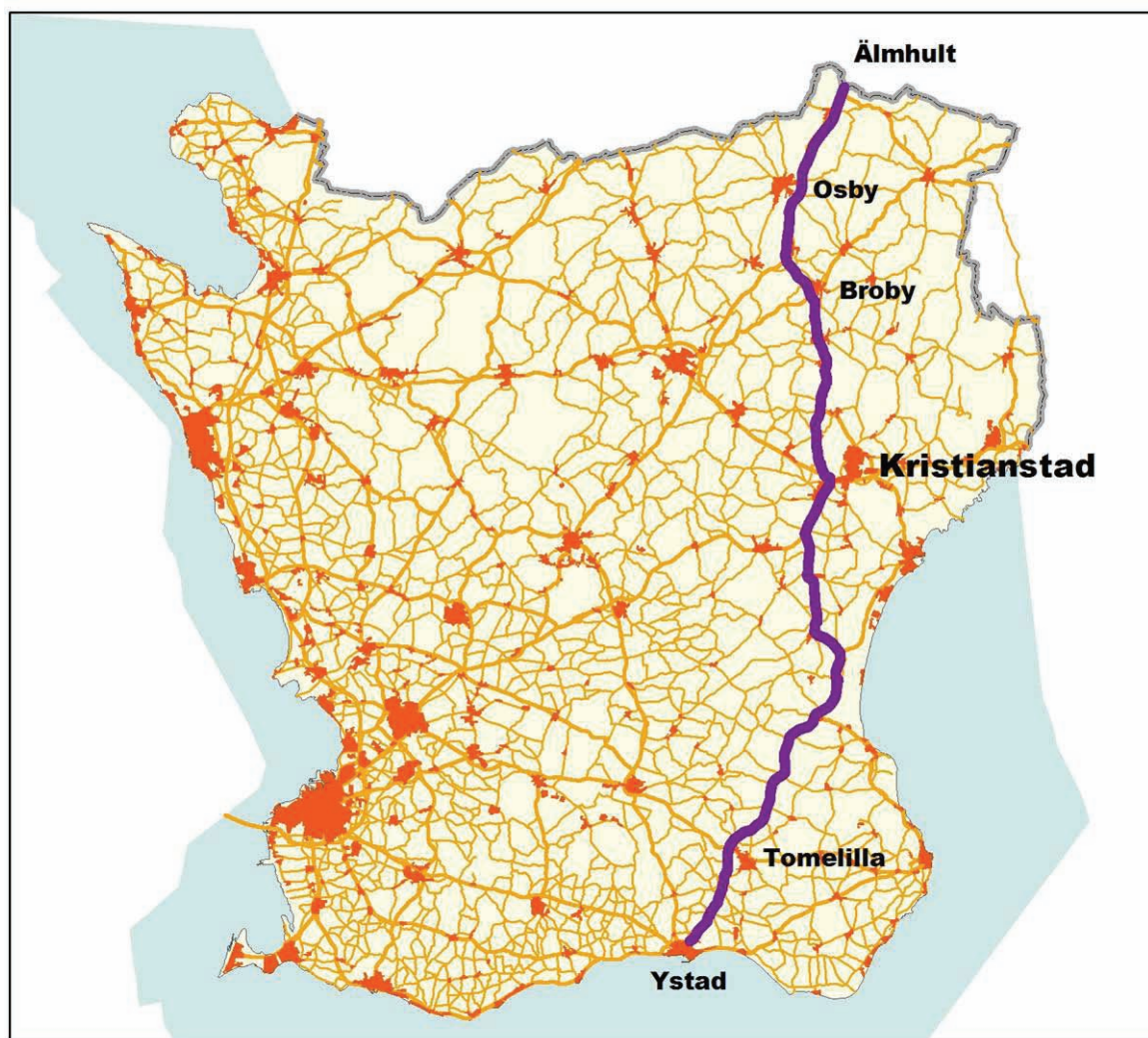


STRÅK 19

Stråkstudie för väg 19

Version 0.93, 2007-05-16



Inledning

Bakgrund

I samband med att den nu gällande Regionala investeringsplanen för Skåne 2004-2015 togs fram, pekades åtta viktiga regionala vägstråk ut, vilka tillsammans med de nationella stamvägarna ansågs som särskilt viktiga för trafikförsörjningen och den regionala utvecklingen i Skåne. Vägstråken är följande (observera att stråknumren inte korresponderar helt mot vägnumren):

- 11 Malmö – Simrishamn
- 13 Ystad – Hörby
- 19 Ystad - Kristianstad – Östanå (med koppling till väg 23 mot norr)
- 21 Åstorp – Kristianstad
- 23 Hörby – Höör – Hässleholm – Osby – Älmhult
- 108 Trelleborg – Perstorp/Klippan
- 109 Helsingborg – Höör
- 117 Hässleholm – Markaryd

På uppdrag av Region Skåne har Vägverket region Skåne i så kallade **stråkstudier** analyserat och tagit fram förslag till utvecklingsstrategier för de utpekade regionala stråken.

Syfte

Syftet med stråkstudierna är att:

1. Definiera vilken funktion respektive stråk förväntas fylla utifrån en helhetssyn.
2. Analysera brister i stråket mot bakgrund av förväntad funktion och de transportpolitiska delmålen.
3. Ta fram förslag på lämpliga och rimliga åtgärder utifrån fyrstegsprincipens synsätt för att fylla förväntad funktion och nå de transportpolitiska delmålen.
4. Ange riktlinjer för utformningen av fysiska vägåtgärder i stråket.
5. Peka ut platser och ange åtgärder som stöder samordning mellan olika trafikslag.

Stråkstudierna ska leda till att varje åtgärd i stråket stöder och följer en beslutad strategi som baseras på helhetssyn och att de inriktas mot en målstandard som ska kunna nås inom cirka 25 år. Stråkstudierna ska utgöra underlag vid planeringsomgången för upprättande av Regional investeringsplan för Skåne 2010-2019.

Gemensamt dokument för stråken

Stråken redovisas var för sig i åtta separata dokumentsatser.

Region Skånes dokument **Infrastrukturplanering i Skåne 2010-2019 – inriktningsdialog** (remissversion 2007-03-22), som kommunerna m fl haft att yttra sig över under våren 2007 redovisar de gemensamma förutsättningarna för stråken.

1. Översiktlig beskrivning av stråket och dess funktioner	5
1.1 Stråkets funktioner	5
1.2 Samhällsstruktur.....	5
1.3 Transportinfrastruktur och trafik	5
1.4 Landskap	6
2. Samhällsstruktur i stråket.....	7
2.1 Kommuner, orter och befolkning	7
2.2 Näringsliv och kommersiell service	11
2.3 Samhällsservice	13
2.4 Större besöksmål, evenemang och viktiga alstringspunkter	14
3. Transportinfrastruktur och trafik i stråket.....	15
3.1 Vägar	15
3.2 Järnvägar	22
3.3 Planerad transportinfrastruktur	24
4. Landskapsbild.....	25
5. Krav och behov i stråket – Mål, nuläge, brister	26
5.1 Regional utveckling.....	26
5.2 Trafiksäkerhet.....	30
5.3 Tillgänglighet.....	31
5.4 Transportkvalitet	31
5.5 Jämställdhet.....	32
5.6 Miljö	33
6. Förslag till strategier och åtgärder	38
6.1 Fyrstegsprincipen.....	38
6.2 Styrning av åtgärdsval.....	38
6.3 Åtgärdsstrategier	39
6.4 Nya åtgärder	40
6.5 Gestaltning.....	41
7. Källförteckning.....	42
8. Bilagor	42

1. Översiktlig beskrivning av stråket och dess funktioner

1.1 Stråkets funktioner

Stråket fyller eller förväntas fylla följande funktioner

Lokala och regionala funktioner

- Stärka LA-region Älmhult i kontakten Osby – Älmhult.
- Stärka LA-region Kristianstad i kontakten Broby - Kristianstad och Degeberga - Kristianstad.
- Stärka sydöstra Skåne "Österlen" i kontakten Tomelilla - Ystad.
- Stärka sambanden i östra Skåne genom att sammanlänka Skånes sydöstra och nordöstra "hörn".
- Utgöra infrastruktur för kollektivtrafik i stråket (busstrafik enda möjlighet i avsaknad på sammanhängande järnväg).
- Utgöra ett viktigt godsstråk (i nordsydlig riktning genom Skåne).

Nationella och internationella funktioner

- Utgöra en viktig framtida transportled för långväga godstransporter från Ystad (Polen) och norrut i Sverige.
- Koppla sydöstra Skåne till de tunga vägstråken E22, E4 och 23 ("Smålandsstråket") och vidare upp i landet.
- Utgöra förbindelse till turismområde Österlen för turister norrifrån.
- Utgöra framkörningsväg till punkter (noder) där olika trafikslag sammanstrålar, t ex: Ystad (hamn), Everöd (flygplats), Kristianstad (järnväg).

1.2 Samhällsstruktur

Stråk 19 går från Älmhult i Kronobergs län söderut till Kristianstad och vidare till Ystad. Stråket knyter samman kommunerna Osby, Östra Göinge, Kristianstad, Tomelilla och Ystad i nord-sydlig riktning. Viktiga berörda orter längs stråket är Osby, Broby, Knislinge, Hanaskog, Färlöv, Kristianstad, Everöd, Degeberga, Brösarp, Tomelilla och Ystad.

1.3 Transportinfrastruktur och trafik

Väg 19

Stråkets stomme utgörs av väg 19. Vägens standard avseende såväl bredd som skyltad hastighet varierar. Vägen passerar *genom* tre orter – Knislinge, Degeberga och Stora Herrestad - och tangerar ytterligare några. Trafikflödet varierar mellan ca 2000 och 14000 ÅDT. Viktiga sträckor för pendlare är Broby- Kristianstad, Degeberga- Kristianstad och Tomelilla- Ystad.

Godstrafik lastbil

Väg 19 är en av de vägar som föreslagits ingå i ett huvudvägnät för godstransporter i Skåne. För åtgärder på detta vägnät ställs särskilda krav, som sammanställts i dokumentet "Huvudvägnät för godstransporter delprojekt fysiska åtgärder", VSK 2005-05-20. Man har också inom EU-projektet Baltic Gateway pekat ut stråkets södra del mellan Ystad och Kristianstad som mycket viktigt för godstrafik. Väg 19 är rekommenderad väg för transporter med farligt gods.

Kollektivtrafik buss

I Skånetrafikens busstrategi Med buss i Skåne klassas sträckan Nöbbelöv (E22) -Kristianstad-Broby som ett starkt busstråk. Sträckan Ystad-Nöbbelöv liksom sträckan Broby-Älmhult klassas som medelstarka busstråk av regional betydelse. I Skånetrafikens utredning *Stråkstudie, Högklassiga busstråk 2005*, pekas Ystad- Kristianstad ut som en av nio busstråk där åtgärder för buss skall prioriteras.

Cykelväg

Skyldad cykelväg finns mellan Älmhult och Hanaskog, Kristianstad och Maglehem samt mellan Tomelilla och Ystad.

Järnväg

I stråke 19 ingår en del av Södra stambanan mellan Osby och Älmhult samt Österlenbanan delen mellan Ystad och Tomelilla. Vid Kristianstad korsar stråket Skånebanan och Blekinge Kustbana. Österlenbanan trafikeras av Pågatåg medan Södra stambanan trafikeras av Regionaltåg, Intercitytåg och X2000. Godstranstrafiken är mycket omfattande på Södra stambanan men sker endast i mycket liten skala på Österlenbanan. I Älmhult ansluter järnvägen mellan Älmhult och Olofström.

Hamnar och kombiterminaler

Ystads hamn har omfattande färjetrafik mot Polen med 1600 anlöp (båtar som lägger till i hamnen) per år, huvudsakligen gods, och Bornholm med 1400 anlöp per år, huvudsakligen person (www.ystad.se). Trafiken mot Polen består både av trailer och av järnvägsfärjor.

Älmhults kombiterminal är en av de mest trafikerade i landet. Terminalen trafikeras av tåglinjer bland annat mot Helsingborg, Malmö och Duisburg.

Flyg

Ca 15 km söder om Kristianstad vid väg 19 ligger den regionala flygplatsen Kristianstad – Everöd. Flygningar sker på två linjer till Stockholm Arlanda och Bromma.

1.4 Landskap

Landskapsanalys med gestaltungs-mål framtaget 2006 av Elin Abrahamsson finns för stråket (bilaga 2).

2. Samhällsstruktur i stråket

Källa: Siffrorna på folkmängd år 2000 från SCB

2.1 Kommuner, orter och befolkning

Stråk 19 passerar genom fem kommuner. Dessa är, från norr till söder: Osby, Östra Göinge, Kristianstad, Tomelilla och Ystad. Sett på de större orterna går väg 19 helt utanför Osby, Broby, Kristianstad och Tomelilla, men går fortfarande genom Knislinge och Degeberga. Vägen går även genom ett antal mindre samhällen såsom Färlöv, Vinnö och Stora Herrestad. Vägen passerar just i ytterkanten av flera andra samhällen och randbebyggelse utmed vägen förekommer även där, t ex i Hanaskog och Kristianstad. Bebyggelse ligger på många ställen mycket nära vägen. En förbifart är planerad att byggas förbi Stora Herrestad med byggstart 2006.

Kommun	Ort	Antal invånare	Funktion
Osby Kn 12 740	Killeberg	570	tätort
	Osby	6 900	kommuncentrum
Östra Göinge Kn 14 220	Östanå	250	tätort
	Broby	2 960	kommuncentrum
	Knislinge	3 130	större tätort
Kristianstad Kn 74 160	Hanaskog	1 270	större tätort
	Bjälöv	200	tätort
	Färlöv	970	tätort
	Vinnö	490	tätort
	Kristianstad	31 560	regionalt centra
	Vä	4 000	kommuncentrum stadsdel (Kristianstad)
Tomelilla Kn 12 370	Everöd	870	tätort
	Degeberga	1 350	större tätort
Ystad Kn 26 180	Brösarp	700	större tätort
	Tomelilla	5 950	kommuncentrum
Ystad	Stora Herrestad	260	tätort
	Ystad	16 850	kommuncentrum

Tabell 1



Figur 1. Orter i stråket med minst 200 invånare.

Prognos

Källa: Länsplan för regional transportinfrastruktur i Skåne 2006-2015.

Folkmängden beräknas öka i stort sett i alla skånska kommuner under perioden 2006-2015 enligt Region Skånes beräkningar för den regionala utvecklingen. Av kommunerna längs stråket 19 tros folkmängden i Ystad öka mest (1-1,5 % per år) följt av Kristianstad och Tomelilla med en ökning på 0,5-1 % per år. De övriga kommunerna ökar med mindre än 0,5 % årligen. Ystads befolkning antas alltså öka mest procentuellt och staden stärker sin ställning i stråket medan Kristianstad med sin storlek kommer få störst ökning sett till antal invånare. Ur ett helhetsperspektiv innebär prognosen ytterligare fokus på de redan idag stora orterna Ystad och Kristianstad.

Kommunala översiktsplaner

Källa: Respektive kommuns hemsida

Kommunernas planer och visioner om framtiden redovisas i översiktsplanen. I sammanställningen nedan finns endast planerade åtgärder mycket nära relaterade till stråket med.

Osby

Antagen 2003.

Miljö och gestaltning

- Rv 23 (väg 19) skall vara kommunens ”skyltfönster” vilket ställer särskilda krav på gestaltningen av landskap, befintlig och tillkommande bebyggelse och på skyltningen.

Kommunikationer

- Kommunen ska verka för att järnvägarna får goda utvecklingsbetingelser. Detta gäller särskilt Södra stambanan.

Bebyggelse

- Möjliggöra nya tomter för olika verksamheter i attraktiva lägen kring väg 23 (19).

Åtgärder

- Nya verksamhetsområden längs väg 23 (19) förstärker behovet av trafiksäkerhetsåtgärder.

Östra Göinge

Antagen 1990 och således något inaktuell.

Kommunikationer

- Vagnätet är extra viktigt för inomkommunala resor eftersom att kommunen består av fem ganska jämnstora orter.
- Gamla banvallar där spåren rivits upp kan i framtiden användas som cykelvägar.

Kristianstad

Översiktsplanen är från 1990 och håller på att ses över med början i studier av orter. För Kristianstad finns ett program för ortens utveckling 2005-2025 från vilket följande info kommer.

Kommunikationer

- Bra kollektivtrafik skapas genom att ny bebyggelse lokaliseras så att den stärker befintliga busslinjer.
- Två alternativ säkras för ny dragning av väg 19 mellan Härlöv och Karpalund.
- Reservat skapas för ny järnväg Kristianstad–Lund respektive Kristianstad–Åhus.
- För att skapa genomgående tågtrafik i Kristianstad har ett nytt stationsläge med resecentrum diskuterats i godsbangårdens norra del i närheten av högskolan.

Tomelilla

Antagen av kommunfullmäktige 2002

Mål

- Sätta in Tomelilla i ett större sammanhang där Skåne och den framväxande Öresundsregionen är viktiga arenor.

Kommunikationer

- Väg 19 ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst av förändringar eller nyttjande av vägen.
- Väg 19 ska förbättras genom breddning.
- Markreservat för ny järnväg Tomelilla - S:t Olof – Kristianstad ska utredas. Kommunen skall arbeta för utbyggnad av järnvägar mot Sjöbo-Lund respektive Kristianstad på sikt.
- Förutsättningarna för kollektivtrafik ska förbättras bl.a. genom att bygga om hållplatser/stationer så de blir attraktiva och handikappvänliga.
- Vid väg 19 i Skåne Tranås skall en samåkningsparkering lokaliseras.
- Förutsättningarna för ökad samåkning ska utvecklas.
- Ett funktionellt och trafiksäkert cykelsystem ska planeras och anläggas.
- Samhällsutbyggnaden ska inriktas så att alla invånare kan färdas utan hinder från ”dörr till dörr” med valfritt färdmedel på ett säkert och miljöriktigt sätt.
- Ett förslag till attraktivt möte med kommunen söderifrån på väg 19 skall studeras.

Bebyggelse

- Nya Verksamhetsområden planeras öster om väg 19 vid Brösarp och Skåne Tranås.

Ystad

Översiktsplan fastställdes den 17 november 2005

Mål

- Ystads hamn skall bli Sveriges 4:e största färjehamn.
- Ystad skall bli Nordens länk till Centraleuropa via hamnen och bl.a. väg 19 med förbindelse till E4.
- Utveckla Ystad (och SÖSK) till ett regionalt centrum.

Bebyggelse

- Bostäder i pärlband i nya och befintliga tätorter utmed bl.a. väg 19 och Österlenbanan.
- Bebyggelse utmed väg 19 i Öja, Östra industriområdet och St. Herrestad.

Kommunikationer

- Skapa en kommun genomkorsad av cykelleder. Cykelväg skall byggas t.ex. mellan Öja och St. Herrestad.
- Väg 19 i ny sträckning förbi Stora Herrestad.
- Godstrafik ska kunna angöra hamnen via både järnväg och landsväg.
- En mini-kombiterminal bör byggas i anslutning till hamnen.

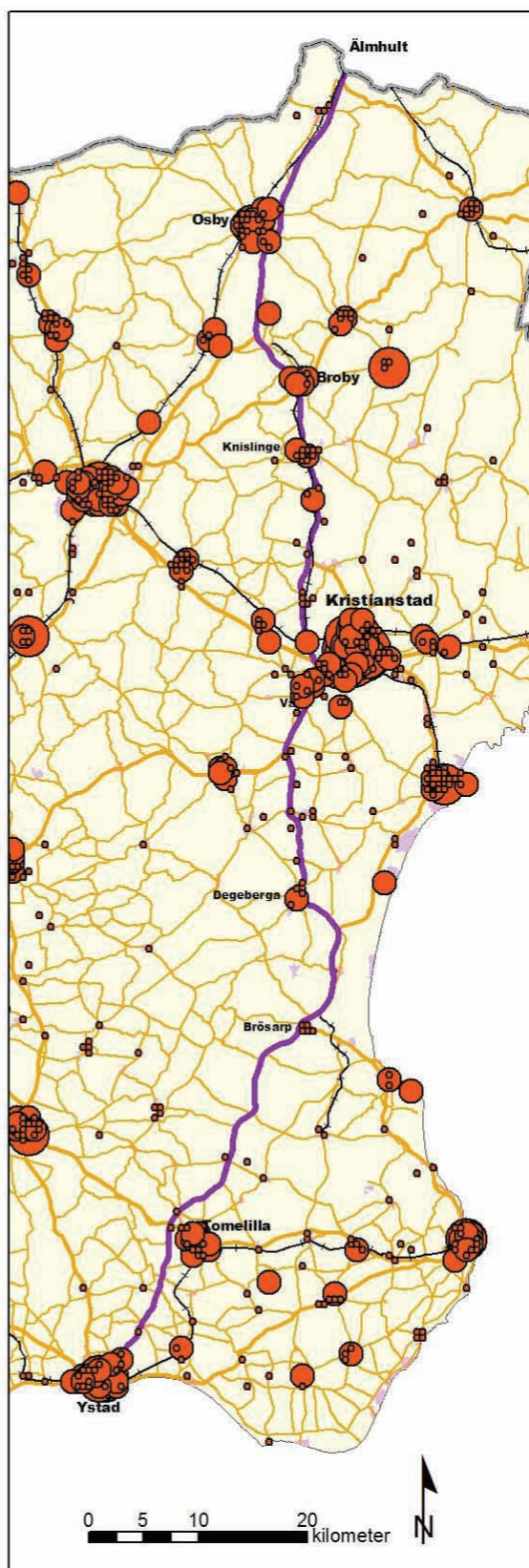
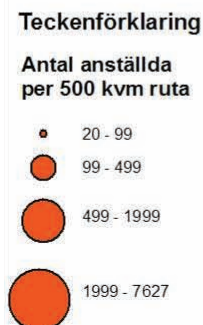
2.2 Näringsliv och kommersiell service

Källa: Region Skåne, Foretagsfakta.se

Arbetsstillfällena längs stråket är främst koncentrerade till de stora orterna. Huvudnäringarna längs stråket är, förutom offentliga jobb (inkl utbildning, hälso- och sjukvård), främst tillverkningsindustri av olika slag. Här finns flera stora tillverkningsföretag såsom Brio i Osby, Tarkett i Knislinge, Campbells soppor i Kristianstad och Lyckebys stärkelsefabrik i Nöbbelöv. Flera av dessa hotas dock av nedläggning eller minskad produktion inom en snar framtid.

Förutom de ovan nämnda företagen finns också IKEA: s huvudkontor i Älmhult i Kronobergs län. Med ca 2700 anställda är de stråkets absolut största arbetsgivare. Osby kommun hör enligt Region Skånes studier till Älmhults lokala arbetsmarknadsregion (LA-region) varvid arbetsstillfällena i Älmhult anses mycket viktiga för boende i Osby.

Statistiska centralbyråns indelning av Sveriges kommuner i LA-regioner baserar sig på statistik över pendlingen mellan kommuner. Stråk 19 passerar enligt denna indelning genom tre LA-regioner, Älmhults LA-region med Älmhult och Osby kommun, Kristianstad med Kristianstad och Ö. Göinge kommun och Malmö/Lundregionen i vilken Ystad och Tomelilla kommun ingår



Figur 2. Antalet anställda i de 500-metersrutor som innehåller minst 20 arbetsstillfällena (2003). Läs vidare: Region Skånes analyskartor Näringsliv, arbetsmarknad och infrastruktur i Länsplan för regional transportinfrastruktur 2004-2015

<i>Ort</i>	<i>Företag</i>	<i>Verksamhet/Bransch</i>	<i>Anställda</i>
(Älmhult)	IKEA	Möbelvaruhus	1300
Osby	BRIO	Träleksaker	230
Sibbhult	Scania	Fordonstillverkning	350
Broby	Tarkett	Golvtillverkning	350
Hanaskog			
Kristianstad	Campbells	Soppor	200
	Bong Ljungdahl	Tillverkning av kuvert och påsar	200
	Kronfågel	Slakteri	350
Nöbbelöv & Åhus	Absolut Company	Sprittillverkning	280
Nöbbelöv & Fjälkinge	Lyckeby Culinar	Potatisstärkelse	240 i båda orterna
Tomelilla	Swegon AB	Ventilationssystem	150
Ystad	BilBengtsson	Bilförsäljning och reparation	114
	Polykemi AB	Termoplaster	150
	Trelleborg Protective Products AB	Tillverkning av skyddsprodukter	100
	Vossloh Nordic	Tillverkning av järnvägsmateriel.	100
	Swith Systems AB		

Tabell 2 Ett urval av de mer trafikalkstrande företagen med minst 100 anställda lokaliserade längs stråk 19.

2.3 Samhällsservice

Källa: Respektive kommuns samt Region Skånes hemsidor.

Utbildning

Samtliga fem kommuner i stråket erbjuder grundskoleutbildning och utbildning på gymnasienivå (se tabell 3). Tomelilla och Ystad ingår, tillsammans med Sjöbo och Skurup, i kommunalförbundet Sydskånska Gymnasieförbundet. Det innebär att kommunerna samarbetar kring gymnasieutbildning och att eleven fritt kan välja ort för sina studier. Man har också i viss utsträckning delat upp de olika utbildningsprogrammen mellan kommunerna.

Kommun	Ort	Program
Osby	Osby	7 nationella program samt naturbruksprogram.
Östra Göinge	Sibbhult	10 nationella program samt specialinriktning på sten och idrott.
Kristianstad	Kristianstad	15 nationella program med flertal nationella inriktningar samt 3 specialutformade program och riksgymnasier för svårt rörelsehindrade ungdomar.
Tomelilla	Önnestad Tomelilla	Naturbruksprogram. Hantverk- och industriprogram.
Ystad	Ystad	11 nationella program med flera inriktningar.

Tabell 3. Gymnasieutbildningar i stråkets kommuner

I Kristianstad finns eftergymnasial utbildning i form av Kristianstads Högskola med cirka 11000 studenter (2005) och 500 anställda. På skolan finns ett brett spektrum av olika utbildningsprogram och kurser.

Sjukvård

Specialiserad och avancerad sjukvård bedrivs på Centralsjukhuset i Kristianstad (ca 2400 anställda) och på Lasarettet i Ystad (ca 1200 anställda). Primärvård (vårdcentraler) erbjuds i samtliga kommuner (se tabell 4).

Kommun	Orter med vårdcentral eller distriktssköterskemottagning.
Osby	Osby, Lönsboda
Östra Göinge	Sibbhult, Broby, Knislinge
Kristianstad	Färlöv, Kristianstad, Tollarp, Åhus, Degeberga
Tomelilla	Brösarp, Tomelilla, Kivik, Sankt Olof.
Ystad	Ystad, Köpingebro, Löderup.

Tabell 4. Primärsjukvård i stråkets kommuner

Kultur

De stora kulturhändelserna i stråket finns i de större städerna men bibliotek och annan kultur finns att ta del av i alla stråkets kommuner. I tabell 5 presenteras de viktigaste kulturscenerna.

Ort	Inrättning	Beskrivning
Osby	Bibliotek Teater, konsert och konst	Huvudbibliotek med filial i Killeberg Kulturhuset Osby, Salong Borgen och konsthall
Broby	Bibliotek	Huvudbibliotek med filialer i Knislinge och Hanaskog.
Kristianstad	Teater, konsert, konst Bibliotek	Konserthuset med två salar, Konsthall, Kulturhuset Barbacka, Kristianstads teater, Tivoliscenen Stadsbibliotek med filialer i Färlöv, Önnestad, Vä, Everöd och Degeberga.
Tomelilla	Bibliotek	Huvudbibliotek med filial i Brösarp
Ystad	Bibliotek Teater, konsert och konst	Huvudbibliotek Ystads teater

Tabell 5. Kultur i stråket

2.4 Större besöksmål, evenemang och viktiga alstringspunkter

Källa: Respektive kommuns hemsida samt Region Skånes ”Strategi för grön struktur i Skåne”.

Turistattraktioner och viktiga besöksmål är koncentrerade i några viktiga punkter. Kristianstad, som är regionalt centra tillika Region Skånes huvudsäte, har ett flertal kultur- och evenemangsriktade besöksmål såsom Regionmuseet och mässhallen Yllan.

Det sydöstra hörnet av Skåne brukar kallas Österlen och är ett stort turistmål som lockar människor från hela Sverige och även turister från utlandet. Kring områdets fiskelägen, vackra natur och spännande historia har många andra aktiviteter kopplade till turism vuxit upp.

Större evenemang i området är: Konstrundan i Östra Skåne i maj, Kiviks Marknad i juli, Kristianstadsdagarna i juli, Äppelmarknaden i Kivik i september.

Kommun	Objekt	Beskrivning
Osby	Lekoseum Svarta Bergen	Leksaksmuseum Stenmuseum
Östra Göinge	Stenriket Immeln Wanås	Turistslinga Kanut, friluftsliv Skulpturpart, slott
Kristianstad	Kristianstad Vattenrike Regionmuseet Bäckaskogs slott Trefaldighetskyrkan Gamla Åhus Forskarfallen Kristianstads Teater Yllan	Natur-/fågelomr. Museum Slott Kyrka Bebyggelsehistoria Vattenfall Teater Mässhall
Tomelilla	Christinehofs slott Kronovalls slott Svampabanan Tosselilla Sommarland Brösarps backar	Slott Vinslott Motorbana Nöjespark Naturreservat
Simrishamn	Äpplets hus Stenshuvud Kungagraven i Kivik Glimmingehus	Attraktion Nationalpark Fornlämning Historisk byggnad
Ystad	Ales Stenar Stadskärnan i Ystad Sandhammaren Ystads teater	Fornlämning, Bebyggelsehistoria Badstrand Teater

Tabell 6. I tabellen har ställts samman ett urval av de mer trafikalkalande besöksmålen inom området.



Figur 3

3. Transportinfrastruktur och trafik i stråket

Källor: Väginformationskarta, VDB/VSKk

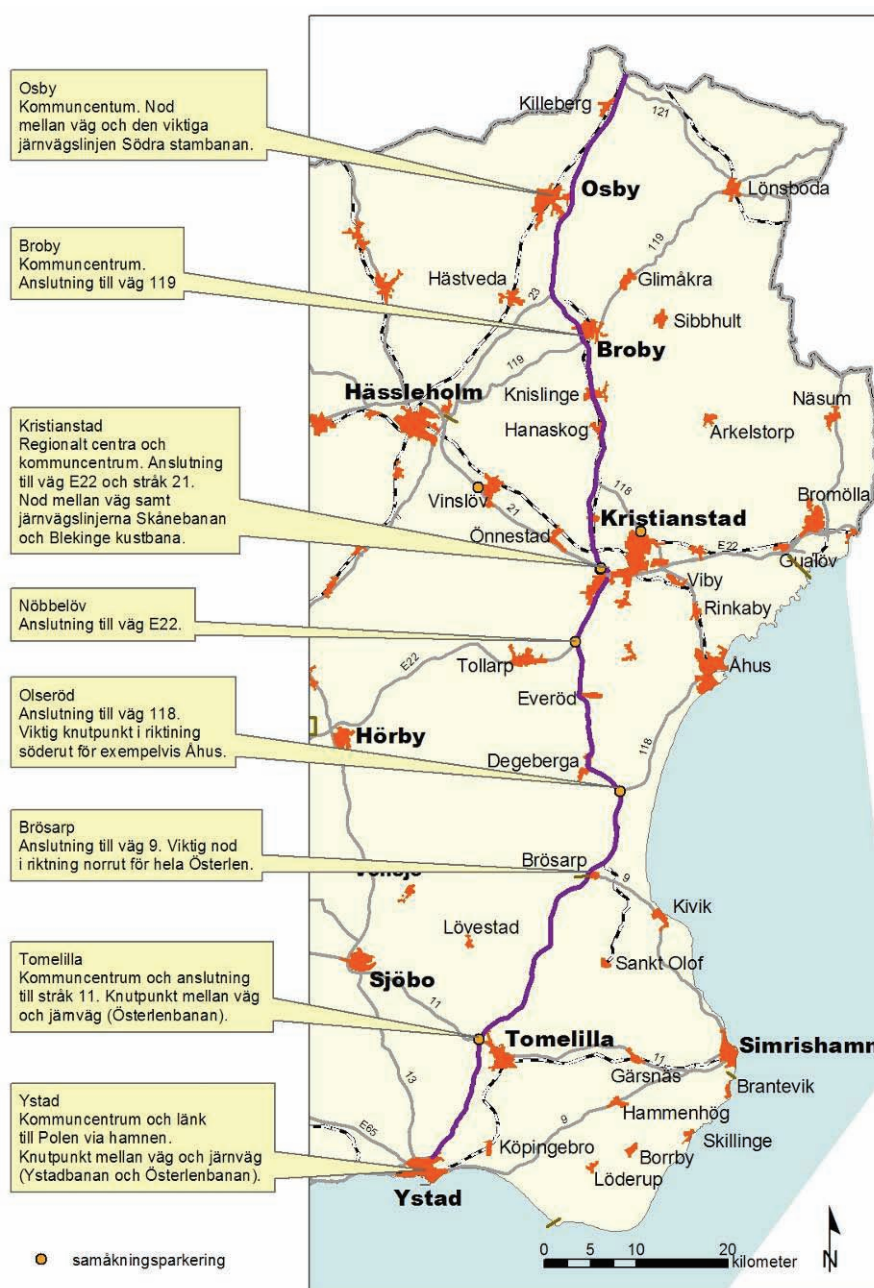
3.1 Väg

Från Älmhult till trafikplats Östanå sammanfaller stråk 19 med stråk 23. Vid Kristianstad ansluter stråk 19 med stråk 21 och nationella stamvägen E22. I Tomelilla (Svampakorset) korsas stråk 19 och stråk 11 och i Ystad kopplar stråk 19 samman med stråk 13 och nationella stamvägen E65.

Vägens funktionella struktur

Väg 19 kopplas i ett antal noder samman med järnväg, andra regionala stråk och nationella vägar. Noderna är viktiga med tanke på pendlingen längs stråket och särskilt vägknutarna är strategiska platser för pendlar- eller samåkningsparkeringar. Sådana finns idag vid tpl Härlöv, Nöbbelöv, Olseröd, Brösarp och Tomelilla.

Längs stråk 19 finns en mängd naturliga platser för byte av transportslag mellan bil och tåg. I Osby kopplas vägen till Södra stambanan. I Kristianstad korsar Skånebanan och Blekinge Kustbana stråk 19 och i Tomelilla och Ystad finns kopplingar till Österlenbanan.



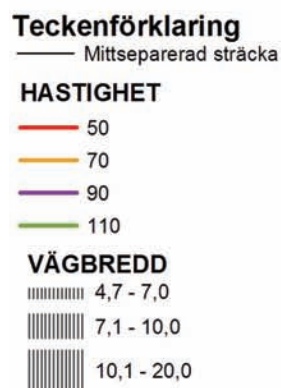
Figur 4. Viktiga noder i stråk 19 och deras funktion.

Vägens standardstruktur

Standarden varierar längs vägen. Grundhastigheten på väg 19 är 90 km/h. Vid tätortsgenomfarter och vissa korsningar sänks den skyltade hastigheten till 70- eller 50 km/h. En kort sträcka söder om Kristianstad, där vägen sammanfaller med E22:an, är den skyltade hastigheten 110 km/h.

Vägens bredd varierar mellan ca 6 och 16 meter. De smala partierna återfinns på korta sträckor spridda längs stråket. Norr om Broby är vägen bred och större delen av sträckan är 2+1 väg med vajerräcke i mitten. Sträckan Kristianstad – Nöbbelöv, där vägen sammanfaller med väg E22, har motorvägsstandard närmast Kristianstad och i övrigt 2+1 standard med 90 km/h.

För detaljerade uppgifter se också Bilaga 1: *Analys väg 19*.



Figur 5. Hastighet, vägbredd och vägtyp.

Cykelvägar

Källa: Befintliga och planerade cykelleder i Skåne 2006-2015, www.vv.se.

I stråkets norra del, från Älmhult till Hanaskog finns skyltad cykelled. På vissa sträckor går leden på cykelväg medan den på andra går i blandtrafik på lågtrafikerad allmän väg (färre än 500 fordon/dygn) och som ligger nära väg 19. Stora delar av denna sträcka uppfyller inte kraven för cykelpendling. Cykelväg för pendling bör vara gen (kortaste vägen), belagd och belyst och detta gäller här endast mellan Broby och Hanaskog.

Mellan Färlöv och Vinnö finns cykelväg. Fortsättning till Kristianstad planeras någon gång mellan 2006-2015 och kommer att fungera bra för arbetspendling hela vägen från Färlöv till Kristianstad.

Från Kristianstad till Maglehem har cykelväg byggts på en före detta banvall. Vägen går via Norra Åsum, Gärds Köpinge, Everöd, Degeberga och Olseröd. Vid Everöd och Olseröd korsar cykelvägen väg 19, och går således väster om väg 19 mellan dessa orter. En fortsättning till Brösarp håller på att byggas. Denna väg är i huvudsak belagd med grus.

Mellan Tomelilla och Ystad finns skyltad cykelled i blandtrafik på mindre vägar öster om väg 19. Skyltningen av cykelleder på Österlen har ansetts som viktig då området är populärt för cykelturism. Vid planeringen av leden har man valt sträckor med stora natur- och kulturvärden för att ge cyklisten en upplevelserik resa.

Persontrafik

Trafikflöde

Källa: VDB Se även Bilaga 1

Trafikflödet varierar mellan ca 2000 och 14000 ÅDT, med ett genomsnitt på knappt 4000 ÅDT (siffror inkl tung trafik).

Trafikmängden är minst på vissa sträckor söder om Brösarp medan den är stor i stråkets norra del.

Söder om Brösarp är väg 19 en viktig del i turistområdet Österlen. Området besöks varje sommar av turister både från Sverige och andra länder och varje påsk drar Konst-rundan nära 100 000 besökare. Turisttrafiken medför att persontrafiken är betydligt större på sommaren och runt påsk än på vintern. Ingen statistik finns dock för hur stor skillnaden är.

För detaljerade uppgifter se också Bilaga 1: *Analys väg 19*.

Prognos

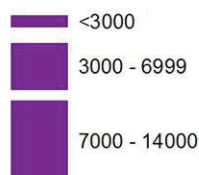
SIKAs prognos för transporterarnas utveckling 2005 till 2020 visar på en fortsatt ökning av persontransporterna. Vi beräknas göra fler resor och varje resa är snabbare och längre än tidigare. Under prognosperioden tros persontransporterna öka med ca 27 procent.

Cykeltrafik

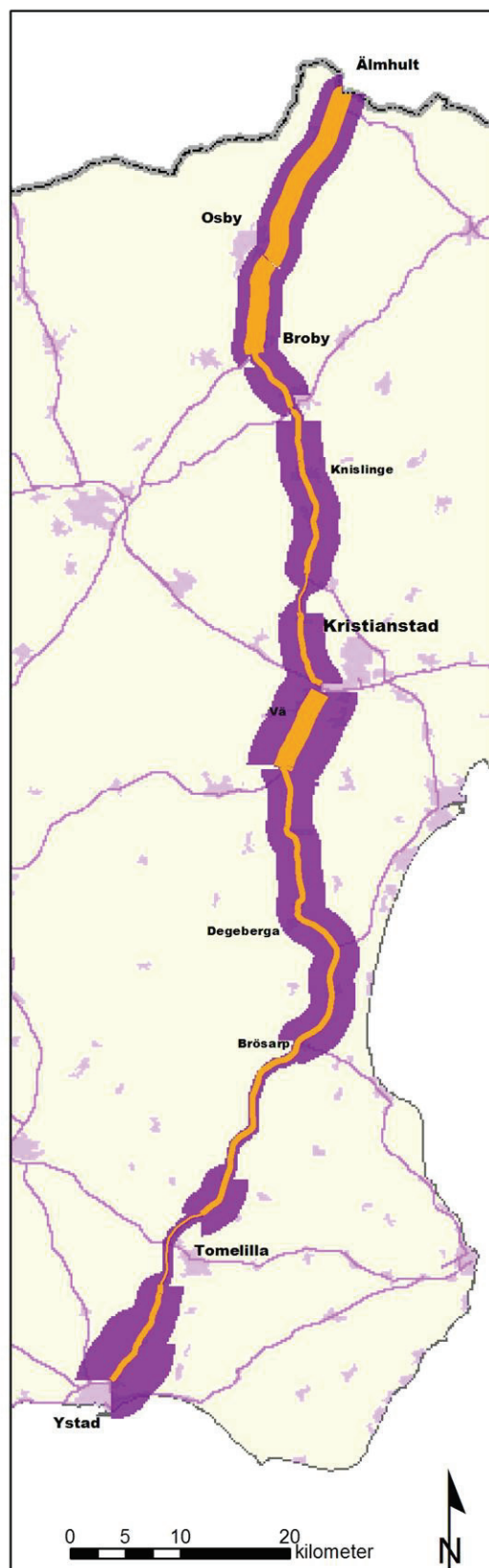
För antalet cyklister i stråket finns idag inga säkra siffror.

Teckenförklaring

Antal fordon



Varav lastbilar

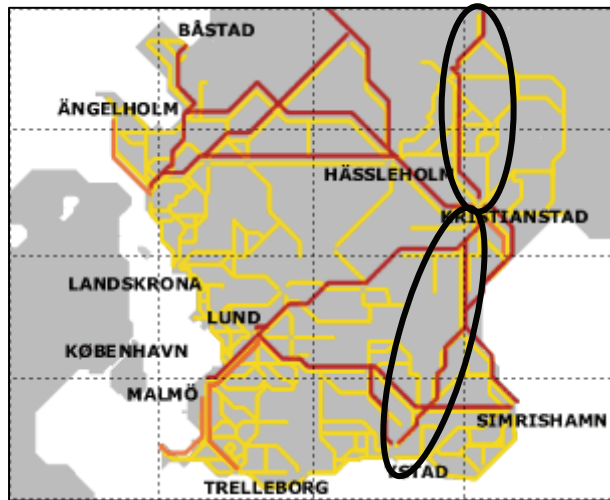


Figur 6. Ådt fordon och lastbilar.

Kollektivtrafik – buss

Källa: Skånetrafiken: Med buss i Skåne – strategi för busstrafiken, Linjestudien på sträckan Kristianstad-Broby-Osby-Älmhult, Stråkstudie Högklassiga busstråk Ystad- Kristianstad

I Skånetrafikens busstrategi *Med buss i Skåne* klassas sträckan Nöbbelöv (E22) -Kristianstad - Broby som ett starkt busstråk. Sträckan Ystad - Nöbbelöv liksom sträckan Broby-Älmhult klassas som medelstarka busstråk av regional betydelse.



Figur 7. Befintliga busslinjer i Skåne, där de röda linjerna står för Skåneexpressen, de orange för Pendeln och de gula för regionbuss.

Trafikering norr om Kristianstad

Den genomgående linjen är Skåneexpressen 7. Därutöver trafikeras kortare delsträckor av fem olika regionbusslinjer (562, 535, 548, 542 och 545).

Trafikering söder om Kristianstad

Skåneexpressen 4 trafikerar sträckan Ystad – Olseröd och kör sedan vidare på väg 118 till Kristianstad. På sträckan (Simrishamn-) Brösarp – Kristianstad kör Skåneexpressen 3. Tre regionbusslinjer trafikerar delar av stråket (556, 571 och 337).

Mellan Noder	Enkelresor/vardag (2006)
Älmhult - Osby	120
Osby - Broby	240
Broby - Knislinge	960
Knislinge - Hanaskog	1200
Hanaskog - Kristianstad	1560
Kristianstad - Nöbbelöv	2400
Nöbbelöv - Everöd	840
Everöd - Degeberga	720
Degeberga - Brösarp	600
Brösarp - Tomelilla	360
Tomelilla - Ystad	600

Tabell 7. Resandesiffror

Antalet resor mellan stråkets samhällen. Stråket har en stor mängd bussresenärer med undantag för sträckan mellan Klippan och Tyringe där siffrorna minskar markant. Denna sträcka kan ses som busstråkets svaga länk.

Prognos

Regionfullmäktige har gett Skånetrafiken ett mål att kollektivtrafiken ska öka 3-5 % per år fram till 2015. Hittills har målet uppnåtts varje år.

Pendlingsströmmar

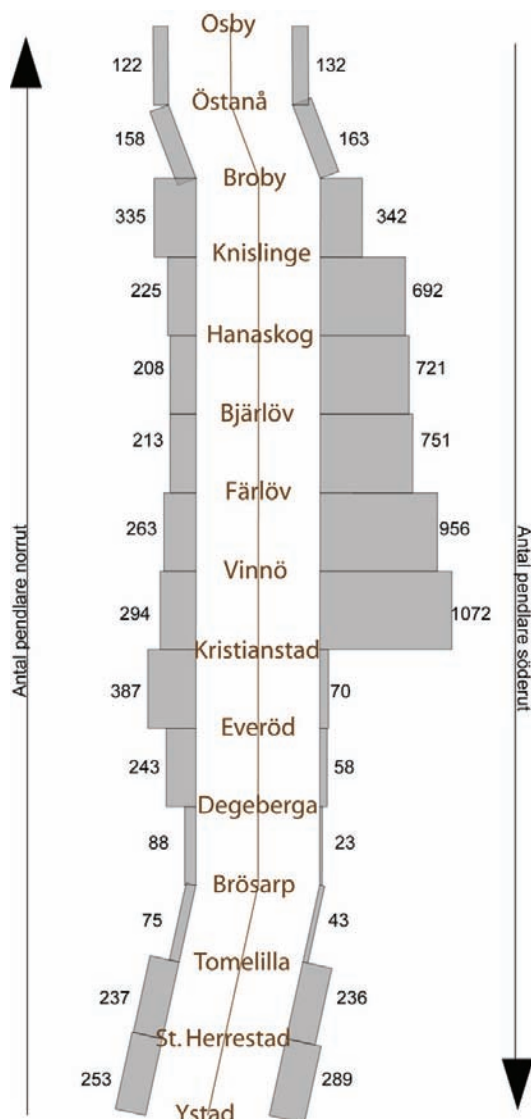
Källa: Region Skåne

Figuren till höger visar antalet arbetspendlare med samtliga trafikslag mellan orterna utmed stråk 19. De som benämns som pendlare söderut är alltså de som bor norr om sin arbetsplats, t.ex. den som bor i Hanaskog och arbetar i Kristianstad. För att få siffror på antalet resor pendlarna gör i stråket skall siffrorna dubblas för ToR-resan.

Obs! Pendlande studenter finns inte med i statistiken.

Några sträckor längs stråket är av särskild vikt för pendlingstrafik. Dessa är sträckan Broby - Kristianstad och Everöd - Kristianstad samt sträckan Tomelilla- Ystad.

Inpendlingen till Kristianstad är stor både från norr och söder. Norrifrån startar pendlingsströmmen i Broby och ökar sedan successivt. Pendlare söderifrån kommer i huvudsak från Degeberga och Everöd till Kristianstad. Från Knislinge till Broby och Hanaskog kan man se en omfattande lokal pendling och detsamma gäller mellan Tomelilla och Ystad i båda riktningar.



Från/Till	Osby	Östanå	Broby	Knislinge	Hanaskog	Bjärlöv	Färlöv	Vinnö	Kristianstad	Everöd	Degeberga	Brösarp	Tomelilla	Herrestad	Ystad
Osby	1753	7	38	15	2		2		68						
Östanå	7	9	16	5	9				8						
Broby	40	13	446	56	36	2	2	2	131				2		2
Knislinge	32	11	135	262	89	2	9	10	314		2				
Hanaskog	2	2	38	22	178	9	2	5	145	2	2				
Bjärlöv			2	2	2	5	7		36						
Färlöv	2		2	7	2	2	67	2	225						
Vinnö				2	2	2	10	17	129	2	2				2
Kristianstad	39	17	53	31	39	7	55	57	8722	20	23	2	2		7
Everöd									165	70	10				2
Degeberga				2	2				138	17	153	2	2		2
Brösarp									25	2	2	94	17		5
Tomelilla									28	2		9	1088	2	219
Herrestad													5	16	50
Ystad			2						25		2	7	196	21	4269

Pendling: < 50 50 > 100 > 100 inom orten (ej intressant)

Tabell 8. Pendlingsströmmarna (2003) mellan och inom tätorterna längs med stråket. Av sekretesskäl har värdet i celler med 4 eller färre pendlare ersatts med värdet 3 i tabellen med tätortspendling.

Godstrafik

Källa: VDB. Se även Bilaga 1.

Väg 19 är utpekad att ingå i ett huvudvägnät för godstransporter. Omfattande godstrafik går från Polen och norrut i Sverige via Ystads hamn. Trafiken ökar stadigt.

Lastbilstrafiken längs sträckan varierar mellan ca 300 och 1500 ÅDT. De mest belastade sträckorna (ÅDT > 600) är Älmhult- Broby samt Kristianstad- Nöbbelöv. Den sträcka som har i särklass högst andel tung trafik är Älmhult- Östanå. Mer detaljerad information om godstransportflöden finns på figur 6.

Sträcka	Andel lastbilar %	Antal lastbilar
Älmhult- Östanå	17	750
Östanå- Bjärlöv	11	500
Bjärlöv- Kristianstad	10	400
Kristianstad- Nöbbelöv	11	1450
Nöbbelöv- Olseröd	12	400
Olseröd- Brösarp	13	470
Brösarp- Tomelilla	12	300
Tomelilla- Ystad	8	400

Tabell 9. Andel och antal lastbilar på vägen.

Prognos

Enligt SIKAs prognos för transporterernas utveckling 2005-2020 (2005:6) beräknas godstransporterna på väg öka med 31 procent vilket är en större procentuell ökning än den som beräknas för persontransporter (27 %). Godstransportflödena till, från och genom Sverige beräknas växa snabbare än transportererna inom landet.

3.2 Järnvägar

Struktur och standard

Södra stambanan ligger parallellt med stråket längs väg 19 på delsträckan Osby-Älmhult. Banan är dubbelspårig, har stor betydelse för både lokal, regional och nationell trafik och trafikeras av en stor mängd tåg varje dag. Läs mer i studien om Stråk 23.

Kristianstad utgör en anslutningspunkt mellan väg 19 och järnvägen i öst-västlig riktning. Därifrån leder Skånebanan västerut till Helsingborg via Hässleholm och österut leder Blekinge kustbana till Karlskrona. Genom Skånebanan via Hässleholm och vidare längs Södra stambanan förbinder järnvägen orter i det aktuella stråket som Kristianstad, Osby och Älmhult.

I Älmhult ansluter stråk 19 med järnvägen Älmhult-Olofström som nyttjas för transporter till och från Volvos anläggningar i Olofström.

I södra delen av stråket är Ystad och Tomelilla anslutningspunkter till Österlenbanan som sammanbinder sydvästra Skåne med sydöstra med regionaltrafik.

Persontrafik

Älmhult-Osby-Kristianstad

Delsträckan Osby-Älmhult på Södra stambanan kan nyttjas för tågpendling inom LA-regionen Älmhult. Sträckan trafikeras av Öresundståg, Intercitytåg och X2000. Öresundståg gör uppehåll i Osby och Älmhult med ca 12 turer i varje riktning på vardagar.

Tågförbindelser mellan Älmhult/ Osby/ och Kristianstad finns med byte i Hässleholm.

Ystad-Tomelilla

Österlenbanan trafikeras av Pågatåg med en tur i timmen i högtrafik och ca 12 turer i varje riktning på vardagar. Restiden med tåg på ca 15 minuter mellan Ystad och Tomelilla är klart konkurrenskraftig jämfört med restiden för buss, vilken ligger på ca 25 minuter.

<i>Tågstationer</i>	<i>Enkelresor mån-fre (2006)</i>
Älmhult - Osby	1200
Tomelilla - Ystad	400

Tabell 10. Antalet enkelresor med tåg per vardag i stråket.

Godstrafik

På Södra stambanan sker omfattande godstrafik. Godstransporterna berör endast marginellt stråk 19, men helt övervägande stråk 23. 2005 gick det 64 godståg per dygn på den delsträcka som berör stråk 19. Trafiken på Södra stambanan är till stor del transittrafik på väg mellan nordligare delar av Sverige och kontinenten. Den trafik som alstras lokalt eller regionalt utmed stråket utgörs främst av timmertransporter, transporter till och från Älmhults kombiterminal samt transporter till och från Volvos anläggningar i Olofström. Totalt rör sig detta om ca 10 tåg per dygn.

På Österlenbanan förekommer endast smärre enstaka godstransporter.

Prognos

I landet som helhet beräknas godstransporter på järnväg öka med 12 procent fram till 2020 (SIKA 2005:6). Vid prognoser där man antagit att oljepriserna kommer att stiga kraftigt antas mängden godstransporter på järnväg öka betydligt mer än 12 %.

Brister nu och i framtiden

Södra stambanan är hårt belastad på hela sträckan upp till Hässleholm, medan sträckan Hässleholm-Alvesta inte är lika hårt belastad. Även på Hässleholms station finns kapacitetsproblem gällande anslutningar mellan alla mötande tåglinjer.

Skånetrafiken planerar i sin tågstrategi att bygga ut regionaltågstrafiken på sträckan upp till Älmhult. Jönköpings länstrafik och Kronobergstrafiken diskuterar trafik Nässjö-Hässleholm med uppehåll på många orter. Med fler stationer, högre hastigheter på snabbtågen och en ökad efterfrågan på godstrafik kommer behoven av spårkapacitet på denna sträcka att bli mycket stora.

På hela sträckan Malmö-Ystad-Simrishamn råder kapacitetsbrist under de mest trafikintensiva timmarna på dygnet, vilket hindrar en utökad turtäthet och framtida godstrafikökningar vid dessa tider.

3.3 Planerad transportinfrastruktur

Vägverket

- Förbifart Stora Herrestad. Vägstandard 13 m och uppsättning av mitträcke. Kostnad 40 Mkr. Planerad byggstart 2006.
- Mötesfri landsväg mellan Bjärlöv och Hanaskog. Breddning, uppgradering av linjeföringen och flyttning av vägen där det är möjligt. Kostnad 97 Mkr. Planerad byggstart 2012.
- Ny vägsträckning mellan Härlövs trafikplats och Karpalund. Mötesfri landsväg 2+1. Kostnad 39 Mkr. Två alternativ finns. Planerad byggstart 2015.
- Ny bussterminal vid väg 19 utanför Brösarp i korsningen 19/9.
- Trafikkontrollplats för polisen norr om Everöd. Byggstart ca år 2008.

Banverket

- Flera större åtgärder i Banverkets Framtidsplan 2004-2015 är planerade på Södra stambanan,
- Citytunneln i Malmö kommer att alstra ny pågatågstrafik på Södra stambanan. Utbyggnader planeras därför på flera sträckor mellan Malmö och Hässleholm.
- Elektrifiering av Blekinge kustbana och upprustning av Skånebanan för att möjliggöra högre hastigheter. Detta påverkar dock marginellt restider i relationerna Blekinge/Kristianstad-Osby/Älmhult/Växjö.
- Införsel av fjärrstyrt trafikstyrningssystem på sträckan Ystad-Tomelilla-Simrishamn. Detta ökar kapaciteten och möjliggör fler tågavgångar.
- Överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg beräknas öka med en fortsatt utveckling av kombiterminalen i Älmhult samt med utbyggnad av en kombiterminal i Ystad.

Skånetrafiken

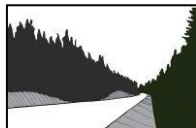
- Utbyggnad av regionaltågstrafiken på sträckan Malmö - Älmhult.

4. Landskapsbild

I landskapsanalysen för stråk 19 (Abrahamsson 2006) delas vägrummets landskap in i fem karaktärer. Här redovisas dessa i korthet. Hela texten finns att läsa i bilaga 2.

Skogsbygden

Från Smålandsgränsen ner till Broby färdas man genom skogsbygd inom granens naturliga utbredningsområde. Den första sträckan är 2+1 väg med mitträcke för att sedan övergå i vanlig landsväg. Hela vägrummet omsluts av mörk granskog. Ibland öppnar sig skogen något för att sedan åter bilda mörka väggår på vägens båda sidor.



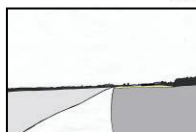
Mosaiklandskapet

Mellan Broby och Kristianstad är landskapet mer varierat. Skog, dungar och solitära träd omväxlande med odlingsmark och skimrande vattenspeglar. Detta är den enda delen av vägen där man kommer nära stora vattenytor i form av dammar. Även här passerar man genom skogspartier vilka mestadels domineras av lövträd.



Kristianstadslätten

Kring Kristianstad öppnar sig landskapet med storskaligt jordbruk och långa utblickar. Norr om staden passerar vägen genom ett antal mindre samhällen. Vid Härlövs trafikplats går väg 19 ihop med den betydligt större, fyrfiliga E22:an. Då landskapet är flackt smälter vägen trots sin storlek bra in i omgivningen.



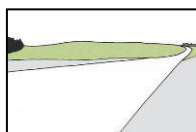
Talldominerad mosaik

Söder om Kristianstad är landskapet varierat och kuperat. Tallen är det dominerande trädslaget och dyker upp både i större skogspartier, mindre dungar och som solitära träd. Vägen går genom många vackra naturområden och följer landskapets terräng. När de små skogspartierna öppnar upp sig möts man ofta av böljande betesmarker med spridda tallar.



Österlens jordbruksbygd

Söder om Brösarp domineras landskapet av böljande jordbruksmark. En stor mängd gårdar och lövdungar ger småskalighet. Flera mindre byar med vackra vitkalkade kyrkor passerar och kyrktornen bildar utropstecken i landskapet.



5. Krav och behov i stråket – Mål, nuläge, brister

5.1 Regional utveckling

Restid

Förklaring till hur matriserna i detta kapitel är framtagna finns i Stråkstudie för väg 21, väg 108 och väg 11-inventering (Tyrens 2005)

Mål

Positiv regional utveckling är ett av delmålen i Regeringens Transportpolitiska mål. Detta förklaras som att ”*Transportsystemet ska främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd*”. Att motverka nackdelarna av långa transportavstånd kan innebära ett antal åtgärder. En viktig sådan är förkortning av restiden. Avståndet mellan två punkter kan endast marginellt förändras med hjälp av fysiska åtgärder, oftast mycket kostsamma. Däremot kan restiden förkortas och på så vis kan också ”avståndet” minskas.

<i>Resrelation</i>	<i>Restid minuter med bil</i>	<i>Restid i minuter med koll.trafik</i>
Ände till ände perspektiv T ex Ystad – Kristianstad, Osby – Kristianstad. 1)	45-50	90-100
Mellankommunalt perspektiv Mellan kommuncentra i grannkommuner.	20-25	40-50
Inomkommunalt perspektiv Mellan större tätort och dess kommuncentra.	10-15	20-30

Tabell 11. Restid som anses rimlig av arbetspendlare.

1) Resrelationen Ystad – Osby (Älmhult) är ointressant. Det regionala centrat Kristianstad utgör mål i dessa resperspektiv.

Nuläge

Resor med personbil

Från/Till	Osby	Broby	Knislinge	Hanaskog	Färlöv	Vinnö	Kristianstad	Everöd	Degeberga	Brösarp	Tomelilla	Ystad
Osby		18	22	27	34	37	43	51	59	71	92	103
Broby	18		8	13	20	23	29	36	44	56	77	88
Knislinge	22	8		7	14	17	23	30	38	50	71	82
Hanaskog	27	13	7		9	11	17	25	33	45	66	77
Färlöv	34	20	14	9		3	12	16	25	36	57	69
Vinnö	37	23	17	11	3		10	14	22	34	55	66
Kristianstad	43	29	23	17	12	10		15	23	35	56	67
Everöd	51	36	30	25	16	14	15		9	21	42	54
Degeberga	59	44	38	33	25	22	23	9		15	33	44
Brösarp	71	56	50	45	36	34	35	21	15		22	34
Tomelilla	92	77	71	66	57	55	56	42	33	22		18
Ystad	103	88	82	77	69	66	67	54	44	34	18	

	< intervall rimlig restid
	= intervall rimlig restid
	> intervall rimlig restid

Tabell 12. Restid i minuter mellan orter i stråket. Reserelationerna angivna i tabell 11 har markerats med ramar och färg.

Resa med kollektivtrafik - buss

Från/Till	Osby	Broby	Knislinge	Hanaskog	Färlöv	Vinnö	Kristianstad	Everöd	Degeberga	Brösarp	Tomelilla	Ystad
Osby		20	30	37	79	76	60	121	130	144	156	156
Broby	20		12	20	80	78	42	80	89	103	139	164
Knislinge	64	10		7	65	62	30	67	76	90	126	151
Hanaskog	64	16	6		55	52	23	60	69	88	119	144
Färlöv	92	69	59	53		2	20	73	82	96	119	144
Vinnö	94	67	57	51	3		18	71	80	94	117	142
Kristianstad	52	36	25	20	13	10		20	39	44	69	94
Everöd	96	79	69	62	55	52	23		9	23	51	76
Degeberga	107	89	79	72	65	62	33	10		15	42	67
Brösarp	118	101	91	85	69	67	46	23	13		45	68
Tomelilla	135	144	141	115	112	90	76	93	83	30		23
Ystad	133	169	170	180	144	115	122	114	104	68	24	

	< intervall rimlig restid
	= intervall rimlig restid
	> intervall rimlig restid

Tabell 13.

Restider i minuter för busstrafik tagna under högtrafik 06.00 – 09.00. För resor mellan orter utan järnvägsstation är restiden betydligt längre än stationsorterna.

Från/Till	Osby	Broby	Knislinge	Hanaskog	Färlöv	Vinnö	Kristianstad	Everöd	Degeberga	Brösarp	Tomelilla	Ystad
Osby		80	90	97	99	96	80	90	151	174	176	176
Broby	50		18	29	92	90	51	100	109	123	199	224
Knislinge	94	18		16	80	77	39	87	96	110	186	211
Hanaskog	94	25	15		75	64	31	80	89	118	179	204
Färlöv	107	84	74	68		14	32	93	102	116	179	104
Vinnö	106	82	72	66	18		30	91	100	114	177	102
Kristianstad	72	46	35	30	28	25		40	59	59	99	124
Everöd	116	94	84	77	75	72	35		29	43	81	106
Degeberga	127	104	94	87	85	82	45	22		35	72	97
Brösarp	138	116	106	100	89	87	56	35	25		60	88
Tomelilla	165	164	161	145	132	120	96	108	98	50		32
Ystad	163	184	182	190	164	145	137	134	124	88	34	

	< intervall rimlig restid
	= intervall rimlig restid
	> intervall rimlig restid

Tabell 14.

Restider för busstrafik med tillägg för turtäthet och det faktum att man ofta inte bor i direkt anslutning till stationen.

Resa med kollektivtrafik - tåg

Restiden mellan Kristianstad - Osby är ca 45 minuter och faller inom ramen för accepterad pendlingstid. Denna restid är även konkurrenskraftig med buss (55-60 minuter), förutsatt att avståndet till tågstationerna för den resande inte är för stort. Restiden på 55 minuter från Älmhult till Kristianstad ligger på gränsen för accepterad pendlingstid.

Tågstationer	Restider i min (2006) (inkl. byte)
Älmhult - Osby	10
Älmhult-Kristianstad	55
Osby- Kristianstad	45
Tomelilla - Ystad	14

Tabell 15. Restiden med tåg på ca 15 minuter mellan Ystad och Tomelilla är klart konkurrenskraftig jämfört med restiden för buss, vilken ligger på ca 25 minuter.

Restidskvoter

Från/Till	Osby	Broby	Knislinge	Hanaskog	Färlöv	Vinnö	Kristianstad	Everöd	Degeberga	Brösarp	Tomelilla	Ystad
Osby		1,1	1,3	1,4	2,3	2,1	1,4	2,4	2,2	2,0	1,7	1,5
Broby	1,1		1,5	1,5	4,0	3,4	1,4	2,2	2,0	1,8	1,8	1,9
Knislinge	2,9	1,3		1,0	4,6	3,6	1,3	2,2	2,0	1,8	1,8	1,8
Hanaskog	2,4	1,2	0,9		6,1	4,7	1,4	2,4	2,1	2,0	1,8	1,9
Färlöv	2,7	3,5	4,2	5,9		0,7	1,7	4,6	3,3	2,7	2,1	2,1
Vinnö	2,5	2,9	3,4	4,6	1,0		1,8	5,1	3,6	2,8	2,1	2,2
Kristianstad	1,2	1,2	1,1	1,2	1,1	1,0		1,3	1,7	1,3	1,2	1,4
Everöd	1,9	2,2	2,3	2,5	3,4	3,7	1,5		1,0	1,1	1,2	1,4
Degeberga	1,8	2,0	2,1	2,2	2,6	2,8	1,4	1,1		1,0	1,3	1,5
Brösarp	1,7	1,8	1,8	1,9	1,9	2,0	1,3	1,1	0,9		2,0	2,0
Tomelilla	1,5	1,9	2,0	1,7	2,0	1,6	1,4	2,2	2,5	1,4		1,3
Ystad	1,3	1,9	2,1	2,3	2,1	1,7	1,8	2,1	2,4	2,0	1,3	

	<1,9
	1,9-2,1
	>2,1

Tabell 16. Restidskvoten mellan buss och bil. Faktorn 2.0 anses vara en begränsande faktor för när skillnaden i restid mellan bil och kollektivtrafik blir för stor. Tabellen visar att kollektivtrafiken ligger bra till jämfört med bilen. Det är bara mellan de mindre orterna som restiden blir betydligt högre med buss än med bil.

Från/Till	Osby	Broby	Knislinge	Hanaskog	Färlöv	Vinnö	Kristianstad	Everöd	Degeberga	Brösarp	Tomelilla	Ystad
Osby		4,4	4,1	3,6	2,9	2,6	1,9	1,8	2,6	2,5	1,9	1,7
Broby	2,8		2,3	2,2	4,6	3,9	1,8	2,8	2,5	2,2	2,6	2,5
Knislinge	4,3	2,3		2,3	5,7	4,5	1,7	2,9	2,5	2,2	2,6	2,6
Hanaskog	3,5	1,9	2,1		8,3	5,8	1,8	3,2	2,7	2,6	2,7	2,6
Färlöv	3,2	4,2	5,3	7,6		4,7	2,7	5,8	4,1	3,2	3,1	1,5
Vinnö	2,9	3,6	4,2	6,0	6,0		3,0	6,5	4,6	3,4	3,2	1,5
Kristianstad	1,7	1,6	1,5	1,8	2,3	2,5		2,7	2,6	1,7	1,8	1,9
Everöd	2,3	2,6	2,8	3,1	4,7	5,1	2,3		3,2	2,1	1,9	2,0
Degeberga	2,2	2,4	2,5	2,6	3,4	3,7	2,0	2,4		2,3	2,2	2,2
Brösarp	1,9	2,1	2,1	2,2	2,5	2,6	1,6	1,7	1,7		2,7	2,6
Tomelilla	1,8	2,1	2,3	2,2	2,3	2,2	1,7	2,6	3,0	2,3		1,8
Ystad	1,6	2,1	2,2	2,5	2,4	2,2	2,0	2,5	2,8	2,6	1,9	

	<1,9
	1,9-2,1
	>2,1

Tabell 17. Restidskvoten mellan buss med tillägg för turtäthet och bil. På vissa reserelationer kan kollektivtrafiken fortfarande konkurrera med bilen.

Målanalys

Restider med olika transportslag

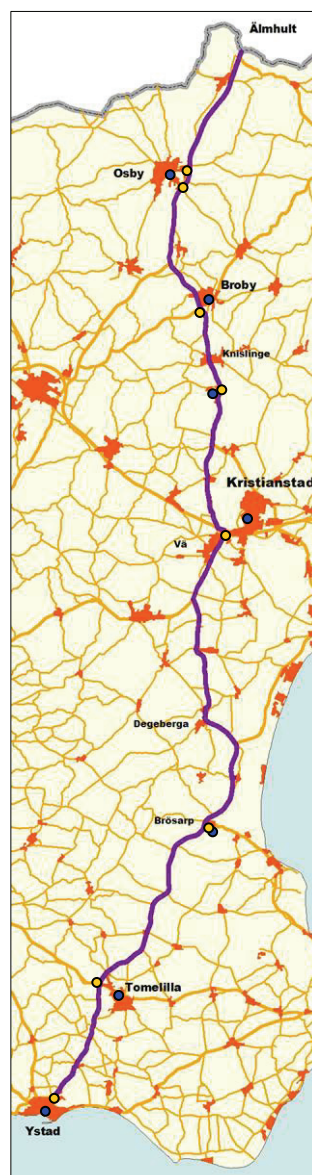
	Restider med bil enligt ...			Restid med buss (medelvärde för båda riktningarna)	
	map24.com	skyltad hast	verklig hast	normalt	med tillägg
typ Ände till Ände					
Osby - Kristianstad	43	34		56	76
Kristianstad - Ystad	67	54		108	131
typ Mellankommunal					
Osby - Broby	18	10		20	65
Broby - Kristianstad	29	23		39	49
Kristianstad - Tomelilla	56	43		73	98
Tomelilla - Ystad	18	8		24	33
typ Inomkommunal					
Älmhult - Osby	21	12			
Hanaskog - Broby	13	8		18	27
Kristianstad - Degeberga	23	15		36	52
Brösarp - Tomelilla	22	16		38	55

Tabell 18. Jämförelse av restider enligt map24.com, skyltad hastighet och kollektivtrafik. Färgerna anger måluppfyllelse mot vad som ansatts som rimlig restid i olika relationer.

Nod	Målpunkt "map24.com"	Målpunkt "skyltad hastighet"
Älmhult	Stortorget	
Osby	Jvgstationen	Cirkpl Osby S resp Osby N
Broby	Busshpl Torggatan	Cirk.pl Broby v/119/v19
Hanaskog	Badvägen	Norra anslutningen/v19
Kristianstad	Resecentrum	Tpl Härlöv
Degeberga	Skolan Söndreklacksv.	Norra tätortsgården
Brösarp	Torget	V9/v19
Tomelilla	Jvgstationen	Svampakorset v11/v19
Ystad	Jvgstationen	Väg E65/väg 19

Tabell 19. Målpunkter enligt map24.com och skyltad hastighet- två sätt att beräkna restid.

Skillnaden i restid mellan "map24.com" och "skyltad hastighet" visar i runda tal på vilken tid det tar att komma ut från centrum till den stora transportleden, d v s att köra på "tätortens" mestadels hastighetsbegränsade gator/vägar. Här är i regel kommunerna vägghållare. Vägverket kan alltså bara påverka restiderna som finns i kolumnen "skyltad hastighet". Kommunerna kan påverka restiden inom ramen för "restidsskillnaderna".



Figur 8.

- Målpunkt enligt "skyltad hastighet"
- Målpunkt enligt "map24.com"

Restider med bil vid olika hastigheter

Resrelation	Restid med nuvarande hastighetsstandard		Restid vid olika genomsnittliga hastigheter				
	Skyltad hastighet	Verklig hastighet	70	80	90	100	110
Restid i minuter							
Osby - Kristianstad 44,6 km	34		38	34	30	27	24
Kristianstad – Ystad 77,1 km	54		66	58	51	46	42

Tabell 20 Restidspotential som kan nås i stråket genom att höja den genomsnittliga reshastigheten.

En restid på 45-50 min tycks vara gränsen för acceptabel pendlingstid till arbetet. På sträckan Osby - Kristianstad är nuvarande hastighetsstandard acceptabel. Därmed inte sagt att bra inte ska bli bättre. För att nå acceptabel restid i resrelationen Kristianstad - Ystad krävs en medelhastighet på mellan 90 och 100 km/h. Att nå detta får i dagens perspektiv betecknas som orealistiskt.

5.2 Trafiksäkerhet

Mål

För trafiksäkerheten gäller 0-visionen. Kortare restid genom högre hastighet får inte ske på bekostnad av sämre trafiksäkerhet. Trafiksäker framkomlighet är en devis.

Alltså: 0 döda och svårt skadade. Delmålet till 2007 är högst 270 döda i trafiken i Sverige och 29 i Skåne.

Nuläge

Källa: Polisens register över trafikolyckor i Sydsverige

Olycksstatistiken 2000-2005

Sträcka	Antal olyckor	Döda (antal olyckor)	Svårt skadade (antal olyckor)	Olyckor/km och 1000 fordon
Älmhult – Östanå	24	4 (2)	8 (4)	0,21
Östanå - Bjärlöv	36	2	4 (3)	0,35
Bjärlöv - Kristianstad	11	0	1	0,26
Kristianstad -Nöbbelöv	19	1	2	0,17
Nöbbelöv - Olseröd	25	1	5 (4)	0,35
Olseröd - Brösarp	9	2 (1)	3	0,25
Brösarp - Ystad	52	2	16 (8)	0,40
Totalt	176	12 (9)	39 (25)	

Tabell 21

Målanalys

Under åren 2000-2005 har 12 människor dött och 39 skadats svårt längs väg 19. För att närma sig målet noll döda och svårt skadade krävs en betydligt säkrare vägmiljö. Av vägens olika delar är sträckan Ystad- Brösarp den mest olycksdrabbade per km och 1000 fordon. På denna sträcka har man också långt fler svårt skadade är på övriga delsträckor.

5.3 Tillgänglighet

Mål

Oavsett funktionshinder ska trafikanten kunna utnyttja transportsystemet på ett bekvämt och effektivt sätt. Erforderliga åtgärder ska vara genomförda till 2010.

Nuläge

Vid resa med bil förutsätts att fordonet kan anpassas så att en funktionshindrad kan använda vägsystemet som det ser ut idag. De delar av väg 19 som ingår som ett av nio kollektivtrafikstråk i Skåne (se kap om Kollektivtrafik buss) har högsta prioritet att anpassas för funktionshindrade. Hållplatserna på dessa sträckor håller på att byggas om.

Målanalys

Bedömningen är att målet kan nås.

5.4 Transportkvalitet

Jämn hastighet

Mål

På huvudvägnätet för godstransporter ska tunga fordon kunna föras med en jämn hastighet på 80 km/h. Vägen bör därför, i dessa utpekade stråk, passera utanför alla tätorter.

(Källa: Huvudvägnät för godstransporter i Skåne)

Nuläge

Längs väg 19 varierar hastigheten mellan 50, 70, 90 och 110 km/h. Nuvarande 50-sträckor utgörs av genomfarterna i Knislinge, Färlöv, Härlöv, Degeberga, Skåne-Tranås och Stora Herrestad. 70-sträckor finns vid Hanaskog, Vinnö- Härlöv, Everöd och Benestad. De flesta av dessa sträckor med lägre tillåten hastighet är 90 km/h är relativt korta men medför en väsentlig störning. Förbifart planeras förbi Stora Herrestad.

Målanalys

För att nå målet krävs förbifarter eller trafikprioriterade genomfarter i de tätorter som vägen går igenom. Det innebär att omfattande förbättringar och ombyggnader på många ställen längs vägen måste göras. Målet är inte realistiskt att nå förrän på mycket lång sikt.

Tillförlitlighet

Mål

Transporten ska kunna ske med skyltad hastighet, dock med den begränsning som gäller för respektive fordonstyp.

Yttre förhållanden längs vägen eller trafikolyckor på vägen får inte orsaka långvariga trafikavbrott. Det ska finnas god möjlighet att leda om trafiken på ett kostnadsmässigt rimligt sätt för trafikanten.

Nuläge

Väg 19 ingår i det utpekade vägnätet för godstransporter i Skåne. Mängden lastbilar är relativt stor (300-1600/dygn) och beräknas öka ytterligare. Lastbilarnas maximala tillåtna hastighet på 80 km/h leder till problem för andra fordon som vill färdas med den ofta skyltade hastigheten 90 km/h. Lantbilarnas hastighet minskar ofta ytterligare i stigningar vilket medför ökade problem.

Möjlighet att leda om trafiken på parallella vägar finns i stråkets hela längd dock något enklare och genare i söder än längst i norr.

Målanalys

För att ge bilister på väg 19 möjlighet att köra i den skyltade hastigheten 90 km/h krävs att vägen byggs ut med säkra omkörningssträckor. Först bör dessa läggas i kraftiga stigningar.

5.5 Jämställdhet

Mål

Ingen ska känna olust eller rädsla vid vistelse i transportsystemet.

Nuläge

Bilister under färd känner sällan olust och otrygghet i vägtransportsystemet. Undantag kan vara när trafiken tätar och omkörningar sker. Det kan gälla även på 2+1 vägar med snålt tilltagen bredd. Känsla av otrygghet kan infinna sig när man som oskyddad trafikant befinner sig utanför fordonet, t ex cyklar, går, eller att man väntar vid en busshållplats, pendelparkering, samåkningsparkering eller rastplats. Längs väg 19 finns flera relativt ödsligt belägna samåkningsparkeringar med dålig belysning nattetid. Dessa är Härlöv, Olseröd och Tomelilla. De tre större rastplatserna som finns längs vägen – Lars Dufva (Osby), Vä och Brösarp är stora, lättöverskådliga och har god kontakt med vägen.

Målanalys

Gestaltning, ljussättning och vegetationsröjning är enkla åtgärder för att snabbt öka tryggheten på kommunikationsknutpunkterna. De platser som idag är helt oupplysta eller som av annan anledning känns otrygga bör prioriteras detta gäller i första hand de utpekade samåkningsparkeringarna. Det är viktigt att man på vissa ställen skall kunna tillåta högre vegetation och undanskymda platser med de kvaliteter som detta har. Dessa "otrygga" kvaliteter bör höra hemma i de miljöer som främst används dagtid.

5.6 Miljö

Buller

Mål

”Antalet människor som utsätts för trafikbullerstörningar överskridande de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder skall ha minskat med 5 % till år 2010 jämfört med år 1998.” (Riksdagens miljömål)

Följande riktvärden för trafikbuller, antagna av riksdagen 1997, bör inte överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

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

Ett delmål är att alla fastigheter med en bullernivå vid huslivet på över 65 dB skall erbjudas bullerdämpande åtgärder till år 2010.

Nuläge

Längs stråket finns en mängd befintliga fastigheter där bullernivån vid husliv överstiger 65 dB (A). De flesta av dessa har blivit erbjudna bullerdämpande åtgärder, oftast nya fönster. Fortfarande finns dock fastigheter som behöver åtgärdas. Eventuellt kan problemen öka i framtiden om de tunga transporterna på väg 19 ökar i antal och åtgärder kan då bli nödvändiga för ytterligare fastigheter.

Fastigheterna där acceptabla bullernivån överstigs finns mestadels i de samhällen som vägen passerar igenom men även som enstaka bebyggelse. Förbifart planeras i Stora Herrestad varför inga bulleråtgärder genomförs på berörda fastigheter där. Sträckor med höga ljudnivåer och randbebyggelse är Kristianstad- Broby och Eljaröd- Ystad.

Målanalys

Kontinuerligt pågår arbetet med bullerdämpande åtgärder. Målet om 5 % bullerreduktion i bostäder är uppnått på de regionala vägarna men helhetsmålet som gäller alla vägar, även kommunala, är svårt att nå till 2010. Målet att alla bostäder med en bullernivå vid husliv på över 65 dB längs stråk 19 kommer att ha blivit erbjudna åtgärder till 2010 är nåbart.

Strategi

Bullernivåerna längs befintliga vägar och gator ska i första hand begränsas genom fasadåtgärder enligt den metod som använts av Vägverket och vissa kommuner under flera år.

Målanalys

<i>Område</i>	<i>Måluppfyllelse</i>
Färlöv	Genomförda åtgärder täcker dagens behov.
Kristianstadslätten	Utredning behövs för att ytterligare specificera vilka delar av området som bör prioriteras och vilka åtgärder som behövs.
Degeberga	Vattenskyddsområdet anses inte beröras direkt av väg 19 då denna passerar just utanför. Inga åtgärder behövs i dagsläget.
Maglehem	Förstudien är på remiss och det antas att de åtgärder som sedan genomförs täcker behovet av skyddsåtgärder.

Strategi

Risken för att vattentäkter förorenas vid olyckor ska begränsas genom:

- Byggnadstekniska åtgärder
- Förbud mot vissa transporter på känsliga vägar
- Att styra trafiken från känsliga vägar med vägvisning och dylikt
- Skapande av attraktivare alternativvägar för transporter med farligt gods
- Upprättande av beredskapsplaner tillsammans med kommun och räddningstjänst

Natur- och kulturmiljöer

Källa: Kartmaterial från Länsstyrelsen

Mål

Natur- och kulturmiljövärdena i Skåne ska bevaras, skyddas och nyttjas för att skapa mervärde för trafikanterna (Plan för miljöåtgärder i Vägverket, Region Skåne 2006-2010).

Nuläge

Stråk 19 passerar ett antal intressanta natur- och kulturområden. I stråkets nordligaste del dominerar Helge å med sin linje genom landskapet. Söder om Osby rinner Helge å under väg 19 och den gamla bron från vägens tidigare sträckning syns på vägens östra sida.

Norr om Kristianstad går vägen rakt genom området Araslövs farmer som är både natur- och kulturklassat. Tidigare kantades delar av vägen av en ståtlig allé. Allén, som drabbats av almsjukan, är avverkad och återplanterad med lind.

Söder om Kristianstad passerar vägen över ett antal åar och vid passagen över Vramsån syns en ståtlig valvbro i sten öster om vägen.

Området kring Verkeåns dalgång och Linderödsåsen har stora värden gällande både natur-, kultur- och friluftsentressen. Också området söder om Tomelilla med Fyledalen och Nybroån med biflöden samt kring Högestad och Örup är klassade som både natur- och kulturvärden.

Längs sträckan Brösarp–Ystad finns åtta milstenar bevarade, vilket vittnar om vägens betydelse som transportväg redan för ca 300 år sedan.



Figur 9. Kultur och naturmiljöer vid stråk 19.

Målanalys

Utmed stråk 19 finns tre sträckor där flera viktiga och intressanta natur-, kultur- och friluftsområden sammanfaller. Områdena är Araslövs farmer (vid Färlöv), Verkeåns dalgång och Linderödsåsen (kring Brösarp och Degeberga) samt Fyledalen med omnejd (söder om Tomelilla). Vägen passerar rakt igenom områdena och man måste ta extra hänsyn för att förhindra att natur- och kulturvärden påverkas negativt. Natur och kulturmiljöer är en stor tillgång och kan, om de förvaltas på ett bra sätt, ge mervärde för trafikanten. På sträckan Brösarp- Ystad bör extra hänsyn tas till de många milstenarna. Detta kan t ex gälla val av räcke och annan vägutrustning. För vidare analys och åtgärdsförslag se Landskapsanalys för stråk 19.

Vägarkitektur

Mål

Vägen ska vara anpassad till den omgivande terrängen, så att körningen upplevs harmonisk och orienterbar. Utifrån betraktad ska vägen smälta in i det omgivande landskapet.

Nuläge

Den del av vägen som byggts om till mötesfri landsväg (Älmhult – Östanå) har integrerats dåligt i landskapets terräng. De ”sårytor” som bildats har heller inte tagits omhand. Sträckan Kristianstad – Nöbbelöv däremot (motorväg) smälter väl in i det flacka landskapet. På de sträckor där vägen har normal landsvägskaraktär följer den oftast landskapet väl. Dessa sträckor är tyvärr ofta mycket olycksdrabbade.

Målanalys

Söder om Kristianstad finns stora natur- och kulturvärden att ta vara på och en vacker väg är av stort värde för såväl turister som pendlare i stråket. Utbyggnad av befintlig väg till 2+1 eller 1+1 standard är en god lösning som innebär att man även fortsättningsvis kan följa landskapets former och rytm.

6. Förslag till strategier och åtgärder

Varje åtgärd i resp. steg konsekvensbeskrivs med avseende på hur bristen neutraliseras. Åtgärdernas aktualitet anges: *Diskussion i projektgrupp m repr från nästan alla avd.*

6.1 Fyrstegsprincipen

Val av åtgärd skall ske enligt fyrstegsprincipen. I VGU (Vägars och gators utformning) delen dimensioneringsgrunder punkt 4 finns följande definition av de fyra stegen.

Steg 1

Här övervägs och prövas åtgärder som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt.

Tolkning:

Åtgärderna ingår i paraplybegreppet Mobility Management eller Hållbart resande. I detta steg inryms åtgärder för samverkan mellan transportslagen. Det kan handla om utbyggnad av cykelvägar, åtgärder som stöder kollektivtrafik och handlingar som stöder samåkning, park & ride m.m.

Steg 2

Här prövas åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät. Det kan vara åtgärder som styrning, reglering, information, väginformatik och avgiftssystem.

Steg 3

Här prövas begränsade utbyggnadsåtgärder. Det kan vara breddning, mitträcke, sidoområdesåtgärder, ombyggnad av korsningar och andra förbättringsåtgärder i kombination med väginformatikåtgärder.

Steg 4

Här prövas nyinvesteringar i form av omfattande ombyggnader eller rena nybyggnader i ny terrängkorridor.

6.2 Styrning av åtgärdsval

Krav på åtgärder utifrån vägens funktion som huvudväg för godstransporter

Målstandard på lång sikt är 2+1-väg, inga tätortsgenomfarter och hastighet 90 km i timmen. Plankorsningar med järnväg får inte förekomma. Ett parallellvägnät måste finnas, om hinder skulle uppstå på huvudvägen.

Under tiden sker utformning enligt följande:

- Mittlinjefräsning i avvaktan på att målstandard kan nås.
- Cirkulationsplatser kan accepteras i anslutning till tätort om de görs ovala i den ”tunga vägens” trafikriktning.
- Hastighetsdämpande åtgärder får inte drabba lastbilstrafiken mer än annan biltrafik.
- Rastplatser utformas enligt fastlagd standard.
- I tätortsmiljö ska busshållplats utformas som ficka.
- Skyddsåtgärder för vattentäkter prioriteras.
- Bullergränserna får inte överskridas (max 65 dB (A) vid fasad).

Krav på åtgärder utifrån vägens funktion som rekommenderad väg för farligt gods

- Skyddsåtgärder för vattentäkter prioriteras.

6.3 Åtgärdsstrategier

Översiktlig beskrivning för stråk och väg 19

Stråk 19 är ett av tre särskilt tunga stråk bland de utpekade åtta viktiga regionala stråken i Skåne. Stråket går i nord-sydlig riktning och knyter samman östra Skåne och är viktigt för den regionala utvecklingen där, men leder även vidare norrut mot Småland och övriga Sverige. Mycket översiktligt kan man säga att stråk 19 tillsammans med stråk 21 utgör den Yttersta Ringvägen runt Skånes kärna Malmö/Köpenhamn/Lund. Det regionala centrat Kristianstad utgör en tydlig delningspunkt i stråket. Väg 19 kan i ett längre perspektiv överta den roll som i första hand väg 13 för närvarande har som utpekad led för långväga godstransporter från Ystads hamn och norrut. Järnväg Österlenbanan ingår i stråket på den korta sträckan Ystad-Tomelilla. Skånebanan förbinder, via Hässleholm, Kristianstad med orterna Osby och Älmhult längs Södra stambanan. Pendlingen i stråket är stark norr om Kristianstad men svagare söder om och är hänvisad att helt ske på landsväg. Väg 19 leder till Kristianstad Everöd Airport.

Inga betydande vägåtgärder har utförts på väg 19 på många år. I stråket finns därför mycket att förbättra. Problempunkter är bl a alla genomfarter, större eller mindre: Stora Herrestad (planerad förbifart 2008), Benestad, Skåne Tranås, Degeberga, Kristianstad, Färlöv och Knislinge. På landsbygdssträckorna har gjorts räffling och därmed sammanhängande översyn av lämpliga omkörningssträckor.

Åtgärdsinriktningen bör vara mötteseparerad landsväg (1+1) med omkörningsmöjlighet i lämpliga lägen. Omkörningsfält bör inledningsvis byggas där det förekommer stigningar. Generellt bör åtgärder i övrigt göras från Kristianstad och utåt och likaså från Ystad och norrut. På Österlen bör val av åtgärd tas med stor hänsyn till Österlens image som det fagra landskapet. Material och utrustning bör väljas med omsorg, Förbifart vid Degeberga är i längden oundviklig m h t boendemiljön i orten. Flygplatsens Kristianstad Everöd framtid är osäker, annars bör sträckan mellan Nöbbelöv (E22) och Everöd ha hög prioritet. Vid utformningen av vägen vid Kristianstad och närmast norrut bör stor hänsyn tas till vad som redovisas i Kristianstads kommuns översiktsplan. Järnvägsförbindelse från Kristianstad och norrut i stråket till Osby/Älmhult/Växjö kan möjligen utgöra ett konkurrenskraftigt kom-

plement om bytesförbindelser förbättras i Hässleholm. Den järnvägen når dock inte de mellanliggande orterna utmed väg 19 norr om Kristianstad.

Sammanfattning

- Anpassa vägen till de behov som långväga godstransporttrafik har. Det innebär möjlighet att köra med jämn fart i tillåten hastighet på 80 km/tim.
- Stärk de nuvarande LA-regionerna inifrån och ut. Det innebär att vid prioritering av åtgärder i stråket, lägga särskild vikt vid åtgärder som ligger nära de regionala centra och som därmed gör störst nytta för pendlingstrafiken.
- Pendling i stråket skall upplevas trygg, bekväm och tillförlitlig. Särskilt god gestaltning ska eftersträvas söder om Olseröd.
- Stöd kollektivtrafik med buss.
- Stråket går genom områden viktiga för turism och med stora natur- och kulturvärden.
- Beakta, bevara och ge dessa kvaliteter möjlighet att utvecklas vid gestaltningen av åtgärder.

Målstandard för väg 19:

- Mötesfri tvåfältsväg med omkörningssträckor (på sträckor med stor pendling mötesfri trefältsväg) och hastighet 90 km/tim. Hög standard avseende gestaltning söder om Olseröd.

6.4 Nya åtgärder

Steg 1

Åtgärd	Kostnad	Restidseffekt	Anm
--------	---------	---------------	-----

Steg 2

Åtgärd	Kostnad	Restidseffekt	Anm
--------	---------	---------------	-----

Steg 3

Åtgärd	Kostnad	Restidseffekt	Anm
--------	---------	---------------	-----

Steg 4

Åtgärd	Kostnad	Restidseffekt	Anm
--------	---------	---------------	-----

6.5 Gestaltning

Vägutrustning

Val av räcken, belysning och övrig vägmöblering har en avgörande betydelse för hur trafikanten upplever vägmiljön. Det är därför viktigt att medvetna val görs som anpassas till platsens uttryck och värden för att nå en bra helhetslösning. Brister uppstår t ex när olika ljusfärger blandas och olika armaturer och typer av stolpar används. Intill alléer, tätortsnära miljöer eller i områden som är intressanta ur kulturhistorisk synpunkt är valet av räckestyp viktigt för att på bästa sätt lyfta fram dessa platsers värden. En kontinuitet i räckesval på längre sekvenser bör alltid eftersträvas.

Sekvensernas längd bestäms i första hand av skiftningarna i det omgivande landskapets karaktär, men bör även kunna anpassas till respektive väglänks funktion i ett övergripande transportperspektiv.

Källa: Mål och Mått för natur-, kulturmiljö- och gestaltningsvärden

7. Källförteckning

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Skåne 2004-2015.

Polisen. *Register över trafikolyckor i Sydsverige 2000-2005*

Region Skåne 2006. *Befolkningsprognos 2006-2015.*

Region Skåne m.fl. 2006. *Stråkstudie Växjö/Alvesta – Malmö/Lund*

Region Skåne 2004. *Strategi för en grön struktur i Skåne.*

Region Skåne. *Statistik: Befolkning (2000) Pendling (2003) Sysselsättning (2003).*

SIKA rapport 2005:6. *Transporternas utveckling till 2020.*

Skånetrafiken 2006. *Med buss i Skåne, strategi för busstrafiken.*

Statistiska Centralbyrån, <http://www.scb.se>

Vägverket Region Sydost, Vägverket Region Skåne, Banverket Södra banregionen, 2005.

Förslag till regional utvecklingsplan för kombiterminaler.

Vägverket publikation 2006:80. *Framsynt samsyn i syd*

Vägverket 2006. *Stråkstudie för väg 21, väg 108 och väg 11 – Inventering.*

Vägverket Region Sydost 2005. *Stråkanalys för relationen Motala – Linköping.*

Vägverket 2004. *Huvudvägnät för Godstransporter i Skåne (förslag)*

Vägverket publikation 2006:137. *Cykelledsplan för Skåne 2006-2015.*

Vägverket publikation 2005:71. *Plan för miljöåtgärder i Vägverket, Region Skåne.*

Vägverket publikation 2001:88. *Bullerskyddsåtgärder- allmänna råd för Vägverket.*

Vägverket Region Skåne 1999. *Vattenskydd vid vägar i Skåne.*

Vägverket Region Skåne 1998. *Skånska broar.*

Vägverket Region Skåne 1996. *Vägen - ett kulturarv.*

ÖRIB 2006. *Temarapport Persontransporter*

www.se.map24.com

www.foretagsfakta.se

8. Bilagor

1. Analys stråk 19.
2. Landskapsanalys