 på åkern mellan Trafikplats Fjälkinge och Östra Fjälkinge, vid en trädrad.

Utöver de frågor som ställdes vid mötet framkom under samrådstiden även synpunkter och önskemål på förändringar av utformningen av anläggningen. Nedan sammanfattas dessa synpunkter och önskemål tillsammans med kommentarer från Trafikverket:

- Önskemål om gång- och cykelväg från Östra Fjälkinge till EKO, från Bäckaskog söderut längs Nymövägen och till EKO samt utmed Trolle Ljungbyvägen.
- Förslag framfördes att lägga gång- och cykelvägen genom Bäckaskog norr om husen längs med järnvägen för att ansluta till hållplats i östra delen av samhället.
- Önskemål om fler passager för oskyddade trafikanter; vid Östra Fjälkinge för att nå strövområden söder om E22, vid järnvägen (kombinerat med viltpassage) för att nå strövområden norrut, under E22 mitt för EKO samt över trafikplatsen i Bäckaskog.
- Förslag framfördes från boende i Bäckaskog att bygga en ny lokalväg mellan E22 och Bäckaskog för att leda förbi genomfartstrafiken söder om byn istället för genom byn på Maglestensvägen. Maglestensvägen föreslås stängas för genomfartstrafik men hålls öppen för boende och buss. Motiv som framförts till förslaget är bland annat att olycksrisken minskar med minskad trafik, breddning av Maglestensvägen behöver inte genomföras och cykeltrafik kan fortsättningsvis trafikera Maglestensvägen som blir en boende-/bussgata. En namninsamling med ett knappt 150 namn från boende i Bäckaskog stödjer förslaget.
- Önskemål om trafiksäkerhetshöjande och hastighetsänkande åtgärder genom Östra Fjälkinge och Bäckaskog.
- Önskemål om busshållplats i Östra Fjälkinge.
- Önskemål från några fastighetsägare om markbyten respektive inlösen av enskilda fastigheter.
- Önskemål om viltstängsel utmed E22 samt förslag på en fördjupad utredning av vilt i skogarna vid Bäckaskog.
- Önskemål om att effekter och störningar av trafik under byggtiden samt att samhällsekonomi belyses mer i det fortsatta arbetet.
- Boende i Bäckaskog, Östra Fjälkinge är oroliga för ökat buller och trafik p.g.a. de tyngre transporter med traktorer och lastbilar som kommer att ledas genom orterna där många oskyddade trafikanter rör sig. Även boende i Västra Ljungby är oroliga för ökat buller och trafik p.g.a. tunga transporter till Stärkelsefabriken.
- Förslag framfördes från en fastighetsägare om att flytta den planskilda passagen öster om Östra Fjälkinge västerut till ett läge på jordbruksmarken väster om Östra Fjälkinge. Fastighetsägaren ifrågasätter vidare valet av lokalisering för E22 samt påpekar att regeringen inte beretts tillfälle att tillåtlighetspröva projektet. Vidare lyfts frågor avseende placering av cykelförbindelsen mellan östra Fjälkinge och Bäckaskog, bullerskydd, placering av fördröjningsmagasin, viltstyrning med stängsel och passage vid järnvägen, trafik under byggtiden, samt samråd kring förändrat väghållarskap. Även

förslag om att flytta E22 söderut förbi Bäckaskog för att göra plats åt en lokalväg har framförts.

Trafikverkets kommentarer

Trafikverket studerar vidare möjligheterna för gång- och cykeltrafik mellan Bäckaskog och Östra Fjälkinge. Gång- och cykelvägen utmed järnvägen är en del i den för Trafikverket prioriterade sydostleden och uppfyller kraven på standard, framkomlighet och tillgänglighet, bättre än det framkomna önskemålet om sträckning förbi EKO varför den sträckningen presenterats i samrådet.

Generellt bedömer Trafikverket inte att det är rimligt att i dagsläget bygga separat gång- och cykelbana utmed med Nymövägen och Trolle Ljungbyvägen med hänsyn till trafikmängden på dessa vägar.

En alternativ sträckning av gång- och cykelvägen genom Bäckaskog utmed järnvägen har studerats men valts bort. Lösningen avfärdades eftersom att kopplingen till busshållplatsen placerad centralt i Bäckaskog inte blir tillräckligt bra. Ny gång- och cykelväg genom Bäckaskog placeras därför på norra sidan Maglestensvägen. Därmed når man de nya busshållplatserna inne i byn från gång- och cykelvägen och vägbelysningen kan även tillgodose behovet av belysning på gång- och cykelvägen. Ny gång- och cykelväg byggs även utmed Bäckaskogsvägen så att den nya förbindelsen knyts ihop med cykelvägen österut mot Gualöv.

För att nå strövområdena söder om E22 hänvisas gående och cyklister till den vägpassage som anläggs strax öster om Östra Fjälkinge för den nya lokalvägen. Mellan vägpassagen och EKO anläggs en planskild viltpassage under både E22 och järnvägen i nord-sydlig riktning. Viltpassagen kommer endast att vara avsedd för djur och därmed inte anpassas för samnyttjande. Däremot kan passagen även användas av fotgängare och friluftslivet för att på ett säkert sätt passera både E22 och järnvägen och därmed nå skogsområdena både norr om järnvägen och söder om E22. Trafikverket har studerat vidare förutsättningarna av gång- och cykelvägen mellan Bäckaskog och Östra Fjälkinge vilket inbegriper frågan om passage över E22. För att underlätta för oskyddade trafikanter att röra sig i blandtrafik längs med lokalvägen mellan Östra Fjälkinge och EKO har Trafikverket beslutat att bygga vägen med bredare vägrenar (0,75 meter på vardera sidan). Vidare har Trafikverket föreslagit en ny gång- och cykelväg mellan Maglestensvägen och Nymövägen på en separat gång- och cykelbro över E22 i höjd med där Nymövägen ansluter till E22 idag, för att möjliggöra en säker passage av E22 för oskyddade trafikanter. Tidigare föreslagen gång- och cykelväg mellan Maglestensvägen och Nymövägen genom trafikplatsen har därmed utgått.

Förslaget att leda genomfartstrafiken förbi Bäckaskog på en ny väg mellan E22 och Bäckaskog är inte motiverad av den i sammanhanget ringa förväntade trafikökningen med cirka 500 fordon per dygn. Det gäller såväl med hänsyn till intrång som kostnadsmässigt.

I samband med att man breddar Maglestensvägen och bygger gång- och cykelväg på vägens norra sida kan även andra hastighetsdämpande åtgärder komma att vidtas utmed Maglestensvägen. Vidare bidrar gång- och cykelvägen till att minska vägrummets storlek

och skapa en byväg anpassad till tätortens behov och därmed dämpa hastigheterna på vägen.

Trafikverket har ett parallellt projekt för åtgärder utmed Gamla vägen i Fjälkinge. Åtgärder på Gamla vägen, bland annat separerad gång- och cykelväg, kommer att hanteras inom ramen för det projektet och utreds därför inte vidare i denna vägplan.

Det finns inom ramen för projektet inget behov av ytterligare en hållplats i Östra Fjälkinge. Boende i Östra Fjälkinge hänvisas istället västerut till hållplatsen vid stationen i Fjälkinge och österut till ny hållplats vid EKO. Trafikverket har förmedlat önskemålet till Skånetrafiken som äger frågan.

När Trafikverket bygger en väg tas marken i anspråk med så kallad vägrätt. Det innebär att vi har rätt att använda marken inom vägområdet. Vägrätten innebär dessutom att vi till exempel får avverka skog och ta ut jord- och bergmassor inom vägområdet. Trafikverket får också ge någon annan rätt att till exempel lägga ned ledningar inom vägområdet. Vägrätten innebär inte att fastighetsgränserna ändras. Om vägen inte längre behövs som allmän väg kan Trafikverket besluta att dra in vägen från allmänt underhåll. Då upphör också vägrätten och fastighetsägaren får disponera marken igen. Trafikverket kan därför inte lösa in mer mark än vad som krävs för vägen och dess sidanläggningar. Fastighetsägaren har rätt att få marken förvärvat först när planen har blivit fastställd. En fastighetsägare kan i undantagsfall få sin fastighet inlöst även innan en plan har fastställts. Det gäller om fastighetsägaren har en mycket besvärlig situation (till exempel är tvungen att sälja fastigheten under just den här perioden på grund av dödsfall eller skilsmässa) och det är sannolikt att fastigheten kommer att behövas för en väg. När en väg byggs över en fastighet kan det i en del fall få så stora konsekvenser att hela fastigheten eller en del av den blir mer eller mindre värdelös, så kallat synnerligt men. I sådana fall kan Trafikverket bli skyldiga att lösa in fastigheten eller en del av den.

Trafikverket är öppna för att diskutera behov av byte eller justering med anledning av att vägens nya utbredning kan skapa svårutnyttade delar av fastigheten. Möjligheter till markbyten diskuteras med berörda fastighetsägare i samband med att vägplanen fastställs och Trafikverkets markförhandlare kontaktar då berörda fastighetsägare som bjuds in till en ersättningsförhandling.

Att komplettera sträckan mellan Fjälkinge och Gualöv med viltstängsel samt att utreda passagemöjligheterna för vilt över/under såväl E22 som järnvägen ingår i arbetet med vägplanen och redovisas och konsekvensbeskrivs i vägplanens planbeskrivning och i miljökonsekvensbeskrivningen.

Påverkan på trafiken och andra intressen under byggnadstiden samt en samhällsekonomisk bedömning ingår som en del i arbetet med vägplanen och redovisas och konsekvensbeskrivs i vägplanens planbeskrivning och i miljökonsekvensbeskrivningen.

De bullerberäkningar som genomförts och som redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen visar var det finns behov av bullerskyddsåtgärder. Bullerskyddsåtgärder vidtas för de fastigheter som utsätts för bullernivåer över gällande riktvärden. Trafikverket eftersträvar att samtliga riktvärden ska innehållas men kravet från miljöbalkens

allmänna hänsynsregler är att verksamhetsutövaren ska vidta de åtgärder som är ekonomiskt rimliga och tekniskt möjliga. Åtgärder i form av bullerskyddsskärm eller -vall har föreslagits utmed vägen där behov finns. För att klara gällande riktvärden för bullernivåer inomhus behöver i flera fall fastighetsnära åtgärder vidtas. Det kan exempelvis vara byte av fönster och ventilationsventiler, tilläggsisolering eller att en bullerdämpande skärm uppförs vid uteplatsen. I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer särskilt bullerutsatta fastigheter att inventeras i fält för att kunna föreslå lämpliga åtgärder. Vilka fastigheter som slutligen erbjuds bullerskyddsåtgärder redovisas i granskningshandlingen av vägplanen.

Det är miljöbalkens lokaliseringsprinciper som ligger till grund för valet av sträckning och särskilt 3 kap §4 om jordbruksmark av nationell betydelse. Placeringen av den planskilda passagen öster om Östra Fjälkinge har gjorts huvudsakligen med hänsyn till att minimera intrånget i jordbruksmark och för att förutsättningarna att kombinera vägpassagen med en separat viltpassage är bättre i skogsområdet där det finns naturliga stråk där viltet rör sig idag än i det öppna jordbrukslandskapet.

Trafikverket har utrett frågan om val av lokalisering i vägplan med, status Samrådshandling - val av lokalisering under 2015-2016. Trafikverket beslutade i oktober 2016 att fortsätta vägplaneprocessen för utbyggnaden enligt korridoren för Alternativ 1 - Utbyggnad i befintlig sträckning. Beslutet föregicks av att länsstyrelsen, Kristianstad kommun och Bromölla kommun förordade en utbyggnad i befintlig sträckning.

Den tidigare obligatoriska tillåtlighetsprövningen av bland annat motorvägar har avskaffats och ersatts av ett förfarande där regeringen ska avgöra vilket projekt som ska tillåtlighetsprövas. Trafikverket ska underrätta regeringen om vilka projekt som Trafikverket anser ska tillåtlighetsprövas. Regeringen ska sedan ta ställning till vilka av dessa projekt som ska prövas. Trafikverket har bedömt att projektet inte behöver prövas av regeringen.

Önskemål om cykelförbindelse till EKO har kommenterats tidigare under detta avsnitt samt i Trafikverkets bemötande av Kristianstad kommuns samrådsyttrande i kapitel Samråd med berörda kommuner ovan.

De tekniska förutsättningarna för bullerskyddsåtgärder, nya system för avvattning (inklusive fördröjningsmagasin) och påverkan på den allmänna trafiken under byggtiden med förslag på åtgärder utreds vidare i arbetet med vägplanen. Åtgärdsbehov för vägavvattning, buller och trafik under byggtiden kommer att framgå av vägplanens plankartor och illustrationskartor och beskrivas i planbeskrivning och MKB. Dessa handlingar kommer att göras tillgängliga för synpunkter under den period då vägplanen ställs ut för granskning.

Kommunalt väghållarskap har kommenterats i Trafikverkets bemötande av samrådsyttrandena från Kristianstad kommun och Bromölla kommun i kapitel Samråd med berörda kommuner ovan.

Förslaget att bygga en ny lokalväg mellan E22 och Bäckaskog samt synpunkter rörande viltstyrning har kommenterats tidigare under detta avsnitt.

Hushållsutskick

Under arbetet med *vägplan, utformning av planförslag* har Trafikverket löpande skickat ut hushållsutskick till boende i området med allmän information om projektläget, pågående arbete och kommande aktiviteter så som samråd. Hushållsutskick har skickats ut i april och i september 2017.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 366, 201 23 Malmö. Besöksadress: Gibraltargatan 7.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se