



## Samrådshandling

-val av lokalisering

Väg 19 Härlöv-Karpalund

Kristianstads kommun, Skåne län

Vägplan 2024-09-27

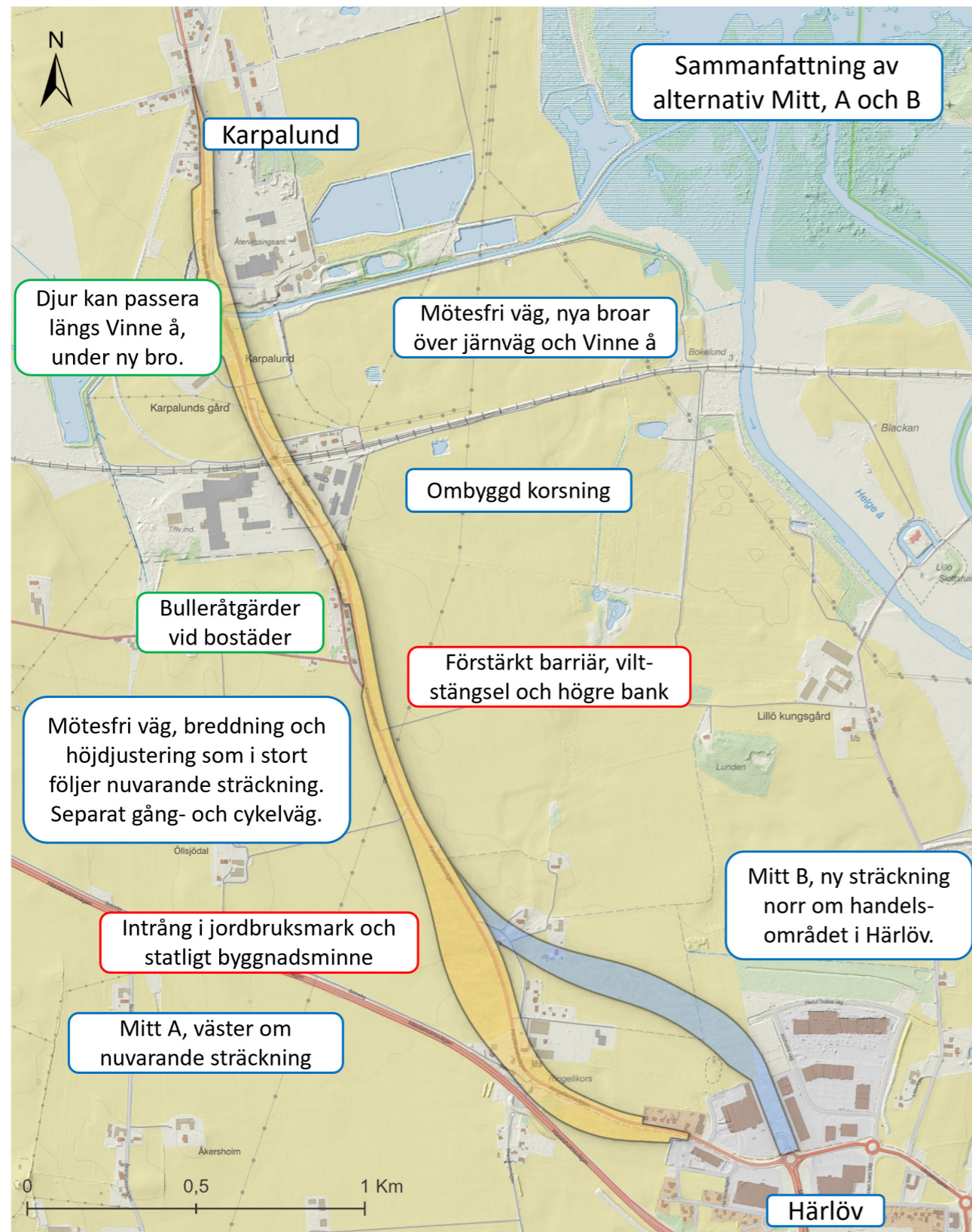
Trafikverket  
Postadress: Björkhemsvägen 17, 291 54  
E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)  
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådshandling - val av lokalisering  
Författare: Norconsult AB  
Dokumentdatum: 2024-09-27  
Ärendenummer: TRV 2022/46579  
Projektnummer: 174319  
Kontaktperson: Katarina Wildt-Persson, Trafikverket

Foto: Norconsult om inte annat anges.

# Innehållsförteckning

1. Väg 19 Härlöv-Karpalund, sammanfattning.....	4	5. Metod .....	9	9. Fortsatt arbete.....	51
2. Beskrivning av projektet.....	6	5.1 Arbetsgång .....	9	9.1 Vägplaneprocessen .....	51
2.1 Bakgrund .....	6	6. Alternativ.....	28	9.2 Prövning enligt annan lagstiftning .....	51
2.2 Planläggningsprocessen .....	7	6.1 Förutsättningar för lokalisering .....	28	9.3 Viktiga frågor i fortsatt arbete .....	51
2.3 Tidigare utredningar .....	7	6.2 Nollalternativ .....	29	Källförteckning.....	52
2.4 Beslut om betydande miljöpåverkan .....	8	6.3 Alternativsökning och bortvalda alternativ .....	29		
2.5 Ändamål och projektmål .....	8	6.4 Studerade alternativ i samrådshandlingen .....	31		
3. Avgränsningar.....	9	7. Effekter och konsekvenser .....	34		
3.1 Avgränsning .....	9	7.1 Konsekvenser för trafik och användargrupper .....	34		
4. Förutsättningar .....	12	7.2 Konsekvenser för lokalsamhället och regional utveckling .....	36		
4.1 Befintlig väg, funktion och standard .....	12	7.3 Miljöeffekter och miljökonsekvenser .....	40		
4.2 Trafik och användargrupper .....	12	8. Samlad bedömning.....	46		
4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling .....	13	8.1 Viktad sammanställning .....	46		
4.4 Landskapet och staden .....	16	8.2 Måluppfyllelse - ändamål och projektmål .....	48		
4.5 Miljö och hälsa .....	19	8.3 Måluppfyllelse - nationella mål .....	48		
4.6 Byggnadstekniska förutsättningar .....	26	8.4 Miljöbalkens regler .....	50		
		8.5 Bedömning av miljöpåverkan .....	50		



1:1 Sammanfattning av alternativ Mitt, A och B (grön=positiv påverkan, blå=neutral påverkan, röd=negativ påverkan).

## 1. Väg 19 Härlöv-Karpalund, sammanfattning

### Bakgrund och förutsättningar

Trafikverket arbetar med att välja var väg 19 i framtiden ska gå på sträckan mellan Härlöv och Karpalund i Kristianstads kommun. Inför val av lokalisering har man tagit fram denna samrådshandling som presenterar de alternativ som studeras.

Väg 19 är en viktig nordsydlig förbindelse i Skåne. Den ingår i det prioriterade vägnätet och målet är att väg 19 ska vara utformad för 100 km/h, god framkomlighet och mötesseparerad för hög trafik-säkerhet.

Den aktuella sträckan, Härlöv-Karpalund, är ungefär 4 km lång med skyltad hastighet 70 km/h. Det är en kurvig landsväg med korsningar i plan. Den södra delen i Härlöv fungerar som lokalgata i handelsområdet och är den enda delen av sträckan som har separerad gång- och cykelväg. Trafikverkets prognos för trafiken på väg 19 år 2050 är cirka 9 000 fordon per dygn, mot idag cirka 6 500 fordon/dygn.

Sträckan norrut från Kristianstad mot Broby har studerats tidigare men Trafikverket bedömer att dessa utredningar inte är tillräckligt aktuella och att delen närmast Kristianstad behöver utredas på grund av ändrade förutsättningar i omgivningen. Inför arbetet har man satt upp följande mål för arbetet med ny vägsträckning:

1. Lösningarna ska ge anläggningen en effektiv och fullgod funktion avseende trafiksäkerhet och tillgänglighet för samtliga trafikanter.
2. Tillgängligheten till västra Kristianstad för motorfordon, cyklister och fotgängare ska säkerställas.
3. Vald korridor ska ge minsta möjliga påverkan på jordbruksmarken.
4. Möjligheten till en attraktiv kollektivtrafik ska säkerställas.
5. Vägens funktion ska säkerställas och beakta framtida klimatförändringar.

Den studerade delen av väg 19 går över den öppna uppodlade Kristianstadsslätten och omges huvudsakligen av jordbruksmark. Efter regeringsbeslut under 2023 ingår markerna till stora delar även i det statliga byggnadsminnet Lillö Kungsgård, som är en skyddad kulturmiljö. I området i stort finns även stora naturvärden, framförallt kring sjöar och vattendrag, exempelvis Vinne å som korsas av väg 19 i den norra delen av utredningsområdet. Bebyggelsen längs vägen är huvudsakligen samlad i tre områden, Härlöv, Karpalund och Vinnö. Det rör sig om både bostadsbebyggelse och verksamheter, där kommunen planerar för en utökning av Härlövs handelsområde som kan påverka väg 19. Delar av utredningsområdet riskerar att översvämmas vid framtida extrema vattennivåer.

### Bortvalda och studerade alternativ

Trafikverket har utgått från tidigare studerade alternativa sträckningar, men med hänsyn till förändrade förutsättningar. Den vägtyp som är aktuell är en mötesfri väg med omväxlande ett och två körfält för att medge säkra omkörningar, en så kallad 2+1 väg. Inledningsvis har man utöver en sträckning som utgår från nuvarande väg även studerat vägkorridorer längre åt öster och väster. Begreppet vägkorridor innebär att en huvudsaklig sträckning tas fram, där det ska finnas möjlighet att utforma vägen på olika sätt i det fortsatta arbetet.

En östlig korridor ger goda möjligheter att lokalisera en ny väg för 100 km/h, men den skulle innebära mycket stora intrång på mark som både är värdefull jordbruksmark och ingår i statligt byggnadsminne. Den skulle också behöva läggas på hög bank i det öppna landskapet för att skyddas mot översvämning.

En västlig korridor skulle innebära att väg 19 ansluts till väg 21 någon kilometer väster om trafikplats Härlöv, i en ny planskild korsning. Väg 21 bör då breddas till fyra körfält mellan Härlöv och den nya anslutningen. Även det västliga alternativet har valts bort eftersom det har flera nackdelar; det gör intrång i jordbruksmark, kan påverka värdefull natur kring Vinne å, det innebär en omväg för huvuddelen av trafiken på väg 19 och bedöms få högre

anläggningskostnad, bland annat med hänsyn till den planskilda korsningen med väg 21.

I den korridor som utgår från nuvarande väg har man dels studerat en utbyggnad till 2+1 väg i två alternativa lägen Mitt A och Mitt B, dels en begränsad ombyggnad, något som tidigare utredningar inte behandlat närmare.

Alternativ Nollplus innebär att sträckan Ringelikors-Karpalund kompletteras med separerad gång- och cykelväg. Större korsningar åtgärdas för att öka trafiksäkerheten och den kraftiga kurvan vid Ringelikors rätas så att hela sträckan kan skyltas med 80 km/h.

Alternativen Mitt A och Mitt B innebär att hela sträckan byggs om till 2+1 väg med mitträcke. Skyltad hastighet blir då 100 km/h, utom förbi korsningen i verksamhetsområdet i Karpalund där det lokalt skyltas 80 km/h. Mitt A följer nuvarande väg, men för att kunna höja hastigheten rätas kurvan vid Ringelikors och vägen kommer att ligga väster om nuvarande väg 19. Mitt B ansluter i Härlöv norrifrån till befintlig cirkulationsplats och ligger i ny sträckning norr om handelsområdet. För en illustration av alternativen Mitt A och B, med viktiga konsekvenser, hänvisas till figur 1:1.

Alla alternativ bedöms ge ungefär samma positiva konsekvenser för gående och cyklister. Alla alternativ ger också förbättringar av trafiksäkerhet och framkomlighet för biltrafik, men förbättringarna är betydligt mindre i alternativ Nollplus, som inte når upp till målet om 100 km/h. Det alternativets fördelar ligger i stället i att det ger lägre kostnader och mindre intrång.

Intrången berör huvudsakligen jordbruksmark, där Mitt A medför större intrång inom statligt byggnadsminne och Mitt B påverkar mer bostadsbebyggelse och jordbruksmark som är utpekad som framtida verksamhetsområde i kommunal översiktsplan.

### Fortsatt arbete

Efter att Trafikverket har genomfört samråd med Länsstyrelsen, kommun, andra myndigheter och allmänheten kommer man att ta ställning till vilket alternativ som bör ligga till grund för fortsatt planering.

## 2. Beskrivning av projektet

Trafikverket planerar för en om- eller nybyggnad av väg 19 på delen mellan Härlöv och Karpalund i Kristianstad kommun. Målet är att kunna höja tillåten hastighet på sträckan från 70 km/h till 100 km/h och att öka trafiksäkerheten genom mötesseparering med mitträcke, samt separering av gång- och cykeltrafiken. Den nu aktuella samrådshandlingen redogör för den utredning för val av lokalisering som Trafikverket genomfört under 2023 och början av 2024. Val av lokalisering innebär att Trafikverket tar ställning till den framtida vägens huvudsakliga sträckning och avgränsar en så kallad vägkorridor inom vilken vägen ska utformas i det fortsatta arbetet.

### 2.1 Bakgrund

Riksväg 19 är en viktig nordsydlig förbindelse mellan Ystad och Broby som är utpekad som funktionellt prioriterad regional väg. Det regionala prioriterade vägnätet ska vara attraktivt och fungera som förstaval för vägtrafiken för både person- och godstrafik. Målet är att väg 19 ska ha en hög trafiksäkerhet och bidra till en god tillgänglighet och framkomlighet.

Den aktuella delen av väg 19, Härlöv-Karpalund, är ungefär 4 km lång, se figur 2.1:2. Vägen idag är inte mötesseparerad och har på sträckan skyltad

hastighet 70 km/h. Det är en kurvig landsväg med korsningar i plan. Den södra delen i Härlöv ligger inom tätbebyggt område. Den har hastighet 40 km/h och fungerar även som lokalgata i handelsområdet. Här finns en separat gång- och cykelväg, vilket i övrigt saknas längs väg 19.

Längs väg 19 och norr om E22 ligger Härlövsområdet, ett handelsområde som i dagsläget har ca 40 000 m<sup>2</sup> handelsyta. Området har utvecklats med nya verksamheter och handelsetableringar under de senaste åren. Denna utveckling har genererat ökade trafikflöden i anslutande vägsystem. Kristianstad kommun planerar för att planlägga för ytterligare handel samt verksamheter och bostäder i närområdet vilket bland annat framgår av aktuell översiktsplan.

Vägen är inte utformad för nuvarande trafikbelastning. Den saknar separerade gång- och cykelvägar vilket innebär en förhöjd trafiksäkerhetsrisk för oskyddade trafikanter. Även kollektivtrafiken påverkas negativt av trängseln och av att vägen inte är optimalt utformad. Sikten i korsningar och längs sträckan är delvis begränsad, vilket utgör en trafiksäkerhetsrisk.

Som framgår av avsnitt 2.3 har den framtida sträckningen av väg 19 norr om Kristianstad utretts

tidigare vid flera olika tillfällen. Att Trafikverket nu utreder delen Härlöv-Karpalund igen beror framförallt på att det har tillkommit nya förutsättningar på sträckan. Man bedömer därför att de rekommendationer som gjordes senaste gången sträckan studerades inte längre är aktuella.

Det finns idag inte någon finansiering av en utbyggnad på den aktuella sträckan, men Trafikverket bedömer ändå det finns ett behov av att klargöra inriktningen, bland annat med hänsyn till Kristianstads kommuns ambition att utveckla verksamhetsområdet i Härlöv.



2.1:1 Väg 19, bilder från den aktuella sträckan, vid Ringelikors och södra Karpalund



2.1:2 Översikt, Härlöv-Karpalund

## 2.2 Planläggningsprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen eller järnvägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

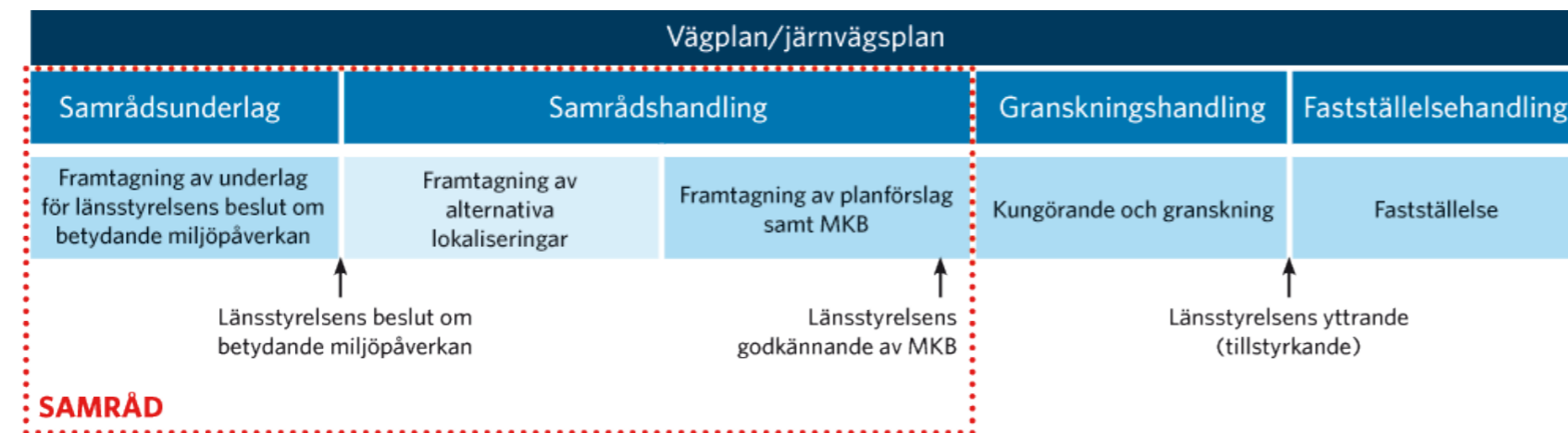
I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, tas fram till väg- eller järnvägsplan, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket inleda byggnadsarbetet.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

I projekt där alternativa platser i form av korridorer behöver utredas i form av en lokaliseringstudering där miljöbedömningen genomförs parallellt och integrerat. I detta skede tas ännu ingen MKB fram. Istället redovisas resultatet från miljöbedömningen som en del i lokaliseringstuderingen, en miljöredovisning.

Efter samrådet kring val av av lokaliseringalternativ kommer Trafikverket utifrån måluppfyllelse, identifierad miljöpåverkan och genomförda samråd, föreslå en korridor för val av lokalisering. Inom en korridor kan flera olika utformningar och möjliga vägsträckningar förekomma.

Arbetet med väg 19 på delen Härlöv-Karpalund är inne i det skede där alternativa lokaliseringar studeras, se ljusblå ruta i figur 2.2:1.



2.2:1 Översikt över Trafikverkets planläggningsprocess

## 2.3 Tidigare utredningar

Åtgärder som berör den nu aktuella delen av väg 19 har utretts vid ett flertal tillfällen tidigare, både av Trafikverket (tidigare Vägverket) och Kristianstads kommun.

### 2.3.1 Väg 19, Kristianstad-Broby, Förstudie och vägutredning, 1994

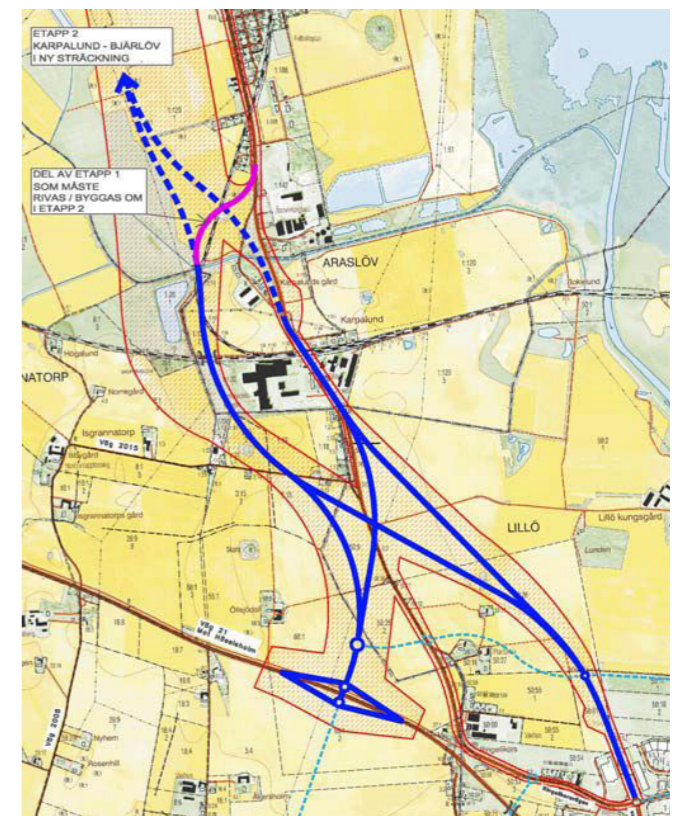
I arbetet studerade Vägverket både möjligheten att förbättra befintlig väg och att bygga ut väg 19 i ny sträckning. Målstandard för detta arbete var en 13 meter bred väg dimensionerad för 90 km/h. Konsekvenserna av en förbättring i befintlig sträckning bedömdes ge stort intrång i omgivande miljö, samtidigt som nyttan för trafikanterna var liten. De nya sträckningar som studerades låg huvudsakligen väster om nuvarande väg, antingen med anslutning till trafikplats Härlöv eller till en ny trafikplats på väg 21 väster om Härlöv. Väg i ny sträckning bedömdes innebära intrång i omgivande jordbruk och landskap, samtidigt som det gav stora förbättringar både för trafikanter och för boende utmed befintlig väg.

### 2.3.2 Väg 19 Kristianstad-Broby, delen Kristianstad-Bjälöv, 2011

Trafikverket tog fram en ny vägutredning med hänsyn dels till ändrad lagstiftning, dels till att den övergripande målstandard för väg 19 nu sattes till mötesfri väg dimensionerad för 100 km/h. De alternativa korridorer som studerades är i princip desamma som i vägutredningen från 1994 och med likvärdiga resultat.

Inget alternativ förordades i vägutredningen. I avstämning mot de projektmål som gällde vid tiden ansågs samtliga utbyggnadsalternativ i nysträckning uppfylla projektmålen. Nollplusalternativet uppfyllde projektmålen från norr om Härlöv till Karpalund.

Studerade korridorer för delen Härlöv-Karpalund med exempel på vägsträckningar framgår av figur 2.3:1.



2.3:1 Väg 19, vägorridorer från utredning 2011

### 2.3.3 ÅVS Trafikplats Härlöv, Väg 19, 2020

Trafikverket tog 2020 fram en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) som dels behandlade kapacitetsproblem i trafikplats Härlöv, dels framtida sträckning för väg 19, men med fokus på anslutningen till Härlöv, både trafikplatsen och handelsområdet. När det gäller väg 19 utgick arbetet från tidigare framtagna alternativ. Sammanfattningsvis resulterade ÅVS i:

- ”För väg 19 har utredningens fokus varit på val av lokalisering. Då detta inte är en lokaliseringsstudie har utredningen i hög grad baserats på redan genomförda vägutredning för väg 19. Utredningen har avgränsats till fem lokaliseringsalternativ för väg 19.”
- ”Utifrån tio genererade åtgärdsförslag för trafikplats Härlöv har två paketförslag tagits fram där ett rekommenderas för vidare arbete.”
- ”För väg 19 har fem lokaliseringsalternativ diskuterats. Denna utredning bedömer att två av dessa, samtliga med helt ny eller delvis ny korridor jämfört med dagens sträckning, vilka har en ny anslutning norr om befintligt handelsområde Härlöv, är rimliga att gå vidare med. En ny anslutning bedöms vara nödvändigt för att trafikplats Härlöv och anslutande kommunala vägnätet ska fungera.”

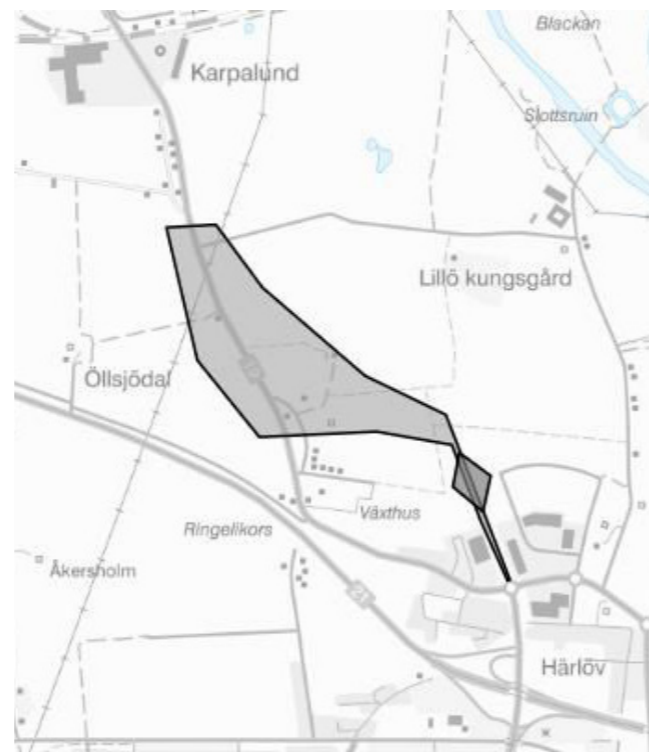
ÅVS-arbetet har utgått från fyrstegsprincipen, där presenterade åtgärder i steg 2 innebar förbättringar av busshållplatser och cykelnät.

I steg 3 och 4 för väg 19 på delen från Härlöv till förbi Karpalund har ÅVS:n bedömt fem alternativ:

- ”Alternativ Nollplus, utnyttjar befintlig sträckning av väg 19.”
- ”1A: Ny sträckning där befintlig väg 19 nyttjas så länge som utrymme finns så att det går att

bredda befintlig väg till 2+1. Befintligt broläge vid Karpalund och över Vinne å behålls.”

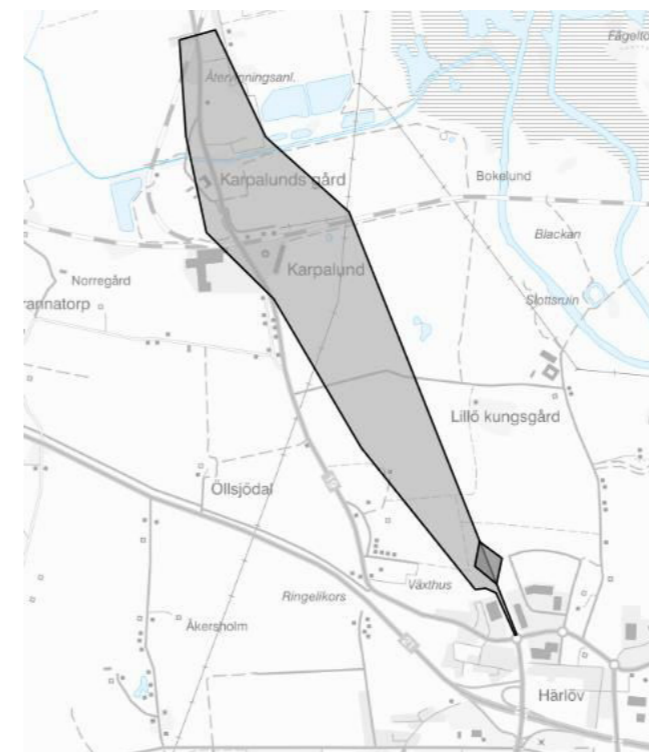
- ”1B: Ny sträckning där befintlig väg 19 nyttjas så länge som utrymme finns så att det går att bredda befintlig väg till 2+1. Befintligt broläge vid Karpalund och Vinne å bibehålls. Ny planskild anslutning norr om handelsområde Härlöv.” Se figur 2.3:2.
- ”2A: Ny sträckning för väg 19 i huvudsak öster om befintlig väg 19. Läget för broarna över järnvägen vid Karpalund och Vinne å utreds.”
- ”2B: Ny sträckning för väg 19 i huvudsak öster om befintlig väg 19. Läget för broarna över järnvägen vid Karpalund och Vinne å utreds. Ny planskild anslutning norr om handelsområde Härlöv.” Se figur 2.3:3.



2.3:2 Väg 19, vägkorridor 1B från ÅVS

För gång- och cykeltrafik gällde för samtliga alternativ att en separerad gång- och cykelbana skulle anläggas längs med väg 19.

I ÅVS:n angavs även att en särskild problematik fanns för broarna över järnvägen vid Karpalund och över Vinne å. Broarna byggdes 1955 och med en schablonmässigt beräknad livslängd på 80 år bedömdes broarna snart ha uppnått sin tekniska livslängd. Det skulle därför kunna bli aktuellt att ersätta broarna oavsett val av sträckning för väg 19 och man förordade fortsatt utredning för att få tillräcklig kunskap om skicket på broarna och för att bedöma om de kan användas om nuvarande sträckning för väg 19 väljs.



2.3:3 Väg 19, vägkorridor 2B från ÅVS

## 2.4 Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Skåne län beslutade år 2000 de åtgärder på väg 19 som beskrevs i förstudien från 1994 för delen Kristianstad-Broby kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsens bedömning utgick från projektets art, storlek och lokalisering samt vad som i övrigt framkommit i arbetet med förstudien.

Beslutet togs för relativt länge sedan och berörd lagstiftning har delvis förändrats. Därför avser Trafikverket att begära att länsstyrelsen på nytt tar ställning i frågan.

## 2.5 Ändamål och projektmål

Arbetet med att utreda alternativ för att finna en lämplig lokalisering av väg 19 på sträckan Härlöv-Karpalund syftar till att uppnå ändamålet med vägen. Utgångspunkten är vägens utpekade funktion för både godstransporter och personresor och ändamålet med studerade åtgärder är att sträckan ska erbjuda en trafiksäker väg med god framkomlighet för alla trafikant. Särskilt ska den ge möjlighet till en attraktiv kollektivtrafik.

Aktuella projektmål för att uppnå detta är att:

- Lösningarna ska ge anläggningen en effektiv och fullgod funktion avseende trafiksäkerhet och tillgänglighet för samtliga trafikant.
- Tillgängligheten till västra Kristianstad för motorfordon, cyklister och fotgängare ska säkerställas.
- Vald korridor ska ge minsta möjliga påverkan på jordbruksmarken.
- Möjligheten till en attraktiv kollektivtrafik ska säkerställas.
- Vägens funktion ska säkerställas beaktat framtida klimatförändringar.



## 3. Avgränsningar

### 3.1 Avgränsning

#### 3.1.1 Geografisk avgränsning

Den utredda vägsträckan omfattar väg 19 från trafikplats Härlöv i söder, där den ansluter till väg 21 och E22.

I norr avslutas lokaliseringsutredningen i en punkt på nuvarande väg 19 strax söder om Vinnö, se karta i figur 3.1:1. Korridorer för ny vägsträckning har sökts i ett förhållandevis brett område, men med vissa avgränsningar baserade på tidigare vägstudier. I väster avgränsas utredningsområdet ungefär vid Isgrannatorp och nuvarande väg 2015, cirka 2,8 km väster om trafikplats Härlöv. I öster är utgångspunkten att det inte är aktuellt att ansluta längre österut än trafikplats Härlöv och att det inte heller är aktuellt att passera järnvägen mellan Hässleholm och Kristianstad öster om Karpalund.

Vissa effekter av de studerade alternativen kan uppkomma utanför utredningsområdet. I så fall beskriver lokaliseringsutredning särskilt varför det är aktuellt att hantera ett större influensområde.

#### 3.1.2 Tidshorisont

Jämförelsen mellan alternativ ska utgå från bedömd framtida situation år 2050, som alltså också utgör det så kallade Nollalternativet. Framförallt bedöms valet av prognosår påverka trafikflöden och bebyggelseutveckling i berörda orter.

#### 3.1.3 Miljöredovisning i lokaliseringsutredning

I arbetet med vägplan för åtgärder som kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) genomföras. I skedet val av lokalisering påbörjas arbetet men det redovisas inte i form av en separat MKB utan integrerad i samrådshandlingen status val av lokalisering.

Lokaliseringen av vägen har ofta stor betydelse för den miljöpåverkan som uppstår. Genom att studera skillnader mellan olika alternativ från miljösynpunkt i detta tidiga planeringskede bidrar arbetet med miljöbedömningen till att vägens lokalisering blir allsidigt bedömd. Det underlag som tas fram ska vara tillräckligt detaljerat för att möjliggöra en samlad bedömning av de studerade alternativen från miljösynpunkt och göra det möjligt att välja alternativ även med hänsyn till skillnader i miljöpåverkan. Redovisningen ska därför fokusera på att beskriva effekter och konsekvenser som är alternativskiljande och väsentliga för lokaliseringen. Ett viktigt syfte med miljöbedömningen eller miljöbeskrivningen i arbetet med lokaliseringsutredning är att projektet ska få en lokalisering som är lämplig utifrån bestämmelser om val av plats i miljöbalkens hänsynsregler. Dessa ska även tillämpas i prövningar enligt andra bestämmelser i miljöbalken, till exempel bestämmelser om artskydd, vilket ställer krav på ett underlag som är tillräckligt för att bedöma om valet av plats är lämpligt.

För sträckan Härlöv-Karpalund bedöms följande miljöintressen vara särskilt viktiga för att välja lämplig lokalisering av väg 19:

- Kulturmiljö
- Markanvändning och hushållning med jordbruksmark
- Landskap och landskapsupplevelse
- Befolkning och människors hälsa.



3.1:1 Väg 19, Härlöv-Karpalund, geografisk avgränsning, översikt

## 4. Förutsättningar

### 4.1 Befintlig väg, funktion och standard

Den aktuella vägsträckan av väg 19 som berörs av lokaliseringsutredningen är drygt 4 kilometer och sträcker sig mellan Härlöv i sydost och Karpalund i norr.

Väg 19 Härlöv – Karpalund är enligt Nationella vägdatabasen (NVDB) klassad som en regionalt viktig väg som tillhör det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor, godstransporter och långväga personresor. Vägen har bärighetsklass 4 och är rekommenderad väg för farligt gods.

Vägbredden på sträckan varierar mellan 8,5 och 12,5 meter och den geometriska standarden överensstämmer inte med dagens krav på dimensionering avseende vägens funktion, trafikmängd, antal oskyddade trafikanter samt högsta tillåtna hastighet.

Sidoområdet består till stor del av vägslänter med lutning 1:3 och brantare. På de sträckor där villabyggnad ligger i direkt anslutning till vägen kantas vägen av träd, buskar, häckar, staket och murar. Enligt dagens utformningskrav innebär denna typ av sektion ”låg standard” vid de trafikflöden och hastighetsgränser som nu gäller för väg 19. På sträckan väster om Härlöv finns ett antal parkeringsfickor för lastbil, vilka behövs för befintliga jordbruksverksamheter. Längs sträckan finns inget viltstängsel uppsatt.

Längst i öster ansluter väg 19 till Långebrovägen i en cirkulationsplats med fri högersväng från söder och österut in mot centrum. På sträckan genom Härlöv finns ytterligare två korsningar med kommunala vägar. Dessa korsningar är av korsningstyp C och utformade med vänstersvängfält. Även infarten till verksamhetsområdet i Karpalund är utformad med vänstersvängfält i nordlig riktning. I Karpalund finns även två korsningar med de statliga vägarna väg 2015 och 2015.01. Dessa är av korsningstyp A, reglerade med stopplikt och har en begränsad sikt. Utöver dessa korsningar finns

ett antal enskilda vägar som ansluter mot vägen samt ett antal direkta utfarter från fastigheter där bostäder ligger i direkt anslutning till vägen.

På sträckan genom Härlöv finns en cirka 630 meter lång och 3 meter bred gång- och cykelväg placerad på vägens södra sida och separerad med en skiljeremsa på drygt 2 meter. På den övriga sträckan saknas ett parallellt vägnät på stora delar, vilket gör att oskyddade trafikanter och långsamtgående fordon rör sig bland trafiken.

På sträckan finns två broar. Den ena över järnvägen vid Karpalunds station och den andra över Vinne å.

## 4.2 Trafik och användargrupper

### 4.2.1 Trafik

Den skyltade hastigheten utmed sträckan varierar mellan 40 och 70 km/h. Från korsningen med Malmövägen och västerut genom Härlöv har vägen en tätortskaraktär och hastigheten på denna del är skyltad till 40 km/h. Där bebyggelsen tar slut längre västerut ändras skyltad hastighet till 70 km/h.

Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) för aktuell sträcka på väg 19 är enligt mätningar från 2022 ungefär 6 300 fordon/dygn varav 7% är tung trafik. Uppräknat till år 2023 är ÅDT uppskattat till ca 6 400 fordon/dygn. För prognosår 2050 är ÅDT uppskattat till ungefär 8 650 fordon varav 8% är tung trafik.

Sträcka	ÅDT år 2023	ÅDT år 2050
Väg 19: Härlöv - Ringelikors	6386 (andel tung trafik 7%)	8619 (andel tung trafik 8%)
Väg 19: Ringelikors - Vinnö	6408 (andel tung trafik 7%)	8648 (andel tung trafik 8%)

Tabell 4.2:1 ÅDT utmed sträckan.

Med nuvarande trafikflöden är kapaciteten i korsningarna längs sträckan god.

### 4.2.2 Kollektivtrafik

På sträckan finns hållplatserna *Karpalund Byggmästare Nyström*, *Karpalund Lagerhusföreningen*, *Karpalund Stationsvägen* och *Vinnö Gyllingsvägen* som samtliga trafikeras av Skånetrafikens regionala linje 549. Under måndag-fredag trafikeras hållplatserna av 19 respektive 18 turer i vardera riktningen, på lördagar av 9 turer i vardera riktningen och på söndagar 6 turer i vardera riktningen. Hållplatsen *Karpalund Lagerhusföreningen* har fler än 20 påstigande per dag. Hållplatserna *Karpalund Stationsvägen*, *Karpalund Byggmästare Nyström* och *Vinnö Gyllingsvägen* har färre än 20 påstigande per dag.

Hållplatsen *Karpalund Byggmästare Nyström* är en vägrenshållplats med smal vägren. Hållplatsen saknar plattformar och tillgänglighetsåtgärder. Hållplatsen *Karpalund Lagerhusföreningen* är placerad inne på fastighetsmark och medför att bussen viker av från vägen för att angöra busshållplatsen och vänder inne på fastigheten. Samma hållplatsläge gäller för båda körriktningarna. Hållplatsen är utrustad med väderskydd, plattform och ledstråk. Hållplatsen *Karpalund Stationsvägen* är utformad som en fickhållplats, men saknar plattformar och tillgänglighetsåtgärder. Hållplatsen *Vinnö Gyllingsvägen* är utformad som en fickhållplats med plattform, kontrastmarkering och bänk.

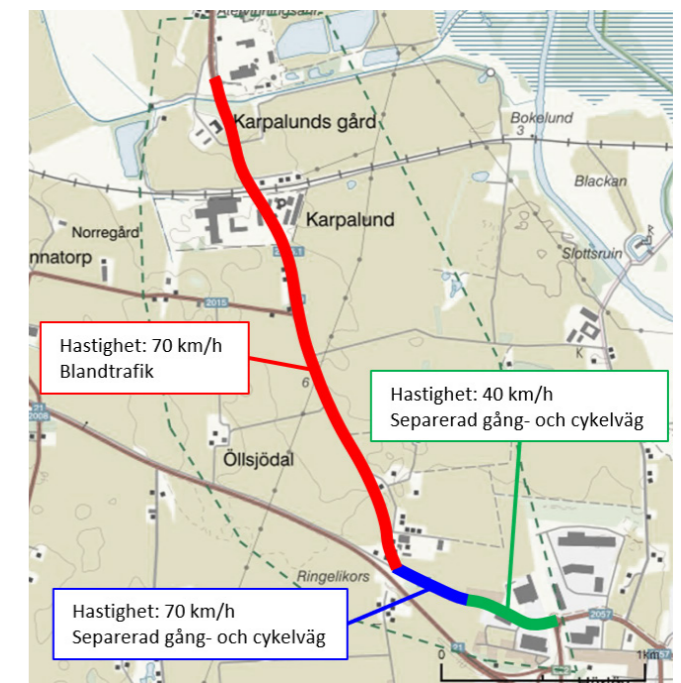
### 4.2.3 Gång- och cykeltrafik

Utmed den aktuella sträckan hänvisas gång- och cykeltrafiken endast på kortare sträckor till separerad gång- och cykelväg eller parallellt vägnät och behöver till största delen använda sig av väg 19 för att transportera sig längs sträckan. Det saknas ett kontinuerligt stråk samtidigt som det finns stora brister i framkomlighet och säkerhet för gående och cyklister då hastigheten är hög och det bland annat saknas trygga passager. Dessa förutsättningar medverkar till att väg 19 blir en stor barriär för dessa trafikanter.

### 4.2.4 Farligt gods

Väg 19 är utpekad som rekommenderad primär transportled för farligt gods. Transportleden ingår i MSB:s kartläggning om transporterade mängder farligt gods som genomfördes under september månad 2006. Enligt MSB:s uppgifter skedde cirka 170 transporter söder om Skånebanan och 30 transporter norr om Skånebanan under 2006. Kartläggningen är dock enbart genomförd för en månad och har inte uppdaterats sedan 2006. Transporterade mängder farligt gods på väg 19 år 2006 kan ses i Tabell 4:2.

Sedan MSB:s kartläggning har Kristianstads Biogas AB etablerat sig längs vägen. Detta medför att det högst troligt transporteras fler transporter i ADR-klass 2, brandfarliga gaser, på vägen.



4.2:2 Nuvarande trafikförhållanden

#### 4.2.5 Tillgänglighet för olika trafikantgrupper

I nuläget är tillgängligheten god för fordonstrafiken som färdas utmed väg 19. Däremot har gång- och cykeltrafiken en sämre tillgänglighet då nuvarande utformning av väg 19 dels bidrar till att skapa en barriäreffekt, dels innebär svårigheter att färdas längs vägen.

#### 4.2.6 Trafiksäkerhet

Vägen har ojämn linjeföring framför allt i plan, men även i profil vid bron över järnvägen, vilket medverkar till att vissa korsningar och utfarter har låg standard gällande siktsträckor. Detta kan innebära stora risker för närboende och övrig trafik vid in- och utfarter, främst när trafikintensiteten är som högst.

Trafiksäkerheten för gående och cyklister är låg då det saknas anordnade passager över vägen och de färdas i blandtrafik längs en stor del av sträckan.

Strax innan bebyggelsen tar vid i Vinnö finns en hastighetskamera (ATK) placerad i sydlig körriktning vilket tyder på att efterlevnaden av hastighetsbegränsningen är låg.

På sträckan mellan Härlöv och Karpalund har det enligt utdrag från STRADA skett 22 olyckor mellan åren 2014 och 2024. Ingen av dessa var dödsolyckor, men 1 olycka var allvarlig, 5 måttliga och 16 lindriga. I 7 av olyckorna var gående, cyklister och mopedister inblandade. 7 olyckor utgjordes av singelolyckor med motorfordon. 4 olyckor var upphinnandeolyckor, 3 var olyckor med avsvängande motorfordon och 1 olycka mellan mötande fordon.

ADR-klass	Väg 19 söder om Skånebanan [kg september 2006]	Väg 19 norr om Skånebanan [kg september 2006]	Väg 19 söder om Skånebanan [Transporter per år 2006]	Väg 19 söder norr Skånebanan [Transporter per år 2006]
1 Explosiva ämnen	0	0	0	0
2 Gaser (Brandfarliga, giftiga)	0	0	0	0
3 Brandfarliga vätskor	263 400	42 100	130	20
4 Brandfarliga fasta ämnen	90	20	0	0
5 Oxiderande ämnen	220	0	0	0
6 Giftiga ämnen	105	20	0	0
8 Frätande ämnen	0	0	0	0
9 Övriga farliga ämnen	86 600	15 600	40	10
<b>Totalt</b>	<b>350 400</b>	<b>57 800</b>	<b>170</b>	<b>30</b>

Tabell 4.2:3 transporter av farligt gods

### 4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling

#### 4.3.1 Kommunal planering

##### Översiktsplaner

Utredningsområdet omfattas dels av översiktsplan för Kristianstads stad från 2021, dels av den kommunövergripande översiktsplanen från 2013 som beskriver de områden som ligger utanför planen för staden. Aktuellt planområde, översiktsplanen för Kristianstads stad, framgår av figur 4.3:1 som redovisar planförslaget. Den studerade delen av väg 19 ligger inom den västra delen av planområdet, delområde E, Västra staden, där planförslaget redovisar följande utvecklingsobjekt, se även figur 4.3:2:

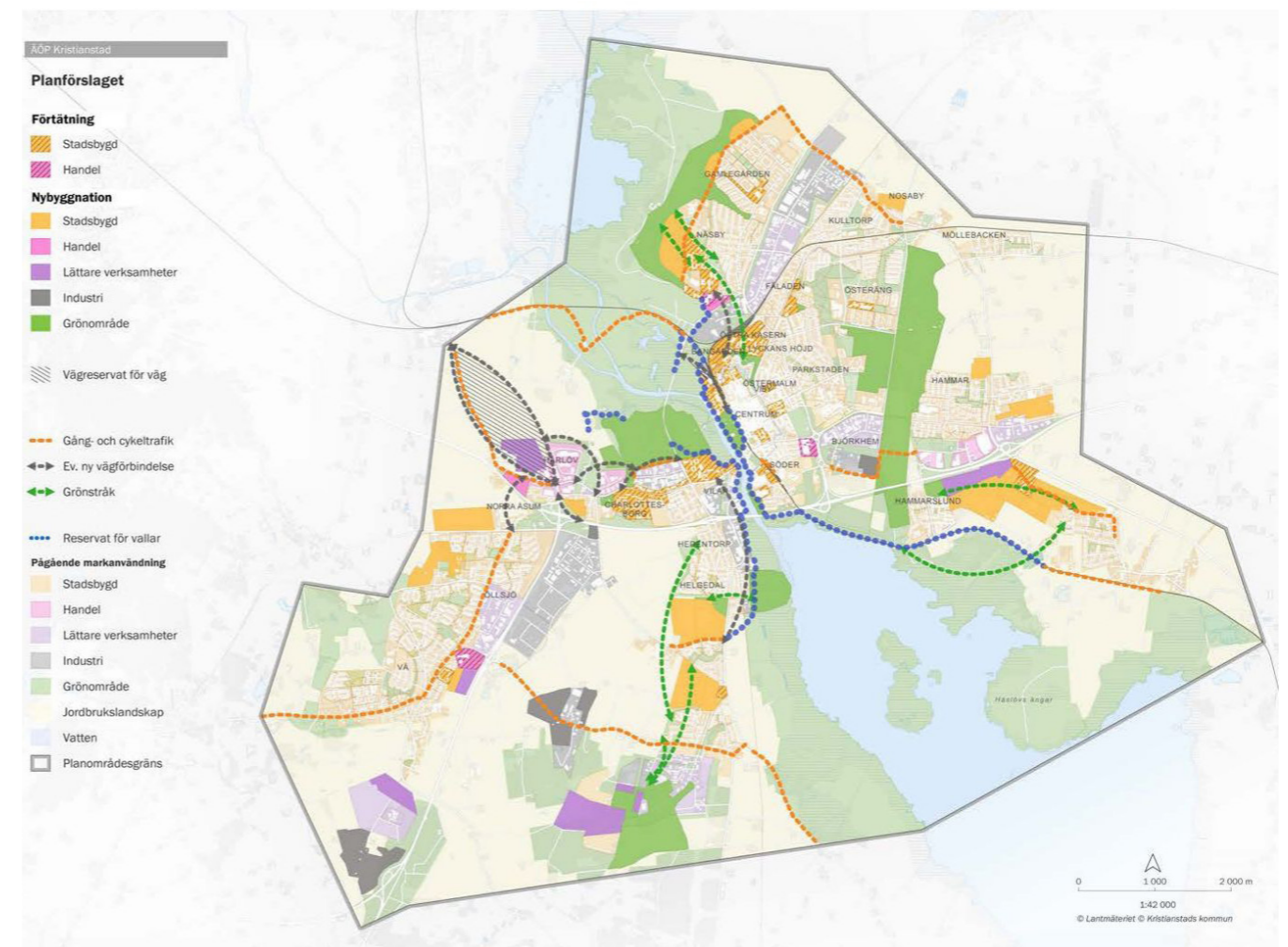
5: Häråkravägen, handelsområde mellan väg 19 och väg 21, utvecklas sent i planperioden.

9: Verksamhetsområdet Ringelikors, verksamhetsområde för lättare verksamheter.

10: Gång- och cykelväg, för koppling av planområdet till Vinnö och Färlöv.

13: Väg 19 och trafikplats Härlöv, reservat för framtida anslutning av väg 19 till E22 och trafikplats Härlöv.

När det gäller väg 19 sägs särskilt i översiktsplanen för Kristianstads stad att:



4.3:1 Översiktsplan för Kristianstads stad

Väg 19 i Skåne är en viktig nordsydlig förbindelse mellan Ystad och Broby. Vägen är klassad som regionalt prioriterat stråk för personresor, godstransporter och kollektivtrafik. Trafikverket planerar att bygga om väg 19 mellan Kristianstad/Härlöv och Broby då vägen idag är hårt trafikerad och trafiksäkerheten är låg. Målstandarden för väg 19 är mötesfri 2+1-väg med 100 km/h.

Den del av utredningsområdet för väg 19 som inte omfattas av ÖP för Kristianstads stad redovisas i översiktsplan 2013 för Kristianstads kommun. Av denna framgår inga planer på ändrad markanvändning utöver de vägkorridorer som Trafikverket studerat för väg 19, samt en korridor för eventuell framtida järnväg västerut från Karpalund.

Kommunen framhåller i översiktsplanen att väg 19 behöver byggas ut till målstandard 100 km/h på hela sträckan och med förbifart förbi Färlöv-Vinnö.

#### Detaljplaner

Handelsområdet i Härlöv omfattas av flera detaljplaner, se utsnitt ur Kristianstads digitala informationskarta i figur 4.3:3. Särskilt intressanta för utredningsarbetet bedöms planerna P96/0409, P13/8 och P2019/11 vara då de berör nuvarande eller planerade vägar.

Detaljplanen P96/0409 från 1996 ger möjlighet till ombyggnad av trafikplats Härlöv och flera anslutande större vägar, men är endast delvis genomförd. Planens genomförandetid har gått ut.

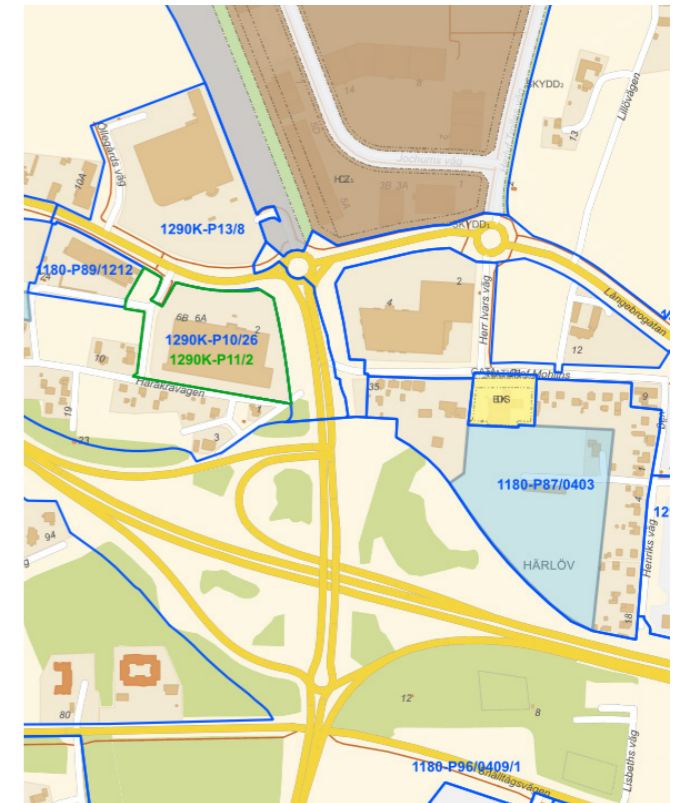
I detaljplan P13/8 redovisas nuvarande väg 19 som allmän plats – genomfart och i detaljplan P2019/11 redovisas ett vägreservat inom kvarteretsmark, som ger möjlighet att ansluta till det vägreservat för väg 19 som redovisas i översiktsplan för Kristianstads stad.

Även bebyggelsen i Vinnö omfattas av en äldre detaljplan, 982/73, där området öster om väg 19 redovisas som verksamhetsområde. Även befintliga bostäder väster om väg 19 ligger inom detaljplan.

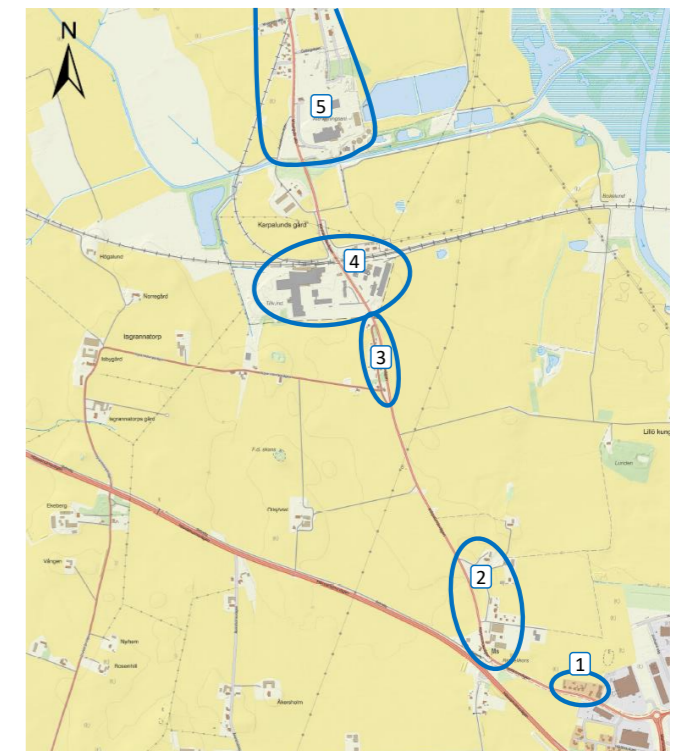
#### 4.3.2 Bebyggelse

Utöver bebyggelse inom områden med detaljplan finns grupper med bebyggelse och enstaka gårdar i det öppna landskapet, se karta i figur 4.3:4.

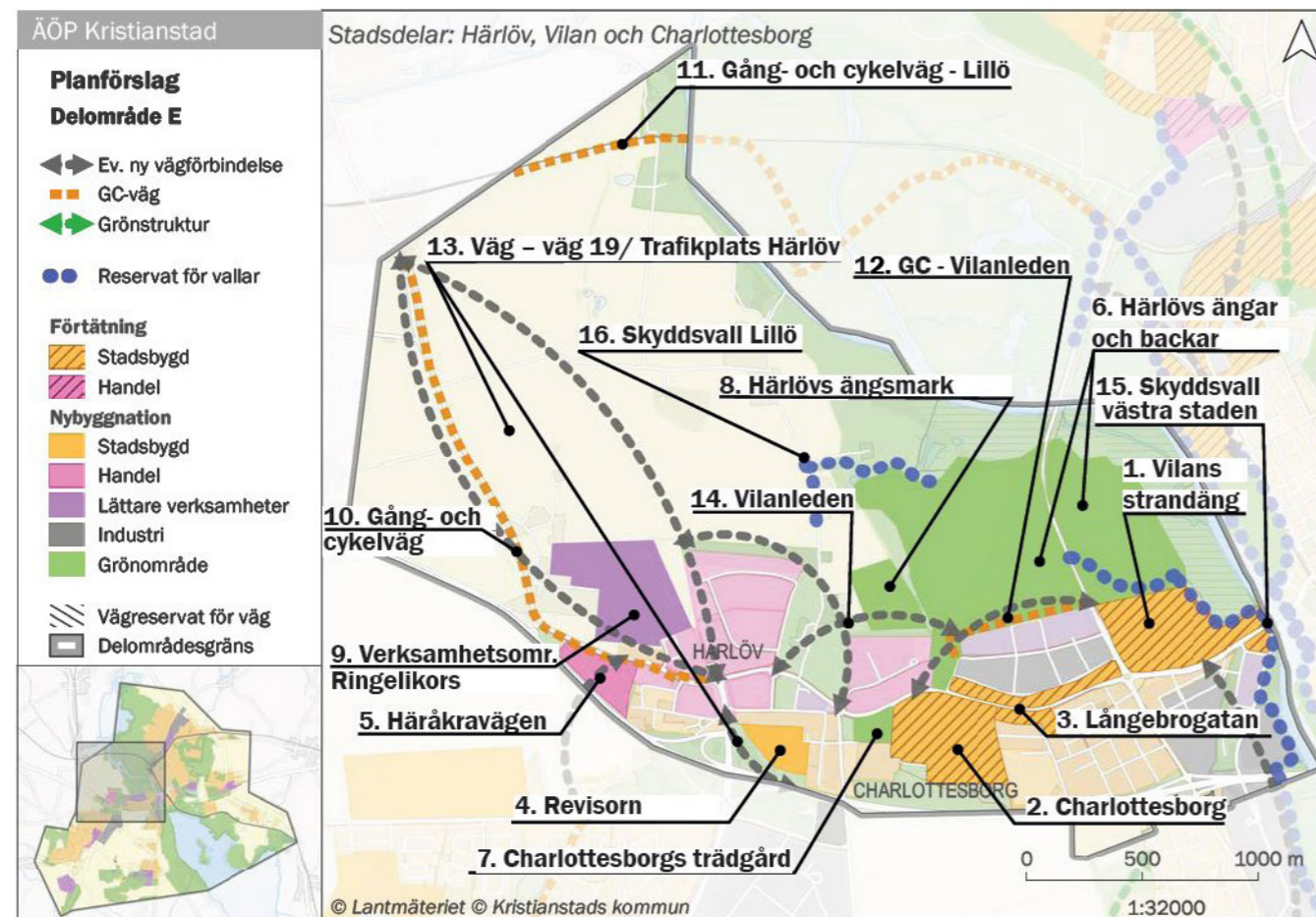
1. Härlöv, grupp med bostäder och verksamheter i direkt anslutning till detaljplanelagt område och väg 19. Ingår i sammanhållen bebyggelse enligt översiktsplan.
2. Ringelikors/Eriksro, grupp med bostäder och jordbruksverksamhet.
3. Karpalund, södra delen, grupp med bostäder längs väg 19. Ingår i sammanhållen bebyggelse enligt översiktsplan.
4. Karpalund, verksamheter vid tidigare stationsområde, på bägge sidor om väg 19. Flera av verksamheterna har behov av transporter med tunga fordon, exempelvis Postnord och KLF (Kristianstadsortens Lagerhusförening). Ingår i sammanhållen bebyggelse enligt översiktsplan.
5. Vinnö, tätort i anslutning till norra slutpunkten av den utredda sträckan ligger Vinnö. Dels finns här verksamheter med biogasanläggning och återvinning, dels bostäder. Ingår i sammanhållen bebyggelse enligt översiktsplan.



4.3:3 Detaljplaner, utsnitt ur Kristianstads webbkarta



4.3:4 Bebyggelsegrupper utanför detaljplan



4.3:2 Delområde Västra staden, Översiktsplan för Kristianstads stad

### 4.3.3 Riksintressen och övrig markanvändning

Utredningsområdet berör följande riksintressen:

- Friluftsliv; Araslövssjön-Hammarsjön-Helge å, FM19
- Naturvård; Helgeåns nedre lopp (med Araslövssjön och Hammarsjön), N 64, även Ramsarområde samt delvis även Natura 2000-område, se karta i figur 4.3.3.
- Kulturmiljövård; Araslövs farmer, L:K17
- Kommunikationer; omfattar vägarna 19, 21 och E22, samt järnvägen Kristianstad-Hässleholm

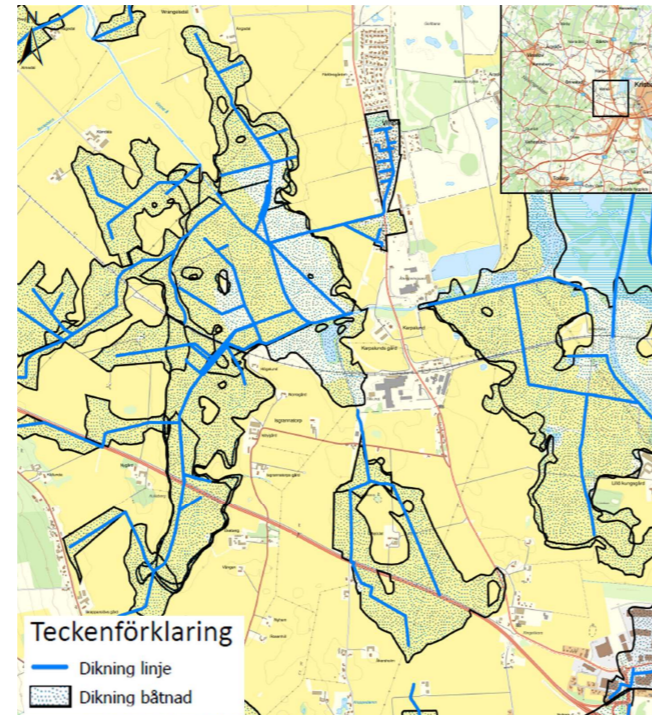
Se karta i figur 4.3:6 och beskrivning inom respektive ämnesområde.

Strandskydd gäller kring Vinne å och närliggande dammar.

Utredningsområdet kan utöver de tidigare beskrivna bebyggelsegrupperna betraktas som fullåkerbygd och jordbruket dominerar som markanvändning. Delar av jordbruksmarken beskrivs i översiktsplanen som mycket bördig, klass 7-9 på en 10-gradig skala och jordbruket ses som en stark näringsgren i Kristianstads kommun.

Delar av jordbruksmarken ingår även i markavvattningsföretag eller diktningföretag, se karta i figur 4.3:5 för en redovisning av aktuella båtnadsområden. Endast ett kortare avsnitt av väg 19 berör idag något av företagen.

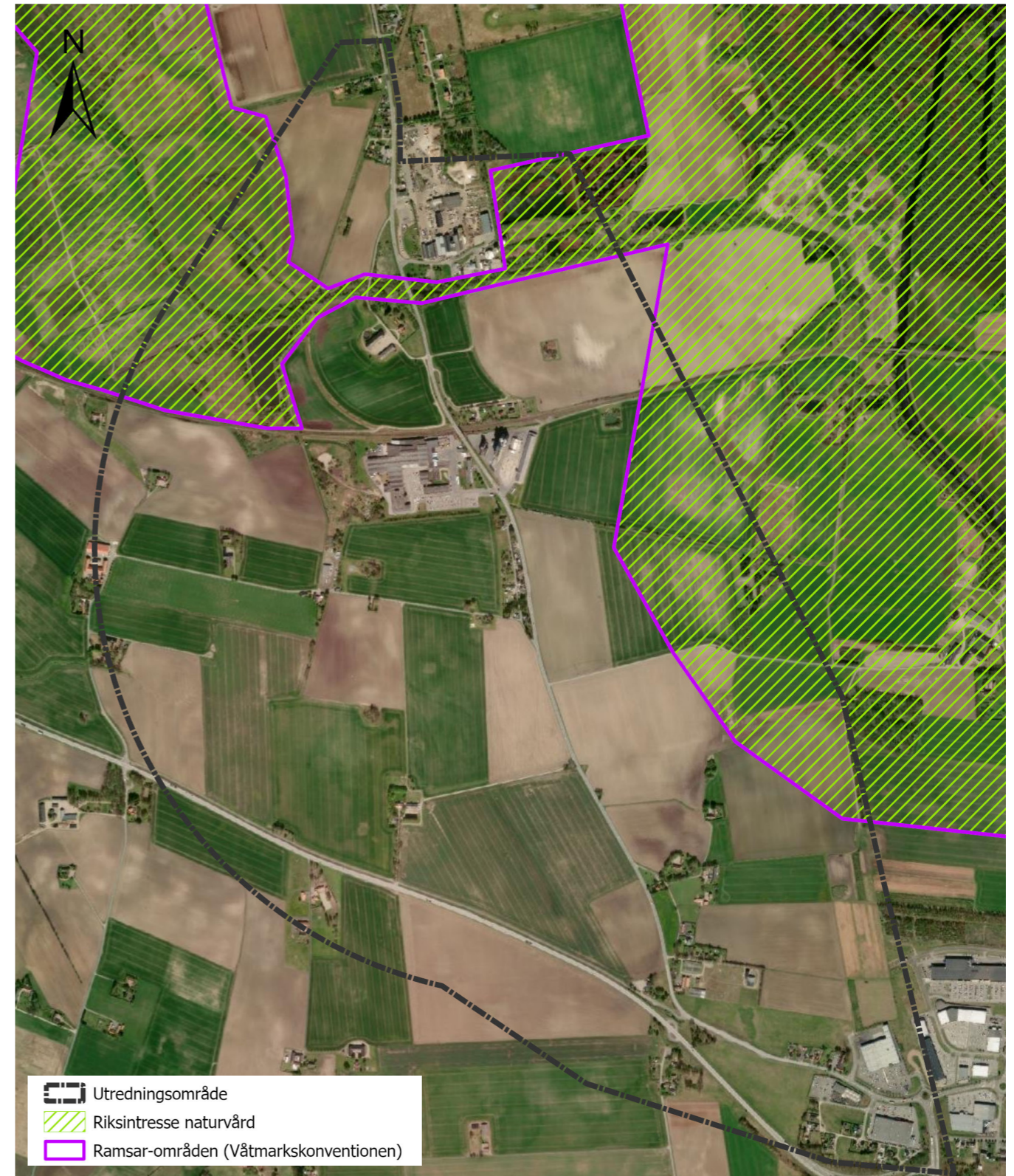
Riksintressen MB 3 kap.	Trafikverket - Kommunikationer 8 §
Naturvårdsverket - Friluftsliv 6 §	Riksintresse Väg
	Väg - befintlig
Naturvårdsverket - Naturvård 6 §	 Väg - befintlig
	Riksintresse Järnväg
Riksantikvarieämbetet - Kulturmiljövård	Järnväg - befintlig
	 Järnväg - befintlig



4.3:5 Markavvattningsföretag, översikt, Länsstyrelsen i Skåne län



4.3:6 Riksintressen, miljöbalken 3 kap.



4.3:7 Omfattning av riksintresse för naturmiljö och ramsarområde

## 4.4 Landskapet och staden

Här presenteras en kortfattad sammanfattning av landskapets förutsättningar avseende karaktär, funktioner och värden.

Kristianstad tillsammans med Hässleholm bildar en regional tillväxtmotor. Med det menas att de har en viktig roll för att driva utvecklingen och generera attraktionskraft till Skåne. Skåneleden i områdets östra del har en viktig funktion för natur- och friluftsliv.

Viktiga infrastrukturstråk för trafik- och godstransport utgår från Kristianstad centrum för att binda samman Skåne med omvärlden och för att koppla samman tillväxtmotorerna samt regionala kärnor. Kristianstad centralstation är en nod för kollektivtrafik i form av Pågatåg, SkåneExpress och Öresundståg vilka spelar en central roll för tillväxtmotorn i Kristianstad och Hässleholm.

### 4.4.1 Landskapsbild och markanvändning

I landskapet finns storskaligt jordbruk, bostäder, handel, industri, rekreation och verksamheter. Person- gods- och jordbrukstransporter går längs både väg och järnväg. Småvägar där det till viss del går att promenera löper mellan fält, längs vattendrag och gamla järnvägsspår.

Områdets södra del upplevs mest urban och storskalig med utvecklad handel- och transportinfrastruktur.

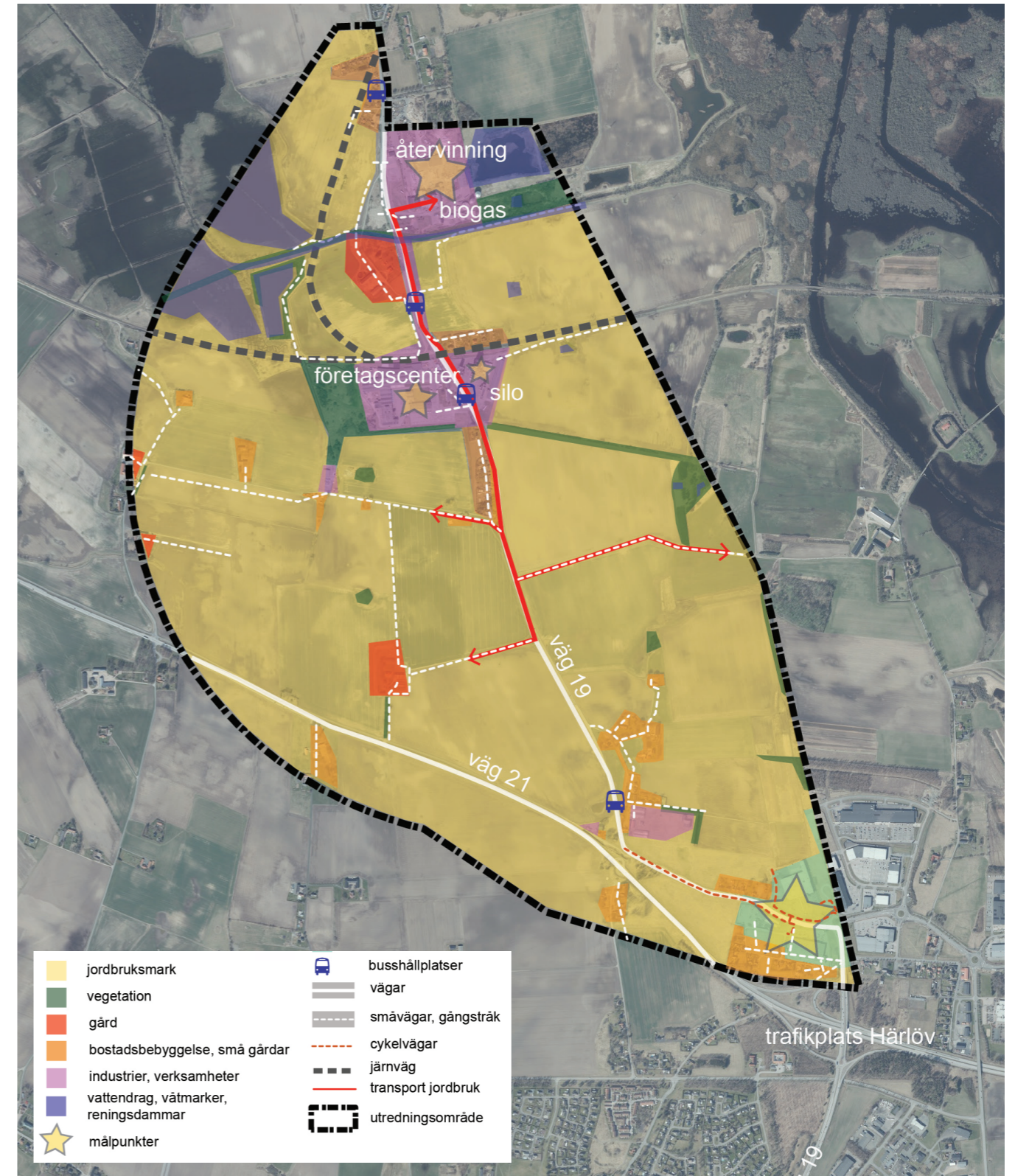
Längre norrut övergår snabbt den urbana omgivningen till landsbygd och i Karpalunds verksamhetsområde är den högresta silobyggnaden synlig från alla väderstreck. Silorna, Karpalunds gård och Lillö Kungsgård utgör viktiga landmärken då volymerna skapar förståelse för platsens sammanhang och bidrar till områdets identitet.



4.4:1 Flackt sammanhängande storjordbruksområde med dunar, silor och vindkraftverk. (Vy 1, Figur 4.4:10)



4.4:2 Skogsdungen "Lunden" som enligt arrendator på Lillö Kungsgård en gammal kalktäkt. Viktig vegetationsvolym i landskapet som innehåller gamla lövträd. (Vy 2, Figur 4.4:10)



4.4:3 Analyskarta som bidrar till förståelsen för markanvändningen av landskapet inom utredningsområdet.

En kraftledning korsar området, strax söder om Karpalund, från sydväst till nordost, vilket blir tydligast för trafikanterna på västra sidan av väg 19 då ledningsstolparna står närmast vägen här. Väster om Karpalund, utanför utredningsområdet, finns även tre vindkraftverk som är synliga från långt avstånd. Dessa glesa vertikala element bidrar till möjligheten att orientera sig. Rumsliga avgränsningar och gröna volymer i det annars öppna landskapet gör att den som rör sig längs väg 19 upplever rytm och variation.

Generellt är utredningsområdet flackt med många fria siktlinjer, med undantag för enstaka åkerholmar och partier av vegetation främst kring bebyggelsen och järnvägen. Landskapet i stort präglas inte av tydliga riktningar.

Mellan Härlöv och Karpalund smälter väg 19 in i landskapet då den ligger så flackt att vägen på håll inte uppfattas förrän det passerar fordon. Detsamma gäller för järnvägen som korsar områdets norra del i väst-östlig riktning och uppfattas därför bara när tåg passerar de luckor av vegetation som omger spåret.

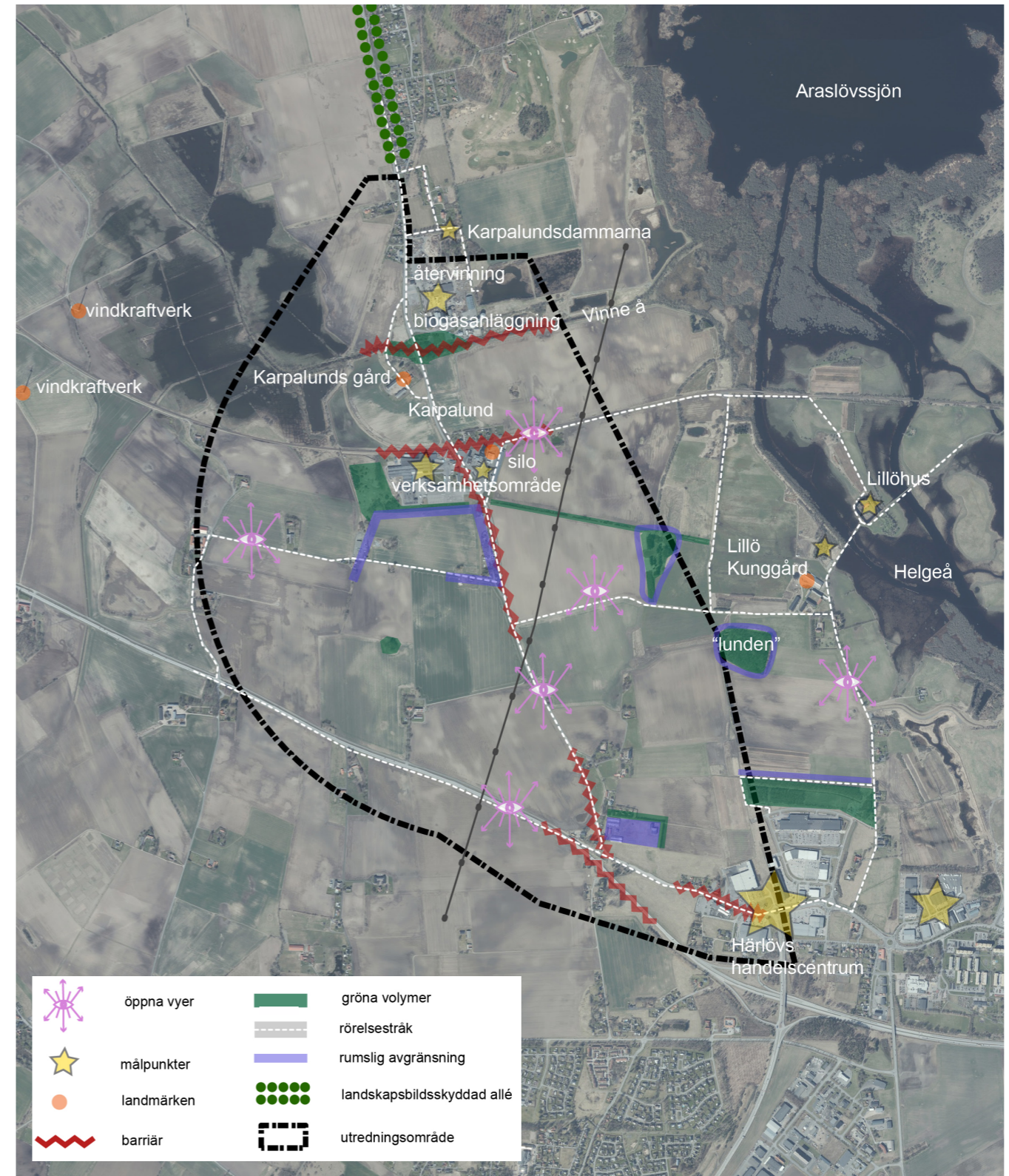
Den höga uppodlingsgraden medför att området är ett relativt otillgängligt område för gående och cyklister som blir anvisade till de stråk i form av grusvägar och anordnade vandringsleder som finns. Ur den synvinkeln kan såväl odlingsmark som korsande vägar betraktas som barriärer. De barriärer som illustreras i analyskartan är ritade med tanke på människans upplevelser och rörelsemöjligheter. Detta illustreras tillsammans med övriga faktorer i figur 4.4:6, Analyskarta av upplevelser i landskapet.



4.4:4 Väg 19 korsar på bro över Vinne å. Det finns mindre vattendrag som Vinneå, men också större våtmarker kring Araslövssjön och Helgeå. Vinneå översvämmas årligen fuktängarna Vinne ångar som nyttjas till betesmarker. (Vy 3, Figur 4.4:10)



4.4:5 Samling av småskalig bebyggelse och befintliga lövträd längs väg 19. (Vy 4, Figur 4.4:10)



4.4:6 Analyskarta över olika faktorer som bidrar till upplevelsen av landskapet.

#### 4.4.2 Landskapets karaktär

Region Skåne har tagit fram en karta över landskapets olika landskapstyper och karaktärsområden inom dessa. Enligt denna kartering ligger utredningsområdet för väg 19 inom landskapstypen låglänt landskap och inom karaktärsområdet Kristianstadsslätten.

Kristianstadsslätten beskrivs av Kristianstads kommun (Grönplan 2017 – landskapskaraktärsanalys) som varierad med både storskaliga odlingsmarker med rationellt jordbruk, men också ett mer småskaligt landskap med betesmarker, småbiotoper, våtmarker och vattendrag som slingrar sig fram över slätten. Bebyggelsesamlingar med villabebyggelse och gods ger området karaktär.



4.4:7 På Karpalund gård finns ekonomibyggnader, bostadshus och arbetarbostäder. De sätter en historisk prägel på landskapet och bidrar till småskalighet. (Vy 5, Figur 4.4:10)



4.4:8 Vy från utfart vid Postnords företagscenter mot silos i Karpalund som är utredningsområdet främsta landmärke. (Vy 6, Figur 4.4:10)

#### 4.4.3 Nyckelfaktorer inom Kristianstadsslätten

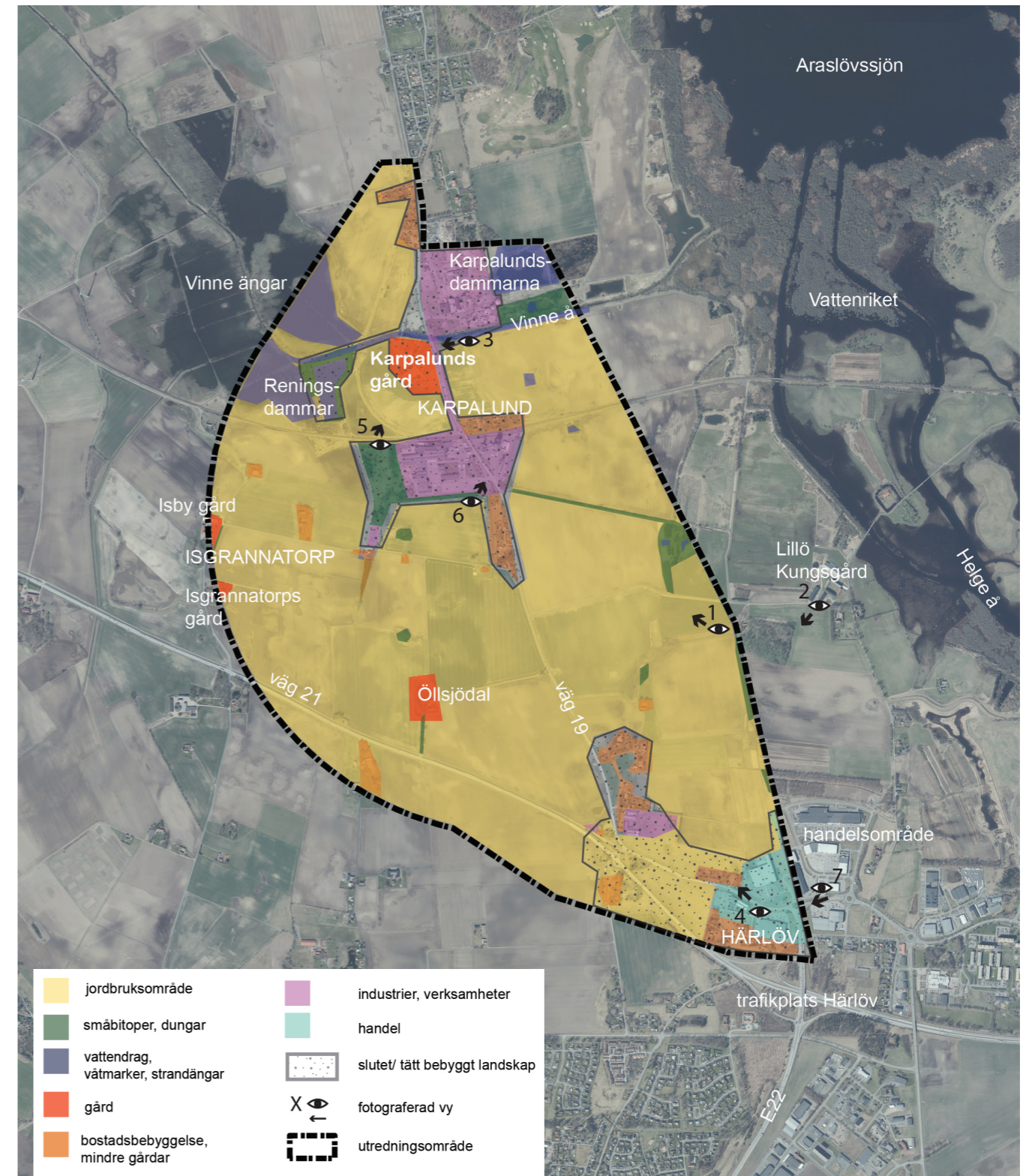
Nedan sammanfattas Kristianstadsslättens innehåll som nyckelfaktorer i punktform.

- sammanhängande flackt storjordbruksområde
- löv- och blandskogsklädda dungar
- vattendrag och våtmarker med strandängar, betesmarker och småbiotoper
- gods, ensamgårdar eller mindre löst sammahållna byar med villabebyggelse
- historiskt småskaligt
- verksamheter, industri och handel

Alla dessa nyckelfaktorer finns i det aktuella utredningsområdets landskap, se figur 4.4:10.



4.4:9 Härlövs handelsområde med tillhörande infrastruktur. Stora byggnadsvolymer med långa avstånd mellan. Högre skyltar och belysningsmaster. (Vy 7, Figur 4.4:10)



4.4:10 Kartan visar var i landskapet de olika nyckelfaktorerna finns. Kartan visar även var fotografier är tagna i landskapet.



## 4.5 Miljö och hälsa

### 4.5.1 Naturmiljö

#### Skyddade områden

Vinne å och dess strandzoner ingår i ett riksintresse för naturvård (se beskrivning i kapitel 4.3.3) som också är ett Ramsarområde. Riksintresset/Ramsarområdet omfattar även ett område väster om väg 10 samt stora delar av åkerlandskapet öster om väg 19. Riksintresseutpekandet innebär att området ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada naturmiljön. Ramsarområdet är av internationell betydelse och har av Sverige utsetts att ingå i det internationella nätverket av våtmarker som omfattas av den FN-baserade Ramsarkonventionen (Convention on Wetlands). Ett Ramsarområde har särskilt värdefull natur kopplat till våtmarker och Sverige har förbundit sig att bevara och utveckla denna.

Närmaste Natura 2000-område är Aralövssjöområdet, som ligger som närmast cirka 1 km öster om väg 19. Aralövssjöområdet som omfattar Aralövssjön med omgivande våtmarker samt vissa jordbruksmarker är utpekade enligt fågeldirektivet för sin fågelfauna. Det övergripande bevarandesyftet är att upprätthålla gynnsam bevarandestatus för ett antal fågelarter inom den biogeografiska regionen. Inom Aralövssjöområdet finns flera naturreservat, varav Isterinäset ligger närmast utredningsområdet, cirka 1,2 kilometer från lokaliseringsalternativen.

Flera åkerholmar, småvatten, alléer samt en stenmur finns inom utredningsområdet. Dessa omfattas av generellt biotopskydd.

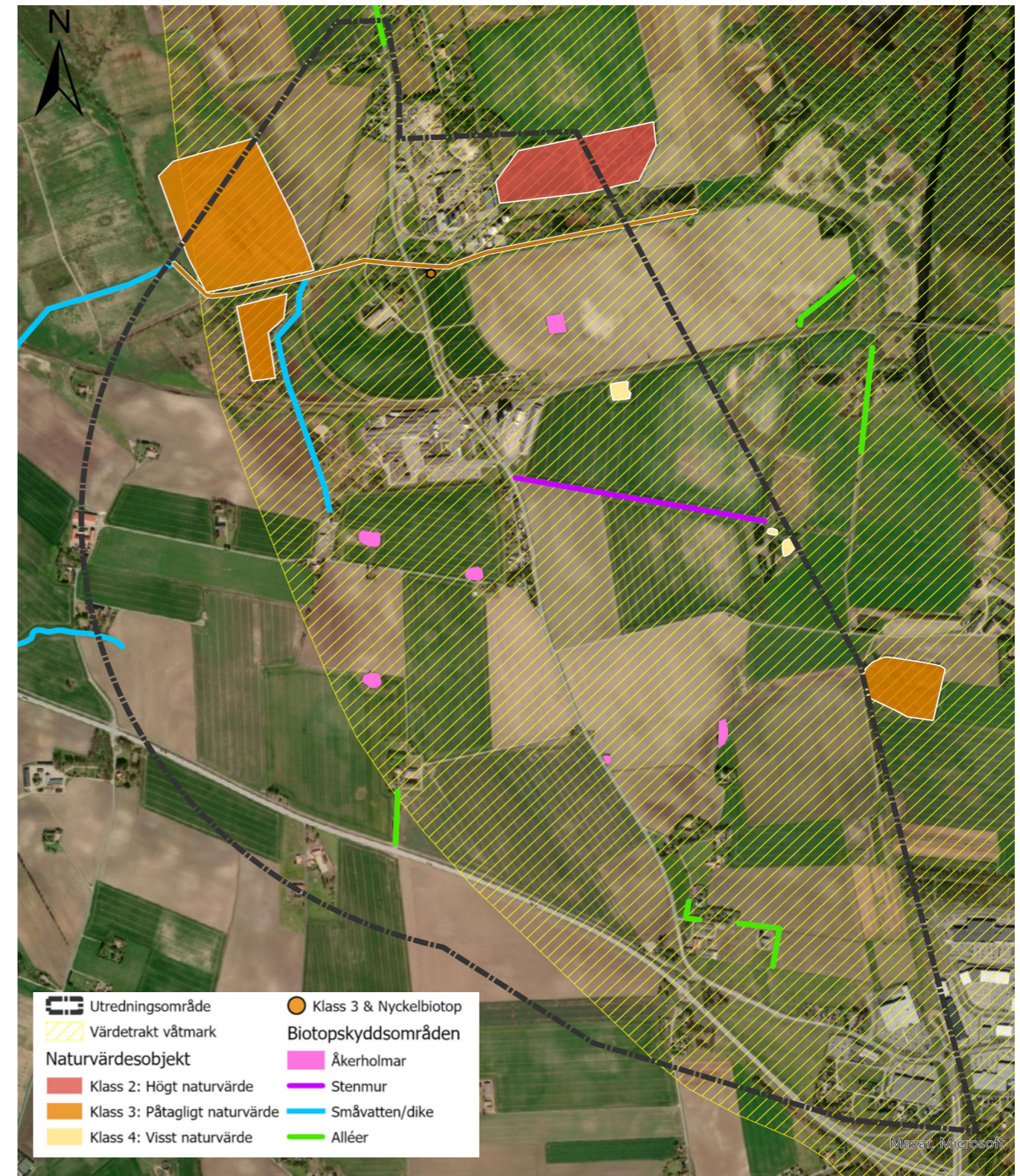
Väg 19 korsar Vinne å, som utmynnar i Aralövssjön cirka 1,5 km nedströms om vägen. Vinne å samt Aralövssjön är vattenförekomster med miljö kvalitetsnormer enligt Vatteninformationssystem Sverige (VISS). Ån ingår i Helge ås vattensystem som är ett av södra Sveriges största vattendrag (Vatteninformationssystem Sverige, 2024).

Vinne å samt dammarna vid återvinningsanläggningen samt vid Karpalunds gård omges av strandskydd som sträcker sig 100 meter från respektive vattenförekomst.

Utredningsområdet mellan Härlöv och Karpalund utgörs till största delen av öppen jordbruksmark med inslag av gårdar och industrier. En stor del av områdets art- och biotopvärden bedöms i en naturvärdesinventering på förstudienivå vara kopplade till dammarna som finns kring Karpalund. Dammarna hyser fridlysta och rödlistade arter av fåglar, insekter och groddjur och flera av arterna är utpekade i det intilliggande Natura 2000-området. I övrigt bedöms art- och biotopvärdena i utredningsområdet vara kopplade till diken och andra småvatten samt till mindre skogspartier, åkerholmar och ängsmark. De områden, objekt och artfynd som beskrivs i detta kapitel finns redovisade i figur 4.5. Hela inventeringsområdet ingår i biosfärsområdet Kristianstad vattenrike, vilket var Sveriges första biosfärsområde som fastställdes av Unesco. Ett biosfärsområde syftar till att förbättra relationen mellan människan och omgivande livsmiljö genom bland annat kunskapshöjande aktiviteter, aktörsöverskridande samarbeten samt naturvårdsfrämjande åtgärder (Unesco, 2023). Utredningsområdet ligger inom en värde-trakt för våtmarker samt i en värde-trakt för makrofyter i småvatten som utpekade i Skåne läns planering för grön infrastruktur. Vinne å och de dammar som finns kring Karpalund ingår i en limnisk värde-trakt enligt planeringen för grön infrastruktur (Länsstyrelsen 2024)

En nyckelbiotop utpekad av Skogsstyrelsen finns strax öster om väg 19 vid Vinne å.

Jätteloka, som är en invasiv art som omfattas av EU:s lagstiftning har rapporterats från utredningsområdets norra del, öster om väg 19. Parkslide har rapporterats från utredningsområdets södra del, vid trafikplats Härlöv.



4.5:1 Utpekade naturvärden

*Naturvårdsarter*

Rödlistade fågelarter har registrerats i Artportalen från bebyggelsen i Härlöv, från jordbruksmarkerna på ömse sidor om väg 19 samt från de vattenmiljöer som förekommer i utredningsområdet. I de norra delarna av inventeringsområdet finns ett flertal områden som bedöms betydelsefulla för ett stort antal rödlistade fågelarter, främst kopplat till befintliga dammar såsom Noviadammen och Karpalundsdammarna. Flera av de fågelarter som utpekats i Aralövssjöområdets bevarandeplan har observerats inom vägprojektets utredningsområde.

Ett fåtal fynd av rödlistade växtarter har registrerats i Artportalen utmed riksväg 19. Flera arter av grod- och kräldjur har noterats i anslutning till Karpalundsdammarna, däribland större vattensalamander. Samtliga av Sveriges grod- och kräldjur är fridlysta och större vattensalamander omfattas därutöver av EU:s art- och habitatdirektiv.

Nordfladdermus och större brunfladdermus har registrerats i Artportalen vid Karpalundsdammen väster om väg 19. Vattenfladdermus har registrerats i våtmarksområdet strax söder om Araslövssjön. Samtliga av Sveriges fladdermöss är fridlysta. Citronfläckad kärrtrollslända, som är fridlyst, har rapporterats i anslutning till Karpalundsdammarna.

Utter förekommer i Helge å vattensystem och arten kan därför förväntas förekomma längs med Vinne å.

I Vinne å förekommer de rödlistade och fridlysta fiskarterna ål och mal. I partier av ån där den fysiska miljön förstärkts med lekgrus och stenar finns idag ett rikt samhälle av öring, grönling, elritsa, sandkrypore och nejönöga. I ån har även tjockskalig målarmussla påträffats (Kristianstads kommun 2014). Denna art är upptagen på rödlistan som starkt hotad och den omfattas av EU:s art- och habitatdirektiv.

*Ekologiska samband/konnektivitet:*

I och kring utredningsområdet finns stora däggdjur, medelstora däggdjur, grod- och kräldjur, fladdermöss samt fåglar (Artportalen 2024). För dessa arter utgör vägar och biltrafik barriärer som kan hindra arterna från att röra sig inom och mellan sina livsmiljöer. Biltrafiken kan även medföra en risk för att djur trafikdödas.

I Vinne å förekommer förutom flera arter av fisk även andra vattenlevande organismer. Vinne å kan utgöra en viktig ledlinje för landlevande arter utöver för vattenlevande arter. I nuläget saknas en naturlig strandzon längs Vinne å under väg 19, vilket kan innebära ett hinder för arters rörelser längs med ån.

Diken och gårdar, alléer, murar samt åkerholmar kan ge förutsättningar för spridning hos landlevande arter i jordbrukslandskapet. Utredningsområdet omfattar och angränsar till viktiga rastplatser för många arter av fåglar under deras migration mellan sommar- och vinterområden.

**4.5.2 Kulturmiljö**

Landskapets kulturhistoriska innehåll har formats av en mycket lång tids kontinuerlig bosättning och brukande av området. Den första kända bosättningen inom området ligger strax väster om Härlöv och dateras till stenålder. De arkeologiska utredningar som genomförts i området visar även på bosättningar och flatmarksgravar från brons- eller järnålder. Fornlämningsskiktet kan förklaras av platsens strategiskt sett optimala läge vid den dåvarande kusten. Närheten till produktiva marker som lämpade sig väl för både djurhållning och jordbruk har även inverkat till områdets attraktionskraft.

Området kring nuvarande Kristianstad var ett av de mest tätbefolkade i Skåne under vikingatiden. Ortnamn med efterleden -löv (Araslöv, Färlöv, Härlöv m.fl.) tillhör våra äldsta ortnamnsskick och tyder på en fast bosättning under järnåldern.

Utredningsområdet präglas till stor del av Lillö kungsgårds odlingsmarker som sträcker sig från Helge å i öster förbi väg 19 och vidare österut för att omfatta Öllsjödals marker. Odlingsmarken är storskalig och landskapet är tydligt agrart präglad.

Utredningsområdets norra del präglas av det genomgripande skiftet som genomfördes redan på 1780-talet. Skiftet resulterade i en helt ny bebyggelsestruktur efter skotskt mönster, med farmer, dvs ståndsmässigt bebyggda gårdar och tillhörande trädgårdar och ett delvis allékantat vägnät som sträckte sig rakt genom gårdarna. Detta har gett upphov till riksintresseområdet för kulturmiljövård - Aralövs farmer som delvis ligger inom utredningsområdet. Markerna som tillhörde byarna Härlöv, Isgrannatorp och Öllsjö skiftades successivt under 1800-talets första decennier i syfte att effektivisera jordbruksdriften, vilket resulterade i de omfattande odlingsmarker och den spridda bebyggelsen som karaktäriserar områdets centrala del idag.



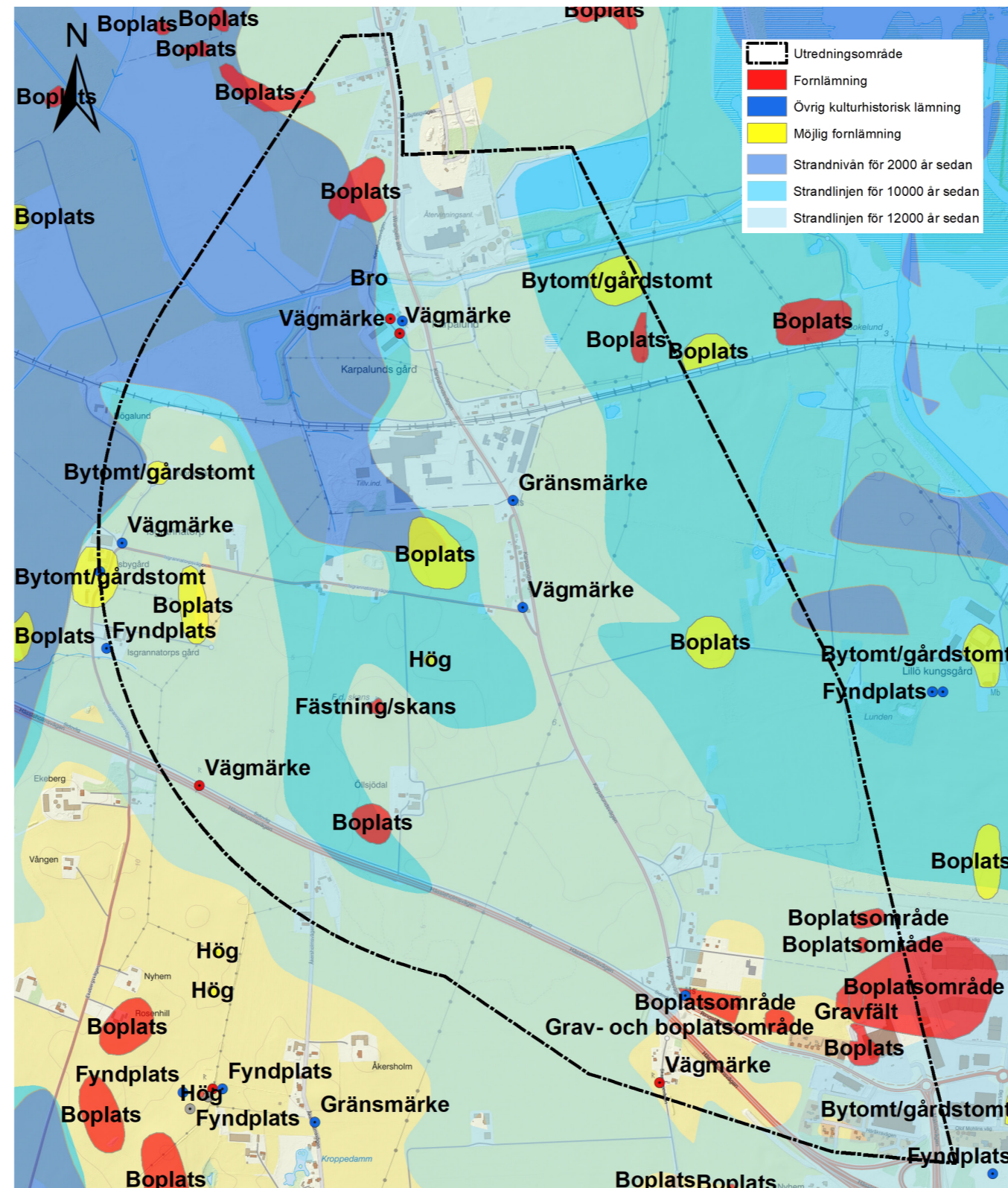
4.5:2 Del av den äldre vägsträckningen mellan Härlöv och Karpalund som kantas av stengardister



4.5:3 Dubbelsidig allé till Öllsjödals gård



4.5:4 Isgrannatorp



4.5:5 Kulturhistoriska lämningar, översikt

Nuvarande väg 19 löper längs en svag och tidigt uppgrundad höjdrygg genom området vilket gör det möjligt att vägsträckningen är av hög ålder. Områdets strategiska attraktionskraft och att det dessutom länge utgjorde ett gränsland mellan Danmark och Sverige innebär att det också finns flera påtagliga spår av återkommande stridigheter, behov av och raserade försvarsanläggningar här.

På båda sidor av väg 19 finns delar av den äldre vägsträckningen kvar efter tidigare rätningar och breddningar, bland annat vid Eriksro och vid Karpalunds gård. Härlövs borg och Lillö hus är ruiner av försvarsanläggningar som vittnar om månghundraåriga gränstvister här.

Utredningsområdet är beläget inom Färlövs-, Norra Åsums och Skepparlövs socknar. Bebyggelsen i området består av gårdar och byar från flera olika tidsepoker med tidstypiska uttryck, placering och utformning, vilka bidrar till områdets väsentliga kulturhistoriska särdrag. Viktiga bebyggelse- och verksamhetsmiljöer inom utredningsområdet är Karpalunds gård med sin kringbyggda gård och äldre stenvalvsbro över Vinne å, Isgrannatorp med anor från 1200-talet, Öllsjödals gård, egnahemsbyggnader i Ringelikors, Karpalunds stationsbyggnad, de utflyttade gårdarna från Härlöv i Eriksro, det gamla sockerbruket, silona i Karpalund och Härlövs gamla skola från 1924.

*Skyddade värden - Riksintresse för kulturmiljövård*

Utredningsområdets norra del berör ett riksintresse för kulturmiljövård – Araslövs farmer [K 17]. Riksintressen för kulturmiljövård regleras enligt Miljöbalken 6 kap.

Motivet för riksintresset lyder: ”Odlingslandskap präglad av stora dikningsföretag i samband med enskiftet 1780 och de då bildade s.k. farmarna med ståndsmässiga byggnader, som gav området ett högt såväl landskaps- som byggnadshistoriskt värde.” De viktiga uttrycken är huvudbyggnader i klassiserande arkitektur och gårdsmönster med mangårdsbyggnad och trädgård skild från ekonomibyggnaderna. Alléerna är även ett viktigt inslag i landskapsbilden.

*Skyddade värden - Byggnadsminnen*

Lillö kungsgård utgör sedan 1993 statligt byggnadsminne enligt 6 § förordningen (2013:558) om statliga byggnadsminnen och skyddas från förändringar som kan skada dess värden genom särskilda skyddsbestämmelser. Kungsgårdens bebyggelse ligger öster om och utanför utredningsområdet medan dess odlingsmarker till stor del ligger inom utredningsområdet och är fortfarande i bruk. Det statliga byggnadsminnet har under år 2023 utvidgats från att tidigare ha omfattat enbart kungsgårdens bebyggelse till att omfatta även de produktionsmarker som hör till gården.

*Fornlämningar*

Fornlämningar och området kring fornlämningarna skyddas genom kulturmiljölagen kap 2.

Inom utredningsområdet finns ett knappt ett 30-tal kända fornlämningar inklusive övriga kulturhistoriska lämningar och möjliga fornlämningar. Flera av boplatzlämningarna nära Härlöv har delundersökts tidigare och daterades då till flera förhistoriska perioder från stenålder till järnålder. Bland lämningstyperna finns tolv boplatser, två



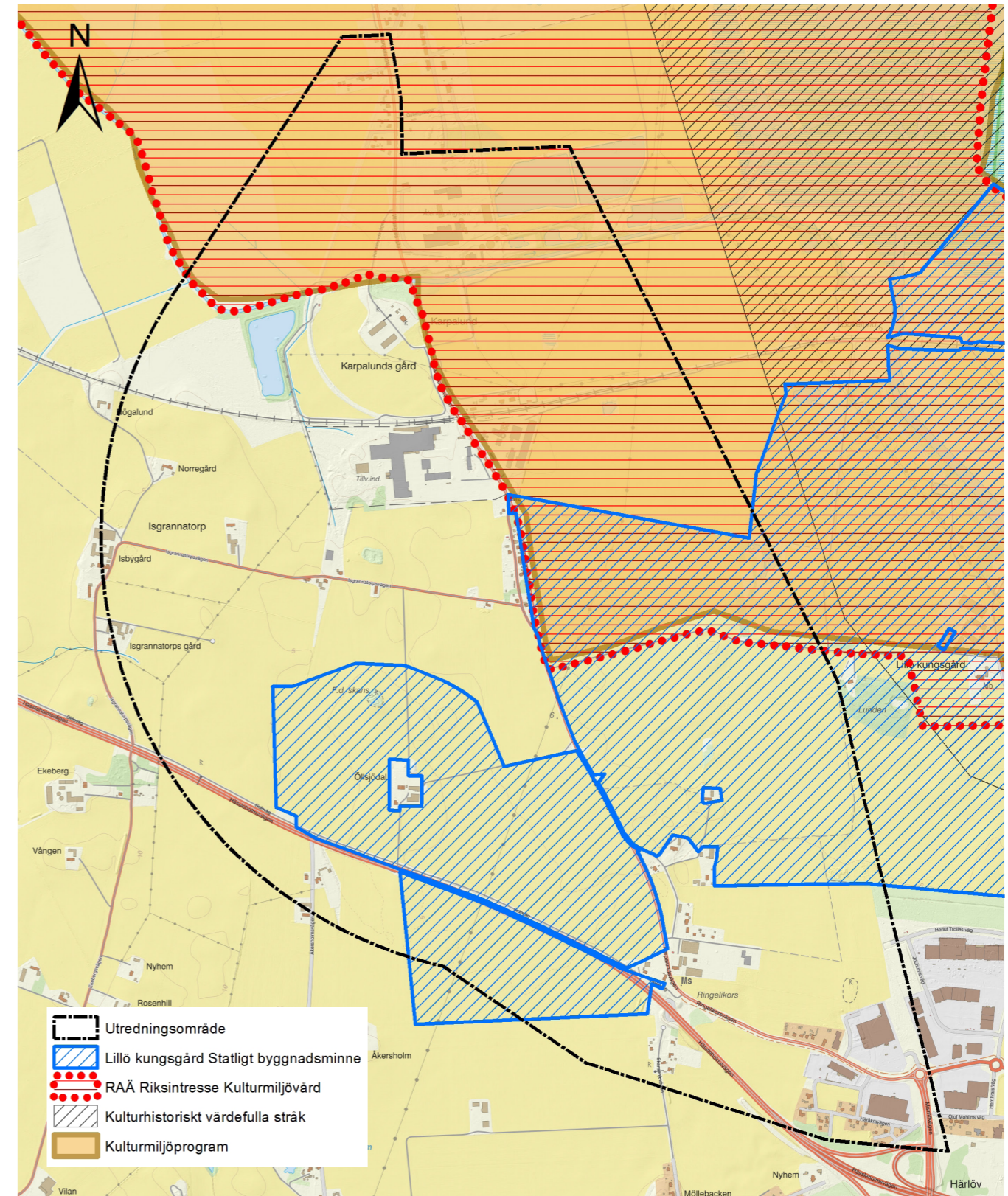
4.5:6 Lillö kungsgård



4.5:7 LILLÖ 50:16. TV i bild syns de äldre ekonomibyggnaderna som finns med på kartan från 1812. TH i bild syns mangårdsbyggnaden med nyare uppförda förrådsbyggnader.



4.5:8 Egnahemsbostäder och enbostadshus norr om väg 19



4.5:9 Riksintresse Kulturmiljö och statligt byggnadsminne

gravfält, en fästning/skans, tre by/gårdstomter, åtta väg- eller gränsmärken samt en fyndsamling, se kartan i figur 4.5:5.

#### *Kulturhistorisk värdefull bebyggelse*

I Kristianstad kommuns kulturmiljöprogram från 1993 pekats områden och bebyggelse ut som har kulturhistoriskt värde enligt Plan- och bygglagen. Inom utredningsområdet är Lillö kungsgård och Isgrannatorp utpekade. Byggnaderna har ett sådant värde att de utgör särskilt värdefulla byggnader ur historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt enligt PBL 8 kap 13 § vilket innebär att de inte får förvanskas. I Kristianstad kommuns översiktsplans bilaga – kulturmiljöinventering, pekats Härlövs gamla skola ut som en viktig miljö med historiskt tidsdjup som är känslig för förändring. För all bebyggelse gäller plan och bygglagens varsamhetsparagraf 8 kap 17 §, vilket innebär att eventuella ändringar måste ta hänsyn till byggnadens karaktärsdrag.

#### *Övriga utpekade värden - Kulturmiljöprogram*

Skåne läns kulturmiljöprogram från 2006 är ett regionalt kunskapsunderlag som beskriver särskilt värdefulla kulturmiljöer och kulturmiljöstråk i Skåne. Ett som berörs av utredningsområdet i norra delen är Lillö – Araslöv – Färlöv. Områdets långa bebyggelsekontinuitet speglas av de många objekten: fornlämningarna, kyrkan och ödekyrkan, borglämningarna samt Araslöv med tillhörande farmer och andra byggnader.

Kristianstad kommun har ett kulturmiljöprogram som antogs av kommunfullmäktige 1993. En översiktlig inventering genomfördes av vissa områden inom kommunen. Arbetet delades upp i tre delar; arkeologi, bebyggelse/närmiljö och kulturlandskap. Inom utredningsområdet finns två områden upptagna i programmet, Araslöv, Araslövs farmer och Färlöv, Lillöhus och Isgrannatorp. I anslutning till utredningsområdet finns även Helgeås strandmarker och Härlövs borg.



4.5:10 Skolhusets östra fasad tillsammans med äldre trädrad

#### **4.5.3 Rekreation och friluftsliv**

Väg 19, Wrangels allé, mellan Härlöv och Vinnö går igenom åkermarkslandskap. Vägen utgör ett regionstråk mellan nordöstra Skåne och Österlen till sydvästra Småland. Den används för pendlingstrafik, kollektivtrafik, skolskjuts, jordbrukstransporter och transporter till industrier och verksamheter i området. Väg 19 leder vidare som bro över järnvägsspåren som går mellan Kristianstad och Hässleholm och över Vinne å. Områdets södra del präglas av Trafikplats Härlöv, med på- och avfart till väg 21, samt extern handel. Även vid Karpalund, samt området strax norr om Vinne å återkommer områden med stora bebyggelsevolym, i form av industrier och verksamheter, samt höga silos. Längs med vägen finns det enstaka gårdar och småskalig villabebyggelse.

#### *Målpunkter och områden för rekreation och friluftsliv*

Hela området Araslövssjön-Hammarsjön-Helge å utgör ett område av riksintresse för friluftsliv och utgör ett område med ”särskild goda förutsättningar för berikande upplevelser i natur och kulturmiljöer”. Enligt riksintressebeskrivningen förekommer det ”vandring, strövande, promenader, kanot, naturupplevelser, kulturupplevelser, fritidsfiske och fågelskådning”. I anslutning till området finns det även övernattningsmöjligheter, många restauranger och caféer. Området ligger delvis inom utredningsområdet nära väg 19 och sträcker sig över hela östra sidan av väg 19 i aktuellt område.

Handelsområdet Härlöv är den största målpunkten inom utredningsområdet.

Ytterligare målpunkter är Lillö Kungsgård och Lillö slottsruin. Vid Lillöområdet finns det möjligheten att skåda fåglar och att vandra längs med Linnérundan. Lillöborgen är ett besöksmål i området.

Isternäset och Lillö har enligt Kristianstads Friluftsplän 2023–2027 mycket högt värde för friluftsliv. Färlövs grönområde har högt värde för friluftsliv.

Hela Araslövssjöområdet kan ses som rekreationsområde med besöksplatser i Vattenriket. Kristianstad Vattenrike utsågs år 2005 av Unesco till ett biofärsområde. År 2010 invigdes naturum Vattenriket och det finns numera 21 besöksplatser, fågeltorn, spänger och leder inom området. På den östra stranden av Araslövssjön finns två fågeltorn och populära vandringsleder som flitigt används av både fågelskådare och motionärer. Skåneleden går i naturområdena öster om Araslövssjön. Skånes cykelled passerar strax söder om området.

Det finns möjligheter att fiska vid Araslövssjön och i vissa delar av Helge å.

I Vinnö och Färlöv finns skolor, lekplatser och villaområden, samt möjlighet till naturlek. Det kan antas att bostadsområdena och naturområdena längs väg 19 nyttjas för lek, motion och välmående. Områdena erbjuder ytor för naturlek och motion, samt rekreation. Tillgängligheten till dessa är idag bristfällig.

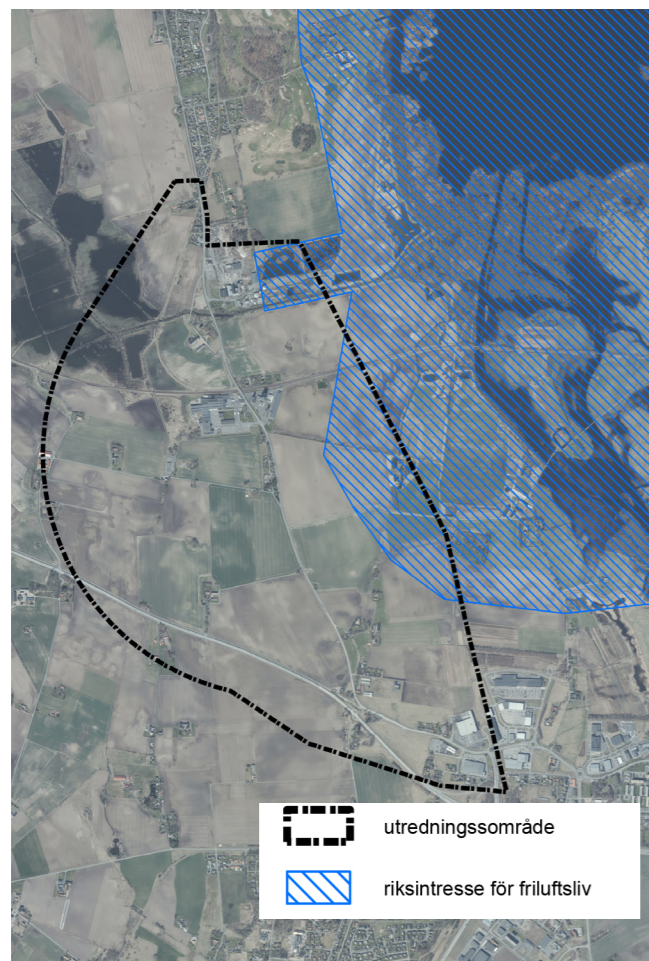
#### *Promenader, cykling och jogging*

Utredningsområdet används idag av både gående och cyklister. För gång- och cykeltrafik finns separerad gång- och cykelbana utmed delar av väg 19, men de avslutas där handelsområdet tar slut och Ringelikorsvägen övergår i Karpalundsvägen. Utmed övrig sträcka saknas separerad gång- och cykelbana. Trafikverket har även ett pågående arbete med att utreda för ny sträckning gång- och cykelväg mellan Önnestad och Färlöv. I områdets södra delar kring handelsområdet finns upptrampade stigar över gräsytor som tyder på att människor genar och korsar området mellan de olika delarna och gångbanorna. Det finns endast ett målat övergångsställe i området, norr om cirkulationsplatsen

med Långebrogatan och Ringeliskorsvägen. Det är tydligt att de befintliga gångstråken inte räcker till eller är felplacerade eftersom det finns tydliga spår av gångstråk i landskapet till handelsmålupunkter.

I figur 4.4:6, Analys av upplevelser i landskapet visar även de populära rörelsestråken i området. De används både för promenader, löpning och cykling.

Aktuell vägsträcka hade därmed kunnat vara ett attraktivt cykelstråk in till Härlöv och Kristianstads innerstad. Förutsättningar med ett kort avstånd och platt terräng gör att det är attraktivt att cykla i området. Utformningen av vägsträckan utan gång- och cykelväg gör vägen dock svårtillgänglig med cykel.



4.5:11 Riksintresse för friluftsliv kring Araslövssjön och Helge å

#### 4.5.4 Boendemiljö

##### Barriärer

Själva väg 19 utgör en stor barriär. På vägen är det blandtrafik och det finns inga sammanhängande gång- och cykelvägar. Stora delar av sträckan erbjuder ingen plats för gående eller cyklister. På stora delar av sträckan saknas det belysning, vilket gör vägen trafikmässigt osäker och otrygg. Vägen är hårt trafikerad och längs en större del av vägen är hastighetsbegränsningen 70 km/h. Endast på ett kort avsnitt i Härlöv gäller 40 km/h. Även Hässleholmsvägen är hårt trafikerad och utgör en stor barriär för boende i området. Både Hässleholmsvägen och väg 19 utgör även mentala barriärer och delar upp områden. I Öllsjö, som ligger söder om Hässleholmsvägen, finns flera skolor, idrottsplatser, lekplatser och andra målupunkter för barn. På grund av Hässleholmsvägen är Öllsjö dock ganska avskilt och otillgängligt från Karpalund, Härlöv och Vinnö. Väg 19 skär också av villa- och gårdsområdena på båda sidorna av väg 19 i osammanhängande bebyggelseclustren, vilket gör det svårt att korsa vägen och röra sig fritt emellan båda sidorna av vägen. Även järnvägen och Vinne å är barriärer i landskapet. Jordbrukslandskapet är också otillgängligt till stor del på båda sidorna av väg 19. Jordbrukslandskapet i sig kan även upplevas som privat och som en mental barriär på grund av de få gårdar som ligger längs vägen på båda sidor.

Analyskartan 4.4:6 på sida 17 visar de barriärerna som är kopplade till identifierade målupunkter och rörelsestråken.

Industri- och handelsområdena i Härlöv och i Karpalund kan också upplevas som barriärer. Industriområden är ofta svårtillgängliga för människor, bil- och transporttrafiken dominerar området och det saknas en mänsklig skala. Även handelsområdet i Härlöv saknar en mänsklig skala och är anpassat till biltrafiken istället för att prioritera gående och cyklister. Som gående och cyklist är det svårt att

orientera sig och de hårt trafikerade vägarna och parkeringsplatserna i Härlöv gör det både trafiksäkert och otryggt att röra sig i området utan bil. Vissa gång- och cykelvägar upphör mitt i området, vilket gör dessa stråk osammanhängande. Det saknas säkra övergångsställen. Att röra sig mellan de storskaliga handelsklossarna och stora parkeringsytorna kan upplevas som otryggt och som instängt mellan klossorna som kan kännas som baksidor. På vissa ställen ligger även mycket skräp. Området upplevs inte som stadsmässigt och hänger inte ihop med de kringliggande stadsdelarna i Kristianstad och den utspridda bebyggelsen omkring. Speciellt på kvällar och nätter, då butikerna är stängda kan området upplevas som otryggt, eftersom kvällsaktiviteter saknas i området.

##### Säkerhet

Området runt väg 19 är idag osäkert och otryggt för boende på grund av höga trafikmängder, tung trafik, inga sammanhängande gång- och cykelvägar och ingen belysning längs stora delar av vägen. Att röra sig på vägen som gående eller cyklist innebär stora trafiksäkerhetsrisker.

Vägen är trafikerad med höga hastigheter och har en bristfällig säkerhetsinfrastruktur där det saknas gångbanor och övergångsställen, vilket innebär en potentiell säkerhetsrisk för fotgängare. Vägen utgör en stor trafiksäkerhetsrisk och är en rejäl barriär, som inte går att korsa på ett säkert sätt. Det innebär att boende i området inte kan nå målupunkter, samt natur- och kulturområden, utan risk. Dessa områden är svårtillgängliga.

Det finns en skolbuss som kör på väg 19 mot Härlöv och Önnestad för att hämta barnen som bor längs med väg 19. Det är en utmaning att hitta ett säkert sätt för barnen att kliva på skolbussen på grund av att det saknas säkra övergångsställen och hållplatser. Enligt skolbussförvaltningen i Kristianstad tar skolbussen en omväg för att kunna hämta och lämna barnen längs väg 19 på ett säkert sätt.

Handelsområdet i Härlöv, samt industri- och verksamhetsområden i Karpalund och strax innan Vinnö, är områden med säkerhetsbrister. Områdena prioriterar biltrafiken och saknar en stadsmässig struktur. Det blir svårt för gående och cyklister att hitta anknypningspunkter och att orientera sig längs vägen. Områden med tung trafik och farliga arbetsplatser kan uppfattas som osäkra.

##### Trafikbuller

Riksdagen har i samband med infrastrukturpropositionen 1996/97:53 angett riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Riktvärdena avser ljudnivåer vid bostäder och följande gäller vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad av vägar:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Trafikverket har även interna riktlinjer för hantering av trafikbuller i andra miljöer, till exempel parker och rekreationsområden i tätorter.

Infrastrukturpropositionens riktvärden utomhus (55 dBA i ekvivalent ljudnivå och 70 dBA i maximal ljudnivå) överskrids med nuvarande trafikförutsättningar fram till cirka 55 respektive 35 meter från väggkant. Tabell 1 visar hur många bostäder inom utredningsområdet som överskrider 55 respektive 70 dBA vid fasad i nulägesberäkningen.

Beräkningsalternativ	> 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad	> 70 dBA ekvivalent ljudnivå vägtrafik vid fasad	> 70 dBA ekvivalent ljudnivå järnvägstrafik vid fasad
Nuläge (2023)	38	22	3

Tabell 4.5:1 Antal bostadshus, inom utredningsområdet, där fasaden överskrider Infrastrukturpropositionens riktvärden utomhus

För befintlig infrastruktur arbetar Trafikverket med åtgärdsprogram för de mest bullerutsatta. Följande gäller för åtgärdsprogram för bostäder vid befintlig infrastruktur:

- 40 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 55 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 65 dBA ekvivalentnivå utomhus på uteplats

Beräkningar visar att med nuvarande trafikförutsättningar så beräknas sex bostadshus överskrida 65 dBA vid fasad. Av de sex bostadshusen har fyra av dem en maximal ljudnivå på minst 82 dBA vilket indikerar på att maximal ljudnivå inomhus kan överskridas. Dessutom finns ytterligare tre bostadshus som påverkas av järnvägsbuller i den utsträckningen att den maximala ljudnivån överskrider 82 dBA. Dock är ingen inventering av varken uteplatsers placering eller fasadernas ljudreduktion genomförd. Fasaddämpningen är baserad på ett schablonvärde för 27 dBA dämpning vid hastigheten 70 km/h. Detta är ett schablonvärde som avser en vanlig, väl underhållen fasad med kopplade 2-glasfönster, vilket speglar många bostadsfasader, men inte nödvändigtvis alla.

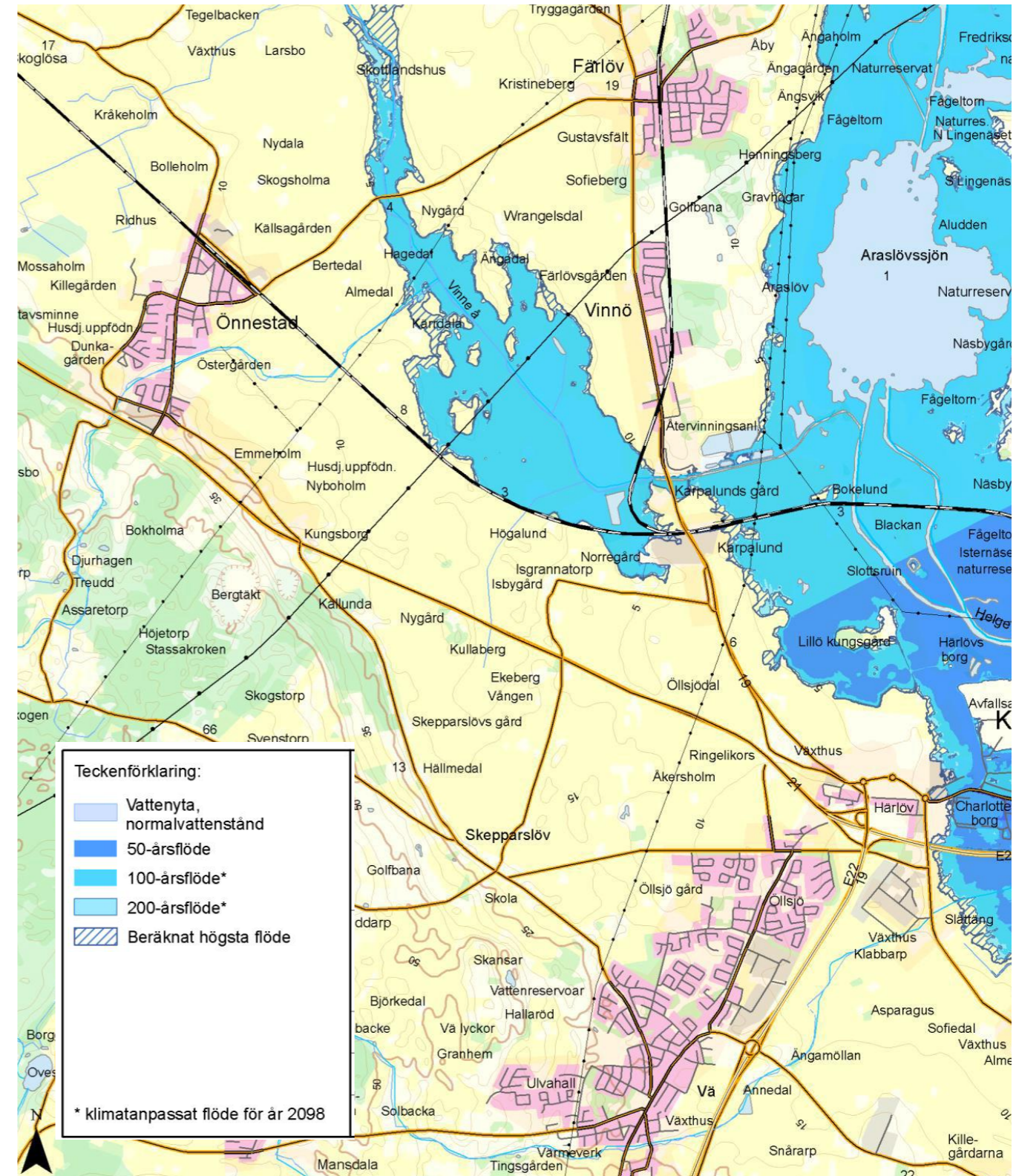
#### 4.5.5 Klimatpåverkan

Utsläpp av växthusgaser från transporter står idag för en tredjedel av Sveriges totala klimatutsläpp. Sveriges långsiktiga klimatmål är att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären senast år 2045. Delmål är att utsläppen från transporter ska minska med minst 70 procent till 2030 jämfört 2010.

För att aktivt och systematiskt arbeta för att minimera klimatpåverkan i projektet är det viktigt att tidigt identifiera vilka av de faktorer som leder till utsläpp av klimatgaser vid om- och nybyggnad av vägar som kan påverkas i processen. Utsläpp av klimatgaser kommer främst vid två olika skeden: under byggtiden samt vid användning av vägen. Beräkningar visar att trafiken på vägen ger störst klimatpåverkan. Klimatpåverkan sker även vid drift och underhåll samt vid reinvestering av infrastrukturen, men i jämförelse med byggtiden och användning av vägen är denna påverkan försumbar.

#### Översvämningsrisk utmed Helge å

Vid val av lokalisering behöver också tas hänsyn till risker som orsakas av de klimatförändringar som redan bedöms sannolika. För detta ändamål utnyttjas översvämningskarteringar framtagna av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Som framgår av karta i figur 4.5:6 är det översvämningsrisker vid höga nivåer i Helge å, Vinne å och Araslövssjön som kan komma att påverka utredningsområdet. Kartan är hämtad ur rapporten Översvämningskartering utmed Helge å, MSB diarienumr. 2013-2993.



4.5:12 Utdrag ur översiktlig översvämningskartering, MSB 2013

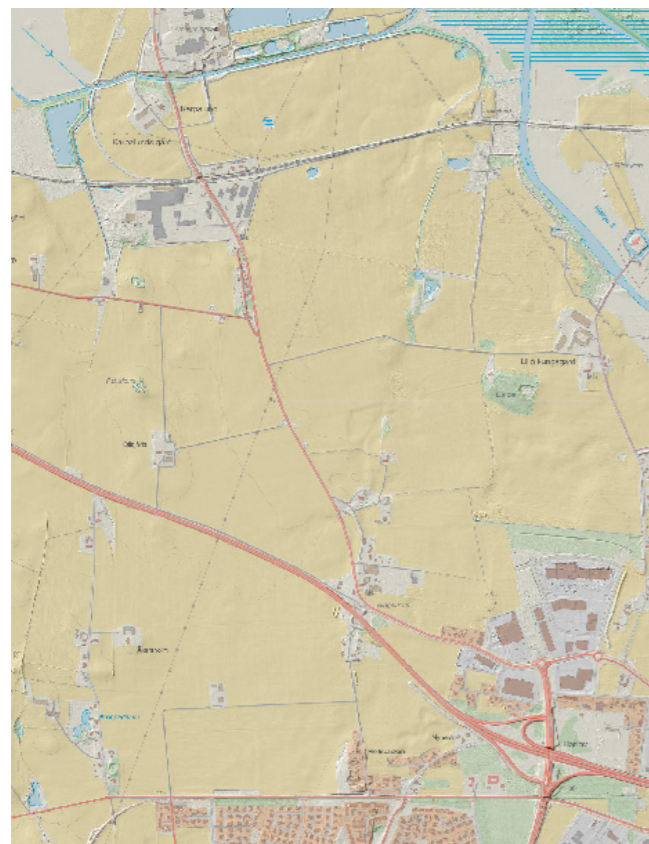
## 4.6 Byggnadstekniska förutsättningar

### 4.6.1 Topografi

Härlöv och Karpalund ligger i ett lågt och flackt jordbrukslandskap. Marknivån i den naturligt lagrade terrängen varierar mellan marknivåerna ca 4 och 9 m över havet med små variationer i höjd. Järnvägsspåret som korsar området i väst-östlig riktning ligger kring 4 m över havet. Norr om järnvägen rinner Vinne å i väst-östlig riktning och ligger kring 1 meter över havet. Norr om Vinnö å stiger terrängen svagt.

Befintlig Väg 19 följer det flacka åkerlandskapet i låg bank med omkring 1 meters bankhöjd. Vägens längslutning är liten, då vägen följer terrängens topografi.

Figur 4.6:1 visar ett utsnitt ur Lantmäteriets karta med terrängskuggning för att översiktligt illustrera landskapets terrängformer.



4.6:1 Kartutsnitt med terrängskuggning (Lantmäteriet)

### 4.6.2 Grundläggningsförhållanden

I områdets norra del utgörs de övre jordlagren i huvudsak av lera och silt, medan det i områdets södra delar främst består av sand och silt. I de låglänta delarna i områdets nordvästra del, samt i delar av områdets östra delar, förekommer torv. Utmed Vinne å består marken delvis av svämmediment bestående av lera och silt. En översiktlig jordartskarta redovisas i figur 4.6:2

#### Korridor mitt norra delen

Tidigare utförda undersökningar visar att marken generellt består av lera ner till ett varierande djup på mellan 5 och 18 m. Under leran har sand påträffats. Berg har påträffats på mellan 18–20 m djup.

Grundvattenytan kan förväntas ligga på nivåer mellan +1 och +3,5, vilket motvarar ca 2 till 3 m under markytan.

Vid eventuellt anläggande av nya broar över järnväg respektive Vinne å, kan dessa, utifrån tidigare grundläggningar, antas grundläggas på pålar. Anslutande vägbankar behöver sannolikt förstärkt grundläggning med exempelvis bankpållning, kalk/cement-pelare eller lättfyllnad.

Vägsträcka som följer omgivande marks nivå bedöms, utifrån nu känd data, ej behöva grundförstärkas.

#### Korridor mitt A

Tidigare undersökningar, söder och norr om befintlig väg 19, visar att marken överst består av sand, som ställvis är siltig. Sandlagret bedöms vara mellan ca 4 och 8 m mäktigt och underlagras, åtminstone ställvis, av lera. Leran vilar på sand eller morän.

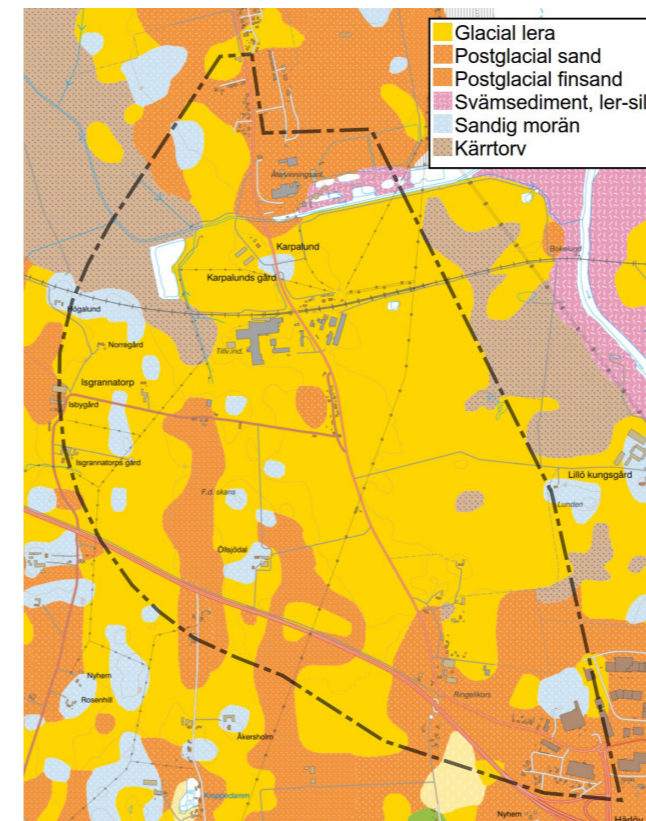
Grundvattennivån i området kan förväntas ligga på nivåer mellan +4,5 och +6,5, vilket motvarar ca 1 till 3 m under markytan.

Under förutsättning att vägsträckan följer omgivande marks nivå bedöms vägen, utifrån nu känd data, ej behöva grundförstärkas.

#### Korridor Mitt B

Tidigare undersökningar, norr om befintlig väg 19, visar att marken på den planerade sträckan överst främst består av sand, som ställvis är siltig. Sandlagret bedöms vara mellan ca 4 och 8 m mäktigt och underlagras av lera. Längst i söder på den planerade sträckan, finns det risk för att det överliggande sandlagret saknas. Leran vilar på sand eller morän.

Utifrån erhållet underlag har ingen tidigare geoteknisk undersökning utförts för den delen av korridoren som går över åkermarken. Där antas råda liknande förhållande som inne i Härlövs



4.6:2 Översiktlig jordartskarta.

handelsområde. Dock kan områden med lera och morän förekomma enligt SGU:s jordartskarta. Även torv kan förekomma vid sträckningen mellan de två gårdarna.

Grundvattennivån i området kan förväntas ligga på nivåer mellan +4,5 och +6,5, vilket motvarar ca 3 till 4 m under markytan.

Under förutsättning att vägsträckan följer omgivande marks nivå bedöms vägen, utifrån nu känd data, ej behöva grundförstärkas. Torv eller andra humusmaterial förutsätts grävas ur.

### 4.6.3 Infrastruktur och ledningar

#### Ledningar

Inom utredningsområdet finns befintliga ledningar och kablar för EL, fiber, tele, VA och fjärrvärme, enligt underlag från ledningskollen.se.

Befintliga ledningar och kablar behöver hanteras och beaktas under framtida utredning och byggskede. Bland annat korsas väg 19 av en luftledning (50 kV), cirka 250 meter söder om bebyggelsen södra Karpalund. Cirka 200 meter öster om befintlig bro över järnvägen finns en fördelningsstation. Strax norr om bron korsar vägbanan även två trycksatta ledningar för spillvatten, (ø315 mm). Utöver detta finns ytterligare ledningar och kablar för fiber, el, gas och fjärrvärme och VA, utmed hela sträckan.

#### Nuvarande väg

Befintlig väg har omkring 10–20 cm asfalt och omkring 50–70 cm totalt överbyggnadstjocklek. Terrassmaterialet består av sand. Vägen går i låg bank och har inte tydliga diken.

På delar av sträckan har det påträffats indränkt makadam (asfaltbeläggning) under asfalten, den indränkta makadamen ligger framför allt i vägrenarna och har sannolikt lagts på den breddade vägkonstruktionen när vägen breddats.



Mellan Ringelikorsvägen och Karpalund ligger det en betongbeläggning under asfalten. På flygfoto från omkring 1960 syns en ljus beläggning på väg 19 mellan Ringelikorsvägen och Karpalund, vilket förmodas vara betongbeläggning. Flera borrprover bekräftar att det finns betongbeläggning på sträckan. Betongbeläggningen ligger inte under hela vägbredden, utan har bara påträffats vid provtagning i körbanan, inte i vägrenarna. Betongbeläggningen lades sannolikt när vägen första gången fick bunden beläggning.

Vid ett senare tillfälle har vägen breddats, då utfördes breddningen med indränkta makadam och vägen fick nytt ytskikt av asfalt. Vägen har därefter åtgärdats med ny asfaltbeläggning i flera omgångar

så att tjockleken på asfalten idag uppgår till 10–20 cm.

På sträckan finns två broar, dels över järnvägen mellan Kristianstad och Hässleholm, dels över Vinne å. Broarna är utbyggda under mitten av 1950-talet och bedöms ha en teknisk/ekonomisk livslängd på 80 år. Båda broarna har en fri bredd på 11,5 meter med 7 meter körbana och 2 x 2,25 meter breda vägrenar. Bron över järnvägen har en längd på cirka 45 meter, i tre spann och bron över Vinne å är cirka 24 meter lång, i ett spann.

#### 4.6.4 Avvattnings och grundvatten

Riksväg 19 är belägen på en höjdrygg och är vid befintlig situation en vattendelare. Terrängen väster

om riksväg 19 avvattnas norrut till Vinne å som sedan rinner österut under riksväg 19 och ansluter till Helge å. Helge å är till stor del primär recipient för området öster om riksväg 19. Hela utredningsområdet är inom avrinningsområdet för Helge å.

Inga skyddsåtgärder för yt- eller grundvattnet i form av täta diken, dagvattendammar eller dylikt finns på sträckan. Det finns inte några kända vägtrummor för befintlig väg, ingen inventering har gjorts.

Hela delområdet ligger inom den geohydrologiska formation som brukar kallas Kristianstadsslättens kritberggrund. Denna berggrund kännetecknas av att den är rikt grundvattenförande. Detta

grundvattenmagasin utnyttjas till vattenförsörjning av Kristianstads- och Bromölla kommun samt till viss del även Hässleholms kommun. Områdets isälvsavlagringar har kontakt med kalkberggrunden, men överlagras av lera med skyddande egenskaper. Lerans skyddande egenskaper bedöms som tillräckliga och ingen mer åtgärd bedöms behövas med hänsyn till skydd av grundvatten.

Kristianstads kommunstyrelse har antagit en utbyggnadsplan för skyddsvallar mot översvämning. Skyddsvallarna planeras att anläggas längst Helge å och Hammarsjön. Både med och utan planerade skyddsvallar finns en risk för översvämning öster om befintlig riksväg 19.



4.6:3 Bro över järnväg i Karpalund (Trafikverket, BatMan).

## 5. Metod

### 5.1 Arbetsgång

#### 5.1.1 Alternativgenerering

Arbetet med att identifiera och värdera lokaliseringsalternativen har genomförts i flera steg. Syftet har varit att på ett effektivt sätt komma fram till ett bra underlag för val av inriktning i det fortsatta arbetet med att utforma ett vägförslag, utan att lägga resurser på sträckningar som tidigt i arbetet visat sig medföra betydande negativa effekter.

Processen och alternativen framgår mer detaljerat i kapitel 5 men har i princip gått till på följande sätt:

- Inledningsvis har relativt grova alternativa vägkorridorer därför jämförts med endast översiktliga väglinjer till grund för bedömning av de viktigaste alternativskillnaderna. Den översiktliga fasen omfattar tre principiella korridorer, där två har kunnat väljas bort.
- I den fortsatta, mer detaljerade fasen har tre principförslag inom den återstående korridoren studerats heltäckande, med utgångspunkt från mer detaljerade vägförslag. I detta arbete har även tagits hänsyn till fler effekter än i det inledande arbetet.

Med hänsyn till fyrstegsprincipen har ett av de studerade vägförslagen varit en mindre omfattande ombyggnad av befintlig väg, åtgärder enligt det så kallade steg 3. Avsikten har varit att även tydliggöra vilken standard som kan uppnås med mindre omfattande åtgärder.

#### 5.1.2 Metodik

Arbetet i aktuell lokaliseringsutredning inleddes med att manuellt identifiera möjliga alternativ samt utreda vilka alternativ som studerats i de historiska utredningar som redogjorts för i avsnitt 2.3. Tidigare utredningar. Från detta underlag identifierades ett par huvudsakliga korridorer:

- En ny väg vars korridor i sina huvuddrag följer den befintliga vägens sträckning.
- En korridor på jordbruksmarken öster om befintlig väg som ansluter norrifrån i cirkulationsplatsen mellan Malmövägen och Långebrogatan. En sådan korridor kan antingen ansluta till befintlig väg 19 söder om Karpalund eller korsa järnvägen öster om Karpalunds verksamhetsområde för att därefter ansluta till befintlig väg 19 innan Vinne å, se figur 2.3:2 och 2.3:3 från ÄVS 2020.
- En ny trafikplats längs med väg 21 och ny väg 19 som antingen ansluter till befintlig väg 19 söder om Karpalund eller anläggs väster om Karpalunds verksamhetsområde med ny bro över järnvägen, se figur 2.3:1 från vägutredningen 2011.
- En kombination ny väg som ansluter norrifrån i cirkulationsplatsen mellan Malmövägen och Långebrogatan och därefter korsar befintlig väg 19 för att därefter gå norrut på västra sidan om Karpalunds verksamhetsområde, se figur 2.3:1 från vägutredningen 2011.

Inom dessa i grova huvudsakliga alternativ finns en uppsjö av möjliga lösningar och lokaliseringar. För att stötta urvalsprocessen och framtagandet av tydliga alternativ har en så kallad multikriterieanalys genomförts i geografiska informationssystem. Denna digitala metod har stöttat den manuella analytiska processen och underlättat att fatta välgrundade beslut på ett strukturerat sätt. Den geografiska multikriterieanalysen som använts utgörs av arbetsverktyget GeoRaptor som är framtaget av Norconsult. GeoRaptor är framtaget för att identifiera en fördelaktig lokalisering utifrån geografiska underlag och en analytisk jämförelse mellan dessa parametrar. Metoden kombinerar flera olika verktyg och vilar på en process som kallas 'analytisk hierarkisk process'. Analytisk hierarkisk process (AHP) är en metod för beslutsfattande framtagen för att svara på komplexa frågeställningar och göra urval.

Nedan redogörs i större detalj, om än fortsatt översiktlig, för arbetet i geografiska informationssystem med GeoRaptor, den analytiska hierarkiska processen och kriterier som viktats. För redovisning av resultaten av genomförd viktning hänvisas till kapitel 6 och särskilt avsnitt 6.3. Alternativsökning och bortvalda alternativ.

GeoRaptor bygger på geografiska data vilka huvudsakligen kommer från öppna källor och Lantmäteriet geodatasamverkan men detta kan också kompletteras med projektspecifika underlag. Genom en viktningprocess (se nedan) erhåller varje underlag

ett värde avseende företeelsens "motstånd" för anläggandet av väg på platser med denna företeelse. En projektspecifik bedömning har varit att det topografiska underlaget inte ger något värde i analysen. Detta på grund av att hela utredningsområdet ligger i en så pass flack och jämn terräng att det inte blir en alternativskiljande faktor.

När samtliga underlag har värderats kan dessa summeras i en framkomlighetskartering som anger vilka platser det är minst respektive störst motstånd för att anlägga en väg. Denna framkomlighetskartering utgör en multikriterieanalys där flera olika datakällor har kombinerats till ett gemensamt värde.

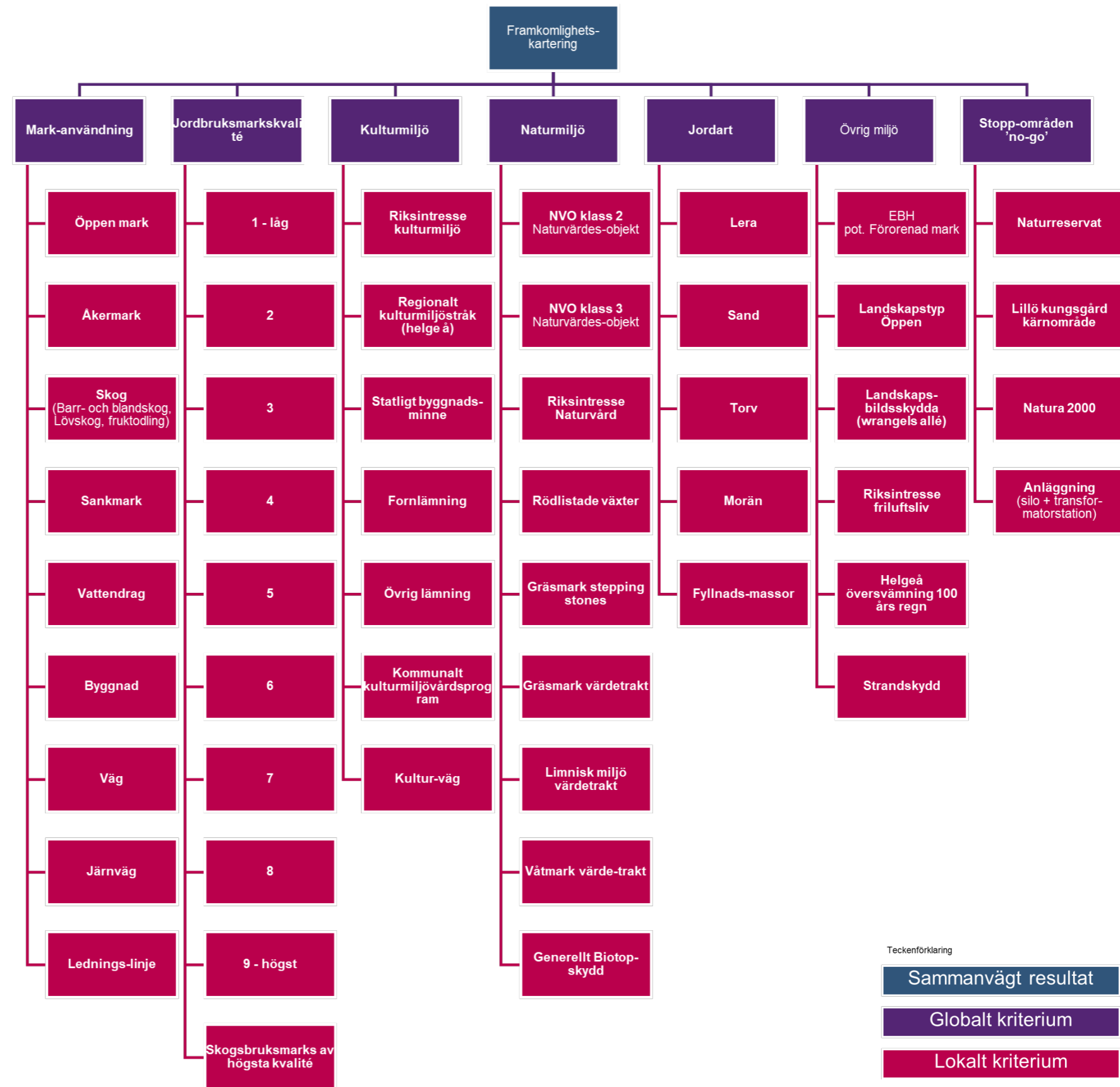
För att skapa framkomlighetskarteringen behöver en viktning ske mellan de ingående underlagen. I GeoRaptor används den etablerade metoden analytisk hierarkisk process för att metodiskt erhålla en viktning som är transparent och kunskapsbaserad. I processen har de geografiska underlagen som bedömts relevanta grupperats tematiskt i globala kriterier. Inom respektive globalt kriterium värderas och viktas de lokala kriterierna efter vilket kriterium som har störst inverkan för placering av ny väg och bidrar till att göra det enklare eller svårare att anlägga ny väg. Denna process genomförs genom en process där varje enskilt lokalt kriterium ett i taget värderas mot samtliga lokala kriterium på en niogradig skala för hur framkomliga de är jämfört med varandra. Är det exempelvis mer framkomligt att anlägga den nya vägen på morän

eller på lera? Med hänsyn till de lokala markförhållandena har morän bedömts som mer framkomligt inom detta projekt. Efter att samtliga lokala kriterium viktats mot övriga kriterium i samma globala kategori erhålls ett numerärt värde för varje enskilt kriterium. Därefter behöver de globala kriterierna viktas mot varandra. Genom denna process kompenseras dels obalans mellan antal lokala kriterium och dels ges olika globala kriterium olika vikt. I den globala viktningen har fokus legat på att ge de olika kriteriegrupperna olika prioritet.

När såväl lokala som globala kriterier har erhållit en vikt så sammanfogas dessa genom att de lokala värdet viktas utifrån vikten på det globala kriteriet. Genom denna process erhålls ett värde på alla platser inom utredningsområdet och omgivande landsbygd. De enda totala 'stoppområden' (områden som ej skall bebyggas) som ligger inom utredningsområdet är KLF silos samt transformatorstation norr om järnvägen vid Karpalund, övriga stoppområden ligger utanför utredningsområdet.

Från framkomlighetskarteringen kan datorprogrammet föreslå en rutt och skapa korridorer. Genom att ange start och slutpunkter kan man matematiskt beräkna den mest framkomliga vägen mellan dessa punkter. Med mest framkomliga avses det rutförslag som ger lägst summerat "motstånd". Dessa rutförslag över den allra mest framkomliga vägen tar dock inte hänsyn till vägtekniska standarder och blir till sin natur kringelikrokiga med snäva vändningar. Genom att tillåta programvaran att inte alltid ta den allra mest framkomliga vägen kan ett spann erhållas där en gradient skapas för hur lämplig respektive plats är att anlägga den nya vägen på. Denna gradient kan direkt tolkas som korridorer med oskarpa ytterkanter.

Slutligen har resultaten från den analysen i geografiska informationssystem med GeoRaptor analyserats manuellt samt med vägteknisk förprojektering och generaliseringar har gjorts för att erhålla de slutliga korridorerna.



5.1:1 Kategorisering av underlag till framkomlighetskartering

### 5.1.3 Konsekvensbedömning- och redovisning

Uppförandet av en ny väg leder till en stor mängd effekter och konsekvenser, dessa kan vara både positiva och negativa inom olika områden.

Effekter och konsekvenser kan uppstå som direkt eller indirekt följd av den nya vägen och kan ske på kort eller lång sikt. Konsekvenser uppstår bland annat avseende miljö, lokalsamhälle, trafik och för väghållare.

Bedömning av miljökonsekvenser omfattas av särskild lagstiftning för miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalken, miljöbedömningsförordningen och väglagen.

Bedömningen syftar till att miljöaspekter ska vara en del av planeringen och beslutsfattandet för att främja en hållbar utveckling. Målet är att minimera de negativa effekterna och bidra till positiva miljökonsekvenser.

Miljöbedömningen utgår från en beskrivning och värdering av befintliga miljöförutsättningar. Miljöbedömningen ska ske löpande under projektets gång. Anpassningar och åtgärder planeras och genomförs ju längre vägplaneringsprocessen kommer för att minska de negativa konsekvenserna.

Lokaliseringen av en ny väg har en stor påverkan på vilka effekter och konsekvenser som uppstår.

Därför är miljöbedömningen en mycket viktig del av utredningen avseende val av lokalisering.

Bedömning av vilka konsekvenser och effekter olika möjliga lokaliseringar medför har varit grundläggande vid framtagande och urval av korridorer. Syftet med miljöarbetet i detta skede är att den lokalisering som bäst bidrar till projekt- och ändamål med sammantaget minst negativa konsekvenser kan identifieras och väljas.

Miljöredovisningen från arbetet med samrådshandling inför val av lokalisering följer sedan projektet och ligger till grund för den miljökonsekvensbeskrivning som tas fram till vägplanen, i det senare skede när ett förslag till utformning av vägen tas fram.

Bedömningen av effekter och konsekvenser av de alternativa lokaliseringarna som studerats redovisas för respektive ämnesområde, baserat på vilka intressen som är relevanta inom utredningsområdet. En samlad bedömning av alternativens konsekvenser för respektive ämnesområde eller miljöaspekt redovisas i en skala enligt nedan:

- Positiva
- Neutrala
- Små, negativa
- Måttliga, negativa
- Stora, negativa

### 5.1.4 Osäkerheter

Osäkerheter i en bedömning av konsekvenser är ofta kopplade till en framtida utveckling som inte helt går att förutse. Till exempel bygger framtida trafikmängder på prognoser, i vilka det finns osäkerheter. Prognoser och beräkningar kan exempelvis vara missvisande på grund av felaktiga antaganden, felaktiga ingångsvärden eller begränsningar och brister i bakomliggande modeller.

I detta skede är det korridorer vari en väg kan komma att anläggas som ska bedömas och jämföras. Det innebär en osäkerhet i bedömningen finns eftersom konsekvenserna kan skilja sig väsentligt, beroende på var i korridoren vägen slutligen placeras och hur den detaljutformas.

När det gäller flera miljöaspekter beror effekter och konsekvenser på om och vilka krav som kommer att ställas på motorfordon i framtiden. Även ny teknik kan göra att miljöpåverkan från biltrafiken minskar, till exempel om fordonsparken utvecklas så att flertalet bilar går tystare och släpper ut mindre skadliga ämnen till luften. Transportsektorn ska, enligt de transportpolitiska målen, bidra till att uppnå miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan genom ökad energieffektivitet och ett minskat beroende av fossila bränslen.

Vid bedömning av bullerpåverkan och påverkan av utsläpp till luft finns en osäkerhet kring hur och i vilken takt fordonsparken kommer att utvecklas i

denna riktning. En annan aspekt som är osäker och svår att bedöma är framtida klimatförändringar, både vad gäller omfattning och i vilket tidsperspektiv som olika förändringar kan uppkomma.

Osäkerheterna som beskrivs ovan omfattar både bedömningen av studerade korridorer och Nollalternativet. Osäkerheter kan också ligga i aspekter som inte går att kvantifiera, exempelvis hur människor upplever störningar eller hur de upplever landskapet och närliggande rekreativområden. Hur trafikanter respektive boende värderar upplevelser av vägen och landskapet, är individuellt betingat. Viss generalisering måste därför göras vid bedömningen.

## 6. Alternativ

### 6.1 Förutsättningar för lokalisering

#### 6.1.1 Övergripande krav

Val av vägtyp

Med hänsyn till att väg 19 ingår i det funktionellt utpekade vägnätet avseende långväga person- och godstransporter samt dagliga pendlingsresor gäller följande krav enligt VGU:

Inriktningen för sträckor utpekade för långväga persontransporter är att referenshastigheten är 100 km/h eller efter särskild utredning 110 km/h. Motsvarande för dagliga pendlingsresor och godstransporter bör referenshastigheten vara 80 km/h. Vid lägre flöden kan även lägre referenshastighet accepteras. Detta preciseras närmare som råd i VGU enligt figur 6.1:1 nedan.

Med hänsyn till dessa krav och råd som gäller för utformningen av det statliga vägnätet är det för väg 19 aktuellt att studera lokaliseringen av i första hand en mötesfri väg för 100 km/h. Detta överensstämmer med tidigare beslut om målstandard för

väg 19. I andra hand kan, efter särskild utredning, en lägre standard med 80 km/h på en tvåfältsväg bli aktuell. Något som också talar för att detta behöver belysas är kravet att undvika korta avsnitt med olika hastighetsgränser.

Sektionsutformning

Mötesfri väg utformas vid nybyggnad normalt med 2+1 körfält växelvis för att med jämna mellanrum erbjuda omkörningsmöjligheter. För att anpassa vägen till omgivningen, särskilt vid ombyggnad men även vid nybyggnad i känsliga miljöer kan sträckor med 1+1 körfält användas. Se exempel på utformning i figur 6.1:2.

Linjeföring

Krav på vägens linjeföring i plan och profil utgår från siktkrav baserat på aktuell referenshastighet och trafiksituation. Detta styr alltså vilka kurvradier, lutningar och krönradier som är aktuella och kan medföra att det inte går att utnyttja nuvarande

väg även i alternativen som följer befintlig sträckning. Inför val av lokalisering studeras detta mer översiktligt för att säkerställa att det i de studerade korridorerna är möjligt att bygga en väg som uppfyller aktuella krav.

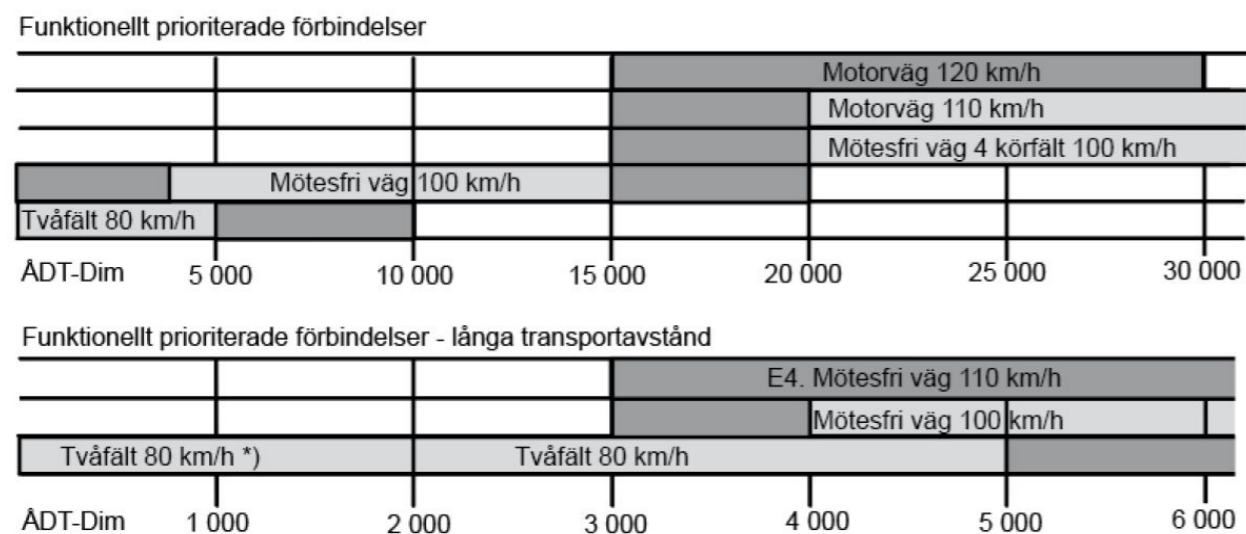
Hänsynsåtgärder

Vägar ska byggas med hänsyn till omgivningen, som det uttrycks i väglagen: "... utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet...". Det påverkar hur vägar ska lokaliseras och utformas, men kan också innebära särskilda skyddsåtgärder eller annat som ska reducera negativa effekter för omgivningen. Vanliga exempel på detta är bullerskyddsåtgärder, viltstängsel och faunapassager. Möjligheten till sådana åtgärder ingår vid bedömning av alternativa vägsträckningar och är ofta en förutsättning för fortsatt arbete med utformningen av vägförslaget.

#### 6.1.2 Omgivningsförutsättningar

Viktiga faktorer i omgivningen som i stor utsträckning har påverkat arbetet med att hitta alternativa vägkorridorer för väg 19 på sträckan Härlöv-Karpalund är:

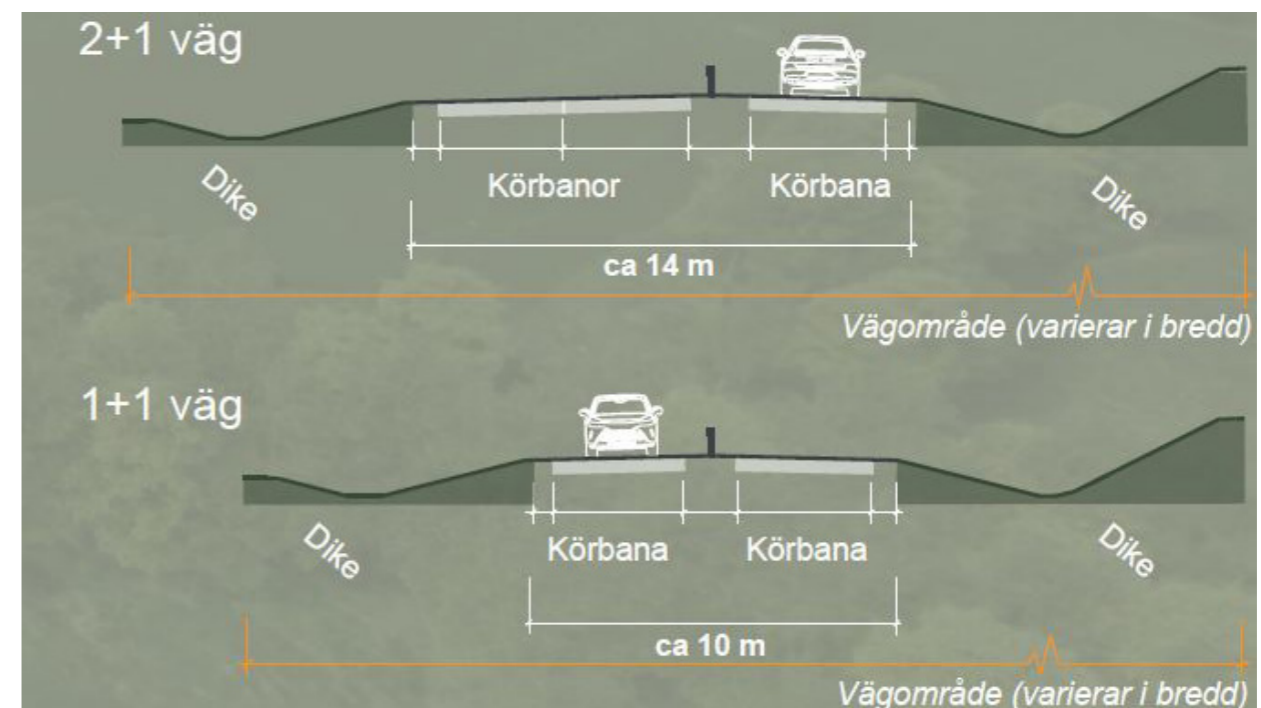
- Verksamheter i Härlöv och Karpalund som är viktiga målpunkter.
- Kommunikationer till omvärlden via vägarna 19, 21 och E22.
- Det sammanhängande öppna odlingslandskapet på Kristianstadsslätten.
- Jordbruksnäringen som dominerande markanvändning.
- Höga natur- och kulturvärden, särskilt i den östra delen av utredningsområdet.



\*) Vid ADT ≤ 2000 kan 100 km/h väljas efter särskild utredning och beslut.



6.1:1 Val av vägtyp på landsbygd (Figur ur VGU:Råd, avsnitt 5.6)



6.1:2 Exempel på sektionutformning, mötesfri väg. (Illustration hämtad ur lokaliseringsutredning för E22 vid Bergkvara)

## 6.2 Nollalternativ

### 6.2.1 Definition

I samband med planläggning av vägätgärder jämförs normalt de studerade alternativen med ett sk Nollalternativ. Syftet med Nollalternativet är att det ska utgöra en referens som projektets effekter och konsekvenser kan jämföras med. Nollalternativet innebär att man studerar hur nuvarande vägnät skulle fungera i samma framtida situation som studeras för utredningsalternativen. Denna situation kan skilja sig mer eller mindre från dagens situation, Nuläget.

Störst blir skillnaden om det finns andra planerade förändringar som påverkar trafiken och utredningsområdet, t ex andra vägprojekt, nya bostadsområden, industrietableringar eller liknande. Även om inga konkreta planer finns så räknar man med en ökad trafik och eventuellt andra förändringar som beror på samhällsutvecklingen i stort.

Nollalternativet innehåller däremot inte några åtgärder på den studerade vägen utöver normalt underhåll. Om det är möjligt att genomföra en förbättring av nuvarande väg ska detta behandlas som ett eget alternativ.

### 6.2.2 Beskrivning

För den studerade delen av väg 19 innebär Nollalternativet att inga åtgärder genomförs på vägen utom normalt underhåll. Normalt utgår man i Nollalternativet från att aktuella kommunala planer genomförs, i första hand givetvis detaljplaner men även sådan översiktlig planering som ligger inom den tidshorisont som omfattas av vägplaneringen. I detta fall innehåller den berörda delen av översiktsplanen även åtgärder på väg 19, som alltså inte antas ingå i Nollalternativet. Även den äldre av de berörda detaljplanerna, som är från 1996, innehåller åtgärder på vägnätet, som inte antas genomförda i Nollalternativet. I övrigt påverkar gällande detaljplaner inte väg 19.

Trafiken på väg 19 antas till år 2050 ha ökat i enlighet med den trafikuppräknings som Trafikverket utgår från planeringen av åtgärder på vägnätet.

## 6.3 Alternativsökning och bortvalda alternativ

### 6.3.1 Arbetsgång

I metodavsnittet 5.1.2. beskrivs metoderna som använts för alternativsökning och utvärdering. I detta avsnitt beskrivs resultaten av arbetssättet och den utvärdering som skett inom projektet.

De geografiska underlagen är uppdelade i de globala kriterierna (kategorierna): markanvändning, markens brukningsvärde, kulturmiljö, naturmiljö, jordart, övriga miljöaspekter och i områden som ej ska bebyggas (stoppområden).

I den huvudsakliga viktningprocessen har sedan kulturmiljö tillmätts högst värde följt av naturmiljö och därefter, i tur och ordning; markens brukningsvärde, markanvändning, övriga miljöparametrar och slutligen jordartsförhållanden. Detta utgör grunden för den första huvudkörningen.

Vid multikriterieanalysen har programvaran beräknat flera möjliga vägar mellan start och slutmålet, se figur 6.3:1. Ur detta framträder tre huvudsakliga korridorer. En längs med befintlig väg samt två varianter i väster som skulle kräva en ny trafikplats vid väg 21.

För att testa analysens robusthet har sedan viktningparametrarna justerats i flera varianter så att olika korridorer med störst framkomlighet har erhållits. Dels har värderingen av kulturmiljö sänkts så att den viktas likvärdig med naturmiljö i en körning. Dels har alla värderingar globala kriterium viktats likvärdigt. Dels har några lokala kriterium som kunde befaras ha en stor inverkan helt strukits (bland annat det statliga byggnadsminnet) för att undersöka hur detta påverkar analysen. Utöver att justera viktningen och därmed korridorer med störst framkomlighet har ruttningförslag tagits fram med barriärer som begränsar analysområdet. Framförallt har detta använts för att tvinga korridorerna längre öster eller västerut.

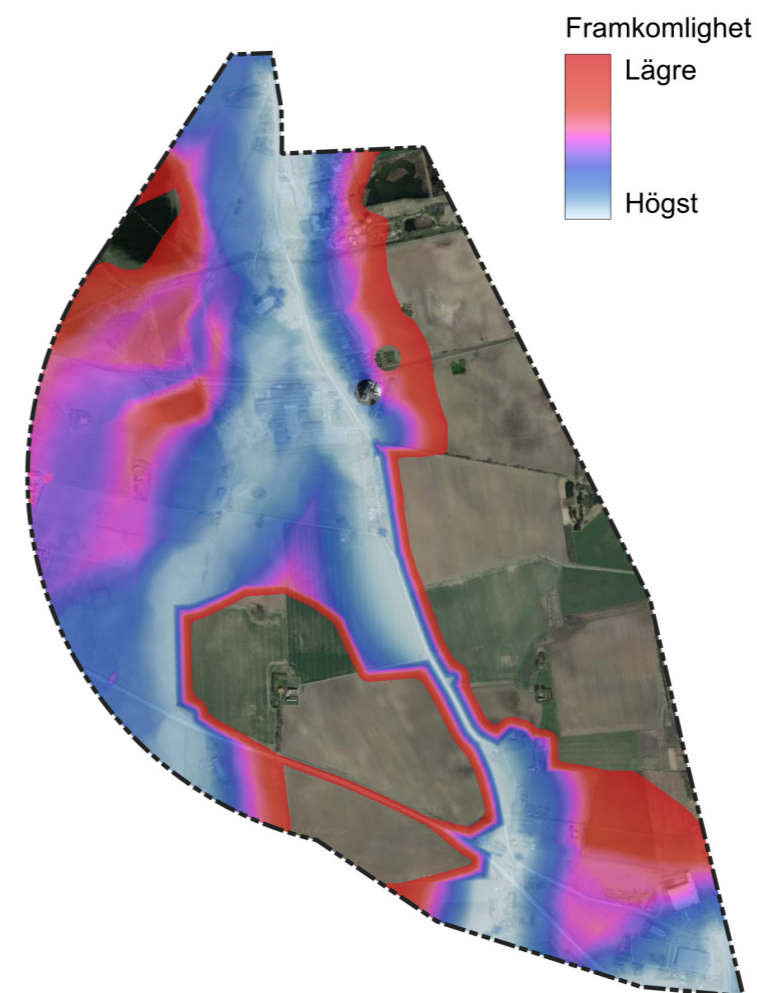
Den sammantagna bilden av de ruttningförslag som erhållits har pekats på en robusthet i alternativet:

- området kring befintlig väg 19,
- två västliga ben som innebär ny trafikplats på väg 21.

De olika viktningarna har lett till att dessa tre varianter framträtt olika tydligt och med variation i dels vilken som är mest framkomlig och framförallt hur stora skillnaderna är mellan alternativen. Gemensamt är dock att olika varianter i dessa huvudsakliga lägen har stått starkt, jämfört med omgivningen, i samtliga analyserade varianter.

I de genomförda analyserna har det, trots aktiva försök, varit svårt att ur programvaran producera en mer östlig korridor som motsvarar den som presenterats i åtgärdsvalstudien från 2020 och presenteras i den kommunala översiktsplanen.

Med hänsyn till historiska utredningar och multikriterieanalysen i GeoRaptor har lokaliseringsutredningen landat i ett västligt alternativ, ett alternativ huvudsakligen längs befintlig väg och ett östligt alternativ.



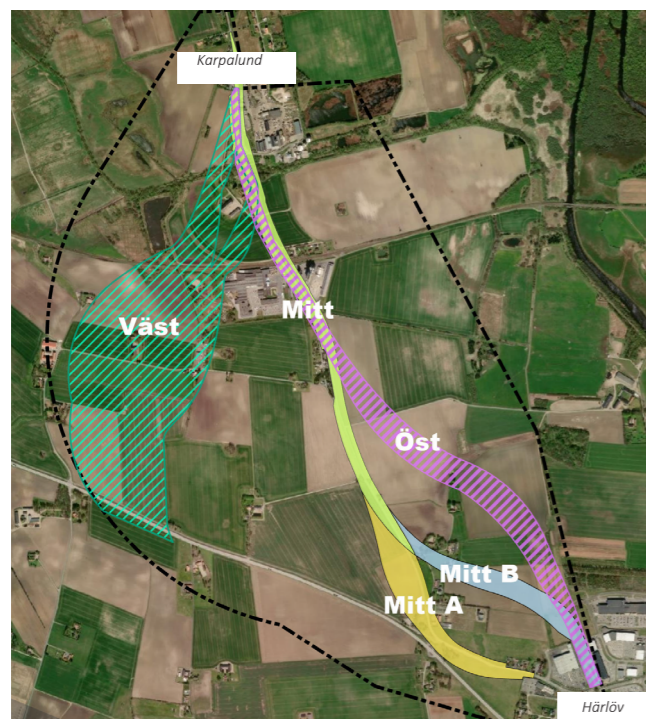
6.3:1 Resultat avseende 'korridorer' med störst framkomlighet

### 6.3.2 Identifiering av möjliga alternativ

Med hänsyn till övergripande krav och omgivningsförutsättningar har tre huvudkorridor identifierats. Utöver alternativ som utgår från befintlig vägsträckning finns möjlighet till alternativ längre västerut respektive österut. Utredningsområde och alternativ framgår översiktligt i figur 6.3:2.

#### Alternativ väst

En västlig korridor har studerats och valts bort i tidigare utredningsskeden, men med hänsyn till det utökade kulturmiljöskyddet för Lillö Kungsgård och dess marker är förutsättningarna delvis förändrade. Principen för detta alternativ är att inte ansluta direkt till trafikplats Härlöv utan istället skapa en koppling från väg 21 mot Karpalund längre västerut. Genomgående trafik på väg 19 hänvisas således till väg 21. Alternativet beskrivs kortfattat i figur 6.3:3.



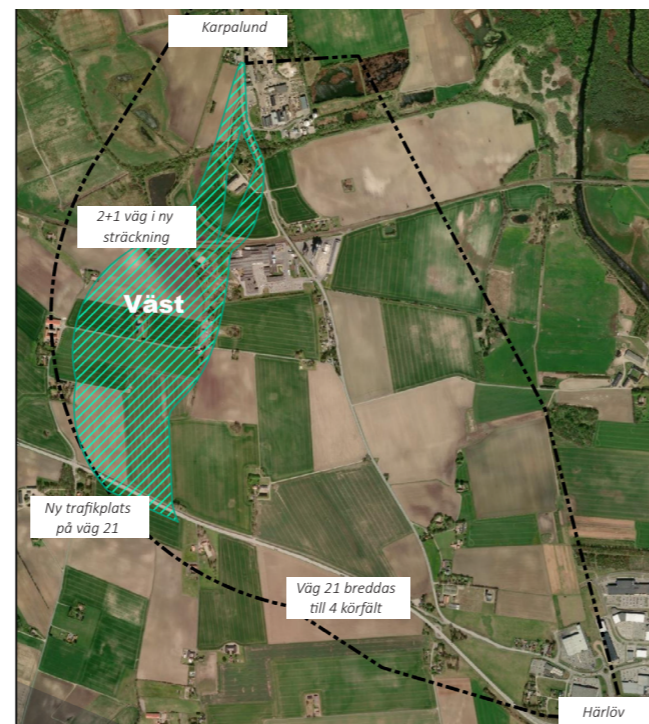
6.3:2 Utredningsområde och alternativ, översikt.

#### Alternativ mitt

Möjligheten att utveckla befintlig väg genom mer eller mindre omfattande ombyggnader bör alltid ses som en möjlighet i arbetet med fyrstegsprincipen. Den studerade korridoren i alternativ mitt följer nuvarande vägsträckning och ger flera möjligheter, antingen kan nuvarande vägsträckning uppgraderas genom mer eller mindre omfattande ombyggnad eller så kan den delsträcka som idag har lägst standard ersättas genom en kortare nybyggnad, mitt B, och ny anslutning till trafikplats Härlöv. Alternativet beskrivs kortfattat i figur 6.3:4.

#### Alternativ öst

En korridor som till stor del ligger öster om befintlig vägsträckning har studerats i tidigare utredningsskeden och då setts som ett av de alternativ som kan ligga till grund för det fortsatta arbetet med utformning av ny väg. Aktuella detaljplaner i Härlövs handelsområde är också anpassade till hur alternativet ansluter till trafikplats Härlöv. Alternativet beskrivs kortfattat i figur 6.3:5.



6.3:3 Alternativ väst

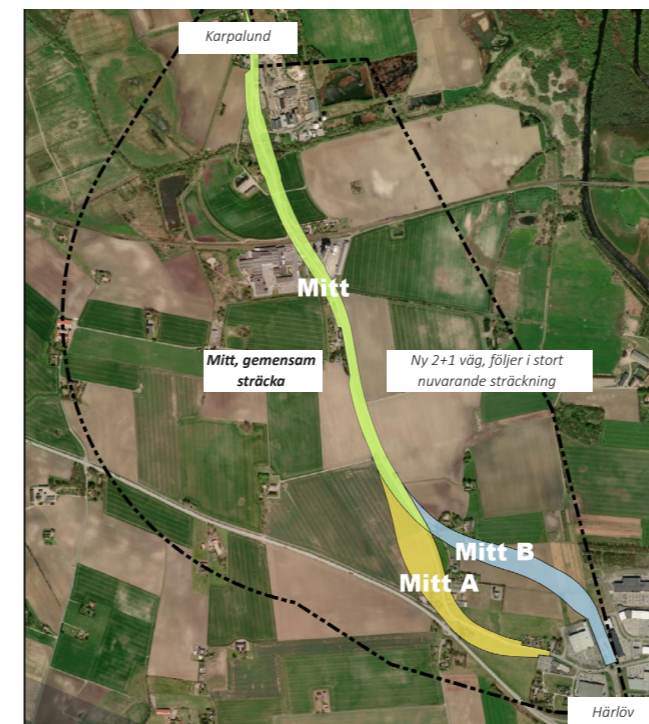
### 6.3.3 Bortvalda alternativ, tidigt skede

Under 2023 med fokus på hösten har Trafikverket arbetat vidare med de identifierade alternativen. Genom alternativgenereringsprocessen med GeoRaptor erhöles ingen östlig korridor men en sådan korridor har ändå tillskapats inom projektet eftersom den utgjort huvudalternativ från tidigare utredningar.

Med utgångspunkt i analysen genom GeoRaptor har alternativen jämförts översiktligt med avseende på intrång i värden, samhällsekonomi och måluppfyllnad.

Både alternativ Väst och Öst bedöms innebära omfattande intrång i jordbruksmark. Både med avseende på markanspråk på åkermark och i alternativ väst med avseende på tillkommande trafikplats.

Båda alternativen bryter befintliga strukturer i jordbrukslandskapet och innebär att befintliga brukningsenheter förändras i stor omfattning. Sammantaget bedöms påverkan på jordbruk och



6.3:4 Alternativ mitt

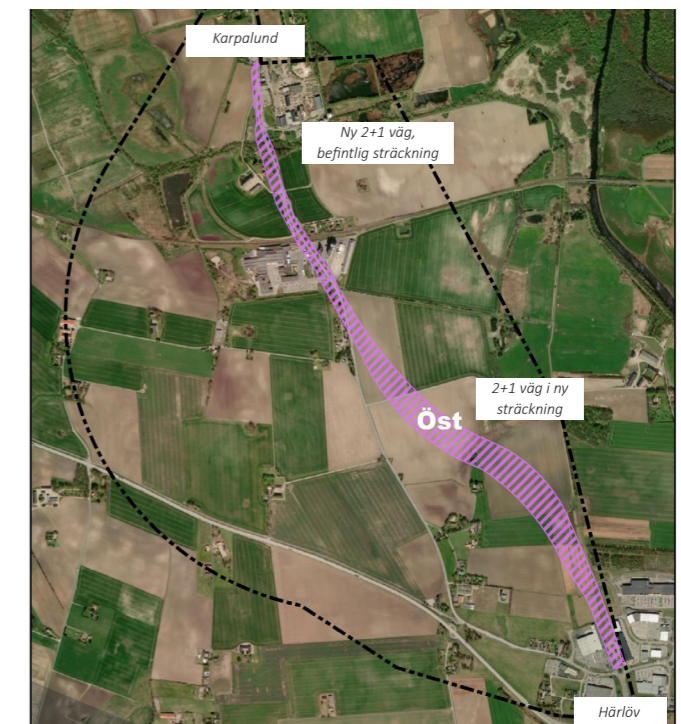
miljöbalkens hushållningsbestämmelser som mycket stor.

Samhällsekonomiskt bedömer Trafikverket att alternativen Väst och Öst är mindre fördelaktiga än korridor mitt.

Alternativ Väst innebär visserligen en kortare sträcka ny väg men en trafikplats tillkommer och trafiken får längre körsträckor med sämre måluppfyllnad.

Alternativ öst innebär negativ påverkan på det statliga byggnadsminnet Lillö Kungsgård som har bedömts oacceptabel stor.

Samtantaget bedöms alternativ Väst och Öst ha allt för stora nackdelar och ej tillräckligt gynnsamma för fortsatt utredning. Trafikverket har därför valt att i ytterligare detalj studera tre alternativa lösningar inom korridor mitt.



6.3:5 Alternativ öst

## 6.4 Studerade alternativ i samrådshandlingen

### 6.4.1 Alternativ Mitt A

Alternativet innebär en utbyggnad av mötesfri väg, 2+1 körfält, som dimensioneras för 100 km/h i en korridor som i stort följer befintlig sträckning på hela sträckan från Härlöv till Vinnö. Se figur 6.4:1 för en översikt av alternativet. Stor del av sträckan är gemensam för alternativen Mitt A och B.

Alternativet syftar till att förbättra framkomligheten och tillgängligheten för fordonstrafiken samt trafiksäkerheten för gående och cyklister genom en omfattande ombyggnad som i stort följer befintlig sträckning på hela sträckan från Härlöv till Vinnö.

#### Hastigheter och körfältsindelningar

Hastigheten utmed sträckan föreslås till 100 km/h. Hastighetssänkningar planeras förbi befintlig bebyggelse i Härlöv till 40 km/h, som idag, och förbi bebyggelsen i Karpalund till 80 km/h. Väster om Härlöv behöver en stegvis nedtrappning av hastigheten från 100 till 40 km/h göras i sydlig körriktning.

På en cirka 1,9 kilometer lång sträcka mellan bebyggelsen i Härlöv och korsningen med väg 2015 finns utrymme för 2+1-väg. Genom Karpalund föreslås 1+1-väg. På delen norr om Karpalund finns återigen möjlighet till en 1,0 kilometer lång 2+1-väg.

#### Aktuella åtgärder

De fastigheter i västra Härlöv som idag har utfarter mot väg 19 föreslås få en ny infartsväg norr om fastigheterna som ansluter till Öllegårds väg.

Infartsvägen till fastigheterna Öllsjö 26:1 och 27:1 föreslås stängas för fordon och övergå till gång- och cykelväg som sedan ansluter till sidovägen längs väg 21. Denna kan eventuellt anslutas österut till det lokala gatunätet i Härlöv.

Fram till Ringelikors kommer vägen att i huvudsak följa befintlig sträckning, men i höjd med Ringelikors viker korridoren västerut för att klara en horisontalradie på 700 meter. I detta läge ger

korridoren även möjlighet för en linjesträckning där dispens söks för att använda en horisontalradie på 625 meter med skevning 5,5 % i syfte att hålla samman en större del av åkermarken väster om väg 19.

Norr om bebyggelsen i Ringelikors går vägsträckan samman med befintlig vägsträckning igen. Nuvarande väg 19 föreslås dras in från allmänt underhåll och rivs på denna del. Fastigheterna nordost om väg 19 vid Ringelikors föreslås få en ny infartsväg som ansluter mot det kommunala vägnätet vid Herluf Trolles väg i Härlöv.

Den befintliga busshållplatsen vid Ringelikors, Karpalund Byggmästare Nyström, föreslås dras in.

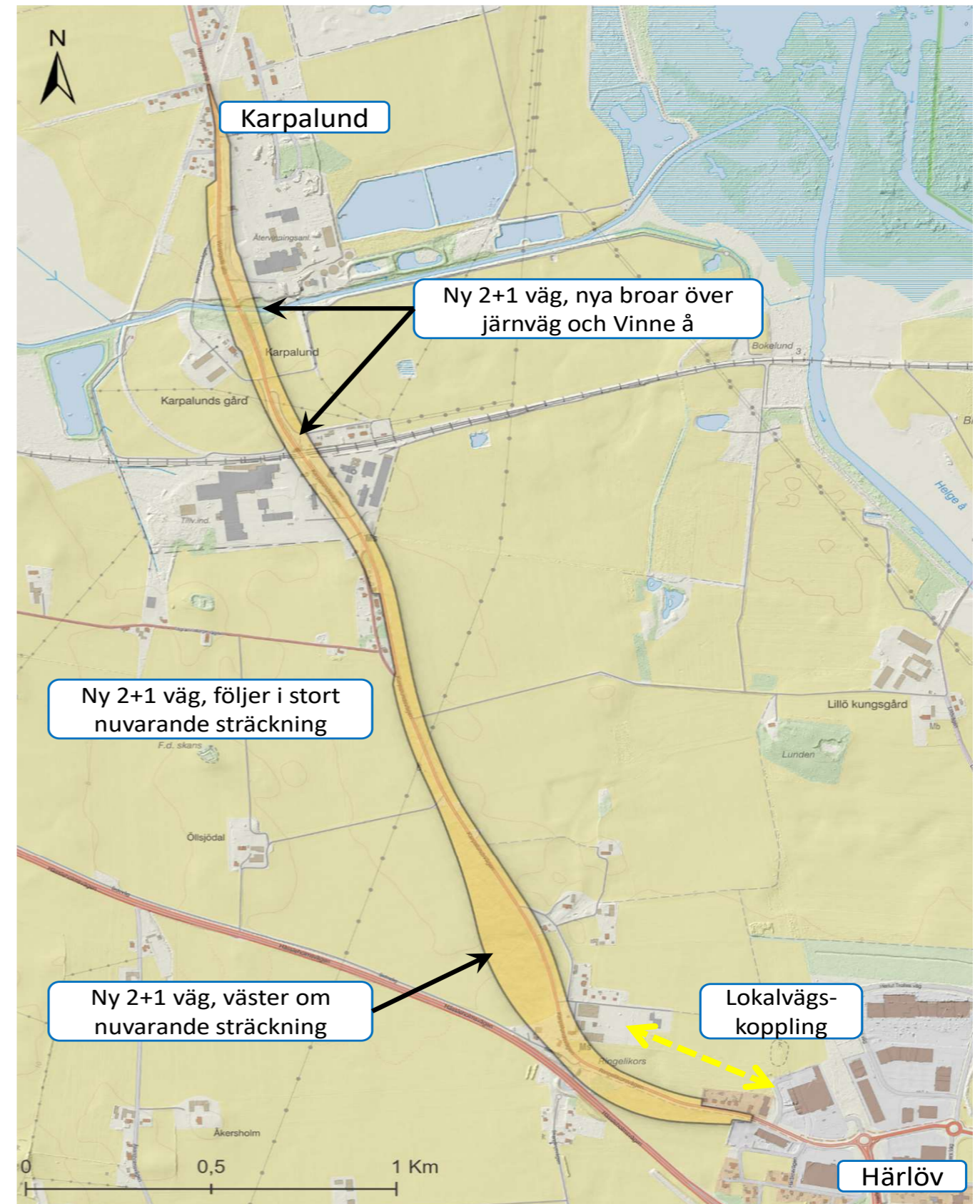
Från Ringelikors anläggs en ny gång- och cykelväg på vägens västra sida. Gång- och cykelvägen föreslås separeras från vägen med hjälp av räcke i syfte att minska vägens intrång.

Mellan Ringelikors och Karpalund finns behov för jordbruksfordon att korsa väg 19 för att nå egendommar som ligger på var sin sida om väg 19. Detta kan lösas genom parallella sidovägar och en öppning i mitträcket som gör det möjligt att korsa. På denna del av sträckan ansluter korridoren för alternativ Mitt B.

I Karpalund föreslås korsningen med väg 2015 stängas och trafiken ledas till en ny trevägskorsning i höjd med nuvarande korsning med väg 2015.01. Till denna korsning ansluts även in- och utfarten till verksamhetsområdet på den västra sidan.

Nuvarande in- och utfart från verksamhetsområdet på den östra sidan föreslås bli kvar i samma läge och bildar därmed två förskjutna trevägskorsningar. Mellan de två korsningarna föreslås en 1+1-väg. I anslutning till korsningen föreslås hållplatser i nordlig respektive sydlig körriktning. För att nå hållplatserna anläggs en passage i plan över väg 19.

Vid bron över järnvägen behöver vägens nuvarande profil höjas, dels för att bron behöver höjas och får



6.4:1 Alternativ Mitt A, översikt



en ökad konstruktionshöjd, dels för att vertikalradien behöver ökas för att klara siktkraven.

Norr om järnvägen anläggs två förskjutna trevägskorsningar för angöring av bostadsbebyggelserna på båda sidor om väg 19. I nordlig körriktning föreslås en avfart för högersvängande som även fungerar som ögla för vänstersvängande trafik. I sydlig körriktning föreslås ett vänstersvängfält. För trafik från Karpalunds gård på väg norrut föreslås att de korsar väg 19 och använder öglan för att sedan kunna svänga höger ut på den tvåfältiga delen av väg 19.

Bron över Vinne å ersätts av två nya broar. Den östra för trafiken i nordlig körriktning och den västra för trafik i sydlig körriktning samt gång- och cykeltrafik. Genom att öka brospannet finns möjlighet att anordna en faunapassage under vägen längs med ån.

Nuvarande in- och utfart till återvinningen och biogasanläggningen föreslås stängas och ersättas av en ny norr om återvinningen. Angöring till biogasanläggningen kan ske antingen via en ny infartsväg parallellt med väg 19 eller via en ny infartsväg öster om återvinningen.

I höjd med bostadsbebyggelsen sydväst om Vinnö ansluts gång- och cykelvägen till befintlig gångbana längs väg 19 där en sänkning av kantstenen gör det möjligt för cyklister att byta sida. Fastigheter med direktutfart mot väg 19 föreslås få infart mot Beckasinvägen. Beckasinvägens anslutning mot väg 19 slopas och ersätts av en korsning längre norrut.

#### 6.4.2 Alternativ Mitt B

Alternativet är en variant av det tidigare beskrivna alternativet för en utbyggnad av mötesfri väg i en korridor som i stort följer befintlig sträckning på hela sträckan från Härlöv till Vinnö. Beskrivningen av alternativet avser hela sträckan Härlöv-Karpalund. Se figur 6.4:2 för en översikt av alternativet.

Mitt B får på delen närmast Härlöv en ny sträckning öster om befintlig väg och som ansluter till det norra benet i befintlig cirkulationsplats.

#### Hastigheter och körfältsindelningar

Hastigheten utmed sträckan föreslås till 100 km/h. Hastighetssänkningar planeras förbi bebyggelsen i Karpalund till 80 km/h. Norr om cirkulationsplatsen i Härlöv behöver en stegvis nedtrappning av hastigheten från 100 till 40 km/h göras i sydlig körriktning.

På en cirka 1,9 kilometer lång sträcka mellan anslutningen i Härlöv och korsningen med väg 2015 finns utrymme för 2+1-väg. Genom Karpalund föreslås 1+1-väg. På delen norr om Karpalund finns återigen möjlighet till en 1,0 kilometer lång 2+1-väg.

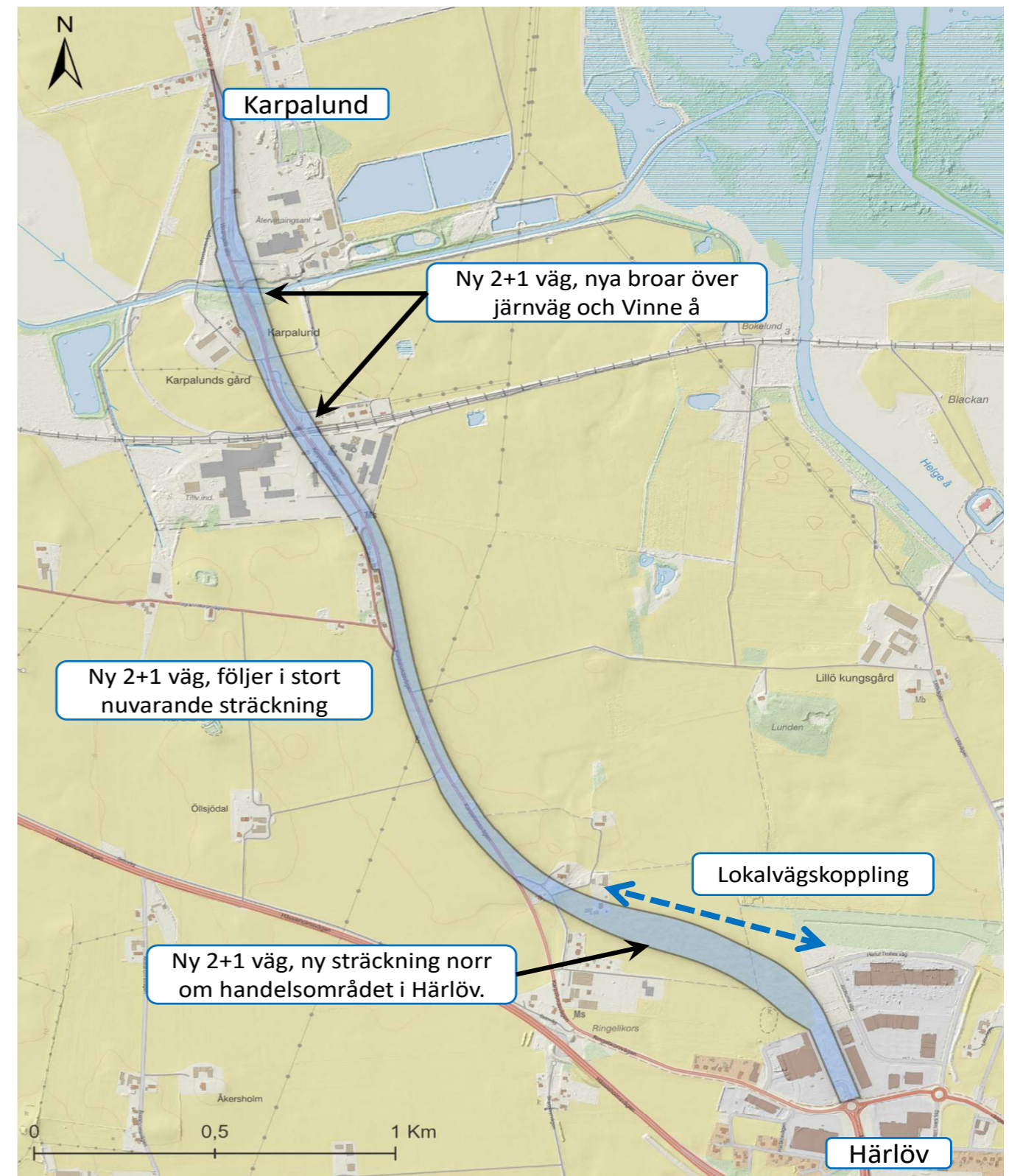
#### Aktuella åtgärder

På sträckan mellan Härlöv och norr om bebyggelsen i Ringelikors får vägen ny sträckning. Korridoren utgår från horisontalradie 700 meter, men tar även höjd för en linjeföring där dispens söks för att använda en horisontalradie på 625 meter med skevning 5,5 % i syfte att minska intrånget på fastigheten Lillö 50:16.

Idag fungerar det norra benet i cirkulationsplatsen som infart till Biltema. Denna föreslås rivas. Till Biltema kan befintlig infart från Öllegårds väg användas alternativt att ny infart anläggs från befintliga väg 19.

Fastigheterna norr om den nya vägsträckningen föreslås få en ny infartsväg som ansluter mot det kommunala vägnätet vid Herluf Trolles väg. Fastigheterna söder om studerad ny väg har fortsatt anslutningar till den befintliga sträckningen av väg 19.

Nuvarande väg 19 föreslås byggas om till gång- och cykelväg från Ringelikors och norrut, så långt



6.4:2 Alternativ Mitt B, översikt

det är möjligt, vilket innebär att ingen gång- och cykelväg anläggs längs den nya vägsträckningen.

Norr om bebyggelsen i Ringelikors går alternativet samman med alternativ Mitt A till ett gemensamt alternativ Mitt, se avsnitt 6.4.1.

### 6.4.3 Alternativ Nollplus

Alternativet innebär ombyggnad av nuvarande väg 19 för att möjliggöra en högre tillåten hastighet, 80 km/h. Alternativet når inte upp till den målstandard som Trafikverket, Region Skåne och Kristianstads kommun är överens om för väg 19.

Alternativet syftar till att förbättra framkomligheten och tillgängligheten för fordonstrafiken samt trafiksäkerheten för gående och cyklister genom mindre omfattande ombyggnadsåtgärder som i det närmaste helt utgår från befintlig väg på hela sträckan från Härlöv till Vinnö. Se figur 6.4:3 för en översikt av alternativet.

#### Hastigheter och körfältsindelningar

Hastigheten utmed sträckan föreslås till 80 km/h på hela sträckan mellan Härlöv och Vinnö. Hastigheten höjs således från nuvarande 70 km/h från nuvarande gräns för tätbebyggt område i Härlöv till ombyggnadens avslutning norr om Karpalund. Preliminärt är det inte aktuellt med lokala hastighetssänkningar. Väster om Härlöv behöver en stegvis nedtrappning av hastigheten från 80 till 40 km/h göras i sydlig körriktning.

#### Aktuella åtgärder

Befintlig väg 19 utnyttjas i sin helhet utom vid Ringelikors där nuvarande kurvradie inte kan accepteras vid 80 km/h. En större kurvradie innebär att vägen flyttas västerut och kommer därför till viss del inkräkta på åkermarken.

Från bebyggelsen i västra Härlöv anläggs en ny gång- och cykelväg på vägens västra sida. Gång- och cykelvägen kan antingen anläggas som en

breddning av befintlig väg och separeras från vägen med hjälp av räcke eller med en skiljeremsa som är minst 5 m bred.

Utformningen av gång- och cykelvägen vidare norrut till Vinnö kan göras på olika sätt:

- Gång- och cykeltrafiken kan ledas på nya separata broar över järnvägen och Vinne å, helt skilt från väg 19. Över Vinne å finns en äldre bro som eventuellt kan nyttjas.
- Alternativt kan en gång- och cykelbana separerad med räcke anläggas utmed väg 19. På befintliga broar får den i så fall begränsad bredd.

I höjd med Gyllingsvägen ansluts gång- och cykelvägen till befintlig gångbana längs väg 19 där en sänkning av kantstenen gör det möjligt för cyklister att byta sida.

De fastigheter i västra Härlöv som idag har utfarter mot väg 19 föreslås utfarterna dras in och ersättas med en ny infartsväg norr om fastigheterna som ansluter till Öllegårds väg.

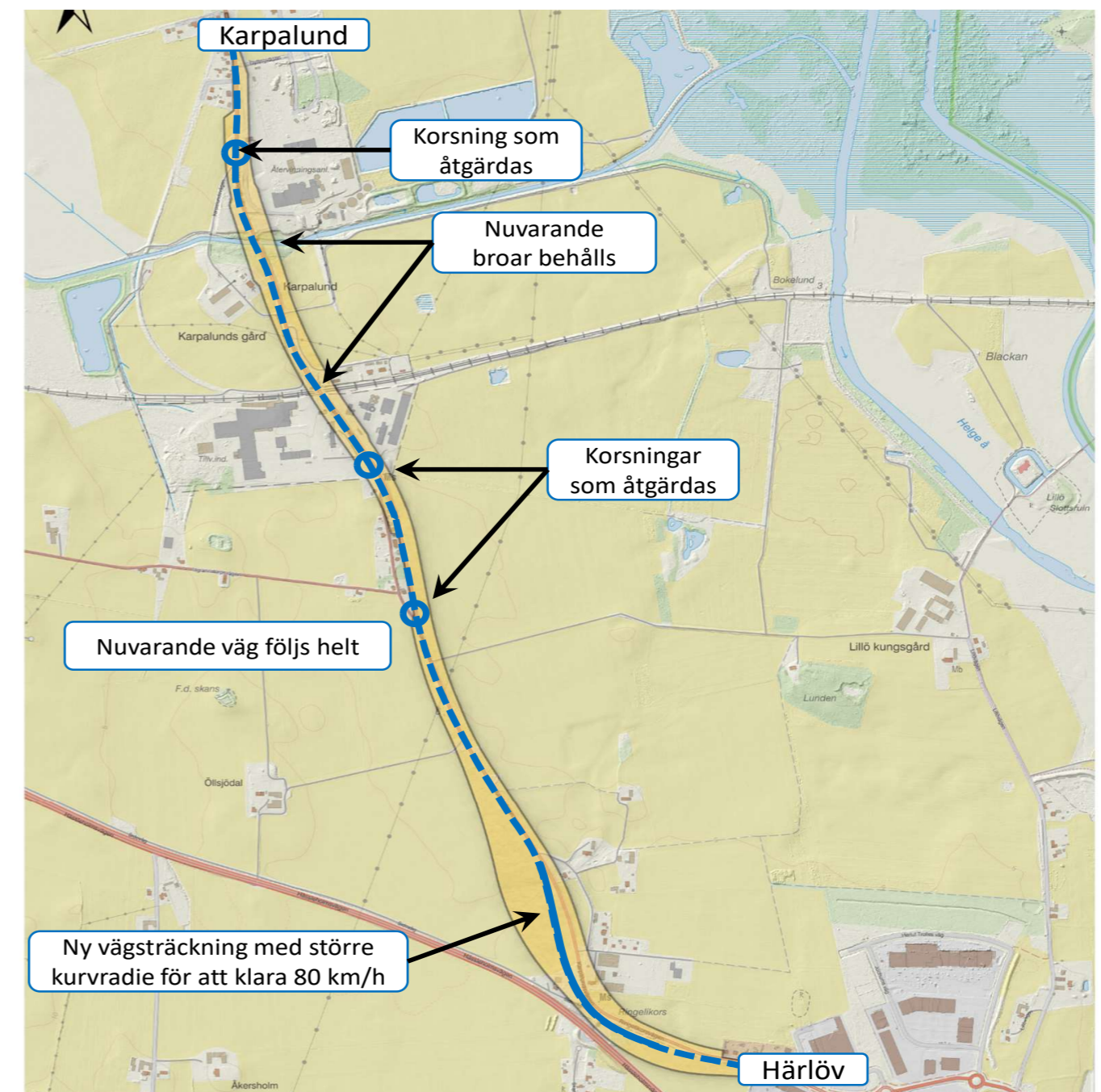
För bebyggelsen öster om väg 19 i Ringelikors slopas den södra infarten och den norra anslutningen görs vinkelrät mot vägen.

Mellan Ringelikors och Karpalund kan befintliga korsningar och anslutningar behållas med nuvarande utformning.

I Karpalund föreslås nuvarande korsning med väg 2015.1 byggas om med separat vänstersvängfält och till denna föreslås in- och utfarten till verksamhetsområdet på den västra sidan anslutas. Nuvarande in- och utfart från verksamhetsområdet på den östra sidan föreslås bli kvar i samma läge och bildar därmed två förskjutna trevägskorsningar.

Norr om Karpalund slopas korsningen till Karpalundsdamarna och samordnas med infarten till återvinningen. Övriga befintliga korsningar och anslutningar på sträckan kan behållas med nuvarande utformning.

På hela sträckan ses befintliga busshållplatser över och uppgraderas avseende tillgänglighet och trafiksäkerhet. I det arbetet kan eventuellt någon hållplats komma att utgå.



6.4:3 Alternativ Nollplus, översikt

## 7. Effekter och konsekvenser

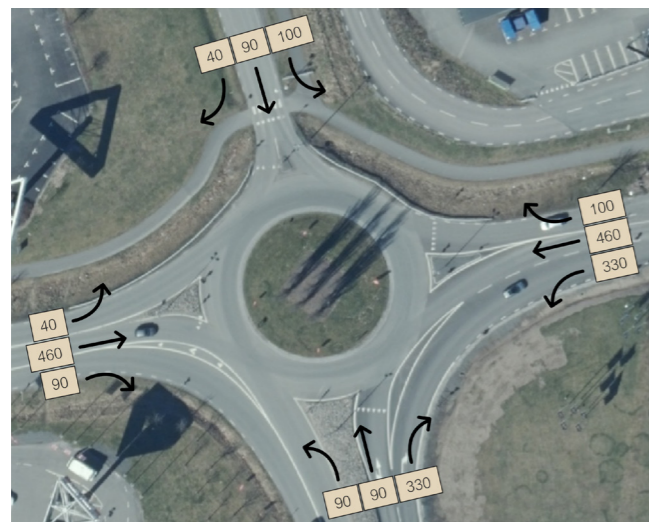
### 7.1 Konsekvenser för trafik och användargrupper

#### 7.1.1 Biltrafik

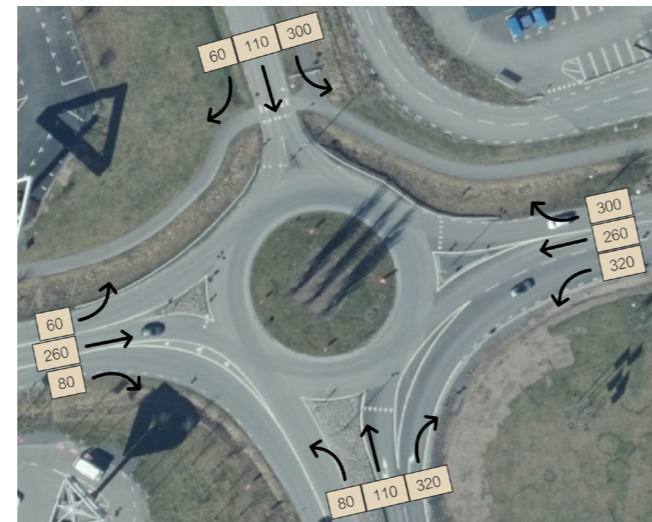
I detta kapitel kommer skillnaden i framkomlighet och restid för biltrafik att presenteras. Framkomligheten är studerad med hjälp av kapacitetsanalys i programmet Capcal. Restider är beräknade genom att studera sträcka och hastigheter för respektive alternativ.

#### Framkomlighetsbedömning

Det som skiljer de olika alternativen åt framkomlighetsmässigt är hur trafikmängderna fördelar sig i cirkulationsplatsen vid Biltema (Väg 19 / Malmövägen / Långebrogatan). I Nollalternativet, alternativ Nollplus och alternativ Mitt A kör motorfordonen mellan Härlöv och Karpalund i cirkulationsplatsens västra ben. I alternativ Mitt B däremot kör trafiken mellan Härlöv och Karpalund i cirkulationsplatsens norra ben. De fordon som trafikerar det västra benet i det alternativet ska till de verksamheter eller bostäder som ligger i direkt anslutning väster om cirkulationsplatsen. Figurerna nedan visar maxtimmestrafik och visar skillnad i trafikmängder för de olika alternativen. Den vänstra bilden motsvarar trafikmängder för Nollalternativet, alternativ Nollplus och alternativ Mitt A. Den högra bilden visar trafikmängder för alternativ Mitt B.



7.1.1 Maxtimmestrafik, alternativ Mitt A, Nollalternativ och alternativ Nollplus



7.1.2 Maxtimmestrafik, alternativ Mitt B

Den stora skillnaden i trafikmängder består av trafik till och från det norra och västra benet. Trafikmängderna har använts för att genomföra en kapacitetsbedömning av korsningen. Kapacitetsbedömningen består i att studera belastningsgrader och kölängder för cirkulationsplatsen. Trafikverket har som mål att belastningsgraderna i cirkulationsplatser ska vara under 0,8 vilket innebär god framkomlighet med endast kortare köer. Även högre belastningsgrader kan accepteras. En belastningsgrad över 1.0 betyder att korsningen är överbelastad, vilket innebär att köer avvecklas långsammare än de byggs upp, vilket innebär att det snabbt bildas långa köer. Köerna i kommande tabeller presenteras som antal fordon.

Belastningsgraderna och kölängderna för de olika alternativen är i stort sett snarlika. Detta är logiskt eftersom alla alternativ har liknande antal fordon i cirkulationsplatsen. Den totala belastningen är högst för Nollalternativet, Alternativ Nollplus och alternativ Mitt A samt alternativ Mitt B där belastningen är beräknad till 0.62. Belastningsgraderna och kölängderna i cirkulationsplatsen är i alla alternativ låga, vilket innebär att alla alternativ har likvärdig framkomlighet.

#### Restidsbedömning

En aspekt som skiljer sig något åt för de olika alternativen är restiden det tar för fordon att färdas mellan Härlöv och Karpalund. Sträckan som är beräknad är från cirkulationsplatsen vid Biltema till platsen i Karpalund där hastighetsgränsen minskas till 70 km/h. Hänsyn har tagits till lokala hastighetssänkningar mot cirkulationsplatsen och vid verksamhetsområdet vid Postnord.

Alternativ Mitt B har kortast restid med 2 minuter och 3 sekunder. Restiden är kortare än de andra alternativen eftersom sträckan med 40 km/h vid Cirkulationsplatsen endast är 250 m lång. Därefter har alternativ Mitt A, alternativ Nollplus och Nollalternativet restider som motsvarar de olika skyltade hastigheterna.

#### 7.1.2 Kollektivtrafik

Nollalternativet innebär att samtliga hållplatser finns kvar i befintliga lägen. Hållplatsen Karpalund Byggmästare Nyström och Karpalund Stationsvägen har fortsatt låg standard vad gäller tillgänglighet och trafiksäkerhet.

Hållplatsen Karpalund Lagerhusföreningen ligger fortsatt kvar inne på fastighetsmark, vilket innebär att hållplatsen behöver angöras oavsett om det finns av- eller påstigande. Detta medför en ineffektiv linjesträkning för övriga resenärer på linjen.

Alternativ Mitt A innebär att hållplatsen Karpalund Byggmästare Nyström dras in och resenärerna vid denna hållplats, som enligt resandestatistiken uppgår till cirka 4 resenärer/dag (mån-fre) samt 2 resenärer/dag (lör-sön), hänvisas till hållplatsen Härlöv Olof Mohlins väg, cirka 1,25 km österut. Hållplatsen Karpalund Lagerhusföreningen, som idag är belägen inne på fastighetsmark, ersätts av fickhållplatser ute på väg 19. Detta medför att kollektivtrafiken får en genare och snabbare sträckning och behöver inte angöra hållplatsen om ingen resenär behöver stiga på eller av. Av- och påstigande resenärer vid hållplatsen Karpalund Lagerhusföreningen behöver dock i större utsträckning korsa väg 19. Hållplatsen Karpalund Stationsvägen dras in och resenärerna, som enligt resandestatistiken uppgår till cirka 1 resenär/dag (mån-fre), hänvisas till hållplatsen Karpalund Lagerhusföreningen, cirka 600 meter söderut.

Tillfart	Körfält	Belastningsgrad	Medelkö
Väg 19	Fri höger	0.06	
	R/V	0.54	0.6
Infart Biltema	H/R/V	0.41	0.6
Långebrogatan	H/R/V	0.62	0.0
Malmövägen	Fri höger	0.22	
	R/V	0.13	0.0

Tabell 7.1.1 Resultat kapacitetsbedömning maxtimme år 2050, Nollalternativ, alternativ Nollplus och alternativ Mitt A

Tillfart	Körfält	Belastningsgrad	Medelkö	90-percentilkö
Återvändsgata mot väster	Fri höger	0.05		
	R/V	0.45	0.6	1.2
Ny dragning av väg 19	H/R/V	0.60	0.9	2.2
Långebrogatan	H/R/V	0.62	0.1	0.1
Malmövägen	Fri höger	0.21		
	R/V	0.17	0.1	0.1

Tabell 7.1.2 Resultat kapacitetsbedömning maxtimme år 2050, alternativ Mitt B

Alternativ	Nollalternativ	Alternativ Nollplus	Mitt A	Mitt B
Sträcka	3 660 m	3 660 m	3 660 m	3 570 m
Hastighet	70 km/h	80 km/h	100 km/h	100 km/h
Restid	3 min, 26 sek	3 min, 6 sek	2 min 41 sek	2 min, 3 sek

Tabell 7.1.3 Restider Härlöv-Vinne å

Alternativ Mitt B innebär på samma sätt som alternativ Mitt A att hållplatsen *Karpalund Byggmästare Nyström* och *Karpalund Stationsvägen* dras in och att hållplatsen *Karpalund Lagerhusföreningen* ersätts av fickhållplatser ute på väg 19.

Alternativ Nollplus innebär att det är möjligt att samtliga hållplatslägen kan finnas kvar, men att placering och utformning ses över och uppgraderas avseende tillgänglighet och trafiksäkerhet.

### 7.1.3 Cykeltrafik

Nollalternativet innebär att framkomligheten för cyklister som färdas längs och tvärs väg 19 fortsatt kommer vara begränsad samtidigt som trafikflödet förväntas öka.

Alternativ Mitt A innebär att framkomligheten för cyklister som färdas längs väg 19 kommer förbättras då en separerad gång- och cykelväg anläggs längs hela sträckan. Framkomligheten för korsande cykeltrafik försämras då vägen förses med mitträcke, trafikflödet förväntas öka och hastigheten ökar från 70 till 100 km/h.

Alternativ Mitt B innebär liksom alternativ Mitt A att framkomligheten för cyklister som färdas längs väg 19 förbättras, men att framkomligheten för korsande cykeltrafik försämras.

Alternativ Nollplus innebär att framkomligheten för cyklister som färdas längs väg 19 kommer att förbättras då en separerad gång- och cykelväg anläggs längs hela sträckan. Framkomligheten för korsande cykeltrafik försämras då trafikflödet förväntas öka och hastigheten ökar från 70 till 80 km/h.

### 7.1.4 Gångtrafik

Nollalternativet innebär att framkomligheten för gångtrafiken som färdas längs och tvärs väg 19 fortsatt kommer vara begränsad samtidigt som trafikflödet förväntas öka.

Alternativ Mitt A innebär att framkomligheten för gångtrafiken som färdas längs väg 19 kommer förbättras då en separerad gång- och cykelväg anläggs längs hela sträckan. Framkomligheten för korsande gångtrafik försämras då vägen förses med mitträcke, trafikflödet förväntas öka och hastigheten ökar från 70 till 100 km/h.

Alternativ Mitt B innebär liksom alternativ Mitt A att framkomligheten för gångtrafik som färdas längs väg 19 förbättras, men att framkomligheten för korsande gångtrafik försämras.

Alternativ Nollplus innebär att framkomligheten för gångtrafiken som färdas längs väg 19 kommer att förbättras då en separerad gång- och cykelväg anläggs längs hela sträckan. Framkomligheten för korsande gångtrafik försämras då trafikflödet förväntas öka och hastigheten ökar från 70 till 80 km/h.

### 7.1.5 Trafiksäkerhet

Nollalternativet innebär att sikten vid korsningar och vid bron över järnvägen fortsatt kommer att vara begränsad. Nuvarande utformning av korsningar samt av sidoområdet med direktutfarer och branta slänter kommer att vara kvar och därmed även fortsättningsvis ha låg standard och innebära risker samtidigt som trafikflödet förväntas öka. Förslaget innebär även att gående och cyklister fortsättningsvis kommer att färdas i blandtrafik längs 70-sträcka samtidigt som trafikflödet på sträckan förväntas öka. Det ökade trafikflödet medför även en större risk för gående och cyklister att korsa vägen.

Alternativ Mitt A innebär att sikten vid korsningar och vid bron över järnvägen kommer att förbättras och klara god standard. Utfarter och korsningar kommer att samordnas, vilket innebär färre anslutningar och därmed färre konfliktpunkter längs väg 19. Korsningarna kommer få en säkrare utformning med vänstersvängfält. Utformningen

av sidoområdet kommer att förbättras och klara god standard. Mitträckesseparering kommer att öka trafiksäkerheten för fordonstrafiken som färdas längs väg 19. Säkerheten för gående och cyklister som färdas längs väg 19 kommer att förbättras då en separerad gång- och cykelväg kommer anläggas längs hela sträckan. I anslutning till verksamhetsområdet i Karpalund kommer en passage att anläggas för korsande gång- och cykeltrafik, vilket kommer förbättra trafiksäkerheten i denna punkt. För korsande gång- och cykeltrafik på resten av sträckan kommer trafiksäkerheten att försämras då hastigheten ökar från 70 till 100 km/h, trafikflödet förväntas öka, vägbredden ökar och mitträcke anläggs. Dessa risker bedöms framför allt uppstå vid öppningar i mitträcket avsedda för enskilda anslutningar eller korsande jordbruksfordon.

Alternativ Mitt B innebär liksom alternativ Mitt A att sikten vid korsningar och vid bron över järnvägen kommer att förbättras, utfarter och korsningar kommer att samordnas och utformningen av korsningar och sidoområde kommer förbättras. Mitträckesseparering och separerad gång- och cykelväg kommer öka trafiksäkerheten för trafiken längs vägen. Trafiksäkerheten för den korsande gång- och cykeltrafiken kommer förbättras i anslutning till verksamhetsområdet i Karpalund, men försämras längs resten av sträckan.

Alternativ Nollplus innebär att sikten vid korsningar och vid bron över järnvägen fortsatt kommer att vara begränsad. Nuvarande utformning av korsningar samt av sidoområdet med direktutfarer kommer att vara kvar och därmed även fortsättningsvis ha låg standard och innebära risker samtidigt som trafikflödet förväntas öka. Kurvradier och slänter i sidoområdet avses förbättras vilket ökar trafiksäkerheten längs sträckan. Säkerheten för gående och cyklister som färdas längs väg 19 kommer att förbättras då en separerad gång- och cykelväg kommer anläggas längs hela sträckan. För korsande gång- och cykeltrafik kommer trafiksäkerheten att försämras då hastigheten ökar från 70 till 80 km/h och trafikflödet förväntas öka.

### 7.1.6 Trafikantupplevelse

Med trafikantupplevelse avses här upplevelsen av att färdas på vägen igenom det omgivande landskapet. Det handlar om på vilket sätt trafikanten får en förståelse för landskapet och dess identitet, på vilket sätt landskapet bidrar till variation och rytm längs sträckan samt bidrar till orienterbarhet.

Befintlig väg 19 ligger som nämnt, i ett öppet landskap där användningen av landskapet som jordbruksmark är tydlig. Det finns fler strukturer som bidrar till förståelsen för landskapet och dess identitet. Den högsta silon, Lillö Kungsgård och Karpalunds gård är alla landmärken som bidrar till förståelsen för landskapets funktion och identitet.

I samtliga förslagsalternativ förblir dessa byggnadskroppar opåverkade och bibehåller sina funktioner som visuella markörer. Dessa landmärken, tillsammans med andra tydliga strukturer såsom större dungar med uppvuxen vegetation, broarna, järnvägen, Vinne å och bebyggelsesamlingar bidrar till orienterbarheten i landskapet och variationen mellan öppet och slutet/bebyggt landskap. I samtliga alternativ förblir de mest framträdande strukturerna kvar då de befinner sig utanför de framarbetade korridorsalternativen.

Som gång- och cykeltrafikant kommer samtliga förslag att innebära en ökad möjlighet att komma ut i landskapet tack vare den planerade gång- och cykelvägen. Denna tillsammans med förbättrade korsningspunkter över väg 19 kan koppla ihop redan befintliga rörelsestråk och göra det möjligt att nå målpunkter även utanför utredningsområdet. Fler kommer få möjlighet att uppleva dess rytm och utblickar från vägen.

I alternativ Nollplus kommer upplevelsen i stort bli samma utblickar från vägen som idag medan korridoralternativet Mitt (Mitt A och Mitt B) leder trafikanterna ut på nya områden av landskapet som tidigare använts till annat.

## 7.2 Konsekvenser för lokalsamhället och regional utveckling

### 7.2.1 Nuvarande och planerad markanvändning

#### Riksintressen

Riksintresseområdet för friluftsliv, Araslövssjön-Hammarsjön-Helge å, berörs inte fysiskt av studerade alternativ. Tillgängligheten till området för rekreation påverkas i någon mån positivt av utbyggd gång- och cykelväg utmed väg 19, förutsatt att det också erbjuds säkra och bekväma möjligheter att korsa väg 19. Gång- och cykelvägen ingår i samtliga alternativ, men säkra korsningsmöjligheter behöver studeras i senare skeden.

Riksintresseområdet för naturvård, Helgeåns nedre lopp (med Araslövssjön och Hammarsjön), omfattar även Vinneå som korsas av alla studerade alternativ. Alternativet med mindre omfattande åtgärder bedöms vara likvärdigt med nuvarande förhållanden och Nollalternativ. Alternativ med ombyggnad till mötesfri väg i korridor Mitt är positivt för faunarörelser längs Vinne å då det alternativet innebär att nuvarande bro ersätts vilket ger möjlighet att skapa faunapassage under väg 19 längs ån.

Riksintresseområdet för kulturmiljövård, Araslövs farmer, berörs till en mindre del av studerad vägsträcka. Från Karpalund upp till Vinne å gränsar området mot väg 19, norr om Vinne å utbreder det sig på båda sidor om vägen. Eftersom alla alternativ på dessa sträckor utnyttjar befintlig sträckning bedöms inte området påverkas negativt jämfört med nuvarande förhållanden.

Väg 19 som riksintresse för kommunikationer påverkas positivt av studerade åtgärder. Mest positivt bedöms alternativet med ombyggnad till mötesfri väg i alternativ Mitt B vara, eftersom den lösningen tar mest hänsyn till den långväga trafiken.

Järnvägen Kristianstad-Hässleholm korsas av samtliga alternativ, men påverkas inte av aktuella åtgärder.

#### Kommunal planering

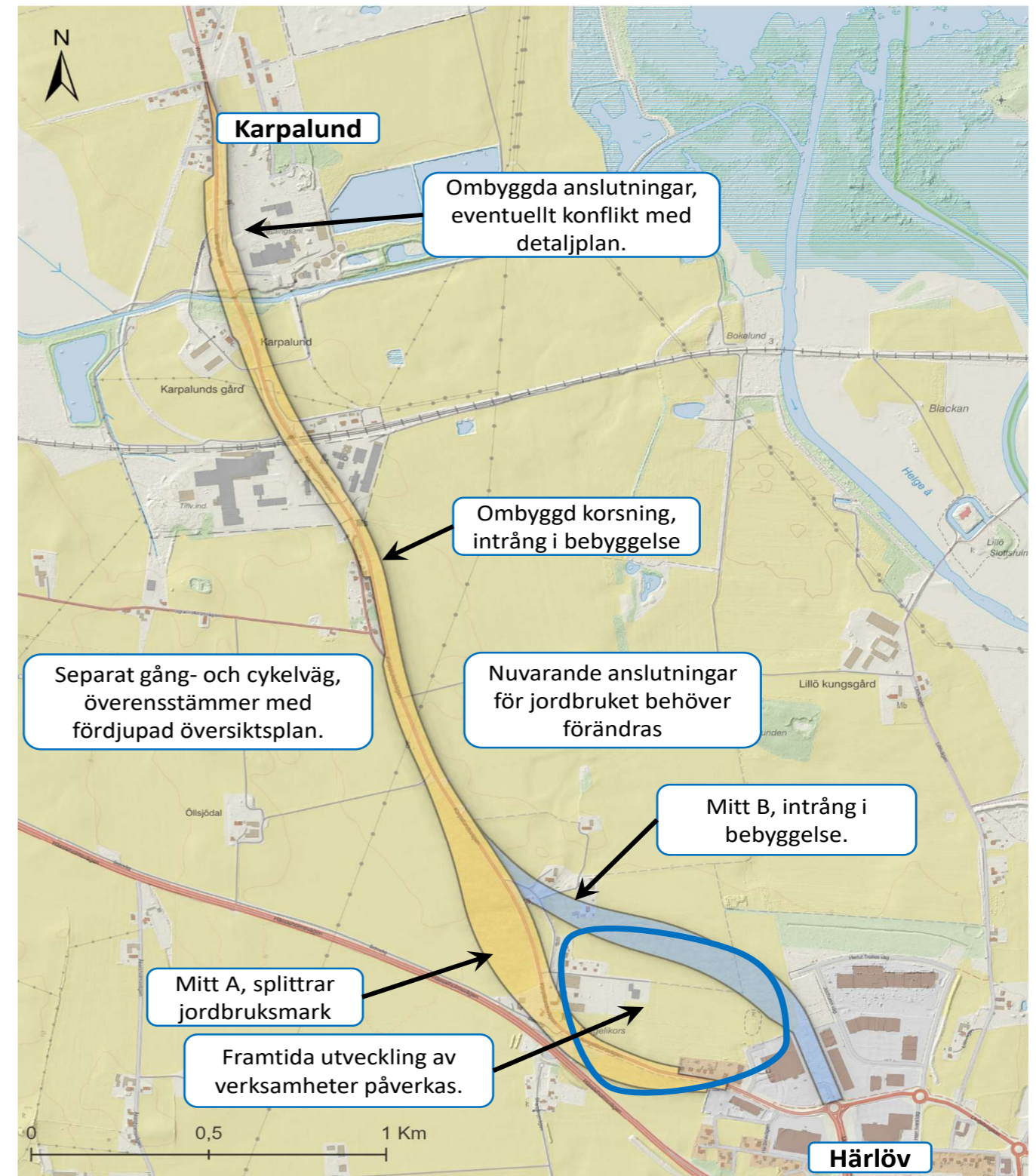
I princip ligger alternativ Mitt med både Mitt A och Mitt B inom vad som i den fördjupade översiktsplanen för Kristianstads stad beskrivs som reservat för framtida anslutning av väg 19 till E22 och trafikplats Härlöv. Längs nuvarande väg föreslås i planen en gång- och cykelväg mellan Härlöv och Vinnö. Dessutom redovisar planen en möjlig utbyggnad av handel och lättare verksamheter vid Ringelikors och Häråkravägen väster om Härlöv.

I en äldre detaljplan redovisas väster om Härlöv också en vägsanlutning över väg 21, till området på södra sidan av vägen.

De studerade alternativen i korridor Mitt innehåller samtliga en separerad gång- och cykelväg som följer nuvarande väg 19 och överensstämmer med kommunal översiktsplanering. Detta gäller även alternativet med en mindre omfattande ombyggnad av väg 19.

Alternativ Mitt A innebär att det planerade verksamhetsområdet delas av väg 19, där det inte heller planeras för ytterligare anslutningar med hänsyn till målet om 100 km/h på sträckan. Sannolikt bör de nya verksamheterna därför anslutas till befintligt och framtida lokalgatunät i Härlöv. Detta gäller även den vägsanlutning till södra sidan av väg 21 som omfattas av detaljplan.

Alternativ Mitt B innebär att utbyggnaden av det planerade verksamhetsområdet kommer att begränsas norrut av ny väg 19. Vägen ligger delvis inom det område som i översiktsplanen är redovisat som framtida verksamheter, men eftersom vägens placering är vald för att undvika intrång i fastigheter som omfattas av det statliga byggnadsminnet Lillö Kungsgård skulle verksamhetsutbyggnaden sannolikt ändå behöva begränsas. I detta alternativ kommer nuvarande väg 19 att kunna användas för anslutning till både befintliga och framtida verksamheter. Sannolikt kan gatunätet



7.2:1 Konsekvenser för kommunal planering

även anpassas till planerad väganslutning över väg 21.

En mindre omfattande ombyggnad av väg 19 innebär framförallt att Kristianstads kommuns tydliga önskemål om en utbyggnad med målstandard 100 km/h inte kommer till stånd på sträckan. Även om möjligheterna till en utbyggnad av verksamheter enligt översiktsplanen är fullt möjlig i detta alternativ behöver sannolikt lokalgatunätet i Härlöv anpassas och kompletteras för att ge önskvärd framkomlighet på väg 19 och god tillgänglighet till verksamheterna.

I södra delen av Vinnö kan vägutbyggnaden eventuellt komma i konflikt med gällande äldre detaljplan. Det är först när det finns ett förslag till vägutformning som detta kan slutligt bedömas och det är inte alternativskiljande.

Sammantaget bedöms alla alternativ vara genomförbara utan konflikter med den kommunala planeringen, men alternativ Mitt B bedöms vara den lokalisering som minst påverkar möjligheterna till framtida utbyggnad av verksamheter i området väster om Härlöv.

#### Jordbruk

En utbyggnad av väg 19 till högre standard får både direkta och indirekta konsekvenser för den omfattande jordbruksverksamheten i området. Direkt påverkas jordbruket av intrång när nuvarande väg ersätts med ny- eller ombyggd väg. Intrången kommer både från att det nuvarande vägområdet breddas, vilket berör den mark som idag gränsar mot väg 19, och från att vägen läggs om i samband på kortare eller längre sträckor. En sådan omläggning kan medföra att delar av brukade marker skärs av från resten av brukningsenheten och eventuellt inte kan brukas rationellt.

Indirekt påverkas jordbruket även av att möjligheterna att korsa eller ansluta till vägen begränsas med hänsyn till trafiksäkerhet och framkomlighet. Detta kan medföra t ex längre transportväg eller att transporter som kunnat utnyttja allmän väg istället behöver lösas på den enskilda fastigheten. Det kan i sin tur leda till ett behov av enskilda eller samfälliga brukningsvägar som minskar den brukningsbara ytan inom fastigheten.

Inom den gemensamma delen av alternativ Mitt föreslås en ombyggnad och breddning av väg 19 som utgår från befintlig väg. Det är troligen framförallt österut som vägområdet behöver utökas. Antalet fastighetsanslutningar kommer att reduceras, med behov av enskilda vägar parallellt med väg 19. Sammantaget innebär åtgärderna ett intrång som reducerar den tillgängliga arealen på marginalen, men inte bedöms påverka strukturen. Vilka behov och möjligheter till korsning och anslutning till väg 19 för jordbrukstransporter som blir aktuella kommer att behöva tas fram i samråd med berörda, men kommer att behöva begränsas, framförallt för att inte äventyra trafiksäkerheten. Det finns även positiva effekter av detta då konflikter och trafiksäkerhetsbrister kan undvikas genom att jordbrukstransporterna i mindre utsträckning behöver använda det allmänna vägnätet.

I alternativ Mitt A medför kraven på god linjeföring att vägen kommer att behöva läggas om väster om nuvarande väg, framförallt för att uppnå 100 km/h, men även en mindre omfattande ombyggnad, till 80 km/h, kräver en större kurvradie än i dagens kurva vid Ringelikors. Detta medför att delar av berörd jordbruksfastighet skärs och sannolikt är mindre intressant att bruka, även om det kan finnas möjlighet att lägga samman den med mark som frigörs när nuvarande väg blir överflödigt.

I alternativ Mitt B blir det aktuellt med en ny sträckning som korsar jordbruksmark norr om Ringelikors. Denna mark är utpekad som framtida verksamhetsområde och bedöms därför långsiktigt vara av mindre betydelse för jordbruket.

Sammantaget bedöms ny väg enligt alternativ Mitt A vara mest negativt för jordbruksnäringen eftersom det både medför direkta intrångseffekter från breddning och omläggning av väg 19 och indirekta effekter på transportmöjligheterna. Mitt B ger mindre intrång och alternativet med en mindre omfattande ombyggnad påverkar jordbrukstransporterna mindre.

#### Övriga verksamheter

De övriga verksamheter som berörs av studerade alternativ är, utöver verksamheter i Härlöv, logistik- och lagerverksamhet i Karpalund samt biogas- och återvinningsanläggningar i södra Vinnö.

På en övergripande bedöms dessa verksamheter gynnas av att vägåtgärderna, oavsett val av alternativ, leder till ökad trafiksäkerhet och framkomlighet.

För handelsverksamheterna i Härlöv ger alternativ Mitt B något större möjligheter att utveckla verksamheterna utan konflikt med trafiken på väg 19.

Verksamheterna i Karpalund kommer framförallt att få förbättrade anslutningar till väg 19 efter ombyggnad av nuvarande korsning.

Verksamheterna i södra delen av Vinnö kommer att behöva anpassa och samordna sina anslutningar till väg 19, vilket kan medföra intrång och omvägar för en del transporter. Det finns olika lösningar för detta, men de är inte alternativskiljande.

#### Bebyggelse

De studerade korridorerna berör i begränsad omfattning bebyggda fastigheter, men det har inte helt gått att undvika sådana. Eftersom det inom en korridor finns möjlighet att gå vidare med olika utformning så är antalet berörda fastigheter endast ett grovt mått på hur mycket alternativet direkt kan påverka befintlig bebyggelse.

Alternativ Mitt A berör bebyggelse vid Ringelikors där vägområdet behöver utökas för att ge möjlighet till en kurva med större radie. Totalt berörs tre bebyggda fastigheter, där några av byggnaderna inom korridoren är angivna som bostadshus. Eftersom de ligger i direkt anslutning till nuvarande väg är de sannolikt störda av trafiken. Någon av dessa byggnader kan komma att beröras även vid en mindre omfattande ombyggnad av väg 19.

Alternativ Mitt B berör tre bebyggda fastigheter, på två av dessa ligger byggnader inom korridoren.

På den gemensamma sträckan berör alternativen Mitt A och B ett par bebyggda fastigheter med bostadshus i södra delen av Karpalund. Längre norrut i Karpalund berörs dels verksamheter söder om järnvägen, där det inte går att utesluta att enstaka byggnader påverkas, dels en bostadsfastighet direkt norr om järnvägen.

Även i den södra delen av Vinnö omfattar korridoren delar av fastigheter med bostäder väster om väg 19. Avgörande för graden av intrång är i detta fall utformningen av ny väg och av anslutningsvägar eftersom en eventuell ombyggnad här ska anslutas till nuvarande väg norrut genom Vinnö.

Sammantaget är skillnaden liten mellan de studerade alternativen, men alternativet med en mindre omfattande ombyggnad ger större möjlighet att undvika intrång i bebyggelse.

### 7.2.2 Jämställdhetsaspekter

De nya föreslagna vägsträckningarna gör väg 19 trafiksäkrare vilket gör det säkrare för olika trafikslag att röra sig i området. Att öka trafiksäkerheten för olika trafikslag ger positiva konsekvenser utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Idag kan väg 19 inte antas ge jämställd och jämlik tillgång till alla, eftersom biltrafiken prioriteras och det är trafiksäkert och farligt att gå eller cykla på vägen, samt att ta kollektivtrafiken på vissa ställen.

Den nya vägsträckningen förbättrar dessa möjligheter eftersom det planeras en separerad gång- och cykelväg med räcke, vilket är positivt utifrån jämställdhetsaspekter. I ett senare skede behöver vägens utformning även tillgodose aspekter som rör kollektivtrafiken. De fyra busshållplatser som ligger på väg 19 i aktuellt avsnitt är idag svårtillgängliga och det saknas trafiksäkra passager och säkra möjligheter att kliva på och av bussen. Det är sannolikt att tillgängligheten till kollektivtrafiken förbättras med ombyggnationen av väg 19.

För att utforma trafiksituationen så jämlikt mellan olika åldersgrupper och så jämställd som möjligt behöver gång- och cykeltrafiken, samt kollektivtrafiken prioriteras på ett tydligt sätt. Att hastigheten för biltrafiken höjs kan ha en viss negativ effekt på dessa aspekter. Förbättringarna i trafiksäkerheten för gående och cyklister överväger dock.

Jämställdhetsaspekter är även starkt kopplade till den upplevda tryggheten i olika miljöer. Idag är området runt om väg 19 lantligt och glest bebyggt på de flesta ställen. Det saknas en urban struktur som ger trygghet i en stadsmässig bebyggelse. Ett alternativ där gång- och cykelvägen ligger närmast bebyggelse kan upplevas som tryggare. Om det finns bebyggelse på båda sidor av vägen är det positivt utifrån trygghetsaspekter. Speciellt på kvällar och nätter kan det kännas otryggt att röra sig på väg 19 eller tillhörande gång- och cykelväg oavsett

val av alternativ på grund av den glesa bebyggelsen längs med vägen.

Konsekvenserna är beroende av utformningen av vägen, men även av användningen av den gamla vägsträckan när den nya vägen byggs. Alla alternativ innebär att det byggs ett nytt vägavsnitt på en del av sträckan, så att den gamla väg 19 finns kvar i närheten av den nya. Om den gamla vägen fortsatt används som bilväg kan det innebära negativa konsekvenser utifrån ett socialt perspektiv. Det kan innebära säkerhetsrisker för gående och cyklister och ytan mellan de två vägsträckningarna riskerar bli en otrygg plats och en död yta, vilket är negativt utifrån jämställdhetsaspekter. Här blir det speciellt viktigt hur gång- och cykeltrafiken ska lösas.

Sammanfattningsvis så ökar trafiksäkerheten och tryggheten för gående och cyklister, samt för kollektivtrafiken, påtagligt i alla alternativen. Nollalternativet innebär att trafikosäkra och otrygga vägmiljöer kvarstår. En viss risk kvarstår att jämställdhetsaspekter inte tillgodoses tillräckligt, om väggestaltningen inte tar hänsyn till trygghetsfrämjande åtgärder, såsom belysning, trafiksäkra tillfartsvägar och en tydlig prioritering av gående och cyklister. Om något av alternativen skulle påverka tillgången till kollektivtrafiken negativt kan det ha negativa konsekvenser utifrån jämställdhetsperspektivet.

### 7.2.3 Barnkonsekvenser

Väg 19 själv utgör en stor barriär för barn i området och barriären kvarstår oavsett vilket alternativ som väljs. Vägen blir bredare och högre och kan därmed antas utgöra en större barriär och en attraktivare väg för bilister. En attraktivare väg för biltrafiken kan innebära ökade trafikmängder, vilket är negativt utifrån barnperspektivet. Trafiksäkerheten förbättras dock, vilket är positivt. Det blir säkrare för alla trafikslag på väg 19.

En ny parallell och separerad gång- och cykelbana bidrar till en sammanhängande och trafiksäker möjlighet för barn att röra sig på egen hand. Den nya gång- och cykelvägen kan ses som en viktig tillkommande plats som kan användas av barn. Det är viktigt att den nya gång- och cykelvägen planeras som en sammanhängande väg längs hela sträckan och att gående och cyklister är skyddade från biltrafiken. Det är viktigt att gång- och cykelbanan ansluter på ett trafiksäkert sätt till tillfartsvägar på båda sidor av väg 19, samt till bostadsområden och andra målpunkter i Härlöv och Vinnö. Med vägens ombyggnad eller nybyggnad blir det generellt möjligt att röra sig som barn på egen hand i området på grund av den planerade separerade gång- och cykelvägen. Den möjliggör att barn och unga kan gå och cykla trafiksäkert och avskild från den hårt trafikerade vägen. Det tillkommer en viktig sträcka för barn att ta sig till skolor och fritidsmåluppunkter. Även om denna sträcka inte medför särskild många rekreativa värden, bidrar den till helt nya möjligheter för barn att röra sig i området i en miljö som innan inte var lämpligt att nyttja för barn.

Det kan antas att ombyggnaden även medför en förbättring av gångpassager och tillgängligheten till både kollektivtrafiken och skolbussen. Alla alternativen förbättrar i stort sett tillgängligheten till kollektivtrafiken och skolbussen, eftersom den nya vägutformningen antas utformas på ett säkrare sätt. Barns möjligheter att röra sig i området förbättras eftersom vägen blir mycket säkrare på

grund av förbättrade förutsättningar och utformningen, samt den nya separerade gång- och cykelvägen.

Hastighetshöjningen som möjliggör 100 km/h istället för 70 km/h påverkar barn negativt. Vägen blir en ännu större barriär och vägen kvarstår som en osäker och otrygg miljö för barn. Hastigheterna och vägens utformning bör anpassas till passerande in- och utfarter till villagator och enstaka gårdar, så att det blir säkert och tryggt för barn att röra sig. Hur lokalvägar ansluter till väg 19 speciellt för gående och cyklister kan vara avgörande utifrån barnperspektivet. Oavsett alternativ kommer hastighetsökningen ha en negativ påverkan på säkerheten och tryggheten speciellt för barn.

Höjda trafikmängder innebär även högre bullernivåer och luftföroreningar som kan ha en negativ påverkan på barns hälsa. Barn påverkas mer än vuxna av dåliga luft- och ljudförhållanden.

Barn, som identifierar sig starkt med sin direkta närmiljö, kan påverkas av infrastrukturella förändringar. De kan ta tid tills barn och boende kan orientera sig i området efter en ombyggnad.

Under byggtiden blir det viktigt att störningar minimeras för kollektivtrafiken, samt att byggplatsen är tydlig avskärmd så att det inte uppstår några säkerhetsrisker för barn. Det är väsentlig utifrån barnperspektivet att tillfälliga trottoarer, vägar och hållplatser är utformade på ett tillgängligt sätt så att det är möjligt att röra sig som cyklist eller med barnvagn.

Korridoren för Mitt A ligger till stor del på den nuvarande sträckningen av väg 19. Det minskar barriäreffekterna om vägsträckningen ligger så nära den befintliga vägen som möjligt, utifrån barnperspektivet. Det beror dock starkt på den slutliga utformningen av vägen och hur mycket hänsyn det tas till oskyddade trafikanter, gående och cyklister,

samt trafiksäkra övergångsställen och tillfartsvägar. Det beror även på hur den gamla Väg 19 används i framtiden.

Även Mitt B innebär ett ganska litet intrång i befintliga boendemiljöer och därmed även miljöer där barn rör sig. Även här finns en viss risk att befintliga boendemiljöer delas upp i två områden på båda sidor av vägen, vilket kan skapa nya barriärer och gör det svårare att röra sig som barn på egen hand. Även här beror konsekvenserna för barn på utformningen av vägen. Användningen av den nuvarande väg 19 i framtiden är även här relevant. Om den används som en bilväg även i framtiden när den nya vägen byggs ut riskerar det blir en osäker miljö för barn.

Alternativ Nollplus innebär en ombyggnad av den befintliga väg 19 och delvis en nybyggnad av vägen i södra delen mot Härlöv. Barn som identifierar sig starkt med sin omgivning är känsliga för fysiska förändringar, vilket innebär att det är positivt om vägsträckningen förändras så lite som möjligt. Vägen är redan idag en stor barriär för barn och innebär säkerhetsrisker. En ny sträckning innebär ännu en bilväg som begränsar barns rörelsemöjligheter i området. Även vid alternativ Nollplus ska en ny gång- och cykelväg tillkomma, vilket är positivt. Dessutom ska hastigheten vid alternativ Nollplus bara höjas till 80 km/h och inte till 100 km/h vilket ha positiva konsekvenser utifrån barnperspektivet. Även här beror barnkonsekvenserna på utformningen av vägen och hur den kommer smälta in i omgivningen, samt i planerade utvecklingen i området.

#### 7.2.4 Vaghållningsansvar

##### Allmänna vägar

Berörda allmänna vägar utöver väg 19 är vägarna 2015 och 2015.01. Väg 2015 ansluter till väg 19 söder om bebyggelsen i Karpalund. Väg 2015.01, som utgör en äldre vägsträckning genom bostadsbebyggelsen söder om Karpalund ansluter till väg 19 något längre norrut.

I alternativ Nollplus förutsätts korsningen mellan väg 19 och väg 2015 förbättras, t ex med vänstersvängfält och en mindre omläggning av väg 2015. Väg 2015.01 bör då kunna dras in från allmänt underhåll och dess anslutning till väg 19 stängas. Eventuellt kan vägen utnyttjas för gång- och cykeltrafik och i så fall troligen fortsatt vara allmän.

I alternativ Mitt, både A och B, föreslås att väg 2015 ansluts till väg 19 tillsammans med västra verksamhetsområdet i Karpalund, i en trevägskorsning norr om bostadsbebyggelsen.

Alternativ Nollplus och alternativ Mitt A innebär att en del av nuvarande väg 19 vid Ringelikors ersätts av en nybyggd sträcka med bättre linjeföring. Den ersatta delsträckan kan dras in och rivas.

Alternativ Mitt B innebär att nuvarande väg 19 på delen Härlöv-Ringelikors ersätts av en nybyggd sträcka norr om Härlöv och kan därför dras in från allmänt underhåll. Delar av nuvarande väg 19, Ringelikorsvägen, kommer fortsatt att ha en funktion i Härlöv och som anslutning till befintlig bebyggelse i Ringelikors och förutsätts tas över av Kristianstads kommun.

##### Enskilda vägar

I alternativ Nollplus föreslås få större förändringar av enskilda vägar och anslutningar. De som ingår i alternativet är en ombyggnad av nuvarande fyrvägskorsning i Karpalund till två trevägskorsningar samt att anslutningarna i södra Vinnö till biogas och återvinningsanläggning samlas till en trevägskorsning med vänstersvängfält.

Sannolikt bör några enskilda anslutningar stängas, t ex genom att två närliggande anslutningar samlas till en plats eller att en av två anslutningar stängs för parallellvägar med flera anslutningar.

Eftersom väg 19 i alternativ Mitt, både A och B, utformas med mitträcke och 2+1 körfält behöver antalet anslutningar begränsas av trafiksäkerhets-skäl.

I den södra delen, Härlöv-Ringelikors förutsätts befintlig bebyggelse anslutas mot gatunätet i Härlöv. Enskilda vägar till Öllsjödal och Lillö Kungsgård, som också är viktiga för jordbrukets transporter, behöver fortsatt få anslutning till väg 19. Detta kan utformas på olika sätt i det fortsatta arbetet. Exempelvis kan enskilda parallellvägar anläggas norrut eller söderut alternativt kan anslutningar endast för högersväng tillåtas, eventuellt i kombination med en korsningsmöjlighet genom öppning i mitträcket för jordbrukstransporter.

I Karpalund föreslås en ombyggnad av nuvarande fyrvägskorsning till två trevägskorsningar. Norr om järnvägen krävs också en förändring av nuvarande anslutningar, vars utformning behöver studeras i fortsatt arbete. Även i Vinnö behöver anslutningarna i södra Vinnö till biogas och återvinningsanläggning samlas till gemensam anslutning, så långt norrut som möjligt. Det finns flera alternativ till omläggning och nyskapande av enskilda vägar för att lösa detta, med hänsyn både till verksamheter-nas behov och till omgivningens miljövärden.

#### 7.2.5 Kostnader

Totalkostnad	
Mitt A	397 miljoner
Mitt B	397 miljoner
Alternativ Nollplus 2 broar	135 miljoner

Tabell 7.2:1 Totalkostnad



## 7.3 Miljöeffekter och miljökonsekvenser

### 7.3.1 Landskapskaraktär/-upplevelse

Som tidigare nämnts ligger utredningsområdet i ett låglänt flackt landskap med sammanhängande ytor av jordbruksmark. Det sammanhängande odlingslandskapet tillsammans med andra nyckelfaktorer (strukturer) i landskapet bidrar, i samverkan, till att området ingår i karaktärsområdet Kristianstadsslätten.

För att bedömningen av konsekvenser på landskapets karaktär tydligt ska vägleda kring utformningen av en ny väganläggning har karaktärsområdet Kristianstadsslätten delats in i mindre specifika karaktärsområden. Då det inom varje korridor ryms flera möjliga alternativ, kan dessa också ge upphov till olika konsekvenser för de specifika karaktärsområdena.

I detta kapitel beskrivs skillnaderna mellan de olika korridorerna och vad de får för effekter och konsekvenser på landskapets karaktär och dess samverkande nyckelfaktorer.

I PM Integrerad landskapskaraktärsanalys bedöms landskapet i stort inneha en stor känslighet för strukturbrott och/eller skalbrott där strukturerna i det befintliga landskapet riskerar delas upp av en ny nordsydlig struktur. Det storskaliga odlingslandskapet, med vidsträckta vyer och inslag av gårdar och småbiotoper riskerar att delas upp. Läsbarheten av den kulturhistoriska miljön runt Lillö Kungsgård, men även hur andra gårdar och skiftesindelningar förhåller sig till landskapet, riskerar också att försämrans om det blir strukturbrott i den miljön. Vägens närvaro och utökning av trafik påverkar ekologiska system genom utökad barriäreffekt och bullerpåverkan.

På ett övergripande plan består balansen mellan öppet och slutet/bebyggt område i samtliga alternativ. Samtliga alternativ kommer också, i jämförelse med dagens läge innebära tillkommande vägar i form av lokalvägar i södra delen.

I landskapet ligger den befintliga väg 19 i jämn nivå med kringliggande terräng och är inte särskilt framträdande i det öppna landskapet. Korridoren Mitt A och Mitt B, innebär en betydligt bredare väg i landskapet, med ny geometri, ny högre vägbank med tillkommande slänter och utrustning vilket bedöms påverka dagens upplevelse av det storskaliga sammanhängande odlingslandskapet (siffrorna 1 i Figur 7.3:1). Vägen kommer att upplevas som en tydligare visuellt ledande struktur i nordsydlig riktning och får ökad visuell och fysisk barriäreffekt på i östvästlig riktning. En mer framträdande väg riskerar att hindra utblickar i landskapet samtidigt som det blir möjligt att orientera sig efter väg 19 ståendes ute i landskapet. Alternativ Nollplus, som i stora drag behåller befintlig vägbank och vägprofil, innebär en mildare negativ effekt på upplevelsen av det sammanhängande odlingslandskapet. Om vägen ligger kvar i terrängen, likt alternativ Nollplus, riskerar den inte på samma sätt som Mitt A och Mitt B öka upplevelsen av väg 19 som visuell och fysisk barriär. Med en lägre vägprofil minskar också utbredningen av slänter och andra sidoområden.

Vägens läge i förhållande till gods, ensamgårdar eller mindre löst sammahållna byar med villabebyggelse påverkas av samtliga alternativ, men särskilt med Mitt (med mitt A och Mitt B), som leder väg 19 ut i landskapet på områden som tidigare hade en annan funktion.

Samtliga korridoralternativ riskerar att leda till intrång på fastigheter och hamna närmare bebyggelsesamlingar och enskilda gårdar, vilket påverkar såväl de som bor där men också hur bebyggelsen kommer ligga placerad i förhållande till det öppna landskapet. När sammanhängande bebyggelse delas upp eller inte längre ligger fritt ute i landskapet påverkas den samverkan mellan nyckelfaktorer som bygger upp karaktärsområdet i stort.



7.3:1 Karta med sifferhänvisning till områden som nämns i bedömningen av effekter och konsekvenser på landskapets karaktär.

Vid bropassagen över Vinne å (siffra 2 i Figur 7.3:1) och vid den över järnvägen (siffra 3 i Figur 7.3:1) innebär samtliga lokaliseringalternativ ett behov av förändrad brolösning. Mittkorridoren (Mitt A och B) kommer innebära helt nya brolösningar för samtliga trafikslag eftersom vägen dimensioneras för 100 km/h. Beroende på om brolösningen ska rymma 1+1 körfält eller 2+1 körfält kommer behovet av antal broar per broläggning se olika ut. 1+1 kan innebära 1 st bro per broläggning medan 2+1 kan innebära 2 broar per broläggning.

Över Vinne å kommer alternativ Nollplus som minst innebära en ny tillkommande gång- och cykelbro. Mittkorridoren innebär antingen 1 st bro eller 2 st broar beroende på antal körfält.

Över järnvägen kommer alternativ Nollplus som minst innebära en ny gång- och cykelbro. Mittkorridoren innebär antingen 1 st bro eller 2 st broar beroende på antal körfält. Över järnvägen kommer den nya brolösningen behöva justeras i höjddled för att tillgodose sikt- och frihöjdskrav, vilket kan innebära att den framtida brolösningen kan bli mer dominerande i landskapsbilden.

I söder delar korridoren upp sig i två olika lokaliseringalternativ. Korridorsalternativet Mitt A påverkar de öppna odlingsmarkerna som ingår i byggnadsminnet Lillö Kungsgård (siffra 4, Figur 7.3:1) mer än övriga alternativ. Alternativet Mitt B undviker i stora delar byggnadsminnet och alternativ Nollplus får en viss men mer begränsad påverkan. Vid Ringelikors och mot Härlövs handelsområde finns småskalig bebyggelse som påverkas av korridoren Mitt A (siffra 5, Figur 7.3:1).

Mitt B å andra sidan får istället en mer markant påverkan på området vid Eriksro (siffra 6 i Figur 7.3:1), genom att den befintliga bebyggelsamlingen delas upp på båda sidor vägen. Idag ligger bebyggelsamlingen i ett sammanhang tillsammans med en äldre vägsträckning av väg 19

med tillhörande äldre gårdsbebyggelse och med uppvuxen högre vegetation. En väg här blir en ny typ av östvästlig infrastruktur som idag inte är närvarande och som påverkar de öppna utblickarna som tidigare var möjliga i mellanrummen mellan bebyggelsen vid Eriksro, Ringelikors och Härlövs handelsområde. Visserligen finns kommunala framtida planer som pekar på ett utökat verksamhetsområde i söder. Realiserar dessa, tillsammans med Mitt B, kommer en eventuell väg 19 här ligga i ett nytt sammanhang av bebyggd miljö och möjligtvis utgöra en gräns mellan bebyggt och öppet landskap.

Alternativ Nollplus som i stor utsträckning går längs med väg 19 innebär i söder ändå en påverkan på odlingsmarken vid Ringelikors och det öppna odlingslandskapet då kurvan rätas ut och tar mer mark i anspråk, dock inte i samma omfattning som Mitt A.

### 7.3.2 Naturmiljö

Nollalternativet medför inget nytt ianspråktagande av naturmark, men den prognosticerade trafikökningen kommer att ge en viss ökad bullerpåverkan på naturmiljöer, ökad barriäreffekt för landlevande djur samt ökad risk för påkörning av djur. Konsekvenserna av detta alternativ bedöms vara små negativa.

För det mindre omfattande alternativ Nollplus medför höjning av hastighet till 80 km/h samt ökad trafikmängd att det blir ökade bullernivåer i närliggande naturmiljöer samt en starkare barriäreffekt för landlevande djurarter jämfört med nuläget. Breddning av vägen samt anläggande av GC-väg och byggnation av korsningar och svängfilar kommer att innebära ett ökat ianspråktagande av naturmiljö. Om ianspråktagande av naturmiljö sker i anslutning till dammarna kan det innebära en minskning av livsmiljöer för landlevande arter som lever kring dammarna. Konsekvenserna av det

mindre omfattande alternativ Nollplus bedöms bli små till måttliga negativa.

För alternativ Mitt A och Mitt B bedöms konsekvenserna för naturmiljön bli måttliga till stora negativa på grund av ökat markanspråk, ökad bullerpåverkan i känsliga naturmiljöer och en ökad barriäreffekt.

Då alternativ Mitt B innebär en fragmentering av jordbruksmarken samt större ianspråktagande av mark för nydragning av väg jämfört med alternativ A, bedöms alternativ B medföra en större negativ påverkan på naturmiljön jämfört med alternativ A. Alternativ Mitt B medför ianspråktagande och fragmentering av jordbrukslandskapet i anslutning till bebyggda miljöer vid Härlöv. Alternativet Mitt A innebär också en viss fragmentering av jordbruksmark, men främst i miljöer som redan är påverkade av närheten till vägar och bebyggelse. Alternativ Mitt A och B kan medföra påverkan



7.3:2 Konsekvenser för naturmiljön

på två generella biotopskyddsobjekt i form av en åkerholme respektive en stenmur, båda på östra sidan om väg 19.

Samtliga alternativ som innebär mitträckesseparering samt en höjning av hastighet till 100 km/h innebär krav enligt VGU på att viltstängsel behöver anläggas (Trafikverket publ 2022:001). Anläggande av högre vägbank vid breddning av väg innebär en starkare barriäreffekt för landlevande djur jämfört med nuläget. Om vilt- eller faunastängsel anläggs innebär det samtidigt en minskad risk för viltolyckor.

Om ny bro över Vinne å anläggs (alternativen Mitt A och B) kommer konsekvenserna för ån med dess strandzoner, samt för dess betydelse som ledstruktur för arters rörelser, att vara beroende av broformningen. Om passager dimensionerade och utformade för stora och för medelstora däggdjur anläggs, skulle det medföra positiva konsekvenser med en lokalt minskad barriäreffekt för landlevande arter och det skulle i kombination med anläggande av stängsel ge en minskad risk för viltolyckor jämfört med nuläget. Anläggande av sådana passager skulle även vara i linje med strandskyddets syfte för djur- och växtlivet längs med ån.

Ianspråktagande av landmiljöer i anslutning till dammar och andra typer av småvatten kan medföra en risk för påverkan på groddjur om exempelvis övervintrings- eller födosöksmiljöer försvinner eller skärs av från vattenmiljöer. Med kännedom om vilka områden som utgör livsmiljöer för groddjur kan olika typer av åtgärder tas med i kommande planering, så att groddjurens förutsättningar inte försämras.

### 7.3.3 Kulturmiljö

#### Nollalternativ

Nollalternativet innebär att förhållandet som gäller idag förblir opåverkat.

#### Alternativ Nollplus

Alternativ Nollplus påverkar två fastigheter vid Ringelikors. Bebyggelsen på fastigheten Öllsjö 26:1 är ett trähus troligtvis från 1900-talets första hälft med begränsade kulturhistoriska värden. Öster om vägen ligger fastigheten Härlöv 50:59 med byggnader uppförda under tidigt 1800-tal, vilka har höga kulturhistoriska värden. Den ena eller båda fastigheterna kommer att behöva rivras.

Norr om Ringelikors kommer en mindre del av byggnadsminnet Lillö kungsgårds jordbruksmark att behöva tas i anspråk.

Bebyggelsen väster om väg 19, i höjd med Isgrannatorp, ligger längs med en avskuren äldre del av Karpalundsvägen (väg 19). Bebyggelsen bedöms vara kulturhistoriskt intressant, men är inte en av de starkare betydelsebärarna för områdets karaktär. Gång- och cykelvägen kommer att ligga nära intill bebyggelsen.

Alternativet kan även inverka något på området med äldre silos, uppförda på 1950 - 70-talen, som står öster om vägen inom riksintresse för kulturmiljövården.

Vid Karpalunds gård påverkas trädgården som hör till gården. När Karpalundsvägen rätades under 1900-talet, drogs den rakt genom gårdens trädgård och den östra delen blev avskuren. En breddning av vägen riskerar att ta ytterligare mark av gårdens trädgård och att väggroppen kommer närmare mangårdsbyggnaden.

Alternativet kommer att påverka en mindre del av en förhistorisk boplatz (L1987:8177) och fornlämningsområdet till ett grav- och boplatzområde (L1987:8172). Fornlämningarna är delundersökta och resultaten visade på dateringar från flera olika förhistoriska perioder, från stenålder till järnålder. Effekterna blir att delar av fornlämningarna kommer att tas bort. Norr om Karpalunds gård tangerar korridoren ett förhistoriskt boplatzområde vilket delvis kan komma att beröras genom att fornlämningsområdet sträcker sig in i korridoren (L1991:8923). Alternativet påverkar även tre övriga kulturhistoriska lämningar som är väganknutna; två gränsmärken (L1990:558, L1990:557) och ett vägmärke (L1990:1120). De väganknutna kulturminnena kan flyttas tillbaka och påverkas därmed bara under byggtiden.

#### Korridor Mitt A

I den södra delen av korridoren påverkas Härlövs gamla skola med tillhörande lärarbostäder och närliggande egnahemsbyggnader från 1920 - 30-talen. Skolan är utpekad i kommunens kulturmiljöprogram. Påverkan sker genom att infartsvägarna till bebyggelsen stängs och nya vägstrukturer kommer till.

Alternativet påverkar två fastigheter vid Ringelikors. Bebyggelsen på fastigheten Öllsjö 26:1 är ett trähus troligtvis från 1900-talets första hälft med begränsade kulturhistoriska värden. Öster om vägen ligger fastigheten Härlöv 50:59 med byggnader uppförda under tidigt 1800-tal, vilka har höga kulturhistoriska värden. Den ena eller båda fastigheterna kommer att behöva rivras.

Infarten till Eriksro, som är en äldre del av gamla Karpalundsvägen, stängs och får en annan anslutning.

Norr om Ringelikors kommer en mindre del av byggnadsminnet Lillö kungsgårds jordbruksmark att behöva tas i anspråk. Den nya vägens utförande med högre och bredare vägbank, räckan och stängsel inverkar visuellt på landskapsbilden genom att vägen får en större skala än tidigare. Med den nya vägen skapas barriäreffekter som inverkar på Lillö kungsgårds möjligheter att nå sina odlingsmarker väster om väg 19.

Bebyggelsen väster om väg 19, i höjd med Isgrannatorp, ligger längs med en avskuren del av Karpalundsvägen. Den breddade vägen kommer att ligga nära intill bebyggelsen och vissa av fastigheterna kan komma att rivras. Bebyggelsen är kulturhistoriskt intressant men är inte en av de starkare betydelsebärarna för områdets karaktär.

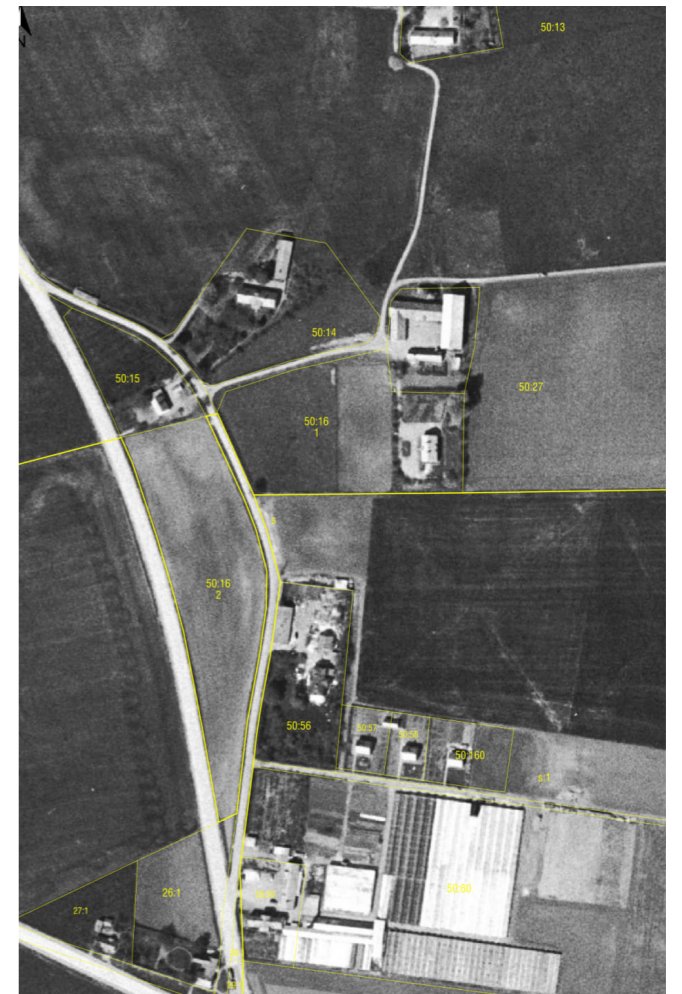
Där nya broar över järnvägen anläggs finns en risk att det gamla stationshuset påverkas negativt genom att det kommer mycket nära vägen. Det kan leda till att bomiljön inte längre blir attraktiv, huset överges och järnvägsmiljön kommer att vara svårare att avläsa i framtiden.

Alternativet kan även inverka något på de äldre silos, uppförda på 1950 - 70-talen, som står öster om vägen inom riksintresse för kulturmiljövården. Silosarna är idag regionala landmärken inom det öppna jordbrukslandskapet.

Vid Karpalunds gård påverkas i viss mån den äldre vägsträckningen, och den till gården tillhörande trädgården av alternativ Nollplus. När Karpalundsvägen rätades under 1900-talet, drogs den rakt genom gårdens trädgård och den östra delen blev avskuren. En breddning av vägen riskerar att ta ytterligare mark av gårdens trädgård och att väggroppen kommer närmare mangårdsbyggnaden.



7.3:3 Högerkurva vid Ringelikors. TV i bild; ÖLLSJÖ 26:1 och TH; HÄRLÖV 50:59



7.3:4 Flygfoto från år 1960. Här syns gårdarna Lillö 50:16, 50:14 och 5:15 som kommer påverkas av dragning Mitt B Källa: Min Karta (lantmateriet.se)

Den norra delen av korridoren ligger i sin helhet inom riksintresse för kulturmiljövård.

En breddning av vägen kommer här att påverka kontorsbyggnaden vid nuvarande biogasanläggning/återvinningscentral, vilken är den enda kvarvarande byggnaden som tillhörde det gamla sockerbruket. Kvar finns, förutom kontorsbyggnaden, en sockerbeta lagd i gatsten, precis vid grinden in till området. Troligen kommer kontorshuset och den stenlagda sockerbetan att rivas vilket uttraderar sockerbrukets sista delar.

Alternativ Mitt A kommer att påverka en förhistorisk boplatz (L1987:8177) och ett grav- och boplatzområde (L1987:8172). Det gränsar även till en förhistorisk boplatz (L1991:8923) och kan beröra dess fornlämningsområde vilket har samma starka lagskydd som själva den registrerade ytan. Alternativet påverkar även tre övriga kulturhistoriska lämningar som är väganknutna; två gränsmärken (L1990:558, L1990:557) och ett vägmärke (L1990:1120). Fornlämningarna i Härlöv är delundersökta och resultaten visade på dateringar från flera olika förhistoriska perioder, från stenålder till järnålder.

Fornlämningarna och de väganknutna kulturminnena är inte upplevelsebara men kan ha ett högt vetenskapligt värde. Alternativ Mitt A medför att fornlämningarna försvinner/undersöks. De väganknutna kulturminnena kan flyttas tillbaka och påverkas bara under byggtiden.

#### Alternativ Mitt B

Alternativ Mitt B påverkar landskapsbilden genom att korridoren skär rakt igenom bebyggelsen i Eriksro och rakt genom ett idag obrutet odlingsfält intill Lillö kungsgårds marker. Alternativet påverkar de fyra fastigheterna Lillö 50:16, Lillö 50:14 och Lillö 51:15. Lillö 50:16 genom att de kommer att rivas eller hamna nära intill den nya vägen. Nya infartsvägar till bebyggelsen kan behöva tillskapas.

På fastigheten Lillö 50:16 finns en byggnad med höga kulturhistoriska värden. Bebyggelsen ligger längs en kvarvarande äldre vägsträckning av Karpalundsvägen (väg 19). Vägen utgör en äldre vägmiljö med bevarade vägelement och därmed höga kulturmiljövärden. Vägsträckningen bedöms delvis försvinna.

I höjd med Öllsjödal går alternativ Mitt A och Mitt B ihop. För effektbedömning i norra delen se text i Mitt A.

De berörda fornlämningarna är två förhistoriska boplatser och ett gravfält (L1987:4433, L1987:8351, L1987:8354). De är inte synliga ovan mark och det finns inte heller några andra synliga lämningar i närheten som gör att det förhistoriska landskapet ändå går att uppleva. Det gör att läsbarheten för det förhistoriska landskapet är låg. Fornlämningarna delundersöktes år 2008 och bedömdes utifrån resultaten besitta ett högt vetenskapligt värde. Vid undersökningarna konstaterades även att lämningssområdet troligen är större än vad som framgår av de registrerade ytorna. Alternativ Mitt B medför att fornlämningarna undersöks och delvis tas bort. Väganknutna kulturminnen längs befintlig väg påverkas bara under byggtiden.

#### Summering

Ur kulturmiljösynpunkt är alternativ Nollplus det bästa alternativet som beräknas få små negativa konsekvenser. Tillgängligheten för gående och cyklister som vill besöka kulturmiljöer inom området förbättras medan tillgängligheten för jordbrukare inom byggnadsminnet försämras när vägen får högre hastighet.

I mittalternativen byggs vägen om till en 2+1-väg vilket innebär att barriäreffekter tillskapas när vägen breddas. Bullerskydd, stängsel eller annan avgränsning intill vägen riskerar att försämra möjligheterna att uppleva landskapets och dess kulturmiljövärden fullt ut, samtidigt som det kan

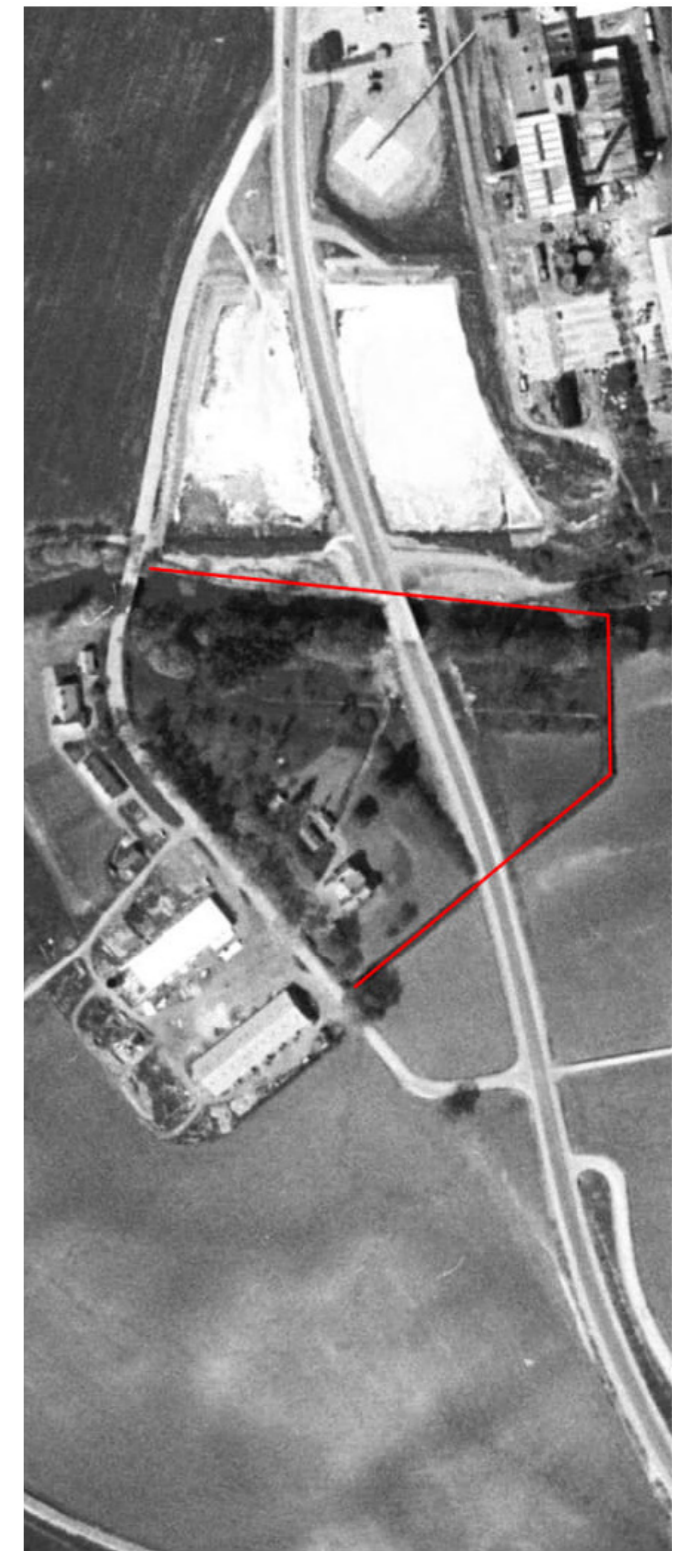
försvåra tillgången till platser av kulturhistoriskt värde. En större trafikanläggning får även negativa konsekvenser på landskapsbilden genom att den tar större plats och blir mer dominerande än nuvarande väg. För Lillö kungsgård kan breddningen av vägen innebära att brukandet av markerna försvåras. Mittalternativen påverkar även delar av bebyggelsen längs sträckan negativt genom att vägen kommer nära eller att fastigheter behöver rivas.

Fornlämningar som berörs av alternativen kommer att behöva undersökas och helt eller delvis tas bort vilket bedöms få måttliga negativa konsekvenser. I alternativ Mitt B finns en större risk att påträffa hittills okända fornlämningar i åkermarken vilket bedöms vara mer kostnadsdrivande.

Sammanfattningsvis bedöms alternativ Nollplus få små negativa konsekvenser för kulturmiljön, alternativ Mitt A bedöms få måttliga negativa konsekvenser för kulturmiljön och alternativ Mitt B bedöms få stora negativa konsekvenser för kulturmiljön.



7.3:5 Innan dagens dragning av väg 19 fanns en stor tillhörande trädgård till mångårdsbyggnaden. Källa: Kristianstadskartan



7.3:6 Ortofoto från 1960. Källa: Min Karta (lantmateriet.se)

### 7.3.4 Rekreation och friluftsliv

Ombyggnaden eller nybyggnationen av väg 19 förbättrar trafiksäkerheten för alla trafikslag och ger därmed säkrare och attraktivare möjligheter att ta sig till målpunkter för rekreation och friluftsliv i området. Den kompletterande gång- och cykelvägen erbjuder förbättrade möjligheter för de som promenerar eller cyklar i rekreations- och motions-syfte. Det blir enklare och snabbare att exempelvis cykla från Vinnö eller Farlov till Härlöv eller in till Kristianstads innerstad. Det främjar cykling i hela området om en ny attraktiv cykelsträcka tillkommer. Det kan vara speciellt viktigt för boendes dagliga transportbehov, men kan även bidra som ett turist- och rekreationsstråk om utformningen blir tilltalande. Det blir även enklare och säkrare för barn att ta sig till viktiga rekreativa målpunkter. Utifrån ett rekreationsperspektiv är det positivt att en ny cykelväg tillkommer. Det finns dock en viss risk att den planerade cykelvägen blir en ren transportsträcka då den saknar rekreationsvärde och ligger nära den starkt trafikerade vägen. De nya broarna kan medföra ett viss rekreativt värde med vackra utblickar över Vinne ån.

Alternativet i befintlig sträckning, Mitt A, innebär lite intrång i befintliga natur- och kulturområden och dess omgivning och stråk.

Alternativ Mitt B riskerar att medföra en negativ påverkan på rekreation och friluftsliv. Sträckningen föreslås ligga närmare befintliga friluftsområden och kan medföra störningar i form av trafikmängden, buller och landskapsupplevelse. Här finns det privata bostäder och dess omgivning som påverkas av alternativet. Omgivningen av de privata bostäderna kan antas nyttjas för rekreation av de boende. Även flera grusvägar finns som leder till viktiga målpunkter för natur- och kulturupplevelser (Lillö kungsgård) som även används som löp- eller promenadsträcka, samt av cyklister. Det alternativet kan dock också förbättra tillgängligheten till verksamhets- och handelsområdet i Härlöv. Enligt

kommunens ändring av översiktsplan (2021) ska det området även utvecklas med lättare verksamheter (verksamhetsområde Ringelikors) i framtiden. Även en koppling för gående och cyklister som gör det möjligt att ta sig till området, till andra sidan vägen och mot Kristianstads centrum bör finnas enligt översiktsplanen. Om det alternativet i korridor norr innebär en förbättrad koppling för gående och cyklister till möjliga nya verksamheter, medför det positiva konsekvenser.

Alternativ Nollplus som innebär en ombyggnad på stora delarna av vägen och en nybyggnad av vägen i södra delen mot Härlöv, innebär positiva konsekvenser på rekreation och friluftsliv på grund av den tillkommande gång- och cykelvägen. Den kan, beroende på utformningen, medföra vissa rekreativa värden. Det är negativt att hastigheten höjs till 80 km/h, eftersom en högre hastighet skulle kunna ha negativ påverkan på friluftslivet runt omkring. Påverkan på rekreation och friluftsliv beror starkt på utformningen av vägen och hur den kommer att ansluta till befintliga vägar och stigar med rekreativa värden, samt till andra fritidsmåluppunkter.

### 7.3.5 Boendemiljö - barriärer

Utifrån de boendes perspektiv innebär väg 19 själv en stor fysisk och mental barriär i området. En ombyggnad eller nybyggnad av vägen kan innebära både positiva och negativa konsekvenser. Vägens trafiksäkerhet förbättras när vägen byggs om i större grad och för olika trafikslag, vilket minskar barriäreffekterna utifrån en trafiksäkerhetsaspekt. Det blir säkrare för både biltrafiken och för gång- och cykeltrafiken. En ny separerad gång- och cykelväg gör det möjligt att röra sig som gående och cyklist säkert och på egen hand, som inte var möjligt innan. Utbyggnaden av vägen skulle dock även kunna ha vissa negativa konsekvenser och förstärka nuvarande barriärer om vägen blir mer attraktiv för biltrafiken än innan. Det finns en risk att vägen blir hårdare trafikerad än innan med vägens utbyggnad. Vägen föreslås även bli bredare

och utformningen kan antas leda till en upphöjning av vägen på vissa ställen. Detta kan förstärka barriärerna i landskapet och vägen kan upplevas dominantare än idag. Inget alternativ medför att landskapet runt väg 19 blir mer tillgänglig eller att nuvarande barriärer överbryggas. Den tillkommande gång- och cykelvägen mildrar barriäreffekterna från vägen något. Beroende på hur den gamla vägsträckningen kommer att användas är det möjligt att alla alternativen medför en tillkommande barriär i någon utsträckning. Om den gamla väg 19 förblir en bilväg riskerar det medföra negativa konsekvenser och en tillkommande barriär. Ytan mellan de två vägsträckningarna riskerar att bli en död yta som är otillgänglig och otrygg. Om den gamla vägsträckningen inte tillåter biltrafik har det potential att bidra till en minskning av barriärer.

En mindre ombyggnad av den befintliga vägen, som alternativ Mitt A medför, innebär mindre ingrepp i landskapet än de andra alternativen. Inga nya barriärer tillkommer. Vägens utformning kommer dock ändå förändras och den blir högre och bredare, samt att en gång- och cykelbana tillkommer, vilket gör att boendemiljön påverkas oavsett vilket alternativ.

Alternativ Mitt B innebär en nybyggnad av en del av sträckningen i södra delen mot Härlöv. En nybyggnad på en helt ny sträcka skapar nya barriärer i landskapet och kan frambringa ett hinder i de boendes rörelsemönster. Det försvårar orienterbarheten i området om vägsträckningen förändras. Även för områdets identitet kan en förändring av vägen ha både positiva och negativa konsekvenser.

Alternativ Nollplus innebär att vägsträckningen inte förändras på den största delen av vägen och att en ny vägsträckning byggs i södra delen till Härlöv. En ombyggnad innebär att den gamla vägsträckningen används i stor utsträckning vilket inte medför tillkommande barriärer. En viss nybyggnad av vägen i södra delen, innebär dock att en ny barriär

tillkommer. Om den gamla vägen fortsatt tillåter biltrafik när den nya sträckningen byggs innebär det även för alternativ Nollplus att nya barriärer tillkommer.

### 7.3.6 Boendemiljö - säkerhet

Vägen föreslås breddas till tre körfält (2+1) och hastigheten föreslås höjas till 100 km/h på största delen av sträckan. Stort sett förbättras med det möjligheten för vägtrafiken och det blir enklare, snabbare och säkrare att köra bil på väg 19. Det bidrar positivt till säkerheten för boende i området. Biltrafiken kommer även vara tydligt separerad från gång- och cykelvägen som ska vara avskild med räcke på en ny gång- och cykelväg. Även för gående och cyklister förbättras trafiksäkerheten påtagligt.

Generellt sett skapas dock en större väg än innan med högre hastigheter. Det kan antas att trafikmängden ökas när vägen blir attraktivare att köra på. Det kan medföra en risk att trafiksäkerheten får negativa konsekvenser och försämras, eftersom ombyggnaden innebär högre hastigheter, ökad trafik och en bredare väg. I stort överväger här dock de positiva effekter som bidrar till ökad trafiksäkerhet. Alternativerna där hastighetsbegränsningen är mindre än 100 km/h är att föredra utifrån boendes säkerhet och trivsel.

Det kan antas att vägens utformning och gestaltning förbättras med ombyggnaden. Tillkommande belysning, säkra övergångsställen, säker och trygg tillgång till kollektivtrafiken och skolbusstrafiken, samt säkra tillfartsvägar för alla trafikslag för boende i området, kan bidra till förbättrad trygghet i området.

Utifrån ett säkerhetsperspektiv är det viktigt hur väg 19 ansluter till handelsområdet i Härlöv. Här gäller det att skapa så säkra situationer som möjligt som gör det enkelt att ta sig till handelsområde, och de olika målpunkter i området, som gående

eller cyklist. Söderut från Vinnö och Färlöv finns det möjligheten att skapa en attraktiv cykelsträcka till Härlövs handelsområde och intill Kristianstads centrum. För att prioritera cykeltrafiken i området och reducera bilberoendet är det avgörande att cykelvägen är utformad på ett trafiksäkert och attraktivt sätt.

Enligt kommunens gällande översiktsplan ska verksamheter och handel, samt bostäder tillkomma i anslutning till Härlövs handelsområde norrut och västerut. Det står delvis i kontrast till föreslagen vägsträckning i korridor Mitt B. Om det blir verksamheter och handel på båda sidor av den nya vägsträckningen är det viktigt att det tillkommer säkra passager för gående och cyklister så att de kan röra sig säkert och fritt över väg 19.

Alternativ Mitt A innebär en mindre intrång eftersom sträckan ligger i befintlig vägsträcka av väg 19. Boendemiljön förändras bara i väldigt liten utsträckning. Trafiksäkerheten på vägen förbättras. Om säkerheten för boende omkring förbättras är beroende av på utformningen av eventuella tillkommande tillfartsvägar, korsningar och övergångsställen.

Alternativet Mitt B riskerar att fragmentera det befintliga bostadsområde längs väg 19 som delas upp av den nya sträckningen med bebyggelse väster och öster om vägen.

Alternativ Nollplus innebär en hastighetsökning till 80 km/h vilket är negativt för trafiksäkerheten, men en mindre ökning än till 100 km/h. I södra delen av sträckningen innebär även alternativ Nollplus en nybyggnad av vägen på en annan sträcka. Om den gamla väg 19 förblir en bilväg och den nya vägen tillkommer kan det medföra säkerhetsrisker för gående och cyklister och därmed innebära negativa konsekvenser för boendemiljön. I så fall blir det två bilvägar i nära avstånd till varandra och en otrygg yta emellan. Det beror på utformningen

av vägen och gång- och cykelvägen hur stora konsekvenserna för säkerheten av de boende i området blir.

### 7.3.7 Boendemiljö - buller

Nollalternativet medför att trafikmängden på väg 19 förväntas öka med cirka 2 200 fordon per dygn. Ur bullersynpunkt innebär detta en ökning med cirka 1,5 dBA i ekvivalent ljudnivå och 0,5 dBA i maximal ljudnivå jämfört med nuläge. Buller mäts i en logaritmisk skala där 3 dBA motsvarar fysikaliskt sett en fördubbling av ljudnivån. Vad avser trafikbuller upplevs en ökning med 8–10 dBA som en fördubbling av ljudnivån, och en ökning eller minskning med 2–3 dBA är nätt och jämnt hörbar. I genomsnitt innebär dock en höjning av ljudnivån med 1 dBA att upplevda störningar ökar med 15–20%.

Alternativet med ombyggnadsåtgärder av vägen i befintlig sträckning innebär en hastighetshöjning till 80 km/h. Detta medför en ökning med cirka 1,5 dBA i ekvivalent och 1 dBA maximal ljudnivå jämfört med Nollalternativet. En eventuell breddning av vägen medför att bilarna, och således bullerkällorna, förflyttas något i sidled men förväntas ge små förändringar jämfört med Nollalternativet.

Samtliga ombyggnadsalternativ innebär en hastighetshöjning till 100 km/h på större delen av vägsträckan. En hastighetshöjning från 70 till 100 km/h innebär en ökning av den ekvivalenta ljudnivån med drygt 3 dBA och en ökning av maximala ljudnivån med 1 dBA.

Både alternativ Mitt A och Mitt B har en korridor i norra delen av vägsträckan som går i ungefär samma läge som befintliga vägen. Detta medför att de bostadshus som är utsatta för buller i nuläget kommer få ökade bullernivåer efter ombyggnation. Enligt Trafikverkets riktvärden är bostadshus som överskrider 55 dBA i ekvivalent och 70 dBA i maximal ljudnivå berättigade till åtgärder vid

ny- eller ombyggnation av infrastruktur. Vilka fastigheter som är bullerberörda i projektet väljs ut med enbart den vägsträcka som byggs om.

För den gemensamma korridoren för både Mitt A och Mitt B beräknas 15 bostadsfastigheter vara bullerberörda i projektet och således vara berättigade till bulleråtgärder. Beräkningen är genomförd med väg i mitten av vägkorridor vilket medför att antalet bullerberörda kan skilja mot verkligt utfall i senare beräkningar med färdigprojekterad väg.

I södra delarna innebär alternativ Mitt A att ungefär samma bostadshus som är utsatta för buller i nuläget även kommer vara det efter ombyggnationen. Enligt beräkningar med en vägsträckning i mitten av föreslagen vägkorridor blir 10 fastigheter bullerberörda.

Alternativ Mitt B innebär att bullerkällan flyttas längre åt nordost och att fastigheter som inte är utsatta av buller i nuläget kommer få högre bullernivåer. I alternativet beräknas 3 fastigheter vara bullerberörda. Samtidigt innebär alternativet att fastigheterna som ligger utmed befintlig vägsträckning av väg 19 avlastas från buller.

Bulleråtgärder som kan bli aktuella är antingen vara väg- eller fastighetsnära. Vägnära åtgärder placeras inom vägområdet och kan vara bullerskärmar, bullervallar eller en kombination av dessa. Fastighetsnära åtgärder kan vara lokala skärmar vid uteplats eller åtgärder på byggnadens fasad. Förslag på bullerskyddsåtgärder kommer arbetas fram för alla fastigheter som blir berörda i projektet med mål att klara Trafikverkets riktvärden. Samtidigt måste hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt samt vilken effekt en föreslagen bullerskyddsåtgärd kan förväntas ge. En kostsam vägnära bullerskyddsåtgärd med låg effekt är ofta inte en ekonomiskt rimlig åtgärd.

### 7.3.8 Klimatpåverkan

Mitt B genererar cirka 6 % mer växthusgasutsläpp än Mitt A, exklusive åtgärder för broar. Anledningen till detta är att Mitt B är cirka 200 m längre än Mitt A. Gällande åtgärder för broar har det även identifierats en möjlighet att inom Mitt A och Mitt B bevara de två befintliga broarna och komplettera dessa med två nya broar, i stället för att riva de befintliga broarna och ersätta dessa med fyra nya broar. En sådan lösning har också jämförts i klimatkalkylen och bedöms minska de totala växthusgasutsläppen med knappt 10 %. Alternativ Nollplus genererar ungefär 70 % mindre växthusgasutsläpp än Mitt A och Mitt B, förutsatt att två nya broar för gång- och cykeltrafik byggs.

### 7.3.9 Översvämningrisk

Samtliga framtagna korridorer har höjdsatts så att de ej riskerar att översvämmas av karaterat 100-årsflöde och karterat beräknat Högsta Flöde i Helge å. Körbanan är med god marginal över översvämningnivåerna för samtliga alternativ.

## 8. Samlad bedömning

### 8.1 Viktad sammanställning

Följande tabell är en jämförande bedömning av föreslagna alternativ som viktat positiva respektive negativa effekter.

Miljökonsekvenserna för naturmiljö kan för alternativ Nollplus, Mitt A och Mitt B medföra små till måttliga, samt måttliga till stora konsekvenser och redovisas därför i bedömningen med varierande färgsättning.

		Avsnitt i rapporten	Nollalternativ <i>jämfört med nuläge</i>	Alternativ Nollplus <i>jämfört med Nollalternativet</i>	Mitt A <i>jämfört med Nollalternativet</i>	Mitt B <i>jämfört med Nollalternativet</i>
Trafik och användargrupper	Biltrafik	6.1.1 6.1.5	Vägen är bred och har en bra geometri för gällande hastighet men är inte utformad för nuvarande trafiksituation vilket går ut över både framkomligheten och trafiksäkerheten.	Små positiva konsekvenser till följd av att hastigheten höjs till 80 km/h vilket förkortar restiden något. Negativa effekter för biltrafiken är att körbanan smalnas av och GC-banan separeras med räcke, vilket skapar en trängre känsla för biltrafiken.	Stora positiva konsekvenser då hastigheten höjs till 100 km/h och sträckan får omkörningssträckor och vänstersvängfält i korsningar. Restiden förkortas och trafiksäkerheten förbättras.	Stora positiva konsekvenser då hastigheten höjs till 100 km/h och sträckan får omkörningssträckor och vänstersvängfält i korsningar. Restiden förkortas och trafiksäkerheten förbättras.
	Kollektivtrafik	6.1.2	Det finns flera busshållplatser på sträckan vilket ger en hög tillgänglighet till kollektivtrafik. Men det saknas säkra gångvägar för oskyddade trafikanter att ta sig till hållplatserna. Ingen förändring mot nuläget.	Utbyggda gång- och cykelvägar gör det lättare och säkrare för resenärer att ta sig till och från busshållplatserna. Ger små positiva konsekvenser.	Utbyggda gång- och cykelvägar gör det lättare för resenärer att ta sig till och från busshållplatserna. Ett par hållplatser dras in, vilket kortar ner restiden för bussen, men ger längre avstånd till närmsta hållplats för ett fåtal boende. Ger små positiva konsekvenser.	Utbyggda gång- och cykelvägar gör det lättare för resenärer att ta sig till och från busshållplatserna. Ett par hållplatser dras in, vilket kortar ner restiden för bussen, men ger längre avstånd till närmsta hållplats för ett fåtal boende. Ger små positiva konsekvenser.
	Gång- och cykeltrafik	6.1.3 6.1.4	Befintlig utformning uppmuntrar inte till ökad gång- och cykeltrafik. Ingen förändring med Nollalternativet.	En separerad och sammanhängande gång- och cykelbana mellan Härlöv och Karpalund förbättrar trafiksäkerheten avsevärt för oskyddade trafikanter. Ger sammantaget stora positiva konsekvenser.	En separerad och sammanhängande gång- och cykelbana mellan Härlöv och Karpalund förbättrar trafiksäkerheten avsevärt för oskyddade trafikanter. Mittseparering och hastighetshöjning till 100 km/h begränsar passagemöjligheterna längs med sträckan till ordnade passager. Ger sammantaget måttliga positiva konsekvenser.	En separerad och sammanhängande gång- och cykelbana mellan Härlöv och Karpalund förbättrar trafiksäkerheten avsevärt för oskyddade trafikanter. Mittseparering och hastighetshöjning till 100 km/h begränsar passagemöjligheterna längs med sträckan till ordnade passager. Ger sammantaget måttliga positiva konsekvenser.
Lokalsamhälle och regional utveckling	Riksintressen	6.2.1	Ingen förändring mot nuläget.	Ingen betydande förändring mot nuläget, men utbyggnad av separat gång- och cykelväg gynnar i viss mån rekreativintresset. Ökad bullerpåverkan samt ökad barriäreffekt av höjd hastighet ger måttlig negativ konsekvens för riksintresset för naturmiljö och kulturmiljö.	Positivt för riksintressena rekreation och kommunikation. Riksintresse naturmiljö påverkas negativt av ökad bullerpåverkan och barriäreffekt för fauna som delvis kompenseras genom anläggandet av faunapassage som i sig själv har ett positivt bidrag jämfört med nollalternativet. Breddning och höjning av vägbanken ger små negativa konsekvenser för riksintresset kulturmiljö.	Positivt för riksintressena rekreation och kommunikation. Riksintresse naturmiljö påverkas negativt av ökad bullerpåverkan och barriäreffekt för fauna som delvis kompenseras genom anläggandet av faunapassage som i sig själv har ett positivt bidrag jämfört med Nollalternativet. Breddning och höjning av vägbanken ger små negativa konsekvenser för riksintresset kulturmiljö.
	Kommunala planer	6.2.1	I Nollalternativet genomförs inte den önskvärda utbyggnaden av separat gång- och cykelväg längs väg 19. Nuvarande väg är inte heller helt enligt gällande detaljplan i Härlöv	Utbyggnad av separat gång- och cykelväg enligt översiktsplan, men inga övriga förändringar av vägnätet enligt översiktsplan eller detaljplan.	Utbyggnad av separat gång- och cykelväg och 100 km/h på väg 19 enligt översiktsplan, men alternativets utbyggnad till högre standard längs befintlig sträckning Härlöv-Ringelikors följer inte gällande detaljplan och är negativ för utveckling av verksamhetsområdet.	Utbyggnad av separat gång- och cykelväg samt ny väg 19 med 100 km/h enligt översiktsplan. Härlövs verksamhetsområde får möjlighet att utvecklas kring nuvarande väg.
	Markanvändning	6.2.1	Ingen förändring mot nuläget.	Små negativa konsekvenser till följd av intrång i jordbruksmark av ny gång- och cykelväg.	Intrång i jordbruksmark och negativa konsekvenser för jordbruket i närområdet. Vid rätning av kurva vid Ringelikors uppstår ett markområde som troligen ej kommer anses lönsamt att fortsätta bruka som åker  Enligt kommunens planer kommer verksamhetsområde uppföras både söder och norr om befintlig väg 19 inom Härlöv. Lokal trafik och genomfarts trafik kommer på denna sträcka bebildas.	Påverkan på bostadsområdet i Eriksro och den nya väg 19:s anslutning ben från Eriksro till Härlöv skär av ett större område jordbruksmark. Förlusten av jordbruksmark bedöms som negativt. Samtidigt finns kommunala planer för verksamhetsområde på denna mark och därmed osäkerhet om marken kommer fortsätta brukas. Förslaget är i större utsträckning i linje med kommunens planer för utbyggnad av väg 19 och har större potential till samklang med Härlöv verksamhetsområde.
	Sociala aspekter	6.2.2 6.2.3 6.3.5 6.3.6	Befintlig vägsträckning utgör en stor barriär och medför betydliga brister i trafiksäkerheten, samt trygghet och trivsel för boende och barn i området. Förändringen i Nollalternativet är obetydlig mot nuläget.	Sammantaget måttliga positiva konsekvenser på grund av positiva effekter från den tillkommande gång- och cykelvägen, samt förbättrad trafiksäkerhet. Hastighetshöjning till 80 km/h och en mindre nybyggnad av sträckan i söder som blir en tillkommande barriär ger samtidigt ett negativt bidrag avseende sociala konsekvenser.	Sammantaget små positiva konsekvenser på grund av den tillkommande gång- och cykelvägen, samt förbättrad trafiksäkerhet. Hastighetshöjning till 100 km/h, mittseparering och en nybyggnad av sträckan som blir en tillkommande barriär ger samtidigt ett negativt bidrag avseende sociala konsekvenser.	Sammantaget både positiva och negativa konsekvenser. Positiva konsekvenser på grund av den tillkommande gång- och cykelvägen, samt förbättrad trafiksäkerhet. Hastighetshöjning till 100 km/h, mittseparering och en nybyggnad av sträckan som blir en tillkommande barriär ger negativa sociala konsekvenser. Bostadsområden riskerar fragmenteras av den nya och den gamla sträckningen och påverkar boende och deras närmiljö negativt.

Stora positiva	Måttliga positiva	Små positiva	Inga eller obetydliga	Små negativa	Måttliga negativa	Stora negativa
----------------	-------------------	--------------	-----------------------	--------------	-------------------	----------------

		Avsnitt i rapporten	Nollalternativ <i>jämfört med nuläge</i>	Alternativ Nollplus <i>jämfört med Nollalternativet</i>	Mitt A <i>jämfört med Nollalternativet</i>	Mitt B <i>jämfört med Nollalternativet</i>
Miljökonsekvenser	Landskapsbild	6.3.1 6.1.6	Inga eller obetydliga förändringar.	Små positiva konsekvenser tack vare den tillkommande gång- och cykelvägen som bidrar till en ökad tillgänglighet till och möjlighet att uppleva landskapet.	Måttliga negativa konsekvenser på upplevelsen av landskapets karaktär. Struktur- brott i det specifika karaktärsområdet det storskaliga sammanhängande odlingslandskapet.	Måttliga negativa konsekvenser på upplevelsen av landskapets karaktär. Struktur- brott i det specifika karaktärsområdet det storskaliga sammanhängande odlingslandskapet. Uppdelning av det specifika karaktärsområdet Eriksro.
	Naturmiljö	6.3.2	Utifrån den prognosticerade trafikökningen bedöms det leda till små negativa konsekvenser.	Ökad bullerpåverkan samt ökad barriäreffekt av höjd hastighet samt ianspråktagande av mark för breddning av väg, gång- och cykelväg och tillägg av korsningar och svängfiler ger små till måttliga negativa konsekvenser för naturmiljön.	Måttliga till stora negativa på grund av ianspråktagande av mark, ökad barriäreffekt för fauna samt ökade bullernivåer i känsliga naturmiljöer. Byte av bro över Vinne å med anläggande av strandpassager för fauna ger lokalt en positiv effekt.	Måttliga till stora negativa på grund av ianspråktagande av mark, fragmentering av landskapet vid Härlöv, ökad barriäreffekt för fauna samt ökade bullernivåer i känsliga naturmiljöer. Byte av bro över Vinne å med anläggande av strandpassager för fauna ger lokalt en positiv effekt.
	Kulturmiljö	6.3.3	Inga eller obetydliga förändringar.	Sammantaget bedöms alternativ Nollplus få små negativa konsekvenser för kulturmiljön. Vägens breddning och tillägg av korsningar, svängfiler och gång- och cykelväg innebär att den blir ett mer framträdande inslag i odlingslandskapet. En liten del av byggnadsminnets jordbruksmark berörs.	Sammantaget bedöms alternativet få måttliga negativa konsekvenser för kulturmiljö. I och med att vägen blir bredare, vägbanken högre, nya broar tillkommer och hastigheten blir högre, kommer byggnadsminnets värden knutna till jordbrukslandskapet att påverkas audiellt, visuellt och funktionellt. Det skapas en barriär som försvårar brukandet av marken. En liten del av byggnadsminnets jordbruksmark berörs.	Alternativ Mitt B bedöms få stora negativa konsekvenser. I jämförelse med alternativ Mitt A så sträcker sig alternativ Mitt B i högre grad genom jordbruksmark och berör desutom bebyggelsen samt den äldre vägsträckningen i Eriksro som har höga kulturhistoriska värden. Det finns även en större risk att ännu okända fornlämningar påträffas i jordbruksmarken. Det statliga byggnadsminnet berörs i mindre grad än i alternativ Mitt A. Den kvarvarande bebyggelsen i Ringelikors och Eriksro kommer att kringgärdas av stora trafikstråk.
	Rekreation och friluftsliv	6.3.4	Områden med höga rekreativa värden, samt riksintresseområde för friluftsliv angränsar till utredningsområdet i östra delen. Inom själva utredningsområdet finns få möjligheter till promenad, löpning eller cykling.	Måttliga positiva konsekvenser på grund av den tillkommande gång- och cykelvägen som kan antas bidra med visst rekreativt värde. Risk för små negativa konsekvenser på grund av en hastighetshöjning till 80 km/h som kan ha en negativ påverkan på rekreation och friluftsliv. Sammantaget små positiva konsekvenser.	Måttliga positiva konsekvenser på grund av den tillkommande gång- och cykelvägen som kan antas bidra med visst rekreativt värde. Risk för små negativa konsekvenser på grund av en hastighetshöjning till 100 km/h, samt visst intrång i befintliga stråk till målpunkter till natur- och kulturområden. Sammantaget små positiva konsekvenser.	Måttliga positiva konsekvenser på grund av den tillkommande gång- och cykelvägen som kan antas bidra med visst rekreativt värde. Risk för måttliga negativa konsekvenser på grund av en hastighetshöjning till 100 km/h, samt intrång i befintliga stråk nära natur- och kulturområden och intrång i bostadsnära stråk. Sammantaget övervägar de positiva konsekvenser och det blir små positiva konsekvenser.
	Trafikbuller	6.3.7	Ingen bullerutredning utförs. Några fastigheter kan vara bullerstörda men inga bullerdämpande åtgärder erbjuds.	Hastighet höjs från 70 km/h till 80 km/h. Inte väsentlig ombyggnad och därför få som erbjuds bullerdämpande åtgärder (65 db). Små positiv påverkan för bullerstörda.	Hastighet höjs från 70 km/h till 100 km/h. Väsentlig ombyggnad och därför fler som erbjuds bullerdämpande åtgärder (55 db). Stor positiv påverkan för bullerstörda.	Hastighet höjs från 70 km/h till 100 km/h. Väsentlig ombyggnad och därför fler som erbjuds bullerdämpande åtgärder (55 db). Stor positiv påverkan för bullerstörda.
Samhällsekonomi	Kostnader	6.2.5 SEB*	Ingen kostnad uppstår. Underhållskostnad är oförändrad mot nuläge. Ej applicerbart.	Kostnad uppskattad till mellan 150-200 miljoner. Måttlig negativ påverkan på ekonomin.	Kostnad uppskattad till mellan 300-400 miljoner. Stor negativ påverkan på ekonomin.	Kostnad uppskattad till mellan 300-400 miljoner. Stor negativ påverkan på ekonomin.
	Nyttor	Kap 6 SEB*	Den ökade trafiken innebär att risken för allvarliga olyckor ökar vilket ger ett negativt nyttobidrag.	Små positiva bidrag till följd av höjd hastighet och åtgärder av de mest riskabla aspekterna ur trafiksäkerhetsperspektiv.	Måttligt positivt bidrag. Mittseparering bidrar till färre allvarligt skadade och döda i trafiken. Höjd hastighet och rätare väg ökar framkomligheten.	Måttligt positivt bidrag. Mittseparering bidrar till färre allvarligt skadade och döda i trafiken. Höjd hastighet och rätare väg ökar framkomligheten.
	Byggnadstekniska förutsättningar	4.6 5.4	Inga arbeten utförs, ej applicerbart.	Den stora delen av arbetet med breddning av gång- och cykelvägen utförs i direkt anslutning till trafiken på väg 19. Inga eller små förstärkningsarbeten i detta alternativ.	Stora delar av sträckan kommer kunna anläggas avskilt från trafik eftersom vägen delvis får ett nytt läge. Förstärkningsarbete krävs för broar och bankar.	Stora delar av sträckan kommer kunna anläggas avskilt från trafik eftersom vägen delvis får ett nytt läge. Förstärkningsarbete krävs för broar och bankar.
	Översvämning		Ingen förändring mot nuläget. Körbanan ligger med marginal över karterade översvämningarnivåer för Helge å.	Ingen förändring mot Nollalternativet. Körbanan ligger med marginal över karterade översvämningarnivåer för Helge å.	Ingen förändring mot Nollalternativet. Körbanan ligger med marginal över karterade översvämningarnivåer för Helge å.	Ingen förändring mot Nollalternativet. Körbanan ligger med marginal över karterade översvämningarnivåer för Helge å.
	Klimatpåverkan	6.3.8	Ingen klimatpåverkan uppstår då ny anläggning ej byggs.	Mindre omfattande åtgärder som ger upphov till försumbara utsläpp av växthusgaser.	Måttligt negativa bidrag då utsläpp av växthusgaser i samband med byggnation blir relativt stora. Anledningen till det är viss nybyggnation av väg och bro.	Måttligt negativa bidrag då utsläpp av växthusgaser i samband med byggnation blir relativt stora. Anledningen till det är viss nybyggnation av väg och bro.

Tabell 8:1 Viktad sammanställning



## 8.2 Måluppfyllelse - ändamål och projektmål

De studerade vägtågärderna utgår från vägens utpekade funktion för både godstransporter och personresor och ändamålet med studerade åtgärder är att sträckan ska erbjuda en trafiksäker väg med god framkomlighet för alla trafikanter. Särskilt ska den ge möjlighet till en attraktiv kollektivtrafik. Ändamålet har även preciserats till nedanstående fem projektmål, se även avsnitt 2.5.

1. Lösningarna ska ge anläggningen en effektiv och fullgod funktion avseende trafiksäkerhet och tillgänglighet för samtliga trafikanter.
2. Tillgängligheten till västra Kristianstad för motorfordon, cyklister och fotgängare ska säkerställas.
3. Vald korridor ska ge minsta möjliga påverkan på jordbruksmarken.

4. Möjligheten till en attraktiv kollektivtrafik ska säkerställas.
5. Vägens funktion ska säkerställas beaktat framtida klimatförändringar.

För att jämföra alternativen rangordnas deras bedömda måluppfyllelse mot projektmålen i tabell 8:1. Det bästa alternativet rangordnas som nummer 1 och det sämsta som nummer 3. Om alternativen är i stort sett likvärdiga får de samma rang.

Rangordningen enligt projektmålen i tabell 8:1 är inte avgörande för slutligt ställningstagande om val av lokalisering.

Projektmål	Alternativ Nollplus	Mitt A	Mitt B
Trafiksäkerhet	3	1	1
Tillgänglighet, väg 19	3	2	1
Tillgänglighet, västra Kristianstad	3	2	1
Påverkan på jordbruksmark	1	3	2
Attraktiv kollektivtrafik	1	2	3
Säkert mot klimatförändringar	3	1	1

Tabell 8.2:1 Måluppfyllelse, rangordning

## 8.3 Måluppfyllelse - nationella mål

### 8.3.1 Transportpolitiska mål

Trafikverkets verksamhet styrs av riksdagens transportpolitiska mål enligt prop. 2008/09:93. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Förutom det övergripande målet finns ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

#### Funktionsmål

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns behov.

#### Hänsynsmål

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

#### Behandling

Funktionsmålet ligger till grund för projektmålen 1, 2 och 4, som tydligt pekar på att hänsyn ska tas till alla trafikantkategorier och trafikslag. Detta är också fördelaktigt för att uppnå ett jämställt trafiksystem. När det gäller bidrag till utvecklingskraft ligger detta i projektmål 2, 3 och 5.

Hänsynsmålet ligger till grund för projektmålen 1 och 3. Vad gäller hänsyn till miljö kvalitetsmålen se avsnitt 8.3.2.

### 8.3.2 Nationella miljö kvalitetsmål

Riksdagen har antagit 16 nationella miljö kvalitetsmål (se tabell nedan). Miljö kvalitetsmålen ska vara vägledande för vår strävan att åstadkomma en miljö mässigt hållbar samhällsutveckling och dessutom utgöra en vägledning för svenskt miljö arbete. De miljö kvalitetsmål som bedöms vara relevanta för valet av alternativ är nummer 1, 8, 11 15 och 16. De har markerats med fetstil i tabell 8.3:1 och nedan kommenteras hur dessa påverkas av studerade alternativ.

Nationella miljö kvalitetsmål
<b>1. Begränsad klimatpåverkan</b>
2. Frisk luft
3. Bara naturlig försurning
4. Giftpri miljö
5. Skyddande ozonskikt
6. Säker strålmiljö
7. Ingen övergödning
<b>8. Levande sjöar och vattendrag</b>
9. Grundvatten av god kvalitet
10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
<b>11. Myllrande våtmarker</b>
12. Levande skogar
<b>13. Ett rikt odlingslandskap</b>
14. Storslagen fjällmiljö
<b>15. God bebyggd miljö</b>
<b>16. Ett rikt växt- och djurliv</b>

Tabell 8.3:1 Översikt över de 16 nationella miljö kvalitetsmålen

*Alternativ Nollplus*

Detta alternativ är i flera avseenden neutralt på så sätt att det inte bedöms påverka möjligheterna att nå aktuella miljömål, eftersom det innehåller så begränsade åtgärder.

Åtgärderna är också inriktade på att hantera trafikproblem och inte miljömässiga. Undantaget där ett val av alternativ Nollplus bedöms motverka möjligheterna att nå miljömålet är vad gäller ett rikt djur- och växtliv.

De begränsade åtgärderna innebär att trafiken på vägen kommer att fortsatt vara en barriär för djurlivet, t ex kring Vinne å som har utpekade värden och tjänar som en naturlig korridor mellan olika våtmarksmiljöer.

*Alternativ Mitt A och B*

Alternativen innebär båda en utbyggnad av väg 19 med insats av material och arbete, vilket motverkar målet att begränsa klimatpåverkan. Det är dock betydelsefullt för projektet att fortsatt söka tekniska lösningar som reducerar den negativa påverkan.

Alternativen motverkar också möjligheten att nå målet om ett rikt odlingslandskap genom att de intrång som krävs.

För möjligheten att nå målet om myllrande våtmarker är alternativens påverkan av olika slag. Det är positivt att bygga om vägen till högre säkerhet och mindre risk för föroreningsutbredning.

Det är också fördelaktigt att ersätta nuvarande bro över Vinne å och då motverka vägens barriärverkan, vilket också är positivt när det gäller miljömålen om levande sjöar och vattendrag respektive ett rikt växt- och djurliv.

Det som kan motverka målet om myllrande våtmarker är framförallt en osäkerhet om de omläggningar av enskilda anslutningsvägar som kan bli aktuella, t ex norr om Vinne å.

Miljömålet om en god bebyggd miljö är särskilt svårbedömt eftersom det är komplext och innehåller många olika parametrar.

De bägge alternativens intrång i den skyddade kulturmiljön kring Lillö Kungsgård och negativa påverkan på annan kulturhistoriskt värdefull bebyggelse motverkar möjligheten att nå målet.

Däremot bidrar en separering av gång- och cykeltrafik och bullerreducerande åtgärder vid bostäder till en bättre bebyggd miljö.

Miljökvalitetsmål	Relevans för val av alternativ	Alternativ Nollplus	Mitt A	Mitt B
<b>1. Begränsad klimatpåverkan</b>	Relevant p g a den klimatpåverkan som utbyggnaden medför. Trafikens klimatpåverkan bedöms inte.	0	-	-
<b>8. Levande sjöar och vattendrag</b>	Relevant med hänsyn till miljön i Vinne å, Araslövssjön och Helge å.	0	+	+
<b>11. Myllrande våtmarker</b>	Relevant med hänsyn till miljön i våtmarker kring Vinne å, Araslövssjön och Helge å.	0	+/-	+/-
<b>13. Ett rikt odlingslandskap</b>	Relevant med hänsyn till värden i det omgivande odlingslandskapet.	0	-	-
<b>15. God bebyggd miljö</b>	Relevant med hänsyn till skyddade kulturmiljövärden och boendemiljön kring väg 19.	0	+/-	+/-
<b>16. Ett rikt växt- och djurliv</b>	Relevant med hänsyn till utpekade värden i Vinne å, Araslövssjön och Helge, samt de barriärer som vägar kan innebära.	-	+	+

<b>Förklaring</b>	Påverkar inte	Bidrar till att nå målet	Både och	Motverkar att nå målet
-------------------	---------------	--------------------------	----------	------------------------

Tabell 8.3:2 Bedömd påverkan på möjligheten att nå relevanta nationella miljökvalitetsmål.

## 8.4 Miljöbalkens regler

### 8.4.1 Allmänna hänsynsregler, kap 2

#### 2 § Kunskapskrav

*Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd ska skaffa sig den kunskap som behövs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet.*

Kravet uppfylls genom att Trafikverket genom tidigare utredningar och inventeringar i samband med projekteringen och samråd med berörda har skaffat sig kunskap om omgivningens förutsättningar. Denna kunskap och hur den har använts i arbetet framgår av samrådshandling och de underlagsutredningar som tagits fram.

#### 3 § Försiktighetsprincipen

*Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd ska utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.*

Trafikverket kommer vid val av lokalisering att ta hänsyn till omgivningens värden och känslighet, som de framgår av vägplanen och dess underlag. Likaså i det fortsatta arbetet med utformning av vägförslaget och av sådana åtgärder som inte omfattas av Trafikverkets beslut. För genomförandet kommer Trafikverket även att ställa krav på när och hur arbetena ska genomföras för att minska risken för skada för miljön.

#### 5 § Hushållningsprinciper

*Alla som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd ska hushålla med råvaror och energi samt utnyttja möjligheterna till återanvändning och återvinning.*

Trafikverket avser att så långt möjligt genomföra utbyggnaden med material från platsen och återanvända jordmaterial vid återställning av berörda ytor. Förutsättningarna är dock sådana att stor del av byggnadsmaterialet kommer att behöva hämtas från annan täkt.

#### 6 § val av plats

*För en verksamhet eller åtgärd ... ska det väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.*

Val av rätt plats är en av de grundläggande faktorerna i det pågående arbetet med val av lokaliseringsalternativ.

### 8.4.2 Grundläggande hushållningsbestämmelser, kap 3

#### 1 § Markens lämplighet

*Mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål för vilket områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde ska ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.*

Åtgärderna innebär en förbättring och utökning av en befintlig väg av riksintresse. Området har alltså huvudsakligen redan tagits i anspråk för vägändamål, men i den mån det behöver utökas eller förändras för att tillgodose nuvarande och framtida kommunikationsintresse tar Trafikverket särskilt hänsyn till vad som utgör en god och långsiktigt hållbar hushållning.

#### 2-6 §§ Värdefulla områden och näringar

*Stora opåverkade områden och ekologiskt känsliga områden ska skyddas mot skada. Vidare är jordoch skogsbruk näringar av nationellt intresse och ska så långt möjligt skyddas. Brukningsvärd*

*jordbruksmark ska endast tas i anspråk om det saknas alternativ och möjligheterna till ett rationellt skogsbruk ska skyddas mot skada. Enligt 3 kap 6 §, första stycket ska områden med värden som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras natur- eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet så långt som möjligt skyddas mot påtaglig skada. Behovet av grönområden i närheten av tätorter ska särskilt beaktas. I andra stycket behandlas särskilt värdefulla områden enligt ovanstående uppräknningar, de så kallade riksintresseområdena. För riksintressena skärps skyddskravet och områden av riksintresse ska skyddas mot påtaglig skada.*

De intrång och den negativa påverkan som kan uppkomma på berörda riksintessområden är en viktig fråga inför Trafikverkets ställningstagande. Även intrång i aktiv jordbruksmark bedöms efter vilken skada de kan medföra för näringen. Eventuell skada från intrång motverkas delvis av att en höjning av standarden på väg 19 kombineras med ett utökat kompletterande enskilt vägnät, som ger bättre möjlighet att undvika konflikter mellan trafiken på väg 19 och jordbrukets transporter.

#### 7-9 §§ Resurser och anläggningar

*Områden med värdefulla ämnen eller material och områden lämpade för samhällsviktiga anläggningar, t.ex. för kommunikation eller energiproduktion ska skyddas mot åtgärder som kan försvåra användning för sådana ändamål. Likaså områden som har betydelse för totalförsvaret. Även i detta fall har riksintressen förstärkt skydd.*

Väg 19 är av riksintresse för kommunikation, vilket även gäller järnvägen Hässleholm-Kristianstad. Inga andra områden som omfattas av dessa bestämmelser bedöms bli berörda.

## 8.5 Bedömning av miljöpåverkan

Trafikverkets bedömning är att en utbyggnad av väg 19 enligt vissa av de studerade alternativen kan få betydande miljöpåverkan enligt 6 kap miljöbalken.

De olika alternativen ger dock upphov till olika typer av miljöpåverkan, och åtgärdernas samlade miljöpåverkan beror till stor del på vilka alternativ som väljs. Eftersom detta beslut ännu inte har fattats utgår bedömningen från de alternativ som bedöms få störst miljöpåverkan.

#### Åtgärdernas lokalisering och egenskaper

Väg 19 är idag och efter studerad utbyggnad lokaliserad i anslutning till områden med höga natur- och kulturvärden, som också är av stort värde för jordbruksnäringen. Flera riksintresseområden berörs.

En studerad utbyggnad till mötesfri väg dimensionerad för 100 km/h kan påverka dessa värden både direkt och indirekt genom behov av utrymme för väg och genom att förutsättningarna för jordbruket förändras. Vissa av alternativen är inte heller helt i linje med den kommunala planeringen.

#### Miljöeffekter

Viktiga miljöeffekter från vägen och trafiken är:

- Påverkan på fastigheter som ingår i statligt byggnadsminne.
- Markintrång på värdefull jordbruksmark.
- Bullerstörningar vid bostäder.
- Barriäreffekter för människor och djur.

## 9. Fortsatt arbete

### 9.1 Vägplanprocessen

#### 9.1.1 Val av lokalisering

Samrådshandlingen kommer att ligga till grund för samråd med berörda enskilda, organisationer och myndigheter. Under samrådet inhämtar Trafikverket kommunens och länsstyrelsens sammanvägda synpunkter för val av lokaliseringalternativ inför Trafikverkets slutliga ställningstagande. Beslutet om lokalisering har stor betydelse för de miljökonsekvenser som projektet ger samt hur väl ändamål och projektmål uppnås.

Det är viktigt att hitta lämplig lokalisering som bidrar till måluppfyllelse med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnader. Efter val av lokaliseringalternativ studeras olika förslag till utformning inom alternativet. I de fall utformningen på en speciell plats har betydelse för val av lokaliseringalternativ kan utformningen behöva studeras innan beslut om lokalisering.

Trafikverket planerar att ta ställning kring val av lokaliseringalternativ i slutet av 2024.

#### 9.1.2 Utformning av planförslag

När det blir aktuellt att fortsätta planläggningsarbetet för att kunna fastställa vägens utformning, markintrång och miljökonsekvenser sker nya samråd med direkt berörda, myndigheter och allmänheten. Det finns ännu ingen tidplan för fortsatt arbete.

### 9.2 Prövning enligt annan lagstiftning

Utöver arbetet med att ta fram en vägplan beskrivits ovan kan olika tillstånd, anmälningar och dispenser enligt miljöbalken eller andra lagar vara aktuella. Vilka regler som berörs kan vara svårt att avgöra i detta skede men kommer att utredas i det fortsatta arbetet med planläggning. Preliminärt bedöms följande prövningar kunna bli aktuella: *Vattenverksamhet* – tillstånd för vattenverksamhet

enligt 11 kap. miljöbalken kan behövas för grundvattensänkning vid anläggande av eventuella passager under väg 19. Även arbeten med nya broar över Vinne å kräver sannolikt tillstånd, gäller alla alternativ.

- *Markavvattning* – omprövning av markavvattningsföretag kan behövas om det berörs enligt 11 kap. miljöbalken, gäller alternativ Mitt A.
- *Artskyddsförordningen* - om skyddsvärda och hotade djur- och växtarter som omfattas av artskyddsförordningen berörs kan en artskyddsprövning krävas om dess livsmiljöer skadas eller förstörs, gäller alla alternativ.
- *Fornlämningar* - tillstånd enligt kulturminneslagen krävs om fornlämningar påverkas. Arkeologisk utredning kan behöva göras för att bedöma om fornlämningar påverkas, gäller alla alternativ.
- *Masshantering* – om föroreningar påträffas ska detta informeras till tillsynsmyndigheten, gäller alla alternativ.
- *Marklov* – marklov krävs enligt plan- och bygglagen för schaktning eller fyllning inom detaljplanerat område, gäller alternativ Mitt B.
- *Bygglov* – krävs enligt plan- och bygglagen för bullerplank och liknande, om det blir aktuellt, gäller alla alternativ.
- *Krav på dispens eller samråd enligt miljöbalken* - Biotopskydd (objekt som är skyddade enligt det generella biotopskyddet, såsom alléer och stenmurar), strandskydd och åtgärder som väsentligt kan ändra naturmiljön hanteras inom vägplanprocessen för åtgärder på allmän väg och kräver då inte någon särskild prövning. Dispens kan krävas för åtgärder som inte fastställs t. ex. enskilda vägar som krävs för genomförandet, gäller alternativ Mitt A och B.

### 9.3 Viktiga frågor i fortsatt arbete

#### 9.3.1 Samråd enligt miljöbalken

Eftersom vissa åtgärder som normalt är förbjudna får genomföras med stöd av fastställd vägplan är det viktigt att sådana åtgärder tydligt framgår vid samråd med länsstyrelsen. Det gäller sådant som följer av bestämmelserna i miljöbalken om strandskydd och generellt biotopskydd.

Det är också viktigt att i samråd med länsstyrelsen uppmärksamma att det kan bli aktuellt med åtgärder som inte omfattas av vägplanen, t ex enskilda vägar som påverkas när den allmänna vägen förändras.

#### 9.3.2 Bullerskyddsåtgärder

Bulleråtgärder som kan bli aktuella är antingen vara väg- eller fastighetsnära. Vagnära åtgärder placeras inom vägområdet och kan vara bullerskärmar, bullervallar eller en kombination av dessa. Fastighetsnära åtgärder kan vara lokala skärmar vid uteplats eller åtgärder på byggnadens fasad. Förslag på bullerskyddsåtgärder kommer arbetas fram för alla fastigheter som blir berörda i projektet med mål att klara Trafikverkets riktvärden. Samtidigt måste hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt samt vilken effekt en föreslagen bullerskyddsåtgärd kan förväntas ge. En kostsam vagnära bullerskyddsåtgärd med låg effekt är ofta inte en ekonomiskt rimlig åtgärd.

#### 9.3.3 Sammanfattning av generella gestaltungsåtgärder vid fortsatt arbete

*Åtgärder för landskapsanpassning och ett sammanhängande odlingslandskap*

För att minska effekten av vägen som visuell barriär i det sammanhängande odlingslandskapet ska man fortsatt utreda hur man kan optimera vägprofilen för bättre landskapsanpassning. Vid slänter och nivåskillnader ska man även utreda hur man lokalt kan mildra negativ påverkan på den befintliga karaktären samt jordbruksmarken.

Vegetationshantering på slänter och sidoområden bör anpassas till omgivande karaktär och naturtyp. Exempelvis genom en bedömning av lämplig jordtyp och arter. Mjuka släntövergångar mellan nytt och befintligt ska eftersträvas.

*Åtgärder vid befintlig småskalig bebyggelse och gårdar*

Längs med befintlig småskalig bebyggelse och gårdar ska man säkerställa en omsorgsfull gestaltning och utformning av eventuella skyddsanordningar och anpassningar. Gestaltningen ska anpassas till omgivande karaktär så att områdets kontraster mellan stor skala och småskalighet bevaras. Exempelvis kan det handla om hur bullerskyddsskärmar kan utformas med olika detaljeringsgrad, materialval, genomsiktighet med mera.

*Åtgärder vid och kring byggnadsverk och andra tekniska anläggningskompletteringar*

Fortsatt arbete med omsorgsfull utformning invid nya byggnadsverk och hur de landar i landskapet och påverkar vistelse på och invid byggnadsverken. Det kan handla om en omsorgsfull utformning av broar och dess sidoområden med tanke på vistelse ovan, bredvid och stråk under. Brofäste och stolpar bör utformas på ett sätt som harmonierar med vattendraget och dess kringliggande vegetation.

#### 9.3.4. Ledningar med mera

I nästa skede kommer samråd hållas med berörda ledningsägare för att klargöra hur befintliga och planerade anläggningar ska hanteras i byggskedet, vem som gör och bekostar vad samt utreda om det finns något intresse att samförlägga ledningar i och med den framtida ombyggnaden av väg 19.

#### 9.3.5. Naturvärdesinventering

En naturvärdesinventering i fält planeras att genomföras i kommande skede.

## Källförteckning

### Tidigare utredningar

Väg 19, Kristianstad-Broby, förstudie och vägutredning Vägverket 1994.

Väg 19, Kristianstad-Broby, delen Kristianstad-Bjälöv, vägutredning, Trafikverket 2011.

ÅVS, trafikplats Härlöv, väg 19, Trafikverket 2020.

### Naturmiljö

Artportalen 2024. <http://www.artportalen.se>.

Kristianstad kommun 2014. Slutredovisning LOVA-projekt: Vinneå – för God Ekologisk Status, FAS 2. Biosfärområde Kristianstads Vattenrike & Miljö- och Hälsoskyddskontoret.

Naturvårdsverket, Skyddad Natur 2024. <http://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>.

Trafikverket 2023. Naturvärdesinventering Riksväg 19 Härlöv-Karpalund, 2+1, Kristianstads kommun, Skåne län.

Trafikverkets miljöwebb landskap 2024.

Vatteninformationssystem Sverige <https://viss.lansstyrelsen.se> Länsstyrelsen 2024. Karttjänsten.

Grön infrastruktur planering- Skåne <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=04f1350c23694d36a22f05fe5ac62ff3>.

### Kommunal planering och markanvändning

Kommunövergripande översiktsplan, Kristianstads kommun 2013.

Översiktsplan för Kristianstad stad, Kristianstads kommun 2021.

Berörda detaljplaner, Kristianstads kommun:

- P96/0409
- P13/8
- P2019/11
- 982/73

Översvämningskartering utmed Helge å, MSB 2013-2993.

Web-baserad informationskarta, länsstyrelsen i Skåne, inhämtat våren 2024.

### Vägutformning

Krav, VGU, Vägars och gators utformning, Trafikverket publ 2022:001.

Råd, VGU, Vägars och gators utformning, Trafikverket publ 2022:003.

BATMAN, Bro- och tunnelförvaltningssystem, Trafikverket.

### Geoteknik

1G140001, Projekterings-PM Geoteknik, Riksväg 19 Härlöv – Karpalund, Samrådshandling – val av lokalisering, dat 2024-06-04.

### Barnkonsekvensanalys

Strava heatmap referenser:

Cykling: <https://www.strava.com/maps/global-heatmap?style=standard&terrain=false&sport=Ride&gColor=bluered&gOpacity=100&labels=true&poi=true#12.57/56.04947/14.10527>.

Löpning: <https://www.strava.com/maps/global-heatmap?style=standard&terrain=false&sport=Run&gColor=bluered&gOpacity=100&labels=true&poi=true#12.46/56.04879/14.10784>.

Promenad: <https://www.strava.com/maps/global-heatmap?style=standard&terrain=false&sport=Walk&gColor=bluered&gOpacity=100&labels=true&poi=true>.

Vandring: <https://www.strava.com/maps/global-heatmap?style=standard&terrain=false&sport=Hike&gColor=bluered&gOpacity=100&labels=true&poi=true>.

Alskog, Ilse. (1989). Att intervjua barn. Uppsala universitet.

Barnombudsmannen Sveriges Barnrättsmyndighet. (2018). Barnkonventionen. FN:s konvention om barnets rättigheter. Norstedts Juridik.

Stockholms stad. (2018). Integrerad barnkonsekvensanalys och dialog.

Stockholm stad. (2017). Program för barnets rättigheter och inflytande i Stockholms stad.

Trafikverket. (2022). Handledning för barnrättsfrågor i investeringsprojekt.

Vägverket. (2005). Barnen och vägplanering. En kunskapsöversikt.

### Landskap

Kristianstads kommun (2013). Översiktsplan 2013. <https://www.kristianstad.se/sv/bygga-bo-och-miljo/detaljplan-och-oversiktsplan/oversiktsplan/gallande-oversiktsplaner-och-antagna-strategier/oversiktsplan-2013/> [2023-06-21].

Kristianstads kommun (2016). Landskapskarakterer i Kristianstads kommun - Grönplan 2017 -Rapport 8. [https://www.kristianstad.se/contentassets/21fc8293fbd74973bca3e6ee63dfc4ae/8\\_landskapskarakterer\\_kristianstads\\_kommun\\_2016.pdf](https://www.kristianstad.se/contentassets/21fc8293fbd74973bca3e6ee63dfc4ae/8_landskapskarakterer_kristianstads_kommun_2016.pdf) [2023-06-26].

Region Skåne (2022). Regionplan för Skåne 2022-2040.

<https://utveckling.skane.se/siteassets/verksamhetsomraden/regional-fysisk-planering/dokument/regionplan-for-skane-2022-2040.pdf> [2023-06-26].

Region Skåne (2022). Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022-2033.

<https://utveckling.skane.se/siteassets/verksamhetsomraden/regional-fysisk-planering/dokument/regional-transportinfrastrukturplan-for-skane-2022-2033.pdf> [2023-06-22].

Trafikverket (2020). Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar- ILKA (Integrerad landskapskarakteranalys) - En handledning. Version 1.0. Publikationsnummer: 2020:072.

Strava (2024) Strava Global heatmap, <https://www.strava.com/maps/global-heatmap> 2024-01-26.

### Kulturmiljö

Björk, Tony & Wallin, Lasse (1995). Skåne, väg 19, Kristianstad - Broby: Färlöv med flera socknar, Kristianstad & Östra Göinge Kommuner: översiktlig arkeologisk utredning 1995. [Lund]: Byrån för arkeologiska undersökningar, Riksantikvarieämbetet.

Björk, Tony & Wallin, Lasse (1996), Översiktlig arkeologisk utredning Väg 21 Delen Kristianstad – Ignaberga. Riksantikvarieämbetet arkeologiska undersökningar, UV Syd Rapport 1996:21.

Björk, T. 2008. Från Härlöv till Ringelikors – boplatser och grustäcker. Arkeologisk utredning 2008. RAÄ 305, 306 och 307, Kristianstad 1077, Kristianstad kommun, Skåne län. Regionmuseet Kristianstad, Landsantikvarien i Skåne. Rapport 2008:35. (LST dnr 321-2031-2008).

Björk, Tony. 2008. Gårdarna vid Ringelikors. Arkeologisk förundersökning 2008. Regionmuseet Kristianstad. Landsantikvarien i Skåne. Rapport 2008:86. (LST dnr 321-3411-2008).

Campbell, Åke (1928). Skånska bygder under förra hälften av 1700-talet: etnografisk studie över den skånska allmogens äldre odlingar, hägnader och byggnader. Diss. Uppsala: Univ., 1929.

Gidstam, Björn (2002). Skåne: kultur och landskap. Stockholm: Prisma.

Hansson, Paul & Trelid, Hampus (1995) Araslövs farmer och väg 19, En miljökonsekvensbeskrivning för utbyggnad av väg 19 Kristianstad – Broby. Läns-  
museet i Kristianstad. KLM Rapport 1995:9.

Lange, Ulrich (2008). Ekonomibyggnader på skånska herrgårdar: idéhistoriska speglingar i lantbrukens arkitektur. Stockholm: Nordiska museets förlag.

Nilsson, Sten Åke (red.) (2002). Slotten & landskapet: skånska kulturmiljöer. Stockholm: Prisma.

Olsson, Patrik (2012). Ömse sidor om vägen: allén och landskapet i Skåne 1700-1900. Diss. Lund: Lunds universitet, 2012.

Tillgänglig på Internet: <https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=2544274&fileId=2544306>.

Statens fastighetsverk (2021). Lillö kungsgård L604 – Historik och värdebeskrivning.

Werdenfels, Åke (red.) (1984). Skånsk kulturbygd Kristianstads län. Kristianstad: Skånes hembygdsförb.

Översiktsplan för Kristianstad stad, bilaga – kulturmiljöinventering (2019). Kristianstad kommun.

*Webbsidor*

Fornlämningsregistret <http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/>.

Länsstyrelsens geodatakatalog -Vattenanknutna kulturmiljöer, gårdar omnämnda i.

*DMS*

<https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/>.

Riksantikvarieämbetet, Byggnadsminnen.

Trafikverket, Box 810, 781 28 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00  
[trafikverket.se](http://trafikverket.se)