

Förstudie

Rv 19

delen

Kristianstad - Broby



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

BAKGRUND	1
PROJEKTET	1
PROBLEMBESKRIVNING	2
FÖRUTSÄTTNINGAR	4
VÄSENTLIGA INTRESSEN	5
MÖJLIGA VÄGKORRIDORER	6
INTRESSEN SOM KAN INNEBÄRA KONFLIKTER	7
TÄNKBARA EFFEKTER	7
SAMRÅD	8
FORTSATT ARBETE	9
BILAGOR	12

1994-05-09

FÖRSTUDIE

Ny väg 19 på delen Kristianstad-Brody

1. BAKGRUND

Vägverket Region Skåne avser att genomföra en vägutredning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning för väg 19 på avsnittet mellan Kristianstad och Broby.

Utredningen inleds av en förstudie som syftar till att klargöra de behov och problem som finns och de förutsättningar som gäller. I förstudien påbörjas också miljökonsekvensbeskrivningen genom inventeringar i syfte att kartlägga de viktigaste intressena inom utredningsområdet.

2. PROJEKTET

2.1 Vägens funktion

Vägsystemet består av tre nivåer. Nationella stamvägar, regionala stråk och övriga vägar. Väg 19 tillhör de regionala stråken och utgör en viktig nord-sydlig förbindelse mellan sydvästra Småland, nordöstra Skåne och Österlen. Förbindelsen utnyttjas på denna del även av långväga transporter i riktning mot Polen via Ystad.

Väg 19 har dessutom en viktig funktion för samhällena längs vägen. Den förmedlar pendlingstrafik och transporter till industrier och övriga verksamheter inom området. Vägen används också för kollektivtrafik och jordbrukets transporter.

Trafikmängderna längs vägen varierar mellan 2 600 och 6 100 bilar per dygn. De högsta värdena återfinns i norra delen, norr om väg 118, som i dagsläget tar hand om större delen av trafikutbytet i riktning mot Kristianstad. Andelen lastbilar ligger på knappt 10 %.

Trafikens variation understryker vägens "vardagliga" karaktär. Trafiken går ner under juli månad och under lördagar-söndagar. Sedan 1989 har trafikökningen stagnerat och till och med sjunkit något i en mät punkt söder om Knislinge.

2.2 Överväganden på systemnivå

Riksdagsbeslutet om E4:ans utbyggnad till motorväg innefattar även beslut om att etablera en ny förbindelse från E4 vid Ljungby till väg 23 vid Älmhult. Förbindelsen kan betraktas som en förlängning av väg 19 norrut mot väg E4.

Utbyggnaden av den helt nya förbindelsen liksom den potentiella utvecklingen av handeln med östra Europa kan få betydelse för framtida funktion och trafikbelastning på väg 19. Med den nya förbindelsen kommer trafik på E4 från mellansverige till Kristianstadsområdet, Ystad och Polen att i större utsträckning välja väg 19 i stället för väg 117 mellan Markaryd och Hässleholm.

En lokaliseringsutredning för väg 23/19 delen Höör-Älmhult-Ljungby har tagits fram av vägverket. Lokaliseringsutredningen färdigställdes under mars 1994 och har sänts till ett stort antal intressenter för synpunkter.

2.3 Uppskattade anläggningskostnader

Kostnaden för en helt ny 13 meters väg från väg 1110 vid Broby till trafikplats Härlöv vid E22/väg 21 kan uppskattas till storleksordningen 200-250 Mkr. Sträckan är ca 27 km lång.

2.4 Aktualitet

Enligt väghållningsplanen kan ombyggnad bli aktuell under perioden 1997-2003.

3. PROBLEMBESKRIVNING

3.1 Väggeometri

Vägen är idag 13 m bred på sträckan norr om Broby fram till väg 23. Mellan Broby och Kristianstad varierar bredden mellan 6,5 och 13 m. Endast två sträckor har 13 m bredd. En förbi södra delen av Knislinge och en förbi Bjärlöv. Huvuddelen av sträckan har en vägbredd på mindre än 9 m, ca 20 km av 27 eller 75 %. Se vidare bilaga 1. Profilstandard varierar. På flera ställen finns "profilsvackor" som helt döljer mötande fordon. Ojämn profilstandard skapar extra svårigheter där bebyggelse eller värdefulla naturpartier kantar vägen. Ett tydligt sådant exempel är sträckningen genom Hanaskog.

3.2 Framkomlighet

Hastighetsstandard varierar mellan 50 och 90 km per timme. 50 km per timme förekommer endast genom Färlöv. I norra delen av Knislinge finns ett vägavsnitt med omställbar hastighet. Vid skolstart/slut sänks hastigheten från 70 till 50 km per timme. Huvuddelen av sträckan söder om Hanaskog har 70 km per timme. Se vidare bilaga 2.

Nuvarande förhållanden medför en genomsnittshastighet på strax under 80 km per timme på sträckan mellan Broby och Härlöv.

3.3 Olyckor

Olycksanalysen visar att sträckan mellan Broby och Bjärlöv är särskilt olycksdrabbad. Här finns tre korsningar med markant högre olyckskvot än normalt, korsningen med väg 119 i Broby, södra infarten till Knislinge och korsningen med väg 118. I samtliga korsningar förekommer mycket svängande trafik, vid Broby även korsande. Se trafikflödeskartan i bilaga 3. Ytterligare tre korsningar har tydligt högre olyckskvoter än normalt.

Flera vägvagnsnitt mellan Broby och Bjärlöv har en högre olycksbelastning än normalt. Olyckskoncentrationer förekommer på några ställen, exempelvis vid järnvägsviadukten norr om Bjärlöv trots genomförd sänkning av den tillåtna hastigheten från 90 till 70 km per timme. Generellt sett har dock hastighetssänkningen givit goda effekter.

Olyckssituationen redovisas mer detaljerat i bilaga 4. Med olyckor avses polisrapporterade olyckor.

3.4 Buller

Väg 19 kantas på flera ställen av bebyggelse, såväl utspridd som mer samlad. Dessutom passerar vägen genom flera större tätorter.

Genomförda bullerberäkningar visar att ca 210 bostadshus är utsatta för bullernivåer över 55 dBA, dygnsnivå utomhus, frifältsvärde. Flertalet bullervärden ligger under 63 dBA. Endast 12 bostadshus är utsatta för bullernivåer över 65 dBA. Bullerförhållandena redovisas översiktligt i bilaga 5.

3.5 Barriäreffekter

Barriäreffekter, dvs svårigheter för gående och cyklister att passera över vägen, uppkommer helt naturligt där vägen omges av bebyggelse. Effekten blir olika stor beroende på trafikmängd, hastighet och vilka alternativa möjligheter som står till buds.

Särskilt viktigt är att bemästra förhållandena där barnens skolvägar passerar över vägen eller där busstrafiken har sina hållplatser. Exempel på det första är plankorsningarna i norra delen av Knislinge, vid Skolgatan. Exempel på det sistnämnda är busshållplatsen i centrala Färlöv, som också används av skolbussar.

Avskärande effekter kan också uppkomma med avseende på omgivande verksamheter. Exempel på detta är Karpalund, där vägen i dagsläget skär igenom befintliga verksamhetsområden. Låt vara, delvis lågutnyttjade.

3.6 Järnvägen Kristianstad - Broby

Järnvägen går från Karpalund i stort sett parallellt med nuvarande sträckning av väg 19. En ny sträckning av vägen kan innebära att järnvägen behöver passeras på flera ställen. Enligt banverket kommer trafiken norr om Hanaskog komma att läggas ner vid halvårsskiftet 1994/95.

4. FÖRUTSÄTTNINGAR

4.1 Områdets allmänna karaktär

Utredningsområdet består omväxlande av lerslätter och mera kuperad moränterräng. Från och med Färlöv följer vägen en grusbildning, en ås som svallat ut över kringliggande områden.

Från söder sträcker sig utredningsområdet över den centrala delen av Kristianstadsslätten - ett öppet näst intill plant jordbruksområde med huvudsakligen stora gårdar. Vid Färlöv höjer sig nuvarande väg svagt över den omgivande slätten. Vid Bjärlöv tar moränterrängen vid med huvudsakligen skogsterräng. Vid Hanaskog dominerar slätten kring Helgeån och Almaån. Vid Knislinge och upp till Broby vidtar ett vackert mosaikartat landskapsavsnitt där Helgeån svänger upp mot nuvarande väg. Från vägen har man här vackra utblickar ut över strandängarna och ån. Vid Broby vidtar kuperad skogsterräng.

4.2 Kommunernas översiktsplaner

Vägen berör Östra Göinge och Kristianstads kommuner. I en fördjupad översiktsplan för Härlöv i Kristianstad anges ett vägreservat för väg 19 och dess förlängning från Härlövs trafikplats. I övrigt utvisas inga vägkorridorer för väg 19 utöver befintlig väg. Nya verksamhetsområden planeras längs nuvarande väg på avsnittet mellan Härlöv och Karpalund. Väster om Färlöv visar översiktsplanen ett område för framdragande av naturgas. Kristianstads kommun har vid samråd pekat på behovet att pröva ny västlig sträckning förbi Färlöv.

Översiktsplanerna för tätorterna Broby, Knislinge, och Hanaskog redovisar ny bebyggelse i form av förtätningar och nya områden. Väster om Knislinge redovisas två nya bostadsområden. I Broby redovisas bland annat nya industriområden på båda sidorna av korsningen med väg 119.

I övrigt berörs utredningsområdet av tre stora kulturminnesområden. Araslövssjön med omgivning ingår i ett område av riksintresse för naturvården, som omfattar Helgeåns nedre lopp. Större delen av området har tagits med på våtmarkskonventionens sk cw-lista på grund av dess stora betydelse för rastande flyttfåglar.

Av översiktsplanerna framgår även kulturhistoriskt intressanta byggnader och registrerade fornlämningar som kan komma att beröras av en ombyggnad.

4.3 Målstandard

Enligt väghållningsplanen skall väg 19 byggas ut till standard motsvarande 90 km per timme och med en vägbredd på 13 m.

4.4 Trafikutveckling

Vägverket har tillsammans med Banverket utarbetat en gemensam prognos som utgör underlag för bland annat planeringen för väg 23/19. Med utbyggnad till 13 m vägbredd längs väg 19 skulle trafiken öka med ca 25% fram till år 2005. Den nuvarande nedåtgående trenden skulle alltså brytas.

5. VÄSENTLIGA INTRESSEN

5.1 Kulturmiljö

Det stora riksintresset Araslövs farmer har sådan storlek och ligger så till att inget vägstråk kan komma runt det. I området finns en unik ägodelningsstruktur som har ett stort skyddsvärde jämförbart med städernas rutnätsplaner. Ägostrukturen är hierarkiskt upplagd och framträder i landskapet med bl a stora alléer. Särskilt Wrangels allé utmed nuvarande väg 19 är av central betydelse för områdets helhetsintryck. En vägdragning genom området behöver anpassas till formspråket i det bevarandevärda kulturlandskapet. Några kulturhistoriskt intressanta byggnader i Färlöv och Hanaskog ligger i direkt anslutning till befintlig väg. Områden med lätta jordar i Färlöv och Bjärlöv innehåller ett mycket stort inslag av fornlämningar - både gravar och boplatser. Dessa behöver detaljstuderas vid en eventuell omlokalisering av vägen.

5.2 Friluftsliv

Områdena utmed Helgeån samt kring Vanås och Gryt har pekats ut av länsstyrelsen. De har stort värde för rekreation och friluftsliv. Närströvområden vid Knislinge och Hanaskog kan komma att beröras av en ny vägdragning.

5.3 Landskapsbild

Inom det kuperade landskapsavsnittet mellan Knislinge och Broby kan en justering av längdprofilen utmed befintlig väg innebära intrång på omgivande mark. Vid Hanaskog och Knislinge kan vägen komma att inkräkta på närliggande skogsklädda höjder.

5.4 Naturmiljö

Riksintresset Araslövssjön med omgivning, N 31 a, sätter stopp för ett östligt alternativ vid Färlöv. Det geomorfologiska riksintresset Hallabacken vid Färlöv kan undvikas i de föreslagna stråken. I övrigt finns tre naturvårdsobjekt alldeles nära befintlig väg i söder om Broby.

5.5 Jordbruk

Jordbrukets arrondering kan beröras olyckligt av en vägdragning väster om Färlöv eftersom ägostrukturen går tvärs mot vägens huvudriktning.

5.6 Buller och luftföroreningar

Dessa aspekter kommer att studeras noga i miljökonsekvensbeskrivningen som genomförs i vägutredningen. Generellt kan sägas att en utflyttning av väg 19 vid Vinnö, Färlöv och Hanaskog kommer att innebära en förbättring av miljön utmed nuvarande väg. Detsamma gäller för de spridda bebyggelsegrupper som finns utmed vägen.

6. MÖJLIGA VÄGKORRIDORER

Med ledning av det material som tagits fram har ett antal tänkbara vägkorridorer identifierats. Korridorerna har sammanställts i bilaga 7.

Till grund för valet av korridorer ligger de förutsättningar som gäller för projektet och de intressen som konstaterats. Utöver detta har gjorts en bedömning av vilken "maximal upprustningsnivå" som kan uppnås längs befintlig väg, framför allt där omgivande bebyggelse och naturförhållanden sätter begränsningar. Bedömningarna sammanfattas i tabellen nedan.

Vägavsnitt utmed befintlig väg	Bedömd maximal upprustningsnivå (km per timme)
Vinnö (ställvis)	70
Färlöv	50
Villagården	70
Bössebacken	70
Hanaskog	70
Knislinge norra	70/50

Förbi varje sådan passage eftersträvas att redovisa ett tänkbart alternativt stråk där önskvärd målstandard kan uppnås.

Vid framtagningen av tänkbara korridorer har också eftersträvats att möjliggöra:

- funktionella och sammanhängande stråk för hela sträckan mellan Broby och Kristianstad
- hänsynstagande till de intressen som konstaterats
- en mjukt slingrande väg genom landskapet i syfte att motverka ensidighet och monoton körning
- vackra utblickar mot byggnader och landskapspartier
- sammanhållen bebyggelse eller samband med omgivande naturmark.

Slutligen har eftersträvats att inte redovisa fler vägkorridorer än som behövs för att uppfylla de kriterier som formulerats. Av detta följer att ett antal "omöjliga stråk" har sorterats bort. Till dessa hör särskilt lägen öster om befintlig sträckning. Motiven till detta är främst konflikten med riksintressena och sambanden mellan bebyggelsen och Helgeåns vattensystem.

7. INTRESSEN SOM KAN INNEBÄRA KONFLIKTER

Följande motstående intressen kan konstateras:

- En ny dragning av riksintresset väg 19 kan vara svår att förena med riksintresset Araslövs farmer.
- En ny vägdragning förbi Knislinge kan komma i konflikt med såväl kulturminnesvårdsintressen som kommunens utvecklingsplaner.
- Vägen går i sin nuvarande sträckning fram i isälvsmaterial som utgör en viktig dricksvattenkälla med både enskilda brunnar och större kommunala dricksvattenborrhör. En flyttning av vägen till ett nytt stråk kommer att innebära mindre risk för förorening av grundvatten på tätare jordlager.
- Nya borrhör diskuteras för Kristianstads tätort strax väster om vägstråket vid Isgrannatorp.
- I flera avsnitt där vägen föreslås flyttad uppstår konflikter med naturvårds- och kulturminnesvårdsintressen.

8. TÄNKBARA EFFEKTER

8.1 Positiva effekter

En ny väg inom utredningsområdet bedöms bland annat få följande effekter:

- Ökad trafiksäkerhet.
- Förbättrad bullermiljö för ett stort antal bostadshus längs nuvarande sträckning.
- Ökad tillgänglighet till verksamhetsområden.
- Högre framkomlighet.
- Minskade barriäreffekter längs tätbebyggda vägavsnitt.
- Att Wrangels allé kan återplanteras utan att avståndet mellan trädraderna behöver ökas.
- Minskad risk för förorening av grundvatten.

8.2 Negativa effekter

En ny väg kan bland annat få följande negativa effekter:

- Intrång i känsliga kultur och naturmiljöer.
- Fragmentering av landskapet p g a ny vägdragning parallellt med den gamla vägen.
- Infartsförhållnaderna förändras inom tätorterna.
- Intrång i jordbrukets rationella skötsel p g a ägosplittring och långa avstånd till korsningspunkter.
- Ökade störningar för ett litet antal bostadshus som idag inte påverkas av trafiken längs väg 19.

9. SAMRÅD

Arbetet har bedrivits i samarbete med företrädare för Kristianstads och Östra Göinge kommuner. Samråd har också skett med länsstyrelsen och länsmuseet.

I referensgruppen har följande personer ingått:

Vägverket Region Skåne:	Kerstin Åklundh Lisbeth Jonasson	Projektledare
Kristianstad kommun:	Åke Lindgren Tomas Theander	
Östra Göinge kommun:	Jan Dahlqvist Bo Eklund	
Tyréns Infrakonsult	Lars Nilsson Didrik Weber	Projektledare

10. FORTSATT ARBETE

10.1 Redovisningar

Framtaget material kommer att sammanställas och redovisas dels i vägutredningen, dels i parallella utställningar i Kristianstad respektive Östra Göinge kommun.

10.2 Inriktning

Det fortsatta arbetet kommer att inriktas på fördjupade studier av redovisade tänkbara korridorer. Väglinjerna kommer att studeras närmare, konflikter och intrång kommer att preciseras.

Möjligheterna att rusta upp befintlig väg kommer också att studeras ytterligare för att tydliggöra konsekvenserna av olika standardnivåer.

Detaljstudier kommer att genomföras för utformningen av korsningspunkter med omgivande vägnät. Olycksdrabbade korsningar kommer att studeras särskilt liksom de avsnitt där oskyddade trafikanter korsar vägen.

10.3 Särskilda utredningsbehov

Framtaget underlag understryker vikten av att närmare studera arronderingar med mera i anslutning till riksintresset Aralövs Farmer.

Den höga frekvensen av fornlämningar i form gravar och boplatser som finns inom utredningsområdet pekar på behovet av fördjupade studier.

Naturvårdsintressena, inte minst i Östra Göinge kommun, behöver studeras i detalj.

Redovisade tänkbara korridorer omfattar även ett västligt läge med en ny anslutning till väg 21 i höjd med Isgrannatorp. Bedömningar av denna sträckning måste samordnas med planeringen för väg 21 och trafikplats Härlöv.

Översiktliga bedömningar av den samhällsekonomiska nyttan och anläggningskostnaden indikerar att noggranna kalkyler blir nödvändiga för att hitta såväl funktionella som kostnadseffektiva utbyggnadsåtgärder.

Kristianstad maj 1994

10.4 Källor

Riksintressen kulturminnesvård länsstyrelsen Kristianstads län 1988.

Riksintressen naturvård länsstyrelsen Kristianstads län 1988.

Kulturminnesvårdsprogram för Skåne 1982.

Naturvårdsplan för Kristianstads län 1975.

Ängs- och hagmarksinventering i Kristianstads län 1993.

Åtgärdsprogram för landskapsvård, länsstyrelsen i Kristianstads län 1991-12-09

Bevarandeprogram för odlingslandskapets natur- och kulturmiljövärden i Kristianstads län 1994 (ännu opublicerad - är inarbetad i delar som länsstyrelsen förmedlat innehållet).

Araslöv och farmarna, beskrivning utförd av Kristianstads läns museum 1994.

Översiktsplan Östra Göinge kommun 1990.

Fördjupad översiktsplan för Härlöv, Kristianstads kommun, 1993

Fördjupad översiktsplan för Broby, 1993.

Förslag till fördjupad översiktsplan för Hanaskog och Knislinge, utställningsmaterial 1993.

Kristianstads kommun översiktsplan 1990.

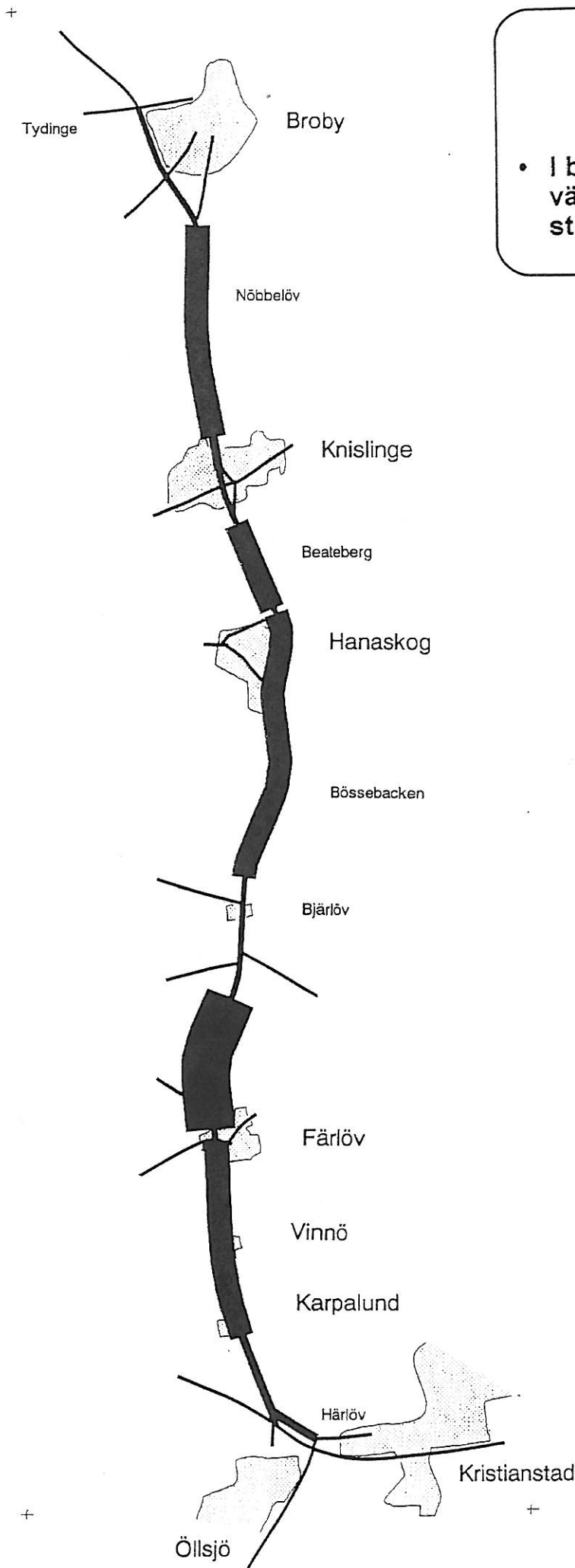
Vägdatabanken.

Förstudie för ombyggnad av RV 19 Kristianstad - Broby.VV mars 1994.
Stefan Gustavsson.

SGU:s brunnregister.

11. BILAGOR (kartor)

- 11.1 Väggeometri
- 11.2 Framkomlighet
- 11.3 Trafikmängder
- 11.4 Olyckor
- 11.5 Buller
- 11.6 Mark- och miljöintressen
- 11.7 Möjliga vägkorridorer



Väggeometri

- I bilden redovisas den befintliga vägens bredd utefter dess sträckning.

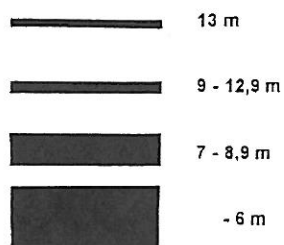
 Vägverket

Förstudie Rv 19
delen Kristianstad - Broby

Bilaga 11.1 Väggeometri

Beteckningar vägbredder på befintlig väg:

*OBS bred markering
för smal väg!*

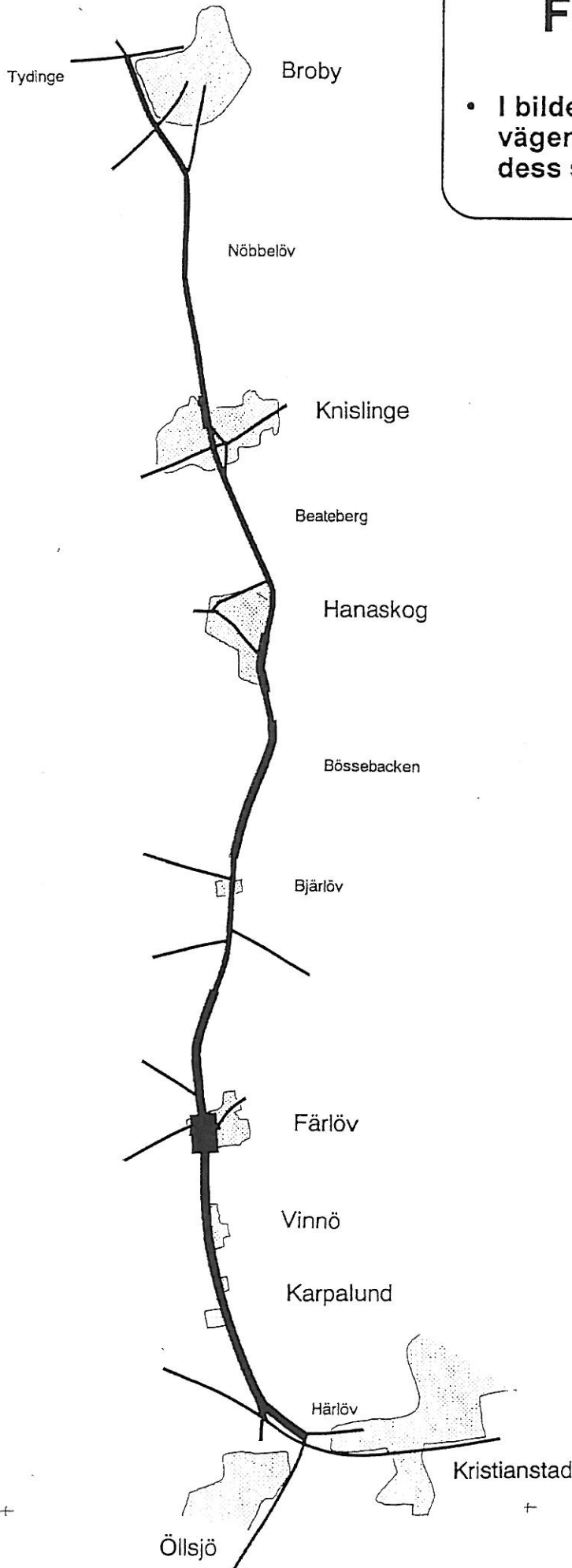


 TYRÉN'S
KONSTRÖK

Skala 1:80 000

Framkomlighet

- I bilden redovisas den befintliga vägens hastighetstandard utefter dess sträckning.



 Vägverket

Förstudie Rv 19
delen Kristianstad - Broby

Bilaga 11.2 Framkomlighet

Beteckningar för framkomlighet mätt i
km/h på befintlig väg 19:

*OBS bred markering för
begränsad framkomlighet!*

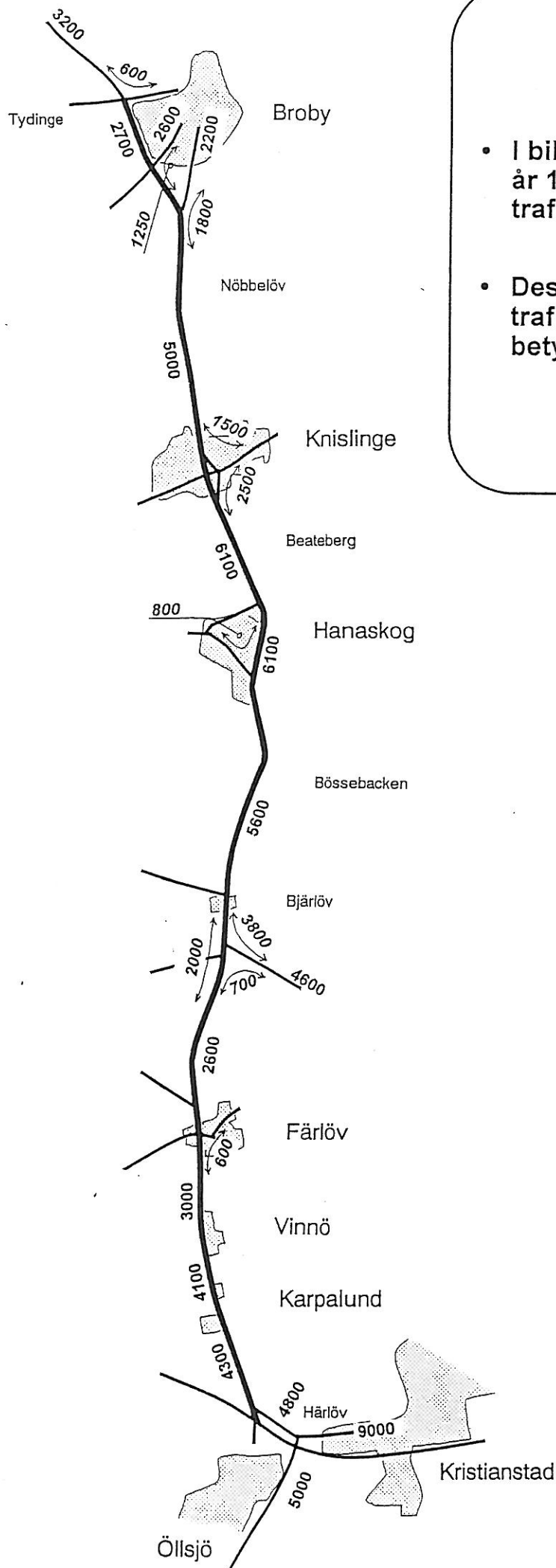
 50 km/h

 70 km/h

 90 km/h

 TYRÉNS

Skala 1:60 000



Trafikmängder

- I bilden redovisas årsdygnstrafiken år 1990, d v s den genomsnittliga trafiken under årets alla dagar.
- Dessutom redovisas några enskilda trafikströmmar som har stor betydelse för vägens utformning.

 Vägverket

Förstudie Rv 19
delen Kristianstad - Broby

Bilaga 11.3 Trafikmängder

Siffrorna anger den genomsnittliga trafiken under årets alla dagar (ADT).

 TYRÉNS

Skala 1:80 000