

Ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ för anläggning av väg 19 delen Bjärlöv - Broby i Kristianstads och Östra Göinges kommun, Skåne län.

5 bilagor

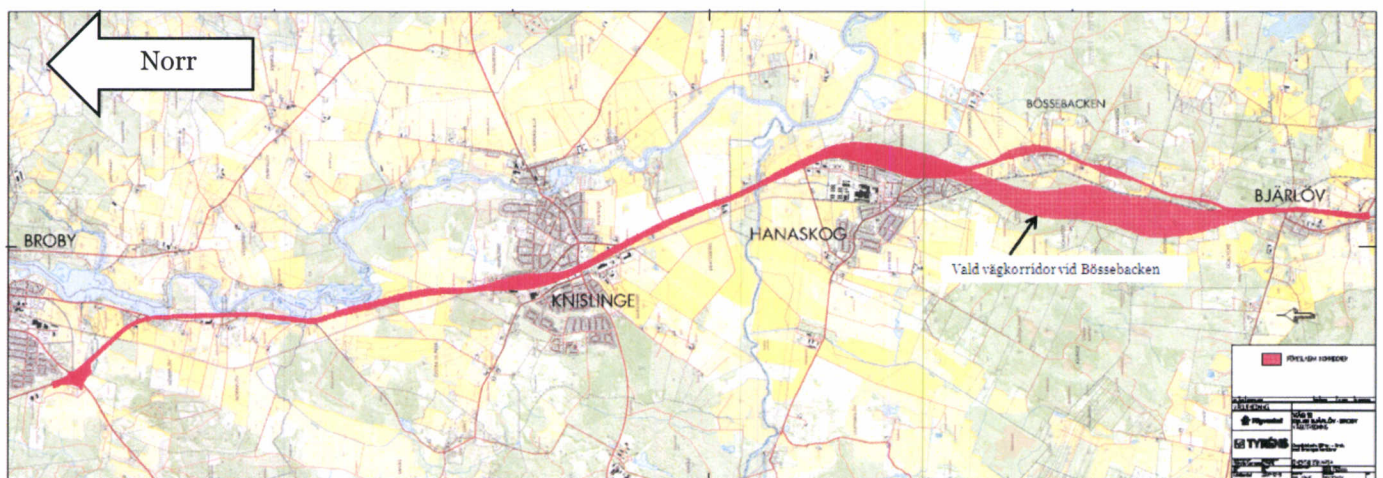
1. Ställningstagande

1.1 Beslut

Trafikverket har upprättat en Vägutredning med separat Miljökonsekvensbeskrivning. Målsättningen med Vägutredningen är främst att definiera alternativa korridorer där en utbyggnad av vägen är möjlig i syfte att öka trafiksäkerheten och tryggheten, förbättra framkomligheten på sträckan samt att minska störningarna för boende utmed vägen.

Den önskade standarden "målstandarden" på väg 19 mellan Bjärlöv och Broby är en mötesfri landsväg, separerad med mitträcke, anpassad för 100 km/h och andelen sträcka med omkörningsmöjlighet bör ligga på 30-40 %.

Trafikverket Region Syd beslutar att följande vägkorridor ska ligga till grund för fortsatt arbete med Vägplan.



Figur 1. Vald vägkorridor efter vägutredning



Ny väg planeras från cirkulationsplatsen, väg 19/118, i Bjärlöv och längs med befintlig väg till strax söder om järnvägsviadukten. Därefter går vägen i ny sträckning längs den nedlagda järnvägen till strax söder om Hanaskog där den passerar järnvägen i plan.

Mellan Hanaskog och Knislinge rustas befintlig väg upp till föreslagen målstandard.

Norr om Knislinge förbättras vägen i befintlig sträckning upp till Broby.

Genom Hanaskog och Knislinge görs avsteg från målstandarderna. Dels för att finansiering saknas och dels för att konsekvenserna av hastigheten 100 km per timme inte är rimlig genom tätorterna. Åtgärder i tätorterna kommer att utföras, idag dock inte färdigutrett vilka. Det fortsatta arbetet får utvisa mer exakt var mitträcket ska avslutas. Det behövs nog någon form av "tätortsport" för att markera lokal hastighetsbegränsning. Vissa korsningsåtgärder behövs även fortsättningsvis och vissa anslutningar bör stängas.

Läs mer i Vägutredningens sammanfattning sid. 5-7.

Den valda vägkorridoren redovisas i översiktskarta. Se bilaga 5.

Såväl Kristianstads som Östra Göinge kommun samt Region Skåne står bakom den föreslagna vägkorridoren.

1.2 Riktlinjer för fortsatt planering

Under arbetet med Vägutredningen har ett antal frågor som kräver särskild omsorg vid fortsatt arbete med vägplan identifierats:

- Utformning:
 - ✓ av vägens sträckindelning med placering av omkörningsfält
 - ✓ av korsningar och anslutningar längs befintlig väg
 - ✓ av planskild gång- och cykelpassage samt väganslutning vid Bjärlöv
 - ✓ av ny väg mellan Bjärlöv och Hanaskog för att ge så små intrång och störningar som möjligt, bland annat i rekreativområdet söder om Hanaskog.
 - ✓ av passagen av Kviinge backe i Hanaskog för att ge så små intrång och störningar som möjligt
 - ✓ genom Knislinge för att få så bra helhetslösning som möjligt. Bland annat även önskemål från kommunen om GC-port under väg 19 som finansieras i särskild ordning.
 - ✓ av gång- och cykelvägens korsning med väg 19 vid Broby.
 - ✓ för att underlätta för Superbusskonceptet.
- Anpassning av vägens profil på sträckan längs Helge å för att minska risk för översvämning av vägen.
- Placering och utformning av busshållplatser samt anslutande gångvägar. Svårigheter att svänga ut från hållplatsficka på enfältssträckor bör beaktas särskilt.
- Inventering av biotopskyddade objekt, såsom diken, trädrader och stenmurar i öppen jordbruksmark samt förslag till åtgärder. I förekommande fall måste dispens sökas hos länsstyrelsen.
- Samråd med länsstyrelsen för beslut enligt lagen om kulturminnen mm angående eventuell påverkan på fornlämningar och eventuella arkeologiska insatser på sträckan.
- Passagen över Almaån, med bland annat skyddsvärda musslor och fisk kräver särskild hänsyn ur naturvårdssynpunkt eftersom det är ett Natura2000-område.
- Olingeån är idag förlagd i en trumma under väg 19 och en breddning av vägen kräver att denna förlängs eller eventuellt byts ut. Det är då viktigt att påverkan på ån blir så liten som möjligt, att grumling undviks samt att passagemöjligheten under väg 19 för utter och andra smådjur som rör sig längs med ån bibehålls.

- Vid Nöbbelöv går vägen genom ett mindre naturreservat, Matsalycke, som även utgör ett Natura 2000-område. Breddningen och ombyggnaden av vägen innebär intrång som kan komma att innebära en negativ påverkan på naturmiljön i området. Intrång i såväl Naturreservat som Natura 2000-område kräver särskilda tillstånd som söks hos länsstyrelsen. Även en 1+1-sträcka ska prövas för att minska intrången.
- Behov och utformning av bullerskyddsåtgärder. Det är viktigt att bullerskyddsåtgärder anpassas till de visuella kvalitéer som finns i området.
- I det fortsatta arbetet med gestaltningen/utformningen av vägsträckningen, oberoende av val av korridor, bör man tänka på trafikantupplevelsen och utblickarna för att fånga speciella landmärken.
- Behov av viltstängsel och viltpassager behöver utredas i en särskild viltstyrningsplan.
- Om geotekniska utredningar visar att det kan finnas risk för att skadliga ämnen kan infiltrera ned i det djupa grundvattnet ska i så fall lämpliga skyddsåtgärder för grundvattnet vidtas.

Läs mer i Vägutredningen sid. 112-113.



Väg 19 erbjuder vackra utblickar över Helge å



2. Bakgrund och Motiv

2.1 Bakgrund

Väg 19 är den viktigaste nord-sydliga vägen som förbinder kommunerna i östra Skåne. Vägen ingår i det utpekade huvudvägnätet för långväga godstransporter, som betjänar de skånska färjehamnarna, men är även utpekad för persontrafik och buss. Den används också i allt större utsträckning som pendlingsväg till arbetsplatser och annan trafikalande verksamhet framför allt i Ystad, Kristianstad och Älmhult men också i Växjö. Vägen är även utpekad som starkt busstråk som bör utvecklas till ett superbustråk.

Det finns ytterligare information i framtagen Åtgärdsvalsstudie Kristianstad – Älmhult från 2012 samt i förslaget till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014-2025.

Den aktuella vägsträckan mellan Bjärlöv och Broby, som är ca 16 km lång, har till stora delar brister avseende trafiksäkerhet och framkomlighet. Vägens standard är generellt låg med smal vägbana (drygt 70 % av sträckan är mellan 6,6-9 meter bred) utan mötesseparering, med en linjeföring och profil som ger dåliga siktförhållanden. Norr om Bjärlöv skyltas olycksdrabbat avsnitt. Många korsande vägar och utfarter inte minst i de samhällen som passeras och på sträckor med mycket randbebyggelse. Cirka 40 % av sträckan har en skyltad hastighetsgräns på 70 km/h eller lägre.

Syftet med vägutredningen är främst att definiera alternativa korridorer där en utbyggnad av vägen är möjlig i syfte att öka trafiksäkerheten och tryggheten, förbättra framkomligheten på sträckan samt att minska störningarna för boende utmed vägen.

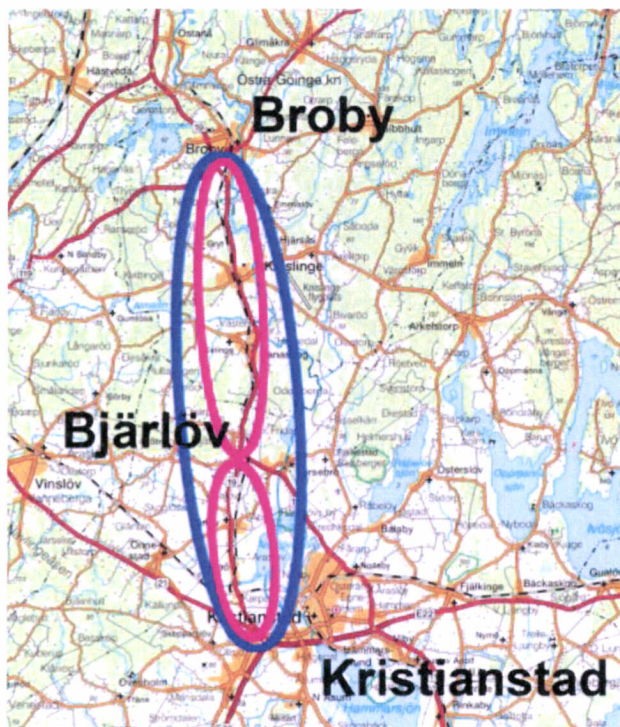
Målet med Vägutredningen är att den ska utgöra underlag för val av vägkorridor samt trafikteknisk standard. Då det är vägkorridorer som beskrivs och man i detta skede inte vet var inom korridoren vägen kommer att byggas kan detaljeringsgraden inte bli så hög, varför beskrivningen främst ska ligga till grund för val av korridor.

I nu gällande Investeringsplan för åren 2010-2021 finns delen Bjärlöv – Hanaskog med för utbyggnad inom åren 2017-2018. I förslag till ny plan 2014-2025, som är ute på remiss, föreslås att hela projektet Bjärlöv – Broby, byggs ut under åren 2017-2019 inkl. satsning på Superbuss. Planen för 2014-2025 beräknas fastställas våren 2014.

Med anledning av att etappen mellan Bjärlöv och Hanaskog var finansierad för utbyggnad under perioden 2016-2021 men övriga delar inte var finansierade inom planperioden 2010-2021 valde vi att dela upp projektet i två delar;

- Kristianstad – Bjärlöv samt
- Bjärlöv – Broby.

Läs mer om projektets bakgrund i bifogad Planläggningsbeskrivning. Se bilaga 1.



2.2 Ändamål med projektet, analys enligt fyrstegsprincipen och projektmål

2.2.1 Ändamål med projektet

Väg 19 är ett viktigt regionalt stråk för arbetspendling och långväga resor och transporter. Ändamålet med projektet är att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet på sträckan mellan Bjärlöv och Broby. Mötesfri väg för 100 km/h eftersträvas så långt som möjligt.

2.2.2 Fyrstegsprincipen

Aktuellt projekt har prövats enligt fyrstegsprincipen.

I samband med att den nu gällande transportpolitiken formades uttalades krav på att i ökad utsträckning välja lösningar som utnyttjar befintlig väg på ett mer effektivt sätt. Mot bakgrund av bl.a. denna betoning av helhetssyn på transportsystemet, effektivare utnyttjande av befintligt vägnät, möjligheten att vidta andra åtgärder som alternativ eller komplement till infrastrukturåtgärder och transportinformatikens nya möjligheter har Trafikverket utarbetat den så kallade fyrstegsprincipen vilken tillämpas vid all vägplanering.

Fyrstegsprincipen är ett allmänt förhållningssätt i analyser av åtgärder för att lösa identifierade problem och brister. De fyra stegen innebär att åtgärder skall analyseras i följande ordning:

Steg 1. Först ska sådana åtgärder övervägas och prövas som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt.

Följande åtgärder har genomförts under den senaste 10-årsperioden och klassats som steg 1-åtgärder:

- Väg 19/118 mellan Kristianstad och Broby är ett starkt kollektivtrafikstråk. Busshållplatser har tillgänglighetsanpassats. Utökad turtäthet för busstrafiken samt översyn av biljettaxor genomfördes successivt under 1990- och 2000-talen.
- Inrättande av regionalt mobilitetskontor (HM Skåne) med syfte att påverka medborgare och näringsliv att välja hållbara transportlösningar.

Steg 2. I ett andra steg prövas åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät. Det kan vara åtgärder som styrning, reglering, information, väginformatik och avgiftssystem.

Följande åtgärder har genomförts under den senaste 10-årsperioden och klassats som steg 2-åtgärder:

- Längs sträckan från järnvägsviadukten (strax norr om Bjärlöv) och upp genom Bössebacken skyltas olycksdrabbat avsnitt.
- Omställbar hastighetsskylt i södra Knislinge kopplad till skoltider, 70 resp. 50 km per timme.
- Information om framkomligheten till allmänheten via radio och IT.

Steg 3. I det tredje steget prövas begränsade utbyggnadsåtgärder. Det kan vara breddning, mitträcke, sidoområdesåtgärder, ombyggnader av korsningar och andra förbättringsåtgärder i kombination med väginformatikåtgärder.

Följande åtgärder har genomförts under den senaste 10-årsperioden och klassats som steg 3-åtgärder:

- Ombyggd av korsning vid Bjärlöv, väg 19/118, till cirkulationsplats samt breddning till 13 m på en sträcka av cirka 1 km norrut från cirkulationsplatsen.
- Stängning av ett antal utfarter mot väg 19 i Hanaskog.
- Sidoräcken har satts på sträckan från cirkulationsplatsen i Bjärlöv till järnvägsviadukten i höjd med skyltning av olycksdrabbat avsnitt samt genom Hanaskog. Totalt cirka 3 km.
- Anlagt rastplats Anilla mellan Broby och Knislinge.
- Upprustning av gammal banvall till cykelled mellan Hanaskog och Broby. Cirka 11 km.
- Mitträcke på sträckan mellan södra och norra infarten till Broby, cirka 1 km, samt ombyggnad av korsning väg 19/119 i Broby till cirkulationsplats.

Steg 4. I det fjärde steget prövas nyinvesteringar i form av omfattande ombyggnader eller rena nybyggnader i ny terrängkorridor.

- Framtagen Vägutredning inkl. MKB från 1994 samt Vägutredning inkl. separat MKB från 2009 utgör underlag för lämpliga investeringsåtgärder.

Läs mer om 4-stegsprincipen i Vägutredningen sid. 12-13.

2.2.3 Projekt mål

Målet med projektet är att öka trafiksäkerheten och tryggheten, förbättra framkomligheten på sträckan samt att minska störningarna för boende utmed vägen.



3. Studerade alternativ

Om en korridor medför stora konflikter med omgivande bebyggelse kan ett avsteg till lägre standard med annan sektion och lägre hastigheter vara mer lämpligt. Detta kan vara aktuellt främst vid genomfarter, på sträckor med mycket randbebyggelse och på kortare avsnitt vid korsningar.



3.1 Följande alternativ har studerats:

Nollalternativet. Ett nollalternativ ingår i alla vägutredningar så att de förslag som tas fram kan jämföras med konsekvenserna av att inga åtgärder genomförs. Nollalternativet innebär alltså att väg 19, mellan Bjärlöv och Hanaskog, fortsätter att ha sin nuvarande vägsträckning och med den utformning den har idag. Av detta följer att projektmålen inte uppfylls, men också att man slipper investeringskostnader, resursförbrukning och intrång i omgivande landskap.

Utbyggnad i befintlig sträckning/Nollplusalternativet. Två olika standardnivåer har prövats:

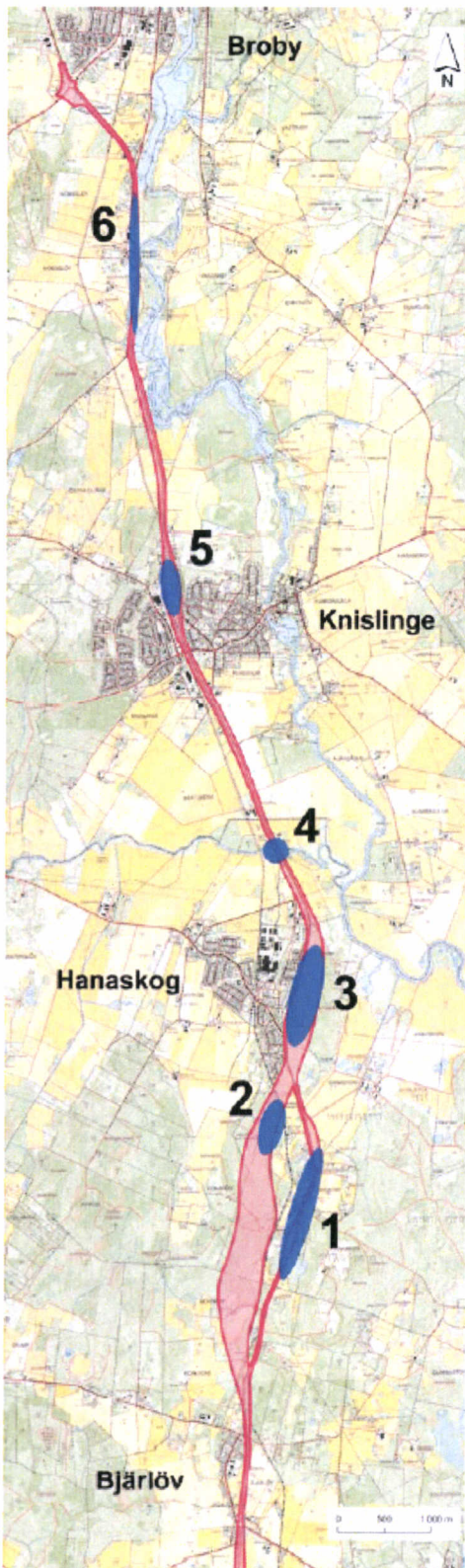
2+1-väg. Trafikverket har som utgångspunkt i projektet att den önskade standarden är en mötesfri landsväg, anpassad för 100 km/h med omkörningsfält. Andelen sträcka med omkörningsmöjlighet bör ligga på 30-40%. Det innebär att vägen förses med mitträcke och får återkommande omkörningsfält. Omkörningsfälten kan ligga så att man får 1+1, 2+1, alternativt 2+2 körfält beroende på behov och förutsättningarna på respektive sträcka. Denna standard är möjlig längs stora delar av sträckan med undantag från genom tätorterna Hanaskog och Knislinge där enbart smärre åtgärder planeras och en hastighet mellan 40-80 km/h är rimlig. Genom Bössebacken, mellan Bjärlöv och Hanaskog, kan standarden åstadkommas men innebär i princip en total ombyggnad av nuvarande väg samt stora konflikter med omgivande bebyggelse på stora delar av sträckan.

gles 2+1-väg på sträckan genom Bössebacken medför att hastigheten sänks till 80 km/h och mindre andel sträcka utförs med omkörningsfält, i detta fall runt 15-25%. Utformningskraven är något lägre vad gäller linjeföringen men fortfarande krävs ombyggnad i såväl plan som profil och ett omfattande nät av sidovägar.

Utbyggnad i ny sträckning. Föreslås enbart mellan Bjärlöv och Hanaskog. I övrigt enligt utbyggnad i Befintlig sträckning/Nollplusalternativet med standard enligt 2+1-väg enligt ovan. Även här görs undantag från målstandarderna genom tätorterna Hanaskog och Knislinge där enbart smärre åtgärder planeras och en skyltad hastighet mellan 40-80 km/h.

Kapitel 4 Studerade alternativ, sid. 36-61, beskriver alternativa vägkorridorer och standardnivåer mer noggrant.

Nedan följer en sammanfattning av konfliktpunkter, 1-6, avseende miljön för de olika alternativen:



1) Vid **Bössebacken** innebär Nollplusalternativet i princip en total ombyggnad av vägen på stora delar av sträckan vilket medför intrång i ett flertal fastigheter, buller, barriärer, försämrade tillgänglighet och säkerhet för boende.

Omkring 60 fastigheter har idag sina tillfartsvägar anslutna till väg 19 längs sträckan. Det finns cirka 30 korsningar och anslutningar, varav 10 västerut och 20 österut. Med en mitträckesväg måste antalet anslutningar minska. Det bedöms vara möjligt att få ner antalet anslutningar till 10-15 stycken, vilket dock innebär att ett omfattande nät av nya sidovägar måste byggas upp. Ett flertal av dessa kvarvarande anslutningar bedöms finnas på sträckor med 2+1 körfält, där s.k. öglor bör anläggas för att undvika vänstersvängar. Ca 40 hus med ljudnivåer över 55 dB(A) behöver bullerskyddas alt. erbjudas inlösen. Läs mer på sid. 44-47 i Vägutredningen samt sid. 39 i MKB:n.

2) **Söder om Hanaskog** ger alternativet "Ny sträckning" intrång i höga rekreationsvärden och skär av befintliga promenadvägar i skogspartiet.

Möjlighet finns att anlägga nya promenadvägar väster om ny väg som kopplas samman med de befintliga till en ny slinga. Järnvägen är nedlagd och banvallen grävs av där ny väg passerar.

3) **Vid Hanaskog** uppkommer intrång i Kviinge backe med höga natur-, kultur och rekreationsvärden, bland annat riksintresset för kulturmiljövården (Ballingstorp – Hanaskog – Hanaholm) samt länsstyrelsens natur- och kulturmiljövårdsprogram. Med vägen i ett östligt läge" Ny sträckning" genomkorsas och fragmenteras Kviinge backe, medan ett västligt läge, "nollplusalternativ" riskerar att påverka den mest värdefulla brynvegetationen i form av storvuxna ekar samt medför inlösen av fler fastigheter. Läs mer i MKB:n sid. 29-31.

Det blir svårt att minska påverkan på miljövärden om nollplus eller ny sträckning väljs. Men ett östligt läge, som till övervägande del går genom ett skogsparti, medför att vägen inte blir så framträdande i landskapet.

Om man, som föreslås, gör avsteg från målstandarden undviker man till allra största del intrång i de höga natur-, kultur och rekreationsvärdena vid Kviinge backe.

4) **Almaån**, som är utpekad som nationellt särskilt värdefullt vatten genom Natura2000-klassning hyser känsliga fågelarter, skyddsvärd fisk, musslor samt utter. Passagen med ny väg kräver särskild hänsyn ur naturvårdssynpunkt och intrånget kräver särskilda tillstånd.

Det är viktigt att påverkan på ån blir så liten som möjligt, att grumling undviks samt att möjlighet till passage under bron finns för småvilt som rör sig längs med ån. För byggande av bro krävs dispens från strandskydd och dispens från artskyddsförordningen samt troligen tillstånd till vattenverksamhet. Dessa dispenser söks lämpligen hos Mark- och Miljödomstolen i samband med tillståndsansökan för vattenverksamhet. Intrång i Natura 2000- område kräver särskilda tillstånd som söks hos länsstyrelsen.

5) I **Knislinge** passerar vägkorridoren genom ett skyddsområde för den kommunala vattentäkten. Ett östligt läge, utmed befintlig väg, innebär störst barriäreffekt och större omfattning av bullerskyddsåtgärder. Ett västligt läge, utmed gamla banvallen, innebär utöver barriäreffekt och behov av bullerskyddsåtgärder även inlösen av 3-4 fastigheter.

Att behålla vägen som den är genom Knislinge innebär behov av bullerskyddsåtgärder. Barriäreffekten kan förbättras genom att åtgärder för att underlätta passager genomförs. Dessa passager förbättrar ju även trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Lämpligt skydd för den kommunala vattentäkten kommer att studeras vidare i det fortsatta arbetet.

6) Vid **Helge å** berörs höga natur- och kulturvärden. Befintlig väg passerar igenom bland annat ett litet naturreservat och Natura 2000-område, Matsalycke.

Breddningen och ombyggnaden av vägen innebär intrång som kan komma att innebära en negativ påverkan på naturmiljön i området. Intrång i såväl Naturreservat som Natura 2000- område kräver särskilda tillstånd som söks hos länsstyrelsen. Vilka skyddsåtgärder som ska vidtas behandlas i samband med aktuell tillståndsprövning.



Bild: Kristianstadsbladet

Den utbyggda rastplatsen Anilla vid Helge å innebär utökad tillgänglighet till området vilket är positivt från rekreationssynpunkt. Rastplatsen invigdes 2010.

Området vid Mannagården, strax söder om Broby, har också ett mycket högt naturvärde samt är utpekad som ett Natura 2000-område. (Området saknar markering på kartan.) Nuvarande väg 19 går rakt igenom området, och vägen är sedan tidigare mötesseparerad, vilket bör innebära att ytterligare intrång inte behövs. Om, mot förmodan, intrång i Natura 2000- område blir aktuellt krävs särskilda tillstånd som söks hos länsstyrelsen.

Kap 5 i Vägutredningen beskriver mer detaljerat förutsättningar och konsekvenser för miljön. Se sidorna 62-89.

3.2 Planer och bestämmelser som berör korridorerna

Ny väg 19 finns med i Kristianstads och Östra Göinges översiktsplaner och vårt ställningstagande om val av vägkorridor stämmer överens med dessa planer.

Detaljplan finns vid Hanaskog, enbart väster om väg 19, och i Knislinge men eftersom vägen bör gå igenom orterna enligt "nollalternativet" så innebär det inga förändringar i plan.

Vi hänvisar till sidorna 8-9 där bestämmelser för skydd av natur- och kulturmiljö finns redovisad.

Nationella Miljömål. Riksdagen har antagit nedanstående 16 nationella miljö kvalitetsmål. Målen beskriver de egenskaper som vår natur- och kulturmiljö måste ha för att samhällsutvecklingen ska vara ekologiskt hållbar.

En avstämning mot de i projektet relevanta miljömålen har genomförts och i några fall påverkas dessa i viss mån. Det gäller; Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Levande sjöar och vattendrag, Ett rikt växt- och djurliv, Grundvatten av god kvalitet, God bebyggd miljö, samt Levande skogar.

Projektet kan såväl motverka som medverka till de ställda miljömålen. Läs mer i MKB:n på sid. 64-65.

3.3 Jämförande utvärdering och bedömning av måluppfyllelse

Ändamålet med projektet är att öka trafiksäkerheten och tryggheten, förbättra framkomligheten på sträckan samt att minska störningarna för boende utmed vägen. Vi uppnår följande:

Trafiksäkerhet och trygghet

Nollalternativet. Trafiksäkerheten och tryggheten bedöms ytterligare försämrats på sikt då den prognostiserade trafikökningen spär på de problem som redan finns i dag.

Utbyggnad i befintlig sträckning/Nollplusalternativet. Genom förbättringsåtgärder, mötesseparering och ett minskat antal utfarter bedöms vägen bli säkrare och risken för olyckor bedöms därmed att minska jämfört med nollalternativet.

Alternativ Ny sträckning. En nybyggd 2+1 väg har en avsevärt högre inbyggd trafiksäkerhetsstandard jämfört med dagens väg. Risken för olyckor bedöms därmed att minska i detta alternativ.

Generellt. Vägar med en trafikering på mellan 4000 och 10000 fordon per dygn tillhör de mest riskfyllda beträffande viltolyckor och behovet av viltstängsel och viltpassager kommer därför att utredas i en viltstyrningsplan som tas fram i samband med vägplanen.

Framkomlighet

Den önskade standarden, målstandard, på väg 19 mellan Bjärlöv och Broby är en mötesfri landsväg, separerad med mitträcke, anpassad för 100 km/h och andelen sträcka med omkörningsmöjlighet bör ligga på 30-40 %. Undantag kan göras på kortare sträckor vid korsningar och genomfarter.

Med föreslagen ombyggnad till mötesfri landsväg möjliggörs en höjning av hastigheten på stora delar av väg 19 mellan Bjärlöv och Broby. Efter ombyggnad bedöms hastighetsbegränsningen generellt bli 100 km/h förutom genom Knislinge och Hanaskog där hastigheten sänks lokalt på de centrala delarna. Restiden på den cirka 16 km långa sträckan mellan Bjärlöv och Broby förkortas därmed från cirka 12 minuter i nollalternativet till cirka 10 minuter i ombyggnadsalternativen.

Nollalternativet. Framkomligheten bedöms ytterligare försämrats på sikt då den prognostiserade trafikökningen spår på de problem som redan finns i dag.

Utbyggnad i befintlig sträckning/Nollplusalternativet. Framkomligheten och transportkvaliteten ökar jämfört med nollalternativet för trafiken på väg 19 till följd av ökade hastigheter och förbättrade omkörningsmöjligheter. Räddningstjänsten får en försämrade framkomlighet på de enfältiga avsnitten. Generellt sett anses dock fördelarna överväga nackdelarna vid utbyggnad med mitträcke.

På delen mellan Bjärlöv och Hanaskog kan de boende längs vägen få något försämrade tillgänglighet då stängda korsningar och utfarter ger vissa vägförlängningar. En eventuell stängning av korsningen med väg 2044 mot Bjärlöv och Övarp samt den enskilda vägen mot idrottsplatsen och Fridarp ger sämre tillgänglighet (cirka 1 minuts restidsförlängning) till både Bjärlöv, Idrottsplatsen och övriga området öster om väg 19 samt ökad trafik på väg 2042 genom Bjärlöv.

"Nybyggnadsalternativet". Framkomligheten och transportkvaliteten ökar jämfört med nollalternativet för trafiken på väg 19 till följd av ökade hastigheter och förbättrade omkörningsmöjligheter. Räddningstjänsten får en försämrade framkomlighet på de enfältiga avsnitten. Generellt sett anses dock fördelarna överväga nackdelarna vid utbyggnad med mitträcke.

I alternativ Ny sträckning blir dagens väg 19 mellan Bjärlöv och Hanaskog en lokal väg som, med anslutningar till ny väg 19 i norra Bjärlöv respektive södra Hanaskog, ger god tillgänglighet för boende och verksamma i området.

Minskade störningar

Nollalternativet, dvs ingen åtgärd. Innebär kvarstående bullerproblem som förväntas öka i takt med den allmänt ökande trafikbelastningen. Antalet bostadshus som kommer att utsättas för bullervärden överstigande 55 dBA ekvivalentnivå utomhus bedöms uppgå till ca 200 stycken. Inga specifika åtgärder vidtas utöver Trafikverkets allmänna översyn av buller utmed befintliga vägar.

Utmed den nya sträckningen blir bullerskyddsåtgärder aktuella om bullervärdena ska underskrida riktvärdesnivå. Allmänt gäller för samtliga riktvärden att hänsyn skall tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt;

- Nollplus Bjärlöv - Broby. Ca 210 fastigheter får bullerskyddsåtgärder alternativt erbjuds inlösen.
- Ny sträckning Bjärlöv – Hanaskog samt Nollplus Bjärlöv – Broby. Ca 130 fastigheter längs den förbättrade vägen samt ca 40 längs den gamla vägen genom Bössebacken får bullerskyddsåtgärder alternativt erbjuds inlösen.

Samlad bedömning

Nollalternativet uppfyller inte projektmålen på någon sträcka. Den prognostiserade trafikökningen spår på de problem som redan finns i dag. Framkomlighet, transportkvaliteten och trafiksäkerheten bedöms ytterligare försämrats på sikt.

Alternativskiljande mellan "Utbyggnad i befintlig sträckning/Nollplusalternativet" och "Nybyggnadsalternativet" är delen mellan Bjärlöv och Hanaskog där vi antingen går genom eller förbi Bössebacken;

Utbyggnad i befintlig sträckning/Nollplusalternativet. Vid Bössebacken innebär Nollplusalternativet i princip en total ombyggnad av vägen på stora delar av sträckan vilket medför intrång i ca 60 fastigheter, ca 40 bullerstörda fastigheter att skydda alternativt lösa in, ökade barriärer, försämrade tillgänglighet genom stängning av ca 15-20 anslutningar och sämre säkerhet för boende.

"Nybyggnadsalternativet" medför intrång i höga rekreativvärden sydväst om Hanaskog och skär av befintliga promenadvägar i skogspartiet. Att skapa ersättningsvägar ser vi dock som fullt möjligt.

Risken för olyckor bedöms minska då en nybyggd 2+1 väg har en avsevärt högre inbyggd trafiksäkerhetsstandard jämfört med dagens väg.

Dagens väg 19 mellan Bjärlöv och Hanaskog blir en lokal väg som, med anslutningar till ny väg 19 i norra Bjärlöv respektive södra Hanaskog, ger god tillgänglighet för boende och verksamma i området.

Resultatet av den jämförande bedömningen är att "Nybyggnadsalternativet" förordas.

Läs mer i kapitel 6 i Vägutredningen.



Befintlig väg 19 i södra delen av Bössebacken

Samhällsekonomi

Nedan redovisas nuvärdet av de nyttoeffekter som uppkommer, sett över åtgärdens livslängd. Bedömda investeringskostnader redovisas med hänsyn till skattefaktorer och administrationskostnader.

Resultaten av de samhällsekonomiska kalkylerna sammanfattas med en Nettonuvärdeskvot. Denna kvot beskriver hur stor nyttan av en investering är i förhållande till totalkostnaden. En positiv nettonuvärdeskvot innebär att investeringen genererar mer nytta över sin livstid än vad den kostar.

ETAPP	BJÄRLÖV – FÖRBI HANASKOG			MELLAN HANASKOG OCH KNISLINGE	GENOM KNISLINGE	MELLAN KNISLINGE OCH BROBY	HELA STRÄCKAN BJÄRLÖV - BROBY
	Alt o+ (2+1-väg)	Alt o+ (gles 2+1-väg)	Alt Ny sträckning (2+1-väg)	Alt o+ (2+1-väg)	Alt längs gamla jvg-området	Alt o+ (2+1-väg)	
ALTERNATIV							Alt Ny sträckning på delen Bjärlöv – Hanaskog och alt längs gamla jvg-området i Knislinge
Summa nuvärde av nyttan (N)	247,7	224,1	247,5	65,0	68,9	101,2	482,6
Investeringskostnad, diskonterad inkl skattefaktorer I och II (I)	163,5	140,3	159,9	52,6	57,1	84,1	353,8
Nettonuvärdeskvot, NNK (N-I)/I	0,6	0,6	0,7	0,3	0,3	0,3	0,5

Sammanställning av de samhällsekonomiska effekterna per delsträcka och alternativ samt sammanslaget för hela sträckan Bjärlöv - Broby. (Nyttor och kostnader i miljoner kronor) Hela tabellen finns på sidan 105 i Vägutredningen.

Samtliga utbyggnadsalternativ kan förväntas vara en samhällsekonomiskt lönsam investering. Störst lönsamhet visar etappen Bjärlöv – förbi Hanaskog där alternativet Ny sträckning ger störst nytta i förhållande till investeringskostnaden, men skillnaden mellan alternativen på denna delsträcka är liten.

Läs mer på sid. 105-106 i Vägutredningen.

I förslaget till Regional Transportinfrastrukturplan för Skåne ingår projektet Bjärlöv - Broby, med 240 mkr. I summan ingår kostnader för breddning och mötesseparering med runt 30 % omkörningsandel. Vid Bjärlöv anläggs planskild korsning för lokalväg mot idrottsplatsen samt busshållplats för "Superbuss". Ny sträckning förbi Bössebacken. Genom Hanaskog och Knislinge görs avsteg från målstandarden och endast mindre åtgärder ingår.

Genom minskad omfattning på åtgärderna genom tätorterna har investeringskostnaden minskat men det finns även ett tillägg för superbusskonceptet. Därav skillnaden i tabellen ovan, från ca 350 mkr, till summan i RTI-planen, 240 mkr.

3.4 Bortvalda alternativ

Flertalet av de tidigare utredda förbifartsalternativen i Vägutredningen från 1994 har inte tagits med i Vägutredningen som uppdaterades 2009. De valdes bort på så goda grunder att Trafikverket ansåg att de kunde sorteras bort. Ställningstagandet från Trafikverket om avgränsningar genomfördes i samråd med länsstyrelsen.

På nästa sida illustreras väggkorridorer som redovisades i Vägutredningen 1994 samt vilka avgränsningar som gjordes inför uppdateringen 2009. Här finns även en sammanfattning av motiven till varför vissa alternativ har valts bort.

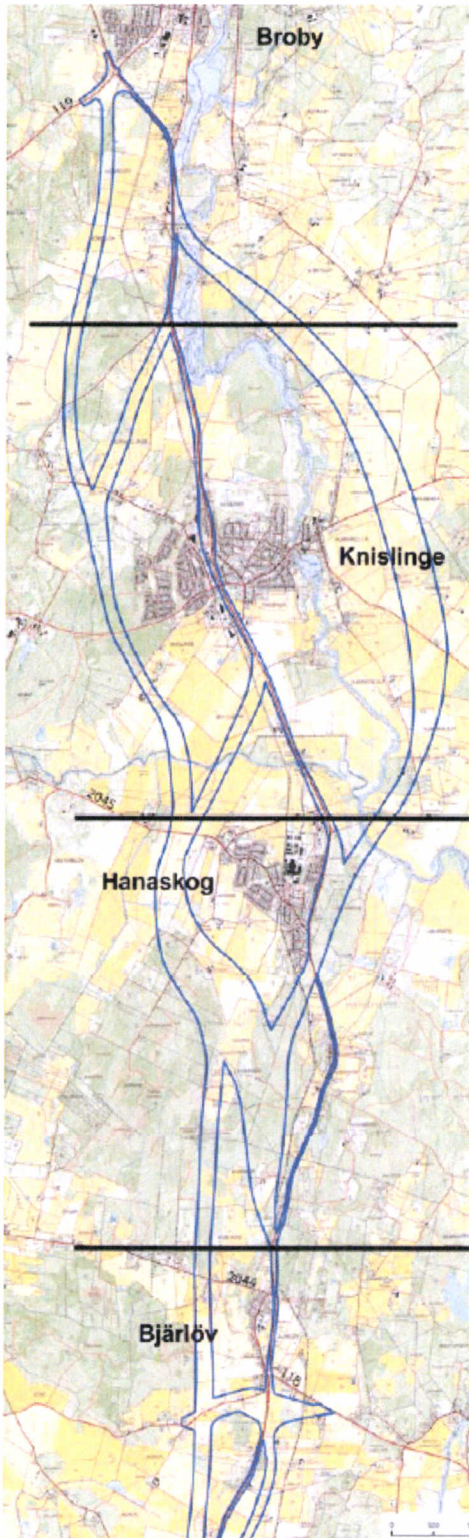
I Vägutredningen från 2009 sid. 15-23 kan du läsa mer detaljerat om bortvalda alternativ.



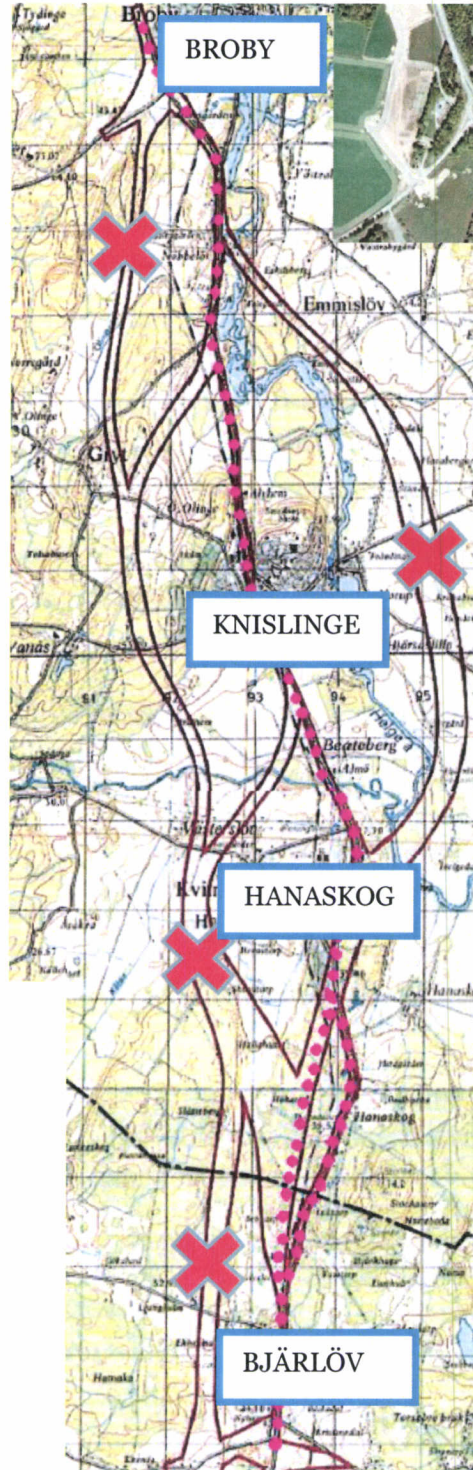
Väg 19 vid Hanaskog



Väg 19 söder om Knislinge



Bilden visar omfattningen på studerade alternativ inom Vägutredningen från 1994



Bilden illustrerar, via de röda krysen, vilka korridorer som valts bort inom Vägutredningen 2009. Motivet finns i text till höger.

KNISLINGE

En dragning öster om Knislinge medför att man går igenom ett känsligt område längs Helge å samt tangerar ett skyddsområde för vattentäkt. Ån passeras två gånger och den ena bron måste bankas upp på 800 meter lång sträcka med en brolängd mellan 100-350 meter för att undvika översvämningsrisken.

Väster om Knislinge finns ett av Skånes mest rika och komplexa fornlämningsområden som har mycket stort värde från kulturmiljösynpunkt.

Slutsats: Enigheten bland remissinstanserna och de stora inträngen som förbifartsalternativen medför gör att dessa väljs bort.

HANASKOG

Ett västligt förbifartsalternativ vid Hanaskog förkastas bland annat därför att det också medför att Knislinge passeras väster om tätorten. En sådan lösning skulle innebära stora intrång i sammanhängande natur- och kulturområden med stora värden.

BJÄRLÖV

Vägkorridoren hamnar ca 1 km väster om befintlig väg. En sådan vägdragning innebär att vägen tappar delar av sitt naturliga och i dagsläget dominerande upptagningsområde. Den lokala/regionala trafiken kommer i större utsträckning att ligga kvar på befintlig väg som tenderar att övergå till att bli en mer renodlad förbifart.

4. Samråd och beslut

4.1 Beslut

2000-03-03. Länsstyrelsen har beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Beslutet grundar sig på Förstudien från 1994.

2009-09-04. Länsstyrelsen beslutar om godkännande av miljökonsekvensbeskrivningen för delen Bjärlöv - Broby.

2012-04-27. Länsstyrelsens yttrande efter Vägutredning. Se bilaga 2.

4.2 Samråd

Under vägutredningsskedet har två samrådsmöten genomförts med länsstyrelsen samt två med allmänhet och berörda.

Kristianstads kommun, Östra Göinge kommun samt Skåne trafiken har regelbundet bjudits in till projekteringsmöten och dessutom finns ett protokollfört möte med samtliga parter. Se bifogad samrådsredogörelse, bilaga 4.

Vägutredning inkl. MKB har remissbehandlats. Sammanfattning av inkomna yttranden finns också i samrådsredogörelsen daterad 2010-03-29. Se bilaga 3.

4.3 Länsstyrelsens och Kommunens/Kommuners yttranden

Länsstyrelsen har i sitt yttrande inte tagit ställning till val av vägkorridor. Länsstyrelsens synpunkter på det fortsatta arbetet har beaktats. Se avsnitt 1.2 "Riktlinjer för fortsatt arbete".

Båda kommunerna som berörs står bakom det alternativ som Trafikverket förordar. Se nedan.

Kristianstad kommun påpekar att vägen idag bitvis är smal med dålig linjeföring samtidigt som vägen är det viktigaste stråket i nord-sydlig riktning i östra Skåne för både buss, gods och biltrafik. Därför är det viktigt att vägen åtgärdas. Även för att få ett attraktivt gång- och cykelvägnät är det angeläget att bygga ut väg 19 i en ny sträckning, då det är möjligt att avskilja och anlägga gång- och cykelväg i den gamla vägens sträckning. Kommunen förordar därför ny sträckning på delen Bjärlöv - Hanaskog. Resterande del ligger utanför kommunens gränser.

Östra Göinge kommun. Kommunstyrelsen förordar alternativ Ny sträckning på delen Bjärlöv -Hanaskog då denna sträckning ger minst påverkan på landskapsbilden och kulturmiljön. Vidare behöver inte nya sidovägsystem byggas. Gamla vägen kan användas som lokalgata samt för långsamtgående fordon och oskyddade trafikanter, vilket innebär att gång- och cykelvägen från Broby till Hanaskog kan förlängas till Bjärlöv och ner vidare mot Kristianstad. På delen Hanaskog - Broby förordar kommunen alternativ befintlig sträckning.



Lennart Andersson

Bilagor:

1. Planlägningsbeskrivning, 2013-10-07
2. Länsstyrelsens yttrande, 2012-04-27
3. Samrådshandling, underlag för val av lokaliseringalternativ. Vägutredning daterad 2009-12-15 samt MKB daterad 2009-07-07
4. Samrådsredogörelse, daterad 2010-03-29
5. Karta utvisande korridor för valt alternativ. Skala 1:20 000

Trafikverket

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771-921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se