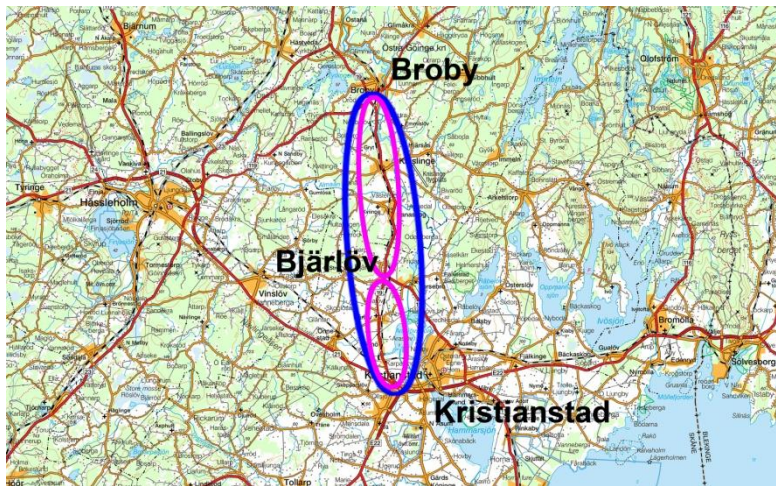


## Planlägningsbeskrivning – 2020-04-23

# Väg 19 Kristianstad - Broby

## - Delen Bjärlöv - Broby



Med hjälp av denna planlägningsbeskrivning får du information om hur projektet kommer att planläggas, när du kan påverka samt vilka beslut som kommer att fattas.

### NY LAGSTIFTNING

Den 1 januari 2013 infördes ändringar i Väglagen (1971:948) och Lag om byggande av järnväg (1995:1649). Det innebär bland annat att den fysiska planeringen av transportinfrastruktur sker i en sammanhållen planeringsprocess. Mer information om detta hittar du på [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se)

### Bakgrund, ändamål och syfte med projektet

Befintlig väg 19 från Bjärlöv till Broby är smal i förhållande till sin trafikbelastning, vilket ger dålig framkomlighet och låg trafiksäkerhet. Vägen passerar Hanaskog, Bössebacken och Knislinge, vilket medför betydande buller- och barriäreffekter. Väg 19 är idag en viktig nord-sydlig förbindelse mellan sydvästra Småland, nordöstra Skåne och Österlen. Vägen ingår i det utpekade huvudvägnätet för långväga godstransporter, som betjänar de skånska färjehamnarna. Vägen har dessutom en viktig funktion för samhällena längs vägen, inte minst som pendlingsväg till arbetsplatser och annan trafikalstrande verksamhet.

Den önskade standarden, ”målstandarden”, på väg 19 mellan Bjärlöv och Broby är en mötesfri landsväg, separerad med mitträcke, anpassad för 100 km/h med andel sträcka med omkörningsmöjlighet runt 30%. Avsteg från målstandarden görs förbi Hanaskog samt genom Knislinge.

Projektet har som mål att:

- Öka trafiksäkerheten och tryggheten
- Förbättra framkomligheten och transportkvaliteten
- Främja den regionala utvecklingen
- Minska störningar för boende utmed vägen

### Vad har hänt?

Projektet har pågått under en längre tid beroende på att projektet har varit finansierat men ”ramlat ur” gällande investeringsplan med jämna mellanrum.

1994. Förstudien för Kristianstad – Broby togs fram i maj 1994. Den gäller fortfarande. Vägutredning för samma sträcka är daterad september 1994. Vid den tidpunkten fanns projektet finansierat inom perioden 1994-2003.

1999 - 2000. Miljöbalken, MB, träder i kraft och det innebär att planeringsprocessen blir mer styrd och att Länsstyrelsen ska ta ett beslut om ifall projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, BMP, eller ej och en särskild Miljökonsekvensbeskrivning ska höras till Vägutredningen. Förstudien från 1994 behandlade frågorna på ett sådant sätt att den uppfyllde kraven i MB trots att den togs fram innan MB trädde i kraft. Länsstyrelsen kunde därför ta beslut om BMP med Förstudien från 1994 som underlag. Beslutet är daterat 2000-03-03 och Länsstyrelsen beslutar att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

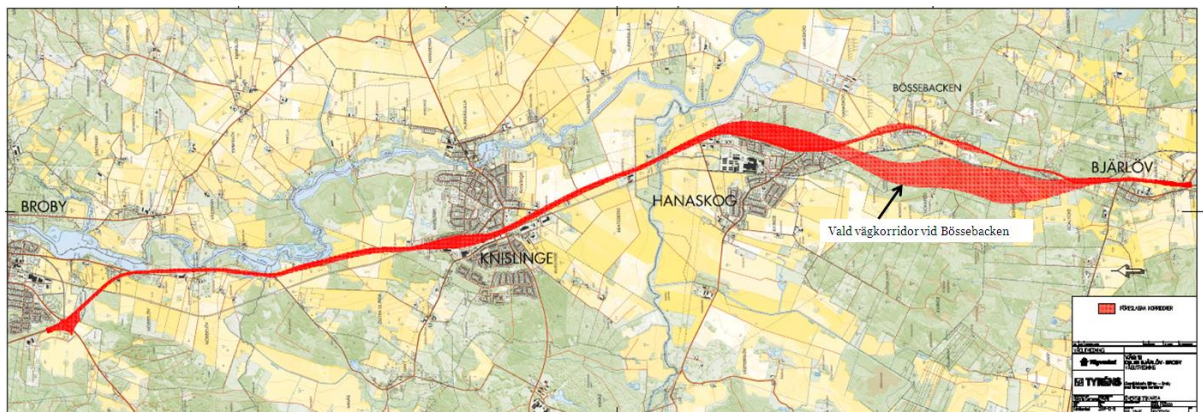
2008. Arbete med Vägutredning samt Miljökonsekvensbeskrivning startar igen. Den ca 3 mil långa sträckan delas av praktiska skäl upp i två etapper:

1. Delen Kristianstad/Härlöv–Bjärlöv
2. Delen Bjärlöv–Broby

2009. Länsstyrelsen godkänner Miljökonsekvensbeskrivningen för delen Bjärlöv–Broby i beslut daterat 2009-09-04. Ett samrådsmöte med allmänheten hålls den 15 april. Vägutredningen, daterad 2009-12-15, skickas därefter på remiss.

2010. Trafikverket sammanställer inkomna yttranden efter slutförd Vägutredning och rekommenderar val av vägkorridor samt fortsatt arbete. Underlaget skickas till Länsstyrelsen för yttrande.

Figuren nedan redovisar den korridor som Trafikverket efter slutförd Vägutredning rekommenderar för fortsatt arbete med arbetsplan.



Figur 1 - Av Trafikverket rekommenderad vägkorridor efter Vägutredning 2010

2012. Trafikverket skickar påminnelse till Länsstyrelsen om att deras yttrande saknas och svar kommer i brev daterat 2012-04-27. Yttrandet innehåller ett antal synpunkter och bland annat ifrågasätts den valda målstandarderna.

2013. Ny lagstiftning träder i kraft vid årsskiftet vilket innebär att det fortsatta arbetet ska ske i en vägplan (ersätter begreppet arbetsplan). Under hösten genomförs ett samråd med Länsstyrelsen och då bestäms att arbetet med vägutredningen skall slutföras och Trafikverket skall göra ett ställningstagande angående lokaliseringalternativ inför det fortsatta arbetet med vägplan. Trafikverket beslutar sitt ställningstagande angående val av lokaliseringalternativ, d.v.s. val av korridor, 2013-11-29.

2014. Trafikverket meddelade sitt ställningstagande till de som inkommit med skriftliga synpunkter 2014-03-10. Ställningstagandet finns att läsa under "Dokument" på Trafikverkets hemsida. Arbetet med att ta fram en vägplan påbörjades under våren 2014 och konsult handlas upp under hösten 2014. Samråd med Länsstyrelsen hölls enligt lagen om kulturmiljö vilket resulterade i att en arkeologisk utredning steg 1 utfördes under sommaren 2014. Vidare genomfördes en naturvärdesinventering under sommaren. Samrådsmöte med Östra Göinge kommun och Kristianstad kommun hölls under våren 2014. Ett öppet hus för allmänheten hölls den 8:e maj i Knislinge Bibliotek för att informera om ställningstagandet. Ett första samrådsmöte i vägplanarbetet i form av ett Öppet hus med allmänheten hölls den 16:e december.

2015. Arbetet med vägplan fortskred. Geotekniska undersökningar genomfördes ute i fält. Samrådsmöte hölls med Länsstyrelsen, Kristianstads och Östra Göinge kommuner samt med Skånetrafiken. Samrådsmöte med allmänheten hölls i februari, ett i Knislinge och ett i Bjärlöv. Där tog Trafikverket emot synpunkter på det framtagna förslaget.

Trafikverket väljer att säga upp kontrakt med leverantör av vägplan då man saknar samsyn kring gällande kontrakt samt pågående arbete. Kontrakt med ny leverantör tecknas under sommaren.

2016. MKB daterad 2015-12-22 översändes till Länsstyrelsen första veckan i januari för godkännande. Länsstyrelsen uppdagade då att det planeringsunderlag som man tillhandahållit Trafikverket inte varit helt korrekt vad gäller Natura 2000-området Matsalycke. Trafikverket har med anledning av detta tvingats att göra en komplettering av utredningsmaterialet vilket medför att tidplanen för vägplanens granskning har skjutits fram. Samråd har hållits med Länsstyrelsen under i maj med anledning av förändrade förutsättningar vid Matsalycke. Länsstyrelsen beslutade 2016-05-30 att intrång i Matsalycke kan antas medför betydande miljöpåverkan.

Trafikverket har därefter uppdaterat MKB och genom skrivelse daterad 2016-06-22 begärt Länsstyrelsen godkännande av MKB daterad 2016-06-14. MKB godkändes 2016-09-10 av Länsstyrelsen.

2017. Den granskningshandling som arbetades fram under hösten 2016 ställdes ut för granskning under perioden 2017-02-27 – 2017-03-24. Med anledning av förseningar på grund av nytt kontrakt med leverantör och bristande underlag från Länsstyrelsen gällande Natura 2000-området Matsalycke anordnade Trafikverket öppet hus under granskningen av vägplanen, dessa hölls 2017-03-02 i Bjärlöv och 2017-03-06 i Knislinge. Vid dessa tillfällen gavs allmänheten möjlighet att ställa frågor direkt till Trafikverket.

Under den tiden för granskningen kunde allmänhet, berörda kommuner, Skånetrafiken samt berörda myndigheter inkomma med skriftliga synpunkter.

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

Löpande dialog med Länsstyrelsen och östra Göinge kommun har skett under hösten 2017 och vintern 2017/2018.

2018. Under våren 2018 genomfördes samråd med Länsstyrelsen, berörda kommuner, direkt berörda av vägplanen samt med allmänheten. Efter samrådet färdigställdes vägplanen och miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n). MKB:n skickades sedan in till Länsstyrelsen för godkännande. När MKB:n godkänkts kunde vägplanen ställas ut för granskning.

Granskningen kungjordes genom att ett rekommenderat brev skickades ut till berörda fastighetsägare samt annonserades i lokaltidning. Vägplanen fanns därefter tillgängligt på Trafikverkets kontor i Kristianstad och hos berörda kommuner för granskning. Synpunkter på vägplanen kunde skickas skriftligen till Trafikverket.

Trafikverket sammanställde därefter alla inkomna skriftliga synpunkter och bemötte dessa i ett granskningsutlåtande.

2019. Vägplanen skickades till Länsstyrelsen som yttrade sig över vägplanen. Därefter skickades Vägplanen för fastställelse.

2020. Vägplanen fastställdes av Trafikverkets Planprövning. Vägplanen överklagades och ligger i dagsläget hos regeringen. Först när vägplanen vinner laga kraft kan vi sätta spaden i jorden.



### Vill du veta mer?

Denna planläggningsbeskrivning kommer att uppdateras löpande under projektet. Hör gärna av dig till oss om du har frågor! Mer information om projektet hittar du på vår hemsida

[www.trafikverket.se/19-bjarlov-broby](http://www.trafikverket.se/19-bjarlov-broby)



**TRAFIKVERKET**

**Adress:**

Box 543, 291 25 Kristianstad

Telefon: 0771-921 921

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

**Projektledare:**

Katarina Wildt-Persson

Telefon: 0771-921 921

[katarina.wildt-persson@trafikverket.se](mailto:katarina.wildt-persson@trafikverket.se)